BLOK MANTIĞININ GÖLGESİNDE BALKANLAR

Bora ODABAŞI

Misafir Araştırmacı

Uluslararası Orta Doğu ve Balkan Çalışmaları Enstitüsü (IFIMES) tarafından yayımlanan Bloklar Coğrafyasından Medeniyetler Coğrafyasına: Minsk, Belgrad ve Adriyatik Arasındaki Avrupa başlıklı analiz, kıtada tırmanan askerî kutuplaşmaya karşı altyapı, dijital ağlar ve ekonomik karşılıklı bağımlılığı öne çıkaran alternatif bir güvenlik mimarisi önermektedir. Çalışma, Belarus, Sırbistan, Bosna-Hersek ve Karadağ hattını kapsayan dikey bir eksenin, Avrasya ile Akdeniz arasında çatışmasız bir medeniyetler köprüsü kurabileceğini ileri sürmektedir.

Bununla birlikte metin dikkatle incelendiğinde, normatif ve barışçıl bir dille sunulan bu tasarımın birtakım yapısal eksiklikler barındırdığı görülmektedir. Bu eksikliklerin başında, Balkanların tarihsel ve siyasi bütünlüğünün yeterince dikkate alınmaması ile bölgenin en önemli aktörlerinden biri olan Türkiyenin denklemin dışında bırakılması gelmektedir. Bu değerlendirme, söz konusu çerçevenin kavramsal dayanaklarını, Üç Deniz Girişimi ile ilişkisini ve Türkiyeyi kapsamayan bir bölgesel mimarinin sınırlarını ele almaktadır.

Batı Balkanlar Kavramsallaştırması ve Türkiyenin Bölgesel Konumu

Analizin kavramsal düzeydeki ilk eksikliği, Batı Balkanlar ifadesini eleştirel bir süzgeçten geçirmeksizin benimsemesidir. Söz konusu terim, esasen Avrupa Birliğinin genişleme sürecini idari açıdan yönetilebilir kılmak üzere geliştirdiği bir kategori olup bölgenin coğrafi, iktisadi ve tarihsel bütünlüğünü yansıtmamaktadır. Balkanların alt bölgelere ayrıştırılması, ülkeler arasındaki organik bağları görünmez kılmakta ve bölgesel dinamiklerin eksik okunmasına yol açmaktadır.

Bu bütünlüğün en belirgin unsurlarından biri Türkiyenin bölgedeki varlığıdır. Türkiye, Balkanlara dışarıdan yaklaşan bir aktör olmayıp tarihsel, demografik, kültürel ve ekonomik bağlarla bu coğrafyanın içinde yer almaktadır. Türkiyenin bölgedeki ticari ve diplomatik ağı, ulaştırma bağlantıları ve çok taraflı girişimlerdeki rolü, Balkan güvenlik ve bağlantısallık mimarisinin tamamlayıcı değil, kurucu bileşenlerinden biri olduğunu göstermektedir. IFIMES analizinin Türkiyeyi kapsam dışında bırakması, önerilen çerçevenin sahadaki gerçekliği yansıtma kapasitesini ciddi biçimde sınırlandırmaktadır.

Üç Deniz Girişimi ile Kesişen Dikey Koridor Mantığı

Yazıda savunulan Minsk Belgrad Adriyatik hattı, bloksuzlaşma ve Doğu-Batı arasında köprü kurma söylemiyle sunulmakla birlikte, işlevsel mantığı bakımından Baltık, Adriyatik ve Karadeniz arasındaki dikey koridorları güçlendirmeyi amaçlayan Üç Deniz Girişimi (3SI) ile önemli ölçüde örtüşmektedir. Üç Deniz Girişimi, Orta ve Doğu Avrupanın geleneksel Doğu-Batı bağımlılıklarını azaltmak ve yerine Kuzey-Güney yönlü bir altyapı, enerji ve ulaştırma omurgası inşa etmek üzere tasarlanmıştır.

IFIMESin önerdiği model, bu dikey entegrasyon mantığını Avrupa Birliği sınırlarının ötesine, yani Belarus ve Sırbistan gibi aktörlere doğru genişletme eğilimi taşımaktadır. Baltık Denizinden başlayarak Belarus ovaları, Tuna havzası ve Morava vadisi üzerinden Adriyatik limanlarına (özellikle Bar, Trieste ve Rijeka) uzanan güzergâh, bu bakımdan Üç Deniz Girişiminin dikey hattının Balkan ayağını tamamlayan bir çerçeve olarak okunabilmektedir. Dolayısıyla önerilen model, sonuçları itibarıyla bölgeyi bloklaşmadan uzaklaştırmaktan ziyade, kıtanın doğusu ile batısı arasında şekillenen yeni altyapı ağının geçiş merkezini Adriyatik kıyılarına kaydırma potansiyeli taşımaktadır.

Ancak bu ağın bir yönü analizde yeterince ele alınmamaktadır: Dikey eksenin güney ucu nereye açılmaktadır ve oradaki geçişi mümkün kılan unsur nedir? Bu soruya verilecek cevap, doğrudan Türkiyeyi ilgilendirmektedir.

