

Y. Lalin Akhan¹
Araştırmacı

DEĞERLENDİRME NOTU

**ARTIK “SADECE TİCARİ ROTA” DİYE BİR ŞEY YOK:
BAĞLANTISALLIĞIN JEOPOLİTİĞİ**

Bölgesel bağlantısallık ve koridor rekabeti, 2010'ların ikinci yarısından itibaren küresel siyaset ve uluslararası ilişkilerde giderek daha görünür hale gelmiştir.

- Çin'in 2013 senesinde açıkladığı Kuşak ve Yol Girişimi'ne (BRI) farklı gelişmişlik düzeylerinden yaklaşık 146 ülkenin dahil olması;
- 2021 Global Gateway belgesiyle Avrupa Birliği'nin bağlantısallığa “stratejik özerklik” yaklaşımının somutlaşması;
- 2023 yılında Hindistan öncülüğünde IMEC'in duyurulması;
- Çin'in Afrika'da artan nüfuzuna karşılık Angola, Kongo Demokratik Cumhuriyeti ve Zambiya'yı birbirine bağlayan Lobito Koridoru'nun işletme imtiyazını 2023 yılında Batı konsorsiyumunun kazanması ve hattın geliştirilmesinin AB-ABD tarafından üstlenilmesi;
- Trump'ın 2025 senesinde Panama Kanalı geçiş rejiminde Amerika'nın nüfuzunu tartışmaya açması ve
- 2026 Hürmüz Krizi gibi gelişmeler, bağlantısallığın teknik bir altyapı meselesinin ötesinde rekabet, güvenlik ve ülkelerin yumuşak gücüyle doğrudan ilişkili bir alan olduğunu göstermektedir.

Bu yazıda ele alınacak lojistik bağlantısallık; ticaret rotası üzerinde yer alan ülkelerin ulusal karayolu, demiryolu veya denizyolunun hem fiziksel hem de yönetsel olarak rota üzerinde yer alan diğer ülkelere kesintisiz şekilde devam etmesi anlamına gelmektedir. Bağlantısallık, kavramsal olarak altyapıdan farklıdır. Bunun tek nedeni, terimin hem altyapı hem de üstyapı uyumlaştırmalarını tanımlayan teknik bir terim

¹ <https://www.tepav.org.tr/ekibimiz/s/1510>

Grafik görselleştirmelerine sunduğu katkılardan dolayı Orta Doğu Teknik Üniversitesi Şehir ve Bölge Planlaması 4. sınıf öğrencisi Elifnaz Kamalak'a teşekkür ederim.

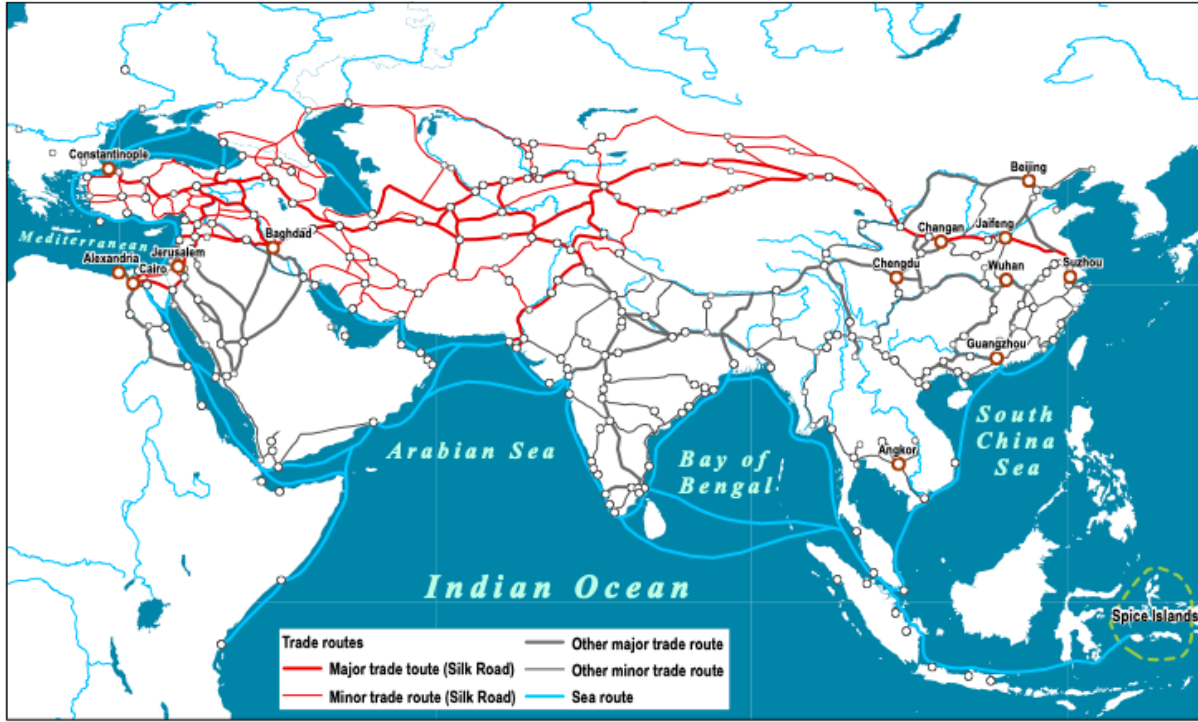
Bu çalışmada ifade edilen bulgular, yorumlar, sonuçlar, öneriler ve görüşler tamamen yazar(lar)ına aittir. TEPAV'ın resmi görüşü değildir. © TEPAV, aksi belirtilmedikçe her hakkı saklıdır.

olması değildir. Pragmatik düzeyde bağlantısallık, ülkelerin ekonomik güvenliklerini ve dış politika manevra alanlarını etkileyen stratejik bir değişkeni ifade etmektedir. Bu doğrultuda yazı; bağlantısallığın hem küresel güçlerin birbirine karşı kullandığı asimetrik bir baskı aracı ve risk azaltma enstrümanı hem de rota üzerinde yer alan ülkelerin büyük güç rekabetini araçsallaştırarak stratejik özerkliklerini ve pazarlık kapasitelerini artırdıkları bir jeopolitik alan olduğunu savunmaktadır.

