

Kamu Kalkınmasında Ulaşımın Etkileri: Irak-Türkiye Kalkınma Yolu Vizyonundan Limanlar Merkezli, Çok Akslı Ulaşım Paradigması*

Sadık BADAĞ¹

Öz

Bu çalışma Irak-Türkiye Kalkınma Yolu'nun, ulaştırma ekosistemi perspektifinden, Türkiye'nin ulaştırma sistemi ve kalkınma performansı üzerindeki etkilerini değerlendirmektedir. "Ulaştırma Ekosistemi" endüstri sistemi içerisinde etkili bir alt sistemdir. Endüstri sistemlerinde genel faktör verimliliği, "tedarik-üretim-teslim" maliyetleri açısından en yakın limanın kullanılmasıyla yakından ilgilidir. Dünya ticari taşımacılığında %85 seviyesinde denizyolları kullanıldığından, ihracata dayalı kalkınmada denizlere bağlanmak stratejik öneme sahiptir. Basra-Ovaköy ulaşım yatırımı ile ülkelerimizin çevresinde yer alan Akdeniz, Ege, Karadeniz ve Hint Denizi birbirine bağlanacak, iki ülkede mevcut endüstri sisteminin daha güçlenmesine ve yeni endüstri havzalarının oluşmasına katkıda bulunacaktır. Türkiye kıyılarında 182 liman ve iskele deniz taşımacılığına uygundur ancak çoğu Marmara'da 35 liman daha yoğun olarak kullanılmaktadır. Türkiye'de ulaşım altyapıları Marmara ve özellikle İstanbul limanlarının kullanılmasını önceliğe alan "tek akslı ulaşım paradigması" ile inşa edildiğinden ülke düzeyinde ulaşım yönetimi İstanbul merkezli tek noktadan sağlanmaktadır. Bu durum Anadolu limanlarında elleçleme seviyesini düşürmekte, ticari taşımacılıkta ve endüstriyel üretimde maliyet artışına yol açmakta, Anadolu havzalarımız üretim kabiliyetlerini geliştiremediğinden, ihracata yeterli katkıyı verememektedir. 2030'lardan itibaren, Uzak Doğu'dan gelen hammadde ve ürünlerin Irak, Türkiye-Avrupa arası transit taşımacılığında tüm Anadolu limanlarına erişim kolaylaştığı takdirde, Anadolu havzalarında sanayi üretimi ve ihracatı olumlu yönde etkilenecek, İstanbul'un üretim ve ulaşım yükü azalacak, şehir içi trafik rahatlayacak ve Anadolu limanlarının kullanım kapasitesi artacaktır. Böylece Türkiye'nin net ihracatçı ve güvenli tedarikçi ülke olma hedefi güçlenerek, AB üyeliği yolunda avantaj kazanacaktır. Bu nedenlerle, Türkiye ulaşım yatırımlarında Çukurova, Batı Akdeniz, Ege, Çanakkale Köprüsü, Batı ve Doğu Karadeniz limanlarına erişimi sağlayacak "çok akslı ulaşım" politikalarına geçilmesi önerilmektedir. Yönetimde tasarım ve sistem yaklaşımı metotları ile gerçekleştirilen çalışma kapsamında akademik ve ampirik literatür taraması yapılmış, limanların ithalat-ihracat yük verileri incelenmiş ve benzer projelere sahip Hindistan ülke uygulamaları değerlendirilmiştir. Konuyla ilgili literatürde sınırlı sayıda akademik çalışma bulunması, çalışmanın özgün katkı sunma iddiasını desteklemektedir.

Anahtar Kelimeler: Irak-Türkiye kalkınma yolu projesi, ulaştırma ekosistemi, tek akslı ve çok akslı ulaşım politikası, güvenli tedarik bölgesi.

The Impact of Transportation on Public Development: A Port-Centered, Multi-Axis Transportation Paradigm from the Iraq-Türkiye Development Road Vision

Abstract

This study evaluates the impact of the Iraq-Turkey Development Highway on Turkey's transportation system and development performance from a transportation ecosystem perspective. The "transportation ecosystem" is an effective subsystem within the general industrial system. In industrial systems overall factor productivity is closely related to the use of the nearest port in terms of "supply-production-delivery" costs. Since 85% of global commercial transportation relies on sea routes, connecting to the seas is of strategic importance in export-oriented development. The Basra-Ovaköy transportation investment will connect the Mediterranean, Aegean, Black Sea, and Indian Ocean surrounding our countries, contributing to the strengthening of the existing industrial system in both countries and the formation of new industrial zones. Turkey has 182 ports and jetties suitable for maritime transportation along its coasts, but 35 ports, mostly in the Marmara region, are used more intensively. Because Turkey's transportation infrastructure was built with a "single-axis transportation paradigm" prioritizing the use of Marmara and especially Istanbul ports, nationwide transportation management is provided from a single point centered in Istanbul. This situation reduces handling levels in Anatolian ports, leads to increased costs in commercial transportation and industrial production, and prevents our Anatolian basins from developing their production capabilities and contributing sufficiently to exports. From the 2030's onwards, if access to all Anatolian ports is facilitated for the transit of raw materials and products from the Far East between Iraq, Turkey, and Europe, industrial production and exports in the Anatolian basins will be positively impacted, the production and transportation burden on Istanbul will decrease, urban traffic will be relieved, and the utilization capacity of Anatolian ports will increase. Thus, Türkiye's goal of becoming a net exporter and a reliable supplier country will be strengthened, giving it an advantage on the path to EU membership. For these reasons, it is recommended that Turkey shift to "multi-axis transportation" policies in its transportation investments, providing access to the ports of Çukurova, the Western Mediterranean, the Aegean, the Çanakkale Bridge, and the Western and Eastern Black Sea. This study, conducted using design and systems approach methods in management, involved a review of academic and empirical literature, an examination of import-export cargo data of ports, and an evaluation of similar projects in India. The limited number of academic studies on this topic in the literature supports the claim of this study to offer an original contribution.

Keywords: Iraq-Turkey development highway, single-axle and multi-axle transportation policy, transportation ecosystem, reliable supply zone.

* Çalışma, 27-29 Haziran 2025 tarihleri arasında T.C. Ulaştırma Bakanlığı tarafından İstanbul'da gerçekleştirilen "Uluslararası Ulaştırma Forumu'nda" sunulmuş bildirinin genişletilmiş ve güncellenmiş halidir.

¹ Dr. Türkiye Design Management Institute, badak@tdm.institute, ORCID: 0000-0002-1192-5055.

Bu makaleye atıfta bulunmak için: Badak, S. (2026). Kamu Kalkınmasında Ulaşımın Etkileri, Irak-Türkiye Kalkınma Yolu Vizyonundan Limanlar Merkezli, Çok Akslı Ulaşım Paradigması. *Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 28 (1), 375-400.

<https://doi.org/10.26745/ahbvuibfd.1831935>

To cite this article: Badak, S. (2026). The Impact of Transportation on Public Development: A Port-Centered, Multi-Axis Transportation Paradigm from the Iraq-Türkiye Development Road Vision. *Ankara Hacı Bayram Veli University Journal of the Faculty of Economics and Administrative Sciences*, 28 (1), 375-400.

<https://doi.org/10.26745/ahbvuibfd.1831935>

Giriş

Ülkelerde sosyo-ekonomik refahın yükselmesini sağlayan genel endüstri sistemlerinin temel bileşeni, “ulaştırma ekosistemidir”. Ulaştırma, altyapıların bulunduğu güzergahlarda nüfus ile sosyal hareketliliği artırma ve ekonomiyi geliştirme fonksiyonlarına sahiptir. Ulaştırma ekosisteminin genel ekonomiye katkıları, geçiş güzergahlarının sürdürülebilir kalkınmaya katkı sağlayacak öngörülerle tasarlanması ve inşa edilmesiyle doğru orantılıdır. Basra-Ovaköy otoyolu ve demiryolu Irak coğrafyasında güneyden-kuzeye tek aks formunda inşa edilmek zorundadır. Ancak Türkiye coğrafyasında Basra taşımacılığı, sadece İstanbul yönüne değil, Türkiye kıyılarında var olan ekonomi bölgelerine ve limanlara ulaşması halinde projeden beklenen optimal verimlilik sağlanabilecektir. Anadolu-Basra Körfezi Otoyolu ile TÜRKİYE ve IRAK; “Tedarik, Üretim ve Dağıtım Zinciri” inde güçlü “intermodal” (çok modlu) taşımacılık sistemi kuracak ve yüksek rekabet avantajı kazanacaktır. Irak'ta bulunan Büyük Faw Limanını merkez alan proje Çin, Uzakdoğu ve Avrupa arasında taşımacılık süresini kısaltacağı gibi Irak-Türkiye güzergahında güvenilir tedarik bölgelerinin gelişmesine katkıda bulunacaktır. Hükümet kaynaklarına göre 2026 yılında tamamlanması planlanan Al Faw limanı 90 rıhtım kapasitesine sahiptir. İşletmeye geçtiğinde Orta Doğu'nun ve dünyanın en büyük limanlarından biri olması beklenmektedir (Akgüngör vd., 2024). “Irak-Türkiye Kalkınma Yolu” bölgede gelişecek “genel endüstri sistemi” nin ana unsurlarından (altyapılarından) birisi olacaktır (Utikad, t.y.; Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı [CSB], 2023). Ulaştırma Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü trafik güvenliği daire başkanlığı verilerine göre ülkemizin 2024 yılı yurt içi karayolu yük taşıması 347.809.000 ton olmuştur. Denizcilik Genel Müdürlüğü Deniz ticaretini geliştirme daire başkanlığı verilerine göre ise 2024 yılı limanlarda elleçlenen, gelen yük miktarı 307.381.494 ton ve giden yük miktarı 224.355.864 ton olup 2024 yılında limanlarımızda elleçlenen toplam yük 581.737.358 ton olmuştur. Kalkınma Yolu Projesi (KYP) ilerleme raporlarına göre, koridorun tamamlanmasıyla birlikte 2032 yılında 1000x10 TEU'ya ulaşması beklenen konteyner trafiğinin 2050 yılında 1400x10 TEU'ya yaklaşması öngörülmektedir. Demir yolu ve Karayolu intermodal sistemle çalışacak olan koridorun taşıma kapasitesinin 6,4 milyon TEU/yıl yük olacağı, dökme yük kapasitesinin 38,2 milyon ton/yıla ulaşacağı beklenmektedir. İntermodal taşımacılığın gelişeceği koridorda 2038 yılında kapasite kullanımının doyumluğa ulaşması beklenmektedir. Kalkınma koridorunda taşıma kapasitesinin 2050 yılında 8,0 milyon TEU/yıl ve dökme yük olarak 47,5 milyon ton/yıla ulaşarak kapasitesinin tamamen kullanılacağı öngörülmektedir. Ülkemizin karayollarında var olan yük yanında KYP bölgesinden eklenecek yüklerin sağlıklı şekilde eklenmesi ve dağıtılabilmesi için sadece İstanbul akslı değil tüm limanlarınıza kolay erişim sağlayan

