

DEVELOPMENT ROAD PROJECT: A STRATEGIC STEP IN TÜRKİYE'S JOURNEY TO BECOME A LOGISTICS AND TRADE HUB

VEYSİ KURT

ABSTRACT

The rapid growth of global trade volume, driven by globalization, has prompted countries to make strategic investments in logistics and transportation infrastructure. Positioned as a strategic bridge between Asia and Europe, Türkiye aims to become a global logistics hub through the Development Road Project. This project, which connects the Al Faw Port in the Persian Gulf to Europe via Türkiye, focuses on enhancing railway infrastructure, reducing logistics costs, and strengthening regional trade. Upon completion, the project is expected to solidify Türkiye's role in the global logistics network, contributing significantly to economic development and sustainable transportation. It represents a strategic initiative not only for Türkiye but also for fostering economic and commercial cooperation across the region.

Keywords: Railway, Development Road, Logistics, Persian Gulf, Transportation, Türkiye, Iraq, Port

Genel Müdür, TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü
Mail: veysikurt@tcdd.gov.tr, Ankara
ORCID: 0009-0002-9469-1182

Makale Atıf Bilgisi:	Kurt, V. (2024). "Kalkınma Yolu Projesi: Türkiye'nin Lojistik ve Ticaret Merkezi Olma Yolunda Stratejik Adımı". <i>Ulaştırma ve Altyapı</i> , Yıl: 1, Sayı: 1, s. (134-145)
Makale Türü:	Araştırma
Geliş Tarihi:	16.12.2024
Kabul Tarihi:	24.12.2024
Yayın Tarihi:	30.12.2024
Yayın Sezonu:	Temmuz-Aralık 2024

KALKINMA YOLU PROJESİ: TÜRKİYE’NİN LOJİSTİK VE TİCARET MERKEZİ OLMA YOLUNDA STRATEJİK ADIMI

VEYSİ KURT

ÖZ

Dünya ticaretinin küreselleşmesi ve hızla büyümesi, ülkeleri lojistik ve ulaşım altyapılarına stratejik yatırımlar yapmaya yöneltmiştir. Asya ve Avrupa arasında stratejik bir köprü konumunda yer alan Türkiye, Kalkınma Yolu Projesi ile küresel ticaretin lojistik merkezi olmayı hedeflemektedir. Basra Körfezi’ndeki Al Faw Limanı’nı Türkiye üzerinden Avrupa’ya bağlayan bu proje, demiryolu altyapısının geliştirilmesi, lojistik maliyetlerin azaltılması ve bölgesel ticaretin güçlendirilmesi gibi hedeflere sahiptir. Projenin tamamlanmasıyla Türkiye’nin küresel lojistik ağındaki rolü güçlenecek, ekonomik kalkınma ve sürdürülebilir taşımacılık açısından önemli katkılar sağlanacaktır. Bu proje, sadece Türkiye için değil aynı zamanda bölge ülkeleri için de ekonomik ve ticari iş birliğini derinleştiren stratejik bir adım olarak öne çıkmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Demiryolu, Kalkınma Yolu, Lojistik, Basra Körfezi, Ulaştırma, Türkiye, Irak, Liman

1. Giriş

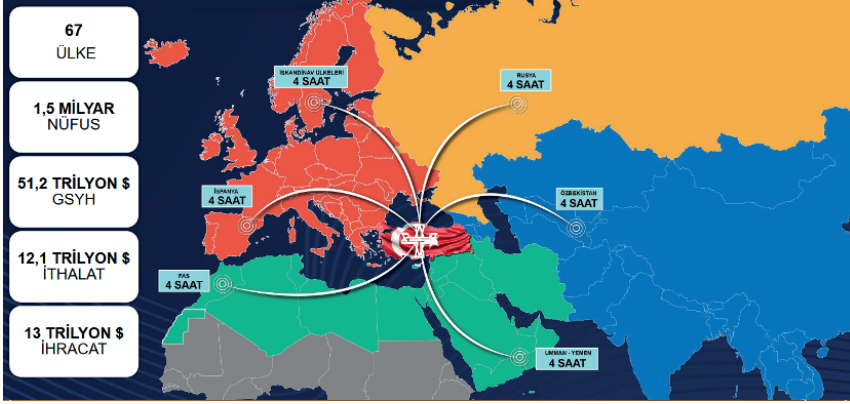
Türkiye, tarihsel olarak Asya ve Avrupa arasındaki köprü konumunda yer alarak lojistik ve ticaret açısından stratejik bir öneme sahiptir. Coğrafi avantajı, güçlü üretim kapasitesi, genç nüfusu ve ekonomik büyüme potansiyeli ile küresel ticaretin önemli aktörlerinden biri olma yolundadır. Bu potansiyelin etkin bir şekilde kullanılabilmesi için güçlü bir lojistik altyapısının kurulması, ticaretin ve ihracatın artırılması, sürdürülebilir çözümlerin hayata geçirilmesi ve kaliteli insan kaynağının yetiştirilmesi gerekmektedir.

