

KIZILDENİZ'DEKİ GERGİNLİK: KÜRESEL EKONOMİK İSTİKRAR VE TİCARET YOLLARINA ETKİLERİ

OĞUZHAN DEMİRDÖĞEN

Araştırmacı ORSAM

“

Son aylarda Kızıldeniz bölgesinde yaşanan siyasi ve askeri gerginlikler hem bölgesel güvenlik hem de uluslararası ticaret açısından endişe kaynağı olmuştur.

”

Kızıldeniz, dünya ticaretinin ana damarlarından biri olarak Asya ile Avrupa arasındaki en kısa deniz yolu bağlantısını sağlamaktadır. Bu stratejik su yolunun önemi hem enerji kaynaklarının hem de ticari malların küresel dağılımında kritik rol oynamasıyla birlikte son dönemde bölgede artan siyasi ve askeri gerginliklerle daha da belirginleşmiştir. Küresel ticaretin %12'si, dünya petrolünün yaklaşık %20'si ve küresel LNG

(sıvılaştırılmış doğal gaz) ticaretinin %25'inin geçişi Kızıldeniz üzerinden gerçekleşmektedir.

BÖLGESEL GERGİNLİKLERİN YÜKSELİŞİ

Son aylarda Kızıldeniz bölgesinde yaşanan siyasi ve askeri gerginlikler hem bölgesel güvenlik hem de uluslararası ticaret açısından endişe kaynağı olmuştur. İsrail ve Gazzeli gruplar





Çin'den Avrupa'ya Deniz Yolu Güzergâhı

arasındaki savaşın başlamasından sonra Ortadoğu'nun geneline yayılma riski taşıyan bölgesel çatışmanın uzantılarının, Suriye ve Irak'tan sonra Kızıldeniz çevresine sarkması, Yemen iç savaşının başat aktörlerinden biri olan Husilerin de denkleme girmesi ile gerçekleşmiş, 19 Kasım itibarıyla bu grubun saldırılarıyla bölgedeki seyrüsefer serbestisi zarar görmeye başlamıştır.

EKONOMİK İSTİKRARA ETKİLERİ

Mevcut tehditler nedeniyle ticaret gemilerinin güzergâh değiş-

tirmesi zorunlu hâle gelmiştir. Dolayısıyla Süveyş Kanalı'nı kullanmak yerine çok daha uzun bir rota olan Ümit Burnu üzerinden Avrupa'ya ulaşan ticaret gemileri, ek olarak yaklaşık 3.500 deniz mili (6.482 kilometre) kat etmektedir.



“

Bölgedeki müzmin istikrar sorunu dolayısıyla ticaret ve enerji akışı üzerindeki orta-uzun vadeli baskılar sonucu ortaya çıkması muhtemel birçok uluslararası kriz, malların yakın ve daha güvenilir coğrafyalarda üretilmesi ya da daha güvenilir yeni rotalardan tedarik edilmesi konularını tekrar merkeze taşımaktadır.

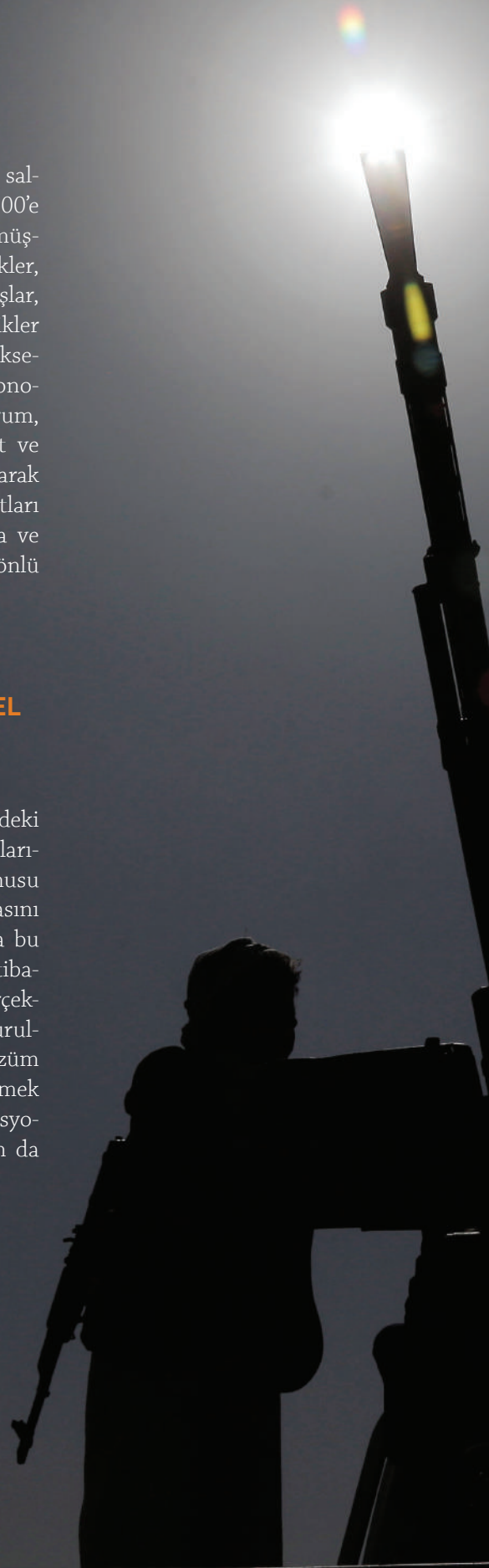
”

