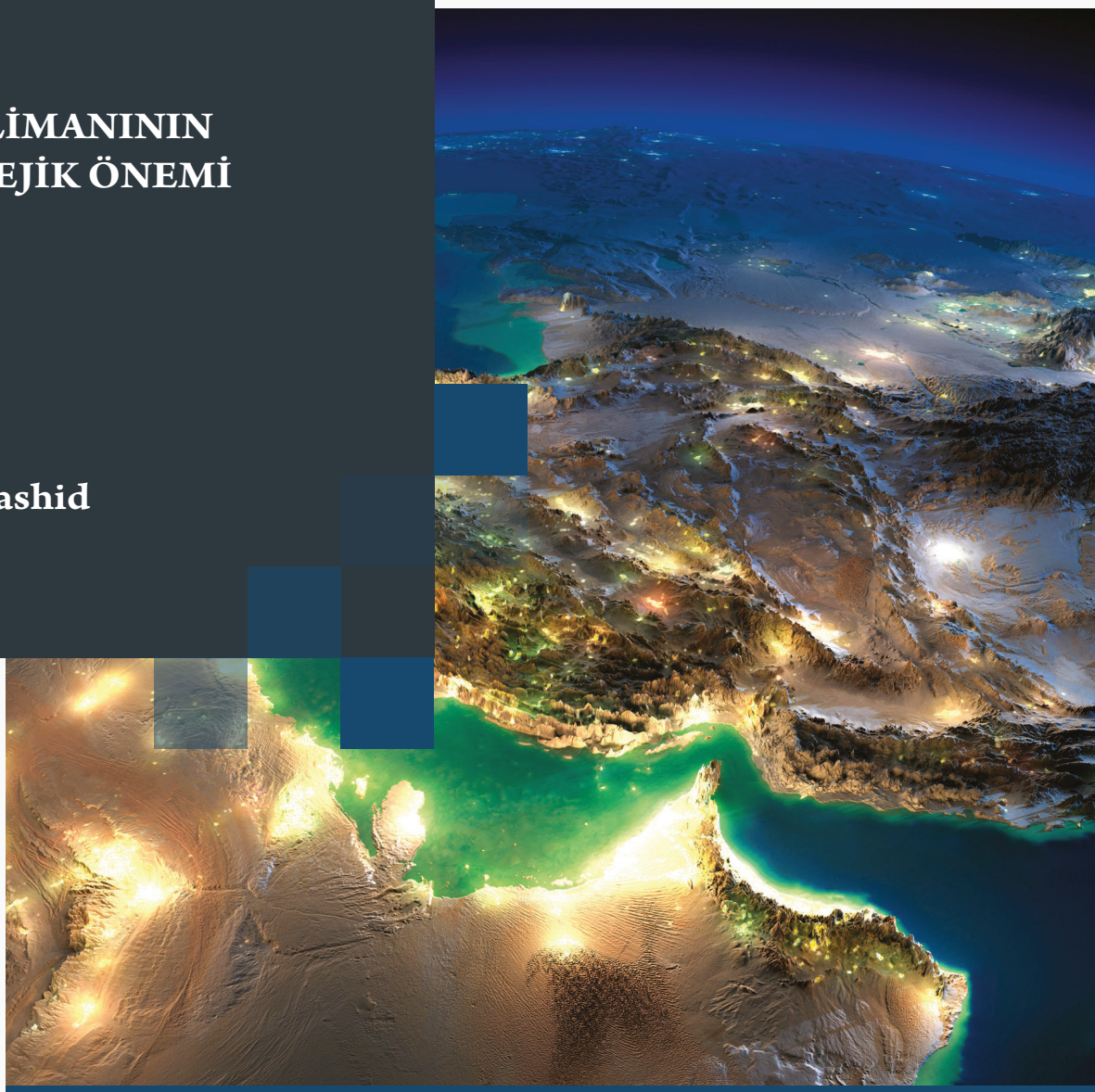
İRAM
YAYINLARI

CASK LİMANININ STRATEJİK ÖNEMİ

Yasir Rashid



Rapor

Mart 2022

İRAM
YAYINLARI

Mart 2022 © İran Araştırmaları Merkezi (İRAM). Bu eserin bütün hakları saklıdır.

Bu eser İRAM'dan yazılı izin alınmadan elektronik veya mekanik yollarla çoğaltılamaz. Metnin dijital versiyonu için **https://www.iramcenter.org** adresini ziyaret ediniz. Dijital kopya bu siteye aktif link verilerek kısmi olarak paylaşılabilir.

Burada ortaya konulan görüşler öncelikli olarak yazara aittir ve İRAM'ın kurumsal görüşlerini yansıtmak zorunda değildir.

İRAM Ekonomi Dizisi : 30

Ekonomi Koordinatörü : Prof. Dr. Murat Aslan

Genel Yayın Yönetmeni : Dr. Turgay Şafak
Yayın Koordinatörü : Alper Tok

Editör : Hasret Karali Yurduseven
Mizanpaj : Ahmet Aras Çiftçi

İran Araştırmaları Merkezi

Ankara
Oğuzlar Mah. 1397. Sok. No.: 14 06520
Çankaya - Ankara / Türkiye
Tel: +90 (312) 284 55 02-03
Faks: +90 (312) 284 55 04
e-posta: info@iramcenter.org
www.iramcenter.org

İstanbul
Üst Zeren Sokak No.: 40
Levent/Beşiktaş/İstanbul / Türkiye
Tel: +90 212 264 35 81 | +90 212 268 33 00
Faks: +90 212 264 35 18
e-posta: iramistanbul@iramcenter.org
www.iramcenter.org

İRAM
İran Araştırmaları Merkezi

Cask Limanının Stratejik Önemi

The Strategic Importance of Jask Port

اهمیت استراتژیک بندر جاسک

Yasir Rashid

2019 yılında Ahmet Yesevi Uluslararası Türk-Kazak Üniversitesi Uluslararası İlişkiler Bölümünde lisans eğitimini tamamladı. Kazakistanlı gençlerle Gençlik Liderliği, Sürdürülebilir Kalkınma Hedefleri Projesi, İklim Değişiklikleri ve Çevre Konularında Y-PEER Kazakistan ülke sorumlusu olarak görev aldı. 2021 yılında Marmara Üniversitesinde Uluslararası Politik Ekonomi yüksek lisans programını "China-US Rivalry and Its Implications on Major Ports and Other Infrastructure Projects in South Asia: A Political Economy Approach" başlıklı tezi ile tamamladı. Farsçanın yanı sıra İngilizce, Rusça, Türkçe ve Kazakça bilmektedir.

İRAM
YAYINLARI
RAPOR

İÇİNDEKİLER

Giriş 7
1. Cask Limanı 8
2. İran'ın Enerji Güvenliği Açısından Cask Limanının Önemi 9
   2.1. Gore-Cask Petrol Boru Hattı 10
   2.2. Neka-Cask Petrol Boru Hattı 12
   2.3. Serahs-Cask Doğal Gaz Boru Hattı 12
   2.4. İran-Umman Doğal Gaz Boru Hattı 12
   2.5. Diğer Projeler 13
3. Çin'in Enerji Güvenliği Açısından Cask Limanının Önemi 14
4. Cask Limanının Ekonomik Önemi 16
5. Cask Limanının Güvenlik ve Askerî Açıdan Önemi 18
6. Cask Limanı ve Çin'in İnci Dizisi Stratejisi 21
7. Körfez Ülkeleri Açısından Sonuçları 22
8. Cask Limanındaki Çin Yatırımlarına İlişkin Endişeler 22

Sonuç 23

Kaynakça 25

Haritalar

Harita 1: Gore-Cask Petrol Boru Hattı 11
Harita 2: İnci Dizisi Stratejisi ve Hint Okyanusu'ndaki Stratejik Geçiş Noktaları 14
Harita 3: Basra Körfezi'ndeki ABD Üsleri 20

Tablolar

Tablo 1: Kuşak ve Yol Projesinin Özellikleri 17

Grafikler

Grafik 1: Çin'in İran'daki Doğrudan Yabancı Yatırımlarının Sektörlere Göre Dağılımı, 2005-2019 9
Grafik 2: Çin'in 2018-2021 Yılları Arasında İran'dan İthalatı 15

Kısaltmalar

ADB: Asya Kalkınma Bankası

AIIB: Asya Altyapı Yatırım Bankası

BAE: Birleşik Arap Emirlikleri

BRI: Kuşak ve Yol

CMEC: Çin-Myanmar Ekonomik Koridoru

ÇPEK: Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru

DMO: Devrim Muhafızları Ordusu

INSTC: Uluslararası Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoru

KİT: Kamu İktisadi Teşekkülleri

KOEP: Kapsamlı Ortak Eylem Planı

KTAI: Kırgızistan-Tacikistan-Afganistan-İran Koridoru

LNG: Sıvılaştırılmış Doğal Gaz

NIGC: İran Ulusal Gaz Şirketi

NIOC: İran Ulusal Petrol Şirketi

PIG: Pipeline Inspection Gauge - Boru Hattı Muayene Robotu

PLA: Halk Kurtuluş Ordusu

SREB: İpek Yolu Ekonomik Kuşağı

TANAP: Trans Anadolu Doğal Gaz Boru Hattı Projesi

Özet

- Umman Denizi'nde Hürmüz Boğazı'nın doğusundaki jeopolitik konumu ile Cask Limanı; ekonomi, enerji güvenliği ve askerî-güvenlik açısından İran için stratejik önem taşımaktadır.
- Cask Limanının stratejik önemini göz önünde bulunduran İran, limanı geliştirmek için Gore-Cask Ham Petrol Boru Hattı projesinin tamamlanması da dâhil olmak üzere çeşitli projeler hayata geçirmeyi planlamaktadır.
- Araştırmalar, Çin'in Pekin ile Tahran arasındaki 25 Yıllık Kapsamlı İş Birliği Anlaşması'nın bir parçası olarak Cask Limanına yatırım yapmayı planladığını göstermektedir.
- Basra Körfezi bölgesinden artan enerji ithalatı ihtiyacı ve Hürmüz Boğazı'nın düğüm noktasındaki (chokepoint) güvenlik açıkları göz önüne alındığında Çin'in, ikinci denizaşırı askerî üssünü Cask Limanına inşa edeceği tahmin edilmektedir.
- Çin'in Cask Limanında olası askerî varlığı, bölgede ciddi jeopolitik gelişmelere yol açabilir ve bunun temel sonuçlarından biri, Basra Körfezi bölgesinde Pekin ile Washington arasındaki gerilimin tırmanması olacaktır.

Anahtar Kelimeler: Cask Limanı, Hürmüz Boğazı, Basra Körfezi, Jeopolitik, Çin-ABD Rekabeti

Summary

- Jask port, with its geopolitical location in the east of the Strait of Hormuz in the Oman Sea, is of strategic importance for Iran in terms of energy security, economy and military.
- Considering the strategic importance of the Jask port, Iran is planning to implement several projects to develop the port, one of which is the completion of the Goreh-Jask crude oil pipeline project.
- Studies show that China intends to invest in Jask port as part of the Iran-China 25-Year Comprehensive Cooperation Agreement, which indicates the importance of this port in China's long-term policies and strategies toward the region.
- Given China's growing need for energy imports from the Gulf region and its vulnerabilities in the chokepoint of the Strait of Hormoz, it is speculated that China will build its second overseas military base at the Jask port.
- The possible military presence of China in Jask port could lead to serious geopolitical developments in the region, one of the main consequences of which will be the escalation of tensions between Beijing and Washington in the Gulf region.

Keywords: Jask Port, Strait of Hormuz, The Gulf, Geopolitics, China-US Rivalry

خلاصه

- بندر جاسک با موقعیت ژئوپلیتیکی در شرق تنگه هرمز در دریای عمان از نظر امنیت انرژی، اقتصادی و نظامی دارای اهمیت استراتژیک برای ایران است.
- با توجه به اهمیت استراتژیک این بندر، ایران در حال برنامه ریزی برای اجرای پروژه های متعددی برای توسعه آن است که یکی از آنها، تکمیل پروژه خط لوله نفت خام گوره- جاسک است.
- بررسی ها نشان می دهد چین در چارچوب سند همکاری ۲۵ ساله با ایران، قصد سرمایه گذاری در بندر جاسک را دارد. این امر از اهمیت این بندر در سیاستها و استراتژی های بلندمدت چین در قبال منطقه حکایت دارد.
- با توجه به نیاز فزاینده چین به واردات انرژی از منطقه خلیج فارس و آسیب پذیری آن در تنگه هرمز، احتمال می رود که پکن دومین پایگاه نظامی خارج از کشور خود را در بندر جاسک تأسیس نماید.
- حضور احتمالی نظامی چین در بندر جاسک می تواند به تحولات جدی ژئوپلیتیکی در منطقه منجر شود که یکی از پیامدها، تشدید تنش بین پکن و واشنگتن در منطقه خلیج فارس خواهد بود.

