

# THE IMPACT OF THE DEVELOPMENT ROAD PROJECT ON IRAQ AND MIDDLE EAST GEOPOLITICS

NUH YILMAZ

## ABSTRACT

The Development Road Project is a development project that has the potential to bring about significant changes in the Middle East geopolitics, particularly in Iraq. The project aims to increase cooperation among countries in the region through economic integration and infrastructure development. While Iraq, the owner of the project, is a critical actor for the project with its natural resources and strategic location, Türkiye stands out as a "strategic partner" for the project with its geopolitical position and its trade routes with the European continent. In this respect, the project has the potential to transform the geopolitics of Iraq and its neighboring countries, while also having a critical importance in terms of regional cooperation and competition. In this article, the risks and opportunities as well as the regional and global dimensions of the Development Road Project will be discussed and the approaches of regional and global actors towards the project will be analyzed.

**Keywords:** The Development Road, Iraq, Türkiye, Connectivity, Middle East, Trade Corridors, Geopolitics

Dr., T.C. Dışişleri Bakan Yardımcısı,  
Mail: nuh.yilmaz@mfa.gov.tr,  
ORCID: 0009-0008-5691-270X

Makale Atıf Bilgisi:	Yılmaz, N. (2024). "Kalkınma Yolu Projesi'nin Irak ve Orta Doğu Jeopolitiğine Etkisi". <i>Ulaştırma ve Altyapı</i> , Yıl: 1, Sayı: 1, s. (34-51)
Makale Türü:	Araştırma
Geliş Tarihi:	05.11.2024
Kabul Tarihi:	22.12.2024
Yayın Tarihi:	30.12.2024
Yayın Sezonu:	Temmuz-Aralık 2024

# KALKINMA YOLU PROJESİ'NİN IRAK VE ORTA DOĞU JEOPOLİTİĞİNE ETKİSİ

NUH YILMAZ

## ÖZ

Kalkınma Yolu Projesi, başta Irak olmak üzere tüm Orta Doğu jeopolitiğinde önemli değişikliklere yol açma potansiyeline sahip bir ticaret koridoru projesidir. Söz konusu proje, ekonomik entegrasyon ve altyapı geliştirme yoluyla bölgedeki ülkeler arasında iş birliğini artırmayı hedeflemektedir. Projenin sahibi Irak, doğal kaynakları ve stratejik konumuyla proje için kritik bir aktörken Türkiye de jeopolitik konumuyla ve Avrupa kıtasıyla sahip olduğu bağlantı yollarıyla proje için "stratejik ortak" olarak ön plana çıkmaktadır. Bu yönüyle proje, Irak ve çevresindeki ülkelerin jeopolitik konumlarını dönüştürme potansiyeli taşıırken bölgesel iş birliği ve rekabet açısından da kritik bir öneme sahiptir. Bu makalede Kalkınma Yolu Projesi'ne yönelik tehditler ve fırsatların yanı sıra projenin bölgesel ve küresel boyutları ele alınacak, bölgesel ve küresel aktörlerin projeye yönelik yaklaşımları analiz edilecektir.

**Anahtar Kelimeler:** Kalkınma Yolu, Irak, Türkiye, Bağlantısallık, Orta Doğu, Ticaret Koridorları, Jeopolitik

## 1. Giriş

Orta Doğu coğrafyası, yüzyıllar boyunca medeniyetlerin beşiği olmasının yanı sıra süregelen jeopolitik çekişmelerin merkezinde yer almıştır. Bölgenin karmaşık tarihi, etnik ve mezhebi çeşitliliği, zengin doğal kaynakları ve coğrafi konumu, onu küresel güçlerin her daim ilgi odağı haline getirmiştir. Günümüzde yoğun bir şekilde tartışılmaya başlanan bağlantısallık projeleri, söz konusu dinamik ve çalkantılı Orta Doğu coğrafyasında da ön plana çıkmakta, bölge ülkelerinin dış politika gündemlerinde yer almaktadır. Bu projelerden son yıllarda öne çıkanlardan biri de Türkiye ve Irak arasındaki Kalkınma Yolu Projesi'dir.

Kalkınma Yolu Projesi, sadece bir altyapı yatırımı değil aynı zamanda bölgenin jeopolitik dengelerini yeniden şekillendirebilecek potansiyele sahip stratejik bir hamle olarak değerlendirilmektedir. Bu projeyle, Irak'ın Basra Körfezi'nden Türkiye'nin güneyine uzanan bir lojistik koridor oluşturulması hedeflemekte ve böylece Asya ile Avrupa arasındaki ticaret hacminin artırılması amaçlanmaktadır.

Bu makalede, günümüzde oldukça yeni bir bağlantısallık projesi olarak ön plana çıkan Kalkınma Yolu Projesi tüm yönleriyle ele alınacak, projenin Irak ve Orta Doğu jeopolitiğine olan etkileri incelenecek, projenin bölge ülkeleri arasındaki ilişkilere, enerji güvenliğine, ekonomik kalkınmaya ve güvenlik konularına nasıl yansıtacağı gibi çeşitli boyutları ele alınacak ve projeye yönelik tehditler ve fırsatlar ortaya konulacaktır. Ayrıca projenin karşılaşılabileceği potansiyel zorluklar ve uzun vadedeki etkileri de kapsamlı şekilde tartışılacaktır.

Makale boyunca nitel araştırma yöntemlerine bağlı kalınarak planlanan araştırma sürecinde "Kalkınma Yolu Projesi'nin sahip olduğu bölgesel ve küresel önemi ile projenin Irak ve Orta Doğu jeopolitiğinin dönüştürücü etkisinin ne olduğu" araştırma sorusuna cevap aranacaktır. Söz konusu cevap arama sürecinde ise, kapsamlı bir literatür taramasının yanı sıra basın-yayın organlarında yer alan makalelere ve haberlere yönelik içerik analizi gerçekleştirilecektir. Makalenin ilk kısmında bağlantısallığın ve ticaret koridorlarının artan önemi ve Kalkınma Yolu'nun mevcut ticaret koridorları arasında nerede konumlandığı tartışılacak, ikinci kısımda ise projenin bölgesel ve küresel boyutları ile aktörlerin projeye yönelik yaklaşımları ele alınacaktır.

Bu noktada Kalkınma Yolu Projesi'nin oldukça yeni bir girişim olduğu, bu sebeple konuyla ilgili olarak çok fazla akademik yayının bulunmadığı ifade edilmelidir. Söz konusu eksiklik, makale yazım sürecinde derinden hissedilmiş, bu eksiklik ise kapsamlı bir genel çerçevenin ortaya konulabilmesi açısından basında yer alan haberlerden ve içerik analizden faydalanılması zorunluluğunu beraberinde getirmiştir. Hâliyle, bu zamana kadar basın-yayın organlarında ve düşünce kuruluşlarının araştırma raporlarında yer alan Kalkınma Yolu Projesi'yle ilgili yapılacak kapsamlı ve bilgilendirici bir çalışmanın literatürde de önemli bir boşluğu dolduracağı ve konuyla ilgili referans kaynağa dönüşeceği düşünülmektedir.

## 2. Bağlantısallığın ve Ticaret Koridorlarının Artan Önemi

Uluslararası sistem günümüzde önemli bir değişim ve dönüşümden geçmektedir. Bu dönemde ülkeler çoklu ve sürekli krizlerle karşı karşıya kalırken mevcut sistemin günümüz sınamalarına mukabelede yetersiz kaldığı görülmektedir. Dönüşen çok-taraflı sistemde devletler ve diğer aktörler (ulusal ve çokuluslu şirketler, bölgesel kuruluşlar, yatırım bankaları vb.) arasındaki etkileşim kapasitesi önem kazanmakta ve bu etkileşim kapasitesini artırıcı bir alan olarak da bağlantısallık olgusu ön plana çıkmaktadır. Bağlantısallık kavramının 2010'lu yıllardan bu yana daha sık kullanılmaya başlandığı ve ekonomik bütünleşmeye yeni bir boyut getiren bir anlatıya işaret ettiği görülmektedir. Söz konusu kavramın ilk olarak Güneydoğu Asya Ülkeleri Birliği (ASEAN) tarafından kullanıldığı anlaşılmaktadır (ASEAN Master Plan on Connectivity, 2010).