altyapısının tamamlanması önem taşımaktadır. Irak-Türkiye kalkınma yolu projesi (KYP) 2015 yılında gündeme gelmiş ve 2023 yılında Irak Başbakanı tarafından ilan edilmiştir (Kızılay, 2023).

Ülkemizin 2010 yılından bugüne yapılmakta olan endüstriyel taşımacılığa uygun bölünmüş ve otoyol yatırımları 2001-2005 yıllarında uygulanan Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planıyla kamu yatırımları programlarına girmiş olup, KYP ile Türkiye ulaşım altyapılarına gelecek ek taşımacılık potansiyeli hesaplara dahil değildir. KYP ile 2053 yılına kadar eklenecek yeni navlun miktarları da ilave edilerek Anadolu ulaşım altyapılarının nitelikleri (bölünmüş, 2x2, 2x3, otoyol vb) ve geçiş güzergahlarının yeniden tasarlanması ve planlanması gerekli olacaktır (Fırat Kalkınma Ajansı [FKA], 2000).

Ülkemizde 1948 Hiltis “yol raporu” na dayanan ulaşım altyapıları 75 yıldan buyana Irak sınırlarından İstanbul yönünde Güneydoğu-Kuzeybatı istikametinde “tek aks” ve onu besleyecek ulaşım politikasına göre inşa edildiğinden “tedarik-üretim-teslim zinciri” yönetimi de İstanbul’da toplanmış olup, Marmara denizinde bulunan 35 liman ülke toplam ithalat ve ihracatının %40’ ını gerçekleştirmektedir. Yurt dışı taşımacılık hatlarının yoğun olarak İstanbul’da toplanmış olması nedeniyle Anadolu’nun tüm bölgelerinde ihtiyaç duyulan hammaddelerin veya üretilen ihracat yüklerinin büyük kısmının İstanbul’a getirilme zorunluğu doğmaktadır. Buna bağlı olarak tüm illerimiz ile İstanbul arasında ulaşım esas alınarak kurulan tek akslı taşımacılık sistemi zaman ve parasal maliyetlerin yükselmesine yol açmaktadır. (Badak, 2023, s.207).

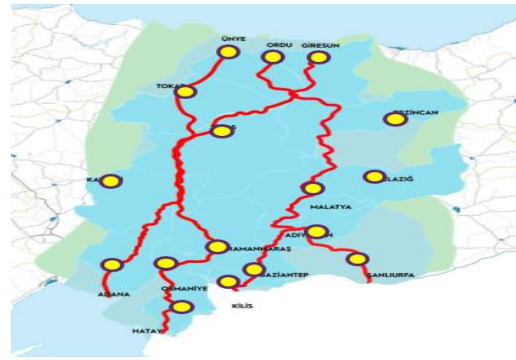
Buna karşılık, özellikle son 30 yıl içinde gelişen Ege, İç Anadolu, Güneydoğu Anadolu, Doğu Karadeniz, Çukurova, Batı Akdeniz gibi altı ekonomi bölgemiz arasında doğrudan “tedarik-üretim-teslim zinciri” bulunmamaktadır. Ana ithalat ihracat yükleri öncelikle İstanbul limanlarına taşındığından Anadolu illeri kendilerine en yakın limanı kullanamamakta, üretim maliyeti yükselmekte, iş verimliliği düşmekte, bu durum Türkiye’nin “net ihracatçı ülke” olma hedefine zarar vermektedir. Anadolu ekonomik havzalarının kendi arasında ve Irak-Türkiye otoyolu ile doğrudan sağlanacak ulaşım, Basra otoyolunun kapasite kullanımını artıracaktır. Türkiye’de “Çok akslı” ulaşım politikaları, Anadolu ekonomi havzalarında ihracata dayalı üretimin sürekliliğini destekleyecek, “güvenli tedarik ve net ihracatçı ülke” olarak Avrupa’nın ekonomik dayanıklılığına katkı sağlayacak ve AB üyeliği yolunda kalkınma hareketlerine pozitif ivme kazandıracaktır ((www.ekonomigazetesi.com)

Genel Endüstri Sistemleri, Ulaştırma Ekosistemi ve Ülkelerin Kalkınmasına Etkileri

“Ulaşım ve ekosistem” kavramı şöyle tanımlanabilir; İnsanların, malların, bilgilerin, finansın, değerli olduğu yere varmasını sağlayan alt ve üstyapılar ile işletmelerin tümü ulaştırma ekosistemini meydana getirir. Ulaşım altyapıları ekosistemi ahenkli ve verimli çalışan coğrafyalara müteşebbisler ile fabrikalar, tesisler ve teknoloji unsurları hızla gelerek bölgenin kalkınma sürecini hızlandırır.

Irak-Türkiye Kalkınma Yolu, Irak ulaştırma ekosisteminde var olan sekiz alt sistemi harekete geçirerek Amara, Samarra, Necef, El-Enbar, Bağdat, Kerkük, Musul (Ninova), Süleymaniye ve Erbil koridoruna Müteşebbis, Fabrika Ve Teknolojilerin gelmesini sağlayacaktır. Aynı zamanda, koridorda yaşayan yaklaşık 28 milyon nüfusun sosyal ve ekonomik yönden kalkınmasına öncülük edecektir.

Ulaştırma ekosistemi tüm unsurlarıyla ahenkli şekilde çalışan endüstri coğrafyaları ekonomik açıdan daha gelişirken, ulaştırma ekosistemi eksik ve aksak çalışan coğrafyalar ekonomik açıdan düşük sosyo ekonomik kalkınma düzeyine sahip olmaktadır. Aşağıda 1 ve 2 no'lu haritalarda, ulaştırma ekosistemi tam çalışan ve tam çalışmayan iki coğrafya arasında ülkemizden mukayeseli bir örnek incelenmektedir. (Badak, 2024)



Harita.1 Ul. Ekosistemi Tam Çalışan A Bölgesi Harita.2 Ulaştırma Ekosistemi Eksik Çalışan B Bölgesi
1 no'lu haritada görülen A bölgemiz (İstanbul, Kocaeli, Bursa, Balıkesir, Çanakkale, Tekirdağ, Manisa, İzmir, Aydın, Denizli, Antalya, Ankara) illerinde ulaştırma endüstrisinin “tedarik-üretim-teslim zincirinde” dört ulaşım Modu’nu entegre ve ahenkli çalıştıran desteklerle, diğer bölgelere göre daha yüksek kalkınma düzeyi sağlamıştır. 2 no'lu haritada görülen B bölgemiz (Ordu, Giresun, Tokat, Sivas, Tunceli, Malatya, Adıyaman, K. Maraş, Elazığ, Osmaniye, Adana, Hatay, G. Antep, Kilis, Şanlıurfa) illerinde ise Kuzey-Güney bölünmüş karayollarından Ünye, Ordu ve Giresun limanlarına erişim kısıtlı olup, demiryolu ulaşımı da bulunmamaktadır. Ekosistemin diğer unsurlarında da var olan eksiklik nedeniyle B bölgemizde tedarik-üretim-teslim zinciri verimli çalışmadığından ekonomik kalkınma sınırlı seviyede bulunmaktadır. Ulaştırma Bakanlığımız B bölgemizde ulaşım endüstrisinin tüm unsurlarıyla çalışmasını sağlayacak politikaları uygulaması sonucunda bu bölgemizde de sosyo-ekonomik seviye A bölgesi düzeyine ulaşacaktır (Badak, 2024).

1.1. Ulaşımın Ekonomik, Sosyal, Stratejik ve Siyasi Etkileri

Endüstri sistemleri tüm unsurlarıyla ve ahenkli çalışan ülkelerde insan, eşya ve sermayenin yüksek hızda yer değiştirmesi ekonomiye yeni faydalar üretir. Girişimcinin, Malların, Uzmanların, Finansın ve Tüketicinin hareket kolaylığı kalkınma derecesini olumlu etkiler. Ulaşım akslarında ve yönetiminde merkezi yapılanma eşya ve sermayenin yüksek hızda yer değiştirmesini önler, zaman kaybına ve fiyatların yükselmesine yol açar, israf meydana getirir. Ulaşımında çok akışlı ulaşım

altyapıları ve çok merkezli yönetim politikaları düşük maliyet ve ekonomide verimlilik sağlar (Badak, 2023, s.67-70, Szymonik, 2013, s.117-125).

