



Kırılğan Rotalar: İsrail'in Çatışmacı Politikalarının Ticaret Yollarına Etkisi

Kadir Sancak

Öz: Orta Doğu'nun jeopolitik konumu Avrasya ticaret yollarının işleyişinde stratejik bir değer taşımaktadır. Buna bağlı olarak bölgedeki güvenlik sorunları ticaret projelerinin hayata geçirilmesini ve sürdürülebilirliğini doğrudan etkilemektedir. İsrail'in Filistin politikaları, Orta Doğu'daki güvenlik dengesini bozarak Kuşak ve Yol Projesi, Hindistan-Orta Doğu-Avrupa Ekonomik Koridoru ve Kalkınma Yolu gibi büyük ticaret projeleri üzerinde riskler yaratmaktadır. Ticaret ve güvenliğin ayrılmaz bir bağa sahip olduğu gerçeğinden hareketle, bu çalışma söz konusu projelerin mevcut durumunu ve geleceğini güvenlik perspektifinden ele almaktadır. Nitel analiz yöntemiyle kapsamlı bir literatür taramasına dayanan bu çalışmada Orta Doğu'daki istikrarsızlığın ticaret yolları üzerindeki etkileri değerlendirilmektedir. Çalışma, güvenlik sorunları çözüme kavuşmadıkça bölgedeki ticaret projelerinin istikrarsızlık riski taşıyacağını ortaya koymaktadır. Çalışmanın ilk kısmında ticaret ve güvenlik ilişkisi kavramsal çerçevede ele alınmaktadır. Devamında İsrail'in Filistin politikalarına kısaca temas edilerek bu politikaların Orta Doğu'nun güvenliğini olumsuz etkilediği ifade edilmektedir. Son kısımda ise büyük ticaret projelerine yer verilerek söz konusu projelerin İsrail'in politikalarından nasıl etkilendiği anlatılmaktadır. Elde edilen bulgular, Kuşak ve Yol Projesi'nin Güney Koridoru'nun kırılğan bir yapıya sahip olduğunu, Hindistan-Orta Doğu-Avrupa Ekonomik Koridoru Projesi'nin güvenlik sorunları nedeniyle hayata geçirilemediğini ve Kalkınma Yolu'nun mevcut koşullarda daha güvenilir bir alternatif sunduğunu göstermektedir. Orta Doğu'da güvenliğin ve istikrarın sağlanamaması durumunda, ticaret projelerinin kalıcı ve etkili bir şekilde işlemesinin zorlaşabileceği öngörülmektedir.

Anahtar Kelimeler: Orta Doğu, Ticaret, Güvenlik, Kuşak ve Yol, Hindistan-Orta Doğu-Avrupa Ekonomik Koridoru, Kalkınma Yolu

Abstract: The geopolitical position of the Middle East has a strategic value in the functioning of Eurasian trade routes. Accordingly, security issues in the region directly affect the realization and sustainability of trade projects. Israel's Palestinian policies disrupt the security balance in the Middle East, posing risks to major trade projects such as the Belt and Road Initiative, the IMEC Project and the Development Road. Recognizing that trade and security are inextricably linked, this study examines the current state and future of these projects from a security perspective. Based on a comprehensive literature review using qualitative analysis, this study evaluates the effects of instability in the Middle East on trade routes. The study reveals that trade projects in the region will be at risk of instability unless security issues are resolved. The first part of the study discusses the relationship between trade and security in a conceptual framework. Then, Israel's Palestinian policies are briefly touched upon and it is stated that these policies negatively affect the security of the Middle East. In the last part, major trade projects are discussed and how these projects are affected by Israel's policies. The findings show that the Southern Corridor of the Belt and Road Initiative has a fragile structure, the IMEC Project cannot be realized due to security problems, and the Development Road offers a more reliable alternative under current conditions. If security and stability cannot be ensured in the Middle East, it is anticipated that it will be difficult for trade projects to operate permanently and effectively.

Keywords: Middle East, Trade, Security, Belt and Road, IMEC, Development Road

@ Doç. Dr., Gümüşhane Üniversitesi, kadir sancak@gmail.com

id <https://orcid.org/0000-0001-9266-5592>

DOI: 10.12658/M0783
insan & toplum, 2025; 15(4): 206-234.
insanvetoplum.org

Başvuru: 14.02.2025
Revize: 12.06.2025
Kabul: 27.07.2025
Erken Baskı: 17.10.2025

Giriş

Orta Doğu coğrafyası geçmişten bugüne tarihin her döneminde dünya için önemli bir bölge olmuştur. Bilinen ilk medeniyetler bu topraklarda kurulmuş ve dünya siyasi tarihi bu topraklarda başlamıştır (Dursun, 2005). Bu yönüyle *medeniyetlerin beşiği* olarak adlandırılan Orta Doğu semavi dinlerin ortaya çıkışına da ev sahipliği yapmıştır. Bugün varlığını sürdüren üç büyük semavi din bu topraklarda doğmuş ve dünyanın diğer bölgelerine buradan yayılmıştır. Bölge, tarih boyunca doğu-batı eksenli kadim İpek yolu, Kral Yolu ve Baharat Yolu gibi önemli ticaret yollarına ev sahipliği yaparak, dünya ticaretinin stratejik merkezlerinden biri olmuştur. Son dönemde ise sahip olduğu petrol ve doğal gaz rezervleri ile küresel enerji ihtiyacının önemli bir kısmını karşılamaktadır (Sancak, 2017).

Orta Doğu'nun jeopolitik konumu, küresel siyaset ve ekonomi açısından bölgeye benzersiz bir değer kazandırmaktadır. Asya, Afrika ve Avrupa kıtalarının kesişim noktasında yer alan Orta Doğu, bir yandan Hint Okyanusu'na, diğer yandan Akdeniz, Karadeniz ve Hazar Denizi'ne açılmaktadır. Eski dünyanın merkezinde yer alan bu stratejik bölge, deniz taşımacılığı açısından kritik öneme sahip Süveyş Kanalı ve Çanakkale-İstanbul boğazları gibi ekostratejik su yollarına da ev sahipliği yapmaktadır. Bu jeopolitik avantajlar, Orta Doğu'yu yalnızca bölge ülkeleri için değil, tüm dünya için vazgeçilmez kılmaktadır. Bu nedenle Orta Doğu'da meydana gelen olaylar yalnızca bölgeyi değil, dünya genelini de etkilemektedir.

Çalışmanın Yöntemi, Önemi ve Kapsamı

Bu çalışmada, nitel araştırma yöntemine dayalı bir yaklaşımla, ticaret yolları, güvenlik sorunları ve İsrail'in Filistin politikalarının analizi gerçekleştirilmiştir. Bu analizde, literatür taraması yöntemi temel alınarak, mevcut akademik çalışmalar, stratejik raporlar ve güvenlik analizleri incelenmiştir. Bu çerçevede, ticaret koridorlarının işleyişine yönelik ekonomik değerlendirmeler, bölgedeki güvenlik risklerinin ticaret projelerine etkileri ve İsrail'in Filistin politikalarının yansımaları ele alınmıştır.

Çalışmanın veri seti, hem İngilizce hem de Türkçe kaynaklardan oluşmakta olup, akademik literatürün yanı sıra güncel gelişmelerin izlenmesi amacıyla önde gelen uluslararası haber ajanslarının haberleri ve analizleri de kapsam dahiline alınmıştır. Ayrıca, bölgesel ve küresel düzeyde ticaret yollarının geleceğine ilişkin stratejik öngörüler ve İsrail'in Orta Doğu politikalarının etkilerini analiz eden alan uzmanı stratejistlerin görüşlerine de yer verilmiştir. Bu sayede, çalışmanın kapsamı, yalnızca mevcut literatürle sınırlı kalmayıp, güncel ve dinamik gelişmeler ışığında derinlemesine bir perspektif sunacak şekilde genişletilmiştir. Özellikle Kuşak ve Yol, Hindistan-Orta Doğu-Avrupa Koridoru (HOAK) ve Kalkınma Yolu projeleri üzerine

odaklanılarak, bu projelerin mevcut durumu, gelecekteki potansiyelleri ve İsrail'in bölgedeki politikalarının ticaret rotalarına yönelik olası etkileri derinlemesine analiz edilmiştir.

Türkçe literatürde, çalışmada ele alınan konu başlıklarından güvenlik, İsrail'in Filistin politikası ve ticaret koridorları hususunda birbirlerinden bağımsız olarak burada yer verilemeyecek kadar çok sayıda çalışma yapılmıştır. Ancak bütün bu konu başlıklarını birlikte ele alan bir akademik çalışma yapılmamıştır. Çalışma, bu bağlamda özgün bir karakter taşımaktadır.

Bu çalışmanın temel amacı, uluslararası ticaret ve güvenlik ilişkisi üzerinden İsrail'in Filistin politikalarının Avrasya ticaret yollarının işleyişini nasıl etkilediğini göstermektir. Bu çerçevede, İsrail'in Orta Doğu'daki güvenlik dengesini bozan Filistin politikaları gibi faktörlerin, Kuşak ve Yol Projesi, Hindistan-Orta Doğu-Avrupa Ekonomik Koridoru (HOAK/IMEC)¹ ve Kalkınma Yolu gibi önemli ticaret projeleri üzerindeki etkileri ele alınmaktadır. Çalışma, özellikle bu projeler üzerinden Orta Doğu'nun Avrasya ticaret yollarındaki stratejik konumunun değişimini ve bunun ticaret üzerinde yarattığı güvenlik risklerini analiz etmeyi amaçlamaktadır. Bu doğrultuda, güvenlik ve ticaretin birbirinden ayrılmaz bir bağı olduğu vurgulanmaktadır.

Çalışmanın önemi, güvenlik sorunlarının ticaret projeleri üzerindeki etkilerini anlamaya yönelik bir bakış açısı sunmasından kaynaklanmaktadır. Orta Doğu, coğrafi konumu ve tarih boyunca üstlendiği rol nedeniyle Avrasya ticaret yollarının merkezinde yer almakta ve bölgedeki güvenlik sorunları bu yolların istikrarını doğrudan etkilemektedir. Günümüz küresel ticaretinde Kuşak ve Yol Projesi, HOAK Projesi ve Kalkınma Yolu gibi büyük projeler, yalnızca ticaret akışlarını değil, aynı zamanda bu bölgelerdeki ülkelerin ekonomik ve stratejik kalkınmalarını da etkilemektedir. Bu çalışma, Orta Doğu'da kalıcı çözümler bulunmadıkça ticaret projelerinin sürdürülebilir olamayacağını öne sürerek bir farkındalık yaratmaktadır.

Çalışmanın kapsamı Kuşak ve Yol Projesi, HOAK Projesi ve Kalkınma Yolu ile sınırlandırmıştır. Daha küçük ölçekli diğer bölgesel ticaret yolları projelerine temas edilmemiştir. Ayrıca, çalışmada, bölgedeki istikrarsızlığı tetikleyen gelişmelerin tarihsel, dini, siyasi, hukuki ve benzeri sebeplerine değinilmemiş, mesele daha çok bu güvensizlik ortamının sonuçları üzerinden ele alınmıştır. İlave olarak, bahsi geçen ticaret yollarının güvenliği genel olarak Orta Doğu güvenliği bağlamında

1 Türkçe metinlerde Hindistan-Orta Doğu-Avrupa Ekonomik Koridoru'nun kısaltılmış hali, India-Middle East-Europe Economic Corridor kelimelerinin baş harflerinden oluşan IMEC şeklinde kullanılmaktadır. Bu metinde ise söz konusu yer adlarının Türkçe yazılışları esas alınarak onların baş harflerinden oluşan HOAK kısaltması tercih edilmiştir.

değil, sadece İsrail merkezli güvenlik politikaları ve çatışmalar/savaşlar ekseninde değerlendirilmiştir.

Çalışmanın sonucunda, sürdürülebilir bir ticari taşımacılık için ticaret yollarının güvenliğinin elzem olduğu anlaşılmıştır. İsrail'in Filistin politikalarının Orta Doğu'da güvenliği olumsuz etkilediği ve bu durumun bölgedeki büyük ticaret projelerine doğrudan zarar verdiği sonucuna ulaşılmıştır. Kuşak ve Yol Projesi'nin Güney Koridoru, bölgede süregelen çatışmalar nedeniyle kırılğan bir yapıya sahipken, HOAK Projesi mevcut güvenlik sorunları nedeniyle uygulamaya geçirilememiştir. Kalkınma Yolu ise, bu koşullar altında daha güvenilir bir alternatif olarak öne çıkmaktadır. Çalışmanın sunduğu bu bulgular, Orta Doğu'da güvenlik sorunları devam ettiği sürece bu tür projelerin sürdürülebilirliğinin risk altında olduğunu göstermektedir.