کلیدواژه ها: بندر جاسک، تنگه هرمز، خلیج فارس، ژئوپلیتیک، رقابت چین و آمریکا

GİRİŞ

Sanayi Devrimi'nden bu yana, kalkınma ve ekonomik büyüme açısından devletler için limanların önemi giderek artmıştır. Hâlihazırda yüksek hacimli serbest uluslararası ticaret ile limanlar, ülkelerin siyasetinde ve ekonomisinde kritik bir rol oynamaktadır. Son istatistiklere göre dünya ticaret hacminin yaklaşık %80'i ve toplam küresel ticaretin %70'inden fazlası, deniz taşımacılığı ile dünyadaki farklı limanlar üzerinden gerçekleştirilmektedir (UNCTAD, 2018). Bu açıdan limanların farklı ülkelerin kalkınma süreçlerinde hayati bir role sahip olduğu söylenebilir.

Güneyde Basra Körfezi ve Umman Denizi, kuzeyde Hazar Denizi ile toplam yaklaşık 2.700 km uzunluğunda deniz sınırına sahip olan İran, deniz taşımacılığını ve ticari limanlarını geliştirerek petrol ve petrol dışı ürünler için ticaret ve ihracat yollarını daima çeşitlendirmeye çalışmıştır. Ülkenin ana ulaşım kapıları olarak bilinen ticari limanlar, İran'ın dış ticaretinde önemli bir paya sahiptir. İran Liman ve Denizcilik Örgütüne göre İran'ın dış ticaretinin yanı sıra ulusal ve yerel ekonomisinde hayati ve yeri doldurulamaz bir rol oynayan limanlar aracılığıyla ülkenin dış ticaret mallarının %85'inden fazlasının nakliyatı gerçekleşmektedir (PMO, 2019).

Umman Denizi'ndeki Mekran sahilinde yer alan Cask Limanı, İran için ekonomik, askerî ve enerji güvenliği açısından stratejik öneme sahip kilit limanlardan biri olacaktır. Bu öneminden dolayı İran, söz konusu limanı bir ticaret ve ekonomi merkezinin yanı sıra aynı zamanda bir enerji merkezi hâline getirecek çeşitli projeleri hayata geçirmeyi planlamaktadır. Cask Limanının stratejik önemi göz önüne alındığında Çin'in de İran ile imzaladığı 25 Yıllık Kapsamlı İş Birliği Anlaşması çerçevesinde söz konusu limana yatırım yapacağına dair haberler de bulunmaktadır. Çin'in Cask Limanına yatırımı; ekonomik, askerî bağlamda ve güvenlik açısından Pekin yönetimi için önemli olmasının yanı sıra Kuşak ve Yol (BRI) ile İnci Dizisi Stratejisi (String of Pearls) kapsamında uzun vadeli hedeflerine ulaşma planlarının bir parçası olarak da düşünülebilir. Çin'in Cask Limanına yaptığı yatırım, Basra Körfezi'nde Çin ile ABD arasındaki rekabetin yoğunlaşması gibi bölgede büyük çaplı jeopolitik gelişmeleri de beraberinde getirecektir.

Cask Limanının geliştirilmesi çerçevesinde bu çalışmada bahsi geçen çoğu projenin henüz hayata geçirilmemiş olması nedeniyle çalışmada dikkat çekilen pek çok husus, analitik yöntem ile ele alınmıştır.

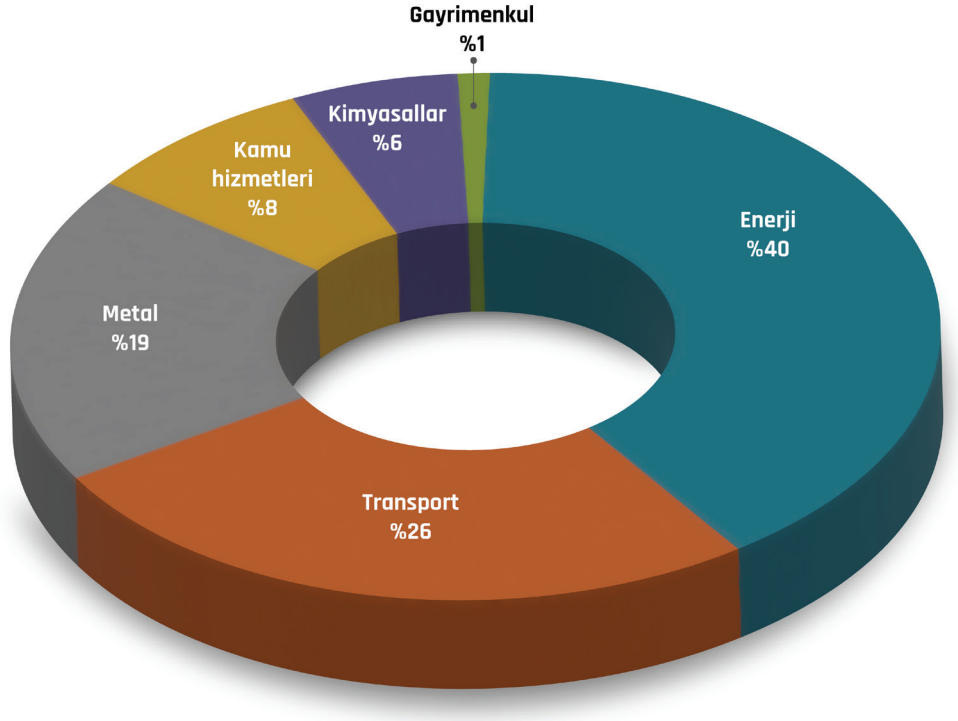
1. Cask Limanı

İran'ın güneyinde, Hürmüz Boğazı'nın doğusunda yer alan Mekran sahilindeki Cask Limanı, İran'ın en önemli limanlarından biri olma potansiyeline sahiptir. Cask Limanının Hürmüz Boğazı'nın dışında yer alan konumu ve Hint Okyanusu gibi açık sulara erişimi, söz konusu limanın en önemli özellikleridir. Stratejik konumu ile Cask Limanı; ekonomi, enerji güvenliği ve askerî güvenlik açısından İran için büyük önem taşımaktadır. Stratejik konumu nedeniyle Tahran yönetimi; çeşitli altyapı projeleri ile limanı geliştirmeye, bir enerji ve ticaret merkezi hâline getirmeye çalışmaktadır. İran; Gore-Cask Petrol Boru Hattı (güneyden güneye), Neka-Cask Petrol Boru Hattı (kuzeyden güneye), Serahs-Cask Doğal Gaz Boru Hattı, İran-Umman Doğal Gaz Boru Hattı, petrol ve doğal gaz terminali inşası ve Cask Limanını bir enerji merkezi hâline getirecek LNG rafinerisi ve petrokimya kompleksi inşası gibi projeleri gündemine almıştır (Bahonar Port, t.y.; Kiyani, 2017). Bender Abbas-Cask-Çabahar Demir Yolu, Bender Abbas-Çabahar-Ciroft Otobanı gibi projeler ile kara yolu ve demir yolu ulaşımını geliştiren ve Cask Serbest Ticaret Bölgesini kuran İran; söz konusu limanı, Hürmüz Boğazı'nın dışında bir ticaret merkezi hâline getirmeyi de amaçlamaktadır.

Tahran yönetiminin Cask Limanını bir enerji ve ticaret merkezine dönüştürmeyi amaçlayan ana planlarının yanı sıra Cask Limanında bir İran-Çin endüstri bölgesinin kurulması da uzun vadede hayata geçirilmesi beklenen bir diğer plandır. Bu bağlamda çıkan haberler Çin'in, İran ile yaptığı 25 Yıllık Kapsamlı İş Birliği Anlaşması çerçevesinde Cask Limanına özel erişime sahip olacağına işaret etmektedir (Cordesman, 2020).

İran ve Çin arasında Mart 2021'de imzalanan 25 Yıllık Kapsamlı İş Birliği Anlaşması ile farklı alanlarda ikili iş birliğinin geliştirilmesi öngörülürken İran'ın enerji ve altyapı sektörlerindeki yatırımlar, söz konusu Anlaşma'nın en önemli kısmını oluşturmaktadır. İran Dışişleri Bakanı Hüseyin Emir Abdulahiyan'a göre bu Anlaşma, 14 Ocak 2022'de uygulama aşamasına gelmiştir (Al Jazeera, 2022). Yaptırımlardan mustarip olan İran, Çin'den yatırım çekerek Cask Limanı gibi altyapı projelerini genişletmeye çalışmaktadır. Bu konuyla ilgili haberlerde İran ve Çin arasında imzalanan Anlaşma kapsamında Çin'in, Cask Limanının inşası ve geliştirilmesinde, bir endüstri bölgesi kurulmasında ve limanda bulunan petrol rafinerileri ile petrokimya tesislerine uzun vadeli yatırımların yapılmasında aktif rol üstleneceği bildirilmektedir (BBC Persian, 2020). Bu bağlamda Petroleum Economist dergisi Çin'in, bahsi geçen Anlaşma kapsamında petrol

Grafik 1: Çin'in İran'daki Doğrudan Yabancı Yatırımlarının Sektörlere Göre Dağılımı, 2005-2019



Kaynak: Saidi, 2021, s. 66

ve doğal gaz endüstrisine 280 milyar ABD doları, ulaşım sektörüne ise 120 milyar ABD doları yatırım yapmayı planladığını öne sürmüştür (Watkins, 2019). Dolayısıyla Pekin ve Tahran yönetimlerinin söz konusu Anlaşma'yı uygulamaya koyması hâlinde Çin'in İran'a yapacağı 400 milyar ABD doları değerindeki yatırımının büyük bölümü, Cask Limanının geliştirilmesi ve ilgili diğer altyapı projeleri için kullanılmış olacaktır.

Çin'in Cask Limanına ve İran'daki diğer altyapı projelerine yatırım yapması, bölgedeki jeoekonomik eğilimi değiştirecektir (Avdaliani, 2021). Çin için stratejik öneminin yanı sıra Cask, Hürmüz Boğazı'ndan petrol akışının ve ticari gemilerin güvenliğinin sağlanması ve artan ABD tehditlerine karşı konulması açısından da özel bir öneme sahiptir.

2. İran'ın Enerji Güvenliği Açısından Cask Limanının Önemi

Sahip olduğu petrol rezervi açısından dünyada dördüncü sırada olan İran, enerji güvenliği konusunda ciddi zafiyetler yaşamaktadır. Bu bağlamda İran'ın karşı karşıya olduğu en büyük zafiyetlerden biri Hürmüz Boğazı'na olan güçlü bağımlılığıdır. Hürmüz Boğazı, Hint Okyanusu ile Basra Körfezi arasında stratejik bir su yoludur. İran, Hürmüz Boğazı'nda kontrole sahip olduğunu iddia etse de stratejik öneme sahip bu su yolunda güvenlik açısından kırılgan olan çeşitli noktalar mevcuttur. İran'ın, petrol ihracatının önemli bir kısmını Hürmüz Boğazı üzerinden gerçekleştirdiği düşünüldüğünde Boğaz'ın kapatılması hâlinde İran için ciddi

mali ve ekonomik kayıplar meydana gelecektir. Hürmüz Boğazı'nın kapanmasının sadece İran'a değil, aynı zamanda enerji üreten ve ithal eden diğer pek çok ülkeye de zarar vereceği unutulmamalıdır. Uzman Faysal Mirza, konuyla ilgili "Hürmüz Boğazı'nın kapanmasının en büyük zararı, Orta Doğu'daki petrol üreten ülkelerden ziyade petrol tüketicisi ülkelere olacaktır." değerlendirmesinde bulunmuştur (Hellenic Shipping News, 2018).

