

RAPOR

KALKINMA YOLU PROJESİ: Ekonomik Koridordan Stratejik Güce

BİLGAY DUMAN, MEHMET ALACA, HASAN KOCASOY,
HÜSEYİN ALİ HİMMETLİ

EKİM 2026 | SAYI: 278

KALKINMA YOLU PROJESİ: Ekonomik Koridordan Stratejik Güce

BİLGAY DUMAN
MEHMET ALACA
HASAN KOCASOY
HÜSEYİN ALİ HİMMETLİ

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.

SETA Yayınları 278
I. Baskı: 2026

Editörya: Ebrar Üzümcü, Berrin Afacan, Mustafa Said İşeri, Ahmet Burak Çil
Mizanpaj: Said Demirtaş
Baskı: Turkuvaz Haberleşme ve Yayıncılık A.Ş., İstanbul

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 İstanbul TÜRKİYE
Tel: +90 212 395 11 00 | Faks: +90 212 395 11 11

SETA | Washington D.C.

1025 Connecticut Avenue, N.W., Suite 1106
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 | 11

ALTYAPIDAN JEOPOLİTİĞE BAĞLANTISALLIĞIN
DÖNÜŞEN ANLAMI | 15

KALKINMA YOLU PROJESİ'NİN TARİHÇESİ | 25

KALKINMA YOLU PROJESİ'NİN EKONOMİK BOYUTU | 33

DÖNÜŞEN JEOPOLİTİKTE KALKINMA YOLU:
RİSKLER, FIRSATLAR VE BEKLENTİLER | 67

SONUÇ VE DEĞERLENDİRME | 91

ÖZET

Küresel bağlantısallık projelerinin uluslararası siyasetin merkezine yerleşmesiyle birlikte Ortadoğu yalnızca enerji kaynaklarıyla değil ticaret koridorları, lojistik ağlar ve stratejik transit güzergahlarıyla da öne çıkan bir jeoekonomik rekabet alanına dönüşmektedir. Günümüzde devletlerin gücü yalnızca toprak kontrolü ve askeri kapasite değil aynı zamanda ticaret, enerji ve veri akışlarını yönlendirme kabiliyetleriyle de ölçülmektedir. Bu dönüşüm, klasik toprak merkezli jeopolitikten “ağ jeopolitiği”ne geçişi beraberinde getirirken bağlantısallık projelerini ekonomik entegrasyon sağlayan, stratejik bağımlılık üreten ve bölgesel düzen inşa eden araçlar haline getirmektedir.

Irak’ın güneyindeki Büyük Fav Limanı’ndan başlayarak Türkiye üzerinden Avrupa’ya uzanması planlanan Kalkınma Yolu Projesi, bu yeni bağlantısallık (*connectivity*) anlayışının Ortadoğu’daki önemli örneklerinden biridir. Asya-Körfez-Irak-Türkiye-Avrupa hattında yeni bir ticaret ve lojistik koridoru oluşturmayı hedefleyen proje, Irak’ın ekonomik yeniden inşasını desteklerken Türkiye’nin doğu-batı ve kuzey-güney bağlantısallık ağlarındaki merkezi konumunu güçlendirme potansiyeli taşımaktadır. Bu yönüyle Kalkınma Yolu yalnızca bir ulaştırma ve altyapı yatırımı değil bölgesel güç dengelerini ve ekonomik ilişkileri yeniden şekillendirebilecek stratejik bir kaldıraç niteliğindedir.

- Kalkınma Yolu Projesi; Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi (Belt and Road Initiative, BRI), Hindistan-Ortadoğu-Avrupa Ekonomik Koridoru (IMEC), AB'nin Global Gateway stratejisi ve Orta Koridor gibi girişimlerin şekillendirdiği küresel bağlantısallık rekabetinin bir parçasıdır. Projenin bu girişimlerle sıfır toplamı bir rekabet içerisinde konumlandırılması yerine mevcut ticaret ağlarını destekleyen ve alternatif güzergahlar sunan “tamamlayıcı” bir misyon üstlenmesi önem taşımaktadır.
- Proje, 2003 sonrasında güvenlik sorunları ve siyasi istikrarsızlıkla anılan Irak'ın “kırılgan devlet”ten “bölgesel kavşak devlet”e dönüşme iddiasının somut araçlarından biridir. Projenin hayata geçirilmesi, Irak'ın petrol gelirlerine bağımlılığını azaltmasına, transit ticaretten ekonomik kazanç sağlamasına ve uluslararası sistemdeki jeopolitik önemini artırmasına katkıda bulunabilir.
- Kalkınma Yolu'nun Bakü-Tiflis-Kars (BTK) demir yolu, Orta Koridor ve mevcut enerji hatlarıyla bütünleşmesi, Türkiye'nin Avrasya bağlantısallık ağlarındaki konumunu da pekiştirebilir. Proje aynı zamanda Türkiye ile Irak arasında bir tür “ticari kader ortaklığı” oluşturarak ikili ekonomik ilişkileri derinleştirebilir. Lojistik ve navlun maliyetlerinin azalması, Türk ihracat ürünlerinin Irak pazarındaki rekabet gücünü artırırken üçüncü ülkelere yönelik sevkiyatlarda da avantaj sağlayabilir.
- Kalkınma Yolu, Körfez ülkelerinin Avrupa pazarlarına erişimini kolaylaştırabilecek ve bölgesel tedarik zincirlerini çeşitlendirebilecek alternatif bir güzergah da sunmaktadır. Özellikle ABD/İsrail-İran savaşı ve Hürmüz Boğazı'nda yaşanan aksaklıklar mevcut deniz yollarına bağımlılığın azaltılmasının önemini ortaya koymuştur. Proje bir yandan Körfez ülkeleri açısından stratejik esneklik ve ticaret güvenliği sağlama diğer yandan Avrupa açısından enerji arz güvenliği ve lojistik dayanıklılığı güçlendirme potansiyeli taşımaktadır. Bununla birlikte güzergahın Büyük Fav Limanı üzerinden deniz taşımacılığına bağlı olması nedeniyle Hürmüz kaynaklı riskleri bütünüyle ortadan kaldırmayacağı dikkate alınmalıdır.
- İsrail'in Gazze soykırımı, Suriye'deki rejim değişimi, ABD/İsrail-İran savaşı ve ABD'nin Irak'taki askeri misyonunun sona ermesiyle şekil-

lenen yeni güvenlik ortamı, projenin stratejik önemini artırırken yeni riskler de doğurmaktadır. Türkiye-Irak yaklaşması ikili ilişkilerde normalleşmenin yanı sıra güvenlik, ticaret, enerji ve transit hatlarını bir araya getiren yeni bir bölgesel mimarinin gelişmesi açısından da değerlendirilmelidir. Dolayısıyla Türkiye-Körfez-Irak ekseninde “bölgesel sahiplenme” anlayışının güçlendirilmesi projenin sürdürülebilirliğine katkı sağlayacaktır.

- İran’ın savaş sonrası bölgesel konumu ve ABD’nin Irak’taki askeri misyonunun sona ermesi, Kalkınma Yolu’nun güvenlik risklerini yeniden değerlendirmeyi gerekli kılmaktadır. Tahran’a yakın siyasi ve silahlı aktörlerin Irak içindeki etkileri projenin güvenliği, yatırım süreçleri ve uygulama takvimi bakımından riskler oluşturabilir. Bu nedenle Irak’ın Türkiye ve Körfez ülkeleriyle ilişkilerini derinleştirirken İran ile mevcut bağlarını da gözetmesi; projenin bölgesel rekabeti derinleştirmeyen, dışlanmışlık algısını azaltan ve güvenlik risklerini yöneten kapsayıcı bir diplomatik çerçeveye oturtulması önem taşımaktadır.
- Projenin hayata geçirilmesi, uluslararası finansman kaynaklarının harekete geçirilmesi, yatırımcı güveninin sağlanması ve Irak’taki siyasi istikrarın korunmasına bağlıdır. Bu çerçevede Irak’ın doğal kaynaklarının ekonomik değerinden yararlanılmasına dayalı finansman seçenekleri de gündeme gelmiştir. Projenin sürdürülebilirliği açısından finansman modelinin netleştirilmesi, kurumsal koordinasyonun güçlendirilmesi ve siyasi belirsizliklerden kaynaklanan gecikmelerin sınırlandırılması gerekmektedir.
- Kalkınma Yolu’nun Irak açısından başarısı yalnızca transit taşımacılıktan gelir elde edilmesiyle değil koridor çevresinde sanayi, lojistik, tarım, ticaret, inşaat ve turizm faaliyetlerinin geliştirilmesiyle ölçülmelidir. Bu nedenle ulaştırma altyapısının lojistik merkezler, üretim alanları ve özel ekonomik bölgelerle desteklenmesi, projenin yerel katma değer ve istihdam oluşturma kapasitesini güçlendirebilecektir.
- Türkiye açısından Kalkınma Yolu’nun ekonomik getirisi; transit ülke konumunun güçlendirilmesinin yanı sıra Türk ihracat ürünlerinin Irak ve Körfez pazarlarına erişiminin kolaylaştırılmasına, Türk lojistik, müteahhitlik ve ilgili hizmet sektörlerinin projeden daha fazla pay

almasına ve güzergahın mal ticaretinin ötesine geçerek enerji ve iletişim altyapısını da kapsayan çok boyutlu bir koridora dönüşmesine bağlıdır.

- Projenin kesintisiz bir ticaret koridoruna dönüşmesi demir ve kara yolları altyapılarının tamamlanmasının yanında Türkiye ile Irak arasındaki sınır geçişleri, gümrük işlemleri, transit taşımacılık kuralları ve ilgili kurumların uygulamalarının uyumlaştırılmasıyla da ilgilidir. Özellikle Bağdat yönetimi ile Irak Kürt Bölgesel Yönetimi (IKBY) arasındaki yetki ve uygulama farklılıklarının ticaret üzerindeki etkilerinin azaltılması, güzergahın güvenilirliği ve Türkiye-Irak ekonomik ilişkilerinin derinleşmesi açısından önem taşımaktadır. Irak, uluslararası ticaret sisteminin bir parçası haline geldikçe ülke genelinde gümrük uygulamalarının yeknesaklaştırılması, tarife ve tarife dışı engellerin azaltılması, sınır geçişlerinin kolaylaştırılması ve uluslararası transit rejimlerinin etkin uygulanması, Türk firmalarının rekabet gücünü artıracak başlıca unsurlardır.
- Kalkınma Yolu'nun uzun vadeli başarısı, Kuşak ve Yol Girişimi, IMEC ve Orta Koridor gibi mevcut bağlantısallık ağlarıyla yalnızca rekabet etmesine değil aynı zamanda bu ağlarla ticari ve lojistik bağlantılar kurabilmesine de bağlıdır. Projenin nihai stratejik değeri, güzergahıyla birlikte hangi ülkelerin, yatırımcıların ve işletmelerin bu ağa dahil olacağından da kaynaklanacaktır.

Sonuç olarak Kalkınma Yolu Projesi, Ortadoğu'nun parçalanmış jeo-ekonomik yapısını yeniden bütünleştirme, Irak'ı bölgesel ticaretin kavşak noktalarından birine dönüştürme ve Türkiye'nin küresel bağlantısallık ağlarındaki konumunu güçlendirme potansiyeline sahiptir. Bölgesel sahiplenmenin güçlendirilmesi, güvenlik risklerinin yönetilmesi, finansman kaynaklarının çeşitlendirilmesi ve mevcut bağlantısallık girişimleriyle tamamlayıcılığın sağlanması, Kalkınma Yolu'nun bir ulaştırma koridorunun ötesine geçerek bölgesel düzenin yeniden şekillenmesinde rol oynayan kalıcı bir stratejik girişime dönüşmesini mümkün kılacaktır.

GİRİŞ

Küresel sistem son yıllarda güç dengelerinin giderek değiştiği ve çeşitlendiği bir düzleme dönüşmektedir. Söz konusu dönüşüme paralel olarak ticaret yolları, enerji hatları ve lojistik koridorlarının artık yalnızca ekonomik araçlar değil aynı zamanda jeopolitik rekabetin ve stratejik konumlanmanın temel belirleyicileri haline geldiği görülmektedir. Bu çerçevede “bağlantısallık” kavramı, klasik altyapı yatırımlarının ötesine geçerek devletlerin küresel sistemdeki yerini yeniden şekillendiren çok katmanlı bir stratejik enstrümana dönüşmektedir.

Söz konusu dönüşümün en somut örneklerinden biri olarak öne çıkan Kalkınma Yolu Projesi, Irak’ın güneyindeki Basra kentinde yer alan Büyük Fav Limanı’ndan başlayarak Türkiye üzerinden Avrupa’ya uzanan yeni bir ticaret ve lojistik hattı inşa etme hedefiyle bölgesel düzlemin yanı sıra küresel ölçekte de dikkat çekmektedir. Asya-Körfez-Irak-Türkiye-Avrupa hattında bağlantısallığı güçlendirmeyi hedefleyen proje, Irak’ın yeniden inşa sürecini ekonomik entegrasyonla desteklerken Türkiye’yi doğu-batı ticaretinde kilit bir transit merkez olarak konumlandırmayı amaçlamaktadır. Aynı zamanda ulaşım sürelerini önemli ölçüde kısaltması, kara ve demir yolları hatlarıyla entegre bir koridor oluşturmaya ve Körfez ülkeleri için alternatif ihracat

rotaları sunması bakımından küresel tedarik zincirlerindeki kırılganlıklara karşı stratejik bir seçenek olarak öne çıkmaktadır. Nitekim ABD ve İsrail ile İran arasında 28 Şubat 2026'da başlayan savaşın bölgesel ölçekte genişleyerek Hürmüz Boğazı gibi dünya ticareti açısından kritik geçiş güzergahlarını etkilemesi ve özellikle enerji tedarikinde aksamalara yol açması, alternatif ticaret ve ulaştırma hatlarının önemini artırmıştır. Türkiye ve Irak'ın birlikte yürüttüğü projenin tamamlanması halinde Körfez-Türkiye-Avrupa hattında güçlü bir ekonomik dinamizm oluşturması beklenmektedir. Bununla birlikte projenin başarısı büyük ölçüde jeopolitik gelişmeler, bölgesel istikrar ve yerel güvenlik koşullarına bağlıdır.

Bu çerçevede bu raporun temel araştırma sorusu, Kalkınma Yolu Projesi'nin hangi ticari, kurumsal ve güvenlik koşullarında Irak için ekonomik çeşitlenme, Türkiye ve bölge için sürdürülebilir ticaret avantajı sağlayabileceği üzerine kurulmuştur. Bu sorudan hareketle projenin olası ekonomik ve siyasi etkileri, altyapı kapasitesinin geliştirilmesinden düzenli yük akışının oluşturulmasına, ticaret hareketliliğinin yerel katma değere dönüştürülmesinden kurumsal koordinasyonun sağlanmasına ve nihayetinde ekonomik kazanımların siyasi etkiye yansımaya uzanan bir çerçevede değerlendirilmektedir. Bu süreçte altyapı yatırımlarının kendiliğinden ekonomik ve jeopolitik kazanımlara dönüşmeyeceği kabul edilerek söz konusu aşamalar arasındaki ilişkiler ve bu ilişkilerin işlerlik kazanması için gerekli koşullar incelenmektedir.

Rapor, Türkiye ve Irak'taki ilgili aktörlerle gerçekleştirilen görüşmelerin yanı sıra açık kaynaklardan elde edilen veriler, resmi belgeler, uluslararası kuruluşların raporları ve akademik literatürün derlenmesiyle hazırlanmıştır. Farklı kaynaklardan elde edilen bilgiler bir arada değerlendirilerek projenin ekonomik, siyasi ve güvenlik boyutları bütüncül bir yaklaşımla ele alınmıştır. Bununla birlikte projenin henüz tamamlanmamış olması ve ekonomik etkilerine ilişkin mevcut değerlendirmelerin önemli ölçüde tahmin ve projeksiyonlara dayanması ise raporun başlıca sınırlılıkları arasında yer almaktadır. Bu nedenle raporda mevcut durum ile geleceğe yönelik beklentiler arasında ayırım gözetilmeye çalışılmıştır.

Bu rapor, Kalkınma Yolu Projesi'ni çok boyutlu bir perspektiften incelemektedir. İlk olarak altyapı yatırımlarının jeopolitik anlamını yeniden tanımlayan bağlantısallık kavramı analiz edilerek projenin ortaya çıktığı küresel bağlam ele alınmaktadır. Ardından projenin tarihsel gelişimi ve şekil-

lenme süreci incelenerek yalnızca teknik bir girişim değil aynı zamanda uzun vadeli stratejik bir vizyonun ürünü olduğu ortaya koyulmaktadır. Üçüncü bölümde projenin ekonomik boyutu; ticaret hacmi, yatırım dinamikleri ve bölgesel kalkınma üzerindeki potansiyel etkileri çerçevesinde değerlendirilmektedir. Son olarak değişen jeopolitik ortamda Kalkınma Yolu Projesi'nin karşı karşıya olduğu riskler, sunduğu fırsatlar ve geleceğine ilişkin beklentiler analiz edilmektedir.

Bu rapor, Kalkınma Yolu Projesi'ni bir altyapı yatırımı olmasının ötesinde bölgesel düzenin yeniden şekillenmesinde rol oynayabilecek stratejik bir kaldıraç olarak ele almakta ve projenin başarıya ulaşmasının ekonomik rasyonalite ile jeopolitik istikrar arasındaki hassas dengeye bağlı olduğunu ortaya koymaktadır.

ALTYAPIDAN JEOPOLİTİĞE BAĞLANTISALLIĞIN DÖNÜŞEN ANLAMI

Dönüşen küresel düzende ticaretin sürdürülebilirliği bağlantısallık kavramıyla birlikte anılmaktadır. Bağlantısallık kavramı uzun yıllar boyunca uluslararası ilişkiler ve kalkınma literatüründe büyük ölçüde teknik bir mesele olarak ele alınmıştır. Demir yolları, limanlar, enerji boru hatları ve telekomünikasyon altyapıları, devletlerin ekonomik büyümesini destekleyen araçlar olarak değerlendirilmiş; bu ağların siyasi ve jeopolitik sonuçları çoğu zaman ikincil önemde görülmüştür. Modernleşme teorisi ve kalkınma ekonomisi literatürü, altyapıyı üretim, ticaret ve refah artışının temel koşulu olarak tanımlarken bu ağların uluslararası güç ilişkilerini nasıl dönüştürdüğü sorusu uzun süre sınırlı biçimde tartışılmıştır.¹

Küreselleşmenin hızlandığı 1990’lardan itibaren altyapı ağlarının uluslararası sistemdeki rolü daha görünür hale gelmeye başlamıştır. Küresel üretim zincirlerinin coğrafi olarak dağılması ve üretimin farklı ülkelere dağıtılması, ulaştırma ve lojistik ağlarının ekonomik önemiyle birlikte stratejik etkilerini de ortaya çıkarmıştır. Özellikle konteyner taşımacılığının yaygınlaşması ve

¹ César Calderón ve Luis Servén, “The Effects of Infrastructure Development on Growth and Income Distribution”, *World Bank Policy Research Working Paper*, sayı 3400 (2004).

küresel tedarik zincirlerinin gelişmesi, limanlar ve transit koridorlarını uluslararası sistemin kritik düğüm noktaları haline getirmiştir.² Bu süreçte bağlantısallık, küresel ekonomik entegrasyonun altyapısal temeli haline gelirken karşılıklı bağımlılıklar oluşmaya başlamıştır.

Bununla birlikte bağlantısallığın anlamındaki asıl kırılmanın 2010’larda yaşandığı görülmektedir. Çin’in 2013’te ilan ettiği Kuşak ve Yol Girişimi altyapı projelerinin yalnızca ekonomik kalkınma aracı olmaktan çıkarak aynı zamanda jeopolitik nüfuz üretme mekanizması olduğunu açık biçimde ortaya koymuştur.³ Çin’in Asya, Afrika ve Avrupa boyunca limanlar, demir yolları ve enerji hatları inşa etmesi, altyapının küresel güç rekabetinin merkezine yerleştiğini göstermiştir. Bu projeler sayesinde Pekin yalnızca ticaret hatlarını değil aynı zamanda ekonomik bağımlılık ilişkilerini ve siyasi nüfuz alanlarını da genişletme yönünde adım atmış ve dış politikasını bu doğrultuda şekillendirmiştir.⁴ Bu gelişme Batılı ülkelerin de bağlantısallık konusuna stratejik perspektifle yaklaşmasına yol açmıştır. Nitekim Avrupa Birliği’nin (AB) 2018’de ilan ettiği “Avrupa Birliği-Asya Bağlantısallık Stratejisi” (EU-Asia Connectivity Strategy) belgesinde altyapı yatırımlarını açık biçimde dış politika aracı olarak tanımlaması dikkat çekicidir.⁵

Bu dönüşümle birlikte bağlantısallık projelerinin artık yalnızca ekonomik büyümeyi kolaylaştıran bir unsur olmaktan çıkarak uluslararası düzenin şekillenmesinde belirleyici bir faktör haline gelmeye başladığı görülmektedir. Nitekim bağlantısallık projeleri devletlerin ekonomik ve siyasi etki alanlarını genişletmelerine imkan veren stratejik araçlara dönüşmüştür.⁶ Bu durum, altyapının tarafsız bir kalkınma aracı olmasının ötesinde norm, bağımlılık ve nüfuz üreten bir güç mekanizması da olduğunu ortaya koymaktadır.

2 Daniel M. Bernhofen, Zouheir Sahli ve Richard Kneller, “Estimating the Effects of the Container Revolution on World Trade”, *Journal of International Economics*, sayı 98 (2016): 36-50.

3 “Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road”, National Development and Reform Commission (NDRC) vd., (2015), erişim 24 Şubat 2026, https://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330_669367.html.

4 Nadège Rolland, *China’s Eurasian Century? Political and Strategic Implications of the Belt and Road Initiative* (Seattle: National Bureau of Asian Research, 2017).

5 “Joint Communication to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee, the Committee of the Regions and the European Investment Bank: Connecting Europe and Asia—Building Blocks for an EU Strategy”, Avrupa Komisyonu ve High Representative of the Union for Foreign Affairs and Security Policy, JOIN (2018) 31 final, 19 Eylül 2018, erişim 25 Şubat 2026, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=JOIN%3A2018%3A31%3AFIN>.

6 Konrad-Adenauer-Stiftung (KAS), *Responding to the Geopolitics of Connectivity* (Singapur: Panorama Insights into Asian and European Affairs, 2020).

Bağlantısallığın bu yeni anlamı özellikle Ortadoğu gibi jeopolitik açıdan kritik bölgelerde daha belirgin hale gelmektedir. Enerji boru hatları, liman projeleri ve ticaret koridorları ekonomik kazancın yanı sıra güvenlik ve siyasi denge de üretmektedir. Örneğin Avrupa'nın Rus gazına bağımlılığını azaltmak amacıyla alternatif enerji hatları ve tedarik stratejileri geliştirmesi, altyapının doğrudan stratejik bir araç olarak kullanıldığını göstermektedir.⁷ Benzer şekilde Körfez ülkelerinin liman, lojistik ve tedarik zinciri altyapısına yaptığı yatırımlar; küresel ticaret akışlarındaki kırılmalıklar ve “transit düğüm” rekabetiyle birlikte okunduğunda, bölgesel güç rekabetinin ekonomik boyutunu yansıtmaktadır.⁸ Bu bağlamda bağlantısallık, günümüzde üç temel işlev üzerinden okunmaktadır: ekonomik entegrasyon sağlamak, stratejik bağımlılık üretmek ve jeopolitik düzen inşa etmek. Dolayısıyla altyapı projeleri yalnızca ticaret akışını kolaylaştırmakla kalmaz aynı zamanda devletlerin uluslararası sistemdeki konumlarını yeniden tanımlamalarına da imkan tanır. Bu nedenle bağlantısallık artık uluslararası siyasetin periferisinde değil merkezinde yer almaktadır.⁹

Bağlantısallığın Kavramsal Çerçevesi

Uluslararası ilişkiler literatüründe bağlantısallık kavramının teorik temelleri, büyük ölçüde karşılıklı bağımlılık ve küreselleşme teorilerine dayanmaktadır. Robert Keohane ve Joseph Nye'in geliştirdiği “karmaşık karşılıklı bağımlılık” yaklaşımı, ekonomik ve kurumsal ağların devletlerin davranışlarını doğrudan etkilediğini ve askeri gücün tek belirleyici unsur olmadığını ortaya koymuştur.¹⁰ Bu yaklaşıma göre ticaret ve altyapı ağları devletler arasında karşılıklı bağımlılık ortaya çıkarmakta ve bu bağımlılık siyasi sonuçlar da doğurmaktadır.

1990'lar ve 2000'lerde küresel üretim zincirlerinin gelişmesi, bu teorik çerçevenin somut karşılığını oluşturmıştır. Üretim süreçlerinin farklı ülke-

7 “REPowerEU Plan”, Avrupa Komisyonu, COM(2022) 230 final, 18 Mayıs 2022, erişim 26 Şubat 2026, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52022DC0230>.

8 United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), *Review of Maritime Transport 2023* (Cenevre: United Nations, 2023).

9 Henry Farrell ve Abraham L. Newman, “Weaponized Interdependence: How Global Economic Networks Shape State Coercion”, *International Security* 44, sayı 1 (2019): 42-79.

10 Farrell ve Newman, “Weaponized Interdependence”.

lere dağılması, ulaştırma ve lojistik ağlarının küresel ekonominin omurgası haline gelmesine yol açmıştır. Dünya ticaretinin hacim itibarıyla çok büyük bir kısmının deniz yoluyla taşındığı ve deniz taşımacılığının küresel ticaretin “omurgası” olduğu raporlara konu olmaktadır.¹¹ Bu anlamıyla limanlar ve transit hatlara erişim yalnızca ekonomik değil jeopolitik avantajlar da sağlamaktadır.

Ancak bağlantısallığın teorik çerçevesi son yıllarda daha açık biçimde jeopolitik bir boyut kazanarak artık doğrudan güç projeksiyonu aracı olarak kullanıldığını ortaya koymaktadır. Bağlantısallık artık coğrafyanın sabit sınırlarını kontrol etmekten ziyade küresel akışların yönünü ve düğüm noktalarını kontrol etme kapasitesi olarak tanımlanmaktadır. Bu yaklaşım klasik toprak merkezli jeopolitiğin ötesine geçerek “ağ jeopolitiği” olarak adlandırılabilir. Yeni bir güç anlayışını işaret etmektedir. Güç artık çoklu dinamiklerle açıklanmakta, askeri kapasitenin yanı sıra limanlar, demir yolları, enerji hatları, finansal ağlar ve düzenleyici standartlar üzerinden üretilmektedir. Başka bir ifadeyle bağlantısallık süreçlerinde fiziksel altyapı ağları ekonomik akışları belirlerken kurumsal ve finansal mekanizmalar bu akışları kalıcı hale getirmekte ve normatif çerçeveler ise bu ağlar üzerinden siyasi etki üretmektedir. Dolayısıyla bağlantısallık projeleri teknik yatırımlar olmanın ötesinde bağımlılık ilişkileri ve nüfuz alanları inşa eden stratejik düzen kurma araçlarına dönüşmektedir.¹²

Alman Dış Politika Konseyi (DGAP) tarafından yayımlanan “Bağlantısallık Politikası” (Connectivity Policy) raporu bağlantısallığın AB için açık biçimde bir dış politika enstrümanına dönüştüğünü; Birliğin koridor yaklaşımının erişim ağları kurmanın yanı sıra “standart/kurallar” üretimi anlamına da geldiğini belirtmektedir.¹³ Bu durum altyapının artık jeopolitik rekabetin merkezinde yer aldığını göstermektedir.

Söz konusu dönüşüm yalnızca Avrupa ile sınırlı değildir. Çin’in Kuşak ve Yol Girişimi, bağlantısallığın jeopolitik boyutunun en açık örneği olarak değerlendirilmektedir. Bu konuda yapılan çalışmalar, altyapı finansmanı ve

¹¹ UNCTAD, *Review of Maritime Transport 2023*.

¹² KAS, *Responding to the Geopolitics of Connectivity*.

¹³ Anastasia Pociumban, “Connectivity Policy – A Strategic Tool for the EU in Its Eastern Neighborhood”, DGAP, (Mayıs 2025), erişim 27 Şubat 2026, <https://dgap.org/en/research/publications/connectivity-policy-strategic-tool-eu-its-eastern-neighborhood>.

düğüm noktalarının (limanlar, lojistik merkezler) yönetimi üzerinden ortaya çıkan asimetrik bağımlılık ilişkilerinin dış politik etkilerini tartışmaktadır.¹⁴

Bağlantısallık, üç temel düzeyde güç üretme kapasitesine sahiptir. İlk olarak “fiziksel bağlantısallık” yani ulaştırma ve enerji ağlarıdır. Boru hatları, limanlar ve demir yolları devletlerin ekonomik akışları kontrol etmesine imkan tanımaktadır. Türkiye’nin enerji transit merkezi olma stratejisi ve özellikle Hazar havzası petrolünün Akdeniz’e taşınmasında kritik bir hat olan Bakü-Tiflis-Ceyhan (BTC) boru hattı gibi projeler, altyapının jeopolitik değerini görünür kılmaktadır.¹⁵

İkinci olarak “ekonomik ve finansal bağlantısallık” yani ticaret ve yatırım ağlarıdır. Küresel tedarik zincirlerine entegre olan ülkeler, ekonomik olarak daha güçlü ve daha etkili hale gelmektedir. Bu noktada altyapı kalitesi, lojistik performans ve koridor güvenilirliği uluslararası rekabet gücünün asli bileşenlerindendir.¹⁶

Üçüncü olarak “normatif bağlantısallık” yani altyapı üzerinden norm ve düzen üretme kapasitesidir. AB’nin son yıllarda bağlantısallığı şeffaflık, sürdürülebilirlik, yönetim standartları ve düzenleyici uyum üzerinden tanımlaması bu normatif boyutu kurumsallaştırmaktadır.¹⁷

Bu çerçevede bağlantısallığın, klasik jeopolitiğin “toprak kontrolü” anlayışından farklı olarak “akışların kontrolü” üzerine kurulu olduğunu söylemek yanlış olmayacaktır. Uluslararası sistemde güç artık askeri kapasiteyle birlikte ticaret, enerji ve veri akışlarını yönlendirme kapasitesiyle de ölçülmektedir.¹⁸ Bu nedenle limanlar, demir yolları ve enerji hatları modern uluslararası sistemin stratejik düğüm noktaları haline gelmiştir. Buradan hareketle bağlantısallık projelerini ekonomik kalkınma programları üzerinden bölgesel düzen inşa araçları olarak da görmek mümkündür. Türkiye ve Irak arasında geliştirilen Kalkınma Yolu Projesi de bu bağlamda değerlendirilmelidir. Proje yalnızca iki ülke arasında bir ulaştırma hattı olmanın ötesinde Ortadoğu’nun

14 Deborah Brautigam, “A Critical Look at Chinese ‘Debt-Trap Diplomacy’: The Rise of a Meme”, *Area Development and Policy* 5, sayı 1 (2020): 1-14.