Kalkınma Yolu Projesi, Türkiye'nin iç ve dış ticaretini güçlendirmeyi, lojistik altyapısını geliştirerek küresel ticaret ağlarında daha etkin bir rol oynamayı amaçlamaktadır. Bu doğrultuda, ülkenin iç ve dış ticaretinin güçlendirilmesi, lojistik altyapısının modernize edilmesi, sürdürülebilir ve çevre dostu uygulamaların teşvik edilmesi, inovasyonun artırılması ve insan kaynağının kalitesinin yükseltilmesi gibi bir dizi stratejik adım atılması planlanmaktadır (Ticaret Bakanlığı, 2024).

Dünya ticaret hacmi, küreselleşme ile birlikte hızla değişen ekonomik dinamikler ve artan hareketliliğe bağlı olarak her geçen gün büyümeye devam etmektedir. 1990 yılında 3 trilyon dolar olan dünya ticaret hacmi, 2007 yılında 14 trilyon dolara (Kara, M., Tayfur, L., 2009) günümüz itibarıyla ise, 31 trilyon dolara ulaşmıştır (World Trade Organization, 2023). Küresel ticaretin bu büyümesi, ülkelerin ulaşım ve lojistik altyapılarına yaptığı yatırımları stratejik öncelik haline getirmiştir.

Dünya üzerindeki ticari yük hareketlerine baktığımızda ise, taşınan toplam emtia miktarının bugün yaklaşık 12 milyar ton olduğu, bu rakamın 2030 yılında 25 milyar tona ve 2050'de 95 milyar tona çıkmasının beklendiği görülmektedir (Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2022). Bu büyümenin ana eksenlerinden biri olan Asya ile Avrupa kıtaları arasındaki ticari ilişkiler, ülkeler arasındaki ekonomik bağları güçlendirmekte ve lojistik koridorların stratejik önemini daha da artırmaktadır.

Asya ve Avrupa kıtaları arasında, 600 milyar dolarlık ticari ve ekonomik hareketliliğin merkezinde köprü konumunda yer alan Türkiye, ülke sathına yayılan gelişmiş karayolu ve demiryolu ağı, üç tarafını çevreleyen denizleri ve limanları, her geçen gün daha fazla ön plana çıkan havacılık sektörü ve lojistik altyapısıyla bir "hub" konumundadır. Türkiye, stratejik konumu ile bulunduğu coğrafyanın en önemli ve değerli lojistik üssü olma potansiyeline sahiptir (Şekil 1).



Şekil 1: Türkiye'nin Uluslararası Konumu

(Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı 2024 Yılı TBMM Pl an Bütçe Sunumundan Alınmıştır)

1,5 milyar kişilik bir nüfusu kapsayan, 51,2 trilyon dolarlık gayrisafi hasılaya ve 25,1 trilyon dolarlık ticaret hacmine sahip 67 ülkenin merkezinde yer alan Türkiye, bu avantajlarını Kalkınma Yolu Projesi ile daha fazla ön plana çıkarmayı hedeflemektedir. Bu proje, sadece Türkiye'nin değil bölge ülkelerinin de ticari ve ekonomik iş birliğini derinleştirecek, Türkiye'yi bölgesel bir lojistik üs haline getirecektir.

