

# “DEVELOPMENT ROAD” AND IMPACT ON COMMUNICATION

ÖMER FATİH SAYAN

## ABSTRACT

The “Development Road” project, envisioned as a comprehensive infrastructure initiative, aims to connect Iraq’s Al Faw Port in the Basra Gulf with Türkiye and subsequently Europe through a combined rail and highway corridor. This large-scale project seeks to enhance regional trade, promote economic development, and reduce transportation costs. By modernizing Iraq’s outdated railway systems and establishing efficient transit routes, the initiative positions Iraq as a critical transit hub linking Asia, Europe, and the Middle East. Furthermore, the integration of communication infrastructures along the corridor is expected to strengthen regional connectivity, support digital transformation, and advance Türkiye’s ambition to become a data center and digital hub. This article examines the geopolitical, economic, and technological dimensions of the Development Road Project, highlighting its potential to foster regional cooperation and economic stability while addressing security challenges.

**Keywords:** Development Road Project, Regional Trade Integration, Persian Gulf, Electronic Communication Infrastructure

Dr., Bakan Yardımcısı, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı,

Mail: ofsayan@uab.gov.tr,

ORCID: <https://orcid.org/0009-0008-0819-2541>, Ankara

Makale Atıf Bilgisi:	Sayan, Ö. F. (2024). “Kalkınma Yolu’ ve Haberleşmeye Etkisi”. <i>Ulaştırma ve Altyapı</i> , Yıl: 1, Sayı: 1, s. (XII-23)
Makale Türü:	Araştırma
Geliş Tarihi:	21.10.2024
Kabul Tarihi:	28.10.2024
Yayın Tarihi:	30.12.2024
Yayın Sezonu:	Temmuz-Aralık 2024

# “KALKINMA YOLU” VE HABERLEŞMEYE ETKİSİ

ÖMER FATİH SAYAN

## ÖZ

“Kalkınma Yolu” projesi, Basra Körfezi’ndeki Al Faw Limanı’nı Türkiye’ye ve ardından Avrupa’ya bağlayan demiryolu ve otoyol koridorundan oluşan kapsamlı bir altyapı girişimi olarak tasarlanmıştır. Bu büyük ölçekli proje, bölgesel ticareti artırmayı, ekonomik kalkınmayı teşvik etmeyi ve ulaşım maliyetlerini düşürmeyi amaçlamaktadır. Irak’ın eski demiryolu sistemlerini modernize ederek ve verimli transit rotalar oluşturarak Asya, Avrupa ve Orta Doğu’yu birbirine bağlayan kritik bir transit merkezi olarak konumlanmasını hedeflemektedir. Ayrıca, koridor boyunca haberleşme altyapılarının entegrasyonu, bölgesel bağlantıyı güçlendirecek, dijital dönüşümü destekleyecek ve Türkiye’nin veri merkezi ve dijital merkez olma hedeflerine katkı sağlayacaktır. Bu makale, Kalkınma Yolu projesinin jeopolitik, ekonomik ve teknolojik boyutlarını inceleyerek bölgesel iş birliğini ve ekonomik istikrarı geliştirme potansiyelini vurgulamakta, güvenlik zorluklarına yönelik çözüm önerileri sunmaktadır.

**Anahtar Kelimeler:** Kalkınma Yolu Projesi, Bölgesel Ticaret Entegrasyonu, Basra Körfezi, Elektronik Haberleşme Altyapısı, Demiryolu ve Karayolu Ağları, Enerji Güvenliği

**JEL Sınıflandırması:** A10, F59, O10.

## 1. Giriş

Topraklarının bir kısmı Avrupa'da bir kısmı Asya'da yer alan ülkemizin, Asya'dan Avrupa'ya, Akdeniz'den Karadeniz'e doğru olan uluslararası geçiş güzergâhlarına, Kafkaslar ve Orta Doğu'ya olan yakınlığı önemli bir jeopolitik avantajdır. Yakın bölgemizdeki ülkelerin petrol başta olmak üzere ürettikleri mal ve hammaddeleri dünya pazarlarına taşımak için kullandıkları hava, kara ve su yollarının önemli bir kısmı bir şekilde ülkemiz kara veya deniz alanlarından veya yakınlarından geçmektedir.

Dünya mal taşımacılığının % 90'ı hâlen deniz ve okyanuslar yolu ile yapılmakta olup en işlek beş su yolu geçişinden ikisi olan Hürmüz Boğazı ve Süveyş Kanalı ülkemize oldukça yakın bir coğrafyada bulunmaktadır (Feingold ve Willige, 2024). Bu iki önemli su yolu zaman zaman aşırı yoğunluk, kazaların getirdiği tikanlıklar ve güvenlik endişeleri ile anılabilmektedir.

Bu nedenle ülkeler, su yollarına alternatif ve daha güvenli karasal geçiş güzergâh projeleri için bir araya gelmektedir. Bunlardan biri de ülkemizin de içinde bulunduğu Kalkınma Yolu (Development Road) Projesi'dir.

Irak'ın Basra Körfezi'ndeki Al Faw Limanı'ndan başlayarak ülkeyi boydan boya geçmesi ve Türkiye'ye ulaşması hedeflenen bu ulaşım koridoru hem karayolu ve hem de demiryolunu içerecek bir proje olarak tasarlanmaktadır. Basra Körfezi'ni ve bu bölgeye yakın olan ülkeleri Türkiye'ye ve Türkiye üzerinden Avrupa'ya bağlayacak olan Kalkınma Yolu'nun haberleşme altyapıları için de kullanılması hâlinde tüm bölge ülkeleri önemli bir alternatif yurt dışı çıkış bağlantısına sahip olurken ülkemiz veri merkezi ve altyapıların birleştiği bir hub olma yolunda önemli bir mesafe kat edecektir.

## 2. Irak Ekonomisi ve Türkiye ile Ticaret Hacmine Genel Bir Bakış

45,5 milyon nüfuslu, ortalama medyan yaşı 22,4 olan ve 438 bin km<sup>2</sup> alana yayılan Irak, sadece 58 km kıyı şeridine sahip bir Orta Doğu ülkesidir (World Bank Group, 2024) (CIA, The World Factbook, 2024). 2023 yılı itibarıyla nominal gayri-safi yurtiçi hasılatı (GSYİH) 250,8 milyar dolar olan Irak'ın kişi başına düşen geliri 5.512 dolar olup Birleşmiş Milletlerin yayımladığı 2022 İnsani Gelişmişlik Endeksi'nde 128'inci sırada<sup>1</sup> yer almaktadır (UNDP, 2024).

2023 yılında Irak'ın reel GSYİH'si % -2,9 daralmış olup (World Bank Group, 2024) Uluslararası Para Fonu, Irak ekonomisinin 2024 yılında % 1,4 büyüyeceğini tahmin etmektedir (Internationally Monetary Fund , 2024). Enflasyon oranı % 4 olarak tahmin edilmektedir. 2022 yılı itibarıyla 200 milyar dolara yakın ticaret hacmi vardır. 2022 yılında 127 milyar dolarlık ihracatının büyük kısmını petrol ve doğalgaz oluşturmuş, başlıca ihracat partnerleri ise; % 32 ile Hindistan, % 28 ile Çin, % 8 ile ABD, % 7 ile Güney Kore ve % 5 ile Yunanistan'dır. Aynı yıl

<sup>1</sup> Türkiye 45'inci sıradadır.

69,2 milyar dolarlık ithalat yapan Irak'ın en önemli ithalat partnerleri ise; % 32 Birleşik Arap Emirlikleri, % 21 Çin, % 20 Türkiye, % 4 Hindistan ve % 2 Güney Kore'dir. Türkiye'nin, Irak'a ihracatı 13,7 milyar dolar ithalatı ise, 1,4 milyar dolar düzeyinde gerçekleşmiştir (Türkiye İhracatçılar Meclisi, 2023). Ayrıca 2023 yıl sonu itibarıyla ülkemiz tarafından Irak'ta gerçekleştirilen toplam müteahhitlik proje bedeli ise, 34,3 milyar dolardır (Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı, 2024).

Irak, dünyanın petrole en bağımlı ülkelerinden biridir. Son on yılda petrol gelirleri, ihracatın % 99'undan fazlasını, hükümet bütçesinin % 85'ini ve Gayrisafi Yurtiçi Hasılanın % 42'sini oluşturmuştur (World Bank Group, 2024). OPEC üyesi olan Irak'ın (tespit edilmiş) petrol rezervi 145 milyar varildir. Irak rezerv itibarıyla Venezuela, Suudi Arabistan ve İran'ın ardından OPEC üyesi 4. büyük petrol ülkesidir. Basra, Ceyhan ve Ürdün üzerinden ihracatını yapmaktadır. 2022 yılı haziran ayı itibarıyla ihracatı 3,3 milyon varil/gündür (Ticaret Bakanlığı Uluslararası Anlaşmalar ve Avrupa Birliği Genel Müdürlüğü, 2024). Uluslararası petrol fiyatındaki artış veya düşüşler, ekonomik gelirini doğrudan etkilemektedir. Öte yandan, geçmiş dönemlerde uzun süreli uygulanan ekonomik ambargolar ve iç güvenlik sorunları Irak'ın küresel ekonomiye bütünleşmesini güçleştirmiştir.