15 “Bakü-Tbilisi-Ceyhan (BTC) Pipeline”, BP erişim 24 Şubat 2026, https://www.bp.com/en_az/caspian/operations/projects/pipelines/btc.html.

16 UNCTAD, *Review of Maritime Transport 2023*.

17 “The Global Gateway”, Avrupa Komisyonu, erişim 25 Şubat 2026, https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/stronger-europe-world/global-gateway_en.

18 Farrell ve Newman, “Weaponized Interdependence”.

küresel ticaret ağlarına yeniden entegrasyonu ve bölgesel güç dengelerinin yeniden şekillenmesi açısından stratejik bir girişim olarak okunmalıdır.

Kalkınma Yolu Projesi ve Ortadoğu’da Yeni Bağlantısallık Jeopolitiği

Küresel bağlantısallık projelerinin uluslararası siyasetin merkezine yerleşmesiyle birlikte Ortadoğu yeniden küresel ticaret ağlarının şekillendiği bir jeoekonomik rekabet alanına dönüşmektedir. Soğuk Savaş sonrası dönemde küresel sistemde enerji üretim merkezi olarak yer alan bölge son yıllarda yalnızca enerji arzı değil aynı zamanda transit koridorlar ve lojistik ağlar açısından da stratejik bir konum kazanmaya başlamıştır. Bu dönüşüm, altyapının ekonomik kalkınma aracı olmasının yanı sıra bölgesel düzen inşa eden bir güç unsuru haline geldiğini göstermektedir.¹⁹

Bu bağlamda Türkiye ve Irak arasında geliştirilen Kalkınma Yolu Projesi, iki ülke arasındaki ekonomik iş birliğini güçlendirmekle birlikte Basra Körfezi ile Avrupa arasında yeni bir jeoekonomik eksen oluşturma girişimini temsil etmektedir. Basra’daki Büyük Fav Limanı’ndan başlayarak Irak üzerinden Türkiye’ye ve oradan Avrupa’ya uzanması planlanan demir yolu ve kara yolu ağı, Körfez bölgesini Avrupa pazarlarına bağlayan en kısa kara koridorlarından biri olma potansiyeline sahiptir.²⁰ Bu nedenle proje, Irak için ulusal kalkınma girişimi olmanın yanında bölgesel ve küresel bağlantısallık ağlarının bir parçası olma potansiyeli de taşımaktadır.

Bu proje küresel bağlantısallık rekabetinin yoğunlaştığı bir dönemde ortaya çıkmıştır. Çin’in Kuşak ve Yol Girişimi, IMEC ve AB’nin Global Gateway stratejisi uluslararası sistemde alternatif ticaret koridorları oluşturma çabasını yansıtmaktadır.²¹ Bu girişimlerin ortak amacı ise küresel ticaret akışlarını yeniden yönlendirmek ve stratejik transit noktalarını kontrol altına almaktır. Kalkınma Yolu Projesi de bu rekabetin Ortadoğu ayağında ortaya çıkan bölgesel bir bağlantısallık girişimi olarak değerlendirilebilir.

19 KAS, *The Global Rivalry over Strategic Connectivity and the Emerging World Order* (2021).

20 Feyzullah Tuna Aygün, *The Development Road Connecting Iraq and Türkiye* (Ankara: ORSAM, 2024).

21 “Global Gateway Strategy”, Avrupa Komisyonu, (2021), erişim 25 Şubat 2026, https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/global-gateway_en.

Kalkınma Yolu'nun jeopolitik önemi öncelikle Körfez ile Avrupa arasındaki ticaret akışlarını çeşitlendirme potansiyelinden kaynaklanmaktadır. Günümüzde Körfez bölgesinden Avrupa'ya ulaşan ticaretin büyük bölümü deniz yoluyla Süveyş Kanalı ve Hürmüz Boğazı üzerinden gerçekleştirilmektedir. Ancak Süveyş Kanalı'nda yaşanan tıkanmalar ve güvenlik riskleri alternatif transit hatlara olan ihtiyacı artırmıştır. 2021'de Ever Given gemisinin Süveyş Kanalı'nı günlerce kapatması, küresel ticaretin tek bir boğaza bağımlı olmasının oluşturduğu kırılganlığı açık biçimde göstermiştir.²² ABD ve İsrail'in İran'a saldırıları sonrasında ortaya çıkan Hürmüz krizi ise Basra Körfezi çıkışlı ve/veya varışlı ticareti özellikle de küresel enerji tedarik zincirini büyük ölçüde bozmuştur. Bu kapsamda Kalkınma Yolu Projesi bu kırılganlıkları azaltabilecek alternatif bir kara koridoru oluşturma potansiyeline sahiptir.

Körfez ekonomileri, petrol sonrası döneme hazırlanırken lojistik ve transit merkezler dönüşmeyi hedeflemektedir. Suudi Arabistan'ın NEOM projesi, Birleşik Arap Emirlikleri'nin (BAE) liman yatırımları ve Katar'ın lojistik merkezleri bu dönüşümün somut örnekleridir.²³ Kalkınma Yolu, Körfez limanlarının Avrupa'ya erişimini hızlandırarak bu stratejileri destekleyebilir ve bölgenin küresel ticaret sistemindeki rolünü güçlendirebilir. Proje özellikle ABD/İsrail-İran savaşı gibi krizlerde Hürmüz Boğazı'nın kapatılması dikkate alındığında hem Irak hem de Körfez ülkelerinin petrol ve doğal gazlarını denize bağımlı kalmadan daha güvenli biçimde dünya piyasalarına iletebilecekleri alternatif bir güzergah sunması açısından önem arz etmektedir.

Irak açısından proje, ülkenin jeopolitik konumunu yeniden tanımlama potansiyeline sahiptir. 2003 sonrası dönemde büyük ölçüde güvenlik sorunları ve iç siyasi krizlerle anılan Irak, Kalkınma Yolu sayesinde transit bir ticaret merkezi haline gelebilir. Böylece Irak'ın hem ekonomik gelirleri hem de jeopolitik önemi artacaktır. Benzer şekilde Irak'ın transit ülkeye dönüşmesi bölgesel sistemdeki rolünü de güçlendirebilir. Transit ülke statüsünü kalıcı kılmak kesintisiz bir güvenlik ve istikrar ortamı gerektirmektedir. Bu gereksinim Irak'ın iç dinamikleri ve dengelerini muhafaza etmesi ve devlet aygıtını güçlendirmesinde kritik bir motivasyon unsuruna dönüşebilir.²⁴

22 UNCTAD, *Review of Maritime Transport 2022* (Cenevre: United Nations, 2022).

23 Nadeem Ahmed Moonakal, "New Middle East: Geoeconomics Driving Power and Partnerships", European Consortium for Political Research (ECPR), erişim 27 Şubat 2026, <https://theloop.ecpr.eu/the-new-middle-east-geoeconomics-driving-power-and-partnerships>.

24 *Turkey 2021: Energy Policy Review* (Paris: International Energy Agency [IEA], 2021).

Türkiye açısından ise proje, ülkenin Avrasya bağlantısallık ağlarındaki merkezi konumunu pekiştirme potansiyeline sahiptir. Türkiye halihazırda BTK demir yolu, Orta Koridor girişimi ve TANAP gibi projeler aracılığıyla Asya ile Avrupa arasında transit ülke rolünü güçlendirmiştir.²⁵ Kalkınma Yolu'nun bu ağlara eklemlenmesi, Türkiye'nin yalnızca doğu-batı değil aynı zamanda kuzey-güney ekseninde de merkezi transit aktör haline gelmesini sağlayabilir. Bu durum Türkiye'nin küresel lojistik ağlardaki stratejik önemini artıracak bir potansiyele sahiptir. Bu proje aynı zamanda bölgesel güç dengeleri açısından da önemli sonuçlar doğurabilir. Ortadoğu'daki bağlantısallık projeleri son dönemde bölgedeki jeopolitik rekabeti de artırmıştır. Çin'in İran üzerinden geliştirdiği transit hatlar, IMEC projesi ve Körfez ülkelerinin liman yatırımları, bölgesel aktörlerin alternatif bağlantısallık eksenleri oluşturma çabalarını göstermektedir.²⁶ Kalkınma Yolu, bu rekabet içinde Türkiye ve Irak merkezli alternatif bir bağlantısallık eksenini oluşturabilir.

Projenin en önemli stratejik boyutlarından biri ise Ortadoğu'nun parçalanmış jeoekonomik yapısını yeniden entegre etme potansiyelidir. Soğuk Savaş sonrası dönemde savaşlar ve siyasi krizler nedeniyle bölgesel ekonomik entegrasyon zayıflamıştır. Irak ve Suriye'deki savaşlar, İran yatırımları ve bölgesel rekabet, ticaret ağlarının parçalanmasına yol açmıştır.²⁷ Kalkınma Yolu, bölgesel ticaret ağlarını yeniden canlandırarak ekonomik entegrasyonu güçlendirebilir.

Bu durum bağlantısallığın güvenlik boyutunu da ortaya koymaktadır. Akademik literatürde ekonomik entegrasyonun çatışma riskini azaltabileceği uzun süredir tartışılmaktadır.²⁸ Ekonomik olarak birbirine bağımlı hale gelen ülkeler, istikrarı korumaya daha fazla önem vermektedir. Bu nedenle Kalkınma Yolu, güvenlik açısından da istikrar üretici bir proje olarak değerlendirilebilir.

Küresel düzeyde ise proje, yeni bir ticaret koridoru oluşturma potansiyeline sahiptir. Küresel ticaretin büyük bölümü halihazırda Çin merkezli Kuşak

25 "Middle Corridor Initiative Documents", T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, erişim 27 Şubat 2026, <https://www.uab.gov.tr>.

26 Jonathan Fulton, "China's Belt and Road in the Middle East", Atlantic Council, 3 Kasım 2023, erişim 28 Şubat 2026, <https://www.atlanticcouncil.org/commentary/podcast/10-years-on-chinas-belt-road-initiative-and-its-future-in-the-middle-east>.

27 *Over the Horizon: A New Levant, Middle East and North Africa Economic Update* (Washington DC: World Bank, 2021).

28 Erik Gartzke, "The Capitalist Peace", *American Journal of Political Science* 51, sayı 1 (2007).

ve Yol Girişimi ve Süveyş hattı üzerinden gerçekleşmektedir. Kalkınma Yolu, mevcut ağlara alternatif bir güzergah sunarak küresel ticaretin çeşitlenmesine katkı sağlayabilir.²⁹ Bu durum, projenin bölgesel olduğu kadar aynı zamanda küresel bağlantısallık sisteminin bir parçası olduğunu göstermektedir.

Buradan hareketle Kalkınma Yolu Projesi'nin üç düzeyde bağlantısallık ürettiğini söylemek mümkündür. İlk olarak bölgesel düzeyde Körfez, Irak ve Türkiye arasında ekonomik entegrasyonu güçlendirmektedir. İkinci olarak kıtalar arası düzlemde Ortadoğu ile Avrupa arasında yeni bir transit koridor oluşturmaktadır. Üçüncü olarak da küresel düzeyde mevcut ticaret ağlarına alternatif oluşturarak uluslararası bağlantısallık rekabetine yeni bir eksen eklemektedir.

Buradan hareketle Kalkınma Yolu Projesi'ni Ortadoğu'nun küresel ekonomik sisteme yeniden entegrasyonunu temsil eden stratejik bir bağlantısallık projesi olarak ele almak mümkündür. Dolayısıyla proje, Türkiye ve Irak'ı küresel ticaret ağlarının merkezine daha güçlü biçimde yerleştirme potansiyeline sahiptir. Aynı zamanda Körfez bölgesini Avrupa'ya bağlayan yeni bir jeoekonomik eksen oluşturarak Ortadoğu'nun küresel sistemdeki rolünü yeniden tanımlayabilir.

29 "Connectivity Policy: Europe's Response to China's BRI", DGAP, (2020), erişim 28 Şubat 2026, <https://dgap.org/en/research/publications/connectivity-policy>.

KALKINMA YOLU PROJESİ'NİN TARİHÇESİ

Irak'ın jeopolitik konumu ile zengin yer altı kaynakları ülkeyi tarihsel süreç boyunca Batılı devletlerin nüfuz mücadelesinin odağı haline getirmiştir. Bu bağlamda farklı dönemlerde Irak doğrudan ya da dolaylı müdahalelere ve çeşitli etki kurma girişimlerine maruz kalmıştır. Bununla birlikte söz konusu ilgi yalnızca olumsuz sonuçlar doğurmamış aynı zamanda Irak'ın uluslararası sistemde stratejik projeler ve iş birlikleri çerçevesinde konumlandırılmasına yönelik fırsatları da beraberinde getirmiştir. Özellikle Batılı aktörlerin doğrudan işgal seçeneğinin sürdürülebilir olmaktan çıkmasıyla birlikte nüfuzlarını daha çok ekonomik, altyapısal ve stratejik projeler aracılığıyla tesis etmeyi tercih ettikleri söylenebilir.

İngiltere'nin Fırat Üzerinden Yeni Hindistan Rotası Arayışı

Sanayi Devrimi sonrasında üretim kapasitesinin artması ve uluslararası ticaretin hız kazanmasıyla birlikte Avrupa ile Hindistan arasında doğrudan bir demir yolu bağlantısı kurulması fikri giderek önem kazanmıştır. 19. yüzyılda buharlı makinelerin geliştirilmesi ve demir yolunun ulaşım sistemleri içerisinde merkezi bir

konuma yükselmesi, söz konusu projelerin teknik ve stratejik açıdan daha uygulanabilir hale gelmesini sağlamıştır.

İngiltere, Irak'ın coğrafi konumunun stratejik önemini erken dönemde fark etmiş ve bu doğrultuda Osmanlı devleti nezdinde Irak coğrafyasında ticari ayrıcalıklar elde etmeye yönelik çeşitli girişimlerde bulunmuştur. Özellikle Basra Körfezi'ndeki limanlar aracılığıyla kendi sanayi ürünlerini Hindistan ve diğer Asya pazarlarına ulaştırabilmek, İngiltere açısından bu tür anlaşmaları zorunlu kılmıştır. Bu çerçevede 1830'lar ve 1840'larda İngiltere, Basra'yı kara yolu ve Fırat Nehri üzerinden Halep ve İstanbul'a bağlayacak alternatif ulaşım güzergahlarını incelemiş, projeleri hem ticari maliyetleri düşürmenin hem de bölgedeki siyasal ve ekonomik nüfuzlarını artırmanın bir aracı olarak değerlendirmiştir.³⁰

1850'lerden itibaren Hindistan'a demir yolu aracılığıyla erişim sağlama hedefi, dönemin büyük güçleri arasında hem stratejik rekabetin hem de siyasal nüfuz mücadelesinin somut bir göstergesi haline gelmiştir. Bu bağlamda Irak üzerinden geçecek bir demir yolu hattı olan Fırat Vadisi projesi yalnızca teknik bir ulaşım meselesi olmaktan çıkmış ve uluslararası güç rekabetinin bir unsuru olmuştur. İngiltere ile Rusya arasındaki jeopolitik mücadele, Süveyş Kanalı'nın gündeme gelmesi ve Osmanlı toprakları üzerindeki nüfuz rekabeti, projenin seyrini doğrudan etkilemiştir. Buna rağmen 1856'da Fırat Vadisi Demir Yolu Şirketi kurulmuş ve 1857'de Osmanlı devleti ile şirket arasında demir yolunun inşasına dair bir imtiyaz sözleşmesi imzalanmıştır.³¹ Sözleşme, hattın Süveydiye (Samandağ)-Halep-Fırat-Bağdat-Basra güzergahını kapsamasını ve 99 yıllık işletme hakkını öngörmüştür. Avrupa ile Hindistan arasındaki bağlantıyı deniz yoluna alternatif ve cazip bir güzergah üzerinden sağlamayı amaçlayan proje, deniz yolu taşımacılığının yüksek maliyetleri ve ticari riskleri karşısında kara temelli ulaşım arayışlarına yeni bir boyut kazandırmıştır. Ancak Süveyş Kanalı'nın 1869'da hizmete açılması Avrupa ile Asya arasındaki ulaşım sürelerini kayda değer biçimde kısaltmış ve bu gelişme Akdeniz'i Ortadoğu üzerinden Basra Körfezi'ne bağlamayı hedefleyen kara temelli ulaşım projelerinin önemini geçici olarak görece azaltmıştır.

30 John Brinton, "Wreck of the Tigris", *Anamco World* 20, sayı 2 (Mart-Nisan 1969).

31 Yaşar Arslan Yürek ve Oğuz Alpoğlu, "İngiltere'nin Sömürgecilik Politikası Çerçevesinde Fırat Vadisi Demiryolu Projesi", *Güneydoğu Avrupa ve Tarih Araştırmaları Dergisi (GTTAD)* 5, sayı 10 (Temmuz 2023): 766.

Berlin-Bağdat Demir Yolu

Bağdat-Berlin demir yolu 19. yüzyılın son çeyreğinde Osmanlı ile Almanya arasında tasarlanan en iddialı jeopolitik ve ekonomik projelerden biridir. Projenin temel amacı, Avrupa'yı Ortadoğu'nun iç bölgelerine ve özellikle Basra Körfezi'ne bağlayarak yeni ve güvenli bir ticaret hattı oluşturmak, bununla birlikte iki devletin bölgedeki stratejik ve askeri nüfuzlarını güçlendirmektir.³²

Berlin'den Basra Körfezi'ne kadar uzanması planlanan bu hat yalnızca bir ulaştırma projesi değil aynı zamanda küresel güç dengelerini etkileyebilecek bir jeostratejik hamle olarak görülmüştür. Bu çerçevede başta Birleşik Krallık ve Fransa olmak üzere dönemin büyük güçlerinin Ortadoğu'daki ekonomik ve siyasal üstünlüğüne karşı alternatif bir nüfuz alanı oluşturulması hedeflenmiştir. Yaklaşık 4 bin 800 kilometre uzunluğunda tasarlanan güzergah; Anadolu, Suriye ve Irak topraklarından geçerek Berlin-Ankara-Halep-Musul-Bağdat hattında önemli merkezleri birbirine bağlamayı öngörmüştür.³³ Ancak proje uluslararası rekabetin sertleşmesine yol açmıştır. Rusya bu hattın Kafkasya'ya yaklaşması ve kendi nüfuz alanına tehdit oluşturmasından ciddi endişe duymuştur. Birleşik Krallık ise Basra Körfezi ve Hindistan yolu üzerindeki çıkarlarının zedelenebileceği kaygısıyla projeye mesafeli ve zaman zaman karşıt bir tutum sergilemiştir. Öte yandan Fransa da bölgesel dengelerin değişeceğini öngörerek hattın kontrolünün sınırlandırılmasını savunmuştur.

Demir yolunun inşası, Osmanlı-Alman iş birliği çerçevesinde 1903'te resmen başlasa da finansman sorunları, teknik güçlükler ve özellikle Birinci Dünya Savaşı'nın patlak vermesi nedeniyle önemli oranda sekteye uğramıştır. Savaş yılları ve sonrasında yaşanan siyasi dönüşümler ise hattın tamamının planlandığı şekilde işletilmesine ket vurmuştur. Buna rağmen İkinci Dünya Savaşı öncesinde İstanbul-Bağdat arasında tren seferleri başlatılmış fakat projenin bütüncül ve kesintisiz bir şekilde işlerlik kazanması, savaşlar ve değişen uluslararası dengeler nedeniyle mümkün olmamıştır.

32 "Bağdat-Berlin Demiryolu... Avrupa'yı Arap Körfezi'ne Bağlayacak Olan Hat", Al Jazeera Net, 24 Kasım 2025.

33 "Bağdat-Berlin Demiryolu".

1958 Sonrası: Irak'ın Türkiye ve Suriye ile Demir Yolu Projeleri

1967'de patlak veren ve Altı Gün Savaşı olarak bilinen da Arap-İsrail Savaşı ve ardından yaşanan 1973 petrol kriziyle uluslararası petrol fiyatlarında meydana gelen hızlı artış, Irak ekonomisine devasa boyutta ekonomik gelir sağlamıştır.³⁴ Bu yeni mali imkanlar, Baas rejiminin kalkınma anlayışını alt-yapı merkezli bir modernleşme stratejisi etrafında yeniden yapılandırmasına zemin hazırlamıştır. Bu bağlamda ulaştırma sektörü –özellikle demir yolları– yalnızca ekonomik büyümenin değil aynı zamanda devlet kapasitesinin güçlendirilmesi ve bölgesel entegrasyonun temel aracı olarak konumlandırılmıştır. 1970'lerde Irak Demir Yolları (Iraqi Republic Railways) kapasite artırımı ve kurumsal yeniden yapılanma hedefi doğrultusunda yeniden organize edilmiş; mevcut Bağdat-Musul hattının modernizasyonu planlanmış ve teknik altyapının iyileştirilmesi gündeme alınmıştır.

Türkiye ve Suriye ile demir yolu bağlantılarının güçlendirilmesi, Irak'ın bölgesel ticaret ağlarına daha etkin biçimde entegre edilmesi açısından stratejik bir öncelik olarak değerlendirilmiş; özellikle Akdeniz limanları ve Avrupa pazarına erişimin artırılması uzun vadeli dış ticaret vizyonunun temel unsurlarından biri haline gelmiştir. Bu çerçevede demir yolu yatırımları salt ekonomik bir tercih olmaktan öte belirgin bir jeostratejik anlam taşımıştır. Nitekim Irak bu süreçte Basra Körfezi'nden başlayarak Türkiye üzerinden Avrupa'ya uzanan bir transit hat perspektifi geliştirmeye yönelmiştir. Söz konusu yaklaşım ilerleyen yıllarda “Kuru Kanal” fikriyle yeniden gündeme gelmiş ve günümüzde Kalkınma Yolu Projesi olarak somutlaşan koridor girişiminin tarihsel arka planını oluşturmuştur. Bu nedenle 1970'lerde şekillenen demir yolu vizyonu, dönemin kalkınma politikalarının ötesinde, Irak'ın küresel ticaret ağları içindeki konumunu yeniden tanımlama arayışının erken dönemli stratejik bir tezahürü olarak değerlendirilmelidir.

1980-1988 arasında Irak'ın İran ile yaşadığı savaş, ekonomik kaynaklarını askeri harcamalara kaydırmasına yol açmış ve bu durum hem devlet kapasitesinin geliştirilmesini engellemiş hem de bölgesel entegrasyon pro-

³⁴ Sefer Yılmaz ve Duhan K. Kalkan, “Enerji Güvenliği Kavramı: 1973 Petrol Krizi Işığında Bir Tartışma”, *ANKASAM | Uluslararası Kriz ve Siyaset Araştırmaları Dergisi* 1, sayı 3 (Aralık 2017).

jelerini sekteye uğratmıştır. Bu dönemde demir ve kara yolları yatırımları durdurulmuş, Basra ve güney bölgelerdeki ulaştırma altyapısı ciddi hasar görmüştür. Yine petrol terminalleri ve limanlara yönelik saldırıların lojistik ağları sekteye uğratması üzerine yeni bölgesel entegrasyon projeleri askıya alınmıştır.³⁵

1990'da Kuveyt'in işgaliyle başlayan süreç ve bunu takip eden 1991 tarihli Körfez Savaşı ise Irak'ın altyapı kapasitesinde ikinci büyük yıkım dalgasını meydana getirmiştir. Özellikle hava bombardımanları enerji tesisleri, köprüler, ulaşım hatları ve liman altyapısı üzerinde ağır tahribata yol açmıştır. Savaş sonrası dönemde ise ülke uzun süreli ve kapsamlı bir yaptırım rejimiyle karşı karşıya gelmiştir. 1990-2003 arasında uygulanan Birleşmiş Milletler yaptırımları, ulaştırma ve altyapı yatırımlarını neredeyse tamamen durma noktasına getirmiş; yedek parça, lokomotif ekipmanı ve teknik bakım malzemelerinin temin edilmesini ciddi biçimde sınırlandırmıştır. Bu koşullar altında demir yolu hatları bakım eksikliği nedeniyle giderek işlevsizleşmiş; kara yolu ve köprü sistemlerinde de belirgin bir gerileme yaşanmıştır. 1996'da başlatılan Petrol Karşılığı Gıda Programı, temel insani ihtiyaçların karşılanmasına katkı sağlasa da ulaştırma altyapısının kapsamlı biçimde yeniden inşası için yeterli mali kaynak oluşturamamıştır. Sonuç olarak 1970'lerde petrol gelirleriyle başlatılan modernleşme ivmesi 1990'lar boyunca yerini yapısal bir çözülme ve kapasite kaybı sürecine bırakırken³⁶ Irak'ın ulaştırma sistemi uzun süreli bir kurumsal ve teknik erozyona uğramıştır.

2003 Sonrası Kalkınma Yolu

ABD'nin 2003'teki işgali sonrasında da Irak'ta büyük ölçekli ulaştırma ve lojistik projeleri yeniden gündeme gelse de bu girişimler uzun süre bütüncül ve kurumsal bir strateji çerçevesinde şekillenememiştir. İç siyasi istikrarsızlık, mezhepsel rekabet, güvenlik tehditleri ve zayıf devlet kapasitesi, merkezi hükümetlerin devasa ekonomik projeleri planlama ve sürdürülebilir biçimde finanse etme kabiliyetini sınırlandırmıştır. Bu nedenle ortaya atılan projeler

35 "Iran-Iraq War", Encyclopaedia Britannica, erişim 23 Şubat 2026, <https://www.britannica.com/event/Iran-Iraq-War>.

36 Amir Diyab Temimi, "Toplumsal Askersizleştirilmesinden Ambargo Dönemine: Irak Ekonomisinin Ufukları", *El-Arabi Dergisi*, sayı 429 (2021).

çoğu zaman kapsamlı fizibilite ve uzun vadeli kalkınma perspektifinden ziyade parçalı hedefler ve dağınık veriler üzerinden kamuoyuna sunulmuştur.

Bununla birlikte 2005'te Basra Valiliğinin merkezi hükümete, Büyük Fav Limanı'nın bölgenin en büyük limanı olarak inşa edilmesi yönündeki teklifi, projeye daha geniş bir jeoekonomik vizyon kazandırmıştır. Bu öneri, Basra Körfezi'nden başlayarak Türkiye'ye uzanacak bir ulaştırma koridoru düşüncesini yeniden canlandırmış ve girişimi bölgesel ölçekte stratejik bir çerçeveye taşımıştır. Nitekim Nisan 2010'da Irak Ulaştırma Bakanlığı, Büyük Fav Limanı'nın inşasını içeren kapsamlı bir projeyi resmen açıklamış; limanı Suriye ve Türkiye'ye bağlayacak demir yolu hattı için yatırım tekliflerini kabul etmeye başlamıştır.

2014'te ise Irak hükümeti proje kapsamında yaklaşık 40 bin dönümlük bir araziye tahsis ederek girişimin mekansal zeminini resmileştirmiştir.³⁷ Ancak aynı yıl DEAŞ terör örgütünün Irak'ta geniş alanları ele geçmesiyle ülke genelinde güvenlik dengeleri köklü biçimde sarsılmıştır. Musul'un düşmesi ve kuzey-batı hattında yaşanan hızlı ilerleme, merkezi hükümetin önceliklerini yeniden güvenlik ve savunma harcamalarına yöneltmesine neden olurken devam eden ve planlanan yatırım projeleri büyük ölçüde askıya alınmıştır. Özellikle ulaştırma ve lojistik altyapı projeleri, artan güvenlik riski, bütçe daralması ve idari kapasite kaybı nedeniyle sekteye uğramış; daha önce ivme kazanan büyük ölçekli kalkınma girişimleri de fiilen durma noktasına gelmiştir. Böylece proje, sahadaki askeri gelişmeler ve siyasi belirsizliğin gölgesinde önemli bir gecikme sürecine girmiştir.

Irak, DEAŞ'ın 2017'de yenilgiye uğratılmasıyla güvenlik ve yeniden yapılanma konusunda kırılgan bir toparlanma dönemine girmiştir. 2018 genel seçimlerinin ardından Adil Abdülmehdi liderliğinde kurulan hükümet, toplumsal beklentilerin yüksek olduğu bir atmosferde göreve başlamıştır. Ancak halkın reform talepleri, kamu hizmetlerinin iyileştirilmesi, işsizlikle mücadele ve özellikle yolsuzlukla etkin biçimde mücadele edilmesi yönündeki beklentiler kısa sürede ülke genelinde geniş çaplı protestolara dönüşmüştür. 2019'da başlayan kitlesel gösteriler, Bağdat başta olmak üzere birçok vilayete yayılmış; hükümetin protestoları bastırmak amacıyla güvenlik güçleri üzerinden güç kullanması ise yüzlerce göstericinin hayatını kaybetmesi ve bin-

37 Sinan Tavukçu, "Bir Başarı Hikayesi: Kalkınma Yolu Projesi", Stratejik Düşünce Enstitüsü, 29 Nisan 2024, erişim 23 Şubat 2026, <https://www.sde.org.tr/bir-basari-hikyesi-kalkinma-yolu-projesi-konu-723>.

lercesinin yaranmasına yol açmıştır. Bu gelişmeler Irak'ı yeni bir siyasal ve toplumsal krizle karşı karşıya bırakmış; devlet kurumlarına duyulan güven ciddi biçimde zedelenmiş ve hükümet istifa etmek zorunda kalmıştır. Ortaya çıkan istikrarsızlık ortamı yalnızca siyasal dengeleri değil ekonomik ve yatırım projelerini de doğrudan etkilemiştir. Güvenlik riskleri, bütçe belirsizlikleri ve yönetim krizleri nedeniyle birçok kalkınma ve altyapı projesi yeniden sekteye uğramış; ülkenin savaş sonrası yeniden inşa süreci bir kez daha kesintiye maruz kalmıştır.

