

# KIZILDENİZ GÜVENLİĞİ HUSİ SALDIRILARI VE ARTAN JEOPOLİTİK RİSKLER

TUNÇ DEMİRTAŞ

SETA | ANALİZ

OCAK 2024 · SAYI 401







# KIZILDENİZ GÜVENLİĞİ HUSİ SALDIRILARI VE ARTAN JEOPOLİTİK RİSKLER

TUNÇ DEMİRTAŞ



COPYRIGHT © 2024

Bu yayının tüm hakları Siyaset, Ekonomi ve Toplum Araştırmaları (SETA) Vakfı'na aittir. SETA'nın izni olmaksızın yayının tümünün veya bir kısmının elektronik veya mekanik [fotokopi, kayıt ve bilgi depolama vd.] yollarla basımı, yayımı, çoğaltılması veya dağıtımı yapılamaz. Kaynak göstermek suretiyle alıntı yapılabilir.

Bu yayındaki fikirler tamamen yazarına aittir ve SETA Vakfı'nın yayın politikasını yansıtmayabilir.

SETA Yayınları

ISBN: 978-625-6583-17-7

Uygulama: Said Demirtaş

Baskı: Turkuvaz Haberleşme ve Yayıncılık A.Ş., İstanbul

#### **SETA | SİYASET, EKONOMİ VE TOPLUM ARAŞTIRMALARI VAKFI**

Nenehatun Cd. No: 66 GOP Çankaya 06700 Ankara TÜRKİYE

Tel: +90 312 551 21 00 | Faks: +90 312 551 21 90

www.setav.org | info@setav.org | @setavakfi

#### **SETA | İstanbul**

Defterdar Mh. Savaklar Cd. Ayvansaray Kavşağı No: 41-43

34050 Eyüpsultan İstanbul TÜRKİYE

Tel: +90 212 395 11 00 | Faks: +90 212 395 11 11

#### **SETA | Washington D.C.**

1025 Connecticut Avenue, N.W., Suite 410

Washington D.C., 20036 USA

Tel: 202 223 98 85 | Faks: 202 223 60 99

www.setadc.org | info@setadc.org | @setadc

#### **SETA | Berlin**

Kronenstraße 1, 10117 Berlin GERMANY

berlin@setav.org

#### **SETA | Brüksel**

Avenue des Arts 6, 1000 Bruxelles BELGIUM

Tel: +32 2 313 39 41

## İÇİNDEKİLER

|   |           |
|---|-----------|
| <b>ÖZET</b>   | <b>7</b>  |
| <b>GİRİŞ</b>  | <b>8</b>  |
| <b>EKONOMİK GÜVENLİK</b>  | <b>8</b>  |
| Uluslararası Deniz Taşımacılığında Alternatif Rotalar                 | 10        |
| Küresel Ekonomiye Maliyet   | 13        |
| Sigorta Risk Primleri   | 14        |
| <b>ASKERİ GÜVENLİK</b>  | <b>15</b> |
| Babülmendep ve Aden Körfezi'nin Güvenliği                             | 16        |
| Afrika Boynuzu'nda Yükselen Gerilimin Kızıldeniz Güvenliğine Etkileri | 16        |
| Körfez Ülkeleri ve Mısır'ın Krize Yaklaşımları                        | 17        |
| <b>SONUÇ</b>  | <b>18</b> |

## YAZAR HAKKINDA

### TUNÇ DEMİRTAŞ

Doktorasını 2022'de Bursa Uludağ Üniversitesi'nde "Devletin Yeniden Yapılandırılmasında Riskler ve Fırsatlar: Afrika Boynuzu Örneği" adlı tez çalışmasıyla tamamlayan Dr. Tunç Demirtaş, Mersin Üniversitesi Uluslararası İlişkiler Bölümü'nde Afrika siyaseti dahil olmak üzere çeşitli dersler vermektedir. Ayrıca SETA Vakfı'nda Dış Politika biriminde araştırmacı olan Demirtaş'ın çalışma ve ilgi alanları arasında Afrika Boynuzu siyaseti, Afrika'da küresel/bölgesel güç rekabeti ve Türkiye-Afrika ilişkileri yer almaktadır.

## ÖZET

Bu analizde küresel ticaretin en önemli geçiş güzergahlarından biri olan Kızıldeniz'e yönelik Yemen'deki Husilerin saldırıları ile neden olduğu tehditler ve Kızıldeniz güvenliğine yönelik jeopolitik riskler ele alınmaktadır.

Bu analizde küresel ticaretin en önemli geçiş güzergahlarından biri olan Kızıldeniz'e yönelik Yemen'deki Husilerin saldırıları ile neden olduğu tehditler ve Kızıldeniz güvenliğine yönelik jeopolitik riskler ele alınmaktadır. Analizde Husi saldırılarının Kızıldeniz güvenliğine yönelik ekonomik ve askeri boyutları irdelenmektedir. Bu kapsamda ekonomik güvenlik konusu uluslararası deniz taşımacılığı şirketlerinin alternatif rotaları, küresel ekonomiye maliyeti ve sigorta risk primleri üzerinden; askeri güvenlik konusu ise Babülmendep ve Aden Körfezi güvenliği, Afrika Boynuzu'nda yükselen gerilimin Kızıldeniz güvenliğine etkileri Körfez ülkeleri ve Mısır'ın krize yaklaşımları üzerinden incelenmektedir.

Dünyanın en kritik geçiş noktalarından biri olan Babülmendep'in doğusunda yer alan Yemen'deki Husilerin hem küresel ekonomiyi hem de bölgesel askeri güvenliği riske attığı görülmektedir. Bölgede aktör sayısının fazla olması, her aktörün farklı dosyalarının ve çıkarlarının bulunması, ayrıca çıkarların birbirleriyle çakışması sorunun çözümsüzlüğünü beraberinde getirmektedir. Ancak uluslararası toplumun desteği ile sorunun çözümüne yönelik sergilenecek çabalar zorlukların aşılmasını da kolaylaştıracaktır.

## GİRİŞ

Süveyş Kanalı ile Babülmendep Boğazı'nın arasında yer alan Kızıldeniz, dünyanın en hayati öneme sahip ticaret yollarından biri konumundadır. Bu durum 7 Ekim 2023'te İsrail'in Gazze'ye saldırılarından sonra ve 19 Ekim 2023'ten itibaren Yemen'de Husilerin İsrail ile bağlantılı olduğunu iddia ettiği gemileri hedef almaya başlamasıyla daha da kritik bir hal almıştır. Yemen'de devam eden iç kargaşa ve bunun sonucunda ortaya çıkan gerilim ile birlikte düşünüldüğünde Kızıldeniz'in güvenliği ve buradan sağlanan uluslararası deniz ticareti de önemli derecede tehdit ve risk altında bulunmaktadır. Kızıldeniz'in güneyinde yer alan Babülmendep Boğazı'nın doğu yakasında bulunan Husilerin çok sayıda füze ve kamikaze insansız hava aracı (İHA) ile Kızıldeniz üzerinden İsrail'e gittiğini iddia ettiği ticari gemilere saldırılar düzenlemesi bölgedeki tansiyonu giderek yükseltirken İsrail'in Gazze saldırılarının bölgesel olarak genişleme riskine de işaret etmektedir. Husilerin

19 Ekim'den itibaren en az 25 saldırı düzenlediği kayıtlara geçmiştir.

Dolayısıyla Husi saldırılarının Kızıldeniz'in güvenliğine yönelik ekonomik ve askeri boyutları bulunmaktadır. Öte yandan Husi saldırılarının devam etmesinin yanı sıra Afrika Boynuzu'nda yaşanan son gelişmeler ve oluşturduğu potansiyel risklerle birlikte değerlendirildiğinde Aden Körfezi ve Babülmendep'in güvenliği küresel ve bölgesel güvenliklerin yanı sıra uluslararası ticaretin ve enerji piyasalarının etkilenmesini kaçınılmaz kılmaktadır. Bu durum küresel piyasalar açısından birçok ürünün maliyeti üzerinde büyük etkilere neden olacaktır.