İran'ın enerji ihracatındaki kırılganlıkları göz önüne alındığında Cask Limanının geliştirilmesinin ülkenin enerji güvenliğinin sağlanmasında önemli bir katkısı olacaktır. Enerji güvenliği açısından değerlendirildiğinde Cask Limanının sağlayacağı en önemli fayda, enerji ihracatında Hürmüz Boğazı'nın yerini alacak olması ve Hark Adası'ndaki petrol limanına alternatif oluşturacak olmasıdır. İran, enerji güvenliğini sağlamak ve Cask Limanını bir enerji merkezine dönüştürmek için çeşitli projeler başlatmıştır. Bu bağlamda Gore-Cask ve Neka-Cask petrol boru hattı projeleri, Serahs-Cask ve İran-Umman doğal gaz boru hattı projeleri, ham petrol ve doğal gaz depolama tankları, Cask Limanının inşası, LNG rafinerisi ve petrokimya tesisi kurulması en önemli projeler arasında sayılabilir.

2.1. Gore-Cask Petrol Boru Hattı

Gore-Cask Petrol Boru Hattı projesi, yakın zamanda inşaatı tamamlanan Cask Limanının geliştirilmesi kapsamında gündeme gelen en önemli projelerden biridir. Günlük 1 milyon varil ham petrol taşıma kapasiteli Gore-Cask Petrol Boru Hattı projesi ile 1.000 km uzunluğa ve 106 cm (42 inç) çapa sahip olan boru hattı, 5 adet pompalama istasyonu, 3 adet PIG atma/alma istasyonu kurulmasının yanı sıra deniz altı boru hatları, enerji kırıcı havuz, 400 km uzunluğunda iletim hattı, 10 adet elektrik santrali ve diğer ek tesislerin inşası hedeflenmektedir (NS Energy, t.y.). Ayrıca 2 adet PIG istasyonu ve 1 terminalin inşası ile 10 milyon varil kapasiteli 20 adet ham petrol depolama tankının kurulması da proje kapsamında yer almaktadır (IRNA, 2020).

Gore-Cask Petrol Boru Hattı projesi, İran tarihinde tam anlamıyla hayata geçirilen en büyük enerji iletim projesidir (Aslan, 2021). Söz konusu proje, NIOC tarafından finanse edilmiş olup Cask Limanında bir petrol ihracat terminalinin inşası için yapılan 750 milyon ABD doları tutarındaki yatırım dâhil olmak üzere tahminî 1,8 milyar ABD doları yatırım ile iki aşamada hayata geçirilecektir. Hürmüz Boğazı'na bağımlılığın azaltılması, risklerin sınırlandırılması ve ham petrol ihracatının devamlılığının sağlanması, petrol terminallerinin tek bir bölgede toplanmasının ve kamplaşmasının önlenmesi ve farklı bölgelere dağıtılması (Hark Petrol Terminalinin yerini alacak.) söz konusu projenin temel hedefleri arasındadır (Ettelaat, 2020).

Bu boru hattı projesinin en önemli özelliği, Hürmüz Boğazı'nın yerini alacak olmasıdır. Hâlihazırda İran'ın petrol ihracatının bir büyük bölümü, Basra Körfezi'ndeki Buşehr'de bulunan Hark Petrol Terminali ile Hürmüz Boğazı üzerinden yapılmaktadır. Hürmüz Boğazı, Basra Körfezi'ne kıyısı olan ülkelerden gerçekleştirilen petrol ihracatının %90'ının geçiş noktasıdır. Hürmüz Boğazı'nın kapatılması ihtimali, İran'ı petrol ihracatı yaptığı terminalleri çeşitlendirmeye ve petrol ihracatı için Cask Limanını Hürmüz Boğazı'na bir alternatif olarak görmeye sevk etmiştir (Naftema, 2020). Diğer bir ifadeyle söz konusu boru hattı, Hürmüz Boğazı'nın pas geçilmesini sağlayacak ve ihracat limanlarının bir bölgede yoğunlaşmasını engelleyerek çeşitlilik oluşturulmasına ve Hürmüz Boğazı üzerinden gerçekleştirilen ihracat riskini azaltmaya imkân verecektir (ICANA, 2020; Aslan, 2021).

Küresel petrol ihracatının en önemli düğüm noktalarından biri olan Hürmüz Boğazı'ndaki bölgesel gerilimlerin sonuçlarına ilişkin endişelerin, Basra Körfezi'ndeki petrol üreticisi ülkeleri, ham petrol ihracatlarını Hürmüz Boğazı'na

ihtiyaç duymadan gerçekleştirmelerine olanak tanıyacak çözümler aramaya sevk etmesi dikkat çekicidir. Bu bağlamda Suudi Arabistan tarafından yapılan ve Bukayk-Yanbu Petrol Boru Hattı olarak da bilinen 1.200 km uzunluğundaki Doğu-Batı Ham Petrol Boru Hattı, Abu Dabi'den başlayıp Umman Denizi kıyısındaki Füceyre Limanında son bulan 380 km uzunluğundaki Habşan-Füceyre Boru Hattı ile Kerkük-Ceyhan, Kerkük-Banyas ve IPSA (Irak-Suudi Arabistan) olmak üzere Irak'taki boru hatları; bölgedeki ülkeler için Hürmüz Boğazı'na alternatif iletim hatlarıdır (Rahborde Moaser, 2020). Bu açıdan değerlendirildiğinde, Gore-Cask Petrol Boru Hattı projesinin de İran'ın güney komşularından geri kalmamak üzere başlattığı bir girişim olduğu söylenebilir.

Eski İran Cumhurbaşkanı Hasan Ruhani, İran'ın Körfez bölgesinde alternatif bir petrol ihracat altyapısına sahip olmayan tek ülke olduğunu dile getirmişti. Hürmüz Boğazı herhangi bir nedenle (askerî, teknolojik, çevresel) kapatılmış olsaydı İran'ın petrol ihracatı tamamen duracaktı. Bu bağlamda Buşehr ve petrol zengini Huzistan'dan Umman Denizi'ne ulaşan alternatif bir ihracat rotası olarak Gore-Cask Petrol Boru Hattı projesi, petrol ihracatında yaşanabilecek olası kesintileri çözmeyi amaçlamaktadır. İran, projenin tamamlanması ile çoğunlukla Asya pazarına gerçekleştirdiği petrol ihracatında artık Hürmüz Boğazı'na bağımlı olmayacağını ve söz konusu gelişmenin İran tarihinde bir ilk olduğunu açıklamıştır. Ruhani, Gore-Cask Petrol Boru Hattını İran'ın millî güvenliği açısından stratejik ve çok önemli bir proje olarak değerlendirmiştir (Naftema, 2020).

Bu konuda İRAM Uzmanı Kenan Aslan da söz konusu projenin, Tahran'ın resmî anlatısına göre Hürmüz Boğazı'nda yaşanan askerî gerginliklerde bir petrol ihracatçısı olarak İran'ın

Harita 1: Gore-Cask Petrol Boru Hattı

Kaynak: IRNA, 2020

güvenilirliğine işaret ettiğine ve bu tezin de Asyalı petrol ithalatçılarının güvenini kazanmaya yönelik olduğuna inanmaktadır. Gore-Cask Petrol Boru Hattı projesi, İran'ın öngörülemeyen koşullar dolayısıyla petrol-doğal gaz ihracat altyapısını yüksek riskli Körfez bölgesinin ötesine genişletme stratejisinin bir parçasıdır. Aynı zamanda söz konusu projenin tamamlanmasıyla birlikte ham petrol, Cask Limanında depolanıp ihraç edilebilecek; bu da Cask Limanını İran'ın en önemli petrol ve ihracat limanlarından biri hâline getirecektir. Projenin Mart 2021'e kadar tamamlanması planlanmış olsa da bu hattan ilk petrol aktarımı Mayıs 2021 ortasında başlamıştır (Sputnik News, 2021). Cask Limanından petrol yüklü ilk ihracat gemisi ise 18 Temmuz 2021'de hareket etmiştir (POGC, 2021).

Gore-Cask Petrol Boru Hattı projesinin siyasi ve jeopolitik öneminden dolayı söz konusu projenin, İran ile Çin arasında imzalanan 25 Yıllık Kapsamlı İş Birliği Anlaşması ile yakından ilişkili olduğu iddia edilmektedir. İran, bu proje ile Basra Körfezi ve Hürmüz Boğazı'ndaki rotalardan kaynaklanan riskleri en aza indirmeyi amaçlamaktadır. Körfez bölgesinde devam eden gerilimlerin olası sonuçları düşünüldüğünde Asya ülkeleri özellikle de Çin, ham petrol ithalatı için İran'ı tercih edecek gibi görünmektedir (Aslan, 2021).

2.2. Neka-Cask Petrol Boru Hattı

Neka-Cask Petrol Boru Hattı projesi, Hazar Denizi'ne kıyıdaş ülkeler (Rusya, Azerbaycan, Kazakistan ve Türkmenistan) tarafından üretilen petrolün bir kısmının İran'ın güneyindeki Cask Limanına nakledilmesini ve Hint Okyanusu üzerinden de ihracatının yapılmasını öngören ve henüz teklif aşamasında olan bir projedir. Bu proje ile günde 1 milyon varil petrol nakledilmesi tasarlanırken Kazakistan'daki Kaşagan Petrol Sahası ise projenin ana kaynağı olarak belirlenmiştir (Kiyani, 2017, s. 12). Yaptırımların yanı sıra mali kaynak ve yabancı yatırım eksikliğinden dolayı söz konusu proje, henüz uygulama aşamasına geçememiş ve bir tasarı olarak kalmıştır. Bu proje, İran'ın Çin'i söz konusu projeye yatırım yapmaya ikna etmesi hâlinde hayata geçirilebilir. Ancak Hazar kıyısındaki ülkelerin enerji ithalatı için farklı rotalara da erişimi olduğundan Çin'in bu projeye yatırım yapması pek muhtemel görünmemektedir.

2.3. Serahs-Cask Doğal Gaz Boru Hattı

Serahs-Cask Doğal Gaz Boru Hattı, doğal gazın Orta Asya ülkelerinden Hint Okyanusu'na aktarılması ve oradan da Güneydoğu Asya ülkelerine sevk edilmesi için tasarlanmış bir projedir. Serahs-Cask Doğal Gaz Boru Hattı projesi ile İran; Türkmenistan, Kazakistan ve Özbekistan'dan gelen doğal gazı, Cask Limanına iletip buradan da adı geçen ülkelerin Hint Okyanusu'ndaki müşterilerine ulaştırmayı amaçlamaktadır. Bu projeyi konu alan çalışmalarda söz konusu boru hattının kapasitesinin 30-50 milyon m^3 olacağı öngörülmüştür (Kiyani, 2017, s. 25). Bu proje de henüz yaptırımlar ile finansal kaynak ve dış yatırım yetersizliğinden dolayı uygulama aşamasına geçmemiştir.

2.4. İran-Umman Doğal Gaz Boru Hattı

İran-Umman Doğal Gaz Boru Hattı projesinin, İran'ın Hürmüzgan ilindeki Rudan bölgesinden başlayıp yine aynı il sınırları içindeki Mübarek Dağı bölgesine ulaşması ve Umman'ın Sahar Limanında son bulması planlanmıştır. Söz konusu boru hattı projesi ile İran gazının sıvılaştırılmış formda (LNG) Umman'a nakledilmesi beklenmektedir. İran-Umman Doğal Gaz Boru Hattı projesinin günde 1 milyar fit küp kapasiteli olacağı ancak artan talep dolayısıyla bu kapasitenin günlük 2 milyar fit küpe kadar artırılabileceği bildirilmiştir (Tasnim News, 2016). NIGC, Umman Petrol ve Gaz Bakanlığı ile Shell, Total ve Kore Gaz Şirketi olmak üzere üç uluslararası şirketin temsilcileri, İran'dan

Umman'a bir doğal gaz boru hattı inşa edilmesini görüşmek üzere 2016 yılında bir araya gelmiş ancak 2018 yılında, ABD'nin KOEP olarak da bilinen Nükleer Anlaşma'dan çekilmesi ve İran'a yönelik yaptırımlarını tekrar devreye alması ile görüşmeler kesilmiştir (BBC Persian, 2021). Mübarek Dağı Limanının, Cask Limanına 65 km uzaklıkta olduğu düşünülürse bu proje, İran'ın Cask Limanını bir enerji merkezi hâline getirme planları açısından tamamlayıcı bir niteliğe sahiptir.