Protestolarla derinleşen siyasal kriz ve hükümet değişikliği süreci, Irak'ı erken seçimlere götürmüştü; ülke 2021'de yeniden sandık başına gitmek zorunda kalmıştır. Ekim 2022'de başbakanlık koltuğuna oturan Muhammed Şiya Sudani'nin kalkınma projelerini hızlandırma, kamu yönetiminde reform gerçekleştirme ve yolsuzlukla etkin mücadele etme yönünde kapsamlı taahhütlerde bulunması projenin gelişimi konusunda köşe taşı mahiyetindedir. Özellikle Sudani'nin 21 Mart 2023'te Ankara'ya gerçekleştirdiği resmi ziyaret kapsamında Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan ile düzenlenen ortak basın toplantısında, Kalkınma Yolu Projesi siyasal düzeyde açık biçimde ilan edilmiştir.³⁸ Toplantıda yapılan açıklamada projenin hayata geçirilmesi için iki ülkenin birlikte çalışma kararlılığını teyit ettiği, süreci yürütecek ilgili bakanların görevlendirildiği ve kabul edilen Ankara Bildirisi ile ortak iradenin kurumsal zemine taşındığı vurgulanmıştır. Açıklamalarda Kalkınma Yolu'nun yalnızca iki ülke açısından değil bölgesel ölçekte de stratejik değer taşıyan yüksek profilli bir proje olduğu özellikle belirtilmiştir.

Ankara ziyaretinin ardından Sudani hükümeti, projeyi uygulama safhasına taşımak amacıyla somut adımlar atmış; ilgili bakanlıklara koordinasyon ve hazırlık süreçlerini resmen başlatmaları yönünde talimatlar vermiştir. 27 Mayıs 2023'te Bağdat'ta Sudani'nin himayesinde düzenlenen ve Türkiye, Suudi Arabistan, İran, Ürdün, Suriye, BAE, Kuveyt, Katar, Bahreyn ve Umman'dan ulaştırma bakanları veya temsilcilerinin yanı sıra AB ve Dünya Bankası yetkililerinin de katıldığı ilk Kalkınma Yolu Konferansı, girişimin uluslararası boyutunu pekiştirmiştir.

Cumhurbaşkanı Erdoğan'ın Nisan 2024'te Irak'a gerçekleştirdiği resmi ziyaret kapsamında Kalkınma Yolu Projesi'nde İş Birliğine İlişkin 4'lü Muta-

38 "Irak'ın Ankara Büyükelçisi: Kalkınma Yolu Projesi İki Ülkenin Ticaretini Canlandıracak", Türkmeneli TV, 27 Mart 2023.

bakat Zaptı imzalanmıştır.³⁹ Türkiye, Irak, Katar ve BAE arasında imzalanan bu anlaşma, projenin çok taraflı bir çerçevede ilerletilmesi ve bölgesel sahipliğinin güçlendirilmesi yönündeki beklentiyi ortaya koymuştur.

Böylece proje 1970’lerde şekillenen transit koridor fikrinden savaş ve yaptırımlar nedeniyle kesintiye uğrayan sürece ve 2003 sonrası yeniden canlanma çabalarından 2023-2026 döneminde kurumsal mutabakat zemininin oluşturulmasına kadar uzanan arka planda artık daha uygulanabilir bir çerçeveye ulaşmıştır.

39 “Türkiye, Irak, Katar ve BAE Arasında ‘Kalkınma Yolu’ Mutabakat Zaptı İmzalandı”, Anadolu Ajansı, 22 Nisan 2024.

KALKINMA YOLU PROJESİ'NİN EKONOMİK BOYUTU

Irak Başbakanı Ali Zeydi ve selefi Sudani tarafından “ekonomik nehir” olarak tanımlanan Kalkınma Yolu Projesi sadece bir yol projesi değil bölgesel ticaretin yönünü değiştirecek, üretim ve lojistik ağlarını yeniden şekillendirecek, enerji güvenliğini güçlendirecek, Türkiye ve Irak başta olmak üzere geniş bir coğrafyada ekonomik entegrasyonu derinleştirecek stratejik bir kalkınma vizyonudur. Basra’daki Büyük Fav Limanı’ndan başlayacak olan proje, yeni bir demir yolu ve kara yolu hattının yanı sıra bünyesinde çok sayıda sanayi ve lojistik merkezini, enerji hattını ihtiva edecek çok boyutlu ve katmanlı bir çalışma olacaktır.

Irak liman kapasitesini artırmak ve Basra Körfezi’ndeki coğrafi konumundan yararlanarak Asya, Ortadoğu ve Avrupa arasında Süveyş Kanalı benzeri önemli bir ticari güzergah geliştirmek amacıyla uzun yıllardır dar kıyı şeridinde derin bir liman inşa etmeyi planlamıştır. 2010’da başlayan çalışmalarla projenin kapsamı önemli ölçüde genişletilmiş; projedeki liman sahası büyütülürken rafineri, elektrik santrali ve su arıtma tesisini içeren büyük bir sanayi bölgesi, yeni bir şehir ve askeri bir deniz üssü de projeye eklenmiştir.

Kalkınma Yolu'nun İlk Durağı: Büyük Fav Limanı

Irak'ın Basra Körfezi'nde sadece 58 kilometrelik dar kıyı şeridinde Umm Qasr (Kuzey ve Güney), Khor al-Zubair, Abu Floos ve Maqil isminde dört ticari limanı bulunmaktadır.⁴⁰ Bunlar arasında yalnızca Umm Qasr gerçek anlamda uluslararası taşımacılığa uygun altyapıya sahiptir. Ancak Umm Qasr'ın derinliği büyük gemilerin yanaşmasına uygun olmadığından ham petrol sevkiyatı ağırlıklı olarak limanın çok ötesine döşenen boru hatlarından büyük gemilere dolum yapılması suretiyle gerçekleştirilmektedir. Büyük konteyner gemileri Dubai'deki Cebel Ali gibi limanlara yanaşmakta; Irak varışlı yükler Basra'daki limanlara mavnalar veya daha küçük gemiler aracılığıyla aktarılmaktadır. Bu nedenle Irak limanları uluslararası deniz ticaret hatlarında yer almamakta yalnızca Irak varışlı yükler için ve petrol ihracatında kullanılmaktadır.⁴¹

Irak hükümeti 2020'de Güney Koreli şirket Daewoo ile dalgakıranlar dahil olmak üzere Büyük Fav Limanı'nın altyapı çalışmaları için 2,6 milyar dolarlık bir sözleşme imzalamıştır.⁴² Liman inşasının toplam maliyetinin 7 milyar dolar olacağı ve limanın kara hinterlandındaki yatırımlarla toplam tutarın yaklaşık 12 milyar dolara ulaşacağı hesaplanmaktadır. Limanın tam kapasiteyle çalışması halinde ise söz konusu yatırım maliyetinin yaklaşık altı yıl içerisinde geri dönmesi beklenmektedir.⁴³ Bugüne kadar proje için toplamda 5 milyar dolara yakın harcama yapıldığı tahmin edilmektedir.⁴⁴

Toplam alanı 54 kilometrekare olan Büyük Fav Limanı projesi üç fazdan oluşmaktadır. İlk faz limanı, ikinci faz rafineri, çelik fabrikası ve diğer endüstriyel tesisleri ihtiva edecek sanayi bölgesini, üçüncü faz ise konut ve ticari kompleksleri kapsamaktadır.⁴⁵ Eylül 2026 itibarıyla ilk faz büyük ölçüde tamamlan-

40 "General Company for Iraqi Ports", Ministry of Transportation of Iraq, erişim 5 Nisan 2026, <https://www.gcpi.gov.iq/?page=4>.

41 "Master Plan Study for Port Sector in the Republic of Iraq", Japan International Cooperation Agency, (Aralık 2015).

42 "Iraq Signs \$2.6 Billion Deal with S. Korea's Daewoo to Build First Phase of Faw Port", Reuters, 30 Aralık 2020.

43 Saddam Harithy, "The Faw Grand Port and Regional Implications", 1001 Iraqi Thoughts, 8 Mart 2024, erişim 5 Nisan 2026, <https://1001iraqithoughts.com/2024/03/08/the-faw-grand-port-and-regional-implications>.

44 "KBR to Help Operate Iraq's Grand Faw Port", Zawya, 8 Nisan 2025.

45 "Moving towards the Summit", The Grand Faw Port, erişim 5 Nisan 2026, <https://en.alfawport.gov.iq/wp-content/uploads/2016/10/features-of-Al-Faw-Grand-Port.pdf>.

mıştır.⁴⁶ Büyük Fav Limanı'nın kuzeyinde oluşturulması planlanan yeni şehir ve sanayi bölgesinin master planının hazırlanması amacıyla Technital isimli İtalyan bir şirketle sözleşme imzalanmıştır.⁴⁷ Ayrıca Irak Limanlar Genel Şirketi (GCPI), BAE merkezli AD Ports Group ile 3 Nisan 2024'te sözleşme imzalayarak limanın ve ardında kurulacak sanayi bölgesinin geliştirilmesi ve yatırım çekilmesi konusunda iş ortaklığı kurmuştur.⁴⁸

Çinli PowerChina ve Norinco isimli şirketler, Büyük Fav Limanı'nın gerisinde günlük 300 bin varil ham petrolü işleyecek 7 milyar dolar değerinde bir rafineri projesi üstlenmiştir. Rafinerinin petrol ihtiyacı için Nasiriye vilayetinden petrolün Basra'ya nakli için yine Çinli China Petroleum Pipeline Engineering Company (CPPEC) tarafından boru hattı inşa edilmektedir.

Fav'ın toplam alanı 250 kilometrekaresi denizde olmak üzere 350 kilometrekareyi bulacaktır. Planlanan konteyner depolama alanı ise yaklaşık 2 milyon metrekaredir. Mersin Limanı'nın yaklaşık üç katı kapasitesiyle Büyük Fav Limanı tamamlandığında Ortadoğu'nun en büyük limanı olacaktır. 50 rıhtım (17 kilometre uzunluğunda, 25 milyon konteyner/yıl), 20 konteynerize olmayan rıhtım (5 kilometre, 50 milyon ton/yıl), 20 genel mal rıhtımı (5 kilometre), bir araba rıhtımı (400 bin araba/yıl), 6 petrol ihracat rıhtımı (230 bin bpd) ve petrol ürünleri ithalatı için tanklar (300 bin metreküp) ile sadece 67 konteyner rıhtımı bulunan BAE'deki Cebel Ali Limanı'nı da geride bırakması öngörülmektedir.⁴⁹

Irak'ın kıyı şeridinin derinliği 3 ila 40 metre arasında değiştiğinden büyük gemilerin rahatlıkla girebilmesi amacıyla 400 metre genişliğinde ve 17 metre derinliğe sahip 24 kilometrelik taramalı kanal ile limanın derin sulara bağlantısı sağlanmaktadır. Limanın yaklaşık 15 kilometre uzunluğundaki batı dalgakıranı *Guinness Rekorlar Kitabı*'na girmiştir. Ayrıca 8 kilometrelik doğu dalgakıranının inşaatı da tamamlanmıştır.

46 "Smooth Progress with Adherence to Quality Standards: Key Advancements in the Al-Faw Grand Port and Um Qasr Connecting Road Project", The Grand Faw Port, 13 Mart 2025, erişim 5 Nisan 2026, <https://en.al-fawport.gov.iq/4408>.

47 "Al Faw Peninsula Industrial and Urban Planning (Iraq)", Technital, erişim 12 Ekim 2026, <https://www.technital.net/projects/urban-planning-buildings-and-architecture/urban-and-industrial-planning/urbanismo-construccion-y-arquitectura-al-faw-peninsula-industrial-and-urban-planning-iraq>.

48 "AD Ports Group and the General Company for Ports of Iraq Sign Preliminary Agreement to Develop Al Faw Grand Port and Economic Zone", AD Ports Group, 3 Nisan 2024, erişim 5 Nisan 2026, <https://www.adportsgroup.com/en/news-and-media/2024/04/03/ad-ports-group-and-the-general-company-for-ports-of-iraq-sign-preliminary-agreement>.

49 "Moving towards the Summit".

Büyük Fav Limanı, Ortadoğu'da ilk kez uygulanan Khor al-Zubair'deki batırma su altı tüneli ile 45 metre genişliğinde ve 63 kilometre uzunluğundaki bir yolla Basra'nın güney kısmında bulunan Zubair Köprüsü'nden geçerek Umm Qasr'a bağlanacak ve otoyola açılacaktır. Khor al-Zubair Batırma Tünel Projesi'ni bir Türk şirketi üstlenmiştir. Irak Ulaştırma Bakanlığı bu projenin 2026 içinde ticari operasyonlara başlayacağını açıklasa da⁵⁰ operasyonların 2027'de başlaması beklenmektedir. Limanın 2029'a kadar yıllık 22 milyon ton dökme kargo ve 3,5 milyon konteyner alması; ikinci fazda dökme yükün 33 milyon tona ve konteyner sayısının 7 milyona; son fazda ise dökme yükün 55 milyon tona ve konteyner sayısının 25 milyona çıkması hedeflenmiştir.⁵¹ Ancak Hürmüz Boğazı'nın kapanması sonucunda liman için gerekli donanımların teslimatında gecikme olduğu gerekçesiyle ticari operasyonların başlangıcı ve buna bağlı olarak diğer aşamalar ertelenmiştir.⁵²

Diğer taraftan liman işleticisinin belirlenmesiyle ilgili sürecin de sonuna gelinmiştir. Çinli Cosco ve China Merchants Port Group Co., Tayvanlı Evergreen, Fransız CMA CGM, İsviçre merkezli Mediterranean Shipping Company (MSC), Hindistanlı Adani, Filipinler'den International Container Terminal Services (ICTSI), ve BAE merkezli ABM Global Shipping'in aralarında bulunduğu 11 şirketten teklif istenecektir.

Görsel 1. Büyük Fav Limanı Projesi



Kaynak: "Iraq Prepares to Construct Additional Piers at al-Faw Grand Port", Iraqi News, 7 Temmuz 2026.

50 "Director General of Ports: Al-Faw Grand Port Approaches Full Commercial Operation in 2026", The Grand Faw Port, 5 Ocak 2026, erişim 5 Nisan 2026, <https://en.alfawport.gov.iq/5130>.

51 "Moving towards the Summit".

52 "Iraq Says Faw Port Operation Delayed by Regional Tension", Zawya, 28 Eylül 2026.

Büyük Fav Limanı'nın Irak Açısından Önemi

Büyük Fav Limanı, Irak tarihinde petrokimya sektörü dışında en büyük bütçeye sahip projedir ve projenin finansmanı bugüne kadar büyük ölçüde öz kaynaklarından karşılanmıştır. Açık kaynaklarda yer verilmese de inşasında sona yaklaşılacak limanın kalan kısmındaki işler ödemelerde yaşanan sorunlar nedeniyle yavaşlamıştır. Zira önce uluslararası piyasada düşen petrol fiyatları nedeniyle ve akabinde de Hürmüz Boğazı'nın kapatılmasına bağlı olarak petrol satışlarının ani düşüşü sebebiyle bütçe gelirlerinin yüzde 90'ından fazlası petrol ihracatına bağlı hükümet 2025 ve 2026 yıllarında yatırım bütçesi çıkaramamıştır. Son bir yıldır enerji yatırımları ve aciliyet arz eden işler dışında yeni ihale düzenlenememiştir. Irak hükümeti son dönemde hareket alanını genişletebilmek adına kamu-özel sektör ortaklığı (PPP), uygun koşullara sahip Hazine garantili kredinin müteahhit aracılığıyla getirildiği “mühendislik, satın alma ve kurulum + finansman” (EPC-F) veya yolcu, yük veya alım garantisi karşılığı yap-işlet-devret (BOT) veya benzer modellerle çalışabilecek, finansman gücü yüksek uluslararası şirketlerle iş birliğini artırmaya çalışmaktadır.

Büyük Fav Limanı ve Kalkınma Yolu Projesi işte tam da bu yüzden Irak için büyük önem arz etmektedir. Bu iki proje hayata geçtiğinde ülke ekonomisinin petrole bağımlılığını azaltması konusunda somut ve sürdürülebilir bir adım atılmış olacaktır. Uzmanların Irak Limanlar Genel Şirketi'nin verilerine dayandırdığı ve projenin üç fazının da tamamlanacağı öngörülen 2038'de yaklaşık 23 milyon ton dökme yük ve 67 milyon tonluk konteyner yükü elleçleneceği varsayımıyla yaptığı değerlendirmeye göre Büyük Fav Limanı'ndan yıllık 1,5 milyar dolar ve Kalkınma Yolu'ndan 3 milyar dolar olmak üzere iki projeden yıllık 4,5 milyar dolar gelir beklenmektedir.⁵³ Halihazırda Mısır'ın Süveyş Kanalı'ndan gayrisafi yurt içi hasılasının (GSYH) yüzde 2'sine tekabül eden yaklaşık 8 milyar dolar ve Panama'nın Panama Kanalı'ndan GSYH'sinin yüzde 5'ine isabet eden yaklaşık 4 milyar dolar gelir elde ediyor olması Irak için umut vadetmektedir.⁵⁴

Öte yandan Bağdat Üniversitesi'nden Rafeef Mahmoud Abd-Alstaar Ahmed ve Hamdia Shaker Moslem tarafından yapılan bir araştırmada, Büyük

53 “Iraq Expected to Earn \$4.5bln Annually from Faw Port, Development Road Projects”, Zawya, 11 Kasım 2024.

54 Ian Parkin, “The \$17BN Plan to Make Iraq a Logistics Superpower”, TheB1M, 12 Mart 2025, erişim 5 Nisan 2026, <https://www.theb1m.com/video/iraq-al-faw-port>.

Fav Limanı'nın ülkenin uluslararası ticaret altyapısı ve kapasitesini artırarak uzun vadeli sürdürülebilir kalkınmasında önemli rol oynayacağı, Kalkınma Yolu Projesi ile birlikte ülke ekonomisinin küresel rekabet gücünün ve istihdamın artırılmasına ve ekonominin petrole bağımlılığının azaltılmasına katkı sağlayacağı vurgulanmaktadır.⁵⁵

Büyük Fav Limanı'nın Türkiye Açısından Önemi

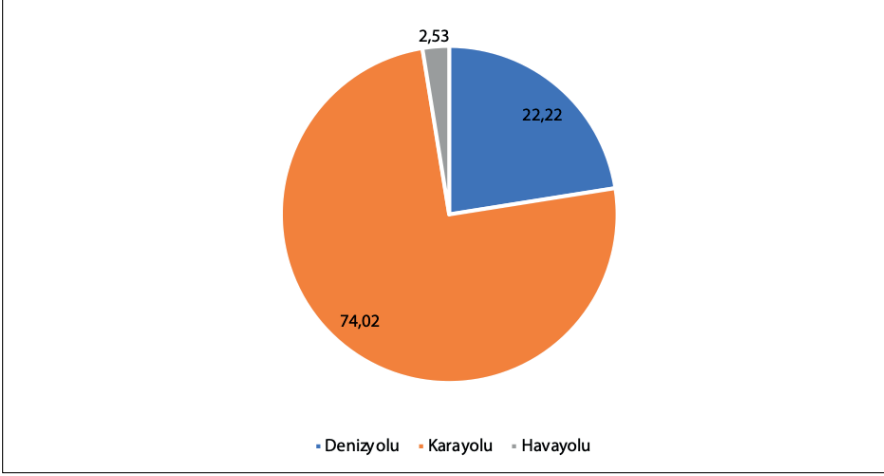
Türkiye ile Irak arasındaki ticaretin büyük bölümü kara yolu üzerinden gerçekleştirilmektedir. TÜİK verilerine göre 2025'te Irak'a ihraç edilen 12,38 milyar dolar değerindeki ürünün yaklaşık yüzde 84'ü kara yolu, yüzde 12'si deniz yolu ve yüzde 3'ü de hava yoluyla taşınmıştır. Kalan yüzde 1'lik kısım ise elektrik ihracatı olarak kayda geçmiştir. Aynı dönemde Irak'tan ithal edilen 4,4 milyar dolarlık ürünün ise yaklaşık yüzde 48'i kara yolu, yüzde 51,6'sı deniz yolu ve yüzde 0,4'ü hava yoluyla sevk edilmiştir.⁵⁶ Bir başka ifadeyle Irak ile toplam ticaret hacminin yaklaşık yüzde 74'ünde kara yolu ve yüzde 22,2'sinde deniz yolu kullanılmaktadır. Bu bakımdan Irak liman altyapısının geliştirilmesiyle deniz yolu navlun maliyetlerinin düşmesi, Irak'la ikili ticaretin seyrinde taşıma yöntemi bakımından dikkate değer değişiklik oluşturmazsa da limanın ve Kalkınma Yolu Projesi'nin işlevsel hale gelmesiyle birlikte Türkiye'nin ve Irak'ın ağırlıklı olarak transit kaynaklı dış ticaret hacimlerine ciddi katkı sağlaması beklenmektedir.

Diğer yandan Büyük Fav Limanı'nın uluslararası deniz yolu taşımacılığı ağında bir merkez hale gelmesiyle Avrupa ile Körfez ve Avrupa ile Uzak Doğu ve Güneydoğu Asya arasındaki ticaret sürelerinin kısalacak olması ve konteyner maliyetlerinin azalması hem ihracatçılar hem de ithalatçıların limanı tercih etme olasılıklarını artıracaktır. Türk şirketleri Körfez ülkelerine yapılacak sevkiyatlarda da Büyük Fav Limanı'nı kullanabilecektir. Özellikle transit yüklerin Ro-Ro gemileriyle Körfez ülkelerine ulaştırılması mümkün hale gelebilecektir. Son yıllarda Dubai ve Abu Dabi ile Irak limanları arasında çalışmaya başlayan ekspres sefer sayısının artması da kuvvetle muhtemeldir.

⁵⁵ Rafeef Mahmoud Abd-Alstaar Ahmed ve Hamdia Shaker Moslem, "Economic Importance of FAW's Large Port and Its Role in Promoting Sustainable Development in Iraq", *Journal of Economics and Administrative Sciences* 31, sayı 146 (2025): 81-90.

⁵⁶ "Dış Ticaret İstatistikleri, Aralık 2025", Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK), (Aralık 2025), erişim 5 Nisan 2026, <https://veriportali.tuik.gov.tr/tr/press/53911>.

Grafik 1. Türkiye-İrak Ticaretinde Taşıma Modlarının Payı (2025, Yüzde)



Kaynak: TÜİK

Bununla birlikte Uzak Doğu ve Güneydoğu ülkelerinden Irak varışlı yüklerin yanı sıra bölgeye ihraç edilecek ürünlerin de Büyük Fav Limanı'na akmaya başlamasıyla, limanın Asya ihraç ürünleri için bir aktarma merkezine, hatta orta ve uzun vadelerde montaj ve üretim üssüne dönmesi ve Irak piyasasında Türk ihraç ürünlerinin rekabet gücünün sarsılması kuvvetle muhtemeldir. Öte yandan Türk müteahhitlik şirketleri liman inşasından sınırlı pay alabilmiştir. Limanın ardında inşa edilecek özel ekonomi bölgesi ve yeni şehir projesiyle ilgili açık kaynaklarda yatırımcı veya müteahhitler arasında da çok az sayıda Türk şirketinin ismi yer almaktadır. Bu bakımdan Fav'ın ardındaki projelerde daha fazla sayıda Türk şirketinin yer alabilmesi konusunda daha proaktif bir politika izlenmesinde, Körfez sermayesi ve uluslararası finans kuruluşlarıyla özel iş birliği modelleri geliştirilmesinde fayda olduğu, özellikle Türkiye'nin de ihtiyaç duyduğu ara mamuller başta olmak üzere imalat sanayiine yönelik yatırımların teşvik edilmesinde yarar bulunduğu düşünülmektedir.

Kalkınma Yolu Projesi

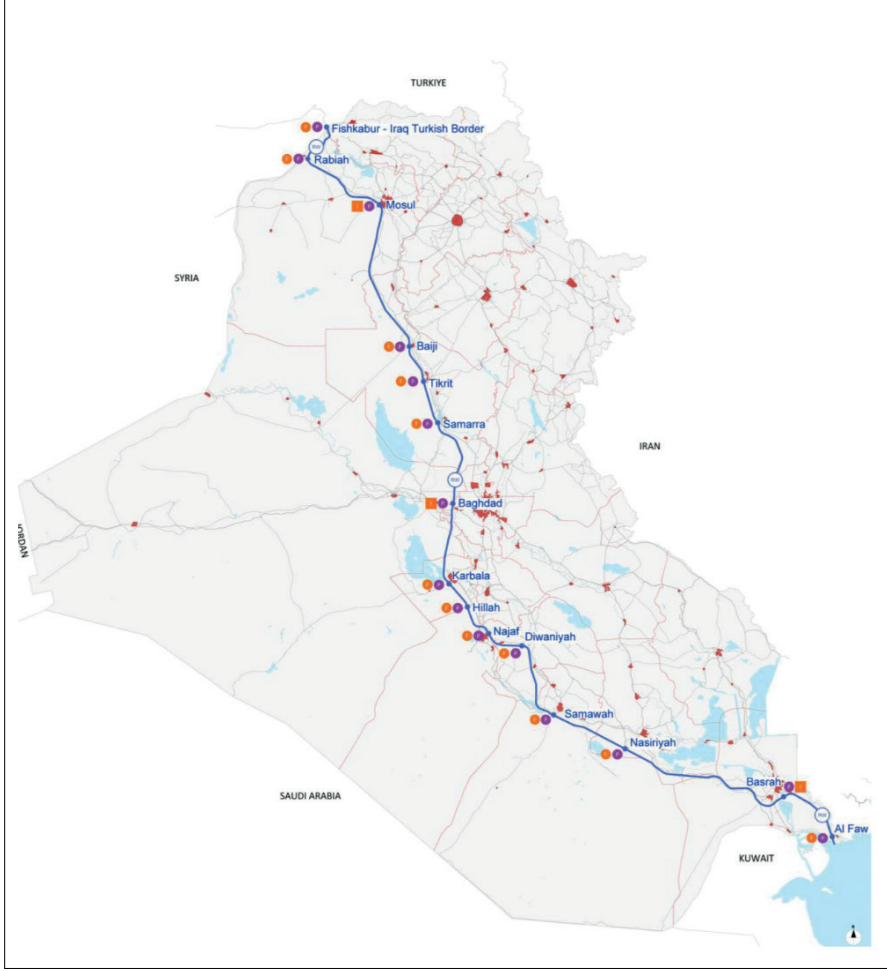
Kalkınma Yolu, Büyük Fav Limanı ile birlikte Irak'ın ticaret koridoru olarak jeopolitik statüsünü güçlendirme, yatırım ve finansman ortamı iyileştirilerek Irak ekonomisinin küresel ekonomiyle bütünleşmesini sağlama, özel sektöre ivme kazandırmak suretiyle hidrokarbon ekonomisine ve istihdamda kamu

sektörüne olan bağımlılığı azaltma, tahrip olmuş ve eskimiş ülke altyapısının yeniden inşasını hızlandırma, Irak'ın farklı bölgeleri arasındaki hem lojistik hem ekonomik hem de milli ve manevi bağları güçlendirmeyi hedefleyen bölgenin sayılı mega projelerindendir. Irak'ın tarihindeki en büyük proje olan Kalkınma Yolu, toplumun derin bölünmelerden sonra etrafında toplanabileceği ulusal bir proje ve slogana dönüşme potansiyeline sahiptir. Projeyle ilgili ilk somut adımların atıldığı Sudani hükümetinden sonra göreve başlayan Ali Zeydi hükümetinin de aynı kararlilikla projeye sahip çıkması, Kalkınma Yolu'nun iktidar değişikliklerden bağımsız olarak Irak için “milli” bir projeye dönüştüğünü göstermektedir.

Yıllardır savaş ve çatışma ile anılan Irak, Kalkınma Yolu Projesi ile uluslararası arenada uzun süre sonra ilk defa pozitif gündemin parçası haline gelmiş, uluslararası yayın kuruluşlarının ekranlarında çelik yelek ve miğferlerle canlı yayına bağlanan muhabirlerin yerini başında baret ve üzerinde iş yelekleriyle Büyük Fav Limanı haberi yapan muhabirler almaya başlamıştır.

Genel olarak Uzak Doğu, Güneydoğu Asya ve Körfez ülkelerinin Avrupa ile ticaretine köprü ve Süveyş'e alternatif olmayı amaçlayan proje öncelikle sınır güvenliğini ve akabinde de uluslararası ticaret merkezi olma iddiasını güçlendirme hedefiyle Türkiye tarafından da sahiplenilmiştir. Gerçekten de Kalkınma Yolu, Irak'taki siyasi koşullar ve güvenlik kaygıları nedeniyle uzun süredir çözülemeyen ikinci gümrük kapısı, Körfez ülkelerine transit geçiş, Irak'ın merkezine ve güneyine Türk plakalı araçlarla sevkiyat ve IKBY ile merkezi Irak gümrük makamlarının farklı uygulamaları gibi kronik sorunların çözülmesini hızlandırabilir, Türk nakliyeciler ve ihracatçılar için yeni fırsatlar ortaya çıkarabilir. Ayrıca Türkiye ile Irak arasında enerji alanındaki iş birliğinin derinleştirilmesinde önemli bir katalizör de olabilir. Bununla birlikte projenin önünde muhtelif riskler de bulunmakta; söz konusu risklerin ortadan kaldırılabilmesi için Irak siyasi sahnesinde etkin iç ve dış güçlerin rızasına ve projeden yararlanma potansiyeli olan tarafların taleplerini ve desteklerini somutlaştırmasına ihtiyaç duyulmaktadır.