“Güvenlik” Kavramı ve Ticaret Güvenlik İlişkisi

Tarih boyunca devletler öncelikle varlıklarını muhafaza etmeyi ve bu durumu sürdürülebilir hale getirmeyi amaçlamışlardır. Bunun için de varlıklarına tehdit oluşturabilecek unsurları bertaraf ederek güvenliklerini sağlama çabası içinde olmuşlardır. Devletler için hayati bir mesele olan güvenlik konusu “savaş” ve “barış” kavramları ile birlikte Uluslararası İlişkiler disiplininin ortaya çıkışında da temel bir rol oynamıştır. Disiplinin kuruluşunda öncü bir rol oynayan İdealistler/ Liberaller savaşların engellenebileceğini ve devletlerin güvenliğinin birtakım politik uygulamalarla sağlanabileceğini iddia etmişlerdir. Karşılıklı bağımlılık, ülkelerin demokratikleşmesi, uluslararası örgütlerin kurulması ve benzeri oluşumların barışın tesis edilip dünyanın güvenli bir yer haline gelmesinde etkili olacağını düşünmüşlerdir (Selahattin & Şahin, 2018). Liberaller dünyada savaşları sona erdirecek çözüm önerileri sunmakla birlikte güvenlik kavramına özel bir ilgi duymamışlardır. Bu kavramla ilgili çalışmalar daha ziyade liberalizmin itibar kaybına uğrayıp realizmin disiplin içerisinde güç kazandığı II. Dünya Savaşı sonrasında yoğunluk kazanmıştır. Klasik Realistler sistemin yapısının anarşik bir karakter taşıdığı durumda devletler arasındaki mücadelenin amacının güç kazanmak olduğunu iddia ederken Neorealistler, gücü bir araç olarak görmüş ve esas olanın güvenlik olduğunu ifade etmişlerdir (Selahattin & Şahin, 2018).

Soğuk Savaş döneminin sonlarına doğru neorealist teorinin disiplin içerisinde baskın duruma gelmesi güvenlikle ilgili yapılan çalışmaların sayısında da artış meydana getirmiştir. Bununla birlikte çalışmaların sayısındaki artışa paralel olarak güvenlik kavramının ne olduğuna ilişkin düşüncelerde de farklılıklar artmıştır. Bu bağlamda kavramın sınırları kesin olarak çizilememiş ve herkes tarafından kabul edilen bir tanım ortaya çıkmamıştır.

Güvenlik kavramı ile ilgili yapılan tanımlarda genel bir uzlaşa sağlanamasa da “bir tehdidin olmaması, tehlikelerden uzak kalma” gibi ortak ifadelere yer verildiği görülmektedir (Sancak, 2013). Güvenlik konusunda önemli çalışmaları bulunan Barry Buzan güvenliğin tehditten kurtulma arayışı ve devletlerin ve toplumların bağımsız kimliklerini koruma yeteneği ile ilgili olduğunu ifade etmektedir (Buzan, 1991). Farklı kişiler tarafından yapılan tanımlara bakıldığında güvenlikle tehdit arasında doğrudan bir ilişkinin varlığı görülmektedir ancak tehdit algılarındaki görecelilik ve değişim herkes için geçerli bir güvenlik anlayışının ortaya çıkmasını engellemektedir. Güvenliğin özünde var olan tehdit algısının kişilere ve şartlara göre değişiklik arz etmesi de bu duruma yol açmaktadır.

Geleneksel güvenlik yaklaşımında tehditler ağırlıklı olarak askeri alanla sınırlı tutulmuştur. Bu bağlamda bir ulusun güvenliğini askeri tehditlerin olmayışı ile açıklayan güvenlik tanımları yapılmıştır. Bu tanımdaki temel sorunlardan biri tehditlerin sadece askeri alana indirgenmiş olmasıdır. Oysa özellikle 21. yüzyılda bu indirgemeci anlayış terk edilmiş ve farklı birçok alanı kapsayan yeni bir anlayış ortaya çıkmıştır. Başta ekonomi olmak üzere, kimlik, göç, çevre, enerji, sağlık ve benzeri konular ulusal güvenlik kavramına dahil edilmiştir (Yiğittepe, 2020). Barry Buzan, Ole Wæver ve Jaap de Wilde tarafından geliştirilen Güvenlikleştirme Teorisi güvenlik olgusunun yalnızca askeri tehditlerle sınırlı olmadığını, sosyal, ekonomik, çevresel ve politik alanlardaki unsurların da güvenlik bağlamında değerlendirilebileceğini ortaya koymuştur (Buzan, Wæver & de Wilde, 1998).

Bu konuda bir başka önemli husus da ulusal güvenliğin coğrafi sınırlarla olan ilişkisidir. Bazı tanımlarda ulusal güvenlik, ulusal sınırlar dışından gelebilecek her türlü saldırıya karşı dayanabilme gücü olarak tarif edilmektedir (Yiğittepe, 2020). Ancak mesele bu kadar dar kapsamlı değildir. Bir devletin güvenliği ulusal sınırlarının çok daha ötesinden de tehdit edilebilmektedir. Söz gelimi ulusal güvenlik için tehdit alanlarından biri de ekonomidir ve bir devletin ulusal ekonomik çıkarlarına darbe vuracak gelişmeler ulusal sınırların çok daha ötesinde yaşanabilmektedir. Buzan ve arkadaşlarına göre bir konunun güvenlikleştirilmesi, o konunun ulusal güvenlik söylemi ile yeniden tanımlanması ve acil bir tehdit olarak sunulmasıyla gerçekleşmektedir. Bu bağlamda, ekonomik güvenliğin güvenlikleştirilmesi, ekonomik kaynaklara yönelik tehditlerin askeri tehditlerle eş değer bir aciliyetle ele alınması anlamına gelir (Buzan, Wæver & de Wilde, 1998). Örneğin, enerji arzının kesintiye uğraması veya stratejik deniz yollarının tehdit edilmesi, devletin ekonomik güvenliği açısından kritik bir durum olarak güvenlikleştirilebilir. Bir ülkeye taşınan petrol kaynaklarının arzında yaşanan sorunlar veya bir ülkenin deniz ticaret filolarının geçtiği stratejik deniz yollarının güvenlik riski taşıması bu bağlamda değerlendirilmektedir. Buradan yola çıkarak bir ülkenin güvenliğinin ulusal sınırlardan ibaret olmadığı ve

dünyanın her tarafında ulusal çıkarların korunması anlamına geldiği anlaşılmaktadır (Yiğittepe, 2020). Nitekim ekonomi güvenliğinin tanımı yapılırken “bir devletin ulusal gücünü artırmak ve ulusal refahını korumak adına gerekli olan ham madde, sermaye ve pazarlara sahip olmasıdır” (Karabulut & Şafak, 2022) denilmektedir. Burada sözü edilen ham madde ve pazar gibi unsurlar ulusal sınırlardan çok daha uzakta bulunabilmektedir. Bunun yanı sıra ekonomik faaliyetlerin sekteye uğramasına neden olabilecek her türlü tehdidin ortadan kaldırılması da ekonomi güvenliği içinde ele alınmaktadır (Karabulut & Şafak, 2022). Bu bağlamda Robert Keohane ve Joseph Nye’in Karşılıklı Bağımlılık Teorisi uluslararası sistemde ekonomik ilişkilerin güvenlik dinamiklerini nasıl etkilediğini ortaya koymaktadır (Keohane & Nye, 1977). Teoriye göre, devletlerin birbirine olan ekonomik bağımlılığı arttıkça, ekonomik tehditlerin güvenlikleştirilmesi de kaçınılmaz hale gelmektedir. Bir devletin enerji kaynaklarına erişiminin kesilmesi, ticaret yollarının bloke edilmesi gibi unsurlar, artık sadece ekonomik değil, aynı zamanda güvenlik tehdidi olarak da algılanmaktadır.

Ekonominin en önemli bileşenlerinden birisi uluslararası ticarettir. Bir ülkenin uluslararası piyasalarda serbest ticaret yapabilmesi o ülkenin ekonomi güvenliği ile ilgili bir husustur. Daha genel bir nitelendirme ile ulusal güvenlik konusudur (Aydın & Şahinoğlu & Ateş, 2022). Uluslararası ticaret en basit ifadeyle bir ülkede üretilen bir malın ya da hizmetin bir başka ülkenin parası, malı veya hizmeti karşılığında o ülkeye aktarılması işlemi olarak tarif edilmektedir (Balcı & Göcen, 2017).

Devletlerin ekonomik gelişiminde ve refahında oldukça önemli bir yer tutan ticaretin tarihi insanlar arasındaki ilişkilerin başladığı ilk zamanlara kadar uzanmaktadır. İnsanların tüketebildiklerinden daha fazlasını üreterek elde ettikleri artı ürünlerle başkalarının ürettiği ürünleri değiş tokuş yapmasıyla ortaya çıkan ticaret zaman içerisinde oldukça uzak mesafeler arasında yapılmaya başlanarak bugünkü anlamda uluslararası ticaret dediğimiz mahiyeti kazanmıştır. Bu bağlamda uluslararası ticaret ilk devletlerin ortaya çıkışından itibaren var olmuştur. Nitekim 5500 yıl önce Mezopotamya’da hüküm süren Sümerlerin binlerce kilometre uzaklıktaki topluluklarla ticaret yaptıkları yapılan arkeolojik çalışmalar neticesinde anlaşılmıştır. Afganistan’dan veya Maveraünnehir’den tedarik edilen değerli taşların o dönemde Sümer kentlerine taşındığı görülmüştür (Ponting, 2011). Ülkeler arasındaki ticaretin belirli güzergahlar üzerinde sürekli hale getirilmesiyle birlikte uluslararası ticaret yolları ortaya çıkmıştır. Antik Çağ’da Mezopotamya ile Ege Havzası arasındaki Kral Yolu ve Çin’den başlayıp Avrupa’ya kadar uzanan İpek Yolu bunun tarihteki ilk örneklerini oluşturmuştur.

Uluslararası ticaret yollarının veya bir başka ifade ile ticaret koridorlarının güzergahlarının belirlenmesinde ve binlerce yıl boyunca ticari malların taşımacılığının

kesintisiz bir şekilde gerçekleştirilmesinde temel belirleyici faktörlerden biri güvenlik olmuştur. Güvenlik ile ticaret arasında doğrudan bir ilişki bulunmaktadır. Güvenliğin sağlanamadığı bir ortamda sağlıklı bir şekilde ticari faaliyet yürütülmesi mümkün değildir. Uluslararası ticaret yollarının egemenliğini elinde bulunduran ülkeler tarih boyunca bu bilinçle hareket etmiş ve öncelikle kervan yollarının emniyetini sağlamaya çalışmışlardır. Söz gelimi ele geçirdikleri topraklarda yaptıkları acımasız katliamlarla tarihte nam salmış olan Moğollar bile ticaret yollarının emniyetinin sağlanmasına büyük önem vererek ticareti teşvik etmişlerdir (Fidan & Afşar, 2023). Keza bu durum sadece Moğol İmparatorluğu'nda yaşanmamış, ticaret yollarını elinde bulunduran hemen her ülke benzer bir politik yaklaşımla hareket etmiştir. Selçuklular örneğinde olduğu gibi ticaretin emniyetli şekilde yapılabilmesi (barınma ve beslenme ihtiyaçlarına ilave olarak) için belirli mesafelerde kervansaraylar inşa edilmiş ve gerektiği durumlarda güvenliği sağlamak amacıyla ordular gönderilmiştir (Karaca, 2022). Nitekim Orta Çağ'da Avrupa'da ticaretin başlaması ve gelişmesi de güvenliğin sağlanması ile mümkün olmuştur. Daha önceleri haydutların ve korsanların engel olduğu ticari faaliyetler yerel güvenliğin sağlanması ile birlikte mümkün hale gelmiştir. Bu yeni dönemde haydutlar tüccarlara, korsan gemileri ise ticaret gemilerine dönmüşlerdir (Sander, 1992). Aksi bir durum yaşandığında, yani ticaret yollarının emniyeti kaybolduğunda yapılan ticaret de kesintiye uğramıştır. Nitekim 14. yüzyılın ortalarında Orta Asya'da yaşanan siyasal istikrarsızlığın yarattığı güvensiz ortam İpek Yolu ticaretinin de kesintiye uğramasına neden olmuştur. Netice itibarıyla tarihte yaşanan birçok örnek ticaretle güvenlik arasında doğrudan bir ilişki bulunduğunu ve güvenliğin sağlanamadığı durumlarda ticaretin sağlıklı bir şekilde yapılamadığını göstermiştir.

İsrail'in Filistin Politikası

Daha önce belirtildiği gibi, üç kıtanın kesişim noktasında yer alan Orta Doğu, doğu-batı eksenli Avrasya ticaret yolları için son derece uygun bir güzergah oluşturmaktadır. Ancak ticaretin sağlıklı bir şekilde yapılabilmesi için her şeyden önce bölgede güvenliğin tesis edilmesine ihtiyaç duyulmaktadır. Oysa Orta Doğu son dönemde dünyada en fazla çatışmanın ve şiddetin vuku bulduğu coğrafyaların başında gelmektedir. Bu durumun tek olmasa da en önemli müsebbibinin İsrail ve onun bölgeyi istikrarsızlığa sürükleyen politikaları olduğu görülmektedir.