Dünyada gerçekleştirilen ticaret her geçen gün artmakta ve ülkeler arasındaki ticari ilişkiler hızlı bir biçimde gelişmektedir. Öyle ki Soğuk Savaş dönemindeki kutuplaşmanın sona ermesi ve uluslararası sistemin dönüşmesiyle günümüzdeki küresel ihracat 25 trilyon doları aşmış ve devletler için bölgesel ve küresel ekonomik ilişkilerini geliştirmeleri stratejik önem kazanmıştır (İMMİB, 2023). Bu durum da farklı coğrafyalar arasında tesis edilen ve ticari ilişkilerin yürütüldüğü koridorların önemini her geçen gün artırmaktadır. Ticaret koridorları, lojistiğin güvenli, hızlı ve kolay bir şekilde gerçekleştirilmesine olanak sağlamasının yanı sıra bölgesel kalkınmanın geliştirilmesi açısından da oldukça stratejik bir yere sahip sahiptir. Bu yönüyle de ülkeler bu koridorların sahibi olmayı ya da koridorların bir parçası haline gelmeyi günümüzde stratejik hedefleri olarak belirlemeye başlamışlardır.

Başka bir ifadeyle, dünya ticaretinde sahip oldukları payı artırma ve yürütülen güç savaşlarında öne geçme arayışlarıyla ülkeler ticaret koridorları ve bağlantısallık konusunu gündemlerinde üst sıralara taşımışlardır. Ticaret koridorları ve bağlantısallık konusunun özellikle 2013 yılında Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi'ni ilan etmesiyle uluslararası siyasetin gündemine yerleştiği ve çok daha fazla tartışılan bir konu haline geldiğinin altı çizilmelidir. Asya bölgesinde yaptığı ekonomik atılımlarla yükselen ve küresel bir güç haline gelen Çin, dış politikasını bu projeye bağlı olarak şekillendirmeye başlamış ve projeye 10 yılda 155 ülke katılım göstermiştir. Kuşak ve Yol Girişimi'nde 70'ten fazla ülkenin doğrudan projenin yürütülmesinde rol alması ve projenin dünya nüfusunun üçte ikisi ile küresel gayrisafi hasılanın yarısını içine alan bir coğrafyaya yayılım göstermesi şüphesiz başarısını göstermektedir (Öztop, 2024; Kahraman, 2022).

Dünyada artan jeopolitik gerilimler ve çatışmalar ise, ticaret koridorlarının ve bağlantısallığın önemini her geçen gün artırmaktadır. Öyle ki günümüzde çözümü dondurulmuş çatışmaların sıcak hâle dönmesi, bölgesel çatışmaların artması, uluslararası terörizmin küresel tehdit oluşturmaya artarak devam etmesi, küresel salgınlar ve iklim değişikliği gibi sorunlar; küresel ticaret ve

tedarik zincirleri üzerinde tehdit oluşturmakta ve uluslararası ticareti sekteye uğratmaktadır. Yaşanan bölgesel gerilimler ve çatışmalar, sadece ülkelerin otonomisini ve istikrarını tehdit etmekle kalmamakta; uluslararası ticaretin, bölgesel refahın ve kalkınmanın önemini anlaşılmasını sağlamaktadır.

Ukrayna-Rusya savaşının Kuzey Koridor'daki ve Karadeniz'deki ticareti sekteye uğratması, Covid-19 salgınının küresel tedarik zincirlerini bozması, İsrail'in Gazze'yle başlayan akabinde bölge ülkelerine de yaymaya çalıştığı saldırıları ve Yemen'deki Husilerin Kızıldeniz'deki gemilere yönelik füze saldırıları, ticaret koridorlarının ve uluslararası ticaretin güvenliği meselesinin stratejik önemini gözler önüne sermektedir (Özçubukçu, 2024). Küresel ekonomik yapı, Covid-19 salgınının etkilerini atlatmadan Ukrayna-Rusya savaşının ortaya çıkması, ülkeleri tahıl başta olmak üzere gıda kriziyle baş başa bırakmış ve ticari ilişkilerin ve rotaların yeniden belirlenmesi gerekliliğini beraberinde getirmiştir. Yine keza Kızıldeniz'den geçen ticari gemilere yapılan saldırılar sebebiyle ticari yük taşıyan gemiler Süveyş Kanalı'nı kullanmak yerine Ümit Burnu'nu dolaşarak Batı'ya ulaşmayı daha güvenli yol olarak tercih etmiş, bu durum da gemilerin yolculuğunu 3 ay uzatırken nakliye maliyetlerini ve masrafları artırmıştır (Hizmetix, 2024). Kızıldeniz bölgesindeki günlük yük hacimleri kısa bir süre içinde beklenenden yaklaşık % 65 oranında düşmüştür. Süveyş Kanalı'ndan geçişler, günlük ortalama olarak 2023 aralık ayında 75, ocakta 45, şubat ayında ise, ortalama 38 gemi geçişine kadar azalmıştır (Red Sea Situation, 2024).

Yaşanan tüm bu gelişmeler, güvenli kara ticaretinin ticaret koridorları vasıtasıyla yeniden ön plana çıkmasına ve önem kazanmasına yol açmıştır. Bu sebeple günümüzde çeşitli aktörler tarafından çok sayıda ticaret koridoru projesi ortaya atılmıştır. Çin'in Kuşak Yol Girişimi'nin yanı sıra AB'nin Küresel Geçit Programı, Hindistan'ın Hindistan-Orta Doğu-Avrupa Ekonomik Koridoru (IMEC), Türkistan ülkelerinin Orta Koridor'u ya da Irak'ın Kalkınma Yolu bunlardan bazılarıdır.

Türkiye de son yıllarda bağlantısallık projelerini dış politikasının merkezine yerleştiren ülkelerden biri haline gelmiştir. Türkiye'nin dış politikasının temel amaçlarından birinin bölgesinde ve küresel düzeyde barış, istikrar, güvenlik ve refahı güçlendirmek olduğunu, bu amaç doğrultusunda Türkiye'nin jeopolitik konumu, beşerî ve ekonomik altyapısının da sağladığı avantajlarla enerji, ulaşım ve lojistik alanlarındaki yatırımlara ve bu yatırımları destekleyen bağlantısallık projelerine önümüzdeki dönemde artan bir biçimde ağırlık vereceği karar vericiler tarafından sürekli gündeme getirilmektedir (SAM, 2024). Bu kapsamda özellikle bağlantısallık bakımından Hazar Geçişli Orta Koridor'un ve Kalkınma Yolu Projesi'nin hayata geçirilmesinde Türkiye'nin etkin rol oynadığı ve kendisinin dâhil olmadığı diğer bağlantısallık projelerini de yakından takip ettiği vurgulanmalıdır. Bu yönüyle, Türk dış politikasının bağlantısallığı merkezine alarak bölgesel ve küresel barış ve istikrara katkıda bulunmayı, ekonomik kalkınmayı teşvik etmeyi ve Türkiye'nin uluslararası alandaki etkisini ve görünürliğini artırmayı amaçladığı vurgulanmalıdır.

Bağlantısallık bakımından son dönemde Türk DVünyasında da önemli gelişmeler yaşanmaktadır. Bu kapsamda Karabağ sorununun çözümüyle Zengezur Koridoru'nun önemi ortaya çıkmış ve Türk Devletleri Teşkilatı (TDT) sayesinde Türk Cumhuriyetleri arasında, gümrükler dâhil uyumlaştırma ve entegrasyon çabaları hızlanmıştır. Böylelikle Hazar Geçişli Orta Koridor'un ve Hazar Geçişli doğalgaz boru hattının hayata geçirilmesi yolundaki faaliyetler de hız kazanmıştır. Tüm bu süreçlerin arkasındaki itici gücün Türkiye olduğu ve TDT'nin Türk dünyasına yönelik bağlantısallık projeleri kapsamında önümüzdeki yıllarda artan önemde rol oynamasının öngörüldüğü vurgulanmalıdır.