Harita 1. Kalkınma Yolu Projesi'nin Irak İçerisindeki Güzergahı



Kaynak: BTP Infrastrutture

Irak'ın Kara ve Demir Yolları Altyapılarının Mevcut Durumu

Irak'ın Kara Yolu Altyapısı

Irak Planlama Bakanlığı (MoP) ülkenin yatırım politikasını denetlerken Ulaştırma Bakanlığı (MoT) ulaşım politikasını düzenlemektedir. İmar, İskan, Belediyeler ve Kamu İşleri Bakanlığı (MoCHMPW) ise yol ve köprü yapımı ve bakımından sorumludur. Ancak Irak'taki kara yolu ağı yoğunluğu düşüktür; 2018'de Irak'ın kara yolu ağı yoğunluğu 0,13 kilometre/kilometrekare iken

Ortadoğu ve Kuzey Afrika (MENA) ortalaması ise 0,33 kilometre/kilometrekaredir. Dünya Bankası'nın 2023 Lojistik Performans Endeksi'nde Irak 139 ülke arasında 115. sırada yer almaktadır. Birçok zorluğa rağmen ulaştırma sektörü GSYH'ye yüzde 9 katkıda bulunmakta ve kara yolları ulaştırma faaliyetlerinin yüzde 90'ından fazlasını oluşturmaktadır.⁵⁷

Mevcut ana yolların büyük bölümü İran-İrak Savaşı'nın başladığı 1980'den önce inşa edilmiştir. Akabinde bir türlü sona ermeyen çatışma ortamı nedeniyle altyapıya kısıtlı yatırım yapılabilmektedir. İKBY'nin kontrolündeki bölgelerde kara yolu altyapısı daha iyi durumdadır. 2021 yılı sonunda Irak'taki kara yolu ağının toplam uzunluğu yaklaşık 68 bin kilometredir. 2022-2025 arasında yapılan yatırımlarla söz konusu mesafenin 70 bin kilometrenin üzerine çıktığı tahmin edilmektedir.⁵⁸ Zira söz konusu dönemde hükümet büyük bir altyapı atığına girişmiş, Bağdat ve çevresi başta olmak üzere merkezi hükümetin kontrolü altındaki bölgelere milyarlarca dolarlık yol, köprü, kanalizasyon ve içme suyu şebekesi yatırımı yapmıştır.

Öte yandan Ortadoğu'nun en büyük limanı Büyük Fav Limanı'nın faaliyete geçmesi için artık geri sayıma geçilmiştir. Limanı Türkiye üzerinden Avrupa'ya bağlayacak Kalkınma Yolu Projesi'nin fizibilitesi de tamamlanmıştır. Liman çalışmaya başladığında demir yolu altyapısı henüz hazır olmadığından Fav'a gelen ilk transit konteynerler mevcut kara yolu ağı üzerinden Türkiye sınırındaki Habur Sınır Kapısı'na ve Türkiye üzerinden Avrupa'ya sevk edilecek; ters yönde de aynı güzergah izlenecektir. Ayrıca Harita 2'de görüldüğü üzere mevcut ve planlanan yollar üzerinden Irak'ın diğer sınır komşuları Suriye, Ürdün, İran, Suudi Arabistan ve Kuveyt'e de sevkiyat gerçekleştirilebilecektir.

57 "Iraq Railways Extension and Modernization Project (P507282)", World Bank, 18 Mart 2025, erişim 5 Nisan 2026, <https://documents1.worldbank.org/curated/en/099031825120039000/pdf/P507282-bb1e1c91-3f4c-402f-8c25-487eb607c4a7.pdf>.

58 "Iraq Railways Extension and Modernization Project", World Bank, 25 Haziran 2025, erişim 5 Nisan 2026, <https://documents.worldbank.org/en/publication/documents-reports/documentdetail/099604206252511674>.

Harita 2. Irak'ın Mevcut Kara Yolu Altyapısı



Kaynak: “Iraq’s Development Road: Geopolitics, Rentierism, and Border Connectivity”, Carnegie Middle East Center, 11 Mart 2024, erişim 1 Ekim 2026, <https://carnegieendowment.org/middle-east/research/2024/05/iraqs-development-road-geopolitics-rentierism-and-border-connectivity>.

Irak'ın mevcut kara yolu ağı uluslararası taşımacılığa uygun standartlara, orta ve uzun vadelere hedeflenen yük miktarına uygun değildir. Bu çerçevede Kalkınma Yolu Projesi'nin başlamasıyla ülkedeki ana yolların orta vadede uluslararası taşımacılığa uygun hale getirilebileceği tahmin edilmektedir. Kaldı ki söz konusu yükün büyük bölümünün demir yoluyla taşınması hedeflenmektedir.

Harita 3. Irak'ın Yeni Otoyol Projeleri



Kaynak: "Iraq's Development Road".

Dünya Bankası tarafından hazırlanan *2022 Irak Ülke İklim Kalkınma Raporu*, Irak hükümetine ulaştırma sektörünün karbonsuzlaştırılmasına yönelik yollar öneren ve yük taşımacılığının kara yolundan demir yoluna kaydırılmasını da içeren bir dizi öneride bulunmuştur. Yeni demir yolu bağlantıları yolcu ve yük trafiğini kara yolundan demir yoluna kaydırarak hava kirliliği, kazalar, tıkanıklık ve yol aşınmasını azaltacak, kargo taşımacılığının verimliliğini artıracak ve endüstriyel büyümeyi destekleyecektir.⁵⁹

⁵⁹ Iraq Country Climate and Development Report (Washington, DC: World Bank, 2022).

Irak Ulaşım Ekonomik Koridorları Projesi

Haziran 2026'da Dünya Bankası, Irak'ın kara yolu altyapısını iyileştirme ve seyahati daha güvenli hale getirmeye yönelik projeler için 900 milyon dolar tutarında bir finansman paketini onaylamıştır. Esasen bu proje de Kalkınma Yolu'nun bir parçasıdır. Irak Ulaşım Ekonomik Koridorları (ITREC) projesi ülke içi hareketlilik, bölgesel entegrasyon ve uzun vadeli ekonomik büyüme açısından hayati öneme sahip kilit kara yolu koridorlarındaki stratejik yatırımları destekleyecektir.

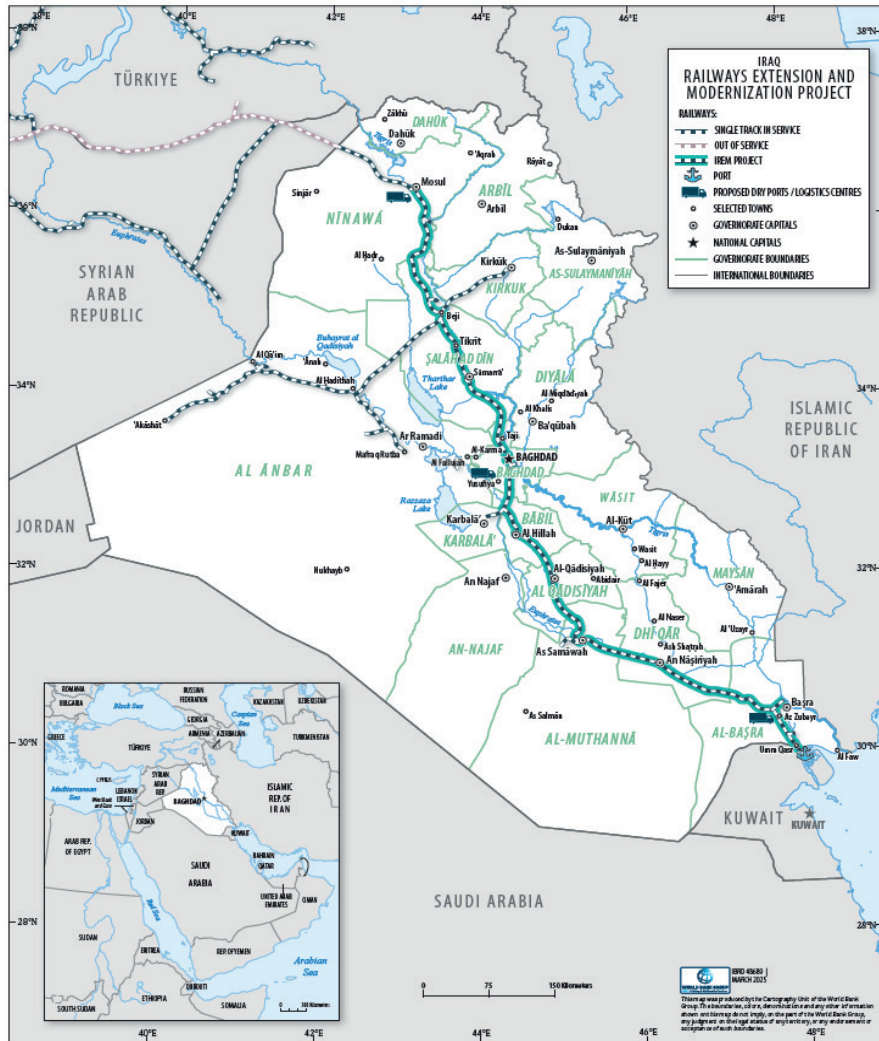
Dünya Bankası tarafından yapılan duyuruda; ITREC projesinin iki stratejik eksen boyunca öncelikli yatırımlara odaklanacağı; bunların Bağdat'ı 2 Nolu Otoyol (E2) üzerinden Türkiye sınırına bağlayan kuzey-güney koridoru ile Bağdat'ı Suriye ve Ürdün'e bağlayan 1 Nolu Otoyol (E1) boyunca uzanan doğu-batı koridoru olduğu; programın ilk aşamasında E1 otoyolunun önemli bölümlerinin rehabilitasyonu, IKBY'deki belirli yolların iyileştirilmesi ve E2 otoyolunun ilk bölümünün inşasının finanse edileceği; bu yatırımların Irak'ın ulusal kara yolu ağının işleyişini ve iklim direncini güçlendirecek ve daha geniş ulaşım koridoru gündeminin genişletilmesine yardımcı olabilecek gelecek aşamaların temelini oluşturacağı vurgulanmıştır.⁶⁰

Irak'ın Demir Yolu Altyapısı

Irak Ulaştırma Bakanlığı (MoT) tarafından koordine edilen ve devlete ait bir şirket olan Irak Demir Yolları Şirketi (IRR) ülkedeki demir yolu ulaşım sistemini yönetmekte ve işletmektedir. Ancak mevcut sistem talepleri karşılamamanın çok gerisindedir. Irak'ın demir yolu ağı şu anda yaklaşık 2 bin 272 kilometre standart hat açıklığı ve 115 istasyondan oluşmaktadır. Bu hatlarda da petrol ve tahıl taşımacılıkları ile birkaç yolcu treni gibi sınırlı hatlar yer almaktadır.

⁶⁰ *Iraq Transport Economic Corridors Project* (Washington, DC: World Bank, 2026).

Harita 4. Irak'ın Mevcut Demir Yolu Altyapısı



Kaynak: "Iraq's Development Road".

Irak demir yollarının yalnızca Bağdat-Mahmudiye-Musayyib arasındaki kısmı çift hat iken Musayyib'den Basra hattının sonuna kadar olan kısım ise tek hatlıdır. Halihazırda yalnızca Bağdat-Basra hattında mal ve yolcu taşımacılığı birlikte yapılmaktadır. Demir yolu ağı biri kuzey-güney (Umm Qasr-Basra-Bağdat-Musul-Rabiya'daki Suriye sınırı) ve diğeri doğu-batı (Bağdat'tan Suriye sınırına yakın Akaşat'a) olmak üzere iki ana hattan oluşmaktadır. Ayrıca birkaç kısa yan hat da mevcuttur. Hizmetler birkaç yük

hattı (petrol ve tahıl taşımacılığı), Bağdat-Basra arasında gece seferleri ve Sammara'ya haftalık tren seferleri de dahil olmak üzere yolcu trenleriyle sınırlıdır. Bağdat ile Ramadi, Felluce, Beyci, Haklaniyah ve El-Kaim arasında da hatlar bulunmakla birlikte bu hatlar operasyonel değildir. Örneğin Bağdat-Basra hattında ortalama hız 120 kilometre/saattir.⁶¹

Bağdat'ı Umm Qasr Limanı'na (624 kilometre) bağlayan güney bölümü 2014'te kısmen yenilenmiş ve trenlerin 25 tonluk dingil yükü sınırıyla 80 kilometre/saat hıza kadar sefer yapmasına olanak sağlamıştır. Ancak bazı bölümlerde hız 50 kilometre/saate düşürülmüştür. Bağdat'ı Rabia'ya bağlayan (520 kilometrelik) kuzey bölümü ise Suriye'ye bağlanmakta ve 18-20 tonluk dingil yükü sınırıyla 40-60 kilometre/saat hıza kadar sefer yapılmaktadır. Sınırlı ve düzensiz yük trafiğine sahip olan bu bölümün Beyci'de yenilenmesi gereken büyük bir atölyesi bulunmaktadır.⁶²

Irak Demir Yolları Genel Şirketi'ne ait 14 lokomotif bulunmaktadır. Bunların 12'si Çin ve 2'si Türk yapımı dizel setlerdir. Kısa vadede 20 yolcu ve 50 yük lokomotifine ve 100 vagona; orta vadede 30 yolcu ve 20 yük trenine ve 100 vagona; uzun vadede ise 50 yüksek hızlı yolcu trenine, 100 ağır hizmet tipi lokomotive ve 200 vagona gereksinim duyulmaktadır. Yolcu lokomotifleri için ortalama asgari hızın saatte 300 kilometre ve yük lokomotifleri için ise 120 kilometre olması hedeflenmektedir.⁶³

Halihazırda devam eden en önemli demir yolu projesi Basra'dan Şelemçe Sınır Kapısı üzerinden İran'a bağlanan hat olan 32 kilometre uzunluğundaki Şelemçe Projesi'dir. Ayrıca Başbakan Zeydi'nin ilk İran ziyaretinde Diyalâ'nın karşısındaki Hüsvre geçidinden Irak'a uzanacak yeni bir demir yolu hattı konusunda anlaşmaya varılmıştır. Söz konusu hatların amacı Erbain döneminde İranlı Şiilerin Necef ve Kerbelâ'yı ziyaretlerinin kolaylaştırılması olarak sunulsa da bu hatlar İran limanlarından gelen yüklerin Irak üzerinden üçüncü ülkelere taşınmasını hedeflemektedir.⁶⁴ Bunların dışında yıllardır Irak'ta demir yollarına yatırım yapılmamaktadır. Mevcut demir yolu altyapısı, sinyalizasyon sistemi ve lokomotif türleri yoğun yolcu ve yük taşımacılığına uygun değildir. Bu

61 "Iraq Railways Extension and Modernization Project".

62 "Iraq Railways Extension and Modernization Project".

63 "Iraq Railways Extension and Modernization Project".

64 "From Shalamchah to Khosravi: Are Iran Rail Links Undermining Iraq's Grand Faw Port?", Shafaq News, 9 Ağustos 2026.

nedenle Büyük Fav Limanı'nın çalışmaya başladığı ilk yıllarda demir yollarından yeterince istifade edilemeyeceği değerlendirilmektedir. Bağdat hükümeti Kalkınma Yolu Projesi kapsamında mevcut demir yolu altyapısından yararlanarak kuzey-güney yönünde daha hızlı ve daha uygun maliyetli bir ulaşım koridorunu hayata geçirmeyi planlamaktadır. Bu doğrultuda ilk aşamada Umm Qasr Limanı'ndan Bağdat üzerinden Musul'a uzanan hatta odaklanılarak mevcut demir yolu ağının modernizasyonuna öncelik verilmesi amaçlanmaktadır.

Irak Demir Yolları Genişletme ve Modernizasyon Projesi

Irak Demir Yolları Genişletme ve Modernizasyon Projesi (IREM) esasen Kalkınma Yolu Projesi'nin başlangıç fazı olarak değerlendirilebilir. Zira bu projeye yeni bir demir yolu hattı inşa edilene kadar mevcut hattın kullanımı, Fav-Basra ve Rabia-Fişhabur bağlantılarının yapılması kaydıyla mümkün hale gelecektir. Proje, Umm Qasr Limanı'nı Musul'a ve Bağdat, Basra gibi büyük kent merkezlerini birbirine bağlayan 1.047 kilometrelik mevcut demir yolu ağının temel parçalarının rehabilitasyonu ve modernizasyonunu kapsamaktadır. Bahse konu proje, demir yolu performansını iyileştirecek, yerel ticareti canlandıracak, istihdam oluşturacak ve ekonomiyi çeşitlendirecektir.

Demir yolu bağlantısı ve 24 rıhtımı bulunan Umm Qasr Limanı 2022'de 17,4 milyon ton kargo elleçlemiştir. Fav'da yeni derin deniz limanının 2027 başında faaliyete geçeceği dikkate alındığında Umm Qasr önemini koruyacaktır. Yenilenen demir yolu hattının 2037'ye kadar 6,3 milyon ton yurt içi yük, 1,1 milyon ton ihracat/ithalat ve dökme emtia (tahıl veya inşaat malzemeleri gibi) ve konteynerli emtia (endüstriyel ve tüketim malları gibi) ile 2,85 milyon yolcu taşıması beklenmektedir. Demir yolu Irak'ın sekiz vilayetinden geçerek federal Irak içindeki entegrasyonu artıracak ve yaklaşık 17 milyon kişiye fayda sağlayacaktır. Taşımacılıkta kamyonlardan trenlere geçiş yollardaki hasarı önemli ölçüde azaltacak ve yıllık bakım maliyetlerini düşürecektir. Proje aynı zamanda yedi yıl boyunca 3 binden fazla tam zamanlı inşaat istihdamı oluşturacaktır. Ayrıca demir yolu faaliyetleri başladıktan ve sektör genişledikten sonra projenin 2040 yılına kadar yılda 21 bin 900 istihdam oluşturması hedeflenmektedir.⁶⁵

⁶⁵ "Iraq Railways Extension and Modernization Project".

Harita 5. IREM Projesi Kapsamında Rehabilitasyon veya Yeniden İnşaat Edilecek Demir Yolu Kısımları



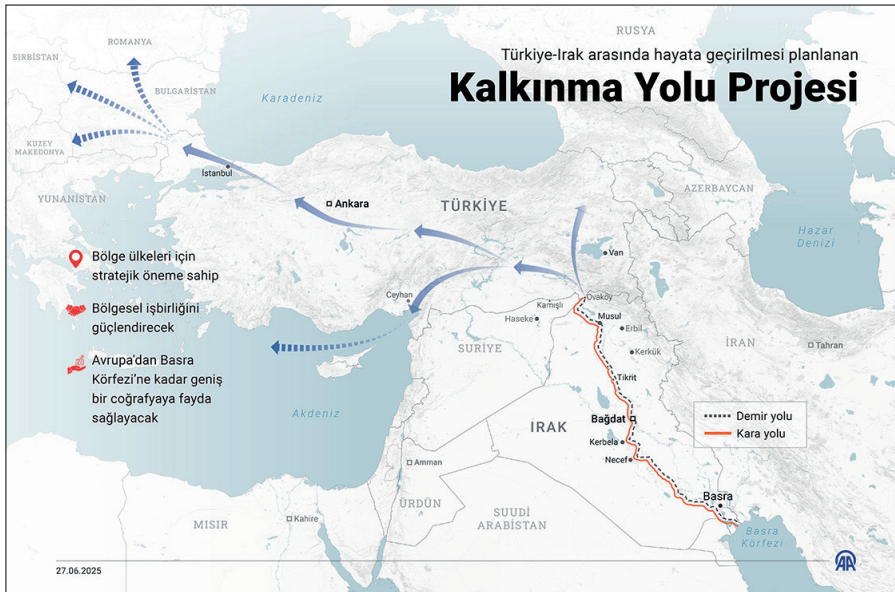
Kaynak: Dünya Bankası

Proje kapsamında tüm ihaleler Dünya Bankası tarafından gerçekleştirilecek ve yürütülecektir. Dünya Bankası yetkilileri tarafından Ekim 2025'te İstanbul'da konuya ilişkin bilgilendirme yapılması uygun görülen Türk ve yabancı şirketlere yönelik bir bilgilendirme gerçekleştirilmiştir. Aradan geçen süreye rağmen projenin henüz hayata geçirilememesinde, 2025 sonunda Irak'ta gerçekleştirilen seçimlerin ardından yeni hükümetin kurulmasında yaşanan gecikmenin yanı sıra Hürmüz krizi başta olmak üzere artan bölgesel güvenlik riskleri ve olumsuz ekonomik gelişmelerin etkili olduğu değerlendirilmektedir.

Kalkınma Yolu Projesi Hakkında Teknik Bilgiler

Projenin müşaviri İtalyan şirket BTP Infrastrutture S.p.A.⁶⁶ tarafından hazırlanan fizibilite raporuna göre projenin demir yolu hattının uzunluğu 1.202 kilometre ve kara yolunun uzunluğu bin 132 kilometre olacaktır. Büyük Fav Limanı'ndan başlayan yol on vilayet (Basra, Nasırıye, Samawa, Divaniye, Necef, Babil, Kerbela, Bağdat, Selahaddin ve Musul) boyunca ilerlemekte, Türk demir ve kara yolları ağlarına bağlanmadan önce Türkiye-İrak sınırındaki Fişhabur'da sona ermektedir.

İnfografik 1. Kalkınma Yolu Projesi



Kaynak: AA

Proje üç fazdan oluşurken ilk fazın 2030, ikinci fazın 2038 ve üçüncü fazın 2050’de tamamlanacağı öngörülmektedir. Proje hayata geçtiğinde yük treniyle taşıma kapasitesinin yıllık 3,4 milyon konteyner ve 24,7 ton kargoya ulaşması planlanmaktadır. Büyük Fav Limanı kapasitesinin 2028 itibarıyla 3,5 milyon konteyner ve 22 milyon tonluk dökme mala ulaşacağı, 2038’e kadar bu hacmin konteynerde 7,5 milyon ve dökme malda 33 milyon tona yükseleceği düşünüldüğünde demir yolu hattının yüksek kapasiteyle operas-

66 Projenin fizibilite işleri İtalyan BTP Infrastrutture S.p.A. ve Progetto Europa and Global (PEG) şirketleri tarafından yürütülürken projenin müşavirliğini ise ABD'li Oliver Wyman üstlenmiştir.

yonlarına başlayabileceği ve yaklaşık on yıl içerisinde tam kapasiteye çıkacağı anlaşılmaktadır. Hızlı trenin ise yılda 13,8 milyon yolcuyla ağırlaması hedeflenmektedir. Bununla birlikte son dönemde artan jeopolitik risklerin ve enerji koridorlarında yaşanan sorunların projenin tamamlanmasıyla ilgili süreleri geciktireceği tahmin edilmektedir.⁶⁷

TABLO 1. KALKINMA YOLU PROJESİ KAPSAMINDAKİ DEMİR YOLU İŞLERİ

Alt Proje	Hat Uzunluğu (Kilometre)	Tahmin Proje Bedeli (Milyar Dolar)
Fav-Nasiriye Hattı	293	2,009
Nasiriye-Necef Hattı	224	1,536
Necef-Bağdat Hattı	164	1,125
Bağdat-Beyci Hattı	204	1,399
Beyci-Musul Hattı	193	1,323
Musul-Fişhabur Hattı	124	0,852
Basra İstasyonu		0,276
Bağdat İstasyonu		0,250
Musul İstasyonu		0,250
Fav-Bağdat Güç Sistemi		0,589
Bağdat-Fişhabur Güç Sistemi		0,451
Tüm Hat Sinyalizasyon Sistemi		0,544
Toplam	1.202	10,604

Kaynak: "The Development Road Project General Report".

Proje kapsamında 15 istasyonlu ve ikili demir yolu hattının maliyetinin 12,6 milyar doları bulması; bu rakamın yaklaşık 10,6 milyar dolarının yapım işlerinde harcanması ve 2 milyar dolarlık da tren seti alınması hedeflenmektedir. Demir yolu hattında 2 operasyon kontrol merkezi, 24 bakım onarım istasyonu ve 3 eğitim merkezinin kurulması öngörülmektedir. Demir yolu altyapısı, yolcu trenleri için saatte 300 kilometre ve yük trenleri için saatte 140 kilometre hıza uygun olarak dizayn edilmiştir. Demir yolu hat-

⁶⁷ "The Development Road Project General Report", Iraqi Prime Ministry, (2025).

larının tasarımı, ERTMS-Avrupa Demir Yolu Taşımacılığı Yönetim Sistemi ve ETCS-Avrupa Trafik Kontrol Sistemi standartları çerçevesinde 25 kV'lık elektrikli tren setlerine göre yapılmıştır.

TABLO 2. DEMİR YOLU PROJESİNİN TEKNİK ÖZELLİKLERİ

Demir Yolu Tasarımı ve Teknolojisi	
Ray açıklığı	1.435 milimetre
Tasarım hızı (yolcu trenleri)	300 kilometre/saat
Tasarım hızı (yük trenleri)	140 kilometre/saat
Minimum yatay yarıçap	7.000 metre
Maksimum uzunlamasına eğim	‰ 12,5
Araç yükleme açıklığı sınırı	UIC C
Minimum dingil mesafesi	4,2 metre
Çalışma hızı (yük trenleri)	120 kilometre/saat
Tasarım aks yükü	25 ton
İzin verilen aks kütlesi	
<i>Vagonlar ≤ 100 kilometre/saat</i>	22,5 ton
<i>Vagonlar ≤ 120 kilometre/saat</i>	20 ton
Geçiş raylarının minimum faydalı uzunluğu	750 metre

Kaynak: “The Development Road Project General Report”.

Projenin otoyol ayağı için yaklaşık 6,3 milyar dolarlık bütçe öngörülmüştür. Fav Limanı Projesi kapsamında Khor al-Zubair'deki batırma su altı tüneli ile 45 metre genişliğinde ve 63 kilometre uzunluğundaki yolun inşası ve Basra'nın güneyindeki Zubair Köprüsü'nden geçerek Fav ile Umm Qasr arasındaki bağlantıyı sağlayacak tünel çalışmaları tamamlanmak üzeredir. Söz konusu tünelin de otoyol bütçesi kapsamında düşünülmesi halinde toplam bütçenin 7 milyar doların üzerinde olduğu söylenebilir.

Proje hayata geçtiğinde otoyol üzerinden taşıma kapasitesinin yıllık 3 milyon konteyner ve 13,5 ton dökme mala ulaşacağı öngörülmektedir. Demir yolunda olduğu gibi otoyolda da tam kapasiteye ulaşılması 2038 yılını bulacaktır.

TABLO 3. KALKINMA YOLU PROJESİ KAPSAMINDAKİ KARA YOLU İŞLERİ

Alt Proje	Yol Uzunluğu (Kilometre)	Tahmin Proje Bedeli (Milyar Dolar)
Umm Qasr-Nasiriye Yolu	198	0,877
Nasiriye-Necef Hattı	226	1,001
Necef-Bağdat Hattı	178	0,787
Bağdat-Beyci Hattı	239	1,061
Beyci-Musul Hattı	135	0,594
Musul-Fişhabur Hattı	156	0,686
Kuzey Kısmı Köprü ve Sanat Yapıları		0,328
Güney Kısmı Köprü ve Sanat Yapıları		0,372
Akıllı Sistemler ve Otoyol Güvenlik Sistemleri		0,591
Toplam	1.132	6,297

Kaynak: "The Development Road Project General Report".

Proje kapsamındaki otoyol dizaynı, AASHTO-Amerikan Eyalet Kara Yolu ve Ulaştırma Yetkilileri Birliği ve FHWA-Federal Kara Yolu İdaresi standartlarına göre yapılmıştır. Yeni otoyol 3 şerit gidiş ve 3 şerit geliş olmak üzere 6 şerit olacaktır; saatte 130 kilometre hıza uygun olarak tasarlanmıştır.

TABLO 4. OTOYOL PROJESİNİN TEKNİK ÖZELLİKLERİ

Otoyol Tasarımı ve Standartları	
Tasarım Hızı	130 kilometre/saat
Belirtilen hız	110 kilometre/saat
Şerit sayısı	3+3
Şerit genişliği	3,65 metre
Dış banket	3,00 metre
Minimum yatay yarıçap	1.500 metre
Maksimum uzunlamasına eğim (istenen)	%4
Maksimum uzunlamasına eğim	%5

Kaynak: "The Development Road Project General Report".

Diğer taraftan Kalkınma Yolu aynı zamanda bir “intermodal taşımacılık” projesidir.⁶⁸ Proje kapsamında 12 yük istasyonu ve 3 intermodal alan olmak üzere 15 istasyon inşa edilecek; intermodal istasyonlar Basra, Bağdat ve Musul’da hayata geçirilecektir.

