

Kızıldeniz'deki Çatışmalar ve Koridor Kavramını Tekrar Düşünmek

Derya Göçer¹

7 Ekim 2023'te Hamas'ın İsrail'e saldırısının ardından İsrail'in Gazze'de çok büyük bir insani ve maddi yıkıma yol açması, Ortadoğu bölgesinde birçok dengeyi derinden etkiledi. Savaş, bölgenin Türkiye dahil önemli aktörlerinin normalleşme sürecine girdiği bir zamanda başladı ve bu süreci sekteye uğrattı. Ancak savaş henüz normalleşme sürecine son da vermedi. İsrail ve Birleşik Arap Emirlikleri (BAE) normalleşme sürecine 2020 yılında İbrahim Anlaşmalarıyla girmişti. Katar ve diğer Körfez ülkeleri arasındaki gerilim ise 2021 yılında son bulmuştu. Suudi Arabistan – İran, Suudi Arabistan – İsrail ilişkileri de farklı biçimlerde yumuşama dönemindeydi. Türkiye İsrail, Mısır, Suriye, Suudi Arabistan ve BAE gibi yakın geçmişte gerginlikler yaşadığı ülkeler ile tekrar ilişkiler geliştirmeye başlamıştı. Bunlardan en hızlı gelişenler Körfez ülkeleriyle olanlardı. En sorunlu ikili ilişkilerden biri ise Türkiye – Suriye ilişkileri olarak kalmaya devam etmektedir.

Yemen'deki iç savaşın taraflarından Husiler İsrail'in Gazze'de yarattığı felakete karşı harekete geçtiklerini böyle bir arka plan içerisinde açıkladılar. Kasım 2023'ten beri Kızıldeniz Babül Mendeb boğazından geçen öncelikle İsrail ama diğer ülkelerin de ticaret gemilerine saldırıyorlar. Ancak bu saldırılar, Husilerin bu konumda giriştikleri ve deniz ticaretini etkileyen ilk saldırıları değil. Husilerin hem Yemen içinde hem de bölgedeki rolleri daha eskiye dayanıyor.

Arka plan

Yemen'deki savaş, tarihin en büyük insani krizlerinden biri ve bu savaş nedeniyle 4.5 milyon insanın yerinden edildi. ² Yemen'de süren iç çatışmanın en önemli aktörlerinden Husilerin, 2014 yılında başkent Sana'yı ele geçirmelerinin ardından savaş bölgeye de iyice yayılmaya başlamıştı. Husilerin hem mezhepsel hem de siyasi söylemlerini tehdit olarak algılayan Suudi Arabistan ve onun liderliğindeki koalisyon güçleri ülkedeki Cumhuriyetçileri finansal ve askeri yardımla desteklemiş, hatta kendi birliklerini göndermişlerdi. 2018 yılında buğday taşıyan Türkiye bandrollü İnce İnebolu gemisi Yemen'in Saleef limanına yanaşırken füze saldırısına uğramış ³, ardından Beyaz Saray, bu saldırıdan Husileri sorumlu tuttuğu bir

¹ Doç. Dr., Ortadoğu Teknik Üniversitesi, Bölge Çalışmaları ve Ortadoğu Araştırmaları Ana Bilim Dalı Başkanı

² <https://www.aa.com.tr/en/middle-east/over-45m-people-remain-displaced-in-war-torn-yemen-un/3160915#:~:text=Over%204.5%20million%20people%20remain,Nations%20humanitarian%20office%20said%20Sunday.>

³ "İnce İnebolu Gemisi'ne Füze isabet etti", *Marine Deal*, 12 Mayıs 2018, <https://www.marinedealnews.com/ince-inebolu-gemisine-fuze-isabet-etti/>