Rota Yeniden Oluşturuluyor

Ticaret yolları sabit tek bir hat değildir; savaş, istikrar dönemleri, iklim koşulları ve teknolojik gelişmelerin etkisiyle değişebilir, işlevini kaybedebilir, tekrar işler hale gelebilir veya yeniden yapılandırılabilir. En bilinen ticaret ağlarından biri olan tarihi İpek Yolu, bu dinamik yapıya örnektir. Farklı dönemlerde imparatorluklar ve topluluklar arasındaki siyasi ilişkilerin yön değiştirmesi, deniz ticaretinin yaygınlaşması ve bölgesel güç dengelerindeki dönüşümler İpek Yolu’nun kimi zaman işlevini kaybetmesine, alternatif güzergahlar üzerinden yeniden yapılandırılmasına ve zaman zaman Asya-Akdeniz ticaretinde ikincil konuma gerilemesine neden olmuştur. Bu nedenle güncel literatür çoğunlukla “Silk Roads” (İpek Yolları) ismini kullanır. Ticaret rotalarının bu dinamik yapısını günümüzde de gözlemlemek mümkündür. Asya-Avrupa ticaretinde bazı rotalar ikincil konuma gerilemekte, alternatif yeni güzergahlar oluşturulmakta ve bu güzergahlara yeni hatlar eklenmektedir.

Şekil 1. İpek Yolu ve Arap Denizi ticaret rotaları (11-12. yüzyıllar)



Kaynak: Rodrigue, J.P. (2024). *The geography of transport systems* (6th ed.). Routledge.
<https://transportgeography.org>

2022’de sıcak çatışmaya evrilen Rusya-Ukrayna Savaşı’na kadar Rusya üzerinden geçen Kuzey Koridoru, Çin-Avrupa demiryolu yük taşımacılığında baskın güzergahtı. Öyle ki 2019-2021 yılları arasında Çin-Avrupa demiryolu taşımacılığının %86’sından fazlasının Kuzey

Koridoru üzerinden gerçekleşmesi², Kuzey Koridorunun 2022 öncesindeki merkezi rolünü göstermektedir. Sadece 2021 senesinde, Kuzey Koridoru üzerinden 15.183 konteyner treniyle toplam 1,464 milyon TEU yük taşınmıştır.³ Ancak Rusya'ya uygulanan yaptırımlar, Kuzey Koridorundaki trafiği Süveyş Kanalı ve Bab'ül Mendep Boğazı geçişli denizyolu güzergahına yönlendirdi. Ne var ki 2023'te başlayan Gazze Savaşı'nın Husi saldırılarıyla Kızıldeniz ve Aden Körfezi'ne yayılması seyrüsefer güvenliğini azalttı, buna bağlı olarak navlun fiyatları yükseldi ve bu rotanın da rekabet gücü azaldı. Bu durum, Asya-Avrupa denizyolu ticaretini Ümit Burnu'na yönlendirdi. Süveyş Kanalı güzergahına kıyasla yaklaşık 3.000 deniz mili daha uzun olan ve seyrir süresini 7-10 gün uzatan⁴ Ümit Burnu güzergahına zorunlu yöneliş maliyetleri arttırdı. Süregelen bölgesel ve küresel istikrarsızlıklar, Orta Koridor olarak da bilinen Hazar Geçişli Doğu-Batı Koridorunun stratejik önemini artırdı. Sıcak çatışmaların küresel ticaret rotaları üzerindeki etkisine ilişkin bir diğer güncel örnek de Hürmüz Boğazı'nda yaşanan gelişmelerdir. 2025 yılında Suudi Arabistan, Irak, İran, BAE ve Katar'dan çıkarılan petrol de dahil olmak üzere deniz yoluyla taşınan petrolün %25'i Hürmüz Boğazından geçerek küresel piyasalara ulaşmış⁵, boğazdan geçen günlük ortalama 20 milyon varil, küresel günlük petrol tüketiminin yaklaşık %20'sine karşılık gelmiştir.⁶ 2025 senesinde sıvılaştırılmış doğal gaz (LNG) arzının yaklaşık %20'sini karşılayan Katar ve BAE de LNG ihracatında Hürmüz Boğazı'nı temel rota olarak kullanmıştır. Hürmüz Boğazı, küresel enerji ticaretinde kritik bir geçiş noktası olmasının yanı sıra Körfez ülkelerine gıda ihtiyacının karşılanmasında ve bölgedeki gübre gibi ürünlerin Asya pazarlarına taşınmasında önemli rol oynamaktadır. Amerika Birleşik Devletleri ve İsrail'in 28 Şubat 2026 tarihinde İran'a saldırmasının ardından İran, küresel enerji piyasaları açısından hayati önemdeki Hürmüz Boğazı'nı kapattığını açıklamıştır. Kasım 2025-Mayıs 2026 tarihleri arasında Hürmüz Boğazı'ndan geçen toplam transit yük hacmini gösteren Grafik 1, bu gelişmeyle uyumlu olarak Mart 2026 tarihinden itibaren sert bir düşüşe işaret etmektedir. Mart 2026 öncesinde Hürmüz'den geçen toplam transit yük hacminin önemli bir bölümünü enerji taşımacılığında kullanılan tankerler oluşturmakta, boğazdan günde yaklaşık 20 milyon varil petrol ve türevi geçmekteydi.⁷ Bu nedenle Hürmüz'ün kapanması, özellikle petrol üreticisi Körfez ülkelerinin petrol ihracatını doğrudan olumsuz etkilemiştir. Grafik 2, bahse konu ülkelerin petrol ihracatında Hürmüz'e bağımlılığını ve krizle birlikte “rotayı yeniden oluşturma” çabalarını göstermektedir.

