

BASRA KÖRFEZİ VE GİNE KÖRFEZİ'NİN PETROL SEVKİYATI AÇISINDAN KARŞILAŞTIRMALI ANALİZİ

COMPARATIVE ANALYSIS OF PERSIAN GULF AND GULF OF GUINEA IN TERMS OF OIL SHIPMENT

ÖZ Petrol tüketiminin arttığı 20. yüzyılın ortalarından, enerji krizlerinin yaşandığı günümüze kadar dünyada petrole olan ihtiyaç rekor seviyeye çıkmıştır. Petrol sevkiyatının yapıldığı Basra Körfezi her ne kadar petrol sevkiyatında önemli bir körfez olmasına rağmen bölgenin istikrarsız bir yapıda olması bölgenin çekiciliğini azaltmıştır. Ancak Basra Körfezi'nin kırılğan ve olası krizlere açık olması nedeniyle Basra Körfezi'nin yerini Gine Körfezi'nin doldurmaya açık olduğu gözlemlenmiştir. Gine Körfezi'nin gerek coğrafi olarak Batı Avrupa ve Kuzey Amerika'ya yakın olması gerekse körfezin Basra Körfezi'ne göre daha istikrarlı bir yapıda olması gibi etkenler Gine Körfezi'nin petrol sevkiyatı açısından önemini gün geçtikçe arttırmaktadır. Elimizdeki çalışma her iki körfez üzerinde yapılan petrol sevkiyatının karşılaştırmalı analizinden oluşmaktadır. Çalışmada petrol sevkiyatının Basra Körfezi'nden Gine Körfezi'ne doğru kayması mümkün mü? sorusuna odaklanılmış, her iki körfez üzerinden yapılan petrol sevkiyatının avantaj ve dezavantajlarına yer verilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Basra Körfezi, Petrol, Deniz Güvenliği, Petrol Sevkiyatı, Gine Körfezi

ABSTRACT From the middle of the 20th century, when oil consumption increased, to the present day when energy crises were experienced, the need for oil in the world had reached a record level. Although the Persian Gulf, where oil shipments were made, was an important gulf in oil shipments, the unstable nature of the region reduced the attractiveness of the region. However, since the Persian Gulf is fragile and open to possible crises, it has been observed that the Persian Gulf is open to be replaced by the Gulf of Guinea. Factors such as the fact that the Gulf of Guinea is geographically close to Western Europe and North America, and that the gulf has a more stable structure compared to the Persian Gulf, increases the importance of the Gulf of Guinea in terms of oil shipments day by day. The present study consists of a comparative analysis of oil shipments over both gulfs. Our study focuses on the questions of whether it is possible for oil shipments to shift from the Persian Gulf to the Gulf of Guinea, and also focuses on the advantages and disadvantages of oil shipments through both gulfs.

Keywords: Persian Gulf, Oil, Maritime Security, Oil Shipment, Gulf of Guinea

Ali Tamahkar

alitamahkar@marun.edu.tr

Araştırma Makalesi

Geliş Tarihi : 13.08.2022

Kabul Tarihi : 13.11.2022

1. GİRİŞ

Artan enerji ihtiyacı, enerji üretiminde yaşanan eksen kayması ve son olarak boru hatlarının politize olması gibi etkenler küresel enerji sevkiyatı siyasetini şekillendirmiştir. Gelecekte enerji tüketimine bağımlı olan büyük güçlerin hiçbiri bu üç etkenden ayrı bir şekilde hareket edemeyeceği gibi bu üç etkene bir şekilde dahil olacaklardır. Bu üç etken, petrol üreten devletlerin gelecekteki refahlarını ve jeopolitik önemlerini tamamen etkileyecektir. Bir diğer deyişle, enerji üretiminin yapıldığı alanlar ile uluslararası çatışma alanları arasında bir bağın olduğudur (Klare, 2004: 433).

İran ve Arabistan yarımadası arasında kalan Basra Körfezi'ni üzerinden yapılan petrol sevkiyatı dünyada petrol tüketiminin %25 civarına tekabül etmektedir. Körfezde petrol sevkiyatıyla ilgili yaşanacak herhangi bir problem dünya çapında bir enerji krizine neden olacaktır. Geçmişte Basra Körfezinde yaşanmış krizlerden birine örnek olarak Körfez Savaşları ve İran-İrak Savaşı tanker trafiğini sekteye uğratmasıdır. Diğer adıyla tanker savaşları olarak adlandırılan İran-İrak Savaşı bölgede petrol sevkiyatında özellikle petrol ithal eden ülkeler olan Batı tarafından endişe içinde karşılanmıştır (Colgan, 2013: 166-167).

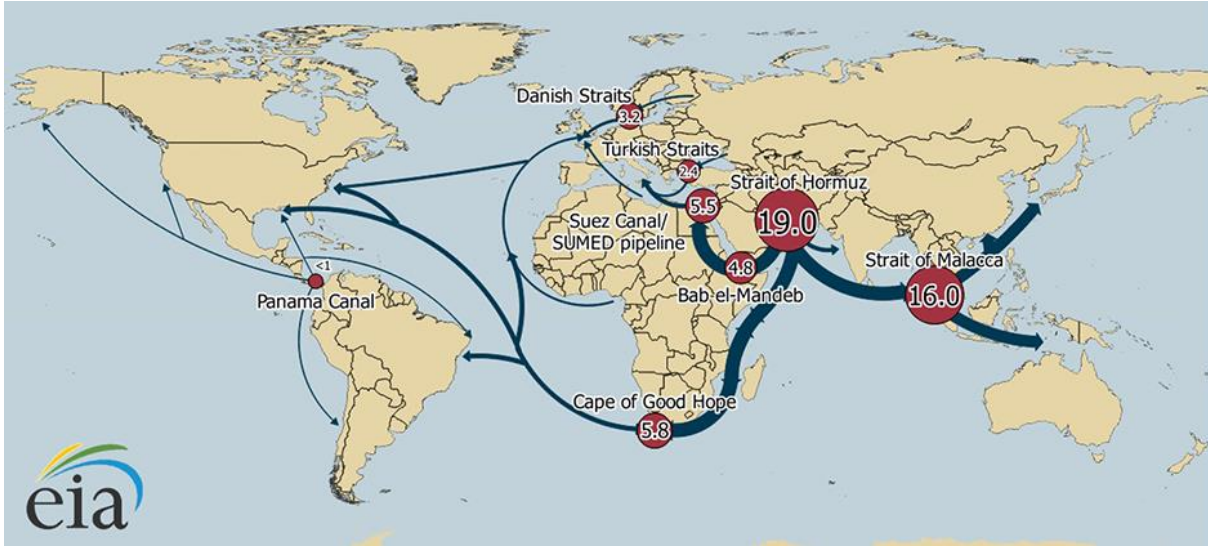
Bu durum karşısında, Ortadoğu'da özellikle Körfez ülkeleri arasında yaşanan istikrarsızlık, petrol fiyatlarında yaşanan dalgalanmalar ve petrol sevkiyatının yapıldığı geleneksel güzergahlardaki belirsizlik gibi etkenler petrol ihraç eden ülkeleri farklı güzergahlara doğru yönlendirmiştir. Bu güzergahlardan biri olmaya aday olan Gine Körfez bölgesi, Ortadoğu'ya nispeten enerji tedariki için bir çekim noktası olmaya başlamıştır. Bölgenin coğrafi olarak Batı Avrupa ve Kuzey Amerika'ya yakın olması gibi etkenler bölgenin petrol sevkiyatı için cazibesini arttırmaktadır (Onuoha, 2010: 373-374).