Bu çalışmada ele alınan üç ana ticaret yolu projesi - en eskisi 2013 yılında ilan edilen Kuşak ve Yol Girişimi olmak üzere - yakın zamanda geliştirilen ve uygulamaya konulan girişimlerdir. Bu nedenle bahsi geçen projelere yönelik güvenlik riskleri son dönemde meydana gelen çatışmalardan kaynaklanmaktadır. Çalışmanın konusu, İsrail'in güvenlik politikaları ve Filistin merkezli çatışmalar/savaşlar ve bunların

ticaret yolları üzerindeki güvenlik riskleri olduğu için burada esas olarak 7 Ekim 2023 tarihinde Hamas tarafından başlatılan saldırılar sonrasında yaşanan gelişmelere yer verilmektedir. Söz konusu çatışmaların bölgede yayılması ve ticaret yollarının güvenliği tehdit etmesi ilerleyen konu başlıklarında ele alınmaktadır. Ancak Hamas ve İsrail arasında yaşanan çatışmanın etkilerini, çatışmaları doğuran dinamikleri ve etkilediği alanı doğru değerlendirmek için meseleyi İsrail Devleti'nin kurulması ile başlatmak doğru olacaktır.

Filistin topraklarında Yahudi devleti kurmayı hedefleyen politik bir hareket olan Siyonizm (TDV İslam Ansiklopedisi), Filistin topraklarında 1948 yılında İsrail Devleti'ni kurarak hedefinin ilk aşamasını gerçekleştirmiştir (Erden, 2023). Filistin topraklarında İsrail Devleti'nin kurulmasına karşı çıkan Ürdün, Irak, Suriye, Mısır ve Lübnan 15 Mayıs 1948'de İsrail'e saldırmıştır. Literatüre Arap-İsrail Savaşları adıyla geçen dört savaşın ilki bu şekilde başlamıştır (Kemiksiz, 2019). İkincisi 1956, üçüncüsü 1967 ve dördüncüsü 1973 yılında yaşanmış ve sonuç itibarıyla İsrail işgal ettiği toprakları daha da genişletmiştir (Erdemir, 2014). İsrail'in yayılcı politikaları sonucu ortaya çıkan harita Birleşmiş Milletler tarafından kabul görmemiş ve İsrail'in Gazze ve Batı Şeria'daki varlığı uluslararası hukuka aykırı bir işgal olarak değerlendirilmiştir (Şahin, 2024).

Bu süreç içerisinde Filistin'in siyasi temsilcisi olarak 1964 yılında Filistin Kurtuluş Örgütü (FKÖ) kurulmuş ve 1988 yılında da sürgünde Filistin Devleti'nin bağımsızlığı ilan edilmiştir (Babahanoğlu, 2024). Diğer yandan 1987 yılında Gazze'de kontrol noktasında Filistinli işçilerin İsrailliler tarafından kamyon ile ezilmesi sonucu sivil direniş, boykot ve grevleri içinde barındıran eylemler dizisi olarak tanımlanan İntifada Hareketi'nin ilki başlamıştır. İsrail saldırılarının arttığı bu ortamda 1987 yılında Hamas Örgütü resmi olarak kurulmuştur (Çinkara, 2024).

1993 ve 1995 yıllarında İsrail ve Filistin liderleri arasında imzalanan Oslo Anlaşmaları değerli olmakla birlikte söz konusu anlaşmalar İsrail işgalini sona erdirememiştir (Kaya & Polat, 2023). 2000 yılında dönemin İsrail Başbakanı Ariel Şaron'un yüzlerce askerle birlikte Mescid-i Aksa'ya girerek Filistinlileri provoke etmesiyle 2. İntifada başlamış ve beş yıl devam eden çatışmalarda yaklaşık olarak bin İsrailli ve beş bin Filistinli yaşamını yitirmiştir (Yıldırım, 2021). 2006 yılında Filistin'de yapılan seçimleri Hamas'ın kazanmasıyla Filistin'in yönetiminde FKÖ'ye alternatif bir güç ortaya çıkmıştır. Ancak Filistin'deki bu iki güç ortak bir yönetim hususunda anlaşamamışlardır. 2011 yılına gelindiğinde Filistin'de iki siyasal aktörün varlığı fiili bir durum meydana getirmiş ve Batı Şeria'da Fetih Hareketi merkezli FKÖ, Gazze'de ise Hamas merkezli bir yönetim tesis edilmiştir (Çinkara, 2024). 2008 yılında İsrail, Gazze'ye yönelik "Dökme Kurşun Operasyonu" adı verilen saldırılar

düzenlemiş ve 2009 yılında Birleşmiş Milletler tarafından kabul edilen Goldstone Raporu'nda, İsrail'in sivilleri hedef alarak savaş suçu işlediği belirtilmiştir (TÜBA Raporları, 2023).

2012 yılında İsrail, Hamas'ın üst düzey komutanı Ahmed al-Jaabari'yi bir hava saldırısı ile öldürmüş ve Hamas'ın karşı saldırıları ile sekiz gün süren çatışmalar meydana gelmiştir. 2014 yılındaki çatışmalar ise daha şiddetli olmuş ve yedi hafta devam eden bu süreçte Gazze'de iki binden fazla Filistinli Müslüman, İsrail saldırıları sonucu hayatını kaybetmiştir. 2018, 2021 ve 2022 yıllarında da Gazze'ye yönelik saldırılar olmuş ve birçok Filistinli bu saldırılarda yaşamını yitirmiştir (Li & Mounier, 2024). 7 Ekim 2023 tarihinde Hamas tarafından başlatılan ve İsrail'in orantısız güç kullanımı ile Filistin toprakları daha önce olmadığı kadar bir şiddet sarmalının içinde kalmıştır. İsrail, saldırılarını Gazze bölgesindeki Hamas ile sınırlı tutmamış, Hizbullah'ın sürece müdahil olması nedeniyle Lübnan topraklarına da saldırılar düzenlemiştir (NTV, 2024). Öte yandan Yemen'deki Husilerin Kızıldeniz'de İsrail gemilerini hedef alması ve İsrail'in de buna karşılık Yemen'deki Hudeyde liman kentini bombalaması, çatışmaların Kızıldeniz'e yayılmasına neden olmuştur. Bu durum Kuşak ve Yol Girişimi'nin deniz rotası üzerinde yer alan Kızıldeniz'in güvenliğini tartışmalı hale getirmiştir (Karabacak, 2024). Ayrıca İsrail ile İran arasında sınırlı da olsa karşılıklı hava saldırılarının düzenlenmesi ve İsrail'in Suriye'de bazı nokta hedeflere yönelik yaptığı saldırılar çatışmaların yayılma ihtimalini güçlendirmiştir (Milliyet, 2024).

Avrasya Ticaret Yolları

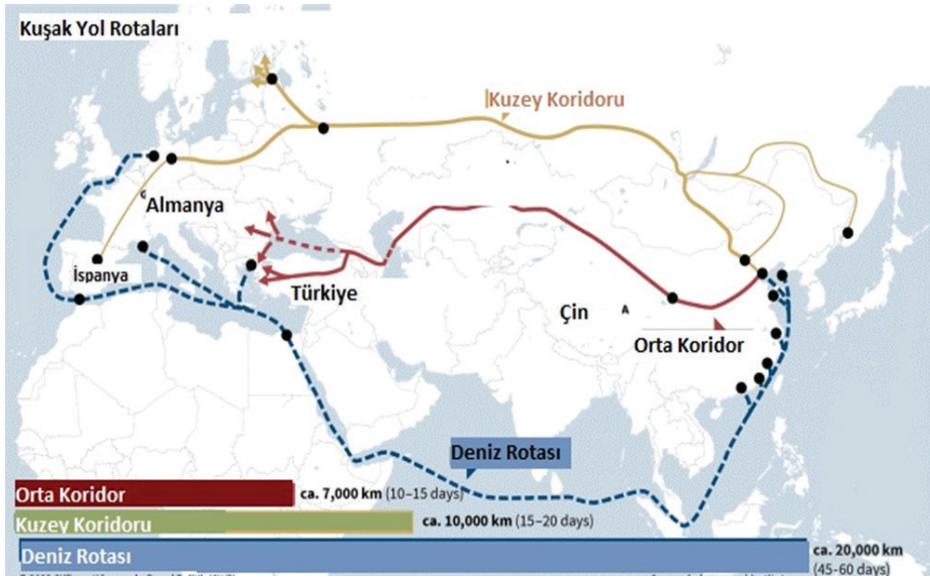
Modern İpek Yolu/Kuşak ve Yol Projesi

Kadim İpek Yolu, Çin'in Han Hanedanlığı'nın (MÖ 206-MS 220) batıya doğru genişlemesi sırasında ortaya çıkan dünyanın en eski ticaret yollarından biridir. Günümüzde Çin, Afganistan, Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan, Türkmenistan, Özbekistan, Hindistan ve Pakistan topraklarını kapsayan bu ticaret ağı, Avrupa'ya kadar uzanarak dört bin milin üzerinde bir mesafeye yayılmıştır. Doğu ile batı arasındaki birçok ülkeyi birbirine bağlayan İpek Yolu, Çin'deki Tang Hanedanlığı'nın (MS 618-907) liderliğinde ilk bin yılda zirveye ulaşmıştır. Ancak Haçlı Seferleri ve Moğolların Orta Asya'daki ilerlemeleri ticareti zayıflatmış ve ilave olarak 15. yüzyıldan itibaren Avrupalı denizcilerin okyanuslara açılarak yeni ticaret güzergahları oluşturmaları ile birlikte önemini yitirmiştir (CFR). Aradan asırlar geçtikten sonra 21. yüzyılla birlikte ekonomik anlamda yüksek bir büyüme ivmesi yakalayan Çin, kadim İpek Yolu'nu yeniden canlandırmak istemiştir. Çin Devlet Başkanı Başkan Xi, 2013 yılında Kazakistan ve Endonezya'ya yaptığı resmi ziyaretler sırasında projeyi

duyurmuştur. Kara ve deniz yolları şeklinde tasarlanan proje ilk başta Tek Kuşak, Tek Yol girişi olarak adlandırılmış ancak sonrasında Kuşak ve Yol Girişi şeklinde değiştirilmiştir (CFR).

Kuşak ve Yol Girişi, Çin'i Güneydoğu Asya, Güney Asya, Orta Asya, Rusya ve Avrupa'ya karadan bağlayan kıtalararası bir geçit olan İpek Yolu Ekonomik Kuşağı'nı ve Çin'in kıyı bölgelerini Güneydoğu ve Güney Asya, Güney Pasifik, Orta Doğu ve Doğu Afrika'ya ve Avrupa'ya bağlayan bir deniz rotası olan Deniz İpek Yolu'nu kapsamaktadır (Belt and Road Portal). Harita 1'de görüleceği üzere projenin ana hat itibarıyla iki kara ve bir deniz rotası bulunmaktadır.

Kuzey Koridoru ağırlıklı olarak Rusya toprakları üzerinden Avrupa'ya ulaşırken Orta Koridor, Türkistan coğrafyası üzerinden Türkiye'ye ve oradan da Balkanlar üzerinden Avrupa'ya uzanmaktadır. Güney Koridoru ise deniz güzergahı olup Hint Okyanusu üzerinden Kızıldeniz'e, Süveyş Kanalı ile Akdeniz'e ve oradan Avrupa'ya uzanan bir rotayı takip etmektedir. Bunlar içerisinde kuzeye oranla 1500-2000 km mesafe, güneye oranla ise 15 gün süre daha kısa bir rota olma avantajı ile Orta Koridor ön plana çıkmaktadır (Targay, 2017).



Harita 1: Kuşak ve Yol Projesi Ana Güzergahları (UN, 2025)

Kuşak ve Yol Projesi kapsamında, öncelikli olarak 47.100 km kara yolu, 36.800 km demir yolu, 14 lojistik merkezi, petrol ve doğal gaz boru hatları ile geniş çaplı enerji iletim hatlarının inşası öngörülmektedir. Doğu, Orta ve Batı Asya ile Orta, Güney ve Batı Avrupa'da yer alan 60'tan fazla ülkeyi kapsayan projelerin toplam alanı

yaklaşık 40 milyon km²'yi bulmaktadır. Bu sayılar, dünya yüz ölçümünün %26'sını ve dünya nüfusunun dört milyarlık bölümünü ifade etmektedir (Targay, 2017). Kadim İpek Yolu'ndaki deve kervanlarının yerini bugün "demir kervanlar" almaktadır. Günümüzdeki Çin-Avrupa demir yolu hatları, Asya'da 100'den fazla şehirden geçerek Çin'in 112 kentini 25 Avrupa ülkesindeki 200'ü aşkın şehirle birleştirmektedir (CRI Kuşak ve Yol Beyaz Kitabı). Çin Halk Cumhuriyeti'nin kuruluşunun 100. yıl dönümü olan 2049 yılına kadar proje kapsamındaki altyapı eksikliklerinin giderilip bütün ulaşım ağlarının hizmete sokulması ile projenin tamamlanması hedeflenmektedir (Aytekin, 2023).