### 3. Kalkınma Yolu Projesi

Tüm dünyada ticaret ve insan hareketliliğini kolaylaştırmak ve devletler arasındaki ekonomik, siyasal ve toplumsal/kültürel etkileşimleri artırarak küresel barış ve refaha katkı sağlamak eğilimi güçlenirken (bu doğrultuda Çin'in Kuşak Yol İnisiyatifi, Avrupa Birliği'nin Küresel Geçit Projesi ve ABD'nin desteklediği Hindistan-Orta Doğu-Avrupa Ekonomik Koridoru/IMEC en bilinenlerdir) Türkiye de bu trendin dışında kalmamakta ve özellikle küresel ekonomik projelerle kendi bölgesinde uyumlu işleyecek bölgesel projeler geliştirmektedir. Bu bağlamda, Cumhurbaşkanı Sayın Recep Tayyip Erdoğan'ın 2024 Nisan ayındaki Irak (Bağdat) ziyaretinde atılan imzalarla resmî olarak ilan edilen ve muhtemel güzergâhı Şekil 1'de yer alan Kalkınma Yolu Projesi, Ankara'nın stratejik hedeflerinin anlaşılması açısından son derece önemlidir (Örmeci, 2024).

Proje, Türkiye ve Irak arasında hayata geçirilmesi planlanan, iki ülkeyi demiryolu, karayolu ve denizyolu ile birbirine bağlayacak büyük ölçekli bir altyapı projesidir. Bu proje, Basra Körfezi'ndeki Al Faw Limanı'ndan başlayarak Türkiye'nin Mersin Limanı'na kadar uzanan yaklaşık 1200 kilometrelik bir ulaşım koridoru oluşturmayı hedeflemektedir. Proje Irak'ı, Asya ve Avrupa arasında bir transit merkezi olarak konumlandırarak ticaret sürelerini kısaltmayı ve daha verimli bir ticaret rotası oluşturmayı amaçlamaktadır. Projenin İngilizce ismi de "Development Road" veya "Iraq Development Road" olarak duyurulmuştur.

Büyük Al Faw Limanı, Orta Doğu'nun en büyük limanı olma potansiyeline sahiptir ve 2025 yılına kadar tamamlanması öngörülmektedir. Irak'tan Türkiye'ye karayolu ve demiryolu ile bu kapsamda inşa edilecek liman ve şehirleri içeren

Kalkınma Yolu Projesi sürdürülebilir bir petrol dışı ekonominin temeli olarak nitelendiriliyor. Uzun yıllar süren savaş ve krizlerin ardından ekonomisini düzeltmeye çalışan Irak, güneydeki Al Faw Limanı'ndan Türkiye sınırına kadar uzatılması planlanan ulaşım ağı ile Basra'yı Türkiye'ye dolayısıyla Asya'yı Avrupa'ya ve Körfez'i, Türkiye'ye bağlayacaktır (Özçubukçu, 2024).

Projenin temelleri, 2005 yılına kadar uzanmaktadır. Başlangıçta, Basra Körfezi'nden başlayarak Irak'ın önemli şehirlerini ve Türkiye'yi birbirine bağlayacak bir ulaşım koridoru olarak tasarlanmıştır. Projenin ana amacı, bölgedeki ülkeler arasındaki ticareti artırmak, ekonomik kalkınmayı hızlandırmak ve bölgesel istikrarı güçlendirmektir. Proje, uzun yıllar boyunca planlama ve hazırlık aşamalarında kaldı. Ancak son yıllarda, özellikle Türkiye'nin bölgedeki aktif dış politikası sayesinde proje hız kazanmıştır.

2024 yılı nisan ayında Sayın Cumhurbaşkanımız Recep Tayyip Erdoğan ve Irak Başbakanı Sudani'nin himayesinde Irak, Türkiye, Katar ve BAE arasında Kalkınma Yolu Projesi'nde iş birliğine ilişkin 4'lü mutabakat zaptı imzalanmıştır. Bahse konu proje ile 1176 kilometre uzunluğunda, yüksek hızlı yük ve yolcu taşımasına uygun demiryolu ve 1190 kilometre uzunluğunda otoyol inşası öngörülmekte olup Kalkınma Yolu Projesi ile Körfez Bölgesi ile Avrupa arasındaki taşımacılıkta ticaret, gümrük, vize ve transit geçiş işlemlerinin kolaylaştırılması hedeflenmektedir.

Projenin yatırım bütçesi yaklaşık 17 milyar dolar civarında olup 2028, 2033 ve 2050 olmak üzere üç aşamada tamamlanması planlanmaktadır (Ticaret Bakanlığı Ticaret Araştırmaları ve Risk Değerlendirme Genel Müdürlüğü, 2024).

Projeden aşağıdaki beklentiler bulunmaktadır:

- 1. Ticaret Hacmini Artırmak:** Proje, Irak'ın zengin doğal kaynaklarını ve üretim kapasitesini Türkiye ve Avrupa pazarlarına daha hızlı ve etkin bir şekilde ulaştırarak ticaret hacmini önemli ölçüde artırmayı amaçlamaktadır.
- 2. Bölgesel Entegrasyon:** Türkiye ve Irak arasındaki ekonomik ve sosyal bağları güçlendirerek bölgesel entegrasyona katkı sağlamak hedeflenmektedir.
- 3. Yeni İpek Yolu:** Proje, tarihi İpek Yolu'nun modern bir karşılığı olarak görülmekte ve Asya, Avrupa ve Orta Doğu arasındaki ticaret ilişkilerini canlandırmayı amaçlamaktadır.
- 4. Lojistik Maliyetleri Düşürmek:** Mevcut ulaşım rotalarına göre daha kısa ve daha verimli bir güzergâh sunarak lojistik maliyetleri düşürmeyi hedeflemektedir.
- 5. Bölgedeki İstikrarı Artırmak:** Ekonomik kalkınmayı tetikleyerek bölgedeki siyasi istikrarı güçlendirmeye katkı sağlaması beklenmektedir (Özçubukçu, 2024).



Şekil 1: Kalkınma Yolu Projesi Güzergâhı (Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2024)

Projenin, Bağdat ve Musul şehirlerini kapsayan bir güzergâh izleyerek Türkiye'deki demiryolu ağına bağlanması planlanmaktadır. Irak hükümetinin, kalkınma rotası olarak adlandırdığı ve 17 milyar dolarlık bir yatırım bütçesine sahip olan bu iddialı "ekonomik koridor" saatte 300 kilometre hıza ulaşabilen trenlerle Türkiye'den Körfez'e saatler içinde ulaşılmasını sağlayacaktır. Bunun yanında Süveyş Kanalı'ndan 35 günde, Ümit Burnu'ndan ise 45 günde geçen gemiler, Kalkınma Yolu bittiği takdirde 25 günde varış noktasına ulaşacaklardır.

Irak'ı bu projeye Türkiye üzerinden dünyaya açılmaya sevk eden temel faktör ülkenin Körfez'e çıkışını kısıtlayan suni sınır düzenlemesi olup zengin petrol ve doğalgaz rezervlerine sahip olan Irak, Körfez'de derin su limanı inşa edebilecek sınırlara sahip değildir. Bu durum da rezervlerin taşınmasında ve pazarlanmasında ciddi güçlükler yol açmaktadır.

Irak devleti petrolünü çoğunlukla Kuveyt, Suudi Arabistan ve Türkiye gibi komşularının limanları üzerinden pazarlamaya çalışmaktadır. Özellikle 1990'lı yıllardan itibaren Arap komşularıyla ilişkilerinin bozulmuş olması ülkenin uluslararası piyasalara açılmasını kısıtlamaktadır. Son dönemde Çin'in Kuşak ve Yol Projesi'nden pay alma motivasyonu da Bağdat yönetimini böyle iddialı bir projeye sevk etmiştir.

Kalkınma Yolu Projesi'nin ilk ayağı olarak kabul edilen Basra kentindeki Büyük Al Faw Limanı'nda inşaat çalışmaları hız kesmeden devam etmektedir. Irak'ın en önemli stratejik projelerinden biri olarak kabul edilen liman aynı zamanda Fırat ve Dicle nehirlerinin denize dökülmeden önce birleştiği Şattularap ağzında yer almaktadır. Orta Doğu'nun en büyük konteynır limanı olarak bilinen Dubai'deki 67 bağlama yeri olan Jabal Ali'yi geçmesi beklenen Büyük Al Faw Limanı'nın 2025 yılında tamamlanması planlanmaktadır. Tamamlandığında Orta Doğu'nun en büyük limanlarından biri olacak olan Al Faw Limanı ve demiryolu

hattının; ucuz enerji fiyatları, iş gücü ve altyapı mevcudiyeti nedeniyle başta Çin olmak üzere küresel şirketleri Irak'a çekmesi beklenirken bu, ülkenin sürdürülebilir bir petrol dışı ekonomiye geçiş stratejisinin ayaklarından biri olacaktır.

Projenin tamamlanmasıyla başta Irak olmak üzere Orta Doğu, Asya ve Avrupa ülkelerinin bir dizi hedefe ulaşması beklenmektedir. Projenin aynı zamanda ülkenin 2,893 kilometre uzunluğunda ve tren hızının saatte 70 kilometreyi geçmediği 600 kilometrelik Bağdat-Basra hattı da dâhil olmak üzere kullanılamaz durumdaki demiryolu ulaşım ağını modernize etmesi beklenmektedir. Projenin, Bağdat gibi büyük şehirler üzerindeki baskıyı azaltmasının yanı sıra ticaret, tarım ve turizm sektörlerinin gelişmesine yardımcı olması ve yeni şehirler inşa ederek kentsel ve endüstriyel dokunun gelişmesine katkıda bulunması da planlanmaktadır (Özçubukçu, 2024).

Proje, Süveyş Kanalı, Babu'l Mendeb Boğazı ve Hürmüz Boğazı gibi kritik su yollarına alternatif bir ulaşım hattı olarak planlanmıştır. Bu ulaşım hattı, genelde Orta Doğu özelde ise Körfez jeopolitiğinde önemli sonuçlar doğuracaktır. Projenin gerçekleşmesi hâlinde sayılan kritik su yollarının hem küresel hem de bölgesel ticaretteki önemi azalacak ve Asya ile Avrupa arasındaki ulaşım önemli ölçüde kısılacaktır. Proje, sayılan tüm bu hususlara ilaveten Irak'ı bölgenin ekonomi ve güvenlik yapısında oldukça ön plana çıkaracaktır.