Enerji krizlerinin yoğun olarak yaşandığı 21. Yüzyılda, ABD'nin Basra Körfezi'nden yaptığı petrol ithalatı yavaş yavaş Gine Körfezi'nden yapılan sevkiyat lehine doğru değişmektedir. Gine Körfez bölgesinde ABD'nin güvenliğini ve çıkarlarını tehdit edebilecek bölgesel güçler olmadığı gibi, bölgede petrol sevkiyatını zedeleyecek unsurlar Basra Körfezi'ne nazaran daha azdır. Gine Körfezi'nde yaşanan deniz korsanlığı faaliyetleri her ne kadar petrol sevkiyatı için bir tehdit olarak algılsa bile petrol ithal eden ülkeler ve üretenler arasında sağlanacak koordinasyon ve iş birliği yoluyla petrol sevkiyatında yaşanabilecek tehditler engellenebilir. Bölgesel olarak güç kavramının ve enerji yollarının değiştiği 21. yüzyılda petrol sevkiyatının yapıldığı eski güzergahların (Basra Körfezi) önemini kaybediyor mu sorusunun cevabı aranmaktadır. Elimizdeki çalışma, her iki körfezin petrol sevkiyatı ve tarihsel süreçteki önemini karşılaştırmalı analiz metodu şeklinde ele almaktadır.

2. BASRA KÖRFEZİ'NDEKİ PETROL ÜRETİMİNE GENEL BİR BAKIŞ

Osmanlılar tarafından Basra körfezi, Araplar tarafından El-Halicü'l-Arabi ve Farslar tarafından Halic-i Fars olarak adlandırılan bu iç denizin yüzölçümü 240.000 km² dir. Basra Körfezi'nin kuzeydeki en uç noktası ŞattülArap su yolundan en güneyde Hürmüz Boğazı'na kadar uzanmaktadır. Bu körfez, Arap Seyyahlar tarafından Bahr- Farsi olarak adlandırılmıştır. Körfezin, İran tarafındaki sahilleri dağlık yapıdan oluşmakla beraber geri kalan kıyılar kumluk ve İran kıyılarına göre nispeten düzdür. Ayrıca körfezin, İran tarafındaki derinlik kısmı 90-110 metre arasında olmakla birlikte Arap kıyıları kısmında derinlik 35 metreye kadar inmektedir. Basra Körfezini, Fırat ve Dicle nehirleri beslemekle beraber, Fırat ve Dicle'nin taşıdığı alüvyonlar körfezin kuzeyini doldurmaktadır. 20. yüzyılda bölgede petrolün keşfiyle beraber dünya petrol üretiminin üçte biri bu bölgeden yapılan sevkiyat yoluyla sürdürülmektedir. Basra Körfezi'nin en kritik noktası olan Hürmüz Boğazı ve bir diğer önemli bir su yolu olan ŞattülArap, bölgeyi stratejik açıdan önemli bir noktaya taşımaktadır (Bilge, 2022).

II. Dünya Savaşı'nın ardından petrole olan ihtiyacın artması sonucunda ABD'nin başında bulunduğu sanayileşmiş devletler enerji tüketimlerini kömürden petrole dönüştürmüşlerdi. 1950 ile 1972 yılları arasında Dünya enerji tüketimi %179 artarak dünya nüfus artış hızını geçmişti. Petrolün dünya enerji tüketimindeki yeri 1950 yılında %29'ken 1972 yılına gelindiğinde bu oran %46'ya çıkmıştı. Batı Avrupa ve Japonya petrol tüketimine daha bağımlıydılar. Neredeyse bu devletler enerji ihtiyaçlarının çoğunluğunu ithal ediyorlardı. Batı Avrupa, enerji tüketiminin %59,6'sını ve Japonya enerji ihtiyacının %73'ünü petrol oluşturuyordu. 1950 ile 1973 yılına kadar petrol üretimi Batı Yarımküresinden Ortadoğu'ya doğru kaymıştı. 1950 yılında Ortadoğu'nun petrol üretimi dünya petrol üretiminde %7 olarak kayda geçerken bu oran 1973 yılına gelindiğinde yaklaşık %42 gibi bir orana erişmişti (Painter, 2014: 189-190).



World Oil Trade Hinges on These 8 Vulnerable Chokepoints – BRINK – Conversations and Insights on Global Business (brinknews.com) (Erişim Tarihi: 06.09.2022)

İngiltere'nin 1968 yılından itibaren körfezden çekilmesi sonucunda, bölgede oluşan güç boşluğundan bölgedeki devletler İran, Suudi Arabistan ve diğer Körfez ülkeleri kendi güvenlik çıkarlarının farkına varmışlardı. Bu farkındalığa tek erişen bölge devletleri değildi. Batılı devletler de körfez bölgesinde oluşan bu güç boşluğunun kendi ekonomilerine zarar verebileceğinin farkındaydılar. Bunun sonucunda Birleşik Devletler Başkanı Richard Nixon, Guam'da ABD'nin Basra Körfezi'ne doğrudan müdahalesi yerine bölgede ki müttefiklerini silahlandıracağı Nixon Doktrinini ilan etti. Bu doktrinle beraber, ABD kendi çıkarlarının yanında Batılı müttefiklerinin çıkarlarını gözetecek bir politika geliştirmeyi amaçlıyordu. İngiltere'nin çekilmesinden sonra, ABD, İngiltere ve İran arasında, bölgede oluşan güç boşluğuyla ilgili bir konsensus oluşmuştu. Bu üç devletin, Basra Körfezi ve petrol sevkiyatıyla ilgili anlaşlıkları 5 prensibe göre;

1. Körfez petrolüne ulaşım her şekilde teminat altına alınmalı.
2. Yeni ortaya çıkan Arap devletlerinin garantörlüğü ve emniyeti sağlanmalıdır.
3. Petrolün sevkiyatı için bölgedeki siyasi istikrar elzemdir.
4. Hiçbir radikal görüş ve revizyonist yaklaşım tolere edilmeyecektir.
5. İran'ın askeri hegemonyası bölgenin istikrarı için gereklidir. (Cheema, 1987: 29-30)

