



• ANALİZ

Rabia Sınır Kapısı'nın Açılması Türkiye-İrak ve Ortadoğu Ticaretini Nasıl Etkiler?

Bilgay Duman, Hasan Kocasoy

RABİA SINIR KAPISI'NIN AÇILMASI TÜRKİYE-IRAK VE ORTADOĞU TİCARETİNİ NASIL ETKİLER?

BİLGAY DUMAN
HASAN KOCASOY

COPYRIGHT © 2026

Bu yayının tüm hakları Siyaset, Ekonomi ve Toplum Araştırmaları (SETA) Vakfı'na aittir. SETA'nın izni olmaksızın yayının tümünün veya bir kısmının elektronik veya mekanik (fotokopi, kayıt ve bilgi depolama vd.) yollarla basımı, yayımı, çoğaltılması veya dağıtımı yapılamaz. Kaynak göstermek suretiyle alıntı yapılabilir.

Bu yayındaki fikirler tamamen yazarına aittir ve SETA Vakfı'nın yayın politikasını yansıtmayabilir.

ISBN: 978-625-5703-45-3

Editörya: Ebrar Üzümcü, Berrin Afacan, Mustafa Said İşeri
Mizanpaj: Said Demirtaş

SETA | SİYASET, EKONOMİ VE TOPLUM ARAŞTIRMALARI VAKFI

Nenehatun Cd. No: 66 GOP Çankaya 06700 Ankara TÜRKİYE
Tel: +90 312 551 21 00 | Faks: +90 312 551 21 90
www.setav.org | info@setav.org | @setavakfi

SETA | İstanbul

Defterdar Mh. Savaklar Cd. Ayvansaray Kavşağı No: 41-43
Eyüpsultan 34050 İstanbul TÜRKİYE
Tel: +90 212 395 11 00 | Faks: +90 212 395 11 11

SETA | Washington D.C.

1025 Connecticut Avenue, N.W., Suite 410
Washington D.C., 20036 USA
Tel: 202 223 98 85 | Faks: 202 223 60 99
www.setadc.org | info@setadc.org | @setadc

SETA | Berlin

Kronenstrasse 1, 10117 Berlin GERMANY
berlin@setav.org

SETA | Brüksel

Avenue des Arts 6, 1000 Bruxelles BELGIUM
Tel: +32 2 313 39 41

İÇİNDEKİLER

ÖZET | 7

GİRİŞ | 8

İKBY-MERKEZİ HÜKÜMET ÇEKİŞMESİ | 10

TÜRKİYE-IRAK TİCARETİ NEREYE GİDİYOR? | 11

**NUSAYBİN-RABİA TÜRKİYE'NİN IRAK VE ORTADOĞU'YA TİCARETİNİ
NASIL ETKİLER? | 13**

KISA VADEDE NE OLUR, NELER YAPILABİLİR? | 14

KALKINMA YOLU PROJESİ KALICI ÇÖZÜM OLUR MU? | 15



Bu analiz, Rabia Sınır Kapısı'nın açılmasının Türkiye-İrak ticaretindeki yapısal sorunlara alternatif bir koridor oluşturma potansiyeli, gümrük uyumsuzlukları ve Körfez bağlantıları bağlamındaki stratejik etkilerini ele alıyor.

ÖZET

Suriye ile Irak arasında yıllardır kapalı olan ve Türkiye sınırına yaklaşık 1,5-2 saat mesafede bulunan Rabia Sınır Kapısı'nın yeniden açılmasının hem Türkiye-İrak ticaretinde uzun süredir devam eden yapısal sorunlara alternatif bir çözüm üretme hem de Körfez'le ticaretin gelişmesine katkı sağlayacak yeni bir ticaret koridoru olma potansiyeli taşıdığı görülüyor. Türkiye'nin Irak'a ihracatında yıllardır yaşanan temel sorunların başında ise iki ülke arasında aktif tek sınır kapısının Irak tarafını kontrol eden Irak Kürt Bölgesel Yönetimi (IKBY) ile Irak Merkezi Hükümeti arasındaki gümrük uygulama farklılıkları, çifte vergilendirme, uzun bekleme süreleri ve Habur-İbrahim Halil hattındaki operasyonel zorluklar geliyor. Özellikle Merkezi Hükümetin ASYCUDA sistemini IKBY'de tam olarak uygulamaması nedeniyle aldığı yeni önlemler Türk ihracatına hem maliyet hem de rekabet gücü kaybı olarak yansıyor.

Özellikle İran ve Çin'in Irak pazarındaki avantajlarının dengelenebilmesi ve Hürmüz'ün kapanması nedeniyle dünyanın geri kalanıyla ticarete en zor dönemini geçiren Körfez ülkelerinde Türk ihracatçısının elinin güçlendirilmesi bakımından Rabia başta olmak üzere Suriye ve Irak üzerinden transit kara yolu rotalarının gelişmesi stratejik önem taşıyor. Güvenlik riskleri, Suriye'deki altyapı eksiklikleri ve Irak içindeki gümrük uygulamalarının henüz tam anlamıyla çözülmemiş olmasına rağmen Rabia Sınır Kapısı, bölgesel konjonktürün Türkiye lehine oluşturduğu fırsatlardan biri olabilir. Coğrafyamızda denklemlerin hızla değiştiği bir dönemde bu fırsatlar, kısa vadede Türk ihracatçısına nefes aldirabilecek alternatifler sunarken uzun vadede ise Kalkınma Yolu Projesi ile birlikte Türkiye-İrak-Körfez ticaret hattının yeniden şekillenebilmesinin önünü açabilir.