1.1.1.Ulaşımın ekonomik kalkınmaya etkileri.

Doğru tasarlanmış ulaştırma, diğer sektörlerin verimliliğini artırır. Bölgesel ve sektörel uzmanlaşma, iş bölümünün geliştirilmesi, ölçek ekonomisinin yaratılması, bütünlük arz noktalarının meydana getirilmesi yönünde faydalar üretir. Üretici, ulaşımın varlığına güvenerek imalata başlar ve devam eder. Ulaşım kesildiğinde, bolluk içinde yokluk çelişkisi yaşanır, pazara ulaşmayan ürün zarar oluşturur.

Üretici-Tüketici piyasalarında fiyat dengesi kesintisiz taşıma zinciri sayesinde oluşur. Ham, yarı mamul ve mamul malların pazarlara sistemli biçimde taşınarak imalat sektöründe hammadde, yarımamul ve mamul malların piyasalarında denge oluşmasına katkı sağlar (İnan ve Demir, 2017, s, 105).

1.1.2.Ulaşımın sosyal yapılar üzerindeki etkileri.

Nitelikli ulaşım, toplumun hayat seviyesini yükselten ve yaşama biçimini değiştiren bir yapıya sahiptir (İnan ve Demir, 2017, s, 106). Bireyin seyahatini kolaylaştırarak, eğitim, sosyal ve kültürel faaliyetlerin canlanmasını sağlar, yeni sosyal yapıların oluşmasına katkıda bulunur, spor ve sanat etkinliklerine katılmayı kolaylaştırır. Kapalı toplulukların birbirleriyle ilişkilerini düzenleyici, geleneksel tutum ve davranış kalıplarında farklılıklar yaratıcı bir fonksiyonu vardır. Yüksek ulaşım kolaylığı, dil ve ifade birliği ile geleneklerde ve yaşama tarzında yakınlık oluşmasına, toplum bağlarının artmasına ve müşterek bilincin yükselmesine katkı sağlar.

Bu konuda İsviçre iyi bir örnektir. Çok engebeli coğrafyaya ve çok dilli toplum yapısına rağmen geliştirilen güçlü ulaşım politikaları İsviçre'nin yüksek huzur ve refah seviyesine ulaşmasına katkıda bulunmuştur.

1.1.3.Ulaşımın stratejik ve siyasi yapılar üzerindeki etkileri.

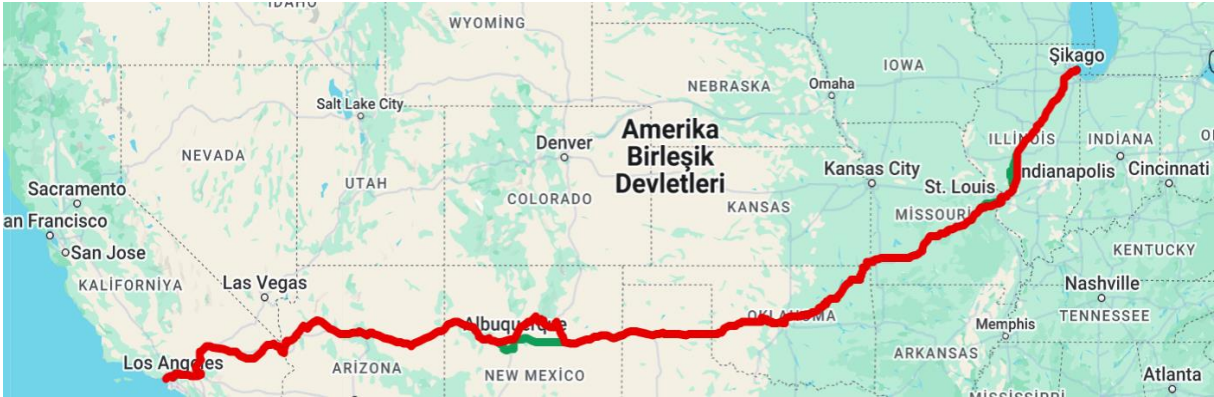
Ulaşım, milli savunma ve iç güvenlik hizmetlerinde etkinliğin yükselmesine ve milli savunmanın kuvvetlenmesine imkân tanır. Modern ulaştırma sistemleri sosyal dayanışmayı teşvik ederek milli birliğin korunmasını sağlar (İnan ve Demir, 2017, s, 107). Bir ülkenin savunma gücünün etkinliğini, ulaşım sisteminin kapasitesi, hızı ve emniyeti belirler. Ulaşım, başarılı siyasi yönetimin de önemli bir aracı ve göstergesidir.

ABD'den iki örnek; "Lincoln Otoyolu" Harita.3 ve "Route 66" Harita.4. 1865 iç savaşından sonra ABD'nin Batısında başlayan ayrılma eğilimlerini azaltmak için Doğu ile Batı kıyıları arasında milli ulaşım politikaları geliştirilerek, Atlas Okyanusu ile Büyük Okyanus, karayolları ve demiryolları ile birbirine bağlanmıştır.



Harita.3 Lincoln Otoyolu, Newyork-San Francisco arasında 14 Eyaletten geçer (1910)

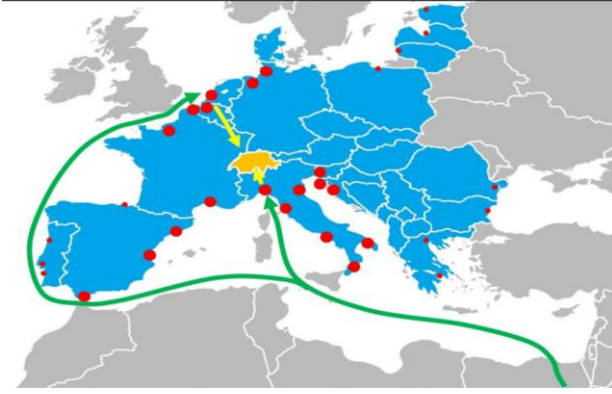
ABD’de Atlas Okyanus’a ve Büyük Okyanus’a yakın topraklar orta bölgelerdeki göl, nehir ve kanallar ile birbirine bağlanarak İki okyanus arasında çok güçlü karayolları, iç suyolları, demiryolları ve havayolu hatları kurulmuştur. Ulaştırma hizmetleri ülkelerin gelişmişlik seviyelerine göre GSMH içinde % 8-20 aralığında paya sahiptir. 1954 yılında ulaştırma sektöründen 289 milyar \$ (GSMH içinde %9) gelir sağlanmıştır (G.S.Callender, R.E.Westmeyer’den aktaran Barda, 1982, s.15-17).



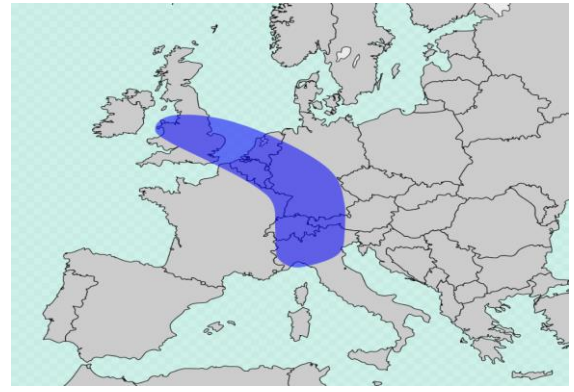
Harita.3 Chicago-Los Angeles “Otoyol-66” Sekiz Eyaletten Geçer (1925)

Ulaşım koridorunda diğer bir uluslararası stratejik işbirliği örneği BLUE EUROPE.

1200Km. (Wikipedia, 2025), (<https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/rail/ertms/who-involved-ertmsdeployment/corridors.en>)



Harita.4



Harita.5

5'nolu haritada İngiltere'den Belçika, Güney Almanya, Fransa, İsviçre, (Milano ve Cenova) İtalya limanlarına ulaşan koridorda yedi ülke karayolu, iç suyu ve demiryolu modları ile lojistik merkezler ve intermodal taşıma hizmetlerinin ortak yönetilmesi söz konusudur. Böylece nitelikli kargolarda Cebelitarık üzerinden geçen 5'nolu harita rotası yerine 2/3 daha kısa olan 6'nolu harita rotası kullanılarak zaman ve parasal maliyetten verimlilik sağlanacaktır (Frej & Jaśkiewicz, 2021).

1. Irak-Türkiye Coğrafyasında Ulaşım Tarihi ve Basra Ovaköy Kalkınma Yolu Projesi (KYP)

Anadolu-Basra arasında ticari ilişkilerin tarihi kısaca incelendiğinde, Irak-Türkiye Kalkınma yolunun kapsamı ve önemi daha iyi anlaşılacaktır.