Nixon doktrininin ilanının ardından, Körfez bölgesindeki başlıca sorun 1973 Arap-İsrail savaşından sonra ortaya çıkan petrol kriziydi. Başkan Nixon 'un 19 Ekim 1973 yılında Birleşik Devletler Kongresi'nden 2,2 milyar tutarında İsrail'e bir askeri yardım paketi istemişti. Nixon'un kararına göre, bölgede istikrarın korunması için İsrail'e askeri yardım devam etmeliydi. Bu durum karşısında Arap devletleri öfkelenmişlerdi. Bunun sonucunda 20 Ekim'de Suudi Arabistan önderliğinde Arap ülkeleri ABD'ye petrol ihraç etmeyi durdurmuşlardı. Arap devletlerinin petrol ihraç etmeyi durdurmasının sonuçları arasında ham petrolün görülmemiş bir şekilde artışıydı. 1973 yılında Bütün Arap devletleri ortak bir karar alarak ham petrolün fiyatını %70 oranında arttırmışlardı. Bu artışın sonucunda diğer OPEC üyesi olan körfez ülkeleri (İran, Irak, Kuveyt, Birleşik Arap Emirlikleri ve Katar) acil bir toplantı düzenlemişlerdi (Singh, 1998: 36-48).

ABD ve Batıya karşı uygulanan petrol ambargosu, İran hariç bütün körfez ülkeleri tarafından uygulanmıştır. Körfez ülkelerinden Bahreyn, ABD'yle daha önce yaptığı liman antlaşmasını fesh ederek ABD'ye uygulanan petrol ambargosunu daha da sertleştirdi. Petrol fiyatlarının aşırı derecede yükselmesi sonucunda petrol üreten körfez ülkeleri gelirlerinde ve döviz rezervlerinde ciddi bir artış yaşanmıştı. Bu artışın bir geri dönüşü olacaktı. Ambargonun sonucunda petrol üreten ülkeler, ciddi bir ekonomik büyüme yakalamışlardı. Ancak bu ülkelerin ABD'nin silah teknolojisine bağımlı olmaları büyük bir sorun teşkil ediyordu. Körfez ülkeleri, İngiltere'nin bölgeden ayrılması sonucunda oluşan güvenlik boşluğundan dolayı ciddi bir silah alımı yapmışlardır. Buna örnek olarak, 1975 yılına kadar ABD silah ihracının %70'ini körfez ülkelerine yapmıştır (Cheema, 1987: 33-34).

Petrol ambargosu sonucunda oluşan bu kriz bölgedeki devletler için bir fırsat olarak algılanmıştır. Ancak Nixon Doktrini sonucunda oluşan siyasi atmosferde, bölgesel olarak güç dengesini koruyacak devletlere silah yardımı yapılmış ve bunun sonucunda ABD tarafından dost olarak görülen devletlere (İran) yeni sorumluluklar yüklenmiştir. Bununla beraber bölgedeki baskın güçlerin desteklenmesi bir seçenek olmakla beraber bu durum bazı sorunlara neden olmuştur. Bölgedeki devletlerin farklı çıkarlara sahip olması ve farklı güvenlik sorunlarına sahip olmaları nedenlerinden dolayı körfez ülkeleri arasında ciddi sorunlar ortaya çıkmıştır (Chubin, 1976: 218-219).

1973 petrol krizinin ardından ABD ve Batı'yı, Irak'ın İran'ı işgali sürecini büyük bir endişeyle takip ettiğini görmekteyiz. 1980 yılında Irak topçularının 25 Eylül'de İran'ın Abadan'daki petrol tesislerini vurmasıyla 8 yıllık sürecek İran-İrak Savaşı başlamış oldu. İran, buna misilleme olarak Irak'ın petrol tesisleri olan Zubair, Basra, Musul ve Kerkük'teki petrol tesislerini vurarak cevap verdi. Ve böylece İran- Irak Savaşı başlamış oldu. 24 Eylül'de petrol tesislerine başlayan saldırılar her iki tarafın da petrol tesislerinin ciddi bir şekilde zarar görmesi sonucu her iki devlette petrol tesislerine saldırmaktan kaçınmaya başlamışlardı. Ancak bu durum karşısında her iki devlette petrol tesisleri ve sonraki dönemde de birbirlerine ait petrol tankerlerini vurmaya başlayacaklardı (Axworthy, 2020: 245-246).

Savaşın 1984 yılının ilkbaharı itibariyle Basra Körfezine doğru kayması sonucunda Suudi Arabistan ve Kuveyt tankerleri milliyeti bilinmeyen uçaklar tarafından batırılmaya başlanmıştı. ABD ve Kuveyt, bu milliyetsiz uçakların İran'a ait olduğunu öne sürdüler. Bu iddiaların asıl kaynağı ve dayandırıldığı temel İran-İrak Savaşında Kuveyt ve Suudi Arabistan'ın Irak'a savaş boyunca milyar dolar yardımda bulunmuş olmasıydı. Bu olayın patlak vermesi sonucunda ABD körfezdeki petrolün sevkiyatının güvenliğiyle bir şekilde yapılması yönünde bir açıklama yapmıştır. Bu açıklamaya göre "Körfez'in milletler arası sularında, serbest geçişin ihlaline teşebbüs edilmemesini, Amerika'nın büyük endişe ile karşılayacağını ve böyle bir durumda diğer ilgili devletlerle birlikte tedbir alacağı bildirildi." (Armaoğlu, 2019: 654)

Savaşın Basra Körfezine doğru genişlemesiyle beraber, petrole en çok ihtiyacı olan Batı dünyası da İran-İrak savaşını büyük bir endişeyle izliyordu. 1970'lerde petrol ambargosunun uygulanması Batı'ya ciddi zararlar vermişti. Bu durumun tekrarlanma ihtimali karşısında Batının, İran-İrak

savaşının sonucundan çok petrolün güvenli bir şekilde sevkiyatını birincil öncelik olarak görüyorlardı. Körfez bölgesindeki İran-İrak savaşı Suudi Arabistan’ında üçüncü bir güç olarak ortaya çıkmasını engelleyemeyecekti. Petrolü kontrol eden bu üç devlet (İran, Irak ve Suudi Arabistan) savaşın ve petrol üretimi konusunda bir konsensus oluşmasında bir engel teşkil ediyordu (MERİP: 40-41). İran-İrak Savaşının Basra Körfezi’ne kadar inmesi durumu ABD tarafından yakından takip ediliyordu. Savaşın Hürmüz Boğazının güneyine taşınması ihtimali sonucunda krizden sadece Batı dünyası etkilenmeyeceği gibi gelişmekte olan ülkelerde petrolün sevkiyatında yaşanan aksaklıklardan etkileneceklerdi. ABD’nin ve Batı’nın bu sevkiyatın güvenli bir şekilde devamı için Basra Körfezinin yakınında konuşlanmış deniz kuvvetlerini arttırmak oldu. Basra Körfezi’nden yapılan petrolün sevkiyatında yaşanan aksaklıklar olsa bile, Körfez açık kalmaya devam etmiştir. Petrolün güvenli bir şekilde sevkiyatı dışında Irak’ı mali açıdan destekleyen devletlerin İran tarafından olası bir saldırıya uğraması ABD tarafından endişeyle izleniyordu (Wright, 1980: 292-293).