2. Türkiye'nin Ulaştırma ve Demiryolu Dönüşümü

Küresel ticaretin büyümesiyle birlikte, ticaret yollarının verimli ve sürdürülebilir olması, ülkelerin ekonomik rekabet gücünü belirleyen temel unsurlardan biri haline gelmiştir. Bu durum, ülkeleri ulaşım altyapılarını güçlendirmeye ve lojistik maliyetlerini düşürmeye yönelik stratejik adımlar atmaya yönlendirmektedir.

Türkiye, kara, deniz, hava ve demiryoluyla ulaşımı sağlamakta ve bu dört alanda da ciddi yatırımlar yapmaktadır. Ancak son yıllarda özellikle demiryoluna yapılan yatırımlar dikkat çekmektedir. Demiryolu ulaşımı, Türkiye'nin coğrafi avantajları ve uluslararası bağlantıları açısından önemli bir yer tutmaktadır. Türkiye'nin Asya ve Avrupa arasında bir köprü işlevi gördüğü göz önünde bulundurulduğunda, demiryolunun uluslararası taşımacılıkta kullanımı daha verimli hâle gelmektedir.

Türkiye, Asya, Avrupa ve Afrika arasında önemli bir ticaret koridorunda yer alması nedeniyle, bu büyüyen ticari hareketlilikten maksimum düzeyde faydalanmayı hedeflemektedir. Son 22 yılda, bu hedef doğrultusunda ulaştırma altyapılarına yaklaşık 280 milyar dolar yatırım yapılmış, bu yatırımların % 21'i olan 60,2 milyar doları demiryolu sektörünün modernizasyonu ve genişletilmesi için ayrılmıştır.

Yapılan yatırımlarla Türkiye, demiryolu sektöründe önemli bir dönüşüm gerçekleştirmiştir. Ankara–İstanbul, Ankara–Konya, Ankara–Sivas ve Konya–Karaman hatlarını içeren toplam 2.251 kilometrelik hızlı demiryolu ağı inşa edilerek Türkiye, Avrupa’da 6. dünyada ise, 8. yüksek hızlı tren işletmecisi konumuna yükselmiştir. Son yıllarda demiryolu ağı 10.948 kilometreden 13.919 kilometreye çıkarılmış, çift hatlı demiryollarının oranı %5’ten %17’ye, sinyalli hatların uzunluğu 2.505 kilometreden 8.046 kilometreye, elektrikli hatların uzunluğu ise, 2.122 kilometreden 7.242 kilometreye ulaşmıştır.

Bunun yanı sıra taşımacılık anlayışında yapılan reformlarla ülke genelinde 12 adet lojistik merkez kurulmuş, yıllık taşınan yük miktarı 14 milyon tondan 33 milyon tona çıkarılmıştır. Bu dönüşüm, Türkiye’nin demiryolu taşımacılığındaki rekabet gücünü artırırken 2053 yılına kadar demiryolu ağının 28.590 kilometreye çıkarılması ve yıllık taşınan yük miktarının 448 milyon tona ulaşması için çalışmalar hız kesmeden devam etmektedir.

2.1. Demiryolu Dönüşümünün Geleceği

Türkiye’de demiryolu taşımacılığı son yıllarda büyük bir dönüşüm sürecine girmiştir. Bu dönüşüm hem iç ulaşımı hem de uluslararası ticaretin geliştirilmesini hedeflemektedir. Gelecekte demiryolları sektöründe öngörülen değişiklikler ve gelişmeler, birkaç ana başlık altında incelenebilir:

Türkiye, hızlı tren hatlarının ağını genişleterek şehirler arası ulaşımı daha hızlı ve verimli hâle getirmeyi planlamaktadır. Bu ağın genişlemesi, özellikle büyük şehirler ve bölgesel merkezler arasında seyahat sürelerini kısaltacak, bu da ekonomik etkinliği artıracaktır. Gelecekte Ankara merkezli doğu ile batı arasında daha hızlı ve konforlu seyahat imkânı sağlanacak, kırsal bölgeler de bu bağlantılardan faydalanacaktır.

