

بِسْمِ اللّٰهِ الرَّحْمٰنِ الرَّحِیْمِ

Orta Asya'daki Ulaşım Koridorları Jeopolitik Korsanlık ve Yeni Sömürgecilik Zincirleri

Uluslararası ulaşım koridorları, sadece bir dizi otoban veya demiryolundan ibaret değildir; aksine onlar, küresel ekonominin can damarlarıdır. Çünkü ulaşım koridorları, farklı ülkeleri ve bölgeleri tek bir ekonomik zincirde birbirine bağlamakta; bu da malların, enerji kaynaklarının ve sermayenin hareketini garanti etmektedir. Ulaşım koridorlarının önemi, bu yolları kontrol edenlerin, sadece ticari akışlardan gümrük vergileri ve transit gelirleri elde etmesinden değil, aksine aynı zamanda bu yolların geçtiği ülkelerin ekonomik ve siyasi kararlarını etkileme gücüne de sahip olmasından kaynaklanmaktadır. Bugün Kuzey Koridoru, Çin'in "Bir Kuşak Bir Yol" projesi, Hazar Denizi üzerinden geçen "Orta Koridor" ve güneye yönelen rotalar gibi bölgemizin çevresinde inşa edilen koridorlar, küresel güçlerin Orta Asya'yı kontrol etmek ve üzerinde hegemonya kurmak için kullandıkları ana araçlar haline gelmiştir.

Bu çatışmanın en yeni ve en belirgin tezahürü ise; ABD'nin arabuluculuğuyla inşa edilen ve Azerbaycan ile Ermenistan arasındaki barış anlaşması temelinde ortaya çıkan, Trump Barış ve Refah Yolu (TRIPP) adı verilen koridordur. 2025 yılı anlaşmalarına göre ABD; Ermenistan'ın Megri bölgesi üzerinden (Zengezur Koridoru) geçen bu kısa fakat stratejik öneme sahip yol üzerinde 99 yıllık münhasır (özel) yönetim hakları elde etmiştir.

Bu koridor sadece bir geçiş yolu değildir; aksine Rusya ve İran'ı tamamen baypas ederek Orta Asya'yı Avrupa'ya bağlayan bir Amerikan kapısıdır. Washington, burada Panama Kanalı'na benzer bir kontrol bölgesi inşa etmek yoluyla bölgedeki enerji kaynaklarını ve maden akışını ele geçirmeyi arzulamaktadır. Bir taraftan da İran ve Rusya, ulusal tekellerini yerle bir edeceği gerekçesiyle bu projeyi şiddetle kınamakta ve bunu kendi güvenliklerine yönelik doğrudan bir tehdit olarak kabul etmektedirler. Siyasi uzmanlar, bu koridorun Güney Kafkasya haritasını yeniden çizeceğini ve bölgeyi Batı'nın, daha doğru bir ifadeyle Amerika'nın kalıcı askeri ve ekonomik kontrolüne aktaracağını vurgulamaktadır.

Aynı zamanda Amerika ve Yahudi varlığının 2026 yılında İran'a karşı savaşı ve Hürmüz Boğazı'nın kapatılması, bölgedeki ulaşım haritasını tamamen değiştirmiştir. Zira İran üzerinden geçen tüm güney rotaları ve limanlar tamamen felç olmuştur. Bu durum, Orta Asya ülkelerini İran transit geçişinden mahrum bırakmış ve onları, Hazar Denizi'ne ve "Trump Koridoruna" çok daha bağımlı ve muhtaç bir hale getirmiştir.

Özellikle dünyadaki günlük 20 milyon varilden fazla petrolün ve sıvılaştırılmış doğal gazın (LNG) %20'sinin Hürmüz Boğazı üzerinden geçişinin durmasının ardından, küresel enerji fiyatları keskin bir şekilde yükselmiş ve "Kuzey-Güney" koridoru kapsamındaki Bender Abbas ve Çabahar limanlarının çalışması da durmuştur. Uluslararası uzmanlar, bu durumun, Orta Asya ekonomisinin jeopolitik olarak boğulması mesabesinde olduğunu ve bölgeyi yalnızca Amerikan veya Çin rotalarının rehinesi olmaya zorladığını düşünmektedir.