İran-İrak Savaşının uzamasıyla beraber her iki ülkenin ekonomisi ciddi zarara uğramıştı. İran’ın petrol gelirlerindeki büyük kayba rağmen İran’ı etkileyen bir diğer en önemli konu petrol rafinerileri ve altyapısının zarara uğramasıydı. İran’da nüfusun yoğun olduğu şehirler olan Ahvaz, Abadan, Dezful tamamen yıkıma uğramıştı. Diğer yandan Irak’ın petrol ihracatındaki gelirinin 1980 yılında 26,1 milyar dolardan 1983 yılına gelindiğinde 8,4 milyar dolara inmişti (Alnasrawi, 1986: 878).

1984 yılının sonuna doğru ABD, donanmasını petrol sevkiyatının güvenliği için Hürmüz Boğazının güneyine yerleştirmeye başlamıştı. Kuveyt petrol tankerleri ABD donanmasının gözetiminde petrol sevkiyatını sürdürmüşlerdir. Bu durum, İran ile ABD’nin körfezde karşı karşıya gelmesine neden olacaktı. 1988 yılının Nisan ayına gelindiğinde artık ABD, İran’a ait petrol tesislerini vurmaya başlamıştı. Bu durum bizlere gösteriyor ki, ABD’nin körfezde yerleşik bir güç olduğunu ve petrol sevkiyatının aksama tehlikesi karşısında elinde fazla bir seçeneğinin olmadığını. İran-İrak Savaşı’nın sonuna doğru her iki ülkede tükenmeye başlamıştı. ABD’nin körfez bölgesinde hiçbir devletin üstünlüğünü kabul etmeyeceğini ve bölgenin tamamen Amerikan çıkarlarına göre şekilleneceğini ilan etmesi sonucunda 20 Ağustos 1988 yılına gelindiğinde İran ve Irak arasında ateşkes yürürlüğe girdi (Armaoğlu, 2019: 655-656).

3. 1990 SONRASI PETROL SEVKİYATINDA YAŞANAN OLASI TEHDİTLER

Irak’ın Ortadoğu’da revizyonist bir politika izlemesi sonucunda 1980 yılında İran’ı, 1990 yılında ise Kuveyt’i işgal hareketine girişmiştir. Irak’ın revizyonist politikalarına karşı petrol ithal eden Batı ülkelerini endişeye sevk etmiştir. 1990’lı yıllarda bilinen petrol rezervlerinin 4/2’si Ortadoğu’da bulunması Batılı ülkeleri endişelendirmesinde bir numaralı etkendi. Irak’ın körfez ülkelerini olası işgali dünya ekonomisini ve dolayısıyla Batı ekonomisini sarsabilirdi (Chapman ve Khanna, 2004: 10).

Dolayısıyla bu istikrarsız atmosfer petrole bağımlı olan ABD ve müttefiklerini rahatsız ediyordu. ABD, Irak’a karşı Çöl Kalkanı ve Çöl fırtınası operasyonlarını başlatmıştı. I. Körfez savaşı sırasında ABD tarafından başlatılan Çöl Kalkanı ve Çöl Fırtınası operasyonları sonucunda dünya petrol piyasası ciddi bir reaksiyon göstermiş ve bu reaksiyonun sonucunda küresel ekonomi doğrudan etkilenmişti. ABD’de 1990’ların üçüncü çeyreğinden itibaren ekonomi resesyona girmişti. Petrol tüketimine bağımlı olan ABD, artan petrol fiyatlarından doğrudan etkilenmiş olduğu yorumunda bulunabiliriz. Bu etkilenme sonucunda ABD ekonomisinin resesyona girmiş olduğu sonucuna varabiliriz (Hart, 1994: 114).

Birinci Körfez Savaşının iki önemli sonucu vardı. Birincisi, Irak’ın bölgesel gücü azalmıştı. İkincisi ABD’nin bölgede özellikle körfezdeki askeri gücü artmıştı. Bu önemli sonuçlara yakından baktığımızda, ABD’nin Körfezdeki düşmanlarına karşı sindirme politikası izlediğini ve rejimlerini

değiştirmek istemediği görülmektedir. I. Körfez Savaşının ardından Körfez’de ABD varlığı kesin olarak görülmeye başlanmıştır. ABD’nin, Irak’ın Kuveyt’e işgaline ses çıkarmasının yegâne sebebi petrol sevkiyatının güvenli bir şekilde devamıydı. ABD, Saddam’ın Kuveyt’i işgal ederek bölgede bulunan petrol rezervlerini ele geçirmesine tamamen karşıydı (Gause ve Gregory, 2010: 85).

ABD’nin 2003 yılında Irak’ı işgali ardından Saddam Hüseyin yönetimindeki Baas Hükümeti çökmüştü. Irak’ta oluşan yeni siyasi atmosfer İran’ın bölgede etkisini arttırmaya başlamasına neden olmuştu. ABD ve müttefikleri tarafından Ortadoğu’da birincil güvenlik önceliği olan petrolün sevkiyatı konusu ABD’nin Irak’ı işgali sonrası tekrardan gündeme gelmeye başladı. Günümüzde bile İran’ın askeri gücü, bölgeyi domine etme olasılığı ve Hürmüz Boğazını kapatma tehlikesi petrol ithal eden ülkeler için büyük bir sorun olmaya devam etmektedir (Clayton, vd., 2010: 29).

2008 yılında yaşanan küresel ekonomik krizi sonucunda Petrol fiyatları görülmemiş derecede artmıştı. Bu yaşanan artışın sonucunda, krizden en çok etkilenen ABD, petrol fiyatlarındaki rekor seviyeye beraber Birleşik Devletler’e büyük bir darbe vurmuştu. ABD’nin, körfez bölgesinden çıkan petrole ulaşımı konusu her zaman bir tartışma konusu olmuştur. Ancak petrol fiyatlarının 2008 yılında tekrardan rekor kırmasıyla birlikte Basra Körfezinde petrol ihraç eden ülkeler elde ettikleri petrol geliriyle silahlanma yarışına girebilir ve bölgede istikrarsızlığa neden olabilirlerdi. ABD’li uzmanlara göre petrol fiyatlarında yaşanan artış bölgede İran’ın nüfuzunu ciddi oranda arttırabilirdi. Birçok açıdan bakıldığında ABD’nin Ortadoğu’daki bir numaralı güvenlik sorunu olan İran, Körfez’i kendi ideolojisi doğrultusunda şekillendirebilirdi (Clayton ve S, 2010: 1-2).

