

İran Savaşının Bağlantısallığa Etkileri: Fırsatlar ve Sınırlılıklar

Doç. Dr. Derya Göçer, Yönetim Kurulu, EDAM; ODTÜ, Bölge Çalışmaları

Türkiye için bağlantısallık Ortadoğu ve Avrupa gibi dahil olduğu bölgelerle yürüttüğü dış politikanın sürekli bir parçasıdır. 2020 Covid 19 Pandemisi, 2022 Rusya-Ukrayna Savaşı gibi, küresel bağlantısallıkta darboğazların oluştuğu dönemlerde, bağlantısallığın önemi daha da vurgulanmıştır. Hatta son on yılda, bağlantısallık Türkiye'nin [Orta Doğu'ya](#) yönelik ekonomik devlet yönetiminin (economic statecraft) temel eksenlerinden birine dönüşmüştür. 2015'te Kuşak Yol Girişimi ile uyumlulaştırılan Orta Koridor, [2030 yılında bitmesi planlanan Kalkınma Yolu](#), Mart 2026'da tekrar canlanan [Kerkük-Ceyhan boru hattı](#), [Suriye kara güzergahı](#) gibi projeler Türkiye'nin jeopolitik bir transit devlet olma hedefini hem jeopolitik söylem düzeyinde hem de ekonomik düzeyde somutlaştırmaktadır.

28 Şubat 2026'da ABD-İsrail ortak saldırısı ile başlayan İran savaşı, Türkiye'nin bağlantısallığına dair hem fırsatlar hem de riskler ortaya koymaktadır. İran savaşı, Türkiye'nin, özellikle kara bağlantısallığında, transit devlet avantajını hem güçlendirmiş hem de sınırlarını açık biçimde ortaya çıkarmıştır. Hangi kazanımların kalıcı ve yapısal, hangilerinin ise yalnızca kriz dönemine özgü olduğu sorusu, savaşın süresi ile ve Türkiye'nin bağlantısallık stratejisinin adaptasyon hızı ve niteliğiyle açığa çıkacaktır. Tüm bunları değerlendirebilmek için söz konusu çatışmanın bağlantısallık üzerindeki etkilerini üç düzeyde inceleyeceğiz: küresel, bölgesel ve Türkiye'ye özgü.

Küresel Düzeyde Darboğazlar

Savaşın küresel bağlantısallık üzerindeki anlık etkisinin bu denli derin olmasının temel nedeni, bir deniz darboğazının (Hürmüz Boğazı) oluşması, diğerinin de yüksek riskli bölge (Babülmendeb) olarak kalmasıdır. Ayrıca [Hazar'dan Karadeniz'e](#) bazı saldırılar yaşanmış ve genel olarak malların dolaşımıyla ilgili riskler artmıştır. Savaşa İran'ın verdiği yanıt, Hürmüz Boğazının mayınlaması ve gemi saldırıları nedeniyle Hürmüz deniz taşımacılığı trafiği [yüzde 95 oranında azalmıştır](#). Ayrıca boğazdan taşınan LNG ve helium gibi diğer ürünlerin rafinerilerine ve doğalgaz yataklarına saldırıldığından bazı ürünlerin arzında da sorun çıkmıştır. Petrol taşıyan tankerler için ise [İran, yuan ödemeleri ve müzakereler üzerinden geçiş izinleri verebilmiştir](#). Bu kontrollü geçişin, kasıtlı oluşturulmuş darboğazın olası bir savaş sonrası senaryoda İran'ın daha fazla söz sahibi olduğu bir şekilde yönetilmesinin sinyali olarak görülebilir. İran'ın bu kadar önemli bir stratejik kontrole sahip olması, Körfez ülkelerini ve ABD'yi hem taşımacılık ve ekonomiye etkisi açısından sıkıştırıyor. İran'ın bu gücü elinde tutmak konusunda kararlılığı da sürecektir.

