



ISSN 1304-8120 | e-ISSN 2149-2786

Araştırma Makalesi * Research Article

Dünyanın Hassas Noktalarının Muhasebesi: Süveyş Kanalı Örneği Accounting Of The World's Sensitive Points: The Suez Canal Example

Seval ELDEN ÜRGÜP

Doç. Dr., Cumhuriyet Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi

sevalelden@hotmail.com

Orcid ID: 0000-0002-7464-3485

Öz: Süveyş Kanalı, Akdeniz ile Kızıldeniz'i birbirine bağlayan Mısır'daki Süveyş kıstağı boyunca kuzeyden güneye akan insan yapımı bir deniz seviyesindeki suyoludur. Kanal, Afrika kıtasını Asya kıtasından ayırırken, Avrupa ile Hint ve batı pasifik okyanuslarının çevresinde uzanan topraklar arasındaki en kısa deniz yolunu oluşturmaktadır. Modern gemiler tarafından yoğun bir şekilde kullanılan bir kanaldır. Bu kanaldan geçen gemiler önemli bir geçiş ücreti ödemek zorundadırlar. Bilindiği gibi; Süveyş kanalı kullanılarak Avrupa'yı Asya limanlarına bağlamanın maliyeti Ümit Burnu'ndan dolaşarak katlanılan maliyetten çok daha azdır. Ayrıca, Hint Okyanusu- Akdeniz ulaşımını çok kısalttığı için de çok önemli bir deniz ulaşım noktası oluşmaktadır. Bu çalışmada, Süveyş kanalının inşası ile ortaya çıkan kısa yolun sefer yapan gemiler açısından ne kadar tasarruf sağladığını, nasıl bir gelir artışı yarattığını ortaya koymak amaçlanmıştır. Ayrıca Mısır hükümeti ve kanalı çalıştıran kurumlar açısından kanalın işletiliyor olmasının getirdiği gelirler, maliyetler dikkate alınarak kanalın sahiplerine sağladığı kar veya zararın tutarı da ortaya konulmuştur.

Anahtar Kelimeler: Süveyş Kanalı, stratejik analiz, maliyet analizi.

Abstract: The Suez Canal is a man-made sea-level waterway that flows from north the south across the Isthmus of Suez in Egypt to connect the Mediterranean Sea and the Red Sea. While The Cannal separates Africa from Asia, it composes the shortest sea route between Europe and the lands lying around the Indian and western Pacific oceans. It is a canal frequently used by modern ships. Ships passing through this channel must pay a significant transit fee. As is well known, the cost of connecting Europe to Asian ports through the Suez Canal is much less than the cost of sailing around the Cape of Good Hope. It is also a very important maritime transportation point as it shortens the Indian Ocean-Mediterranean transportation. This study aims to reveal how much savings the shortcut created by the construction of the Suez Canal has provided for ships sailing on this route and how it has generated an increase in revenue. In addition, the amount of profit or loss that the canal generates for the Egyptian government and the institutions that operate the canal, taking into account the revenues and costs of operating the canal, is also presented.

Keywords: Suez Canal, strategic analysis, cost analysis.

GİRİŞ

Dünyanın oluşumunda günümüzde birbirinden ayrı konumlanmış olan kıtaların Pangea adı ile tek kıta, tek kara parçası halinde bulunduğu bilim adamları tarafından bilinmektedir. Dünyamızın soğuması devam ederken tek parça halindeki kara parçası bugün farklı adlarla bilinen kıtalar haline magma

* Bu çalışma, 11. Uluslararası Muhasebe ve Finans Araştırmaları Kongresi'nde özet metin olarak sunulmuştur.

Geliş Tarihi:14.03.2025

Kabul Tarihi:21.12.2026

Yayın Tarihi:30.04.2026

Atıf: Elden Ürgüp, S. (2026). Dünyanın Hassas Noktalarının Muhasebesi: Süveyş Kanalı Örneği. *Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 23(1), 351-366. Doi: 10.33437/ksusbid.1658227

üzerinde yüzerek buldukları coğrafi bölgeye konumlanmışlardır. Kıtalar bugünkü bölgelerinde konumlanınca karalarda ve denizlerde önemli boğazlar geçiş yolları oluşmuştur. Öncesi magma çok akışkan olduğundan, belki bu ayrılık daha hızlı olmuştur. Günümüzde dahi hareketlilik devam etmektedir ancak çok yavaşlamıştır. Her yavaş hareketlilik karşımıza deprem olarak çıkmaktadır.

Birbirinden ayrılmış olduğu düşünülen kıtaların ayrım noktalarındaki doğal oluşumların, element yapılarının benzer olduğu saptanmıştır. Örneğin; Afrika'nın batı kıyısının güney Amerika'nın doğu kıyılarına yapboz parçaları kadar uygun olduğu dikkatlerden kaçmayacaktır. Güney Amerika ile Afrika arasına atlas okyanusu girmiştir. Afrika'dan Amerika'ya dünyanın en önemli deniz ticaretinden biri gerçekleştirilmiş, yüzyıllar boyunca köleleştirilen Afrikalı gemiler ile Amerika'ya taşınmıştır.

Deniz ticareti denildiğinde yaklaşık sekiz adet önemli deniz ticaret hattının varlığından söz edebiliriz. Bunlar (www.cello-square.com);

- 1.Kuzey Atlantik yolu
- 2.Batı, Avrupa, Akdeniz ve Hint okyanusu yolu
- 3.Ümit Burnu yolu
- 4.Atlantik, Güney Amerika ve doğu kıyısı yolu
- 5.Pasifik, Kuzey Amerika, Güney Amerika ve Avrupa yolu
- 6.Pasifik aşım yolu
- 7.Karayıpler - Meksika körfezi yolu
- 8.Afrika'nın doğu kıyıları yolu

Bu çalışmanın konusu, ikinci ve üçüncü sırada yer alan deniz ticaret hatlarının kullanımı, avantajları, dezavantajları, bunlara dayanan gelir ve maliyetlerin analizlerine dayanmaktadır.

Bu yolların her biri kendince çok önemli trafiğe sahip ve özellikli malların taşınması için kullanılmaktadır. Günümüzde trafiğin çok yoğun olduğu deniz hatlarında, uçsuz bucaksız deniz görüntüsünün üzerinde birbiri ardına yol alan sayısız gemiler ile konvoylar oluşur. Dünya ticaretine konu olan malların çok önemli bir miktarının deniz yoluyla taşındığı bilinmektedir, bunun en önemli nedeni ise taşıma maliyetinin düşük olmasıdır. Hava ve kara taşımacılığının daha maliyetli olduğu bilinmektedir.

Deniz taşımacılığında gemiler uluslararası sularda yol alırken çok önemli geçiş noktaları ve boğazlardan geçerler bu geçiş noktalarını şöyle sıralayabiliriz;

Süveyş Kanalı, Panama Kanalı, Cebelitarık Boğazı, İstanbul Çanakkale Boğazı, Bering Boğazı, Hürmüz Boğazı, Malakka Boğazı, Ümit Burnu, Sunda Boğazı, Makassar Boğazı, Messina Boğazı, Babülmendep Boğazı, Macellan Boğazı, Kiel Kanalı, Dover Boğazı.

Bu geçiş noktalarından bazılarında gemiler geçerken sadece uluslararası deniz trafik kurallarına uyarak seyrederler. Herhangi bir ücret ödemek zorunda değildirler. Ancak bazılarında geçerken önemli bir geçiş ücreti ödemek zorundadırlar. Geçiş ücretlerinin nedeni kanalın insan eliyle açılmış olmasından ve kanalı kullanacak geminin o kanalı kullandığında yolunun çok kısalacak olması dolayısıyla önemli bir maliyet tasarrufu yapacak olmasından kaynaklanmaktadır.

Süveyş Kanalı da insan eliyle yapılmış inşası uzun zaman almış, pahalıya mal olmuş ve Hint Okyanusu- Akdeniz ulaşımını çok kısalttığı için çok önemli bir deniz ulaşım noktası olmuştur.

Süveyş kanalı sadece önemli bir deniz ticaret geçiş yolu değil; stratejik olarak önemi, ticari olduğu kadar, siyasi, askeri vb. nedenlere dayanmaktadır. Bu kanaldan ücret ile geçilebilmektedir. Kanalın inşa edilmiş olması dünya ticareti ve siyasetini önemli ölçüde etkilemiştir. Bu çalışmanın amacı, Süveyş Kanalı'nın inşası ile ortaya çıkan ekonomik, siyasi, askeri etkileri, kanalı kullanan gemiler, gemilerin ait olduğu çeşitli ülkeler, gemi navlun şirketleri açısından maliyet fayda analizine tabi tutarak okuyucunun dikkatine sunmak ve farkındalık oluşturmaktır.