Son dönemde başta Suudi Arabistan ve Birleşik Arap Emirlikleri (BAE) gibi Körfez ülkeleri başta olmak üzere bölge genelindeki aktörler arasında ekonomi ve ticaret alanında ciddi bir rekabet yaşanmaktadır. Irak bugüne kadar bu rekabette oldukça geri planda kalan bir ülke olmuştur. Bu durumun en önemli sebebi, ülkenin uzun yıllardır yaşadığı siyasi istikrarsızlık olsa da Irak'ın küresel ticaretin aktığı ana rotalardan uzak konumda olması ülkenin bölgedeki ekonomik fırsatlardan yararlanmasına engel teşkil etmiştir.

Mayıs ayı sonlarında açıklanan bu iddialı ekonomik koridor projesinin gerçekleşmesi durumunda Basra Körfezi'nden Avrupa'ya ulaşan en kısa rota Irak üzerinden geçecektir. Bu durum, Irak'ı bölge jeopolitiğinde oldukça kritik bir aktör haline getirecektir. Sudani'nin ilan ettiği bu yeni rota, Çin'in 2013 yılında ilan ettiği Kuşak ve Yol Projesi açısından da oldukça önem taşımaktadır. Çin'in ticaret ve yatırımda Hürmüz, Süveyş ve Babu'l Mendeb gibi güvensiz su yollarına olan bağımlılığına alternatif olacak bu proje sayesinde Irak'ın Asya-Pasifik bölgesiyle de yakın bir iş birliği geliştirmesi mümkün görünmektedir. Çin'in Körfez bölgesine yaptığı yatırımlardan en küçük payı alan Irak, Kalkınma Yolu Projesi sayesinde Asya-Pasifik kaynaklı yatırımlar için yeni bir cazibe merkezi haline gelebilecektir (Acar, 2024).

Son dönemde yaşanan bazı gelişmeler Türkiye'nin küresel siyasetteki profilinin yükselmesine yol açmıştır. Özellikle Ukrayna-Rusya savaşı sürecinde Rusya'nın Avrupa'nın gözünde güvenilir bir enerji tedarikçisi olma sıfatını kaybetmesi enerji ihtiyacını güvene almaya çalışan Avrupalı aktörlerin yönünü Türkiye'ye çevirmesini sağlamıştır. Orta Doğu ve Kafkaslar gibi büyük enerji rezervleri ve

Avrupa gibi büyük tüketim merkezi arasındaki kritik bir jeopolitik hatta bulunan Türkiye, yakın gelecekte küresel enerji güvenliğinin kilit aktörü olabilir.

Bağdat yönetiminin açıkladığı devasa ulaşım hattını da içeren koridor, Türkiye'nin enerjide merkez ülke olma siyasetini destekleyen çok önemli bir girişimdir. Bu proje, Irak petrolünün ve Katar, İran ve Irak doğalgazının güvenli ve düşük maliyetli şekilde tüketim merkezlerine taşınmasını sağlayacak büyük avantajlar barındırmaktadır. Basra Körfezi bölgesinin, küresel petrol rezervlerinin üçte ikisini doğalgaz rezervlerinin ise üçte birinden fazlasını barındırıyor olması bu projeyi son derece stratejik kılmaktadır. Hâlihazırda Kafkasya ve Rusya enerji kaynaklarının küresel piyasalara taşınmasında kritik bir aktör olan Türkiye, bu ulaşım hattı sayesinde Körfez bölgesinin enerji kaynaklarının da uluslararası piyasalara açıldığı kritik bir ülke haline gelecektir.

Aynı zamanda Türkiye ile Körfez ülkeleri arasındaki ticaret ve güvenlik alanındaki iş birliğine benzersiz katkı sağlayabilecek boyutta olan proje, Türkiye'de üretilen mal ve ürünlerin Körfez üzerinden küresel piyasalara arzı açısından oldukça önemli imkânlar sunacaktır. Projeye Türkiye, Kuşak ve Yol Projesi'nin önemli bir bileşeni haline gelecektir. Irak'ın Kalkınma Yolu ekonomi ve ticaret alanında sağlayacağı benzersiz katkılara ilaveten Merkezi Irak hükümetini güçlendirerek ülke içerisindeki ayrılıkçı eğilimlerin zayıflamasına da katkı sağlayacaktır. Böylece Türkiye'nin uzun yıllardır tehdit algıladığı Irak'ın kuzeyindeki terör olgusu zayıflayarak ortadan kalkacaktır (Acar, 2024).

Dünya Bankası'nın taslak bir raporuna göre (Alam ve Moody, 2024), Orta Doğu bölgesi, ekonomik olarak uygulanabilir bir demiryolu yük pazarı oluşturmak için eşsiz bir fırsata sahiptir. Herhangi bir bölgesel demiryolu güzergâhının başarılı olabilmesi için kesintisiz demiryolu ve aktarma operasyonları ile yeniden bölgesel iş birliği kilit önem taşıyacaktır.

Bölgesel model için raporda incelenen üç demiryolu güzergâhı aşağıdaki gibidir:

1. Güzergâh Körfez İşbirliği Konseyi (KİK) ağını ve Irak'ın Kalkınma Yolunu birbirine bağlamaktadır;
2. Güzergâh KİK demiryolu ağının bir kısmını, Suudi Arabistan'ın Ürdün'e doğru mevcut demiryolu ağını ve Hayfa Limanı'nı birbirine bağlamaktadır (yakın zamanda önerilen IMEEC'e benzer şekilde);
3. Güzergâh Irak'ın Kalkınma Yolu'ndan oluşmaktadır. İki model, incelenen demiryolu güzergâhlarının 2030 yılına kadar tamamlanacağı varsayımı kullanılarak tahmin edilmiş ve talep 2030 ve 2040 yılları için öngörülmüştür.

İncelenen demiryolu güzergâhlarının 2030 yılına kadar tamamlanacağı varsayımı kullanılarak bazı modeller tahmin edilmiş ve talep 2030 ve 2040 yılları için öngörülmüştür: Dünya Bankası, planlanan Irak Kalkınma Yolu Projesi olan Güzergâh 3'ün, 20 milyon ton bölgesel trafiği çekebileceğini, Kuveyt üzerinden Körfez İşbirliği Konseyi (KİK) demiryoluna bağlanması hâlinde ise 7 milyon ton daha bölgesel trafik çekebileceğini ifade etmektedir. Ayrıca, Kızıldeniz'in kapa-



tilması ve faaliyette olan bölgesel demiryolu güzergâhlarında kapasite kısıtlaması olmaması hâlinde, Asya-Pasifik ve Avrupa arasındaki transit ticaretin % 40'ına kadarının Arap Denizi'nden Akdeniz'e ya da doğrudan Avrupa'ya giden demiryolunu kullanabileceği, bu senaryoda, Irak Kalkınma Yolu'nun, demiryolu güzergâhında kapasite kısıtlaması olmaması hâlinde, tipik olarak Süveyş Kanalı'nı kullanan hacmin % 20'si kadarının çekmesinin beklendiği kalan % 60'lık kısım ise, Ümit Burnu güzergâhını kullanabileceği ifade edilmektedir.

## 4. Diğer Alternatif Ticaret Yolları

### 4.1. Uluslararası Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoru (INSTC)

2000-2002 yılları arasında temeli Rusya, İran ve Hindistan tarafından atılan Uluslararası Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoru (INSTC); Tahran'ın Azerbaycan, Rusya ve diğer ülkelerle bağlantı kurmayı planladığı ve İran limanları ile demiryollarını kullanarak Hindistan'daki Mumbai'den Finlandiya'ya mal taşımayı kolaylaştırmayı amaçlayan bir projedir (Türkiye Cumhuriyeti Ticaret Bakanlığı, 2019). Projenin Şekil 2'deki güzergâha sahip olması beklenmektedir. INSTC, bir bakıma Güney Asya devletlerinden Süveyş Kanalı'na olan ticareti ve transit bağımlılığı azaltarak alternatif bir koridor sunmak ve küresel pazarlara erişimi artırmak amacıyla kurulmuştur (Farshidnejad, Javanmard ve Abutalebpur, 2022: 901).

Söz konusu proje için 2002 yılında Hindistan, Rusya ve İran arasında bir anlaşma imzalanmıştır. Batı yaptırımlarına maruz kalan Rusya ve İran'ın bu projede yer alması nedeni ile INSTC bir nevi "yaptırımlar koridoru" olarak tanımlanmaktadır (Kaya, 2024: 19). Projeye daha sonra Ermenistan, Azerbaycan, Kazakistan, Belarus, Tacikistan, Türkmenistan, Ukrayna ve Bulgaristan da dâhil olmuştur (Türkiye Cumhuriyeti Ticaret Bakanlığı, 2019).

INSTC; Mumbai, Hint Okyanusu, Basra Körfezi, Anzali Limanı, Astrahan Limanı ve Moskova'dan geçilerek Kuzey ve Doğu Avrupa'ya ulaşımı kapsamakta olup güzergâhı Şekil 2'de yer almaktadır. Söz konusu projenin, İran'ın ekonomik ve siyasi konumunu iyileştirmesi için büyük bir öneme sahip olduğu düşünülmektedir. İran'da Kuzey-Güney ve Doğu-Batı koridorlarının yanı sıra ülkenin farklı alanlarını birbirine ve komşu ülkelere bağlayan 10 iç koridor daha yer almaktadır. INSTC'nin Mumbai Limanı ile Baltık Denizi arasında Bab-el-Mendeb, Süveyş Kanalı ve Cebelitarık Boğazı'ndan geçen geleneksel transit güzergâha göre transit süreyi % 30 ve masrafları ise % 25 oranında azaltacağı düşünülmektedir (Khan, 2021: 46-47). Ayrıca söz konusu projenin, Güney Asya devletleri ile Hindistan alt kıtası, Orta Asya ve Avrupa arasındaki kargo alışveriş hacimlerini yükseltmesi de beklenmektedir (Farshidnejad vd., 2022: 901).