Kalkınma Yolunun Lojistik Önemi

Dünya ticaretinin yaklaşık yüzde 12-15’i Süveyş Kanalı üzerinden gerçekleştirilmekte ve Çin başta olmak üzere Uzak ve Güneydoğu Asya ile Avrupa arasındaki ticaret her yıl artmaktadır. Çin’in Kuşak ve Yol Projesi’nin Zengezur bağlantılı Orta Koridoru ve Kalkınma Yolu gibi Süveyş’e alternatif güzergahlar bu bakımdan büyük önem arz etmektedir. Kalkınma Yolu Projesi tamamlandığında Ümit Burnu’ndan yaklaşık 45 gün ve Kızıldeniz’den Süveyş Kanalı ile yaklaşık 35 günde gerçekleştirilen sevkiyat süresinin 25 güne düşeceği hesaplanmaktadır. Zira Çin ile Avrupa Kıtası arasındaki mevcut deniz yolu güzergahlarından Güney Koridor olarak isimlendirilen Süveyş Kanalı hattı yaklaşık 11 bin mil, Ümit Burnu hattı 14 bin milin üzerindeyken Kalkınma Yolu yaklaşık 6,5 bin mil uzunluğundadır.⁶⁹

Daha kısa güzergah daha uygun maliyete, daha uygun maliyet ise uluslararası ticaretin gelişmesine katkı sağlayacaktır. Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı (UNCTAD) raporlarına göre, lojistik maliyetlerdeki her yüzde 10’luk düşüş, ticaret hacminde yüzde 3-4 arasında artış oluşturabilmektedir.

68 Intermodal taşımacılık, konteyner taşımacılığı hizmetlerinin çok modlu zincirini ifade eder. Konteynerler, tüm taşımacılık zinciri boyunca, nitelikleri bozulmadan, özel transfer noktalarında en az iki taşıma türü arasında aktararak taşınır. Bu taşıma modunda konteyner veya treylerin hiç açılmadan kara yolu, demir yolu veya deniz yoluyla taşınması söz konusudur. Başka bir ifadeyle ilk kalkış noktasında taşıma birimi (konteyner veya taşıt) içerisine konularak kapatılan yük, son varış noktasında açılmaktadır. Rota boyunca yükün kendisi değil yükün içinde bulunduğu taşıma birimi veya taşıma aracı elleçlenmektedir. Modların taşıt bazında birbirine entegrasyonu yüklerin transferinde elleçleme azaltılarak operasyonel verimlilik sağlanır. Bu uygulamanın diğer bir etkisi de yüklerin zarara uğrama riskinin azaltılarak yüksek sigorta maliyetlerinin ve zarar olarak nitelendirilmesi mümkün olan olası tazmin giderlerinin önüne geçilmesidir. Bkz. Lerzan Kasapoğlu ve A. Güldem Cerit, “Türkiye’de İntermodal Konteyner Taşımacılığında Demiryolu Ulaştırma Potansiyelinin Analizi”, *Denizcilik Fakültesi Dergisi* 3, sayı 1 (2011): 60.

69 Ulas Birkan Cakilci, “Strategic Integration: How the Development Road Project Reinforces the Middle Corridor”, TRT World, 16 Temmuz 2025.

Harita 7. Kalkınma Yolu ve Süveyş Kanalı Üzerinden Uzak Doğu-Avrupa Ticaret Güzergahı



Kaynak: “Hindistan ve Hint Okyanusu’na Güvenli Ticaretin Stratejik Önemi”, Independent Türkçe, 8 Mayıs 2024.

Kalkınma Yolu Projesi’nin ilk fazının hayata geçirilmesinden itibaren taşınması planlanan yıllık 3,4 milyon konteynerin esasen başlangıçta küresel ticaretin yüzde 12’sinin geçtiği Süveyş’e ciddi bir alternatif olmadığı ortaya çıkmaktadır.⁷⁰ Bununla birlikte 2038’e kadar bu hacim konteynerde 7,5 milyona ve dökme malda 33 milyon tona yükselecektir.⁷¹ Projenin fizibilite çalışmasını yürüten şirketlerden Progetti Europa and Global (PEG) tarafından da Kalkınma Yolu’nun Süveyş Kanalı’nın tek başına alternatifi olmadığı, ancak Ortadoğu bölgesi üzerinden tahmin edilen uluslararası ticaretteki yıllık yüzde 10-15 büyümenin absorbe edilmesi suretiyle Süveyş’in üzerindeki baskıyı azaltacağı ifade edilmektedir.⁷² Ayrıca küresel ticarette tek bir güzergaha bağımlılığın azaltılmasının giderek önem kazandığı mevcut dönemde Kalkınma Yolu Projesi’nin Süveyş Kanalı’na alternatif bir ticaret koridoru oluşturarak uluslararası yük taşımacılığındaki ağırlığını paylaşma potansiyeli Irak ve Türkiye açısından stratejik öneme sahip eşsiz bir fırsat sunmaktadır.

Kalkınma Yolu’nun en ciddi rakibi, “IMEC olarak” kısaltılan hem Süveyş rotasına hem de Çin’in Kuşak Yol Projesi’ne alternatif olarak geliştirilen Hindistan-Ortadoğu-Avrupa Ekonomik Koridoru’dur. IMEC,

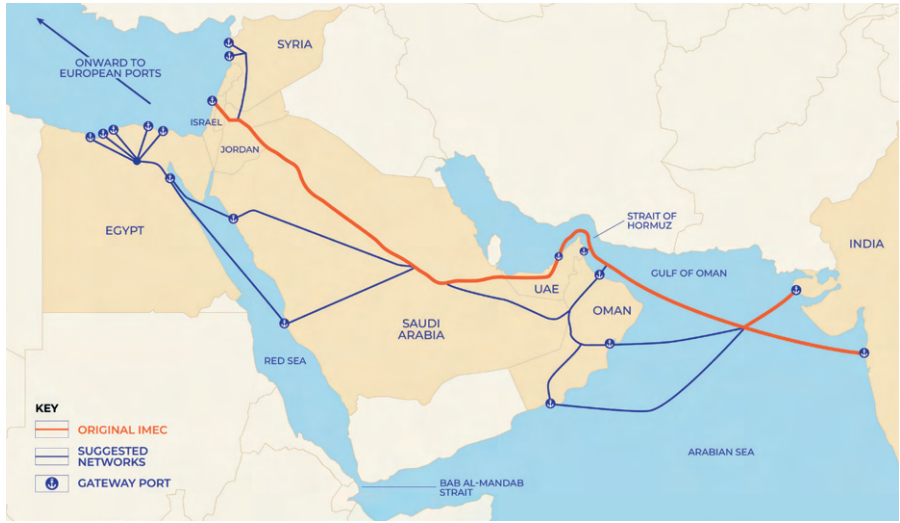
⁷⁰ “The Suez Canal in Numbers”, World Economic Forum, 25 Mart 2021, erişim 5 Nisan 2026, <https://www.weforum.org/stories/2021/03/the-suez-canal-in-numbers>.

⁷¹ “The Development Road Project General Report”.

⁷² “Iraq’s Development Road”.

Hindistan, Ortadoğu ve Avrupa arasında çok modlu bir ulaşım ve enerji koridoru oluşturmayı hedeflemekte ve ABD başta olmak üzere G7 ülkeleri tarafından desteklenmektedir. IMEC'in Süveyş Kanalı üzerinden Avrupa'ya sevkiyat süresini yüzde 40'a kadar düşürebileceği tahmin edilmektedir. Bu proje için Hindistan, Vadhavan Mega Liman Projesi'ni planlarken Adani Group, İsrail'in Hayfa Limanı'nda genişletme ve modernizasyon çalışmalarına başlamıştır.

Harita 8. "Genişletilmiş IMEC" Haritası



Kaynak: "A Network of Corridors is the Only Reliable Hedge against Middle East Chokepoint Disruptions", Atlantic Council, 30 Haziran 2026.

İsrail'in Gazze'yi işgaliyle başlayan ve ABD/İsrail'in İran'a saldırısıyla derinleşen bölgesel İsrail karşıtlığının konjonktürel olarak IMEC'i rafa kaldırdığına dair yaygın bir kabul olsa da ABD merkezli Atlantic Council gibi kuruluşlar, İsrail'i "şimdi değil ama yakında" Hürmüz krizi sonrası şekillenen yeni ticaret koridorlarına eklemek amacıyla IMEC'in uygun bir güzergah olduğu konusunda yayınlara devam etmektedir. Haziran 2026 tarihli çalışmada, Hayfa'nın yanı sıra Mısır ve Suriye bağlantılarının eklendiği "genişletilmiş IMEC" modellemesi yapılırken genişletilmiş bu ağa Türkiye'nin yine dahil edilmediği görülmektedir.⁷³

⁷³ "A Network of Corridors".

Hürmüz kriziyle birlikte hızlı bir şekilde gündemde yer edinen ve IMEC'in Arap Yarımadası'ndaki kısmıyla harita üzerinde hemen hemen örtüşen Modern Hicaz Demir Yolu Projesi de Avrupa'yı Körfez'e bağlama hedefi bakımından Kalkınma Yolu'nun rakipleri arasında gösterilebilir.

Harita 9. Modern Hicaz Demir Yolu Güzergahi



Kaynak: Anadolu Ajansı

Türkiye, Suriye, Ürdün ve Suudi Arabistan arasında uzanan tarihsel güzergahın modern ulaştırma altyapısıyla yeniden canlandırılması, Körfez'i Doğu Akdeniz ve Avrupa'ya bağlayan alternatif ve kesintisiz bir kara koridoru oluşturma potansiyeli taşımaktadır. Proje, ilk aşamada Suudi Arabistan-Ürdün-Suriye-Türkiye hattını kapsarken ikinci aşamada Katar, Birleşik Arap Emirlikleri (BAE), Kuveyt, Umman ve Yemen'in de dahil edilmesiyle

Körfez'e uzanan geniş bir demir yolu koridoru oluşturulmasını hedeflemektedir. Böylece ticari malların yanı sıra petrol ve doğal gazın Basra Körfezi ve Hürmüz Boğazı'na girmeden demir yoluyla Türkiye'ye, buradan da Avrupa'ya taşınması amaçlanmaktadır. Suudi Arabistan'ın Ürdün sınırına kadar olan hattı tamamladığı, Türkiye tarafında ise İslahiye-Kilis-Gaziantep bağlantısının mevcut olduğu belirtilmektedir. Türkiye-Halep arasındaki büyük ölçüde tahrip olmuş hattın yeniden işler hale getirilmesi için yaklaşık 100 milyon dolar gerekmektedir. Suriye-Ürdün arasındaki yaklaşık 400 kilometrelik eksik kesimin yeniden inşası için ise ciddi yatırıma ihtiyaç duyulmaktadır. Halep-Şam hattının ise kullanılabilir durumda olduğu ve gerekli çalışmaların tamamlanmasıyla Suriye-Ürdün bağlantısının 3-4 yıl içerisinde yeniden işletmeye alınabileceği, böylece hattın ilk etabı olan İstanbul'dan Medine'ye yaklaşık 1.750 kilometrelik Suudi Arabistan-Türkiye kısmının çalışmaya başlayacağı öngörülmektedir. Modern Hicaz Demir Yolu'nun Irak ile Türkiye arasında planlanan Kalkınma Yolu'na bağlanabileceği, bu şekilde Kuveyt, Katar ve BAE'nin de projenin bir parçası olabileceği ifade edilmektedir.⁷⁴ Bu çerçevede projenin Kalkınma Yolu ile uyumlu hale getirilmesi mümkün görülmektedir.

Bir diğer önemli girişim olan Orta Koridor, Çin ve Avrupa'yı Orta Asya, Hazar Denizi ve Güney Kafkasya üzerinden birbirine bağlamaktadır. Söz konusu koridor, Asya ve Avrupa arasındaki ticaret bağlantısını artırmanın yanı sıra ihracat ve ithalat hareketini kolaylaştırarak bölgesel ekonomik büyüme ve entegrasyonu da teşvik etmeyi amaçlamaktadır. Orta Koridor üzerinden Çin'den Avrupa'ya teslimat ortalama 18 gün sürmekte ancak bahse konu güzergah halihazırda çok etkin kullanılmamaktadır. Zengezur Koridoru'nun devreye alınmasıyla hattın daha fazla ilgi göreceği öngörülmektedir. Bu itibarla Kalkınma Yolu Projesi'nin lojistik açıdan diğer uluslararası ticaret güzergahları arasında önemli bir yere erişeceği anlaşılmaktadır. Ayrıca projenin Bahreyn, Suudi Arabistan, Katar, Kuveyt, Umman ve BAE'yi birbirine bağlayarak bölgesel ticaret ve ulaşımı kolaylaştıracak Körfez İşbirliği Konseyi (KİK) demir yolu ağına da orta vadede bağlanarak bölgesel ticari ve ekonomik entegrasyon düzeyini artırması beklenmektedir.

⁷⁴ "Türkiye ve Suudi Arabistan'dan Bölgedeki Dengeleri Değiştirecek Bir Demiryolu Hamlesi", Fokus Plus, 29 Temmuz 2026.

Kalkınma Yolu Projesi'nin Finansmanı

Kalkınma Yolu'nun hayata geçirilmesinde belirleyici konulardan biri büyük ölçekli altyapı yatırımını kesintisiz biçimde destekleyebilecek bir finansman yapısının oluşturulmasıdır. Irak'ın sahip olduğu doğal kaynaklar önemli bir ekonomik kapasite sunarken ulaştırma yatırımlarının yalnızca dönemsel bütçe imkanlarıyla yürütülmesi uygulama takvimini zorlaştırabilmektedir. Bu çerçevede doğal kaynak gelirlerinin uzun vadeli altyapı yatırımlarına yönlendirilmesi, projenin finansmanında ayrı bir seçenek oluşturmaktadır. Projenin ilk ayağı olan Büyük Fav Limanı için yapılan harcamanın 7 milyar doları aşacağı tahmin edilmektedir. BTP Infrastrutture'nin çalışmasına göre demir yolu için 12,9 ve kara yolu için 6,3 milyar dolar olmak üzere, Kalkınma Yolu Projesi'nin tamamlanabilmesi için yaklaşık 20 milyar dolarlık finansmana ihtiyaç duyulmaktadır.⁷⁵

Projenin finansmanı için başlangıçta uluslararası finansörlerin ve ortak ülkelerin katılımına dayalı seçenekler üzerinde çalışılmıştır. Ancak Irak'taki seçim ve hükümet değişikliği süreci ile bölgesel gelişmeler bu arayışların beklenen hızda sonuçlanmasını güçleştirmiştir. Bu koşullarda Irak'ın doğal kaynaklarına dayalı finansman yaklaşımı yeniden öne çıkmış; kaynakların ekonomik değerinin ulaştırma altyapısının geliştirilmesinde kullanılması, Türkiye-Irak iş birliğinin somut gündemlerinden biri haline gelmiştir.⁷⁶

Doğal kaynaklara dayalı modelin çıkış noktası, Irak'ın kendi ekonomik imkanlarıyla kendi altyapısını geliştirmesidir. Bu yaklaşım ilk aşamada petrol kaynaklarının ekonomik değere dönüştürülerek başta Kalkınma Yolu olmak üzere Irak'taki öncelikli ulaştırma altyapısı yatırımlarının finansmanına yönlendirilmesini esas almaktadır. Böylece doğal kaynak zenginliği, yalnızca mevcut ekonomik faaliyetleri finanse eden bir gelir unsuru olmaktan çıkarak üretim, ticaret ve bağlantısallık kapasitesini artıracak yatırımların kaynağı haline gelebilecektir.

Modelin temel gerekçesi, projenin ilerleyişinin yalnızca dönemsel bütçe koşullarına bağlı kalmasını önlemektir. Burada kaynakların varlığı ile bu kaynakların yatırıma düzenli biçimde aktarılabilmesi arasında ayırım bulunmaktadır. Irak'ın bütçe kısıtlarıyla karşılaşması, ülkenin doğal kaynaklarını

⁷⁵ "The Development Road Project General Report".

⁷⁶ "Kalkınma Yolu'nda Çalışmaların Bu Sene Başlaması Hedefleniyor", T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 25 Temmuz 2026, erişim 13 Ekim 2026, <https://www.uab.gov.tr/haberler/kalkinma-yolu-nda-calismalarin-bu-sene-baslamasi-hedefleniyor>.

kullanarak farklı bir finansman düzeni geliştiremeyeceği anlamına gelmemektedir. Esas mesele mevcut ekonomik değerin yapım sürecini destekleyecek öngörülebilir bir kaynak akışına dönüştürülmesidir.⁷⁷

Bu çerçevede kullanılan petrol karşılığı finansman ifadesi, petrolün ekonomik değerinin ulaştırma yatırımlarına tahsis edilmesini anlatmaktadır. Finansman yaklaşımının değerlendirilmesinde fiziksel petrol miktarından önce bu kaynaktan elde edilen değerin hangi yatırım ihtiyacını karşılayacağı önem taşımaktadır. Irak'ın tahsis edeceği petrol kaynaklarının ekonomik değere dönüştürülmesi ve ulaştırma altyapısına yönlendirilmesi, iki ülke arasındaki teknik çalışmaların başlıca konuları arasındadır.⁷⁸

Yapım sürecinin sürdürülebilmesi için kaynak akışının düzenliliği de toplam finansman büyüklüğü kadar önemlidir. Gündeme getirilen fon yaklaşımı, yatırımın ihtiyacını karşılayacak kaynakların düzenli olarak aktarılması ve gerçekleştirilen imalatların bedellerinin bu akış üzerinden ödenmesiyle ilişkilidir. Dolayısıyla model, bir finansman kaynağının belirlenmesinin yanında kaynağın yapım ilerlemesine eşlik edebilecek bir ödeme düzenine dönüştürülmesini de içermektedir.⁷⁹

Finansmanın Irak'ın kendi kaynaklarına dayandırılması, Türkiye'nin Irak'a kredi sağlaması şeklinde yorumlanmamalıdır. İki ülke arasındaki iş birliğinde Irak'ın kaynak kapasitesi ile Türkiye'nin ulaştırma altyapısı ve yapım tecrübesi birlikte değerlendirilmektedir. Türk şirketlerinin yapım işlerinde rol alması da bu çerçevede ele alınmalıdır. Yapım kabiliyeti ile finansmanın hangi ülkenin kaynaklarından karşılandığı ayrı, ancak birbirini tamamlayan unsurlardır.

Doğal kaynaklara dayalı finansmanın ekonomik önemi, petrol gelirleriyle ulaştırma yatırımı yapılmasının ötesinde, bu yatırımın gelecekte petrol dışı faaliyetleri destekleme potansiyelinde bulunmaktadır. Daha güçlü ulaştırma bağlantıları; Irak'ın iç pazar bütünleşmesini, üretim merkezlerinin pazarlara erişimini ve ülkenin uluslararası ticarete katılımını kolaylaştırabilir. Böylece mevcut doğal kaynak gelirleri, farklı sektörlerde

⁷⁷ "Kalkınma Yolu'nda İlk Kazma Bu Yıl", *Yeni Şafak*, 5 Ağustos 2026.

⁷⁸ "Türkiye-Irak Arasında Kalkınma Yolu'nun Finansmanına İlişkin İkinci Ortak Toplantı Yapıldı", T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı AB ve Dış İlişkiler Genel Müdürlüğü, 25 Ağustos 2026, erişim 13 Ekim 2026, <https://abdi.uab.gov.tr/haberler/turkiye-irak-arasinda-kalkinma-yolu-nun-finansmanina-iliskin-ikinci-ortak-toplanti-yapildi>.

⁷⁹ Tunay Afyon, "Bakan Uraloğlu'nun NTV Açıklamalarının Aktarımı, Kalkınma Yolu'nu Türk Müteahhitler Yapacak", Tek Referans, 11 Ağustos 2026.

ekonomik faaliyet gelişmesine imkan verecek bir altyapının oluşturulmasında kullanılabilecektir.

Bu nedenle projenin petrole olan bağımlılığı azaltma hedefi ile finansmanda petrol kaynaklarından yararlanılması arasında zorunlu bir çelişki bulunmamaktadır. Mevcut gelir kaynağının üretken altyapıya yönlendirilmesi, ekonomik çeşitlenmenin araçlarından biri olabilir. Ancak petrol dışı ekonominin gelişmesi yalnızca transit yük miktarına veya geçiş gelirlerine bağlı değildir. Ulaştırma yatırımının mevcut tarım, sanayi ve ticaret faaliyetleriyle ilişkisi kalkınma etkisinin kapsamını belirleyecektir.

Altyapının finansman kaynağı ile tamamlandıktan sonra oluşturacağı ekonomik faydalar da birbirinden ayrılmalıdır. Petrol kaynaklarının ekonomik değeri yapımın finansmanına hizmet ederken taşıma gelirleri, liman faaliyetleri, üretim artışı ve ticaretin gelişmesi yatırımın sonuçlarıdır. Bu farklı büyüklüklerin aynı gelir kalemi gibi kullanılması hem finansman ihtiyacının hem de projenin ekonomik katkısının değerlendirilmesini güçleştirir.

Mekanizma kapsamında finanse edilecek ulaştırma altyapısı yatırımlarında Türk şirketlerinin aktif rol üstlenmesi öngörülmektedir. Başta Kalkınma Yolu olmak üzere ilgili yatırımların bu finansman modeli çerçevesinde hayata geçirilmesi ve Türk şirketlerinin uygulama aşamasında görev almasına yönelik çalışmalar devam etmektedir. Bu yaklaşım Irak'ın ulaştırma kapasitesinin gelişmesine katkı sunarken Türk müteahhitlik ve ilgili sanayi sektörleri için de iş imkanları oluşturabilecektir. Daha uzun vadeli kazanım ise Türkiye'nin üretim ve lojistik ağlarının Irak ve Körfez pazarlarıyla daha güçlü biçimde bütünleşmesidir. Bu nedenle finansman iş birliğinin ekonomik değeri, yapım dönemindeki iş hacmiyle birlikte koridorun sağlayabileceği kalıcı ticaret ve üretim bağlantıları üzerinden değerlendirilmelidir.

Türkiye-Irak Arasındaki İş Birliğinin Finansman Boyutu

28 Temmuz 2026'da imzalanan Doğal Kaynaklar Karşılığında Irak Cumhuriyeti İçerisinde Ulaştırma Altyapısının Geliştirilmesine İlişkin Çerçeve Mutabakat Zaptı bu yaklaşımın iki ülke arasında somut bir çerçeveye kavuşmasını sağlamıştır. Aynı ziyaret kapsamında imzalanan Fişhabur-Ovaköy bağlantısına ilişkin mutabakat, koridorun fiziksel devamlılığını; doğal kaynaklara ilişkin çerçeve ise altyapı yatırımlarının finansmanını ilgilendir-

mektedir. Bu iki adım projenin bağlantı ve kaynak ihtiyacına birlikte cevap verilmesi bakımından tamamlayıcıdır.⁸⁰

Çerçeve Mutabakat Zaptı'nın imzalanmasını müteakip Irak tarafıyla dört tur müzakere gerçekleştirilmiştir. Bu görüşmeler sonucunda finansman mekanizmasının temel prensipleri ve işleyişi konusunda mutabakat sağlanmıştır. Geline aşamada söz konusu mutabakatı hükümetler arası hukuki zemine taşıyacak anlaşma taslağı üzerindeki müzakereler sürdürülmektedir.⁸¹

Müzakereleri yürütülen metin “Türkiye Cumhuriyeti ile Irak Cumhuriyeti arasında Doğal Kaynakların Kullanımı Yoluyla Ulaştırma Yatırımlarının Finansmanı Mekanizmasına İlişkin Anlaşma” başlığını taşımaktadır. Anlaşma kapsamında geliştirilen modelin Kalkınma Yolu'nun yanında Irak'taki diğer öncelikli ulaştırma yatırımlarında da kullanılması hedeflenmektedir. Böylece iş birliği, tek bir altyapı projesinin kaynak ihtiyacını karşılamamanın ötesinde öncelikli ulaştırma yatırımlarını destekleyecek bir finansman mekanizmasının oluşturulmasını kapsamaktadır.

Anlaşma taslağı ile doğal kaynak değerinin altyapı yatırımlarına yönlendirilmesi, finansman akışında sürekliliğin sağlanması ve proje ihale ve uygulama süreçlerinin belirlenmesi hedeflenmektedir. Mekanizmanın şeffaflık ve izlenebilirlik ilkeleri temelinde işletilmesi, kaynak tahsisinden yatırımların gerçekleştirilmesine kadar sürecin takip edilebilmesini destekleyecektir. Bu unsurlar birlikte, ulaştırma altyapısı yatırımları için sürdürülebilir ve öngörülebilir bir mali yapının tesis edilmesine hizmet etmektedir.

Finansman modelindeki bu gelişim, önceki uluslararası finansman arayışlarının devamında ortaya çıkan farklı bir çözüm olarak değerlendirilmelidir. Dörtlü iş birliği çerçevesi ile Irak'ın kaynaklarına dayalı finansman seçeneği aynı konuyu bütünüyle aynı araçlarla ele almamaktadır. Birincisi projenin bölgesel iş birliği zeminini, ikincisi ise özellikle Irak'taki yatırımın kaynak ihtiyacına verilen cevabı ifade etmektedir. Finansman tercihinin değişmesi, koridorun bölgesel iş birliği niteliğinin kendiliğinden ortadan kalktığı anlamına gelmemektedir.

80 Zafer Fatih Beyaz ve Haydar Karaalp, “Türkiye ile Irak Arasında 5 Anlaşma İmzalandı”, Anadolu Ajansı, 28 Temmuz 2026.

81 Nur Banu Aras, “Finansman Sorunu Çözüldü Kalkınma Yolu'nda Kritik Eşik Aşıldı”, *Yeni Şafak*, 20 Eylül 2026.

Irak topraklarındaki yatırımların finansmanı ile Türkiye’de koridorun devamını sağlayacak bağlantı yatırımlarının finansmanı da ayrı ele alınmalıdır. Irak’ın doğal kaynaklarına dayalı mekanizmanın geliştirilmesi, Türkiye tarafındaki bütün yatırımların aynı kaynaktan karşılanacağı anlamına gelmemektedir. Koridorun kesintisiz işlemesi iki tarafta da yatırım gerektirse de her kesimin kaynak ihtiyacı ve finansman seçenekleri kendi kapsamı içinde değerlendirilmelidir.

Doğal kaynaklara dayalı finansman konusunda bir çerçevenin ve temel prensiplerin belirlenmiş olması projenin önündeki önemli bir eşiğin aşılmasıdır. Bununla birlikte finansman üzerinde mutabakat sağlanması ile bütün uygulama süreçlerinin tamamlanması aynı aşama değildir. Ekim 2026 itibarıyla petrol karşılığı yapım konusunda varılan anlaşma teyit edilirken görüşmelerin devam ettiği ve Irak Meclisinden geçmesi gereken bir aşama bulunduğu da belirtilmiştir. Bu durum modelin uygulamaya aktarılmasına yönelik çalışmaların sürdüğünü göstermektedir.⁸²

Projenin mevcut durumu bu nedenle finansman seçeneği arayışından doğal kaynaklara dayalı bir mekanizmanın somutlaştırılmasına geçiş olarak tanımlanabilir. Temel yaklaşım Irak’ın kendi kaynak değerini kendi ulaştırma altyapısına dönüştürmesi ve bu yatırımın yapım sürecini destekleyecek düzenli finansman akışının oluşturulmasıdır. Dış kredi ve kamu-özel iş birliği seçeneklerinden farklı bir kaynak yapısına sahip olan bu yaklaşım mevcut doğal kaynak gelirleriyle uzun vadeli kalkınma yatırımları arasında doğrudan bir bağ kurmaktadır.

Diğer Finansman Yöntemleri

Irak hükümeti son dönemde, hareket alanını genişletebilmek adına kamu-özel sektör ortaklığı (*public private partnership*, PPP), uygun koşullara sahip Hazine garantili kredinin müteahhit aracılığıyla getirildiği “mühendislik, satın alma ve kurulum-finance” (*engineering, procurement, and construction-finance*, EPC-F) veya yolcu, yük veya alım garantisi karşılığı yap-işlet-devret (*build-operate-transfer*, BOT) modeli ile çalışabilecek, finansman gücü yüksek uluslararası şirketlerle iş birliğini artırmaya çalışmaktadır. Nitekim, projenin fizibilitesini hazırlayan BTP Infrastrutture’ın tavsiyesi de

82 “Ulaşım ve Altyapıda Türkiye Yüzyılı Zirvesi Açıklamaları”, İhlas Haber Ajansı, 8 Ekim 2026.

finansman sorununun, ihracat kredi bankaları gibi uluslararası finans kuruluşlarının garantisi ve uluslararası bankalar ve Irak bankaları kanalıyla Dünya Bankası gibi kuruluşlar tarafından kredi alınmasıyla çözülebileceği, bu süreçte Irak'ın yanı sıra komşu ve partner ülkelerle yerli ve yabancı yatırımcıların da dahil edilmesi yönündedir.

Diğer taraftan Irak hükümeti, Kalkınma Yolu'nu kar paylaşımı modeliyle işletmeyi hedeflemektedir. Projenin müşavir şirketi BTP Infrastrutture'ın fizibilite çalışmasının tamamlanmasının ardından Irak Ulaştırma Bakanlığınca projenin uygulama aşaması için uluslararası şirketlerin teklif verebileceği küresel bir ihale platformu açılacağı beyan edilmiştir.⁸³ Hükümet Türkiye ile kurmakta olduğu finansman modeli dışında kalan süreci, Irak Kalkınma Fonu'nun yüzde 20'sine ortak olduğu, yüzde 80 hissenin ise Irak'ın önde gelen holdingleri arasında paylaştırıldığı özel statülü Kalkınma Yolu Şirketi isimli bir şirket üzerinden yönetmeyi planlamıştır.⁸⁴

Ancak ülke riskinin halen çok yüksek olması ve bu modellerin Irak'ta hukuki altyapılarının yetersizliği nedeniyle hem projenin finansmanı hem de işletilmesi konusundaki belirsizlik devam etmektedir. Üstelik bu tür büyük ölçekli yatırımlarda maliyetin geri dönüş süreleri oldukça uzun sürmektedir. BTP Infrastrutture'ın hesaplamalarına göre demir yolu maliyetinin geri dönüş süresi 18,3 yıl, otoyol yatırımının geri dönüş süresi ise 23,8 yıldır.⁸⁵

Cumhurbaşkanı Erdoğan'ın Nisan 2024'teki Irak ziyareti kapsamında imzalanan dördü mutabakatın tarafı olan BAE ve Katar'ın, daha sonra projeye davet edilen Umman'ın finansman konusunda gelecekteki rolleri de henüz netleştirilmemiştir. Hürmüz kriziyle birlikte Körfez ülkelerinin finansman konusunda Kalkınma Yolu'na en azından kısa vadede destek veremeyecekleri ortaya çıkmıştır. Projenin Türkiye ve Irak'la birlikte en büyük yararlanıcısı olacak Çin'in projenin finansmanına katkı verip vermeyeceği henüz kamuoyu önünde konuşulmamıştır. Çin bu konuda istekli olsa dahi Çin'in Irak'ta etkinliğinin hızlı artmasından rahatsız olan ABD'nin buna karşı tutumunun ne olacağı bilinmemektedir.