Türkiye, ulaşım altyapısını demiryolu taşımacılığını daha fazla yük taşıyabilecek şekilde yeniden yapılandırmayı hedeflemektedir. Demiryolları, özellikle ağır yük taşımacılığında karayoluna kıyasla daha verimli ve ekonomik bir seçenek sunmaktadır. Gelecekte demiryolları, lojistik sektöründe daha büyük bir pay alacak ve özellikle deniz limanları ile demiryolu bağlantıları artırılacaktır. Türkiye’nin lojistik altyapısının gelişmesiyle birlikte, demiryolu taşımacılığının ekonomik kalkınmaya katkısı daha da artacaktır.

Demiryolu taşımacılığı, diğer ulaşım türlerine kıyasla çevreye daha az zarar verir. Elektrifikasyonun artması ve yenilenebilir enerji kaynakları ile demiryolu taşımacılığının desteklenmesi, çevre dostu ulaşım ağlarının oluşturulmasını sağlayacaktır. Türkiye’nin yeşil ulaşım hedefleri doğrultusunda demiryolu taşımacılığı, karbon salınımını azaltmaya yönelik stratejilerde önemli bir yer tutacaktır. Ayrıca Türkiye’nin, Orta Asya, Avrupa ve Orta Doğu ile olan demiryolu bağlantıları güçlendirilecektir. Yeni projelerle, demiryolu hattı özellikle Pekin-Londra arasındaki Orta Koridor üzerinden ticareti kolaylaştırmak amacıyla genişletilecektir. Çin ile

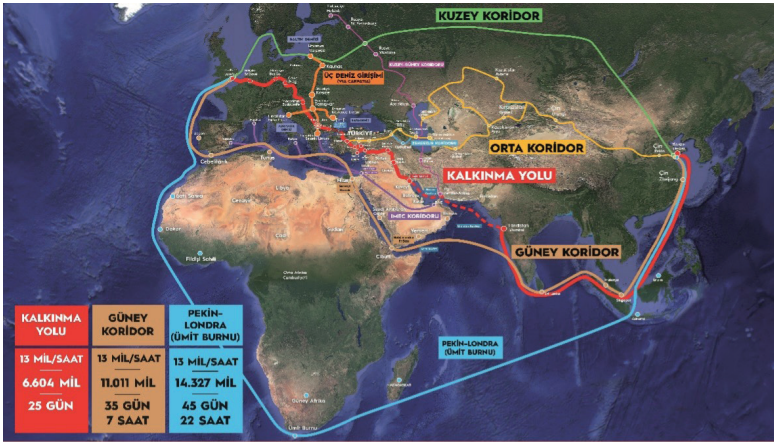
yapılan iş birlikleri ve demiryolu projeleri, Türkiye'nin uluslararası lojistik merkezi olma yolundaki hedeflerine katkı sağlayacaktır (World Trade Organization, 2023).

Demiryolu taşımacılığında dijitalleşme, otomasyon ve akıllı sistemlerin entegrasyonu gelecekte daha da artacaktır. Bu, trafik yönetimini, güvenliği ve operasyonel verimliliği artıracaktır. İleri teknoloji çözümleri, tren seferlerinin izlenmesi, yolcu bilgilendirme sistemleri, otomatik biletleme ve bakım takibi gibi süreçleri kolaylaştırarak yolculara daha hızlı ve verimli bir ulaşım deneyimi sunacaktır. Büyük şehirlerde, özellikle İstanbul, Ankara, İzmir gibi metropollerde demiryolu altyapısının geliştirilmesi, toplu taşıma sistemlerinin entegre edilmesiyle daha verimli hâle gelecektir. Şehir içi ulaşım altyapılarıyla entegre banliyö tren sistemlerinin yaygınlaşması, şehir içi ulaşımда trafik yoğunluğunu azaltacak ve ulaşımı daha sürdürülebilir hâle getirecektir.

Demiryolu projeleri, gelecekte özel sektör yatırımlarıyla daha hızlı bir şekilde hayata geçirilecektir. Kamu-özel sektör iş birlikleri, projelerin finansmanını sağlayacak ve daha fazla demiryolu hattı inşa edilmesini mümkün kılacaktır. Özellikle kamu-özel sektör iş birlikleri ile daha fazla hızlı tren hattı ve lojistik demiryolu ağları inşa edilecek ve işletilecek.