Şekil 2: Uluslararası Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoru (INSTC) Güzergâhı

(Kaynak: Eurasian Development Bank; Pal, 2024: 5)

Proje için kritik öneme sahip olan ülkelerden bir diğeri de Azerbaycan'dır. Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye'yi birbirine bağlayan Bakü-Tiflis-Kars demiryolu, INSTC'nin kapsamını genişleterek Türkiye üzerinden Avrupa'ya bağlantı sağlayabilmektedir. Bu projenin Azerbaycan'ın petrol ve gaz sektörünü canlandıracağı düşünülmektedir. Ayrıca INSTC'nin Şanghay İşbirliği Örgütü üye ülkeleri arasında bölgesel uyumları artırabileceği de belirtilmektedir (Sidhu, 2023).

Projeye ilişkin olarak uzun bir süre önemli bir adım atılmamış ve dolayısı ile çok yüksek oranda bir ilerleme sağlanamamıştır. Ancak Hindistan'ın ekonomik büyümesi ve üretim kapasite artışı, Rusya'nın Ukrayna savaşına bağlı olarak karşı karşıya kaldığı yaptırımları aşma isteği ve İran'ın jeopolitik konumunun avantajlarını artırma istekleri nedenlerine bağlı olarak son dönemde aktif çalışmalar yapılır hâle gelmiştir. Ancak Azerbaycan-Ermenistan-İran hattındaki gergin ilişkilere bağlı olarak INSTC'de birtakım belirsizlikler olduğunu söylemek mümkündür (Kaya, 2024).

#### 4.2. Hindistan-Orta Doğu-Avrupa Ekonomik Koridoru (IMEC)

9 Eylül 2023 yılında Delhi'de düzenlenen G20 Liderler Zirvesi'nde; Avrupa'yı, Orta Doğu ve Hindistan ile bağlayacağı düşünülen Hindistan-Orta Doğu-Avrupa Ekonomik Koridoru (IMEC) projesi duyurulmuştur (Basak ve Soltanieh, 2024: 3). Muhtemel güzergâhına Şekil 3'te yer verilen söz konusu proje için bir mutabakat zaptı ABD, Hindistan, Suudi Arabistan, Birleşik Arap Emirlikleri, Fransa, Almanya, İtalya ve Avrupa Birliği liderleri tarafından imzalanmıştır (Rajagopalan, 2023). Bu

projenin ilk olarak Hindistan, İsrail, ABD ve BAE'den temsilcilerin de bulunduğu I2U2 forumundaki görüşmeler esnasında ortaya çıktığı ifade edilmektedir.

IMEC projesinin, mal ve hizmetler için Hindistan, BAE, Suudi Arabistan, Ürdün, İsrail ve Avrupa arasında transit geçişi imkân sağlayacağı düşünülmektedir. Buna göre; IMEC'te demiryolu bağlantısı, nakliye hatları, yüksek hızlı veri kabloları ve enerji boru hatları yer alacaktır (Basak & Soltanieh, 2024) IMEC'in ticaretteki verimliliği artırarak maliyetlerde düşüş sağlaması ve bölgesel olarak ekonomik iş birliklerinin geliştirilmesine yardımcı olması beklenmektedir. Bu proje ile Hindistan ve Avrupa arasında gerçekleşen ticaretin % 40 oranında artış gösterebileceği belirtilmektedir (Basak ve Soltanieh, 2024: 3).



Şekil 3: Hindistan-Orta Doğu-Avrupa Ekonomik Koridoru (Kaynak: Basak ve Soltanieh, 2024: 3)

IMEC projesi; İsrail ve ABD'nin, İran ve Çin aksını dengeleme isteği üzerine kurulmuş bir girişim olarak nitelendirilmektedir (Çavuşoğlu, 2024). Söz konusu proje; ABD'nin, Orta Doğu stratejisiyle uyumlu olup bu konuya ilişkin olarak ABD Ulusal Güvenlik Danışman Yardımcısı Jon Finer, IMEC ile enerji, ticaret ve dijital iletişim akışının sağlanarak refahın da önemli ölçüde artış göstereceğini belirtmiştir. ABD Başkanı Joe Biden bu projenin şeffaf, zorlayıcı olmadan ve sürdürülebilir bir şekilde yürütülebileceğine ve ticaret, enerji alışverişi, dijital bağlantı ve yüksek standartların sınırlarını zorlayacağına işaret etmiştir (Basak ve Soltanieh, 2024: 3).

AB Komisyonu Başkanı Ursula von der Leyen ise IMEC koridorunu, "Hindistan, Orta Doğu ve Avrupa arasındaki en verimli güzergâh" olarak ifade etmiş ve nakliyede gerçekleşen sürenin % 40 oranında azalacağını ve bu durumda maliyetlerin azalmasına neden olacağını belirtmiştir. Buna göre, Hindistan'la Avrupa arasında Süveyş Kanalı üzerinden 20-25 gün süren kargo süresinin önemli oranda azalacağı tahmin edilmektedir (Korkmaz, 2023).

Ancak IMEC için göz önünde bulundurulması gereken birtakım zorluklar ve güçlükler bulunmaktadır. En önemli zorluk olarak İran, Türkiye ve Mısır

gibi köklü Orta Doğu ülkelerinin söz konusu proje kapsamında yer almaması gösterilebilmektedir. Bu duruma istinaden G20'nin bitiminin ardından Türkiye Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan, Türkiye'siz bir koridor olamayacağını ve doğudan batıya en iyi ticaret yolunun Türkiye'den geçmesi gerektiğini ifade etmiştir. Türkiye Dışişleri Bakanı Hakan Fidan ise, başlangıçtaki şüphesizliğini tekrarlayarak bunun aynı zamanda jeostratejik rekabetin bir yansıması olduğunu belirtmiştir. Söz konusu açıklamalar ile Türkiye, Doğu ile Batı ve İpek Yolları arasında önemli bir bağlantı noktası olduğunu ve bu görevi uzun yıllardır sürdürdüğünü vurgulamak istemektedir. Ayrıca Türkiye, Asya Avrupa güzergâhındaki mallar için IMEC projesine alternatif oluşturmak ve kendi konumunu güçlendirmek amacıyla bölgesel müttefikleriyle de yoğun müzakereler gerçekleştirmektedir (Basak ve Soltanieh, 2024: 3) (Basak & Soltanieh, 2024).

### 4.3. Bir Kuşak Bir Yol (OBOR)

Günümüzde OBOR olarak bilinen "Bir Kuşak, Bir Yol" vizyon programı ilk olarak 2013 yılında Çin Devlet Başkanı Xi Jinping tarafından resmî olarak duyurulmuştur. Bu programın özü, 150'den fazla ülke ve uluslararası kuruluşa yatırım yapmayı amaçlayan küresel bir altyapı geliştirme stratejisidir. Girişim, karayolu, demiryolu, enerji ve dijital altyapı ile bağlantılı altı altyapı koridorunun yanı sıra liman geliştirme yoluyla bağlantılı bir deniz ipek yolunu da içermektedir. Bu perspektif programın kökenini oluşturmaktadır. Çin Devlet Başkanı Xi Jinping, OBOR girişimini ilk kez Eylül 2013'te Kazakistan'a yaptığı ziyaret sırasında "İpek Yolu Ekonomik Birliği" olarak tanımlamıştır.

Bu girişimin ana hedefleri, uluslararası ve yerel pazarların kullanılması yoluyla tek bir büyük pazar oluşturmaktır. Kültürel değişim ve entegrasyon yoluyla üye ülkeler arasında karşılıklı anlayış ve güveni güçlendirmeyi amaçlamaktadır. Girişim, bölgeler arasında ekonomik büyümeyi teşvik etmek için yenilikçi sermaye akışı modellerinin yanı sıra teknolojik veri tabanları oluşturmayı amaçlamaktadır (Khabibjonov ve Ismoilov, 2024: 29)

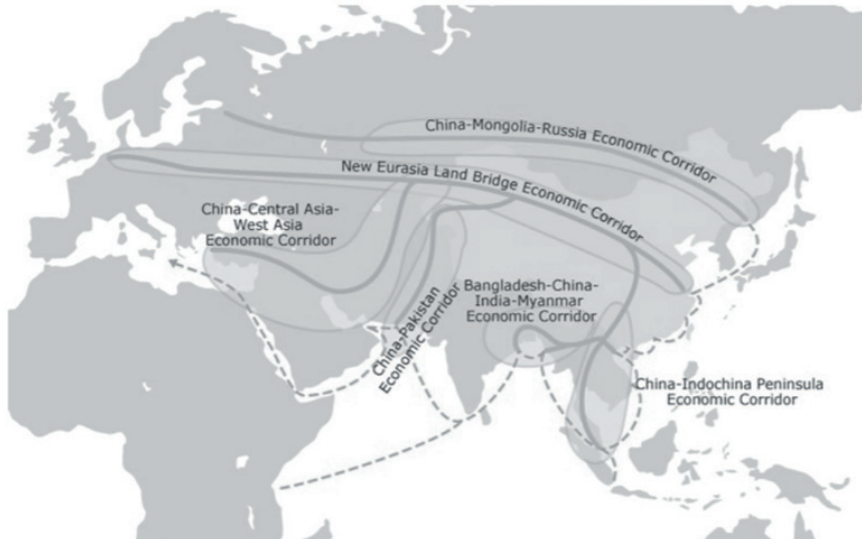
İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ve 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu olarak da bilinen Bir Kuşak Bir Yol Projesi 2013 yılında resmen başlatılmış olup bu iddialı altyapı ve ekonomik kalkınma projesi hem karadan hem de denizden yeni ticaret yolları geliştirerek küresel ticareti artırmayı Asya ve ötesinde ekonomik büyümeyi teşvik etmeyi amaçlamaktadır.