⁸³ "Italian Firm BTP Updates on Development Road Designs", Iraq Business News, 11 Kasım 2025.

⁸⁴ "Board of Iraq Development Fund Discusses Key Projects", Iraq Business News, 25 Kasım 2025.

⁸⁵ "The Development Road Project General Report".

Irak PPP Mevzuatı

Dünya Bankası tarafından Irak'ın PPP mevzuatı için 2006 tarihli ve 13 sayılı Yatırım Kanunu, PPP otoritesi olarak da Ulusal Yatırım Komisyonu ve Bakanlar Kurulu adres edilmektedir. Mezkur kanun incelendiğinde yatırımcılara 10 yıllık kurumlar vergisi muafiyeti, 3 yıllık gümrük vergisi muafiyeti, yabancı işçi çalıştırma hakkı ve yurt dışına kar transferi serbestisi sağlandığı ve yatırımların millileştirilmeyeceğine dair taahhüt verildiği görülmektedir. Ancak 13 sayılı kanunda PPP'ye dair somut bir düzenleme bulunmamaktadır. Irak'ta münhasır bir PPP mevzuatı oluşturma çalışmaları esasen BM'nin de katkısıyla 2011'de başlatılmıştır. Muhtelif başarısız denemelerin akabinde 15 Nisan 2025 tarihli Bakanlar Kurulu toplantısında kabul edilen taslak, parlamentoya sevk edilmiş ancak 11 Kasım 2025 tarihli genel seçimlere kadar gündeme alınmadığından kadük kalmıştır.⁸⁶

Öte yandan 29/04/2024 tarihli ve 4771 sayılı *Resmî Gazete*'de yayımlanan, Merkezi Finansmanlı Kuruluşlar ve Özel Sektör Arasında Yatırım ve Ortaklık Talimatı uyarınca, Ulusal Yatırım Komisyonunun yatırım ruhsatı vermesi veya yatırımcı ile 2006 tarihli ve 13 sayılı Yatırım Kanunu çerçevesinde ortaklık kurması ya da yatırımcı ile projenin sahibi merkezi bütçe kapsamındaki idare arasında BOT benzeri bir anlaşma yapılması mümkün hale getirilmiş; yapılacak sözleşmenin kapsamı, kar paylaşımı ve diğer hususların Bakanlar Kurulu Kararı ile belirleneceği hüküm altına alınmış ve Bağdat Havalimanı'nın yenilenmesi projesi Irak'ın ilk PPP örneği olarak ihale edilmiştir. Ancak söz konusu talimatın dayanağı, 2023-2025 mali yılları için 2023 tarihli (13) sayılı Federal Bütçe Kanunu'nun 2/2/b/5 numaralı maddesidir. Bu itibarla bahse konu talimatın sonraki bütçe dönemlerinde de yürürlükte olup olmayacağı net değildir. Kaldı ki ilk PPP modeli olması hedeflenen Bağdat Havalimanı ihalesi de yeni başbakanın göreve gelmesinin hemen ardından iptal edilmiştir.

Bir diğer önemli husus yatırımlarda ve finansmanda hazine garantisidir. Bakanlar Kurulunun 23404 sayılı ve 2023 tarihli Kararıyla, 2023-2025 Mali Yılları için Federal Bütçe Kanunu'nun 3.2'nci maddesi kapsamında "Irak Özel Sektörüne Egemen Garantiler Verilmesine İlişkin Mekanizma ve Şart-

⁸⁶ "Draft PPP Law, Iraq", Public-Private Infrastructure Advisory Facility (PPIAF), (2011), erişim 5 Nisan 2026, <https://www.ppiaf.org/documents/2665>.

lar” kabul edilmiş ve finansmanı yabancı kuruluşlarca sağlanacak üretim hatlarının yüzde 85’ine kadar Maliye Bakanlığı tarafından garanti verilmesine dair düzenleme yürürlüğe koyulmuştur. Fakat Kalkınma Yolu, Bağdat Metro-su, Kerbela-Necef Hafif Raylı Sistemi veya Bağdat Çevre Yolu gibi ulaştırma projelerinin finansmanında hazine garantisi sağlanmasıyla ilgili bir düzenlemeye gidilmemiştir. Bu minvalde bir düzenlemede yolcu ve yük garantisiyle ilgili standartların da belirlenmesine ihtiyaç duyulmaktadır.

Mega projeleri ve hayalleri olan Irak’ın yatırım ikliminde başka ciddi eksiklikler de mevcuttur. Örneğin enerji ve konut sektörüne yönelik istisnalar yer alsa da merkezi hükümet mevzuatında yatırımcıların mülkiyet hakkı yüzde 49’la sınırlandırılmıştır. BAE gibi ülkeler bu tür engelleri, ülkenin geneline yayılan serbest bölgeler gibi özel mekanizmalarla çözebilmiştir. Ancak Irak’ta planlı yatırım alanları konusunda ne kapsamlı bir teşvik sistemi ne de bu alanda söylem dışında makro bir hedef bulunmamaktadır.

Son dönemde uyuşmazlıkların çözümü mekanizmalarıyla ilgili adımlar atılmış ve Devletler ve Diğer Devletlerin Milletleri Arasındaki Yatırım Uyuşmazlıklarının Çözümüne İlişkin Uluslararası Sözleşmeye (ISCID) ve New York Konvansiyonu olarak bilinen Yabancı Tahkim Kararlarının Tanınması ve Tenfizine İlişkin Sözleşmeye Irak taraf olmuş ve Uluslararası Ticaret Odası (ICC) Bağdat’ta ofis açmıştır. Bununla birlikte ülkenin uluslararası sisteme entegre olabilmesi için Irak’ın hem diğer belli başlı uluslararası tahkim mekanizmalarına taraf olması hem de iç hukuk sistemi içerisinde yerel tahkim mekanizması sayısını artırması gerekmektedir.

Halen Dünya Ticaret Örgütü üyesi olmayan Irak’ın ilaveten ekonomik ilişki düzeyi yüksek olan ülkelerle yatırımların karşılıklı teşviki ve korunması (YKTK) anlaşmaları, çifte vergilendirmenin önlenmesi (ÇVÖ) anlaşmaları, tercihli ticaret ve serbest ticaret anlaşmaları akdetmesi de yatırım ortamının istikrarı ve güvenilirliği bakımından önem arz etmektedir.

DÖNÜŞEN JEOPOLİTİKTE KALKINMA YOLU: RİSKLER, FIRSATLAR VE BEKLENTİLER

Kalkınma Yolu Projesi, ilk bakışta Irak'ın güneyindeki Büyük Fav Limanı'nı Türkiye sınırına ve oradan Avrupa pazarlarına bağlamayı amaçlayan bir ulaştırma ve lojistik koridoru gibi görünse de aslında yeni bölgesel düzenin güç dağılımını, ittifak biçimlerini ve ekonomik jeopolitiğini etkileyebilecek çok katmanlı bir stratejik tasarımıdır.⁸⁷ Bu nedenle proje sadece bir altyapı projesi değil Irak'ın "kırılgan devletten bölgesel kavşak devlete" dönüşme iddiasının maddi taşıyıcısı olmaya da adaydır. Projenin jeopolitik önemini artıran asıl unsur; Ortadoğu'da Ekim 2023'te İsrail'in başlattığı Gazze soykırımının oluşturduğu kriz, İran-İsrail hatında gerilimin tırmanması, Suriye'de rejim değişimi ve ABD/İsrail'in İran'a yönelik başlattığı savaş sonrası yeniden şekillenen güvenlik denklemi ve hızlı güç kaymalarıdır.⁸⁸

Büyük devinimden geçen bölgesel jeopolitikte Türkiye-Irak yaklaşması yalnızca ikili bir normalleşme değil aynı zamanda

87 *Iraq Transport Road Enhancement Corridors (ITREC) Phase 1* (Washington, DC: World Bank, 2024).

88 Derya Göçer ve Meliha Altunışık, "The Evolving Middle Eastern Regional Order: Türkiye-Iraq Relations in Context", Carnegie Endowment for International Peace, 12 Şubat 2026, erişim 7 Nisan 2026, <https://www.carnegie-mec.org/research/2026/02/the-evolving-middle-eastern-regional-order-turkiye-iraq-relations-in-context>.

güvenlik, ticaret, enerji ve transit hatlarını tek çerçevede birleştiren yeni bir bölgesel mimarinin gerekliliğidir. Bu nedenle Kalkınma Yolu, klasik anlamda “ulaştırma koridoru”ndan ziyade yeni dönemin bölgesel düzen kurucu projelerinden biri olmaya adaydır.

Bölgesel ve Siyasal Riskler

Projeyi pozitif gündemle anmanın ve bu çerçevede yatırım yapmanın hem paydaşlara hem de Batılı ülkelere ciddi zaman ve ekonomik fayda sağlayacağı anlaşılmaktadır. Ancak aşılabilir de olsa güvenlik boyutu ve yerel, ekonomik ve jeopolitik riskler projenin kırılganlığını belirleyen temel değişkenler olarak varlığını korumaktadır. Fırsatların riskleri gölgede bırakacak derecede güçlü olması proje konusunda iyimserliğin korunmasını da beraberinde getirmektedir. Proje 2010-2021 arasında siyasi çekişmeler, yolsuzluk ve şeffaflık eksikliği nedeniyle askıya alınmıştır. Irak’ın karşı karşıya olduğu zorluklar –İran etkisi, yolsuzluk, siyasi parçalanmışlık– projenin uygulanabilirliğini sorgulatmaktadır. Buna rağmen proje, Irak’ın yeniden bölgesel bir ticaret merkezi olma hedefini ve ülkenin zorluklara rağmen sürdürdüğü iddialı vizyonu yansıtmaktadır.

Kalkınma Yolu Projesi’nin geleceği açısından İran’ın alacağı pozisyon, Ortadoğu’da değişen siyasi ve güvenlik dengeleri çerçevesinde önemini korumaktadır.⁸⁹ İran savaşı sonrasında ortaya çıkan yeni bölgesel dinamikler ve ABD öncülüğündeki koalisyonun Eylül 2026’da Irak’taki askeri misyonunu sona erdirmesi, projenin jeopolitik risklerinin ve sunduğu fırsatların yeniden değerlendirilmesini gerekli kılmaktadır. Savaşın İran’ın askeri, siyasi ve ekonomik kapasitesi üzerinde oluşturduğu baskılar, Tahran’ın bölgesel nüfuzunu sürdürmek için kullandığı araçları ve öncelikleri yeniden gözden geçirmesine yol açabilecek niteliktedir. Bununla birlikte İran’ın Irak’taki etkisi yalnızca askeri kapasitesine değil ülkedeki Şii siyasi partiler, silahlı gruplar, ekonomik ilişkiler ve yerel aktörlerle uzun yıllar içerisinde geliştirdiği bağlantılara dayanmaktadır. Dolayısıyla İran’ın bölgesel kapasitesinde yaşanan zayıflamanın, Irak üzerindeki nüfuzunun aynı ölçüde gerilemesiyle sonuçlanacağı varsayılmamalıdır.

⁸⁹ Nebahat Tanrıverdi Yaşar, “From Frontline to Central Regional Node: Turkey’s Recalibration of Its Regional Strategy in Iraq”, *SWP Comment*, sayı: 43 (Ekim 2025).

ABD öncülüğündeki koalisyonun Irak'taki askeri misyonunun 30 Eylül 2026'da sona ermesi de bu açıdan önemli bir değişken oluşturmaktadır. Söz konusu gelişme Bağdat hükümetinin güvenlik sorumluluklarını daha fazla üstlenmesini gerektirirken ülkedeki siyasi ve silahlı aktörler arasındaki güç dengelerini de yeniden şekillendirebilecek niteliktedir.⁹⁰ ABD'nin askeri varlığının çekilmesi, İran'a yakın silahlı grupların siyasi ve güvenlik alanındaki hareket alanını genişletmesi ihtimali bulunmaktadır. Ancak bu durumun doğrudan İran'ın nüfuzunun artmasıyla sonuçlanacağı değerlendirilmesi de tek başına yeterli değildir. Nitekim Bağdat yönetiminin güvenlik kurumları üzerindeki denetimini güçlendirmesi, silahlı grupların devlet otoritesi dışındaki faaliyetlerini sınırlandırması ve dış politika alanında daha bağımsız bir tutum geliştirmesi de mümkün olabilecektir. Bu nedenle yeni dönemde Irak devletinin kurumsal kapasitesi, İran'a yakın silahlı aktörlerin konumu ve Bağdat'ın bölgesel ilişkilerinde izleyeceği denge politikası, Kalkınma Yolu Projesi'nin geleceğini etkileyebilecek başlıca unsurlar arasında yer almaktadır.

Diğer taraftan İran savaşı ve Hürmüz Boğazı'nda yaşanan aksaklıklar, bölgesel ticaretin güvenliği ve alternatif lojistik güzergahlarının geliştirilmesi konularını daha önemli hale getirmiştir. Körfez ülkelerinin uluslararası ticaret ve enerji taşımacılığında karşı karşıya geldikleri güvenlik riskleri, mevcut deniz yollarına bağımlılığı azaltabilecek kara ve demir yolu bağlantılarına yönelik ilgiyi artırabilecek niteliktedir. Bu çerçevede Basra Körfezi'nden başlayarak Irak ve Türkiye üzerinden Avrupa'ya uzanması planlanan Kalkınma Yolu Projesi, yalnızca Irak'ın ekonomik kalkınmasına katkı sağlayacak bir altyapı yatırımı olmanın ötesinde bölgesel tedarik zincirlerinin çeşitlendirilmesi ve ticaret güvenliğinin güçlendirilmesi bakımından da stratejik önem kazanmaktadır. Bununla birlikte projenin Hürmüz Boğazı'na bağımlılığı bütünüyle ortadan kaldırmayacağı, özellikle Fav Limanı'na erişimde deniz taşımacılığının devam edeceği de göz önünde bulundurulmalıdır.

Bu gelişmeler, Kalkınma Yolu Projesi'nin İran açısından taşıdığı stratejik önemi de artırmaktadır. Irak'ın Türkiye üzerinden Avrupa pazarlarına ve Körfez ülkeleriyle geliştireceği bağlantılar aracılığıyla uluslararası ticaret ağlarına daha güçlü biçimde entegre olması, Bağdat'ın ekonomik ortaklıklarını çeşit-

90 Mehmet Alaca, "ABD Sonrası Irak'ta Ne Değişecek?", *Sabah*, 10 Ekim 2026.

lendirmesine ve geleneksel bölgesel bağımlılıklarını azaltmasına katkı sağlayabilir. Ancak Türkiye-Irak-Körfez ekseninde gelişecek yeni ekonomik ve lojistik bağlantılar, İran tarafından Irak üzerindeki siyasi ve ekonomik nüfuzunu sınırlandırabilecek bir girişim olarak da algılanabilir. Özellikle İran'ın projeye resmi ortak olarak dahil edilmemesi ve Irak'ın dış ekonomik bağlantılarını Türkiye ile Körfez ülkeleri üzerinden derinleştirilmesi, Tahran'ın bölgesel nüfuz hesaplamalarında dikkate alabileceği bir gelişmedir. Bununla birlikte savaş sonrasında karşı karşıya kaldığı ekonomik baskılar İran'ın projeye yönelik tutumunu yalnızca jeopolitik rekabet üzerinden değil ortaya çıkabilecek ekonomik fırsatlar açısından da değerlendirmesine neden olabilir.

İran'ın Irak'taki nüfuzunu koruma çabalarının Kalkınma Yolu Projesi'ne doğrudan karşı çıkmak yerine Irak içindeki siyasi, ekonomik ve güvenlik mekanizmaları üzerinden şekillenmesi de mümkündür. İran'a yakın siyasi partilerin, silahlı grupların ve yerel ekonomik ağların özellikle güzergah güvenliği, yatırım kararları, ihale süreçleri ve altyapı çalışmalarında dolaylı etki oluşturma kapasitesi bulunmaktadır. Bu aktörlerin projeyi kendi siyasi veya ekonomik çıkarları açısından tehdit olarak değerlendirmeleri halinde uygulama süreçlerinde gecikmeler yaşanması, güvenlik maliyetlerinin artması ve yabancı yatırımcıların risk algısının olumsuz etkilenmesi ihtimali göz ardı edilmemelidir. ABD öncülüğündeki koalisyonun askeri misyonunun sona ermesinin ardından ortaya çıkan yeni güvenlik ortamı da bu risklerin yönetilmesini daha önemli hale getirmektedir. Bununla birlikte İran'a yakın aktörlerin tamamının projeye aynı şekilde yaklaşacağı varsayılmamalıdır. Projenin sağlayabileceği ticari ve ekonomik kazanımlar, söz konusu aktörlerin bir bölümünü sürece destek vermeye veya projeden ekonomik fayda sağlamaya yöeltebilir.

Bu çerçevede Kalkınma Yolu Projesi'nin sürdürülebilirliği, yalnızca finansman olanaklarına, altyapı kapasitesine ve Türkiye ve Irak arasında sağlanacak siyasi mutabakata değil Irak'ın değişen bölgesel dengeleri yönetebilme kapasitesine de bağlı olacaktır. Bağdat'ın bir taraftan İran ile mevcut siyasi, ekonomik ve güvenlik ilişkilerini sürdürürken diğer taraftan Türkiye ve Körfez ülkeleriyle iş birliğini derinleştirilmesi, projenin bölgesel rekabetin bir unsuru haline gelmesini önlemek açısından önem taşımaktadır. Bu nedenle projenin İran'ı doğrudan hedef alan veya bölgesel nüfuzunu sınırlandırmayı amaçlayan bir girişim olarak konumlandırılmasından kaçınılması, buna kar-

şılık İran'a yakın aktörlerden kaynaklanabilecek siyasi ve güvenlik risklerinin önceden değerlendirilmesi gerekmektedir. Bölgesel aktörlerin projeden dışlanmışlık algısını azaltacak diplomatik mekanizmaların geliştirilmesi, Irak merkezi yönetiminin proje üzerindeki sahipliğinin güçlendirilmesi ve güzergah güvenliğinin devlet kurumları tarafından sağlanması bu açıdan önem taşımaktadır.

Kalkınma Yolu, küresel koridor rekabetinin de bir parçası olarak öne çıkmaktadır. IMEC, Modern Hicaz Demir Yolu, Kuşak ve Yol, Orta Koridor ve enerji/liman odaklı yeni transit ağlar dikkate alındığında projenin zorunlu olarak sıfır toplamalı bir mantığa mahkum edilmemesi gerekmektedir. Kalkınma Yolu'nun bir rakip olmak yerine "tamamlayıcı" misyon üstlenmesi gerekmektedir. Tamamlanması halinde IMEC, Modern Hicaz Demir Yolu veya Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi ile belirli noktalarda eklemlenebilecek bir hat olarak tanımlanmalıdır. Bu nedenle projenin nihai jeopolitik kimliği, yalnızca güzergahından değil hangi aktörlerin hangi sermaye ve güvenlik düzenlemeleriyle içine dahil olacağından belirlenecektir. Başarılı olması halinde Kalkınma Yolu, rakip koridorlardan biri olmaktan çok bölgesel ve küresel ağları birbirine bağlayan üslerden biri haline gelebilir.

Irak'taki siyasi istikrarsızlık ve güvenlik sorunları projeyi riske atabilir. Erbil ile Bağdat arasındaki gerilimler, güvenlik koşulları ve sahadaki aktörler kritik rol oynamaktadır. DEAŞ halen lokal olarak faaliyet göstermektedir. Aynı zamanda İran yanlısı milis grupları da projeyi hedef alabilir. PKK'nın zaman zaman Türkiye'ye uzanan petrol boru hatlarına saldırması ve İran yanlısı milislerin Türk askeri varlıklarını hedef alması bu riskleri artırmaktadır. Neyse ki Türkiye-Irak güvenlik mekanizmasının 2024 ve 2025 boyunca yoğunlaşması, PKK'ya karşı koordinasyonun artması ve iki ülkenin askeri-güvenlik iş birliğini kurumsallaştırması, Kalkınma Yolu'nun güvenlik zeminini güçlendirmeyi amaçlamaktadır.⁹¹ Aynı zamanla Ankara'nın PKK'nın silahsızlandırılmasını amaçladığı "Terörsüz Türkiye" politikası da bu konudaki güvenlik riskini minimize edecektir. Nitekim Türkiye'nin son dönemde Irak politikasının amaçlarından biri güvenlik dosyası ile projenin selametini birbirine bağlamasıdır. Projenin sürdürülebilirliği için Irak'ın kuzeyindeki silahlı rekabet alanlarının kontrol altına alınması gerekir. Bu nedenle proje

91 Tuğba Altun, "Türkiye-Irak Yüksek Düzeyli Güvenlik Mekanizması Ortak Bildirisi", Anadolu Ajansı, 13 Nisan 2025.

ile güvenlik dosyası birbirinden ayrı değil aynı stratejinin iki yüzü olarak tanımlanmalıdır. Özellikle Musul-Sincar-Fişhabur hattının hem PKK hem de sınır geçişleri bakımından kritik olması nedeniyle daha da belirgindir. Bu nedenle özellikle Musul'daki güvenliğin iyileştirilmesi ve Ankara-Bağdat koordinasyonunun güçlendirilmesi büyük önem taşımaktadır.

Bağdat-Erbil ilişkileri, tartışmalı bölgeler, sınır kapıları, gelir paylaşımı ve kuzeydeki güvenlik mimarisi netleşmeden koridorun siyasi anlamda meşguliyeti varlığını koruyacaktır. Türkiye-Irak sınırının tamamı Irak Kürt Bölgesel Yönetimi (IKBY) kontrolünde bulunmaktadır ve yeni sınır kapısı projeleri ve mevcut Habur Kapısı üzerindeki rekabet, Erbil yönetiminin izolasyon konusunda endişeye sevk etmektedir. Türkiye ise yeni kapının alternatif değil tamamlayıcı olduğunu vurgulamaktadır. IKBY'nin dışlandığı veya ikincil görüldüğü bir modelin uzun vadede yatırımcı güvenliğini ve güzergah istikrarını zayıflatabilme riski hesap edilmelidir. Bu nedenle Kalkınma Yolu'nun başarısı yalnızca Türkiye-Irak mutabakatına değil aynı zamanda Bağdat'ın Irak içindeki çok katmanlı aktörleri nasıl yöneteceğine bağlı görünmektedir. Irak'ta altyapı projeleri çoğu zaman teknik kapasitelerden ziyade siyasi uzlaşma eksikliği nedeniyle yavaşlamaktadır ve Kalkınma Yolu da bu yapısal sorundan muaf olmayacaktır. Projenin başarısı için Erbil ile Bağdat arasındaki uzlaşma kritik görünmektedir. Bu nedenle Ankara ve Bağdat'ın Erbil'in endişelerini teskin edici yaklaşımlarını sürdürmesi ve bölgeyi projenin sacayaklarından biri yapması gerekmektedir.

Fırsatlar ve Beklentiler

Bölgesel bağlantısallığı sayesinde Türkiye ve Irak'ın ulaştırma kapasitesini güçlendirme ve Körfez ülkelerini doğrudan Türkiye'ye bağlama potansiyeline sahip olan Kalkınma Yolu Projesi açısından somut risklerin önemli bir bölümü yerel ve bölgesel düzeyde yönetilebilir niteliktedir. Bununla birlikte projenin başarısı yalnızca altyapı yatırımlarının tamamlanmasına değil Irak'taki siyasi istikrarın, güvenlik koşullarının ve bölgesel güç dengelerinin seyrine de doğrudan bağlıdır. ABD ve İsrail'in İran'a yönelik saldırılarıyla derinleşen bölgesel gerilim, İran'ın Irak'taki nüfuzunun geleceği ve ABD askerlerinin Irak'tan çekilmesi, ülkedeki güvenlik mimarisinin yeniden şekillenmesine yol açabilecek gelişmelerdir. ABD'nin askeri varlığının sona ermesi Irak'ın

egemenliğini güçlendirme açısından bir fırsat olarak değerlendirilse de devlet dışı silahlı grupların merkezi otoriteye tabi kılınamaması, güvenlik boşluğu oluşması ve İran'a yakın grupların siyasi ve ekonomik nüfuzlarını koruma çabaları yeni riskler doğurabilir. Yemen'de Husiler ile Suudi Arabistan arasındaki çatışmanın yeniden şiddetlenmesi ve Hürmüz Boğazı ile Kızıldeniz çevresindeki ticari akışların güvenliğinin tehlikeye girmesi de bölgesel gerilimlerin mezhepsel bir ekseninde derinleşmesi ihtimalini artırmaktadır. Böyle bir senaryo, Körfez ülkelerinin güvenlik önceliklerini, yatırım kararlarını ve alternatif ticaret koridorlarına yönelik yaklaşımlarını etkileyebilir; Kalkınma Yolu'nun stratejik önemini artırırken projenin finansmanı, güvenliği ve uygulama takvimi üzerinde baskı oluşturabilir.

Bu çerçevede Türkiye ile Irak arasında gelişen güvenlik iş birliği ve PKK'nın silahsızlandırılmasına yönelik sürecin seyri özellikle güzergahın kuzey kesimlerinin güvenliği ve sürekliliği bakımından belirleyici olacaktır. Aynı şekilde Bağdat ile Erbil arasındaki yetki, kaynak paylaşımı ve güzergahın yönetimine ilişkin meselelerin çözülmesi; Irak merkezi yönetiminin ülke genelinde egemenliğini ve kurumsal kapasitesini güçlendirmesi, projenin uygulanabilirliği açısından önem taşımaktadır. Bu noktada Türkiye-Irak arasında 28 Temmuz 2026'da imzalanan Fişhabur-Ovaköy bağlantısına ilişkin mutabakat zaptı ile yeni kapının yerinin kesinleştirilmesi dikkate değer bir gelişmedir. Erbil ile Bağdat arasında kapının yönetimiyle ve kapıdan elde edilecek gelirlerin paylaşımıyla ilgili meselelerin halli de projenin işlerliği bakımından kritiktir.

Türkiye ve Körfez ülkeleriyle ekonomik ilişkilerin derinleştirilmesi, Irak'ın dış bağlantılarını çeşitlendirmesine ve bölgesel krizlere karşı dayanıklılığını artırmasına katkı sağlayabilir. Ancak bu yönelim, İran'ın meşru ekonomik ve bağlantısallık çıkarlarını bütünüyle dışlayan bir jeopolitik rekabet projesi olarak algılanmamalıdır. Aksi takdirde Irak'taki siyasi aktörler ve İran'a yakın silahlı gruplar üzerinden projenin yavaşlatılması, güvenlik maliyetlerinin artırılması veya siyasi desteğin zayıflatılması riski ortaya çıkabilir. Projenin öngörülen ekonomik ve stratejik kazanımlarından yararlanmak isteyen tüm aktörlerin, kısa vadeli jeopolitik rekabet yerine uzun vadeli ekonomik karşılıklı bağımlılığı ve bölgesel istikrarı önceleyen pozitif bir gündem çerçevesinde sorumluluk üstlenmesi temel bir gereklilik olarak değerlendirilmelidir.

Kalkınma Yolu'nun Proje Paydaşları Bakımından Önemi

Irak için Önemi

Irak açısından proje pek çok açıdan hayati önem arz etmektedir. Irak ekonomisi uzun süredir petrol gelirlerine aşırı bağımlı, lojistik kapasitesi zayıf ve devlet-toplum-ekonomi bağları parçalı bir yapı sergilemektedir. Dünya Bankası, bu tür ulaştırma yatırımlarını Irak'ın özel sektör büyümesi, ticaret kolaylaştırma ve ekonomik çeşitlenme hedefleriyle ilişkilendirmektedir.⁹² Bu nedenle Kalkınma Yolu, Bağdat'ın devlet kapasitesini artırma, güneyden kuzeye ulusal ekonomik entegrasyonu güçlendirme ve Irak'ı yalnızca enerji ihracatçısı değil aynı zamanda geçiş ülkesi haline getirme iddiasını temsil eder. Başka bir ifadeyle proje, Irak için sadece liman ve kara yolu/demir yolu değil devletin egemenliğini altyapı üzerinden yeniden üretme imkanı sunmaktadır. Koridorun başarıya ulaşması halinde Irak, Hürmüz Boğazı-Kızıldeniz-Süveyş çizgisindeki kırılganlıklara alternatif üreten bir ara bağlantı merkezi olarak öne çıkabilir. Bu da Irak'ın bölgesel değerini sadece enerji rezervlerinden değil coğrafi ara yüz olma kapasitesi üzerinden yeniden konumlandıracaktır.