² World Bank. (2023). *Middle trade and transport corridor: Policies and investments to triple freight volumes and halve travel time by 2030* (s.16). <https://thedocs.worldbank.org/en/doc/6248f697aed4be0f770d319dcaa4ca52-0080062023/original/Middle-Trade-and-Transport-Corridor-World-Bank-FINAL.pdf>

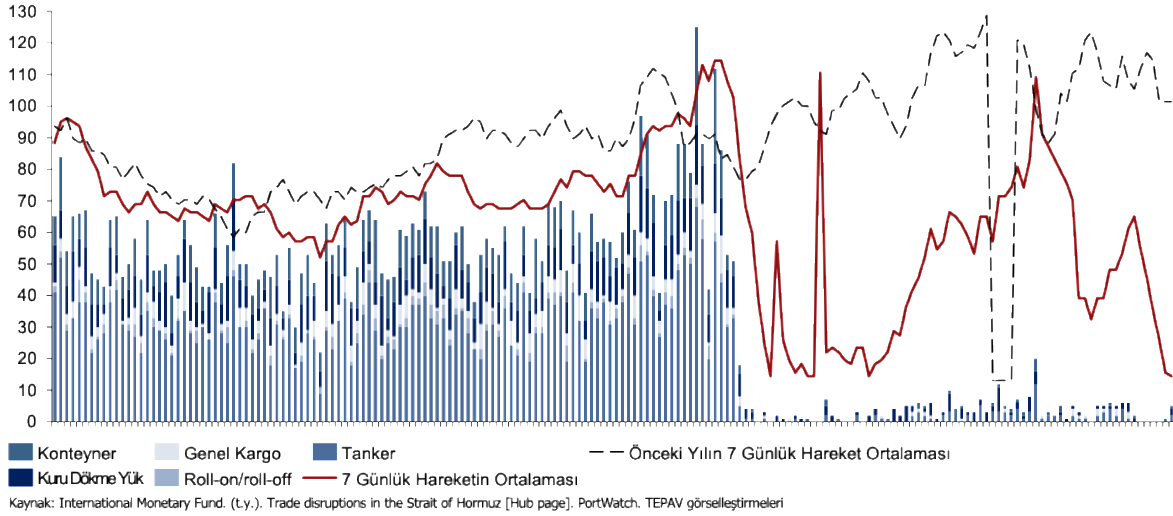
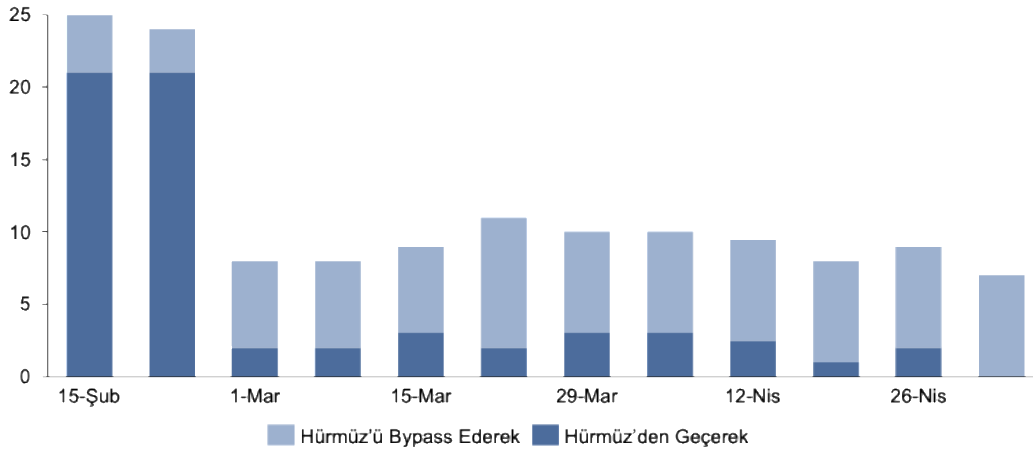
³ World Bank. (2023). *Middle trade and transport corridor: Policies and investments to triple freight volumes and halve travel time by 2030* (s.12).

⁴ United Nations Conference on Trade and Development. (2024). *Review of maritime transport 2024: Navigating maritime chokepoints* (Overview). United Nations. https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2024overview_en.pdf

⁵ International Energy Agency. (2026, Şubat). *Strait of Hormuz factsheet*. 1 Haziran 2026 tarihinde <https://www.iea.org/about/oil-security-and-emergency-response/strait-of-hormuz> adresinden erişilmiştir.

⁶ Sağlam, M. (2026, Mart). *Hürmüz kışkacında küresel enerji jeopolitiği ve Türkiye*. Türkiye Ekonomi Politikaları Araştırma Vakfı. <https://www.tepav.org.tr/tr/yayin/s/2207>

⁷ International Energy Agency. (2026, Şubat). *Strait of Hormuz factsheet*. 1 Haziran 2026 tarihinde <https://www.iea.org/about/oil-security-and-emergency-response/strait-of-hormuz> <https://www.iea.org/news/new-iea-report-highlights-options-to-ease-oil-price-pressure-on-consumers-in-response-to-middle-east-supply-disruptions> adresinden erişilmiştir.