## EKONOMİK GÜVENLİK

Kızıldeniz jeopolitiğinde İsrail'in sebep olduğu ve Husilerin ortaya çıkardığı güvenlik riskleri hiç şüphesiz küresel ekonomik dinamikleri etkilemektedir. 2019'da ortaya çıkan koronavirüs (Covid-19) salgınının küresel tedarik zinciri üzerindeki ekonomik etkileri henüz tam olarak aşılamamışken 2022'de başlayan Rusya-Ukrayna savaşı ile Avrupa'nın enerji kriziyle karşı karşıya bulunması koronavirüs sonrasında yaşanan ekonomik sorunları daha da derinleştirmiştir. Ancak günümüzde Husilerin Kızıldeniz güvenliğine yönelik tehdidi ise küresel ekonomik güvenliği ve deniz seyrüseferini etkileyerek tedarik zincirinde aksamalara yol açmış, yeni rotalara yönelme eğilimini artırmıştır. Söz konusu risklerin etkisiyle küresel ekonomi ve gemi sigortalarındaki maliyetler de giderek artmaktadır.

Süveyş Kanalı günümüzde Asya ve Avrupa'yı birbirine bağlayan ve hatta Amerika Kıtası'na giden gemiler için de en hızlı rota olarak öne çıkmaktadır. Süveyş Kanalı'nı kullanarak ilerleyen her bir gemi zorunlu olarak Kızıldeniz'in güneyindeki Yemen ve Afrika Boynuzu arasında kalan Babülmendep Boğazı'ndan geçmek durumundadır. Kızıldeniz'den geçen özellikle tanker, konteyner ve



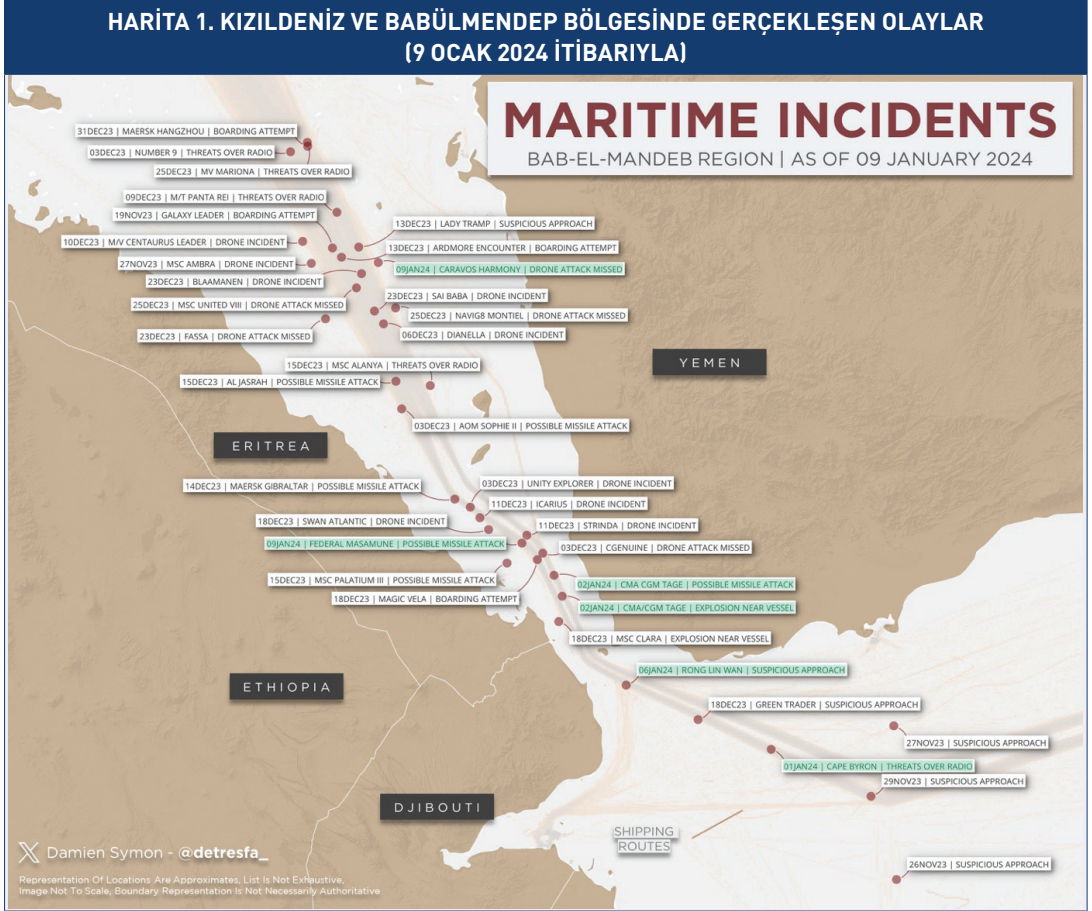
**TABLO 1. HUSİLERİN VE ULUSLARARASI KOALİSYON GÜÇLERİNİN SALDIRILARININ KRONOLOJİSİ**

|     |                |  |
|-----|----------------|--|
| 1.  | 19 Ekim 2023   | ABD ve Suudi Arabistan, Husiler tarafından fırlatılan 10'a yakın sayıda füzeyi ve 15 İHA'yı düşürdü.   |
| 2.  | 27 Ekim 2023   | Husilere Air 2 İHA, Mısır hava sahasında düşürüldü.  |
| 3.  | 31 Ekim 2023   | Husiler tarafından fırlatılan füzeler, İsrail tarafından atmosferin üzerinde imha edildi. Bu durum tarihteki ilk uzay savaşı olarak literatüre geçti.                |
| 4.  | 8 Kasım 2023   | Husiler tarafından ABD'ye ait MQ-9 Reaper İHA Yemen kıyılarında düşürüldü.   |
| 5.  | 9 Kasım 2023   | Husiler tarafından İsrail'in Eilat şehrine fırlatılan füzeler İsrail tarafından etkisiz hale getirildi.  |
| 6.  | 14 Kasım 2023  | Husiler tarafından İsrail'e fırlatılan füzeler İsrail tarafından etkisiz hale getirildi.   |
| 7.  | 15 Kasım 2023  | Husilere ait bir İHA, USS Thomas Hudner isimli Amerikan destroyerine doğru ilerlerken ABD tarafından düşürüldü.  |
| 8.  | 23 Kasım 2023  | ABD'ye ait USS Thomas Hudner isimli destroyer, Yemen'den fırlatılan çok sayıda saldırı İHA'sını düşürdüğünü bildirdi.  |
| 9.  | 29 Kasım 2023  | ABD'ye ait USS Carney isimli destroyer, Babülmendep Boğazı'na yaklaşan Husilere ait bir KAS-04 İHA'yı düşürdüğünü bildirdi.  |
| 10. | 6 Aralık 2023  | Husiler, Eilat'ta askeri karakollara füze saldırısı gerçekleştirdi. USS Mason güdümlü füze destroyeri, Yemen'den kalkan bir İHA'yı düşürdü.                          |
| 11. | 10 Aralık 2023 | Fransız firkateyni Languedoc, Husilerin elindeki bir liman olan Hudeyde'den fırlatılan 2 İHA'yı önledi.  |
| 12. | 16 Aralık 2023 | ABD, Husilere ait 14 İHA'yı düşürdüğü açıkladı.  |
| 13. | 26 Aralık 2023 | Husiler, Eilat ve İsrail'in diğer bölgelerine İHA saldırıları düzenledi. ABD, Husilere ait 12 İHA'yı ve İHA'lar tarafından ateşlenen 5 füzeyi düşürdü.               |
| 14. | 10 Ocak 2024   | Husiler; USS Dwight D. Eisenhower, USS Gravelly, USS Laboon, USS Mason ve HMS Diamond'a karşı en az 21 İHA ve füzenin fırlatıldığı geniş çaplı bir saldırı başlattı. |
| 15. | 11 Ocak 2024   | ABD ve İngiltere, Kızıldeniz'de oluşturulan koalisyon ile Yemen'deki Husi hedeflerine hava saldırısı düzenledi.  |