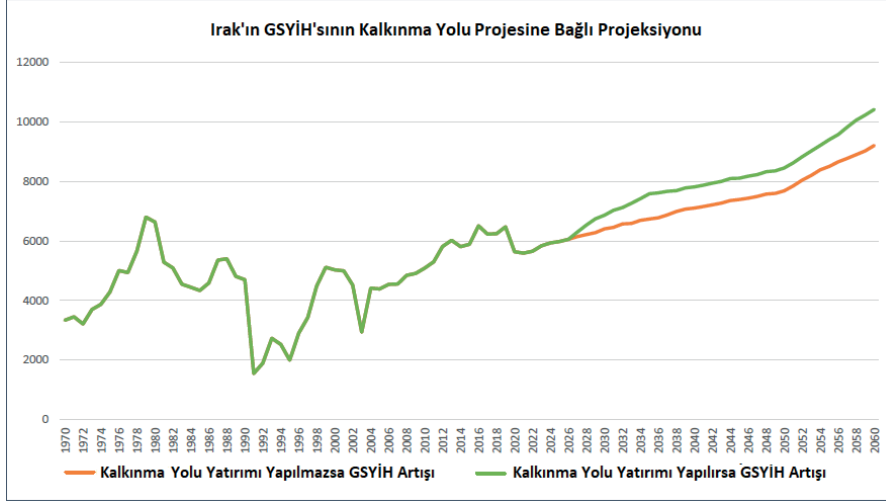
Irak'ın son yıllarda bölgesel ve iç çatışmalardan mümkün olduğu kadar uzak kalmaya çalıştığı gözlemlenmektedir. Bunun meyvelerini de nihayet toplamaya başlamıştır. Çinli şirketlerin petrol, rafineri, demir-çelik tesisi, altyapı yatırımlarını, Total ve BP'nin açıkladığı yaklaşık 50 milyar dolarlık projeler takip etmiştir. BAE, Suudi Arabistan, Katar ve Mısırlı şirketler de Irak'a yatırım yapmaya başlamıştır. Bu pozitif süreci kalıcı hale getirmek amacıyla ülke yönetimi, Kalkınma Yolu başta olmak üzere mega projelere sıkı sıkıya sarılmaktadır.

Kalkınma Yolu Projesi, öncelikle Irak'ın uluslararası ticaret sistemine entegrasyonunu ve ülkenin küresel ölçekte önemini artıracak, komşu ülkelerle, daha geniş ölçekte de bu yeni ticaret koridorundan istifade eden tüm taraflarla ilişkilerini geliştirecek ve ülkede siyasi ve ekonomik istikrar sağlanması ve kalıcı hale getirilmesinde motivasyon kaynağı olacaktır. Öte yandan bu yeni uluslararası ticaret rotasının, Irak'ın petrole olan bağımlılığını azaltacağı,

⁹² World Bank, *Iraq Transport Road Enhancement Corridors (ITREC)*.

tarım, sanayi, ticaret, inşaat, lojistik ve turizm sektörlerini çeşitlendirerek sürdürülebilir bir ekonomik büyümeye katkı sağlayacağı, bu minvalde projenin Irak'ın GSYH'sini yüzde 6,8 ve istihdamını yüzde 4,3 oranında artıracığı tahmin edilmektedir.⁹³

Grafik 2. Irak'ın GSYH'sinin Kalkınma Yolu Projesi'ne Bağlı Projeksiyonu



Kaynak:

Projeden Irak, yıllık yaklaşık 3 milyar dolar gelir beklemektedir. Büyük Fav Limanı'ndan beklenen 1,5 milyar dolarla birlikte söz konusu miktar Irak'ın petrol dışı en büyük gelir kalemi haline gelecektir. Halihazırda Mısır'ın, Süveyş Kanalı'ndan GSYH'sinin yüzde 2'sine tekabül eden yaklaşık 8 milyar dolar, Panama'nın kanaldan GSYH'sinin yüzde 5'ine isabet eden yaklaşık 4 milyar dolar gelir elde ediyor olması Irak için de umut vaat etmektedir.⁹⁴ Ayrıca projenin müşavir şirketi BTP Infrastrutture'in hesaplamalarına göre 2026-2030 arasında Kalkınma Yolu 100 bin, 2050'ye gelindiğinde ise yaklaşık 1 milyon yeni istihdam oluşturacaktır.⁹⁵ Söz konusu rakam salt lojistik faaliyetlerde istihdam edilecekleri değil proje kapsamında oluşturulacak yeni sanayi bölgeleri, altyapı ve üstyapı inşaat çalışmaları ve enerji ve teleko-

93 "Iraq Expected to Earn \$4.5bln Annually".

94 "The \$17BN Plan to Make Iraq a Logistics Superpower".

95 "The Development Road Project", Japan Chamber of Commerce and Industry in the Middle East, erişim 5 Nisan 2026, [https://www.iraq-jccme.jp/pdfdownload.php?file=https://www.iraq-jccme.jp/pdf/business/220\(Attachment%201\)The%20Development%20Road%20Project%20Overview.pdf](https://www.iraq-jccme.jp/pdfdownload.php?file=https://www.iraq-jccme.jp/pdf/business/220(Attachment%201)The%20Development%20Road%20Project%20Overview.pdf).

münikasyon gibi güzergah boyunca kurulması planlanan diğer yatırımlarda ihtiyaç duyulacak iş gücünü kapsamaktadır.

Projenin planlamasında, ilerlemeyi yavaşlatacak kamulaştırma işlemleri başta olmak üzere, idari ve teknik kısıtların asgariye indirilmesi amacıyla mümkün olduğunca şehir merkezlerinden uzak bir güzergah belirlenmeye çalışılmıştır. Ancak ana hedef, şehir merkezlerinde yoğunlaşan nüfusun bir kısmının Kalkınma Yolu güzergahında oluşacak uydu kentlere taşınması, şehir merkezlerine sıkışan ekonomik faaliyetlerin bir bölümünün şehir dışına çıkarılması ve yeni sanayi bölgelerinin oluşturulmasıdır. Bu kapsamda projenin rotası şehir merkezlerinden 4 kilometre ile 34,5 kilometre arasında değişen mesafelerde uzakta yer almaktadır. Yeni yol örneğin Bağdat şehir merkezinden 34,5 kilometre, Musul'dan 12 kilometre ve Selahaddin vilayetine bağlı Beyci'den 4 kilometre uzakta tasarlanmıştır.

Proje, şehirler arası trafiğe alternatif bir güzergah oluşturarak ana arterlerdeki trafik sıkışıklığını ve şehir merkezlerindeki hava kirliliğini azaltacak ve Irak halkının sağlık ve trafik güvenliği koşullarının iyileştirilmesini sağlayacaktır. Irak'ın Dünya Hava Kirliliği Endeksi'nde 180 ülke arasında 132. sırada yer aldığı dikkate alındığında, yaşam koşullarının iyileştirilmesi açısından projenin önemi daha iyi anlaşılmaktadır.⁹⁶

Türkiye için Önemi

Türkiye'nin Irak'ta yeniden konumlanması, tekil bir politika dönüşümünden ibaret değil aksine değişen bölgesel dengelere verilen daha geniş kapsamlı bir stratejiye dayanmaktadır. İran'ın bölgesel ağı, Körfez ülkelerinin ekonomik ve siyasi ara bulucular olarak yükselişi ve Ankara'nın PKK ile yürüttüğü "Terörsüz Türkiye" süreci, Türkiye'nin kendisini bölgesel güvenlik ve bağlantısallığın merkez aktörlerinden biri olarak yeniden konumlandırması için yeni fırsatlar sunmuştur. Bu çerçevede Irak, Ankara'nın güvenlik iş birliği, ekonomik karşılıklı bağımlılık ve altyapı entegrasyonu üzerinden etkisini kurumsallaştırma çabasının bir test alanı ve kilit taşı haline gelmiştir.

Bu bağlamda Kalkınma Yolu gibi mega projeler, bölgesel bağlantısallığı yeniden şekillendirme, ekonomik karşılıklı bağımlılığı derinleştirme ve An-

⁹⁶ "Environmental Performance Index", Yale University, erişim 5 Nisan 2026, <https://epi.yale.edu/country/2024/IRQ>.

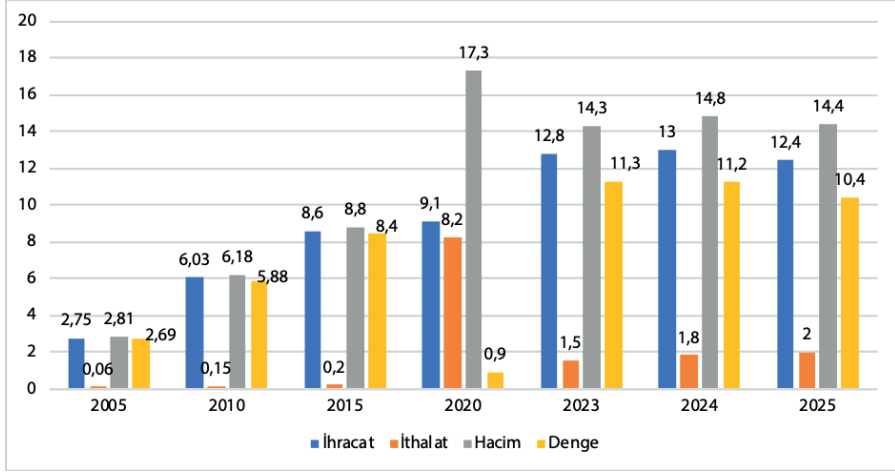
kara'nın stratejik rolünü yükseltme potansiyeli sunmaktadır. Türkiye'yi artan finansal maliyetlere, Irak'taki siyasi kırılganlığa ve İran gibi rakip aktörlerin direncine rağmen, projenin tamamlanması halinde Basra-Türkiye koridoru, Irak'ı bölgesel bağlantının merkezlerinden biri haline getirecek, Körfez sermayesini Türkiye-Irak hattına bağlayacak ve Ankara'ya Doğu-Batı ticaretinde belirleyici bir rol kazandıracaktır. Türkiye açısından proje, belirli jeopolitik hedeflere ulaşma açısından kritik konumdadır. İlki, Ankara'nın Irak'a yönelik politikasında salt sınır güvenliği ve PKK tehdidi merkezli çerçeveden çıkıp daha geniş bir jeoekonomik nüfuz stratejisine odaklanıldığını göstermektedir. İkincisi, Türkiye'nin kendisini Asya-Avrupa bağlantısında vazgeçilmez transit aktör olarak yeniden tahkim etme arayışına hizmet etmektedir. Özellikle IMEC gibi Türkiye'yi bypass etme potansiyeli taşıyan girişimler düşünüldüğünde, Kalkınma Yolu, Ankara için yalnızca ekonomik değil aynı zamanda stratejik görünürlük ve merkezilik bağlamına oturmaktadır. Son olarak proje Türkiye'nin Körfez sermayesiyle bağlarını derinleştirirken Irak üzerinden enerji, ticaret ve ulaştırma ağlarını birbirine bağlayan Türkiye-Körfez-Irak hattında "bölgesel sahiplenme" söylemi açısından da somut çıktı üretecektir.

Kalkınma Yolu, Türkiye'nin Irak'la ekonomik, ticari ve lojistik entegrasyonunun güçlenmesini sağlayacak ve Irak'la siyasi ilişkilerimizi istikrara kavuşturacak tarihi bir fırsattır. Proje, dar çerçevede, Irak'ın lojistik altyapısının iyileştirilmesi ve Türkiye ile Irak'ın lojistik altyapılarının daha entegre olmasını sağlayacağından öncelikle Türkiye-Irak ikili ticari ve ekonomik ilişkilerinin gelişmesine katkıda bulunacaktır. Bir başka ifadeyle Uzak Doğu ile Avrupa'yı birbirine bağlamadan önce Türkiye-Irak bağlantısını güçlendirecektir. Lojistik altyapıya eşlik edecek enerji nakil hatları, petrol ve doğal gaz boru hatları ve telekomünikasyon bağlantıları, komşu iki ülkenin ekonomik entegrasyonu derinleştirecektir.

Irak, Türkiye'nin dış ticaretinde önemli bir yere sahiptir. Zira 2025 itibarıyla Irak; Almanya, İngiltere, ABD ve İtalya'dan sonra en fazla ihracat yapılan 5. ülke, en fazla ithalat yapılan 22. ülke ve toplam ticaret hacminde 11. ülke konumundadır. Bununla birlikte, Irak, İngiltere'den sonra Türkiye'nin en fazla dış ticaret fazlası verdiği 2. ülkedir.⁹⁷ Her yıl, çoğu KOBİ vasfında 10 binin üzerinde Türk şirketi, Irak'a hemen hemen her ürün grubunda ihracat yapmakta ve özellikle Güneydoğu ekonomimizi bu ticaret ayakta tutmaktadır.

97 "Dış Ticaret İstatistikleri, Aralık 2025".

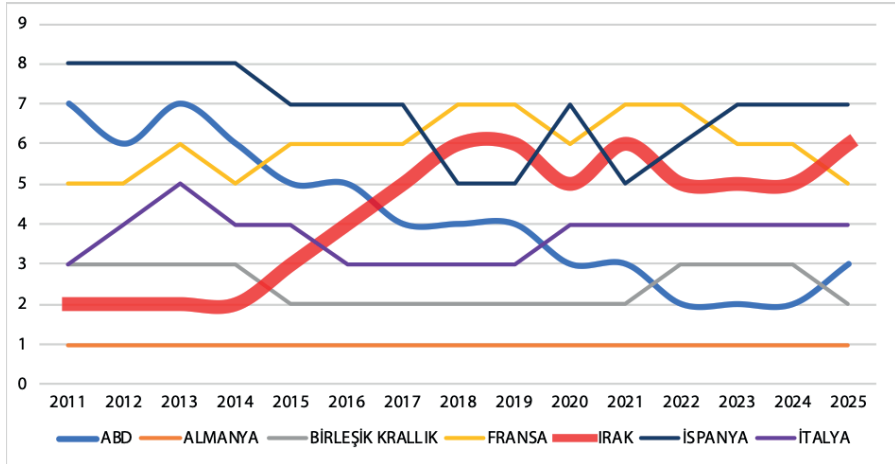
Grafik 3. Türkiye-İrak İkili Ticaret Rakamları (2005-2025)



Kaynak: TÜİK

Grafik 4'te 2015'ten 2025'e gelene kadar Irak'a ihracatımızın yaklaşık 3 milyar dolarlık bir bantta seyrettiği ve son on yıl içerisinde önemli bir değişiklik olmadığı görülmektedir. Bu süre zarfında en fazla ihracat yaptığımız ikinci ülke olan Irak 5. sıraya gerilemiş durumdadır. 2. sıraya ise ABD yerleşmiştir. Zira aynı dönemde ABD'ye yapılan ihracat 6,92 milyar dolardan 16,3 milyar dolara ulaşmıştır.

Grafik 4. Türkiye'nin İhracatında Önde Gelen Ülkelerin Sıralamaları (2011-2025)



Kaynak: TÜİK

DEAŞ'ın oluşturduğu hasar, petrol fiyatlarında yaşanan dönemsel düşüşler, koronavirüs salgını (Covid-19) ve siyasi istikrarsızlık gibi Irak ekonomisini olumsuz etkileyen gelişmeler Türkiye'nin Irak'a ihracatına tesir etmiştir. Ancak son 10 yılda İran, Irak'a ihracatını yüzde 2,3 milyardan 10 milyar doların üzerine çıkarmış,⁹⁸ Çin ise yüzde 84 oranında artırmayı başarmıştır.⁹⁹ Bu durum Türkiye'nin Irak'la ticaretinde en az 10 yıldır çözilemeyen sorun veya sorunlar olduğu göstermektedir.

Gerçekten de IKBY ve Irak'ın kendi iç çekişmeleri nedeniyle Habur'dan giren Türk ihraç ürünlerinden iki kez gümrük vergisi tahsil etmesi, Türk plakalı araçların IKBY dışında teslimat yapamaması gibi kronik sorunlar ülkemizin Irak'a ihracatında gerekli sıçramayı yapmasını engelleyen unsurlar arasında yer almaktadır. Bu unsurların Kalkınma Yolu Projesi ile Irak'ın Türkiye'yle bir nevi ticari kader ortaklığına girmesiyle çözülmesinin kolaylaşacağı öngörülmektedir. Ayrıca lojistik maliyetlerin azalmasına bağlı olarak Türk ihraç ürünlerinin Irak piyasasındaki rekabetçiliğinin bir başka ifadeyle Irak'a ihracatının artması ve Irak topraklarının transit kullanımıyla üçüncü ülkelere yapılan sevkiyatlarda da navlun maliyetlerinin düşmesi beklenmektedir.

Diğer taraftan Kalkınma Yolu'nun uluslararası ticaret güzergahı haline gelmesiyle Irak piyasası Çin başta olmak üzere Uzak ve Güneydoğu Asya ürünleri için açık pazar haline geleceğinden Irak'a ihracat yapan şirketlerimiz daha fazla rekabet etmesi ve Irak'a özel yeni politikalar üretilmesi gerekecektir. Türk müteahhitlerinin Irak'ta yeni projeler üstlenmesi, özellikle inşaat malzemeleri, makine, ekipman, mobilya ihracatımıza doğrudan yansıdığından, doğrudan veya üçüncü ülke iş birlikleriyle finansman, teminat ve sigorta mekanizmaları kurulması, Irak'la petrol karşılığı müteahhitlik hizmeti anlaşması gibi girişimler müteahhitlerin önünü açtığı gibi ihracatın artırılmasını da sağlayacaktır. Öte yandan son dönemde seramik, ambalaj, soya ve ilaç gibi sektörlerde Türk müteşebbislerinin Irak'ta yatırım yapmaya başlamasının orta ve uzun vadede piyasaya hakimiyeti güçlendireceği düşünülmektedir. Zira Çin'in yatırımcı sıfatıyla Irak'ta etkinliğinin artmasının, bu ülkenin Irak'a ihracatının artmasının asli sebebi olduğu bilinmektedir.

98 "Iran Exports to Iraq", CEIC Data, 2024, erişim 20 Mart 2026, <https://www.ceicdata.com/en/iran/exports-by-country/exports-iraq>.

99 "Iraq Ranks Among China's Top Trading Partners in 2024", Avrasya İncelemeleri Merkezi (AVİM), 22 Ağustos 2025, erişim 20 Mart 2026, <https://www.avim.org.tr/en/Bulten/IRAQ-RANKS-AMONG-CHINA-S-TOP-20-TRADING-PARTNERS-IN-2024>.

Ayrıca iki ülkenin ulaştırma bakanlıkları arasında son bir yıldır artan görüşmeler sonucunda, her iki ülkede koordinasyon ofislerinin açılması kararlaştırılmıştır. Bahse konu ofisler, proje kapsamı işlere ait ihaleler konusunda da iş birliği yapacaktır. Irak, yurt dışında faaliyet gösteren Türk müteahhitleri bakımından dünyada dördüncü pazar olduğu dikkate alındığında söz konusu ofisler, müteahhitlerin Kalkınma Yolu Projesi kapsamında çok daha fazla iş alınmasına katkı sağlayacaktır.

Projeyle, Büyük Fav Limanı'ndan gelen Avrupa varışlı yükün, demir yolu ile başlangıçta Marmaray üzerinden orta vadede ise Yavuz Sultan Selim Köprüsü kanalıyla transit olarak Avrupa'ya aktarılması, ters yönde Avrupa ve Türk menşeli ürünlerin de hem kara yolu hem de demir yolu ile Büyük Fav Limanı'na taşınması hedeflenmektedir. Bu yeni güzergah Türkiye'nin stratejik konumunun güçlenmesine ve uluslararası ticaret yollarına ev sahipliği yapma hedefimize ciddi katkı sağlayacaktır.

Proje, Türk nakliyecileri için de milyonlarca tonluk iş hacmi oluşturmaktadır. Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu tarafından yapılan açıklamaya göre, 10 yıllık projeksiyonda Kalkınma Yolu'ndan ülkemizin 50 milyar dolar gelir elde edeceği ve yılda 60 binden fazla ilave istihdam sağlanacağı hesaplanmaktadır.¹⁰⁰

Kalkınma Yolu'nun Türkiye kesimi, kara yolu ve demir yoluyla kıtalar arası ticaretin omurgasını oluşturmakta ve bu kesim için 24 milyar dolarlık yatırım yapılması hedeflenmektedir. Hattın Türkiye bölümü 2 bin 100 kilometredir. 501 kilometrelik Gaziantep-Şanlıurfa-Mardin-Nusaybin-Ovaköy hattı, Kalkınma Yolu'na entegre edilecektir. Şanlıurfa-Ovaköy arasında 358 kilometre yeni otoyol yatırımı planlanmıştır. Irak sınırına bağlanmak için Nusaybin-Cizre-Ovaköy arasında 127 kilometre demir yolu inşa edilecektir. Orta vadede Gebze-Yavuz Sultan Selim Köprüsü-Çatalca güzergahında 120 kilometre demir yolu (29 viyadük, 11 aç-kapa yapısı ve 21 tünel) yapılması düşünülmektedir. Ayrıca, bahse konu projenin önemli noktalarında lojistik ve üretim merkezlerine ihtiyaç duyulacaktır.¹⁰¹

100 "Bakan Uraloğlu'ndan Kalkınma Yolu Koridoru Mesajı: Projenin En Önemli Ayağı Türkiye", A Haber, 26 Kasım 2025.

101 "Bakan Uraloğlu: '2026 Yılı Bütçesinde Demiryolu Yatırımlarının Payı Yüzde 53, Karayolunun Yüzde 39'dur'", *Yatırımlar Dergisi*, 20 Kasım 2025.

Kalkınma Yolu'nun çalışabilmesi için Irak topraklarının transit ticarete açık olması gerekmektedir. Geçmişte Irak topraklarının transit ticarete açık olmamasının sebep olduğu zorluklara en güzel örnek 2017'de Suudi Arabistan, BAE, Bahreyn, Yemen, Mısır ve Kuveyt'in Katar'a uyguladığı ablukadır. Doha'ya direkt konteyner hattı bulunmadığından ve diğer ülkeler Katar varışlı yük taşıyan gemileri kendi limanlarına aktarma için yanaştırmadığından, dünya ve Türkiye ile bağlantısı kopan Katar'a Türkiye çıkışlı kuru yük gemisi gönderilmiş ancak gıda başta olmak üzere acil ihtiyaçları bir süre hava yoluyla temin edilebilmiştir.

Irak 2023'te imzaladığı TIR Konvansiyonu'nu, 1 Nisan 2025'te uygulamaya koyarak nihayet topraklarını transit ticarete açmıştır. TIR Konvansiyonu ile Uzak Doğu ve Güneydoğu Asya ile Avrupa arasında köprü olabilmek adına gerekli hukuki altyapı kısmen tesis edilmiştir. 2024 itibarıyla Körfez ülkelerine ihracatımız ağırlıklı olarak hava ve deniz yoluyla gerçekleştirilmiştir. Değerli maden ticareti nedeniyle BAE'ye hava yoluyla ihracat diğer ülkelere kıyasla daha yüksektir. Fakat kara yolu ile yapılan ihracatımızın yüzde 5-10 arasında değiştiği görülmektedir. Oysa bu oran söz konusu ülkelere Suriye veya Irak üzerinden sevkiyat yapılabildiği yıllarda yüzde 30-50 arasındadır. Bu nedenle Irak topraklarının transite açılması, Türk ihracatçısı ve lojistik sektörü için tarihi bir fırsat sunmaktadır.

Bugüne kadar Dünya Kara Yolu Taşımacılığı Örgütü (International Road Transport Union, IRU) gözetiminde, Irak toprakları üzerinden muhtelif deneme sevkiyatları başarıyla gerçekleştirilmiş ve 2026'da taşıma sayısı oldukça artmıştır. Yapılan ilk denemeler kapsamında, Polonya'dan yola çıkan araç Türkiye'den Irak'a giriş yaparak Ürdün ve Suudi Arabistan toprakları üzerinden Abu Dabi'ye 5 günde ulaşmıştır. Başka bir denemede Mersin'den çıkışlı taze meyve ve sebze yüklü üç tır Irak topraklarını kullanarak Kuveyt'e 4 günde, İstanbul çıkışlı başka filo ise Ürdün'e 5 günde varmıştır. Deniz yoluyla yaklaşık 24-25 gün süren teslimat süresini 4-5 güne indirilmesi, Irak'ın topraklarını transite açmasının sağladığı katkının yanı sıra daha iyi lojistik koşullarda ve demir yolunun kullanımıyla birlikte Kalkınma Yolu'nun oluşturacağı katma değer de önemli bir göstergesi niteliğindedir. Bununla beraber Irak Kara Ulaştırma Devlet Şirketi tarafından yapılan açıklamada, Türkiye'den Körfez ülkelerine, İran'dan Suriye ve Lübnan'a, Ürdün'den Kuveyt'e ve Ortadoğu'dan Avrupa'ya günlük bin araçlık transit ticaret için sınır kapı-

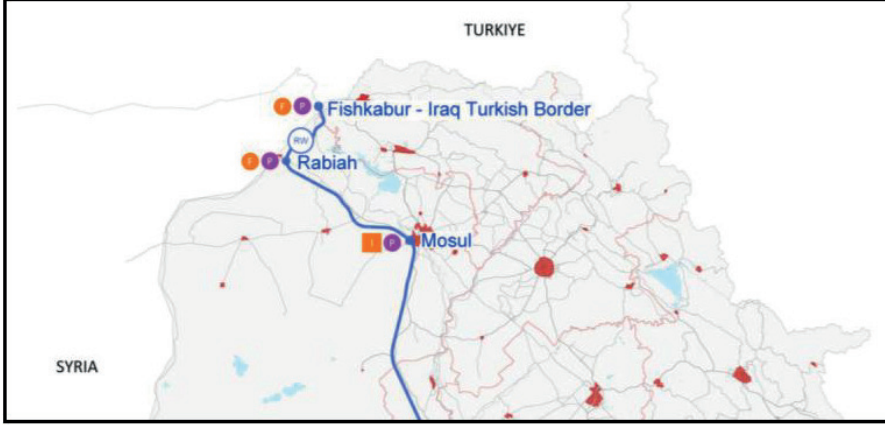
ları, gümrük idareleri, pasaport ve ikamet birimlerinin koordinasyon içinde çalışmaya hazır olduğu ifade edilse de gerek altyapı eksikliği gerek bürokratik zorluklar gerekse Irak'ın Kuveyt ve Suudi Arabistan sınır kapılarının karşılıklı olarak yeterli hazırlığının bulunmaması sebebiyle TIR sistemi halen Irak'ta yaygın olarak kullanılamamaktadır.¹⁰²

Kalkınma Yolu'nun Habur yerine Fişhabur'dan Türkiye'ye bağlanması planlanmıştır. Ancak 1991'den bu yana Ovaköy'ün karşı tarafı olan Fişhabur fiilen IKBY kontrolünde bulunmaktadır. Erbil yönetiminin projeden dışlandığı yönünde şikayetlerine rağmen Bağdat hükümeti IKBY'nin projeden dışlanmadığını, yolun Dohuk vilayeti sınırlarından da geçeceğini altını çizmektedir. Başbakanlık tarafından Ağustos 2025'te hem kara yolu hem de demir yolunun Musul-Rabia'dan Fişhabur'a kadar olan güzergahının kesinleştirilmesi konusunda bir komisyon oluşturulmuştur.

IKBY için Türkiye ile Irak hükümeti arasında tampon bölge olmanın ekonomik faydası, yalnızca Habur Sınır Kapısı'ndan elde edilen gümrük gelirleriyle sınırlı değildir. Türk sürücülerin Irak'ın merkezi ve güneyine taşımacılık yapmasına güvenlik gerekçesiyle izin verilmemesi nedeniyle, Türkiye'den Irak'a sevk edilen ihraç malları IKBY kontrolündeki bölgelere boşaltılmakta veya IKBY'li nakliyecilere aktarılmaktadır. Bu ticaret şekli, Erbil, Zaho ve Dohuk çevresinde önce aktarma merkezleri, daha sonra da geniş antrepolar, soğuk hava depoları inşa edilmesine zemin hazırlamış ve IKBY, Türk malları için büyük bir lojistik merkeze dönüşmüştür. Ayrıca Türk ürünlerinin büyük bölümü doğrudan Türk ihracatçıları tarafından değil IKBY'li iş insanlarıncı Irak'ın merkezi ve güneyine pazarlanmaktadır. Dolayısıyla Türk ürünleri üzerindeki karın önemli bir kısmı IKBY'li toptancılarda ve araçlarda kalmaktadır. Türkiye üzerinden Irak'a sevk edilen Avrupa ve diğer ülke menşeli ürünler için de aynı durum söz konusudur. Bu bağlamda, IKBY kontrolünde olmayan alternatif bir güzergahın, IKBY ekonomisi açısından olumsuz etkilerinin olabileceği değerlendirilmektedir.

102 "Iraq Makes TIR a Prerequisite to Reinforce Transit Security and Speed", World Road Transport Organisation (IRU), 21 Kasım 2025, erişim 5 Nisan 2026, <https://www.iru.org/news-resources/newsroom/iraq-makes-tir-prerequisite-reinforce-transit-security-and-speed>.

Harita 10. Türkiye, Irak ve Suriye Sınırlarının Kesiştiği Fişhabur Bölgesi ve Rabia-Fişhabur Demir Yolu Projesi'nin Güzergahı



Kaynak

Türkiye'nin Irak'la siyasi ilişkilerinin en iyi olduğu dönemlerden biri olsa da Türk araçlarının Irak'a girebildiği tek sınır kapısının IKBY kontrolünde olması ve Erbil ile Bağdat hükümeti arasındaki sorunlar, Irak'la ticaretin beklenen ivmenin altında kalmasına yol açmaktadır. Türkiye'nin Irak'a 2024 ihracatının yüzde 80,6'sı kara yolu ile gerçekleştirilmiş ve ihracat yükü taşıyan araçlar Habur Sınır Kapısı'ndan giriş yapmıştır.¹⁰³ Ancak Bağdat hükümeti, Habur üzerinden giren ve Irak'ın diğer bölgelerine sevk edilecek eşyanın, aynı araçla ve mühürlenmiş olarak 72 saat içinde kendi kontrolündeki en yakın gümrüğe ulaştırılmasını şart koşmaktadır. Üstelik IKBY Gümrük İdaresinin tahsil ettiği verginin eksik olduğu iddiasıyla ikinci kez tahsilat yapılmaktadır. Bir başka ifadeyle IKBY'nin gümrük vergisi gelirlerini Bağdat hükümetine teslim etmesini sağlamak ya da IKBY dışında lojistik merkezler oluşturmak amaçlı politikalar Türk ihracatını etkilemektedir.