Grafik 1. Hürmüz Boğazı’ndan geçen günlük toplam transit yük hacmi (10 Kasım 2025-10 Mayıs 2026)**Grafik 2. Körfez ülkelerinin petrol ihracatında Hürmüz ve alternatif güzergahların kullanımı (15 Şubat-26 Nisan 2026)**

Savaş ve çatışma kadar barış ve istikrar da ticaret yollarını şekillendirir: 2025’te Trump’ın ev sahipliğinde gerçekleşen Azerbaycan-Ermenistan Zirvesinde, Trump Rotası (TRIPP) olarak anılan güzergahın oluşturulması kararlaştırıldı. II. Karabağ Savaşı’nın sona ermesinden bu yana gündemde olan Zengezur Koridorunu yeniden yapılandıran bu rota, Azerbaycan ana karasını Ermenistan üzerinden Nahçıvan’a ve Türkiye’ye bağlayan kara bağlantısının kurulmasını ve Orta Koridora eklemlenmesini öngörmektedir. Trump Rotası, jeopolitik gelişmelerle ticaret güzergahlarına yeni rotalar eklemlenebileceğinin güncel bir örneğidir.

Benzer şekilde teknolojik gelişmeler ve iklim değişikliği de bağlantısallığı etkiler: Önceleri Çin ve Rusya arasındaki Arktik Deniz taşımacılığı belli aylarla sınırlıyken iklim değişikliği sebebiyle buzulların erimesi ve Rusya’nın genişleyen nükleer buz kırma donanması, taşımacılık yapılabilen ayları çoğaltmıştır. Bu gelişmeler, Çin’in 2018 senesinde Arktik Politika

Belgesi (Arctic Policy White Paper) ile resmi olarak açıkladığı “Kutup İpek Yolu” (the Polar Silk Road) vizyonuna da zemin hazırlamıştır. İklim değişikliğinin bağlantısallık üzerindeki etkisi, belirli güzergahlarda taşımacılık dönemlerinin uzaması ile sınırlı değildir. Hazar Denizi örneğinde görüldüğü üzere iklim değişikliği, mevcut koridorların fiziksel kırılganlığını artırabilmektedir. Nitekim Hazar’daki su seviyesinin, deniz seviyesinin 29 metre altına gerileyerek tarihin en düşük noktasına ulaşması⁸, Hazar Geçişli Orta Koridorun kırılganlığını doğrudan etkilemektedir. Bu durum, tüm kıyıdaş ülkeleri (Rusya, Kazakistan, Türkmenistan, İran, Azerbaycan) etkilemekle birlikte, sığ yapısıyla (ortalama 5 metre derinlik)⁹ öne çıkan Kuzey Hazar’a kıyıdaş Rusya ve Kazakistan üzerinde daha güçlü bir baskı oluşturmaktadır. Su seviyesindeki düşüş, Orta Koridor’da Aktau/Kuryk bağlantılı Kazakistan geçişinin kırılganlığını artırırken görece daha derin ve dirençli bir alternatif olan Türkmenbaşı gibi limanların stratejik önemini ön plana çıkarmaktadır. İklim değişikliğine bağlı ortaya çıkan bu yeni dinamikler karşısında ülkelerin küresel ticaret rotalarındaki konumlarını korumak için üstlendikleri yüksek maliyetli uyum yatırımları (örneğin Kazakistan’ın Aktau Limanı’nı 1,5 metreden fazla derinleştirmek için ayırmayı planladığı 84,5 milyon doları) ve bu yatırımların arkasındaki temel motivasyonlar bir sonraki bölümde ele alınacaktır.

Kısacası ticaret rotaları, kriz dönemleri, normalleşme süreçleri, iklim ve teknoloji kaynaklı değişimlere duyarlı olup geçmişte olduğu gibi bugün de dinamik bir yapıya sahiptir. Bu dinamiklik ticaret rotalarının devletler için ekonomik olduğu kadar jeopolitik bir öneme de sahip olduğunu düşündürmektedir.

Koridorların Araçsallaştırılması

Bağlantısallık, ekonomik boyutunun ötesinde, dış politika ve güç rekabetini şekillendiren ana faktörlerdendir. Bu yapı; tedarik güvenliği, üretim, rekabet gücü ve ekonomik büyümeyle doğrudan ilişkilidir. Söz konusu bağlantısallık ihtiyacını karşılayan ticaret koridorları ise dijital sistemler, fiziksel altyapı ve lojistik ağların entegrasyonu ile şekillenir. Ticaret koridorlarına erişim ve koridor yönetimi, devletlerin dış politikadaki manevra alanını doğrudan etkiler. Bu yönüyle ticaret koridorları, jeopolitik güç mücadelesinde devletlerin birbirine karşı kullandığı stratejik birer araca dönüşmektedir. Bu strateji; dış politikada asimetrik bir baskı aracı oluşturmaktan, sistemik risklere karşı bir dayanıklılık sağlamaya ve stratejik özerkliği güvence altına almaya kadar farklı hedeflere hizmet eder.

Demokratik Kongo Cumhuriyeti ve Zambiya’yı kapsayan “Copperbelt” (Bakır Kuşağı) bölgesini Angola’nın Atlantik limanlarına bağlayan ve 2030 yılı itibarıyla tamamlanması öngörülen Lobito Koridoru, küresel aktörler arasındaki jeopolitik rekabetin somut bir örneği olarak gösterilmektedir. Öyle ki koridorun fiziki temelini oluşturan Benguela Demiryolu’nun rehabilitasyonunu hem finansal hem de operasyonel olarak 2006-2014 arasında Çin üstlenmiş, 2022 yılında ise ihaleyi Batı konsorsiyumunun kazanmasıyla Lobito Koridoru’nun 30 senelik operasyonel ve işletme imtiyazları AB ve ABD’ye verilmişti. Bu durum, Batı açısından Çin’in kıtadaki nüfuzunu dengelemeyi ve kritik maden tedarikini güvence altına almayı hedefleyen stratejik bir hamle olarak okunabilir. Batı’nın koridordaki etkinliğini artırması karşısında Çin, Tazara Demiryolu’nu modernize etmeye yönelmiş, böylelikle özellikle elektrikli araç bataryaları

