Bir ticaret koridoru olarak Malakka Boğazı

Dr Alexander Ressos, TEP
Attorney-at-Law (Switzerland and Germany),
Solicitor (England & Wales and Hong Kong)
Of Counsel, KGP Legal LLC
alexander.ressos@kgplegal.com.sg
www.ressos.com.sg

Muson sistemi ve ticaretin ritmi

Malakka Boğazı önemini rüzgârlara borçludur. Yelkenli gemiler çağında Hint Okyanusu ile Güney Çin Denizi arasındaki deniz taşımacılığını musonlar belirliyordu: Kabaca kasımdan marta kadar esen kuzeydoğu musonu ve kabaca maystan eylüle kadar esen güneybatı musonu.[1] Hindistan'dan veya Basra Körfezi'nden gelen bir gemi, Çin'e yolculuğunu tek bir muson döneminde tamamlayamazdı. Güneybatı musonuyla doğuya yelken açar, rüzgârın dönmesini Boğaz'daki bir limanda bekler ve sonraki mevsimde yoluna devam ederdi. Ya da yükünü Boğaz'da doğudan gelen tüccarlarla takas ederdi.

Bunun sonucu yapısaldı. Boğaz bir bekleme yerine dönüştü ve bu da bir pazar yarattı. Batıdan ve doğudan gelen tüccarlar Boğaz'ın limanlarında buluşur, mal takas eder, hesaplarını kapatır ve bir sonraki sefer için birbirlerine kredi açarlardı. Boğaz'daki bir limanın değerli bir şey üretmesine gerek yoktu. Güvenli bir demir yeri, su ve erzak, depolar, güvenilir kuralları olan bir pazar ve limanındaki gemileri

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

koruyan, onları ölçülü biçimde vergilendiren bir hükümdar sunması gerekiyordu. Bu anlamda Boğaz limanları başından beri hizmet ekonomileriydi. Güvenlik, bilgi ve ticaret yapma fırsatı satıyorlardı.

Musonların ritmi, ticaretin yoğunlaşmasını da açıklar. Her geminin rota üzerinde doğru noktada bir limana ihtiyacı olduğundan, limanlar sınırlı sayıda konum için rekabet ediyordu. Muson trafiğini çekebilen bir hükümdar gümrük gelirleri, prestij ve bir filoyu ayakta tutacak kaynaklar elde ediyordu. Trafiği kaybeden bir liman ise hızla geriliyordu. Bu nedenle Boğaz'ın tarihi bir ardıllık tarihidir: Birbiri ardına gelen hâkim limanlar, daha iyi koruma veya daha iyi koşullar sunduklarında öncüllerinin yerini alıyordu.

Dar kapı: Singapur Boğazı

Malakka Boğazı güney ucunda daralarak Singapur adası ile Riau takımadaları arasındaki bir kanal olan Singapur Boğazı'na dönüşür. En dar noktasında, Phillips Kanalı'nda, geçit yalnızca yaklaşık 1,7 mil genişliğindedir.[2] Hint Okyanusu ile Güney Çin Denizi arasında Boğaz üzerinden seyreden her gemi adanın görüş alanından geçer. Boğaz'ı bir koridor hâline getiren coğrafya, adayı da bir kapıya dönüştürmüştür.

Bu konumun önemi teknolojideki her değişikliğe rağmen korunmuştur. On dördüncü yüzyılın yelkenli gemileri, on dokuzuncu yüzyılın buharlı gemileri ve yirmi birinci yüzyılın tankerleri aynı dar sulardan geçer. ABD Enerji Bilgi İdaresi (US Energy Information Administration), Malakka Boğazı'ndan geçen petrol ve diğer sıvıların 2016'da günde 16 milyon varile ulaştığını bildirmiştir.[3] Bu rakam, Singapur'u petrol ticaretinin ve gemi yakıtı ikmalinin merkezi olarak inceleyen bu kitabın G Kısmı'na aittir. Burada kaydedilmesinin nedeni, temeldeki olgunun sürekliliğini göstermesidir: Ada, dünya ticaretinin başlıca dar geçitlerinden birinde yer almaktadır.