Amerika’nın Irak’ı işgali ardından, İran Basra Körfezindeki nüfuzunu arttırmaya başlamıştı. 2012 yılından itibaren İran, kendisine uygulanan ambargoya misilleme olarak Basra Körfezi’nin güney ucunda bulunan Hürmüz Boğazı’nı petrol trafiğine kapatma tehdidinde bulunmuştu. Birçok uzmana göre, Boğaz’ın İran tarafından kapatılmasının uzun dönem sonuçları İran’ın petrolünü hiçbir ülkeye ihraç edemeyeceği ve ambargo altında ezilen İran’ı ekonomik olarak zora sokacağıydı. Hürmüz Boğazı’nı kapatma ihtimaline karşın ABD harekete geçebilirdi. Sonuç olarak ABD, İran’ın önemli üslerini vurabilecek ve bu durum İran’a zarar verecektir. ABD için, Basra Körfezi’nin açık kalması kırmızı çizgi olduğunu belirten General Martin Dempsey yaptığı açıklamaya göre, Hürmüz Boğazı’nın kapanması halinde Birleşik Devletler harekete geçip boğazı tekrardan açacaktır (Glaser, 2013: 127).

Tablo 1. Aşağıdaki Tablo ABD'nin 2015 yılından günümüze kadar ki Basra Körfezinden ham petrol ithalatı, Günde Bin Varil Oranı Göstermektedir. (kbd)

	Ocak	Şubat	Mart	Nisan	Mayıs	Haziran	Temmuz	Ağustos	Eylül	Ekim	Kasım	Aralık
2015	41,342	40,116	45,437	45,949	53,439	48,503	45,852	38,664	38,707	47,081	49,847	54,969
2016	47,129	46,167	56,422	51,276	60,420	51,466	55,721	56,409	59,465	52,650	51,065	58,345
2017	64,638	56,355	60,644	63,014	61,002	55,082	55,665	41,702	41,112	46,221	46,643	45,252
2018	49,320	43,519	53,877	56,983	48,585	44,610	46,171	49,580	49,357	48,461	47,012	38,332
2019	40,425	35,619	33,961	28,419	28,264	29,846	27,602	24,618	29,401	22,965	20,552	29,745
2020	23,956	23,552	23,929	18,269	44,299	43,945	30,014	15,001	15,343	17,770	13,686	10,524
2021	11,795	13,017	18,535	19,091	19,679	25,309	26,031	23,278	22,202	22,333	24,232	26,653
2022	30,563	22,685	25,062	30,222	31,148	36,277						

Kaynak: <https://www.eia.gov/dnav/pet/hist/LeafHandler.ashx?n=PET&s=MTTIMUSPG1&f=M>
(Erişim Tarihi: 08.09.2022)

2015 ile 2022 yıllarını gösteren tabloya baktığımızda, ABD'nin Basra Körfezi'nden yaptığı petrol ithalatı gözle görülür bir şekilde azaldığı görülmektedir. Bu sevkiyatın, 2020 yılında gözle görülür bir şekilde azalmasında en büyük etkenlerden biri olan COVID19 sürecinden ayrı tutarsak, enerji çekim merkezinin yavaş yavaş başka bir yöne doğru kaydığını söyleyebiliriz.

2018 yılında ki ABD Enerji Enformasyon Ajansının verilerine göre, Hürmüz Boğazı'ndan 2018 yılında günlük 21 milyon varil petrol geçti. Bu rakam dünya toplam petrol tüketiminin %21'ine denk gelmektedir. Hürmüz boğazından yapılan petrol sevkiyatının %65'i Uzakdoğu ülkelerine gitmektedir. İran'ın Hürmüz Boğazını kapatma ihtimali dünya ekonomisine ciddi bir darbe vurup petrolün varil başına fiyatının 100 ABD dolarına kadar çıkma ihtimali uzmanları endişelendirmektedir.

(<https://www.aa.com.tr/tr/ekonomi/iranin-hurmuz-bogazi-kozu-kuresel-petrol-piyasalarini-endiselendiriyor/1705518>) (Erişim Tarihi: 8 Eylül 2022)

4. GİNE KÖRFEZİ'NDE YAPILAN PETROL SEVKİYATINA GENEL BİR BAKIŞ

Gine Körfezi, Atlantik Okyanusunun Doğu Kısmından Batı Afrika Kıyısı arasında bulunan körfez Ekvator yakınında ki Cap Lopez'den 7. boylamdaki Cape Palmas'a kadar uzanmaktadır. Körfezin kıta sahanlığı, Sierra Leone'den Bijagos'dan Bijagos Archipelago'ya kadar 100 mil (160 km) genişliğine kadar ulaşmaktadır. Gine Körfezi'ni besleyen Nijer Deltası, bölgede ki en önemli su kaynaklarından biridir. Körfezin kıyı şeridi, doğal liman özelliği taşımadığı gibi genel itibariyle alçaktır. Gine körfezi dahilinde bulunan petrol ve doğalgaz gibi doğal kaynaklar bölgenin önemini gün geçtikçe arttırmaktadır (Britannica, T. Editors of Encyclopaedia, 2020).

Gine Körfez bölgesinde bulunan petrolün keşfinden önceki tarihine kısaca baktığımızda, ilk olarak bölgenin Avrupa'yla olan teması 1472 yılına kadar geriye gitmektedir. 1472 yılında Portekizli denizciler Gana'ya kadar gitmişler ve bölgedeki yerel halkla temaslarda bulunup, ticari ilişkiler geliştirmişlerdir. Bölgede bulunan Axim ve Volta limanları vasıtasıyla bölge halkı, Portekizlilerle ticaret yapmıştır. Avrupa'nın o dönem ihtiyacı olan altın, Gine Körfez bölgesinden elde edilen altın rezervleri yoluyla kapatılmaya çalışılmıştır (Wilks, 1962: 337). Gine Körfezi'nin doğal kaynaklar bakımından zenginliği, körfezde bulunan petrol, doğalgaz ve elmas rezervlerinin varlığından anlıyoruz. Gine Körfezi bölgesinden çıkan petrolü ihraç eden ülkelere sırasıyla, Nijerya, Angola, Ekvator Ginesi, Kamerun, Kongo Cumhuriyeti, Gabon gibi ülkelerin yanında sonradan bu gruba dahil olan São Tomé and Príncipe adlı ülkelerle beraber 8 ülkeden oluşmaktadır (Onuoha, 2010: 370).

1970'li yılların başından itibaren Nijerya, Angola ve Kongo Cumhuriyeti'nin petrol üretimine geçmiştir. Petrol üretimiyle beraber 1970'li yıllardan itibaren Gine Körfez Bölgesinde yer alan Nijerya, en büyük petrol ihraç eden ülkelere, Kamerun ve Ekvator Ginesi de eklenmiştir (González, 2016: 86).