GİRİŞ

20 Nisan 2026'da Irak'ın Ninova (Musul) vilayetini Suriye'nin Haseke vilayetine bağlayan ve yıllardır kapalı olan Rabia Sınır Kapısı'nın hizmete alınması ve 18 Mayıs itibarıyla ihracat yükü taşıyan Türk plakalı araçların Suriye üzerinden Irak'a giriş yapmaya başlaması son dönemde Türkiye, Irak ve Suriye arasındaki en dikkat çekici gelişme oldu.¹ Suriye'deki 8 Aralık devrimi ve sonrasında devlet yönetimini eline alan Ahmed Şara hükümetine tereddütlerle yaklaşan ve ilişkilerini sınırlı tutan Bağdat'ın Şam ile böyle bir adım atması, ilişkilerin normalleşmesi ve bölgesel iş birliği açısından oldukça önemli bir adımdır. Bu gelişme ABD/İsrail ve İran arasındaki savaşın bölgesel ve küresel ticaret üzerindeki etkileri düşünüldüğünde çok daha geniş bir anlam kazanıyor. Özellikle Türkiye'nin Ortadoğu ile sahip olduğu yoğun ticari ilişkileri dikkate alındığında söz konusu gelişme Türkiye açısından da ayrıca bir değer kazanıyor. Zira yakın tarihte Türkiye'nin en fazla ihracat yaptığı ülkeler arasında ilk üçte olan Irak, 2026'nın ilk çeyreği itibarıyla yedinci sıraya geriledi. Türkiye ile Irak arasında sadece bir sınır kapısının bulunması, bu kapının Irak tarafının İKBY'nin kontrolünde olması ve İKBY ile Merkezi Hükümet arasındaki ihtilaflar Türk ihracatçısı açısından doğrudan bir sorun teşkil ediyor. Hendek operasyonları sırasında ve DEAŞ'ın Irak'ın bir kısmını işgal

¹ "Sınır Kapıları Kurumu Başkanı Vaili: Türkiye'den Irak'a Gelen İlk Transit TIR Konvoyu Rabia Sınır Kapısı'ndan Geçiş Yaptı", İraql News Agency, 19 Mayıs 2026, erişim 20 Mayıs 2026, <https://ina.iq/tk/economic/62557-snr-kaplar-kurumu-bakan-vaili-turkiyeden-iraka-gelen-ilk-transit-tir-konvoyu-rabia-snr-kapsndan-geci-yapt.html>.

ettiği dönemde İran güzergahını deneyen Türk şirketleri Suriye'deki güvenlik koşullarının göreceli olarak düzelmesiyle son dönemde Suriye-İrak gümrük kapılarını yokluyordu. Şimdi Türkiye'nin hatta Avrupa'nın kara yolu üzerinden hem Irak hem de Körfez'le ticareti için yeni bir alternatif ortaya çıktı. Rabia ile Nusaybin arasınının 1,5-2 saat olması ve İbrahim Halil'deki (Habur'un Irak tarafı) zorluklar sebebiyle orta vadede Türk ihrac yükünün önemli bir kısmının Nusaybin-Rabia hattına kayma ihtimali, sonrasında da Rabia ve daha güneydeki Irak-Suriye kapılarının Körfez'le Türkiye arasında transit geçiş güzergahı olma ihtimali çok yüksek görünüyor. Peki bu noktaya nasıl gelindi?

İrak, Dünya Ticaret Örgütü üyesi değil. Yıllardır Türkiye ile Irak arasında bir serbest ticaret anlaşması da imzalanamadı. Bu yüzden Irak, gümrük tarifesi ve ticaret politikası önlemlerini müteakabiliyet ihtimalini düşünmeden keyfi olarak tatbik ediyor. Karşılıklı ticareti düzenleyen hukuki bir çerçeve bulunmadığı için Irak'ta üretilmeye başlanan herhangi bir ürünün miktarı toplam ihtiyacı karşılamasa dahi ithalatı yasaklanabiliyor veya gümrük vergisi iki üç kat artırılabilir. Küresel piyasalarda petrol fiyatları düştüğünde, bütçe gelirlerini artırmak için gümrük tarifesi aniden yükseltilebilir. Türk mallarının giriş kapısı olan İbrahim Halil'de Merkezi Hükümetin bu düzenlemeleri kısmen uygulanıyor, ürün güvenliği ve sevk öncesi kontrol uygulamaları gibi alanlarda ise IKBY genellikle bağımsız bir politika izliyor ve Irak bütçesinden anayasal hakkını alamadığı gerekçesiyle gümrük gelirlerini ekseriyetle Merkezi Hükümete göndermiyor.