Ancak bir kapı aynı zamanda bir tehlike yeridir. Çok sayıda ada ve koy barındıran dar sular korsanlık için ideal koşullar sunduğundan, Boğaz limanları geçen gemileri avlayan akıncılardan hiçbir zaman uzak değildi. Singapur Boğazı'ndaki bir limanın

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

pazar mı yoksa akıncılar için bir üs mü olacağı, çevresindeki siyasi düzene bağlıydı. Aşağıda ele alınan Çinli seyyah Wang Dayuan, on dördüncü yüzyılda adanın her iki yüzünü de kaydetmiştir: tepede düzenli bir ticaret topluluğu ve korsanların pusuya yattığı bir kanal.

Srivijaya ve Boğaz'ın ilk denizci devleti

Boğaz'ın ilk büyük gücü, merkezi güney Sumatra'daki Palembang olan denizci bir krallık, Srivijaya idi. Çinli Budist keşiş Yijing, Hindistan'a giderken 671'de altı ay boyunca Srivijaya'da kaldı. Srivijaya adını anan en eski yazıt olan Kedukan Bukit yazıtı 16 Haziran 682 tarihlidir.[4] Yedinci yüzyılın sonlarıyla on birinci yüzyılın başları arasında Srivijaya, Hindistan ile Çin arasındaki iki geçidi, Sunda Boğazı'nı ve Malakka Boğazı'nı kontrol ediyordu.[5]

Srivijaya yeni türde bir devletti. Gücü deniz yollarının kontrolüne ve kıyı ile deniz halklarıyla kurduğu ilişkilere dayanıyordu. Bu halklar arasında, sonraki kaynaklarda orang laut olarak anılan, filolarında tayfa olarak çalışan ve sularını kollayan göçebe denizci topluluklar da vardı. Krallığın serveti transit ticaretten ve Çin ile ayrıcalıklı ilişkisinden geliyordu. Srivijaya, Tang hanedanından Song hanedanına kadar Çin sarayıyla kârlı ticari ilişkiler sürdürdü.[6] Hükümdarları, kendilerini güney ticaretinin meşru aracıları olarak tanıyan Çin sarayına haraç heyetleri gönderiyordu. Çin pazarına erişim, Boğaz'daki bir limanın sahip olabileceği en değerli ayrıcalıktı.

Srivijaya'nın gerilemesi böyle bir sistemin kırılganlığını gösterir. 1025'te güney Hindistan'daki Chola hükümdarı I. Rajendra, Srivijaya limanlarına deniz akınları düzenledi. Bunun ardından 1028 ile 1077 arasında hiçbir Srivijaya elçisi Çin'e ulaşmadı.[7] Akınlar Boğaz'daki deniz ticaretine son vermedi. Tek bir limanın tekelini kırdılar ve her biri trafikten kendi payını almaya çalışan çok sayıda küçük limanın önünü açtılar. Kaynaklarda on üçüncü ve on dördüncü yüzyıllarda görünen Singapur adasındaki yerleşim, Srivijaya sonrası bu dünyaya aittir.

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

Çin pazarı ve haraç sistemi

Boğaz ticaretini yönlendiren talep her şeyden önce Çin'den geliyordu. Çin pazarları Güneydoğu Asya'nın ve Hint Okyanusu'nun baharatlarını, kokulu ağaçlarını, reçinelerini, kalayını, fildişini ve egzotik ürünlerini emerken, Çin seramikleri, ipekleri ve bakır sikkeleri ters yönde akıyordu. Song ve Yuan hanedanları döneminde, çoğu Fujian'daki Quanzhou limanından gelen özel Çinli tüccarlar, Nanyang'ın, yani "Güney Okyanusu"nun limanlarında doğrudan ticaret yapıyordu.[8]

Bu ticaretin siyasi çerçevesi haraç sistemiydi. Güneydoğu Asya limanlarının hükümdarları Çin imparatoruna hediyelerle elçiler gönderir, onun üstünlüğünü kabul eder ve karşılığında tanınma, daha değerli hediyeler ve özel ticaretin kısıtlandığı dönemlerde ticaret yapma hakkı alırdı. Çin sarayının tanıması meşruiyet ve koruma sağlıyordu. Ayrıca limanı çağın en büyük pazarına bağlıyordu. Bu örüntü, Malakka'nın kurucularının yeni limanlarını komşularına karşı güvence altına almak için Ming tanınmasından yararlandığı on beşinci yüzyıla kadar sürdü.