açıklama yapmıştı⁴. 2019 yılında Husiler Suudi Arabistan'ın petrol şirketi Aramco'nun petrol tesislerini bombalayarak, Krallığa oldukça yüksek bir bedel ödettiler. Tesislerin bombalanması petrol üretiminin geçici olarak yarıya inmesine neden olmuştu⁵. 2021 yılına gelindiğinde ise, ABD'de Biden yönetimi 2015 yılında Obama yönetiminin başlattığı Yemen'deki koalisyon güçlerine askeri desteğini azalttı. ABD'nin geleneksel olarak güvenlik sağlayıcı olduğu Körfez alt bölgesindeki bu olaylar Suudi Arabistan'ın dış politikasını etraflıca gözden geçirmesine neden oldu. Krallık, çatışmadan ziyade diplomatik yumuşama denebilecek bir evreye doğru kademeli bir geçiş yaptı. Öyle ki, Suudi Arabistan, 2015'ten beri çatışma içinde olduğu Yemen'den Gazze savaşının hemen öncesinde çıkmış, 2022 yılında başrolünü Birleşmiş Milletler'e (BM) devrettiği bir ateşkes sürecindeydi.

Kasım 2023'te Yemen'deki iç savaşın en güçlü aktörlerinden Husilerin Kızıldeniz'de deniz ticareti güvenliğini tehlikeye atacak şekilde saldırılar başlatmaları böyle bir arka planda gerçekleşti. Beyan ettikleri hedef İsrail'in Gazze saldırılarını durdurmak olsa da saldırılar devam ettikçe hem söylemsel hem de somut hedeflere ABD ve İngiltere de dahil oldu.

Kızıldeniz'in Dünya ve Bölge Ticaretindeki Yeri

Dünya ticaretinin yüzde 90'ı deniz yoluyla yapılmaktadır.⁶ Deniz ticaretinde bazı kilit kanallar ve boğazlar vardır. Panama Kanalı, Süveyş Kanalı, Malakka Boğazı bunlardan önde gelenleri sayılabilir. Süveyş Kanalı'nın açıldığı Kızıldeniz'i Aden Körfezine bağlayan Babül Mendeb boğazı, Yemen ile Cibuti arasından Yemen Denizi ve Hint Okyanusu'na açılır. Asya ile Avrupa arasındaki toplam ticaretin yüzde 40'ı buradan geçmektedir⁷. Küresel tedarik zincirlerinde çok önemli bir yer tutan bu geçişte Husilerin saldırıları nedeniyle ciddi bir azalma olmuştur. Öyle ki Avrupa'daki Tesla ve Volvo fabrikaları geçici olarak üretimi durdurmak zorunda kalmıştır. Kargo gemileri günde 60 gemiden, 20 gemiye düşmüş, tanker gemileri ise günde 30 gemiden, 10-12 gemiye düşmüştür.⁸ Süveyş Kanalı ya da Babül Mendeb boğazı kapanmamıştır ama ticaret hacimleri Avrupa'da enflasyonu etkileyecek seviyeye gelmiştir.

⁴ "M/V INCE INEBOLU'ya yapılan saldırıyla ilgili Beyaz Saray'dan açıklama", *Deniz Haber Ajansı*, 26 Mayıs 2018, <https://www.denizhaber.net/mv-ince-ineboluya-yapilan-saldiriyla-igili-beyaz-saraydan-aciklama-haber-81795.htm>

⁵ Alexander Tuerk, "Houthi Drone Strikes Disrupt Almost Half Of Saudi Oil Exports", 14 Eylül 2019, <https://www.npr.org/2019/09/14/760837355/houthi-drone-strikes-disrupt-almost-half-of-saudi-oil-exports#:~:text=Yemen's%20Houthi%20rebels%20have%20claimed,5%20million%20barrels%20a%20day.>

⁶ "Ocean shipping and shipbuilding", *OECD*, <https://www.oecd.org/ocean/topics/ocean-shipping/#:~:text=The%20main%20transport%20mode%20for,are%20carried%20over%20the%20waves.>

⁷ Piero Cingari, "Inflation risk as Red Sea attacks send shipping costs sky high", *Euronews business*, 24 Ocak 2024, <https://www.euronews.com/business/2024/01/24/inflation-risk-as-red-sea-attacks-send-shipping-costs-sky-high#:~:text=In%20Europe%2DAsia%20trade%2C%2040, costs%20for%20a%20round%20trip.>