Bir Kuşak Bir Yol Projesi'nin kökeni eski ticaret yollarına, özellikle de tarihsel olarak Çin'i Avrupa, Afrika ve Orta Doğu'ya bağlayan İpek Yolu'na dayanmaktadır. Bu modern girişim, Çin'in küresel sahnedeki etkisini artırma, ekonomik bağlarını çeşitlendirme ve enerji ve kaynak tedarikini güvence altına alma yönündeki daha geniş stratejisinin bir parçası olarak ortaya atılmıştır.

Vizyon ve Eylemler'e göre OBOR; Asya, Avrupa ve Afrika'yı beş güzergâh üzerinden birbirine bağlamayı amaçlamaktadır. İpek Yolu Ekonomik Kuşağı şunlara odaklanmaktadır:

1. Çin'i Orta Asya ve Rusya üzerinden Avrupa'ya bağlamak,
2. Çin'i Orta Doğu ve Orta Asya üzerinden Basra Körfezi ve Akdeniz'e bağlamak,
3. Çin ile Güneydoğu Asya, Güney Asya ve Hint Okyanusu'nu bir araya getirmek,
4. Çin'i Güney Çin Denizi ve Hint Okyanusu üzerinden Avrupa'ya bağlamak,
1. Çin'i Güney Pasifik Okyanusu'na bağlamak.

Gerçekte OBOR, Çin'in aniden ortaya atmaya karar verdiği yeni bir fikir değildir. Aslında yıllar boyunca konuyla ilgili bir dizi öneri ve eylemde bulunulmuştur. Ticaret Bakanlığı'na göre, Çin 2014 yılında OBOR güzergâhındaki ülkelere 13,7 milyar ABD dolarının üzerinde yatırım yapmıştır. Pekin bu ülkelerle ticaretin kolaylaştırılması, para birimi takası ve yatırım konularında çok sayıda anlaşmaya varmıştır. OBOR'un yapmayı amaçladığı şey, bu çeşitli girişimleri uluslararası iş birliğini kolaylaştırmak için büyük bir temel oluşturan birleşik ve kapsamlı bir çerçevede bir araya getirmektir. OBOR aynı zamanda Çin'de hem kamunun (örneğin eyalet hükümetleri, kamu iktisadi teşebbüsleri) hem de özel sektörün ekonomik çabalarını yönlendirmeyi ve koordine etmeyi amaçlamaktadır. OBOR iş birliğini daha da güçlendirecek ve Şekil 4'te yer verilen altı uluslararası ekonomik iş birliği koridorundan oluşacaktır. Bunlar Yeni Avrasya Kara Köprüsü, Çin-Moğolistan-Rusya, Asya-Batı Asya, Çin-Hint Yarımadası, Çin-Pakistan ve Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar olarak belirlenmiştir (Zhao, 2016).



Şekil 4: Asya, Avrupa ve Afrika'yı Kapsayan Altı Ekonomik Koridoru Gösteren Harita  
(Kaynak: Zhao, 2016, s.8-10)

Rolland'a (2017) göre OBOR, Çin'in dış politikasında önemli bir değişimi temsil etmekte olup düşük profilli bir stratejiden daha proaktif ve geniş kapsamlı bir stratejiye geçişi temsil etmektedir. Girişimin iki ana bileşeni vardır: Çin'i, Orta Asya üzerinden Avrupa'ya bağlamaya odaklanan İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ve Çin'i deniz yolları üzerinden Güneydoğu Asya, Güney Asya, Afrika ve Avrupa'ya bağlamayı amaçlayan 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu.

Ekonomik açıdan OBOR, Çin'in çelik ve çimento gibi sektörlerdeki kapasite fazlalığını gidermek ve Çin'in özellikle batı eyaletlerindeki az gelişmiş bölgeleri kalkındırmak için tasarlanmıştır (Summers, 2016). Ayrıca katılımcı ülkeler arasında ekonomik iş birliğini ve bağlanabilirliği teşvik etmeyi amaçlamaktadır. Bunun da ticaret, yatırım ve kültürel alışverişin artmasına yol açması beklenmektedir.

Bir Kuşak Bir Yol Projesi'nin gelişimi hem fırsatlar hem de zorluklarla dolu olmuştur. Girişim bir yandan altyapı geliştirme, ticareti artırma ve pazarlara erişimi iyileştirme yoluyla katılımcı ülkelere önemli ekonomik faydalar sağlama potansiyeline sahiptir (Hurley, Morris ve Portelance, 2018). Öte yandan, katılımcı ülkelerin borç sürdürülebilirliği, büyük ölçekli altyapı projelerinin çevresel etkileri ve Çin'in genişleyen etkisinin jeopolitik sonuçları hakkında endişeler dile getirilmiştir (Cai, 2018).

Bir Kuşak Bir Yol Projesi gelişmeye devam ettikçe 21. yüzyılda küresel ekonomik ve siyasi dinamiklerin şekillenmesinde önemli bir rol oynayacağı açıktır. Girişim sadece Çin'in daha fazla küresel nüfuz arzusunu yansıtmakla kalmamakta olup aynı zamanda küresel ekonomilerin birbirine bağlılığını ve ortak zorlukların ele alınmasında alınmasında işbirliğinin önemini de vurgulamaktadır.

## 5. Irak Haberleşme Sektörüne İlişkin Karşılaştırmalı Veriler

45,1 milyonun yaşadığı Irak'ta bazı temel elektronik haberleşme göstergeleri ve istatistikler ülkemizle kıyaslamalı olarak aşağıda verilmektedir (ITU, 2024):

- İnternet kullanan 15 yaş üstü nüfusun oranı: % 78,7 (Türkiye: % 86).
- Sabit telefon abone sayısı ve nüfusa oranı: 1,98 milyon / % 4,39 (Türkiye:9,93 milyon / % 11,6).
- Mobil telefon sahipliği oranı ve mobil abone sayısı: % 78,9 / 45,7 milyon (Türkiye: % 97,3 / 92,2 milyon).
- M2M aboneliği sayısı: 148 bin (Türkiye: 8,1 milyon).
- 2G/3G/4G ile kapsanmış nüfus oranı: % 99,9, / % 98 / % 98 (Türkiye: % 99,8 / % 99,8 / % 99,7).
- Hanelerin yaklaşık yarısı (% 47,7) sabit telefon hizmeti alabilecek durumdadır.
- Sabit geniş bant abone sayısı ve yüzdesi: 7,8 milyon / % 17,2 (Türkiye: 19,6 milyon/ % 22,5).

- FTTH/B abone sayısı: 1,21 milyon (Türkiye: 6,75 milyon).
- Fiber internet imkânı olan hanelerin oranı: % 11,4 (Türkiye: % 53,6).
- Aktif mobil geniş bant internet abone sayısı: 23,8 milyondur (Türkiye: 73,7 milyon).
- Uluslararası bantgenişliği kullanımı: 2,66 milyon Mbit/s (Türkiye: 10,5 milyon Mbit/s).
- Toplam uluslararası bant genişliği: 10,2 milyon Mbit/s (Türkiye: 22,7 milyon Mbit/s).
- Toplam uluslararası trafik: 126 milyon dakika (Türkiye: 1,32 milyar dakika).

Ayrıca Irak'ta yurt dışı ile haberleşme bağlantıları denizaltı fiber, karasal fiber ve uydu ile sağlanmaktadır. Mobil hizmetlerde 3 operatör (Asiacell, Zain ve Korek) bulunurken yerel sabit telefon hizmetlerinde ve altyapıda tekel devam etmektedir (Opensignal).

## 6. Irak-Türkiye Arasındaki Haberleşme Altyapıları ve Yatırımlar

Türkiye'nin Irak'taki haberleşme sektörü yatırımları hem ekonomik hem de stratejik nedenlerle oldukça önemlidir. Türkiye, Irak ile tarihsel, kültürel ve ekonomik bağlarını kullanarak özellikle haberleşme ve telekomünikasyon alanlarında önemli projelere imza atmıştır.

Ülkemiz konumu itibarıyla haberleşme altyapısı anlamında önemli bir konuma sahiptir. 6 Nisan 1976 tarihinde Antalya-Catania arasında toplam 480 kanallı ilk denizaltı koaksiyel kablosunun hizmete verilmesiyle çok kanallı yurt dışı haberleşmesi sağlanmıştır. 1979 yılında ise, ilk uydu haberleşme yer istasyonunun hizmete verilmesiyle INTELSAT üzerinden Atlantik bölgesi uyduları kullanılarak 13 ülke ile haberleşme sağlanmıştır. 10 Nisan 1985'te fiber optik kablo, ilk kez Ankara (Ulus)-Gölbaşı uydu yer merkezi arasında yeraltında döşenerek 1310 nm dalga boyunda 140 Mbit/s'lik sistem hizmete verilmiştir. 1990 yılında EMOS 1 projesiyle İtalya-Yunanistan Türkiye-Orta Doğu arasında fiber optik denizaltı kablosu üzerinden haberleşme sağlanmış ve 1994 yılına geldiğinde TURMEOS-1 (Türkiye Marmara Ege Optik Sistemi) ve TURCYOS (Türkiye-Kuzey Kıbrıs Denizaltı Fiber Optik Kablosu) hizmet vermeye başlamıştır. Ardından Türkiye-İtalya-Ukrayna-Rusya'yı kapsayan ITUR Denizaltı Fiber Optik Kablo Sistemi devreye alınmıştır. 1997 yılına geldiğinde ise, KAFOS (Karadeniz Fiber Optik Sistemi) ve TBL (Transbalkan Linki Karasal Fiber Optik Sistemi), 2004'te ise İstanbul Türkiye ve Katanya (İtalya) arasındaki MEDTÜRK Denizaltı Fiber Optik Kablo Sistemi hizmete verilmiştir (Elektrik Mühendisleri Odası, 2007). SEA-ME-WE-5 konsorsiyumu, Marmaris'ten de geçerek Marsilya ve Singapur arasındaki SEA-ME-WE 5 kablosunun yapımını 2016 yılında tamamlamıştır (Submarine Cable Networks, 2024).