Babülmendeb Boğazında ise Husi güçlerinin 28 Mart'ta, ABD ile yapılan ateşkes dönemini fiilen sona erdirerek İsrail'e yönelik saldırıları yeniden başlatması, boğazın kapanması ihtimalini güzergah değerlendirmelerinde belirleyici bir değişken olarak öne çıkardı. Her ne kadar boğaz fiziksel olarak kapatılmamış olsa da sigorta primlerindeki sert artış ve Husi saldırılarının tekrarlanabileceğine ilişkin piyasa algısı, Ümit Burnu güzergahını Asya-Avrupa

taşımacılığı için standart alternatif konumuna getirdi. Bu iki darboğazın eş zamanlı olarak risk altına girmesi, 2024'te Kızıldeniz krizinin başlattığı güzergah çeşitlendirme baskısını katmerleştirdi. Ancak Suudi Arabistan'ın Kızıldeniz'deki Yanbu limanından Asya'ya gidecek petrol tankerleri için Babülmendeb'i kullandığını da ekleyelim. Babülmendeb'in kapanması savaş sırasındaki kullanılan en büyük petrol ihracatı noktasını da durdurarak Asya'daki enerji krizini derinleştirecektir.

Enerji cephesindeki sert sarsıntı bu karmaşık tablonun bir yansımasıdır. Brent petrol, savaş öncesi değeri 62 dolardan Mart sonunda 110 dolara kadar yükseldi. Geçici ateşkesin ardından bu değer [Nisan itibarıyla ancak 95 dolara](#) düştü. [Küresel petrol ticaretinin yüzde 25'inin geçtiği](#) bu darboğazın geleceğine ilişkin belirsizlik, piyasalarda kalıcı bir risk priminin yerleşmesine yol açtı. Irak'ın Basra üretiminin yaklaşık yüzde 70 düşmesi (günlük 3,3 milyon vareden 900 bin varel) ve [IEA'nın](#) 400 milyon varillik acil rezerv açıklaması, doğrudan arz güvencesinden ziyade küresel enerji yönetiminin kurumsal sınırlarını gözler önüne serdi. LNG cephesinde de belirsizlikler mevcut. İsrail'in Güney Pars sahasına yönelik saldırılarının ardından [İran-Türkiye doğalgaz hattının kapandığını söyledilerini Enerji Bakanı yalanladı](#), [İran- Türkiye Ddoğalgaz anlaşmasının süresi Temmuz 2026'da doluyor](#) ve savaşın sürmesi halinde Türkiye-ABD ilişkileri ve Türkiye-Körfez ilişkilerinin nasıl evrileceğine bağlı olarak anlaşma yenileme süreci bazı belirsizlikler içerebilir.

Hava taşımacılığında da [bağlantısallık kırılma noktaları belirginleşti](#). Doha ve Dubai havalimanlarının çatışma ortamından doğrudan etkilenmesi ve jet yakıtı fiyatlarındaki hızlı yükseliş, [Ortadoğu odaklı hava taşımacılığında sistematik bir daralma yarattı](#). [Sektör analizlerine göre](#) 2026 yılında Ortadoğu'dan yapılması beklenen 28 milyon gidiş yolculuğu risk altına girdi; bu yolculukların yüzde 60'ının Avrupa'ya yönelik olması, Türkiye'nin turizm ve havacılık gelirlerinin de baskıya girdiğine işaret etmektedir.

Bu gelişmelerin orta vadeli bağlantısallık mimarisi üzerindeki yapısal yansımasını Birleşik Arap Emirlikleri özel elçisi Badr Jaffar [7 Nisan tarihli Financial Times makalesinde](#) açıkladı. Jaffar, Körfez devletlerinin olağanüstü bir kriz döneminde geçici olarak değil, kalıcı bir altyapı tercih değişikliği olarak Hürmüz dışı koridorlara yöneldiğini teyit etti. Petrol dışında dünya LNG'sinin yüzde 20'si, deniz yoluyla taşınan gübreliğin yüzde 33'ü ve sülfürün yaklaşık yüzde 50'si Hürmüz üzerinden geçmektedir. Bu oran, herhangi bir uzun süreli kesintinin zincirleme arz şoklarına dönüşebileceğini gösteriyor. Jaffar, Suudi Arabistan'ın Yanbu kapasitesine, BAE'nin doğu kıyısı limanlarına ve Umman'ın Duqm ve Sohar tesislerine yapılan yatırımları 'acil geçici önlem' değil 'kalıcı yeni mimari' olarak tanımlıyor. Eski savaşlar sırasında alternatif olarak inşa edilmiş petrol boru hatlarını ve karayolları bağlantılarını canlandırmaktan bahsediyor. Geri alınmaz bir dönüşümü ortaya koyan Jaffar'ın yazısı, son derece açıklıkla, "Dünya 'neyin yıkıldığını seyrediyor', oysa ki 'neyin inşa edildiğine eşit bir şekilde dikkat edilmeli'" diyerek bitiyor. Eski rotaların canlandırılması ve yeni rotaların inşası gündemde olan koridor rekabetinin aynı zamanda koridorların birbirlerini ne kadar tamamladığına, eksikliklerini ne ölçüde kapattıklarına da vurgu yapıyor.