Karadeniz, Türk Boğazları ve Dikey Koridorun Sınırları

Önerilen dikey eksenin güney ucuna ilişkin bu soru, tasarımın yapısal sınırlılığını ortaya koymaktadır. Tuna □□□□□□ □□□□□□□□□ güzergâhının omurgasını oluşturan Tuna Nehri, Karadenize dökülen bir su yoludur ve dolayısıyla önerilen koridor Karadeniz havzasından bağımsız bir mantıkla ele alınamaz. Benzer biçimde, Orta ve Doğu Avrupa ile Kafkasya ve Orta Asyanın küresel pazarlara erişiminde yüksek hacimli taşımacılığın en işlevsel güzergâhı, Karadenizden Türk Boğazları üzerinden Akdenize uzanan deniz yoludur. Dökme yük, tahıl, enerji ürünleri ve konteyner taşımacılığında kara ve demiryolu hatlarının maliyet ve kapasite bakımından deniz taşımacılığına tam bir alternatif oluşturması güçtür.

Bu güzergâhın hukuki çerçevesini 1936 tarihli Montrö Boğazlar Sözleşmesi belirlemektedir. Sözleşme, kıyıdaş ve kıyıdaş olmayan devletlerin çıkarlarını dengeleyen, onlarca yıldır işleyen bir rejim ortaya koymakta; Türkiye bu rejimin uygulayıcısı ve güvencesi konumunda bulunmaktadır. Dolayısıyla Baltıktan Adriyatike uzanan herhangi bir ulaştırma, enerji veya güvenlik girişiminin tam bir coğrafi kapsama ve kalıcı siyasi meşruiyet elde edebilmesi, Türkiyenin katılımına ve iş birliğine bağlıdır.

Türkiyenin bu denklemdeki ağırlığı yalnızca Boğazlardan kaynaklanmamaktadır. NATO üyeliği, Avrupa Birliği ile Gümrük Birliği ilişkisi, Balkanlardaki ekonomik ve diplomatik varlığı ile Orta Koridor ve Kalkınma Yolu gibi Doğu-Batı eksenli projelerdeki merkezî konumu, Türkiyeyi kıtasal bağlantısallık mimarisinin vazgeçilmez bir unsuru hâline

getirmektedir. Bu nedenle IFIMESin önerdiği dikey eksen, Türkiyenin merkezinde yer aldığı yatay eksenlerle bütünleşmediği takdirde eksik bir çerçeve olarak kalacaktır.

Sonuç

IFIMES analizi, askerî kutuplaşmaya karşı altyapı ve ekonomik karşılıklı bağımlılık temelli bir alternatif önermesi bakımından dikkate değer bir girişimdir. Bloklar mantığının ötesinde bir güvenlik anlayışı arayışı da başlı başına makul bir hedeftir. Ancak önerilen model, Balkanları yapay biçimde bölen bir terminolojiye dayanmakta ve bölgenin en önemli aktörlerinden birini denklemin dışında bırakmaktadır. Bu eksiklik, modelin yalnızca kuramsal bir zafiyeti olmayıp uygulanabilirliğini de doğrudan sınırlamaktadır.

Gerçekçi bir bölgesel mimari, Balkanların bütünlüğünü esas almak ve dikey ile yatay bağlantı eksenlerini rakip değil, birbirini tamamlayan unsurlar olarak ele almak durumundadır. Bu yaklaşımın merkezinde ise Karadeniz □□□ά□□□□ hattının güvencesi, Orta Koridor ve Kalkınma Yolunun ortağı ve Balkanların ayrılmaz bir parçası olarak Türkiye yer almaktadır. Türkiyeyi dışarıda bırakan bir Balkan ve Karadeniz tasarımı, kalıcı istikrar üretmekten çok yeni kırılganlıklara zemin hazırlayacaktır.

**Resim: The Eurasian Corridor*

Yazar Hakkında :

2025 yılında Orta Doğu Teknik Üniversitesi Tarih bölümünden, The Development Of Ekâbir Politics: Political Transformation In The 17th Century Ottoman Empire adlı bitirme tezi ile mezun oldu. Şu an aynı bölümde yüksek lisans eğitimine devam etmektedir. Aralık 2025 tarihinden itibaren AVİM kadrosunda misafir araştırmacı olarak yer almaktadır. Çalışma konuları; İran, Orta Asya ve Koridorlardır.

Atıfta bulunmak için: ODABAŞI, Bora. 2026. "BLOK MANTIĞININ GÖLGESİNDE BALKANLAR." Avrasya İncelemeleri Merkezi (AVİM), Yorum No.2026 / 99. Ekim 14. Erişim Kasım 24, 2026. https://avim.org.tr/tr/Yorum/Blok-Mantiginin-Golgesinde-Balkanlar

Süleyman Nazif Sok. No: 12/B Daire 3-4 06550 Çankaya-ANKARA / TÜRKİYE
Tel: +90 (312) 438 50 23-24 • **Fax**: +90 (312) 438 50 26
@avimorgtr
https://www.facebook.com/avrasyaincelemelerimerkezi
E-Posta: info@avim.org.tr
http://avim.org.tr

© 2009-2025 Avrasya İncelemeleri Merkezi (AVİM) Tüm Hakları Saklıdır