Bu durum teslimat sürelerinde en az 2-3 haftalık gecikmelere neden olmaktadır. Ayrıca gemilerin tekrar geri dönüş rotalarını da bu güzergâh üzerinden yapmaları, yeniden yükleme sürelerini ortalama 2-3 hafta geciktirmektedir. Bu şekilde Afrika Boynuzu çevresindeki alternatif rotanın gidiş-dönüş yakıt maliyeti yaklaşık 1 milyon ABD doları artmaktadır; bu da navlun maliyetlerini %40 civarında arttırmaktadır. Uzayan sefer sürelerine bağlı olarak düşen küresel konteyner kapasitesi, artan yakıt ve operasyon giderleri nedenleriyle de küresel

deniz taşımacılığı maliyetleri saldırılar başladıktan sonra %300'e yakın artış ile zirveyi görmüştür. Kızıldeniz'deki gerginlikler, navlun maliyetlerindeki artışlar, ticaret rotalarındaki değişiklikler ve sigorta primlerindeki yükselişlerle doğrudan küresel ekonomiye etki etmektedir. Bu durum, uluslararası ticarete maliyet ve zaman kayıplarına yol açarak özellikle enerji ve gıda fiyatları üzerinde baskı oluşturmakta ve küresel enflasyonu yukarı yönlü etkilemektedir.

GELECEĞE BAKIŞ: ÜRETİMDE ÇİN'DEN UZAKLAŞMA VE KÜRESEL TİCARET HARİTASINDA GÜNCELLEME

ABD ve İngiltere öncülüğündeki 10 ülkenin, Husilerin saldırılarına cevap vermesi de söz konusu tehdidin tamamen sonlanmasını sağlayamamıştır. Hâlihazırda bu operasyonların, yöntemi itibarıyla Husiler tarafından gerçekleştirilen saldırıların durdurulmasına yönelik nihai bir çözüm olmayacağını da değerlendirmek mümkündür. Bunun, operasyona katılan ülkeler tarafından da



bilinen bir gerçek olduğu ifade edilebilir. Zira yıllardır süren iç savaş boyunca aktif bir şekilde asimetrik kabiliyetlerini geliştiren Husilerin bu kapasitesinin, noktasal ve kısıtlı operasyonlarla sona erdirilmesi imkân dâhilinde görülmemektedir. Böylesi bir amaç çok daha kapsamlı, bölgesel ve küresel politik yansımaları da söz konusu olabilecek bir müdahale gerektirecektir. Sonuç olarak Husileri hedef alan mevcut stratejinin, saldırıların tamamen durmasından ziyade bu yapıya ve sponsorlarına verilen bir mesaj olduğu ve caydırıcılık tesis etme amacı taşıdığı açıkça anlaşılmaktadır.

Dış ticaretini %80 oranında deniz yoluyla gerçekleştiren Çin de gelişmelerden ekonomik olarak olumsuz etkilenmektedir. Süveyş Kanalı, Çin'in, Avrupa'ya ihracatının yaklaşık %60'ının geçtiği ana güzergâh konumundadır. Gelişmeler sonrasında Çinli ihracatçı firmalar, artan navlun ve sigorta primlerinden şikâyet etmekte ve düşük kar marjlarının da kaybolduğunu belirtmektedir. Bununla birlikte söz konusu kriz, Çin'in ihracata dayalı ekonomi-

sinin dış talep şokları karşısında kırılganlığını tekrar gündeme getirmiştir. Bazı lojistik şirketleri, kargo tonajı bakımından dünyanın en yoğun limanlarından biri olan Çin'deki Ningbo-Zhoushan limanında konteyner sıkıntısı olduğunu belirtmektedirler. Bu da batılı ülkelere planlanan tedariklerde nisan ya da mayıs aylarına kadar gecikmelerin olmasını muhtemel kılmaktadır. Kızıldeniz'de daha fazla aksama yaşanması, hâlihazırdaki emlak krizi, zayıf tüketici talebi, azalan nüfus ve yavaşlayan küresel büyümeye mücadele eden Çin ekonomisi üzerindeki baskıyı artıracaktır.