Bölgesel Düzeyde Koridor Rekabetinin Yeniden Çerçevesi

Bölgesel ölçekte savaş, süregelen koridor rekabetinin dinamiklerini yeniden tanımladı; bazı güzergahların yapısal zayıflıklarını hızlandırırken bazılarını ilişkin siyasi irade ve finansman baskısını yoğunlaştırdı. Bu yeniden çerçeveleme en açık biçimde üç eksen üzerinden okunabilir.

Uluslararası Kuzey-Güney Ulaşım Koridoru (INSTC) gerilemesi bu eksenlerden birincisini oluşturmaktadır. Rusya üzerinden İran aracılığıyla Hint Okyanusu'na uzanan bu güzergah, Rusya'nın Ukrayna savaşı nedeniyle transit kapasitesini yönetmedeki güçlükleri ve İran'ın çatışma ortamında [kırılganlıklarını açık etmiştir](#). Söz konusu güzergah, bölgesel koridor rekabetinde stratejik olarak zayıflamıştır.

İkinci eksen, Hindistan-Orta Doğu-Avrupa Ekonomik Koridoru (IMEC) belirsizleşen geleceğidir. Ocak 2026'da imzalanan AB-Hindistan ticaret anlaşmasının kazandırdığı ivme, Hayfa limanının hasar görmesi ve BAE limanlarının çatışma kapsamına girmesiyle altyapısal gerçeklerle çelişir hale geldi. [BAE özel elçisinin değerlendirmesi](#) ise daha nüanslı bir tabloyu ortaya koymaktadır: Abu Dhabi'nin Hürmüz dışı rotalar için yoğunlaştırdığı yatırımlar, uzun vadede IMEC mimarisine kısmen örtüşebilecek niteliktedir. Bu durum, Türkiye'nin AB-Asya bağlantısallığındaki konumu açısından bağımsız, kredi ve altyapı finansmanı arayışında dikkat gerektiren bir rekabet unsuru oluşturmaktadır.

Üçüncü ve en dinamik eksen, yeni kara koridoru düzenlemelerinin ivme kazanmasıdır. Türkiye'nin 29 Mart İslamabad Zirvesi'nde Suudi Arabistan, Mısır ve Pakistan ile birlikte eş-sponsoru olduğu 4 aşamalı çerçeve; Umman-Suudi Arabistan-Ürdün-Suriye-Türkiye kara koridoru üzerinde çalışmaların başladığına ilişkin Ulaştırma Bakanlığı duyurusu ve [Türkiye-Ürdün-Suriye'nin 7 Nisan'da imzaladığı ulaştırma işbirliği anlaşması](#), bölgesel güzergah mimarisinin altı hafta içinde dramatik biçimde yeniden şekillendiğini göstermektedir. Türkiye'nin savaşa ilişkin diplomatik ivmesi Nisan'da ABD'nin İran'la Pakistan aracılığıyla İslamabad'da müzakereye geçmesiyle kısmen geri plana itildi. Ancak Türkiye'nin gerek bu kara koridor düzenlemeleri, gerekse genel bağlantısallık önemi diplomatik çerçeveden bağımsız bir momentum kazanmıştır.