LİTERATÜR TARAMASI

Süveyş Kanalı ile ilgili literatür taraması yapıldığı zaman, bu konuda pek fazla çalışma yapılmadığı gibi konunun ticari, askeri ve stratejik açılarından incelenerek, muhasebe boyutu ile birlikte ele alındığı hemen hemen hiçbir çalışmada görülmektedir.

Bediz (1951) çalışmasında, Süveyş Kanalı'nın önemini ele almıştır. Akdeniz ve Kızıldeniz'i birbirine bağlayan kanalı ve bu kanala adını veren Süveyş'in ayrı bir öneme sahip olduğu konuları üzerine durmuştur.

Akalın (2011), Süveyş Kanalı'nın nasıl yapıldığı ile Kanalı'nın yapım aşaması ve açıldıktan sonra Osmanlı Devleti'ne ve Mısır'a ne gibi bir etki yaptığını ortaya koymayı amaçlamıştır. Sonuç olarak Kanal Osmanlı coğrafyasını idari, ticari, sosyal ve askeri açılarından etkilemiştir.

Kaçar (2012) çalışmasında, Süveyş Kanalı'nın tarihsel gelişimini ve buharlı kazı makineleri teknolojisini konu olarak ele almıştır. Ayrıca, Kanal'da kullanılması düşünülen makinaların fiyatları, özellikleri ve teknolojileri analiz edilmiştir. Söz konusu analizlere ek olarak işçi maliyetleri ve planlanan toplam maliyetler de çalışmada ele alınmıştır. Çalışmada sonuç olarak, Kanalı'nın yapım aşamasında itibaren çokuluslu olarak çalışıldığı ve birçok Avrupa devleti ile uluslararası siyasi ilişkiler içinde bulunduğu ulaşılmıştır.

Serbest (2017) çalışmasında, Süveyş Kanalı'nın ulusallaştırılması sorunu ve Süveyş bunalımının neden kaynaklandığını tespit etmeyi amaçlamıştır. Araştırmada bunalım; ABD, Sovyetler Birliği, Mısır ve Ortadoğu gibi birçok ülke bazında ele alınmıştır. Sonuç olarak, Sovyetler Birliği bunalımdan avantaj elde ederek çıkmıştır. Araştırmada en önemli sonuç ise, Mısır'a aittir. Mısır kendi doğal kaynak ve zenginliklerine sahip çıkmış ve büyük bir kazanç elde etmiştir. Bu başarı diğer ülkelere de ilham vermiştir.

Turğut ve Konbul (2022), Süveyş ve Panama kanalı verileri doğrultusunda lojistik açıdan Kanal İstanbul'un sağlayacağı avantajlar ve dezavantajları ortaya koymayı amaçlamışlardır. Bununla birlikte İstanbul Boğazı istatistik verileri de temin edilerek İstanbul Boğazı'nın lojistik açıdan durumu ele alınmıştır. Çalışmanın sonucunda, Süveyş ve Panama yapay kanallarının dünya ticaretinde en çok kullanılan geçiş hattı oldukları ve uluslararası lojistiğin vazgeçilmez bir parçası olduğuna ulaşılmıştır.

Yapay su kanalları ve doğal su yolları olarak adlandırılan kanallar, ülkeleri birbirine bağlamasında ve dünya ticaretinde büyük önem taşımaktadır. Söz konusu kanallar nakliye maliyetlerini ve tedarik sürelerini azaltarak, enerji verimliliğini artırarak ülkelere önemli düzeyde gelir sağlamaktadır. Bu avantajları göz önüne alarak deniz taşımacılığını etkili ve verimli kullanan ülkelere, dünya ticaretinde önemli oranda söz sahibi olmuşlardır.

Bu araştırmanın ve literatürde bulunan benzer çalışmaların çıktıkları göz önüne alındığında, öncelikle Süveyş Kanalı'nın inşası ile ortaya çıkan ekonomik, siyasi, askeri etkileri çeşitli ülkeler açısından maliyet fayda analizinin eksik olduğu tespit edilmiştir. Bu eksikliklerin giderilebilmesi için hem araştırmacılara hem de konuyla ilgili karar mekanizmalarında bulunan yetkililere önerilerde bulunarak katkı sağlanacağı düşünülmektedir. Ayrıca bu çalışmayla bu alanda çalışma yapmak isteyen araştırmacıların, akademisyenlerin kolaylıkla yararlanabileceği bir kaynak oluşturması amaçlanmıştır.

SÜVEYŞ KANALI

Süveyş Kanalı Mısır'da bulunan, Akdeniz ile Kızıldeniz'i birbirine bağlayan ve Mısır'ın Osmanlı Devleti'nin yönetiminde olduğu dönemde açılan bir kanaldır. Tarihçiler, Mısır Firavunu III. Senaurt'un Kızıldeniz ile Akdeniz'i birbirine bağlamayı düşünen ilk kişi olduğunu düşünseler de, Süveyş Kanalı'nın tarihi Birinci İmtiyaz ile başlamaktadır. İlk olarak 25 Nisan 1859'da Al-Farama, şimdilerde Port Said olarak bilinen, şehrinde başlayan ve 20 bin Mısırlının zor koşullar altında temel atma törenine katıldığı kazıya uzanmaktadır. Kanal, 17 Kasım 1869'da açılışından bu zamana kadar birçok tarihi dönüm noktasına ve büyük gelişmelere tanık olmuştur. Bunlardan en önemlileri sırası ile; düzeni yeniden sağlayan kamulaştırma, 1967 savaşı sonrasında kapatılması ve 1975 Haziran'ında yeniden açılmasıdır (suezcanal.gov.eg).

Süveyş Kanalı Fikrinin Tarihi

Kanallar, kara parçası üzerinde suyun ulaşımını sağlamak ve tarım alanlarını sulamak gibi hizmetler için inşa edilmiş beşeri yapılardır. Kanal inşalarının amacı, bazen iki deniz arasında bulunan mesafeyi kısaltmak iken bazen de su taşımacılığı ile nakliye ücretlerini düşürerek maliyetleri azaltmaktır. Süveyş Kanalı, Asya Kıtası ile Afrika Kıtasını yapay olarak ayırmaktadır. Mısır Devleti sınırları içerisinde bulunan kanal, Akdeniz'i Kızıldeniz'e bağlayan ve bu sayede Atlas Okyanusu ile Hint Okyanusu arasındaki deniz ulaşımını kısaltan stratejik bir suyoludur. Özellikle Hint Okyanusu'na ulaşımı kısalttığından dolayı batı Avrupa'ya ve Akdeniz'e komşu olan ülkeler için çok kullanılmaktadır (Koday vd., 2017: 900). Akdeniz ile Kızıldeniz'i birleştirme fikri antik dönemlere, firavunlar devrine kadar uzanmaktadır. MÖ XIV. yüzyılda Firavun II. Ramses döneminde açıldığı belirtilen kanal daha sonrasında kumla dolmuş ve kullanılamaz bir duruma gelmiştir. Açılışı firavunlar dönemine dayanan kanalın ana güzergahı hem Romalılar hem de İslam hakimiyeti döneminde farklı zamanlarda tamir ettirilerek kullanılmıştır. 7. yüzyılda Halife Hz. Ömer'in emri ile Mısır Valisi Amr Bin Âs tarafından kanal tamir ettirilmiş ve bu kanal 8. Yüzyıla kadar kullanılmıştır. Osmanlı Devleti'nin Mısır Valisi Said Paşa döneminde, Fransız bir şirket tarafından Süveyş Kanalı'nın yeniden inşasına 25 Nisan 1859'da başlanmıştır. Kanal Kızıldeniz'in kuzey ucunda yer almakta olan Süveyş şehri ile Akdeniz kıyısındaki Port Sait şehri arasından kazılarak açılmıştır. Birçok siyasi tartışmalara maruz kalan kanal on seneden fazla süren çalışmalar sonucunda 17 Kasım 1869 tarihinde kullanıma açılmıştır (Bediz, 1951: 333).

Asya ile Avrupa'yı birbirine bağlayan Süveyş Kanalı'nın açılması ile Hindistan yolu oldukça kısalmış ve kanal artık İngiltere'nin Ortadoğu'da kuracağı hakimiyet açısından vazgeçilmez bir duruma gelerek İngiliz dış politikasının şekillendirilmesinde çok önemli bir faktör olmuştur. (Hallberg, 1931: 310).