1990'lı yılların başından itibaren yapılan sondaj faaliyetleri ve petrol kuyusu arama çalışmalarında yaşanan gelişmeler bölgedeki petrol sevkiyatı açısından gelecek vaat ediciydi. Arama kuyularında elde edilen başarı %20'den %35'e kadar yükselmişti. 1997 yılında Gine Körfezi'nde keşfedilen rezervlerde ciddi bir yükseliş söz konusuydu. 1990'lı yıllardan keşfedilen rezervlerle beraber 1997 yılında 70 milyon varile kadar çıkmıştı. Arama teknolojisinin gelişmesi sonucunda arama maliyeti 1 ABD dolarına kadar inmişti. 1990'lı yıllardan itibaren enerji şirketlerinin gösterdiği ilgi sonucunda körfezde ki petrol kuyusu arama faaliyetlerinde ciddi bir artış yaşanmıştır (Germain ve Armengol, 1999: 90). Bölgede çıkan petrolün varlığı bölge ülkelerine olan ilgiyi arttırmaktadır. 1990'lı yıllardan itibaren başlayan petrol arama faaliyetleri bölgedeki petrole olan bağımlılığı gün geçtikçe arttırmaktadır. Bölgenin petrol sevkiyatı açısından önemine yakından baktığımızda bölge 21. yüzyılın başlangıcıyla beraber Gine Körfezi birçok uluslararası kuruluşun yıllık raporunda geçmeye başlamıştır.

2005 yılında körfezin petrol sevkiyatı açısından önemi IMF'nin Gine Körfez bölgesiyle ilgili hazırladığı çalışma raporunda belirtilmiştir. Gine Körfezi için hazırlanan çalışma raporuna göre, Kuzey Amerika ve Batı Avrupa'nın ihtiyaç duyduğu petrolün güvenli bir şekilde geçişi için sorun oluşturabilecek dar geçitler Gine Körfezi'nde neredeyse yoktur. Bölgenin coğrafi olarak Avrupa ve Kuzey Amerika'ya yakın olması petrol sevkiyatının bu bölgeden yapılması için büyük bir avantaj oluşturmaktadır. Raporun devamında, bu coğrafi yakınlığa örnek olarak Angola'da bulunan Luanda ile Afrika kıtasının tam karşısında bulunan Güney Amerika kıtası arasında bulunan mesafe örnek olarak verilmektedir. Luanda'dan kalkan bir geminin yaklaşık 30 knots bir hızla gidildiğinde Brezilya'daki kıyıya ulaşması 4 günden biraz daha fazla sürecektir. Çalışma raporunun devamında Ortadoğu bölgesinin istikrarsız bir yapıda olması nedeniyle Gine Körfezi'nden çıkan petrolün önemi gün geçtikçe artacağı yönünde tespitlerde bulunulmuştur (Mañe, 2005: 4-5).

Tablo 2. Gine Körfezi 2005-2030 Petrol Üretimi Projeksiyonu, Günlük Varil (b/d)

Ülkeler	2005	2010	2015	2030
Nijerya	2,719,000	3,042,000	3,729,000	4,422,000
Angola	1,098,000	2,026,000	2,549,000	3,288,000
Ekvator Gine	313,000	466,000	653,000	724,000
Kongo(Brazzaville)	285,000	300,000	314,000	327,000
Gabon	303,000	291,000	279,000	269,000
Côte d'Ivoire	43,000	71,000	83,000	94,000
Kamerun	84,000	72,000	66,000	61,000
Kongo (Kinshasa)	30,000	33,000	30,000	25,000
Gana	11,000	16,000	20,000	23,000
Toplam Afrika	9,936,000	12,059,000	13,975,000	16,242,000

Kaynak: Source: EIA, U.S. Department of Energy.

<https://library.fes.de/pdf-files/iez/02115/neumann.pdf> (Erişim Tarihi: 08.09.2022)

2030 yılına kadar petrol fiyatlarında bir dalgalanma olasılığına karşın Gine Körfezi'nden çıkan petrolün yeni bir çekim merkezi olma potansiyeli taşıyacağı aşikardır. Üretilen petrolün artışına bağlı olarak Ortadoğu'dan çıkan petrole bağımlı olan Kuzey Amerika ve Batı Avrupa devletleri yönlerini Gine Körfez ülkelerine doğru yöneleceği yorumunda bulunabiliriz.

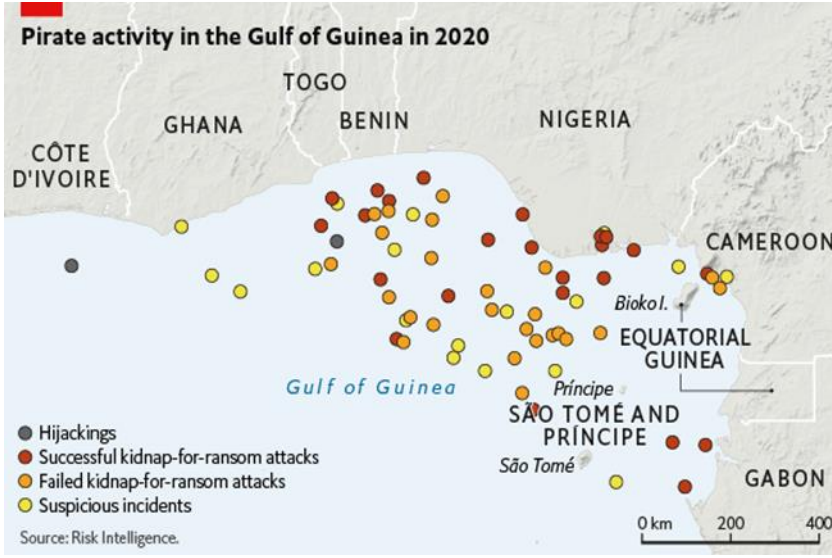
Ancak Gine Körfez bölgesinde petrol üreten ülkelerin gelirlerinin petrolden elde ettikleri gelire bağlı olması ve 2014 ve 2016 yıllarında petrol fiyatının düşmesi sonucunda bu ülkelerin GDP ve gelirlerinde kayda değer bir azalma olmuştu. Bu düşüşün etkisine örnek olarak, Gine Körfez ülkelerinden biri olan Ekvator Ginesi'nin GDP'si 21 milyardan 11 milyara kadar düşmüştür. Fakat petrol üreten Gine Körfezi ülkelerine yapılacak yatırımın potansiyeli oldukça dikkate değerdir. Özellikle petrol şirketlerinin rolü, vergilendirme, bölgenin kısmen istikrarlı bir yapıda olması gibi etmenler bölgeden çıkan petrole yapılacak yatırımları arttıracaktır. Gine Körfezi'nde bulunan devletler, 2014 petrol fiyatlarında ki düşüşe bağlı olarak oluşan ekonomik resesyona engel olmak için petrol şirketleriyle bir dizi antlaşma yapmıştır. Buna örnek olarak Gabon Petrol Bakanlığı tarafından tasarı halinde olan yeni petrol yasasının 16 Temmuz 2019 yılında Parlamentoda onaylanması olarak verebiliriz. Bu yeni yasaya göre, petrol şirketlerini yeni teşvikler sunulacak bölgeden bölgeye değişmek üzere devletin petroldeki payı %40 ile 45 arasından bir oran şeklinde olacaktır. Petrol üretiminden elde edilen gelirin tekrardan canlandırılmak istendiğini dönemin Gabon Petrol Bakanı

Etienne Mboumba petrol üretiminde takip ettiği yol oldukça iyimserdi. 2021 için Gabon'un gerçekleştirmek istediği günlük 300.00 varil üretim hacmi, 2020 yılında petrol üretimi günlük 207.000 varil civarında olması nedeniyle imkansızdı. Bölgedeki birçok devletin petrol şirketlerine verdiği imtiyazlara rağmen günlük üretimin 300.000 üzerine çıkamamıştır. 2016 yılında yaşanan petrol fiyatlarında düşüşe bağlı olarak Angola, petrol şirketlerine bölgede daha fazla varlık göstermesi için bir dizi yasa yürürlüğe koymuştur (AUGÉ, 2021: 11-12).