Kuşak ve Yol Projesi'nin açıklanmasının üzerinden geçen on yıl içerisinde 150'den fazla ülke bu proje çerçevesinde iş birliği belgesini imzalamıştır. Bunun yansıması olarak 2013-2022 yılları arasında Çin ile Kuşak ve Yol ülkeleri arasındaki ticaret hacmi 19,1 trilyon ABD Doları'na yükselmiştir (CRI Kuşak ve Yol İnisiyatifi). Aynı artış ivmesi Çin'den başlayan Kuşak ve Yol Projesi'nin varış noktası olan AB ülkeleri ile olan ticari ilişkilerde de gözlenmiştir. Nitekim 2021 yılına kadar AB'nin en büyük ticaret ortağı ABD iken bu tarihten itibaren ABD'nin yerini Çin almıştır. 2021 yılı rakamlarıyla Çin ile AB ülkeleri arasındaki toplam ticaret hacmi 695,5 milyar Euro'ya ulaşmıştır (Şeker, 2022). İki büyük ekonomik havza arasında henüz proje tamamlanmadan elde edilen bu rakamların projenin tamamlanması ile birlikte çok daha yükselmesi beklenmektedir. Ancak Rusya'nın Ukrayna topraklarını işgal etmesi ile başlayan gelişmeler projenin geleceği için olumsuz bir durum yaratmaktadır.

Asya-Avrupa arasındaki ticaretin Kuzey Koridoru güzergahındaki Rusya ve Ukrayna, Avrupa ile bağlantıyı sağlamaktadır. Ancak 2022 yılı Şubat ayında bu iki ülke arasında başlayan ve halen devam eden çatışmalar Kuzey Koridoru'nu olumsuz etkilemektedir (Cengiz, 2023). Aslında sorunun ortaya çıkışı daha eskidir ve Avrupa Birliği (AB), 2014 yılından itibaren Rusya'ya karşı ekonomik yaptırımlar/kısıtlayıcı önlemler uygulamaya başlamıştır. AB ile Rusya arasındaki ilişkilerde ciddi bir kırılmanın yaşanması Ukrayna'ya ait olan Kırım'ın Rusya tarafından ilhak edilmesi ile başlamıştır. Bu yöndeki ilk adım 11 Mart 2014'te Kırım Yüksek Konseyi ve Sivastopol Kent Konseyi'nin bağımsızlığa ilişkin referandum düzenleme kararı ile atılmıştır. Referandumdan bağımsızlık yönünde sonuç çıkması halinde önce bağımsızlık ilan edilmesi, ardından Rusya'ya katılım için başvuru yapılması planlanmıştır. Referandumda yüksek oranda bağımsızlık lehine oy kullanılmış, ardından Rusya lideri Putin, Kırım'ın Rusya'ya katılımını onaylamıştır (Çalışkan, 2022). AB yetkilileri ilhak kararına karşı ilk tepkilerini, Ukrayna'nın bağımsızlığını, egemenliğini ve toprak bütünlüğünü tehdit eden eylemlerde bulunduklarına inandıkları 21 yetkilinin mal varlıklarını dondurma kararı alarak göstermişlerdir. Devam eden süreçte Rusya'nın Ukrayna'ya yönelik politikalarında bir geri adım söz konusu olmadığı için AB,

Rusya'ya karşı başlattığı kısıtlayıcı önlemleri her altı ayda bir yenilemiş ve kapsamı genişletmiştir (Aras, 2017).

Kırım'ın 2014 yılında ilhakı ile iki ülke arasında başlayan kriz, 24 Şubat 2022 tarihinden itibaren bir savaşa dönüşmüştür. Ukrayna'ya ait Donetsk ve Luhansk illerindeki ayrılıkçı isyanı destekleyen Rusya, 24 Şubat 2022'de başkent Kiev dahil olmak üzere Ukrayna topraklarına saldırı başlatmıştır. Ukrayna'nın karşılık vermesi ile birlikte cephe genişlemiş ve Rusya'nın ilerlemesi durdurulmuştur. Ancak savaşın üçüncü yılı sonunda Kırım dahil olmak üzere Ukrayna topraklarının yüzde 18'inde Rus işgali devam etmektedir (Çelikpala, 2025).

AB, Şubat 2022'deki saldırılara karşı Rusya'ya yönelik benzeri görülmemiş bir yaptırım programı uygulamaya başlamıştır. Daha önce uyguladığı yaptırımları büyük ölçüde genişletmiş, önemli sayıda kişi ve kurumu yaptırım listesine dahil etmiştir. Ayrıca Rusya'nın ekonomik temelini zayıflatmak, onu kritik teknolojilerden ve pazarlardan mahrum bırakmak ve savaşıma kabiliyetini önemli ölçüde azaltmak amacıyla çok çeşitli önlemler alınmıştır. 2025 Şubat ayı itibarıyla AB, Rusya'ya karşı on beş yaptırım paketini uygulamaya koymuştur (Şeker, 2025). Bireysel yaptırımlar, ekonomik yaptırımlar ve vize önlemleri ana başlıkları ile ifade edilen söz konusu kısıtlayıcı önlemler (Uygun, 2023) Rusya üzerinden geçen Kuzey Koridoru'nun mevcut şartlarda verimli ve aktif bir şekilde kullanılmasını olumsuz etkilemiştir.

Rusya'nın Şubat 2022'de Ukrayna'yı işgali ve bunu takip eden kapsamlı AB yaptırımları, Rusya ve Belarus üzerinden gerçekleşen taşımacılığı ciddi şekilde etkilemiş ve alternatif güzergah arayışlarını hızlandırmıştır. Bu çerçevede, Çin ile Avrupa arasındaki taşımacılıkta uzun süredir kullanılan kuzey rotasında, yani Rusya ve Belarus üzerinden gerçekleştirilen demir yolu taşımacılığında ciddi bir düşüş yaşanmıştır. Savaş öncesinde Çin-Avrupa demir yolu taşımalarının yaklaşık %90'ı bu güzergah üzerinden yapılmaktayken, Maersk ve DHL gibi büyük lojistik firmalarının bu hatta çalışmayı durdurmasıyla 2022 yılında Çin-Avrupa demir yolu ticareti %35'in üzerinde gerilemiştir (Patial RC, 2023).

Bu gelişmeler, alternatif güzergah olarak Orta Koridor'u daha önemli hale getirmiştir. Nisan 2022'de Maersk, Rusya üzerinden yapılan rezervasyonları iptal ederek Orta Asya, Kafkasya ve Türkiye güzergahında yeni bir tren hizmeti başlatmış, Mayıs ayında ise Fin merkezli Nurminen Logistics bu rotada taşımacılığa başlamıştır (Sharma & Bhatt, 2023). Orta Koridor üzerindeki konteyner trafiği, savaş sonrası dönemde %33 artmış; aynı şekilde bu hat üzerinden gerçekleştirilen kargo taşımacılığı bir önceki yıla kıyasla altı kat artarak 3,2 milyon metrik tona ulaşmıştır. 2023 yılına gelindiğinde Avrupa Birliği ile Çin arasındaki dış ticaret hacmi yaklaşık 800 milyar ABD dolarına ulaşmış ve bu ticaretin %91'i deniz yolu üzerinden gerçekleşmiştir. Kara

yolu ticareti ise daha önce ağırlıklı olarak Rusya ve Belarus üzerinden yapılmaktayken, güvenlik riskleri ve yaptırımlar nedeniyle bu güzergah giderek yerini Orta Koridor'a bırakmaya başlamıştır (Ahmadzada, 2024).

Üç ana hat üzerinden inşa edilen projede Kuzey Koridoru'nda yaşanan sorunlar diğer iki koridordaki taşıma yoğunluğunu artırmakta ve bu durum söz konusu iki hattı daha önemli hale getirmektedir. Ancak, Kuzey Koridoru'nda yaşanan güvenlik endişelerine benzer bir durumun Güney Koridoru için de yaşanması muhtemel görünmektedir. Güney Koridoru, Hint Okyanusu'nu Akdeniz'e bağlayan Kızıldeniz üzerinden geçmektedir ve İsrail'in Filistin politikası Kızıldeniz'in güvenliğini etkilemektedir.

Kızıldeniz'i Hint Okyanusu'na bağlayan Babülmendep Boğazı ve Kızıldeniz'in bir bölümüne hakim olan Yemen'deki Husiler, İsrail'in 7 Ekim 2023'ten sonra Gazze'de yaptığı katliamlara ve ABD ile İngiltere başta olmak üzere birçok Batılı ülkenin İsrail'e verdiği desteğe tepki göstermiştir. Bu bağlamda 31 Ekim 2023 tarihinden itibaren İsrail ile ilişkili ticari gemilere el koymaya veya onlara saldırmaya başlamıştır. İsrail'e her konuda açık destek veren ABD bu saldırılara karşılık olarak 18 Aralık 2023'te bir grup ülke ile birlikte "Refah Muhafızı Operasyonu" adı altında çok uluslu bir deniz gücü oluşturmuştur. ABD ve İngiltere Husi güçlerine yönelik saldırılar başlatmış ve Husiler de tepki olarak bu iki ülkenin gemilerini hedef alacaklarını açıklamıştır (Sputnik Türkiye). Kasım 2023'ten Ocak 2025'e kadar olan dönemde Husiler, Kızıldeniz ve çevresinde 100'den fazla gemiye saldırı düzenlemiştir (Baldor, 2025). Bu durum Kızıldeniz üzerinden gerçekleştirilen taşımacılık işlemlerinin güvenliğini tehdit eder hale gelmiştir. Bu saldırılar nedeniyle, Maersk, Hapag-Lloyd, CMA CGM, MSC gibi büyük nakliye şirketleri Afrika'nın güneyindeki Ümit Burnu rotası gibi alternatif rotalara yönelmişlerdir (Gencsoyler, 2023). 2024 yılının Mayıs ayında, Kızıldeniz üzerinden geçen konteyner gemisi trafiğinde önceki yılın aynı dönemine kıyasla %78 oranında bir düşüş yaşanmıştır (Maltezou, R. & Saul, J., 2024). Benzer şekilde, Kızıldeniz'deki genel gemi trafiği de 2024 yılı boyunca %50 oranında azalmıştır. Bu gelişmeler, bölgedeki güvenlik risklerinin ve jeopolitik gerilimlerin deniz taşımacılığı üzerindeki etkisini net bir şekilde göstermiştir. Artan riskler nedeniyle birçok denizcilik şirketi geleneksel rotalar yerine Ümit Burnu rotasına yönelmiş ve bu güzergahtan geçen gemi sayısında %85 oranında artış kaydedilmiştir (Kaya, N. E., 2024). Ancak Ümit Burnu rotası nakliye süresini ortalama 10-14 gün ve mesafeyi 4 bin mil uzatmış, navlun fiyatlarını ve sigorta primlerini de önemli ölçüde artırmıştır. Kuşak ve Yol Projesi'nin deniz koridorunun sağlıklı ve verimli bir şekilde işlemesine engel teşkil eden bu durum, İsrail'in Gazze'de yaptığı katliamlar ve Husilerin buna tepki olarak Kızıldeniz'deki saldırıları neticesinde ortaya çıkmıştır. Bir cümle ile ifade etmek

gerekirse, İsrail'in Filistinlilere yönelik saldırıları geçen on yılda Çin'in yaklaşık 1 trilyon dolar harcadığı (Ergül, 2023) en büyük projesinin üç ana koridorundan biri olan Güney Koridoru'ndaki taşımacılığı olumsuz etkilemiştir.

Hindistan-Orta Doğu ve Avrupa Ekonomik Koridoru (HOAK)

9-10 Eylül 2023 tarihlerinde Hindistan'da toplanan G20 zirvesinde Asya-Avrupa hattında yeni bir ekonomik koridorun oluşturulması kararı alınmıştır. *Hindistan-Orta Doğu ve Avrupa Ekonomik Koridoru (HOAK)* olarak adlandırılan bu projede ABD, Hindistan, Birleşik Arap Emirlikleri (BAE), Suudi Arabistan, Ürdün, İsrail, Yunanistan, İtalya, Fransa, Almanya ve AB yer almaktadır (Oruç, 2023). Hindistan'dan başlayıp Avrupa'ya uzanan bu projenin ilk bölümü Hindistan'ı Basra Körfezi'ne bağlayan Doğu Koridoru, diğeri ise Basra Körfezi'ni Avrupa'ya bağlayan Kuzey Koridoru olacaktır. Harita 2'de görüldüğü gibi HOAK bünyesinde gerçekleştirilecek olan taşımacılık işlemlerinin Hindistan'dan başlayıp Basra Körfezi'nde BAE ve Suudi Arabistan üzerinden Ürdün'e, oradan İsrail limanlarından Yunanistan'a ve nihai olarak da diğer Avrupa ülkeleri İtalya, Fransa ve Almanya'ya uzanması planlanmaktadır (Ergül, 2023). HOAK, ABD ve bölgedeki müttefikleri tarafından yönetilen çok yönlü bir ulaşım koridoru olarak ticari ilişkileri güçlendirmeyi hedeflemektedir. Küresel bir ticaret merkezi haline gelmeye başlayan Hindistan'ı, büyük ticaret fazlalarına sahip ve ekonomik dönüşüm geçiren BAE ve Suudi Arabistan'ı, ABD'nin önemli bir müttefiki ve küresel teknolojide önemli bir ülke olan İsrail'i ve büyük bir nihai tüketici pazarı olan Avrupa'yı birbirine bağlamayı amaçlamaktadır. HOAK, Hindistan'ın küresel sanayileşmedeki artan rolünü ve katılımcı ülkeler arasındaki ekonomik entegrasyonu destekleyerek küresel ticaret için yeni bir paradigma oluşturmaya hazırlanmaktadır (Ze Yu, 2024).