Esas sorun tam da burada başlıyor. Merkezi Hükümet, IKBY'den gelen malları "kaçak eşya" olarak gördüğü için, IKBY'yi Irak'ın kalanına bağlayan ana yollar üzerinde kurulan kontrol noktalarında, İbrahim Halil'de gümrük vergisi ödenmiş araçlar durdurulup "gümrük vergisi farkı" adıyla ikinci kez gümrük vergisi tahsil ediyor. IKBY üzerinden Irak'ın diğer bölgelerine sevk edilecek eşyanın aynı araçla ve mühürlenmiş olarak 72 saat içinde Merkezi Hükümetin kontrolündeki en yakın gümrüğe ulaştırılması ve ilgili gümrük idaresine ithal edilen malların tanımını ve değerini gösterir kare kod sunulması gibi koşullar yine IKBY ile Merkezi Hükümet arasındaki uygulama farklılıkları nedeniyle eziyete dönüşüyor. Üstelik gümrük kontrol noktalarındaki altyapı yetersizliği nedeniyle ikinci kez gümrük vergisi ödemek için sıraya giren araçlar kilometrelerce uzunluktaki kuyruğun ilerlemesini bekliyor.

Öte yandan 2025 yılının başında gümrük işlemlerini dijitalleştirmek, şeffaflığı ve gümrük gelirlerini artırmak hedefiyle Merkezi Hükümetin diğer tüm gümrük kapılarında hayata geçirdiği ASYCUDA sistemi, İbrahim Halil'de halen devreye alınmadı. İthalat ödemeleri de bu sistemden alınan ön beyanın bankalara sunulması yoluyla yapıldığından, İbrahim Halil'den ithalat yapan şirketlere Irak

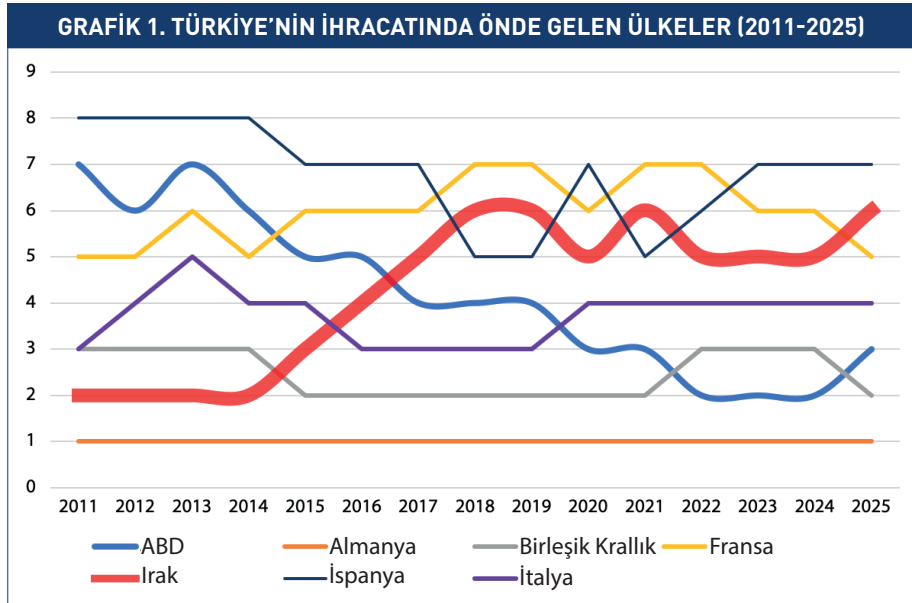


Türkiye'nin yakın tarihte en fazla ihracat yaptığı ülkeler arasında ilk üçte olan Irak, 2026'nın ilk çeyreği itibarıyla yedinci sıraya geriledi.

Merkez Bankası'ndan piyasa fiyatından yaklaşık yüzde 15 daha düşük dolar alma hakkı tanınmıyor. Hatta piyasadan alınan doların Türkiye'ye transferine dahi izin verilmiyor. İlaç ve gıda gibi temel ürünlerde başlatılan ön beyan yöntemi gibi verginin doğrudan Merkezi Hükümete ödenmesini sağlayacak ara formüller ise 1 Haziran'dan itibaren tüm ürün gruplarına uygulanacak olsa da durumu daha karmaşık hale sokuyor.²

İKBY-MERKEZİ HÜKÜMET ÇEKİŞMESİ

Irak'ın iç sorunlarının Türk ihracatına etkisi istatistiklerden daha net anlaşılıyor. DEAŞ terör örgütünün Irak'a nüfuz ettiği, çok sayıda Türk sürücünün kaçırılması nedeniyle Türk mallarının Irak plakalı araçlara aktarılmaya başlandığı, küresel petrol fiyatlarının düşmesine bağlı bütçe krizi nedeniyle İKBY ile Merkezi Hükümetin gümrük gelirleri konusunda karşı karşıya geldiği ve iç gümrük kontrol noktalarının ilk kez kurulduğu 2014-2015 döneminden itibaren Türkiye'nin ihracatında Irak'ın sıralamada gittikçe gerilediği ve ikincilikten altıncılığa kadar düştüğü görülüyor (Grafik 1).