3. Kalkınma Yolu Projesi: Yeni İpek Yolu'nun Temel Taşı

Türkiye'nin coğrafi avantajları, onu her geçen gün tedarik zincirinde daha da etkin bir konuma getirmektedir. Ülkenin doğusunda Asya, batısında Avrupa ile çevrili olması, Avrupa ülkelerine kara ve demiryolu ile doğrudan erişim, Çin'den gelen yüklerin Türkiye üzerinden Avrupa'ya daha hızlı ulaşması, Türkiye'nin lojistik üs olarak tercih edilmesine katkı sağlamaktadır. Ayrıca Türkiye'nin geniş serbest ticaret anlaşmaları ağı, ülkenin Doğu-Batı arasında daha rekabetçi bir konuma gelmesine yardımcı olmaktadır (Şekil 2).



Şekil 2: Ulaştırma Koridorları ve Türkiye Konumu (Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı 2024 yılı TBMM Plan Bütçe sunumundan alınmıştır)

Diğer taraftan, son yıllarda Asya ve Avrupa arasında denizyolunda yaşanan sıkışıklıklar, pandemi sonrası dönemde ortaya çıkan tedarik zinciri sorunları, bölgesel gerilimler ve maliyet artışları gibi etkenler, ülkeleri alternatif ulaşım yolu arayışına yönlendirmektedir. Hâli hazırda, iki ana kıta arasındaki demiryolu ulaşımı ağırlıklı olarak Rusya üzerinden Avrupa'ya ulaşan Kuzey Koridoru ile merkezinde Türkiye'nin de yer aldığı Orta Koridor üzerinden gerçekleştirilmektedir.

Avrupa ile Çin arasında gerçekleşen 600 milyar dolar ticaretin yaklaşık % 4'ü demiryolu taşımacılığı üzerinden gerçekleşmektedir (UTİKAD, 2022). 2023 yılında Çin'den Avrupa'ya giden trenlerin sayısı 17 bin 520 iken bu trenler ile taşınan yük miktarı ise, 1.9 milyon TEU olarak gerçekleşmiştir (New Silk Road Discovery, 2024). Asya ile Avrupa arasındaki demiryolu taşımacılığında ağırlıklı olarak Rusya üzerinden geçen Kuzey Koridoru kullanılmaktadır (Beylur, S., Zhanaltay, Z., Hanayi, O., Khitakhunov, A., 2022).

Ancak, Basra Körfezi'ndeki Al Faw Limanı orijinli, Çin-Basra-Türkiye-Avrupa destinasyonunda bulunan Kalkınma Yolu Projesi, bölgenin lojistik ve ekonomik geleceğini yeniden şekillendirecek, demiryolu taşımacılığında mevcut durumu Türkiye lehine değiştirebilecek nitelikte bir ulaştırma koridorudur.

Kalkınma Yolu Projesi, bölgesel ölçekte ulaşım altyapısının geliştirilmesi suretiyle Türkiye ile bölge ülkelerinin başta ticari ve ekonomik ilişkilerinin geliştirilmesi ve dolayısı ile her alanda ülkeler arasındaki iş birliğinin daha da güçlendirilmesi için önemli bir girişimdir. Küresel ölçekte ise, Avrupa ülkeleri ile Çin arasında gerçekleşen yıllık 600 milyar doları aşan ticari ve ekonomik ilişkilerde kritik bir yere sahiptir.

Kalkınma Yolu Projesi, hızla büyüyen dünya ticaret ağının, mevcut sistemde tıkanıklıklar yaşadığı ve yeni rotalara ihtiyaç duyduğu bir dönemde, küresel ticaret için alternatif kanallar geliştirmek amacıyla tasarlanmış bir proje olarak tanımlanabilmektedir. Asya ile Avrupa arasındaki ticaret yollarının tam ortasında yer alan, stratejik bir köprü olarak öne çıkan Türkiye, global ticaretin bel kemiği niteliğinde bir konumda bulunmakta ve bu projede kilit rol oynamaktadır. Bu stratejik avantaj, Türkiye'yi ticaret ağlarının yeniden şekillendiği bir dönemde vazgeçilmez bir merkez haline getirmektedir.