### 3. Kalkınma Yolu Projesi: Tehditler ve Fırsatlar

Temelleri 2000'li yılların başında atılan Kalkınma Yolu Projesi (KYP), Irak'ın denize açıldığı tek vilayeti olan Basra'da, 5 milyar dolarlık anlaşma yaparak Güney Koreli Daewoo şirketinin inşasını üstlendiği Al Faw Limanı'nı merkeze almaktadır. Irak limanından başlayacak proje, yaklaşık 1.200 km uzunluğunda inşa edilecek çift yönlü otopan ve demiryoluyla Türkiye'ye bağlanmayı ve malların, Körfez ülkeleri ile Asya'dan Avrupa'ya ve tersi istikamette taşınmasını öngören bir ticaret koridoru projesidir. İlk duyurusunda "Kuru Kanal" (Dry Canal) olarak adlandırılmış olsa da projenin adı daha sonra Kalkınma Yolu olarak değiştirilmiştir (Alaca, 2024). Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan ise projeyi, "Yeni İpek Yolu" olarak nitelendirmektedir (TCCB, 2023). Basra Körfezi'ndeki Al Faw Limanı'ndan başlayarak Nasiriye, Kadisiye, Nəcəf, Kerbela, Samarra, Tikrit, Musul gibi yerlerden geçerek Türkiye'ye ulaşması ve Türkiye üzerindeki mevcut hatlar yoluyla hem Avrupa hem de Kafkasya (Asya) yönlü olarak devam etmesi planlanan kapsamlı bir projedir. Özellikle ticari koridor Fişhabur/Ovaköy bölgesinden Türkiye'ye bağlanacak ve Türkiye'deki altyapıyı kullanarak Irak'ın ve bölgenin ulaşımını geliştirecek ve kalkınmayla birlikte bölgesel bağlantısallığı da güçlendirecektir. Bu sebeple Iraklı yetkiler, projenin hayata geçmesi açısından Türkiye'yi "stratejik ortak" olarak nitelendirmektedirler (Alaca ve Karaalp, 2023).

Denize açıldığı tek vilayet olan Basra'daki kısa kıyı şeridinde küresel ölçekte önemli bir ticari limanı bulunmayan Irak, yapımı süren ve Orta Doğu'nun en büyük limanlarından biri olacağı belirtilen Al Faw Limanı'yla bu eksikliği gidermeyi amaçlamaktadır. Irak yönetimi, 2005 yılında projelendirdiği liman inşasının ilk fazını 2025 yılına kadar tamamlayarak faaliyete başlamayı, ilk aşaması 2028 yılında tamamlanması hedeflenen Kalkınma Yolu Projesi'yle de Avrupa ile olan ekonomik entegrasyonunu güçlendirerek bölgesel bir oyuncu olarak ön plana çıkmayı amaçlamaktadır (Aydın, 2023). Proje yalnızca Al Faw Limanı'nı içermekte, güzergâh boyunca inşa edilecek karayolu ve demiryolları, sanayi bölgeleri, modern şehirler, fiber optik altyapı, yeni petrol ve doğalgaz boru hatlarıyla bir transit geçiş güzergâhı oluşturulması planlanmaktadır.

Irak Başbakanı Muhammed Şiya es-Sudani'nin 21-22 Mart 2023 tarihlerinde Türkiye'yi ziyareti sırasında kabul edilen "Türkiye Cumhuriyeti ile Irak Cumhuri-

yeti Arasında Ticaret, Ulaştırma ve Kalkınma Yolu Projesi Kapsamında iş birliğine ilişkin Ankara Bildirisi"yle projeye ilişkin iş birliği iradesi iki ülke tarafından da en üst düzeyde vurgulanmıştır. Cumhurbaşkanı Erdoğan'ın 22 Nisan 2024 tarihindeki Irak ziyaretinde ise, "Türkiye Cumhuriyeti Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ile Irak Cumhuriyeti Ulaştırma Bakanlığı Arasında Kalkınma Yolu Hakkında Mutabakat Zaptı" imzalanmıştır (Melikoğlu ve Hatipoğlu, 2024). Ayrıca aynı ziyarette Türkiye, Irak, Birleşik Arap Emirliği (BAE) ve Katar'ın "Kalkınma Yolu Projesi Hakkında Ortak İş Birliği Mutabakat Zaptı" imzalaması, projenin bölgesel sahiplenme ve kapsayıcılık açısından boyutunu gözler önüne sermiş ve bölgesel açıdan stratejik önemini göstermiştir.

Projenin sahip olduğu önemli fırsatlardan biri diğer ticaret koridorlarına kıyasla Kalkınma Yolu'nun zaman ve maliyet açısından son derece avantajlı olmasıdır. Öyle ki yetkililerin "Basra Körfezi'ndeki Faw Limanı'ndan yola çıkacak bir geminin Süveyş Kanalı üzerinden Avrupa'ya ulaşması arasında geçecek olan süre ile Kalkınma Yolu üzerinden aynı yükün Avrupa'ya ulaşması arasında 15 günlük bir kazanım olduğunu" açıklaması, projenin diğer ticaret koridorlarına kıyasla etkinliğini ve avantajını gözler önüne sermektedir (Kuş ve Türk, 2024). Ayrıca Kalkınma Yolu'nun Doğu-Batı koridorları üzerinde yer alan Türkiye'nin mevcut altyapısını kullanacak olması ve mevcut ulaştırma koridorlarını tamamlayıcı nitelik taşıması, sahip olduğu en önemli fırsat ve avantajları oluşturmaktadır. Bu yönüyle Kalkınma Yolu Projesi'yle Doğu-Batı yönündeki ticaret koridorları, Kuzey-Güney yönünde de bağlanmış olacak ve küresel ticaretin sorunsuz ve güvenli gerçekleşmesine yönelik önemli bir bağlantısallık sağlamış olacaktır. Bu yönleriyle Kalkınma Yolu Projesi'nin Irak projesi olmasına rağmen Türkiye'nin "Çok Taraflı Ulaştırma Politikası"yla da paralel özellikler barındırdığı ve Ankara'daki karar vericiler tarafından ciddi şekilde desteklendiği vurgulanmalıdır (Dışişleri Bakanlığı, 2024).

Bu noktada projenin hayata geçmesinin önünde çeşitli tehditlerin/risklerin de bulunduğu altı çizilmelidir. Bu tehditler arasında (i) maliyeti büyük olan projenin finanse edilmesi konusu (ii) güzergâh konusunda Irak içinde yaşanan tartışmalar ve (iii) ticaret koridorunun güvenliğinin sağlanması konuları ön plana çıkmaktadır. Kalkınma Yolu Projesi'nin Türkiye ve Irak'ın tek başına yüklenebileceği ciddi bir maliyete sahip olacağı bilinmektedir. Kimi kesimler, projenin finanse edilmesinin zor olacağını ifade etse de yaklaşık 20 milyar ABD dolarına mal olacağı tahmin edilen projenin finansmanı konusunda Katar ve BAE başta olmak üzere Körfez ülkelerinin ön plana çıkması hedeflenmektedir. Ayrıca Dünya Bankası ve uluslararası kredi kuruluşlarından da projenin hayata geçirilmesi noktasında faydalanılacağı açıklanmıştır. Bu kapsamda Irak ve Türkiye'deki ulaştırma bakanlıkları yetkililerinden oluşan bir heyet, projenin finansmanına ilişkin olarak 2024 Mayıs ayı başında İstanbul'da Dünya Bankası yetkilileriyle bir görüşme gerçekleştirmişlerdir. Tüm bu aktörler ve kuruluşlar vasıtasıyla Kalkınma Yolu Projesi'nin hayata geçirilmesi, bölgesel ve küresel ticareti kolaylaştırarak kalkınmaya katkı sağlaması ve katma değer üretmesi planlanmaktadır.

Kalkınma Yolu'nun Türkiye'nin mevcut altyapısını kullanacak olması, projenin maliyetinin çok daha büyük olmasının önüne geçecektir. Türkiye, proje kapsamında Şanlıurfa ile Ovaköy arasında 320 km uzunluğunda otoyol yatırımı yapacağını taahhüt ederek Irak'taki güzergâhın Londra'ya kadar kesintisiz ulaşımını sağlamayı üstlenmiştir (Öztürk, 2024). Türkiye'nin bu zamana kadar inşa ettiği, Asya'yı Avrupa'ya karayolları ve demiryollarıyla bağlayan köprü ve otoyolların, Kalkınma Yolu'nun işlerliğini ve etkisini artıracığı da zahtan varestedir.