1 milyar 440 milyonluk nüfusu ile dünyanın en fazla nüfusa sahip ülkesi olan Hindistan, son dönemde ekonomik büyüme bağlamında önemli çıkış yakalayan ülkelerden biridir. Son üç yılın reel büyüme verilerine göre 2021'de %9,1, 2022'de %7,0 ve 2023'te %8,2 oranında büyüme kaydetmiştir. IMF'nin tahminlerine göre ise Hindistan ekonomisinin 2024'te %7,0, sonraki yıllarda ise yıllık %6,5 oranında büyümesi beklenmektedir (Ticaret Bakanlığı, 2024).

2023 yılı itibarıyla 3 trilyon 569 milyar dolarlık GSYİH'ye sahip olan Hindistan'ın dış ticaret hacmi 1 trilyon 100 milyar dolara ulaşmıştır. HOAK Projesi'nin başlangıç ve varış noktaları olan Hindistan ve AB arasındaki ticaret hacmi her yıl genişlemektedir. Son yıllarda ticari ilişkilerde yakalanan yüksek ivmeyle birlikte AB, Hindistan'ın en büyük ticaret ortağı haline gelmiştir. 2023 yılında Hindistan ve AB arasındaki ticaret hacmi 124 milyar Euro'ya çıkmış ve Hindistan'ın toplam ticaretinin %12,2'sini

oluşturarak ABD'yi (%10,8) geride bırakmıştır. Öte yandan Hindistan, %2,2 oranla AB'nin dış ticaretinde 9. sırada yer almıştır. Son on yıllık dönemde AB ile Hindistan arasındaki ticaret yaklaşık %90 oranında artış göstermiştir (India).



Harita 2: HOAK Güzergahı (Korkmaz, 2023)

Uluslararası analistlere göre -her ne kadar bunu reddetse de- ABD, HOAK Projesi'yle Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi'ne alternatif oluşturmayı ve Çin'in etkisini azaltmayı planlamaktadır. Özellikle ABD'nin geleneksel olarak büyük etkiye sahip olduğu bölgelerde Çin'in nüfuzu artmaktadır. Enerji açısından zengin olan ve Kızıldeniz ile Hürmüz Boğazı gibi hayati su yolları arasında stratejik bir konumda bulunan Körfez bölgesi, Washington ile Pekin arasındaki rekabette kritik bir önem taşımaktadır. Suudi Arabistan ve BAE bu perspektifi paylaşmasa da HOAK, Washington'a Körfez bölgesinde Pekin'in hızla artan etkisine karşı denge kurma konusunda önemli bir fırsat sunmaktadır. AB ve Hindistan gibi ABD'nin önemli müttefiklerinin HOAK'a katılımı, Körfez ülkeleri ile daha fazla iş birliği ve koordinasyon sağlanması ihtimalini doğurmakta ve bu da Washington'un bölgede Çin'in etkisini daha etkili bir şekilde dengelemesine olanak tanımaktadır (Baabood, 2024). Ayrıca, ABD'nin bu hamleyle hem BRICS hem de G20'de önemli bir aktör olan Hindistan'ı Çin-Rusya ekseninden uzaklaştırmayı amaçladığı düşünülmektedir (TRT Haber, 2023). Kuşak ve Yol Projesini "borç ve tuzak anlaşması" (Ergül, 2023) olarak niteleyen ABD Başkanı Joe Biden, HOAK proje mutabakatını ise "daha istikrarlı, daha müreffeh ve bütünleşmiş bir Orta Doğu'ya yol açacak büyük bir anlaşma" diye tanımlamıştır. Ayrıca "ABD olarak Hindistan'dan tüm Avrupa'ya uzanan, Birleşik Arap Emirlikleri, Suudi Arabistan, Ürdün ve İsrail

ile bağlantılı gemilere ve demir yoluna yatırım yapacaklarını" ifade etmiştir (Ergül, 2023). Avrupa Komisyonu Başkanı Ursula von der Leyen de bu koridorun "demir yolu bağlantısının Hindistan ve Avrupa arasındaki ticareti yüzde 40 daha hızlı hale getireceğini" (Gönültaş, 2023) söylemiş ve projeyi "Kıtalar ve medeniyetler arasında yeşil ve dijital bir köprü" (Ergül, 2023) olarak nitelendirmiştir. Hindistan Başbakanı Narendra Modi ise HOAK'ın "önümüzdeki yüzlerce yıl boyunca dünya ticaretinin temelini" oluşturacağını söyleyerek projenin önemine işaret etmiştir (Vohra, 2024).

Açıklanan mutabakat zaptına göre projeye dahil olan ülkelerin 60 gün içerisinde eylem planlarını geliştirerek açıklamaları taahhüt edilmiştir. İlave olarak projenin bir an önce hayata geçirilmesi için tüm katılımcıların yüksek hassasiyet göstereceği de belirtilmiştir (Oruç, 2023). Ancak projenin deklare edilmesinin üzerinden henüz bir ay geçmeden Filistin topraklarında yaşanan 7 Ekim saldırıları işin seyrini değiştirmiştir.

HOAK, Hindistan'dan Orta Doğu'ya, oradan Avrupa'ya demir yolu ve deniz ağları, boru hatları ve kablolar aracılığıyla mal, enerji ve veri bağlamayı amaçlamaktadır. Bunun önemli bölümlerinden birinin, BAE, Suudi Arabistan, Ürdün ve İsrail'i birbirine bağlayacak bir demir yolu ağı ile olması planlanmaktadır (Vohra, 2024). Bunun için de bahsi geçen Arap ülkeleri ile İsrail arasındaki ilişkilerin mahiyeti büyük önem taşımaktadır. Projenin duyurulduğu tarihlerde ABD'nin öncülüğünde, Suudi Arabistan ile İsrail arasındaki ilişkilerin normalleşmesi yönünde ciddi mesafe alınmış ve diplomatik ilişkiler kurulacak aşamaya gelinmiştir (Aydemir, 2023). Ancak 7 Ekim'le birlikte İsrail'in Gazze'ye yönelik askeri operasyonları nedeniyle bu süreç akamete uğramıştır. Suudi Arabistan, saldırıların başladığı ilk günden itibaren İsrail'in Gazze Şeridi'ndeki Filistinlilere yönelik saldırılarını kınayarak, sivillerin zorla yerlerinden edilmesine karşı çıkmıştır. Bir hafta sonra ise daha önce İsrail'le başlatılan normalleşme görüşmelerinin durdurulduğunu açıklamıştır (DW, 2023). İsrail'e yönelik en sert açıklamayı ise Kasım 2024'te yapmış ve İsrail'in Gazze'deki eylemlerini "soykırım" olarak tanımlamıştır (BBC News, 2024). 2025 yılında da İsrail konusundaki tutumunu muhafaza eden Suudi Arabistan, ABD Başkanı Donald Trump'ın "Riyad'ın Filistin devleti talebinden vazgeçtiği" yönündeki iddiasını reddederek, bağımsız bir Filistin devleti kurulmadan İsrail ile ilişkilerin normalleşmeyeceğini belirtmiştir (Ehab & Alashray, 2025). Suudi Arabistan'ın bu tutumu, Gazze'de yaşanan insani krize dikkat çekerken, HOAK Projesi'nin geleceğini de belirsiz hale getirmiştir.

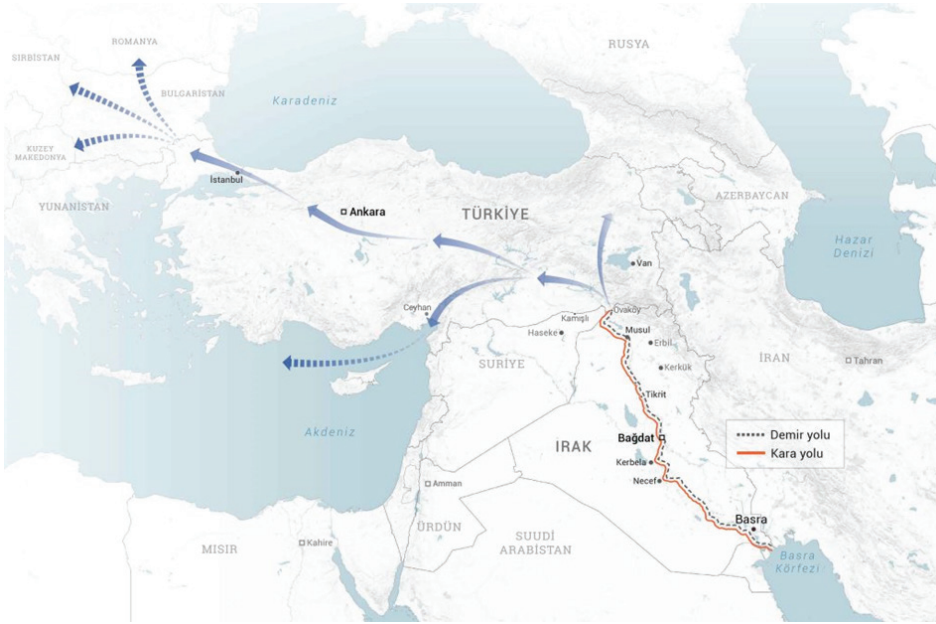
Öte yandan bu saldırılarla birlikte İsrail limanlarının güvenlik tehdidi altında bulunması, projeye yönelik lojistik riskleri artırmıştır. Hamas'ın 7 Ekim 2023 sabahı başlattığı saldırılar, İsrail'in güneyindeki Aşkelon şehrini hedef almış ve bu durum liman operasyonlarını doğrudan etkilemiştir. Aşkelon Limanı ve petrol terminali Gazze'ye yakınlığı nedeniyle roket saldırılarına karşı savunmasız kalmıştır.

Güvenlik endişeleri nedeniyle gemi girişlerine izin verilmeyen bu liman, çatışmaların başlamasının ardından kapatılmıştır (Payne & Harvey, 2023). Aşkelon Limanı'nın kapanmasının ardından, İsrail'in bir diğer büyük limanı Ashdod Limanı'nda da güvenlik önlemleri artırılmıştır. Bu bağlamda limanda tehlikeli madde taşımacılığına yönelik kısıtlamalar getirilmiş ve bu durum liman operasyonlarının yavaşlamasına neden olmuştur (Saul, 2023).

Hamas'ın saldırıları, HOAK Projesi'nin Akdeniz'e çıkışı olan İsrail limanlarının altyapısını güvenlik tehdidi altına sokarak lojistik akışını aksatmış ve operasyonel kısıtlamalara neden olmuştur. İsrail'in liman altyapısına yönelik saldırılar, hem ticaretin güvenliğini hem de uluslararası yatırımcıların projeye olan güvenini zedeleyerek HOAK'ın uygulanabilirliğini zorlaştırmıştır. Sözü edilen nedenlerden dolayı mevcut koşullar altında HOAK Projesi beklemeye alınmıştır. Koridorun geleceğinde İsrail'in Filistin politikasındaki gelişmelerin seyri önemli bir yer tutmaktadır. Yani projenin planlanan güzergah üzerinden hayata geçirilebilmesi için İsrail'in Filistinlilere uyguladığı şiddeti sona erdirerek Filistin/Gazze konusunda politika değişikliğine gitmesi ve bununla bağlantılı olarak başta Suudi Arabistan olmak üzere projeye taraf olan ülkelerle iyi ilişkiler tesis etmesi ehemmiyet arz etmektedir. Henüz hayata geçirilme imkanı bulamamış HOAK Projesi, Asya, Orta Doğu ve Avrupa arasında bağlantıyı güçlendirip ticaret maliyetlerini azaltarak küresel ticareti yeniden şekillendirme ve ekonomik entegrasyonu teşvik etme potansiyeli taşımaktadır. Daha fazla pazar erişimi ve ekonomik büyüme gibi faydalar vadetse de başarısı, altyapı eksiklikleri gibi teknik hususların yanında jeopolitik istikrarsızlık gibi önemli zorluklar barındırmaktadır.

Kalkınma Yolu

22 Nisan 2024'te Bağdat'ta Irak, Türkiye, Katar ve BAE'nin katılımıyla imzalanan Kalkınma Yolu Projesi Mutabakat Zaptı, Orta Doğu'daki ticaret ve ulaşım ağlarını yeniden şekillendirecek bir iş birliği süreci başlatmıştır. Proje ile Irak'ın Basra Körfezi'ndeki Faw Limanı'ndan başlayıp Türkiye sınırındaki Ovaköy'e, oradan Mersin Limanı üzerinden Avrupa'ya kadar uzanan, demiryollarından ve karayollarından müteşekkil 1200 kilometrelik bir taşımacılık hattı oluşturulması planlanmıştır. Söz konusu projenin Basra Körfezi'ni Avrupa'ya bağlayan en kısa yol olması hasebiyle nakliye süresini 12 ila 15 gün kısaltarak taşıma maliyetlerini ciddi anlamda düşüreceği öngörülmüştür (Duman, 2024).



