

Uluslararası Sosyal Siyasal ve Mali Araştırmalar Dergisi



International Journal of Social, Political and Financial Researches

<https://dergipark.org.tr/tr/pub/ussmad>

Araştırma Makalesi/ Research Article

Enerji Jeopolitiği Kapsamında Bir Değerlendirme: Türk Boğazları¹

The Turkish Straits: An Analysis within the Framework of Energy Geopolitics

Duhan Kalkan^a

^aDr., Ankara Kalkınma Ajansı, kalkanduhan@yahoo.com, ORCID: 0000-0001-5346-7016

MAKALE BİLGİSİ

Makale Gönderim Tarihi: 14.09.2025

Makale Kabul Tarihi: 21.10.2025

Anahtar Kelimeler: Enerji Jeopolitiği, Deniz Hakimiyet Teorisi, Türk Boğazları, Enerji Güvenliği

JEL Kodları: F5, F6

ÖZ

Bu çalışmanın amacı, Türk Boğazlarının enerji jeopolitiği bağlamındaki stratejik önemini ortaya koymak ve uluslararası güç dengeleri açısından sunduğu fırsat ve riskleri analiz etmektir. Konu, enerji jeopolitiği ve enerji güvenliği kavramı çerçevesinde ele alınmakta; özellikle Alfred Thayer Mahan'ın Deniz Hâkimiyet Teorisi ışığında boğazların küresel darboğaz (chokepoint) niteliği tartışılmaktadır. Araştırmada yöntem olarak nitel yaklaşım benimsenmiş ve doküman analizi yapılmıştır. Bu kapsamda uluslararası kuruluşların raporları, resmi istatistikler ve akademik literatür incelenerek tarihsel ve güncel veriler karşılaştırmalı biçimde değerlendirilmiştir. Elde edilen bulgular; enerji jeopolitiği kapsamında Türk Boğazlarının önemli deniz yollarından biri olduğunu, küresel ve bölgesel enerji politikaları içinde yer aldığını, jeopolitik fırsatlar yanında önemli güvenlik riskleri de barındırdığını göstermektedir.

ARTICLE INFO

Article Received: 14.09.2025

Article Accepted: 21.10.2025

Keywords: Energy Geopolitics, Sea Power Theory, Turkish Straits, Energy Security

JEL Codes: F5, F6

ABSTRACT

The primary aim of this study is to reveal the strategic significance of the Turkish Straits within the context of energy geopolitics and to analyze the opportunities and risks they present in terms of international power relations. The subject is addressed within the framework of energy geopolitics and energy security, with particular emphasis on the global chokepoint character of the Straits in light of Alfred Thayer Mahan's Sea Power Theory. The research employs a qualitative approach and utilizes document analysis. In this regard, reports of international organizations, official statistics, and academic literature were examined, allowing for a comparative evaluation of both historical and contemporary data. The findings indicate that, within the scope of energy geopolitics, the Turkish Straits constitute one of the most significant maritime routes, occupying a central role in both global and regional energy policies, while simultaneously embodying geopolitical opportunities as well as substantial security risks.

¹ Bu makale, Prof. Dr. Mehmet Seyfettin Erol danışmanlığında, Duhan KALKAN tarafından 2015 yılında Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı, Uluslararası İlişkiler Bilim Dalında tamamlanan " Soğuk Savaş Dönemi Sonrası Türk Dış Politikası'nda Enerji Güvenliği ve Azerbaycan" başlıklı doktora tezinden üretilmiştir.

Giriş

Enerji, tarih boyunca devletlerin ekonomik kalkınmasının ve askerî kapasitelerinin en temel unsurlarından biri olmuştur. Özellikle 20. yüzyıldan itibaren enerji kaynaklarının küresel üretim ve tüketim dengelerindeki rolü, uluslararası siyasetin merkezine yerleşmiştir. Bu bağlamda enerji jeopolitiği, yalnızca enerji rezervlerinin varlığını değil, aynı zamanda bu kaynakların üretim, dağıtım ve nakil yollarının güvenliğini de kapsayan çok boyutlu bir inceleme alanı haline gelmiştir. Günümüzde enerji güvenliğinin üç temel ayağı —arz güvenliği, talep güvenliği ve ulaştırma yollarının güvenliği— uluslararası ilişkilerde stratejik öncelikler arasında yer almakta; özellikle deniz yolları ve dar boğazlar enerji akışının sürekliliği açısından kritik darboğazlar (chokepoints) olarak öne çıkmaktadır. Bu çerçevede Hürmüz, Malakka, Süveyş, Bab el-Mendeb, Panama ve Danimarka boğazları gibi geçitler, enerji akışının sektöre uğraması durumunda küresel ekonomide zincirleme krizlere yol açabilecek kritik jeostratejik odaklar olarak öne çıkmaktadır. Bu noktada Türk Boğazlarına da ayrı bir yer açmakta fayda bulunmaktadır. Türk Boğazları, Karadeniz’i Akdeniz üzerinden küresel enerji pazarlarına bağlayan tek geçiş noktası olarak hem Türkiye’nin hem de bölgesel ve küresel güçlerin stratejik hesaplarında vazgeçilmez bir konuma sahiptir. 2023 yılı itibarıyla Türk Boğazları’ndan günlük yaklaşık 3,4 milyon varil petrol ve petrol ürünü taşınmış; bu rakam boğazları yalnızca Türkiye açısından değil, aynı zamanda Rusya, Azerbaycan, Kazakistan ve Avrupa devletleri için de önemli bir transit güzergâh haline getirmiştir.

Bu çalışmanın temel araştırma soruları şu şekilde kurgulanmıştır: Türk Boğazları enerji jeopolitiği açısından nasıl bir işlev üstlenmektedir? Boğazların varlığı uluslararası sistemde hangi fırsat ve riskleri beraberinde getirmektedir? Mahan’ın geliştirdiği Deniz Hâkimiyet Teorisi ışığında, Türk Boğazları günümüzde nasıl bir stratejik anlam kazanmaktadır? Bu sorular, enerji jeopolitiği literatürü ile deniz gücü teorileri arasındaki kesişim noktalarını ortaya koymayı ve Türk Boğazları’nın hem bölgesel hem de küresel güç dengelerindeki yerini açıklamayı hedeflemektedir.

Araştırmada yöntem olarak nitel bir yaklaşım benimsenmiş, ağırlıklı olarak doküman analizi uygulanmıştır. Bu kapsamda uluslararası kuruluşların raporları, resmi istatistikler, akademik literatür ve enerji piyasalarına ilişkin güncel veriler incelenmiştir. Böylelikle hem tarihsel bir perspektif hem de güncel veriler ışığında Türk Boğazları’nın enerji güvenliği bağlamındaki rolü analiz edilmiştir.

Çalışma dört bölümden oluşmaktadır. İlk bölümde, kavramsal ve teorik yaklaşımlar ele alınmaktadır. İkinci bölümde enerji jeopolitiği, bunun tarihsel gelişimi ve güncel küresel enerji verileri üzerinde durulmaktadır. Üçüncü bölümde enerji jeopolitiği üzerinden denizler ve küresel düzeyde önem sahibi darboğazlar anlatılmaktadır. Dördüncü bölümdeyse Türk Boğazları örneği üzerinden, enerji jeopolitiği, enerji arz güvenliği, bölgesel istikrar, uluslararası güçlerin rekabeti gibi başlıklar altında kapsamlı bir analiz yapılmıştır. Sonuç bölümünde, çalışmanın kısa bir özeti yapılmış ve Mahan’ın düşünceleri üzerinden Türk Boğazlarının enerji jeopolitiğindeki yeri tartışılmıştır.

1. Kavramsal ve Teorik Yaklaşımlar

Enerji jeopolitiği tartışmaları, kaçınılmaz olarak enerji güvenliği kavramıyla iç içe geçmektedir; özellikle küresel enerji dengelerini anlamak, yalnızca coğrafi ve stratejik unsurları değil, aynı zamanda enerji arzı, talebi ve bu iki unsurun sürekliliğini sağlayan ulaşım yollarının güvenliğini de dikkate almayı gerektirmektedir. Bu sebeple öncelikle enerji güvenliği kavramı üzerinde durulacaktır. Enerji güvenliği üç temel unsur üzerine kurulmuştur. Bunlar; enerji arz güvenliği, enerji talep güvenliği ve ulaşım yolları güvenliğidir. Enerji arz güvenliği, ülkelerin ihtiyaç duyduğu enerjiyi kesintisiz ve sürdürülebilir biçimde temin edebilmesini ifade ederken; enerji talep güvenliği, enerji üreten ülkelerin kaynaklarına sürekli alıcı bulabilmesi ve gelir akışını koruması anlamına gelmektedir. Bu iki unsurun dengesini sağlayan en kritik faktör ise ulaşım yolları güvenliğidir; çünkü enerji kaynaklarının üretim bölgelerinden tüketim merkezlerine taşınmasında kullanılan boru hatları, deniz yolları ve stratejik geçitlerin güvenliği, hem arzın hem de talebin sürekliliği açısından hayati önem taşımaktadır (Kalkan, 2020, s. 1-15).

Enerji jeopolitiği ve enerji güvenliği ile doğrudan ilişkili bir diğer kavram ise, jeopolitiktir. Enerji jeopolitiği, temelde jeopolitik düşüncenin enerji boyutuna uyarlanmış bir alt alanı olarak ortaya çıkmaktadır. Bu nedenle bu noktada jeopolitiğin kavramsal çerçevesine kısaca değinmek gerekmektedir. Jeopolitik, kökeni itibarıyla “geo” (yer, toprak) ve “politika” kavramlarının birleşiminden doğmuş, en genel anlamıyla coğrafyanın siyaset üzerindeki etkisini inceleyen disiplin olarak tanımlanmaktadır (Anderson, 2000, s. 1). Rudolf Kjellen tarafından 1916’da ortaya atılan bu yaklaşım, devleti bir organizma gibi ele alarak coğrafi konum, sınırlar, doğal kaynaklar gibi değişmeyen unsurlarla; askerî, kültürel, ekonomik ve politik kapasite gibi değişken unsurların devletin varlığını ve uluslararası davranışlarını şekillendirdiğini vurgulamaktadır. Bu açıdan jeopolitik, siyasi coğrafyadan farklı olarak coğrafyayı doğrudan dış politika ve stratejiyle ilişkilendirmektedir (Özey, 1998, s. 12). Jeopolitik, tarih boyunca devletlerin güç mücadelelerini anlamada çeşitli teorilerle beslenmiştir. Emperyalizm döneminde Mahan’ın Deniz Hâkimiyeti, Mackinder’in Kara Hâkimiyeti, Ratzel’in Yaşam Alanı ve Spykman’ın

Kenar Kuşak teorileri öne çıkmıştır. Soğuk Savaş'ta Kennan'ın Çevreleme Politikası ve Domino Teorisi tartışılmış, sonrasında Fukuyama'nın "Tarihin Sonu" ve Huntington'ın "Medeniyetler Çatışması" gibi tezler jeopolitiğin güncel boyutlarını oluşturmuştur. Böylece jeopolitik, devletlerin yalnızca coğrafi varlıklarını değil, küresel ve bölgesel düzeydeki stratejik tercihlerini de açıklayan dinamik bir analiz alanı haline gelmiştir (Tuathail, 2003, s. 5).