Bir finans merkezi için bu ders tanıdıktır. Bir limanın değeri en büyük pazara erişimine bağlıydı. Bu erişim de pazarı kontrol eden gücün siyasi tanımasına dayanıyordu. Bu kitabın I. Kısmı'nda incelenen Singapur-Çin ilişkisinin kökleri bu örüntüye derinlemesine uzanır.

Notlar

1. Muson sistemi ve bunun Boğaz'daki ticaretin ritmi üzerindeki etkisi için bkz. Anthony Reid, *Southeast Asia in the Age of Commerce 1450–1680*, c. 1, New Haven, Yale University Press, 1988, 1. bölüm; verilen aylar yaklaşıktır ve kaynağa göre değişir. ↩
2. US Energy Information Administration, "The Strait of Malacca, a key oil trade chokepoint, links the Indian and Pacific Oceans", *Today in Energy*, 11 Ağustos 2017 ("At its narrowest point in the Phillips Channel of the Singapore Strait, the Strait of Malacca is only about 1.7 miles wide"). ↩

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

3. US Energy Information Administration, *Today in Energy*, 11 Ağustos 2017 (“Petroleum and other liquids transiting the Strait of Malacca … reaching 16 million barrels per day”). ↩
4. Wikipedia, “Srivijaya” (erişim tarihi: Eylül 2026), Yijing’in 671’deki ziyaretine ilişkin anlatımına ve 16 Haziran 682 tarihli Kedukan Bukit yazıtına atıfla. ↩
5. Wikipedia, “Srivijaya” (erişim tarihi: Eylül 2026): krallık “controlled the two passages between India and China, namely the Sunda Strait from Palembang and the Malacca Strait from Kedah”. ↩
6. Wikipedia, “Srivijaya” (erişim tarihi: Eylül 2026): “their main foreign interest was nurturing lucrative trade agreements with China which lasted from the Tang to the Song dynasty”. ↩
7. Wikipedia, “Srivijaya” (erişim tarihi: Eylül 2026), 1025 Chola akınları ve 1028 ile 1077 arasında Çin’e hiçbir Srivijaya heyetinin gönderilmemesi hakkında. ↩
8. Song ve Yuan dönemi deniz ticaretinin başlıca limanı olarak Quanzhou ve Nanyang’daki özel Çin ticareti için bkz. Derek Heng, *Sino-Malay Trade and Diplomacy from the Tenth through the Fourteenth Century*, Athens (Ohio), Ohio University Press, 2009. ↩

Disclaimer

This article is provided for general information only. It is based on publicly available sources as at its date of publication. These sources have not been independently verified against licences, regulatory registers or the records of the entities concerned. It is not legal, tax, financial or investment advice. Nor is it a recommendation to invest in, transact with or use the services of any entity mentioned. Law and regulation change frequently, so the content may be incomplete or outdated. To the fullest extent permitted by law, Dr Alexander Ressos and the publisher of SingaporeIQ exclude all liability for loss or damage arising from the use of or reliance on this article. Readers should obtain advice on their specific circumstances before acting or refraining from action.

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

Names and trademarks of the entities discussed belong to their owners and are used for identification only. Their mention implies no endorsement, affiliation or allegation of wrongdoing. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. Corrections and updates: contact@ressos.com.

© 2026 Dr Alexander Ressos. This article may be quoted with attribution to SingaporeIQ (SingaporeIQ.com). Reproduction in full and any commercial use require prior written consent. The Legal Terms at https://singaporeiq.com/legal-terms apply.

Author contact: Dr Alexander Ressos, TEP · contact@ressos.com

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.