2.5. Diğer Projeler

İran'ın, Cask'ı bir enerji merkezine dönüştürme çabalarından bir diğeri ise Hark Petrol Terminaline alternatif olacak Cask Petrol ve Doğal Gaz Limanı projesidir. İran'ın petrol ihracatının %90'ının gerçekleştirildiği Hark Terminali, enerji ihracatında ülkenin Basra Körfezi'ndeki ilk ve en büyük terminali konumundadır. Hark Terminali ciddi zafiyetleri olmasına karşın petrol ihracatında İran için stratejik öneme sahiptir. Örneğin Hark Terminali, İran-Irak Savaşı sırasında çok korunmasız olup Irak savaş uçaklarının 2.800'den fazla saldırısına maruz kalmıştır (Mehr News, 2012). O zamandan bu yana enerji ithalatı yapılan terminallerin ülke geneline yayılması ve çeşitlendirilmesi, İran'ın en önemli hedeflerinden biri hâline gelmiştir (Khuda Parast Pirsarayi, 2020). Şu an gündemde olan Gore-Cask Petrol Boru Hattı projesi ile Cask Limanından ham petrolün ihraç edilmesinin yanı sıra hafif ve ağır ham petrolün taşınması ve limanda depolanması amaçlanmaktadır. Cask Limanında petrokimya endüstrisinin gelişmesi ve boru hattı projesinin yapımına ek olarak Cask İhracat Terminalinde ihtiyaç duyulan depolama tanklarının inşa edilmesi hâlinde Hark Petrol Terminalinde yoğunlaşan faaliyetlerin ve Fars ilinde depolanan fazla miktardaki doğal gaz kondensatının farklı bölgelere yayılmasına yönelik amaçlara ulaşılabilir (Khuda Parast Pirsarayi, 2020; Kiyani, 2017, s. 25). Cask Petrol ve Doğal Gaz Terminali projesinin hayata geçirilmesi ile İran'ın Hark Terminaline bağımlılığının yarattığı zafiyet azalacak ve Hürmüz Boğazı pas geçilecektir.

İran'ın bir liman kenti olan Cask'ı enerji merkezi hâline getirmeye yönelik bir başka projesi ise Cask Limanında bir petrokimya endüstrisinin kurulmasıdır. İran Petrol Bakanlığının kalkınma planlarına göre ülkenin güney kıyılarında dört adet petrokimya bölgesi bulunmalıdır. Birinci ve ikinci petrokimya bölgeleri, sırasıyla Huzistan ilindeki İmam Humeyni Limanı ile Buşehr ilindeki Aseluye Limanında kurulmuştur. Üçüncü ve dördüncü bölgeler ise Çabahar ve Cask limanlarında kurulacaktır. Aseluye Limanı ile kıyaslandığında Cask Limanı, Hindistan ve Çin gibi hedef pazarlara yaklaşık 1.000 km daha yakındır ve bu da enerji ihracat maliyetlerinde aşağı yönlü bir etki sağlayacaktır (Kiyani, 2017, s. 25-26).

Cask Limanında bir petrol ve doğal gaz rafinerisi inşa edilmesi, söz konusu limanın enerji merkezi hâline dönüştürülmesi ve geliştirilmesi sürecinde uygulamaya alınacak bir diğer projedir. Bu projenin potansiyeli düşünüldüğünde İran; ham petrolü Cask Limanına taşıyarak ve burada bir rafineri inşa ederek söz konusu limanı ham petrol, LNG, kerosen, benzin, motorin, kalorifer yakıtı, asfalt vb. işlemek için endüstriyel bir tesis gibi kullanmayı amaçlamaktadır. Diğer yandan İran, Cask Limanından LNG ihracatı yapmayı da planlamaktadır (Kiyani, 2017, s. 26). LNG; Rusya ve Katar'ın öncülük ettiği doğal gaz sektöründe, doğal gaza alternatif en önemli üründür. İran; Rusya ve Katar'ın LNG ihracatına yönelik planlarından hareketle Cask Limanını ülkenin en büyük LNG ihracat üssü hâline getirmeyi amaçlamaktadır. Dünya doğal gaz rezervlerinin yaklaşık %16'sına sahip olan İran, dünyada ikinci sırada yer almaktadır. Ancak yaptırımlar ve gerekli yatırımların yapılmaması nedeniyle ülke şu ana dek bu alanda sahip olduğu potansiyeli iyi değerlendirememiştir. Bu yüzden İran, bu pazarda daha fazla

geri kalmamak için LNG ihraç edebileceği bir enerji merkezi kurmaya çalışmaktadır.

Cask Limanını bir enerji merkezi hâline getirmek için uygulanan çok sayıda projenin tamamının ya da bir kısmının uygulanmasıyla birlikte söz konusu limanın geliştirilmesi özellikle enerji güvenliğinin sağlanması başta olmak üzere İran'ın enerji alanındaki zafiyetlerini azaltacaktır. Diğer bir deyişle Hark Terminali ve Hürmüz Boğazı, enerji güvenliği açısından İran'ın önündeki iki önemli açmazdır. Dolayısıyla İran, Cask Limanını geliştirerek bu iki sorunlu alanı pas geçmeyi veya saf dışı bırakmayı amaçlamaktadır.

İran bir yandan petrol endüstrisine yönelik yaptırımların baskısını azaltmaya çalışırken diğer yandan da petrol satabileceği ihracat yollarını çeşitlendirmeye çalışmakta, Cask'ta bir enerji merkezi kurarak ABD yaptırımları nedeniyle bölgesel pazarın dışında kalan petrol endüstrisini kurtarmayı amaçlamaktadır.

3. Çin'in Enerji Güvenliği Açısından Cask Limanının Önemi

Dünyanın en büyük enerji ithalatçısı olan Çin'in enerjiye olan bağımlılığı her geçen gün artmaktadır. Mevcut durumda Çin, enerji ihtiyacının %70'ini ithal etmektedir ve bunun da %40'ı Hürmüz Boğazı üzerinden Körfez ülkelerinden gelmektedir (Cordesman, 2020). Enerji

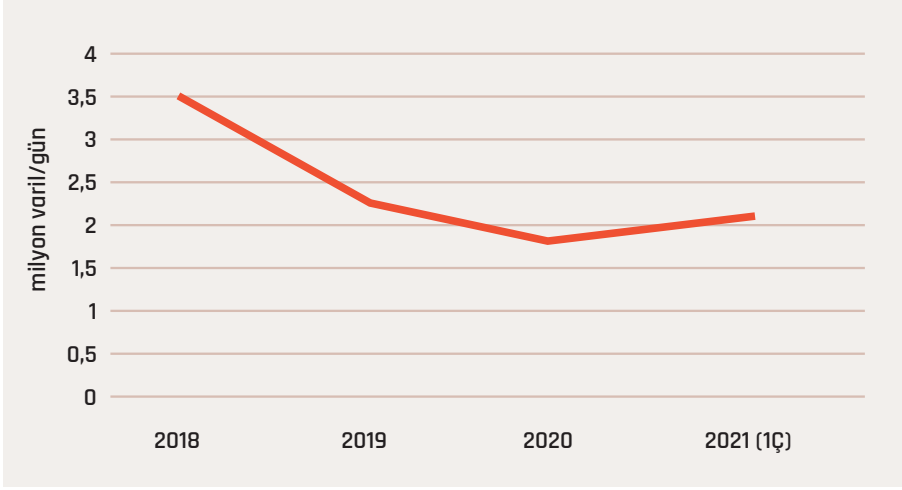
Harita 2: İnci Dizisi Stratejisi ve Hint Okyanusu'ndaki Stratejik Geçiş Noktaları

taşımacılığında stratejik bir geçiş noktası olan Hürmüz Boğazı, Çin'in enerji güvenliği açısından en zayıf noktalarından biridir. Enerji tedariki için Hint Okyanusu'ndaki stratejik geçiş noktalarına (bk. Harita 2) büyük ölçüde bağımlı olan Çin, çeşitli stratejiler ile bu zafiyetleri azaltmaya çalışmaktadır. Örneğin, enerji taşımacılığında Çin için bir diğer stratejik geçiş noktası olan Malaka sorununa bir çözüm olarak Pakistan ve Myanmar'ın iş birliği ile ÇPEK ve Çin-Myanmar Petrol ve Doğal Gaz Boru Hattı girişimleri başlatılmıştır.

Çin'in Hürmüz Boğazı ikilemi düşünüldüğünde Boğaz'ın dışında yer alan konumu ile Cask Limanı, Pekin'in bu stratejik geçiş noktasındaki zafiyetinin azalmasını sağlamaktadır. Diğer bir ifadeyle bu liman sayesinde Çin, Hürmüz Boğazı'na girmeden başta İran olmak üzere Basra Körfezi ülkelerinden enerji tedarik etme imkânı bulacaktır. Çin'in en büyük ham petrol tedarikçilerinden biri olan İran'ın, Pekin'in enerji güvenliğinde özel bir yeri ve Çin'in enerji portföyünde ciddi bir payı bulunmaktadır. Hürmüz Boğazı ve Körfez bölgesinden enerji ithalatı ile ilgili kırılganlıkları göz önüne alındığında Çin'in, öncelikli olarak enerji güvenliğini sağlamak amacıyla ikinci denizaşırı askerî üssünü Cask'ta kurması da muhtemel görünmektedir. Cask'ta bir Çin askerî üssünün kurulma ihtimali olsa da henüz bu konuda Çinli veya İranlı taraflardan resmî bir açıklama yapılmamıştır.

Cask Limanının, İran'ın enerji sektörü için sahip olduğu stratejik önemin yanı sıra Çin'in enerji güvenliği açısından da özel bir önem taşıdığı söylenebilir. Çin, Güney Çin Denizi ve Süveyş Kanalı arasında yakıt ikmal istasyonu olarak kullanılan Hint Okyanusu civarındaki stratejik öneme sahip birçok limana şimdiden yatırım yapmış durumdadır (Fassihi ve Myers, 2021). Dolayısıyla Çin'in, Cask Limanına yapacağı olası yatırımla da ülkenin Basra Körfezi petrolüne erişimini sağlamayı amaçladığı ifade edilebilir. Bu durum göz önünde bulundurulduğunda Çin'in İran ile imzaladığı 25 Yıllık Kapsamlı İş Birliği Anlaşması'nın bir parçası olarak Cask Limanına yatırım yapmasının temel nedenlerinden birinin enerji güvenliğini sağlamak olduğu söylenebilir. Çin'in enerji ithalatına, İran'ın ise dış yatırıma duyduğu ihtiyaç, iki ülke arasında imzalanan Anlaşma'da belirtildiği gibi İran-Çin iş birliğinin ortak

Grafik 2: Çin'in 2018-2021 Yılları Arasında İran'dan İthalatı



Kaynak: Bloomberg, 2021

özellikleridir. Bu sayede birbirlerinin ihtiyaçlarını gören iki ülke, Anlaşma çerçevesinde uzun vadeli bir iş birliği kurmayı amaçlamaktadır.

4. Cask Limanının Ekonomik Önemi

Cask Limanı, enerji güvenliği açısından taşıdığı önemin yanı sıra ticaret ve transit geçiş açısından da önemli bir konuma sahiptir. Umman'ın Maskat Limanı ile en kısa deniz mesafesine sahip olması ve Bender Abbas Çabahar-Ciroft Otobanı ile Bender Abbas-Cask-Çabahar Demir Yolu güzergâhı üzerinde olması, transit geçiş açısından Cask Limanının önemini göstermektedir. Aynı zamanda İran-Çin Endüstri Bölgesi ve Cask Serbest Ticaret Bölgesinin kurulması, Cask Limanının ekonomik potansiyelini artırmak için uygulamaya alınan diğer projelerdir (Bahonar Port, t.y.; PMO, 2017).

İran, Doğu ve Batı Asya ülkeleri ile Güney Asya ve Avrasya ülkeleri arasında bir transit geçiş güzergâhı olabilmek için daima altyapısını geliştirmeye çalışmaktadır. Ancak yaptırımlar nedeniyle İran transit geçiş konusunda sahip olduğu konumu olması gerektiği gibi kullanamamıştır. Yaptırımların ve diğer zorlukların neden olduğu tüm sorunlara rağmen İran, Cask Limanını geliştirip yerel ve uluslararası koridorlarla bağlantısını sağlamayı ve bölge ülkeleri arasında bir ticaret ve ekonomi merkezi hâline getirmeyi planlamaktadır. Bu bağlamda İran Liman ve Denizcilik Örgütü Genel Müdürü Muhammed Rastad "Belirlenen hedef doğrultusunda Cask Limanı, 100-200 milyon ton kapasite ile üç aşamada inşa edilecektir. Bu özelliği ile Cask, ülkedeki en büyük ticari liman olacaktır." değerlendirmesinde bulunmuştur. Rastad, Hürmüz Boğazı dışında böyle bir limanın yapılması ile İran'ın doğudan batıya dünya ticaret yollarına bir adım daha yaklaşacağını da sözlerine eklemiştir (MRUD, 2021).

