

◆ Dünya Kriz Bölgeleri 12 ◆

KIZILDENİZ

Ortadoğu'da çekişmenin
Görünmeyen Cephesi

Riad Domazeti



◆ Dünya Kriz Bölgeleri 12 ◆

KIZILDENİZ

Ortadoğu'da Çekişmenin
Görünmeyen Cephesi

Riad Domazeti

Dünya Kriz Bölgeleri 12

KIZILDENİZ

Ortadoğu'da Çekişmenin
Görünmeyen Cephesi

Hazırlayan

Riad Domazeti

Genel Yayın Yönetmeni

Dr. Ahmet Emin Dağ

Editör

Ümmühan Özkan

Nuhun Gemisi

Kapak ve Sayfa Tasarım

Nurgül Ersoy

©İNSAMER 2019

Bu yayının bütün hakları İNSAMER'e aittir.

Baskı

Pelikan Basım

Maltepe Mh. Gümüşsuyu Cd.

Odin İş Merkezi No. 1/28 Topkapı-İSTANBUL



İNSAMER, İHH İnsani Yardım Vakfı'nın araştırma merkezidir.

İÇİNDEKİLER

Giriş	1	19	İsrail Limanları
Kızıldeniz ve Önemi	3	20	Eritre Limanları
Kızıldeniz'i İstikrarsızlaştıran Faktörler	7	21	Cibuti Limanları
Bölgedeki Sıcak Savaşlar	7	21	Somali Limanları
Bölgesel ve Küresel Krizler	9	22	Kızıldeniz'de Güç Çekişmesi
Devlet Dışı Aktörlerin Artan Rolü	9	22	Tarihî Arka Plan
Kaçakçılık ve Yasa Dışı Ticaret	11	25	Günümüzde Stratejik Rekabet ve Aktörler
Korsanlık	11	25	Amerika Birleşik Devletleri
Göç	12	29	Rusya
Ekonomik Sorunlar ve İşsizlik	13	34	Çin
Kızıldeniz'de Stratejik Limanlar	13	40	İsrail
Suudi Arabistan Limanları	14	43	Fransa
Mısır Limanları	15	44	Suudi Arabistan
Yemen Limanları	16	48	Birleşik Arap Emirlikleri
Sudan Limanları	17	51	İran
Ürdün Limanları	19	53	Türkiye
		56	Sonuç
		59	Sonnottlar

Giriş

Bu çalışmanın çıkış fikri; son dönemde özellikle Çin'in ilgisiyle başlayan ve devletler arasında bir çekişme merkezine dönüşen Kızıldeniz Havzası'ndaki güncel askerî, siyasi ve ekonomik rekabeti ele almaktır. Küresel olarak derin ve karmaşık siyasi ve toplumsal değişikliklerin vuku bulduğu şu günlerde, uluslararası ilişkilerdeki değişim de hiç olmadığı kadar hızlı seyretmektedir. Dünyada çeşitli siyasi, ekonomik ve jeopolitik dinamiklere bağlı radikal dönüşümlerin yaşandığı en önemli coğrafyalardan biri Kızıldeniz'dir.

ABD, Japonya, Fransa, Rusya, İngiltere, İsrail, İran, Suudi Arabistan, Birleşik Arap Emirlikleri (BAE) ve nihayetinde Çin'in bölgede artan askerî varlığı ve tesisleri, Kızıldeniz'de gelişmekte olan yeni rekabeti göstermektedir. Somali'deki istikrarsızlık, Sudan'daki yönetim değişikliği, Suudi Arabistan'ın Kı-

zıldeniz ile ilgili askerî ve ekonomik mega projeleri, Rusya'nın Mısır'la ittifak arayışı, Mısır'ın bölgesel ve küresel açılımları, BAE'nin bölge ülkelerinde askerî üsler inşa etmesi, Japonya'nın bölgeye karşı artan ilgisi ve Fransa'nın bölgede tekrar aktif olma çabaları, son birkaç yılın gelişmeleri arasında en dikkat çekenlerdir. Bu bağlamda, sekiz yılı dolduran Yemen'deki iç savaş ise havzadaki rekabeti en açık şekilde ortaya koymaktadır. Kızıldeniz'in hemen girişindeki bu küçük ülkenin yaşadığı trajedi, bölgedeki siyasi, ekonomik ve güvenlik düğümünün en sarıh işaretlerinden biridir.

Uluslararası alandaki her güç boşluğu, onu doldurmak isteyen aktörler arasında yeni bir rekabeti doğurmaktadır. Bu bağlamda Kızıldeniz Havzası'nda da gerek küresel gerekse bölgesel aktörlerin rol kapma ve alan hâkimiyetlerini genişletme hamleleri dikkat çekmektedir. ABD, İngiltere, Rusya, Fransa ve Çin gibi ülkelerin Kızıldeniz'e kıyısı olan ülkelerde askerî üsler kurmaları ya da mevcut üslerini takviye etmeleri, Arap Baharı sonrası oluşan yeni konjonktürde, bölgedeki istikrarsızlığı fırsata çevirmeye çalışan ülkelerin iştahını kabartmış görünmektedir.

Bölge dışından gelen bütün bu küresel aktörlerin havzada rol kapma çabaları sürerken, ABD'nin de desteği ve teşviki ile Suudi Arabistan, Mısır ve BAE de bu denklemde kendilerine yer açmaya çalışan yerel aktörler olarak dikkat çekmektedir.

Bu çalışmanın temel amacı, dünyanın en stratejik denizlerinden biri olan Kızıldeniz'in ve dünyanın en stratejik geçişlerinden biri olan Aden Körfezi'nin bugünkü siyasi, ekonomik ve jeopolitik duru-

munu ortaya koymak ve dünya ticareti ve enerji yolları açısından gelecek için öngörülen muhtemel senaryoları aktarmaktır. Bu değerlendirme yapılırken de farklı küresel ve bölgesel güçlerin havzadaki varlığı askerî boyutlarıyla incelenerek siyasi, ekonomik ve jeopolitik değişimler analiz edilerek bölgede yaşanan bütün bu gelişmelerin önümüzdeki süreçte Ortadoğu coğrafyasının güney kısmında çok daha ciddi gelişmelere gebe olduğu fikri savunulacaktır.

Kızıldeniz ve Önemi

Kuzeyde Süveyş Kanalı ile güneyde Babu'l Mendep Boğazı aracılığıyla Aden Körfezi üzerinden Hint Okyanusu ile Akdeniz'i birbirine bağlayan, Afrika ile Asya kıtalarını ise birbirinden ayıran Kızıldeniz, dünyanın en önemli stratejik geçiş hatlarından biridir. Özellikle Süveyş Kanalı'nın açıldığı 1869 yılından itibaren ticaret gemileri için son derece kritik güzergâhlardan biri hâline gelen Kızıldeniz, tarih boyunca Mekke ve Medine gibi kutsal beldelerin savunmasında da stratejik öneme sahip olmuştur.

Kızıldeniz'in uzunluğu yaklaşık 2.000 km, genişliği ise güneyde Somali ile Yemen kıyıları arasında bulunan Babu'l Mendep Boğazı'ndan itibaren (27 km) ortalama 280 km'dir. Kızıldeniz'in en geniş yeri Eritre'deki Masavva Limanı hizasına denk gelen 320 km'lik deniz aralığıdır.¹ Kızıldeniz'e kıyısı bulunan ülkeler; Suudi Arabistan, Mısır, Sudan, Ürdün, Cibuti, Yemen, Eritre, Somali ve Siyonist İsrail rejimi tarafından işgal edilen tarihî Filistin topraklarıdır.

Kızıldeniz'deki Süveyş Kanalı ve Babu'l Mendep Boğazı, dünya enerji piyasası ve nakliyeciliği için hayati öneme sahiptir. Dünya petrolünün en önemli yedi transit geçiş noktasından dördü Ortadoğu'dadır ve bunların da üçü Kızıldeniz ile bağlantılıdır. Süveyş Kanalı, SUMED petrol boru hattı ve Babu'l Mendep, toplamda dünyanın en yoğun geçiş noktalarıdır. Dünyaya ham petrol ve sıvılaştırılmış doğal gaz taşımacılığının transit geçişinin %5,5'i Mısır üzerinden Akdeniz'le Kızıldeniz'i bağlayan SUMED boru hattından, %4,8'i Babu'l Mendep Boğazı'ndan yapılmaktadır.²

Kızıldeniz'in bir ucundaki Süveyş Kanalı ise, yıllık yaklaşık 20.000'e yakın geminin geçişini sağlamaktadır. Bunların %26'sını petrol ve sıvılaştırılmış gaz (LNG) taşıyan tankerler oluşturmaktadır. Örneğin, 2016 yılında günlük toplam 3,9 milyon varil ham petrol ve LNG, Süveyş Kanalı'nın her iki yönünden; 1,6 milyon varil ise SUMED petrol boru hattı üzerinden taşınmıştır. Kızıldeniz'in kuzey yönüne doğru taşınan petrolün %78'i Avrupa pazarına, %14'ü ise ABD'ye gitmektedir. Güney yönünde taşınan petrolün üreticileri arasında Kuzey Afrika ülkelerinden Cezayir ve Libya başı çekmektedir. Bu yönde taşınan petrolün en büyük müşterileri Çin ve Singapur'dur. Süveyş Kanalı'na giremeyecek kadar büyük olan tankerlerin taşıdıkları petrolü Kızıldeniz'den Akdeniz'e aktarabilecekleri tek alternatif güzergâh ise SUMED'dir. Bu hattan günlük yaklaşık 1,5 milyon varil ham petrol akışı sağlanabilmektedir.³

Basra Körfezi'nden deniz yoluyla geçen petrolün çoğu, Süveyş Kanalı ve SUMED petrol boru hattına Yemen ile Cibuti arasında bulunan Babu'l

Mendep Boğazı üzerinden ulaşmaktadır. 2016 yılı itibarıyla Babu'l Mendep'in kuzey yönüne doğru günlük 2,8 milyon varil petrol ve doğal gaz taşınırken, güney yönünde günlük 2 milyon varillik transfer sağlanmıştır. Babu'l Mendep Boğazı'ndan günlük 4,8 milyon varil petrol geçişi yapılabilmektedir.⁴

Kızıldeniz jeopolitiğin vazgeçilmez bir diğer önemli özelliği de bölgenin ticari bir geçiş güzergâhı olmasıdır. Bu anlamda tarihi eski Baharat Yolu'na dayanan bölge, günümüze kadar önemini hep korumuştur. Eski Mısır'dan itibaren Asya-Avrupa arasında gerçekleşen baharat ticaretinin merkezi konumundaki Kızıldeniz Havzası'nın günümüz küresel ticaretteki rolü de özellikle Avrupa ile Asya pazarlarına mal akışını kolaylaştırdığı için son derece kritiktir. Zira her yıl dünya ticaret hacminin yaklaşık %20'si Kızıldeniz Havzası'ndan gerçekleşmektedir; yılda yaklaşık 820 milyon ton kargo taşıyan 17.000 gemi, Kızıldeniz'den Akdeniz'e ya da tam tersi istikamete hareket etmektedir.⁵

Kızıldeniz bölgesi 20 ülke tarafından birincil ticari koridor olarak kullanılmaktadır. Mevcut tahminlere göre, bölgenin gayrisafi toplam hasılası son 10 yılda üç kat artarak 1,8 trilyon dolardan 6,1 trilyon dolara yükselmiş; ticaret hacmi ise 881 milyar dolardan 4,7 trilyon dolara beş katlık bir artış yaşamıştır.⁶

Kızıldeniz son dönemde tarım alanlarıyla da ön plana çıkmaktadır. Kıyı ülkelerinin tarıma elverişli topraklara sahip olması, yabancı devletle-

rin buralarda büyük miktarda toprak kiralamasına yol açmıştır. 2007'de küresel gıda fiyatlarındaki keskin yükselişin ardından başta Körfez ülkeleri olmak üzere Çin, Rusya ve Japonya bu bölgedeki tarım arazilerine yatırım yapmaya başlamıştır; ancak tarımsal faaliyetlerin artmasıyla birlikte bölgede devam eden yahut yapımı planlanan baraj inşaları sebebiyle komşu ülkeler arasında sorunlar baş göstermiştir.

Kızıldeniz'de güvenliğin zedelenmesinin en önemli sonuçlarından biri, dünya ticareti ve küresel enerji taşımacılığındaki maliyetleri fazlasıyla arttıracak olmasıdır. Örneğin, Körfez'den çıkan petrol tankerleri Hürmüz Boğazı ve Kızıldeniz üzerinden 12.000 km mesafedeki Londra'ya 14 günde ulaşırken, bu güzergâhın kullanılmaması hâlinde gemilerin Afrika'yı dolaşarak Ümit Burnu üzerinden bu yolculuğu yapması gerekecektir; bu da 20.900 km ve 24 günlük bir yolculuk demektir. Görüldüğü üzere Kızıldeniz transit geçişi, küresel ticaretteki taşıma maliyetlerini ve süresini yaklaşık %43 oranında azaltmaktadır.⁷

Kızıldeniz sınırları içine dâhil olan geçişler, adalar, kanallar ve diğer mevkiler, uluslararası anlamda hukuki statüleri çok net olmayan ve kıyıdaş ülkelerin ve bazı küresel aktörlerin hâkimiyet kurmaya çalıştıkları bölgeler olarak öne çıkmaktadır. Bu durum uzun süredir birtakım anlaşmazlıklara yol açarken, son dönemde keşfedilen yer altı zenginlikleri ve enerji yolları hâkimiyeti üzerine yaşanan mücadeleler, Kızıldeniz'i bir kez daha jeopolitik hesapların merkezine yerleştirmiştir. Böl-

gede yaşanan ekonomik, siyasi ve en önemlisi de askerî gelişmeler ve ittifaklar, Kızıldeniz'i yeniden şekillendirmektedir.

Kızıldeniz'i İstikrarsızlaştıran Faktörler

Kızıldeniz coğrafyasında yaşanan terör, iç savaş, bölgesel rekabet, siyasi ve ekonomik istikrarsızlık, korsanlık faaliyetleri ve bölgenin kriminalize oluşu, havzanın sunduğu imkânların perdelenmesine yol açmaktadır. Bütün bunlara ilaveten Kızıldeniz'e komşu ülkelerdeki yerel siyasi, ekonomik ve sosyal sorunlar da bölgedeki gerilimin yükselmesinde etkili olmaktadır.

Bölgedeki Sıcak Savaşlar

Kızıldeniz'deki en önemli problem, hem ülkeler arasında hem de her ülkenin kendi içinde devam eden savaşlardır. Bu durum bölge ülkelerini siyasi, ekonomik ve toplumsal olarak derinden etkilemektedir. Havzada devam eden savaş ve iç çatışmaların başlıca nedenleri ise; bölgedeki bazı adaların aidiyetleri konusundaki anlaşmazlıklar, sınır sorunları, toprak iddiaları, çelişen ekonomik çıkarlar, ideolojik farklılıklar, etnik ayrılıklar vb. olarak sıralanmaktadır. Bölgede devletler arası savaş ve gerilimlere bakıldığında ortaya oldukça kabarık bir liste çıkmaktadır:

- Yemen-Suudi Arabistan Savaşı
- Yemen-Cibuti gerilimi
- Somali-Yemen gerilimi

- Yemen-Eritre gerilimi
- Somali-Etiyopya çatışması
- Eritre-Etiyopya çatışması
- Sudan-Etiyopya gerilimi
- Sudan-Mısır gerilimi

Havza ülkeleri arasındaki krizler, bölgesel ve küresel aktörlerin buraya aktif müdahalelerine zemin oluşturmaktadır. Bu durum, bölge ülkelerinin birbirlerine karşı düşmanlığını canlı tutarken dış güçlerin de bölgede tutunmalarına imkân sağlamaktadır. Örneğin Afrika kıtasının en büyük ülkelerinden biri olan Etiyopya'nın Kızıldeniz'e kıyısı olmaması, ithalat ve ihracatını ve dolayısıyla ekonomisini etkilediğinden bölgedeki gelişmeler bu ülkede ciddi güvenlik kaygılarına sebep olmakta ve komşuları olan Eritre ve Somali ile sorunlar yaşamasına yol açmaktadır. Öyle ki Etiyopya, bu kaygıları sebebiyle Somaliland ile ilişkilerini geliştirmiş, ancak Somali'nin toprak bütünlüğünü tehdit eden bu girişimi Somali ile ilişkilerine büyük zarar vermiştir. Ayrıca Etiyopya'nın Nil Nehri üzerinde inşa etmeye başladığı Rönesans Barajı da Mısır için kırmızı çizgi oluşturmakta ve bir savaş sebebi olarak görülmektedir.