Harita 3: Kalkınma Yolu (İRAM, 2024)

Kalkınma Yolu ilk olarak 2005 yılında “Kuru Kanal” adıyla gündeme gelmiş ancak Irak’taki ABD işgali ve iç çatışmalar nedeniyle askıya alınmıştır. Ancak 2010’da Irak, Faw Limanı’nı Türkiye ve Suriye’ye bağlayacak bir demir yolu için yatırım çağrısında bulunmuştur. 2015’te Çin’in, Kuşak ve Yol Girişimi kapsamında Pakistan’daki Gwadar Limanı’nı kiralamasıyla, Çin’e ait malların Süveyş Kanalı yerine Kuru Kanal üzerinden Avrupa’ya kısa ve düşük maliyetli bir güzergahla taşınabileceği hususu gündeme gelmiştir. Proje bu dönemde Çin’in dikkatini çekmiş ve Türkiye’nin 5 milyar dolarlık kredi desteği sözü vermesi ile projeye olan uluslararası ilgi de artırmıştır (TRT Haber, 2023).

2021 yılında Süveyş Kanalı’nda meydana gelen bir kaza, küresel ticarete alternatif güzergahların önemini açıkça göstermiştir. 2021 yılı Mart ayında Ever Given adlı konteyner gemisinin karaya oturmasının ardından Süveyş Kanalı altı gün kapalı kalmıştır. Bu durum Asya’dan ithal edilen malların teslimatında aylarca süren ek gecikmelere neden olmuş ve konteyner nakliye maliyeti %500’den fazla artmıştır (Kaya, N. E & Gönültaş, B., 2023). Öte yandan 2022’de patlak veren Rusya-Ukrayna Savaşı, Kuzey Koridoru’nu güvenlik açısından riskli hale getirmiş ve Avrupa’ya Katar ile Irak gazının taşınması ihtiyacı, Kuru Kanal Projesi’nin stratejik değerini artırmıştır (El-Hilo, 2023). 2023 yılında ise İsrail’in Gazze’ye müdahalesi ve Yemenli Husilerin Kızıldeniz’deki saldırılarıyla HOAK Projesi’nin uygulanabilirliği sorgulanır hale gelmiştir. Kızıldeniz’deki bu gelişmelerle Kuru Kanal düşük maliyetli ve güvenilir

bir alternatif olarak öne çıkmıştır (Pirinççi, 2024). Önceleri “Kuru Kanal” denilen proje, Irak Başbakanı Muhammed Şiya es-Sudani’nin 21-22 Mart 2023 tarihlerindeki Ankara ziyaretinin ardından “Kalkınma Yolu” olarak adlandırılmıştır (El-Hilo, 2023). Cumhurbaşkanı Erdoğan’ın 2024 yılında gerçekleştirdiği Irak ziyareti sırasında Türkiye ve Irak arasında su, güvenlik ve ekonomi alanlarında anlaşmalar imzalanırken, aynı gün dört ülke arasında Kalkınma Yolu için kapsamlı bir mutabakat zaptı onaylanmıştır (Pirinççi, 2024). 20 milyar dolarlık bir maliyeti olması beklenen projenin 2029 yılında tamamlanması hedeflenmiştir (TRT Haber, 2023).

Bölgedeki çatışmalar ile Kuzey ve Güney koridorlarının işlevsizlik riski, Kalkınma Yolu’nu daha güvenilir ve cazip bir seçenek haline getirerek Orta Doğu’nun ticari merkezi olma potansiyelini artırmaktadır. Bu bağlamda Kalkınma Yolu Projesi, bir yandan bölgesel istikrarı desteklerken diğer yandan küresel ticaret dinamiklerini de yeniden şekillendirecek bir fırsat sunmaktadır. Öte yandan Türkiye, Irak ve komşu ülkeler arasında ekonomik iş birliğini güçlendirecek projenin başarılı bir şekilde hayata geçirilmesi, bölgedeki savaşlarla ve güvenlik ortamı ile bağlantılı olacaktır.

Sonuç

İlk devletlerin ortaya çıkışından bu yana süregelen güç mücadelesinde aktörler, araçlar ve yöntemler zamanla değişime uğrasa da rekabet olgusu küresel sistemin temel yapı taşlarından biri olmaya devam etmiştir. Özellikle teknolojik gelişmelerin savaşları giderek daha yıkıcı hale getirmesi ekonomik unsurlar gibi alternatif mücadele araçlarını öne çıkarmıştır. Ekonomik araçlar, küresel güçlerin mücadelesinde giderek daha belirleyici hale gelirken, ticaret koridorları ve bu koridorların güvenliği de stratejik açıdan önem kazanmıştır.

Orta Doğu, eski çağlardan beri sahip olduğu jeopolitik konumuyla doğu-batı ve kuzey-güney eksenli uluslararası ticaret yollarının merkezinde yer almıştır. Bu yönüyle her daim stratejik bir değere sahip olan bu topraklar günümüzde de Avrasya ticaret yollarına ev sahipliği yapmaktadır. Bu bölgeden geçen başlıca ticaret yolu projeleri arasında Çin’in Kuşak ve Yol girişimi, ABD’nin öncülük ettiği HOAK Projesi ve Türkiye’nin inisiyatifi ile başlatılan Kalkınma Yolu Projesi bulunmaktadır. Çin, Kuşak ve Yol Projesi ile Asya, Avrupa ve Afrika’yı kapsayan büyük bir ticaret ağı kurmayı hedeflerken; ABD, HOAK Projesi ile Orta Doğu ve Avrupa arasında yeni bir ticaret yolu oluşturarak Çin’in etkisini dengelemek istemektedir. Kalkınma Yolu Projesi, bu iki projeye alternatif veya tamamlayıcı bir güzergah niteliğinde olup, Orta Doğu’nun güvenliği ve istikrarına bağlı olarak önemli fırsatlar sunmaktadır.

İsrail’in Filistin topraklarına saldırılarından kaynaklı Orta Doğu’da süregelen güvenlik tehditleri, bölgedeki ticaret projelerinin geleceğini doğrudan etkilemektedir.

İsrail'in Filistin topraklarındaki işgali ve saldırgan politikaları, yalnızca bölgesel bir güvenlik sorunu yaratmakla kalmamakta, aynı zamanda küresel ticaret ağlarının sürdürülebilirliği üzerinde de büyük bir tehdit oluşturmaktadır. Çin'in Kuşak ve Yol girişiminin Kızıldeniz üzerinden Akdeniz'e açılan Güney Koridoru, İsrail ve Yemen arasındaki çatışmalardan doğrudan etkilenmekte ve bölgedeki deniz taşımacılığı güvenliği tehlikeye girmektedir. Bu durum, Çin'in yüksek maliyetlerle hayata geçirmeye çalıştığı bu büyük projenin deniz yolu bağlantısını risk altına sokmaktadır. Çin, son yıllarda ekonomik ve askeri bakımdan hızlı bir gelişme gösterirken bu durumun diğer ülkeler tarafından tehdit olarak algılanmaması için yumuşak gücü öne çıkaran bir politika takip etmektedir. Bu bağlamda sıcak çatışmaların yaşandığı bölgelere doğrudan müdahale etmekten kaçınmaktadır. İsrail'in çatışmacı politikaları Çin'in Kızıldeniz üzerinden yaptığı ticareti olumsuz etkilese de Çin yönetimi meseleye etkin bir şekilde müdahil olmamaktadır. Ayrıca İsrail konusunda özellikle ABD ve İngiltere'nin askeri güçleri ile birlikte meseleye doğrudan taraf olmaları Çin'in manevra kabiliyetini ve etkisini sınırlandırmaktadır. Nitekim Çin'in 2024 yılının Temmuz ayında Filistinli grupları Pekin'de bir araya getirerek Filistin'in birliğine yönelik karar aldırma çabalarının sorunun çözümü için etkili olamadığı görülmektedir.

Orta Doğu'da sağlanacak istikrarlı bir güvenlik ortamı, hem Filistin halkının güvenliğini hem de bölgedeki ticaret projelerinin hayata geçirilmesi için hayati önem taşımaktadır. İsrail saldırganlığının sona erdirilmediği bir konjonktürde HOAK Projesi'nin hayata geçirilmesi gecikmektedir. İsrail topraklarının ve limanlarının savaş alanı haline gelmesi bu projenin hayata geçirilmesini zorlaştırmaktadır. İlave olarak İsrail'in saldırıları devam ettikçe projenin diğer paydaşları olan Körfez ülkelerinin İsrail'le yakın ilişkiler tesis etmesi ve iş birliklerini devam ettirmeleri de pek muhtemel görünmemektedir. Bu nedenle projenin işler hale getirilebilmesi için bir şekilde bölgedeki çatışmaların sona erdirilmesi gerekmektedir. Öte yandan bu durum Çin için farklı fırsatlar da sunmaktadır. Kızıldeniz rotası Kuşak ve Yol Projesi için önemli olmakla birlikte alternatifsiz de değildir. Yani İsrail'in Filistin politikası Kızıldeniz üzerinden yapılan taşımacılığı tehdit etse de bu durum Kuşak ve Yol Projesi'nin başka rotalar üzerinden sürdürülmesine engel olmamaktadır. Nitekim ifade edildiği üzere daha kısa bir mesafe olması hasebiyle Kalkınma Yolu, Kızıldeniz'e karşı önemli bir seçenek olarak ortaya çıkmaktadır. Ancak HOAK için durum böyle değildir ve söz konusu projenin tek ve ana güzergahı İsrail'in Filistin politikasından doğrudan etkilenen Orta Doğu toprakları üzerinden geçmektedir. Haliyle mevcut çatışma ortamında bu politikanın hayata geçmesi güçleşmektedir. HOAK Projesi'nin Kuşak ve Yol Projesi'ne karşı bir girişim olduğu değerlendirildiğinde bu durum Çin için avantajlı bir sonuç doğurmaktadır. HOAK Projesi tamamen atıl bir vaziyette kalırken Kuşak ve Yol Projesi'nin alternatif rotalar üzerinden varlığını sürdürmesi mümkün olmaktadır. Bu husus göze alındığında ABD'nin mevcut

duruma seyirci kalması mümkün görünmemektedir. ABD açısından İsrail'in varlığının muhafazası ve güvenliğinin sağlanması her şeyden önce gelmektedir. Ancak bunlar sağlandıktan sonra ABD'nin bir diğer önceliği Çin'in yükselişinin engellenmesidir. ABD, Çin'i kendisi için önemli bir rakip olarak görmekte ve HOAK'ı, Kuşak ve Yol Projesi'ne karşı hayata geçirmeye çalışmaktadır. Bunun olabilmesi için sorunun nihai olarak çözülmesi gerekli değilse de Filistin topraklarındaki katliamların sona erdirilmesi gereklidir. Bu nedenle de ABD, Filistin topraklarındaki katliamların sona erdirilmesi için inisiyatif kullanmaktadır.

Kalkınma Yolu Projesi ise Orta Doğu'daki mevcut güvenlik zafiyetleri nedeniyle bir alternatif olarak öne çıkmakta, Çin'in Kızıldeniz rotasında yaşadığı güvenlik risklerine karşı Basra Körfezi, Irak ve Türkiye üzerinden Avrupa'ya ulaşan bir güzergah sunmaktadır. Bahsi geçen proje ile Orta Doğu'da yaşanacak mevcut güvenlik sorunlarına karşı esneklik sağlanırken, bölgedeki çatışmaların genişlemesi durumunda bu projenin de akamete uğrama riski bulunmaktadır. Bu bağlamda Kalkınma Yolu Projesi'nin sağlıklı bir şekilde işleyebilmesi için Basra Körfezi, Irak ve Türkiye gibi kritik geçiş noktalarının güvenliğinin sağlanması gerekmektedir.

Kuşak Yol, HOAK ve Kalkınma Yolu ticaret projelerinin işleyişi bağlamında İsrail'in Filistin politikalarının etkileri, birçok ülke açısından hem olumlu hem de olumsuz sonuçlar doğurmaktadır. Bu projeler, Orta Doğu'yu küresel ticaret ağlarının önemli bir kavşağı haline getirmeyi hedeflerken, bölgedeki siyasi gerilimlerin ve özellikle İsrail-Filistin sorununa yönelik politikaların projelerin başarı şansını doğrudan etkilediği görülmektedir. Bu durum aynı zamanda bölgedeki ülkelerin ekonomik çıkarlarının çatışmasına ve farklı koridorlara yönelik rekabetin artmasına zemin hazırlamaktadır.

Bu şartlar altında, çalışmada bahsi geçen projelere büyük yatırımlar yapan ya da yapmayı planlayan ve ciddi ekonomik kazançlar elde etmeyi bekleyen ülkelerin, bölgedeki gelişmeleri sessizce izlemeleri olası görünmemektedir. Bu bağlamda, her ülke, kendi ekonomik ve siyasi çıkarları doğrultusunda belirli koridorların işlerliğini desteklerken, rakip projelere zarar verebilecek hamlelerde bulunmaktan çekinmeyecektir. Örneğin, Kuşak Yol projesinde Çin, Orta Doğu'daki ticaret rotalarının kontrolünü elinde bulundurmaya hedeflerken, HOAK Projesi ile ABD ve Hindistan gibi ülkeler, Çin'in etkisini dengelemeyi amaçlamaktadır. Benzer şekilde, Kalkınma Yolu Projesi'nin Irak ve Körfez ülkeleri üzerindeki ekonomik etkileri, İran gibi bölgesel aktörlerin alternatif ticaret koridorlarına yönelik stratejik hamlelerde bulunmasını tetiklemesi muhtemeldir. Dolayısıyla, İsrail'in Filistin politikaları sadece iki ülke arasındaki ilişkiler bağlamında değil, aynı zamanda bölgesel ticaret projelerinin genel dinamikleri açısından da dikkate alınması gereken kritik bir faktör olarak karşımıza çıkmaktadır.