Bu bağlamda, Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı (UNCTAD) uzmanları, “Orta Asya'nın” güney çıkışlarının kapatılmasının lojistik hizmetlerin maliyetlerini %40 oranında artırdığı ve bunun da bölgesel enflasyonun kontrolden çıkmasına yol açacağı” uyarısında bulunmuştur. Avrupa Birliği Dış İlişkiler Komisyonu resmi bir açıklamada, “Hürmüz Boğazı'ndaki istikrarsızlık koşulları altında, Trump Koridoru ve Hazar Denizi transit yolunun sadece bir alternatif olmadığını, aksine bölge için tek güvenlik garantisi olduğunu” belirtmiştir.

Kendi taraflarından ise Uluslararası Stratejik Araştırmalar Enstitüsü (IISS) uzmanları, bu durumu “Orta Asya'nın stratejik kuşatılmasında yeni bir aşama” olarak nitelendirerek, savaşın alevlerinin bölgeyi ekonomik olarak boğduğu bir dönemde, Batılı devletlerin bu krizi Orta Asya'yı kısıtlamak ve kendi nüfuz alanları içerisindeki pençelerini daha da sıkılaştırmak için kullandıklarına dikkat çekmişlerdir.

Bugün Orta Asya bölgesi, küresel güç merkezlerinin stratejik çıkarlarının çarpıştığı en büyük jeoekonomik arena haline gelmiştir. Ulaşım koridorları ve lojistik hizmetlerin kontrolü, bu çatışmanın temel eksenini oluşturmakta, sonra da bölgenin hammadde zenginliklerini ele geçirmek ve küresel ticaret yollarını kontrol etmek hedeflenmektedir. Tarihsel olarak Büyük İpek Yolu'nun bir kavşağı olan bu bölge, bugün kapitalist dünya düzeninin gölgesinde büyük devletler için bir geçiş bölgesi ve kaynakların bir kaynağı olarak görülmektedir.

Orta Asya devletleri liderlerinin çok yönlü siyaset ve entegrasyon hakkındaki tutumlarının özünde, gerçekte büyük sömürgeci güçlere olan ekonomik ve siyasi bağımlılığın yeni aşamaları gizlenmektedir. Öncelikle Çin'in devasa “Bir Kuşak, Bir Yol” projesine ışık tutmak gerekir; zira Pekin için Orta Asya, Avrupa pazarına ulaşmak için en güvenli ve en kısa kara yolu olarak görülmektedir. 2026 yılına girilmesiyle birlikte, Çin-Kırgızistan-Özbekistan demiryolu hattının inşaatının aktif aşamaya girdiğine dair resmi haberler, sadece ekonomik bir başarı değil, aynı zamanda bölgenin Çin'in ekonomik genişlemesine tamamen açılması anlamına da gelmektedir.

Çin Devlet Başkanı Şi Cinqing'in “Orta Asya ile ulaşım ve iletişim bağlarımızı güçlendirmeli ve ortak kader topluluğu inşa etmeliyiz” şeklindeki açıklamasının arkasında, gerçekte bölgeyi tamamen Çin ekonomisiyle sınırlama hedefi yatmaktadır. Çin bu yollar üzerinden sadece kendi mallarını taşımakla kalmamakta; aynı zamanda bölge ülkelerini borç tuzağına düşürmek yoluyla onların egemenliklerini de sınırlandırmaktadır. Zira resmi istatistiklere göre, Kırgızistan ve Tacikistan'ın dış borcunun yarısından fazlası özellikle Çin'e aittir ve bu borç, bu ulaşım projeleri için alınan krediler yoluyla oluşmuştur. Çin'in gerçek hedefi, bölgeyi kendi hammadde üssüne dönüştürmek ve deniz yollarının çoğunu kontrol eden ABD'nin nüfuzundan hali kendisi için bir kara yolunu güvence altına almaktır.

Diğer taraftan ise Rusya, tarihsel nüfuz alanını koruyabilmek için dışını tırnağına takmaktadır. Zira Rusya için Orta Asya'daki ulaşım koridorlarının, kuzey rota üzerinden, yani Trans-Sibirya Demiryolu ve Avrasya Ekonomik Birliği yolları üzerinden geçmesi gerekmektedir. Rusya Devlet Başkanı Vladimir Putin'in “Orta Asya, stratejik çıkarlarımızın bulunduğu bir bölgedir ve Kuzey-Güney Projesi çerçevesinde buradaki lojistik zincirlerini geliştirmeye devam

edeceğiz” şeklindeki resmi tutumu, Rusya'nın bölge ülkelerinin güneye veya batıya yönelme çabalarını, ulusal güvenliğine yönelik bir tehdit olarak gördüğü anlamına gelmektedir.