Kızıldeniz Havzası'ndaki en önemli istikrarsızlık nedenlerinden biri de sınır anlaşmazlıklarıdır. Sınırların tam olarak nereden başlayıp nerede bittiği, bazı adaların aidiyeti ve özellikle deniz kıta sahanlıklarının belirlenmesi meselesi, bölgedeki birçok ülke arasında çatışmaya varan anlaşmazlıklara sebep olmaktadır. Mesela Yemen ile Suudi Arabistan arasındaki

Asir bölgesi ile ilgili, savaşlara varan ihtilaflar yaşanmıştır. Yemen ile Somali arasında da adaların aidiyeti konusu ciddi ihtilaflara yol açmıştır. 1995 yılında Yemen ile Eritre arasında yaşanan savaş da benzer sebeplerle patlak vermiştir. Etiyopya'nın Eritre üzerindeki hak iddiaları, Eritre-Cibuti ve Sudan-Mısır arasındaki ihtilaflar vb. sınır sorunları, bölgede sıklıkla gerilim yaşanmasına sebep olmaktadır.

Bölgesel ve Küresel Krizler

Arap Baharı, Yemen krizi, Sudan ve Katar ablukası gibi bölgesel krizler, Kızıldeniz'deki dengeleri doğrudan etkilemektedir. Yemen iç savaşı esnasında Arap Koalisyonu'nun Cibuti üzerinden Husilere karşı operasyon yürütmesi, ülke için ciddi sıkıntılar doğurmuştur. Aynı şekilde 2017 yılında, Katar ablukası sırasında Cibuti, Etiyopya, Somali, Eritre gibi bölge ülkelerine BAE ve Suudi Arabistan tarafından baskı uygulanarak krizin bir parçası olmaya zorlanmaları da bölgedeki dengeleri etkilemiştir. Öyle ki, Somali'nin bu konuda tarafsız kalması, BAE'nin Somali'nin özerk kuzey bölgelerindeki ayrılıkçıları desteklemesine yol açmıştır. Filistin'de yaşanan Siyonist işgal de bölgede benzer sonuçlara yol açmış ve Eritre gibi Kızıldeniz ülkeleri, İsrail'in benzer baskılarına maruz kalmıştır. Hasılı Ortadoğu'da yaşanan her siyasi, ekonomik ve stratejik gelişme, Kızıldeniz'e komşu ülkeleri etkilemektedir.

Devlet Dışı Aktörlerin Artan Rolü

Özellikle Kızıldeniz'in güneyinde yer alan Yemen ve Somali'de devlet dışı silahlı aktörlerin etkinlik-

leri gün geçtikçe artmaktadır. Yemen'de el-Hirak, Husiler, el-Kaide; Somali'de ise el-Şebab, Ensaru Şeria gibi örgütler önümüzdeki dönemde de bölge açısından sorun teşkil etmeye devam edecek görünmektedir; yine Kızıldeniz'in kuzeyindeki Sina Yarımadası'nda Ensar Beyt el-Makdis örgütü gibi silahlı grupların varlığı, sadece Mısır'ın iç güvenliğini değil, Kızıldeniz'in istikrarını da etkilemektedir. Benzer şekilde Filistin direnişinin önemli ikmal yollarından biri olan Sina Yarımadası'nın kontrolü amacıyla İsrail'in olağan dışı müdahaleleri de Kızıldeniz'deki ticari gemilerinin seyrüsefer güvenliğini tehdit etmektedir.

Bölgede faaliyet gösteren devlet dışı silahlı aktörlerin varlıklarını devam ettirebilmelerinde, bir şekilde devletlerin bu gruplara göz yumması veya kimi grupların bazı devletlerce aktif biçimde desteklenmesi önemli rol oynamaktadır. Devlet dışı silahlı aktörler kimi zaman yerel unsurlardan kimi zaman da bölgesel veya küresel güçlerden destek almaktadır. Örneğin Mısır, Sudan'daki muhalefete sahip çıkarken, Sudan da Mısır'daki muhalefeti desteklemektedir; benzer şekilde Yemen'deki Husiler ve Güneyli Ayrılıkçılar da İran ve Suudi Arabistan tarafından desteklenmektedir. Silahlı grupların varlığı, bir yandan ilgili ülkenin gücünü zaafa uğratarak bir yandan da bu ülkeyi yabancı güçlerin müdahalesine açık hâle getirmektedir. Bu durumun yol açtığı bir diğer önemli sorun da terördür.

Kızıldeniz'in güvenliğini tehdit eden bütün bu faktörler, doğal zenginliklerin paylaşımı ve ticari çekişmelerle birleşince daha da şiddetli hâle gelmektedir. Terör ve bölgesel kargaşayı tetikleyen bir diğer

önemli etken olan yabancı ülkelerin müdahalesi ise, bölgedeki güç çekişmelerini ve hâkimiyet mücadelelerini daha da yıkıcı hâle getirmektedir. Terörün en fazla besleyen bir diğer unsur da bölgedeki etnik ve dinî farklılıkların, jeopolitik amaçlar uğruna kullanılmasıdır.

Kaçakçılık ve Yasa Dışı Ticaret

Kızıldeniz'deki genel güvenlik sorununu tırmandıran en önemli problemlerden biri, bölgedeki birçok iç savaşı veya terörist faaliyeti finanse etmek için kullanılan kaçakçılık rotalarıdır. İnsan ticaretinin ve her türlü malın kaçak sevkiyatının yapıldığı bu güzergâhlar, ciddi güvenlik sorunlarına sebep olmaktadır. Bölgedeki işsizlik, yerinden edilmiş ve mülteci konumuna düşmüş insanların artan sayısı; politik, ideolojik ya da ticari amaçlı birçok organize suç örgütünün oluşmasına zemin hazırlamıştır. Kızıldeniz, transit konumu ve çatışma bölgelerine yakınlığı nedeniyle silah ve insan kaçakçılarının en fazla bulunduğu coğrafyaların başında gelmektedir. Yasa dışı sektörlerin artan gücü, bölgenin istikrarını olumsuz etkilemekle kalmayıp yüz binlerce insanın da hayatına mal olmuştur. Bu konuyla ilgili bölgenin bir diğer önemli gerçeği ise, kaçakçılığın bu coğrafyada yaşayan bazı topluluklar için bir geçim kaynağı hâline gelmiş olmasıdır.

Korsanlık

Korsanlık faaliyetleri, Kızıldeniz Havzası'ndaki önemli sorunlardan biridir. Özellikle Aden Kör-

fezi ve çevresindeki korsanlık faaliyetleri, bölge istikrarını olduğu kadar küresel ticareti de etkilemektedir. Buradaki bazı gruplar, kimi zaman ekonomik hedeflerle kimi zaman da politik baskı kurmak amacıyla korsanlık yapmaktadır. 2008-2009 yıllarında korsanlık çok daha yaygınken, başta Birleşmiş Milletler (BM) olmak üzere NATO ve Avrupa Birliği'nin (AB) etkin mücadelesi ile bu tür saldırılar kayda değer oranda azalmıştır.⁸

Göç

Kızıldeniz'de çatışmaların ve insani krizlerin en yoğun yaşandığı yerler olan Yemen ve Somali'nin yanı sıra, Cibuti ve Eritre de dünyaya mülteci ihracında bulunan önemli kaynak ülkelerdir. Kısaca sadece savaşlar sebebiyle değil ekonomik, hukuki veya ideolojik sebeplerle göç edenler açısından da Kızıldeniz çevresi, en kritik rotalardan biridir.

Kızıldeniz hem Avrupa'ya hem de özellikle Doğu Afrika ülkelerinden Körfez ülkelerine geçiş için kullanılmaktadır. Bu noktada bölgedeki göç hadisesinin aynı zamanda organize suç grupları için bir çıkar kapısı olduğunun da altını çizmek gerekmektedir. Yasa dışı insan ticareti yapan suç örgütlerine büyük meblağlar ödeyen yasa dışı göçmenlerin büyük çoğunluğu, bu grupların elinde her türlü istismara maruz kalmaktadır. Ancak kaybolan göçmen teknelerine, çok sayıda kişinin ölümüyle sonuçlanan tekne kazalarına veya insan tacirlerinin zulmüne rağmen her gün binlerce insan savaşlar, yoksulluk, adaletsizlik vb. sebeplerle bu yolculuğa çıkmaya devam etmektedir.

Ekonomik Sorunlar ve İşsizlik

Kızıldeniz'e kıyısı olan ülkelerin zayıf ekonomileri, bölgedeki istikrarı kırılgan hâle getiren en önemli sebeplerden biridir. Bölgenin güçsüz ekonomik görünümü, dış güçlere olan bağımlılığı artırırken, içeride çalkantılı bir toplumsal yapı ve büyük bir işsizler kitlesi meydana getirmektedir. Yemen ve Somali'deki krizlerin yanı sıra özellikle Sudan'a uygulanan uluslararası ambargo ve Mısır'daki darbe süreci, Kızıldeniz coğrafyasında yaşayan halklar arasında büyük bir işsizlik sorununa yol açmıştır. Yemen'deki işsizlik %60'ı geçerken, BM'nin açıkladığı rakamlara göre bu oran Somali'de %75'tir. Öyle ki işsizlik, son dönemde Suudi Arabistan'da dahi artan bir toplumsal kaygıya sebep olmaktadır. Suudi Arabistan'da çalışan yüz binlerce Mısır, Yemen, Sudan ve Somali vatandaşının işten çıkarılması, bölgedeki ekonomik sorunları daha da derinleştiren bir etki yapmıştır.

Kızıldeniz'de Stratejik Limanlar

Askerî üsler ve lojistik geçişler üzerinde devam eden mücadele sebebiyle Kızıldeniz'deki limanların önemi artmıştır. Bölgedeki limanlar, ilgili ülkeler için olduğu kadar, bu limanları kiralayan yabancı ülkeler için de önemlidir; ancak bölgenin güvenlik ve istikrar sorunları sebebiyle Mısır ve Suudi Arabistan dışındaki ülkeler limanlarını tam kapasite olarak kullanamamaktadır.

Suudi Arabistan Limanları

Suudi Arabistan'ın Kızıldeniz kıyısında irili ufaklı toplam dokuz limanı bulunmaktadır ve bu limanlar Suudi devleti için dünya ile en önemli bağlantı noktalarıdır. Ticari emtia ithalatı ve petrol ihracatı için kullanılan limanlar ayrıca askerî üs olarak da işlev görmektedir. Suudi Arabistan'ın uluslararası taşımacılık açısından öne çıkan üç limanı vardır: Cidde, Yanbu ve Rabig.

Cidde Limanı ve kenti, kutsal Mekke ve Medine beldelerine açılan ana kapı olması nedeniyle stratejik olduğu kadar dinî bir değere de sahiptir. Osmanlı döneminden itibaren hacılar için ana varış noktası konumunda bulunan liman, 1976 yılındaki modernleştirme çalışmalarından sonra bugün 58 rıhtımla faaliyet göstermektedir. Kargo hacmi ve taşıma kapasitesi itibarıyla Suudi Arabistan'ın en büyük limanıdır. Suudi limanlarından ithal edilen tüm yüklerin %65'inden fazlası Cidde Limanı'ndan taşınmaktadır.⁹

Ülkenin ikinci önemli limanı, Medine kentinin 250 km batısındaki Yanbu şehrine bağlı Yanbu Limanı'dır. Burası, Kızıldeniz'den kutsal Medine şehrine ve komşu bölgelere açılan stratejik bir ana kapıdır. Süveyş Kanalı'nın yaklaşık 700 km güneyinde yer alan liman, Avrupa ve Kuzey Amerika'yla ticarette en yakın Suudi Limanı'dır.¹⁰

Suudi Arabistan'ın Kızıldeniz kıyısındaki üçüncü en önemli limanı, Cidde kentinin 100 km kuzeyinde yer alan Rabig kentindeki limandır. 2014 yılında faaliyete geçen liman, Asya'ya yönelik petrokimya

ürünleri ticaretinde en stratejik ihraç kapısıdır. Kral Abdullah Ekonomik Bölgesi'nin yakınlarında bulunan Rabig Limanı, aynı zamanda Suudi Arabistan'da tamamen özel sektör tarafından inşa edilen ilk limandır. Limanda, Mekke ve Medine kentlerine yakınlığı sebebiyle her mevsim 500.000'den fazla hacı alabilecek özel bir Hac Terminali tasarlanmaktadır.¹¹ Suudi Arabistan'ın petrol dışı ekonomik altyapı projeleri arasında yer alan liman, aynı zamanda ülkenin Kızıldeniz ile ilgili aktif stratejisinin de bir parçası olarak görülmektedir.

Mısır Limanları

Mısır'ın Kızıldeniz çevresinde 15 limanı bulunmaktadır. Süveyş Kanalı'nın güney kapısındaki Süveyş Limanı dışındaki limanlar, orta ve küçük kapasitededir. Ülkenin Kızıldeniz'deki limanları Akabe Körfezi, Sina Yarımadası ve güneyde Sudan'a kadar uzanan uzun kıyı şeridinde bulunmaktadır. Mısır'ın Kızıldeniz kıyısında yer alan irili ufaklı limanlarının neredeyse tamamı, hem güvenlik merkezli politikalar hem de turizm için gelişmeye müsait stratejik ve uygun mevkiilerdedir. Önümüzdeki süreçte bölgenin artan stratejik önemi sebebiyle Mısır'ın Kızıldeniz kıyısındaki kentlerinin daha da gelişeceği tahmin edilmektedir. Nitekim son dönemde Rusya, Kızıldeniz'deki ekonomik ve askerî ihtiyaçları için Mısır yönetimi ile görüşmeler yapmaktadır. Rusya'nın Mısır'ın Kızıldeniz'deki potansiyelinden yararlanması, bölgede önemli bir jeopolitik dönüşümü başlatabilir.

Kızıldeniz denilince dünyanın en önemli stratejik geçitlerinin başında gelen Süveyş Limanı dikkat çekmektedir. Yaklaşık 160 km uzunluğundaki Süveyş Kanalı'nın güney ucunda yer alan ve Mısır'daki Doğu Çölü'nün geniş bir bölgesini kaplayan liman, iki büyük bölümden oluşmaktadır ve başkent Kahire ve Port Said'e hem kara yolu hem de demir yolu ağları ile bağlanmaktadır. Bölgede ayrıca petrol ürünlerini Kahire'ye taşıyan boru hatları da mevcuttur. Süveyş Limanı kutsal Mekke şehrine giden hacılar için de bir dinlenme noktası olarak kullanılmaktadır.¹²

Son dönemde Kızıldeniz'e yönelik uluslararası politikalar, Mısır'ın Safaga Limanı'nı da önemli bir konuma taşımıştır. Küçük ve eski bir liman olan Safaga, yapılan iyileştirme çalışmaları sonucu Mısır'ın Kızıldeniz'deki en büyük limanları arasına girmiştir. Liman, ulusal ve uluslararası yolcu taşımacılığı ve her türlü malın ihraç ve ithali için kullanılmaktadır. Önümüzdeki dönemde özellikle buğday taşımacılığında ve bölge yakınlarında bulunan alüminyum ve kömür gibi sanayi bölgeleri için gerekli malların taşınmasında önemli rol oynayacaktır.