5. BÖLGEDEKİ OLASI FIRSATLAR VE TEHDİTLER

Gine Körfezinin jeopolitik konumuna baktığımızda, petrol tüketiminde başat rol oynayan Kuzey Amerika ve Batı Avrupa'ya oldukça yakın bir konumdadır. Bölgenin, coğrafi olarak petrol tüketiminin üst sıralarda olduğu ABD ve Batı Avrupa'ya yakın olması Gine Körfezinin önemini etkileyecek unsurların başında gelmektedir. Kuzey Amerika ve Batı Avrupa'ya coğrafi olarak yakınlık petrol sevkiyatında oluşabilecek maliyetlerin düşmesine neden olacaktır. Bir diğer önemli noktaysa Gine Körfezinden çıkan ham petrolün arıtma maliyeti, Basra Körfezinden çıkan petrole göre daha ucuz ve kolay olmasıdır. Gine Körfezinin gelişmesiyle ilgili 2013 yılında yayınlanan African Economic Outlook raporuna göre Bölgedeki büyümenin 2014 yılında %7,4 civarında olacağı tahmin edilmiştir. Raporun devamında Gine Körfez'inin, Afrika kıtası içinde en hızlı gelişen bölgesi olduğunu düşünürsek Gine Körfezi için birçok fırsatın geçerli olacağı kesindir (Windsor, vd., 2014: 2).

Gine Körfezi'nden çıkan petrol bölgede yeni sorunların ortaya çıkmasına neden olacaktır. Deniz güvenliğinin nasıl sağlanacağı sorusu petrol ithal eden devletler arasında bir tartışma konusu olmuştur. Deniz korsanlığı, bölgede deniz güvenliğine karşı büyük bir tehdit oluşturduğu gibi Gine Körfezi'nde yapılan petrol sevkiyatını sekteye uğratabilecek bir sorundur. Deniz korsanlığı konusu Gine Körfezi'nde petrol üreten devletlerin ekonomilerine zarar vermekte ve bölgede ki deniz trafiğini bozmaktadır. Körfezde yapılan korsanlık faaliyetleri nedeniyle Gine Körfezi'nde petrol üreten en önemli devletlerden biri olan Nijerya'nın petrole bağlı olarak elde ettiği gelirin %7 oranında gerilediği düşünülüyor. Bölgede korsanlık faaliyetleri nedeniyle Nijerya'nın toplam kaybının 400.000 varil ham petrol olduğu ve bu kaybın aylık 1 milyar dolar kadar olduğu tahmin ediliyor. Gine Körfezinde yaşanan deniz korsanlığının dışında bölgede ki bir diğer sorun petrol rafinerilerinin nasıl korunacağıdır. Petrol tesislerinin nasıl korunacağı konusu, Gine Körfezi'nde petrol üreten devletleri meşgul etmektedir. 2007 yılından 2014'e kadar Nijerya'nın petrol tesislerine deniz korsanları tarafından 7 saldırı gerçekleştirildiği kayıtlara geçmiştir (Risley, 2014: 56-57).



Kaynak: <http://country.eiu.com/article.aspx?articleid=1030651286> (Erişim Tarihi: 10.09.2022)

Gine Körfezi'nde gerçekleşen deniz korsanlığı küresel ekonomiye de ciddi zararlara neden olabilir. Dolayısıyla Gine Körfezi'nde bulunan devletler bir dizi güvenlik önlemleri almak zorundadır. Körfezde deniz trafiğinin istikrarlı bir şekilde ilerlemesi için 2003 ve 2009 yıllarında “deniz emniyeti ve güvenliği” konulu konferanslar Afrika Birliği İcra Komitesi tarafından düzenlenmeye başlanmıştır. 2009 yılında Cibuti Anlaşmasından sonra deniz trafiğinin güvenliğinin istikrarı konusu Afrika Birliği içinde başlıca gündem maddelerinden birisi olmuştur. Aynı yıl içerisinde Afrika Birliğine üye devletlerin ulaştırma bakanları seyri sefer halinde ki gemilerin güvenliğini sağlamak için “Deniz Emniyeti, Güvenliği ve Afrika’da Deniz Çevresinin Korunmasına yönelik Durban Kararları” uygulama planı olarak kabul edilmesini sağlamışlardır. 2010 yılına gelindiğinde “Deniz Güvenliği ve Emniyeti Uzmanlar Çalıştayı: İstikrarlı, Emniyetli ve Temiz Afrika Deniz Ortamına Doğru” Etiyopya’nın başkenti Addis Ababa’da düzenlenmiştir (Oral, 2020: 35-36).

Bölgesel düzeyde geliştirilecek iş birliği örgütleri Gine Körfezi’nden çıkan petrolün güvenli bir şekilde nakline imkân tanyacaktır. Bu girişimlerin ileriki yıllar içinde devam edeceği yorumunda bulunabiliriz. Petrol ithal eden ülkeler ve Gine Körfez ülkeleri arasında oluşabilecek konsensus sonucunda oluşan bölgesel iş birliği kuruluşları bölgede ki deniz haydutluğu faaliyetlerine son verilebilir. Bölgenin petrol tüketiminin en yüksek düzeyde olduğu Batı Avrupa ve Kuzey Amerika’ya coğrafi yakınlığı nedeniyle Gine Körfezi’nin, Basra Körfezi’nden yapılan petrol sevkiyatına göre daha az maliyetli bir güzergâh olduğu tespitinde bulunabiliriz.