Kaynak: Trademap "Trade Statistics for International Business Development" veri tabanından elde edilen verilerle oluşturulmuştur.

2017 yılı sonunda DEAŞ'ın yenilmesiyle birlikte sıralamadaki düşüş seyri nispeten duruyor ancak Irak'taki ekonomik iyileşmeye rağmen ticari ilişkilerin eski seviyesine dönmediği gözlemleniyor. Zira İKBY ile Merkezi Hükümet arasındaki gümrük vergisi paylaşımı sorunu bunca yıldır çözülemedi. Üstelik Bağ-

² "Baghdad Approves Full ASYCUDA Import System at Kurdistan Crossing", Rudaw, 25 Mayıs 2026, erişim 25 Mayıs 2026, <https://www.rudaw.net/english/categories/economic/958462>.

dat-Erbil çekişmesinin ASYCUDA sistemi sebebiyle şiddetlenmesi, 2026'nın ilk çeyreğinde Türkiye'nin Irak'a ihracatının yüzde 23,8 azalarak 2,5 milyar dolardan 1,9 milyar dolara gerilemesine ve Irak'ın Türk ihracatındaki sıralamasının yedinciye kadar düşmesine neden oldu.

DEAŞ'ın meydana getirdiği hasar, petrol fiyatlarında yaşanan dönemsel düşüşler, küresel salgın ve siyasi istikrarsızlık gibi Irak ekonomisini olumsuz etkileyen gelişmeler de Türkiye ile Irak arasındaki ticareti etkiliyor. Öte yandan Irak'la çok sayıda gümrük kapısı bulunan ve bu nedenle çifte gümrük vergisi uygulamalarından etkilenmeyen İran'ın Irak'a ihracatını 2019-2023 arasında yüzde 97, deniz yoluyla Basra'ya sevk yapan Çin'in ise 2021-2025 arasında yüzde 61 artırması, Türk ihracatının önünde başka engellerin olduğunu da açıkça ortaya koyuyor.³

TÜRKİYE-İRAK TİCARETİ NEREYE GİDİYOR?

Uluslararası ticaretin bir parçası olmak isteyen Irak, 2023'te imzaladığı TIR Konvansiyonu'nu 1 Nisan 2025 itibarıyla yürürlüğe koydu. İlk yılda Macaristan ve Türkiye'den Ürdün'e, Polonya'dan Birleşik Arap Emirlikleri'ne (BAE), Türkiye'den Kuveyt'e Irak toprakları üzerinden 2 bine yakın transit taşımacılık operasyonu gerçekleştirildi.⁴ Ancak bir araç Polonya'dan Dubai'ye gidebilirken Şırnak'tan Bağdat'a gönderilen yük halen Irak plakalı araca aktarılmadan sevk edilemiyor. İç gümrük birimleri kurulmadığından Irak içerisinde TIR kapsamında da teslimat yapılamıyor. Çözülmeyen sorunların üzerine yenileri eklenirken Merkezi Hükümet, İbrahim Halil'e alternatif olarak Suriye-Irak gümrük kapılarını özellikle de Rabia'yı işaret ediyor.

Irak'ın toplam 14 gümrük kapısı bulunuyor. Bunlardan 1'i Türkiye, 3'ü Suriye, 1'i Ürdün, 1'i Suudi Arabistan, 1'i Kuveyt ve 6'sı İran'a açılıyor. Yeni inşa edilen mega liman Faw çalışmaya başlayana kadar ülkenin gümrüklü tek limanı ise Um Kasr. Ancak Hürmüz Boğazı'nın kapanmasıyla Um Kasr varışlı ithal yükü geçici olarak Mersin ve İskenderun limanlarına yönlendiriliyor. İbrahim Halil'in Irak için önemi bu denli artmışken Gümrük Genel Komisyonu başkanı ve gümrüklerden sorumlu Başbakanlık danışmanı, basına verdikleri demeçlerde ısrarla İKBY'nin ASYCUDA sistemini uygulamaması nedeniyle ithalatçıların İbrahim Halil yerine Irak ile Suriye arasındaki gümrük kapılarını kullanmaya teşvik ediyor. Bir ülkenin gümrük makamının komşu ülkeden gelen eşyayı başka bir ülke üzerinden almak istemesi çok rastlanan bir durum değil. Ancak aynı yapı Suriye'deki güvenlik durumu iyileşmeden önce de Irak ile İran arasındaki gümrük kapılarının kullanılmasını tavsiye ediyordu.

3 Veriler TÜİK "Dış Ticaret İstatistikleri" veri tabanından elde edilmiştir.

4 "Secure, Efficient, Resilient: One Year of TIR in Iraq", IRU-Uluslararası Kara Yolu Taşımacılığı Birliği, 22 Nisan 2026, erişim 25 Mayıs 2026, <https://www.iru.org/news-resources/newsroom/secure-efficient-resilient-one-year-tir-iraq>.



Kaynak: Yazarlar tarafından oluşturulmuştur.