Süveyş Kanalı 31 Ekim 1956 tarihinde ulaşımına kapatılmıştır. 29 Ekim 1956'da Fransa, İsrail ve İngiltere'nin yaptığı gizli anlaşma sonucunda Mısır'a askeri operasyon düzenlenmiştir. Fakat savaşı kazanan bu devletler kanalı kontrol altına almalarına rağmen SSCB, ABD ve BM'nin gösterdiği tepki ile bu bölgeyi terk etmek durumunda kalmışlardır. Yaşanan savaş sebebiyle Süveyş Kanalı 1957'nin Ocak ayına kadar kapalı kalmıştır. İngiltere'nin Süveyş Kanalı üzerindeki hakimiyeti 1956 Süveyş Krizi ile son bulmuş, Mısır tekrar kanal üzerinde söz hakkına sahip olmuştur (Çınar, 2022:142).

Süveyş Kanalı Özellikleri

Süveyş Kanalı geçişi, Atlantik Okyanusu ile Hint Okyanusu arasında en hızlı geçiş yöntemi olduğundan modern gemiler tarafından çok yoğun bir şekilde kullanılmaktadır. Gemiler tarafından ödenmekte olan geçiş ücretleri Mısır hükümeti açısından önemli bir gelir kaynağıdır. Süveyş Kanalı'nın batı yakasında kanala paralel olarak tatlı su kanalı ve demiryolu bulunmaktadır. Kanal, Süveyş körfezi ile Port Said limanı arasında bölgeye göre değişiklik gösteren topraklardan geçmektedir. Kanalın her iki yanında, acil durumlarda geminin demirlenmesi için her 125 metrede bir demirleme direkleri ve gemilerin su yolundaki konumunu belirlemeye yardımcı olan kilometre işaret direkleri bulunmaktadır. Kanal, gece trafiğine yardımcı olmak için ışık ve yansıtıcı şamandıralarla çevrelenmiştir (suezcanal.gov.eg). Tablo 1'de kanalın zaman içinde değişen özelliklerine yer verilmiştir.

Tablo 1. Süveyş Kanalı'nın Zaman İçinde Değişen Özellikleri

Özellikle r	1869	1956	1962	1980	1996	2001	2010	2015
Kanal Uzunluğu (km)	164	175	175	189.80	189.80	191.80	193.30	193.30
11 m Derinlikt	-	60	89	160/175	180/200	195/215	205/225	205/225

e Genişliği								
Su Derinliği (m)	10	14	15.5	19.5	21	22.5	24	24
Gemi Taslağı (fit)	22	35	38	53	58	62	66	66
Kesit Alanı (m2)	304	1200	1800	3250/3600	4850/4300	4350/4800	4800/5200	4800/5200
Geminin Yüklü Ağırlığı (DWT)	5000	30000	60000	150000	185000	210000	240000	240000

Kaynak: suezcanal.gov.eg

2010 yılı sonrasında kanalın uzunluğu 193,3 km, kanal yüzeyi genişliği 313 m, kanal derinliği 24 m, 11 m derinliğindeki genişliği ise 205/225 m olmak üzere geliştirilmiştir. 2010 yılı itibariyle kanaldan geçişine izin verilen gemi ölçüleri en fazla 66 fit draft ve geminin yüklü ağırlığı 240.000 dwt olarak düzenlenmiştir. Belirtilen ölçüler günümüzde kullanılan geçerli limit ölçüleridir (suezcanal.gov.eg).

Süveyş Kanalı Sahipliği

Kanal işletim müsaadesi 99 yıllığına Paris'te bulunan ve kanalı inşa eden Süveyş Kanal şirketi merkezine verilmişti. Fakat bu şirket bir Mısır şirketi gibi tescil edilmiş ve Mısır'da ekonomik faaliyetlerde bulunabilmekteydi (Selim, 2008: 5). Uzunluğu Port Said'den Süveyş'e 103 mildir. Bu imtiyaz sonucunda kanal şirketi 99 yılın sonunda tamamen Mısır Devleti'nin mülkiyetinde Mısır şirketine dönüşecekti. Bu süreç ise daha sonra millileştirmeyle beraber sancılı bir dönemde gerçekleşmiştir. şirket hisselerine bakıldığında %43'lük pay İngiltere'ye aitti. Geriye kalan %50'lik pay sahibi ise bilindiği üzere Fransa'ydı. Sonuç olarak şirketin 800 bin hissesinin 353.504 adedi İngiltere'nin kontrolünde bulunmaktaydı. şirket, 32 üyeli uluslararası bir yönetim kurumu tarafından yönetilmekteydi. Kurumun üyelerinden 16 tanesi Fransız, 9'u İngiliz, 5'i mısırlı, geriye kalan iki üyeden biri Amerika Birleşik Devletleri'ne ait diğeri ise Hollandalıydı.

Süveyş Kanalının Kapasitesi

1955 yılı verilerine bakıldığında kanaldan elde edilen gelirin 32.176.600 Mısır lirası olduğu görölmektedir. İngiltere'nin petrol gereksiniminin çoğu bu kanaldan geçmekte idi. Batı Avrupa'nın ise ham petrol gereksiniminin büyük bir bölümü bu kanal hattından taşınmakta idi. Amerika Birleşik Devletleri'ne ulaşan ham petrolden kendi ihtiyaçlarının %15'i Süveyş Kanalı'ndan geçmekte idi. 1955'te Süveyş Kanalı'ndan geçen 116 milyon ton yükün 76 milyon tonu ham petrol tankerlerinden oluşmaktadır. Orta boylarda olan bir geminin geçiş ücreti 5000 ile 8000 sterlin arasında değişmekteydi. Geçiş ücretlerini gemi yükünün niteliği ve tipi belirlemektedir. Mısır Arap Cumhuriyeti'nin seyrüsefere elverişli 3100 km'lik su yolu vardır. İç taşımacılığın %4'ü bu su yolu ile gerçeleştirilmektedir. Mısır Arap Cumhuriyeti'nde bulunan limanların toplam kargo yükleme ve boşaltma kapasitesi senelik 51 milyon tonu bulurken, uluslararası taşımacılığın % 85-90'ı bu yol ile temin edilmektedir. En önemli limanı ise 22 milyon tonluk kapasiteye sahip İskenderiye'dir. Mısır'ın en önemli döviz kaynaklarından biri Süveyş Kanalı'dır. 2000 yılında toplam 14.141 gemi geçişiyle dünya deniz taşımacılığında %7'lik bir paya sahip olmuştur. 2000'de elde edilen gelir 1,94 milyar dolar olmuştur. Süveyş Kanalı gelirlerinin %25'i petrol taşımacılığından meydana gelirken geriye kalanı kuru yük taşımacılığından oluşmaktadır (Armaoğlu, 1998: 153; www.kosgeb.gov.tr).

Süveyş Kanalı Geçiş Ücretleri

2006-2007 yılları arasında kanaldan 176.000 gemi geçmiştir. Bu gemiler kanaldan 660 milyon ton yük geçirmişlerdir. 2007 yılının ortasına gelindiğinde kanaldan elde edilen gelir 4.200 milyon dolar olmuştur (Selim, 2008). Bir milyonu aşkın geminin ve 12 milyar tonun üzerinde yükün geçtiği Süveyş Kanalı, millileştirmeden 2007'ye kadar 30,5 milyar dolar kazandırmıştır. Yakın dönemde 25.000 gemiyi aşan senelik geçiş kapasitesi ile dünya ticaretinin toplam %14'ü Süveyş Kanalı'ndan geçiş yapmaktadır. Arap yarım adasına giden toplam kargo ve yüklerin yine %41'i kanaldan geçmektedir. Dünya petrol ticaret akışının %26'sı da Süveyş Kanalı'ndan geçmektedir. Suudi Arabistan'daki Cidde Limanı ile Karadeniz'deki Köstence Limanı arasındaki mesafe Ümit Burnu rotası üzerinden 11.771 deniz milidir. Bu iki liman arası uzaklık Süveyş kanalı üzerinden gidildiğinde ise 1698 mil olmaktadır. Dolayısıyla uzaklık %86 nispetinde kısalmaktadır. Süveyş Kanalı'nı kullanarak Hollanda'da bulunan Rotterdam Limanı'ndan Japonya'da bulunan Tokyo Limanı'na gitmekte olan bir gemi alacağı yolu %23 nispetinde kısaltır. Afrika sahilinden dolaşması ile kıyas yapılırsa deniz yolu ile yapılan dünya ticaretinin %7'si Süveyş Kanalı'ndan yapılmaktadır. Yapılan ticaretin %35'i Arap körfezi ve Kızıldeniz limanlarından yüklenmektedir. Yüzde 20'si ise Güney Asya ve Hint limanlarından ve %39'u da uzak doğu bölgesinden yapılmaktadır. Dünya ticaretinde önemli miktarda ve kıymetli malların geçtiği kanal, tüm dünya ekonomisini etkilemektedir. Ulaşımında sağlanan tasarruf ile üretim maliyetleri azaltılarak karlılık oranı artmaktadır. Şüphesiz kanal olmasaydı bu bölgede önemli bir ekonomik hareketlilikten bahsedilemezdi. Süveyş Kanalı'ndan elde edilen gelirler kuşkusuz Mısır'a döviz kazandıran ana sektörlerden biridir. Tablo 2'de 1990-2022 yıllarında kanaldan geçiş yapan gemi sayısı, taşınan toplam yük ve ülkeye sağladığı döviz gelirlerine ait bilgiler bulunmaktadır (Civaner, 2005).