**TABLO 2. HUSİLERİN TİCARİ GEMİLERE YÖNELİK SALDIRILARININ KRONOLOJİSİ**

|     |                |   |
|-----|----------------|---|
| 1.  | 19 Kasım 2023  | Husiler araba taşıyan Galaxy Leader'a içindeki 25 kişiyle birlikte el koydu.  |
| 2.  | 26 Kasım 2023  | Zodiac Maritime'in işlettiği Liberya bayraklı MV Central Park petrol tankeri Aden Körfezi açıklarında kaçırıldı. Gemide Rus, Vietnam, Bulgar, Hint, Gürcü ve Filipinlilerden oluşan 22 kişilik mürettebatın yanı sıra fosforik asit dolu bir kargo da yer almaktaydı.   |
| 3.  | 3 Aralık 2023  | Husiler, Unity Explorer, Number 9 ve Sophie II isimli üç adet ticari gemiye saldırı düzenledi.  |
| 4.  | 12 Aralık 2023 | Husiler, Malezya'dan İtalya'ya doğru giden ve palmye yağı taşıyan, J. Ludwig Mowinckels Rederi şirketi tarafından işletilen Norveç ticari gemisi Strinda'ya Babülmendep yakınlarında gemi karşıtı seyir füzesi saldırısı düzenledi ve gemide yangına neden oldu.  |
| 5.  | 13 Aralık 2023 | Husiler, Hindistan'ın Mangaluru kentinden Rotterdam (Hollanda) veya Gavle'ye (İsveç) giden Marshall Adaları bayraklı ticari tanker Ardmore Encounter'a binmeye çalıştı. Ancak bu girişim başarısızla sonuçlandı.  |
| 6.  | 14 Aralık 2023 | Maersk Cebelitarık adlı gemiye Husiler tarafından füze fırlatıldı. Ancak füze hedefini tutturamadı.   |
| 7.  | 15 Aralık 2023 | Husiler, İsrail'e gittiğini iddia ettikleri MSC Alanya ve MSC Palatium III isimli Liberya bandıralı iki gemiye füze saldırısı düzenledi. Hapag Lloyd'a ait olan Liberya bayraklı Al-Jasrah gemisinin, Babülmendep Boğazı'ndan geçerken Husiler tarafından atılan füzeyle vurulması sonucu alev aldığı bildirildi. |
| 8.  | 18 Aralık 2023 | Husiler, Kızıldeniz'de Muha Limanı yakınındaki iki kargo gemisi olan MSC Clara ve saldırıda su tankı zarar gören Norveç'e ait Swan Atlantic'i hedef alan saldırılar başlattığını söyledi.   |
| 9.  | 23 Aralık 2023 | Husiler, Kızıldeniz'deki MSC United VIII'e deniz füzeleri ateşledi.   |
| 10. | 30 Aralık 2023 | A.P. Moller Singapore Pte.'ye ait konteyner gemisi Maersk Hangzhou. Ltd.'ye ait olan ve Maersk Line'da hizmet veren gemiye Husiler saldırdı. Bu saldırı sonrası Maersk şirketi Kızıldeniz üzerinden nakliye 48 saat ara verdiğini duyurdu.  |

## HARİTA 1. KIZILDENİZ VE BABÜLMEDEP BÖLGESİNDE GERÇEKLEŞEN OLAYLAR (9 OCAK 2024 İTİBARIYLA)



**Kaynak:** Damien Symon, X, 12 Ocak 2024, [https://twitter.com/detresfa\\_/status/1745867491203801135?s=48&t=cMRntikaVKhI5PiRKD677Q](https://twitter.com/detresfa_/status/1745867491203801135?s=48&t=cMRntikaVKhI5PiRKD677Q), (Erişim tarihi: 15 Ocak 2024).

yük gemileri başta olmak üzere çeşitli gemilerin güvenli geçişleri için bölgede etkin bir deniz güvenliğinin sağlanması önem arz etmektedir. Stratejik bir geçiş noktası olma özelliğine sahip bu bölge uluslararası ticaret ve seyrin ana arterlerindedir. Dolayısıyla bu bölgede seyrişer güvenliği terör saldırıları, deniz korsanlığı ve diğer tehditlere karşı etkili bir korumayı gerekli kılmaktadır.

## ULUSLARARASI DENİZ TAŞIMACILIĞINDA ALTERNATİF ROTALAR

Küresel ticaretin ulaşımı ve zamanlamasında Kızıldeniz rotasının kullanımı deniz taşımacılığı

şirketlerine yüzde 25 oranında zaman tasarrufu sağlamaktadır. Bu oran küresel tedarik zinciri açısından oldukça önemli bir avantaj oluşturmaktadır. Küresel konteyner sevkiyatının yüzde 30'u dahil olmak üzere küresel ticaretin yüzde 15'i Kızıldeniz üzerinden geçmektedir. Ayrıca küresel tahılın yüzde 8'i, küresel petrolün yüzde 12'si ve sıvılaştırılmış doğal gazın (LNG) yüzde 8'i Kızıldeniz rotasından sevk edilmektedir. Kızıldeniz rotası giyim, enerji, elektronik cihazlar ve otomobil gibi yıllık 1 trilyon dolarlık değere sahip birçok ürünün taşındığı bir konumda yer almaktadır. Kısacası günlük yaşamda kullanılan tüm eşya, ürün ve malzemelerin neredeyse tama-

mının konteynerler ile farklı coğrafyalara transferi bu rotadan gerçekleşmektedir.<sup>1</sup>

Öte yandan petrolün Akdeniz üzerinden sevkiyatı için de en kısa güzergah olan bu rotadan küresel petrol sevkiyatının yüzde 10'u gerçekleşmektedir. Bu oran 2023'ün ilk altı ayındaki veriler bağlamında yaklaşık olarak günlük 9 milyon varil petrole denk gelmektedir. Nitekim petrolün sevkiyatında yaşanabilecek sorunlar en başta gelişmiş sanayileri etkilemektedir.

Bu kapsamda Avrupa, enerji tedarikinde yaşanan ve gelecekte yaşanması muhtemel kesintilerden en fazla etkilenen coğrafya olarak öne çıkmaktadır. Zira Avrupa'nın enerji ithalatının önemli bir kısmı Süveyş Kanalı üzerinden gerçekleşmektedir. Özellikle Şubat 2022'de başlayan Rusya-Ukrayna savaşı nedeniyle Avrupa ülkelerinin Rusya'dan petrol almayı bırakması sonrasında Avrupa'nın ithal ettiği ve Süveyş Kanalı üzerinden gelen petrolün önemi daha fazla artmıştır. Ayrıca bu durumun bir başka alternatifi de şu aşamada bulunmamaktadır.