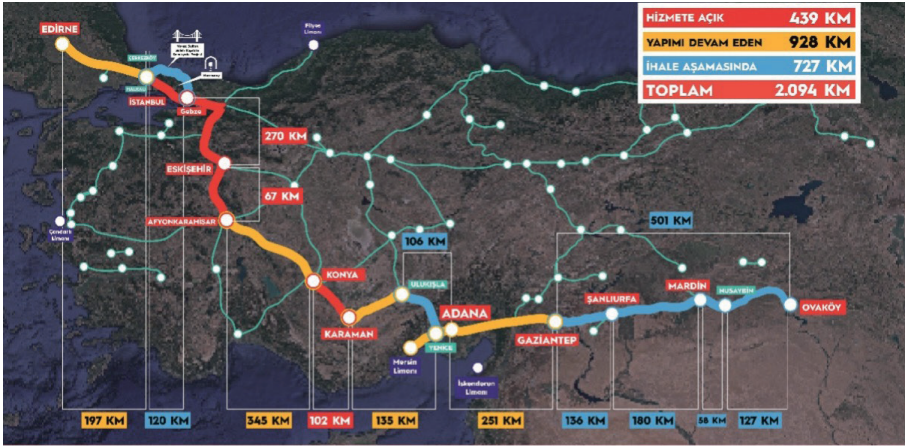
Kalkınma Yolu koridoru; tarih, kültür ve ekonomik açıdan bölgeye önemli fırsatlar sunarken Hint Okyanusu'nu Avrupa'ya, Akdeniz'e, Karadeniz ve Kafkasya'ya çok daha hızlı sürelerle bağlamayı hedeflemektedir. Basra Körfezi'ndeki Al Faw Limanı'nı Türkiye üzerinden Avrupa'ya bağlayan, 6.314 kilometrelik bir lojistik hat oluşturan Kalkınma Yolu koridorunun, 1.200 km'si Irak tarafında 2.094 km'si ise, ülkemiz üzerinden geçmektedir.

Kalkınma Yolu Projesi'nin maliyeti ortalama 17-24 milyar dolar arasında değişmekle birlikte tamamlandığında yılda 3,7 milyar euro gelir elde edilmesi beklenmektedir. Projenin, aynı zamanda 100.000 yeni iş imkânı yaratacağı ve bölgenin ekonomik gelişimine büyük katkı sağlayacağı değerlendirilmektedir (Harith, 2024).

Londra'dan Basra Körfezi'ne kadar uzanan bu koridor, Türkiye'yi Avrupa ve Orta Doğu arasında stratejik bir lojistik üs haline getirirken taşımacılık maliyetlerinde de önemli tasarruf sağlayacaktır. Ticaret yollarının bu şekilde çeşitlenmesi, Süveyş Kanalı'nda yaşanan aksaklıklara ve uzun gemi yolculuklarına alternatif oluşturacaktır. Kalkınma Yolu Projesi, Süveyş Kanalı'na alternatif bir ticaret rotası sağlayarak Asya ve Avrupa arasındaki mal taşımacılığını 10 gün kısalmasına ve bölge ticaretinin hızlanmasına büyük katkı sağlayacaktır.

4. Demiryollarının Stratejik Rolü

Kalkınma Yolu Projesi'nin hayata geçirilmesi, Türkiye'yi demiryolu taşımacılığında küresel ölçekte bir merkez haline getirecektir. Bu itibarla Türkiye, Kalkınma Yolu Projesi'nin bir parçası olarak demiryolu ve liman altyapısını daha da güçlendirmektedir. Proje kapsamında Türkiye içerisinde başta Ovaköy- Mardin-Şanlıurfa-Gaziantep arası olmak üzere yaklaşık 727 kilometre yeni demiryolu hattı yapılacaktır. Bu hattın, yapım çalışmaları devam eden Mersin-Adana-Gaziantep hızlı demiryolu hattına bağlanması planlanmaktadır. Güzergâh üzerinde bulunan 127 km uzunluğundaki Mardin-Nusaybin-Cizre-Ovaköy ve 136 km'lik Gaziantep- Şanlıurfa kesiminin projeleri tamamlanmış, 180 km'lik Şanlıurfa-Mardin ve 58 km'lik Mardin-Nusaybin kesimlerindeki proje çalışmaları ise devam etmektedir (Şekil 3).