Irak içerisinde güzergâh konusunda yaşanan tartışmalar da projeye yönelik diğer önemli risklerden biri olarak görülmektedir. Kalkınma Yolu Projesi güzergâhının nasıl olacağı ve Türkiye'ye hangi sınır kapısından bağlanacağı, Irak içinde ciddi bir siyasi tartışma ve rekabet konusu haline gelmiştir. Kalkınma Yolu Projesi'nin önemli stratejik ortağı olan Türkiye ise, projenin izleyeceği güzergâh konusunda Irak içinde cereyan eden tartışmalara müdahil olmamaktadır. Henüz güzergâh tartışmalarına yönelik bir çözüm bulunamamıştır (Peymakurd, 2024).

Kalkınma Yolu Projesi'ne yönelik önemli tehdit alanlarından birini de inşa edilecek ticaret koridorunun ve güzergâhın güvenliği oluşturmaktadır. Ukrayna-Rusya arasında yaşanan savaşın Karadeniz deniz ticaretine, İran yanlısı Husilerin Kızıldeniz'de gerçekleştirdiği saldırıların Kızıldeniz'deki ulaşım güzergâhının istikrarına vermiş olduğu zararlar göz önünde bulundurulduğunda, ticaret rotalarının güvenliğinin ve istikrarının stratejik önemli daha net anlaşılmalıdır. Kalkınma Yolu Projesi'nin de güvenliğinin oldukça önemli olduğu, projenin ve koridorun başarısının Irak'taki siyasi istikrar ve güvenlik şartlarına bağlı olduğu unutulmamalıdır. Her ne kadar 2017 yılı sonrası Irak'ta güvenlik alanında kayda değer iyileşmeler yaşanmış olsa da koridorun kuzey güzergâhında PKK ve DEAŞ gibi terör örgütlerinin etkili olduğu, kontrolsüz silahlı grupların da Musul gibi bölgelerde etkinliğini korudukları bilinmektedir. Özellikle terör örgütü PKK'nın Türkiye'ye zarar vermek için geçmişte Irak-Türkiye petrol boru hattına (ITP) gerçekleştirdiği saldırılar ya da yerel milislerin zaman zaman Irak'taki Türk askerî üslerine ve mevcudiyetine saldırıları hatırlandığında, PKK'nın ya da Türkiye-İrak ilişkilerini sabote etmek isteyen devlet dışı örgütlerin güzergâh boyunca inşa edilecek karayolu ve demiryollarına saldırılar gerçekleştirmesi, ciddi bir ihtimal olarak dışlanmamalıdır. Bu sebeple koridorun başarısının özellikle Irak'ın kuzeyindeki ve Musul'daki güvenlik koşullarının iyileştirilmesinden geçtiğinin vurgulanması gerekir.

Bu noktada aktörlerin güvenlik sorununu çözmek için ciddi derecede çaba gösterdiklerinin de altı çizilmelidir. Irak'ın PKK'yı yasaklı örgüt olarak ilan etmesi bu kapsamda oldukça önemli gelişmelerden biri olmuştur (BBC Türkçe, 2024). Özellikle Türkiye ve Irak arasında 15 Ağustos 2024 tarihinde imzalanan "Askerî, Güvenlik İş Birliği ve Terörlü Mücadeleye Dair Mutabakat Zaptı", tarihi bir anlaşma olarak nitelendirilmekte ve Türkiye ile Irak'ın güvenlik konusunda birlikte hareket edeceklerine yönelik somut bir adımı teşkil etmektedir (BBC Türkçe, 2024). Irak'la yapılan güvenlik anlaşmasının, yalnızca Türkiye ve Irak'ın güvenlik



ve istikrarına katkı sağlamakla kalmayacağı, Kalkınma Yolu'nun da istikrarını tesis ederek projenin önündeki engellerin ve tehditlerin azaltılmasına katkı sağlayacağı vurgulanmalıdır. Hâliyle, PKK'nın Irak'ta yasaklı örgüt ilan edilmesi ve iki ülke arasında imzalanan mutabakat zaptı gibi gelişmeler, Irak'ın kalkınmasına ve refahına doğrudan hizmet edecek stratejik önemi haiz adımlar olmuştur. Türkiye ve Irak arasında güvenlik alanındaki iş birliğinin geliştirilmesi ve kurumsallaştırılması, güzergâh boyunca "PKK veya diğer terör örgütlerinden" kaynaklanabilecek muhtemel sorunların azaltılmasına olanak sağlayacak ve Kalkınma Yolu özelinde daha fazla iş birliği ortamı ve istikrarı beraberinde getirecektir.

#### 4. Projenin Bölgesel ve Küresel Boyutları

Kalkınma Yolu Projesi'nin bölgesel ve küresel boyutları bulunmakta ve bu boyutlar Orta Doğu jeopolitiğini de dönüştürme olanağını beraberinde getirmektedir. Projenin Irak açısından önemine, bölgesel ve küresel boyutlarına geçmeden önce bölgesel sahiplenme (regional ownership) kavramına vurgu yapılması, Kalkınma Yolu'nun sahip olabileceği bölgesel etkilerin daha iyi anlaşılması açısından önemlidir. Bölgesel sahiplenme ilkesi, bölgenin sorunlarına en iyi çözümün yine bölge içindeki aktörlerin bulabileceği anlayışına dayanmaktadır (Müderrişoğlu, 2024; Tarhan ve Dinçer, 2024). Hâliyle kavram, bölgesel bir sorun ortaya çıktığında küresel güçleri ya da hegemonu beklemeden, sorunun bölge ülkeleri tarafından sahiplenilerek çözümü için çaba sarfetmelerini ihtiva etmektedir. Küresel güçlerin, bölgedeki güçlerin çıkarlarını, hassasiyetlerini ya da bölgesel dengeleri gözetmeden sorunlara kendi zaviyelerinden yaklaşmaları, bölgedeki aktörlerin sorunlar karşısında edilgen bir konumda yer almalarına yol açmaktadır. Bu durum da tehditlere ya da fırsatlara yönelik bölge içinden bir yaklaşım geliştirilememesine, küresel gücün dayattığı ve çoğu zaman bölge ülkelerinin çıkarına olmayan yol haritalarının benimsenmesine yol açmaktadır.

Kalkınma Yolu Projesi de bölgesel sahiplenme ilkesi açısından oldukça tutarlı ve bütüncül bir projedir ve bölgenin kalkınması için stratejik öneme sahiptir. Irak yönetimi, projenin tamamen kendisine ait bir proje olduğunu ifade etmekte ve bu konudaki kararlılığını her fırsatta ortaya koymaktadır. Ticaret koridorlarının "kalkınma yoluyla barış" ilkesi ekseninde ekonomik entegrasyonu, karşılıklı bağımlılığı, refah ve barışı artırdığı göz önünde bulundurulduğunda (Degang ve Lieying, 2021), Irak'ın ve Türkiye'nin öncülük ettiği projeye bölgenin kalkınmasına ve refahına katkı sağlanacak ve gerek Irak'ın gerekse bölgenin savaş ve çatışmalarla değil barış ve iş birliğiyle anılması için önemli bir adım atılmış olacaktır. Bu yönüyle Irak'taki Sudani Hükûmeti tarafından da proje gündemde tutularak ön plana çıkartılmaktadır. Bu noktada hem Türkiye hem de Irak bölgesel sahiplenmenin yanı sıra kapsayıcılık ilkesi ekseninde diğer bölge ülkelerinin de projeye katılımını desteklemektedir. Bu kapsamda ilk etapta Türkiye, Irak, Katar ve BAE, projenin paydaşı haline gelmiş ve bölgesel sahiplenme temelinde projenin diğer bölge ülkeleri nezdindeki görünürlüğü artırılmıştır.

Elbette projenin bölgesel etkilerinin ve beraberinde getireceği refahın artırılması, kapsayıcılık ilkesi ekseninde çok daha fazla bölge ülkesinin projeye entegrasyonundan geçmektedir. Kalkınma Yolu, Körfez ülkelerinin Irak üzerinden Türkiye'ye bağlanmasına ve Doğu-Batı ticaret yollarına entegre olmaya olanak sağladığından, yalnızca Katar ve BAE'nin değil Suudi Arabistan başta olmak üzere tüm Körfez ülkelerinin de projeye destek vermeleri gerekmektedir. Özellikle Kızıldeniz ve Süveyş Kanalı'nın küresel konteynır nakliye hacminin % 30'una ve küresel ticaretin yaklaşık % 15'ine sahip olmaları ve bu iki ticaret rotasının küresel nakliye ve ticaret için taşıdıkları stratejik önem göz önünde bulundurulduğunda, Kalkınma Yolu'nun bölge açısından stratejik önemi çok daha artmaktadır. Projenin başarıyla tamamlanması, bir yandan bu güzergâhlara alternatif oluşturarak bölge ülkelerinin ticareti açısından esneklik, serbestlik ve otonomi sağlayacak, diğer yandan bölgesel çatışmaların ve savaşların Körfez ülkelerinin ticaretleri üzerinde oluşturabileceği risk, tehdit ve baskılar en aza indirilmiş olacaktır.