Nitekim deniz taşımacılığında en büyük on şirket incelendiğinde, listedeki yedi şirketin Kızıldeniz'de kayda değer bir risk unsuru bulunduğuna yönelik karar ve hamleleri dikkat çekmektedir. Aynı zamanda Tablo 3'te yıldız (\*) ile işaretlenen yedi şirket küresel denizcilik pazarının üçte ikisini ve ilk on şirket ise pazarın yüzde 84,52'sini oluşturmaktadır. Birçok durumda normal olarak görülen Kızıldeniz rotasında ilerlemek yerine krizin risklerinden kaçınmak için Afrika'yı Ümit Burnu'ndan dolaşarak gitmek son derece maliyetli bir alternatif ortaya çıkarmaktadır. Bu durum ek yakıt masrafı ve seyrin daha uzun sürmesi gibi

faktörlere bağlı olarak maliyetleri önemli oranda artırma potansiyeline sahiptir.

**TABLO 3. DÜNYANIN EN BÜYÜK İLK ON DENİZ TAŞIMACILIK ŞİRKETİ**

| Sıra | Şirket Adı                               | Pazar Payı (Yüzde) |   |
|------|--|--------------------|---|
| 1.   | A.P. Moller MAERSK Group                 | 19,7               | * |
| 2.   | CMA CGM                                  | 18                 | * |
| 3.   | COSCO Shipping Holdings Co., Ltd.        | 14,05              |   |
| 4.   | Hapag-Lloyd AG                           | 8,79               | * |
| 5.   | Evergreen Marine Corp. (Taiwan) Ltd.     | 5,09               | * |
| 6.   | Orient Overseas (International) Limited  | 4,79               | * |
| 7.   | Nippon Yusen Kabushiki Kaisha (NYK Line) | 4,68               | * |
| 8.   | Korea Line Corporation                   | 3,49               |   |
| 9.   | Yang Ming Marine Transport Corporation   | 3,05               | * |
| 10.  | Mitsui O.S.K. Lines                      | 2,88               |   |

**Kaynak:** Hung Tran, "What Attacks in the Red Sea could Mean for the Global Economy", Atlantic Council, 18 Aralık 2023.

Günümüzde Kızıldeniz rotasının alternatifi olarak farklı bir güzergahın kullanılması mümkün olsa da bu seçeneğin maliyeti oldukça yüksektir. Ya da ithal edilen ürünlerin deniz yolundan ziyade hava yolu ile taşınması da makul bir seçenek olarak gözükmemektedir. Zira 84 metre uzunluğunda olan ve en büyük kalkış ağırlığına sahip Antonov AN-225 Myria adlı dünyanın en büyük kargo uçağı 250 ton civarında bir yük taşıyabilmektedir. Ancak 136 bin ton yük taşınması mümkün olan 400 metre uzunluğunda bir kargo gemisi ile karşılaştırıldığında bu miktar oldukça küçük kalmaktadır. Bu bağlamda küresel kargo taşımacılığının hava yolu ile sağlanması bir seçenek olarak gündeme gelse de 400 metre uzunluğundaki bir kargo gemisinin kapasitesine ulaşabilmek için en az 544 Antonov model kargo uçağına ihtiyaç du-

<sup>1</sup> "A Joint Statement from the Governments of the United States, Australia, Bahrain, Belgium, Canada, Denmark, Germany, Italy, Japan, Netherlands, New Zealand, Republic of Korea, Singapore, and the United Kingdom", White House, 3 Ocak 2024, <https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements-releases/2024/01/03/a-joint-statement-from-the-governments-of-the-united-states-australia-bahrain-belgium-canada-denmark-germany-italy-japan-netherlands-new-zealand-and-the-united-kingdom>, (Erişim tarihi: 11 Ocak 2024).



Kaynak: Marine Traffic

yılmaktadır.<sup>2</sup> Bu durum deniz yolu taşımacılığının büyük miktarlardaki yükleri daha etkili ve ekonomik bir şekilde taşıma kapasitesine sahip olduğunu göstermektedir.

Kıscacası Kızıldeniz yerine Ümit Burnu'nun etrafından dolaşarak bir alternatif güzergah kullanılması mevcut aşamada en güvenli tercih olmaktadır. Ancak bu tercihin zaman, yakıt, tedarikin gecikmesi, depolama sorunları ya da ilerleyen süreçte oluşabilecek Doğu Afrika ya da Batı Afrika sahillerinde yeni güvenlik riskleri gibi katlanılması gereken maliyet ve riskleri de olacaktır. Dolayısıyla Ümit Burnu'ndan dolaşarak son durağa ulaşacak olan gemilerin hem ulaşım süresi hem de finansal maliyetleri artacaktır. Bu durum da tüketicilere kaçınılmaz olarak etki edecektir.

Kızıldeniz bölgesindeki Husi tehdidi sebebiyle, büyük denizcilik şirketleri bazı gemilerini Yemen riskini atlamak için Afrika'nın güney

ucundaki Ümit Burnu rotasını tercih ederek Asya'dan Avrupa'ya yönlendirmektedir. Örneğin Singapur'dan Avrupa'ya doğru yola çıkan bir geminin Kızıldeniz rotasından ziyade Ümit Burnu'ndan dolaşarak ulaşımı en az 6 bin kilometre fazladan yol katetmesini gerektirecektir. Yani Kızıldeniz rotası ortalama 18 bin 500 kilometre iken Ümit Burnu'ndan yola çıkan bir geminin 24 bin 500 kilometre yol yapması muhtemeldir. Bu kapsamda fazladan 6 bin kilometre yol kat edilmesi yaklaşık 9-10 gün nakliye sürecinde uzamaya neden olacaktır.

Hali hazırda 12 Ocak itibarıyla 4 petrol tankerinin Kızıldeniz rotasından ziyade Ümit Burnu'nu tercih ettiği görülmektedir. Ancak bu sayının giderek artması da muhtemeldir. Zira konteyner gemilerinin yaklaşık yüzde 25'i halihazırda alternatif rotalara yönelmektedir. Bununla birlikte fazladan 6 bin kilometre düşünüldüğünde ek yakıt maliyeti de belirlemektedir. Ayrıca deniz taşımacılığının ortalama yüzde 25 oranında daha uzun sürmesi ise sektörde ortalama yüzde

<sup>2</sup> "The World's Largest Cargo Aircraft | The AN-225 Mriya", Chapman Freeborn, 10 Şubat 2022, <https://chapmanfreeborn.acro/news-and-blog/worlds-largest-cargo-aircraft>, (Erişim tarihi: 11 Ocak 2024).



Kaynak: Marine Traffic

25 daha az kapasite ile ürün tedariki sağlanması na neden olacaktır. Bu durum arzı azalttığı için fiyatların yükselmesi de beklenmektedir.<sup>3</sup>

## KÜRESEL EKONOMİYE MALİYET

2021'de Süveyş Kanalı'nda Ever Given adlı geminin karaya oturması söz konusu olduğunda dünyanın en önemli denizcilik hatlarından birisi olan bu rota geçici olarak kapanmış ve altı gün süren söz konusu olay nedeniyle hiçbir gemi bu rotayı kullanamamıştır. Bu olayın küresel finans sistemine maliyetinin 60 milyar dolar civarında olduğu tahmin edilmektedir.<sup>4</sup> Ayrıca bu tür olaylar sona erse ve rota yeniden güvenli şekilde açılrsa dahi tedarik edilen malların fiyatları üzerindeki etkisinin azaltılması kısa sürede gerçekleşmemektedir.