Gümrük uygulamalarında IKBY sanki Irak'ın bir parçası değilmiş gibi muamele görüyor ve Erbil yönetimi de bu alanda Irak'ın bir parçası değilmiş gibi hareket etmeyi tercih ediyor. Merkezi Hükümetin Erbil'i dışlayan bu tutumunda buz dağının görünen yüzünü IKBY'nin bütçeden anayasal payını alamadığı gerekçesiyle gümrük gelirlerini Merkezi Hükümete aktarmayı reddetmesi oluşturuyor. Halbuki Erbil'in Merkezi Hükümetin onayı olmadan yabancı petrol şirketleriyle anlaşma yapması ve çıkarılan petrolü kendi başına ihraç etmesi, 2017'de gerçekleştirilen bağımsızlık referandumu kaynaklı karşılıklı güvensizlik, IKBY'nin Haşdi Şabi ve İran'a karşı ABD ve İsrail'le iş birliği iddiaları gibi daha az dillendirilen pek çok neden bu ihtilafın asıl stratejik boyutunu oluşturuyor. Bu bağlamda gümrük sorununun bir türlü çözülmemesi sanki Merkezi Hükümeti

çok da rahatsız etmiyor. Gümrük meselesi Erbil üzerindeki ekonomik baskıyı sürdürebilmek için belki de bir araç gibi görülüyor. Tahran nüfuzunun etkili olduğu Merkezi Hükümet kurumları, Türk mallarının İran ve Çin karşısında rekabet dezavantajının kalkması konusunda çok istekli davranmıyor da olabilir.

NUSAYBİN-RABİA TÜRKİYE'NİN İRAK VE ORTADOĞU'YA TİCARETİNİ NASIL ETKİLER?

Osmanlı döneminde inşa edilen Bağdat Demir Yolu Nusaybin'den Suriye'ye giriyor ve Rabi'a'dan Irak'a bağlanıyor; demir yoluna paralel bir de otoyol bulunuyor. Bir başka ifadeyle lojistik anlamda Nusaybin-Rabi'a hattının tarihsel bir arka planı bulunuyor. Muhtelif nedenlerle Türkiye'nin Irak'a yönelik ticaretinde bugüne kadar tercih edilmeyen bu hat, Suriye'deki güvenlik koşullarının göreceli olarak iyileşmesi ve İbrahim Halil'deki zorluklar nedeniyle büyük bir potansiyel arz ediyor ve bu potansiyel Türkiye'nin Irak ve Ortadoğu'ya yönelik ticareti açısından önemle takip ediliyor. On dört yıllık aranın ardından önümüzdeki günlerde açılacak Nusaybin-Kamışlı Sınır Kapısı'nın devreye alınmasıyla birlikte Türk şirketlerinin yanı sıra çok sayıda Iraklı ithalatçının da Rabi'a'ya yönelmesi bekleniyor. Kronikleşen gümrük sorunları bu yolla aşılabılırsa, ABD/İsrail saldırılarından üretim altyapısı da zarar gören İran ve Hürmüz Boğazı'nın kapanmasıyla Irak'a ihracatta sorun yaşayan Çin karşısında Türk mallarının Irak'taki rekabet gücünün yükselişe geçmesi işten bile değil.

Konjonktürel gelişmeler sonucunda alternatif ticaret yolları arayan Suudi Arabistan nasıl tarihi Hicaz Demir Yolu güzergahını yeniden çalışmaya başladıysa, tarihi İstanbul-Bağdat Demir Yolu güzergahı üzerinde olan Rabi'a ve daha güneydeki Suriye-Irak sınır kapıları da Irak üzerinden Körfez ülkelerine ulaşmak için yeni geçiş noktaları haline gelebilir. TIR Konvansiyonu kapsamında transit ticaretin gelişmesi ve yaygınlaşması, Körfez ile hem Türkiye'nin hem de Avrupa'nın ticaretini kolaylaştırabilir, navlun maliyetleri ve taşımacılık sürelerini önemli ölçüde azaltabilir. Bu bakımdan siyasi ve bürokratik engeller ortadan kalktıkça ve güvenlik endişeleri azaldıkça Ortadoğu ülkelerinin ticari entegrasyonuna; hem Türkiye hem de Avrupa'nın Körfez'le kara yolu bağlantısına bu sınır kapılarının ciddi katkısı olabilir.

Diğer taraftan Nusaybin-Rabi'a güzergahının işlerlik kazanması İKBY ekonomisi açısından da önemli sonuçlar doğurabilir. Zira İKBY için Türkiye ile Irak Merkezi Hükümeti arasında tampon bölge olmanın ekonomik faydası yalnızca İbrahim Halil'den elde edilen gümrük gelirleriyle sınırlı değil. Türk şirketlerinin Irak'ın merkezine ve güneyine taşımacılık yapmasına güvenlik gerekçesiyle izin verilmemesi nedeniyle, Türk malları İKBY'deki depolara boşaltılarak Irak plakalı araçlara aktarılıyor veya dorse değişimi yapılıyor. Bu ticaret şekli Erbil, Zaho

ve Duhok'u Türk malları için lojistik merkeze dönüştürmüş durumdadır. Ayrıca Türk ürünlerinin büyük bölümü doğrudan Türk ihracatçıları tarafından değil IKBY'li iş insanlarıncı Irak'ın merkezine ve güneyine pazarlanıyor, dolayısıyla Türk ürünleri üzerindeki karın önemli bir kısmı IKBY'li toptancılar ve araçlarda kalıyor. Bu bağlamda 2023'ten bu yana Merkezi Hükümetten bağımsız petrol satışı yapamayan ve bütçe payını kısmen alabilen IKBY'nin, gümrük sorunlarının çözülmesi konusunda daha çok çaba göstermesi muhtemeldir.