5. SONUÇ

Her iki körfezin farklı açılardan avantaj ve dezavantajları olmasına rağmen petrol sevkiyatı açısından Basra Körfezi’nin yerini Gine Körfezi’nin dolduracağı yorumunda bulunabiliriz. 1950’li yıllardan itibaren Basra Körfezi’nde yaşanan krizler, ABD ve Batı nezdinde bölge için enerji politikasının tekrardan gözden geçirilmesine neden olacaktır. Enerji güzergahlarının değişmesi sonucunda ABD ve Batı Avrupa için daha az maliyetli bir güzergâh olan Gine Körfezi’ne doğru bir yöneliş yaşanacaktır. Gine Körfezi’nin önemi petrol tüketiminin en yoğun olduğu Kuzey Amerika ve Batı Avrupa’ya coğrafi yakınlığı nedeniyle bölge petrol şirketleri için bir cazibe merkezi olacaktır. Ancak bölgede en önemli gündem maddesi olan deniz haydutluğu sorunu bölgedeki petrol sevkiyatını baltalamaktadır. Deniz haydutluğu faaliyetlerine karşın Gine Körfezi’ndeki petrol üreten devletlerle

kurulacak bölgesel iş birliği kuruluşlarıyla bölgenin emniyeti ve istikrarı sağlanabilir. Gine Körfezi, Basra Körfezi'ne göre daha istikrarlı bir yapıda olması ve körfezde darboğazların (chokepoint) olmaması gibi etkenlerden dolayı bölgeden çıkarılan petrolün güvenli bir şekilde petrol ithal eden ülkelere ulaşabileceği yorumunda bulunabiliriz. Gine Körfezi'nde ki devletler arasında bir silahlanma yarışına girme ihtimali olmadığı gibi bölgede ki istikrarlı yapı daha öncede değindiğimiz üzere bölgede ki devletlerle yapılacak konsensus ve koordinasyon eşliğinde yürütülebilir.

KAYNAKÇA

- AKSOY, H. A. (2020). "İran'ın Hürmüz Boğazı kuzu küresel petrol piyasalarını endişelendiriyor", Anadolu Ajansı: <https://www.aa.com.tr/tr/ekonomi/iranin-hurmuz-bogazi-kuzu-kuresel-petrol-piyasalarini-endiselendiriyor/1705518> (11.09.2022)
- ALNASRAWI, A. (1986). Economic Consequences of the Iraq-Iran War. *Third World Quarterly*, 8(3), 869–895. <http://www.jstor.org/stable/3991927>
- ARMAOĞLU, F. (2019). 20. Yüzyılda Siyasi Tarihi. İstanbul: Kronik Yayınları.
- AUGÉ, B. (2021). The Economic and Political Consequences of Falling Oil Production in Sub-Saharan Africa by 2030. Erişim Adresi: https://www.ifri.org/sites/default/files/atoms/files/auge_oil_production_subsaharan_africa_2021.pdf
- Axworthy, Michael. (2020). Devrimci İran: İslam Cumhuriyeti'nin Tarihi. (Çev. A. Karatay) İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- BİLGE, Mustafa L. "BASRA KÖRFEZİ". TDV İslâm Ansiklopedisi. <https://islamansiklopedisi.org.tr/basra-korfezi> (03.09.2022).
- Britannica, T. Editors of Encyclopaedia (2006, January 12). Gulf of Guinea summary. *Encyclopedia Britannica*. <https://www.britannica.com/summary/Gulf-of-Guinea>
- CHEEMA, Z. I. (1987). US STRATEGY IN THE PERSIAN GULF. *Pakistan Horizon*, 40(3), 23–45. <http://www.jstor.org/stable/41394732>
- CHUBIN, S. (1976). The International Politics of the Persian Gulf. *British Journal of International Studies*, 2(3), 216–230. <http://www.jstor.org/stable/20096776>
- CHUN, C. K. S. (2010). DO OIL EXPORTS FUEL DEFENSE SPENDING? *Strategic Studies Institute, US Army War College*. <http://www.jstor.org/stable/resrep11555>
- COLGAN, J. D. (2013). Fueling the Fire: Pathways from Oil to War. *International Security*, 38(2), 147–180. <http://www.jstor.org/stable/24480933>
- DAMIAN Ondo Mañe. (2005). Emergence of the Gulf of Guinea in the Global Economy: Prospects and Challenges. *International Money Fund*. Erişim Adresi: <https://www.imf.org/external/pubs/ft/wp/2005/wp05235.pdf>
- GAUSE, F. G. (2010). The U.S. and the Persian Gulf. *Great Decisions*, 79–92. <http://www.jstor.org/stable/43681101>
- GERMAIN, J., & ARMENGOL, C. (1999). GULF OF GUINEA: A DEEP OFFSHORE OPPORTUNITY. *The Journal of Energy and Development*, 25(1), 87–95. <http://www.jstor.org/stable/24808726>
- GLASER, C. L. (2013). How Oil Influences U.S. National Security. *International Security*, 38(2), 112–146. <http://www.jstor.org/stable/24480932>

- GONZALEZ, S. Y. (2016). The Gulf Of Guinea: The Future African Persian Gulf?. *Brazilian Journal of African Studies*. p.85-105. <https://doi.org/10.22456/2448-3923.6024>
- HART, J. (1994). World Dependence on Persian Gulf Oil: Strategic Concerns and Market Reality. *Naval War College Review*, 47(2), 111–117. <http://www.jstor.org/stable/44642667>
- KLARE, M. T. (2004). Geopolitics Reborn: The Global Struggle over Oil and Gas Pipelines. *Current History*, 103(677), 428–433. <http://www.jstor.org/stable/45317996>
- Oil and the Outcome of the Iran-Iraq War. (1984). *MERIP Reports*, 125/126, 40–42. <https://doi.org/10.2307/3012204>
- ORAL, F. (2020). Gine Körfezi'ndeki Deniz Haydutluğu Faaliyetlerinin Türk Donatanları Açısından İncelenmesi (Yüksek lisans Tezi) https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezDetay.jsp?id=-twAX0uDwwcizVXEMuyj0w&no=-_xm1Oj_ZKkP_RSpNUxv9w
- ONUOHA, C. Freedom. (2010). The Geo-strategy of Oil in the Gulf of Guinea: Implications for Regional Stability *Journal of Asian and African Studies* 45(3) 369–384. DOI: 10.1177/0021909610364779
- PAINTER, D. S. (2014). Oil and Geopolitics: The Oil Crises of the 1970s and the Cold War. *Historical Social Research / Historische Sozialforschung*, 39(4 (150)), 186–208. <http://www.jstor.org/stable/24145533>
- RISLEY, M. G. (2014). Maritime Security in the Gulf of Guinea: Issues and Solutions for the 21st Centur (Master Dissertation). Erişim Adresi: <http://hdl.handle.net/10362/14649>
- SMITH-WINDSOR, B. A., & PAVIA, J. F. (2014). From the Gulf of Aden to the Gulf of Guinea: A New Maritime Mission for NATO? *NATO Defense College*. <http://www.jstor.org/stable/resrep10368>
- WILKS, I. (1962). A Medieval Trade-Route from the Niger to the Gulf of Guinea. *The Journal of African History*, 3(2), 337–341. <http://www.jstor.org/stable/179758>
- WRIGHT, C. (1980). Implications of the Iraq-Iran War. *Foreign Affairs*, 59(2), 275–303. <https://doi.org/10.2307/20040726>