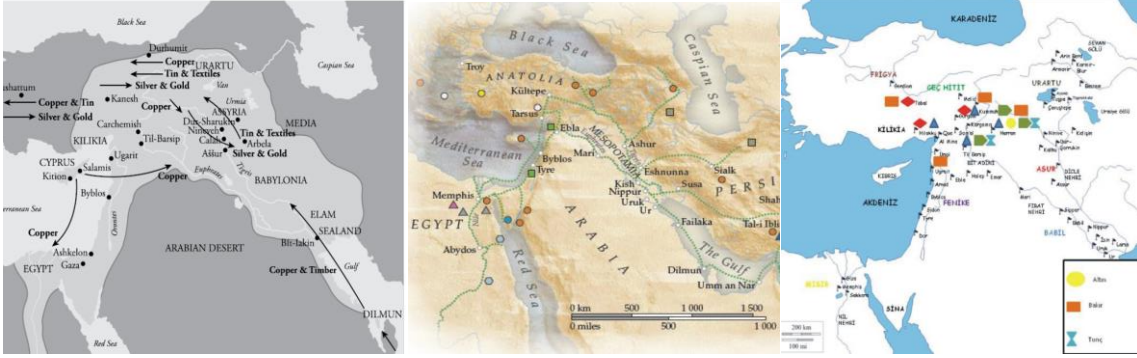
2.1.Basra-Anadolu Ulaşımında 4000 Yıllık Doğal Koridor

Bugün kalkınma yolu olarak adlandırılan ulaşım koridoru Anadolu-Basra arasında 4000 yıldan buyana karayolu ve bazı dönemlerde Fırat ve Dicle nehirleri üzerinden suyu ile taşımacılık yapılan coğrafyadır. MÖ 2000'li yıllarda kalay madeni, kumaş ve mamul eşyaların Asurlar ülkesinden Anadolu'ya altın, gümüş ve kıymetli taşlar karşılığında ticareti yapılmıştır. Ticarete bilhassa farklı türlerde tekstil ürünlerinin önemli rol oynadığı görülmektedir. Asur'dan getirilen tekstil ürünlerinin yanında, Anadolu'da üretilenler de bunlar arasındadır.

2.1.1.Asurlular dönemi.

Mezopotamya'dan getirdikleri malları Anadolu'da satan Asur'lu tüccarlar, senetle ve faizle borç vererek, Anadolu'nun çeşitli noktalarına karum ve wabartum isimleriyle ticaret noktaları kurmuş ve bölgenin çehresini değiştirmişlerdir. MÖ 2100'lerden sonra Mezopotamya'da özel mülkiyetin gelişmesiyle birlikte ticari faaliyetler Asurlu tüccarları dış ticarete yöneltmiştir. MÖ 2. binyıl başlarında bu döneme "Asur Ticaret Kolonileri Çağı" adı verilmekte olup kolonilerin merkezi ise, Kayseri'dir. Marmara ve Asur'dan gelerek bu merkezde buluşan kervanlar başta kumaş ve kalay olmak üzere diğer ticari ürünleri hem karşılıklı mal değiş tokuşu yapmış hem de yerli halka satmışlardır. Ayrıca, Anadolu'ya yazıyı getirmişler ve Anadolu'nun gelişmesine katkıda bulunmuşlardır. Yaptıkları her işi kaydeden Asur'lu tüccarlar, 4000 yıl önceki Irak ve Anadolu

toplumları hakkında bilgi sahibi olunacak tabletlerin güvenli bir şekilde günümüze kadar ulaşmasına vesile olmuşlardır (Bardakçı, 2018).



Harita: 7 MÖ. II. bin ürünler

Harita: 8 MÖ 4 IV. bin

Harita: 9. MÖ I. bin Asur-Hittit

Asur Ticaret Kolonileri Çağı'nda Asurlu tüccarların Anadolu'ya gelmeleriyle birlikte Anadolu-Mezopotamya ilişkileri yoğunluk kazanmıştır. Antik dönemde Anadolu'dan Mezopotamya'ya ulaşım sıklıkla Kayseri-Suriye yol güzergâhları ile sağlanmıştır. 7.nolu haritada gösterilen Basra-Anadolu karayolları Fırat Nehri'ne paralel olarak en fazla kullanılan güzergâh olmuştur (Coşkun vd., 2021)

2.1.2. 1200-1400 arasında 200 yıl kurulan Yabancı Bazarı

Kayseri yakınlarında Pınarbaşı bölgesinde 12-14.yıllarda 200 yıl boyunca Yabancı Bazarı adında "Uluslararası Fuar" kurulmuştur. Fuara Mısır, Kafkasya, Kırım, Balkanlar yanında Basra bölgesinden satıcı ve alıcılar katılmıştır. Basra Körfezi ile Marmara arasında her yıl 20 Mayıs-30 Haziran arasında kurulan Yabancı Bazarı da bugün Kalkınma Yolu güzergahının, Türkiye ve Irak arasında asırlardır kullanılmakta olan bir doğal ulaşım kanalı olduğunu göstermektedir. Fuarın kurulma periyodu ve süresi, sergilenen ürünler, katılımcıların geldiği coğrafya ve kamu yönetiminin himayesi değerlendirildiğinde "Yabancı Bazarı" 20 yy'ın World Expo'u olarak değerlendirilebilir (Sümer, 1985).

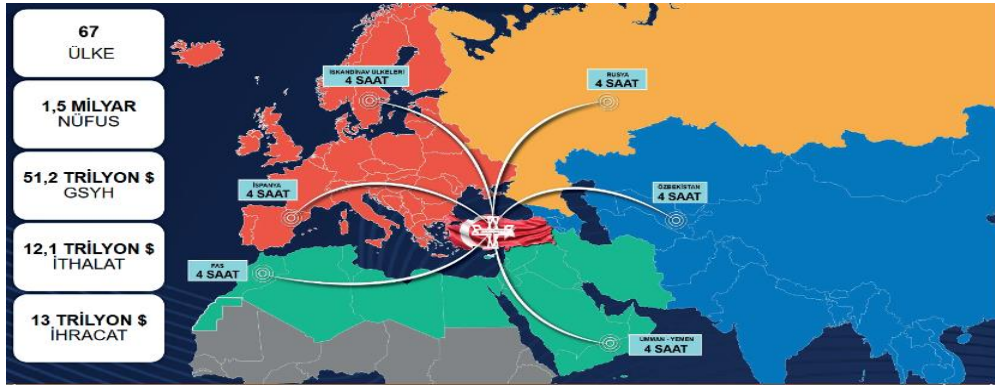
2.2.Kalkınma Yolu Projesi Liman, Otoyol ve Demiryolu

Irak-Türkiye Kalkınma Yolu Projesi Basra'da, Irak'ın Faw kentinde büyük bir liman, Faw ile Türkiye-Ovaköy arasında 1200 km uzunluğa sahip olan otoyol ve 1190 km uzunluğunda, yük ve yolcu taşıma amaçlı Hızlı Tren yatırımlarını kapsamaktadır. Proje Basra-Ovaköy arasında inşa edilecek olan demiryolu ve otoyolu içermektedir. 2038 yılına kadar tamamlanması planlanan koridorun başarılı olabilmesi İran, Türkiye ve Körfez ülkeleri gibi bölge ülkelerinin projeye destek verme derecelerine bağlı olacaktır(Eyigün, 2024). (Duman ve Alaca, 2023).



Harita.10. Kalkınma Yolu Türkiye güzergahı

Türkiye KYP ile küresel ticaretin lojistik merkezlerinden birisi olmayı hedeflemektedir (Kurt, 2024). Dünya üzerindeki ticari yük hareketleri ile 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. Türkiye önemli ve değerli lojistik üssü olma potansiyeline sahiptir. Türkiye’nin yakın çevresinde var olan ticaret Şekil 2 de gösterilmektedir.



Şekil: 2 Türkiye'nin Uluslararası Konumu (Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı 2024 Yılı TBMM Plan Bütçe Sunumundan Alınmıştır).

2.2.1. Al Faw limanı.

Basra’da inşa edilmekte olan büyük Al Faw Limanı, KYP’nin başlangıç noktasıdır. 90 rıhtım kapasitesine sahip olacak Al Faw limanı 2025 yılında tamamlanması planlanmakta ve tamamlandığında dünyanın en büyük limanlarından biri olması beklenmektedir. Limanın Türkiye’ye olan bağlantısı Diwaniyah, Necef, Kerbela, Bağdat ve Musul şehirlerinden geçen yaklaşık 1200 km uzunluğundaki bir demir yolu ve otoyol ağı ile sağlanacaktır. Ulaştırma Bakanlığının önerisine göre bu güzergâh, Türkiye’nin Akdeniz’deki ana limanı olan Mersin Limanı’na ve İstanbul üzerinden Avrupa’ya uzanacaktır (Akgüngör vd., 2024).

2.2.2. Faw-Ovaköy otoyolu.

Türkiye, Kalkınma Yolu Projesi (KYP) ile, küresel ticaretin merkezleri arasına gireceği gibi, yakın ve uzak pazarlar için güvenli tedarik bölgesi ve net ihracatçı ülke olma yolunda mesafe alacaktır (Orhan ve Oflaz, 2024),

1133 km uzunluğa sahip olan **Otoyol** güzergâhı üzerinde 26 adet servis alanı inşa edilecektir. Demir yolunda olduğu gibi kara yolunun da 2025 yılında inşaatına başlanması ve 2029 yılının sonuna doğru tamamlanması öngörülmektedir. KYP'nin aylık ilerleme raporuna göre, bu koridorun tamamlanmasıyla birlikte konteyner trafiğinin 2032 yılında 1000x10 TEU'ya, 2050 yılında ise yaklaşık 1400x10 TEU'ya ulaşacağı beklenmektedir (Akgüngör vd., 2024).



Harita.11. Irak-Türkiye Kalkınma Yolu

2.2.3. Basra-Ovaköy demiryolu (yük ve yolcu taşıma amaçlı).

Irak sınırları içinde güneyden kuzeye uzanacak olan demir yolu hattı toplamda 1179 km uzunluğundadır ve 15 yolcu ve yük istasyonundan oluşmaktadır. Yük trenleri için işletim hızı 120 km/sa. yolcu trenleri için ise, 140 km/sa. olarak belirlenmiştir. İnşaat çalışmalarının 2025 yılında başlaması, son segmentin ise 2030 yılı sonunda tamamlanması hedeflenmektedir (Akgüngör vd., 2024).