Rabia hattı, Güneydoğu Anadolu Bölgesi'nde Cizre ve Silopi başta olmak üzere Habur'a yakın ticaret merkezlerini de etkileyebilir. Her ne kadar Rabiya'ya ulaşmak için en kısa yol Nusaybin-Kamışlı Sınır Kapısı'ndan geçiyor olsa da ilerleyen dönemde güvenlik koşullarının iyileşmesine bağlı olarak Türkiye-Suriye sınırının daha batısındaki gümrükler de Rabiya'ya ulaşmak amacıyla kullanılmaya başlanıldığında Türkiye-Irak ticaretinin merkezi Güneydoğu Anadolu'dan Mersin-İskenderun aksına kayabilir. Bu durumda ise Şırnak ve Mardin'de konuşlanmış nakliye ve depoculuk sektörlerinin süreçten etkilenebileceği öngörülebilir.

KISA VADEDE NE OLUR, NELER YAPILABİLİR?

Suriye'nin 2025 yılı sonlarına doğru topraklarını TIR kapsamında transit geçişlere açmasından bu yana bu ülke üzerinden Ürdün, Suudi Arabistan ve Irak'a muhtelif denemeler yapıldı. Nusaybin-Kamışlı Sınır Kapısı henüz açılmadığından Suriye-Irak sınırına ulaşmak için bazı Türk şirketleri Cilvegözü'nü kullandı. Nispeten daha güvenli olsa da bölgede halen DEAŞ kalıntıları bulunuyor. Suriye, her bir tıra veya konvoyla belirli ücretler karşılığında eskort araç tahsisini zorunlu tutuyor. Haseke valisi, Şam yönetimi tarafından atanmasına rağmen Nusaybin'in Suriye tarafında da halen YPG güçleri mevcut. Ancak özellikle Güneydoğu Anadolu merkezli nakliye şirketlerinin akrabalık ve aşiret ilişkilerine güvenerek YPG kontrolündeki bölgeyi kullanmaktan çekinmeyeceği düşünülüyor.

Hem Suriye hem de Irak, TIR Konvansiyonu'na tabi olmasına karşın Irak'ta halen iç gümrük kontrol birimleri kurulmadığından TIR kapsamında bu ülkeye teslimat yapılamıyor. Halihazırda ihraç yükü önce Cilvegözü'nde Suriye plakalı araçlara, daha sonra Suriye'yi Rabiya'nın güneyinden Irak'a bağlayan El-Kaim ve El-Velid kapılarında Irak plakalı araçlara aktarılıyor. Cilvegözü'nün Suriye tarafında yeterli altyapı bulunmadığından bu işlem Türk nakliyeciler tarafından tercih edilmiyor. Veya adi transit olarak adlandırılan yöntemle Suriye'den Irak'a kadar Türk plakalı araçlarla taşımacılık yapılmasına izin verilebiliyor. Öte yandan Nusaybin'in Suriye tarafının altyapısı ve Rabiya Sınır Kapısı daha iyi durumda; ayrıca Nusaybin'den Rabiya'ya mesafe yalnızca 1,5-2 saat arasında ve nakliyecilerin

aktarma veya dorse değişimi işlemini aynı gün içerisinde tamamlaması mümkün. Bu nedenle bu güzergahın kullanılmasına, buralarda aktarma veya dorse değişimine daha olumlu yaklaşılacağı öngörülmüyor. Suriye makamları izin verdiği sürece, Türk plakalı araçların Nusaybin'den Suriye'ye girip Rabia veya güneydeki diğer kapılar üzerinden Irak içinde teslimat yapması da mümkün.



Kaynak: Al Mashhad

Bu koşullar altında Türk makamlarınca, Irak'a yapılacak sevkiyatlarda Türk şirketlerinin Suriye topraklarına yönlendirilme ihtimali oldukça düşük. Bununla birlikte komşu ülkeler arasında doğal olmayan ancak ehvenişer olarak nitelendirilebilecek bu güzergahta çalışacak Türk şirketlerinin güvenliklerinin sağlanması ve çalışma şartlarının iyileştirilmesi bakımından ikili veya üçlü mekanizmalar kurulması bekleniyor.