⁸ "Red Sea Disruptions Benefit Shipping Companies' Near-Term Profitability", *Fitch Ratings*, <https://www.fitchratings.com/research/corporate-finance/red-sea-disruptions-benefit-shipping-companies-near-term-profitability-07-03-2024>

Lojistik şirketleri Ümit Burnu'na yönelmiş, bu da maliyetlerde yüzde 35 artış, seyahat süresine ise 8-10 ek gün getirmiştir. İlk şokun ardından Şubat-Mart 2024 aylarında tedarik zincirleri uyum sağlamış ve fiyatlardaki yükselme durulmuştur.⁹ Kızıldeniz geçişinin küresel önemi sadece malların ticaretinden değil, verilerin de transferinden gelmektedir. Bu denizin altından geçen fiber optik hatlar, tüm uluslararası veri trafiğinin yaklaşık yüzde 17'sini oluşturmaktadır.¹⁰

Kızıldeniz geçişi Asya-Avrupa arasındaki ticaret için olduğu kadar, bölge ticareti için de önemlidir. Türkiye'den Körfez'e ve Hindistan'a yapılan ihracat ve Asya'dan Türkiye'ye gelen ve üretimde kullanılan ithal girdiler için önemli bir rotadır. İnsansız su altı araçları (UUV'ler), ve denizaltı dronları dahil çok çeşitli silahlar kullanılarak yapılan Husi saldırılarının yön değiştirdiği ticari akış, Türkiye'nin transit yük kapasitesinden ziyade ithalat/ihracat yük elleçleme kapasitesine etki etmiştir. Bir mikro örnek vermek gerekirse Karaman Organize Sanayi Bölgesinden gelen verilere göre buradan yapılan ihracatlarda lojistik engellerden kaynaklanan düşüşler yüzde 60 oranına yaklaşmıştır.¹¹ Çatışmaların devam etmesinin bu bölgenin ihracat kapasitesi için yıkıcı olacağı açıktır.

Aktörlerin Tavırları

Uluslararası ilişkiler teorisyeni John Ikenberry'nin bu çatışmalarla eş zamanlı yayınlanan Üç Dünya makalesinde Batı ve Doğu şeklinde iki gevşek ittifak ve bu ittifaklar arasından salınan bir Küresel Güney tanımlanmaktadır.¹² Husilerin bu saldırılarına gelen tepkileri Ikenberry'nin izinde, bu aktör gruplarına ayırmak analitik açıdan anlamlı olacaktır.

Küresel Batı ittifakı içerisinde biri saldırgan (ofansif) diğeri daha korumacı (defansif) iki farklı tutum görüyoruz. İsrail'in Gazze saldırısında İsrail'i destekleyen bir tavır alan ABD ve gemileri ilk vurulanlardan olan İngiltere, saldırılar karşısında bir miktar bekledikten sonra yeni yılla birlikte ofansif bir konum almış ve Operation Prosperity Guardian adında bir askeri harekât başlatmışlardır. Bölgeden sadece Bahreyn'in katıldığı, İspanya, İtalya ve Fransa gibi AB üyesi ülkelerin de katılmamaya karar verdiği bu operasyon, Husilerin saldırılarını engelleyememektedir. Denizden Yemen topraklarına açılan ateşte Husilerin askeri güçlerine ancak kısıtlı zarar verilebilmektedir. Küresel Batı'nın bu grubunun askeri harekât dışındaki

⁹ "Red Sea Disruptions Benefit Shipping Companies' Near-Term Profitability", *Fitch Ratings*, 7 Mart 2024, <https://www.fitchratings.com/research/corporate-finance/red-sea-disruptions-benefit-shipping-companies-near-term-profitability-07-03-2024>

¹⁰ Justin Salhani, "Why are people blaming Yemen's Houthis for cutting the Red Sea cables?", *Al Jazeera*, 6 Mart 2024,

¹¹ <https://www.ekonomim.com/ekonomi/karamanin-ihracatinda-kizildeniz-etkisi-durma-noktasina-geldi-haberi-731062>