Tablo 2. 1990-2022 Yıllarında Kanaldan Geçen Gemi Sayısı, Yük Miktarı ve Sağlanan Gelirler

Yıllar	Toplam Gemi Sayısı	Yük (Mil. Ton)	Toplam Gelir (Milyar Dolar)	Gemi Başına Ort. Geçiş Maliyeti (Dolar)	Günde Geçen Sayısı	Ort. Gemi
1990	13.490	385	1,8			
2000	14.141	439	1,9			
2001	13.986	456	1,9			
2002	13.411	445	2,6			
2003	15.667	549	3,1			
2004	16.911	621	3,1			
2005	18.193	672	3,2			
2006	18.664	743	3,8	204.726	51,1	
2007	20.384		4,6	226.207	55,8	
2008	21.415		5,3	251.319	58,5	
2009	17.228		4,2	249.071	47,2	
2010	17.993		4,7	265.048	49,3	
2011	17.800	692	5,1	293.427	48,8	
2012	17.224	746	5,1	297.840	47,2	
2013	16.596	754	5,2	307.966	45,5	

2014	17.148	822	5,3	318.696	47,0
2015	17.483	823	5,4	296.002	47,9
2016	16.833	819	5	296.452	46,3
2017	17.550	916	5,3	285.356	48,1
2018	18.174	980	5,7	318.312	49,8
2019	18.880	1.031	5,8	307.203	51,7
2020			5,84		
2021	20.694		6,3		
2022	23.851		8		

Tablo 2'ye göre, Bakanlar Kuruluna bağlı Bilgi ve Karar Destek Merkezinden elde edilen verilere göre, kanaldan elde edilen gelir 2017 yılında 5,3 milyar dolar iken, bu miktar 2018 yılında %7,5'lik bir artışla 5,7 milyar dolara ulaşmıştır. Geçtiğimiz yıllarda ise Süveyş Kanal İdaresi, kanaldan elde edilen gelirin azalmasıyla buradan geçen gemi ve tankerlere indirim uygulayarak geliri artırmak istemiştir (Civaner, 2005: 19).

Günümüzde Süveyş Kanalı'nda yılda yaklaşık 25.000 farklı kapasitede gemi geçiş yapmaktadır. Bu geçişlerden elde edilen yıllık gelir yaklaşık 10 milyar dolar düzeyindedir.

Kanalda Ulaşım İmkân Veren Köprü ve Tüneller

Süveyş Kanalı gemi ticareti konusunda ekonomik bakımdan uluslararası bir avantaj sağlarken Mısır topraklarını da fiziklen ikiye bölmektedir. Kanalın doğu kısmı Mısır'a ait Sina yarımadası batıda bulunan kısmı da Afrika Kıtası'ndaki öteki bölümüdür. Deniz ulaşımının aralıksız yapılabilmesi için planlanan kanal kara ulaşımı için bu durumu negatif etkilemiştir. Sonuçta, bu soruna çözüm üretmek için Süveyş Kanalı'nın üstünden bir geçiş köprüsü yapılması kararlaştırılmıştır. Toplam maliyeti ise 22,5 milyar Japon Yeni olarak hesaplanmıştır. Bu maliyetlerin %60'ını Japon hükümeti üstlenirken %40'ını da Mısır hükümeti diğer kaynaklardan ödünç alarak karşılamıştır. Bu proje, ekonomik bakımdan yoksul olan Sina Yarımadası'nı kalkındırma programı kapsamında, Muhammed Hüsnü Mübarek'in 1995'te Japonya'ya yapmış olduğu resmi bir ziyaret dolayısıyla karar alınmıştır. Yapım süreci 6 yıl devam eden bu köprü 2001 yılının Ekim ayında hizmete açılmıştır. Köprü'nün açılmasıyla birlikte uzun yıllar boyunca kanalın her iki yakası arasında kopmuş olan karasal bağın tekrardan kurulması ve bölgesel olarak ekonomik canlılık sağlanmıştır. İleriki dönemlerde kanalın iki yakası arasına raylı bir sistem kurulacak ve denize alternatif karasal raylı taşımacılığa olanak sunacaktır.



Görsel 1. Muhammed Hüsnü Mübarek Barış Köprüsü (El Qantara)

Kaynak: en.wikipedia.org

Bir geminin köprüyü geçtikten sonra Süveyş Körfezi'ne yol almış görüntüsü.

Köprü'nün teknik özellikleri şu şekildedir: toplam uzunluğu 3.900 metre, ana köprü uzunluğu 730 metre, iki pylon arasındaki mesafe 70 metre, ana pylonların yüksekliği 154 metre ve yol genişliği 10 metredir.

Süveyş Kanalı'nın altından geçiş imkânı veren bir de tünel vardır. Tünelin ismi Ahmed Hamdi Tüneli'dir. Bu tünel iki şeritlidir ve El Qantara köprüsü gibi kanalın her iki yakasını birbirine bağlamaktadır. Tünelin uzunluğu 1.630 metre ve genişliği de 11,6 metredir. Bu tünel 1983 yılında İngiltere tarafından yapılmıştır. Ayrıca Süveyş Kanalı üzerinde hareketli tren köprüsü de vardır. Kanalın trenler tarafından geçişine olanak sağlayan köprü İsmailiya'dadır. El-Ferdan Tren Köprüsü 1983 yılında hizmete açılmıştır. Dünyanın en uzun hareketli köprüsü olan bu köprü'nün uzunluğu 340 metredir (Atmaca, 2008: 47).

Kanal Gelirlerinin Mısır Ekonomisine Katkısı

Mısır Arap Cumhuriyeti İkinci Dünya Savaş'ından bu yana aralıksız dış ticaret açığı vermektedir. 1970'in ilk yıllarında 400 milyon doları bulan dış ticaret açığı, Enver Sedat'ın açık kapı politikası neticesinde artmıştır. 1980 yılının başlarında artan dış kredi olanakları ve petrol gelirleri sebebiyle dış alımda artış gözlenmiş, fakat 1984'ten 1986 yılına kadar dış borç geri ödemeleri baskısıyla azalış gözlemlenmiştir. Bu yıllarda ardından dış satım ve dış alımda artışlar gözlemlenmiş, ekonomik reform sonucunda ticaret açığı düşmüştür. 2000'e kadar petrol fiyatlarının yüksek olması ve milli altyapı projeleri için gereken sermaye malları ve buna bağlı olarak ithalatta yaşanan düşüş, ticaret açığının düşmesine neden olmuştur.

Tablo 3. Yıllara Göre Mısır Arap Cumhuriyeti'nin Dış Ticareti (Milyon Dolar)

Yıllar	İhracat	İthalat	Ticaret Hacmi	Ticaret Dengesi
2016	22.507	58.053	80.560	-35.546
2017	25.943	66.338	92.281	-40.395
2018	29.384	80.993	110.377	-51.609
2019	30.800	77.300	109.000	-48.000
2020	26.800	60.300	87.000	-33.000
2021	40.700	73.800		
2022	48.100	79.700		

Kaynak: TİM Ekonomik Araştırmalar, 2023

Süveyş Kanalı, Sina Yarımadası'nın batı kısmında bulunur ve 193,3 km uzunluğunda olup en dar yeri 313 m genişliğindedir. Afrika çevresini dolaşmadan Asya ile Avrupa arasında deniz nakliyatı yapılmasını temin eder.

Kanal, dünyada kapakları olmayan en uzun kanal olma özelliğindedir. Başka kanallar ile karşılaştırma yapıldığında kaza oranı oldukça düşüktür. Hem gündüz hem de gece geçiş yapılabilir.

Basra körfezi ülkeleri ile Güney Avrupa ülkeleri arasında gerçekleşen deniz ticaretinin canlanması durumunda Süveyş Kanalı'nın dünya ticaretindeki öneminin büyük ölçüde artmasını sağlayacaktır.