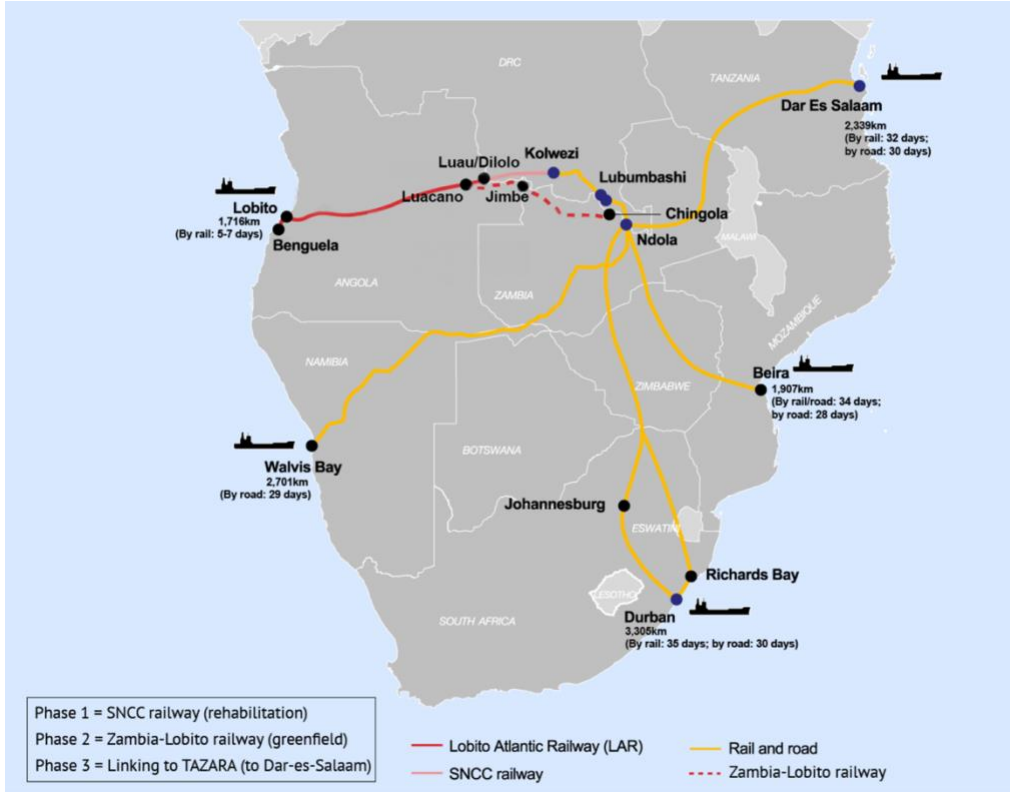
⁸ Amangeldina, A. (2025, 4 Mart). *Aral Sea syndrome: Why is the Caspian Sea shrinking?* Carnegie Endowment. <https://carnegieendowment.org/russia-eurasia/politika/2025/03/caspian-environment-crisis>

⁹ OECD (2025). *Enhancing the competitiveness of the Trans-Caspian Transport Corridor in Central Asia: Competitiveness and private sector development* (s. 37). OECD Publishing.

https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2025/11/enhancing-the-competitiveness-of-the-trans-caspian-transport-corridor-in-central-asia_e989025f/f261e7fa-en.pdf

için hayati önemdeki stratejik mineral ve hammaddelerin tedarik rotasını ve değer zincirini güvence altına almayı hedeflemiştir.

Şekil 2. Lobito Koridoru ve Diğer Güney Afrika Koridorları



Kaynak: Karkare, P., Byiers, B. (2025). *The Lobito Corridor: Between European geopolitics and African agency*. (Discussion Paper No. 386, s.6). European Centre for Development Policy Management.

Lobito Koridoru söz konusu olduğunda çoğunlukla Batı-Çin rekabetine odaklanılsa da koridor üzerindeki ülkelerin karşılıklı çıkar üretebilen ana aktörler olduğu göz ardı edilmektedir. Angola, Demokratik Kongo Cumhuriyeti ve Zambiya'nın bağlantısallık projelerini küresel aktörlerle kazan-kazan ilişkisi kurabilecekleri stratejik bir kaldıraç (strategic leverage) olarak değerlendirdikleri söylenebilir. Bahse konu ülkeler Çin ve Batı arasında tercih yapmak yerine iki tarafla da yakın ilişkiler kurmayı amaçlamakta; Lobito Koridoru'nu hali hazırdaki rotalara bir alternatif değil, bu rotaların tamamlayıcısı olarak görmekte, çok taraflı koridor projelerini, madencilik odaklı ekonomilerini çeşitlendirme (özellikle tarım) ve sanayileşme hedefleri amacıyla değerlendirmeyi amaçlamaktadır. Bunlara ek olarak, koridorlar Afrika Kıtasal Serbest Ticaret Alanı'nın (AfCFTA/ZLECAF) uygulanmasında, yani kıta içindeki ticaretin artırılmasında, temel enstrümanlardan biri olarak değerlendirilmektedir.¹⁰

Asimetrik bir baskı enstrümanı olarak koridorlar

Koridorlar, devletler arasında karşılıklı ekonomik ve lojistik bağımlılık üretir. Bu bağımlılığın düzeyi ve asimetrisi devletlerin dış politikada pazarlık, dengeleme (hedging) veya baskı kapasitesini (coercive leverage) belirler. Bu baskı iki yönlüdür; kontrol eden aktör koridora erişimi aksatarak koridoru kullanana maliyet yaratabileceği gibi, koridoru kullanan aktör de güzergahı tercih etmeyerek karşı tarafı zarara uğratabilir. Her iki durumda da tarafların kaybı