Yemen Limanları

Kızıldeniz'in güneydoğu ucunda yer alan Yemen, dünya ticareti ve enerji transferi için son derece stratejik bir konumdadır. Kızıldeniz'de üç ana limanı bulunan Yemen'in en önemli ve en büyük limanı Hudeyde'dir. Hudeyde'den 60 km kuzeyde yer alan Salif ve Hudeyde'nin güneyindeki Moha limanları ülkenin diğer önemli limanlarıdır. Hudeyde Limanı başkent Sana'ya yaklaşık 230 km

mesafededir. Liman, Perim Adası ile birlikte Yemen'in hem ticari hem de stratejik olarak en önemli noktalarından biridir. Büyük gemilerin yanaşabildiği bu liman, bir anlamda Kızıldeniz'in anahtarı gibidir. Nitekim Hudeyde Limanı, bu özelliği sebebiyle hâlihazırda devam eden iç savaşın en kritik ve stratejik hedeflerinden biridir. Zira Yemen'e ithal edilen malların, silah ve yakıtın %70'i bu liman üzerinden ülkeye giriş yapmaktadır. Suudi Arabistan öncülüğünde bir araya gelen koalisyon ülkeleri ve yerel silahlı gruplar, üç yılı aşkın süredir Hudeyde Limanı'nı ele geçirmeye çalışmaktadır.¹³ Çatışmalar sebebiyle uzun süre kapalı kalan bu limana alternatif olarak 360 km uzaktaki Cibuti Limanı veya 311 km uzaktaki Aden limanları kullanılmaktadır.

Sudan Limanları

Kızıldeniz'in batı kıyısında yer alan Sudan, bölgedeki önemli ülkelerden biridir. Kızıldeniz'de biri büyük olmak üzere çok sayıda limanı bulunan Sudan'ın limanları, özellikle Orta Afrika ülkelerinin ticari faaliyetleri için stratejik öneme sahiptir.

Sudan'ın en büyük limanı olan Port Sudan, sömürgecilik döneminde bölgeye yerleşen İngilizlerin ülkenin ithalat ve ihracat merkezini Sevakin'den 30 km kuzeye taşıma kararı almalarının ardından kurulmuştur. Liman, Sudan'ın en önemli ticari noktalarından biridir. Ülkenin ithalat ve ihracat merkezi olan Port Sudan, aynı zamanda bölge ve Sudan ekonomisi için önemli bir ticaret ve turizm merkezidir. Başkent Hartum ve Mısır'a demir yolu ile bağ-

lanan liman, Afrikalı hacı adaylarının da en yoğun kullandığı geçiş noktalarından biridir. Port Sudan, Cidde Limanı'na 300 km, Yanbu Limanı'na da 500 km mesafededir. Bu liman sadece Sudan'ın değil Çad, Orta Afrika, Etiyopya ve Güney Sudan gibi ülkelerin de denize açılan en stratejik noktasıdır. Ülkenin petrol ihracatı da Port Sudan üzerinden yapılmaktadır. Çin, bu ülkede başkent Hartum ile Port Sudan arasındaki boru hattına paralel olarak yeni ve modern bir otoban inşa etmektedir.

Türkiye'de son yıllarda fazlaca gündeme gelen Sevakın Limanı, Sudan'ın Kızıldeniz kıyısındaki ikinci önemli limanıdır. Asırlardır Afrikalı Müslümanların hac ziyareti için kullandığı liman, 1555 yılında Osmanlı'nın bölgeye gelişinden sonra genişletilmiş, bundan sonra limanın önemi daha da artmıştır. Nubye eyaletinin merkezi konumunda olan Sevakın Adası, Hicaz'ın güvenliği ve Portekiz tehdidinden korunmak için önemli bir mevki olarak kullanılmıştır. İngiliz işgalinden sonra Port Sudan'ın açılmasıyla Sevakın Limanı merkezî konumunu kaybetmiştir. Sudan'ın kuzeydoğusunda bulunan liman, günümüz ihtiyaçlarını karşılayabilecek kapasitede değildir. 2017 yılından itibaren Türkiye'nin inisiyatifinde yürütülen iyileştirme çalışmaları hâlen sürmektedir. Sudan'ın turizm sektörünün gelişimine katkı sağlamak amacıyla 2011'de başlatılan çalışmalar kapsamında adada bulunan Osmanlı dönemine ait camilerle gümrük binası, TİKA tarafından restore edilmiştir.¹⁴ Mart 2018'de dönemin Sudan hükümeti, Sevakın Limanı'nı geliştirmek amacıyla -Türkiye ile de uyumlu olarak- Katar'la 4 milyar dolarlık bir anlaş-

ma imzalamış,¹⁵ ancak 2019 yılının ilk yarısında ülkede başlayan siyasi kargaşa ortamında, Cumhurbaşkanı Ömer el-Beşir'in görevden uzaklaştırılmasıyla, limanın kim tarafından işletileceği konusunda belirsizlik ortaya çıkmıştır.

Ürdün Limanları

Ürdün'ün denize olan tek çıkışı, Akabe Körfezi üzerindedir. Körfezin kuzeydoğusunda küçük bir alana sahip olan Ürdün için bu bölge hayati önemdedir. Ülkenin tek limanı olan Akabe Limanı da buradadır. 1939 yılında inşasına başlanan Akabe Limanı, 1952 yılında tamamlanabilmiştir. Liman, II. Abdülhamid idaresi altında inşa edilen stratejik Hicaz demir yolu güzergâhındaki limanlardan biridir. Günümüzde sadece Ürdün açısından değil, Kızıldeniz'de hesabı olan bütün güçler açısından, özellikle İsrail'e yakınlığı nedeniyle stratejik önemini korumaktadır. Limanın işletmesi 2017 yılında 30 yıllığına BAE merkezli bir şirkete verilmiştir.

İsrail Limanları

İşgal devleti İsrail'in sahip olduğu beş limandan sadece Eylat Limanı Kızıldeniz'dedir. Liman, bölgenin kuzeydoğu ucunda, Mısır ile Ürdün sınırlarının birleştiği yerin tam ortasındadır. Siyonist rejime Kızıldeniz'e çıkış imkânı veren Eylat Limanı küçük bir kara parçası üzerinde kuruludur. 1947'de, daha İsrail diye bir devlet ortada yokken açılan liman, bölgenin o dönemdeki işgalcileri olan İngilizler tarafından küçük bir ticaret üssü olarak kullanılmıştır. 1948'de Siyonist rejimin kurulması sonrasında, stratejik bir

deniz çıkışı olarak da işgalci rejime verilmiştir. Günümüzde ağırlıklı olarak Uzak Doğu ülkeleriyle ticaret yapmak için kullanılmaktadır. Ürdün'ün Akabe Limanı'nın 7 km güneyinde bulunan Eylat Limanı, İsrail'in Mısır'a muhtaç olmadan (Süveyş Kanalı'nı kullanmadan) Hint Okyanusu'na açılmasını sağlamaktadır. İsrail'in Akdeniz'deki limanları ile kıyaslandığında hem altyapı eksikliği hem de küçüklüğü sebebiyle Eylat Limanı'nın ticari kargo trafiği düşüktür; ancak liman, turizm ve güvenlik konularında İsrail açısından stratejik önemdedir.¹⁶

Eritre Limanları

Kızıldeniz'e kıyısı olan ülkelerden Eritre'nin toplam üç limanı bulunmaktadır. Bunlar içinde en önemlileri Assab ve Massava limanlarıdır. Assab Limanı hem ülke için hem de komşusu Etiyopya'nın ithalat ve ihracatı için hayati önemdedir. Son dönemde Massava Limanı'na yapılan yatırımlar, Eritre için önemli bir gelişme sayılmaktadır. Eritre'ye ait limanların en önemli sorunu, Etiyopya'nın buralarla ilgili tarihsel iddialarıdır. Etiyopya, Kızıldeniz'e çıkışı olmadığı için ciddi bir dezavantaj yaşadığından, Etiyopyalı milliyetçiler Assab Limanı'nı ele geçirilmesi gereken bir yer olarak görmektedir. Bu durumun Etiyopya'nın ekonomisi, güvenliği ve jeopolitiği için tarihsel bir haksızlık olduğunu savunan milliyetçiler, ülkenin bu manada Eritre ve Cibuti'ye bağımlılığının kabul edilemez olduğu tezini sıklıkla dile getirmektedir. Ülkenin bir diğer limanı olan Massava Limanı ise, Eritre ekonomisi için hayati önemdedir. Bu liman, iç bölgelerle iyi bir ulaşım

ağına sahiptir. Sömürge döneminde İtalyanlar ve İngilizler tarafından stratejik üs olarak kullanılan Massava, 2. Dünya Savaşı'ndan sonra önemini kaybetmiş olsa da 1998 yılından sonra Eritre hükümeti tarafından yenilenip işletmeye açılmasıyla ülkenin en önemli varlıklarından biri olmuştur.¹⁷ Şu günlerde Çin, Massava Limanı ve işletmesi için milyonlarca dolarlık yatırım yapmaktadır.¹⁸ Bu proje, Afrika ülkelerini destekleyip trans-Afrika ulaşım koridoru kurmaya çalışan Çin'in büyük Afrika stratejisinin bir parçası olarak görülmektedir.¹⁹

Cibuti Limanları

Kızıldeniz'de küçük bir toprak parçası üzerinde kurulu olan Cibuti'nin nüfusu sadece 1 milyondur. Cibuti, stratejik konumu ve limanlarının önemi nedeniyle Kızıldeniz'in en kritik ülkelerinin başında gelmektedir. Cibuti'nin başlıca iki önemli limanı olsa da (Doraleh ve Cibuti limanları) bunların tam da Kızıldeniz'in girişinde olması, Afrika içlerine ulaşım maliyetleri konusunda ülkeye önemli bir avantaj sağlamaktadır. Bu iki liman ülkenin başlıca gelir kaynaklarıdır. Denize çıkışı olmayan 100 milyon nüfuslu Etiyopya'nın ithalat ve ihracatının %90'ı da Cibuti limanları üzerinden yapılmaktadır. Cibuti'nin sahip olduğu stratejik konum, birçok küresel gücün bu ülkede hem askerî üsler kurmasına hem de kendi limanlarını inşa etmesine yol açmıştır.

Somali Limanları

Kızıldeniz'in güneydeki giriş kapısını tutan Somali, Afrika'nın en doğu ucunda, Aden Körfezi'nde

yer almaktadır. İstikrarsızlık ve iç savaşlar nedeniyle bugün ticari merkez olma özelliğini kaybetmiş olsa da bölgenin Hint Okyanusu'na açılan kapısı olması sebebiyle Somali, hâlen kritik önemdeki ülkelerden biridir. Ancak Somali'nin hâlihazırda ne uluslararası ticaret ne de askerî amaçla kullanılan dikkate değer büyük bir limanı bulunmaktadır. Somali'nin sahip olduğu küçük limanlar, gemilerin yanaşmasına uygun olmadığı için, şimdilik atıl durumdadır.

Kızıldeniz'de Güç Çekişmesi

Tarihî Arka Plan

Stratejik konumu nedeniyle Kızıldeniz her zaman büyük güçlerin ilgisini çekmiştir. Osmanlı Devleti, Kızıldeniz'de hâkimiyet kurmasından sonra Uzak Doğu'dan Avrupa'ya deniz yoluyla giden ticaret rotalarında bariz bir üstünlük sağlamıştır. Bu nedenle 16. yüzyıldan itibaren Portekiz, Hollanda, İngiltere, Fransa ve İtalya gibi sömürgeci güçlerle her zaman mücadele içinde olmuştur. 19. yüzyıla gelene kadar Kızıldeniz'de hâkim güç Osmanlı'dır. Bu süreçte Avrupalı güçler, Kızıldeniz'e girme ve bölge ticaretini ele geçirme heveslerinden bir süreliğine vazgeçseler de Osmanlı'nın gerileyişi onlara bekledikleri fırsatı vermiştir.²⁰

Önce Fransızlar, 1798'den 1801 yılına kadar Mısır'ı işgal altında tutmuş ve Kızıldeniz'in girişinde önemli bir avantaj sağlamıştır. Fransa'nın Napolyon öncülüğünde yürüttüğü Mısır askerî harekâtı, İngiltere'nin nüfuzunu genişletmesi için önemli bir baha-
ne sunmuştur.²¹ 1799 yılında Bombay'dan sevk edi-

len İngiliz kuvvetleri, Kızıldeniz'in girişinde bulunan Perim Adası'nı işgal ederek başladıkları yayılmalarını, 1800'lü yıllar boyunca kademeli olarak sürdürmüştür. İngiltere'nin Ortadoğu politikası, büyük ölçüde, başka bir Avrupalı gücün Hindistan'a ulaşmasını veya buraya giden yolları kontrol etmesini önleme üzerine şekillenmiştir.²² Bu bağlamda Kızıldeniz'in kontrolü, İngilizler açısından Hindistan'a giden sömürge yolunun hâkimiyeti noktasında hayati önemde olmuştur. İngilizlerle aynı emperyalist hedefleri paylaşan Fransızlar arasındaki rekabete bu erken dönemde Amerikalılar da kahve ve pamuk ticaretindeki rekabetle dâhil olmuştur.²³ 1808'de İngiliz Dışişleri Bakanlığı tarafından hazırlanan bir raporda, Aden Körfezi "Doğu'nun Cebelitarıkı" olarak tanımlanmış ve bölge ile ilgili yapılacak harcamalardan kaçınmamak gerektiği belirtilerek, Kızıldeniz ticaretinde Osmanlı'ya karşı İngilizlerin çıkarlarını korumak için özellikle Vehhabilerle ittifak önerilmiştir.²⁴

19. yüzyılın ortalarından itibaren İngiliz askerî kurmayları Aden kentini bölgedeki hedefleri için ideal bir yer olarak belirlemiştir.²⁵ Irak, Suriye, Hicaz ve Yemen'i sömürü kaynağı ve Hindistan yolu güzergâhını da geçiş noktası olarak gören İngilizler, bu doğrultuda Kızıldeniz ve Yemen'de mümkün olduğunca fazla yere sahip olmak için mücadele etmiştir.²⁶ İngiltere, deniz aşırı kolonizasyon politikaları çerçevesinde özellikle Aden kentine merkezî bir rol vermiştir. Bölgedeki nüfuz alanlarını hızlı bir şekilde güçlendiren İngilizler, artan ticari faaliyetler üzerine de altyapı yatırımlarına başlamıştır. Böyle-

ce Kızıldeniz İngiltere'nin kısa zamanda Hindistan'a erişmesinde ve bölgedeki sömürge politikalarında önemli bir sıçrama tahtası olmuştur.

Osmanlı'nın çöküşü akabinde bölgede kurulan yeni Arap devletleri, 1940'lı yılların ortasına kadar İngiltere ve Fransa'nın kontrolü altında kalmıştır. Bu dönemde özellikle Kızıldeniz çevresindeki devletlerin büyük bölümü, İngiltere'nin hâkimiyet alanına dâhil olan devletlerdir.

Kızıldeniz, 1945 yılında sona eren 2. Dünya Savaşı'nın ardından özellikle Sovyetler Birliği ile ABD arasında bir rekabet alanına dönüşmüştür. Çift kutuplu dünyanın iki süper gücünün hesap ve menfaatlerinin olduğu bölgede yaşanan bu rekabet, bilhassa Somali, Yemen, Sudan ve hatta Mısır'da acı bir hafıza bırakmıştır. 1950'li yıllarda Sovyetçi generallerle Amerikancılar arasındaki çekişme, bu ülkelerde devrimler ve karşı devrimler sürecini beslemiş ve istikrarsız yönetimler ortaya çıkarmıştır. Mısır 1952 yılında İngiliz boyunduruğundan kurtulsa da bu kez de Sovyetler Birliği'nin güdümüne girmiştir. Sudan bir süre sosyalist bloğa yakın durmuş, sonrasında ise Amerikan bloğuna yaklaşmıştır. Suudi Arabistan, Ürdün ve İsrail, başından itibaren hep Amerika'nın ileri karakolu olmuştur. Yemen ise İngiliz nüfuz bölgelerinin ayrılması ile Kuzey ve Güney Yemen olarak ikiye bölünmüştür. Stratejik konumu itibarıyla bölgenin bir diğer önemli ülkesi Cıbuti, yakın döneme kadar Batı bloğunun bir müttefiki olarak Fransız işgalinde kalmıştır.