Sahip olduğu ekonomik nitelikleri ile Cask Limanı, Çin'in Kuşak ve Yol projesi için de özel bir öneme sahiptir (bk. Tablo 1). Çin'e stratejik ve jeopolitik yarar sağlayacak BRI kapsamında limanlara yatırım yapılması, Çin'in en büyük önceliklerinden biridir. Örneğin ekonomik ve ticari faydalarının yanı sıra stratejik limanlara yatırım yapmak; Çin'in, ana kıyı hatları ve enerji tedarik rotaları üzerinde daha fazla kontrol sağlamasına imkân tanımaktadır.

The Economist Intelligence Unit'e göre Çin, Eylül 2017'ye kadar 34 farklı ülkede stratejik öneme sahip limanlara yatırım yapmıştır (2017). Çin'in BRI kapsamında Hint Okyanusu bölgesinde yatırım yaptığı limanlar arasında; Myanmar'daki Kyaukpyu, Sri Lanka'daki Hambantota ve Kolombo, Bangladeş'teki Chittagong, Pakistan'daki Gwadar, Suudi Arabistan'daki Cidde, BAE'deki Halife, Umman'daki Duqm, Kenya'daki Mombasa, Tanzanya'daki Bagamoyo, Cibuti'deki Cibuti ve Sudan'daki Port Sudan limanları yer almaktadır (Sun ve Zoubir, 2017, s. 41-42). Çin, Hint Okyanusu bölgesinde konumunu güçlendirmeye yönelik uzun vadeli planlarının bir parçası olarak limanlara dayalı ekonomik koridorlar oluşturmuştur. Örneğin ÇPEK ve CMEC projeleri, sırasıyla Pakistan'ın Gwadar ve Myanmar'ın Kyaukpyu limanlarına bağlı olarak oluşturulmuştur (The Economist Intelligent, 2017).

Jeopolitik ve jeoekonomik konumu ile İran, BRI'da yer alan en stratejik ülkelerden biridir. SREB'i[1] oluşturan koridorlardan biri olan Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru; Çin'de başlayıp Kazakistan, Türkmenistan ve İran üzerinden ilerleyerek Orta Doğu'da sonlanmaktadır (Lianlei, 2016,

[1] İpek Yolu Ekonomik Kuşağı, Çin'in Kuşak ve Yol projesinin kuşak kısmı olup Avrupa ve Batı Asya'yı bağlayan altı ana koridordan oluşmaktadır.

Tablo 1: Kuşak ve Yol Projesinin Özellikleri

Kuşak ve Yol, Çin Devlet Başkanı Şi Cinping tarafından ilk defa 2013 yılında Kazakistan ve Endonezya'da tanıtılan bir kara, demir ve deniz yolları ile limanlar ağını ifade etmektedir.	
Kuşak ve Yol Projesinin Kapsamı	65 ülke etkilenecek Dünya nüfusunun %62'si arasında bağlantı kurulacak Küresel ticaretin %35'i etkilenecek Küresel GSYH'nin %31'i etkilenecek Proje için tahminî 4-8 trilyon ABD doları sermaye gerekecek
Projenin İki Ana Kısmı	İpek Yolu Ekonomik Kuşağı (kara kısmı) 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu (deniz kısmı)
Altı Ana Koridor	Yeni Avrasya Kara Köprüsü Ekonomik Koridoru Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru Çin-Çinhindi Yarımadası Ekonomik Koridoru Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru
Ana Yatırımcılar	AIIB ADB Çin Kalkınma Bankası Çin Bankası (Bank of China) Diğer Devlet Bankaları İpek Yolu Fonu Kamu İktisadi Teşekkülleri Dünya Bankası

Kaynak: Desjardins, 2018

s. 30 akt. Amighini, 2017, s. 40). Kara kısmının yanı sıra İran'ın güney bölgelerindeki limanlar da BRI kapsamında önemli bir konuma sahiptir. Ayrıca 25 Yıllık Kapsamlı İş Birliği Anlaşması çerçevesinde İran ve Çin arasında mutabık kalınan proje tasarıları da Çin'in BRI kapsamında ekonomik etkisini ve stratejisini yaymaya yönelik stratejik hedefleri ile uyumludur. İran, Çin ile imzaladığı 25 Yıllık Anlaşma ile BRI çerçevesinde Cask Limanının bölgesel bir ticaret merkezi hâline gelmesini beklemektedir. Bu bağlamda İran-Çin endüstri bölgesinin kurulması, daha fazla Çin yatırımının Cask Limanına çekilmesi konusunda öncü olacaktır. Mart 2021'de Tahran ve Pekin arasında imzalanan yol haritası; İran'ın limanlara, demir yolu ve kara yolu ağlarına bağlantı dâhil olmak üzere bölgenin BRI kapsamındaki altyapısına erişmesine imkân tanıyacaktır. İran'ın demir yolu ve liman hizmetleri ağına bağlanması, İran'ın BRI güzergâhındaki konumunu azami seviyeye

çıkaracaktır. BRI ve 25 Yıllık Anlaşma çerçevesinde İran, ülke içi demir yolu ağının geliştirilmesi ile Umman Denizi'ndeki Mekran sahilinin özellikle de Cask Limanının geliştirilmesi dâhil olmak üzere altyapı projelerinin çeşitli bölümlerinde Çin'e yatırım fırsatları sağlamayı planlamaktadır (Farahat, 2020; Fassihi ve Myers, 2021). 25 Yıllık Anlaşma ve BRI çerçevesinde, Çin'in İran'a yapacağı yatırımlar, ABD yaptırımlarından ciddi şekilde etkilenen ülke için önemli faydalar sağlayacaktır. Çin'in özellikle İran'ın altyapı projelerine yatırım yapması, ekonomik kalkınma açısından İran için önemli bir fırsat yaratmaktadır (Farahat, 2020).

İran, SREB kapsamında Orta Asya'daki ekonomik koridorlara bağlanabilmek için KTAI Koridoru ile İran-Afganistan-Özbekistan Koridoru'nu kurmuştur (Rashid, 2020). Bölgede bu tarz transit geçiş projelerinin yapılması İran için çok önemlidir çünkü İran ve Çin'i bağlayan otoyollar, BRI kapsamında Orta Asya ülkeleri üzerinden hayata geçirilmektedir. Orta Asya ülkeleri ile iş birliği yapılması ve ilişkilerin güçlendirilmesi, İran'ı Çin'e daha da yakınlaştıracak ve yaptırımların etkisini azaltmak için İran'a yeni fırsatlar sağlayacaktır (Delibaş, 2021). İran'ın SREB'e bağlanması, Orta Asya ve Avrasya pazarlarının kapısını İran'a açmıştır. Aynı zamanda BRI kapsamında İran-Çin iş birliği, iki ülkenin de Avrasya'daki alt projelerle daha fazla bütünleşmesine yardımcı olacaktır (Avdaliani, 2021). Cask Limanının, İran'ın SREB kapsamındaki koridorlara bağlanmasında merkezî bir rol oynayacağı söylenebilir. İran, Cask Limanına Çin yatırımını çekerek bu limanı Çin ile diğer Körfez ve Orta Asya ülkeleri arasında ticari bir kavşak hâline getirmeye çalışmaktadır.

Bu avantajlar göz önünde bulundurulduğunda Çin'in, Cask Limanına yatırım yapması hâlinde söz konusu liman, BRI'nın bir parçası hâline gelecek ve bu da sonuç olarak Çin'in Batı Asya'daki konumunu güçlendirecektir. Çin'in Cask Limanına yatırımı, BRI'nın bölgedeki konumunu da destekleyecektir. Her yeni liman, Çin için yeni bir pazarı ve yeni fırsatları temsil ederken Cask Limanı da stratejik ve jeopolitik önemi ile gelecekte Çin için önemli fırsatlar sunacaktır.

5. Cask Limanının Güvenlik ve Askerî Açıdan Önemi

Cask Limanı, ekonomi ve enerji güvenliği açısından taşıdığı önemin yanı sıra güvenlik ve askerî açıdan da özel bir öneme sahiptir. İran'ın Cask'taki iki büyük deniz üssü olan "İmamet Deniz ve Füze Üssü" ve "Velayet Üssü" (Rahborde Moaser, 2020), konumları itibarıyla limanın askerî açıdan önemini artırmıştır. Stratejik jeopolitik konumunun yanı sıra Hürmüz Boğazı, BAE'deki Füceyre Limanı ve Bahreyn'deki ABD donanmasına ait 5. Filo'nun üssüne yakınlığı ile Cask Deniz Üssü, İran'da "ana deniz üssü" olarak anılmaya başlamıştır (YJC, 2017). İmamet Üssü'nün kontrolü DMO'ya ve Velayet Üssü'nün kontrolü İran Deniz Kuvvetleri aittir ve çeşitli deniz tatbikatlarında DMO ve İran Deniz Kuvvetleri tarafından kullanılmaktadır. Örneğin Ocak 2021'de Hint Okyanusu'nda belirlenen yapay hedeflere atılan uzun menzilli balistik füzeler bu üsten fırlatılmıştır (Army Technology, 2021). İran, Cask'taki deniz üssünü geliştirmeye devam etmektedir ve hatta yakın zamanda The International Institute for Strategic Studies adlı düşünce kuruluşu tarafından Hürmüzgan ilindeki DMO'ya ait Cask Limanı yakınlarında, balistik füze kapasitesine sahip yeni bir askerî üssün kurulduğu bildirilmiştir (Dempsey, 2021).

Cask Limanında bir deniz üssünün kurulması, İran'ın Hürmüz Boğazı'ndaki deniz kapasitesini artırmıştır. Bu üs, İran donanmasına Hürmüz Boğazı'nda daha fazla kontrol sağlama ve Hint Okyanusu'nun açık sularında

bile etki alanını artırma fırsatı sunmaktadır. Bu üssün kurulması, Basra Körfezi'ndeki Arap rakipleri karşısında İran'ın askerî gücünü de artırmıştır. Bir başka deyişle bir liman şehri olan Cask'ta böyle bir askerî üssün kurulması, ABD ve Basra Körfezi'ndeki müttefiklerinin artan tehditleri karşısında İran'ın donanma/askerî potansiyelinin artmasını sağlamıştır.