<sup>3</sup> "Shippers could Face Price Increases Following Red Sea Attacks, Says Flexport CEO Ryan Petersen", CNBC, 18 Aralık 2023, <https://www.cnbc.com/video/2023/12/18/shippers-could-face-price-increases-following-red-sea-attacks-says-flexport-ceo-ryan-petersen.html>, (Erişim tarihi: 11 Ocak 2024).

<sup>4</sup> Peter S. Goodman, "In Suez Canal, Stuck Ship is a Warning About Excessive Globalization", *The New York Times*, 26 Mart 2021.

Kızıldeniz jeopolitiği ve ulaşım yollarının güvenliği Asya, Avrupa ve Amerika başta olmak üzere tüm küresel ticarete etki etmektedir. Bu bölgedeki olumsuzluklar küresel enerji piyasasına hemen etki etmekte ve öncelikle Avrupa petrol ve doğal gaz fiyatlarının yükselmesine neden olmaktadır. Nitekim 12 Ocak 2024'te ABD ve İngiltere'nin Yemen'de Husilere karşı başlattığı saldırıdan sonra petrol fiyatları yüzde 4 artmıştır.<sup>5</sup> Bu saldırı sonrasında Husilerin krizi tırmandırma açıklamalarıyla Brent ham petrolün varilinin 80,55 dolar olduğu görülmüştür. Bunun dışında bir de kargo trafiğindeki aksaklıkların yayılması söz konusu olursa küresel sistemde yeni bir enerji şokunun yaşanması kaçınılmaz olacaktır. Ayrıca dünyada genel olarak hükümetlerin enflasyonu azaltmaya yönelik çabası içinde olduğu bir dönemde Kızıldeniz'de istikrarsızlığı ortaya çıkaran bu olayların yaşanması, küresel

<sup>5</sup> "Oil Prices Surge on Red Sea Escalation", Energy World, 13 Ocak 2024, <https://energy.economicstimes.indiatimes.com/news/oil-and-gas/oil-prices-surge-on-red-sea-escalation/106798500>, (Erişim tarihi: 12 Ocak 2024).

gerilim ve belirsizliklerin daha fazla artmasına ve yoğunlaşmasına neden olmaktadır.

Koronavirüs salgını döneminde küresel tedarik zincirinde meydana gelen sorunlar enflasyonun artmasının öncelikli nedeni olarak belirmişti. Bu sürecin başlamasından yaklaşık beş yıl geçmesinin ardından dünyanın yeni bir krizle baş edebilmesinin ne kadar mümkün olduğu önemli bir tartışma konusudur. Koronavirüs salgını, Rusya-Ukrayna savaşı ve günümüzde Husi saldırıları küresel ekonomi güvenliğini olumsuz etkilemektedir. Nitekim son beş yıllık dönemde küresel tedarik zincirinin aslında ne kadar kırılabilir ve savunmasız olduğu yaşanan süreçlerle ortaya çıkmıştır. Ancak Kızıldeniz’de yaşanan mevcut krizin ne getireceği, ne kadar süreceği ve bir sonraki adımda neler olacağını kestirmek bir hayli zordur. Ancak ilk aşamada örneğin Tesla’nın kesinti ve aksaklıklar nedeniyle Berlin’deki fabrikasında otomobil üretimini askıya alması, IKEA’nın sarf malzemelerinin bu süreçten etkilenilebileceğini açıklaması ve Danone’nin sevkiyatların transit sürelerinin arttığını açıklamaları dikkat çekmektedir.<sup>6</sup>

## SİGORTA RİSK PRİMLERİ

Süveyş Kanalı’ndan geçiş maliyeti İsrail-Filistin çatışması başladığından bu yana sürekli artış göstermektedir. Bu artışın temel nedenlerinden biri deniz taşımacılığı sektöründeki sigortacılık ve bununla bağlantılı olarak risk primlerinin artışı ile ilgilidir. Her geminin sigortalı olması bir zorunluluktur. Nitekim Babülmendep Boğazı son dönemde yüksek risk barındırmaktadır. Herhangi bir deniz taşımacılığı şirketi yüksek riskli bölgelerden gemilerini geçirirken sigorta şirketlerine bu geçişi önceden bildirmek zorundadır. Günün sonunda bu riskli bölgeden geçecek olan her bir

gemi için en az 1 milyon dolar ek maliyet ortaya çıkmaktadır.

Deniz taşımacılığı şirketleri bu riskli bölgelerden geçerken sigortalı olduğu şirkete göre ek sigorta primi ödemek zorundadır. Nitekim geçtiğimiz haftalarda bazı sigorta şirketleri Kızıldeniz rotasını daha fazla risk primi ödeme kapsamına almıştır.<sup>7</sup> Husilerin şu ana kadar İsrail’e doğrudan ya da İsrail’e gittiğini iddia ettiği ticari gemilere yönelik saldırıları savaş primi sigortasını yüzde 500’den fazla artırmıştır. Bu durumda deniz taşımacılığı şirketleri iki seçenekten birini seçmek zorunda kalmaktadır. Ancak her iki seçeneğin de küresel ekonomiyek bir yük getireceği unutulmamalıdır.

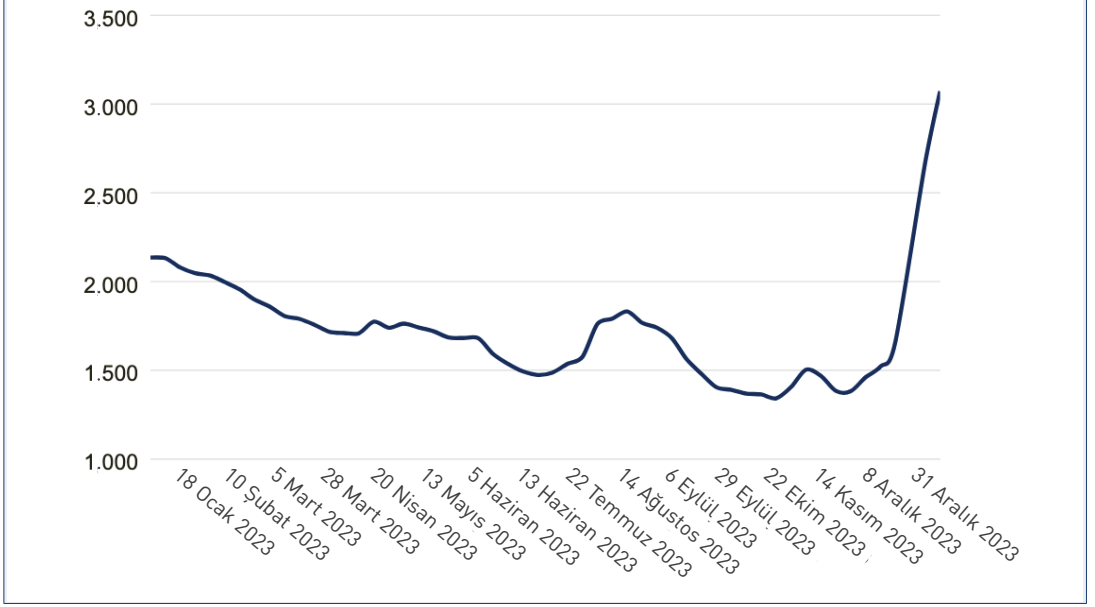
Birincisi deniz taşımacılığı şirketleri Kızıldeniz’deki seyahat riskleri ve bununla birlikte katlanmak zorunda olacağı ek sigorta maliyetlerinin artması ile karşı karşıya gelecektir. Ayrıca sahibi olduğu geminin saldırı sonucu hasar alması, ele geçirilmesi ya da geminin mürettebatı ile vurularak batırılması gibi çok ciddi riskler bulunmaktadır. Dolayısıyla tüm bu ihtimaller sigorta şirketleri için önemli riskler olduğundan deniz taşımacılığı şirketlerinin ödemesi gereken sigorta risk primleri ciddi oranda artmaktadır.