¹⁰ Karkare, P., Byiers, B. (2025). *The Lobito Corridor: Between European geopolitics and African agency*. (Discussion Paper no. 386, ss.9-10). European Centre for Development Policy Management.

vardır (lose-lose) ama bu kayıp simetrik olmayabilir. Türk Boğazları, Süveyş Kanalı, Panama Kanalı ve Malakka Boğazı gibi kritik geçiş noktalarını de facto ya da de jure kontrol eden ülkelerin transit akışı yavaşlatması, zorlaştırması ya da kısıtlaması tedarik zincirlerini sekteye uğratabilir. Bu durum, ticaret koridorlarını küresel güç rekabetinin parçası haline getirmektedir. Küresel enerji piyasalarının Hürmüz Boğazı'na olan bağımlılığı, Boğazı İran ve ABD'nin karşılıklı baskı üretmek için kullandığı bir alana dönüştürmüştür. Bölgesel çatışmaların tırmanmasıyla İran, Boğaz'ı transit geçişlere kapatmış, bu durum Körfez ülkelerinin petrol ihracatlarında ani şekilde durmaya yol açmıştır. Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı'nın (United Nations Conference on Trade and Development, UNCTAD) 10 Mart 2026'da yayımladığı rapora göre¹¹ 1-27 Şubat 2026 tarihleri arasında boğazdan geçen ortalama gemi sayısı 129 iken, bu sayı 28 Şubat'ta 81'e, 1 Mart'ta 20'ye ve 6 Mart'ta 4'e düşerek sadece 8 günde %97 gerilemiştir (s.4). Bir taraftan İran, boğazı kapatarak ABD ve “bölgedeki müttefiklerinin” maliyetini (cost) artırmayı amaçlarken diğer taraftan ABD, misilleme olarak uyguladığı deniz ablukası vasıtasıyla İran'ın enerji ihracatını ve manevra kabiliyetini kısıtlamayı hedeflemiştir. Neticede her iki aktör de Hürmüz'ü mutlak bir yaptırım sonucundan ziyade, karşı tarafı müzakereye zorlayacak bir koz olarak kullanmaya çalışmıştır. İran'ın Hürmüz Boğazı'nı kapatması, özellikle enerji ihracatçısı Körfez ülkelerinin ekonomilerine doğrudan zarar vermiş ve bu ülkeleri “Amerika ile kurdukları ittifak” sebebiyle (ekonomik olarak) cezalandırma amacına ulaşmıştır. Hürmüz Boğazı'nın kapalı kalması kısa vadede bölge ülkelerinin dış politikalarını İran lehine değiştirmiş gözükme de bu ülkelerin Washington'un güvenlik garantilerine olan güvenlerini sarsarak ABD'ye karşı bir dengeleme (hedging) politikası izlemesine yol açmış gözükmektedir.

Jeopolitik dayanıklılık ve tedarik zincirlerinde risk azaltma

Ticaret koridorları stratejik bağımlılığın azaltılması ve dayanıklılığın artırılması açılarından da önemlidir. Bu metin çerçevesinde stratejik bağımlılık; bir ülkenin üretim ve ihracatının, yönetişimi üzerinde etkisiz olduğu bir güzergaha göre şekillenmesi olarak tanımlanabilir. Böyle bir bağımlılık, söz konusu ülkeyi dış baskıya karşı kırılganlaştırdığından ülkeleri güzergâh çeşitlendirmeye (diversification) ve alternatif transit ağlar geliştirmeye yönlendirmektedir. Jeopolitik şoklar, bu kırılganlıkları derinleştirerek devletlerin ekonomik güvenliklerini doğrudan tehdit edebilmektedir. Bahse konu kırılganlıkları asgariye indirmek adına devletler “jeopolitik dayanıklılık” (geopolitical resilience) ve “risk azaltma” (de-risking) olarak adlandırılan stratejiler izlemektedir. Buradaki temel amaç; kriz veya baskı anlarında tedarik zincirlerinde yaşanabilecek olası kesintilere karşı ekonomik işleyişin devamını alternatif rotalarla garanti altına almaktır.

Çin, günlük yaklaşık 16,2 milyon varil ile, ABD'nin ardından, dünyanın en büyük ikinci petrol tüketicisi konumundadır ve 2020 senesinden bu yana en çok ham petrol ithal eden ülkedir (IEA, ss.160, 433).¹² Çin'in 2024 yılı itibarıyla petrol ithalatında %73'e ulaşan dışa bağımlılığı, lojistik güzergahların ülkenin arz güvenliği açısından taşıdığı hayati önemi göstermektedir (IEA, s.160). Çin'in bu alandaki yüksek dışa bağımlılığı, ülke ekonomisini doğrudan küresel deniz geniş noktalarının kesintisiz işleyişine bağlamaktadır. Bu noktada Basra Körfezi ile Asya arasındaki en kısa deniz yolu olan, Hint Okyanusu'nu Pasifik Okyanusu'na bağlayan, Malezya ve Endonezya arasında yer alıp doğuda Singapur karasularını kapsayan Malakka Boğazı,

¹¹ United Nations Conference on Trade and Development. (2026, March). *Strait of Hormuz disruptions: Implications for global trade and development*. <https://unctad.org/publication/strait-hormuz-disruptions-implications-global-trade-and-development>

¹² International Energy Agency (IEA). (2026). *World Energy Outlook 2025* (s.160).