Kısa vadede çözülmesi gereken konulardan biri de Irak içerisinde iç gümrük birimi kurulması yoluyla adi transit olarak adlandırılan mevcut usul yerine TIR Konvansiyonu kapsamında aktarma veya dorse değişimi yapılmadan Irak'a teslimatın gerçekleştirilmesi olabilir. Musul veya Bağdat'ta gümrüklü antrepo kurulması veya Musul'daki serbest bölgenin bu amaçla kullanılması navlun maliyetini düşürebilir. Bir başka ifadeyle Türkiye'den yola çıkan Türk plakalı araçların yükü TIR karnesiyle antrepo veya serbest bölgeye boşaltılır ve gümrük muameleleri antrepo veya serbest bölgeden çıkışta yapılabilir. Böylelikle sınır kapılarının altyapı yetersizliği veya ASYCUDA kaynaklı iç sorunların yanı sıra ihrac bedellerinin Türkiye'ye transferiyle ilgili sorunlar da aşılabılır.

KALKINMA YOLU PROJESİ KALICI ÇÖZÜM OLUR MU?

Rabia güzergahı sorunsuz çalışmaya başlasa dahi aralarında kara sınırı bulunan iki komşu devletin ticaretini dolaylı yollardan sürdürmesi hiç de normal değildir. Bu bakımdan Kalkınma Yolu Projesi ve altyapının Türkiye'ye bağlanacağı nokta olan Ovaköy'ün karşısındaki sınır kapısının, Bağdat hükümetine mi yoksa Erbil'e mi bağlı olacağı sorusunun cevabı Türkiye-İrak ekonomik ve ticari ilişkilerinin

geleceği bakımından dikkatle takip ediliyor.⁵ Ancak 7 milyar dolardan fazla yatırımla hayata geçirilen Faw Limanı'nı Avrupa ve Güneydoğu Asya arasında lojistik merkeze dönüştürecek, kara ve demir yolları için yaklaşık 17 milyar dolar yatırım yapılacak bu mega projenin, Erbil ile Bağdat arasındaki iç çekişmelere kurban edilmesi mümkün değil. Sınır kapısı sorununun bir şekilde çözülmesi bekleniyor. Belki de Fişhabur'un, Bağdat ve Erbil yönetimleri tarafından birlikte çalıştırılması ihtimali uzak değildir.



Kalkınma Yolu Projesi'nin hayata geçirilmesiyle birlikte Irak'ın Türkiye ile bir nevi ticari kader ortaklığına girmesiyle; Türk ihraç ürünlerinden iki kez gümrük vergisi tahsil edilmesi ve Türk plakalı araçların IKBY dışında teslimat yapamaması gibi kronik sorunların gündemden kalkması bekleniyor.

Kalkınma Yolu Projesi'nin hayata geçirilmesiyle birlikte Irak'ın Türkiye ile bir nevi ticari kader ortaklığına girmesiyle; Türk ihraç ürünlerinden iki kez gümrük vergisi tahsil edilmesi ve Türk plakalı araçların IKBY dışında teslimat yapamaması gibi kronik sorunların gündemden kalkması bekleniyor. Ayrıca lojistik maliyetlerin azalmasına bağlı olarak Türk ihraç ürünlerinin Irak piyasasındaki rekabetçiliğinin artacağı ve Irak topraklarının transit kullanımıyla üçüncü ülkelere yapılan sevkiyatlarda da navlun maliyetlerinin düşeceği hesaplanıyor.

Irak Merkezi Hükümetinin yakın zamanda projeyi finanse edecek gücü bulunmuyor. Fakat son dönemdeki bölgesel gelişmeler, Irak ve bölge bakımından bu yolun önemini daha belirgin hale getirdi. Zira proje sadece kara ve demir yollarından ibaret değil. Irak ve bölge petrolünün Türkiye üzerinden Avrupa'ya ulaştırılmasında bu hat yeni ve stratejik bir koridor haline gelebilir. Hedeflendiği üzere Katar, BAE ve Umman'ın da dahil olacağı bir finansman mekanizması kurulabilirse kısa süre içerisinde ilk çalışmalar başlayabilir. Nitekim son dönemde yaşanan ABD/İsrail-İran savaşı ve deniz ticaret hatlarında ortaya çıkan güvenlik riskleri göz önünde bulundurulduğunda bu projenin Ortadoğu ticaretine getireceği katkının önemi daha net ortaya çıkar. Öte yandan Irak ve Suriye arasındaki sınır kapılarında gözlenen hareketlilik ve tarafların benimsediği yapıcı politikalar, Kalkınma Yolu Projesi denklemine bir şekilde Suriye'nin de dahil olmasının önünü açacak gibi görünüyor. Bu çerçevede önümüzdeki süreçte Irak-Suriye hattının bölgesel ticaret ve ulaştırma tartışmalarında daha fazla gündeme gelmesi hiç de uzak bir ihtimal değil.

⁵ "Kalkınma Yolu Projesinde Kritik Dönemece Girildi", Yatırımlar Dergisi, 3 Ekim 2025, erişim 25 Mayıs 2026, https://yatirimlar.com/haber/kalkinma-yolu-projesinde-kritik-donemece-girildi_241013.