İkincisi ise şirketler gemilerini Ümit Burnu’ndan Afrika Kıtası’nı dolaştırarak daha uzun bir rotaya yönlendirmek zorunda kalacaklardır. Bu seçeneğin net bir domino etkisi oluşturması söz konusudur. Zira seyahat programlarının değişmesi ve ulaşım sürecinin uzaması küresel tedarik zincirinde aksamalara sebep olacaktır. Dolayısıyla yolun uzaması sonucunda nakliye maliyetlerinin artması kaçınılmazdır. Hatta Drewry Dünya Konteyner Endeksi’ne (Drewry World Container Index) göre 11 Ocak 2024 itibarıyla 76,2 metreklük stan-

6 Britney Nguyen, “These Companies are Facing Product Delays Due to Red Sea Houthi Attacks-Ikea, Danone and More”, *Forbes*, 21 Aralık 2023.

7 Samuel Casey, “Marine War Market Grapples with Escalating Red Sea Tension”, *Insurance Insider*, 8 Ocak 2024, <https://www.insuranceinsider.com/article/2cocpvpo51rex9djp5og/london-market-section/marine-war-market-grapples-with-escalating-red-sea-tensions>, (Erişim tarihi: 12 Ocak 2024).

GRAFİK 1. DREWRY DÜNYA KONTEYNER ENDEKSİ



Kaynak: "World Container Index - 11 Jan".

dart (40 ft) bir konteynerin taşıma maliyeti 3 bin 72 dolara ulaşmıştır.<sup>8</sup>

Bu nedenle konteyner gemileri ile gelen ürünlerin nakliye fiyatlarına göre maliyetlerinin iki-üç kat artış göstermesi beklenebilir. Dolayısıyla koronavirüs salgını ve Rusya-Ukrayna savaşı ile yükselen küresel enflasyon düşünüldüğünde, Husilerden kaynaklı Kızıldeniz'in ekonomik ve jeopolitik güvenliğine yönelik tehdidin küresel ekonomiyi daha fazla olumsuz etkileme riski bulunmaktadır. Zira her ne kadar küresel deniz ticaretinin sadece yüzde 12'lik kısmı bu rotadan gerçekleşiyor olsa da ekonomik olarak karşılıklı bağımlılığın bu kadar yoğun olduğu konjunktürde çeşitli tedarik malzemelerinin eksikliği ya da enerji sevkiyatında yaşanabilecek aksamalar küresel ekonomik etkilere neden olabilir.

Diğer taraftan Babülmendep'ten geçecek gemilerin bölgedeki riske katlanmak istemeyip

Ümit Burnu'ndan Batı Afrika kıyılarına ilerlemesi durumunda Gine Körfezi'nde korsanlık faaliyetlerinin olması sebebiyle bu bölgedeki risklere katlanması gerekecektir. Dolayısıyla her koşulda küresel ekonominin ve insanların günlük yaşamlarındaki zaruri harcamalarının bu süreçten olumsuz etkilenmesi kaçınılmazdır.

## ASKERİ GÜVENLİK

Kızıldeniz jeopolitiğinde İsrail'in sebep olduğu ve Husilerin ortaya çıkardığı güvenlik risklerinin diğer önemli bir yansıması ise güvenlik konusudur. Washington yönetiminin Ortadoğu politikasının temel parametrelerinden olan "İsrail'in güvenliği" ve "petrolün güvenli şekilde çıkarılması ve enerji yollarının güvenliğinin sağlanması" dikkate alındığında Kızıldeniz jeopolitiğinin ABD açısından kritik bir bölge olduğu anlaşılmaktadır. Hatta Yemen'in karşı kıyısında bulunan Cibuti'de ABD'nin en büyük askeri üslerinden biri olan Camp Lemonnier'in varlığı

<sup>8</sup> "World Container Index - 11 Jan", Drewry, 11 Ocak 2024, <https://www.drewry.co.uk/supply-chain-advisors/supply-chain-expertise/world-container-index-assessed-by-drewry>, (Erişim tarihi: 12 Ocak 2024).

bölgeye yönelik önemi pekiştiren bir durumdur. Dolayısıyla Husilerin oluşturduğu tehditle birlikte ABD'nin Ortadoğu'daki önemli bir müttefiki olan Suudi Arabistan'ın ve diğer Körfez ülkelerinin Husilerden algıladığı tehditler, Afrika Boynuzu'nda ortaya çıkan gerilim hatları gibi çeşitli gündem maddeleri bölgenin askeri açıdan güvenliğini Kızıldeniz jeopolitiği bağlamında daha fazla öne çıkarmaktadır.

## BABÜLMENDEP VE ADEN KÖRFEZİ'NİN GÜVENLİĞİ

Kızıldeniz'deki mevcut kriz ortamı, Husilerin İsrail'i hedef alan saldırıları ve ticari gemilere yönelik saldırıları nedeniyle ABD Merkez Kuvvetler Komutanlığı (The United States Central Command, CENTCOM) bölgenin kritik su yollarında yaşam, küresel ekonomi ve serbest ticaretin akışına yönelik tehditler nedeniyle 13 ülke (Almanya, Avustralya, Bahreyn, Belçika, Kanada, Danimarka, Hollanda, İngiltere, İtalya, Japonya, Singapur, Kore ve Yeni Zelanda) ile ortak askeri görev gücü oluşturmuştur.<sup>9</sup> Oluşturulan bu görev gücü kapsamında ABD ve İngiltere 12 Ocak 2024 sabahı Yemen'de Husilere saldırı başlatmıştır. Ayrıca görev gücüne ait donanma gemileri Kızıldeniz'de güvenliği tehdit eden Husilerin İHA'larını düşürmek ve ticari gemileri saldırılardan korumak için Kızıldeniz ve Aden Körfezi'nde devriye gezmektedir. Ancak bu devriyelerin güvenliği tam olarak sağlayıp sağlamayacağı ya da Husiler için caydırıcı olup olmayacağı belirsizliğini korumaktadır.

Küresel krizden kaynaklı istikrarsızlığın tam olarak ne kadar hissedebileceğini söylemek mevcut aşamada erken bir değerlendirme olacaktır. Bölgede yaşananların etkilerini azaltmaya yönelik

12 Ocak'taki ABD ve İngiltere'nin Husilere yönelik saldırısının mevcut krizi bitirip bitirmeyeceği ya da krizi daha fazla tırmandırıp tırmandırmayacağı önümüzdeki günlerde netlik kazanacaktır. Ancak Husilerin açıklamalarına bakıldığında mevcut krizin bitmesinden ziyade daha fazla tırmanması muhtemel görünmektedir.