Hâlihazırda Irak'ta sadece iki uluslararası denizaltı kablosu bulunmaktadır; bunlar FALCON ve GBI kablo sistemleridir. GBI kablo sistemi kablo sistemi özel bir şirkete ait olup Irak'ı birbirine bağlayan ilk denizaltı kablosudur ve 2012'nin başlarında Al Faw Kablo İnş İstasyonu'na inmiştir. GBI kablo ağı Al Faw üzerinden Avrupa'ya, Irak ve Türkiye üzerinden karasal kablolarla ulaşmaktadır. FALCON kablo sistemi ise, GBI kablo sistemini takiben 2012 yılında Al Faw Kablo İnş İstasyonuna inmiştir (Submarine Cable Networks, 2024). FALCON kablo sistemi, Global Cloud Xchange'e ait özel bir kablodur. GBI Kuzey Rotası, Irak'ın güneyindeki Al Faw'daki kablo iniş istasyonundan Irak ve Türkiye'yi geçerek İstanbul'a ve oradan da Almanya'daki Frankfurt'a bağlantı sağlamaktadır (Submarine Cable Networks, 2024).

Türk telekomünikasyon şirketlerinin Irak'taki varlığına bakıldığında:

**Turkcell:** Turkcell, Irak'ta özellikle mobil ve internet altyapısı konusunda faaliyet gösteren en büyük Türk telekomünikasyon şirketlerinden biridir. Mobil şebeke altyapısını genişletmek için çeşitli yatırımlar yapmıştır.

**Türk Telekom:** Türk Telekom, sabit hat ve geniş bant internet hizmetleri sağlama konusunda Irak'ta yatırımlar yapmıştır. Irak'taki yerel firmalarla iş birliği yaparak altyapı projelerine katkıda bulunmaktadır.

**Diğer Türk Firmaları:** Türkiye'nin diğer telekomünikasyon ve bilişim firmaları da Irak pazarına girmiştir. Bu firmalar, özellikle IT hizmetleri ve teknoloji transferi alanlarında faaliyet göstermektedirler.

Türk şirketleri, Irak'ta fiber optik ağların geliştirilmesi konusunda çeşitli projeler yürütmektedirler. Bu projeler, internet bağlantısının iyileştirilmesini ve Irak'ın bölgesel iletişim ağlarına entegrasyonunu amaçlamaktadır. Türkiye'nin mobil şebeke altyapısının genişletilmesine yönelik yatırımları, özellikle Irak'ın hizmet götürülmeyen bölgelerine odaklanmaktadır. Türk şirketleri, Irak'ta IT hizmetlerinin sunulması ve veri merkezlerinin kurulması konusunda önemli adımlar atmışlardır. Bu yatırımlar, yerel işletmelere ve kamu hizmetlerine destek sağlamaktadır.

Aşağıda Tablo 1'de Türkiye-İrak arasındaki mobil trafik verileri gösterilmiştir. 3 yıllık mobil trafik verilerine bakıldığında çağrı süresi ve sayısı ile SMS sayısında düşüş olduğu görülmektedir.

Yıllar Mobil Trafik	2021	2022	2023
Çağrı Süresi (Dk.)	2.048.178	1.878.136	1.383.701
Çağrı Sayısı (adet)	1.528.848	1.174.277	934.716
SMS Sayısı (adet)	2.163.763	2.333.936	175.224

Tablo 1: Türkiye-İrak Mobil Trafik Verileri



Altındaki Tablo 2'de ise, Türkiye-İrak arasındaki sabit trafik verileri yer almaktadır. Burada da yıllara göre bir azalış söz konusudur.

Sabit Trafik Yıllar	TRAFİK GÖNDERİLEN		TRAFİK ALINAN		Toplam (Dk)	Toplam (Adet)
	Çağrı Süresi (Dk.)	Çağrı Sayısı (Adet)	Çağrı Süresi (Dk.)	Çağrı Sayısı (Adet)		
2021	1.112.461	733.168	1.041.299	688.906	2.153.759	1.422.074
2022	967.285	990.641	655.215	448.574	1.622.500	1.439.215
2023	142.107	95.340	184.938	200.907	327.046	296.247

Tablo 2: Türkiye-İrak Sabit Trafik Verileri

Türkiye'nin, Irak'taki haberleşme sektörü yatırımları özellikle telekomünikasyon altyapısı; internet erişimi ve mobil iletişim hizmetleri üzerine odaklanmaktadır. Bu yatırımların bir kısmı, Türkiye'nin genel olarak dış yatırımlarını artırma stratejisinin bir parçası olarak değerlendirilebilirken bölgedeki stratejik pozisyonunu güçlendirmeyi hedeflemektedir. Türkiye, Irak'ın yeniden inşa sürecinde telekomünikasyon altyapısının geliştirilmesine katkıda bulunmuştur.

Vizyon 2030 ve Ekonomik Stratejiye İlişkin Beyaz Kitap da dâhil olmak üzere Irak'ın kalkınma planları arasında, BİT sektöründe yatırımların artırılarak dijitalleşmenin yaygınlaştırılması hedeflenmektedir (Digital Landscape Assessment of Iraq, 2023). Bu kapsamda Türk şirketleri, Irak'ta mobil operatörlerin kurulması, geniş bant internet erişiminin sağlanması ve fiber optik kabloların döşenmesi gibi projelerde yer almıştır. Bu yatırımlar, Irak'ın haberleşme altyapısını modernize etmeyi ve ülkenin dijital dönüşümünü hızlandırmayı amaçlamaktadır. Türkiye ve Irak arasında teknoloji transferi ve telekomünikasyon alanında iş birliği anlaşmaları imzalanarak Türk firmalarının Irak pazarında faaliyet göstermesi teşvik edilmiştir. Bu iş birlikleri, iki ülke arasındaki ticaret ve ekonomik ilişkilerin güçlenmesine de katkı sağlamıştır.

Türkiye ile Irak arasında doğrudan telekomünikasyon irtibatı kanal sayısı veya kapasitesi açısından mevcut durum şöyledir:

- Mobil İletişim Hizmetleri: Irak'ta mobil operatörler Zain, AsiaCell ve Korek Telecom ile karşılıklı uluslararası dolaşım anlaşmamız bulunmaktadır.
- Sabit Ses Hizmetleri: Irak ile direkt uluslararası ses ara bağlantımız bulunmamaktadır.
- İnternet Hizmetleri: Irak'a Türkiye/İrak sınırı üzerinden Irak/Türkiye sınırından kapasite sağlanmaktadır. Irak-Türkiye sınırı, toplamda 378 kilometre uzunluğundadır ve Türkiye'nin en uzun üçüncü kara sınırını oluşturmaktadır. Bu sınır, ticari ilişkilerin gelişmesi açısından önem taşımaktadır (INSAMER, 2024).

- Veri ve Altyapı Hizmetleri: Türk Telekom Grup ve (Regional Telecom Group) RT America Inc. iş birliği neticesinde, veri ve altyapı alanında Türkiye-İrak sınırı ve Frankfurt arası uluslararası kapasite servisleri sağlanmaktadır.

İrak ile Habur sınır kapısındaki mevcut fiber optik kablo bağlantısının yanı sıra farklı bir noktadan yeni bir iletişim hattı kurulması amacıyla fiber optik kablo sınır geçişi tamamlanmıştır.

Türkiye Irak arasındaki mevcut ve potansiyel iş birliği alanları aşağıdaki gibi özetlenebilir:

- Telekomünikasyon Altyapısı: Regional Telecom Group (RT) America Inc., bağlı olduğu ortaklıkları aracılığıyla yüksek kaliteli, güvenilir ve verimli veri, ses, iletişim ve entegre güvenlik çözümleri sunan bir holding şirketi olan "Regional Telecom Group"un uluslararası şirketlerinden biridir. RT şu anda kuzey Irak bölgesinin % 88'inde internet hizmeti sağlamaktadır. Bu kapsamda Türk Telekom Grup'un Irak'ta Newroz Telecom (RT America, inc.) ile iş birliği çalışmaları artarak devam etmektedir. Bu iş birliği kapsamında, Türk Telekom Grubu'nun Irak'taki faaliyetleri güçlendirilmektedir. Irak'ın en çok tercih edilen telekomünikasyon sağlayıcılarından birisi olan RT'nin 1 milyonu aşkın kullanıcısı bulunmaktadır (RT Group, 2024).
- Uydu ve Uzay Teknolojileri: Uydu ve uzay teknolojileri alanında ortak çalıştay, yarışma vb. etkinlikler düzenlenebilir. Proje yönetimi, fizibilite, altyapı, üretim, donanım, yazılım, test, fırlatma kampanyası, yörünge faaliyetleri vs. konularda eğitim ve danışmanlık hizmetleri verilebilir.
- E-devlet, E-dönüşüm, Akıllı Çözümler ve Diğer Bilişim Konuları: Mevcut uzmanlık, yetenek ve altyapıdan faydalanmak amacıyla iş birlikleri yapılabilir. Irak ile e-devlet, e-dönüşüm, akıllı çözümler ve diğer bilişim konularındaki çalışma alanlarını belirlemek üzere iki ülkeden ilgili tarafların yer alacağı bir çalışma grubu kurulabilir. İlgili alanlarda hangi ortak çalışmaların yapılacağı müzakere edilebilir.