Bugün bu emperyalist devletler her ne kadar bölgeden çekilmiş olsalar da çıktıkları ülkelerde askerî

güç bulundurma hakkını muhafaza etmişlerdir. Örneğin Cibuti, 1977'de Fransa'dan bağımsızlığını elde etmiş, ancak yapılan bir dizi anlaşma ile Fransa'ya bu ülkede askerî üs bulundurma hakkı vermiştir. Sonrasında ise Sovyetler Birliği ve dört yıl sonra da ABD, Asmara ve Masavva'da iki askerî üs kurmuştur. ABD ayrıca, Etiyopya'nın Dehlek ve Sentian adalarını da 25 yıllığına kiralamıştır. Kısacası, 20. yüzyıl boyunca Kızıldeniz dünyanın bütün güçlü ülkelerinin dikkatlerini üzerinde toplayan önemli bir deniz geçidi olmuştur.²⁷

Günümüzde Stratejik Rekabet ve Aktörler

Küresel ve bölgesel siyasetin önemli gündem maddelerini oluşturan kriz alanlarının büyük bölümü bir şekilde Kızıldeniz'le ilişkilidir. Örneğin Kıbrıs'ı da içine alan Doğu Akdeniz bölgesindeki yeni gerilim potansiyeli, Suriye iç savaşı ve tüm Ortadoğu'daki yansımalarıyla birlikte ortaya çıkan sorunlar ya da Yemen'deki iç savaş, bu kriz bölgelerinden sadece birkaçıdır. Bu yönüyle Kızıldeniz, bölgesel ve küresel bilek güreşinde en önemli yan cephelerden biri hâline gelmiş durumdadır. Küresel ve bölgesel aktörlerin Kızıldeniz üzerinden yürütmeye çalıştıkları stratejinin ipuçlarını kavramak, geniş kapsamlı hedeflerini anlamak açısından son derece önemlidir.

Amerika Birleşik Devletleri

ABD, 1940'lardan bu yana Kızıldeniz ile yakından ilgilenmektedir. Bölgenin eski sömürgeci güçleri

İngiltere ve Fransa'dan üstünlüğü ele alan ABD, Soğuk Savaş sürecinde (1945-1991) Sovyetler Birliği ile her alanda rekabet hâlinde olmuştur. Bu dönemde Süveyş Kanalı, Babu'l Mendep Boğazı ve Aden Körfezi'nin kontrolü konusundaki küresel rekabet, bölgesel anlamda birçok krizin de tetikleyicisidir. ABD hükümetleri, Soğuk Savaş boyunca Sovyetlerin nüfuz alanı durumundaki Yemen, Somali, Etiyopya ve Mısır topraklarında şiddetli bir çekişme yürütmüştür. Bu dönemde ABD'nin bölge ile ilgili temel hedefleri şunlardır:

- Hint Okyanusu veya Güneybatı Asya'daki askerî operasyonlarını desteklemek için askerî üslere sahip olmak.
- Kızıldeniz ve Babu'l Mendep üzerinden uluslararası nakliye trafiğini kontrol altında tutmak.
- Bölgede Sovyetler Birliği'nin nüfuz kazanmasını önlemek veya frenlemek.
- İsrail'in Kızıldeniz ve Babu'l Mendep'teki geçişlerini sağlamak.

Nitekim 1943 yılında Eritre'nin Asmara bölgesinde açılan ABD ordusuna ait bir deniz radyo istasyonu, 1977 yılında kapanıncaya kadar 30 yılı aşkın bir süre, bölgesel istihbarat için kullanılmıştır. 1980'de ABD, Somali ile imzaladığı askerî ve güvenlik yardımı anlaşması ile bu ülkeye 65 milyon dolarlık askerî destek sağlarken, Berbera ve Mogadişu'da bulunan askerî tesislerin Amerikan donanma ve hava kuvvetlerince kullanılması konusunda da mutabakata varmıştır. Uzun yıllar Sovyet bloğuna yakın duran

Mısır'la olan ilişkiler de 1970'lerin sonundan itibaren gelişmeye başlamış ve ABD her yıl yaptığı düzenli askerî yardımlarla bu ülkeyle olan ilişkilerini güçlendirmiştir. Suudi Arabistan-ABD ilişkilerinin tarihi ise 1930'lara kadar gitmektedir, ancak askerî anlamdaki ilişkiler yoğun olarak 1950'lerde başlamıştır. Cibuti'de de bir askerî üssü bulunan ABD, bölgedeki keşif ve lojistik amaçlı uçuşlarını buradan desteklemektedir. Bütün bu süreç, ABD'nin 20. yüzyılın ikinci yarısından itibaren bölgede önemli bir aktör olmaya çalıştığını ortaya koymaktadır.

Soğuk Savaş'ın ardından, 1990'dan itibaren Kızıldeniz jeopolitiğinde önemli bir güç olarak kalma-ya devam eden ABD, bu dönemde bölgedeki varlığını iki önemli sebebe dayandırmıştır: Uluslararası ticaretini denetlemek ve terörle mücadele konsepti adı altında bölgede askerî kontrolü elinde buldurmak. Terörle mücadele operasyonlarını her ne kadar bölgeye gönderdiği büyük donanma gemilerinden yürütse de özellikle Yemen, Eritre, Mısır, Suudi Arabistan ve İsrail üzerinden sağladığı imkânları da fazlasıyla kullanmıştır. Amerikan yönetimi 1990'lı yıllarla birlikte Somali ve Yemen'de yürüttüğü operasyonları yönetme, korsanlık ve silah kaçakçılığına karşı mücadele gibi gerekçelerle Kızıldeniz'deki askerî varlığını artırmıştır. Bölgedeki yerel güçlerle ittifak stratejisiyle hareket eden ABD, burada özellikle Mısır, Suudi Arabistan ve İsrail'den oluşan üçlü bir ittifak sistemi yürütmektedir.²⁸

ABD, Cibuti'deki askerî üssü için yılda 70 milyon dolar kira ödemektedir. Ülkenin güneybatısında 2001 yılında inşa edilen Lemonnier Üssü, ABD'nin

Afrika'daki en büyük üssüdür. Bu üs, Kenya ve Tanzanya'daki ABD elçiliklerine ve Yemen limanlarındaki ABD savaş gemilerine yönelik saldırılardan sonra inşa edilmiştir. 600 dönüm üzerine kurulu üste toplam 5.000 personel çalışmaktadır.²⁹

Küresel ölçekte, geçmişte Sovyetler Birliği'ne karşı bölgenin kontrolüne önem veren ABD için bugün, Rusya ve Çin gibi ülkelerin bölgesel nüfuzlarını önleme amacı öne çıkmaktadır. Bu temel strateji çerçevesinde bölgede ABD varlığına tehdit oluşturan yerel silahlı güçlerin sindirilmesi, Batı dışı ülkelerin uluslararası ticaretinin kontrol edilmesi ve bölgedeki her türlü yeni oluşum, ABD'nin yakın denetimi altındadır.

Bugün Kızıldeniz'de en sıcak çatışmanın sürdüğü yer olan Yemen'de Hudeyde Limanı için verilen mücadele, bu yönüyle küresel bir boyut taşımaktadır. Tam Kızıldeniz'in girişindeki bu liman için Husilerle yerel hükümet arasındaki mücadelede ABD, Suudilerin başını çektiği Arap Koalisyonu yanında yer almaktadır. Yemen'deki savaşı ABD açısından önemli kılan en temel mesele, bu ülkede İran yanlısı bir rejimin ortaya çıkması hâlinde Kızıldeniz'in girişi ile birlikte bütün bölgede Batı çıkarlarının zarar görmesi endişesidir. Zira bu girişin istenmeyen bir rejimin kontrolünde olması, Kızıldeniz'in diğer ucundaki İsrail ve Mısır gibi ABD müttefiki rejimlerin güvenliği açısından büyük bir zaaf oluşturacaktır.

Kızıldeniz denkleminde ABD'yi ilgilendiren bir diğer önemli mesele de Sudan'daki gelişmelerdir. Bu ülkenin stratejik limanları dolayısıyla ülke yönetimine Batı karşıtı herhangi bir grubun gelmesi, Batılı

güçlerin bölgesel hesaplarını doğrudan etkileyecektir. Bu açmazın yol açacağı olası sıkıntıları baştan önlemek için de Batılıların darbe sonrası Sudan'da kendi çıkarlarına hizmet edecek bir iktidar peşinde olmaları sürpriz değildir.

Rusya

Dünya siyasetinin bir diğer önemli aktörü olan Rusya'nın da Kızıldeniz'de önemli çıkarları bulunmaktadır. Yukarıda değinildiği gibi, Soğuk Savaş döneminde, o sıralar ismi Sovyetler Birliği olan Rusya ile ABD, her alanda ciddi bir rekabet içinde olmuştur. Kızıldeniz bölgesi de bu rekabetin jeopolitik ayağında, Sovyetler Birliği için stratejik bir alan olarak görülmüştür. Zira Sovyetlerin hem Afrika, Ortadoğu ve hatta Asya'da kendine yakın ülkelerle ilişkisini sürdürmesinde hem de Batı'ya karşı yürüttüğü siyasi mücadelesinde Kızıldeniz son derece önemli bir hat olmuştur.

Çarlık döneminden itibaren İngiltere, Fransa ve İtalya gibi sömürgeci güçlerle rekabet edebilmek için Kızıldeniz'de Rus varlığının sağlanması konusu, her zaman kritik önemde olmuştur. 2. Dünya Savaşı ardından Stalin yönetimi, Kızıldeniz kıyısındaki Sosyalist rejimlerle ilişki kurarak nüfuz alanını genişletmeyi hedeflemiştir. Bu doğrultuda Etiyopya, Eritre, Somali, Yemen ve Mısır gibi ülkelerdeki Sosyalist yönetimlerle siyasi ve askerî ilişkiler geliştirilmesine önem verilmiştir. Sovyet rejimi 1950'lerde Yemen'in Hudeyde Limanı ile yakınlarındaki bir havalimanının yapımını tamamlamış, 1960'lı yılların sonunda da Somali'deki Berbera Limanı ile ilgilenmeye başlamıştır. Bütün

bu yatırımlar, Moskova yönetiminin özellikle güney deniz yolunun güvenliği konusuna öncelik verdiğini göstermektedir. 1950'li yılların ortasından itibaren İngiltere'nin Mısır'dan çıkarak Süveyş Kanalı üzerindeki egemenliğini bitirmesi, Sovyetler Birliği'ne bölgeye nüfuz etme konusunda önemli bir fırsat sunmuştur. Mısır'a yapılan ekonomik ve askerî yardımlar kısa sürede meyvelerini vermiş ve Ortadoğu'nun tüm sorun alanlarında Mısır ve Sovyetler Birliği iş birliği içinde hareket etmeye başlamıştır. Öyle ki, 1955-1970 arası dönemde Cemal Abdünnasır, bölgedeki Rus politikalarının en önemli müttefiki hâline gelmiş ve Yemen'deki iç savaş sırasında, Sovyet müttefiki Güney Yemen'e binlerce Mısır askeri göndererek Suudi Arabistan desteğindeki Kuzey Yemen'e karşı savaşmıştır.

Bu dönemde Sovyetler Birliği'nin tek problemi Batı ittifakına karşı verdiği mücadele değildir; özellikle Kızıldeniz'in devamında, Hint Okyanusu'ndaki politik ve askerî nüfuzunu genişletmek için de mücadele etmektedir. Zira Çin'in benzer sosyalist rejimler eliyle Babu'l Mendep'ten başlayarak bölgede artan girişimleri, bu durumun kendi hedeflerini engelleyebileceğini düşünen Sovyetleri bir hayli rahatsız etmiştir.³⁰

Soğuk Savaş döneminde gündeme gelen, "Kızıldeniz bir Arap gölüdür" söylemi, siyasal bir proje olarak Batı ittifakına yakınlaşmanın bir maskesi olarak kullanılabileceği için, bu söyleme de çekimser yaklaşmıştır.

Sovyetler açısından bir diğer potansiyel tehdit de Batı ittifakının en önemli mızrak başı olan İsrail olmuştur. Kategorik olarak İsrail'in varlığına karşı çıkmaya da onun siyasal blok olarak ABD'nin bir

uzantısı şeklinde çalışmasından rahatsızlık duyan Sovyet yönetimi, bu durumun hem kendi destekçisi olan Arap rejimlerinin güvenliğini tehdit etmesinden hem de bu devletler üzerinden yürüttüğü projelerine zarar vermesinden endişe etmiştir.

Kızıldeniz, Batılılar için olduğu kadar, Sovyet Rusya açısından da dünya sularına ulaşabilmek için her zaman açık olması gereken deniz ulaşım hatlarından biridir olmuştur. Bu dönemde Sovyetler Birliği'nin kıtalar arası taşımacılığının %50'sinden fazlasının bu hat üzerinden yapıldığı tahmin edilmektedir. Sovyet rejimi hem Hindistan ve Vietnam gibi ülkelere hem de Asya ve Afrika'da ticaret ve yardım ilişkisi içinde olduğu ülkelere Süveyş Kanalı yoluyla ulaşmıştır. 1981 yılında Sovyet bayraklı 1.823 gemi Süveyş Kanalı'nı geçerken, 1987'de bu sayı 2.281'e yükselmiştir. Bu dönemde Liberya, Panama ve Yunanistan'dan sonra Süveyş Kanalı'nı en fazla kullanan dördüncü ülke Sovyetler Birliği olmuştur.³¹

Mısır'ın 1979 yılında İsrail ile barış anlaşması imzalaması ve kademeli olarak ABD ile yakınlaşması, sadece Araplar ve Filistin davası için değil, küresel ölçekte Sovyetler Birliği için de büyük bir darbe niteliğindedir. Süveyş Kanalı'nın her iki tarafının da Batı dünyasının kontrolüne geçmesi, 1980'li yıllarda Sovyetlerin Kızıldeniz'deki etkisini azaltmaya başlamıştır. Bu dönemde Mısır'da Sovyet Rusya'ya ait birçok diplomatik, kültürel ve ekonomik merkez kapanmıştır. 1991 yılından sonra Sosyalist Yemen ile Kuzey Yemen'in birleşmesiyle Sovyetler Birliği bölgedeki bir müttefikini daha kaybetmiş; Eritre'nin Sosyalist Etiyopya'dan ayrılarak bağımsızlı-

ğını ilan etmesi de Sovyetler için benzer bir olumsuzluk yaratmıştır.

1990'lı yıllarda bölgeden neredeyse tamamen silinmiş görünen Rusya, 2000 yılından itibaren başlayan Putin dönemiyle birlikte Kızıldeniz'de tekrar nüfuz arayışına girmiştir. Günümüzde Rusya'nın bölgeye yönelik öncelikleri; askerî, siyasi ve ekonomik başlıklar altında özetlenebilir.

Askerî ilişkiler çerçevesinde Rusya'nın bölgede odaklandığı en önemli aktör Mısır'dır. Mısır'ın Kızıldeniz'in anahtarı konumunda olduğunun farkında olan Rusya, bu ülkeyle askerî iş birliği yollarını geliştirmeye çalışmaktadır. Bu çerçevede Rus ordusu ile Mısır ordusu arasında 2016-2018 yıllarında ortak askerî tatbikatlar düzenlenmiştir. "Dostluk Muhafızları" adı verilen tatbikatlara iki ülkenin paraşütçü birlikleri ile birlikte 400'den fazla asker katılmış, bazı havalimanları ve hava araçları ortaklaşa kullanılmıştır.³² İki ülke arasındaki askerî ilişkilerin terörle mücadele dışında konvansiyonel iş birlikleri için de lokomotif bir rol oynadığı görülmektedir. Önümüzdeki günlerde Rusya ve Mısır arasında "Dostluk Oku" adıyla bir hava tatbikatı yapılması planlanmaktadır.³³

Rusya, bu süreçle birlikte Mısır'daki askerî üslere erişimini genişletmiş ve Mısır hava sahasını ve havalimanlarını kullanma hakkı elde etmiştir. Ayrıca Libya'daki Halife Hafter güçlerine destek vermek amacıyla da Sidi Berrani Askerî Üssü'nde Rusya Özel Kuvvetleri'ne bağlı birimler konuşlandırılmıştır. Rusya ayrıca Mısır'a 50 adet MIG-29 savaş uçağı dâhil birçok ileri teknoloji silahın satışını da onaylamıştır.³⁴

Ekim 2018'de Soçi'de gerçekleştirilen Putin-Sisi görüşmesinde imzalanan stratejik iş birliği anlaşması ile iki ülke arasındaki siyasi ve ekonomik ilişkiler daha önce görülmemiş bir seviyeye yükselmiş ve Mısır, Rusya için âdeta Afrika'ya ve Kızıldeniz'e açılan bir kapı hâline gelmiştir.