¹² G. J. Ikenberry, "Three Worlds: the West, East and South and the competition to shape global order" *International Affairs* 100: 1 (2024) 121–138; doi: 10.1093/ia/iiad284

adımları, Husilere yardım eden İran'ı etkilemektir. Bu amaçla, İran'a baskı yapması için Çin'e diplomatik baskı uygulamak; Yemen'deki Cumhurbaşkanlığı Liderliği Konseyi ve Güney Geçici Konseyiyle konuşmaya başlamak; İran'dan Yemen'e para akışını azaltmak için yeni yaptırımlar tasarlamak belli başlı politikalar olmuş, ayrıca, ABD yönetimi Husileri Küresel Terörist Grup ilan etmiş ve BM Güvenlik Konseyi'nden saldırıları kınayan ve durmasını talep eden kararı çıkartmak olmuştur. Ocak 2024'te çıkan bu karara karşı, Çin ve Rusya çekimser kalmışlardır.

Deniz ticareti serbestliğinin bu kadar zarar görmesini tam bir sessizlik içinde bekleyemeyecek olan AB üyeleri, Operation Aspides adında daha defansif tavırlı bir harekât başlatmışlar, esasen gemi geçişinin güvenliğini korumaya çalışmaktadırlar. Ancak ABD, İngiltere ve AB'nin ne ayrı ayrı ne de koordineli hamleleri Husilere karşı caydırıcı olmamıştır.

Burada bir diğer bölge dışı aktör Çin'dir. Çin'in, ekonomik güç dışında yumuşak güç de biriktirmeye başlayıp başlamadığı uzun zamandır bir tartışma konusuydu. Çin söylemsel olarak küresel Güney'in liderliğine çok uzun zamandır soyunmuştu ancak bunun zeminini tanımlamak mümkün olmuyordu. Çin 2023 yılında Suudi Arabistan ile İran arasında diplomatik ilişkilerin yeniden başlamasında arabuluculuk yaptı. Ayrıca, İsrail'in Gazze'ye karşı kullandığı güç ve bunun insani sonuçlarını da net bir şekilde eleştirdi. Çin, İsrail savaşına karşı tutumuyla bu anlamıyla ilk defa bu zemini doldurmaya başladı. Ancak Husilerin deniz ticaretine saldırıları İsrail- Hamas çatışmasının ekonomik ve siyasi etkilerini bölge ölçeğinden ulusötesi bir ölçeğe çıkardı. Bu durumda Çin'in Husi saldırılarına karşı da bir tutum göstermesi gerekti. Çin'in İran'la hem ekonomik hem de diplomatik ilişkileri ve İran'ın Husilere silah ve para yardımıyla istikrarlı bir şekilde destek olması nedeniyle, Çin'in bu konuda manevra alanı olduğu düşünülüyor. Batılı manşetlerde Çin'in buradaki gücünü kullanarak konuyu çözebileceği ancak çözmediğinin altı çizildi, konu Batı-Doğu çekişmesi şeklinde çerçeveselendi.

Ancak iki husus nedeniyle bu manşetlere şüpheyle bakılmalıdır. Birinci olarak İran'ın Husiler üzerindeki etkisi kısıtlıdır. Yemen'de Direniş Cephesi diye adlandırılan ve İran tarafından desteklenen tüm devlet dışı aktörler için olduğu gibi, Husiler için de İran'ın katkısının oranını ölçmek zordur. Husiler, başkenti ele geçirmişlerdir ve finansal olarak sıkıntıda olsalar da yine de vergi gelirleri dahil bazı gelirleri vardır. Kendi İnsansız Hava Aracı (İHA) fabrikalarının olduğu da söylenmektedir. İkinci olarak, daha önce Suudi Arabistan gibi Husilerle çatışmış olan Körfez devletleri¹³ dahi (burada onları Küresel Güney'in bir parçası olarak tarif edebiliriz) Husilerin deniz ticaretine etkisini onlarla tekrar çatışma açma konusu yapmamaktalar. Uzun vadede hem BAE hem de Suudi Arabistan'ın ekonomik ilişkilerine zarar verecek bu çatışma

¹³ Bu koalisyon Suudi Arabistan, BAE, Sudan, Bahreyn, Kuveyt, Katar (2015-7), Mısır, Ürdün, Fas ve Senegal'den oluşuyordu.