Şekil 3: Kalkınma Yolu Proje Kapsamında Türkiye İçerisinde Planlanan demiryolu Hatları (Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı 2024 Yılı TBMM Plan Bütçe Sunumundan Alınmıştır)

Ayrıca, İstanbul Boğazi geçişinde Marmaray üzerindeki kapasite baskısını azaltmak için Gebze'den başlayan Sabiha Gökçen Havalimanı ile Yavuz Sultan Selim Köprüsü üzerinden Çatalca'ya inen demiryolu hattı inşa edilecektir. Kalkınma Yolu Koridoru, bu güzergâh üzerinden yapım çalışmaları 2025 yılı sonunda tamamlanması planlanan Halkalı-Kapıkule demiryolu hattına entegre

edilecektir. Bu yeni hatlarla birlikte, ülkenin batısında Edirne'den doğusunda Kars'a uzanan demiryolu ağları, yeni yük merkezleri ve lojistik üslerle entegre edilecek, ülkenin transit geçiş gelirleri ile birlikte ihracatının da artmasına imkân sağlayacaktır. Kalkınma Yolu Projesi kapsamında yeni yapılacak demiryolu hatları için 10,6 milyar dolar tutarında yatırım yapılması planlanmaktadır.

Ülkenin demiryolu bağlantılı başlıca limanları arasında, Samsun, İzmir, Mersin, Derince, Bandırma ve İskenderun yer almakta olup bu limanlar, Asya-Avrupa ticaretinde kritik bir rol oynamaktadır. Al Faw Limanı'ndan demiryolu ile Türkiye'ye gelen yüklerin bir kısmı bu limanlar aracılığı ile denizyolu üzerinden Avrupa ülkelerine taşınacaktır.

Türkiye'nin, 2028 yılında demiryolları ile yıllık 150 milyon ton, 2053 yılında ise 448 milyon ton yük taşıma hedefi bulunmaktadır (Lojiport, 2024). Bu hedef, tüm ulaştırma sistemleri içerisinde demiryollarının payının % 22'ye çıkarılmasını sağlayacaktır. Türkiye'nin Orta Koridor üzerindeki etkinliğinin her geçen gün daha fazla artması ve Kalkınma Yolu Projesi'nin de hayata geçirilmesi ile birlikte bu hedeflerin yakalanması mümkün görülmektedir.

Diğer taraftan, Kalkınma Yolu Projesi ile ihtiyacın daha fazla artacağı demiryolu araçlarının tedariki noktasında da Türkiye'ye büyük fırsatlar düşecektir. Hâli hazırda çeken ve çekilen araçlar noktasında üretimlerini artıran kamu ve özel sektör firmaları için yeni iş olanakları oluşacak, ülkemizin ihracat hedeflerine katkı sağlayacaktır.

5. Sonuç

Türkiye, küresel ticaretteki mevcut konumunu güçlendirmek ve demiryolu ulaşımının taşımacılıktaki payını artırmak için yatırımlarını devam ettirmektedir. Türkiye'den geçen taşıma koridorları üzerinde; demiryolu altyapısının güçlendirilmesi, intermodal taşımacılık için aktarma merkezleri oluşturulması, lojistik hizmetlerin birleştirilmesi, yurt dışında lojistik merkezler kurulması ve tedarik zincirlerini güçlendirecek lojistik dağıtım ağlarının desteklenmesi, ülkemizin hedefleri arasında yer almaktadır. Bu yatırımlar; kentleşme, sürdürülebilirlik, çevreye duyarlılık, büyük pazarlara bağlantı sağlayabilme ve yeni nesil ulaşım gibi sektördeki küresel güncel eğilimlerle de uyumlu bir şekilde hayata geçirilmektedir (Ticaret Bakanlığı, 2024).