Bu noktada yalnızca Körfez ülkelerinin değil, Pakistan gibi bölge dışındaki ülkelerin de projeye dâhil edilmesinin oldukça önemli olduğu vurgulanmalıdır. Öyle ki Pakistan'ın önemli ithalat ve ihracat kapılarından birisi olan Gwadar Limanı'ndan Avrupa'ya ulaşmanın en kısa yolunun Irak'ta başlatılan Kalkınma Yolu Projesi olabileceğinin altı çizilmelidir. Projeye dâhil olabilecek bölgesel aktörlere, Kalkınma Yolu'nun sahip olduğu avantaj ve fırsatların anlatılması, bir yandan projenin bölgesel sahiplenilmesini ve kapsayıcılığını artıracak, diğer yandan ülkeler arası ekonomik entegrasyona ve bölgesel barışa da katkı sağlayacaktır. Ayrıca Pakistan'ın Kalkınma Yolu'na dâhil olması, Kalkınma Yolu'nun Hindistan menşeli olan ve İsrail-Filistin savaşı sebebiyle uygulanabilirliği üzerinde ciddi şüpheler uyandırmaya başlayan İMEC projesine de ciddi bir alternatif olabileceğini gösterecektir. Bunun yanı sıra Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru'yla (CPEC) Asya coğrafyasıyla olan bağlantısallığını güçlendirmeye çalışan İslamabad yönetimi açısından Kalkınma Yolu da Orta Doğu ve Avrupa ile olan bağlantısallığına katkı sağlayacak, Gwadar Limanı hem Doğu hem de Batı ticaret koridorları açısından stratejik önemi haiz bir nokta haline gelecektir (Yumak, 2024). Ayrıca Iraklı yetkililerin, Azerbaycan, Ermenistan ve İran'ın da Kalkınma Yolu'na entegre edilmesini umduklarını ve Umman'ın da projeye eklenebileceğini dile getirmeleri, projenin kapsayıcılığına önem verdiklerini ortaya koymaktadır.

Bu noktada Kalkınma Yolu'nun Irak açısından sahip olduğu özel öneme ayrıca değinilmesi gerekmektedir. Iraklı yetkililerin "yüzde yüz Irak projesi" olarak tanımladıkları Kalkınma Yolu'nun Irak açısından hükümetler üstü bir nitelik taşıdığı ve devlet projesi olduğu vurgulanmalıdır. Projeyi sadece bir ticaret rotası olarak görmeyen Irak yönetimi, projenin beraberinde tarım, ulaştırma, sürdürülebilir kalkınma, yenilenebilir enerji, finansal altyapı ve bölgesel istikrar bakımından olumlu gelişmeler sağlanmasını mümkün kılmasını beklemekte ve proje sayesinde Irak'ın merkezî bir konum elde edeceğini ifade etmektedir. Irak Başbakanı Muhammed Şiya es-Sudani'nin Ulaştırımadan Sorumlu Danışmanı Nasır el-Esedi, projeyi basit bir ulaştırma projesinin ötesinde çok boyutlu, bölgesel entegrasyonu sağlayacak

ve Doğu ile Batı'yı birbirine bağlayacak bir girişim olarak gördüklerini ve Irak'ın komşuları ve bölge ülkeleriyle kurulacak ortaklıklar sayesinde bölgedeki ihtilafların azalacağını ifade etmesi bu durumu gözler önüne sermektedir (el-Esedî, 2024).

Projenin Irak'ın ekonomik ve ticari ilişkilerinde de dönüştürücü ve devrimci bir yere sahip olacağını ifade etmek gerekir. Irak, ekonomik olarak Asya ülkeleriyle yakın ilişkilere sahiptir ve ticari faaliyetlerinin büyük çoğunluğunu bu ülkelerle gerçekleştirmektedir. Irak'ın ekonomik ilişkiler içinde olduğu ülkelerin % 60-% 75 oranında Hindistan, Çin ve Kore Cumhuriyeti gibi Asya ülkeleri olduğu görülmektedir. Öyle ki 2023 yılı verilerine bakıldığında Irak'ın ihracatında Çin (% 33), Hindistan (% 28), ABD (% 8), Güney Kore (% 7) gibi ülkeler ön plana çıkarken ithalatında Çin (% 30), Türkiye (% 27), Hindistan (% 7) ön plana çıkmaktadır (Ticaret Bakanlığı, 2024). Hâliyle Irak'ın ekonomik ve ticari ilişkilerinin Batılı ülkelerle oldukça zayıf olduğu anlaşılmaktadır. Bu yönüyle Kalkınma Yolu Projesi, Irak'a Doğu-Batı ticaret koridorlarına bağlanma imkânı sağlayarak Türkiye üzerinden Batılı ülkelerle ekonomik ilişkilerini de geliştirme ve ticari yelpazesini genişletme olanağı sağlayacaktır. Böylelikle, projenin Irak açısından uluslararası piyasalara daha fazla entegre edilmesi amacına hizmet edebileceğinin, yeni ve bilhassa uzak ülkelerdeki pazarlara erişim imkânı sunabileceğinin; yeni ikili, bölgesel ve çok taraflı ticaret anlaşmalarının imzalanmasına zemin oluşturabileceğinin altı çizilmelidir. Başka bir ifadeyle Kalkınma Yolu, Irak'ın dış ticaret kapasitesini artırarak Irak ekonomisinin çeşitlendirilmesine, kalkınma çabalarının ilerletilmesine ve yeni iş imkânları yaratılmasına fırsat sağlayacaktır.

Bunların yanı sıra Irak ekonomisinin petrol gelirine dayalı bir yapıya sahip olduğu bilinmektedir. Öyle ki Irak'ın milli gelirin 2/3'ünü petrol geliri oluşturmaktadır (Ticaret Bakanlığı, 2024). Bu sebeple uluslararası petrol fiyatındaki artış veya düşüşler ya da yaşanan bölgesel çatışmaların enerji fiyatları üzerinde oluşturduğu etki Irak'ın ekonomik gelirini doğrudan etkilemektedir. Kalkınma Yolu Projesi'yle dış ticaret kapasitesini artıracak olan Irak'ın çok daha istikrarlı bir ekonomik yapı kazanacağı izahtan varestedir.

Son olarak gerek Irak gerekse bölge ülkeleri açısından Kalkınma Yolu Projesi'nin güvenlik ve istikrarı da beraberinde getireceği ifade edilmelidir. Bölge ülkeleri arasındaki ticari ilişkilerin güçlendirilmesi, bölgedeki refah ve kalkınmayı artıracak ve karşılıklı bağımlılıklar oluşturarak anlaşmazlıkların çözümünü kolaylaştıracaktır. İstikrarsızlık, kriz ve güvensizlikten bestedikleri bilinen terör örgütlerinin; büyüyen, kurumsallaşan ve güçlenen bir ekonomiye sahip Irak'taki hâkimiyeti ise her geçen gün azalacaktır. Irak'ın istikrarlı ve güçlü bir devlet yapısı kazanması ve iç refahını artırması, onunla ticaret yapmak isteyen tüm bölgesel güçlerin çıkarına olacak, terör örgütlerin ise beslendiği unsurları yok ederek hareket sahasını kısıtlayacaktır.

Kalkınma Yolu'nun sadece bölgesel değil küresel boyutları da olduğunun vurgulanması gerekir. Projenin Türkiye üzerinden Doğu-Batı ticaret koridorlarına bağlanması, sadece bölgesel değil küresel açıdan önemini ve stratejik değerini artırmaktadır. Özellikle Türkiye'nin Balkanlar ve Avrupa ülkeleriyle

sahip olduğu ekonomik ilişkiler ve sahip olduğu bağlantısallığı göz önünde bulundurulduğunda, projenin sadece Körfez ya da Orta Doğu bölgesiyle sınırlı olmayacağı ifade edilmelidir. Bu yönüyle Kalkınma Yolu'nun; İtalya, İspanya, Birleşik Krallık ve Almanya gibi ülkelerin ana gündem maddeleri arasında bulunduğu belirtilmelidir.