Bununla birlikte enerji jeopolitiği ile enerji güvenliği arasındaki ilişkiyi açıklamada bahse konu jeopolitik teorilerden yararlanmak mümkündür. Mackinder'in Kara Hâkimiyet Teorisi, Orta Asya ve Hazar havzasını küresel güç mücadelesinin merkezine yerleştirmekte; bu bölgelerin zengin enerji rezervleri nedeniyle uluslararası siyasetteki önemine dikkat çekmektedir. (İşcan, 2004, s. 79). Benzer şekilde Spykman'ın geliştirdiği Kenar Kuşak Teorisi, Orta Doğu ve çevresindeki Rimland bölgesini, kara ve deniz yollarının kesişim noktası olarak değerlendirmekte ve enerji kaynaklarının jeoekonomik değerine vurgu yapmaktadır. Bu bağlamda enerji, yalnızca bir doğal kaynak değil; aynı zamanda jeopolitik konumun güç mücadelesinde belirleyici olduğu bir unsur haline gelmiştir (Emeklier ve Ergül, 2010, s. 68-70). "Büyük Oyun" yaklaşımının Soğuk Savaş döneminin sona ermesiyle "Yeni Büyük Oyun" olarak yeniden gündeme gelmesi de bu bağlamda önemlidir (Andreeva, 2007, s. 19). SSCB'nin dağılması sonrasında bağımsızlık kazanan Orta Asya devletleri ve Hazar havzasındaki enerji kaynakları, küresel ve bölgesel güçlerin rekabetine sahne olmuştur. ABD, Avrupa Birliği, Çin, Rusya, Türkiye ve İran gibi devletler bu rekabetin temel aktörleri haline gelirken, çok uluslu enerji şirketleri ve finans kuruluşları da sürece dâhil olmuştur. Burada asıl amaç, enerji kaynakları üzerinde denetim kurmak ve nakil hatlarının güvenliğini sağlamaktır (Yüce, 2008, s. 160-161).

Bu noktada karşımıza çıkan yaklaşımlardan biri de Deniz Hâkimiyet Teorisi'dir. Her ne kadar enerji jeopolitiği üzerinden enerji güvenliği ve devletlerin enerji politikalarını birbirinden farklı teoriler üzerinden açıklamak mümkün olsa da, bu çalışmada Alfred Thayer Mahan'ın, 19. yüzyılda geliştirdiği Deniz Hâkimiyet Teorisi üzerinden bir değerlendirme yapılması planlanmaktadır. Bun kapsamında öncelikle teoriyle ilgili genel söylemlere yer vermek doğru olacaktır. Mahan, küresel güç dengelerinin şekillenmesinde deniz yollarının belirleyici bir rol oynadığını ileri sürmüştür. Mahan'a göre bir devletin küresel güç olabilmesi, kara gücünden ziyade deniz gücüne bağlıdır. Bu çerçevede ticaret yollarının kontrolü, güçlü bir donanmanın inşası ve deniz üsleri ağının kurulması hayati unsurlar olarak öne çıkmaktadır. Ona göre deniz yolları, sadece mal ve sermaye hareketinin değil, aynı zamanda siyasi nüfuzun da ana damarlarıdır. Ticaret gemilerini koruyacak donanma gücü olmayan devletlerin uluslararası rekabette geriye düşeceğini savunan Mahan, tarihsel örneklerle (İngiltere'nin sömürge imparatorluğu veya Hollanda'nın yükselişi) deniz üstünlüğünün siyasi, askerî ve ekonomik hegemonya için zorunlu olduğunu ortaya koymuştur. Ayrıca coğrafi konum, nüfusun denize yönelimi, millî karakterin ticaretle uyumu, üretim kapasitesi ve deniz kuvvetleri arasında kurduğu ilişki, teorisinin dayanak noktalarını oluşturur. Bir anlamda Mahan'a göre dünya egemenliğine giden yolda denizlerin kontrolü kritik bir unsur olup, bir devletin coğrafi özellikleri –örneğin denize kıyısının bulunması, doğal limanlara sahip olması veya stratejik su yollarına hâkimiyeti, boğaz ve geçitlerin kontrolü– deniz gücü olabilmenin ön koşulunu teşkil etmektedir (Glassner, 1996, s. 323-326). Bu yaklaşım, deniz gücünün yalnızca askerî bir kapasite değil, aynı zamanda ekonomik, ticari ve stratejik bir güç unsuru olduğunu göstermektedir. Benzer biçimde The Times yazarı Valentine Chirol da 1902'de yayımladığı The Middle Eastern Question adlı çalışmasında İngiltere açısından Hindistan'ın ve Ortadoğu'nun önemini vurgularken, Mahan gibi su yollarının küresel güç rekabetinde taşıdığı stratejik değeri ön plana çıkarmıştır (Asada, 2012, s. 6-9).

Mahan'ın yaşadığı dönem (1840-1914) itibarıyla; küresel ekonomi gelişmemiş, enerji ticareti bu denli önem kazanmamış, dünyadaki önemli boğazlar/geçitler bu kadar aktif kullanılmamıştır. Ancak Deniz Hâkimiyet Teorisi'nde yukarıda vurgulanan hususlardan bazılarının günümüz enerji jeopolitiği ve güvenliği çalışmalarında karşılaşılmaktadır. Mahan'dan günümüze; ticaret gemileri enerji taşıyan tankerlere, mal ve sermaye petrol ve doğalgaza evrilmiştir. Bununla birlikte devletlerin denize olan kıyısı, doğal limanları, stratejik su yollarına hâkimiyeti hali hazırda geçerliliğini korumaktadır. İşte bu çalışmada; Mahan'ın deniz hâkimiyeti teorisi üzerinden Türk Boğazları bağlamında bir inceleme yapılacaktır.

2. Enerji Jeopolitiği

Bu bölümde enerji jeopolitiğinin tarihsel süreç içerisindeki gelişimi, küresel ölçekli enerji verileri ve enerji jeopolitiğinin katmanlı yapısı üzerinde durulması planlanmaktadır. Enerji jeopolitiğinin günümüzde barındırdığı anlam, tarihsel süreçteki bazı gelişmelerle ortaya çıkmıştır. Özellikle devletlerarası rekabetin enerji kaynakları etrafında yoğunlaşması, enerjiye erişimin ekonomik kalkınma ve askerî kapasiteyle doğrudan ilişkilendirilmesi ve enerji taşımacılığının uluslararası ticaretin ana unsurlarından biri haline gelmesi bu süreci şekillendirmiştir. Böylece enerji, yalnızca ekonomik bir unsur olmaktan çıkmış, jeopolitik dengelerin belirlenmesinde stratejik bir araç olarak uluslararası sistemin merkezine yerleşmiştir.

Jeopolitik incelemelerin odağında genellikle askerî, diplomatik ve ekonomik unsurlar bulunsun da, özellikle son dönemde enerji jeopolitiği giderek daha fazla önem kazanan bir alan haline gelmiştir. Tarihsel süreç, uluslararası sistemin şekillenmesinde enerji kaynaklarının belirleyici rolünü açıkça ortaya koymaktadır. Nitekim 18. ve 19. yüzyıllarda Britanya İmparatorluğu'nun küresel hâkimiyetinin temelinde buhar gücü ve kömürün sağladığı endüstriyel üstünlük yatarken, benzer şekilde 20. yüzyılda Amerika Birleşik Devletleri'nin küresel güç konumunun arkasında enerji kaynakları üzerindeki kontrolü kritik bir unsur olmuştur. Bu bağlamda enerji, yalnızca ekonomik kalkınmayı destekleyen bir faktör değil, aynı zamanda devletlerin uluslararası güç dengelerindeki konumlarını belirleyen stratejik bir araç olarak kabul görmektedir (Kaplan, 2014).

Enerji jeopolitiği kavramının süreç içinde gelişiminde çok sayıda ülkenin büyük faydası olmuştur. Ancak iki ülkenin bu süreçte başa çektiği görülmektedir. Bunlar ABD ve İngiltere'dir. Bu iki devlet özellikle şirketler üzerinden enerji jeopolitiğinin şekillenmesini sağlamıştır. Dönüm noktalarından biri, petrolün kullanım alanlarının genişlemesiyle birlikte kazandığı stratejik önemdir. Petrolün ticari amaçlarla yaygın şekilde kullanılmaya başladığı ilk dönemde, bu alana damgasını vuran kurum John D. Rockefeller tarafından kurulan Standard Oil şirketi olmuştur. Ancak şirketin tekel oluşturduğu yönündeki iddialar üzerine, 1911 yılında ABD Yüksek Mahkemesi tarafından parçalanmasına karar verilmiş ve bu süreçten Chevron, ExxonMobil, Amoco gibi günümüzde de dünyanın en büyük enerji şirketleri arasında yer alan dev kuruluşlar ortaya çıkmıştır. Bu gelişme, yalnızca enerji piyasasında rekabeti şekillendirmemiş, aynı zamanda petrolün küresel jeopolitik dengelerde oynadığı belirleyici rolün erken bir göstergesi olmuştur (Nacs, 2013, s. 88).