2.3. Kalkınma Yolu Yük Taşıma Kapasitesi;

Bugün dünya üzerinde taşınan navlun 12 milyar ton/yıl olduğu kabul edilmektedir (Kurt, V., s.135-145). Türkiye'nin Asya-Avrupa arasında 600 milyar\$/yıl ticaret hacminden daha fazla yararlanabilmesi ancak mevcut üretim kapasitesini iki katına çıkarması ve ülke kıyılarında bulunan 182 limandan ihracat amacıyla yararlanılmasıyla mümkün olabilecektir.

Demir yolu ve kara yolu ulaşım sistemlerinin tamamlanarak intermodal taşımacılık sisteminin hayata geçirilmesi durumunda koridordaki en yüksek taşıma kapasitesinin yük için 6,4 milyon TEU/yıl ve dökme yük olarak taşımının 38,2 milyon ton/yıl olacağı tahmin edilmektedir. Bu toplam kapasitenin büyük bir kısmını yeni demir yolu hattı taşıyacak olup demir yolu hattının maksimum kapasitesi 3,4 milyon TEU/yıl ve 24,7 milyon ton/yıl dökme yük olarak

hesaplanmıştır. Rapora göre, 2038 yılında çok modlu koridorun neredeyse doygunluğa ulaşması beklenirken 2050 yılında bu koridorun taşıma kapasitesinin 8,0 milyon TEU/yıl ve 47,5 milyon ton/yıl dökme yük ile tamamen doygun hâle geleceği öngörülmektedir (Akgüngör vd., 2024).

Kalkınma Yolu'nun iki ülke ekonomisinde "sıçrama etkisi" meydana getirmesi ve Irak'ta kişi başına düşen gayrisafi millî hasılayı (GSMH) %20 oranında artırması beklenmektedir (Orhan ve Oflaz, 2024; Eyigün, 2024; Akgüngör vd., 2024).

2.4.Kalkınma Yolu Projesinde SWOT analizi: Güçlü Yönler-Fırsatlar, Zayıf Yönler-Tehditler

Mısır kanadında ise, projenin Süveyş Kanalı'na alternatif teşkil edeceği ve tehdit oluşturacağı endişesinin mevcut olduğu düşünülmektedir. Fakat Süveyş Kanalı'nın yılda 18 milyon konteynırın taşınmasına olanak sağladığı ve Kalkınma Yolu'nun öngörülen kapasitesinin yılda 3 milyon konteynır 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 (Yılmaz, 2024).

2.4.1.Güçlü Yönler ve Fırsatlar.

- Çin-Avrupa Ulaşımında "Orta Koridoru" güçlendirecek olması.
- Süveyş kanalında beklenmedik kesintiler için hızlı alternatif sağlaması.
- Irak ve Türkiye ekonomileri için güçlü bir Tedarik-Üretim-Dağıtım Zinciri kurma imkanı.
- Türkiye'nin Kuzey-Güney ve Doğu-Batı Bölünmüş Transit Karayolları ve programlanan Otoyol ve Demiryolları ile Akdeniz, Ege, Çanakkale Köprüsü, İstanbul ve Karadeniz limanlarını kullanma imkanı sağlaması.
- Uzak Doğu ve Hint Okyanusu havzalarından Basra Körfezine gelen kargolar Karayolu, Demiryolu ile veya Türkiye limanlarından Akdeniz ve Afrika ülkelerine, Tuna Nehri ile Avrupa'ya veya Karadeniz'de Rusya ve Gürcistan limanları üzerinden Kuzey Hazar, Kazakistan ve Orta Asya ülkelerine karşılıklı olarak ulaşma avantajı.
- Türk taşımacılık kuruluşlarının ekipman gücü ile uluslararası geniş lojistik ağı ve deneyimleri güçlü ve fırsat alanlarını oluşturmaktadır.

2.4.2.Zayıf Yönler ve Tehditler

- Yatırımın büyük sermaye gerektirmesi
- Komşu ülkelerde var olan silahlı çatışmalar
- Bölgede çıkarı olan ve Türkiye ile Irak'ın iş birliğiyle güçlenmesini istemeyen ülkelerin Kalkınma Yolu projesini geciktirme çabaları

-Kalkınma Yolu yatırım ve işletme döneminde Irak coğrafyasında orta ve üst düzey yetişmiş yönetici ihtiyacı, tehdit ve zayıf yönleri oluşturmaktadır.

KYP'nin somut faydaları şöyle açıklanabilir; 1.Ekonomik büyümeye doğrudan katkı, 2.Çevresel sürdürülebilirliğe katkı sağlaması 3.Toplum kalkınmasına katkı 4.Süveyş Kanalı'na alternatif bir ticaret rotası getirerek Asya ve Avrupa arasında taşıma süresinin 10 gün azalmasına ve bölge ticaretinin hızlanmasına katkı sağlaması (Kurt, 2024).

3. Türkiye'nin Kalkınma Yoluna Sağlayacağı Stratejik Altyapılar ve Eksik Bağlantıların Tamamlanması

3.1.Avrupa'ya Ulaşımında Stratejik Bir Avantaj Türkiye limanlarından Tuna Nehri-AB Taşması

Türkiye Tuna Komisyonu üyesidir ve Tuna Nehri, su yolu ile on ülkeyi birbirine bağlaması yanında Karadeniz ile Kuzey Denizi arasında bağlantıyı sağlayan bir ulaşım hattıdır. Nehir boyunca geçiş ücreti yoktur. Tuna Nehri üzerinde 44 adet iç liman olup, bu limanların hemen hepsi tren ve karayolu ile diğer ülkelere bağlanmaktadır (<https://www.mfa.gov.tr/tuna>).



Harita.12. Tuna nehri Karadeniz-Kuzey denizi

“Tuna Nehri okyanuslar gibi ortak suyoludur”. Her devletin gemisi geçiş yapma hakkına sahiptir. Avrupa Birliği'nin "Koridor VII" si olan Tuna, önemli bir ulaşım güzergahıdır. Ren-Ana-Tuna Kanalı'nın açılmasından bu yana nehir, Rotterdam Limanı'nı ve Batı Avrupa'nın sanayi merkezlerini Karadeniz'e ve Tuna-Karadeniz Kanalı üzerinden Köstence Limanı'na bağlamaktadır. Suyolu, büyük ölçekli iç gemiler (110 × 11,45 m.) için tasarlanmıştır ancak rotasının çoğunda çok daha büyük gemileri taşıyabilir.

Haritada.11 de görülen Tuna Nehri, taşımacılıkta Türkiye ve Avrupa'yı birbirine bağlamasının yanında; Türkiye üzerinden hem Kafkaslar, Ortadoğu ve Afrika ile Avrupa arasında yeni bir ulaşım modu oluşturması hem de “Kalkınma Yolu” açısından stratejik bir öneme sahiptir. Tuna nehri limanları iç bölgelerdeki Sırbistan, Slovakya gibi ülkelere alınacak yüklerin Türkiye limanları ile Irak, İran ve diğer Doğu Akdeniz limanlarına ulaştırılması önemli rekabet avantajı kazandırmaktadır. Tuna Nehri'nde yapılan taşımacılığında gabari yüklerinin, hukuksal hiçbir uluslararası engele

kapsamında, tüm ulaşım dallarında Anadolu ekonomik havzalarının birbirlerine doğrudan ulaşımı değil, tüm illerin doğrudan İstanbul'a taşımacılık yatırımlarının planlaması öncelikli olmuştur. Günümüze kadar uygulanan tek akslı ulaşım politikaları ile İstanbul, Kocaeli yarımadası ve Güney Marmara endüstriyel kalkınmada doyum seviyesine erişmiş olduğu kabul edilmektedir. 1990 sonrasında Anadolu illerinde artan nüfus, OSB ve KS Sitelerinde yeni kurulan üretim merkezlerinde çoğalan endüstriyel (tedarik-üretim-teslim-geri besleme zinciri) taşıma ihtiyaçlarının uygun zaman ve para maliyetiyle gerçekleştirilmesi için tek akslı ulaşım altyapısının yeterli olmadığı görülmektedir.

4.1. Tek Akslı Ulaşım Politikasından, Limanlar Öncelikli Çok Akslı Ulaşım Politikasına Geçilmesi

Yüzölçümü ve nüfusu az ülkelerde tek akslı ulaşım altyapıları toplam gelirin dengeli dağılması ve beklenen refahın sağlanmasında yeterli olabilir. Yunanistan bunun için iyi örnektir. Yüzölçümü (Wikipedia, 2026) 131.957Km². nüfusu 10.4 milyon kişi olan Yunanistan topraklarının kuzey-güney uzunluğu yaklaşık 700Km²'dir. Atina'dan kuzey yönünde inşa edilecek 700 Km. otoyol ve demiryolundan uygun noktalarda doğu-batı yönlerine uzatılacak bölünmüş karayolları ile Yunanistan ekonomik ve sosyal hayatını tatmin edecek ulaşım altyapısı sağlanmış olacaktır. Ana ticaret limanlarından Demiryolu ile desteklenecek taşımacılık ve lojistik köyler ile intermodal taşımacılık sistemi verimli olarak kurulabilecektir. Oysa Türkiye gibi dokuz ayrı ekonomik havzaya (Kuzey ve Güney Marmara, Ege, D. Akdeniz, Çukurova, G. Doğu, Orta Anadolu, D. Anadolu ve D. Karadeniz) sahip olan ülkelerde tüm havzalardan sadece Marmara'ya yönelik ulaşım altyapıları ve İstanbul merkezli taşımacılık politikaları "tedarik-üretim-dağıtım" zincirinde maliyetlerin yükselmesine ve ekonomik verimliliğin azalmasına yol açacaktır. İstanbul merkezli ve tek akslı ihracat-ithalat taşımacılığında 2010'lu yılların ikinci yarısından itibaren genel mal ve hizmet satış fiyatları içerisinde taşımacılık zinciri maliyetleri artışlar göstermiştir.