## 6. Sonuç

Daha güvenli, ekonomik ve diğerlerine güçlü alternatif olabilecek ticaret yolları için tüm ülkeler çok çeşitli çalışmalar yürütmektedir. Bu ticaret yolları sadece ticaret için değil aynı zamanda siyasi nüfuz ve bölgesel barış için de önemli bir araç görevi görmektedir.

Dünya Bankası'nın 2024 yılında yayınladığı taslak bir rapor, Orta Doğu'da bölgesel demiryollarının geliştirilmesinin önemli miktarda bölgesel ihracat-ithalat (EXIM) ticaretini çekme potansiyeline sahip olduğunu göstermektedir. Sınırlar arasında kesintisiz demiryolu bağlantısı, Körfez İşbirliği Konseyi (KİK) demiryolu ağı (altı KİK ülkesini birbirine bağlamayı amaçlayan 2.177 kilometrelik bir

demiryolu ağı) ve Irak Kalkınma Yolu (Irak'taki yeni Al Faw Limanı'nı Türkiye'ye bağlayan ve Avrupa'ya açılan doğu kapılarından biri olan 1.200 km'lik yeni bir demiryolu ve otoyol koridoru) boyunca yeniden bölgesel EXIM ticaret hacimlerini kamyonlardan ve gemilerden demiryollarına çekebilir (Alam ve Moody, 2024).

Rapor, böyle bir entegre demiryolu sisteminin zaman ve maliyet açısından verimli bir şekilde yönetilip işletilebilmesi hâlinde, sınır ötesi bağlantıyı geliştirebileceğini, bölgesel ticaret entegrasyonunu destekleyebileceğini, Gayrisafi Yurtiçi Hasılayı (GSYH) artırabileceğini, yatırımları çekebileceğini ve istihdam yaratmanın yanı sıra diğer daha geniş ekonomik faydalar sağlayabileceğini göstermektedir. Ayrıca yüklerin kamyonlardan demiryollarına aktarılmasıyla ekonomik büyümenin karbon emisyonlarından ayrıştırılmasına da yardımcı olabilir.

Bununla birlikte, maliyet ve fayda dengesi ülkeler arasında eşit olarak dağıılmamakta, bazı ülkelerin sermaye maliyetlerinden daha ağır basan doğrudan ekonomik faydalar görmesi beklenirken diğerleri doğrudan faydalardan daha yüksek maliyetlere katlanabilmektedir. Doğrudan fayda ve maliyetlerin çeşitliliği, Orta Doğu'daki ülkelerin bölgesel demiryolu projelerinin finansmanına yönelik bir strateji geliştirmek için iş birliği yapmalarını gerektirmektedir.

Kalkınma Yolu'nun ticarete olması beklenen bu katkısının yanı sıra haberleşme anlamında da bölgeye ve ülkemize önemli kazanımlar sağlaması beklenmektedir.

Yapılan bir araştırmaya göre, ulaştırma ve haberleşme altyapı yatırımlarının bölgesel kalkınmaya önemli katkıları bulunmaktadır. İlk olarak altyapı, işlem maliyetlerini düşürerek bölgelerin rekabetçi yapısını artırmakta ve özel yatırımlar için bölgeleri daha cazip hâle getirmektedir. Araştırmalar, bu tür yatırımların ekonomik etkinliği artırdığını, özellikle geri kalmış bölgelerde büyük faydalar sağladığını göstermektedir. Ulaştırma-haberleşme harcamalarının Türkiye'de bölgesel gelir üzerinde genel olarak pozitif bir etkisi olduğu ve her bir Düzey-1 bölgesi gelirine olumlu katkı sağladığı belirlenmiştir. Ayrıca ulaştırma-haberleşme harcamalarının bölgesel gelişim için bir politika aracı olarak kullanılabilirliği ve gelişmiş ve geri kalmış bölgeler arasındaki dengesizliklerin giderilmesine yardımcı olabileceği ortaya konmuştur. Sonuç olarak ulaştırma ve haberleşme altyapısı, bölgesel kalkınmayı destekleyen kritik bir faktör olarak ekonomik büyüme ve gelişimde önemli bir rol oynamaktadır (Kara & Taş, 2012).

Aynı araştırmada demiryolu yatırımlarının ve demiryolu altyapısının geliştirilmesinin ulaşım maliyetlerini düşürerek bölgesel rekabetçiliği artırdığı ve özellikle büyük hacimli yük taşımacılığında maliyet avantajı sağladığı belirtilmektedir. Bu, firmaların tercihlerine etki ederek bölgesel gelişime katkıda bulunur. Ayrıca demiryolu yatırımlarının, çevre bölgelerle merkez bölgeler arasındaki bağlantıları güçlendirerek ekonomik faaliyetlerin artmasına ve bölgesel gelirlerin yükselmesine yardımcı olduğu aynı araştırmada vurgulanmaktadır. Bu bağlamda, demiryolu altyapısının geliştirilmesi hem gelişmiş hem de geri kalmış bölgelerde ekonomik faydalar sağlamaktadır. Sonuç olarak demiryolu yatırımları, ulaşım maliyetleri-

ni azaltıp bölgesel bağlantıları güçlendirerek Türkiye'deki bölgesel kalkınmaya önemli katkılar sunmaktadır.

Kalkınma Yolu Projesi kapsamında ulaşım ile birlikte Türkiye ve Irak'ın haberleşme altyapılarının entegrasyonunun artırılmasının faydalı olabileceği düşünülmektedir. Bu kapsamda iki ülkenin uzmanlarından oluşan ve haberleşme altyapılarının tedariki, kurulumu ve işletimi için katılımcı ülkelerin ilgili uzmanlarının katılımı ile teknik bir komite kurulabilir. Söz konusu komite haberleşme alanında Türkiye ve Irak'ın hatta diğer katılımcı ülkelerin de yararına olacak şekilde iş birliği imkânlarını araştırabilir, geleceğe dönük talep tahminleri yapabilir. Zira Kalkınma Yolu Projesi gerçekleştirilir ve beklediği faydalar ortaya çıkarsa haberleşme hizmetlerine olan talebin de eş zamanlı olarak artacağı düşünülmektedir.

Her iki ülkede de henüz 5G hizmetinin olmadığı, bununla beraber ülkemizde yerli olarak 5G ve ötesi teknolojilerin ürünlerinin yerli ve millî imkânlarla üretimi konusunda çalışmalar yürütüldüğü ve önemli mesafe kat edildiği düşünüldüğünde ülkemizdeki üreticiler açısından önemli imkânlar ortaya çıkabileceği değerlendirilmektedir.

Ülkemizin uydu işletmecisi şirketi olan ve 6A uydusu ile daha geniş bir kapsama kavuşan Türksat, yapılacak Kalkınma Yolu Projesi güzergâh boyunca oluşacak haberleşme ihtiyaçlarının karşılanmasında önemli bir rol üstlenebilir.

Kalkınma Yolu Projesi'nde yer alacak otoyol ve tren hatlarında kullanılacak akıllı ulaşım sistemlerinin inşası, ilgili ekipmanların üretimi ve bu akıllı yolların işletimi için gerekli haberleşme altyapılarının kurulması ülkemiz için yeni imkânlar ortaya koyabilir.

Kalkınma Yolu'nun başlangıç ve bitiş noktaları arasında tesis edilecek haberleşme altyapıları, bölge ülkeleri arasında doğrudan bağlantı sağlayarak denizaltı kablolarının yüksek başlangıç maliyetleri ve arıza durumundaki yüksek bakım giderlerinin ortadan kalkmasını sağlayabilecektir. Ayrıca ülkemiz sınırlarından Avrupa'ya doğru devam edecek bu tür bir altyapı; ülkemizin veri merkezi olma, internet değişim ve altyapı düğüm noktası haline gelme hedefleri açısından önemli bir aşamanın geçilmesini sağlayacaktır. Bu sayede ülkemize büyük veri merkezi yatırımlarının gelerek yatırım yapması söz konusu olabilecektir. Kurulacak haberleşme altyapıları, akıllı ulaşım sistemleri ile 5G ve sonrası mobil haberleşme sistemlerine kolayca entegrasyon sağlayacak ve bu altyapıları destekleyecek nitelikte olmalıdır.

Kalkınma Yolu'nun Irak coğrafyasının neredeyse ortasından geçeceği düşünüldüğünde bu güzergâhta yapılacak fiber altyapıların ülkenin doğu-batı ekseninde iç kısımlarına doğru ilerleyerek Irak'ın genel haberleşme altyapısını önemli ölçüde iyileştireceği açıktır. Bu altyapıların haberleşme ekipmanları ve inşaat faaliyetleri açısından ülkemizdeki tecrübeli yükleniciler için önemli katkılar getirecektir. Buradaki altyapıların inşasında Kalkınma Yolu Projesi'nde yer alan olan ülkelerin konsorsiyum olarak yer alması da mümkündür.

Ülkemiz, dijitalleşme ve e-devlet portalı üzerinden kamu hizmetlerini dijital ortama taşıma konusunda birçok ülkeden daha başarılı durumdadır. Yakın zamanda bu konudaki tecrübesini ve teknolojik birikimini Azerbaycan ve Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti gibi komşu ülkelerle paylaşmak için girişimde bulunan ülkemizin, Kalkınma Yolu Projesi kapsamında Irak ile hatta projenin diğer paydaşları ile birlikte çalışabileceği düşünülmektedir.