Ekonomik ilişkilerin geliştirilmesi için atılan adımlardan sonra Rusya Mısır'da 7 milyar doları aşkın bir yatırım anlaşması imzalamış; ayrıca taraflar arasında teknoloji transferi ve turizm konularında da ayrıcalıklı ilişkiler kurulmuştur.³⁵ İki ülke ilişkilerinde sağlanan ilerlemenin bir diğer boyutunu, enerji konusundaki anlaşmalar oluşturmaktadır. Mısır'ın batısında yapılacak olan Dab'a Nükleer Santrali'nin Rus şirketler tarafından inşa edilmesi konusunda anlaşma sağlanırken, Rus *Rosneft* şirketi ve birçok Rus iş adamı, Mısır'da doğal gaz ve enerji sektörlerine yatırımlar başlatmıştır. Rusya'nın önümüzdeki süreçte Kızıldeniz kıyılarında ekonomik veya askerî amaçlarla kullanacağı bir liman elde etmek için hamleler yapması da ihtimal dâhilindedir.

Rusya, Kızıldeniz'de Sudan'la da hem askerî ve ekonomik alanlarda hem de tarım ve turizm alanlarında yakınlaşma içindedir. Karşılıklı gelişen süreçte, 2018 yılında Rusya'yı ziyaret eden dönemin Sudan Cumhurbaşkanı Ömer el-Beşir, Rusya'ya Kızıldeniz kıyılarında bir hava üssü kurma teklifinde bulunmuş, ayrıca enerji, altın gibi alanlarda Rus yatırımcıları ülkesine davet etmiştir.³⁶ Sudan, 2018 yılında Kızıldeniz'de var olduğu düşünülen doğal gazın ortaya çıkarılması için de Rus şirketiyle bir anlaşma imzalamıştır.³⁷

Rusya'nın Kızıldeniz'deki hedeflerinden biri de Somaliland'de bir deniz üssü kurmaktır. Ayrıca 25 yılın ardından 2018 yılında Rusya ile Eritre arasında diplomatik ilişkiler yeniden tesis edilmiştir. İki ülke arasında varılan bir anlaşmaya göre Rusya, Eritre limanlarından birinde bir lojistik merkez inşa edecektir; iki ülke askerî, ekonomik ve diplomatik ilişkilerin geliştirilmesi için de karar almıştır.³⁸ Bölge ülkeleriyle süren bütün bu görüşmelerin olumlu sonuçlanması hâlinde Rusya, Kızıldeniz'in batı yakasındaki tüm ülkelerle bir şekilde askerî iş birliği anlaşmaları imzalamış olacaktır. Bu da Moskova yönetimine Kızıldeniz jeopolitiğinde önemli tutunma noktaları sağlayacaktır.

Putin döneminde Rusya, Suudi Arabistan'la da yakınlaşma fırsatları aramıştır. 2017 yılında Kral Selman'ı ağırlayan Putin, bu ülkeyle özellikle savunma alanındaki iş birliğini arttırmak istemektedir. Zira Kızıldeniz'in en önemli güçlerinden olan Suudi Arabistan'la kurulacak iyi ilişkiler, Rusya'ya Kızıldeniz'in doğu yakasında da güçlü bir tutunma noktası sağlayacaktır.

Çin

Çin'in Kızıldeniz'le ve onu saran havza ile ilişkileri çok eski tarihlere dayanmaktadır. İki bin yıldan fazla bir süre tarihî İpek Yolu'nun güzergâhı olan bu iki bölge, birbirine kara ve deniz yoluyla hep bağlantılı olmuştur. Bu tarihî arka plan, aradan geçen asırlar boyunca korunamamış olsa da modern dönemle birlikte yeni bir başlangıç yapılmıştır. Özellikle 2. Dünya Savaşı'ndan sonra kurulan Arap ülkelerinin

bağımsızlığını tanıyan Çin ile bölge ülkeleri arasında ekonomik ve siyasi ilişkiler ilk olarak bu süreçte tesis edilmiştir. Çin, Arap ülkelerinin ulusal kurtuluş mücadelelerini, egemenliklerini ve toprak bütünlüğünü kuruluşlarından itibaren desteklemiştir.

1991 yılında Soğuk Savaş'ın sona ermesi ile birlikte, Çin ve Arap ülkeleri arasında başlayan yeni dönemde, enerji temelli ekonomik ilişkiler ön plana çıkmıştır.³⁹ Hızla büyüyen ekonomisi ve askerî kapasitesi ile önemli bir uluslararası güç olan Çin, yalnız ekonomik ve finansal anlamda değil, dış politikada uyguladığı yumuşak güç unsurları ile küresel diplomaside de öne çıkmaya başlamıştır.

Dış politikada ekonomik ilişkilere odaklanan Çin, uluslararası sistemde iç müdahalelere, çatışmalara veya ihtilaflara taraf olmamak gibi bir siyasi doktrin benimsemiş görünmektedir. Ancak bu yaklaşım, Çin'in ilişkide olduğu ülkelerdeki siyasi süreçlere ve küresel meselelere ilgisiz kaldığı anlamına gelmemektedir; bu tutum Çin yönetiminin küresel çıkarları açısından daha uygun görüldüğü için bu şekilde davranılmaktadır.

Afrika ve Ortadoğu'daki siyasi ve ekonomik gelişmeler, Çin'in küresel politikalarının en önemli gündem maddelerindedir. Bu bağlamda söz konusu iki bölgenin tam ortasında yer alan Kızıldeniz'le ilgili gelişmeler de yakından takip edilmektedir. Ayrıca Çin, bölgede ekonomik kazanımların yanı sıra askerî varlığını hissettirmek üzere de birtakım adımlar atmıştır.

Çin'in her yıl milyarlarca dolar değerindeki ihracatı için Kızıldeniz'in iki ucunda yer alan Babu'l Mendep ve Süveyş kanallarının istikrar ve güvenliği bü-

yük önem arz etmektedir. Zira Çin'den Avrupa'ya giden binlerce kargo gemisinin kullandığı Kızıldeniz güzergâhındaki istikrarsızlık, Çin için ciddi mali sorunlara yol açabilir. Hasılı, ekonomik büyümesini sürdürmek için ihracata bağımlı olan Çin, Kızıldeniz'deki istikrarı etkileyecek ter türlü gelişmeyi yakından izlemektedir.

Kızıldeniz'in güvenliği konusuyla yakından ilgilenmesinin en önemli gerekçesi küresel ticaretteki konumunu korumak olan Çin'in bununla bağlantılı diğer amacı da bölgeden geçerek gelen ham madde ve enerji hatlarıdır. Zira Çin ekonomisinin en büyük girdileri olan enerji ve ham maddenin bir bölümü, Kızıldeniz üzerinden geçerek ülkeye ulaşmaktadır.

Kızıldeniz, Çin'in 2013 yılında başlattığı "Bir Kuşak Bir Yol" projesi için de stratejik öneme sahiptir. Bu proje kapsamında bölgede altyapı inşaatları, çeşitli yatırımlar, enerji, finans ve tarımla ilgili çok sayıda proje başlatan Çin için Kızıldeniz'e kıyı ülkelerdeki istikrar büyük önem arz etmektedir.

Kızıldeniz'de artan askerî faaliyetler ve kızırgan jeopolitik çekişmeler, aslında biraz da Çin'in artan askerî, ekonomik ve siyasi nüfuzu ile ilgilidir. Çeşitli nedenlerden dolayı Çin, Kızıldeniz'deki varlığını arttırma ihtiyacı hissettikçe, bölgenin kontrolünü elinde tutmak isteyen ABD, Fransa ve İngiltere bu durumdan büyük bir rahatsızlık duymaktadır.

Çin, 2005-2018 yılları arasında Kızıldeniz'deki hedefleri doğrultusunda Suudi Arabistan'da 30 milyar dolar, Mısır'da 25,9 milyar dolar, İsrail'de 14 milyar dolar ve Yemen'de 1,7 milyar dolar tutarında yatırım harcaması yapmıştır.⁴⁰ Bu da Çin'i Ortadoğu'nun

en büyük yabancı yatırımcısı konumuna getirmiştir. Nitekim 2016 yılında 29,5 milyar dolarlık yatırımı ile Çin, toplam yabancı yatırımların üçte birini tek başına gerçekleştirmiştir.⁴¹

Gelişen ekonomisi için en fazla ihtiyaç duyduğu şey enerji olduğundan Çin, Suudi Arabistan'la ilişkilerine öncelik vermektedir. 2017 yılındaki enerji tüketimi 4,48 milyar metrik ton olan Çin'in ulaştığı bu rakam, tüm AB ülkelerinin tüketiminden fazladır. Dünyanın en büyük ham petrol ithalatçısı olan Çin, bu petrolün çoğunu Ortadoğu'dan almaktadır. 2018 yılında Suudi Arabistan, Çin'in en büyük ikinci ham petrol tedarikçisi olmuştur.⁴² 2005-2014 yılları arasında Çin şirketleri Körfez ülkelerinde 30 milyar dolarlık ihale almıştır; bunların büyük bölümü de Suudi Arabistan'dadır. Cidde kenti ile Mekke ve Medine'yi birbirine bağlayan hafif demir yolu, Yanbu rafinerisi, Cizan endüstri şehri ve Ortadoğu'nun en büyük elektrik santrali, Çinli firmalar iş birliği ile gerçekleştirilmiştir.⁴³

Kızıldeniz'in başat aktörlerinden Suudi Arabistan'ın istikrarı, yukarıda sayılan sebeplerden ötürü Çin açısından büyük önem taşımaktadır. Bugün bölgede yaşanan dramatik değişimlere bağlı olarak iki ülke arasındaki ilişkiler enerji ve ekonomik konuların ötesine geçerek, siyasal yakınlaşmayı da kolaylaştırmaktadır. Kral Selman'ın 2017 yılında, Asya turu kapsamında yaptığı Çin ziyareti, iki ülke ilişkileri için önemli bir dönüm noktası olmuş, ziyaret esnasında ekonomik anlaşmanın yanı sıra savunma ve terörizmle ilgili de iş birliği yapılması kararlaştırılmıştır.

2019 yılının ilk çeyreğinde, bu kez Suudi Veliiaht Prens Muhammed b. Selman Çin'i ziyaret etmiş, bu ziyarette de pek çok anlaşma imzalanmış ve Suudi Arabistan'ın "2030 Vizyonu" çerçevesinde Kızıldeniz'de inşa etmeyi planladığı NEOM projesi ile Çin'in Bir Kuşak Bir Yol projesi arasında bağlantı kurulması kararlaştırılmıştır.

Çin'in Kızıldeniz stratejisindeki bir diğer önemli ülke de Mısır'dır. Mısır'ın Kızıldeniz kıyılarındaki en büyük projelerinden biri olan ve Ayn Sohna'da kurulumu devam eden Çin-Mısır Ekonomik ve Ticari İşbirliği Bölgesi (TEDA), Çin-Mısır ilişkilerinde gelişen noktanın en somut göstergesidir. 7,25 kilometrekarelik kullanım alanı ile Kızıldeniz'deki limanların kapasitelerini geliştirecek olan TEDA, Çin'in Afrika kıtasındaki en dikkat çeken yatırımlarından biridir.⁴⁴ Ayrıca son beş yılda beş defa Çin'e giden darbeci Abdülfettah Sisi, bu ülkeden 50 milyar dolarlık yatırım sözü almıştır.⁴⁵

Çin firmaları, 2019 yılının ilk çeyreğinde Mısır'ın Nuveyba ve Safaga limanlarında iki konteyner terminalinin geliştirilmesini ve işletmesini de üstlenmiştir. 140.000 metrekarelik bir alana yayılan Nuveyba terminali ile 500.000 metrekarelik bir alana inşa edilecek Safaga Limanı'ndaki terminal, Çin'in Bir Kuşak Bir Yol projesi için önemli duraklar olacaktır.⁴⁶ Çin'in Mısır'daki bu limanları geliştirmesi, Kızıldeniz'in Bir Kuşak Bir Yol projesi için stratejik öneme sahip bir bölge olduğunun göstergesidir.

Çin'in Kızıldeniz'de güçlü olduğu bir diğer ülke de Sudan'dır. Uygulanan ambargo nedeniyle dünyadan izole edilmiş durumdaki Sudan'a dış dün-

ya ile bağlantı kurması için önemli fırsatlar sunan Çin, aynı zamanda bu ülkede gerçekleştirdiği bazı altyapı, maden, savunma ve enerji projeleri ile dikkat çekmektedir. İki ülke arasındaki bu iş birliği, Kızıldeniz jeopolitiğinde ve Afrika siyasetinde Çin'in elini güçlendirmektedir.

15 yıl önce Sudan'ın güneyindeki Mugland bölgesinde petrol bulan Çin, bu ülkede çıkarılan ham petrolünün %50'sini ithal etmektedir. Sudan'da faaliyet gösteren 15 büyük yabancı şirketten 13'ü Çinlidir. Çin şirketleri, Sudan'ın iç bölgelerini Kızıldeniz kıyısındaki Port Sudan'a bağlayan bir boru hattı inşa etmiştir. CNPC (Çin Ulusal Petrol Şirketi) de 1999 yılından itibaren Sudan'da 15 milyar dolardan fazla yatırım yapmıştır. Şu anda Sudan rafinerilerinin yarısına CNPC'nin sahip olduğu tahmin edilmektedir. Sudan'ın batısındaki Darfur'da 2005 yılında bulunan petrol yataklarını da Çinli firmalar çalıştırmaktadır.⁴⁷

İki ülke arasındaki ilişkilerde savunma ve askerî iş birliği de önemli yer tutmaktadır. 1991-2000 yılları arasında Sudan, petrol karşılığında Çin menşeli milyonlarca dolarlık silah satın almıştır. Bunlar arasında helikopterler, jetler, tanklar, bombardıman uçakları, tanksavar mayınları ve uçaksavarlar dâhil birçok stratejik silah bulunmaktadır. Bu dönemde Sudan'a çok sayıda hafif silah da satan Çin,⁴⁸ Sudan'la petrol ekonomisine dayanan ilişkisini korumak için bu ülkedeki rejimin istikrarını önemsemektedir.⁴⁹

Çin'in Kızıldeniz'deki en büyük stratejik atılımı, Cibuti'de kurduğu askerî üstür. Kızıldeniz'deki stratejik konumunu, topraklarını yabancı ülkelere kira-

layarak ekonomik bir gelir kapısına dönüştüren Cibuti, hâlihazırda Fransa, ABD, Japonya gibi ülkelerin askerî üslerine de ev sahipliği yapmaktadır. Çin de Temmuz 2017'de inşaatı tamamlanan askerî üssüne taşınmış durumdadır. Bu üssün önemli nakliye hatlarına yakınlığı sayesinde Çin, Babu'l Mendep Boğazı ve Süveyş Kanalı boyunca hem stratejik hem de ekonomik olarak ciddi bir avantaj elde etmiştir. Tarihinde ilk defa deniz aşırı bir ülkede askerî üs inşa eden Çin'in Cibuti'deki askerî varlığını sürdürme niyetinde olduğu görülmektedir.⁵⁰

Çin ile Cibuti arasındaki anlaşma, Çin'in bu üste 2025'e kadar 10.000 asker bulundurma hakkını garanti etmektedir; askerî üste hâlihazırda yaklaşık 1.000 personel görev yapmaktadır.⁵¹ Cibuti'deki üssünü Afrika'daki mavi miğferli barış koruyucularına yardım etmek, insani yardımlar ve korsanlıkla mücadele amacıyla kullanacağını söyleyen Çin, üssün ayrıca askerî iş birliği, deniz tatbikatları ve kurtarma çalışmaları için de kullanılacağını açıklamıştır.⁵² Şüphesiz Cibuti üssü, Çin'in bölgedeki ekonomik çıkarlarını korumak ve Doğu Afrika ile Çin arasındaki ticaretin güvenliğini sağlamak için son derece stratejik önemdedir.⁵³

İsrail

Enerji ihtiyacının %90'nı Akdeniz ve Mısır üzerinden karşılayan İsrail için Afrika ve Asya ile olan bağlantısı sebebiyle Kızıldeniz hattı son derece önemlidir. Özellikle güvenlik konusunda Kızıldeniz'i kendisi açısından büyük bir zaaf noktası olarak gören İsrail rejimi, bu güzergâh üzerinden

Filistinlilere gelebilecek askerî ekipmanlar konusunda büyük kaygı duymaktadır.