Birinci Dünya Savaşı sonrasında ABD, dış politikada izolasyona dayalı Monroe Doktrinini esnek biçimde sürdürse de, Amerikan enerji şirketleri küresel ölçekte faaliyetlerini hızla genişletmiştir. Bu dönemde ABD menşeli şirketler özellikle zengin petrol rezervleriyle öne çıkan Suudi Arabistan'a yönelmiş ve Mayıs 1933'te Standard Oil of California (SOCAL) ile Suudi hükümeti arasında önemli bir anlaşma imzalanmıştır. Bu anlaşma çerçevesinde SOCAL'a, petrol kaynaklarının araştırılması, çıkarılması ve işlenmesine dair ayrıcalıklar tanınmış, kısa bir süre sonra şirketin adı California Arabian Standard Oil Company (CASOL) olarak değiştirilmiştir. Bu gelişme, Ortadoğu enerji kaynaklarının küresel jeopolitiğe entegrasyonunda kritik bir dönüm noktası olmuştur (Saudi Aramco, 2014). İkinci Dünya Savaşı yıllarında ise ABD'nin enerji jeopolitiği yeni bir boyut kazanmıştır. Washington yönetimi, savaş koşullarında yabancı petrol rezervlerini güvence altına almak amacıyla 1943'te Petroleum Reserves Corporation (PRC)'yi kurmuş ve kısa sürede CASOL'un yerini alan ARAMCO ile birlikte Suudi Arabistan'da kapsamlı çalışmalara girişmiştir. Amerikalı şirketler bu süreçte yalnızca petrol çıkarımıyla sınırlı kalmamış, aynı zamanda nakil hatları da inşa etmiştir. 1950'li yıllarda ARAMCO tarafından keşfedilen Safaniye (dünyanın en büyük off-shore petrol sahası) ve Ghawar (dünyanın en büyük kara sahası) rezervleri, ABD'nin enerji jeopolitiğindeki konumunu kalıcı şekilde güçlendirmiştir (Vassiliou, 2009, s. 396-398).

İngiltere'nin enerji jeopolitiğine katkısı, 20. yüzyılın başlarında denizlerdeki Alman rekabetiyle doğrudan bağlantılı olmuştur. Britanya Parlamentosu'nun savaş gemilerinde kömür yerine petrol kullanılmasına karar vermesi, ülkenin enerji politikalarını yeniden şekillendirmiştir. Bu karar, kolay erişilebilir Galler kömürüne alternatif olarak uzak coğrafyalarda petrol arayışını hızlandırmıştır. Bu bağlamda İngiliz işadamı William Knox D'Arcy, 1901'de İran'da petrol arama imtiyazı elde etmiş, 1908'de petrol bulunmasıyla birlikte Anglo-Persian Oil Company (APOC) kurulmuştur. Böylece İngiltere, enerji kaynaklarını yalnızca ekonomik bir unsur değil, aynı zamanda küresel hegemonya stratejisinin aracı haline getirmiştir (Henniker, 2013, s. 16). 1933 yılında İran Şahı ile imzalanan bir anlaşmayla İngilizler, İran'da 60 yıllık imtiyazlar elde etmiş, 1935'te şirketin adı Anglo-Iranian Oil Company (AIOC) olarak değiştirilmiştir. Bu dönemde İngiltere, İran petrolleri üzerindeki hâkimiyetini pekiştirirken, İran'ın elde ettiği pay son derece sınırlı kalmıştır. Petrol gelirlerinin %75-80'i AIOC'ye, yalnızca küçük bir kısmı ise İran'a bırakılmıştır. Bu dengesiz paylaşım, özellikle 1940'ların sonlarından itibaren İran'da ciddi tepkilere yol açmıştır. İran yönetimi, Venezuela ve Standard Oil örneğinde olduğu gibi, kârın eşit paylaşılmasını ve karar mekanizmalarında söz sahibi olmayı talep etmiş, fakat İngiltere buna yanaşmamıştır. Sonuçta bu gerginlik, 1951'de dönemin Başbakanı Muhammed Musaddık'ın İran petrollerini millileştirmesi ile doruk noktasına ulaşmıştır (Pour, 2008, s. 160). Böylece İngiltere'nin İran üzerindeki enerji hâkimiyeti kırılmış, enerji jeopolitiğinde yeni bir dönemin kapısı aralanmıştır. Bu gelişme, yalnızca İngiltere'nin küresel enerji politikalarında değil, aynı zamanda enerji kaynaklarının ulusal egemenlik bağlamında nasıl stratejik bir unsur haline geldiğini göstermiştir.

ABD ve İngiltere'nin dışında enerji jeopolitiğine katkı sağlayan devletler de vardır. Bunlardan biri Almanya'dır. Almanya'nın enerji jeopolitiğine katkısı, büyük ölçüde gecikmiş bir güç olarak sömürgecilik yarışına katılmasıyla başlamıştır. 1871'de milli birliğini tamamlayan Almanya, küresel rekabetin gerisinde kalmamak için "Weltpolitik" anlayışını benimsemiş ve bu doğrultuda enerji kaynaklarının stratejik önemini kavramıştır (Scaife, 2004 s. 60). Özellikle Kafkasya ve Hazar bölgesi, Almanya'nın enerji stratejisinin odak noktalarından biri olmuştur. Enerji kaynaklarına erişim, yalnızca ekonomik kalkınma için değil, aynı zamanda siyasi ve askeri güç dengelerinde söz sahibi olabilmek için de kritik bir unsur olarak görülmüştür (Gawdat, 2003, s. 140). Bu

yaklaşımın en belirgin örneği II. Dünya Savaşı sırasında ortaya çıkmıştır. Adolf Hitler, savaşın seyrini değiştirebilmek için Bakü, Maikop ve Grozni petrol sahalarının ele geçirilmesini öncelikli hedeflerden biri haline getirmiştir. Bu amaçla “Edelweiss Harekâtı” adıyla Kafkasya’ya yönelik askeri operasyon başlatılmıştır. Ancak, 1943 yılında Sovyetler karşısında alınan yenilgiler sonucunda Alman ordusu geri çekilmek zorunda kalmış ve bu stratejik hedef gerçekleşmemiştir. Dolayısıyla Almanya’nın enerji jeopolitiğine etkisi, daha çok kaynaklara erişim üzerinden küresel güç olma çabası bağlamında önem kazanmış; fakat savaşın sonuçları bu hedeflerin başarısız kalmasına yol açmıştır (Agayev vd., 1995, s. 50-55).

Enerji jeopolitiğinde yalnızca büyük güçler değil, zengin enerji kaynaklarına sahip diğer devletler de belirleyici rol oynamıştır. Bu devletler, sahip oldukları kaynakları büyük devletlerle yaptıkları anlaşmalarda kendi lehlerine kullanmaya çalışmış, zaman zaman da millileştirme yoluna gitmiştir. Nitekim Meksika, 1938’de aldığı kararla enerji alanında yabancı şirketlerin etkinliğini sınırlayarak kaynaklarını devlet kontrolüne almış, bu gelişme ABD’yi yeni enerji alternatifleri aramaya yöneltmiştir. Bu bağlamda Venezüella ön plana çıkmış (Maurer, 2011, s. 590), 1943’te çıkarılan hidrokarbon yasasıyla petrol gelirlerinin yarısı ABD’li şirketlere verilmiş, böylece ülke enerji jeopolitiğinde stratejik bir aktör haline gelmiştir (Parra, 2004, s. 14).

Bu sürecin en önemli aşamalarından biri ise 1960’ta Venezüella, İran, Irak, Kuveyt ve Suudi Arabistan öncülüğünde OPEC’in kurulmasıdır. Daha sonra birçok ülkenin katılımıyla büyüyen OPEC, özellikle Arap-İsrail Savaşları sırasında petrolü bir silah olarak kullanarak küresel enerji piyasalarında büyük bir etki yaratmıştır (OPEC, 2012, s. 1-10). Arap üyelerin uyguladığı ambargolar ve fiyat artışları, Batı’da ekonomik krizlere yol açmıştır. Ortadoğu’daki savaşlar, krizler ve istikrarsızlıklar da enerji güvenliği sorunlarını derinleştirmiş, Batılı güçleri Rusya ve İran’a bağımlı kalmamak için Hazar Bölgesi gibi alternatif sahalara yöneltmiştir (Kalkan, 2020, s. 20-28).

Görüldüğü üzere tarih boyunca değişen uluslararası dengeler ve güç odakları, jeopolitik kavramının farklı şekillerde yorumlanmasına yol açmış olsa da, enerji ve doğal kaynakların dış politikadaki belirleyici rolü daima korunmuştur. Bu durum, özellikle 20. yüzyıldan itibaren enerji jeopolitiğini uluslararası ilişkilerin merkezine yerleştirmiştir. Enerji jeopolitiği, yalnızca devletlerin enerji rezervleri üzerindeki kontrol mücadelesini değil, aynı zamanda bu kaynakların üretim, dağıtım ve tüketim süreçlerinde ortaya çıkan küresel güç ilişkilerini de kapsamaktadır. Bu bağlamda enerji jeopolitiği, çok katmanlı bir yapıya sahiptir. Birincisi, rezervlerin coğrafi dağılımı ve bu rezervler üzerindeki hâkimiyet, devletler açısından doğrudan bir güç unsuru yaratmaktadır. İkincisi, enerji nakil hatları ve ulaştırma güzergâhları enerji jeopolitiğinin en kritik bileşenlerinden biridir. Petrol ve doğalgaz boru hatlarının geçtiği güzergâhlar, yalnızca ekonomik değerleri nedeniyle değil, aynı zamanda transit ülkelerin kazandığı stratejik pozisyon sebebiyle de uluslararası siyasetin odağında olmuştur. Üçüncü olarak, enerji arzının çeşitliliği ve pazar stratejileri de jeopolitik denklemin bir parçasıdır. Enerjiye bağımlı devletler için yalnızca ucuz enerjiye erişim değil, aynı zamanda kaynak çeşitliliği ve tedarik güvenliği de dış politika öncelikleri arasında yer almaktadır. Bu durum, özellikle Avrupa Birliği’nin Rusya’ya olan doğalgaz bağımlılığını azaltma politikalarında ve enerji güvenliğini garanti altına alma çabalarında açıkça görülmektedir. Son olarak, enerji alanında yaşanan istikrarsızlıklar da enerji jeopolitiğini doğrudan şekillendirmektedir. Üretici ülkelerdeki siyasi dalgalanmalar, savaşlar, ekonomik yaptırımlar veya küresel krizler enerji akışlarını kesintiye uğratabilmekte ve bu da tüketici ülkelerin güvenlik stratejilerini yeniden tanımlamalarına yol açmaktadır. Dolayısıyla enerji jeopolitiği, yalnızca ekonomik bir alan değil, aynı zamanda uluslararası güvenlik, diplomasi ve stratejik ittifakların belirlenmesinde de temel bir faktör olarak öne çıkmaktadır (Demir, 2010, s. 54).