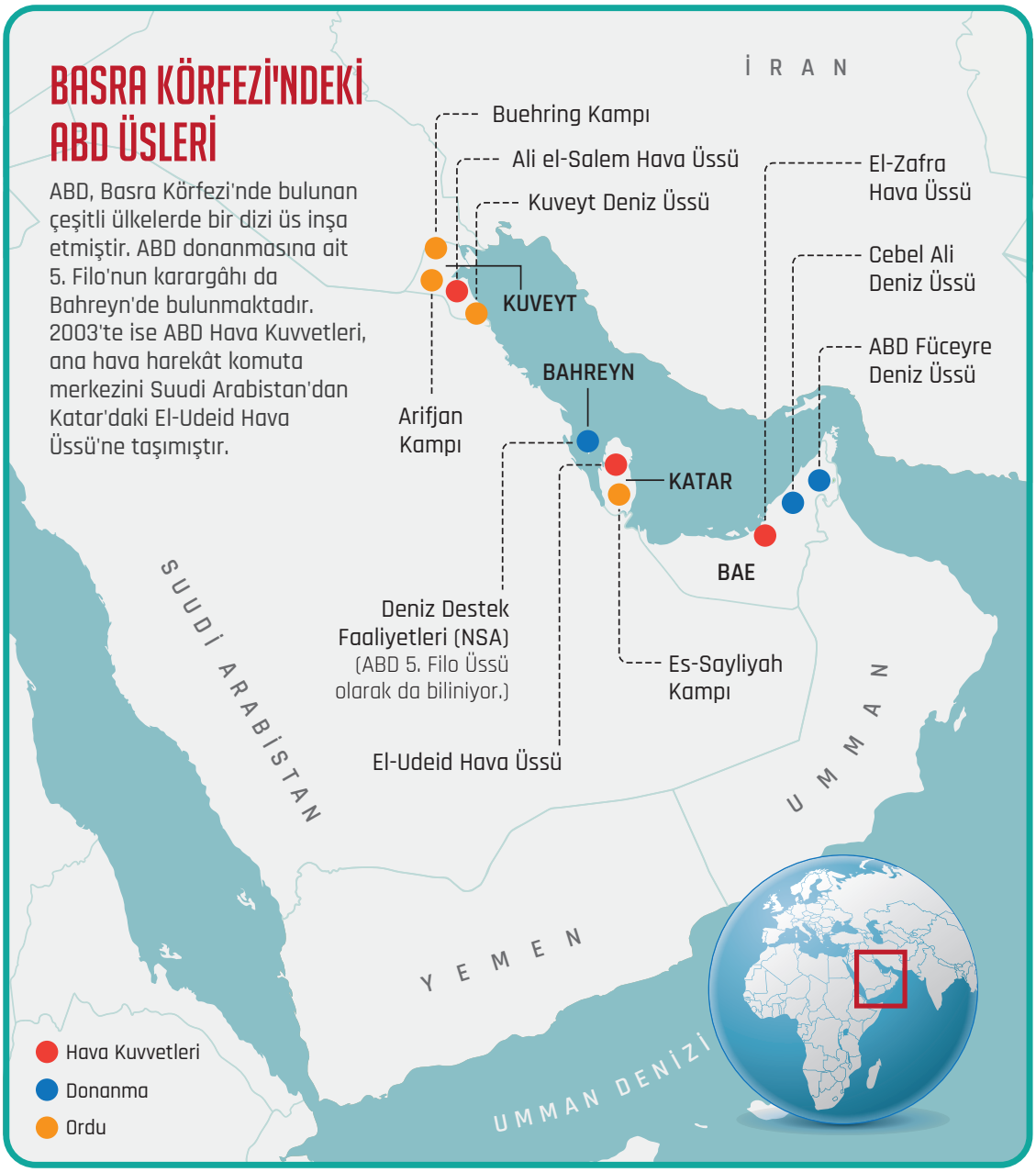
Cask Limanının stratejik önemi nedeniyle Çin ve İran'ın 25 Yıllık İş Birliği Anlaşması kapsamında limanla ilgili askerî-güvenlik konularında da iş birliği yapması beklenmektedir. Tahran ve Pekin arasındaki askerî iş birliğinin, askerî eğitim; ortak askerî tatbikat; ortak araştırma ve silah geliştirme; terör, uyuşturucu ve insan kaçakçılığı ile mücadele ve hatta istihbarat gibi alanları kapsayacağı bildirilmektedir (Fassihi ve Myers, 2021). İki ülke arasındaki askerî iş birliği; teoride özellikle terör, uyuşturucu, insan kaçakçılığı ve çeşitli suçlarla mücadeleye yoğunlaşacak olsa da pratikte hiç şüphesiz bölgede ABD ve Körfez ülkeleri ile mücadelesinde İran'ın askerî kapasitesini artıracaktır (Cordesman, 2020).

Çin'in enerji ithalatında genel olarak Hint Okyanusu'na özellikle de Basra Körfezi'ne olan bağımlılığı, Hint Okyanusu'ndaki varlığını giderek neden artırdığını da açıklamaktadır: Hint Okyanusu'ndaki ticaret yollarını korumak ve petrol akışının devamlılığını sağlamak. Bu bağlamda Çin, zafiyetlerini azaltmak ve ticaret ile petrol gemilerinin güvenliğini sağlamak için ilk denizaşırı askerî üssünü Cibuti'de kurdu. Söz konusu üs, görünürde Somali'de korsanlıkla mücadele amacıyla kurulmuş olsa da bölgede Çin'in nüfuz alanını genişletmesi de üssün kurulmasının ardındaki bir diğer önemli nedendir (Cordesman, 2020). Çin-İran askerî iş birliği geliştikçe Çin'in ikinci denizaşırı askerî üssünü İran'ın Cask Limanında kurması muhtemel görünmektedir. Cibuti Limanı gibi Cask Limanı da Çin PLA Deniz Kuvvetlerinin planları açısından özel bir öneme sahiptir. Diğer bir ifadeyle muhtemelen Cask Limanı, Cibuti Üssü'nün Aden Körfezi'nde oynaması gereken rolü Basra Körfezi'nde oynayacaktır. Aynı zamanda iki liman birlikte destekleyici bir mekanizma olarak iş görebilir. Şüphesiz Cask Limanı, izleme ve teknolojik casusluk konusunda PLA'ya destek olacaktır (Godbole ve Singh, 2020).

ABD-Çin ile ABD-İran arasında artan gerilim dikkate alındığında Tahran ve Pekin arasındaki askerî iş birliği, ABD'ye ve Basra Körfezi'ndeki nüfuz alanına karşı koymak için genişletilebilir. İran donanması Basra Körfezi'nde, Çin donanması ise Güney Çin Denizi'nde ABD donanması ile karşı karşıya gelmektedir (Mastro, 2020; Liebermann, 2021). ABD savaş gemileri ise düzenli olarak Basra Körfezi sularında seyretmekte ve tartışmalı Güney Çin Denizi bölgesinde PLA donanmasına meydan okuma girişimlerinde bulunmaktadır (Fassihi ve Myers, 2021). Dolayısıyla Çin ve İran'ın, Cask Limanının stratejik konumunu kullanarak bölgedeki ABD hegemonyasına karşı koymak için çok sayıda askerî iş birliğine girmesi muhtemel gözükmüyor. Jeopolitik konumu ile Cask Limanı, Tahran ve Pekin'in askerî ve güvenlik iş birliğini genişletmesine ve ABD'nin bölgedeki askerî ve siyasi nüfuzuna karşı koyarak ABD'ye meydan okumasına imkân tanıyor.

2017'de yayımlanan ABD Ulusal Güvenlik Stratejisi Kılavuzu'nda Çin ve Rusya, ABD için başlıca tehdit unsurları olarak tanımlanmıştır. Bu gelişme, büyük bir şüpheye yol açmış ve Washington ile Pekin arasındaki siyasi, askerî ve ekonomik çatışmayı şiddetlendirmiştir. Güneydoğu Asya bölgesi, pek çok araştırmacı tarafından ABD - Çin rekabetine konu olan ana mekân olarak kabul edilse de Çin'in Basra Körfezi'nden temin ettiği enerji ve bölgedeki geniş ABD askerî varlığı göz önüne alınırsa Basra Körfezi de gelecekte ABD ve Çin arasındaki muhtemel çatışmalara konu olma

Harita 3: Basra Körfezi'ndeki ABD Üsleri



Kaynak: Hughes, 2016

potansiyeline sahip son derece önemli bir bölgedir.

ABD'nin Körfez ülkelerindeki (bölgedeki ABD askerî üsleri) nüfuzunun farkında olan Çin özellikle Hürmüz Boğazı'nda olmak üzere bölgede artan ABD tehdidine karşı koymak için askerî konulardaki açığını kapatmaya çalışmaktadır. Basra Körfezi'ndeki ABD üsleri, Çin'in bölgedeki ekonomik ve enerji çıkarları için ciddi bir tehdit teşkil etmektedir. İran'ın en büyük deniz üssünün Cask Limanında olduğu düşünülürse Çin'in buraya

yatırım yapması ve Çin birliklerinin limanda konuşlandırılması, bölgede Çin ile ABD arasında bir denge sağlayabilir. İran, ABD'nin siyasi ya da askerî nüfuzunun olmadığı tek Körfez ülkesi olduğu için Çin'in buradaki varlığının ön koşulları hâlihazırda oluşmuş gibi görünüyor. Doğrusu Washington ile kriz dönemlerinde veya askerî bir çatışmada Çin'in, Basra Körfezi'nden gerçekleşen petrokimya ihracatına erişimini güvence altına alması, Cask Limanındaki varlığından geçmektedir. Ayrıca Çin'in Cask Limanındaki varlığı, Basra Körfezi'ndeki nüfuzunu da artıracaktır. Bazı uzmanlar ve haber kaynaklarının aktardığına göre yaklaşık 5.000 Çinli asker, limanın güvenliğinden sorumlu olacaktır. Ancak İranlı yetkililer, Cask Limanının Çin birlikleri tarafından korunduğuna yönelik haberleri yalanlamıştır.

Cask Limanı hem ABD hem de Çin için özel jeopolitik öneme sahiptir. Bu liman Çin'e; deniz yolları üzerinde daha fazla kontrole sahip olma, enerji güvenliğini sağlama ve uzun vadeli ekonomik stratejilerini uygulama fırsatı verecektir. Öte yandan Cask Limanının Bahreyn'deki ABD donanmasına ait 5. Filo'ya yakınlığı ve Çin'in limanda varlık gösterme ihtimali, ABD'nin önündeki en önemli stratejik sınamalardan biridir (Fassihi ve Myers, 2021).

Çin'in askerî olarak Cask Limanında konuşlanması, Hint Okyanusu'nda dahi ABD ve Çin arasındaki güç dengesini bozabilir. Başka bir deyişle Çin'in Cask Limanındaki askerî varlığı, Hint Okyanusu'ndaki ABD Hint - Pasifik Komutanlığına karşı bir denge oluşturacaktır. Pekin, donanmasını güçlendirerek Hint Okyanusu'ndaki belirgin ABD nüfuzunu kırmayı amaçlamaktadır (Chatterji, 2020). Bu bağlamda Cask Limanındaki varlığı, Pekin'in bu hedefine ulaşmasını sağlayacaktır. Başka şekilde ifade edilirse Cask Limanındaki olası Çin mevcudiyeti özellikle ABD Hint-Pasifik Komutanlığı olmak üzere Hint Okyanusu'ndaki ABD varlığı karşısında Çin'in askerî stratejisini güçlendirecektir. PLA Deniz Kuvvetlerinin Cask Limanında sahip olacağı askerî varlık ile Çin, ABD'nin askerî gücü ve nüfuzuna karşın Hint Okyanusu'nda kendi nüfuz alanını genişletme ve güçlü bir deniz gücüne dönüşme fırsatı elde edecektir.

Çin'in Cask Limanındaki varlığı, ABD ile İran arasındaki gerilimi de etkileyecektir ve bölgede ABD varlığına karşı bir denge oluşturacaktır; bu da dolaylı olarak İran'a fayda sağlayacaktır. Bu açıdan İran, bölgedeki ABD etkisine daha fazla karşı koyabilmek için Çin'in varlığından istifade edecektir.

6. Cask Limanı ve Çin'in İnci Dizisi Stratejisi

Çin, 2000'li yıllardan bu yana artan ticaret, enerji ithalatı ve deniz yollarına bağımlılık ile korsanlık ve Malaka sorunu ile karşı karşıya kalmış ve nakliye rotalarını korumak için Hint Okyanusu'nda çok sayıda liman inşa etme ve yine birçok limanı da yenileme kararı almıştır. Çin'in, PLA Deniz Kuvvetlerinin Hint Okyanusu'nda ya da Güney Asya bölgesindeki lojistik destek tesislerine erişimini sağlayacak deniz üsleri inşa ederek Hint Okyanusu'ndaki zafiyetlerini azaltmaya çalıştığı öne sürülmektedir (Khalid, Shaukat ve Gul, 2017, s. 28-29). "İnci Dizisi Stratejisi" terimi de Çin'in bu stratejisini tanımlamak üzere literatüre kazandırılmıştır.

"İnci Dizisi" aslında bir ABD jeopolitik terimi olup ilk defa 2005 yılında ABD Savunma Bakanlığının "Asya'da Enerji Geleceği" adlı raporunda kullanılmıştır. Bu jeopolitik terim, Çin'in Hint Okyanusu boyunca çift amaçlı (ticari ve askerî) kullanıma sahip limanlar inşa etmek için yerel yönetimlerle gizli anlaşmalar yapmış olabileceği ve bu limanların daha sonra Çin'in kalıcı deniz üsleri kurabilmesi için bir temel oluşturabileceği ihtimalini ifade etmektedir (Mahadevan, 2014, s. 2; Chatterji, 2020).