Bölgedeki müzmin istikrar sorununu dolayısıyla ticaret ve enerji akışı üzerindeki orta-uzun vadeli baskılar sonucu ortaya çıkması muhtemel birçok uluslararası kriz, malların yakın ve daha güvenilir coğrafyalarda üretilmesi ya da daha güvenilir yeni rotalardan tedarik edilmesi konularını tekrar merkeze taşımaktadır. Bazı uluslararası şirketler, ürün tedarik kesintilerinin etkilerini azaltmak için Türkiye, Mısır ve Vietnam gibi ülkelere üretimlerini taşımaya daha güvenli bul-

duklarını belirtmektedir. Bu durumun diğer firmalar tarafından da benimsenerek riski azaltma stratejilerini yeniden değerlendirmeleri neticesinde üretimlerini Çin'den farklı bir lokasyona taşımaları; neredeyse "kıyıya çıkarma" (near-shoring) olarak bilinen yaklaşım ile potansiyel olarak üretimi ülkeye yaklaştırmayı tercih etmeleri Çin açısından önemli bir tehdit olarak algılanmaktadır. Öte yandan bu durum Çin'in aksine gelişmekte olan ülkeler için de önemli bir fırsat oluşturmaktadır. Bazı şirketler, üretimlerini Avrupa'ya mesafe olarak bir hafta daha yakın konumda olan, Çin'in bölgesel rakibi Hindistan'a taşımayı planladıklarını açıklamaktadır.

Pandemi süreciyle birlikte ivme kazanan ve Rusya-Ukrayna ile İsrail-Gazze çatışmalarıyla daha da belirginleşen küresel ticaretin lojistik haritasındaki evrim süreci devam etmektedir. Özellikle Gazze'deki savaşın tetiklediği Kızıldeniz bölgesindeki kriz, Türkiye'nin ticari potansiyelini doğrudan etkileyen stratejik koridorların önemini artırmaktadır. Özellikle pandemi sonrasında Çin'in üretimine olan küresel düzeydeki aşırı bağımlılığı azaltmak, hatta bazı kritik sektörlerde Çin'i devre dışı bırakmak amacıyla başlatılan girişimler çerçevesinde daha yakın ve dost ülkelere üretim tesisleri kaydırılmaya başlanarak tedarik çeşitlendirilmesi planlanmıştır. Bu doğrultuda da üretimin kaydırıldığı özellikle Asya'da Hindistan başlangıç noktalı Avrupa Birliği (AB) destekli Küresel Geçit (Global Gateway) ve Birleşmiş

Milletler (BM) destekli Hindistan-Ortadoğu-Avrupa Koridoru (IMEC) tedarik zinciri projeleri tasarlanmıştır.

Hindistan'ın 2023 yılında Delhi'de gerçekleştirilen BM toplantısında dönem başkanı olarak IMEC projesini tanıtmasıyla birlikte, projenin güzergâhı üzerinde olası çatışmalar konusundaki endişeler ilk eleştiriler arasında yer almıştır. Bu endişeler; İsrail-Gazze savaşının başlamasıyla daha da artarak projenin başarıya ulaşma ihtimaline yönelik beklentileri önemli ölçüde azaltmıştır. Bu gelişmelerin ışığında, Türkiye'nin Orta Koridor, Zengezur ve Kalkınma Yolu gibi projeleri, küresel ticaret bağlamında kritik bir öneme sahip olmuş ve stratejik bir fırsat olarak öne çıkmıştır. Türkiye'den başlayarak Kafkasya'ya, ardından Hazar Denizi üzerinden Türkmenistan ve Kazakistan'a ve Çin'e kadar uzanan Hazar Geçişli Doğu-Batı Orta Koridor (Orta Koridor) projesi, dünya lojistik gündemine 2000'li yılların başlarında giren Modern İpek Yolu'nun önemli bir güzergâhı olarak yüksek potansiyele sahiptir.

2019'da AB'nin duyurduğu Orta Asya'ya açılım stratejisi, batı dünyasının Rusya ve Çin ile gerginleşen ilişkileri (Kuzey Koridorunun devre dışı kalması) ve AB-ABD'nin Rusya ve Çin'e uyguladığı giderek genişleyen yaptırımları, Orta Koridor'u batı ekonomileri için daha çekici hâle getirmektedir. Ayrıca Türk Dünyası'nın "Turan Koridoru" konseptiyle bu koridora verdiği önem ve Çin'in, Kuşak ve Yol

Projesi'nin ana güzergâhlarından birinin Orta Asya'dan geçmesi, Orta Koridor'un sunduğu potansiyeli daha da güçlendirmektedir.