Enerji jeopolitiğine yönelik çalışmalarda önem arz eden hususlardan biri de küresel ölçekli enerji rezervleri, bunların bölgelere göre dağılımı ve ulaşım yollarıdır. Bu hususlar enerji jeopolitiğinin tamamlayıcı birer parçalarıdır. 2023 yılında küresel birincil enerji tüketimi rekor seviyeye ulaşmış, bu artışın temel taşıyıcısı yine fosil yakıtlar olmuştur. Petrol toplam tüketimin %32’sini oluştururken, kömür %26 ve doğalgaz %23 seviyelerinde seyretmiştir. Buna karşın düşük karbonlu kaynakların payı sınırlı kalmıştır: hidroelektrik %6, nükleer enerji %4 ve diğer yenilenebilirler %8 düzeyindedir. Böylelikle yenilenebilirler ve nükleer birlikte toplam enerji arzının yaklaşık %19’unu teşkil etmiştir. Her ne kadar son yıllarda yenilenebilir enerji kaynaklarının kullanımının arttığı görülse de (Venditti, 2024) enerji jeopolitiğinin kısa ve orta vadede hâlen fosil yakıt merkezli kırılmalara dayandığını göstermektedir.

2020 sonu itibarıyla dünyadaki kanıtlanmış rezervlerin dağılımı, enerji jeopolitiğinin çok boyutlu yapısını ortaya koymaktadır. Petrol rezervlerinde dünya toplamı yaklaşık 1.732 milyar varil olup, bunun neredeyse yarısı Orta Doğu’da yoğunlaşmaktadır. Bu durum, bölgeyi küresel enerji denkleminin odak noktası haline getirmektedir. İkinci sırada Güney ve Orta Amerika (%18,7) gelmekte, bu yüksek pay özellikle Venezuela’nın rezervlerinden kaynaklanmaktadır. Kuzey Amerika ise %14’lük payla öne çıkmaktadır. Doğalgaz rezervleri açısından tablo benzer şekilde görünmektedir. Küresel rezerv toplamı 188,1 trilyon m³ olup, bunun %40,3’ü Orta Doğu’da, %30,1’i ise Eski Sovyetler Birliği ülkelerinde bulunmaktadır. Yani sadece bu iki bölge, dünya

doğalgaz rezervlerinin yaklaşık %70'ini kontrol etmektedir. Kömür rezervleri ise farklı bir dağılım göstermektedir. Dünya genelinde 1.074 milyar ton rezerv bulunmakta ve bunun en büyük kısmı (%23) Kuzey Amerika'dadır. Bunu Rusya %15, Avustralya %14 ve Çin %13 ile izlemektedir. Bu veriler bir arada değerlendirildiğinde, petrolün coğrafi olarak Orta Doğu merkezli, doğalgazın Orta Doğu ile Rusya arasında paylaşılan, kömürün ise Kuzey Amerika, Rusya, Avustralya ve Çin'de yoğunlaşan bir jeopolitik tablo ortaya koyduğu görülmektedir. Enerji güvenliği açısından bu durum, farklı coğrafyaların farklı kaynaklarda kritik roller üstlenmesine ve küresel enerji siyasetine yön vermesine neden olmaktadır. (BP, 2021, s. 17-46)

Diğer taraftan 21. yüzyılda enerji jeopolitiği, yalnızca geleneksel rezervlerin paylaşımı değil, aynı zamanda yeni enerji teknolojileri, rezervlerin çeşitlenmesi ve yükselen güçlerin artan talepleriyle yeniden şekillenmektedir. Çin ve Hindistan'ın artan enerji ihtiyacı, Ortadoğu'daki rejim değişiklikleri ve yeni aktörlerin oyuna dahil olması, enerji jeopolitiğini daha dinamik hale getirmiştir. Ayrıca fosil yakıtların öngörülen tükenme süreleri, enerji politikalarını daha sürdürülebilir kaynaklara yöneltmekte; bu da enerji güvenliğinin geleceğini küresel rekabetin başlıca unsuru yapmaktadır (Sevim, 2012, s. 4380).

Enerji jeopolitiği tartışmalarında yalnızca kaynakların varlığı değil, bu kaynakların güvenli biçimde nakledilmesi de merkezi bir konudur. Enerji taşımacılığında iki ana yöntem öne çıkmaktadır: kara hatları (boru hatları) ve deniz taşımacılığı. Bunun yanı sıra trenler ve kara yolu taşımacılığı da tamamlayıcı bir rol oynamaktadır (Kennedy, 1993, s. 1-2). Boru hatları özellikle kara içi ulaşımında veya denizlere erişimi olmayan ülkelerin ihtiyaçlarını karşılamada önem taşımaktadır. Ancak bu hatların sınır aşan bir niteliğe sahip olması, güvenlik sorunlarını beraberinde getirmektedir. Terör örgütleri ya da silahlı grupların boru hatlarına, üretim ve dağıtım tesislerine yönelik saldırıları enerji güvenliğini ciddi biçimde tehdit etmektedir (Özil, 2004, s. 67-76). Ayrıca, komşu devletler arasındaki ideolojik farklılıklar ve çıkar çatışmaları boru hatlarının işlevsiz kalmasına neden olabilmektedir (World Bank, 2003, s. 10). Bu nedenle enerji şirketleri, yatırım kararlarında siyasi istikrarsızlık riskini dikkatle değerlendirmekte ve yüksek güvenlik riski barındıran bölgelerden uzak durma eğilimi göstermektedir (Yüce, 2008, s. 285). Bugün dünya genelindeki petrol ve doğalgaz boru hatlarının toplam uzunluğu 3,5 milyon kilometreyi aşmakta olup, bunun %64'ü doğalgaz, %19'u petrol ürünleri ve %17'si ham petrol taşımacılığı için kullanılmaktadır (Hopkins, 2007). Her yıl yaklaşık 32 bin kilometre yeni boru hattı inşa edilmekte, en uzun hatlara ise Brezilya, Çin, Rusya, ABD ve Almanya gibi ülkeler sahiptir (CIA, 2024).

Boru hatlarının yanı sıra deniz taşımacılığı enerji güvenliğinin en kritik bileşenlerinden biridir. Tarihsel olarak küresel ticaretin merkezinde yer alan denizler, günümüzde de dünya ticaret hacminin yaklaşık %90'ının gerçekleştiği alanlar olarak dikkat çekmektedir. Dünya petrol ticaretinin %65'i deniz yolları üzerinden yapılırken, doğalgazın %95'i kara boru hatları ile taşınmaktadır. Bu durum petrol açısından deniz güvenliğinin, doğalgaz açısından ise kara hatlarının önemini açıkça ortaya koymaktadır (Sevim, 2012, s. 4388). Her yıl yaklaşık 1,9 milyar ton petrol denizler aracılığıyla taşınmakta, bu da dünya petrol üretiminin %62'sine karşılık gelmektedir. Taşımacılıkta Panamax, Aframax, Suezmax, VLCC ve ULCC gibi farklı kapasiteye sahip tankerler kullanılmakta, uzun mesafeli nakliyatı ise genellikle daha yüksek kâr sağladığı için VLCC ve ULCC tipi gemiler tercih edilmektedir (Rodrigue, 2004, s. 364). Doğalgaz taşımacılığında ise sıvılaştırılmış doğalgaz (LNG) önemli bir alternatif sunmaktadır. Doğalgazın sıvı hale getirilmesi, hacminin yaklaşık 1/600 oranında küçülmesini sağlayarak taşımada büyük bir avantaj yaratmaktadır. Taşıma sonrasında yeniden gaz formuna dönüştürülen LNG, özellikle boru hattı bağlantısının mümkün olmadığı coğrafyalarda stratejik bir çözüm sunmaktadır. Yüksek maliyet gerektirmesine rağmen LNG taşımacılığı enerji güvenliği açısından giderek daha fazla önem kazanmaktadır (International Gas Union, 2013, s. 30).

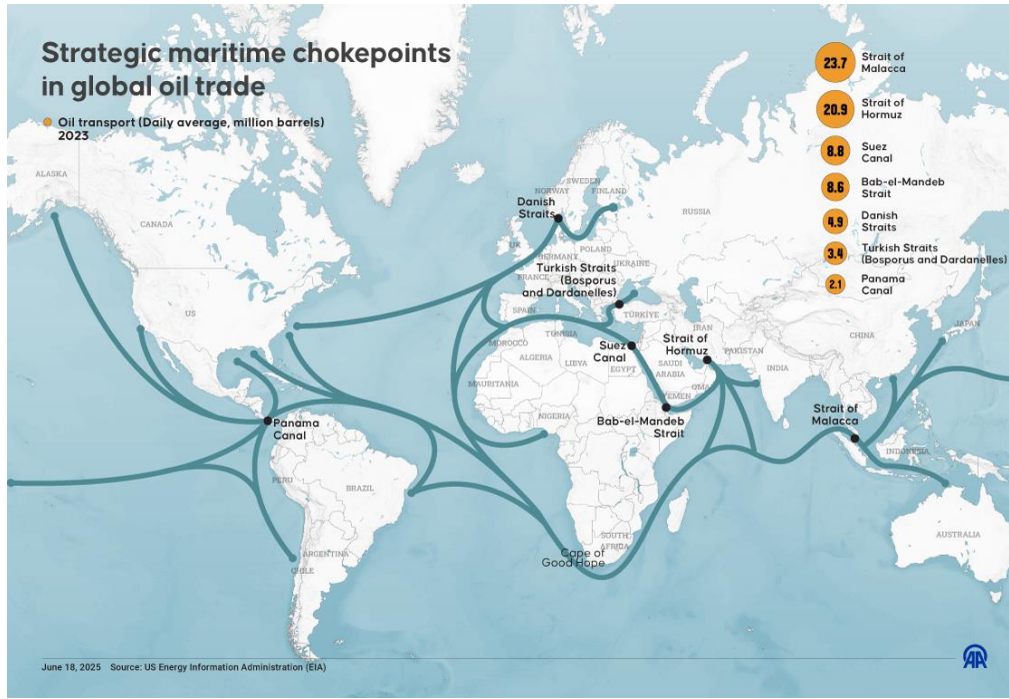
Enerji jeopolitiği, tarihsel süreçte hem enerji kaynaklarının bulunduğu coğrafyalar hem de bu kaynakların taşındığı güzergâhlar üzerinden şekillenmiştir. Rezervlerin dağılımı, üretim ve tüketim dengeleri kadar, enerji nakil hatlarının güvenliği ve ulaştırma yollarının kontrolü de devletler için stratejik öncelik haline gelmiştir. Bu noktada deniz taşımacılığı, küresel ticaretin ve enerji akışının omurgasını oluştururken, petrol ve doğalgaz gibi fosil yakıtların önemli bir bölümü dar boğazlardan geçmektedir. Dolayısıyla enerji jeopolitiği yalnızca kaynaklara sahip olmayı değil, bu kaynakların güvenli biçimde taşındığı geçitleri kontrol etmeyi de içermektedir. İşte tam da bu nedenle Türk Boğazları çalışmanın odağına alınmaktadır; çünkü Karadeniz'i dünya pazarlarına bağlayan tek geçiş noktası olarak hem küresel enerji arz güvenliği hem de uluslararası güç dengeleri açısından vazgeçilmez bir chokepoint işlevi görmektedir.