Fragile Routes: The Impact of Israel's Confrontational Policies on Trade Routes

Kadir Sancak

Introduction

The Middle East has been a strategically important region for the world throughout history. As the birthplace of the first known civilizations and the Abrahamic religions, this region has become a hub of global trade through its ancient trade routes. The region's rich oil and natural gas reserves currently meet a significant portion of the world's energy needs. Located at the intersection of Asia, Africa, and Europe and having access to critical waterways such as the Suez Canal and the Turkish Straits, the Middle East holds an indispensable geopolitical position. Every event in the region has the potential to impact not only the Middle East but the entire world.

Method, Significance, and Scope of the Study

Based on qualitative research methods, this study analyzes trade routes, security issues, and Israel's policies toward Palestine within the context of their interrelationships. The study conducts a literature review to examine existing academic studies, strategic reports, and security analyses. The dataset consists of both English and Turkish sources, academic literature, analyses from international news agencies, and the opinions of expert strategists in the field. Focusing specifically on the Belt and Road Initiative (BRI), the India-Middle East-Europe Corridor (IMEC), and the Development

@ Assoc.Prof., Gümüşhane University, kadir sancak@gmail.com

id <https://orcid.org/0000-0001-9266-5592>

DOI: 10.12658/M0783
insan & toplum, 2025; 15(4): 206-234.
insanvetoplum.org

Received: 14.02.2025
Revised: 12.06.2025
Accepted: 27.07.2025
Online First: 17.10.2025

Road project, the study provides a detailed examination of the current status and potential of these projects in addition to the impact Israel's policies have on trade routes.

The study's primary objective is to demonstrate how Israel's policies toward Palestine affect the functioning of Eurasian trade routes through the relationship between international trade and security. Israel's policies toward Palestine have disrupted the security balance in the Middle East, and the study examines the effects such factors have on the major trade projects mentioned above. The study aims to analyze the changing strategic position of the Middle East in Eurasian trade routes and the security risks this poses to trade. By emphasizing the inseparable nature of security and trade, the paper argues the trade projects to be unsustainable unless lasting solutions are found in the region. This study offers a unique perspective for understanding the impact security challenges have on trade projects. The study's scope is limited to the Belt and Road, IMEC, and Development Road projects (In some texts it is referred to as Iraq's Development Road Project.). The analysis does not address the deep-seated causes of instability (e.g., historical, religious); instead focusing primarily on the consequences of the climate of insecurity and Israel-centered security policies.

Eurasian Trade Routes

From the past to the present, the world has witnessed large-scale trade route projects aimed at reestablishing economic and political balances. China's attempt to revive the modern Silk Road through the BRI stands out as the largest of these projects. Announced in 2013, this initiative aims to connect China to Southeast Asia, the Middle East, and Europe via land and sea routes. The Middle Corridor, one of the project's most important land routes, reaches Europe via Türkiye, attracting attention with its advantages in terms of both distance and time. Targeted for completion by 2049, this massive project has created a cooperation network encompassing more than 150 countries and increased trade volume between China and participating countries to record levels. However, the Northern Corridor of the BRI suffered serious setbacks due to the Russia-Ukraine War. This route, which passes through Russia and Belarus, has largely lost its functionality as a result of EU sanctions against Russia. This has increased the importance of the Middle Corridor, and shipping companies have turned to this route as an alternative. Similarly, the project's maritime corridor has faced security challenges stemming from Israel's policies toward Palestine. Houthi attacks on ships in the Red Sea in Yemen have diverted shipping companies to the longer and more costly Cape of Good Hope route, causing serious disruptions to global trade.

The US-led India-Middle East-Europe Economic Corridor (IMEC) project has emerged as an alternative to BRI. Announced at the G20 summit in 2023, IMEC aims to connect India to Israel and Jordan via the Persian Gulf and from there to Europe by sea. The project is particularly seen as a counterweight to China's growing economic influence. India's rapid economic growth in recent years and increasing trade volume with the EU have strengthened the project's potential. However, the future of IMEC also depends on Israel's policies. The Israeli-Palestinian conflict following October 7, 2023, led Saudi Arabia to suspend normalization talks with Israel and Israeli ports to face operational restrictions due to security risks. These developments have brought uncertainty to the feasibility of the IMEC project.

Political tensions and disruptions to trade routes have highlighted a third alternative: the Development Pathway Project. Supported by Iraq, Türkiye, Qatar, and the United Arab Emirates, this project aims to establish a road and rail network starting from Faw Port in Iraq, extending to Türkiye and then to Europe. Previously known as the 'Dry Canal' project, it was revived in 2024 with a memorandum of understanding signed between the four countries mentioned above. Due to security issues in the Northern and Southern Corridors, the Development Pathway has the potential to become the shortest and most reliable route connecting the Persian Gulf to Europe. This project, scheduled for completion in 2029, offers the opportunity to reinforce regional stability and reshape global trade dynamics. The fate of these three major projects depends largely on ensuring regional security and political stability. Each corridor has its own geopolitical risks and advantages impacting the future of global trade.

Conclusion and Assessment

Throughout history, the nature of power struggles among states has continuously evolved. While military strength and territorial control once defined global dominance, economic influence and control over trade routes have become the main instruments of geopolitical competition in today's interconnected world. In this context, the Middle East, long a center of commerce and conflict, has regained strategic importance. At the heart of this dynamic are three major projects: China's Belt and Road Initiative (BRI), the India-Middle East-Europe Corridor (IMEC) led by the United States and its allies, and the Development Road Project, supported primarily by Türkiye, Iraq, and Gulf countries. Each initiative reflects the broader aspirations of global and regional powers seeking influence through economic connectivity.

However, the success and sustainability of these ambitious projects are directly tied to the region's political stability and security. In particular, Israel's ongoing

policies toward Palestine, especially after the outbreak of violence on October 7, 2023, have significantly escalated tensions in the Middle East. These tensions have far-reaching consequences, not only for regional politics but also for global trade. As a key maritime corridor for the BRI, the Red Sea has become increasingly dangerous due to attacks on commercial vessels, primarily by Houthi rebels. As a result, many shipping companies have diverted their routes through the longer and more expensive Cape of Good Hope, causing serious disruptions in global supply chains and raising insurance and fuel costs.

China's non-interventionist foreign policy limits its ability to respond to such security threats, despite the BRI's dependence on stable trade flows. While China continues to advocate for multipolar cooperation and peaceful development, its lack of political and military engagement in crisis zones such as the Red Sea weakens its leverage when instability threatens its strategic investments. This reveals a gap between China's economic ambitions and its capacity to manage external security risks.

The IMEC Project faces similar vulnerabilities. Designed as a Western-aligned alternative to the BRI, its success depends on strong regional cooperation, particularly among India, Israel, and Gulf countries. However, the Israeli-Palestinian conflict has undermined the political basis for this initiative. Saudi Arabia's decision to suspend normalization talks with Israel and increasing pressure from Arab public opinion have made further cooperation politically risky. This has placed the USA in a difficult position where it is balancing its traditional support for Israel against the need to ensure regional alignment for IMEC's viability. Without regional buy-in, the project's future remains uncertain, and investor confidence is likely to decline.

In contrast, the Development Road Project appears more adaptable under current conditions. Supported by Iraq, Türkiye, Qatar, and the UAE, this project aims to connect the Persian Gulf to Europe via road and rail networks, bypassing politically volatile zones. With relatively less geopolitical baggage and a more localized framework, the project offers a practical alternative. If successfully implemented, the project could reduce transportation costs, facilitate trade integration, and position Iraq and Türkiye as central transit hubs. Additionally, the project could promote economic diversification in Iraq and strengthen Türkiye's geostrategic relevance. However, even this project relies heavily on maintaining political stability and ensuring infrastructure security in participating countries.

In conclusion, Israel's regional policies, particularly those regarding Palestine, have become a decisive factor shaping the future of Eurasian trade corridors. These projects no longer operate in isolation from regional conflicts. Their success instead hinges on long-term peace, effective diplomacy, and sustained international

cooperation. The intertwining of trade and security underscores the fragility of ambitious infrastructure initiatives in volatile regions. As the competition over trade routes intensifies, the fact that no major trade initiative can be truly resilient or sustainable without regional stability has become clear. Lasting security in the Middle East is not only a regional imperative but a global necessity for the future of international commerce and connectivity.

Kaynakça

- Ahmadzada, S. (2024). *Ukraine war fuels resurgence of modern "silk road"*. <https://carnegieendowment.org/russia-eurasia/politika/2024/06/silk-road-war-ukraine?lang=en>
- Aras, İ. (2017). Avrupa Birliği'nin Kırım'ın ilhakına bakışı: Rusya'ya yönelik yaptırımlar. *Karadeniz Araştırmaları*, 14(53). 29-50.
- Aydemir, M. (2023). *ABD'nin İsrail-Suudi Arabistan normalleşmesindeki arabuluculuğu, Çin ile jeopolitik rekabetinin bir parçası*. <https://www.aa.com.tr/tr/dunya/abd-nin-israil-suudi-arabistan-normallesmesindeki-arabuluculuğu-cin-ile-jeopolitik-rekabetinin-bir-parçası/2969386>
- Aydın, H. İ., Şahinoğlu, M. C. & Ateş, A. (2022). Ekonomi güvenliği üzerine ekonomi - politik bir çözümleme. *Maliye ve Finans Yazıları*, (117) 197-214. <https://doi.org/10.33203/mfy.1079849>
- Aytekin, E. (2023). *Kuşak ve yol girişimi: Çin'in yükselen güç stratejisinin temel taşı*. <https://www.aa.com.tr/tr/dunya/kusak-ve-yol-girisimi-cinin-yukselen-guc-stratejisinin-temel-tası/3021633>
- Baabood, A. (2024). *The geopolitics of economic development in the Middle East*. <https://carnegieendowment.org/research/2024/02/the-geopolitics-of-economic-development-in-the-middle-east?center=middle-east&lang=en>
- Babahanoglu, V. (2024). İsrail'in "yerleşimci" politikası ve Filistin'e yansımaları: Gazze saldırıları. *Ekonomik ve Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 20(1). 175-196.
- Bakan, S. & Şahin, S. (2018). Uluslararası güvenlik yaklaşımlarının tarihsel dönüşümü ve yeni tehditler. *The Journal of International Lingual Social and Educational Sciences*, 4(2), 135-152. <https://doi.org/10.34137/jilses.470686>
- Balcı, M. & Göcen, C. E. (2017). Uluslararası ticaret ve üretimin tarihsel gelişimi ve bu bağlamda Türkiye'nin politik ekonomi analizi (s. 175-213). Arzu Al, Meral Balcı, İmam Bakır Kanlı (Ed.), İçinde *Uluslararası Politik Ekonomi 1. Savaş Yayınları*.
- Baldor, L. C. (2025). *Hegseth keeps 2 aircraft carriers in Middle East for another week for battle with Yemen's Houthis*. <https://apnews.com/article/hegseth-navy-aircraft-carrier-extension-middle-east-f1404c-010bff572f4d0a35fdf99e5910>
- BBC News. (2024). *Suudi Arabistan veliaht prensi Selman: İsrail Gazze'de soykırım yapıyor*. https://www.bbc.com/turkce/articles/ckglyznr2v2o?utm_source=chatgpt.com
- Belt and Road Portal. *What is the BRI*. <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/p/0N4P7CF0.html>
- Buzan, B. (1991). New patterns of global security in the twenty-first century. *International Affairs*, 67(3), 431-451.
- Buzan, B, Wæver, O. & de Wilde, J. (1998). *Security, a new framework for analysis*. Lynne Rienner Publishers.
- Cengiz, Ö. (2023). Rusya-Ukrayna savaşının Türkiye'den geçen orta lojistik koridora etkileri. *KAÜİİBFD*, 14(27), 485-505.
- CFR. *China's massive belt and road initiative*. <https://www.cfr.org/backgrounder/chinas-massive-belt-and-road-initiative>