Kalkınma Yolu Projesi, Türkiye'nin lojistik ve ticaret altyapısında önemli bir dönüm noktasıdır. Bu proje, Asya, Avrupa ve Orta Doğu arasında ticaretin daha hızlı, güvenli ve maliyet etkin bir şekilde gerçekleştirilmesini sağlayarak Türkiye'nin uluslararası ticaretteki stratejik konumunu pekiştirecektir. Al Faw Limanı'ndan başlayarak Avrupa'ya kadar uzanan bu koridor, sadece Türkiye'nin değil bölgenin de ekonomik ve lojistik geleceğini yeniden şekillendirecek potansiyele sahiptir.

Projenin sağlayacağı faydalar şu şekilde sıralanabilir:

- 1. Ekonomik Büyüme:** Türkiye'nin ihracat kapasitesini artırması ve uluslararası ticaretin merkezî bir aktörü haline gelmesi.
- 2. Çevresel Sürdürülebilirlik:** Demiryolu taşımacılığının karbon emisyonlarını azaltarak çevreye duyarlı bir lojistik çözüm sunması.
- 3. Toplumsal Kalkınma:** Yeni demiryolu hatlarının inşası ve lojistik merkezlerin geliştirilmesiyle yeni iş imkânı yaratılması.
- 4. Alternatif Ticaret Rotası:** Süveyş Kanalı gibi mevcut ticaret rotalarına karşı bir alternatif oluşturarak ticaretteki darboğazların aşılması.

Türkiye, bu projeye tarih boyunca üstlendiği ticaret yollarındaki köprü rolünü daha da güçlendirecek ve küresel tedarik zincirlerinde kilit bir oyuncu olacaktır. Kalkınma Yolu Projesi'nin tam anlamıyla hayata geçirilmesi, sadece Türkiye'yi değil bölge ülkelerini de daha rekabetçi bir konuma taşıyacak ve bölgesel iş birliğini artıracaktır.

Bu bağlamda proje; ekonomik kalkınma, lojistik etkinlik, çevresel sürdürülebilirlik ve uluslararası ticaret alanlarında uzun vadeli stratejik etkiler yaratacak bir girişimdir. Kalkınma Yolu Projesi, Türkiye'nin gelecek vizyonunu destekleyen bir yapı taşı olarak yükselmektedir.

Sonuç olarak Kalkınma Yolu Projesi, Türkiye'nin küresel ticaretteki önemini artıracak, ülkeyi lojistik ve ticaret üssü yapacak ve bölgeye ekonomik kalkınma getirecek stratejik bir hamle olarak ön plana çıkmaktadır.

KAYNAKÇA

Beylur, S., Zhanaltay, Z., Hanayi, O., Khitakhunuv, A. (2022). "Tarihi İpek Yolunun Yeniden Canlandırılmasında Orta Kordior Mevcut Durum-Potansiyel-Güncel Meseleler". 12 01, 2024 tarihinde https://www.ayu.edu.tr/mypanel/_app/upload/yayin/dosya/fe131d7f5a6b38b23cc967316c13dae2.pdf adresinden alındı.

Harith, H. (2024, 03 19). "Iraq's Development Road: Geopolitics, Rentierism, and Border Connectivity". ResearchGate. 12 01, 2024 tarihinde https://www.researchgate.net/publication/379054051_Iraq's_Development_Road_Geopolitics_Rentierism_and_Border_Connectivity/link/65f9555ba4857c79625d9b76/download?p=eyJjb-250ZXh0Ijp7ImZpcnN0UGFnZSI6InB1YmXpY2F0aW9uIiwicGFnZSI6InB1YmXpY2F0aW9uIn19 adresinden alındı.

Kara, M., Tayfur, L. (2009). "Küresel Ticarete Lojistik Üslerin Önemi ve Türkiye". Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 6, 11.

Lojiport. (2024). 12 01, 2024 tarihinde LOJİPORT: <https://www.lojiport.com/38-milyon-tondan-150-milyon-tona-demiryolu-yuk-alacak-117026h.htm> adresinden alındı.