Zira Kremlin'in kontrolüne boyun eğen ulaşım sistemi, Orta Asya'yı Rus siyasi iradesine bağlayan ana dizgindir. Rus yetkililerin Uluslararası Kuzey-Güney taşıma koridorunun geliştirilmesine ilişkin açıklamaları, özünde Hindistan ve İran'ı sürece dahil ederek Batı'nın yaptırımlarını aşmayı ve bölgedeki lojistik tekelini korumayı hedeflemektedir.

Üçüncü bir güç olarak Batı ülkeleri, yani Amerika ve Avrupa Birliği, Hazar Denizi ve Azerbaycan üzerinden geçen Orta Koridor (Middle Corridor) projesini aktif olarak desteklemektedir. Zira bu proje, sadece bir ulaşım yolu değildir; aksine Orta Asya'yı izole etmek ve burayı Rus ile Çin nüfuzundan koparmak için kullanılan ana bir jeopolitik araçtır. Nitekim Azerbaycan Cumhurbaşkanı İlham Aliyev'in, “Azerbaycan, Orta Asya ile Avrupa arasında önemli bir geçiş köprüsüdür ve Orta Koridor'un kapasitesini artırmak için tüm imkânlarımızı seferber edeceğiz” şeklindeki resmi beyanati, bu koridorun stratejik önemini vurgulamaktadır.

Avrupa Birliği'nin, Küresel Geçit (Global Gateway) stratejisi çerçevesinde bölgenin ulaşım sistemine milyarlarca Avro yatırım yapma vaadinin arkasında; Rusya'yı baypas ederek gaz ve petrol gibi enerji kaynaklarını Avrupa'ya ulaştırma çıkarı yatmaktadır. Zaten Avrupa Komisyonu Başkanı Ursula von der Leyen'in “Orta Asya, Avrupa'nın stratejik bir ortağı haline gelmiştir ve ulaşım bağlantılarını çeşitlendirmek için yatırımları artıracacağız” şeklindeki sözleri; gerçekte bölgeyi Batı için hammadde tedarik eden bir odağa dönüştürme planının resmi bir ifadesidir. Burada adalet ya da bölgenin refahından söz etmek mümkün değildir; zira ortada sadece Orta Asya'yı hangi gücün en fazla istismar edeceğine ilişkin bir çatışma vardır.

Küresel kapitalist düzende ulaşım koridorları, güçlülerin zayıfları yutmak pahasına servetlerini arttığı zincirdeki bir halka sayılır. Özbekistan ve komşu ülkelerin çok yönlü politikaları onları, pratikte tüm büyük güçlere borçlu ve boyun eğer bir hale getirmiştir. Çünkü inşa edilen her kilometre yol ve hizmet veren her lojistik merkezi, uluslararası şirketlerin kârını artırırken, yerel halk ise sırf ucuz işgücü olarak kalmaya devam etmektedir.

Bu zulüm ve sömürgeciliğe dayalı karmaşık durumdan kurtulmanın tek yolu, Hilafet Devleti'nin kurulmasıyla sağlanacak olan İslami vahdettir. Zira İslam'ın bakış açısına göre Orta Asya'daki kara ile çevrili ülkelerin denize erişimden mahrum kalması, doğal bir coğrafi sorun değil, aksine İslam ümmetinin yapay sınırlarla parçalanmasının bir sonucudur. Bu yüzden eğer Azerbaycan, Afganistan, Pakistan ve İran gibi bölge ülkeleri tek bir İslam Devleti'nin gölgesinde birleşirse; Orta Asya doğal olarak Hazar Denizi, Basra Körfezi ve Hint Okyanusu'na doğrudan erişim elde edecektir. İşte o zaman ulaşım koridorları; dış güçlerin yani Amerika, Çin, Rusya veya Avrupa'nın çıkarlarına değil, Müslümanların kendi iç ekonomik ihtiyaçlarına hizmet edecektir. İslam'da, tüm yeraltı zenginlikleri, sular ve enerji kaynakları kamu mülkü olarak kabul edilmektedir. Dolayısıyla Hilafet Devleti'nde ulaşım altyapısı, bu zenginlikleri sömürgecilerin eline teslim etmek için değil, ümmetin refahı için dağıtmak hedefiyle inşa edilmektedir.