1947 yılındaki BM paylaşım haritalarının hazırlanması sırasında, Kızıldeniz'e çıkış konusunda ısrarcı olan Siyonistler, İsrail'in 1948 yılındaki yasa dışı kuruluşundan itibaren Kızıldeniz'deki Akabe Körfezi'ni kendileri için vazgeçilmez olarak görmüştür. İsrail güçleri bu amaçla kısa zamanda bölgedeki bazı köyleri işgal edip Ürdün'ün Akabe Limanı karşısına Eyalat Limanı'nı inşa etmiştir. Özellikle ilk kuruluş sürecinde ve kriz yıllarında Arap ülkelerinin ambargo ve izolasyon politikalarına maruz kalan İsrail için Kızıldeniz, Afrika ve Doğu Asya ülkeleri ile iletişimde hayati önem taşımıştır.

İsrail geçmişte, Afrika'dan gelen gemilere sabotajlar düzenleyerek Filistinlilere gönderilen yardımları engellemenin yanı sıra Arap ülkelerinin Batı ile ticaretine tehdit oluşturan bazı girişimlerde bulunmuş ve Tiran Boğazı ile ilgili mevzularda Arap ülkelerine karşı her zaman saldırgan bir tutum sergilemiş, ancak 1979 yılında Mısır ile imzalanan Camp David Anlaşması'nın ardından bu ülkeyle iyi ilişkiler geliştirmeye ve Kızıldeniz'in kuzeyinde iki müttefik gibi hareket etmeye başlamıştır. Bu durum siyonist rejim için son derece avantajlı olmuştur.

Tiran Boğazı'nın açık kalması için Arap ülkeleriyle iyi ilişkilere sahip olması gerektiğinin farkında olan İsrail, Mısır'ın yanı sıra Suudi Arabistan ile de ilişkilerini geliştirmeye çabalamaktadır. Bugün, bölgedeki gelişmeler ve güvenlik sorunları, Mısır, Suudi Arabistan ve İsrail arasındaki iş birliğini kolaylaştırıcı bir rol oynamaktadır. Mısır, başta Sina Yarımadası'nda-

ki şiddet eylemleri ve terör olmak üzere rejimin güvenliği, ekonomi ve bölgesel istikrar konularında İsrail ile iş birliği yaparken, Suudi Arabistan'ın İsrail ile yakınlaşmasında İran'ın Yemen'de artan varlığı ve Husi tehdidi etkili olmaktadır. Bu bağlamda İsrail de İran'ın Yemen'deki varlığını Babu'l Mendep Boğazı'na erişimi için tehdit olarak algılamaktadır.⁵⁴

İsrail açısından Kızıldeniz, Akdeniz'de keşfedilen enerji yataklarından sonra daha da önemli bir hâle gelmiştir. Zira İsrail, Akdeniz'de bulunduğu doğal gazı Kızıldeniz üzerinden Asya ülkelerine ihraç edebileceğini hesaplamaktadır.

İsrail'in Kızıldeniz'deki en önemli müttefiklerinden biri de Eritre'dir. Eritre'deki Sawara Dağı'nda İsrail'e ait bir dinleme istasyonu ve Dahlak Adası'nda da İsrail Deniz Kuvvetleri'ne ait bir liman bulunmaktadır.⁵⁵ İsrail-Eritre ilişkilerinin en tehlikeli unsurlarından biri, Sudan sınırına yakın Revacyat ve Mekhlavi'deki siyonist rejime ait tesislerdir. İsrail ayrıca Babu'l Mendep'e yakın Halib ve Fatima adalarında da askerî tesislere sahiptir.⁵⁶ Dünyanın en önemli balık rezervlerinden birine sahip olan Eritre'de balıkçılık sektörünün %95'i İsraili şirketler tarafından işletilmektedir. Hâlen Eritre'deki ithalat ve ihracatın tamamı *Harun Kardeşler* isimli bir İsrail şirketinin elindedir. Ayrıca Sudan ve Mısır'ı sulayan Nil Nehri'nin Eritre'den çıkan sularının büyük bir barajla kesilmesini hedefleyen bir proje üzerinde çalışan siyonistler, Eritre için hayati önemdeki stratejik Dahlak Adası'nı da üstün teknolojiye sahip casus uçakları için bir üs olarak kullanılmaya yönelik girişimlerde bulunmaktadır.⁵⁷

Fransa

Fransa, 1800'lü yılların başından itibaren (İngiltere ile birlikte) Kızıldeniz'de Osmanlı Devleti'nin zayıflatılması için faaliyet gösteren önemli aktörlerden biri olmuştur. 1869 yılında Süveyş Kanalı'nın açılmasında kritik bir rol oynamış olsa da 1882 yılından itibaren Mısır'daki etkinliğini kaybetmiş ve Afrika'nın batı kesimlerindeki sömürgeleri ile yetinmek zorunda kalmıştır. 2. Dünya Savaşı'ndan sonra Soğuk Savaş dönemi boyunca ABD'nin gölgesinde kalan Fransa'nın Kızıldeniz çevresindeki askerî ve siyasi inisiyatifleri 1991'den itibaren yeniden artış trendine girmiştir.

Fransa'nın bölgesel girişimlerdeki en önemli ülke olarak Cibuti öne çıkmaktadır. Fransa için Cibuti, Frankofon Afrika ile bağlantı kurmayı sağlayan kritik bir ülkedir. Stratejik bir konumda bulunan Cibuti'deki Fransa'nın askerî varlığı, özellikle deniz taşıma sömürgelere ulaşım, Asya-Avrupa ticari deniz yolunun güvenliği, korsanlıkla mücadele ve Ortadoğu ve Kızıldeniz'deki stratejik hedeflerin korunması amacıyla yöneliktir.⁵⁸

Cibuti'deki en büyük ikinci yabancı kuvvet olan Fransa, buradaki üs için Cibuti'ye kira bedeli olarak her yıl yaklaşık 34 milyon dolar ödemektedir. Fransa'nın bu üste 1.900 kişilik bir askerî birliği bulunmaktadır.⁵⁹ Afrika kıtasındaki en büyük Fransız üslerinden biri olan bu üsteki hava destek birliği, bölgedeki askerî gemilere destek sağlamaktadır.⁶⁰

Afrika kıtasında sömürgeci bir güç olarak tanıyan Fransa'nın kıta halkları nezdindeki imajı bir

hayli olumsuzdur. Ayrıca son yıllarda Çin'in artan ekonomik ve askerî nüfuzu, bölgedeki yerini güçlendirmeye çalışan Fransa için büyük bir rahatsızlık kaynağıdır. İnsanlar nezdindeki olumsuz algının farkında olan Fransa, durumu kendi lehine değiştirmek için bazı girişimlerde bulunmaktadır. Bu çerçevede Fransa Cumhurbaşkanı Emmanuel Macron 2019'un Mart ayında Doğu Afrika turuna çıkmış ve bu kapsamda Cibuti'yi de ziyaret etmiştir. Bu ziyarette Cibutili yetkililere Çin etkisine karşı Fransa'nın güçlü sponsorluğunu hatırlatan Macron, ülkesinin çıkarlarını korumakta kararlı olduğunu vurgulamış ve bölgedeki ekonomik ve askerî kapasitenin artırılacağı mesajını vermiştir.

Suudi Arabistan

Kızıldeniz'in doğu ve kuzeydoğu kıyılarını kaplayan Suudi Arabistan, geçmişte olduğu gibi günümüzde de bölgenin en önemli aktörü konumundadır. Suudi Arabistan'ın sahip olduğu enerji kaynakları ve dünyadaki büyük ekonomilerin enerji ihtiyaçlarını karşılamadaki rolü, onu kritik bir bölgesel güç hâline getirmektedir. Gelirlerinin tamamına yakınına petrol ihracatından sağlayan Suudi Arabistan için enerji kaynaklarının güvenli dolaşımı hayati önemdedir; bunun için de Kızıldeniz'de Babu'l Mendep Boğazı'ndan başlayarak Süveyş Kanalı'na kadar uzanan bölgenin güvenliğini çok önemsemektedir.

Suudi Arabistan, Soğuk Savaş sürecinde (1947-1991) Sovyetler Birliği'nin Kızıldeniz'deki varlığını kendisi ve bölgesi için bir tehdit olarak görmüştür.

Bu sebeple de Kızıldeniz'in her iki yakasındaki Sovyet varlığı ile mücadele içinde olmuş ve Körfez'deki muhafazakâr Arap monarşilerini sosyalist bir devrimden korumak için -özellikle Yemen'deki sol yönetime karşı- çeşitli hamlelerde bulunmuştur. Etiyopya'daki Marksist rejime karşı Eritreli isyancıları destekleyen Suudi yönetimi, 1970'li yıllarda da Somali'yi ülkesindeki Sovyet askerlerini kovması için teşvik etmiştir. Suudi Arabistan'ın temel hedefi, Kızıldeniz'in Batı ittifakı ile iş birliği hâlinde çalışan bir Arap gölü hâline gelmesidir.⁶¹

Suudi Arabistan için Kızıldeniz, petrolünü Batı pazarlarına ulaştırdığı stratejik bir hat olmanın yanında, bizzat burada var olduğu düşünülen yer altı zenginlikleri açısından da önemlidir. Nitekim Suudi Arabistan resmî ajansı SPA'nın haberine göre, 2019'un ilk aylarında, Enerji Bakanı Halid Abdülaziz el-Falih, Kızıldeniz'de büyük miktarda doğal gaz bulduklarını açıklamıştır.

Dünyanın en büyük petrol üreticisi olan Suudi Arabistan'ın ana petrol sahaları, ülkenin doğusundaki Basra Körfezi kıyılarında bulunsa da 1980 yılında inşa edilen Doğu-Batı boru hattı, burada çıkan ham petrolü Kızıldeniz kıyısındaki Yanbu Limanı'na taşımaktadır. 1980'lerde inşa edilen ve o tarihten bu yana genişleyen boru hattı, ülkenin en önemli can damarıdır. Hürmüz Boğazı'nın kapatılması gibi bir durum karşısında bu boru hattı, ham petrol ihracatı için alternatif bir yol sunmaktadır. Yanbu'daki depolama tesisleri de Suudiler için en stratejik yatırımlardan biridir.⁶² 1.200 kilometrelik boru hattından günde 5 milyon varil ham petrol taşınabilmek-

tedir. Suudi petrol şirketi ARAMCO, 2023 yılına kadar bu hattın kapasitesini 6,5 milyon varile çıkarmayı planlamaktadır. Günümüzde petrol tankerleri için Basra Körfezi hâlâ birincil ihraç bölgesi olmayı sürdürdüğünden, boru hattının kapasitesinin yarısından daha azı kullanılmaktadır.⁶³

Suudi Arabistan'ın Kızıldeniz'deki bir diğer rafinerisi de Cizan'dadır. 2019'un ilk yarısında tamamlanan proje, Yemen'e yakın olması hasebiyle çeşitli güvenlik riskleri barındırmaktadır.

Son dönemde Suudi Arabistan'ın Kızıldeniz'deki en önemli manevralarından biri, bölgesel anlaşmazlık ve ihtilafları çözmeye yönelik arabuluculuk girişimleridir. Bu girişimlerden ilki, Eylül 2018'de gerçekleşmiştir. Etiyopya Başbakanı Abiy Ahmed ve Eritre Cumhurbaşkanı Isaias Afwerki'ye ev sahipliği yapan Suudi Arabistan, iki ülke arasındaki 50 yıllık düşmanlık ve ihtilafın sona ermesi için arabuluculuk yapmış ve taraflar arasında bir barış anlaşması imzalanmasında etkili olmuştur. Bu anlaşmayı Eritre ile Cibuti arasındaki uzlaşma izlemiştir. Suudi Arabistan ayrıca Cibuti'nin gelişimini desteklemek için Körfez İşbirliği Konseyi üyeleriyle birlikte 200 milyon dolarlık beş yıllık ekonomik ve acil ihtiyaçları kapsayan bir programı da uygulamaya koymuştur.

Bu yöndeki bir diğer önemli adım da 2018'in Aralık ayında atılmıştır. Kızıldeniz ve Aden Körfezi'ni çevreleyen yedi ülkeden bakanlar ve üst düzey yetkililer, Suudi Arabistan'ın başkenti Riyad'da bir araya gelmiştir. Suudi Arabistan, Mısır, Cibuti, Somali, Sudan, Yemen ve Ürdün'ün katıldığı bu toplantıda, bölgesel bir birlik kurulması için teknik heyetlerin

çalışması kararı alınmıştır. Birliğin amacının; bölge ülkelerinin çıkarlarını korumak, istikrarı sağlamak ve bölge ülkeleri arasında yeni bir sinerji yaratmak olduğu ifade edilmiştir.⁶⁴

Eritre ve İsrail ise davet edildikleri hâlde bu toplantıya katılmamıştır; ancak yeni konjonktürde özellikle siyonist rejimle koordinasyonun devam edebileceği ifade edilmektedir.⁶⁵

Suudi Arabistan'da hızlı bir şekilde veliaht prensliğe yükselen Muhammed bin Selman'ın açıkladığı son mega projelerden biri, yeni ticaret merkezinin Kızıldeniz olacağını göstermektedir. Bunun için Suudi Krallığı'nın attığı ilk adımın, Kızıldeniz kıyılarını geliştirmek ve komşu ülkelerle ulaşım olanaklarını arttırmak olduğu gözlenmektedir. Suudi Arabistan Akabe'de inşa etmeyi planladığı NEOM mega kent projesine ek olarak, 2017 yılında duyurulan Kızıldeniz gelişim projelerini yürütmek için de kamu yatırım fonuna ait kapalı bir anonim şirket olan *Kızıldeniz Kalkınma Şirketini* (Red Sea Development Company) kurmuştur. Suudi Krallığı, Kızıldeniz sahili boyunca, Mısır ve Ürdün'le birlikte 500 milyar dolarlık müşterek ekonomik bölge dâhil birçok mega proje üzerinde çalışmaktadır. Özetle yatırım, ticaret ve ekonomik gelişim, Suudi Arabistan'ın yeni Kızıldeniz stratejisinde önemli bir yer tutmaktadır.⁶⁶

Kızıldeniz, Suudi Arabistan'ın komşu ülkeleriyle yeni vizyonunda daha da önem kazanırken, aynı zamanda ülkenin petrole bağlı ekonomisi için alternatif kaynaklar yaratmak adına da ideal bir yer olarak görülmektedir. Veliaht Prens Muhammed b. Selman, bu amaçla yerli ve yabancı turizmi çekmek için Kı-

zıldeniz'de 50 adayı ve başka alanları lüks tatil bölgelerine çevirecek NEOM projesinin startını vermiştir. Suudi Arabistan'ın "2030 Vizyonu" çerçevesinde, Kızıldeniz'de başta inşaat sektörü olmak üzere (limanlar, havaalanları, gökdelenler vb.) farklı turizm olanakları ile yatırımcılara yeni ticari fırsatlar sunulmaktadır. NEOM projesinin Suudi Arabistan'ın gelecek tasavvurunda önemli bir kalkınma hamlesi olacağı öngörülmektedir.