haline dair şimdilik bekle gör politikası izlemektedirler. Bu ülkeler, bir yandan da Yemen'in içinde olup, kendilerine yakın hizalanan gruplarla iletişim halindedir. Çatışmanın en yakın komşuları görece sessiz ya da ABD ve İngiltere'nin Yemen topraklarına yaptıkları karşı saldırıyı kınarken¹⁴, Çin'in normatif bir üstünlük hakkını elinden bırakmasına neden olacak şekilde İran üzerinden Husilere gerçek bir baskı yapmasını beklemek, Batı merkezli bazı bakış açılarının Küresel Güney ve Doğu arasındaki ilişkilere henüz tam nüfuz edemediklerini gösteriyor.

Ayrıca, yapılan tüm analizlerde, İran bir gün desteğini çekse de Husilerin var olmaya devam edeceği üstünde anlaşılan bir konudur.¹⁵ Öte yandan, İran'ın Husilere desteği, Suudi Arabistan'ın savaşa harcadığı meblağların yanında oldukça küçük kalmaktadır. Bu anlamıyla İran bölgedeki rakibi Körfez ülkesini yıpratma becerisini ufak bir bedelle arttırmaktadır.¹⁶ Diğer yandan tam da kontrol edemediği bir gücün yanındadır.

Bölgedeki önemli aktörlerden Çin'in durumuna bakmak da elzemdir. Çin gemilerinin Husi saldırılarından görece muaf olduğu bilinmekte ve hatta Çin bazı ABD gazetelerinde 'fırsatçılıkla' da suçlanmaktadır.¹⁷ Özellikle küçük şirketler Babül Mendeb boğazını kullanmaya devam etmekte, hatta bazıları "Kızıldeniz Ekspres" olarak adlandırmışlardır.¹⁸ Çin'in ve dünyanın en büyük gemicilik ve lojistik şirketlerinden COSCO ise rotasını değiştirdi. Ancak Çin'in ve Körfez ülkelerinin bu konudaki tutumları çatışmanın ne kadar sürdüğüne bağlı olarak değişebilir. Çünkü ekonomik koridorların şirketlere açtıkları tek alan lojistik hizmetler sayesinde ticaret akışı değildir. Çin'in, devlet ve özel başka şirketleri Süveyş Kanalı'nda¹⁹, İsrail'in Hayfa limanında²⁰ ve Akdeniz havzasının en büyük transit limanlarından Yunanistan Pire limanında liman işletme ve genişletme yatırımları da yaptılar. Pire Limanı'nın

¹⁴ "US airstrikes in Yemen divide 'Axis of Resistance', GCC states", *Amwaj.media*, 16 Ocak 2024, <https://amwaj.media/media-monitor/us-airstrikes-in-yemen-divide-axis-of-resistance-gcc-states>

¹⁵ Thomas Juneau, "No, Yemen's Houthis actually aren't Iranian puppets", *Washington Post*, 16 Mayıs 2016, <https://www.washingtonpost.com/news/monkey-cage/wp/2016/05/16/contrary-to-popular-belief-houthis-arent-iranian-proxies/>

Nadeen Ebrahim, "Why Yemen's Houthi rebels welcome conflict with the US", *CNN*, 1 Şubat 2024, <https://edition.cnn.com/2024/02/01/middleeast/houthi-reputation-red-sea-attacks-gaza-mime-intl/index.html>

¹⁶ Juneau, T. (2024). Saudi Arabia's costly war in Yemen: a neoclassical realist theory of overbalancing. *International Relations*, 0(0). <https://doi.org/10.1177/00471178241231728>

¹⁷ Robert Wright, "'Opportunistic' Chinese lines send ships to serve Red Sea ports", *Financial Times*, 25 Ocak 2024, <https://www.ft.com/content/41b3491c-d6b3-4da0-a272-239e51cfd7c6>

¹⁸ Melisa Lawford, "Chinese shipping companies cash in on the Red Sea crisis", *The Telegraph*, 12 Şubat 2024, <https://www.telegraph.co.uk/business/2024/02/12/chinese-shipping-companies-cash-in-on-red-sea-crisis/>