Halen uygulanmakta olan tek akslı ulaşım politikası, İstanbul iline aşırı doluluk nedeniyle ve Anadolu ekonomik havzalarına ise kullanılmayan kapasiteler nedeniyle zarar vermektedir; Nüfus artırıcı fonksiyonu nedeniyle tek akslı ulaşım politikası İstanbul ve çevresinde sanayileşmeyi aşırı ölçüğe mahkum etmiştir. Kuzey İstanbul havzasının imar politikasıyla hızlandırılan İstanbul yerleşimleri kent içinde çözülemeyen trafik sorunları ve zaman kaybı yanında taşımacılıkta %30'a varan maliyet artışları ile yeni sosyal sorunları beraberinde getirmiştir. Trafik sıklığı ve Trafikte fazladan harcanan bir saatin karşılığı ekonomik açıdan altı milyar liralık kayba yol açmaktadır (Türk, 2025). Ulaştırma eski bakanımız Sn. İsmailoğlu "İstanbul'da trafik yoğunluğunun ortalama yüzde 64 olduğuna, pik saatlerde ise yüzde 90'lara çıktığına dikkati çekerek, "İstanbul'da trafik yoğunluğu

yıllık kişi başı 288 saat zaman kaybına neden olmaktadır. Trafik sıklığı nedeniyle yıllık ekstra 760 milyon dolarlık yakıt harcanıyor. İstanbul'da toplu taşımayı geliştirmek zorundasınız. Yolda kalmayan otobüslerle şehre hizmet etmek gerekir. 8,5 milyon vatandaşın aktif yolculuk yaptığı İstanbul'da trafik sıklığının yıllık ekonomik kaybı tam 10 milyar dolar. Yerel yönetimlerin en önemli görevi güvenli bir toplu taşıma sistemi kurmak ve yönetmektir (Çalkaya, 2024).

İstanbul ilimizde aşırı trafik, zaman kaybı, aşırı maliyet artışları gibi problemlere karşılık Ege, Batı Akdeniz, Çukurova, Orta Anadolu, G. Antep-Diyarbakır ve Van Havzası ile Doğu Karadeniz ekonomik havzaları münhasıran birer “ekonomi bölgesi” haline gelmiştir. Sekiz ekonomi havzamız tedarik ve taşımacılık yönetimi açısından İstanbul’a bağımlılık nedeniyle en yakın limanlar ile kendi verimli “tedarik-teslim zinciri”ni kuramadığından sosyo ekonomik gelişmede geride kalmaktadır. Çok akslı ulaşım paradigmasına geçilerek; Anadolu’da yükselme potansiyeli taşıyan “ekonomi havzaları” ve en yakın limanlar arasında doğrudan karayolu, demiryolu ve havayolu ulaşımı sağlayacak yatırım politikalarına ihtiyaç bulunmaktadır.

Ulaştırma Bakanlığı tarafından Ankara-İstanbul arasında yeni bir otoyol ve yeni bir hızlı tren projesi geliştirilmekte olduğu ve iki yatırımın toplam 650 km uzunluğa ulaşacağı bir süredir açıklanmaktadır (Badak, 2024). Ankara-İstanbul arasında 10-12 yıl önce işletmeye açılan otoyol ve hızlı tren yatırımları henüz kapasitelerini doldurmamış ve ekonomik ömürlerini tamamlamamıştır. Öncelikle çalışmada incelenen dokuz ekonomik havza arasında doğrudan ulaşım sağlayacak otoyol, bölünmüş transit yol ve hızlı tren ulaşımının önceliğe alınması “büyük ölçekli yatırımların verimliliği” açısından daha rasyonel olacaktır. Çok akslı ulaşım paradigması ile 1.Çukurova-Ege, 2.Çukurova-Çanakkale, 3.Çukurova-Van, 4.Çukurova-D. Karadeniz, 5.Ege-D. Anadolu, 6.Ege-D. Karadeniz, 7.Ege-Ovaköy (Irak Kalkınma Yolu), 8.D. Karadeniz-Ovaköy (Irak Kalkınma Yolu) 9.B. Akdeniz-B. Karadeniz arasında transit karayolları, havza lojistik merkezleri ile limandan-limana demiryolları ve havza merkezi olan illere hava ulaşımı sağlanması halinde Türkiye ekonomisi yeniden verimli büyüme dönemine girecektir. Anadolu illeri arasında havayolu ulaşımı Sun Express tarafından 15 yıl önce başlatılmış olduğu halde bu alanda THY halen sadece İstanbul merkezli uçuş politikalarına devam etmektedir.

İhracat Limanları Odaklı Ülke Politikaları ve Hindistan Örneği.

İhracat odaklı politikalara sahip olan ülkeler tarafından, çalışmada ülkemiz için de önerilen çok akslı taşımacılık ve liman merkezli kalkınma projeleri geliştirmektedir. Hindistan bu ülkelerin başında gelmektedir. Hindistan teknoloji, hizmet sektörü ve üretimde küresel bir aktör olma arayışını sürdürmektedir. COVID-19 salgını sonrasında küresel tedarik zincirinde yaşanan kesintiler ve konteyner temininde oluşan kısıtlamalar ile Çin üretimine alternatif hâline gelen

Hindistan, Sagarmala ve Bharatmala gibi mega ticaret ve kalkınma projeleri geliştirmiş, tüm üretim merkezleriyle tüm limanlar arasında alternatif bağlantılar geliştirerek Çin'in üretim ve teslim üstünlüğü ile yarışa girmiştir.

Sagarmala Programı ilk olarak 2003 yılında Başbakan olarak görev yapan Shri Vajpayee döneminde başlatılmış (Ministry of Ports, Shipping and Waterways, 2024) olup, 2015 yılında hükümet tarafından onaylanmıştır (Çamaş, T. 2024). Yatırım kapsamında 839 proje bulunmaktadır. 241 projesi tamamlanmış olan Sagarmala Programının amacı, limanlar öncülüğünde üretim, ihracat ve kalkınmayı teşvik etmek, lojistik maliyetlerini düşürmek ve ekonomik büyümeyi hızlandırmaktır. (Çamaş, 2024).



Şekil.3. Hindistan Hükûmeti Gemicilik Bakanlığı, Sagarmala Projesi (Ministry of Shipping, 2024).

Sonuç

Dünya'nın istikrarlı pazarları, "güvenli tedarik bölgeleri" aramaktadır. Kalkınma yolu, Türkiye ve Irak coğrafyasının "güvenli tedarik coğrafyası" olmasına katkıda bulunacaktır. Türk iş insanları dünyanın pek çok bölgesinde üretim ve ticaret yatırımları yapmaktadır. Türkiye'de faaliyet gösteren 350 OSB'den lojistiği güçlü olanlarda yer bulamayan bazı firmalar Doğu Avrupa ülkeleri ile Mısır veya Orta Asya ülkelerine yönelmektedir. Sadece Türkiye'den değil tüm ülkelerden, lojistik açıdan avantaj sunan Kalkınma yolu çevresinde yer almayı fırsat olarak görececek girişimciler endüstriyel yatırımları getirecek ve Irak'ın 2023 yılında %2,9 olan kalkınma hızını yükseltecektir. Öncelikle imalat sanayi makineleri, petrokimya, plastikler, diğer petrol ürünleri, sulama ve tarım ekipmanları ile gıda kategorilerinde 100'e yakın alt endüstride ve turizmde daha hızlı gelişme olacağı kabul edilmektedir (<https://tr.tradingeconomics.com/iraq/gdp>, <https://www.opsisgroup.com.tr/tr/petrol-urunleri>). Kalkınma Yolunu daha verimli kullanmak için Türkiye'de tamamlanması ve Irak'ta yapılması faydalı olacak bazı bağlantılar ile tasarım ve planlama ihtiyaçları bulunmaktadır.

Kalkınma yolunun türkiye bölümünde tamamlanması gereken bağlantılar şunlardır; Basra ulaşımının Karadeniz limanlarına ulaşması için Doğu Karadeniz’de Ünye-Ordu-Giresun limanlarına bağlanan iki adet Kuzey-Güney transit bölünmüş karayolunda eksik olan 80 Km bölümün tamamlanması. Basra ulaşımının Çanakkale köprüsüne ulaşması için; Orta Anadolu’da Afyon’dan Çanakkale köprüsüne ulaşımında eksik olan Afyon-Balıkesir-Çanakkale transit bölünmüş karayolu tamamlanması. Kalkınma yolundan Ege limanlarına erişilmesi için; Kayseri-Niğde-Karaman-Isparta-Denizli ve Mersin-Karaman Otoyolu projelendirilerek Kalkınma yolu ile Çukurova-Ege ekonomik havzalarının doğrudan bağlanması.

Belirtilen ulaşım bağlantıları tamamlandıktan sonra 7.’nolu haritada görülen Türkiye coğrafyasında Kalkınma yolu; “açılmış bir elin beş parmağı” gibi Çukurova, Ege, Çanakkale, İstanbul ve D. Karadeniz limanlarına ulaşım sağlayacaktır.