Ayrıca, Yeni Delhi'de 9-10 Eylül 2023 tarihlerinde düzenlenen G20 Zirvesi kapsamında Hindistan, BAE, Suudi Arabistan, İtalya, Fransa, Almanya, Avrupa Birliği (AB) ve Amerika Birleşik Devletleri (ABD) tarafından imzalanan mutabakat zaptıyla lanse edilen IMEC Projesi'nin, İsrail'in Gazze'ye ve Lübnan'a yönelik saldırılarının bölgeye yansımaları nedeniyle önümüzdeki dönemde hayata geçirilmesi güç gözüktüğünden Kalkınma Yolu Projesi'nin küresel önemi de artmıştır. Bu nedenle bölge ülkelerinin Kalkınma Yolu'nun önemini anlamaları ve projeye destek vermeleri ihtimal dâhilindedir. Zira projenin bölgesel istikrar, güvenlik ve entegrasyona olumlu katkıda bulunacak olması, sadece bölgedeki ülkeler açısından değil yakın coğrafyada bulunan ülkeler açısından da stratejik bir önem ortaya çıkarmaktadır.

İlaveten, Kalkınma Yolu sadece kendinde değere sahip bir proje değil on yıllardır savaş, iç savaş ve terörle tahrip olmuş bir ülkenin yeniden ayağa kalkma umudu olarak da olumlu bir örnek şeklinde ortaya çıkmaktadır. Özellikle bölgede benzeri savaş ve şiddet tecrübesini yaşayan ülkeler Kalkınma Yolu'nu bir kalkınma örneği olarak yakından izlemekte, ileride kendileri için model oluşturacağını düşünmektedir.

## 5. Bölgesel ve Küresel Aktörlerin Kalkınma Yolu Projesine Yönelik Yaklaşımı

Bu noktada bölgesel ve küresel aktörlerin Kalkınma Yolu Projesi'ne yönelik yaklaşımları ve projeyi nasıl gördükleri de önem arz etmektedir. Bağlantısallığın ve bölgesel sahiplenmenin önem kazandığı günümüzde, Irak'ın projesi olan ve Türkiye'nin doğal ortağı olduğu Kalkınma Yolu'nun başarısı, elbette bölgesel ve küresel aktörlerin projeye desteğinden ve entegrasyonundan geçmektedir. Kapsayıcılık ilkesi ekseninde projeye diğer aktörlerin de dâhil edilmesi stratejik öneme sahiptir. Bu kapsamda Irak makamları, proje kapsamında teknik düzeyde toplantılar düzenlemekte, bu toplantılara Suriye ve İran başta olmak üzere bölge ülkelerini davet etmekte ve projeye ilişkin bilgi paylaşımında bulunmaktadır. Hâliyle ABD, Çin, İran, Körfez ülkeleri, Mısır gibi aktörlerin pozisyonlarını incelemek, Kalkınma Yolu Projesi'nin geleceği hakkında önemli mesajlar verecektir.

Irak üzerindeki etkisi ve ülkedeki gruplarla olan ilişkisi oldukça yüksek seviyede olan İran'ın pozisyonu projenin geleceği ve başarısı açısından belirleyici olacaktır. İran'ın, kendi topraklarından geçen Kuzey-Güney transit koridoruna öncelik verdiği görülmektedir. Özellikle Kalkınma Yolu'nun, temel atma töreni Eylül 2023'te yapılan İran'ın Basra-Şelemçe demiryolu bağlantısını kapatacağı id-

dia edilmekte ve projeden en büyük zararı İran'ın göreceği yorumları dikkat çekmektedir. Tahran yönetimi, her ne kadar Kalkınma Yolu'na karşı, söylem bazında itiraz etmemekle birlikte, kendi limanlarının önem ve ağırlığının azalması, Irak'ın ülkemiz ve Körfez ülkeleriyle bağlarının güçlenmesi gibi kaygılarla bu zamana kadar temkinli bir yaklaşım sergilemiştir. Elbette Zengezur Koridoru'na en üst perdeden tepki gösteren İran'dan Kalkınma Yolu Projesi hakkında henüz kayda değer bir tepki gelmemesi projenin geleceğine yönelik ümit vericidir. Irak'ta önemli nüfuzu olan İran'ın projeye yaklaşımının yakından izlenmesi ve Tahran yönetiminin projeye destek vermesinin sağlanması önemli olacaktır. Zira Kalkınma Yolu, sadece Türkiye ve Irak'ın değil İran'ın bölge dışı bağlantısallığı açısından ve Hürmüz Boğazı'nın stratejik önemini artıracak olmasından dolayı çok boyutlu fırsatlar barındıran önemli bir projedir (Toğa, 2024). Ayrıca ticaret koridorunun Necef ve Kerbela gibi Şii nüfusun yoğun olduğu yerlerden geçmesi, bir yandan bu bölgelerin de refahını artıracak diğer yandan "Irak içindeki gruplar arasındaki entegrasyonu artırarak bu grupları birbirlerine daha da yaklaştıracaktır" (Toğa, 2024).

Çin'in projeye yönelik temkinli olduğunu belirten haberler yer alsa da Çin yönetiminin IMEC'in en büyük rakibi olarak ön plana çıkan Kalkınma Yolu'na destek vermesi şaşkıncı olmayacaktır (Ze Yu, 2024). Kuşak Yol Girişimi gibi ticaret koridorlarıyla ihraç gücünü dünyanın diğer bölgelerine taşımaya çalışan ve Irak'ın en büyük ticari ortağı olan Pekin yönetiminin, Kalkınma Yolu Projesi'yle Doğu-Batı ticaret rotalarına ve Avrupa'ya olan bağlantısallığın güçlendirilmesini desteklemesi gerekir. Çin ayrıca Irak'ın savaş sonrası yeniden inşasında aktif olarak yer alan ülkelerden biri olarak ön plana çıkmaktadır. Bu kapsamda Basra elektrik santralini kurarak 6 bin 200 megawatttan fazla elektrik enerjisi üreten Çin, Irak'ın en büyük elektrik santrali kurucusu olmuş, bunun yanı sıra Çinli şirketler Irak'taki petrol ve sıvılaştırılmış doğal gaz (LNG) tesisleri, su arıtma tesisleri, havaalanları ve okulların geliştirilmesinde de rol oynamıştır (Ze Yu, 2024). Irak'la ilişkilerini stratejik ortaklığa yükselten Çin'in, ABD, AB ve Hindistan gibi güçlerin desteklediği IMEC projesinin rakibi olabilecek Kalkınma Yolu'na destek vermeyeceği ihtimali oldukça düşüktür. Bunların yanı sıra, her ne kadar ABD'nin de mevcutlara alternatif bir ulaştırma koridoru imkânı sunması hasebiyle Kalkınma Yolu'na olumlu baktığı yönünde işaretler alınsa da ABD'nin tutumunun şekillenmesinde, Çin'in ve İran'ın projeye ne ölçüde angaje olacağı da belirleyici olacaktır.

Suudi Arabistan, Kuveyt, Bahreyn ya da Umman gibi diğer Körfez ülkelerinin projeye yönelik desteklerinin alınmasında, Irak ve Kuveyt arasında mevcut olan deniz sınırı sorununun (Abdullah Körfezi) seyrinin etkili olması söz konusu olabilir. Hatırlanacağı üzere 2012'de imzalanan "Abdullah Körfezi'nde Seyrüsefer Düzenlenmesi Anlaşması"nın onay kanununun 4 Eylül 2023 tarihinde Irak Federal Yüksek Mahkemesince iptali sonrası Kuveyt ile Irak arasında ilişkiler gerilmiştir (Kökçam, 2023). Kuveyt, anlaşmanın hukuken geçerli olduğuna dair bir teminat beklediğini ve meselenin ikili düzeyde diyalog yoluyla çözülmesinden yana olduğunu duyurmuşsa da çözüm yolunda henüz bir mesafe katedilememiş-

tir. Bunların yanı sıra Kalkınma Yolu Projesi'nin başlangıç noktası olacak Al Faw Limanı'nın, Kuveyt'in yatırım yaptığı ve inşası devam eden Mübarek Limanı'nın ciddi bir rakibi olacağı belirtilmektedir (Karahan, Çavuş, Özdemir, 2024). Basra Körfezi'nin barış ve istikrar havzası haline gelmesi ve ülkeler arasındaki mevcut anlaşmazlıkların ve çıkar çatışmalarının müzakere yoluyla çözülmesi de Kalkınma Yolu'nun geleceğine yönelik olumlu unsurlar teşkil edecek ve projenin çok taraflı ve çok boyutlu yapısını güçlendirerek artıracaktır.