Türkiye'nin Bağlantısallık Mimarisi: Yapısal Kazanımlar ve Kurumsal Sınırlar

Türkiye'nin savaş sırasında ve sonrasında bağlantısallık mimarisi üzerindeki etkileri, yapısal kazanımlar ile kurumsal sınırlar arasındaki gerilim ekseninde değerlendirilmelidir. Bu çerçevede öne çıkan analitik mesele şudur: hangi kazanımlar yalnızca kriz ortamına özgü olup İran savaşı sona erdiğinde değerini yitirecek, hangileri ise altyapıyı, kurumsal ilişkileri ve finansman akışlarını kalıcı biçimde dönüştürecek? Daha önce Kalkınma Yolu Projesini oluşumuna ve başlanmasına giden [süreci incelediğimizde](#), güvenlik ve diplomatik kazanımlarla transit ve enerji pozisyonlarının güçlenmesi arasındaki ilişkiyi tespit etmiştik. Aynı ikili mantık — güvenlik araçlarının diplomatik kazanımlarla birleştirilerek altyapı yatırımlarının desteklenmesi — savaş sırasındaki bağlantısallık bağlamında da belirleyici olmaya devam etmektedir.

Yapısal kazanımlar arasında en somut olanı, Kerkük-Ceyhan boru hattının Mart 2026'da yeniden işleme açılmasıdır. Savaşın yarattığı baskı, Bağdat ile Kürdistan Bölgesel Yönetimi

(KBY) arasında petrol transitini tıkayan uzun soluklu anlaşmazlığı çözdü. [Kerkük-Fişhabur hattının onarımına](#) başlanmasıyla KBY topraklarından geçmeyen bu güzergah üzerinden de Ceyhan terminaline ek petrol akışı sağlanması öngörülmektedir. BAE'nin Hürmüz Boğazı dışındaki limanı Fujairah'ın hasar görmesi ve Yanbu'nun kapasite baskısı altında kalması, Kerkük-Ceyhan'ı yalnızca Irak petrolü için değil, Doğu Akdeniz için stratejik bir enerji çıkış noktasına dönüştürmektedir. Bu gelişme, Türkiye'nin Irak'a yönelik son dört-beş yılda gerçekleştirdiği diplomatik, askeri ve ticari yatırımların bağlantısallık bağlamındaki somut meyvesidir.

Orta Koridor için de benzer bir durum söz konusudur; ancak burada yapısal kazanım ile kurumsal sınırlılık arasındaki mesafe daha belirgindir. 2024'te yüzde 35 büyüme kaydeden güzergah, İran savaşıyla birlikte ciddi kapasite tıkanıklığıyla karşılaştı. [Dünya Bankası'nın](#) 31 Mart 2026'da İstanbul Kuzey Demiryolu Geçiş Projesi (INRAIL) için onayladığı 2 milyar dolarlık kredi doğru zamanda atılmış doğru bir adımdır. Demiryolunun o hattında 3 milyon ton yük kapasitesini 50 milyon tona çıkarması beklenmektedir. Ancak Orta Koridor'daki ve Türkiye'nin doğu kapılarındaki genel kapasite tıkanıklığı giderilmeden, ayrıca Türkiye'nin sınırları içindeki kısa ama önemli rotalar ve demiryolu modernizasyonu tamamlanmadan, talep artışı yük artışına dönüştürülemezdir.

Kalkınma Yolu Projesi de benzer bir paradoksal konumla karşı karşıyadır. Ulaştırma Bakanlığı'nın tamamlanması halinde Türkiye'ye 55 milyar dolar getiri sağlayacağını açıkladığı projenin stratejik önemi, savaşla birlikte zirveye ulaştı. Ne var ki projenin finansmanını üstlenmesi beklenen Körfez ülkeleri, kendi limanlarını, enerji tesislerini ve kamu altyapısını savaş hasarından onarmaları gereken bir döneme girdiler. Bu dönemsel çekişme, Kalkınma Yolu'nun hayata geçirilme takvimini belirsizleştirmektedir. Projenin geleceği büyük ölçüde Körfez devletlerinin onarım sürecini ne kadar hızlı tamamlayacağına ve savaş sonrası bölgesel güvenlik ortamına bağlıdır.