- Çalışkan, F. (2022). Adım adım Rusya Ukrayna savaşı ve üçüncü tarafların sürece etkisi. *EURO Politika*, (14) 35-47.
- Çelikpala, M. (2025). *Ukrayna'da savaş ve barış: Dünya nasıl değişti, nasıl şekillenecek?*. <https://fikirturu.com/jeo-politika/ukraynada-savas-ve-baris-dunya-nasil/>
- Çinkara, G. (2024). Filistin'de İslami hareketin siyasallaşması: Hamas (1946-2024). *Ombudsman Akademik (Özel sayı 2 - Gazze)*, 163-194.
- CRI. *Kuşak ve yol beyaz kitabı: Daha güzel bir dünya için çalışıyoruz*. <https://turkish.cri.cn/2023/10/12/ARTI0HU8vqpoYNWNxnyAO3PO231012.shtml>
- CRI. *Kuşak ve Yol inisiyatifi 10 yılda nasıl küresel kalkınmanın yeni yüzü oldu*. <https://turkish.cri.cn/2023/10/11/ARTIOHU8vqpoYNWNxnyAO3PO231011.shtml>
- Duman, B. (2024). *Kalkınma Yolu Projesi umut veriyor*. <https://www.aa.com.tr/tr/analiz/kalkinma-yolu-projesi-umut-veriyor/3317669>
- Dursun, D. (2005). Orta Doğu'nun ekonomik, sosyal ve siyasi yapı özellikleri üzerine genel tespitler. *Sosyal Siyaset Konferansları Dergisi*, 50.
- DW. (2023). *Suudi Arabistan, İsrail ile normalleşme sürecini durdurdu*. https://www.dw.com/tr/suudi-arabistan-i-CC%87srail-ile-normalle%C5%9Fme-s%C3%BCrecini-durdurdu/a-67098619?utm_source=chatgpt.com
- Ehab, Y. & Alashray, E. (2025). *Saudi Arabia, in swift response to Trump, says no ties with Israel without Palestinian state*. <https://www.reuters.com/world/middle-east/saudi-arabia-says-it-wont-establish-ties-with-israel-without-creation-2025-02-05/>
- El-Hilo, M. (2023). *Kalkınma Yolu ve Irak basınına yansımaları*. <https://www.iramcenter.org/kalkinma-yolu-ve-irak-basinina-yansimalari-2352>
- Erdemir, H. (2014). Arap İsrail savaşları. Seydi, S. & Deveci, C. (Ed.), *İçinde Araftaki Filistin*. Maya Akademi Yayınları, 121-159.
- Erden, K. (2023). 1948'den bugüne, tarihi ve siyasi yönleri ile İsrail-Filistin sorunu. *Anlambilim MTÜ Sosyal ve Beşeri Bilimler Dergisi*, 3(1), 262-274.
- Ergül, S. (2023). *Küresel ve bölgesel rekabet satrancında yeni bir hamle mi?*. <https://sdam.org.tr/haberdetay/hindistan-orta-dogu-avrupa-ekonomik-koridoru-HOAK.html>
- Fidan, H. & Afşar, B. (2023). Ticaret savaşları ve dış ticaret. *Nevşehir Hacı Bektaş Veli Üniversitesi SBE Dergisi*, 13(1), 650-664. <https://doi.org/10.30783/nevsosbilen.1240448>
- Gecsoyler, S. (2023). *UK and US navy vessels shoot down suspected attack drones in red sea*, https://www.theguardian.com/world/2023/dec/16/shipping-companies-suspend-red-sea-traffic-after-yemen-rebel-attacks?utm_source=chatgpt.com
- Gönültaş, B. (2023). *Hindistan'ı Orta Doğu ve Avrupa'ya bağlayacak koridor için AB ve 7 ülke, mutabakat zaptı imzaladı*. <https://www.aa.com.tr/tr/dunya/hindistan-i-orta-dogu-ve-avrupaya-baglayacak-koridor-i-cin-ab-ve-7-ulke-mutabakat-zapti-imzaladi/2987980>
- India. [https://policy.trade.ec.europa.eu/eu-trade-relationships-country-and-region/countries-and-regions/india_en#:~:text=The%20EU%20is%20India's%20largest,only%20ranks%20fourth%20\(3.7%25\).](https://policy.trade.ec.europa.eu/eu-trade-relationships-country-and-region/countries-and-regions/india_en#:~:text=The%20EU%20is%20India's%20largest,only%20ranks%20fourth%20(3.7%25).)
- İRAM (2024). <https://www.iramcenter.org/iranin-kalkinma-yolu-projesine-yaklasimi-2481>
- Karabacak, S. (2024). *Yemen'deki Husiler İsrail'in Hudeyde Limanı'na yönelik saldırısına karşılık vereceklerini duyurdu*. <https://www.aa.com.tr/tr/dunya/yemendeki-husiler-israilin-hudeyde-limanina-yonelik-saldirisina-karsilik-vereceklerini-duyurdu/3281113>
- Karabulut, B. & Oğuz, Ş. (2022). Ekonomi güvenliği ve ticaret savaşları bağlamında ABD-Çin rekabetinin analizi. *Uluslararası Kriz ve Siyaset Araştırmaları Dergisi*, 6(2), 323-357.

- Karaca, Ö. (2022). Tarihin iz dokunduğu ve ses verdiği güzergah İpek Yolu. *Tarih Araştırmaları Dergisi*, 41(71), 154-173. <https://doi.org/10.35239/tariharaştırmaları.782059>
- Kaya, M. & Polat, E. (2023). Filistin Kurtuluş Örgütü'nün (FKÖ) diplomasi serüveni: Oslo barış süreci. *Bingöl Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 26, 226-240. <https://doi.org/10.29029/busbed.1297870>
- Kaya, N. E. (2024). *Vessel traffic in Cape of Good Hope sees significant spike in last 2 months*. https://www.aa.com.tr/en/middle-east/vessel-traffic-in-cape-of-good-hope-sees-significant-spike-in-last-2-months/3125446?utm_source=chatgpt.com
- Kaya, N. E. & Gönültaş, B. (2023). Kızıldeniz'deki saldırılar, Avrupa-Asya arasındaki eski ticaret rotasını gündeme getiriyor. <https://www.aa.com.tr/tr/ekonomi/kizildenizdeki-saldirilar-avrupa-asya-arasindaki-eski-ticaret-rotasini-gundeme-getiriyor/3089095>
- Kemiksiz, N. N. (2019). Arap-İsrail sorunu ve bölgesel yansımaları. *Journal of Awareness*, 3(5), 127-144. <https://doi.org/10.26809/joa.2018548623>
- Keohane, R. O. & Nye, J. S. (2012). *Power and interdependence: World politics in transition*. Üçüncü Baskı, Longman.
- Korkmaz, H. (2023). Kuşak ve Yol Girişimi'ne karşı HOAK projesi. https://tasam.org/tr-TR/Icerik/72415/kuşak_ve_yol_girisimine_karsi_HOAK_projesi
- Li, J. & Mounier, J. L. (2023). From 1947 to 2023: Retracing the complex, tragic Israeli-Palestinian conflict. <https://www.france24.com/en/middle-east/20231011-from-1947-to-2023-retracing-the-complex-and-tragic-israeli-palestinian-conflict>
- Maltezou, R. & Saul, J. (2024). *Trauma from Red Sea attacks adds to seafarer shortage*. https://www.reuters.com/world/middle-east/trauma-red-sea-attacks-adds-seafarer-shortage-2024-06-19/?utm_source=chatgpt.com
- Milliyet (2024). İsrail, İran ve Suriye'yi vurdu! Hizbullah harekete geçti. <https://www.milliyet.com.tr/dunya/live-son-dakika-israil-irani-vuruyor-fuzeler-pes-pese-ateslendi-7218454#post-1>
- Nawaz, M. (2025). Strengthening global trade: Analyzing the India Middle East Europe. Economic corridor (IMEC), *Asian Journal of Engineering, Social and Health*, (4), 2, 453-463.
- NTV. (2024). İsrail, Lübnan'a saldırdı: Hizbullah'ın üst düzey üyesi öldü. <https://www.ntv.com.tr/dunya/israil-lubnana-saldirdi-hizbullahin-ust-duzey-uyesi-oldu,v1FyLBFUAUGJDMfJGqZ4qQ>
- Oruç, H. (2023). Hindistan-Orta Doğu ve Avrupa ekonomik koridoru. <https://www.dirilispostasi.com/makale/16418354/haydar-oruc/hindistan-orta-dogu-ve-avrupa-ekonomik-koridoru>
- Patial RC. (2023). *Ukraine war: Impact on China's BRI to Europe – OpEd*. <https://www.eurasiareview.com/09042023-ukraine-war-impact-on-chinas-bri-to-europe-oped/>
- Payne, J. & Harvey, R. (2023). *Israel's port of Ashkelon, oil terminal shut in wake of conflict*. <https://www.reuters.com/markets/commodities/israels-port-ashkelon-oil-terminal-shut-wake-conflict-sources-2023-10-09/>
- Pirinççi, F. (2024). *Kalkınma Yolu Projesi'nin Türkiye için anlamı*. <https://www.setav.org/yorum/kalkinma-yolu-projesinin-turkiye-icin-anlami>
- Ponting, C. (2011). *Dünya tarihi*. Özbilen, E. B. (Çev.), Alfa Yayıncılık.
- Sancak, K. (2013). Güvenlik kavramı etrafındaki tartışmalar ve uluslararası güvenliğin dönüşümü. *KTÜ Sosyal Bilimler Dergisi*, 6, 124-134.
- Sancak, K. (2017). *Ortadoğu'nun jeopolitik önemi*. Sertif Demir & Oktay Bingöl (Ed.), *İçinde Yeni Orta Doğu; aktörler, dinamikler ve denge arayışları*. Barış Kitabevi.
- Sander, O. (1992). *Siyasi tarih, ilkçağlardan 1918'e*. İmge Kitabevi.
- Saul, J. (2023). *Israel's Ashdod port toils under shadow of rockets*. https://www.reuters.com/world/middle-east/israels-ashdod-port-toils-under-shadow-rockets-2023-10-25/?utm_source=chatgpt.com

- Selmi, J. & Rakipoğlu, M. (2023). İsrail-Filistin çatışması, karşılıklı ekonomik bağımlılık ve barış tesisi. *İnsan ve Toplum Bilimleri Araştırmaları Dergisi*, 12(5), 2708-2724. <https://doi.org/10.15869/itobi-ad.1346892>
- Sharma, A. & Bhatt, P. (2023). *China in Eurasia: Revisiting BRI amidst the Russia-Ukraine crisis*. Institute for Security and Development Policy. <https://isdpeu/wp-content/uploads/2023/07/Asia-Paper-July-2023-Anu-Pooja-Final-28th-July-2023.pdf>.
- Sputnik Türkiye. (2024). *Husiler'den Aden Körfezi'nde 3 İsrail gemisine saldırı*. <https://anlatilaninotesi.com.tr/20240509/husilerden-aden-korfezinde-3-israil-gemisine-saldiri-1083640834.html>
- Şahin, K. (2024). Uluslararası hukuk bağlamında Filistin-İsrail anlaşmazlığı, Birleşmiş Milletler ve uluslararası toplumun rolü. *Toplum Ekonomi ve Yönetim Dergisi*, 5 (Filistin), 82-108. <https://doi.org/10.58702/teyd.1557234>
- Şeker, A. U. (2025). *AB ülkeleri Rusya'ya yeni yaptırımda anlaştı*. <https://www.aa.com.tr/tr/dunya/ab-ulkele-ri-rusyaya-yeni-yaptirimda-anlasti/3486543>
- Şeker, A. U. (2022). *AB'nin en büyük ticaret ortağı Çin oldu*. <https://www.aa.com.tr/tr/dunya/abnin-en-bu-yuk-ticaret-ortagi-cin-oldu/2503182#>
- Targay, K. (2017). 21'nci yüzyılın en kapsamlı altyapı hamlesi: Modern İpek Yolu girişimi. *Avrasya Dünyası*, 1. TDV İslam Ansiklopedisi. Siyonizm. <https://islamansiklopedisi.org.tr/siyonizm>
- TRT Haber. (2023). *Türkiye'den Basra Körfezi'ne: Kalkınma Yolu Projesi*. <https://www.trthaber.com/haber/dunya/turkiyeden-basra-korfezine-kalkinma-yolu-projesi-760157.html>
- TÜBA. (2023). Filistin - İsrail savaşı raporu. Doğrul. M. & Ünlü. H. (Der.), *Türkiye Bilimler Akademisi*, 53.
- UN. (2025). *Jointly building the "Belt and Road" towards the sustainable development goals*. <https://www.un.org/en/desa/jointly-building-%E2%80%9Cbelt-and-road%E2%80%9D-towards-sustainable-development-goals>
- Uygun, A. G. (2023). Avrupa Birliği'nin Rusya'ya yönelik yaptırımları: Dış politika aracı olarak yaptırımlar. *TroyAcademy*, 8(1), 136-155. <https://doi.org/10.31454/troyacademy.1265490>
- Vohra, A. (2024). Hindistan-Ortadoğu-Avrupa koridorunun belirsiz geleceği. <https://dunyasiyaseti.com/icerik/hindistan-ortadoğu-avrupa-koridorunun-belirsiz-gelecegi.html>
- Yiğittepe, L. (2020). *Uluslararası ilişkilerde güvenlik*. Nobel Yayıncılık.
- Yıldırım, Y. (2021). İsrail-Filistin sorununda iki devletli çözüm arayışları. *OPUS International Journal of Society Researches*, 18(41), 3840-3884. <https://doi.org/10.26466/opus.874933>
- Ze Yu, S. (2024). Çin'in Irak'ın Kalkınma Yolu Projesi'ne temkinli yaklaşmasının dört nedeni. <https://turkish.aawsat.com/arap-d%C3%BCnyasi/5047866-%C3%A7inin-irak%C4%B1n-kalk%C4%B1nma-yolu-projesi%E2%80%99ne-temkinli-yakla%C5%9Fmas%C4%B1nC4%B1n-d%C3%B6rt-nedeni>