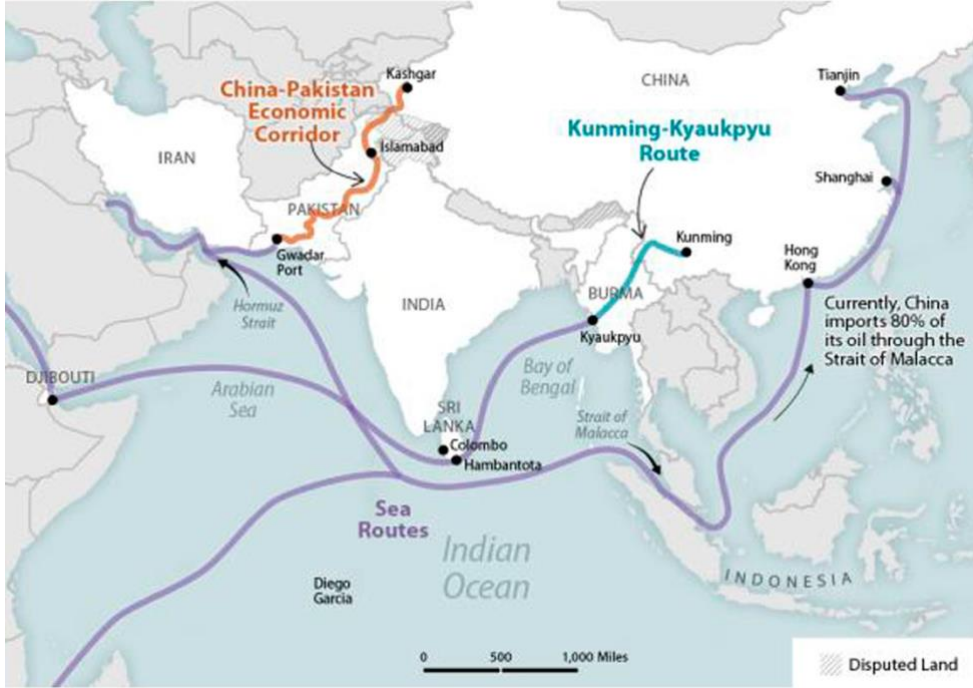
küresel ticarete kilit bir geçiş noktasıdır. ABD Enerji Bilgi İdaresi’nin (EI) verilerine göre Malakka Boğazı, 2025 senesinin ilk yarısında günlük 23,2 milyon varil akışla (20,9 milyon varil/gün hacme sahip Hürmüz Boğazı’nı geride bırakarak) küresel petrol ticaretinde en çok kullanılan deniz geçiş noktası olmuştur.¹³ Küresel ticaretin üçte biri ve deniz yoluyla taşınan petrolün dörtte birinden fazlasının geçtiği bu boğazın Pekin için önemi, Çin’in toplam deniz ticaretinin üçte ikisi (otomotiv parçaları ve elektronik ürünler dahil) ve petrol ithalatının yaklaşık %80’inin Malakka Boğazı üzerinden gerçekleşmesidir.¹⁴ Malakka Boğazı, Çin’in hem ticaret hacmi hem de sanayi üretimi (dolayısıyla ekonomik güvenliği) açısından kritik önemdedir. Bu durum, Pekin yönetiminin lojistik bağımlılığını azaltma arayışını doğrudan şekillendirmektedir. Dönemin Çin Komünist Partisi Genel Sekreteri Hu Jintao’nun 2003 yılında “Malakka İkilemi” (Malacca Dilemma) olarak adlandırdığı Malakka’ya olan asimetric bağımlılık, Çin için stratejik bir kırılganlık kaynağıdır. Çin, Malakka Boğazı’nın jeopolitik krizlerde kendisine karşı baskı unsuru olarak kullanılmasını önlemek amacıyla alternatif güzergahlar inşa etmektedir. Bu doğrultuda Kuşak-Yol Girişimi (BRI), bir bütün olarak Pekin’in jeopolitik dayanıklılık (geopolitical resilience) inşa etme stratejisi olarak okunabilir. BRI Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru (CPEC) parçası Gwadar Limanı, Çin-Myanmar boru hattı ve Kazakistan-Çin boru hattı bahse konu arayışın sonuçları olarak görülebilir. Buna ek olarak Çin’in “İnci Dizisi” (String of Pearls) olarak adlandırılan liman yatırımları (Pakistan’da Gwada Limanı, Sri Lanka’da Hambantota Limanı ve Myanmar’da Kyaukphyu Limanı), Hint Okyanusu’ndaki lojistik ağı güçlendirerek Malakka Boğazı’na olan stratejik bağımlılığı azaltmayı ve jeopolitik risklere karşı dayanıklılığı artırmayı hedeflemektedir.

Risk azaltma ve jeopolitik dayanıklılık, bölgesel altyapı ve transit ağ tercihlerini de şekillendirmektedir. Yunanistan ve Bulgaristan’ın, Sea2Sea Projesi ile Akdeniz-Karadeniz bağlantısallığını dayanıklı hale getirerek olası bir kriz anında bölgesel üretim ve ticaret akışını korumayı hedeflediği söylenebilir. Bir diğer örnek ise Baltık-Adriyatik-Karadeniz arasındaki bağlantısallığı güçlendirerek bölgesel direnç ve dayanıklılığı artırmayı amaçlayan Üç Deniz Girişimidir (Three Seas Initiative).

¹³ U.S. Energy Information Administration. (2026, 3 Mart). *World oil transit chokepoints*.

https://www.eia.gov/international/analysis/special-topics/World_Oil_Transit_Chokepoints

¹⁴ Dent, T. (2023, 21 Kasım). *The Strait of Malacca’s global supply chain implications*. Institute for Supply Management. <https://www.ismworld.org/supply-management-news-and-reports/news-publications/inside-supply-management-magazine/blog/2023/2023-11/the-strait-of-malaccas-global-supply-chain-implications/>

Şekil 3. Hint-Pasifik Enerji ve Ticaret Rotaları

Kaynak: Rahman, Z. U., Khan, A., Lifang, W., & Hussain, I. (2021). The geopolitics of the CPEC and Indian Ocean: security implications for India. *Australian Journal of Maritime & Ocean Affairs*, 13(2), s.127. (Harita, South Cina Morning Post'un 2017 tarihli haritasından uyarlanmıştır).