BİLGAY DUMAN

Lisans ve yüksek lisans eğitimini sırasıyla 2004 ve 2007 yıllarında Kırıkkale Üniversitesi Uluslararası İlişkiler Bölümü'nde tamamlamıştır. Doktorasını 2024'te Abant İzzet Baysal Üniversitesi Uluslararası İlişkiler Bölümü'nde "2003 Sonrası Irak'ta Etnisite-Mezhep İlişkisi: Türkmenler Örneği" başlıklı teziyle tamamlamıştır. 2004'ten itibaren Türkiye'deki farklı düşünce kuruluşlarında araştırmacı, uzman ve koordinatör olarak görev almıştır. Kasım 2024 itibarıyla Anadolu Ajansı'nda çalışmaya başlayan Duman stratejik analiz müdürü olarak görev yapmaktadır. Bu görevinin yanında farklı üniversitelerde Ortadoğu üzerine dersler veriyor. Ortadoğu ve özellikle Irak çalışmalarına yoğunlaşan Duman, Türk dış politikası ve Türk dünyası üzerine de araştırmalar yapıyor. Ulusal ve uluslararası düzeylerde pek çok yayını, panel, konferans ve semineri bulunan Duman farklı medya kuruluşlarında da görüşler sunuyor. Ayrıca uluslararası gözlemci olarak farklı ülkelerde seçim gözlemlerinde bulunuyor.

HASAN KOCASOY

Lisans eğitimini Orta Doğu Teknik Üniversitesi Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi Bölümü'nde, yüksek lisans eğitimini ise Ankara Üniversitesi Avrupa Toplulukları Araştırma ve Uygulama Merkezi Avrupa Birliği ve Uluslararası Ekonomik İlişkiler Bölümü'nde tamamlamıştır. 2006-2021 arasında sırasıyla Türkiye ve Ortadoğu Amme İdaresi Enstitüsü, Ticaret Bakanlığı Serbest Bölgeler Genel Müdürlüğü ile aynı bakanlığın Avrupa Birliği ve Uluslararası Anlaşmalar Genel Müdürlüklerinde görev yapmış, 2015-2021 arasında T.C. Bağdat Büyükelçiliği ve T.C. Ottawa Büyükelçiliğinde ticaret müşaviri olarak çalışmıştır. Halihazırda müteahhitlik, lojistik ve dış ticaret diplomasisi alanlarında ülkemizin önde gelen çatı kuruluşlarına Irak özelinde Ortadoğu ve Kuzey Afrika Bölgesi konularında danışmanlık hizmeti vermekte ve dış ticaret lojistiği, serbest bölgeler ve Kalkınma Yolu Projesi alanlarında araştırmalar yapmaktadır.

Rabia Sınır Kapısı'nın Açılması Türkiye-İrak ve Ortadoğu Ticaretini Nasıl Etkiler?

Bilgay Duman, Hasan Kocasoy

L Suriye ile Irak arasında yıllardır kapalı olan ve Türkiye sınırına yaklaşık 1,5-2 saat mesafede bulunan Rabia Sınır Kapısı'nın yeniden açılmasının hem Türkiye-İrak ticaretinde uzun süredir devam eden yapısal sorunlara alternatif bir çözüm üretme hem de Körfez'le ticaretin gelişmesine katkı sağlayacak yeni bir ticaret koridoru olma potansiyeli taşıdığı görülüyor. Türkiye'nin Irak'a ihracatında yıllardır yaşanan temel sorunların başında ise iki ülke arasında aktif tek sınır kapısının Irak tarafını kontrol eden Irak Kürt Bölgesel Yönetimi (IKBY) ile Irak Merkezi Hükümeti arasındaki gümrük uygulama farklılıkları, çifte vergilendirme, uzun bekleme süreleri ve Habur-İbrahim Halil hattındaki operasyonel zorluklar geliyor. Özellikle Merkezi Hükümetin ASYCUDA sistemini IKBY'de tam olarak uygulayamaması nedeniyle aldığı yeni önlemler Türk ihracatına hem maliyet hem de rekabet gücü kaybı olarak yansıyor.

Özellikle İran ve Çin'in Irak pazarındaki avantajlarının dengelenebilmesi ve Hürmüz'ün kapanması nedeniyle dünyanın geri kalanıyla ticarete en zor dönemini geçiren Körfez ülkelerinde Türk ihracatçısının elinin güçlendirilmesi bakımından Rabia başta olmak üzere Suriye ve Irak üzerinden transit kara yolu rotalarının gelişmesi stratejik önem taşıyor. Güvenlik riskleri, Suriye'deki altyapı eksiklikleri ve Irak içindeki gümrük uygulamalarının henüz tam anlamıyla çözülmemiş olmasına rağmen Rabia Sınır Kapısı, bölgesel konjonktürün Türkiye lehine oluşturduğu fırsatlardan biri olabilir. Coğrafyamızda denklemlerin hızla değiştiği bir dönemde bu fırsatlar, kısa vadede Türk ihracatçısına nefes aldirabilecek alternatifler sunarken uzun vadede ise Kalkınma Yolu Projesi ile birlikte Türkiye-İrak-Körfez ticaret hattının yeniden şekillenebilmesinin önünü açabilir.



ANKARA • İSTANBUL • WASHINGTON D.C. • BERLİN • BRÜKSEL

www.setav.org