3. Enerji Jeopolitiği, Denizler ve Darboğazlar (Chokepoints)

Enerji kaynaklarının uluslararası piyasalara ulaştırılmasında deniz taşımacılığı, günümüzde yalnızca teknik bir lojistik faaliyet değil, aynı zamanda küresel ekonominin ve siyasal düzenin temelini oluşturan stratejik bir unsur haline gelmiştir. Kara ve hava taşımacılığına kıyasla çok daha büyük miktarlarda yükün daha düşük maliyetle taşınmasına olanak tanınması, deniz taşımacılığını enerji ticaretinin omurgası konumuna getirmiştir. Özellikle petrol ve doğalgaz gibi yüksek hacimli enerji kaynaklarının küresel talebi karşılama konusunda deniz yolunun

sağladığı esneklik ve kapasite, bu yöntemin alternatifsizliğini pekiştirmektedir. Bu bağlamda, enerji arz zincirinin güvenliği, deniz taşımacılığı rotalarının kesintisiz işlemesine doğrudan bağlıdır. Bu noktada aşağıda yer alan Harita'da da görüldüğü üzere; Türk Boğazları, Hürmüz Boğazı, Bab el – Mandeb Boğazı, Danimarka Boğazı, Panama ve Süveyş kanalları ön plana çıkmaktadır. Söz konusu geçitler, yalnızca birer ulaşım hattı değil, aynı zamanda uluslararası sistemin istikrarını etkileyen jeopolitik merkezler olarak öne çıkmaktadır. Bu dar su yolları, enerji ticaretinde akışın kesintisiz sürmesini garanti altına alırken, aynı zamanda büyük güçler arasındaki stratejik rekabetin odak noktalarından birini teşkil etmektedir. Dolayısıyla söz konusu bölgelerde yaşanacak herhangi bir istikrarsızlık ya da güvenlik zafiyeti, yalnızca enerji arzının sürekliliğini değil, küresel ölçekte ekonomik dengeleri ve siyasal ilişkileri de doğrudan etkileme kapasitesine sahiptir. Bu nedenle deniz taşımacılığının güvenliği, günümüz uluslararası ilişkilerinde enerji politikaları ile güvenlik stratejilerinin kesişim noktasını oluşturmaktadır (Komiss ve Lavar, 2011, s. 7-10).

Harita1: Küresel Petrol Ticaretindeki Stratejik Darboğazlar



Kaynak: Anadolu Ajansı

Dünya üzerinde enerji jeopolitiği ve güvenliği kapsamında stratejik önem taşıyan geçitlerden ilki Hürmüz Boğazı'dır. Hürmüz Boğazı, Umman ile İran arasında yer alır ve Basra Körfezi'ni Hint Okyanusu'na bağlayan stratejik bir deniz geçididir. Boğazın dar kısmı yaklaşık 21 mil genişliğindedir; bu durum, deniz trafiğini teknik olarak sıkışık hâle getirirken aynı zamanda geçidin stratejik değerini artırmaktadır. Güncel verilere göre buradan günlük yaklaşık 20 milyon varil petrol geçmekte; bu, küresel petrol likit tüketiminin yaklaşık %20'sine denk gelmektedir (EIA, 2025 June 16). Petrol ticaretine ek olarak, Katar ve Birleşik Arap Emirlikleri gibi Körfez ülkelerinden ihraç edilen sıvılaştırılmış doğalgaz (LNG) miktarının da önemli bir kısmı bu boğaz aracılığıyla gönderilmektedir (EIA, 2025 June 24). Enerji jeopolitiği perspektifinden bakıldığında Hürmüz Boğazı, enerji arz güvenliğinin kritik bir halkasıdır. Petrol ve LNG'nin bu güzergâhtan geçişine dair herhangi bir istikrarsızlık—siyasi gerilimden kaynaklı tehditler, deniz güvenliği sorunları, İran'ın geçici tehditleri gibi—küresel piyasaları doğrudan etkileyebilecek şekilde fiyatları yükseltebilmekte, enerji arzı kesintisine sebep olabilmekte ve büyük talep merkezleri için lojistik alternatiflerin devreye alınmasını zorunlu kılabilir. Bu nedenle devletler ve uluslararası aktörler bu tip dar deniz geçitlerinin güvenliğini sağlayacak savunma, diplomasi ve deniz hukuku yolları üzerinde stratejik politikalar geliştirmektedir (EIA, 2023).

Bir diğer önemli darboğaz ise Malakka Boğazı'dır. Bu boğaz, Hint Okyanusu ile Güney Çin Denizi'ni birbirine bağlayan, Tayland, Malezya, Singapur ve Sumatra'nın batı kıyıları arasında uzanan, uzunluğu yaklaşık 550 mil (900 km) olan dar bir deniz yoludur. En dar noktası ise 1,7 mil olan bu su yolu, küresel ticaret rotalarının en yoğunlarından biridir (Pena, 2009, s. 1-5); yılda on binlerce gemi bu rotayı kullanmakta, bu oran dünya deniz ticaretinin büyük bir bölümünü oluşturmaktadır. Bölgede sıklıkla vurgulanan en önemli tehdit unsurları

arasında deniz korsanlığı, gemi saldırıları ve gemi güvenliği endişeleri yer almaktadır. Asia-Pasifik Bölgesi'nde Piracy ve Silahlı Gemi Soygunları ile Mücadele Anlaşması Bilgi Merkezi (ReCAAP ISC) verilerine göre 2023'ün ilk yarısında Malakka ile Singapur boğazlarında gemi saldırılarında önemli bir artış yaşanmıştır (Pitakdumrongkit, 2023). Diğer taraftan Çin'in petrol ithalatının %80'inin Malakka Boğazı üzerinden geçmesi ve bu durumun hem ekonomik hem de jeopolitik açıdan büyük bir kırılganlık oluşturması da bu boğazı çok önemli kılmaktadır (Zhang, 2011).

Süveyş Kanalı, küresel enerji taşımacılığında öne çıkan stratejik güzergâhlardan biridir. Mısır topraklarında yer alan bu yapay su yolu, Kızıldeniz'i ve Süveyş Körfezi'ni Akdeniz'e bağlayarak Avrupa ile Asya arasındaki en kısa deniz ulaşım hattını oluşturmaktadır. Yaklaşık 190 kilometre uzunluğa ve ortalama 300 metre genişliğe sahip olan kanal, enerji kaynaklarının ve ticari malların hızlı ve maliyet avantajlı biçimde taşınmasına olanak sağlamaktadır (Brothers, 2008, s. 15-18). Kanal, global ticaret hacminin yaklaşık %12-15'ini barındırırken konteyner taşımacılığının ise %30'luk kısmı bu güzergâh üzerinden geçmektedir (Helwa ve Al-Riffai, 2025). Aynı zamanda dünya deniz yoluyla ham petrol sevkiyatının %9 dolayında bir bölümü ile sıvılaştırılmış doğal gaz (LNG) akışlarının yaklaşık %8'i bu yol üzerinden gerçekleşmektedir (EIA, 2023). Bu veriler, Süveyş Kanalı'nın yalnızca lojistik değil, enerji arz güvenliği açısından da vazgeçilmez bir geçit olduğunu göstermektedir. Kanalin stratejik hassasiyeti, yalnızca taşıma rotasının kısalığıyla değil, alternatif rotaların daha uzun olması nedeniyle artan maliyet ve süre riskleriyle de bağlantılıdır. Örneğin geçici kapanmalar ya da tıkanmalar durumunda gemiler Ümit Burnu (Cape of Good Hope) gibi rotaları kullanmak durumunda kalmaktadır ki bu durum Avrupa'ya ulaşım süresini ve taşıma maliyetlerini önemli ölçüde artırmaktadır (Myers, 2021).

“Gözyaşı Kapısı” olarak adlandırılan Bab el-Mandeb Boğazı, Kızıldeniz ile Aden Körfezi arasında yer almakta ve bu iki deniz alanını birbirine bağlamaktadır. En dar yeri 18 mil olan bu su yolu (Smith ve Swanson, 2013, s. 17), petrol ve ağır yakıt ürünleri de dahil olmak üzere deniz yoluyla yapılan ticarete kritik bir konumda yer almakta; İran Körfezi'ndeki enerji kaynaklarının Avrupa ve Kuzey Amerika'ya sevk edilmesinde bir köprü vazifesi görmektedir. 2023 yılında, bu hattaki petrol ve ürün taşıma hacmi yaklaşık 8.6 milyon varil/gün olarak ölçülmüştür (EIA, 2024a). Son dönemde boğazın güvenliğini tehdit eden en önemli faktör Houthi gruplarının ve Yemen kaynaklı siyasi istikrarsızlıkların bölgedeki gemi geçişlerine yönelik saldırılarıdır. Özellikle 2023'ün son çeyreğinde başlayan saldırılar nedeniyle transit gemi geçişlerinde belirgin düşüşler ve rotaların değiştirilmesi gibi lojistik zorluklar yaşanmıştır (Minchin, 2025). Bu durum sigorta maliyetlerinin ve nakliye ücretlerinin yükselmesine, taşıma sürelerinin uzamasına ve alternatif rotaların devreye alınmasına yol açmıştır — örneğin, gemilerin Ümit Burnu (Cape of Good Hope) rotası üzerinden dolaşma eğilimi gözlemlenmiştir (EIA, 2024b).

Panama Kanalı, Pasifik Okyanusu'nu Karayip Denizi ve Atlas Okyanusu ile birbirine bağlamaktadır. Kanal 50 mil uzunluğundadır ve en dar noktası, Kıtalararası Ayrım hattında yer alan yaklaşık 9 mil uzunluğundaki Culebra Yarığı'dır. Her ne kadar 2023 yılında küresel deniz yoluyla taşınan toplam petrol ve petrol ürünlerinin yalnızca %3'ü Panama Kanalı'ndan geçmiş olsa da, kanal ABD Körfez kıyısından Batı Güney Amerika'ya ve Asya'ya giden petrol ürünleri ile LNG için önemli bir rotadır. 2023 yılında kanaldan yaklaşık 2,1 milyon varil/gün petrol ve diğer sıvılar taşınmıştır; Her ne kadar 2016'daki genişleme sonrasında kanalın kapasitesi artsa da, küresel ham petrolün büyük kısmını taşıyan gemiler hâlâ Panama Kanalı için fazla büyük olduğundan, kanaldan esasen rafine ürün taşıyan daha küçük gemiler geçmektedir (EIA, 2024c, s. 18).