Stratejik özerklik ve dış politikada manevra kabiliyeti

Stratejik özerklik; bir devletin dış politika kararlarını diğer devletlere asimetrik olarak bağımlı olmadan alabilmesi, otomatik olarak hizalanmak (alignment) durumunda kalmaması ve kendi çıkarları doğrultusunda daha düşük maliyetli seçeneği tercih edilebilmesi anlamına gelmektedir. Tedarik zincirleri, kritik altyapılar ve ticaret rotaları bu açıdan belirleyicidir. Alternatif koridorlara erişim, dış politika manevra alanını sınırlandırabilen karşılıklı bağımlılık ilişkisindeki asimetriyi lehe azaltarak devletlerin pazarlık gücünü artırabilir.

Bu anlayışın en somut örnekleri arasında Avrupa Birliği'nin 2016 Küresel Stratejisi (Global Strategy) ve 2021 Küresel Geçit (Global Gateway) stratejisi yer almaktadır. 2008 Güney Osetya işgali ve 2014 Kırım'ın ilhakı gibi jeopolitik şoklar, AB'nin enerji ve tedarik güvenliğini gözden geçirmesine sebep olmuştur. Bu krizlerin ardından yayımlanan 2016 EU Global Strategy¹⁵ belgesinde “stratejik özerklik” kurumsal bir hedef olarak ortaya konmuştur. Belge, tek bir kaynağa veya rotaya olan bağımlılığın AB'nin karar alma yetisini kısıtladığını belirtmiş ve AB'nin refahının (açık deniz ve kara gibi) küresel müştereklere (global commons) kesintisiz erişimine bağlı olduğunu vurgulamıştır (ss.15,22). Bu çerçevede “dayanıklılık” (resilience) kavramı; “devletlerin ve toplumların değişen koşullara adapte olarak iç ve dış krizleri göğüsleme ve hızla toparlanabilme kapasitesi” olarak tanımlanmış (s.23), Trans-Avrupa Ağları (TENs) gibi fiziksel ve dijital bağlantısallık projeleri ise AB ile yakın ve uzak komşuları arasında bu dayanıklılığı artıracak somut enstrümanlar olarak sunulmuştur (s.25). 2021 EU Global

¹⁵ European External Action Service. (2016). *Shared vision, common action: a stronger Europe: a global strategy for the European Union's foreign and security policy*. Publications Office of the European Union. <https://data.europa.eu/doi/10.2871/9875>.

Gateway¹⁶ stratejisi ise bu çerçeveyi somut yatırımlara dönüştürmeyi amaçlamıştır. Liman, demiryolu ve enerji hatlarına odaklanan 300 milyar euro bütçeli bu yatırım stratejisi; 2016’daki vizyondan farklı olarak “borç tuzağı yaratmayan güvenilir bağlantısallık modeli” sloganıyla öne çıkmaktadır (ss. 2, 16). Böylelikle Rusya ve Çin’e gibi aktörlere olan asimetrik bağımlılıkları azaltmayı ve AB’nin dış politika manevra alanını genişletmeyi hedeflemektedir. Bu kapsamda hayata geçirilen Lobito Koridoru, Hindistan-Orta Doğu-Avrupa Ekonomik Koridoru (IMEC) ve Orta Koridor olarak da bilinen Trans-Hazar Ulaştırma; bağlantısallığı ve stratejik özerkliği hayata geçiren fiziksel ve dijital koridorlar olarak konumlandırılmıştır.

Bütün bu dinamikler, ülkelerin ticaret koridorlarını ekonomik maliyetin ötesinde, jeopolitik/jeoekonomik konumlarını güçlendiren, tedarik güvenliğini sağlayan ve dış politikada stratejik özerkliklerini artıran temel bir araç olarak gördüğünü ortaya koymaktadır. 2026 Hürmüz Krizi ve Kızıldeniz’de seyrüseferle ilgili gelişmeler, ticaret rotalarının devletler tarafından nasıl birer baskı, cezalandırma ve koz üretme aracı (coercive leverage) olarak araçsallaştırılabildiğini göstermektedir. Çin’in Malakka İkilemini gidermeye dönük yatırımları ile Sea2Sea Projesi, bu tür jeopolitik baskılara karşı dayanıklılık inşa etmenin ve risk azaltmanın (de-risking) hayati önemini göstermektedir. Öte yandan Avrupa Birliği’nin Global Gateway vizyonu ile Çin’in Kuşak ve Yol Girişimi; bağlantısallığın küresel güç rekabetinin bir parçası olduğunun kanıtıdır. Ancak bu rekabet alanı sadece büyük devletlerin etki alanıyla sınırlı değildir. Lobito Koridoru örneğinde görüldüğü üzere koridor üzerindeki bölgesel aktörler, büyük güç rekabetini sanayileşme ve pazar çeşitlendirme hedefleri doğrultusunda stratejik bir kaldıraç (strategic leverage) olarak kullanma kabiliyetine sahiptir. Dolayısıyla önümüzdeki dönemde bağlantısallık risk azaltma (de-risking), çok yönlü dengeleme (hedging) ve dış politikadaki manevra alanını genişletme kaygılarıyla yeniden şekillenecek, güzergâh çeşitlendirme ve alternatif rotalara yönelik yatırımlar hızlanacaktır.

¹⁶ European Commission, Directorate-General for International Partnerships. (2025). *The Global Gateway strategy*. Publications Office of the European Union. <https://data.europa.eu/doi/10.2841/5607451>.