Son olarak benzer pozisyonları barındıran Mısır ve Suudi Arabistan'ın Kalkınma Yolu Projesi'ne yaklaşımlarını ele almak gerekir. İki ülke de Kalkınma Yolu Projesi'ne yönelik olumlu ya da olumsuz pozisyon almaktan imtina etmiştir. Suudi Arabistan her ne kadar projeye katılma niyetini ilk beyan eden ülkelerden biri olsa da daha sonra Hindistan'ın IMEC projesinin gündeme gelmesiyle bu tutumunu terk etmiştir. Riyad yönetiminin ilk etapta kendi sahip olduğu mega projelere odaklanacağı, bu esnada IMEC ve Kalkınma Yolu gibi kendisini ve bölgeyi ilgilendirebilecek ticaret koridorlarının gidişatını yakından izleyeceği tahmine müsaittir (Karahan, Çavuş, Özdemir, 2024).

Mısır kanadında ise, projenin Süveyş Kanalı'na alternatif teşkil edeceği ve tehdit oluşturacağı endişesinin mevcut olduğu düşünülmektedir. Fakat Süveyş Kanalı'nın yılda 18 milyon konteynirin taşınmasına olanak sağladığı ve Kalkınma Yolu'nun öngörülen kapasitesinin yılda 3 milyon konteynir olacağı göz önünde bulundurulduğunda, Kalkınma Yolu'nun Mısır dâhil herhangi bir ülkenin hilafına olamayacağı, aksine bölgesel entegrasyonun artmasına ve alternatif güzergâh oluşturmasına hizmet edeceği anlaşılmaktadır. Kahire yönetimi de bu endişelerinden gün geçtikçe uzaklaştığı izlenimi vermektedir. Zira geçtiğimiz aylarda Mısır Ulaştırma ve Sanayi Bakanının, Irak Başbakanı Sudani ile görüşmesinin akabinde Mısır'ın, Irak'ın Kalkınma Yolu Projesi'ne katkı yapacağını, Irak'ın altyapı projelerinde Mısırlı firmaların da yer alacağını ve iki ülke arasında mutabakat muhtırası imzalanması çalışmalarının devam ettiğini açıklamaları dikkat çeken bir gelişme olmuştur (Iraqi News, 2024). Hem Mısır'ın hem de Suudi Arabistan'ın Kalkınma Yolu'na bölgesel kalkınma ve refahı önceleyerek yaklaşması ve projeye destek vermesi, şüphesiz Kalkınma Yolu'nun bölgesel ve küresel açıdan stratejik önemini çok daha yukarılara taşıyacaktır.

## 6. Sonuç

Rusya-Ukrayna savaşı, İsrail-Filistin çatışması ve Kızıldeniz'deki güvenlik sorunu gibi konjonktürel faktörlerin küresel tedarik zincirlerinde yarattığı dönüşüm Kalkınma Yolu Projesi'nin de önemini ve cazibesini artırmaktadır. Bu anlayışla ticaret, yatırım, sanayi ve teknoloji gibi alanlarda artan ağırlıkları ve sundukları iş birliği olanaklarıyla, başta Çin olmak üzere, Körfez ülkelerinin ve Asya kıtasındaki ülkelerin projeye ilgisinin artırılmasında fayda görülmektedir.

Ülkeler arasındaki rekabetin artmaya devam etmesi ve uluslararası sistemde yaşanan jeopolitik kırılmaların sürmesiyle de ticaret koridorları gündemde kalmaya

devam edecek ve ülkeler açısından stratejik önemini koruyacaktır. Türkiye de her geçen gün Doğu-Batı ticaret koridorlarının üzerinde yer alan bir ülke olarak sahip olduğu stratejik konumuyla "koridor savaşlarının" aktif ve stratejik önemi haiz bir aktörü haline gelmektedir. Bu yönüyle sadece "Irak'ın çehresini değiştirebilecek proje" olarak nitelendirilen Kalkınma Yolu Projesi'nin değil Orta Koridor, Küresel Geçit Programı, Kuşak Yol Girişimi gibi küresel aktörlerin önde gelen ticaret koridoru projelerinin de vazgeçilmez bir aktörü haline gelmiştir.

Kalkınma Yolu Projesi, bölgesel entegrasyonu kolaylaştırmanın yanında güçlü ve dengeli bir Asya coğrafyası yaratarak rotaya dâhil olan ülkelerin gelişimini ve kalkınmasını hızlandıracaktır. Özellikle, farklı ekonomilerin yanı sıra farklı aktörleri, kültürleri ve çıkarları birleştirerek Avrasya ülkelerinin birbirlerini daha yakından tanımalarını sağlayacaktır. Bu yönleriyle projenin başarısı, bölgenin sadece kalkınmasını ve refahını artırmakla kalmayacak, karşılıklı bağımlılıklar oluşturarak bölgesel ve küresel güvenlik ve istikrara da katkı sağlayacaktır.

## KAYNAKÇA

Alaca, M. (2024). "GÖRÜŞ- Kalkınma Yolu Projesi'nde güvenlik nasıl sağlanacak?". Anadolu Ajansı. 15.04.2024. <https://www.aa.com.tr/tr/analiz/gorus-kalkinma-yolu-projesinde-guvenlik-nasil-saglanacak/3191847> (Erişim Tarihi: 25.10.2024).

Alaca, M. (2024). "Irak'ı Türkiye üzerinden dünyaya bağlayacak 'çılgın proje' uygulanabilir mi?". Fikir Turu. 04.04.2024. <https://fikirturu.com/jeo-politika/iraki-turkiye-uzerinden-dunyaya>. (Erişim Tarihi: 25.10.2024).

Alaca, M., Karaalp, H. (2023). "İraklılar Türkiye'nin liderlik ettiği Kalkınma Yolu Projesi'ni bekliyor". Anadolu Ajansı. 15.09.2023. <https://www.aa.com.tr/tr/dunya/iraklilar-turkiyenin-liderlik-ettigi-kalkinma-yolu-projesini-bekliyor/2992494>. (Erişim Tarihi: 25.10.2024).

Asean Master Plan. (2010). "Master Plan On Asean Connectivity", Aralık 2010, [https://policy.asiapacificenergy.org/sites/default/files/Master\\_Plan\\_on\\_ASEAN\\_Connectivity.pdf](https://policy.asiapacificenergy.org/sites/default/files/Master_Plan_on_ASEAN_Connectivity.pdf), (Erişim Tarihi: 25.10.2024).

Aydın, M. K. (2023). "Tarihi kervan yollarından Kalkınma Yolu Projesine". İhlas Vakfı. 05.05.2023. <https://www.ihlasvakfi.org.tr/tarih-kervan-yollarindan-kalkinma-yolu-projesine-tr-459.html>. (Erişim Tarihi: 26.10.2024).

Aziz, S. (2023). "Iraq's Development Road: No Place for Kurdistan?", Carnegie Endowment. 08.08.2023. <https://carnegieendowment.org/sada/2023/08/iraqs-development-road-no-place-for-kurdistan?lang=en>. (Erişim Tarihi: 27.10.2024).

BBC News Türkçe. (2024). "Irak, PKK'nın faaliyetlerini yasakladı: Karar ne anlama geliyor, ortak mücadele nasıl yürütülecek?". BBC News Türkçe. 15.03.2024. <https://www.bbc.com/turkce/articles/cmjml1lpdveo>. (Erişim Tarihi: 26.10.2024).

BBC News Türkçe. (2024). "Türkiye ve Irak'ın imzaladığı askerî mutabakat zaptı neler öngörüyor, neden önemli?". 15.08.2024. <https://www.bbc.com/turkce/articles/ce38v83v7g1o>. (Erişim Tarihi: 25.10.2024).