Avrupa-Asya arasındaki ticaretin sürekliliğini sağlamak ve küresel ticaretteki potansiyel aksamaları minimuma indirgeyerek bu ticaretin geneline katkıda bulunmak amacıyla Orta Koridor'un tam kapasiteyle işlevselliğini sağlayabilmek için acilen gerekli olan iyileştirme ve yatırım faaliyetlerinin gerçekleştirilmesi zorunluluğu ön plana çıkmaktadır.

AB, maliyet ve hız avantajları nedeniyle Çin'den ithal edilen ürünler için Rusya üzerinden geçen demir yolu güzergâhlarını kullanmaya başlamıştır. Bu yöntem, Çin'den Avrupa'ya mal taşıma süresini 14 ila 25 gün arasına indirirken deniz yolu ile Rotterdam'a yapılan taşımacılık 27 gün sürmekte ve Güney Afrika üzerinden yapılan yönlendirmelerle bu süre 10-12 gün daha uzamaktadır. Ukrayna'daki çatışmaların başlamasıyla, Rusya üzerinden geçen güzergâh konusunda endişeler artmış ancak demir yolu taşımacılığının sunduğu avantajlar nedeniyle bu güzergâh tekrar popüler hâle gelmiştir. AB, askerî malzemeler ve belirli yaptırımlı mallar hariç, bu güzergâhtan taşımacılığa izin vermektedir. Bu da Çin-Avrupa demir yolu güzergâhı talebinde %37'lik bir artışa yol açmıştır. Etik kaygılar veya yaptırımlar nedeniyle Rusya üzerinden taşımacılığı tercih etmeyen şirketler için Kazakistan üzerinden Karadeniz'e ve Türkiye'ye uzanan Orta Koridor, uygun bir alternatif olarak değerlendiril-



mekte ve bu güzergâha talepte büyük bir artış gözlemlenmektedir.

Kızıldeniz'deki kriz; küresel ticaretin ve siyasi dengelerin ne kadar kırılgan olduğunu gözler önüne sermiştir. Deniz taşımacılığında yaşanan güzergâh değişiklikleri, navlun maliyetlerinin ve sigorta primlerinin artışı, uluslararası ticarete önemli aksamalara ve ek maliyetlere yol açmıştır. Bu durum, küresel tedarik zincirlerinin hassasiyetini ve bölgesel çatışmaların dünya ekonomisine etkilerinin geniş kapsamlı olabileceğini vurgulamaktadır. Özellikle Çin'in dünya ticaretindeki merkezi rolü ve deniz yoluyla gerçekleştirilen ihracat ve ithalat operasyonları nedeniyle stratejik geçiş noktalarında yaşanan aksaklıklara duyarlılık göstermesi dikkate

“

Türkiye'den başlayarak Kafkasya'ya, ardından Hazar Denizi üzerinden Türkmenistan ve Kazakistan'a ve Çin'e kadar uzanan Hazar Geçişli Doğu-Batı Orta Koridor (Orta Koridor) projesi, dünya lojistik gündemine 2000'li yılların başlarında giren Modern İpek Yolu'nun önemli bir güzergâhı olarak yüksek potansiyele sahiptir.

”

değerdir. Güvenlik sorunları ve navlun maliyetlerindeki artış, Çin'in dış ticaret hacmini olumsuz etkileyerek ekonomik baskı oluşturmuştur. Kriz, üretim ve tedarik zincirlerinde çeşitlendirme ve yeniden konumlandırma

ihtiyacını vurgulamakta, firmaların ve ülkelerin daha güvenilir ve sürdürülebilir tedarik zincirleri oluşturması gerektiğini göstermektedir. Alternatif üretim ve ticaret merkezlerinin önemi artarken Kızıldeniz'deki kriz küresel ticaretin ve siyasi istikrarın bölgesel çatışmalar ve güvenlik sorunlarından nasıl etkilenebileceğini göstermiştir. Uluslararası toplumun kriz yönetimi ve çatışma çözümü konusunda etkin iş birliği ve koordinasyona ihtiyacı bulunmakta, Orta Koridor gibi stratejik ticaret yollarının desteklenmesi Avrupa ve Asya arasındaki ticaretin sürekliliği için önem taşımaktadır. Bu bağlamda, uluslararası iş birliği ve stratejik planlama, küresel ticaretin ve ekonomik istikrarın korunmasında hayati öneme sahiptir. ■