SÜVEYŞ KANALI FİNANSMANI VE ŞİRKETİN KURULMASI

Kanal uluslararası bir proje olmasından dolayı öncelikle hükümetlerin desteğine, ikinci olarak mühendisler ve bilim adamlarının desteğine gereksinim vardı. En önemlisi ise bu projeyi desteklemeleri için hükümetleri ikna etmede büyük etki yaratacak olan uluslararası kamuoyu desteğine gereksinim duyulmaktaydı. Hükümetlerin desteğini kazanmak tamamıyla siyasi bir işti. Fransa hükümeti kanal projesine pozitif bakıyordu fakat İngiltere'nin muhalif olması ve Fransa ile İngiltere'nin Kırım Savaşı'nda müttefik olması sebebiyle resmi bir destek vermeyeceği ve projeyi özel bir girişim olarak değerlendireceği anlaşılıyordu. Bununla beraber Ferdinand de Lesseps, Mısır'a hükmeden Osmanlı Sultan'ının onayını ise henüz alamamıştı. Bu sebeple müzakereler İngilizlerin çok etkili olduğu İstanbul'a yansıdı (Baer, 1956: 366).

Ferdinand de Lesseps, projenin bir hayal ürünü olmadığını kanıtlamak için kanalın hem fizibilite raporunu hazırlamak hem de uluslararası kamuoyunun desteğini alabilmek amacıyla hükümetler tarafından atanan ve bilim adamlarından oluşan bir komisyon kurdu. Mısır Valisi bu komisyonun yapmış olduğu çalışmalarını finanse etti. 1856'nın başında çalışmalarını tamamlayan ve projenin gerçekleştirilebilir olduğuna karar veren komisyon oluşturdukları raporu ise sene sonunda yayınlandı. Ferdinand de Lesseps tüm Avrupa'yı dolaşarak kanal projesine destek istedi. Ayrıca dünya sermayedarlarına da başvuru yaparak aradığı desteği elde etmeyi başardı (Baer, 1956: 369; Uzunçarşılı, 1983: 92).

Gerekli sermaye elde edildikten sonra 15 Aralık 1858'de kanal projesini hayata geçirecek olan anonim şirketinin idare merkezi Paris ve kuruluş yeri İskenderiye olarak resmen kurulduğu bildirildi. Ancak, şirket Mısırlı ve Fransız ortaklardan oluştuğu için adında da geçtiği gibi bir "uluslararası şirket" olmamıştı. Şirket sermaye oranının %53'ü Fransızlara aitken %44'ü ise Mısır idaresi tarafından satın alınmıştı. Geriye kalan %3 hisse ise diğer devletlere satılmıştı. İngiltere ise kendisi için ayrılan payı almadığından hisseler Mısır Valisi Said Paşa tarafından satın alındı (Baer, 1956: 375; Uzunçarşılı, 1983: 92).

19. Yüzyılda eski çağlara göre koşullar birçok açıdan farklıydı. Süveyş'te bir kanal açma düşüncesi, belli bir güç sistemini desteklemek amacıyla değil de dünya ticaretinde kısa bir yol açma ihtiyacına yönelikti (Baer, 1956: 380).

Süveyş Kanalı'nın Açılmasında Hesap Edilen Maliyet ve Kullanılan Teknikler

Ferdinand de Lesseps, verilen imtiyaza dayanarak 1858'de Süveyş Kanalı Etütleri Şirketi'ni kurdu. Şirket; Fransız, Avusturya, İtalyan ve İngiliz teknik gruplarından oluşuyordu. Her bir grubun başında mühendisler bulunuyordu. Muntazam aralıklarla kurulmuş olan 11 kazı istasyonunda, 15.000 Mısırlı işçi Mısır Valisi tarafından çalışmaya mecbur bırakılmıştı. İşçilerin yaptıkları çalışmaları ise 200 Avrupalı kontrol ediyordu. Kanalın geçiş yeri o dönemde kuru durumda olan üç gölü birbirine birleştiren doğal çöküntüleri izleyen yol boyunca yapılmıştır. Port-Said Limanı'nı inşa etmenin yanı sıra en zor iş birçok kazı istasyonunda ihtiyaç duyulan su, yiyecek ve araç gerecin kızgın çöllerden geçirilerek taşınması olmuştur. Kanal çalışmalarında, zorla çalıştırılan fellahların İngilizler tarafından kışkırtılmaları ile Osmanlı Devleti'nin sert bir uyarıda bulunması sonucunda bütün işler birdenbire durdurulmuştur. Ancak Ferdinand de Lesseps, kendisine çalışmasının karşılığı olarak verilmiş olan yüksek tutardaki parayla Avrupa'dan yeni makineler ve işçiler almıştır. Makineler ve ekskavatörler yardımıyla ilerleme sağlanarak kanalın açılması hızlanmıştır. Kanal şirketi mühendislerinin yaptığı birinci keşifte kanalın maliyetini 128.001.595 frank olarak tahmin etmişlerdi. Kuru toprak kazısı 45.730.000 m³, su içinde toprak kazısı 49.882.000 m³ taş kazısı, 493.440 m³ olarak yapılacak iş bazında tahmin edilmiştir. Birinci keşif kâfi gelmemiş çünkü kanal birinci keşiften fazla olarak 161 km uzunlukta, 7,80 m derinlikte ve 99 m genişlikte inşa edilmiş. Sadece, İaluf, El-kesir ve Serap Ün'deki genişlik 60 m olarak yapılmış bu sebeple gerçek masraflara göre tanzim edilen ikinci keşifte maliyet 175.251.393 frank olarak hesaplanmıştır (Uygur, 1970: 24; Somer, 1972: 7).

Süveyş Kanalı çalışmalarında ilk başta günde 12 işçi çalıştırılıyordu. 1861 yılında Said Paşa kanal çalışmalarının olduğu yere bizzat kendisi giderek işçi sayısının 20 bine çıkarılmasını emretmiştir. Hatta işçi ihtiyacını karşılamak amacıyla ordusunun bir bölümünü terhis ederek inşaat alanına sevk etmiştir. Ailelerinden zorla kopartılan ve hiçbir ücret ödenmeden çalıştırılan bu işçiler üzerinde angarya yoğun bir şekilde kullanılmıştı. İşçiler vardiya sistemi ile çalışılıyordu. Doğal olarak her katile yerlerine yeni katile gelmeden çalışma yerini bırakamazdı. Bunun için kırbaç cezası sıkça uygulanmış, bu şekilde tüm

Mısır yerlileri çalışmalara iştirak ettirilmiştir. Bu yöntem firavunlar döneminde piramitlerin inşaatında uygulanan yöntemle benzetilmektedir. Çalışmalarda başlangıçta Mısırlı işçiler çalıştırılırken Napolyon'un emri ile daha sonra Araplar ve yerlilerle karışık Yunan, Fransız, İtalyan, Suriyeli olmak üzere 15.000 işçi çalıştırılmıştır. 1867 yılında Paris'te Ferdinand de Lesseps'e kanal konusunda çalışmalarından dolayı madalya verilmiştir. Tüm bu zor şartlara rağmen kanal inşaatı 1876'da tamamlanmıştır. Takvimler 17 Kasım 1869 tarihini gösterdiğinde ise kanalın resmi açılışı yapılmıştır. Süveyş kanalı, aşağı yukarı 287 milyon ABD dolara ve birçok işçinin yaşamına mal olmuştur (Güler, 2004: 45; Işık, 1979: 22-23).

Süveyş Kanalı'nın Maliyet Fayda Analizi

Bir geminin Süveyş Kanalı ile Ümit Burnundan dolaşarak sefer yapması durumunda ortaya çıkan kar farkını belirlemeye yönelik şöyle bir maliyet analizi yapılabilir. Bir yük gemisi saatte ortalama 12,8 knot (24km/saat) hız yapabilmektedir. Bir günde 24 saatte 24 km×24 saat=576 km yol kat edebilmektedir. Batı Avrupa'dan Güney Asya'ya Süveyş kanalı üzerinden 10.000 km ortalama su yolu bulunurken, aynı mesafe Ümit Burnundan dolaşarak 16.000 km yol almayı gerektirmektedir. Bu mesafeler belli bir limandan bir başka belli bir mesafe olmayıp ortalama su yolu uzunluğu olarak bilinmektedir. Buna göre, bir gemi;

Süveyş Kanalı'ndan 10.000 km/576km=17,36 günde

Ümit Burnu'ndan 16.000 km/576 km =27,78 günde hedef limana ulaşabilmektedir.