Degang, S., Jieying Z. (2021). "Peace Through Development". *China Quarterly of International Strategic Studies*, 07, 04, 383-408.

El-Esedi, N. (2024). "Irak ve Çıkarlar Dengesi: Su, Enerji ve Kalkınma Yolu" Konferansı. 5-6 Ekim 2024. Bağdat/Irak.

Hizmetix. (2024). "25 trilyon dolarlık dünya ticareti tehlikede". 29.04.2024. <https://hizmetix.com.tr/ekim-ayi-tuketici-guven-endeksi-verileri-aciklandi>. (Erişim Tarihi: 25.10.2024).

Iraqi News. (2004). "Egyptian firms to participate in Iraq's Development Road". Iraqi News. 10.09.2024. <https://www.iraqinews.com/iraq/egyptian-firms-to-participate-in-iraqs-development-road>. (Erişim Tarihi: 26.10.2024).

İMMİB. (2023). İstanbul Maden ve Metaller İhracatçı Birlikleri. 06.03.2023. <https://immib.org.tr/tr/hizmet-ticareti#:~:text=Birle%C5%9Fmi%C5%9F%20Milletler%20Ticaret%20ve%20Kalk%C4%B1nma,art%C4%B1%C5%9Fla%2025%20trilyon%20dolar%20oldu>. (Erişim Tarihi: 25.10.2024).

Kahraman, A. İ. (2022). "Çin'in Küresel Siyasetinin Bir unsuru Olarak Kuşak ve Yol İnisiyatifi: Bir Ekonomi Politik Analizi". Yayımlanmamış Doktora Tezi. İstanbul Üniversitesi.

Karahan, H., Çavuş, S., Özdemir, A. B. (2024). "Kalkınma Yolu şekilleniyor: Proje Körfez'e ne katacak?". Anadolu Ajansı. 03.05.2024. <https://www.aa.com.tr/tr/analiz/kalkinma-yolu-sekilleniyor-proje-korfeze-ne-katacak/3208859>. (Erişim Tarihi: 26.10.2024).

Kökçam, S. (2023). "Irak ile Kuveyt arasında deniz sınırı krizi". TRT Haber. 06.10.2023. <https://www.trthaber.com/haber/dunya/irak-ile-kuveyt-arasinda-deniz-siniri-krizi-801131.html>. (Erişim Tarihi: 27.10.2024).

Kuş, A. R. A., Türk, Y. (2024). "Bakan Uraloğlu: Kalkınma Yolu Projesi katılımcı ülkelerin kalkınmasına ve gelişmesine önemli katkı sağlayacak". Anadolu Ajansı. 29.08.2024. <https://www.aa.com.tr/tr/ekonomi/bakan-uraloglu-kalkinma-yolu-projesi-katilimci-ulkelerin-kalkinmasina-ve-gelismesine-onemli-katki-saglayacak/3316294>. (Erişim Tarihi: 25.10.2024).

Melikoğlu, Y. M., Hatipoğlu, M. (2024). "Türkiye ile Irak arasında 26 anlaşma imzalandı". Anadolu Ajansı. 22.04.2024. <https://www.aa.com.tr/tr/gundem/turkiye-ile-irak-arasinda-26-anlasma-izalandi/3199270>. (Erişim Tarihi: 26.10.2024).

Müderrişoğlu, O. (2024). "Bölgesel Sahiplenme Girişimi". Sabah. 02.03.2024. <https://www.sabah.com.tr/yazarlar/muderrisoglu/2024/03/02/bolgesel-sahiplenme-girisimi>. (Erişim Tarihi: 26.10.2024).

Özçubukçu, M. G. (2024). "Orta Koridor'un Önemi; Türkiye'nin Konumu Yükseliyor mu?". *Türkiye Araştırmaları Vakfı (TAV)*. <https://turkiyearastirmalari.org/2024/06/09/yayinlar/analiz/analiz-orta-koridorun-onemi-turkiyenin-konumu-yukseliyor-mu>. (Erişim Tarihi: 25.10.2024).

Öztop, M. (2024). "Koridor Savaşları: Kuşak Yol & Kalkınma Yolu & IMEC". *Türkiye Araştırmaları Vakfı (TAV)*. 24.04.2024. <https://turkiyearastirmalari.org/2024/04/24/yayinlar/analiz/analiz-koridor-savaslari-kusak-yol-kalkinma-yolu-imec>. (Erişim Tarihi: 25.10.2024).



Öztürk, K. (2024). "Orta Doğu'nun çehresini değiştirecek proje: Kalkınma Yolu Projesi!". Kemalozturk.com. 08.05.2024. <https://kemalozturk.com.tr/blog/ortadogun-cehresini-degistirecek-proje-kalkinma-yolu-projesi>. (Erişim Tarihi: 25.10.2024).

Red Sea Situation. (2024). "Red Sea Situation Bulletin". ISS Shipping. 16.02.2024. <https://www.iss-shipping.com/advisories/red-sea-situation-bulletin>. (Erişim Tarihi: 25.10.2024).

SAM (2024). "Güçlü Köklerden Sağlam Bir Geleceğe Türk Dış Politikası". Stratejik Araştırma Merkezi Bilgi Notu. <https://www.sam.gov.tr/bilgi-notlari/guclu-koklerden-saglam-bir-gelecege-turk-dis-politikasi-0>. (Erişim Tarihi: 25.10.2024).

Tarhan, M., Dinçer, S. D. (2024). "Bakan Fidan: Güney Kafkasya'ya bakımımızın temelinde bölgesel sahiplenme anlayışımız bulunmakta". Anadolu Ajansı. 18.10.2024. <https://www.aa.com.tr/tr/gundem/bakan-fidan-guney-kafkasyaya-bakismimizin-temelinde-bolgesel-sahiplenme-anlayisimiz-bulunmakta/3366083>. (Erişim Tarihi: 26.10.2024).

T.C. Cumhurbaşkanlığı. (2023). "Kalkınma Yolu Projesi'ni bölgemizin yeni 'İpek Yolu' haline dönüştüreceğiz". Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı. 21.03.2023. <https://www.tccb.gov.tr/haberler/410/144353/-kalkinma-yolu-projesi-ni-bolgemizin-yeni-ipek-yolu-h-line-donusturecegiz->. (Erişim Tarihi: 25.10.2024).

T.C. Dışişleri Bakanlığı. (2004). "Türkiye'nin Çok Taraflı Ulaştırma Politikası". Temel Dış Politika Konuları. [https://www.mfa.gov.tr/turkiye\\_nin-cok-tarafl-i-ustirma-politikasi.tr.mfa](https://www.mfa.gov.tr/turkiye_nin-cok-tarafl-i-ustirma-politikasi.tr.mfa). (Erişim Tarihi: 25.10.2024).

T.C. Ticaret Bakanlığı. (2024). "Irak Ülke Profili". T.C. Ticaret Bakanlığı Uluslararası Anlaşmalar ve Avrupa Birliği Genel Müdürlüğü. <https://ticaret.gov.tr/data/5efddfd13b876a83c6f2fba/IRAK%20%C3%BClke%20profili%202024.pdf>. (Erişim Tarihi: 25.10.2024).

Toğa, O. (2024). "İran'ın Kalkınma Yolu Projesi'ne Yaklaşımı". *İran Araştırmaları Merkezi (İRAM)*. 29.04.2024. <https://www.iramcenter.org/iranin-kalkinma-yolu-projesine-yaklasimi-2481>. (Erişim Tarihi: 25.10.2024).

Yumak, M. (2024). "Kalkınma Yolu, CPEC projesi nedir? (Bölüm-2)". Strasam. 10.04.2024. <https://strasam.org/ua-iliskiler/uluslararasi-iktisat/kalkinma-yolu-cpec-projesi-nedir-bolum-2-3133>. (Erişim Tarihi: 25.10.2024).

Ze Yu, S. (2024). "Çin'in Irak'ın Kalkınma Yolu Projesi'ne temkinli yaklaşmasının dört nedeni". Şarkul Avsat. 06.08.2024. <https://turkish.aawsat.com/arap-d%C3%BCnyasi/5047866-%C3%A7inin-irak%C4%B1n-kalk%C4%B1nma-yolu-projesi%E2%80%99ne-temkinli-yakla%C5%9Fmas%C4%B1n-%C4%B1n-d%C3%B6rt-nedeni>. (Erişim Tarihi: 25.10.2024).