İslam nizamında borç tuzağı mefhumuna bir yer yoktur; zira faize dayalı uluslararası finans sisteminin haram olduğu ilan edilecek ve devlet, kendi iç kaynaklarına dayanarak gelişecektir. Gerçekte siyasi ve askeri açıdan bağımsız olan ve ekonomisi de İslam'ın adaletine dayanan tek güç, yani Hilafet Devleti, Orta Asya'yı jeopolitik bir oyuncak olmaktan kurtarabilecek olan tek güçtür.

Ecdadımız döneminde İpek Yolu halkları, sadece ticaretle değil, aynı zamanda İslam davetini ve nurunu yaymakla da birbirine bağlamıştı; oysa bugün ticaret yolları, sadece sömürgecilik zincirlerden ibarettir. Günümüzde ise bölge rejimleri arasındaki ulaşım projelerinin koordine edilmesindeki zorluklar ve her bir rejimin ayrı olan çıkarları, büyük güçlerin “böl ve yönet” politikasını izlemesi için elverişli koşullar oluşturmaktadır; örneğin Türkmenistan'ın gaz koridorlarına ilişkin tutumu, Tacikistan'ın su ve enerji alanındaki çıkarları ve Özbekistan'ın transit geçiş arzuları sıklıkla birbiriyle çatışmaktadır.

Kapitalist bakış açısına göre her sistem sadece ulusal çıkarlarını, dahası aslında egemen çevrelerin çıkarlarını düşünmektedir; bu nedenle onlar, büyük devletler karşısında her zaman zayıf olarak kalmaya devam edecektir. İslam'a gelince; bu milliyetçi ayrılığı ortadan kaldıracak ve tüm Müslüman ülkeleri tek bir devletin, yani Hilafet Devleti'nin altında birleştirecektir; böylece sömürgecilerin tüm ekonomik ve siyasi baskıları yerle bir olacaktır.

Bugün Orta Asya halkları iki yolun önünde durmaktadır: Ya Amerika, Çin ve Rusya gibi büyük devletlerin koridorlarında bir hizmetkar olacaklar ya da imanlarına ve birliklerine dayanarak dünyaya yeni bir adalet düzeni sunacaklardır.

Tarih bize, her ne zaman Allah'ın dini üzere birleşmiş olsak izzetli olduğumuzu ve her ne zaman da sömürgecilerin ucuz vaatlerine aldansak zulüm ve bağımlılıkla karşı karşıya kaldığımızı göstermiştir. Bugünkü jeopolitik fırtınalar bizi, bir kez daha o şanlı birliğe çağırmaktadır. Bu vahdet, sadece ekonomik bir ittifak değildir; aksine Hilafet Devleti'nin gölgesi altında siyasi ve akidevi bir bütünleşmedir.

Hilafetin geri dönüşüyle birlikte, Orta Asya devletlerini birbirinden ayıran yapay sınırlar ve dar ulusal çıkarların ördüğü engeller ortadan kalkacaktır. Zira bu büyük devlet, bölgeyi dış güçlerin jeopolitik bir oyuncağı olmaktan çıkarıp dünyadaki lider güç merkezine dönüştürecektir. Çünkü Hilafetin gölgesi altında ulaşım koridorları, sömürgecilerin servetlerinin taşınmasına hizmet etmeyecek; aksine Müslümanların ihtiyaçlarının karşılanmasına ve İslam risaletinin tüm dünyaya yayılmasına hizmet edecektir. Dolayısıyla halkımızın izzeti ve bölgenin gerçek kurtuluşu, bu ilahi nizamın geri dönüşüne bağlıdır. Nitekim bu aydınlık günler, Allah'ın izniyle gerçekten çok yakındır. **لِلَّهِ الْأَمْرُ مِنْ قَبْلُ وَمِنْ بَعْدُ وَيَوْمَئِذٍ يَفْرَحُ** **“Eninde sonunda Allah'ın dediği olur. O gün Allah'ın zafer vermesiyle müminler sevinecektir. Allah, dilediğine yardım eder. O, mutlak güç sahibidir, çok merhametlidir.”** [Rum 4-5]

**Hizb-ut Tahrir Merkezi Medya Ofisi İçin Yazan
Selahaddin Özbeki**