Söz konusu terim aslında Çin'in Hint Okyanusu'nda yüksek miktarda yatırım yaptığı Pakistan'ın Gwadar, Myanmar'ın Kyaukpyu, Cibuti'nin Cibuti, Sri Lanka'nın Hambantota ve Maldivler'in Feydhoo Finolhu limanlarının oluşturduğu stratejik liman ağının yanı sıra Malaka Boğazı, Babülmendep Boğazı, Hürmüz Boğazı ve Lombok Boğazı olmak üzere birçok önemli geçit noktasını kapsayan deniz yolları için kullanılmaktadır. Çin'in liman yatırımlarının büyük çoğunluğunun KİT tarafından yapılıyor olması, bu limanların salt ticari amaçtan ziyade stratejik bir amaca hizmet edip etmediği konusundaki endişeleri artırmaktadır (The Economist Intelligent, 2017). Çin'in İnci Dizisi Stratejisi, ülkenin Hint Okyanusu bölgesindeki askerî ve ekonomik avantajlara sahip stratejik limanlara erişimini öngörmektedir. Örneğin Cibuti Limanının, Çin'in bu stratejisi kapsamında askerî üs kurduğu limanlardan biri olduğu söylenmektedir. Aynı zamanda Çin, bahsedilen strateji ile uyumlu olarak bu tesisleri düzenleyen birçok anlaşma imzalamış olmasına güvenmektedir. Söz konusu anlaşmalardan bazıları, Pakistan'ın Gwadar Limanı gibi Umman Denizi kıyısındaki limanlarda altyapı geliştirme projelerini de kapsarken bu limanlarla ilgili Çin ile yapılan imtiyaz sözleşmelerinin süresi 10 ila 99 yıl arasında değişmektedir (Farahat, 2020).

Hürmüz Boğazı dışında yer alan stratejik öneme sahip Cask Limanı da İnci Dizisi Stratejisi kapsamında zincirin önemli bir halkası olma potansiyeline sahiptir. Çin'in Cask Limanındaki olası mevcudiyeti, Hint Okyanusu'ndaki varlığını da genişletecek ve Hürmüz Boğazı'ndaki konumunu güçlendirip kırılganlıklarını azaltarak Çin'in İnci Dizisi Stratejisi açısından tamamlayıcı bir bileşen olacaktır. Yukarıda bahsedildiği gibi Hürmüz Boğazı, enerji taşımacılığında Çin'in en önemli zafiyet alanlarından biridir ve Cask Limanındaki varlığı ile bu kırılganlığı azaltabilir. Başka bir deyişle Çin'in Cask Limanındaki varlığı, İnci Dizisi Stratejisi'nin kuzey halkasını tamamlayarak Çin'in Hint Okyanusu'ndaki nüfuz alanını genişletecektir.

7. Körfez Ülkeleri Açısından Sonuçları

Çin'in, İran'ın Cask Limanına yapacağı yatırım, Orta Doğu'ya yönelik genel stratejisini değiştirmeyecektir. Başka türlü ifade edilecek olursa Çin'in genel anlamda İran'a, özel olarak ise Cask Limanına yapacağı yatırımlar, Çin'in Körfez ülkeleri ile ilişkilerinde büyük çaplı değişikliklere yol açmayacaktır (Farahat, 2020). Çin, Körfez ülkelerinin İran meselesine yönelik hassasiyetinin farkındadır ve Suudi Arabistan, BAE, Kuveyt, Umman ve diğer bölge ülkeleri dâhil olmak üzere birçok Körfez ülkesi ile "stratejik ortaklık anlaşması" imzalamıştır. Körfez ülkelerinin, Çin'in enerji tedarikindeki payı göz önüne alındığında Çin'in İran ile iş birliği yapması nedeniyle diğer ülkelerle olan stratejik çıkarlarını ve uzun vadeli ortaklıklarını tehlikeye atması olası değildir (Delibaş, 2020). Bununla birlikte Çin'in Cask Limanındaki askerî varlığının kalıcı hâle gelmesi yani limanda Çin'e ait bir askerî üssün kurulması, bölgedeki jeopolitik denklemleri değiştirecektir. Böyle bir gelişme, bölgede Çin ile ABD, İran ile ABD ve İran ile Körfez ülkeleri arasındaki çatışmayı artıracaktır (Farahat, 2020). Dolayısıyla Basra Körfezi'nde bölgesel ve bölge dışı rakipler arasında muhakkak yeni gerilim sayfaları açılacaktır.

8. Cask Limanındaki Çin Yatırımlarına İlişkin Endişeler

İran ve Çin arasında imzalanan 25 Yıllık Anlaşma, genel olarak bir kamu hassasiyeti ile karşılaşmıştır. Örneğin eski İran

Cumhurbaşkanı Mahmud Ahmedinejad'dan devrik Şah'ın sürgündeki oğlu Rıza Pehlevi'ye kadar İran muhalefetinin tüm kesimleri, uluslararası emperyalizme yönelik endişelerini dile getirerek ve İran milliyetçiliği söylemleriyle Anlaşma'nın çeşitli yönlerine karşı çıkmışlardır (Markey, 2020). İran'ın sürgündeki veliaht prensi Rıza Pehlevi, söz konusu Anlaşma'yı "yüz kızartıcı" olarak nitelerken "Ülkemizdeki mevcut rejim, İran'ın doğal kaynaklarını talan etmek ve vatan topraklarına yabancı bir orduyu kabul etmek üzere Çin ile 25 yıl süreli utanç verici bir anlaşma imzalamaya çalışıyor." ifadelerini kullanmıştır (Radio Farda, 2020). Ayrıca siyasi aktivist olan Ali Afşari de "hangi ülke ile olursa olsun böylesine kapsamlı ve uzun vadeli stratejik bir anlaşma imzalanmasının İran'ın bağımsızlığı ve ulusal çıkarları için bir tehdit olduğunu" söylemiştir (Euronews Farsi, 2020).

Yukarıdaki hususlar düşünüldüğünde Çin'in Cask Limanına yatırımı ile ilgili de ciddi endişeler olacaktır. Bu bağlamda en büyük endişe, Çin'in borç tuzağı diplomasisidir. Buna göre Çin'in, Afrika ülkeleri ve Sri Lanka'da yaptığı gibi Cask Limanına yatırım yaparak İran'ı borç tuzağına düşüreceğine inanılmaktadır. Bu açıdan Tanzanya, Nijerya, Cibuti ve Sri Lanka gibi ülkelerin deneyimleri, Çin yatırımlarının bu ülkeler için ciddi sonuçlar doğurduğunu göstermektedir. Şu ana dek bu ülkelerin çoğu, Çin ile yaptıkları anlaşmaları feshetmeye çalışmıştır. Örneğin Çin ile 10 milyar dolarlık anlaşmanın sonlandırılmasının ardından Tanzanya Devlet Başkanı "Yalnızca sarhoş biri Çin ile böyle bir anlaşmayı imzalamak ister." değerlendirmesinde bulunmuştur. Çin ve Tanzanya arasında imzalanan anlaşmaya göre Pekin yönetimi, Tanzanya'daki bir limanın kontrolünü 99 yıllığına devralacaktı (Ardalan, 2020). Aynı şekilde Çin'in Hambantota Limanına yapacağı 8 milyar dolarlık yatırımın karşılığında 2016 yılında Sri Lanka hükûmeti, Hambantota Limanını 99 yıllığına China Merchants Ports Holdings Ltd. şirketine kiralanmasını onaylamaya zorlanmıştır (Suri, 2017, s. 75-76). Bu örneklerde olduğu gibi İran'daki Anlaşma karşıtı kesimler de Çin'in Cask Limanına yapacağı yatırımın İran'ı da Çin'e bağımlı bir ülke hâline getireceğini düşünmektedir. Diğer bir ifadeyle İran ve Çin arasındaki adil olmayan bu anlaşma ile Tahran'ın, Çin'in tuzağına düşeceği ve Çin'in taleplerine cevap vermek zorunda bırakılacağına yönelik endişeler bulunmaktadır. Buna karşılık Çin, borç tuzağı diplomasisi iddialarını defaatle yalanlamıştır.

Sonuç

Enerji konusunda yıllardır komşularının ve bölge ülkelerinin gerisinde kalmış olan İran, Cask Limanını bir enerji merkezi hâline getirmeyi amaçlamaktadır. Örneğin Türkiye, TANAP ile Bakü-Tiflis-Ceyhan, Bakü-Tiflis-Erzurum ve Kerkük-Ceyhan boru hatları gibi projeleri hayata geçirerek Avrupa ve Asya arasında bir enerji merkezi hâline gelmiş; Suudi Arabistan, dünyanın en büyük ham petrol rezervine ve yine dünyanın en büyük petrol şirketi olan Saudi Aramco'ya ev sahipliği yapmakta; Katar, dünyanın en büyük LNG ihracatçısı hâline gelmiş; Türkmenistan da diğer Orta Asya ülkeleri ile birlikte Orta Asya-Çin Doğal Gaz Boru Hattını kurmuş ve doğal gazını doğrudan Çin'e ihraç etmeye başlamış; Rusya da benzer şekilde

çeşitli enerji koridorları oluşturarak Avrupa ve Asya'daki (Çin) müşterilerine petrol ve doğal gaz ürünlerini tedarik etmektedir. Dolayısıyla İran'ın Cask'ı bir enerji merkezi hâline getirme projesinin, bölgedeki diğer ülkelerin enerji aktarımı projeleri ile rekabet hâlinde olduğu söylenebilir.

İran, Cask Limanının geliştirilmesi konusunda çeşitli zorluklarla karşı karşıya kalmıştır. Yaptırımlar ve dış yatırım eksikliği, limanın geliştirilmesi ve bir enerji merkezine dönüştürülmesi konusunda İran'ın önündeki en büyük engellerdir. KOEP'i yeniden yürürlüğe koymak ve ABD'yi Anlaşma şartlarına döndürmek için müzakerelerin devam ettiği bir dönemde İran özellikle yaptırımların kaldırılmasıyla ülkenin Cask Limanı ve ilgili projeleri geliştirmek için daha fazla imkâna sahip olacağını düşünüyor olabilir. Aynı şekilde dış yatırımlar açısından ise Çin ile imzaladığı 25 Yıllık Anlaşma'nın Cask Limanı ile ilgili altyapı projelerinin geliştirilmesi konusunda bu boşluğu doldurabileceğini ummaktadır.

Çin'in Cask Limanı projesine yatırım yapması ve limandaki olası askerî varlığı, bölgedeki jeopolitik gelişmelere de etki edecektir. Cask Limanının geliştirilmesi projesi, Çabahar Limanının geliştirilmesi kadar siyasallaştırılmamış olsa da ABD'nin, Çin'in Hürmüz Boğazı yakınlarındaki potansiyel varlığına müsamaha göstermeyeceği açıktır. Yaptırım silahını elinde tutan ABD, bu silahı kullanarak Cask Limanında faaliyet gösteren Çinli ve İranlı şirketlerin diğer ülkelerle ticaret yapmasını engellemeye çalışacaktır. Bu da Cask Limanının gelişimini doğrudan veya dolaylı olarak olumsuz etkileyerek söz konusu limanın bir ekonomi ve enerji merkezine dönüştürülmesini imkânsız hâle getirecektir.

İran'ın, Mekran sahilinde yer alan Cask Limanına Çin yatırımı, Çabahar Limanına ise Hint yatırımı çekerek bu bölgede Asya'nın yükselen iki gücü Hindistan ve Çin arasında bir denge kurmaya çalıştığı görülmektedir. İran, Çabahar Limanına Hint yatırımı çekerek söz konusu limanı INSTC'nin merkezi hâline getirmeye çalışmaktadır. Buna karşın Cask Limanına ise Çin yatırımı çekerek söz konusu limanı, ülkesi ve Çin ile diğer bölge ülkeleri arasında ticari bir merkez hâline getirmeyi hedeflemektedir.

KAYNAKÇA

Amighini, A. (Ed.). (2017). China's Belt and Road: A Game Changer?. Edizioni Epoké. https://doi.org/10.19201/ispichinasbelt [Erişim Tarihi: 25.05.2021].

Al Jazeera. (2022). Iran says 25-year China agreement enters implementation stage. https://www.aljazeera.com/news/2022/1/15/iran-says-25-year-china-agreement-enters-implementation-stage [Erişim Tarihi: 15.01.2022].

Ardalan, S. (2020). Sanad-e Hamkari Iran ve Chin; Shar dar Juziyat Nehufta ast. https://www.bbc.com/persian/iran-features-53395039 [Erişim Tarihi: 21.05.2021].