Danimarka Boğazı da stratejik öneme sahip noktalardan biridir. Bu boğaz, Baltık Denizi'ni Kuzey Denizi'ne bağlayan bir dizi doğal kanal olup, uluslararası enerji ticaretinde kritik bir chokepoint işlevi görmektedir. ABD Enerji Enformasyon İdaresi'nin (EIA) verilerine göre, 2023 yılında bu boğazlardan geçen ham petrol ve petrol ürünleri miktarı günlük 4,9 milyon varil düzeyine ulaşmıştır; bu rakam 2021'e kıyasla yaklaşık %60'luk bir artışa işaret etmektedir. Söz konusu artış, Rusya'nın Ukrayna'yı işgalinin ardından Batı yaptırımları nedeniyle Avrupa'ya olan petrol ihracatını azaltıp Asya, Türkiye, Orta Doğu ve Afrika'ya yönlendirmesinden kaynaklanmıştır. Aynı dönemde, ABD, Norveç ve Birleşik Krallık gibi üreticilerden gelen petrol akışı Polonya ve Finlandiya gibi Baltık kıyıdaşlarına yönelmiş, böylece bölgedeki ticaret dengeleri yeniden şekillenmiştir. Ayrıca sıvılaştırılmış doğalgaz (LNG) ticareti de dikkat çekici biçimde artmış; 2022'de günlük 0,5 milyar fit küp olan LNG geçişleri 2023'te 1,3 milyar fit küp/gün seviyesine yükselmiştir. Bu veriler, bu boğazın yalnızca Baltık ülkelerinin değil, aynı zamanda küresel enerji güvenliğinin vazgeçilmez geçiş noktalarından biri olduğunu ortaya koymaktadır (EIA, 2024c, s. 13).

4. Enerji Jeopolitiğinde Türk Boğazları

Dünya üzerinde enerji jeopolitiği ve güvenliği kapsamında stratejik önem taşıyan geçitlerden biri şüphesiz Türk Boğazlarıdır. Bu boğazların küresel ve bölgesel düzeyde enerji jeopolitiğindeki etkisinden değinmeden önce bu boğazlarla ilgili sayılar verileri paylaşmak da fayda bulunmaktadır. Türk Boğazları, Boğaziçi ve Çanakkale su yollarını (sırasıyla İstanbul Boğazı ve Çanakkale Boğazı) kapsamakta olup Asya ile Avrupa'yı birbirinden

ayırmaktadır. İstanbul Boğazı, Karadeniz'i Marmara Denizi'ne bağlayan 17 deniz mili uzunluğunda bir su yoludur. Çanakkale Boğazı ise Marmara Denizi'ni Ege ve Akdeniz ile birleştiren 37 deniz mili uzunluğunda bir su yoludur. Her iki boğaz da Türkiye sınırları içinde yer almakta olup, enerji jeopolitiği kapsamında, en temel tabirle, Rusya ve Hazar Denizi bölgesinden gelen petrolü Asya, Batı Avrupa ve Güney Avrupa'ya taşımaktadır. 2023 yılında Türk Boğazları'ndan günlük yaklaşık 3,4 milyon varil ham petrol ve petrol ürünü geçiş yapmıştır. Bu miktarın biraz fazlası ham petrol, geri kalanı ise petrol ürünlerinden oluşmuştur. Karadeniz limanları, Rusya ve Azerbaycan ile Kazakistan gibi Avrasya ülkelerinden gelen hem ham petrol hem de petrol ürünleri için başlıca ihracat rotalarından biridir. Türk Boğazları'ndan geçen petrol miktarı 2019'da 3,5 milyon varil/gün iken, COVID-19 pandemisi nedeniyle küresel petrol talebinin azalmasıyla 2020'de 3,3 milyon varil/gün'ün altına düşmüştür. Rusya'nın Ukrayna'ya saldırısı sonrasında 2022'de bu miktar daha da azalarak 3,2 milyon varil/gün'ün altına inmiştir. Ancak 2023 yılında toplam petrol akışı yeniden artarak 3,4 milyon varil/gün'ün üzerine çıkmıştır. Bunun nedeni Rusya'nın, Avrupa'ya boru hattıyla gönderdiği ham petrolünün bir kısmını yaptırımlar nedeniyle Baltık ve Karadeniz üzerinden gemilerle Türkiye, Çin ve Hindistan'a yönlendirmesidir. Diğer taraftan Türkiye, güvenlik gerekçeleriyle LNG yüklerinin İstanbul Boğazı'ndan geçişine izin vermemektedir; ancak bu yükler Çanakkale Boğazı'ndan geçebilmektedir. Marmara Denizi'nde, Çanakkale Boğazı içinde bulunan Marmara LNG terminali, 2023 yılında çoğunlukla ABD ve Cezayir'den olmak üzere yaklaşık 170 milyar fit küp doğal gaz ithal etmiştir (EIA, 2024c, s. 15).

Türk Boğazları olarak anılan İstanbul ve Çanakkale Boğazları ile Marmara Denizi, tarih boyunca gerek hukuki gerekse siyasi açıdan pek çok düzenlemeye konu olmuştur. Bu durumun temelinde söz konusu su yollarının sahip olduğu stratejik önem ve buna bağlı olarak büyük güçlerin bölgeye yönelik çıkar çatışmaları yatmaktadır. 19. yüzyılın başlarına kadar Osmanlı İmparatorluğu Boğazlar üzerinde mutlak bir denetim kurmuşken, imparatorluğun askerî ve siyasi açıdan zayıflamaya başlamasıyla birlikte bu hâkimiyet giderek sorgulanır hale gelmiş ve Boğazlar meselesi uluslararası güç mücadelesinin bir parçası olmuştur. Özellikle 1809'dan itibaren mesele sadece Osmanlı'nın iç egemenlik alanı olmaktan çıkmış, Avrupa devletlerinin doğrudan müdahil olduğu bir konuya dönüşmüştür. Bu süreçte Boğazların statüsünü belirleyen önemli uluslararası anlaşmalar imzalanmıştır. 1841 ve 1871 Londra Konferansları ile 1856 Paris Konferansı'nda alınan kararlar Osmanlı'nın tek taraflı hâkimiyetini sınırlandırmış, böylece Boğazlar uluslararası düzenlemeler çerçevesinde yönetilen bir statüye kavuşmuştur. Osmanlı'nın zayıflayan gücü, Boğazlar üzerinde Batılı devletlerin nüfuzunu artırmış ve imparatorluğun bu kritik geçitler üzerindeki mutlak kontrolünü sona erdirmiştir. Cumhuriyet'in ilanı ve Kurtuluş Savaşı'nın kazanılmasının ardından Lozan Barış Antlaşması kapsamında imzalanan Lozan Boğazlar Sözleşmesi, Türkiye'nin Boğazlar üzerinde kısmi denetimini yeniden tesis etmiştir. Ancak Lozan'daki düzenlemeler, bölgede uluslararası bir komisyonun varlığını öngördüğü için Türkiye'nin tam egemenliğini sınırlandıran bir yapıya sahipti. Nihayet 20 Temmuz 1936'da imzalanan Montrö Boğazlar Sözleşmesi, Türkiye'ye Boğazlar üzerinde tam yetki tanıyarak bu tarihsel sürece son vermiştir. Montrö rejimi, ticaret gemileri için barış zamanında serbest geçiş korurken, savaş gemileri için tonaj, süre ve bayrak kısıtlamaları getirerek uluslararası dengeleri düzenlemiştir. Böylelikle Boğazlar, hem Türkiye'nin egemenliğini pekiştiren hem de küresel güvenlik açısından kalıcı bir denge sağlayan bir hukuki statüye kavuşturulmuştur (Şener, 2014, s. 469-477).

Karadeniz'i Akdeniz'e bağlayan tek geçiş güzergâhı olan Türk Boğazları, tarih boyunca hem küresel güçler hem de bölgesel aktörler açısından stratejik değer taşımıştır. Bu stratejik önem, özellikle sıcak denizlere ulaşma hedefi güden kıyı devletler için sürekli gündemde olmuştur. Başka bir ifadeyle, söz konusu boğazlar kıyı devletlerinin ekonomik ve askerî güvenliğinin bir unsuru olarak değerlendirilmiş, aynı zamanda bu ülkelerin dünya ticaretine açılabilmesi için temel bir rota işlevi görmüştür (MFA, 2014). Rusya Federasyonu'na bu bağlamda özel bir vurgu yapmak gerekir. Nitekim Rus dış politikasının tarihsel olarak en önemli hedeflerinden biri, boğazlar üzerinde hâkimiyet sağlayarak sıcak denizlere inme amacıdır ve bu eğilim günümüzde de kısmen devam etmektedir. Orta Asya, Hazar ve Rusya'daki petrol ve doğalgazın taşınması noktasında Türkiye ile Rusya arasında yaşanan rekabetin merkezinde de Türk Boğazları bulunmaktadır. Rusya, Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nden doğan haklarını ileri sürerek boğazları etkin bir enerji nakil hattı olarak kullanmaya çalışmaktadır. Bu bağlamda Moskova, 1936 tarihli sözleşmede yer alan "ticaret gemilerinin savaş ve barış zamanlarında, Türkiye tarafsız kaldığı sürece, tam geçiş serbestisine sahip olduğu; bu geçişin geminin bayrağı ya da yükü ne olursa olsun, sağlık kontrolü dışında herhangi bir prosedüre bağlanmadan gerçekleştirileceği ve kılavuz almanın isteğe bağlı olduğu" hükümlerine dayanmaktadır (Pazarıcı, 2003, s. 272).

Bununla birlikte göz ardı edilmemesi gereken önemli bir husus vardır. Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin imzalandığı dönemdeki gemi yoğunluğu ile günümüzdeki durum karşılaştırıldığında, Türk Boğazları'nın bugün ve gelecekte karşı karşıya kaldığı risklerin boyutu daha net biçimde ortaya çıkmaktadır. Örneğin, 1938 yılında İstanbul Boğazı'ndan geçen gemi sayısı yalnızca 4.500 iken ve taşınan toplam yük 7,5 milyon ton civarında gerçekleşmişken, 1998 yılına gelindiğinde bu rakam 49.304 gemiye ulaşmıştır. Bu veriler, boğazlardan geçen gemi sayısında ve taşınan yük miktarında yaşanan artışın, güvenlik, çevresel riskler ve deniz trafiğinin yönetimi

bakımından Türkiye'nin karşılaştığı sorumlulukları ve tehditleri katbekat artırdığını göstermektedir (Kurumahmut, 1999, s. 199). 2012 yılında boğazlarda 50 bine yakın gemi geçmişken bu sayı 2013'te 38.200'e kadar azalmıştır (Deniz Haber, 2014). 2024 yılındaysa Boğazlardan geçen 51.058 transit gemiden elde edilen gelir 227.4 milyon ABD doları olarak bildirilmiştir (Daily Sabah, 2025).