Bütün bunlara ek olarak ülkemizin bölgedeki güvenlik hassasiyetleri de göz önünde bulundurulduğunda bölgenin haberleşme altyapısının güçlendirilmesi sadece ticari açıdan değil güvenlik süreçleri açısından da önem arz etmektedir. Ülkemizde hizmete ulaşmada sorun yaşayan bölgeler için kullanılmakta olan Evrensel Hizmet Fonu'nun bir benzerinin bölgede kurulması ve iki tarafın haberleşme işletmecileri açısından haberleşme hizmeti götürmede yetersiz kalan bölgelerin bu fon vasıtasıyla gerek ticaret yolu gerekse diğer kritik bölgelerde desteklenmesi hem ticari ilişkileri daha da hızlı geliştirecek hem de askerî iletişimi destekleyerek ülkemiz güvenlik politikalarını güçlendirecektir.

## KAYNAKÇA

Acar, N. (2024). 3 Soruda Türkiye-Basra Körfezi Kalkınma Yolu Projesi. Anadolu Ajansı. <https://www.aa.com.tr/tr/analiz/3-soruda-turkiye-basra-korfezi-kalkinma-yolu-projesi/2925828> adresinden alındı.

Alam, M. M., & Moody, J. (2024). The Economic and Environmental Benefits of Regional Railways in the Middle East. World Bank Group.

Basak, S., & Soltanieh, A. A. (2024). G20 Summit and the India-Middle East-Europe Economic Corridor: How Feasible is in the Middle Eastern Complicated Environment?

Cai, K. (2018). The One Belt One Road and the Asian Infrastructure Investment Bank: Beijing's New Strategy of Geoeconomics and Geopolitics. *Journal of Contemporary China*, 27(114). <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/10670564.2018.1488101> adresinden alındı.

CIA, The World Factbook. (2024). Ağustos 16, 2024 tarihinde <https://www.cia.gov/the-world-factbook/countries/iraq/#geography> adresinden alındı.

Digital Landscape Assessment of Iraq. (2023). Ağustos 14, 2024 tarihinde <https://www.undp.org/iraq/publications/digital-landscape-assessment-iraq> adresinden alındı.

Elektrik Mühendisleri Odası. (2007). Türkiye'de Telekomünikasyon Tarihçesi. *Elektrik Mühendisliği Dergisi*(430), s. 66-68. Ağustos 16, 2024 tarihinde [https://www.emo.org.tr/ekler/e52547a0e7bca35\\_ek.pdf](https://www.emo.org.tr/ekler/e52547a0e7bca35_ek.pdf) adresinden alındı.

Farshidnejad, M., Javanmard, H., & Abutalebpur, A. (2022). Investigation and Identification of Variables of Cost and Time Affecting International Freight Transportation in the International North-South Transit Corridor (INTSC). *International Journal of Transportation Engineering*, 10(1 (37)), s. 91. [https://www.ijte.ir/article\\_145670\\_9d1811f9c92212e8a09432eba9a72822.pdf](https://www.ijte.ir/article_145670_9d1811f9c92212e8a09432eba9a72822.pdf) adresinden alındı.

Feingold, S., & Willige, A. (2024). These are the world's most vital waterways for global trade. <https://www.weforum.org/stories/2024/02/worlds-busiest-ocean-ship-ping-routes-trade/> adresinden alındı.

Harley, J., Morris, S., & Portelance, G. (2018). Examining the Debt Implications of the Belt and Road Initiative from a Policy Perspective. Center for Global Development, Policy Paper, s. 121. <https://www.cgdev.org/sites/default/files/examining-debt-implications-belt-and-road-initiative-policy-perspective.pdf> adresinden alındı.

INSAMER. (2024). Ağustos 15, 2024 tarihinde <https://www.insamer.com/tr/ulke-profilu-irak/> adresinden alındı.

Internationally Monetary Fund . (2024). Ağustos 16, 2024 tarihinde <https://www.imf.org/en/Countries/IRQ#atag glance> adresinden alındı.

ITU. (2024). DataHub. Ağustos 16, 2024 tarihinde <https://datahub.itu.int/indicators/> adresinden alındı.

Kara, M. A., & Taş, S. (2012). Ulaştırma ve Haberleşme Altyapısının Bölgesel Kalkınmaya Katkısı ve Türkiye Üzerine Bir Uygulama. Maliye Dergisi(163), s. 468-480.

Kaya, E. (2024). Orta Koridor'un Dünya Politikasında ve Avrasya'da Artan Önemi. Düşünce Dünyasında Türkiz, 15(1), s. 9-35.

Khabibjonov , U., & Ismoilov, I. (2024). General Structure and Development of China's "One Belt, One Road" Program. International Scientific Journal, 3(7), s. 29. <https://scientists.uz/uploads/202407/A-6.pdf> adresinden alındı.

Khan, S. (2021). INSTC (International North South Transport Corridor) connecting Eurasia and India. EURAS Journal of Social Sciences, s. 53-76. [https://ejoss.euras-edu.org/wp-content/uploads/2023/08/ejoss\\_-v01i1003.pdf](https://ejoss.euras-edu.org/wp-content/uploads/2023/08/ejoss_-v01i1003.pdf) adresinden alındı.

Örmeci, O. (2024). Kalkınma Yolu Projesi. Uluslararası Politika Akademisi. <https://politikaakademisi.org/2024/05/27/kalkinma-yolu-projesi/> adresinden alındı.

Özçubukçu, M. G. (2024). Kalkınma Yolu Projesi: Geleceğe Uzanan Köprü. TÜRKSAM. <https://www.turksam.org/detay-kalkinma-yolu-projesi-gelecege-uzanan-kopru> adresinden alındı.

Rajagopalan, R. P. (2023). The Geopolitics of the New India-Middle East-Europe Corridor. <https://policycommons.net/artifacts/4940377/the-geopolitics-of-the-new-india-middle-east-europe-corridor/5769709/> adresinden alındı.

RT Group. (2024). Ağustos 15, 2024 tarihinde <http://rtgroup.co/the-company/> adresinden alındı.

Sidhu, A. (2023). GBI Cable Reaches Europe through Terrestrial Routes via Iraq and Turkey. Submarine Cable Networks: <https://www.submarinenetworks.com/en/systems/asia-europe-africa/gbi/gbi-reaches-europe-through-terrestrial-routes-via-iraq-and-turkey> adresinden alındı.

Submarine Cable Networks. (2024). GBI Cable Reaches Europe through Terrestrial Routes via Iraq and Turkey. Ağustos 15, 2024 tarihinde <https://www.submarinenetworks.com/en/systems/asia-europe-africa/gbi/gbi-reaches-europe-through-terrestrial-routes-via-iraq-and-turkey> adresinden alındı.

Submarine Cable Networks. (2024). Iraq. Ağustos 15, 2024 tarihinde <https://www.submarinenetworks.com/en/stations/asia/iraq> adresinden alındı.

Submarine Cable Networks. (2024). SEA-ME-WE 5. Ağustos 15, 2024 tarihinde <https://www.submarinenetworks.com/en/systems/asia-europe-africa/smw5> adresinden alındı.

Summers, T. (2016). China's "New Silk Roads": Sub-national regions and networks of global political economy. *Third World Quarterly*, s. 1628-1643.

Ticaret Bakanlığı Ticaret Araştırmaları ve Risk Değerlendirme Genel Müdürlüğü. (2024). Kalkınma Yolu Projesi. Ağustos 16, 2024 tarihinde <https://dybs.ticaret.gov.tr/blog/post/24851> adresinden alındı.

Ticaret Bakanlığı Uluslararası Anlaşmalar ve Avrupa Birliği Genel Müdürlüğü. (2024). Irak Ülke Profili. Ağustos 16, 2024 tarihinde <https://ticaret.gov.tr/data/5efddddd-13b876a83c6f2fba/IRAK%20C3%BCIke%20profili%202024.pdf> adresinden alındı.

Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı. (2024). Türkiye-Irak Siyasi İlişkileri. Ağustos 16, 2024 tarihinde <https://www.mfa.gov.tr/turkiye-irak-siyasi-iliskileri.tr.mfa#:~:text=T%C3%BCrkiye%2DIrak%20ikili%20ticaret%20hacmi,ise%2034.3%20milyar%20Dolar'd%C4%B1r> adresinden alındı.

Türkiye Cumhuriyeti Ticaret Bakanlığı. (2019). Uluslararası Kuzey-Güney Taşımacılık Koridoru. Ağustos 16, 2024 tarihinde <https://ticaret.gov.tr/blog/ulkelerden-ticari-haberler/iran/uluslararasi-kuzey-guney-tasimacilik-koridoru#:~:text=Uluslararası%C4%B1%20Kuzey%2DGC%C3%BCney%20Ula%C5%9Ft%C4%B1rma%20Koridoru,tasarlanm%C4%B1%20b%C3%BCy%C3%BCk%20bir%20transit%20yol> adresinden alındı.

Türkiye İhracatçılar Meclisi. (2023). Irak Ülke Bilgi Notu. 2024 tarihinde <https://tim.org.tr/tr/> adresinden alındı.

UNDP. (2024). Ağustos 2024, 14 tarihinde <https://hdr.undp.org/>: <https://hdr.undp.org/data-center/country-insights#/ranks> adresinden alındı.

World Bank Group. (2024). Iraq. Ağustos 13, 2024 tarihinde <https://data.worldbank.org/country/iraq> adresinden alındı.

World Bank Group. (2024). Iraq. Ağustos 15, 2024 tarihinde <https://data.worldbank.org/country/iraq> adresinden alındı.

Zhao, H. (2016). China's One Belt One Road: An Overview of the Debate. ISEAS-Yusof Ishak Enstitüsü.