Diğer taraftan ABD işgali, mezhep çatışmaları, DEAŞ tehdidi gibi dönemsel güvenlik sorunları nedeniyle yıllardır Türk araçlarının Irak yönetiminin kontrolündeki bölgelere girişine izin verilmemekte, Habur'dan giren ihraç eşyası yüklü Türk araçları halen ya kafa değişimi yapmakta ya da yük Irak plakalı araçlara aktarılmaktadır. Sonuçta TIR Konvansiyonu kapsamında Polonya'dan gelip tüm Irak'ı baştan başa geçen araçlar Abu Dabi'ye ulaşırken Bağdat'a giden Türk plakalı araçları Kerkük'ten ötesine geçememektedir. IKBY ile

103 "Dış Ticaret İstatistikleri, Aralık 2025".

Bağdat hükümeti arasındaki soruna çare arayan Türk nakliyeciler, Irak ile Suriye arasında yıllardır kapalı olan sınır kapılarının açılmasıyla birlikte altyapısı yetersiz olmasına karşın Suriye'den doğrudan merkezi hükümet kontrolündeki bölgeye açılan söz konusu kapılara yönelmiştir. Bu bakımdan, Ovaköy'ün karşısında Bağdat hükümetine bağlı bir gümrük kapısı mı IKBY ile Türkiye arasındaki ikinci gümrük kapısı mı olacak sorusunun cevabı, Türkiye-Irak ekonomik ve ticari ilişkilerinin geleceğini şekillendirecektir. Irak sınırında ve Bağdat hükümeti kontrolündeki bölgelerde Türk mallarından ayrı gümrük vergisi tahsili uygulamasına son verilebileceği, Irak'a giren Türk araçlarının kafa ve dorse değişimi yapmasına gerek kalmadan Irak'ın tamamına aracısız teslimat yapılmaya başlanabileceği, böylece yıllardır Irak pazarında, İran ve Çin malları ile rekabet dezavantajı yaşayan Türk mallarının üzerindeki ilave yüklerin kaldırılabilmesi değerlendirilmektedir. Ayrıca Kalkınma Yolu Projesi bir yoldan çok daha fazlası, enerji koridoru olma ihtimali taşımakta ve Fişhabur ile ilgili senaryolar, bu potansiyelin geleceğini etkileyecektir.

Türk ihracatçılarının önündeki hem tarife engellerinin hem de tarife dışı engellerin, ancak Irak uluslararası ticaret sistemine entegre oldukça aşılabileceği düşünülmektedir. Bu doğrultuda, Irak'ın Dünya Ticaret Örgütü üyeliğine ve ülke genelinde gümrük uygulamalarında yeknesaklık sağlanmasına yönelik projelere daha fazla ve daha etkin destek verilebileceği mülhaza edilmektedir.

Irak'ın uluslararası transit rejimlerinin uygulanmasını içeren anlaşmalara (TIR Konvansiyonu, CMR Sözleşmeleri, geçici ithalata ilişkin ATA Sözleşmesi ve Uluslararası Konteyner Sözleşmesi) taraf olması ve taraf olduğu sözleşmelerin fiili uygulamalarının iyileştirilmesi lojistik sektörü adına önemli bir adım olacaktır. Bu süreçte, etkin ve kontrollü bir gümrük ve izleme altyapısı bulunmayan Irak'ın, transit olarak ülkesine giren araçları takip etmek ve kaçakçılıkla mücadele etmek konusunda da ülkemiz deneyimlerine ihtiyaç duyacağı değerlendirilmektedir. Irak'a belki de verebilecek en önemli teknik destek, Türkiye'nin kamu-özel iş birliği modelinde derin ve başarılı tecrübelerinin Irak makamlarına aktarılması olacaktır. Ayrıca Irak'ın yatırım teşvik sisteminin de çağın gerektirdiği koşullara uygun hale getirilmesi gerekmektedir. Söz konusu alanlarda vereceğimiz destek, bu konuda uzmanlaşmış şirketlerin Kalkınma Yolu ve ilişkili projelerden daha fazla pay almasına da katkı sağlayacaktır.

Somut Proje Önerisi: Musul Özel Ekonomi Bölgesi

Bugün dünyada yaklaşık 5 binden fazla serbest bölge ve serbest bölge türevi özel bölge faaliyet göstermektedir ve bunların binden fazlası son yirmi yılda kurulmuştur.¹⁰⁴ Ekonomik faydaları konusunda siyasi ve akademik literatürde konsensüs olmasa da serbest bölgeler genellikle istihdam, dış ticaret hacmi ve imalat kapasitesinin artmasında bulundukları ülke ekonomisine önemli katkılar sağlamaktadır. Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü'nün (OECD) 2018 tarihli bir raporuna göre dünya ticaretinin yaklaşık yüzde 20'si serbest bölgelerde gerçekleştirilmekte ve bu bölgelerde 66 milyondan fazla istihdam sağlanmaktadır.¹⁰⁵ Gelişmiş ekonomilerde de serbest bölgeler aktif olarak kullanılmaktadır. Örneğin ABD'de faal olan 186 serbest bölgede 400 binin üzerinde istihdam sağlanmakta ve 600 milyar dolardan fazla ticaret gerçekleştirilmektedir.¹⁰⁶

Çin'le başlayan ve Güney Kore ile başarısını ispat eden özel ekonomi bölgeleri, son yıllarda klasik serbest bölge modelinin yerini almaya başlamıştır. Bahse konu trendin ivme kazanmasında; serbest bölgelerin etrafında yer alan ekonomik aktörlerle serbest bölgelerin etkileşimini kolaylaştıran özel bir düzenlemeye ihtiyaç duyulması, doğrudan yabancı yatırımları ve teknoloji girişini hızlandırmak amacıyla serbest bölge ve serbest bölge dışı enstrümanların bütüncül bir yaklaşımla birlikte sunulmaya başlanması ve yatırımcı ile çalışanların serbest bölge çevresinde sosyal ve kültürel arayışlarının artması etkili olmuştur. Ülkeden ülkeye farklılık göstermekle birlikte özel ekonomi bölgelerinin merkezinde genellikle yine bir “serbest bölge” yer almakta, serbest bölgenin etrafında da antrepolar, lojistik merkezleri, limanlar, havalimanları, teknoparklar, üniversiteler, meslek yüksekokulları, araştırma kuruluşları, konut alanları, konaklama tesisleri, eğlence merkezlerinden oluşan ve ülkenin geri kalanından daha avantajlı koşullar sağlanan bir “çevre” oluşturulmaktadır. Bu model, yabancı sermaye ve yatırım çekmek, ihracatı artırmak ve ülke ekonomisine katkı vermenin yanı sıra bölgesel gelişmişlik farklılıklarını ortadan kaldırılması ile işsizliğin yüksek olduğu alanlarda istihdamın artırılması hedeflerine de hizmet etmektedir.

104 “Chapter 4 – Special Economic Zones”, *World Investment Report 2019* (UNCTAD, 2019).

105 *Trade in Counterfeit Goods and Free Trade Zones: Evidence from Recent Trends, Illicit Trade* (OECD, 2018).

106 *77th Annual Report of the Foreign-Trade Zones Board to the Congress of the United States* (Foreign-Trade Zones Board, 2016), 5.

Irak'ta da planlı yatırım alanı oluşturmak amacıyla serbest bölge modelinden yararlanılmıştır. Serbest Bölgeler Genel Komisyonu Maliye Bakanlığına bağlıdır. 19/10/1998 tarihli ve 170 sayılı Kararname uyarınca:

- Serbest bölgelerde gerçekleştirilen yatırım projeleri ve kullanılan sermaye, kar ve faiz kazançları, gelir vergisinden, damga vergisinden ve diğer tüm vergi ve harçlardan muaftır.
- Serbest bölgelerde yürütülen ihracat ve ithalat faaliyetleri (Irak iç piyasasına satılanlar da dahil olmak üzere) hiçbir kısıtlamaya tabi değildir.
- Irak vatandaşı olmayan çalışanların kazançları gelir vergisinden muaftır.
- Irak vatandaşlarının kazançlarının yüzde 50'si gelir vergisinden müstesnadır.

Ancak Basra, Musul ve Anbar'da kurulan serbest bölgeler bugüne kadar hedeflenen amaçlara muhtelif nedenlerle ulaşamamıştır. Oysa Kalkınma Yolu Projesi'nin hayata geçmesiyle güzergah üzerinde dağıtım merkezlerinin yanı sıra montaj/demontaj, işleme ve imalat yapılabilecek planlı yatırım alanlarına ihtiyaç duyulacaktır. Proje kapsamında Basra, Bağdat ve Musul'da intermodal istasyonlar inşa edilmesi, civarında da serbest bölge/özel ekonomi bölgesi kurulması hedeflenmektedir.

Bu çerçevede Türkiye'nin serbest bölgeler ve organize sanayi bölgeleri alanında uzun yıllara dayanan tecrübelerini Irak'a aktarmak suretiyle söz konusu projelerin başarılı bir şekilde hayata geçirilmesine katkı sağlayabileceği değerlendirilmektedir. Özellikle ülkemiz sınırına en yakın intermodal istasyon olması planlanan Musul'da kurulacak özel ekonomi bölgesinin kurulup işletilmesinde Türk şirketlerin yer almasında ve Irak'ta imalata yönelik yatırım yapmayı hedefleyen Türk şirketleri için burada kümelenmesinin sağlanmasında yarar görülmektedir. Hatta söz konusu projenin Katar ve BAE'nin de dahil olduğu dörtlü mekanizmanın ortak projesine dönüştürülmesi suretiyle, orta vadede Musul Özel Ekonomi Bölgesi Projesi'nin finansmanında adı geçen ülkelerden istifade edilebileceği düşünülmektedir.

Körfez Ülkeleri

Türkiye, Irak, Katar ve BAE arasında 22 Nisan 2024'te imzalanan mutabakat, Kalkınma Yolu'nu iki ülkenin projesi olmaktan çıkarıp Körfez'in seçilmiş aktörlerine de açık bir bölgesel koalisyon projesine dönüştürmüştür. Bu, yeni

bölgesel düzende jeopolitiğin yalnızca askeri bloklar üzerinden değil sermaye, lojistik ve altyapı ortaklıkları üzerinden de kurulduğunu göstermektedir. Halihazırda Hürmüz'deki kriz nedeniyle kendi enerji kaynaklarını Hürmüz Boğazı'nın dışına taşıma yöntemleriyle meşgul olan Katar ve BAE'nin varlığı, projeye orta vadede finansman, siyasi koruma ve uluslararası görünürlük sağlama potansiyeli taşımakta ve Körfez içi rekabetin yerini giderek daha pragmatik, proje bazlı iş birliklerine bırakma şansı sunmaktadır.

ABD/İsrail'in İran ile savaşında yeniden gündeme gelen küresel enerji sisteminin en kırılgan noktalarından biri olan Hürmüz Boğazı'ndan günlük yaklaşık 17-20 milyon varil petrol ve petrol ürünü geçmektedir. Bu, dünya petrol tüketiminin yaklaşık beşte birine karşılık gelirken aynı zamanda küresel sıvılaştırılmış doğal gaz (LNG) ticaretinin de yaklaşık yüzde 20'si bu dar boğazdan yapılmaktadır. Bu tablo özellikle günlük 9-10 milyon varil üretim yapan Suudi Arabistan 3-4 milyon varil üretim yapan BAE ve dünyanın en büyük LNG ihracatçılarından biri olan Katar açısından bir stratejik kırılganlık oluşturmaktadır. Nitekim son savaşta alternatif güzergah ihtiyacının ne kadar elzem olduğu tekrar görülmüştür. Kalkınma Yolu'nun taşıma süresini muadillerine nazaran yarı yarıya indirmesi, deniz taşımacılığında yüksek sigorta ve navlun maliyetleri, Süveyş Kanalı geçiş ücretleri gibi kalemler de dikkate alındığında kara koridoru uzun vadede maliyet avantajı sağlayabilir.

Kalkınma Yolu kapsamında orta vadede yeni petrol boru hatları, doğal gaz hatları, elektrik iletim altyapısının da entegre edilmesi halinde bölgesel kapasitenin oldukça genişleyeceği bilinmektedir. Bu çerçevede Körfez petrol ve gazının küçük bir kısmının dahi kara hattına yönlendirilmesi, Avrupa piyasasında önemli bir etki oluşturabilir. Ancak söz konusu potansiyelin kullanılması için Körfez ülkelerinin projeye siyasi ve ekonomik ciddiyetle yaklaşması hayati önemdedir. Bu bağlamda Körfez'in projenin toplam maliyeti konusunda Irak ve Türkiye'ye destek olması beklenmektedir. Suudi PIF, ADQ, Mubadala gibi Körfez ülkelerinin egemen varlık fonları bu finansmanını karşılayabilecek kapasitededir.

"Ekonomik nehir" olarak tanımlanan bu projeye kara ve demir yolu bağlantılarının yanı sıra boru hatlarının da paralel biçimde kurgulanması faydalı olacaktır. Boru hatlarının sonradan eklenmesi yerine başlangıçtan itibaren projeye dahil edilmesi maliyetleri düşüreceği gibi verimliliği artıran bir faktöre dönüşecektir. Bu konuda Ankara ile yakın iletişim güvenlik ve sür-

dürülebilirlik açısından gereklidir. Türkiye'nin mevcut enerji altyapısı (Trans Anadolu Doğal Gaz Boru Hattı Projesi [TANAP], TürkAkım bağlantıları, Akdeniz limanları) bu hattın Avrupa'ya entegrasyonu için kritik önemdedir.

Bunların yanı sıra Körfez ülkelerinin projenin Irak hattında bir güvenlik mimarisine de gitmesi gerekmektedir. Bu bağlamda koridorun güvenliğinin sağlanması için ortak güvenlik mekanizmaları, teknolojik izleme sistemleri ve bölgesel koordinasyon geliştirmesi önem arz etmektedir.

Kalkınma Yolu Projesi, altyapı girişiminden daha fazlasını temsil etmektedir ve Körfez enerjisinin küresel pazarlara hızlı ve düşük maliyetle ulaşması konusunda potansiyel bir dönüşüm anlamına gelmektedir. Bölgenin uzun yıllardır ihracat modeli deniz yolları ve Hürmüz Boğazı gibi dar boğazlarla tanımlanmaktadır. Bir kara koridorunun ortaya çıkması, çeşitlendirme, dayanıklılık ve stratejik esnekliğe dayalı yeni bir paradigma değişimi demektir. Başarılı olması halinde Kalkınma Yolu, Körfez ülkelerinin Avrupa'ya daha verimli enerji sağlamasını sağlamakla kalmayıp küresel enerji akışlarının coğrafyasını da yeniden şekillendirebilir.

Batı Ülkeleri

Türkiye'nin Irak'ın enerji ve altyapı sektörlerindeki artan rolü, örneğin Avrupa Birliği'nin (AB) uzun vadeli enerji çeşitlendirme stratejisine doğrudan hizmet etmeyebilir. Zira AB, Güney Kafkasya, Orta Asya ve transatlantik LNG kaynaklarına yönelmektedir. Bununla birlikte bölgedeki hızlı değişimler kısa vadede arz güvenliği, düzenleyici etki ve jeopolitik dayanıklılık açısından taktik bir önem taşımaktadır. Özellikle Kızıldeniz, Doğu Akdeniz ve Hürmüz'de süregelen istikrarsızlık göz önüne alındığında Irak üzerinden enerji akışlarının istikrara kavuşturulması ve Türkiye altyapısına entegre edilmesi, Avrupa'nın kısa vadeli arz güvenliği ve bölgesel enerji yönetimi çıkarlarıyla kesişmektedir. Bu durum aynı zamanda Türkiye'nin Rusya ve İran enerji kaynaklarına aşırı bağımlılığının azaltılmasına da katkı sağlayabilir. Türkiye'nin Körfez ve Irak'ı boru hatları, elektrik şebekeleri ve petrokimya altyapısı ile bağlamayı hedefleyen stratejisi Avrupa'nın göz ardı edemeyeceği yeni karşılıklı bağımlılıklar oluşturacaktır. Bu çerçevede Brüksel'e AB enerji politikasını etkileyen projelerde yönetim, gelir paylaşımı ve sürdürülebilirlik standartlarını şekillendirme imkanı sunabilir.

Enerji ithalat bağımlılığı halen yüzde 55'in üzerinde olan Avrupa'nın, enerji güvenliği, göç ve bölgesel istikrar gibi temel çıkarlarını giderek daha fazla etkileyen bir süreçte böylesi bir projenin dışında kalması rasyonel görünmemektedir. AB ve üye devletler, çıkarların örtüştüğü alanlarda düzenleyici etkilerini, finansal araçlarını ve diplomatik koordinasyonlarını kullanarak fayda sağlayabilir, farklılıkları ise dengeli ve ölçülü bir angajmanla yönetebilir. Özellikle Rusya'nın 2022 sonrası Avrupa gaz pazarındaki payının dramatik şekilde düşmesinin ardından, Avrupa söz konusu boşluğu ABD LNG'si, Norveç gazı ve Azerbaycan üzerinden gelen hatlar ile doldurulmaya çalışmaktadır. Rusya-Ukrayna savaşı sonrasında Rus gazına bağımlılık önemli ölçüde azalmış olsa da bu durum Avrupa'nın dış tedarik ihtiyacını ortadan kaldırmamakta aksine Avrupa yeni tedarikçiler ve güzergahlar arayışını sürdürmektedir. Bu noktada Türkiye üzerinden Avrupa'ya bağlanan yeni bir enerji hattı, arz güvenliğini artıracak gibi fiyat volatilitelerini azaltacaktır. Aynı zamanda Körfez enerjisini Türkiye üzerinden Avrupa'ya bağlayacak bir koridor, daha düşük taşıma ve sigorta maliyetleri, tedarik zincirlerinde daha yüksek öngörülebilirlik ve uzun vadeli sözleşme istikrarı anlamına gelecektir. Bu çerçevede Kalkınma Yolu, Körfez'in ihracatını çeşitlendirme ihtiyacı ile Avrupa'nın enerji güvenliği arayışını aynı noktada buluşturan iki stratejik gereklilik olarak öne çıkmaktadır.

Kalkınma Yolu, Asya'dan Avrupa ticari ürünlerin taşınması konusunda zaman-maliyet açısından ideal bir güzergahtır. Bu çerçevede Avrupa için mesele sadece petrol ve gaz değil Asya-Körfez-Avrupa arasında taşınan mallar, konteyner yükleri, sanayi girdileri ve yüksek katma değerli ürünlerin daha hızlı ve daha az kırılgan bir hatta akmasıdır. Dünya Bankası belgelerine göre Irak bu projeye kendisini bölgesel ticaret ve bağlantısallık merkezi haline getirmeyi amaçlamaktadır. UNCTAD verilerine göre, Kızıldeniz'de artan güvenlik riskleri ve özellikle Husi saldırıları nedeniyle ticaret gemilerinin rotalarını Afrika'nın güneyine kaydırmak zorunda kalmaları nedeniyle 2024 ortasında Süveyş'ten geçen tonaj yüzde 70 oranında, Aden Körfezi üzerinden geçen gemi kapasitesi ise yüzde 76 oranında düşmüştür.¹⁰⁷ Gemilerin Ümit Burnu'na yönelmesi küresel maliyetleri yükselmesi gibi sebepler Avrupa'nın Kalkınma Yolu gibi alternatif bir güzergahı destekleyici bir siyaset benimsemesi gerekliliğini beraberinde getirmektedir.

107 UNCTAD, *Review of Maritime Transport 2024* (Cenevre: United Nations, 2024).

Kalkınma Yolu Projesi'nin sunduğu fırsatların hayata geçmesi, Avrupa'nın bu projeye yaklaşımına bağlıdır. İlk olarak Avrupa ülkeleri projeyi yalnızca bölgesel bir altyapı girişimi olarak değil ekonomik güvenlik meselesi olarak ele almalıdır. Bu doğrultuda projeye siyasi ve kurumsal destek sağlanması gerekmektedir. İkinci olarak enerji boyutunun erken aşamada planlanması önem taşımaktadır. Boru hatları ve enerji altyapısının başlangıçtan itibaren projeye entegre edilmesi, Avrupa'nın uzun vadeli kazanımlarını artırmaktadır. Üçüncü olarak Irak'taki altyapı ve güvenlik kapasitesinin güçlendirilmesi gerekmektedir. Projenin sürdürülebilirliği, bu hattın istikrarlı bir şekilde işlemesine bağlıdır. Son olarak Avrupa'nın Türkiye ile koordinasyonunu derinleştirmesi gerekmektedir. Türkiye'nin bu projedeki rolü, yalnızca bir transit ülke olmanın ötesinde Avrupa'ya açılan stratejik bir bağlantı noktasıdır.

Kalkınma Yolu Projesi, Avrupa için enerji arz güvenliğini artıran ve ticaret hatlarını çeşitlendiren yeni bir koridor sunmaktadır. Hürmüz Boğazı'na ve Süveyş hattına olan bağımlılığın azaltılması, Avrupa'nın jeoekonomik kırılganlıklarını sınırlamaktadır. Bu bağlamda proje Avrupa'nın enerji ve ticaret stratejisinde önemli bir tamamlayıcı unsur haline gelmektedir. Doğru politikalar ve güçlü iş birlikleri ile desteklenmesi durumunda Kalkınma Yolu, Avrupa'nın küresel tedarik zincirlerindeki konumunu daha sağlam bir zemine taşıyacaktır.

SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

Kalkınma Yolu Projesi, günümüz uluslararası sisteminde altyapı yatırımlarının giderek artan biçimde jeopolitik bir araç haline geldiği bir dönemin somut yansımalarından biri olarak öne çıkmaktadır. Bağlantısallığın dönüşen anlamı, yalnızca fiziksel ulaşım ağlarının inşasını değil ekonomik entegrasyon, siyasi etki ve stratejik konumlanma arasındaki çok katmanlı ilişkiyi ifade etmektedir. Bu bağlamda proje, Irak'ın yeniden inşa sürecini destekleyen bir kalkınma hamlesi olmanın ötesinde Türkiye'yi bölgesel ve küresel ticaret ağlarında merkezi bir aktör haline getirme potansiyeli taşımaktadır.

Projenin tarihsel gelişimi, Kalkınma Yolu'nu teknik bir altyapı girişiminin ötesine taşıyarak değişen bölgesel dengelere verilen stratejik bir yanıt olduğunu göstermektedir. Körfez ülkelerinin artan ekonomik kapasitesi, Irak'ın jeoekonomik konumunun yeniden keşfi ve Türkiye'nin lojistik merkez olma hedefi, bu girişimin arkasındaki temel itici güçler arasında yer almaktadır. Bu yönüyle Kalkınma Yolu, farklı aktörlerin çıkarlarının kesiştiği ve iş birliğinin kurumsallaşabileceği bir zemin sunmaktadır.

Ekonomik açıdan proje, ticaret sürelerini kısaltma, maliyetleri düşürme ve yeni yatırım alanları oluşturma potansiyeliyle bölgesel kalkınmayı hızlandırabilecek önemli bir araçtır. Küresel

tedarik zincirlerinde yaşanan kırılganlıklar ve alternatif rota arayışları, Kalkınma Yolu'nun stratejik değerini daha da artırmaktadır. Bununla birlikte finansman ihtiyacı, altyapı entegrasyonu ve kurumsal koordinasyon gibi unsurlar projenin sürdürülebilirliği açısından belirleyici olmaya devam edecektir. Diğer taraftan projenin geleceği, yalnızca ekonomik rasyonalite ile değil aynı zamanda jeopolitik gerçekliklerle şekillenecektir. Irak'taki iç siyasi dengeler, güvenlik riskleri, bölgesel rekabet ve küresel aktörlerin projeye yaklaşımı, Kalkınma Yolu'nun seyrini doğrudan etkileme potansiyeline sahiptir. Bu noktada proje, bir yandan önemli fırsatlar sunarken diğer yandan çok katmanlı riskler barındıran bir girişim niteliği taşımaktadır.

Bu çerçevede Kalkınma Yolu Projesi, yeni bölgesel düzende üç düzeyde jeopolitik anlam taşımaktadır. Türkiye açısından proje, güvenlik odaklı sınır politikasından jeoekonomik bölgesel merkezilik politikasına geçişin somut altyapısını oluştururken Irak için devlet kapasitesini güçlendirme, ekonomik çeşitlenme sağlama ve bölgesel ağırlık üretme çabasının temel dayanaklarından biri haline gelmektedir. Bölgesel düzeyde ise proje, Körfez-Türkiye-Irak hattında yeni bir iş birliği eksenini inşa ederken İran'ın konumlanması, küresel koridor rekabeti ve Irak içindeki silahlı-siyasi dengelerle kesişen çok katmanlı bir güç mücadelesinin parçası olarak şekillenmektedir. Bu nedenle Kalkınma Yolu'nu yalnızca Basra'dan Türkiye'ye uzanan bir ticaret hattı olarak tanımlamak yetersiz kalmaktadır. Daha kapsamlı bir çerçevede proje, yeni Ortadoğu düzeninde bağlantısallık, egemenlik, güvenlik ve nüfuzun aynı coğrafi hat üzerinde yeniden müzakere edildiği stratejik bir jeopolitik girişim olarak değerlendirilmelidir.

Sonuç olarak Kalkınma Yolu Projesi, başarılı olması halinde bölgesel düzeni yeniden şekillendiren bir stratejik eksen haline gelebilir. Ancak bu potansiyelin hayata geçirilebilmesi, ekonomik fizibilite ile siyasi istikrarın eş zamanlı sağlanmasına, aktörler arası iş birliğinin derinleşmesine ve güvenlik risklerinin etkin biçimde yönetilmesine bağlıdır. Bu yönüyle proje hem önemli bir fırsat penceresi hem de dikkatle yönetilmesi gereken çok boyutlu bir stratejik sınav niteliği taşımaktadır.

BİLGAY DUMAN

Lisans ve yüksek lisans eğitimlerini sırasıyla 2004 ve 2007 yıllarında Kırıkkale Üniversitesi Uluslararası İlişkiler Bölümü'nde; doktorasını 2024'te Abant İzzet Baysal Üniversitesi Uluslararası İlişkiler Bölümü'nde "2003 Sonrası Irak'ta Etnisite-Mezhep İlişkisi: Türkmenler Örneği" başlıklı teziyle doktorasını tamamladı. 2004'te itibaren Türkiye'deki farklı düşünce kuruluşlarında araştırmacı, uzman ve koordinatör olarak görev aldı. 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 düzeyde pek çok yayını, panel, konferans ve semineri bulunan Duman, farklı medya kuruluşlarında da görüşler sunuyor. Ayrıca uluslararası gözlemci olarak farklı ülkelerde seçim gözlemlerinde bulunuyor.

MEHMET ALACA

Anadolu Ajansı akademi müdür yardımcısı olarak görev yapıyor. Eğitimini İngiltere'deki Exeter Üniversitesi'nin Politics and International Relations of the Middle East Bölümü'nde tamamladı. Irak, bölgesel Kürt siyaseti ve Ortadoğu'daki Şii milisler ve Türkiye'nin Ortadoğu politikası üzerine yaptığı çalışmaları, çok sayıda ulusal ve uluslararası yayın organı ile kuruluştaki yayımlanıyor. Aynı zamanda Babil Research bünyesinde danışmanlık faaliyetleri yürütüyor.

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 bölgeleri konularında danışmanlık hizmeti vermekte ve dış ticaret lojistiği, serbest bölgeler ve Kalkınma Yolu Projesi alanlarında araştırmalar yapmaktadır.

HÜSEYİN ALİ HİMMETLİ

Üniversite eğitimini Karabük Üniversitesi Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi Bölümü'nde tamamlamıştır. Aynı üniversitede Uluslararası İlişkiler Bölümü'nde yüksek lisans çalışmalarına devam etmektedir. Uluslararası Göç Örgütü (International Organization for Migration, IOM) projesi kapsamında 2016-2020 arasında Keçiören Kaymakamlığı ve Keçiören Belediyesinde Türkçe-Arapça tercüman ve saha çalışmaları koordinatörü olarak görev yapmıştır. 2023-2024 arasında ORSAM Irak Çalışmaları Koordinatörlüğünde bursiyer olarak ve 2024'te SETA'da proje asistanı olarak çalışmıştır. Dış politika ve Ortadoğu alanlarında saha çalışmaları ve araştırmalar yapmaktadır. Ayrıca SETA'da yaptığı çalışmalar kapsamında Bağdat, Erbil ve Musul vilayetlerinde çalışmalar yürütmüştür. Telafer doğumlu olan Himmetli Türkçe, Türkmençe ve ileri düzeyde Arapça bilmektedir.

KALKINMA YOLU PROJESİ: Ekonomik Koridordan Stratejik Güce

BİLGAY DUMAN, MEHMET ALACA, HASAN KOCASOY,
HÜSEYİN ALİ HİMMETLİ

Küresel ticaretin yeniden şekillendiği, bağlantısallığın ekonomik olduğu kadar jeopolitik bir güç unsuruna dönüştüğü günümüzde, Kalkınma Yolu Projesi Ortadoğu’da yeni bir bölgesel iş birliği modelinin temelini oluşturma potansiyeli taşımaktadır.

Irak’ın güneyindeki Büyük Fav Limanı’ndan Türkiye üzerinden Avrupa’ya uzanacak bu stratejik koridor, yalnızca ticaret yollarını çeşitlendirmeyi değil aynı zamanda bölge ülkeleri arasında ekonomik karşılıklı bağımlılığı artırmayı, ortak kalkınma fırsatları oluşturmayı ve bölgesel entegrasyonu güçlendirmeyi hedeflemektedir.

Bu rapor, Kalkınma Yolu’nu bir ulaştırma ve altyapı yatırımının ötesinde Türkiye, Irak ve bölge ülkeleri arasında yeni bir iş birliği zemini oluşturabilecek bölgesel bir dönüşüm projesi olarak ele almaktadır. Projenin sunduğu jeoekonomik fırsatları ve değişen güvenlik dengelerini inceleyerek sürdürülebilir bir bölgesel ortaklığın hangi koşullarda mümkün olabileceğini değerlendirmektedir.