¹⁹ Peter Shaw Smith, "Over \$3 billion in Chinese investments in Suez Canal Economic Zone", *Sea Trade Maritime News*, 30 Mayıs 2023, <https://www.seatrade-maritime.com/ports/over-3-billion-chinese-investments-suez-canal-economic-zone>

²⁰ Zachy Henessy, "Haifa's new port - a Chinese automatic machine for shipping", *The Jerusalem Post*, 8 Temmuz 2022, <https://www.jpost.com/business-and-innovation/energy-and-infrastructure/article-711508>

işletmesinin yüzde 65'i Çin'in COSCO şirketine aittir. Kızıldeniz geçişinin hacminin düşmesi bu işletme yatırımları için de uzun vadede iyi olmayacaktır. AB için de önemi büyük olan Pire limanından örnek vermek gerekirse, Lloyd's List Intelligence verilerine göre büyük tonajlı gemi seferlerinin sayısı, saldırıların başından bu yana yarıdan fazla oranda düştü.²¹

Türkiye'nin Durumu ve Öngörüler

İsrail'in Gazze saldırıları Türkiye'nin normalleşme adımlarını hızlandırdığı bir dönemde başladı. Mısır gibi ülkelerle bu adımlar devam etse de İsrail'de çatışma ve Husilerin saldırıları, bölgedeki normalleşmeyi tüm aktörler için yavaşlattı. Öte yandan, Husilerin saldırılarının engellediği ticaret için aranan yeni bölgesel rotalar, iş dünyası için yeni işbirlikleri de yaratıyor. Talep varsa bir yol bulunur diye yola çıkan Türkiye ihracatçıları ve nakliyecileri Süveyş Kanalı'ndan geçen gemilerin Suudi Arabistan'ın Cidde ve Kral Abdullah limanlarında yüklerini boşaltarak BAE ile Kuveyt gibi destinasyonlara kara yoluyla devam etmesini sağlıyorlar.²² Bu rotanın oturtulması sürecinde önemli kayıplar yaşanmıştır. Bu yeni rota özellikle zamanın kritik olduğu gıda ihracatında, şimdilik işe yarayan bir alternatif gibi duruyor.

Diğer yandan çatışmanın arttığı bölgede güvenlik ihtiyacına paralel askeri harcamaların artacağı da öngörülebilir. Askeri harcamalarda Türkiye'nin İHA ürünleri için Körfez ve özellikle Suudi Arabistan artan bir talebe sahip bir pazar gibi duruyor. Türk savunma şirketi Baykar'ın anlaşmalarından anlaşılacağı üzere Türkiye'nin Suudi Arabistan'la ilişkilerinin normalleşmenin başlamasında bu tür ekonomik konuların da ağırlığı olduğu kesindir.²³

Türkiye'nin özellikle Körfez ülkeleriyle ekonomik ilişkilerini derinleştirmeye çalıştığı bu dönemde Ankara Hamas'ı koruyan bir tavır alırken, Türkiye Husilerin saldırılarının sahnesi olan Somali ile de askeri ilişkilerini yeni bir boyuta taşımıştır. Türkiye 10 yıl boyunca Somali'nin karasularını koruyacağı güvenlik anlaşmasını Şubat 2024'te imzalamıştır.²⁴ Husilerin saldırıları ayrıca Somali yakınlardaki korsanlık saldırılarını da arttırmış ve tüm bölgeyi daha riskli bir hale getirmiştir. Dolayısıyla Türkiye bölgede ekonomik zarar ya da fırsatların yanı sıra güvenlik açısından yeni riskleri de beklemelidir.