Türkiye, her ne kadar Montrö Boğazlar Sözleşmesi çerçevesinde belirlenen kurallara riayet etmeye özen gösterse de, gerek stratejik gerekse çevresel bakımdan kritik bir konuma sahip olan boğazlarda giderek artan tanker trafiğinin yaratabileceği olumsuzlukları önlemek amacıyla çeşitli tedbirler almaktadır. Özellikle İstanbul Boğazı'ndan geçen ve petrol ile doğalgaz gibi yüksek derecede yanıcı yükler taşıyan gemilerin potansiyel riskleri, yalnızca Türkiye için değil, uluslararası toplum açısından da ciddi tehditler barındırmaktadır. Böyle bir kazanın meydana gelmesi halinde milyonlarca insanın yaşamı tehlikeye girebilecek, İstanbul'un tarihi mirası telafisi mümkün olmayacak biçimde zarar görebilecek ve deniz ile çevre ekosistemi büyük ölçüde tahrip olabilecektir. Bunun yanı sıra, boğazların kapanması ya da trafiğin durma noktasına gelmesi, enerji arz zincirlerinde aksamalara yol açarak uluslararası enerji piyasalarında dalgalanmalara sebep olacaktır. Bu bağlamda Türk Boğazlarının güvenliği; seyrüsefer, mal ve can emniyeti ile çevresel sürdürülebilirlik açısından yalnızca Türkiye'nin değil, aynı zamanda küresel enerji güvenliğinin de ayrılmaz bir parçası olarak değerlendirilmektedir (MFA, 2014). Nitekim, 1960'lı yıllardan itibaren İstanbul Boğazı'nda meydana gelen gemi kazaları, boğaz trafiğinin ne denli yüksek riskler barındırdığını açıkça göstermektedir. Bu kazaların bir kısmı ciddi can kayıplarına yol açarken, özellikle petrol ve türevi maddelerin denize dökülmesi çevresel felaketlere sebebiyet vermiştir. Deniz ekosisteminin zarar görmesi, balıkçılığın olumsuz etkilenmesi ve kıyı bölgelerinin kirlenmesi, kazaların doğrudan sonuçları arasında yer almıştır. Ayrıca, bu tür olaylar yalnızca bölgesel çevre sorunları yaratmakla kalmamış, aynı zamanda Türkiye'nin enerji transit güvenliği ve uluslararası deniz ticaretindeki güvenilirliği üzerinde de olumsuz yansımalar meydana getirmiştir. Dolayısıyla, İstanbul Boğazı'ndaki her kaza, hem çevresel sürdürülebilirlik hem de küresel enerji tedarik zincirinin güvenliği açısından stratejik risklerin somut bir yansıması olmuştur (Yeni Aktüel, 2014). Görüldüğü üzere; Türk Boğazları, enerji jeopolitiğinin küresel ölçekteki işleyişini anlamak için kritik bir örnek oluşturmaktadır. Karadeniz'i Akdeniz üzerinden dünya deniz ticaretine bağlayan bu dar geçitler, yalnızca Rusya, Ukrayna, Romanya gibi enerji ihracatçısı ülkeler için değil, aynı zamanda Avrupa'nın enerji güvenliği açısından da hayati bir konuma sahiptir. Karadeniz'e kıyısı olan devletler düşünüldüğünde petrol ve doğalgaz tankerlerinin önemli bir kısmı bu su yollarını kullanarak dünya pazarlarına ulaşmakta, bu da Boğazları enerji arz güvenliği açısından vazgeçilmez bir chokepoint haline getirmektedir. Türkiye, coğrafi konumu sayesinde bu süreçte yalnızca bir geçiş ülkesi değil, aynı zamanda küresel enerji güvenliğini doğrudan etkileyen bir aktör olarak öne çıkmaktadır. Ancak bu avantaj aynı zamanda bazı riskleri de beraberinde getirmektedir. Tarih boyunca olduğu gibi bugün de büyük güçlerin Karadeniz'de nüfuz mücadelesine girişmesi, Boğazların güvenliği ve istikrarı üzerinde baskı yaratmaktadır. Bu nedenle Türk Boğazları, Mahan'ın deniz yolları üzerindeki hâkimiyetin küresel güç dengelerindeki belirleyici rolüne dair tezlerini doğrulayan bir örnek olarak, hem fırsat hem de kırılganlık barındıran jeopolitik bir merkez niteliğini sürdürmektedir.

Sonuç

Enerji jeopolitiği, günümüz uluslararası düzeninde yalnızca ekonomik büyümenin değil, aynı zamanda küresel güvenliğin ve güç dengelerinin şekillenmesinde belirleyici bir unsur haline gelmiştir. Enerji arzının büyük oranda deniz taşımacılığına ve dar deniz geçitlerine bağımlı olması, Alfred Thayer Mahan'ın deniz hâkimiyeti teorisini çağdaş enerji güvenliği tartışmalarında yeniden gündeme taşımaktadır. Mahan'ın "deniz yollarını kontrol eden devlet, dünya siyasetini de yönlendirebilir" biçimindeki yaklaşımı, günümüzde petrol ve doğalgaz taşımacılığının yoğunlaştığı sınırlı sayıdaki stratejik boğazlarda pratik bir karşılık bulmaktadır. Hürmüz, Malakka, Süveyş, Bab el-Mendeb, Panama ve Danimarka boğazları gibi geçitler, enerji akışının sekteye uğraması durumunda küresel ekonomide zincirleme krizlere yol açabilecek kritik jeostratejik odaklar olarak öne çıkmaktadır. Bu çerçevede Türk Boğazları, Karadeniz'i Akdeniz üzerinden dünya deniz ticaretiyle buluşturan tek doğal geçitkonumunda bulunmakta ve bu özelliğiyle küresel enerji arz güvenliğinin kritik bileşenlerinden biri olarak öne çıkmaktadır. 2023 yılı verilerine göre, Boğazlardan günlük ortalama 3,4 milyon varil petrol ve petrol türevi ürün taşınmıştır. Bu durum, söz konusu güzergâhı yalnızca Türkiye'nin değil; Rusya, Azerbaycan, Kazakistan gibi üretici ülkeler ile Avrupa devletlerinin de enerji ihracat ve ithalat süreçlerinde vazgeçilmez bir transit koridoru haline getirmiştir. Karadeniz'e kıyısı olan ülkeler açısından Boğazlar enerji ihracatı için tek çıkış hattı niteliğindeyken, Avrupa'nın enerji arz güvenliği de büyük ölçüde bu rotanın kesintisiz işlemesine bağlıdır. Montrö Boğazlar Sözleşmesi, Türkiye'ye Boğazlar üzerinde önemli düzenleme ve denetim yetkileri tanımakla birlikte, artan tanker trafiği ve çevresel tehditler ülkenin idari ve uluslararası yükümlülüklerini giderek ağırlaştırmaktadır. Özellikle İstanbul Boğazı'nda meydana gelen deniz kazaları, hem seyir güvenliği hem de çevresel sürdürülebilirlik açısından mevcut risklerin somut göstergeleri olarak dikkat çekmektedir. Sonuç olarak Türk Boğazları, enerji jeopolitiği bağlamında hem fırsat hem de risk barındırmaktadır. Türkiye, sahip olduğu jeostratejik konum sayesinde küresel enerji güvenliğinde kritik bir aktör

konumuna yükselmekte, aynı zamanda bu konum uluslararası rekabetin baskılarını da beraberinde getirmektedir. Mahan'ın deniz hâkimiyeti teorisi ışığında değerlendirildiğinde, Boğazların kontrolü yalnızca ticari ve ekonomik değil, aynı zamanda askerî ve stratejik üstünlük anlamına gelmektedir. Dolayısıyla Türk Boğazları, 21. yüzyılda da uluslararası enerji politikalarının merkezinde yer almaya devam edecek; küresel güç dengelerini etkileyen bir jeopolitik merkez olma özelliğini koruyacaktır.

YAZAR BEYANI

Araştırma ve Yayın Etiği Beyanı: Bu çalışma bilimsel araştırma ve yayın etiği kurallarına uygun olarak hazırlanmıştır.

Etik Kurul Onayı: Bu araştırma etik kurul izni gerektiren analizleri kapsamadığından etik kurul onayı gerektirmemektedir.

Yazar Katkıları: Yazarın katkısı %100' dür.

Çıkar Çatışması: Yazar açısından ya da üçüncü taraflar açısından çalışmadan kaynaklı çıkar çatışması bulunmamaktadır.