Kalkınma yolu irak koridorunda endüstriyel altyapılar için tasarım ihtiyaçları şöyle özetlenebilir; Faw-Ovaköy arasında 1200Km boyunca var olan sanayi bölgelerinin yeni endüstriyel yatırımlar için revize edilmesi, tarıma uygun olmayan arazilerde yeni KSS ve OSB alanlarının belirlenmesi, sektör ve ölçek tasarımlarının yapılması. Intermodal taşımacılık yönetimi için Basra, Bağdat ve Musul bölgelerinde “Lojistik Merkezler” in (kamu-özel işbirliğiyle yapılacak) girişimciye tahsis edilmek üzere depolama alanlarının tasarlanması. Kalkınma yolundan, Doğu-Batı yönlerinde doğacak eşya, kargo ve insan taşıma ihtiyaçları için ulaşım (lastik tekerli, raylı sistem vb.) ve alt ve üstyapı işletme modelleri tasarlanması. Koridorda yer alan kentlerde çevre düzeni yenilenerek, ticari talebe uygun konaklama, toplantı vb. ihtiyaçlara uygun altyapıların tasarlanması. Yukarıda belirtilen mekânsal altyapıların ve buralarda yer alacak tesislerin su, enerji, kanalizasyon vb. ihtiyaçlarının tasarlanması ve planlanması. Yapılacak altyapıların finansman modeli, inşa edilme, işletme ve güvenlik modeli ile sürdürülebilirlik sistemlerinin tasarlanması.

Irak bölgesinde kurumlar, işletmeler ve üst yapılarda tasarım ve planlama ihtiyaçları şunlardır; Alt, orta ve üst düzey (Karayolu, Denizyolu, Demiryolu, Havayolu araçlarının kullanılması ve yükleme-boşaltma, depoculuk, gümrükleme, dijital seyir takipleri, güvenlik vb.) görevleri yapacak insan kaynaklar yetiştirilmesi için meslek liseleri, meslek yüksek okulları ve işletme-yönetim-mühendislik fakülteleri ile bunların eğitim kadroları ve müfredatı konularında hazırlıkların yapılması. Yükleme-boşaltma ekipmanları ile karayolu ve demiryolu araçlarının bakım, onarım ve yedek parça ihtiyaçları için özel hizmet ve imalat işletmelerine teşviklerin hazırlanması. Kalkınma yolu projesinde karar verilmesi gereken Uzun evreli, Karmaşık ve

Stratejik problemlerde en uygun karara ulaşmak için; “Tasarım Yönetimi” teorisinin incelenmesi ve kullanılması (Özer ve Badak, 2025).

Irak-Türkiye Kalkınma yolu sadece iki ülke için değil tüm bölge toplumlarına ekonomik, sosyal ve güvenli gelecek inşasında fayda üretme potansiyeline sahiptir. Kalkınma Yolu, Irak koridorunda endüstriyel altyapı ihtiyaçları ile çok yönlü ve çok toplumu etkileme özellikleri nedeniyle uluslararası yatırım ve finans destek kurumlarının daha çok ilgi göstermelerini hak etmektedir. Ayrıca projenin verimli işletilmesi yönünde Irak ve Türkiye coğrafyalarında hangi kuruluşlar tarafından ne gibi çalışmaların yapılması gerektiğini inceleyen akademik araştırmalara ihtiyaç vardır. Bölge üniversiteleri ve akademisyenlerin kalkınma politikası, yerel ihtiyaçlar, hukuki ve idari yenilikler gibi alanlarda yayınlar ile sürece katkıda bulunmaları temenni edilmektedir.

Kaynakça

- Akgüngör, A. P., Korkmaz, E. ve Doğan, E. (2024). Kalkınma yolu projesinin ülkeler arası ve bölgesel yolculuk ve yük taleplerine olan etkisi, *Ulaştırma ve Altyapı Dergisi*, yıl.1 sayı.1, 52-69.
<https://drive.google.com/file/d/1CdFCg1kPAMR0INXtQLUq6g8CmC9gxEvs/view>
- Badak, S. (2023). Ulaştırma Ekonomisi Lojistik ve Türkiye, Nobel Yayınları Ankara,
- Badak, S. (2024). Modern karar verme metodu olarak “Tasarım Yönetimi”, *Kamu kararlarında etkinlik, verimlilik ve bir uygulama*, *Uluslararası Akademik Birikim Dergisi*, Cilt: 7, Sayı 5, 803-826.
<https://akademikbirikimdergisi.com/index.php/uabd/article/view/300/314>
- Barda, S. (1982). Ulaştırma Ekonomisi, Mentş Kitapevi, İstanbul
- Bardakçı K. (2018). Antikçağ’da Kayseri-Halep Arasındaki Yol Güzergâhları, Cilt:4, Sayı:8, 40-51. <https://dergipark.org.tr/tr/pub/ijhe/issue/39012/437375>
- Coşkun, İ., Çavuşoğlu, R., Demirtaş ve D. Uzman (2021). M.Ö. I. Binde Anadolu ve Mezopotamya Arasında Ticari İlişkiler, İksad yayınevi, Ankara
- Çalkaya, M. (2024). İstanbul’da Trafik Sıkışıklığı Yıllık 10 Milyar Dolar Kayba Neden Oluyor. *Anadolu Ajansı*, 3 Mayıs.
- Çamaş, T. (2024). Çin Hindistan Rekabeti ve Kalkınma Yolu, *Ulaştırma ve Altyapı*, Yıl: 1, Sayı: 1, 146-165.
<https://drive.google.com/file/d/1GueevrgbgPb5SVR7fR2Kf6G9ai4n8j4D/view>
- Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı (2023). *Çevresel Göstergeler*. <https://webdosya.csb.gov.tr/db/ced/icerikler/cevresel-gostergeler-turkce-2023-20250102095312.pdf>
- Duman B. ve Alaca M. (2023). Basra-Turkey ‘Dry Canal’ Project. Ambitious Vision or Pipe Dream, Ministry of Transport, State Company for Iraq Railways
- Eyigün, Y. (2024). Kalkınma yolu projesi ulaşım ağının Türkiye’nin mega ulaşım ağı ile entegrasyonu ve avrupa bağlantıları *Ulaştırma ve Altyapı Dergisi*, Ankara, yıl.1, sayı 1, 70-101.
<https://drive.google.com/file/d/1eKDWKE471TUjPJZEdknfJ5izR2SSqTkd/view>
- Fırat Kalkınma Ajansı (2000). *Uzun Vadeli Strateji ve Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı 2001 - 2005*.
https://fka.gov.tr/sharepoint/userfiles/Icerik_Dosya_Ekleri/Kalkinma_Planlari/VIII.%20Beş%20Yıllık%20Kalkınma%20Planı%202001-2005.pdf
- Frej, D. ve Jaśkiewicz, M. (2021). Vehicle Accident Frequencies On The Example Of Poland And Slovakia In 2010-2020. https://www.researchgate.net/figure/Transport-corridors-in-the-European-Union-Baltic-Adriatic-corridor-navy-blue-North_fig1_357087138
- İnan, M., Demir M. (2017). Demiryolu Ulaşımı ve Türkiye’de Hızlı Tren Yatırımlarının Etkileri: Eskişehir-Konya Örneği”, *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi The Journal of International Social Sciences*, Cilt: 27, Sayı: 1, 99-120, Elazığ
- Kızılay, Ş. (2023, 1 Eylül). Irak’ta Kalkınma Yolu Projesi Adımları. *Ortadoğu Araştırmaları Merkezi (ORSAM)*. <https://orsam.org.tr/yayinlar/irakta-kalkinma-yolu-projesi-adimlari/>
- Kurt, V. (2024). Kalkınma Yolu Projesi: Türkiye’nin Lojistik ve Ticaret Merkezi Olma Yolunda Stratejik Adımı, *Ulaştırma ve Altyapı*, Yıl: 1, Sayı: 1, 134-145.
<https://ulastirmavealtyapidergisi.com.tr/sayi-1-kalkinma-yolu-projesi-2/>
- Orhan, A. ve Oflaz, E. (2024). Kalkınma Yolu Projesi’nin Ekonomideki Sıçrama Etkisine Yapısal İnşacı Bir Yaklaşım, *Ulaştırma ve Altyapı*, Yıl: 1, Sayı: 1, 102-113.
https://drive.google.com/file/d/115GVbwcN_TrwisvJphPp3dWspDCUPu1Y/view
- Özer M. A. ve Badak S. (2025). Kamu Tasarım Yönetimi, İşleyiş, Model ve kurumsal Yapılar, Yetkin Yayınları, Ankara

- Szymonik, A. Transport Economics For logistics and Logisticians. Theory and Practice, 2013
- Sümer, F. (1985). Yabancı Pazarı, Türk Dünya araştırmaları Vakfı Yayını, İstanbul.
- Türk, Ü. (2025). İstanbul'da Trafik Sıkışıklığının Yıllık Maliyeti 6 Milyar Doları Geçiyor. *Anadolu Ajansı*, 6 Mayıs.
- Wikipedia (2025). *North Sea–Mediterranean Corridor*.
https://en.wikipedia.org/wiki/North_Sea–Mediterranean_Corridor
- Wikipedia (2026). *Yunanistan*. <https://tr.wikipedia.org/wiki/Yunanistan>
- Yılmaz, N. (2024). Kalkınma yolu projesi'nin Irak ve Orta Doğu jeopolitiğine etkisi, *Ulaştırma ve Altyapı Dergisi*, Yıl:1, Sayı:1, 34-51.
<https://drive.google.com/file/d/1iRPUIUnHRuKojdJvcxBz-8x4ZTHtM8Tf/view>
<https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/rail/ertms/who-involved-ertmsdeployment/corridors.en>
<https://tr.tradingeconomics.com/iraq/gdp>
<https://www.mfa.gov.tr/tuna>
<https://www.ekonomigazetesi.com/ekonomi/avdagic-net>
<https://www.uab.gov.tr/uploads/pages/bakanlik-yayinlari/ulasan-ve-erisen-turkiye-2021.pdf>
<https://www.utikad.org.tr/Detay-Sektor/Haberleri/8588/turkiyede-174-adet-liman-ve-iskele-var>
<https://www.utikad.org.tr/Detay-Sektor-haberleri/11563/tasimacilarin-gundeminde-tuna-nehri-var>
<https://www.opsisgroup.com.tr/tr/petrol-urunleri>

Extended Summary

This study evaluates the impact of the Iraq-Turkey Development Route on Turkey's transportation system and development performance from a transportation ecosystem perspective. The analysis and evaluations were conducted using social systems theory and the design method in decision-making processes. The study included a review of academic and empirical literature, review of relevant ministry and public publications, and port import-export cargo data, and evaluation of practices in India, a country with similar projects.