Army Technology. (2021). Iran commences military drill near coast of Gulf of Oman. https://tinyurl.com/sbkxrwya [Erişim Tarihi: 20.05.2021].

Aslan, M. (2021). Cask Limanı ve Gore-Cask Petrol Boru Hattı: İran'dan Enerji Arz Güvenliği Hamleleri. https://tinyurl.com/bvusnx4a [Erişim Tarihi: 02.08.2021].

Avdaliani, E. (2021). Are China and Iran Forging a New Geopolitical Axis in Eurasia?. https://tinyurl.com/4yykvsn8 [Erişim Tarihi: 26.05.2021].

Bahonar Port. (t.y.). Dar Bara-ye Jask. https://bit.ly/3m4kXHX [Erişim Tarihi: 27.05.2021].

BBC Persian. (2020). Davlat-e Hami ve Montaqedan-e Asabani; Az Tawafuq-e 25 Sala-ye Iran ve Chin Che Darz Karda Ast?. https://www.bbc.com/persian/iran-53334115 [Erişim Tarihi: 19.05.2021].

BBC Persian. (2021). Chashmandaz-e Saderat-e Gaz Iran be Oman. https://www.bbc.com/persian/tv-and-radio-57167466 [Erişim Tarihi: 28.05.2021].

Bloomberg. (2021). "A Surge in Iranian Oil Exports Is Clogging Up Chinese Ports". https://tinyurl.com/38t79ye4 [Erişim Tarihi: 24.05.2021].

Chatterji, D. (2020). China's Iran Game. https://tinyurl.com/f7b8uhhj [Erişim Tarihi: 26.05.2021].

Cordesman, A. H. (2020). China in the Gulf: A New Partnership with Iran. https://tinyurl.com/4w8ba6yr [Erişim Tarihi: 24.05.2021].

Delibaş, A. (2020). Körfez'deki Çin: İran Ortaklıkta Tek Ülke Değil. https://tinyurl.com/4mcx3n6e [Erişim Tarihi: 22.05.2021].

Delibaş, A. (2021). Kazakistan'da Yükselen Çin Varlığı ve İran. https://tinyurl.com/bbwxba5a [Erişim Tarihi: 28.05.2021].

Dempsey, J. (2021). Silo mentality – Iran's Haji Abad missile base. https://tinyurl.com/ypj452m3 [Erişim Tarihi: 23.05.2021].

Desjardins, J. (2018). Visualizing China's Most Ambitious Megaproject. https://www.visualcapitalist.com/ambitious-infrastructure-megaproject/ [Erişim Tarihi: 24.05.2021].

Ettelaat. (2020). Khat-e Lola-ye Goreh-Jask; Hazf-e Amniyet-e Energy. https://www.ettelaat.com/?p=516495 [Erişim Tarihi: 19.05.2021].

Euronews Farsi. (2020). Hamkari 25 Sala az Did-e Karshenasan; Aya Tawafuq ba Pekin Esteamari ast?. https://tinyurl.com/2258n8s8 [Erişim Tarihi: 24.05.2021].

Farahat, M.F. (2020). The Iranian-Chinese Agreement and its Strategic Repercussions. https://tinyurl.com/4uh7tkev [Erişim Tarihi: 28.05.2021].

Fassihi, F. & Myers, S.L. (2021). Defying U.S., China and Iran Near Trade and Military Partnership. https://tinyurl.com/t7fcpw4a [Erişim Tarihi: 20.05.2021].

Godbole, A. & Singh, G. (2020). A long view of China's Iran deal. https://tinyurl.com/duw5rw [Erişim Tarihi: 19.05.2021].

Hellenic Shipping News. (2018). Why Iran's project to move oil exports to Bandar-e-Jask is just a dream. https://tinyurl.com/28rffu8m [Erişim Tarihi: 24.05.2021].

Hughes, L. (2016). The United States and the Indian Ocean Region: The Security Vector. https://tinyurl.com/543cs7ah [Erişim Tarihi: 26.05.2021].

ICANA. (2020). Dalayel-e Strategic Bodan-e Khat Lola-ye Enteqal-e Naft-e Goreh-Jask Chist?. https://www.icana.ir/Fa/News/450649/ [Erişim Tarihi: 20.05.2021].

IRNA. (2020). Anche az Khat Lole-ye Gorbe Jask Ayed-e Hormozgan Mishavad. www.irna.ir/news/84082074/ [Erişim Tarihi: 23.05.2021].

Khalid, I., Shaukat, & Gul, A. (2017). Indian Response to Chinese String of Pearls Doctrine. Global Political Review, 2(1), 27–35. https://doi.org/10.31703/gpr.2017(II-I).03

Khuda Parast Pirsarayi, Y. (2020). Tahlil-e Bar Amniyet-e Khal Lola-yi Goreh-Jask dar Erteqa-yi Amniyet-e Energy Keshwar. Scientific Monthly of Economic Security, 8(10), 79-84.

Kiyani, D. (2017). Naqsh-e Jask Dar Ufuqi Ayenda-yi Iran ba Takya bar Energy. Institute of International Energy Studies. 145, 22-27.

Liebermann, O. (2021). Iranian attack boats harassed US warships in Persian Gulf again on Monday, Navy says. https://tinyurl.com/b7ytak35 [Erişim Tarihi: 15.07.2021].

Mahadevan, P. (2014). China in the Indian Ocean Part of a Larger PLAN. https://doi.org/10.3929/ETHZ-A-010162655 [Erişim Tarihi: 21.05.2021].

Markey, D. (2020). Tipping the geopolitical balance - The China-Iran deal. https://tinyurl.com/3hf96bx9 [Erişim Tarihi: 24.05.2021].

Mastro, O.S. (2020). Military Confrontation in the South China Sea. https://tinyurl.com/27scbz6f [Erişim Tarihi: 25.07.2021].

Mehr News. (2012). Jazira-ye Khark Nomadi Esteqamat ve Paydari. https://www.mehrnews.com/news/1706246/ [Erişim Tarihi: 25.05.2021].

MRUD. (2021). Juzeiyat-e Sakht-e Buzurgtarin Bandar-e Tejari-yi Iran ba Zarfiyet 100 ta 200 Milyon Ton Dar Bandar-e Jak. http://news.mrud.ir/news/90550/ [Erişim Tarihi: 26.05.2021].

Naftema. (2020). Ahamiyet-e Rahbordi Payane-yi Nafti-yi Jask Chist?. https://www.naftema.com/report/124724/ [Erişim Tarihi: 18.05.2021].

NS Energy. (t.y.). Goreh-Jask Crude Oil Pipeline. https://tinyurl.com/wdkbvc4s [Erişim Tarihi: 27.05.2021].

PMO. (2017). Shahrak-e Sonaati-yi Iran ve Chin dar Jask Ehdas Meshawad. https://www.pmo.ir/fa/news/37721/ [Erişim Tarihi: 23.05.2021].

PMO. (2019). Mohemtarin Dastawardha-yi Haml-o-Naql Daryayi Dar 40 Salagi-yi Enqelab. https://www.pmo.ir/fa/news/45109/ [Erişim Tarihi: 22.05.2021].

POGC. (2021). Payane-yi Jask be Bahrabardari Merasad. https://tinyurl.com/pbhfzv9m [Erişim Tarihi: 23.07.2021].

Radio Farda. (2020). Iran Exiled Crown Prince Calls Proposed Iran-China Accord 'Despicable'. https://tinyurl.com/frazzwux [Erişim Tarihi: 25.05.2021].

Rahborde Moaser. (2020). Ahamiyet-e Stratezhik Payane-yi Nafti-yi Jask Chist?. https://rahbordemoaser.ir/fa/news/50090/ [Erişim Tarihi: 28.05.2021].

Rashid, Y. (2020). Afghanistan and Iran Establish a New Custom Border. https://tinyurl.com/5bz4njvy [Erişim Tarihi: 20.05.2021].

Saidi, H. (2021). The Geopolitical Economy of Chinese Influence in Iran: Empire of Capital and Uneven Development. Master Thesis, Leiden University. DOI:10.13140/RG.2.2.20903.06565

Sputnik News. (2021). Iran Begins Pumping Oil Bypassing Strait of Hormuz, Authorities Say. https://tinyurl.com/f499ktt9 [Erişim Tarihi: 24.05.2021].

Sun, D. & Zoubir, Y. (2017). Development First: China's Investment in Seaport Constructions and Operations along the Maritime Silk Road. Asian Journal of Middle Eastern and Islamic Studies, 11(3), 35-47.

Suri, G. (2017). China's Expanding Military Maritime Footprints in the Indian Ocean Region (IOR): India's Response. Pentagon Press.

Tasnim News. (2016). Taghyir Masir, Hazine-yi Khat-e Lola-yi Enteqal Gaz-e Iran ba Oman ra Bala Bord. https://www.tasnimnews.com/fa/news/1395/06/26/1187822/ [Erişim Tarihi: 25.05.2021].

The Economist Intelligent. (2017). China's expanding investment in global ports. https://bit.ly/3bqN6H2 [Erişim Tarihi: 20.05.2021].

UNCTAD. (2018). Review of Maritime Transport 2018. https://tinyurl.com/dfh8p3fj [Erişim Tarihi: 05.07.2021].

US Energy Information Administration. (2019). World Oil Transit Chokepoints. https://tinyurl.com/3jcd5s78 [Erişim Tarihi: 29.05.2021].

YJC. (2017). Tovseaa-yi Jask Moqadama-yi Masir Tamin Amniyet-e Mantaqayi. https://www.yjc.news/00Qfuj [Erişim Tarihi: 26.05.2021].

Watkins, S. (2019). "China and Iran flesh out strategic partnership". Petroleum Economist. https://pemedianetwork.com/petroleum-economist/articles/geopolitics/2019/china-and-iran-flesh-out-strategic-partnership [Erişim Tarihi: 01.09.2021].

Notlar:

İRAM
YAYINLARI

“Tanıtım nüshasıdır, para ile satılamaz.”

“Bandrol Uygulamasına İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmeliğin
5’inci maddesinin 2’nci fıkrası çerçevesinde bandrol taşıması zorunlu değildir.”

İRAM HAKKINDA

İran sahip olduğu tarihsel derinlik ve maddi güç etkenleri nedeniyle uluslararası ilişkilerde dikkate alınması gereken ülkelerden birisidir. İran ve Türkiye arasındaki köklü tarihî ilişkiler, sınır komşuluğu ve kapsamlı iş birliği de Türkiye açısından İran'ı çok yönlü tanımayı gerekli kılmaktadır. Bu gereklilikten hareketle 2016 yılında müstakil bir düşünce kuruluşu olarak Ankara'da kurulan İran Araştırmaları Merkezi (İRAM) öncelikle İran'a ilişkin Türk kamuoyunu ve ilgilileri bilgilendirmeyi amaçlamaktadır. Bu doğrultuda birincil kaynaklara dayanarak saha araştırmaları, raporlar, analiz dosyaları hazırladığı gibi Türkiye'nin muhtelif disiplinlerdeki İran uzmanı ya da araştırmacısı gereksinimini karşılamak adına; dil kursu, staj/burs programı, proje ve lisansüstü tez desteği, atölye, ihtisas semineri gibi eğitim faaliyetleri de yürütmektedir. Aynı zamanda Türkiye'de İran'a ilişkin bilimsel çalışmalar gerçekleştiren akademisyenlere araştırmalarını paylaşabilecekleri bir platform sunan İRAM, ekonomiden iç politikaya, dış politikadan güvenliğe, Şiilikten toplum ve kültüre değin geniş bir yelpazedeki yayınlarını çevrim içi ve basılı olarak okurlarına sunmaktadır.

İRAM
İran Araştırmaları Merkezi

İRAN ARAŞTIRMALARI MERKEZİ
Oğuzlar Mah. 1397. Sok. No: 14
Balgat/Çankaya/Ankara/Türkiye
Tel: +90 312 284 55 02 - 03
Faks: +90 312 284 55 04
e-mail: info@iramcenter.org
www.iramcenter.org

İRAN ARAŞTIRMALARI MERKEZİ İSTANBUL
İstanbul: Üst Zeren Sokak No: 40
Levent/Beşiktaş/İstanbul/Türkiye
Tel: +90 212 264 35 81 | +90 212 268 33 00
Faks: +90 212 264 35 18
e-mail: iramistanbul@iramcenter.org
www.iramcenter.org

"Bu çalışmanın tüm telif hakları İran Araştırmaları Merkezine (İRAM) aittir."