Gemilerin yılda 360 gün hizmet üreteceği günde 1.000.000\$ maliyetler yaratacağı öngörülmektedir. Bu maliyetlerin personel, yakıt, amortisman, bakım-onarım, malzeme ve işçiliği, haberleşme, yönetim gideri gibi, maliyet ve giderlerden oluştuğu varsayılmıştır. Gemi navlun işletmeciliğinde maliyet + kar yaklaşımı ile maliyete %70 kar ekleneceği varsayımı kabul edilmiştir. Buna göre geminin yıllık maliyeti;

Süveyş kanalı yıllık sefer sayısı=360 gün/17,36gün=20,74kez/yıl

Yıllık maliyet 360 gün×1.000.000 \$/gün=360.000.000 → (3-a)

Süveyş kanalı ile sefer maliyeti=17,36 gün ×1.000.000\$=17.360.000\$

Ümit burnu ile sefer maliyeti= 27,78 gün×1.000.000\$=27.780.000\$

Süveyş kanalından bir seferin satış hasılatı=17.360.000\$×1,70=29.512.000\$

Süveyş kanalı yıllık satış hasılatı=29.512.000\$×20,74 kez = 612.078.880\$→ (1-b)

Süveyş kanalı yıllık satış maliyeti=17.360.000\$×20,74 kez = - 360.046.400\$

Süveyş kanalı kullanan bir geminin yıllık karı = 252.032.480\$

Ümit burnundan geçen yıllık sefer sayısı= 360 gün/27,78gün=12,96 kez/yıl

Ümit burnundan bir seferin maliyeti=27,78gün×1.000.000\$=27.780.000\$

Bir seferin satış hasılatının Süveyş Kanalı kullanılarak elde edilen satış hasılatının aynı olduğu varsayılmıştır. 29.512.000\$

Yıllık satış hasılatı= 29.512.000\$×12,96 kez = 382.475.520\$→ (1-b)

Yıllık satış maliyeti=27.780.000\$×12,96 kez = - 360.028.800\$

Ümit burnundan geçen bir geminin yıllık karı/zararı = 22.446.720\$

Bir gemi sürekli Süveyş Kanalını kullanarak Batı Avrupa'dan Uzak Doğu'ya devamlı sefer yaparsa, Ümit Burnu'nu kullanarak tüm yıl sefer yapmaya göre;

20,74 kez/yıl-12,96 kez/yıl = 7,78 kez/yıl daha az sefer yapabilmektedir. Yani Süveyş Kanalından geçerek yılda 7,78 kez/yıl daha fazla sefer yapabilecek ve gelir elde edebilecektir.

Kanalın sağladığı zaman ve maliyet tasarrufu;

Gemi Süveyş Kanalını kullanarak 7,78 fazladan seferi $(7,78 \text{ sefer} \times 17,36\text{gün/sefer}) = 135,06$ günde tamamlayabilecektir. Süveyş Kanalı kullanılarak tasarruf edilen gün sayısı 135,06 gündür.

Elde edilecek gelir $135,06 \text{ gün} \times 1.000.000\text{\$} \times 1,70 = 229.602.000\text{\$}$

Tasarruf edilen maliyet $135,06 \times 1.000.000\text{\$} = - 135.060.000\text{\$} \rightarrow (1-a) \text{ ve } (3-b)$

Elde edilecek alternatif kar $= 94.542.000\text{\$} \rightarrow (1-c)$

Bozulma ihtimali olan ürünün maliyeti: Ümit Burnu'ndan dolaşarak yapılan sefer daha uzun süre olmaktadır. Uzun süre nakliyat başta gıda ürünleri olmak üzere birçok navlun konusu olan malzemede bozulma yapabilir. Her ne kadar uygun ısı, nem ve koşullarda nakliyat gerçekleşiyorsa da bir miktar bozulma söz konusu olmaktadır. Örneğin; ambalajlı içme suyu nakliyatında aşırı yağmur ve nem su şişelerinin karton ambalajında bozulma yaratmış ithalatçı firma ihracatçıdan reklamasyon (tazminat) istemiştir.

Bozulma ihtimali olan ürünün Ümit Burnu seçeneğinin maliyetinin %10'u olduğu varsayılmıştır. Bu bir varsayımdır. Daha fazla veya az olabilir. Buna göre bozulan ürünün maliyeti $= 360.028.800\text{\$} \times \%10 = 36.002.880\text{\$} \rightarrow (3-c)$

Geçiş Ücreti

Süveyş Kanalı'nda farklı tonajlarda yılda yaklaşık 25.000 gemi geçişi yapılmakta, yılda yaklaşık 10 milyar Dolar hasılat elde edilmektedir. Buna göre bir geminin ortalama geçiş ücreti 400.000 Dolar olmaktadır. Devamlı Süveyş Kanalı'nı kullanan bir gemi yılda 20,74 kez Süveyş Kanalı'ndan geçtiğine göre;

Toplam geçiş ücreti $= 20,74 \times 400.000\text{\$} = 8.296.000\text{\$}$ olmaktadır.

Aşağıda Tablo 4'te deniz yolu taşımacılığı yapan bir işletmeye ait bir yük gemisi açısından yıllık maliyet analizi görülmektedir. Tablodaki rakamlar üst tarafta yer almaktadır.

Tablo 4. Deniz Yolları Taşımacılığı İşletmesi Açısından Maliyet Analizi (Bir yıl bir gemi üzerinden)

	Süveyş Kanalı ile Hedef Ülkeye Varma	Ümit Burnu İle Hedef Ülkeye Varma
GETİRİLER	\$	\$
1-Parasal Getiriler		
1-a Zaman Tasarrufu (Bir yılda yapılan tasarruf)	135.060.000	0
1-b % 70 kar ile elde edeceği yıllık hasılat tutarı	612.078.880	382.475.520
1-c Tasarruf edilen zamanda fazladan yapılabilecek taşımacılığın getirisi	94.542.000	0
TOPLAM GETİRİLER		
2-Parasal Olmayan Getiriler		
2-a Kısa sürede işi tamamlama prestiji	Var	Yok
2-b Özgüven	Var	Yok
2-c Taşınan malın sahibinin memnuniyet ifadesi	Var	Yok

MALİYETLER		
3-Parasal Maliyetler		
3-a Geminin yıllık maliyeti	360.000.000	360.000.000
3-b Kanalı kullanmadığında fazladan katlanacağı maliyetler	0	135.060.000
3-c Bozulacak bir ürüne bozulma maliyeti	0	36.002.880
3-d Kanala ödenen geçiş ücreti	8.296.000	0
TOPLAM MALİYETLER		
4-Parasal Olmayan Maliyetler		
4-a Kanalı kullanmadığında fazladan katlanacağı zaman	Var	Yok
4-b Zaman Tasarrufu	Var	Yok
4-c Kanaldan geçiş sürecinde personelin aşırı rahatlık göstermesi	Var	Yok
Süveyş Kanalı'nın (Ümit Burnu) Yarattığı Kar		

Kaynak: Çalışmamızın kaynakçasında bulunan kaynaklardan yararlanılarak tarafımızdan oluşturulmuştur.

Bu analizde dikkate alınan tüm maliyetler aynı dönemde gerçekleşmeyebilir. Çalışmamızda her türlü ihtimali göz önünde bulundurarak okuyucunun dikkatine sunmaya çalışılmıştır.

Yukarıdaki analiz bir tek geminin Süveyş Kanalı veya Ümit Burnu'nu kullanma seçenekleri arasındaki maliyet ve gelir farklarını ortaya koyan yıllık analizdir. Bu analizde ortalama seyahat süreleri kullanılmıştır. Batı Avrupa'da ve Akdeniz'de çok sayıda limandan Güney Asya ve Uzak Doğu'daki limanlara seferler yapılmaktadır. Her geminin yöneticisi sefer yaptığı özellikli limanlar arasındaki mesafeyi dikkate alarak bu analizi kendi gemileri için ayrı ayrı yapabilirler. Doğal olarak bu analizlerde yukarıda dikkate alınan ortalama mesafelerden çok daha farklı deniz yolu mesafeleri söz konusu olabilecektir.

Bu analizden sonra Süveyş Kanalı'nın işletmeciliğini yürüten Mısır Devleti'nin Suez Canal açısından analiz yapmak yararlı olacaktır. Süveyş Kanalı ait olduğu şirkete dolayısıyla Mısır Devleti'ne çok önemli maddi katkı sağlamaktadır. Bu maddi katkının büyüklüğü Süveyş Kanalı'na paralel yeni bir kanal yapılması fikrini oluşturmuş, çalışmalara başlanmıştır. Aşağıda mevcut Süveyş Kanalı'nın Mısır Devleti'ne sağladığı gelir ve maliyetler parasal ve parasal olmayanlar açısından dikkate alınarak analize tabi tutulmuştur.