²¹ "Red Sea crisis deals blow to Piraeus' standing as East Med's transshipment king", *Lloyd's List*, 29 Şubat 2024, <https://www.loydlist.com/LL1148414/Red-Sea-Crisis-deals-blow-to-Piraeus-standing-as-East-Meds-transshipment-king>

²² Aysel Yücel, "Körfez Yüküne Alternatif Rota", *Ekonomim*, 24 Ocak 2024, <https://www.ekonomim.com/ekonomi/korfez-yukune-alternatif-rota-haberi-726349>

²³ "Baykar CEO hopes massive Saudi deal paves path for Turkish defense firms in KSA", *Baykar*, 11 Ağustos 2023, <https://baykartech.com/en/press/baykar-ceo-hopes-massive-saudi-deal-paves-path-for-turkish-defense-firms-in-ksa/>

²⁴ "Türkiye ve Somali arasında imzalanan güvenlik anlaşması neden tartışma yarattı?", *BBC NEWS Türkçe*, 23 Şubat 2024, <https://www.bbc.com/turkce/articles/czk5zx9474eo>

Sonuç Yerine

Asya'yı Avrupa'ya bağlayan önemli geçişlerin birinde İsrail'in şiddet kullanımına karşı bir hareket olarak başlayan fakat kendi yerel ölçeğinde başka arka planları olan bu çatışma yakın zamanda durulacak gibi gözüküyor. Çin ve Körfez gibi bölgenin transit ticaret yükünde önemli ağırlığı olan aktörler, Husilerin destekçisi olan İran'a ya da Husilere doğrudan bir telkinde bulunamıyorlar. Küresel Batı'nın AB örneğinde savunmaya, ABD örneğinde saldırıya yönelik hareketleri de sonuç alamıyor. Deniz ticareti serbestliği gibi küresel normlar arasında tartışmasız bir yeri olduğu düşünülecek bu konuda küresel bir seferberlik de sağlanamadı.

Husilerin İran'dan aldığı askeri ve maddi desteğin, kendi ülkelerindeki coğrafi konumlarının ve yılların çatışma tecrübesinin bu çatışma halinin sürmesinde etkili olduğu görülüyor. Ancak Husilerin saldırılarını İsrail'in Gazze'de yaşayan sivil halka karşı kullandığı orantısız güce bir protesto olarak çerçevelenmeleri de Çin ve Körfez gibi diğer aktörlerin bu konuda küresel bir ittifaka yanaşmalarına neden oluyor. Burada çok güçlü başka normlar, sivil halk karşısında bir ordunun işlediği suçlar ve bunların tüm dünya kamuoyunu rahatsız etmesi, Husilere normatif bir kalkan veriyor. Her ne kadar saldırılar küresel ölçekte ekonomiyi etkilese de bu etki şimdilik ilgili piyasalar tarafından yumuşatılabiliyor.

Temelinde güvenlik konusu da olsa, Husilerin saldırıları jeoekonomik konuları da yeniden düşünmemizi sağlayacak sonuçlar içeriyor. Ekonomik koridorların dünyanın coğrafi 'kanallarıyla', yüksek maliyetli altyapı yatırımlarıyla ve daha adaptif olabilen ticaret akışlarıyla arasındaki ilişkiyi kavramsallaştırabilmek önemlidir. Buradaki sektörler, aktörler ve altyapılar arasında çoklu ilişkileri olabileceği, Çin'in COSCO gibi önemli bir şirketini zorlayan bir çatışmanın, başka daha küçük şirketlerini rahatsız etmeyebileceği hatta piyasa avantajı sağlayabileceğini görüyoruz. Ekonomi ile güvenlik bu şekilde kesiştiğinde, devletlerin tek aktör olmaktan ne kadar uzak olduğunu hatırlamak kolaylaşıyor. Bu kesişim alanında devlet dışı aktörler, ulusötesi firmalar, liman işletmeleri, karayolları lojistik firmaları var. Ekonomi ve güvenlik sektörleri bu şekilde kesiştiğinde ihracatçılar gibi aktörler bir düzeyde ilişkilere yön verip, bir düzeyde de kısıtlanıyorlar. Öte yandan devletlerin karasuları sınırları da hem devlet dışı aktörlerle hem de altyapılarının kapasitesiyle sınanıyor. Dolayısıyla bu çok katmanlı, çok aktörlü, çok çıkarlı alanda, çatışmanın uzayacağı da kesin olduğundan bu çoklu aktörlerin çatışma durumuna uyum sağlama kapasitelerini gözlemleyeceğiz. Barış içinse sadece bölge aktörlerine değil, bölge dışı aktörlere de Küresel Batı ve Küresel Doğu'ya da büyük roller düşüyor.