İran-Türkiye doğalgaz hattının anlaşmasıyla ilgili belirsizlik, kısa vadede Türkiye'nin enerji arzını tehdit etmemektedir. İran, 2024 yılında Türkiye'nin toplam gaz ithalatının yalnızca yüzde 13,6'sını karşılıyordu. Ancak [Mühdan Sağlam'ın hatırlattığı üzere](#), "İran ile Türkiye arasındaki tabloyu karmaşıklaştıran bir diğer unsur ise Türkmen gazının "swap"(takas) yoluyla İran üzerinden Türkiye'ye aktarılmasıdır." 2026 itibarıyla TürkAkım, Mavi Akım, LNG spot alımları ile iç üretim yatırımları yeterli bir tampon sağlamaktadır.

26 Mart'ta Karadeniz'de Türk menşeli bir petrol tankerine yönelik saldırı ve Rusya'nın genel olarak Karadeniz bağlantısallığına dair sabotaj raporlaması ise Karadeniz'in, Türkiye'nin bağlantısallık güvenliği bağlamında artık birincil bir stratejik risk alanı olarak değerlendirilmesi gerektiğine işaret etmektedir. Türkiye'nin transit devlet olma iddiasının yeni dönemin gerçekliklerinde devam edebilmesi için, altyapı güvenliği kritik olacaktır.

Türkiye, Karadeniz'de ve çok sert bir şekilde Ortadoğu bölgesinde kendi açmadığı, hatta diplomatik olarak engellemeyi ve sönmülendirmeyi denediği çatışmaların getirdiği fırsatlar ve sınırlılıkları yaşamaktadır. Burada bu fırsat ve sınırlılıkların en kritik belirleyeni olan savaşın ona ve komşularına küresel seviyeden dayatılan bir durum olduğunu hatırlamak önemlidir. Karar vericisi olmadığı bir savaş durumundan ekonomik devlet yönetiminin en önemli ayaklarından bağlantısallığı güçlendirerek çıkmak önemli ve zor bir görevdir.

Sonuç: Fırsatlar ve Sınırlar

Bu analizden çıkan temel bulgu şudur: İran savaşı, Türkiye'nin bağlantısallığa dayalı ekonomik devlet yönetiminin stratejik doğruluğunu gün yüzüne çıkartırken, gerekli kurumsal düzeltmelere ve finansal sınırlılıklara da işaret etmiştir. Deniz ticaret rotalarında meydana gelen çatışmalar ve genel belirsizlik [Avrasya coğrafyasındaki kara bağlantılarının altını tekrar çizmiştir](#). Çoklu kara bağlantılarının enerji ve ticaret güvenliği için kıymeti bir kez daha görülmüştür. Hürmüz krizi, Orta Koridor'u, Azerbaycan-Ermenistan-Türkiye bağlantısını, Türkiye-Suriye-Ürdün bağlantısını, Kerkük-Ceyhan'ı ve Kalkınma Yolu vizyonunu küresel gündemin merkezine taşımış; bu güzergahların stratejik değerini hem Türk politika yapıcılara hem de uluslararası aktörlere görünür kılmıştır. Ancak bu görünürlük, tek başına yeterli bir avantaj değildir. Türkiye'nin mevcut bağlantısallık stratejisinin sürdürülebilirliği devletin ilgili paydaşlarının kısa vadeli kriz fırsatları ile uzun vadeli yapısal yatırım arasındaki dengeyi yönetme kapasitesine bağlıdır.

Bu bağlamda önümüzdeki sürecin belirleyici stres testleri analitik açıdan şu eksenler etrafında şekillenecektir: Hürmüz Boğazı'nın hukuki ve operasyonel çerçevesinin ateşkeste ve savaş sonrasında nasıl yeniden tanımlayacağı; koridor finansmanında Körfez devletlerinin kapasitesinin ve istekliliğinin ne ölçüde restore edileceği; Orta Koridor'a ve TRIPP koridorlarına yapılacak yatırımların zamanlaması; İran-Türkiye gaz anlaşmasının yenilenmesi ve olası alternatifler; Karadeniz ve Hazar enerji ve lojistik hatlarının fiziksel güvenliğinin sağlanması. Bu testlerin sonuçları, Türkiye'nin kriz döneminde elde ettiği kazanımların ne kadarının kalıcı yapısal avantaja ne kadarının ise geçici konjonktürel fırsata karşılık geldiğini gösterecektir.