Aşağıdaki Tablo 5'te Süveyş Kanalı'nı işleten kurum açısından maliyet analizi görülmektedir.

Tablo 5. Süveyş Kanalı İşleten Kurum Açısından Maliyet Analizi (1 Yıllık)

	Süveyş Kanalı	S.K. Yok Ümit Burnu
GETİRİLER	\$	\$
1-Parasal Getiriler		
1-a 1 yıllık geçiş ücretleri	9.400.000.000	0
1-b Transit ile İlgili Hizmetlerden Elde Edilen Gelirler		0
1-c Elektrik Enerji Satışından Elde Edilen Gelirler		0
1-d İçme Suyu Satışlarından Elde Edilen Gelirler		0
1-e Diğer Çeşitli Gelirler		0
1-f Tersane Hizmetlerinden Elde Edilen Gelirler		0
1-g İhale		0
1-h Uzun Mesafe İndirimleri		0
1-ı Genel İndirimler		0
TOPLAM GETİRİLER		0
2-Parasal Olmayan Getiriler		
2-a Deniz ticaretini kontrol etmenin avantajı	Var	Yok
2-b Deniz ticaretini kontrol etmenin Prestiji	Var	Yok
2-c Uluslararası ticari ilişkilerde artıda başlama avantajı	Var	Yok
MALİYETLER		
3-Parasal Maliyetler		
3-a İşletme Giderleri (maaşlar ve ücretler, çalışanlara sağlanan faydalar, malzemeler ve gereçler, yakıt, amortisman, değer düşüklüğünden kaynaklı zarar, net ton başına ücretler, Panama Hazinesine ödenen ücretler ve diğer tüm giderlerden oluşur)		0
3-b Bakım maliyetleri (Erezyon ve toprak kaymalarının kontrolü, nehir yatağının bakımı, yüzer ekipman, tesisler, elektrik sistemi, barajlar ve dolusavaklar, havuzlar, su arıtma tesisleri, su sistemi, Atlantik Köprüsü-2021 yılı bakım maliyeti)		0
3-c Kanalı askeri olarak koruma maliyetleri		0
3-d Kanalı önemsizleştirmeye çalışan faaliyetleri önleme maliyeti	100.000.000	0
3-e Hediye ve ikram maliyetleri	100.000.000	0
3-f Siyasi açıdan güçlü devletler ile iyi ilişkiler maliyeti	500.000.000	0
TOPLAM MALİYETLER		0

4-Parasal Olmayan Maliyetler		
4-a Dünya ticaret filolarıyla iyi ilişkiler kurma	Var	Yok
Süveyş Kanalı Olması veya Olmaması Seçeneklerinin Karı		0

Kaynak: Tablo çalışmamızın kaynakçasında bulunan kaynaklardan yararlanılarak tarafımızdan oluşturulmuştur.

Tablo incelendiğinde görüleceği gibi Süveyş Kanalı'nın varlığıyla Mısır Devletine sağladığı ekonomik getiri çok yüksek boyutlara ulaşmasının yanında, parasal olmayan getiriler dikkate alındığında Dünyanın en önemli deniz geçiş noktalarından birini kontrol etmenin sağladığı stratejik ve ekonomik avantaj dikkat çekicidir.

SÜVEYŞ KANALI'NDA GEMİ KRİZİ VE ALTERNATİF KANAL ARAYIŞLARI

Kanal, küresel tedarik zincirinin en önemli noktalarından birisidir. Bu nedenle Kanalı'nın güvenliği uluslararası ticaretin sürdürülebilirliği açısından son derece önemlidir (Aksöz, 2021). 24 Mart 2021 tarihinde "The Ever Given" adlı dev bir konteyner gemisi kötü hava şartları ve ülkede yaşanan kum fırtınası neticesinde görüş mesafesinin daralması ile birlikte kıyıya çarparak karaya oturmuştur (haberler.com). Geminin karaya oturması ile birlikte, Kanal trafiğe kapanmış ve 320'yi geçen uzun gemi kuyruklarına neden olmuştur. Ayrıca, ham petrol, (sıvılaştırılmış doğal gaz) LNG ve çeşitli ticari sevkiyatlarda rötarlar yaşanmıştır. Bu sevkiyatların arasında en az 28 ham petrol tankeri olduğu, aşağı yukarı 1 milyon metric ton ağırlığında petrol ürünü ve kimyasal taşıyan tanker sayısının 24 olduğu tahmin edilmiştir. Petrolün yanı sıra fuel oil, jet yakıtı, petrol yağı, motorin ve gıda da bekleyen ürünlerin arasında bulunmaktadır. Bu durum, Süveyş Kanalı'nın yönetimi açısından soru işaretlerinin doğmasına ve yeni alternatif su kanalları açılabilir mi soruları ile karşı karşıya kalınmasına neden olmuştur (indyturk.com).

Süveyş Kanalı'nın tıkanması sonucu, kanalın her iki tarafında da 6 gün süre ile ticaret durmuş ve geminin çıkarılması sırasında yaşanan rötarlar ekonomik kayıpların artmasına sebep olmuştur. Bununla birlikte, Mısır'ın günlük olarak aşağı yukarı 12 ila 14 milyon dolar zarara uğradığı ve dünya ticaretine getirdiği maliyet ise yaklaşık olarak 10 milyar dolar olduğu hesaplanmıştır. Ayrıca, yaşanan bu zarar kaşılancaya kadar "The Ever Given" isimli dev bir konteyner gemisinin alıkonulacağı duyurulmuştur (Aksöz, 2021).

Gemi krizinin ardından enerji fiyatlarında hızlı yükseliş, konteyner maliyetlerinin artışı ve bazı bekleyen gemilerin yolu uzatmayı da göze alarak Ümit Burnu etrafını dolaşmaları gibi önemli sonuçlar ile karşılaşmıştır. Ayrıca, bu kriz pandeminin başında talebin çok fazla yükseldiği tuvalet kağıdı ve Avrupa'nın Doğu Afrika ve Asya'dan ithal ettiği kahve çekirdekleri gibi pek çok ürünün de tedariğini olumsuz yönde etkilemiştir.

Mısır'ın ekonomisine gemi kazası ağır maliyetler yüklediği gibi kurtarma çalışmaları sırasında da çekilen videolar ve fotoğraflar görsel ve yazılı basında alay konusu edilerek ülkenin siyasi ve diplomatik açıdan saygınlığına da zarar vermiştir (Aksöz, 2021).

29 Mart'ta dev yük gemisi yüzdürme çalışmaları sayesinde karadan indirilmiş ve kanal deniz trafiğine açılmıştır (cumhuriyet.com.tr).

Süveyş Kanalı'na Alternatifler Yaratılabilir mi?

Kanalların giderek daha çok önemini ortaya çıkmasıyla birlikte ilgi artarak hem bölgesel hem de küresel açıdan yeni ekonomik ve lojistik üstlerin doğmasına sebep olmuştur. Ayrıca, Ever Given gemi kazası da alternatif kanal arayışlarında fırsat yaratmıştır (Aksöz, 2021). Başta Rusya ve Çin olmak üzere İsrail ve Birleşik Arap Emirlikleri (BAE) Mısır'ın Kanal üzerindeki tekelliğini yok etmek için çeşitli rotalar arayışı içerisinde girmişlerdir. Geçmişte çok fazla tercih edilmeyen Kuzey Deniz Yolu iklim şartlarında yaşanan değişiklikler dolayısıyla son dönemde ilgi görmeye başlamıştır. Ayrıca, bu deniz yolu eskiden olduğu gibi tehlikeli bir deniz değil, bilakis her geçen gün dünya ticaretinde giderek çoğalan oranda kullanılmaya başlanmıştır. Bu gelişmelere bağlı olarak Rusya, Kuzey Deniz Yolu'nu Süveyş Kanalı'na alternatif kanal olarak gözler önüne sermektedir.

İsrail ve Birleşik Arap Emirlikleri ise, Süveyş Kanalı'na alternatif olarak kanal arayışlarına geçen yıl başlamış ve proje üzerine çalışmaları devam etmektedir. Bu proje, İsrail'in Kızıldeniz kıyısında bulunan Eilat limanını Akdeniz'e bağlaması şeklindedir. Uzmanlara göre, Sina yarımadasının yaklaşık 250 km. doğu kenarı boyunca yüzlerce metre yüksekliğinde bulunan tepeleri yarararak kanal kazmanın maliyeti en iyi olasılıkla 100 milyar doların üstünde yatırıma gereksinim duyulacağı söylenmektedir. Bu nedenle projenin epey pahalı olduğu düşünülmektedir. İsrail ve Birleşik Arap Emirlikleri işbirliği Mısır'dan büyük tepki çekmiş ve bu projeye karşın daha kompetitif çözüm bulmaya yönelmişlerdir (Abay, 2021). Bir Kuşak Bir Yol Girişimi olarak adlandırılan Çin'in projesi her geçen gün ilerleme sağlamaktadır.