Kızıldeniz'deki mevcut dengelerin korunması Suudi Arabistan için hayati önemdedir. Zira Babu'l Mendep girişindeki Yemen'in İran'ın kontrolüne geçmesi, Suudi Arabistan'ın bütün bu projelerine büyük darbe vuracaktır. İran'ın bir de Eritre'de askerî tesis kurması ve geçmiş yıllarda Sudan ile geliştirdiği ilişkiler vb. adımları, Riyad yönetiminin kaygılarını artırmaktadır.⁶⁷

Tüm bu sıkıntılı denklemi aşmak için kendince stratejiler geliştiren Suudi Arabistan, bedeli ne olursa olsun Yemen savaşını ısrarla sürdürmekten başka çare bulamamıştır. Sudan'ı ekonomik yardımlar yaparak İran'dan uzaklaştırmaya çalışmış ve 2016 yılında Sudan'a 1 milyar dolarlık hibe vermiştir. Suudi Arabistan'ın Kızıldeniz'de askerî gücünü arttırdığı bir diğer ülke de Cibuti'dir. Suudi Arabistan, Ekim 2015'ten bu yana Yemen'deki operasyonlarını desteklemek için Cibuti hava sahasını ve Cibuti Camp Lemonnier'deki havaalanını kullanmaktadır.

Birleşik Arap Emirlikleri

Kızıldeniz'de tarihî bir varlığa sahip olmayan Birleşik Arap Emirlikleri (BAE), bölgede askerî iş

birliklerini ve varlığını genişletmek adına en saldırgan şekilde hareket eden ülkelerin başında gelmektedir. BAE'nin Kızıldeniz'deki askerî ve siyasi varlığının artışında, ekonomik kaygılar temel rol oynamaktadır. BAE, yıllardır Dubai ve Abu Dabi kentlerini Asya, Afrika ve Avrupa arasında ticari bir merkez olarak konumlandırmaya çalışmaktadır; ancak Çin'in Bir Kuşak Bir Yol projesi, tüm Afro-Avrasya bölgesinde yeni bir ticari kuşak oluşturmakta ve bu kuşak üzerinde Dubai ve Abu Dabi kentleri yer almamaktadır. Bu sebeple BAE, ticaret yollarının kontrolü amacıyla Kızıldeniz'deki limanların kontrolüne yönelik bir strateji geliştirmiştir. Tüm finansal ve askerî imkânlarını bu amaç için seferber eden BAE, bölgedeki birçok limanı satın alarak küresel lojistiği kontrol ve yönetme stratejisi izlemektedir.

Bu senaryo çerçevesinde Aden Körfezi Dubai'nin yerini alacağından, Kızıldeniz limanlarına erişimi kontrol etmek BAE'ye dünya ticareti için hayati önemde bir rol kazandıracaktır. Bu stratejinin bir parçası olarak BAE, diğer bölgelerin yanı sıra Etiyopya, Somaliland ve Puntland'da da altyapı yatırımları yapmaya başlamıştır.⁶⁸ BAE ayrıca Yemen'in birçok liman ve adasını da ele geçirmiş durumundadır.

Kızıldeniz ülkeleriyle finans temelli bir ilişki kuran BAE'nin diğer bir stratejisi de Arap milliyetçiliği kartını oynamaktır. Bölgede yapacağı hamleleri sanki Arap idealleri adına yapıyormuş imajı oluşturmaya çalışan BAE, bu amaçla aralarında Türkiye'nin de bulunduğu birçok ülkeye karşı gizli cepheler açmıştır.

Kızıldeniz'deki askerî varlığını da arttırmaya çalışan BAE, bu doğrultuda Afrika Boynuzu ve Aden Körfezi'nde askerî üsler inşa etmektedir. Bu bağlamda 2015'te Eritre'de, Şubat 2017'de de Somaliland'de askerî üs kurmuştur.⁶⁹ Eritre, Hanish Adalarını (stratejik olarak Yemen'den sadece 29 km uzaklıkta) ve liman şehri Assab'ı, hem Husilere karşı kullanılmak hem de kendisi için daha geniş kapsamlı güvenlik ve savunma anlaşmaları imzalamak amacıyla 30 yıllığına BAE'ye kiralamıştır. BAE, Assab'da askerî üssün yanı sıra altyapı ve lojistik projelere de yatırım yaparak ileride burada kendisi için ikinci bir Dubai oluşturmayı hedeflemektedir. Assab Limanı'nı askerî bir üsse çeviren BAE, kentte Yemenliler başta olmak üzere, çeşitli ülkelerden silahlı milislerin eğitildiği askerî eğitim kampları yanı sıra uçaklar, helikopterler, tanklar, askerî gemiler ve diğer askerî mühimmatlar da bulundurmaktadır. BAE ayrıca, Eritre'nin başkenti Asmara'daki uluslararası havaalanının modernizasyonunu ve işletmesini de üstlenmiştir.

2014 yılından itibaren Somali silahlı kuvvetlerine eğitim ve modernizasyon konularında yardım etmeye başlayan BAE, Mayıs 2015'te Somali'nin başkenti Mogadişu'da bir askerî eğitim merkezi açmıştır.⁷⁰ Şubat 2017'de de Somaliland'deki Berbera Limanı'nı 30 yıllığına kiralayan BAE'nin Puntland ve Somaliland'de bazı güvenlik ve istihbarat operasyonlarını finanse ettiği yönünde iddialar vardır. Ekim 2017'de yarı özerk Puntland eyaletinin Kızıldeniz girişindeki Boosaaso Limanı'nın yönetimini devralan BAE, aynı zamanda limanın geliştirilmesini de üstlenmiştir.⁷¹

Somaliland'de de birçok altyapı projesini finanse eden BAE'nin bu hamlesi altında, Somaliland'i Türkiye ile yakın iş birliği hâlindeki Somali yönetimine karşı kullanma istemeği yatmaktadır.

BAE, bir diğer bölge ülkesi olan Etiyopya'ya da 3 milyar dolarlık yardım vaadinde bulunmuştur. Bu yardımın Mısır'daki Sisi hükümetinin olası bir sıkıntısıyla karşılaşmaması amacıyla yapıldığı tahmin edilmektedir. Zira Ortadoğu jeopolitiğinde etkin olmak isteyen ve bu yönde hamleler yapan BAE, böylece Etiyopya ve Mısır arasındaki Nil anlaşmazlığına da müdahil olarak Mısır'la olan ortaklığını bölgesel bir güce dönüştürmek istemektedir.⁷²

BAE'nin Suudi Arabistan ile birlikte Yemen'de sürdürdüğü savaşta Kızıldeniz ve Afrika Boynuzu hayatı önemdedir. Husilerin dünyaya çıkış kapısı niteliğindeki Kızıldeniz'in abluka altına alınması, BAE'ye stratejik açıdan büyük bir avantaj sağlamaktadır. Husilerle mücadele adı altında bölgedeki varlığını genişleten BAE'nin asıl amacı ise, Kızıldeniz'de belirleyici bir güç olmaktır. Bu hedefine ulaşmak için de başta stratejik Sokotro Adası olmak üzere Aden Körfezi'nin girişinde bulunan Miyun, Aden, Duba, Belhaf ve Meha limanlarını ele geçirmiştir. Hasılı BAE, Yemen'deki siyasi boşluk ve kaosu kullanarak Kızıldeniz'de yerleşme planlarını yavaş yavaş hayata geçirmektedir.

İran

Suriye, Irak, Lübnan ve genel olarak merkez Ortadoğu'dan sonra, Yemen'de Husilere verdiği destek sayesinde Aden Körfezi ve Kızıldeniz'de de etkin

bir güç olma peşinde olduğunu gösteren İran'ın Yemen'de yakaladığı jeopolitik avantajını kaybetmek niyetinde olmadığı anlaşılmaktadır. İran, Arap Koalisyonu ve uluslararası kamuoyunun baskılarına rağmen Yemen'de ve dolayısıyla Kızıldeniz'in kapısında varlığını gün geçtikçe daha da pekiştirmektedir.

İran'ın Kızıldeniz'deki varlığını güçlendirmek istemesinin temelinde yatan sebepler şu şekilde sıralanabilir: Enerji piyasasında ve ticari su yolunda söz sahibi olmak, Suudi Arabistan ile girdiği bölgesel mücadelede avantaj elde etmek ve hepsinden önemlisi de Batılı ülkeler tarafından kendisine uygulanan kuşatma siyasetini yarararak farklı cephelerde onların planlarını bozmak.

Kızıldeniz'de artan Suudi Arabistan ve BAE askerî varlığını kendisine yönelik bir tehdit olarak gören Tahran yönetimi, tüm mali külfetine rağmen Yemen'den vazgeçecek gibi görünmemektedir. İran, izlediği bu stratejinin bir devam olarak Kızıldeniz'in diğer yakasında, Eritre'de de askerî varlığını arttırma peşindedir.

İran Devrim Muhafızları Ordusu Komutan Yardımcısı General Hüseyin Selami, 2015 yılında yaptığı bir açıklamada, "Bugün çatışma alanımız Akdeniz, Babu'l Mendep ve Kızıldeniz'dir. Biz günden güne gelişen geniş bir bölgenin coğrafi derinliğinde çatışıyoruz." diyerek İran'ın Kızıldeniz çevresindeki askerî varlığına ve bölgenin önemine vurgu yapmıştır.⁷³

Kızıldeniz'deki varlığını güçlendirmek için Sudan'la da ilişkilerini geliştirmeye çalışan İran yönetimi, Suudi Arabistan'ın Beşir yönetimine sunduğu büyük

mali imkânlar nedeniyle bu amacına ulaşmada fazla başarı sağlayamamıştır.⁷⁴

2017 yılında Yemen’de bir deniz üssü inşa etmeyi planladığını duyuran İran’ın bu kararı,⁷⁵ Yemen’deki savaş sayesinde Kızıldeniz’de kalıcı bir güç elde etme arzusunu ortaya koymaktadır. Kesin olan şu ki, Yemen’de kurulacak böyle bir üs, İran’ın hem Kızıldeniz’de söz sahibi olmasına hem de Husi gruplara daha kolay lojistik destek vermesine imkân sağlayacaktır.⁷⁶

Türkiye

Osmanlı mirası nedeniyle Kızıldeniz’de tarihî bir hafıza ve tecrübeye sahip olan Türkiye, uluslararası konjonktürün değişimi ile birlikte bölgedeki etkisini arttıran ülkelerden biridir. Ortadoğu, Asya ve Afrika ülkeleriyle ekonomi ve güvenlik alanlarındaki iş birliklerini geliştiren Türkiye, bölge ülkeleriyle ortak menfaatlerini koruma adına Kızıldeniz’deki askerî ve ekonomik etkinliğini arttırma ihtiyacı duymaktadır. Türkiye’nin bölgeye yönelik politikaları beş temel yaklaşım üzerine inşa edilmiştir: Diplomatik girişimlerini yoğunlaştırmak, tarihî ve kültürel ilişkileri yeniden restore etmek, insani yardım faaliyetlerini arttırmak, ekonomik yatırımlar yapmak, askerî varlığını sağlamlaştırmak.

Son dönemde özellikle Sudan ve Somali ile yakın ilişkiler geliştiren Türkiye, Somali’de gerek insani kalkınma projeleri ve altyapı çalışmalarıyla gerekse siyasi destek ve ekonomik yatırımlarıyla bölgeyle ilgilenen diğer ülkeler arasında istisna bir yere sahip-

tir. İç savaş, terör ve ağır bir insani krizle boğuşan Somali'ye destek veren Türkiye, bu sayede hem insani sorunların çözümüne katkı sağlamayı hem de bölgede siyasi nüfuz elde etmeyi başarmıştır. Bugün Türkiye, Somali'de liman ve havalimanında yaptığı yatırımlarla Somali hükümetinin gelirlerinin büyük bölümüne katkı sağlamaktadır.⁷⁷

Türkiye, yurt dışındaki en büyük askerî üssünü 2017 yılında Somali'nin başkenti Mogadişu'da kurmuştur. Üs, Aden Körfezi ve Okyanus ticareti için jeopolitik öneme sahiptir. 200 askerî personelin görev yaptığı Somali Türk Görev Kuvvet Komutanlığı, bölgenin güvenliği ve huzuru için önemli bir merkez konumundadır. Somali'nin askerî eğitim ihtiyaçlarına da cevap veren üssün ana hedefleri arasında 10.000 Somalili subaya eğitim verilmesi de vardır.

Türkiye Somali ile geliştirdiği bu özel ilişkiyi Kızıldeniz'de Sudan ile de tesis etmeye yönelik bir siyaset izlemektedir. Sudan ile tarihî ve kültürel ilişkilerini ön plana çıkaran Türkiye, son dönemde bu ülkeye yönelik artan insani yardımları ve ekonomik yatırımları ile dikkat çekmektedir. Türkiye ile Sudan hükümeti arasında yapılan anlaşmalar sayesinde, iki ülke ilişkileri birçok sektörde gelişmektedir.⁷⁸

Türkiye'yi bölgede avantajlı bir aktör hâline getiren asıl hamle ise, kendisine Kızıldeniz kıyısına açılma imkânı veren Sevakın Adası Anlaşması'dır. Aralık 2017'de yapılan anlaşmaya göre, eski bir Osmanlı liman kasabası olan adanın restorasyonu ve ihyası Türkiye tarafından gerçekleştirilecek ve ada öncelikle turistik amaçlar ve hac yolculukları için kullanılacaktır.⁷⁹ Ayrıca aynı bölgede, eskiden olduğu

gibi, askerî ve sivil gemilerin onarımı ve bakımı için bir de liman inşa edilecektir.

Mısır ve bazı Körfez ülkeleri adanın Türkiye'ye kiralanmasına şiddetle karşı çıkarak bunun Mısır ve Suudi Arabistan'ın ulusal güvenliği için tehlikeli bir durum olduğunu savunmaktadır; hatta bazı Mısırlı yetkililer Sudan yönetimini tehdit edecek kadar ileri gitmiştir.

Türkiye; Somali ve Sudan'ın yanı sıra Kızıldeniz jeopolitiğindeki etkinliğini arttırma adına Etiyopya ve Cibuti ile de önemli bir yakınlaşma içindedir. Bu bağlamda kıtada Türkiye'nin dördüncü büyük ticaret ortağı olan Etiyopya, Afrika'da doğrudan Türk yatırımlarının en büyük bölümünü alan ülkelerden biridir. 2015 yılında 33.000 kişiye iş imkânı sağlayan bir sanayi bölgesinin kurulması⁸⁰ yanı sıra Türkiye, Avaş-Voldiya demir yolu için de Etiyopya'ya kredi açmıştır. Türkiye bu ülkede ayrıca üretim, enerji ve gıda alanlarında da birçok yatırım gerçekleştirmiştir. Kızıldeniz bölgesinin köklü sorunlarından olan Etiyopya'nın denize açılması ve dış ticaret sorununun çözülmesi meselesi de Türkiye'nin Somali'yi güvenli bir liman hâline getirmesi ile aşılabilecektir.

Bölgenin bir diğer ülkesi Cibuti ile de ilişkilerini geliştiren Türkiye, 2012 yılında diplomatik olarak başlayan ilişkilerini ekonomi ve güvenlik alanlarına da taşımıştır. Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan ABD, Çin, Japonya, İtalya ve son olarak da Suudi Arabistan'ın askerî üs inşa ettiği Cibuti'yi 2015 yılında ziyaret etmiştir. Ziyaret sırasında imzalanan beş anlaşma ile; radyo ve televizyon kurumları arasında, gençlik ve spor alanlarında, po-

lis eğitimi konusunda, denizcilik, askerî eğitim, teknik destek ve bilimsel çalışmalar konusunda iş birliği yapılması kararlaştırılmıştır. İki ülke arasındaki en önemli anlaşmalardan biri de 5.000 dönümlük bir arazide Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Cibuti Hükümeti ortaklığında özel bir ekonomik bölge kurulması anlaşmasıdır.⁸¹ 2017 yılı sonunda da Cibuti Cumhurbaşkanı İsmail Ömer Guelle Türkiye'yi ziyaret etmiştir. Bu ziyaretin en dikkat çekici sonucu; siyasi, ekonomik ve kültürel ilişkilerin geliştirilmesi yanında askerî ilişkilerin geliştirilmesi konusunda sağlanan mutabakat olmuştur.