Ayrıca İran destekli gruplar da bir süredir Suriye ve Irak'taki Amerikan üslerine saldırılar gerçekleştirmektedir. Nitekim İran destekli Husilerin de diğer bölgelerde olduğu gibi bu tür operasyonlar ile durdurulması pek muhtemel gözükmemektedir. Husileri sert güç ile caydırma veya geri adım attırmaya çalışmanın ne kadar etkili bir seçenek olduğu tartışmaya açıktır. Zaten uzun yıllardır Yemen'deki durum dikkate alındığında Husilerin "kaybedecek bir şeyinin olmaması" anlayışı üzerinden daha saldırgan hale gelmesi ihtimali bulunmaktadır.

## AFRİKA BOYNUZU'NDA YÜKSELEN GERİLİMİN KIZILDENİZ GÜVENLİĞİNE ETKİLERİ

Kızıldeniz'de yaşanan sürecin bir diğer boyutunu Afrika Boynuzu oluşturmaktadır. Afrika Boynuzu'nda 1 Ocak 2024'ten bu yana Etiyopya ve Somali arasında Somaliland nedeniyle yaşanan gerilim Somaliland'ın coğrafi konumu itibarıyla dikkat çekmektedir. Kızıldeniz'den ziyade Aden Körfezi'ne kıyısı olan Somaliland, ABD ve İngiltere ile iyi ilişkilere sahiptir. Ayrıca Somaliland'ın Husilerle yakın bir ilişkisi ise bulunmamaktadır. Bununla birlikte ABD'nin Berbera şehrinde bir üs inşa planının olması Somaliland'ın Yemen'deki Husilere karşı Batı ile iş birliğini daha mümkün hale getirmektedir.<sup>10</sup>

Ayrıca Somaliland'ın batısında yer alan Awdal'da isyancı silahlı grupların yer almaması da Somali'nin kuzey kıyılarından Aden Körfezi'nin güvenliğine yönelik bir tehdit oluşmayacağı

<sup>9</sup> "A Joint Statement from the Governments of the United States, Australia, Bahrain, Belgium, Canada, Denmark, Germany, Italy, Japan, Netherlands, New Zealand, Republic of Korea, Singapore, and the United Kingdom".

<sup>10</sup> Michael M. Phillips, "Somaliland Offers U.S. Military Access to Port, Airfield as It Pushes for Nationhood", *The Wall Street Journal*, 1 Şubat 2022.



ğını göstermektedir. Kısacası Afrika kıyılarından Aden Körfezi'ne bir tehdit ortaya çıkacaksa bu tehdit Somaliland'dan Husilere yönelik olması ihtimali üzerinden okunmalıdır. Ancak Somali'nin böylesi bir dönemde uluslararası yeni bir krize doğrudan taraf olması rasyonaliteden oldukça uzaktır. Dolayısıyla Somali'den Aden Körfezi ve Babülmendep'e yönelik korsanlık ya da zaten Somaliland bölgesinde oldukça sınırlı eylem gerçekleştiren Şebab terör örgütü kaynaklı bir risk oluşması çok düşük bir ihtimaldir.

Öte yandan Somaliland'ın ABD'nin Cibuti'deki askeri üssü için tampon bölge niteliğinde olması ise bu bölgenin güvenliğini Washington açısından daha önemli hale getirmektedir. Bu nedenle Somaliland'a yönelik Şebab terör örgütü tehdidinin ortaya çıkması ihtimaline karşın ABD bu ülkeye istihbarat desteği vermektedir. ABD'nin yanı sıra İngiltere de Somaliland'ı güvenlik konusunda desteklemektedir. Ayrıca Afrika Boynuzu'nun en uç noktasında yer alan Somali'ye bağlı Puntland bölgesindeki kuvvetler de Washington tarafından desteklenmektedir. Kısacası Aden Körfezi'ndeki risk şu aşamada sadece Husilerden kaynaklı olarak öne çıkmaktadır.

Öte yandan Husilerin farklı bölgesel aktörler ve müttefiklerinden silah alımları ise bu silahların Afrika Boynuzu'ndaki devletlere yayılması riskiyle karşı karşıya gelmesi ihtimalini taşımaktadır. Sudan'da süren savaş, Yemen'e coğrafi olarak çok yakın konumdaki Somali, Etiyopya ve Eritre'deki gerilimlerle birlikte düşünüldüğünde bölgenin daha fazla istikrarsızlaşarak güvenlik durumunun kötüleşmesi ihtimalini artırmaktadır.

## KÖRFEZ ÜLKELERİ VE MİSİR'İN KRİZE YAKLAŞIMLARI

Suudi Arabistan Kızıldeniz'de Husilerin oluşturduğu risklerin yayılması ve gerilimin tırmanmasından

ciddi endişe duymaktadır. Zira Husiler geçmişte olduğu gibi bu süreçte de Yemen'e komşu olan Suudi Arabistan için tehdit niteliğindedir. Husilerin kontrolündeki bölgelerden Suudi Arabistan'a gerçekleştirilen saldırılar ülkenin güvenlik ve istikrarını doğrudan etkilemektedir. Husilerin Kızıldeniz jeopolitiğindeki ağırlığını artırmak istemesi ve stratejik kontrol arayışları Suudi Arabistan için ciddi bir tehdittir.<sup>11</sup> Zira Husilerden Suudi Arabistan'ın bölgesel gücünü zayıflatmakla birlikte bölgesel istikrar açısından olumsuz etkiler oluşturma potansiyelini barındırmaktadır. Böyle bir durum aynı zamanda küresel enerji piyasaları açısından da ciddi riskleri ihtiva etmektedir. Nitekim Yemen'in ABD ve müttefiklerinin doğrudan çatışma halinde olduğu süreci genişletmesi muhtemeldir. Bu durum Kızıldeniz jeopolitiğinin yanı sıra Basra Körfezi açısından da etkiler doğurma potansiyelini taşımaktadır. Zira İran'ın Umman kıyısına yakın yerde bir gemiye el koyması bu bölgedeki gerilimi artırma riskini de beraberinde getirerek bölgesel jeopolitik dengeleri değiştirebilecektir.

**Husilerin açıklamalarına bakıldığında mevcut krizin bitmesinden ziyade daha fazla tırmanması muhtemeldir.**

Katar ve Birleşik Arap Emirlikleri'nin hava sahalarını ABD ve İngiltere'ye açmaları durumunda Husilerin kendileriyle resmen savaş halinde olacaklarını bildirmesi diğer Körfez ülkeleri için de güvenlik riski oluşturmaktadır.<sup>12</sup> Öte yandan Umman'ın Yemen'e saldırıcağı olan

11 Noah Berman, "How Houthi Attacks in the Red Sea Threaten Global Shipping", Council on Foreign Relations, 12 Ocak 2024.

12 Mohammed Hatem, Dana Khraiche ve Kateryna Kadabashy, "Houthi Vow to Respond after US, UK Launch Air Strikes in Yemen", Bloomberg, 12 Ocak 2024.

ABD ve İngiltere'ye ait savaş uçaklarına hava sahasını kapatması ise Yemen'den kendi topraklarına yönelik gelebilecek tehditleri önleme amacını taşımaktadır.