The "Transportation Ecosystem" is a powerful subsystem within the general industrial system. It is the General Industrial Systems that drive the development of countries. There are four sub-elements within the industrial system: 1. Transportation Infrastructure, 2. Entrepreneur (Investor-Manager), 3. Production Point (Factory-Facility), and 4. Technology. The transportation economy operates as a broad ecosystem encompassing all six modes of transportation. A properly designed and developed transportation ecosystem, encompassing all its elements at the national level, has an impact on socioeconomic development and overall price stability. The Transportation Economics Ecosystem both influences development and is affected by industrial developments.

Transportation generates economic, social, strategic, and political impacts in countries. In countries where industrial systems operate harmoniously with all their elements, the rapid movement of people, goods, and capital generates new benefits for the economy. The ease of movement of entrepreneurs, goods, experts, finance, and consumers positively impacts a country's development. Centralized structuring of transportation axes and management prevents the rapid movement of goods and capital, leading to wasted time and increased prices. Multi-axis transportation infrastructures and multi-centered management policies in transportation provide low costs and economic efficiency. High-quality transportation raises the standard of living and transforms lifestyles. It facilitates individual travel, stimulates educational, social, and cultural activities, contributes to the formation of new social structures, and increases participation in sports and arts. It regulates the relationships among closed communities and creates differences in traditional attitudes and behavioral patterns. High accessibility contributes to the formation of close traditions and lifestyles through a common language

and expression, strengthens social ties, and fosters a shared consciousness. It also facilitates increased effectiveness in national defense and internal security. Modern transportation systems enable increased effectiveness in terms of national defense and internal security, foster social solidarity and ensure the preservation of national unity. The effectiveness of a country's defense force is determined by the capacity, speed, and safety of its transportation system. Transportation is also an important tool and indicator of successful political governance.

In industrial systems, overall factor productivity is closely related to the use of the nearest port in terms of "supply, production, and delivery" costs. Since maritime transportation accounts for 85% of global commercial transportation, connecting to the seas is strategically important for export-based development. Since the founding of our state, one of its fundamental goals has been to reach the level of developed countries and societies "at the level of contemporary civilization" in terms of economic, social, and general life. The key elements of becoming a developed country are advanced education, production, and the implementation of export policies. Especially since the transition to the planned era in the 1960s, Turkey has become one of the countries that produce more than it consumes and prepare five-year development plans with export-centric policies. It has adopted the goal of "becoming a reliable supplier and net exporter" on its path to European Union membership.

The Basra-Ovaköy transportation investment, which is being implemented in accordance with Turkey's production and export priority policies, will connect the Mediterranean, Aegean, Black, and Indian Seas surrounding our countries. This will contribute to the strengthening of existing industrial systems in both countries and the creation of new industrial basins. The transportation corridor, now known as the development route, encompasses the region between Anatolia and Basra, where transportation has been carried out by road for 4,000 years, and in some periods by waterway via the Euphrates and Tigris Rivers.

The Development Road Project (KYP), comprised of Port, Highway, and Railway investments, includes investments in a major port in Faw, Iraq, a 1,200-km highway between Faw and Ovaköy, Turkey, and a 1,190-km high-speed rail line for freight and passenger transport. The project includes a highway and railway line extending from Basra to Turkey and is scheduled for completion by 2038. The total amount of goods transported through commercial freight movements worldwide is approximately 12 billion tons, and this figure is expected to rise to 25 billion tons by 2030 and 95 billion tons by 2050. Trade relations between Asia and Europe, one of the main axes of expected growth in global transportation, strengthen economic ties between countries and further enhance the strategic importance of logistics corridors.

The first leg of the project, Basra Al Faw Port, is the starting point of the KYP. Scheduled for completion in 2026 and boasting a berth capacity of 90, Al Faw Port aims to become one of the largest ports in both the Middle East and the world upon completion. The second investment, the Faw-Ovaköy Highway, is 1,133 km long and includes 26 service bays. Construction of the road, similar to the railway, is expected to begin in 2025 and be completed by the end of 2029. The Basra-Ovaköy Railway, extending from south to north within Iraq, comprises 1,179 km and includes 15 passenger and freight stations. If the rail and road systems are completed and used together as a multimodal system, the maximum transport capacity of the corridor is estimated to be 6.4 million TEU/year for freight, and 38.2 million tons/year of bulk cargo.

Today, the global freight transported is estimated at 12 billion tons per year. Turkey can only benefit from the \$600 billion annual trade volume between Asia and Europe by doubling its current production capacity and utilizing ports along its coasts for export. While 182 ports and piers along Turkey's coasts are suitable for maritime transport, 35 ports, mostly in the Marmara Sea, are more heavily used. If investment and operational processes are designed with accurate data and methods,

the Development Path is expected to create a "springboard effect" in the economies of both countries and increase Iraq's per capita gross national product (GNP) by 20%.

The KYP's strengths and opportunities include: - Strengthening the "Middle Corridor" in China-Europe transportation. - Providing a rapid alternative to unexpected disruptions in the Suez Canal. - The opportunity to establish a strong supply, production, and distribution chain for the economies of Iraq and Turkey. - Providing access to Turkey's North-South and East-West Divided Transit Highways, along with the planned highways and railways, as well as the Mediterranean, Aegean, and Çanakkale Bridges, and ports in Istanbul and the Black Sea. - Cargo arriving from the Far East and Indian Ocean basins to the Persian Gulf will have the advantage of reciprocal access by road, rail, or from Turkish ports to Mediterranean and African countries, via the Danube River to Europe, or via Russian and Georgian ports on the Black Sea to the North Caspian Sea, Kazakhstan, and Central Asian countries. - The equipment strength, extensive international logistics network, and experience of Turkish transportation organizations constitute strengths and opportunities.

Weaknesses and threats of the KYP: -The investment requires large capital, -The armed conflicts in neighboring countries, -The efforts of countries with interests in the region that do not want Turkey and Iraq to strengthen through cooperation to delay the KYP, -Single-axis transportation infrastructures in Turkey, -The need for mid- and high-level trained managers in the Iraqi geography during the investment and operation period of the Development Path constitute the threats and weaknesses.

Transportation infrastructure in Turkey is being built in accordance with the Southeast-to-Northwest (single-axis transportation paradigm), which prioritizes the use of the Marmara and Istanbul ports, based on the 1948 Hilts report. Transportation management nationwide is provided from a single point, centered in Istanbul. This situation forces industrialists in the Mediterranean (Antalya-Çukurova), Black Sea basins, and other regions that are far from İstanbul in Anatolia to use Istanbul ports instead of the nearest ports for raw material and semi-finished goods procurement and delivery of finished goods. The inability to use the nearest port for commercial transportation leads to increased costs in industrial production in our Anatolian provinces. Because our Anatolian basins have failed to develop their production capabilities, they are unable to contribute sufficiently to exports.

Statements from our Ministry of Transport indicate that transportation between the Basra-Ovaköy Development Road and Europe is planned to be carried through Istanbul. After the Iraq-Turkey Development Road opens in the 2030s, transporting raw materials and products from the Far East to Europe solely through Istanbul will further exacerbate the existing traffic problems in Istanbul. However, if access to all Anatolian ports for the Basra-Ovaköy-Europe transportation becomes easier, industrial production and exports in the Anatolian basins will be positively impacted, Istanbul's production and transportation burden will be reduced, urban traffic will be eased, and the utilization capacity of Anatolian ports will be increased. Thus, Türkiye's goal of becoming a net exporter and a reliable supplier will be strengthened, gaining an advantage on its path to EU membership.

The North-South and East-West divided transit highway infrastructures currently underway in Turkey are the most comprehensive transportation investments undertaken in Anatolia since the State of Seljuk period. Policies are needed to strengthen the supply, production, and delivery chains and provide direct access to industrial basins such as the Marmara, Aegean, Eastern Mediterranean, Çukurova, Southeastern, Central Anatolia, Eastern Anatolia, and Eastern Black Sea regions through these ongoing highways and divided highways. Therefore, the study recommends adopting "multi-axis transportation" policies in Turkey's transportation investments, which will provide access to Çukurova, the Western Mediterranean, the Aegean, the Çanakkale Bridge, and the Western and Eastern Black Sea ports. It also recommends designing policies that will provide direct access

between Anatolian basins through divided transit roads and highways, and that will capitalize on the new transportation potential coming from Basra.

The study references the history of trade and transportation between Mesopotamia and Anatolia. It analyzes the potential economic and social impacts of the PPP in Turkey and Iraq using examples from the US and EU. It also examines the strengths and weaknesses of the Iraq-Turkey development path, along with the opportunities and threats it will pose to our region. It argues that the Turkish economy will enter a period of more efficient growth if a multi-axis transportation paradigm is implemented, including logistics centers reaching all ports in the basins, railways extending from port to port, and direct commercial transportation infrastructure between provinces serving as basin centers. It also examines the example of India, which is implementing similar policies. It also offers suggestions for the more successful operation of the PPP. It also encourages academics to contribute to the process through their work on local needs, legal and administrative innovations, and other areas.