Kaynakça

- Agayev, V., Akhundov, F., Aliyev, F. T. & Agarunov, M. (1995). World War II and Azerbaijan. *Azerbaijan International*, s. 50-55.
- Anadolu Ajansı. (2025, 18 Haziran). *Strategic maritime chokepoints in global oil trade [Info-graphic]*. <https://www.aa.com.tr/en/info/infographic/46564>
- Anderson, E. (2000). *Middle East: Geography and geopolitics* (8th ed). Routledge.
- Andreeva, E. (2007). *Russia and Iran in the great game: travelogues and orientalism*. Routledge.
- Asada, S. (2012). *From Mahan to Pearl Harbor: The imperial Japanese navy and the United States*. Naval Institute Press.
- Brothers, L. (2008). Global Equity Research, Global Oil Choke Points.
- CIA. (2014, 14 Ekim). *Pipelines*, https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/fields/print_2117.html.
- Demir, M. F. (2010). *Enerji Oyunu*. Alkım Yayıncılık.
- DenizHaber. (2014, 11 Ekim). *Boğazlar gemi geçiş*. <http://www.denizhaber.com/HABER/34675/3/bogazlar-gemi-gecis.html>
- EIA. (2025, June 16). *Amid regional conflict, the Strait of Hormuz remains critical oil chokepoint*. <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=65504>
- EIA. (2025, June 24). *About one-fifth of global liquefied natural gas trade flows through the Strait of Hormuz*. <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=65584>
- EIA. (2023). *Today in energy*. <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=61002>
- EIA. (2023). *Red Sea chokepoints are critical for international oil and natural gas flows*. <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=61025>
- EIA. (2024). *World oil transit chokepoints*. U.S. Department of Energy. Retrieved September, 2025, https://www.eia.gov/international/analysis/special-topics/World_Oil_Transit_Chokepoints
- Emeklier B., & Ergül, N. (2010). Petrolün uluslararası ilişkilerdeki yeri: jeopolitik teoriler ve petropolitik, *Bilge Strateji*, 2(3), 59-86.
- Glassner, M. I. (1996). *Political geography*. J.Wiley.
- Helwa, R., & Al-Riffai, P. (2025, 20 March). *A lifeline under threat: why the Suez Canal's security matters for the world[Issue brief]*. <https://www.atlanticcouncil.org/in-depth-research-reports/issue-brief/a-lifeline-under-threat-why-the-suez-canals-security-matters-for-the-world/?utm>
- Henniker, E.M. (2013). Nationalisation: The Anglo – Iranian Oil company, 1951, Britain vs. Iran, *Seven Pillars Institute, Moral Cents* 2(2), 16-34.
- Hopkins, P. (2014, 11 Ekim). *Oil and gas pipelines: yesterday and today*. <http://www.penspen.com/downloads/papers/documents/oilandgaspipelines.pdf>
- International Gas Union, (2013). *World LNG report*.
- İşcan, İ. H. (2004). Uluslararası ilişkilerde klasik jeopolitik teoriler ve çağdaş yansımaları. *Uluslararası İlişkiler Dergisi*, 1(2) 47-79.
- Kalkan, D. (2020). *Soğuk savaş dönemi sonrası Türk dış politikasında enerji güvenliği ve Azerbaycan*. Sonçağ Yayınları.
- Kaplan, R. (2014, 20 Mayıs). *The geopolitics of energy*, <http://www.forbes.com/sites/stratfor/2014/04/04/the-geopolitics-of-energy/>
- Kennedy, J. L. (1993). *Oil and gas pipeline fundamentals*. Pennwell.
- Komiss, W., & Lavar, H. (2011, March). The Economic implications of disruptions to maritime oil chokepoints. *NA Analysis and Solutions Report*.
- Kurumahmut, A. ve Tosun, S. A. (1999). *Uluslararası boğazlardan geçiş ve Türk Boğazları'nın hukuki statüsü*. Harp Akademisi Komutanlığı Yayınları.

- Maurer, N. (2011). The Empire struck back: sanctions and compensation in the Mexican oil expropriation of 1938. *The Journal of Economic History*, 71(3).
- MFA. (2014, 4 Ağustos). *Türk boğazları*, <http://www.mfa.gov.tr/turk-bogazlari.tr.mfa>
- Minchin, J., & Diakun, B. (2025, September 4). *Bab el Mandeb transits hit highest level since Red Sea exodus [Analysis]*. Lloyd's List. <https://www.lloydslist.com/LL1154707/Bab-el-Mandeb-transits-hit-highest-level-since-Red-Sea-exodus?utm>
- Myers, J. (2021, March). *The Suez canal in numbers*. *World Economic Forum*. <https://www.weforum.org/stories/2021/03/the-suez-canal-in-numbers/>
- Nacs. (2013). The history of fuels retailing, *Nacs Report*: 14.
- Özil, E. (2004). *Dünya'daki stratejik enerji kaynakları ve ulaşım yolları, dünya ve Türkiye'deki enerji ve su kaynaklarının ulusal ve uluslararası güvenliğe etkileri*, 15-16 Ocak 2004 Bildiriler, Soru-Cevaplar, Katkılar ve Konuşma Metinleri, Harp Akademileri Basım Evi, s. 41-91.
- Özey, R. (1998). *Jeopolitik ve jeostrotejik açıdan Türkiye*. Marifet Yayınevi.
- Parra, F.(2004). *Oil politics : a modern history of petroleum*. I.B. Tauris.
- Pazarcı, H. (2003). *Uluslararası hukuk*. Turhan Yayınları.
- Pena, J. D.(2009). Maritime crime in the Strait of Malacca: balancing regional and extra – regional concerns. *Stanford Journal of International Relations*, X(2), 1-8.
- Pitakdumrongkit, K. (2023, October 5). *Geoeconomic crossroads: The Strait of Malacca's impact on regional trade*. The National Bureau of Asian Research. <https://www.nbr.org/publication/geoeconomic-crossroads-the-strait-of-malaccas-impact-on-regional-trade/?utm>
- Pour H. A., (2008). *The petroleum industry, Iran : a country study*, (Ed. Curtis, G. E., Hooglund, E.) Fifth Edition. Library of Congress Cataloging Publication.
- Rodrigue, J.P.(2004, December). Straits, passages and chokepoints a maritime geostrategy of petroleum distribution. *Cahiers de Geographie du Quebec*, 48(135), 357-374.
- Saudi Aramco. (2014, 10 Ekim). *The early days: 1933 – 1944*, http://www.saudiaramco.com/content/dam/Publications/Saudi%20Aramco%20and%20Its%20People/Chapter1_The_Early_Days_part1.pdf
- Scaife, M. (2004). *History: modern British and European*. Letts.
- Smith, J. M., & Swanson, J. (2013, September). Global maritime chokepoints: dynamics and threats, *American Foreign Policy Council: Defense Dossier*, (8), 15-18.
- Sevim, C. (2012). Küresel enerji jeopolitiği ve enerji güvenliği. *Journal of Yaşar University*, 26(7), 4378 – 4391.
- Şener, B. (2014, Mart) Türk Boğazları'nın geçiş rejiminin tarihi gelişimi ve hukuki statüsü. *Tarih Okulu Dergisi*, 7(17), 467-493.
- Tuathail, G.Ó. (2003). *Thinking critically about geopolitics*, (ed. Tuathail, G. Ó. Dalby, S., Routledge P.). The Geopolitics Reader, London, Routledge, 1-14.
- Vassiliou, M.S. (2009). *Historical dictionary of the petroleum industry*. Scarecrow Press,
- Yüce, Ç. K. (2008). Hazar enerji kaynaklarının Türk Cumhuriyetleri için önemi ve bölgedeki yeni büyük oyun, *Beykent Üniversitesi Stratejik Araştırmalar Dergisi*, 1(1), 158-183.
- World Bank Energy Sector Management Assistance Programme. (2003). *Cross- border oil and gas pipelines: problems and prospects*.
- Venditti, B. (2024, July 12). Visualizing global energy production in 2023. <https://elements.visualcapitalist.com/visualizing-global-energy-production-in-2023>
- Yeni Aktüel. (2014, 3 Ekim). *İstanbul Boğazı'nda meydana gelen büyük kazalar*, <http://www.yeniaktuel.com.tr/tur105,222@2100.html>

Zang, Z.Z. (2011). China's energy security, the Malacca dilemma and responses, <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0301421511007221?utm>

Extended Abstract

This study examines the strategic significance of the Turkish Straits within the framework of energy geopolitics, emphasizing their role as indispensable chokepoints in global energy security. Throughout history, energy has served as a critical determinant of states' economic development and military capacity. Particularly in the 20th century, the production, distribution, and transportation of energy resources have become central to international politics, making energy geopolitics a multidimensional field. It encompasses not only the control of reserves but also the secure functioning of transportation routes that ensure the uninterrupted flow of oil and natural gas to global markets.

Within this context, the Turkish Straits stand out as the only maritime corridor connecting the Black Sea to the Mediterranean and beyond. Each year, millions of tons of oil and oil products pass through these waterways, highlighting their indispensability for regional and global energy security. In 2023 alone, approximately 3.4 million barrels per day of oil were transported through the Straits, making them comparable in importance to other global chokepoints such as Hormuz, Malacca, and Suez.

The study further situates the Turkish Straits in relation to key geopolitical theories. Mackinder's Heartland Theory and Spykman's Rimland perspective emphasize the significance of land and coastal regions, while Alfred Thayer Mahan's Sea Power Theory provides a powerful framework for understanding the Straits' continued relevance. Mahan's thesis—that control of sea routes equates to control of world politics—retains its validity in today's energy-centered global order.

Historically, the Straits have been at the heart of international law and diplomacy, with treaties from Lausanne to Montreux shaping their governance. While the Montreux Convention granted Turkey sovereignty, it also imposed international responsibilities that remain crucial today. Rising tanker traffic, environmental risks, and security concerns underscore the dual nature of the Straits: they present both opportunities for Turkey's strategic influence and risks associated with international competition and global energy dependency.

Research Questions and Purpose

This study aims to examine the strategic importance of the Turkish Straits within energy geopolitics and to assess the opportunities and risks they create for global power relations. The research seeks to answer the following questions:

1. How do the Turkish Straits function as energy chokepoints in the international system?
2. To what extent does Mahan's Sea Power Theory explain their role in energy geopolitics?
3. How do historical treaties and current security concerns shape their international significance?

The overall purpose is to demonstrate that the Straits remain central to both regional and global energy security in the 21st century.

Limitation

This study is mainly shaped within the Turkish context, focusing specifically on the role of the Turkish Straits in energy geopolitics. International chokepoints such as Hormuz or Malacca are only used for comparative purposes, without an in-depth global analysis. The research relies primarily on secondary data, including academic literature, reports, and official statistics. Since the study is based on a qualitative approach, quantitative measurements such as statistical modeling or econometric analysis are not included.

Methodology

This study used qualitative research methods to examine the strategic importance of the Turkish Straits within the framework of energy geopolitics. The research was designed to analyze both the theoretical foundations of energy security and their practical reflections on maritime transport and chokepoints. Methods such as literature review, document analysis, and comparative historical analysis were employed. During the document analysis, academic articles, international organization reports, official statistics, and historical treaties such as Lausanne and Montreux were examined in relation to contemporary developments in global energy security.

Results

The Turkish Straits are recognized as a critical chokepoint in global energy geopolitics. They function as indispensable passages that connect the Black Sea to international markets, ensuring the transportation of oil and natural gas to global consumers. The findings of the study demonstrate that the Straits not only provide

opportunities for Turkey to enhance its strategic position but also expose the country to significant risks such as environmental threats, maritime accidents, and geopolitical competition.

Although the Turkish Straits increase Turkey's geostrategic importance, challenges such as rising tanker traffic, security risks, and international pressure limit Turkey's ability to exercise full control. Accordingly, the recommendations of the study highlight the need for stronger safety regulations, international cooperation, and the modernization of maritime infrastructure.

Enhancing the governance of the Straits not only contributes to Turkey's national security and energy strategy but also strengthens global energy security by reducing vulnerabilities in transportation routes. Therefore, it is essential to maintain a balance between national sovereignty, international legal obligations, and global energy demands to secure the long-term stability of the Turkish Straits.