Husilerin son dönemde Kızıldeniz güvenliğine etki eden faaliyetleri Kahire yönetimi için de endişe vericidir. Husiler İsrail'e giden gemileri hedef aldıklarını iddia etse de eylemleri başta Mısır olmak üzere birçok bölgesel aktörü etkilemektedir. Bu kapsamda Mısır'ın kontrolündeki Süveyş Kanalı ülke ekonomisi açısından oldukça önemlidir. Nitekim Mısır'ın 2022-2023 mali döneminde Süveyş Kanalı'ndan elde ettiği gelir 8,8 milyar dolardır. Bu dönemde Süveyş Kanalı'ndan 26 bin gemi geçmiş ve bir gemi ortalama 338 bin dolar gelir bırakmıştır.<sup>13</sup> Öte yandan Süveyş Kanalı'nın kapalı kaldığı dönemde bu durumun Mısır ekonomisine günlük zararının 12-15 milyon dolar civarında olduğu ifade edilmiştir. Kızıldeniz'de Husiler kaynaklı kriz nedeniyle Süveyş Kanalı'ndan geçen gemi sayısında yüzde 40 oranında azalma söz konusudur.<sup>14</sup> Mevcut vaziyet önümüzdeki günlerde ortaya çıkabilecek durum ile birlikte düşünüldüğünde Mısır ekonomisinin daha büyük kayba uğraması ihtimal dahilindedir. Bu kapsamda Kahire açısından –Husilerle olmasa da– Tahran ile ilişkilerini iyileştirme arayışları önem arz etmektedir. Günümüzde deniz taşımacılığı şirketleri Kızıldeniz'deki risklerden kaçınmak için rotalarını değiştirme eğilimindedir. Bu dönemde Mısır ekonomik sorunlarla mücadele ederken Kahire yönetiminin Tahran ile ilişkilerde pragmatik politikalara yönelmesi muhtemeldir.

<sup>13</sup> Sayed Gamal Din, "Suez Canal Records Over 20 Percent Increase in Revenue in November", Ahrām Online, 30 Kasım 2023, <https://english.ahrām.org/NewsContent/1/1235/513167/Egypt/Urban--Transport/Suez-Canal-records-over-percent-increase-in-reven.aspx>, (Erişim tarihi: 12 Ocak 2024).

<sup>14</sup> "Egypt's Suez Canal Revenues Down 40% Due to Houthi Attacks", Reuters, 12 Ocak 2024.

## SONUÇ

İsrail'in saldırıları Gazze topraklarını aşan askeri ve ekonomik etkiler ortaya çıkarmaktadır. Bu noktada Kızıldeniz, İsrail'in Gazze saldırılarının yeni ekonomik ve askeri cephesi olmaya adaydır. Önemli bir stratejik konumda ve geçiş noktasında bulunan ve Kızıldeniz'in güneyinde yer alan Yemen'deki Husilerin ise İsrail'in yanı sıra bölgenin ekonomik ve askeri güvenliklerini riske attığı görülmektedir. Husilerin stratejik konumları ve bölgesel geçiş noktalarının kontrolünden elde ettikleri avantajlarla ekonomik ve askeri güçlerini artırma çabaları bölgesel dengeyi etkileme hedefini taşıdıklarını göstermektedir.

Mevcut kriz küresel rekabetin iki temel aktörü olan Washington ve Pekin yönetimleri bağlamında da ele alınmalıdır. ABD öncülüğünde oluşturulan ortak askeri güçte ABD'nin rekabet ettiği Çin'in yer almaması bu bakımdan dikkat çekmektedir. İki küresel aktörün bölgesel politikalarında taban tabana zıtlıklar söz konusu olsa da Kızıldeniz her iki taraf açısından oldukça önem taşımaktadır. Zira mevcut durumun uzun süre sürdürülemeyecek olması bir noktadan sonra küresel iş birliğini zorunlu hale getirecektir. Bu yüzden küresel ekonomi açısından Kızıldeniz ve ticaret yollarının güvenliğinin sağlanmasına yönelik Çin ile de iş birliğinin yapılması, Husiler üzerindeki uluslararası baskının artırılmasına neden olabilir.

Ancak neredeyse on yıldır Yemen'de devam eden insani krizin psikolojik etkileri ve en son ABD ve İngiltere'nin saldırıları nedeniyle Husilerin daha saldırgan davranış sergilemesi muhtemeldir. Bu durumun tırmanması halinde çatışmanın etki alanının genişlemesi ve kontrol altındaki bölgelerde tedarik edilen silahlar ile daha yoğun ve agresif saldırıların benimsenmesi söz konusu olabilir. Nitekim Tahran'ın desteğine sahip Husilere yönelik saldırılar İran ile gerilimi tırmandırmanın yanı sıra Suudi Arabistan ile

Husiler arasında devam eden barış görüşmelerini etkileyecektir. Bu senaryonun gerçekleşmesi durumunda ise çatışmanın yıkıcılığının yanı sıra insani krizin artması ve bölgesel barışın uzun süreli olarak tehlike altına girmesi söz konusu olabilir. Ayrıca ABD ve İngiltere'nin doğrudan Husilere yönelik hava saldırıları, düşük bir ihtimal de olsa Husilerin cevaben ortak askeri güce ait donanmaya saldırı riskini de barındırmaktadır.

Dolayısıyla İsrail'in Gazze'deki soykırım ve şiddet eylemlerine bir an önce son vermesi için uluslararası baskının artırılması Husilerin neden olarak öne sürdüğü bu krizin önüne ge-

çilmesi için fırsat sağlayacaktır. Daha sonraki süreçte Kızıldeniz güvenliğinin sağlanması ile bölgesel istikrarın güçlenmesi ve barışın tesis edilmesi adına kapsamlı bir çözüm için diplomatik sürecin başlatılması mümkün olacaktır. Ancak bu süreçte aktör sayısının fazla olması, her aktörün farklı dosya ve çıkarının bulunması ve bu çıkarların birbirleriyle çakışması sorunun çözümsüzlüğünü beraberinde getirmektedir. Buna rağmen uluslararası toplumun desteği ile sorunun çözümüne yönelik her türlü desteğin verilmesi çözüme dair zorlukların aşılmasını kolaylaştıracaktır.

# KIZILDENİZ GÜVENLİĞİ HUSİ SALDIRILARI VE ARTAN JEOPOLİTİK RİSKLER

TUNÇ DEMİRTAŞ

## SETA | ANALİZ

Bu analizde küresel ticaretin en önemli geçiş güzergahlarından biri olan Kızıldeniz'e yönelik Yemen'deki Husilerin saldırıları ile neden olduğu tehditler ve bu bölgenin güvenliğine yönelik jeopolitik riskler ele alınmaktadır. Ayrıca Husi saldırılarının Kızıldeniz güvenliğine yönelik ekonomik ve askeri boyutları da irdelenmektedir. Bu kapsamda ekonomik güvenlik konusu uluslararası deniz taşımacılığı şirketlerinin alternatif rotaları, küresel ekonomiye maliyet ve sigorta risk primleri üzerinden; askeri güvenlik konusu da Babülmendep ve Aden Körfezi'nin güvenliği, Afrika Boynuzu'nda yükselen gerilimin Kızıldeniz güvenliğine etkileri, Körfez ülkeleri ve Mısır'ın krize yaklaşımları üzerinden incelenmektedir.

Dünyanın en kritik geçiş noktalarından biri olan Babülmendep'in doğusunda yer alan Yemen'deki Husilerin küresel ekonomi ve bölgesel askeri güvenliği riske attığı görülmektedir. Bölgede aktör sayısının fazla olması, her aktörün farklı dosya ve çıkarının bulunması ve bu çıkarların birbirleriyle çakışması sorunun çözümsüzlüğünü beraberinde getirmektedir. Bununla birlikte uluslararası toplumun desteği ile sorunun çözümüne yönelik sergilenecek çabalar zorlukların aşılmasını kolaylaştıracaktır.

[www.setav.org](http://www.setav.org)

ANKARA • İSTANBUL • WASHINGTON D.C. • BERLİN • BRÜKSEL