Türkiye'nin bölgedeki askerî varlığı, esas olarak sadece bölgesel ekonomik ve siyasi rekabetteki konumunu güçlendirme amacına hizmet etse de Kızıldeniz'de etkinlik kurmak aslında Türkiye'nin güvenliği ile ilgili de bir açılım sağlamaktadır. Zira özellikle bölgesel tüm meselelerde Türkiye karşısında bir konum alan Mısır ve Suudi Arabistan gibi ülkelere karşı verilen mücadelenin Kızıldeniz'e taşınması, doğrudan bu ülkelerin elini zayıflatan bir etki oluşturacaktır. Türkiye'nin Somali ve Sudan'daki varlığının Mısır, İsrail ve Suudi Arabistan gibi güçleri rahatsız etmesinin sebebi, güç dengesindeki bozulmayla ilgilidir.

Sonuç

Kızıldeniz Havzası'nda yabancı ülkelerin artan askerî, siyasi ve ekonomik nüfuzu, önümüzdeki süreçte bölgede daha radikal değişimlerin yaşanabileceğini göstermektedir. Dünya ticaret ve enerji hattında stratejik bir geçiş konumundaki Kızıldeniz, hâlihazırda birçok sıcak savaş ve gerilimin de adresidir.

Son yıllarda Çin'in bölgede daha da görünür hâle gelmesi, Türkiye'nin bölgeye artan ilgisi, ABD ve diğer Batılı ülkelerin mevzilerini koruma kaygıları, Rusya'nın yakınlaşma siyaseti gibi unsurlar, Kızıldeniz çevresinin küresel rekabette iyiden iyiye öne çıkmaya başladığının göstergeleridir. Bu küresel ilgiye bağlı olarak Mısır, Suudi Arabistan, İsrail ve İran gibi bölgesel aktörlerin de doğal olarak meseleye dâhil olması, Kızıldeniz'i son derece kaotik bir ortama sürüklemektedir.

Yemen'deki bitmeyen iç savaş, Cibuti, Eritre, Sudan ve Etiyopya'yı da içine alan istikrarsızlık dalgası, Mısır ve İsrail çevresinde gelişen olaylar, Kızıldeniz'deki yüksek gerilim alanlarının sadece birkaçıdır. Hızlı bir askerîleşmenin yaşandığı bu son süreç, bölgede yeni krizlerin ortaya çıkma potansiyeline işaret etmektedir. Kızıldeniz'deki gerilim, silahlanma ve dış güçlerin askerî üs inşa etme yarışı, bölgeyi önemli bir kriz alanı hâline getirmektedir.

2. Dünya Savaşı'ndan sonra Kızıldeniz jeopolitiğinde inşa edilen düzenin sonuna gelindiğini açık bir şekilde ortaya koyan bu gelişmeler, kurulmakta olan yeni düzene ilişkin belirsizlikleri de gün yüzüne çıkarmış durumdadır. ABD ve Çin arasındaki küresel rekabetin yansımaları yanı sıra Japonya, İngiltere, Fransa, Rusya, Suudi Arabistan, BAE ve Türkiye de Kızıldeniz'deki pozisyonlarını pekiştirmektedir. Mevcut konjonktürde sakin görünen bu yarışın, önümüzdeki süreçte bölgesel krizlerin de etkisiyle farklı bir yöne evrilme ihtimali bir hayli yüksektir.

Kızıldeniz'deki rekabet, özellikle limanlar ve diğer stratejik-lojistik geçiş yolları üzerinde yaşanmakta-

dır. Bölgede stratejik limanlar ve bağlı otoyolların kontrolünü sağlamaya çalışan yabancı lkeler, Kızıldeniz'e kıyı ülkelerle çeşitli düzeylerde pazarlıklara girişirken, bölgenin zayıf ülkeleri için de yeni bir bağımlılık döneminin geldiği görülmektedir. Söz konusu bu yeni dönem, Sudan darbesinde olduğu gibi, Kızıldeniz çevresindeki ülkelerin istikrarını etkileyen farklı olayları tetikleyebilecektir. Bunun için Ortadoğu'nun diğer cephelerinde mücadele hâlinde olan bütün güçlerin Kızıldeniz'deki politikalarının yakından takip edilmesi, bölgesel ve küresel politikaların anlaşılmasında önem arz etmektedir.

Sonnotlar

- ¹ <https://islamansiklopedisi.org.tr/kizildeniz>
- ² <https://www.eia.gov/beta/international/regions-topics.php?RegionTopicID=WOTC>
- ³ <http://ordaf.org/ortadogunun-petrol-transit-gecis-noktalari/>
- ⁴ age.
- ⁵ <https://geopoliticalfutures.com/red-sea-alliances-shift-tide/>
- ⁶ <http://www.arabnews.com/columns/news/879221>
- ⁷ <http://www.worldshipping.org/pdf/Suez-Canal-Presentation.pdf>
- ⁸ James Kraska, *Coalition Strategy and the Pirates of the Gulf of Aden and the Red Sea*, U.S. Naval War College Newport, RI, United States, s. 200.
- ⁹ <https://mawani.gov.sa/en-us/SAPorts/jeddah/Pages/default.aspx>
- ¹⁰ <https://mawani.gov.sa/en-us/SAPorts/Yanbut/Pages/default.aspx>
- ¹¹ <https://www.kingabdullahport.com.sa/news/>
- ¹² http://www.worldportsource.com/ports/review/EGY_Port_Suez_346.php
- ¹³ <https://insamer.com/tr/yemende-olum-kalim-savasi-hudeyde-limani-mucadelesi-1564.html>
- ¹⁴ <https://www.aa.com.tr/tr/dunya/sudanin-turizm-ve-liman-kenti-port-sudan/1400017>
- ¹⁵ <https://www.dailysabah.com/africa/2018/03/26/sudan-qatar-ink-4-billion-deal-to-develop-suakin-seaport>
- ¹⁶ <http://www.israports.org.il/en/Pages/default.aspx>
- ¹⁷ http://www.eritreaembassy-japan.org/data/General_Information_On_Massawa_Port_Authority.pdf
- ¹⁸ <https://africadiplomatic.com/tag/massawa-port/>
- ¹⁹ <https://africadiplomatic.com/tag/massawa-port/>
- ²⁰ Durmuş Akalın, <http://dergiler.ankara.edu.tr/dergiler/18/1956/20485.pdf>
- ²¹ Akalın, age.
- ²² Thomas E. Marston, "Britain's Imperial Role in the Red Sea Area, 1800-1878", *Victorian Studies*, Vol. 6, No. 4 (Jun., 1963), s. 361-364.
- ²³ Z.H. Kour, *The History of Aden 1839-72*, Frank Cass, London, 1981.

- ²⁴ Alexandra Lewis, *Security, Clans and Tribes: Unstable Governance in Somaliland, Yemen and the Gulf of Aden*, Basingstoke, Palgrave Macmillan, 2015, s. 65.
- ²⁵ Lewis, s. 4-8.
- ²⁶ Hasan Karaköse, "Osmanlı Yönetimindeki Yemen'de İngiliz Siyaseti (Birinci Dünya Savaşı'nın sonuna kadar)", *Sosyal Bilimler Dergisi/The Journal of Social Science*, Yıl 6, Sayı 34, Şubat 2019, s. 323-339.
- ²⁷ <https://islamansiklopedisi.org.tr/kizildeniz>
- ²⁸ <https://geopoliticalfutures.com/red-sea-alliances-shift-tide/>
- ²⁹ https://www.cnic.navy.mil/regions/cnreurafswa/installations/camp_lemonnier_djibouti.html
- ³⁰ Richard B. Remnek, *The Strategic Importance of the Bab al-Mandab and the Horn of Africa: A Global Perspective, The Horn of Africa and Arabia*, Defense Academic Research Support Program and The Middle East Institute, 1990, s. 2.
- ³¹ Remnek, age., s. 3.
- ³² <https://tr.sputniknews.com/videokulubu/201810171035712179-rusya-misir-ortak-tatbikat-dostluk-muhafizlari-terorlemucadele/>
- ³³ <https://tr.sputniknews.com/rusya/201901221037216493-rusya-misir-onumuzdeki-sonbahar-ilk-ortak-tatbikati-gercekles-tirecek/>
- ³⁴ <http://www.understandingwar.org/sites/default/files/ISW%20-%20Russia%20Egypt%20Campaign%20-%20June%202018.pdf>
- ³⁵ <http://www.understandingwar.org/sites/default/files/ISW%20-%20Russia%20Egypt%20Campaign%20-%20June%202018.pdf>
- ³⁶ <https://www.middleeastmonitor.com/20180716-russia-and-sudan-look-to-develop-military-cooperation/>
- ³⁷ <https://www.ntv.com.tr/dunya/rusya-kizildenizde-dogalgaz-arayacak,3GsnIFZMQ0-XOB-Er1-Hug>
- ³⁸ <https://www.voanews.com/africa/russia-eritrea-relations-grow-planned-logistics-center>
- ³⁹ http://english.www.gov.cn/archive/publications/2016/01/13/content_281475271412746.htm
- ⁴⁰ <https://www.atlanticcouncil.org/blogs/menasource/what-are-the-implications-of-expanded-chinese-investment-in-the-mena-region>
- ⁴¹ <https://www.middleeastmonitor.com/20170724-china-is-largest-foreign-investor-in-middle-east/>

- ⁴² <https://www.atlanticcouncil.org/blogs/menasource/what-are-the-implications-of-expanded-chinese-investment-in-the-mena-region>
- ⁴³ <https://agsiw.org/chinas-gulf-investments-reveal-regional-strategy/>
- ⁴⁴ <http://www.sis.gov.eg/Story/138024/PM-visits-China-Egypt-TE-DA-zone-at-Ain-Sokhna?lang=en-us>
- ⁴⁵ <https://thediplomat.com/2018/07/how-china-is-winning-over-the-middle-east/>
- ⁴⁶ https://www.zawya.com/mena/en/story/Chinas_CRBC_to_develop_container_terminal_projects_in_Egypt-ZAW-YA20190211105535/
- ⁴⁷ L. Daniel, "China's Sudan engagement: Changing northern and southern political trajectories in peace and war", *The China Quarterly*, 2009, 199: 610-629.
- ⁴⁸ <https://www.longdom.org/open-access/oil-and-darfurs-blood-chinas-thirst-for-sudans-oil-2332-0761-1000189.pdf>
- ⁴⁹ <https://www.longdom.org/open-access/oil-and-darfurs-blood-chinas-thirst-for-sudans-oil-2332-0761-1000189.pdf>
- ⁵⁰ <https://www.criticalthreats.org/analysis/the-new-scramble-for-africa>
- ⁵¹ <https://www.aljazeera.com/news/2017/07/china-open-overseas-military-base-djibouti-170712135241977.html>
- ⁵² <http://www.hurriyet.com.tr/dunya/cinli-askerler-yurtdisi-gorevi-icin-yola-cikti-40517312>
- ⁵³ <https://www.criticalthreats.org/analysis/the-new-scramble-for-africa>
- ⁵⁴ <https://www.haaretz.com/middle-east-news/.premium-u-s-iran-escalation-contains-a-different-kind-of-strategic-threat-for-israel-1.7258287>
- ⁵⁵ <https://www.haksozhaber.net/eritrede-israil-iran-ittifaki-43063h.htm>
- ⁵⁶ <https://fikercenter.com/assets/uploads/%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%AD%D9%85%D8%B1-...%D8%B5%D8%B1%D8%A7%D8%B9-%D8%A7%D9%84%D9%86%D9%81%D9%88%D8%B0-%D9%87%D9%84-%D9%8A%D8%AA%D8%AD%D9%88%D9%84-%D8%A5%D9%84%D9%89-%D8%AD%D8%B1%D8%A8-%D8%A5%D9%82%D9%84%D9%8A%D9%85%D9%8A%D8%A9.pdf> s. 16.

- ⁵⁷ <https://dergipark.org.tr/download/article-file/421970> (s. 281)
- ⁵⁸ Vernie Liebl, "Military Policy Options to Revise the French Military Presence in the Horn of Africa", *Comparative Strategy*, (2008), 27:1, s. 79-87.
- ⁵⁹ <https://www.aa.com.tr/tr/dunya/cibutide-askeri-us-yarisi/630717>
- ⁶⁰ Richard B. Remnek, "The Strategic Importance of the Bab al-Mandab and the Horn of Africa: A Global Perspective", *The Horn of Africa and Arabia*, Defense Academic Research Support Program And The Middle East Institute, 1990, s. 10.
- ⁶¹ Remnek, "The Strategic Importance...", 1990, s. 11.
- ⁶² http://large.stanford.edu/courses/2015/ph241/lebovitz1/docs/saudi_arabia.pdf
- ⁶³ <https://www.bloomberg.com/news/articles/2019-05-14/saudi-pipeline-attack-highlights-risk-to-middle-east-oil-exports>
- ⁶⁴ <http://www.arabnews.com/node/1476051>
- ⁶⁵ <https://www.washingtoninstitute.org/policy-analysis/view/seeing-red-trade-and-threats-shaping-gulf-horn-relations>
- ⁶⁶ <http://www.arabnews.com/node/1476051>
- ⁶⁷ <https://www.criticalthreats.org/analysis/the-gulf-contest-for-the-horn-of-africa>
- ⁶⁸ <https://www.washingtoninstitute.org/policy-analysis/view/seeing-red-trade-and-threats-shaping-gulf-horn-relations>
- ⁶⁹ <http://sci-hub.tw/https://doi.org/10.1080/03932729.2017.1309101>
- ⁷⁰ <https://www.foreignaffairs.com/articles/africa/2018-08-09/water-wars-nile?cid=soc-tw>
- ⁷¹ <https://www.criticalthreats.org/analysis/the-new-scramble-for-africa>
- ⁷² <https://www.foreignaffairs.com/articles/africa/2018-08-09/water-wars-nile?cid=soc-tw>
- ⁷³ <https://www.haksozhaber.net/eritrede-israil-iran-ittifa-ki-43063h.htm>
- ⁷⁴ <https://geopoliticalfutures.com/red-sea-alliances-shift-tide/>
- ⁷⁵ <https://www.foreignaffairs.com/articles/iran/2017-01-01/irans-growing-naval-ambitions>
- ⁷⁶ <https://www.foreignaffairs.com/articles/iran/2017-01-01/irans-growing-naval-ambitions>
- ⁷⁷ <https://www.criticalthreats.org/analysis/the-gulf-contest-for-the-horn-of-africa>
- ⁷⁸ <http://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/kizildenizde-altin-araya-cagiz-41052682>

- ⁷⁹ <https://www.sabah.com.tr/gundem/2017/12/26/sevakin-ada-si-nerede-iste-sevakin-adasinin-tarihi>
- ⁸⁰ <https://www.criticalthreats.org/analysis/the-gulf-contest-for-the-horn-of-africa>
- ⁸¹ <https://www.tccb.gov.tr/ozeldosyalar/afrika/cibuti/>

Bu çalışmanın temel amacı, dünyanın en stratejik denizlerinden biri olan Kızıldeniz'in ve dünyanın en stratejik geçişlerinden biri olan Aden Körfezi'nin bugünkü siyasi, ekonomik ve jeopolitik durumunu ortaya koymak ve dünya ticareti ve enerji yolları açısından gelecek için öngörülen muhtemel senaryoları aktarmaktır. Bu değerlendirme yapılırken de farklı küresel ve bölgesel güçlerin havzadaki varlığı askerî boyutlarıyla incelenerek siyasi, ekonomik ve jeopolitik değişimler analiz edilerek bölgede yaşanan bütün bu gelişmelerin önümüzdeki süreçte Ortadoğu coğrafyasının güney kısmında çok daha ciddi gelişmelere gebe olduğu fikri savunulacaktır.