Yaşanan kaza ile birlikte İran, Rusya ve Hindistan arasında kurulması düşünülen Uluslararası Kuzey-Güney Ulaşım Koridoru (INSTC) inşaatına hız kazandırılması gerektiği ortaya çıkmıştır. Bu kanal, söz konusu kazadan önce de Süveyş Kanalı'na pek çok noktada meydan okumuştur. Bunların arasında, geçiş müddeti ve maliyetinin ucuz olması bulunmaktadır. Yaşanan son kaza ile bu alternatif kanalların ilerleyen zamanlarda tesirini giderek artıracığı hissedilmektedir (Aksöz, 2021). Bu açıdan bakıldığında, birçok farklı ticaret ve enerji koridorları üzerinden yeni kanalların açılması gündeme gelirken askeri ve stratejik açıdan dengelerin değişebileceği de öngörülmektedir.

Yukarıda açıklanan bu alternatif projelere ilave olarak Mısır Hükümeti mevcut Süveyş Kanalı'na paralel yeni bir kanal inşa ederek gemi geçiş kapasitesini artırmayı planlamış ve çalışmalara başlamıştır.

SONUÇ VE ÖNERİLER

Bu çalışmada Süveyş Kanalı'nın varlığını yarattığı maliyet ve faydalara ilişkin iki analiz yapılmıştır. Bu analizlerin benzerleri her kalkış ve varış noktaları için, gemi navlunu şirketleri için, farklı kapasitedeki gemiler için ve Dünya deniz ticaretinden yarar sağlayan ülkeler için ayrı ayrı yapılabilir. Süveyş Kanalı'nın varlığı sağladığı getiri göz önüne alındığında Mısır Devleti için Tanrı'nın bir lütfu gibi görünmektedir.

Süveyş Kanalı'nın varlığıyla Mısır Devletine sağladığı ekonomik getiri çok yüksek boyutlara ulaşmasının yanında, parasal olmayan getiriler dikkate alındığında Dünyanın en önemli geçiş noktalarından birisini kontrol ediyor olmanın sağladığı avantaj dikkat çekicidir. Bu analizden sonra Süveyş Kanalı'nın işletmeciliğini yürüten Mısır Devleti'nin Suez Canal açısından analiz yapmak yararlı olacaktır. Süveyş Kanalı ait olduğu şirkete dolayısıyla Mısır Devleti'ne çok önemli maddi katkı sağlamaktadır. Bu maddi katkının büyüklüğü Süveyş Kanalı'na paralel yeni bir kanal yapılması fikrini oluşturmuş, çalışmalara başlanmıştır.

KAYNAKÇA

Abay, E. G. (2022, 15 Aralık). *Rusya Kuzey Deniz Yolu ile Süveyş Kanalı'na alternatif yaratmaya çalışıyor*. <https://www.aa.com.tr/tr/analiz/rusya-kuzey-deniz-yolu-ile-suveys-kanali-na-alternatif-yaratmaya-calisiyor/2196066>

Akalın, D. (2011). *Süveyş Kanalı (Açılışı Ve Osmanlı Devleti'ne Etkisi 1854-1882)*, [Doktora Tezi, Pamukkale Üniversitesi].

Aksöz, A. (2022, 15 Aralık). *Süveyş Gemi Krizi Ve Yeni Alternatif Suyolu Arayışları*. <https://www.ilimvedenediyet.com/suveys-gemi-krizi-ve-yeni-alternatif-suyolu-arayislari.html>

Armaoğlu, F. (1998). *Filistin Meselesi ve Arap İsrail Savaşları (1948-1988)*. Türkiye İş Bankası Yayınları.

Atmaca, M. (2008). *Süveyş Kanalı'nın Stratejik Önemi Ve Mısır Ekonomisi'ne Katkısı*, [Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi].

Baer, W. (1956). The Promoting and the Financing of the Suez Canal, *The Business History Review*,30(4), 361-381.

Bediz, D. (1951). Süveyş Kanalı'nın Önemi, *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Dergisi*, 2018, 9(3).

Civaner, Ç. (2005). *Mısır Arap Cumhuriyeti, Hedef Pazar Araştırması ve İhracatı Geliştirme Etüt Merkezi*, Dış Ticaret Müsteşarlığı, Aralık 2005.

Çınar, M. (2022). *Geçmişten Günümüze Süveyş Kanalı'nın Jeopolitiği*. İksad Yayınevi.

Güler, Z. (2004). *Süveyş'in Batısında Arap Milliyetçiliği: Mısır ve Nasırcılık*. Yeni Hayat Kütüphanesi, 1. Basım.

Hallberg, C. W. (1931). *The Suez Canal, Its History and Diplomatic Importance*. Columbia University Press.

<https://tim.org.tr/tr/>

<https://www.suezcanal.gov.eg/English/About/SuezCanal/Pages/AboutSuezCanal.aspx>

Işık, H. (1979). Süveyş Kanalı'nın Geçmişi Ve Geleceği, *Stratejik Etütler Bülteni*, 68, Ekim, 20-29.

Kaçar, M. (2012). *Süveyş Kanal Şirketi'nin Kuruluş Dönemi Faaliyetleri Ve Buharlı Kazı Makineleri Teknolojisi (1854 – 1860)*, [Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi].

Koday, Z., Koday, S. & Kaymaz, Ç. K. (2017). Dünyadaki Bazı Önemli Boğazlar ile Kanalların Coğrafi Özellikleri ve Jeopolitik Önemleri, *Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 21(3), 879-940.

Konteyner Gemileri için Büyük Deniz Yolları ve Uluslararası Kanallar (2021, 29 Kasım), <https://www.cello-square.com/en/blog/view-91.do>

Mısır, Süveyş Kanalı'nı günlerce tıkayan gemiyi tazminat alana kadar alıkoyacak (2021, 12 Nisan) <https://www.cumhuriyet.com.tr/haber/misir-suveys-kanalinin-kapanmasina-yol-acan-gemiyi-tazminat-alana-kadar-alikoyacak-1827510>.

Qantara Sharq (2025, 1 Ekim). https://en.wikipedia.org/wiki/Qantara_Sharq

Selim, A. Mısır Kültür Ataşesi, İstanbul Mısır Başkonsolosluğu, 2008 – 006

Serbest, M. B. (2017). Süveyş Kanalı'nın Ulusallaştırılması Sorunu ve Süveyş Bunalımı, *MANAS Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 6(4), 599-711.

Somer, S. (1972) Süveyş Kanalı, *Bayındırlık İşleri Dergisi*, 44(16), 5-11.

Süveyş Kanal Resmi İnternet Sitesi (2021), Süveyş kanalı tarihçesi. <https://www.suezcanal.gov.eg/English/About/SuezCanal/Pages/CanalHistory.aspx>

Süveyş Kanalı'nı kim yaptı, hangi firmanın? Süveyş Kanalı nerede, hangi ülkede? (ty) <https://www.haberler.com/haberler/suveys-kanali-ni-kim-yapti-suveys-kanali-nerede-14035435-haberi/>.

Tuncer, G. (2022, 15 Aralık). *10 soruda Süveyş Kanalı krizi hakkında merak edilen her şey*. <https://www.indyrturk.com/node/337161/ekonomi%CC%87/10-soruda-s%C3%BCvey%C5%9F-kanal%C4%B1-krizi-hakk%C4%B1nda-merak-edilen-her-%C5%9Fey>

Turğut, M. & Konbul, Ç. (2022). Süveyş ve Panama Kanalı Çerçevesinde Kanal İstanbul'un Lojistik Potansiyelinin SWOT Analizi ile Değerlendirilmesi, *IBAD Sosyal Bilimler Dergisi*, 12, 586-604.

Uygur, K. (1970) Süveyş Kanalı, *Demiryol*, 537, Ekim, 23-25.

Uzunçarşılı, İ. H. (1983). *Osmanlı Tarihi*, c. VI, 3. Bsk., TTK.

www.kosgeb.gov.tr Küçük ve Orta Ölçekli Sanayi Geliştirme Ve Destekleme İdaresi Başkanlığı, Pazar Araştırma ve İhracatı Geliştirme Merkezi, Mısır Arap Cumhuriyeti Ülke Raporu.