

AVİM
AVRASYA İNCELEMELERİ MERKEZİ
CENTER FOR EURASIAN STUDIES

KALKINMA YOLU

Bora ODABAŞI

Misafir Araştırmacı

Analiz No : 2026 / 18

10.04.2026

Kalkınma Yolu, Irakın Basra Körfezinde bulunan Büyük Faw limanından başlayarak, Irakın içerisinde kuzey yönlü ilerleyip, Ovaköy sınır kapısından Türkiyeye bağlanan ve buradan da Mersin, İzmir ve İstanbul üzerinden dünyaya açılan bir ulaştırma koridoru projesidir.

İlk kez 1980li yıllarda gündeme gelen proje uzun süre rafta kalmış ve herhangi bir somut adım atılmamıştır. Ancak, dünya jeopolitiğinde yaşanan kırılmalar deniz taşımacılığına dayanan klasik güzergahların ne kadar hassas olduğunu gösterdiği 2020 sonrası dönemde proje tekrar gündeme gelmiştir. 21-23 Mart 2023 tarihleri arasında Irak Başbakanı Muhammed Şiya es-Sudaninin Türkiyeye gerçekleştirdiği ziyaretler sırasında taraflar arasında ikili görüşmeler yapılmış ve Ankara Bildirisi ile Türkiye projeye dahil olmuştur. Cumhurbaşkanı Erdoğanın Başbakan Sudani ile gerçekleştirdiği basın toplantısında Kalkınma Yolu Projesini bölgemizin yeni İpek Yolu haline dönüştüreceğimize inanıyorum diyerek projenin önemini birinci ağızdan deklare etmiş ve projenin gelecek vizyonunun altını çizmiştir.[1] Mayıs 2023te Bağdatta düzenlenen toplantıda ise projenin teknik ve mali detayları küresel kamuoyuna duyurulmuştur. Aynı toplantıda Katar ve BAE de projeye olan ilgilerini göstermişlerdir. Taraflar arasında 22 Nisan 2024 tarihinde "Kalkınma Yolu Projesi Hakkında Ortak İş Birliği Mutabakat Zaptı" imzalanmış ve proje nihai ve resmi çerçeveye kavuşmuştur.[2]

Güzergah

Koridor, Irak'ın denize açılan tek vilayeti olan Basra'da inşası devam eden ve tamamlandığında Ortadoğu'nun en büyük limanı olması hedeflenen Büyük Faw Limanı'ndan başlamaktadır. Basra'dan başlayan yaklaşık 1.200 kilometre uzunluğundaki çift hatlı demir yolu ve otoyol ağı, ülkeyi güneyden kuzeye doğru katetmektedir. Bu hat sırasıyla Nasiriye, Divaniye, Kadisiye, Necef, Kerbela, Bağdat, Samarra, Tikrit ve Musul

vilayetlerinden geçmektedir. Musul'un ardından kuzeye doğru Ovaköy sınır kapısına ulaşmaktadır. Demir yolları ve otoyolların yanı sıra aynı hat boyunca petrol ve doğal gaz boru hatları inşa edilecek ve fiber optik kablolar döşenerek iletişim alt yapısı inşa edilecektir.

Katar ve BAEnin projeye dahil olması gelecekte hattın Basranın güneyine de inebileceği ihtimalini taşımaktadır. Ayrıca hattın Türkiye güzergahı kuzey yönlü uzatılıp Orta Koridor güzergahı ile birleştirilebilir. Böylece Kuzey-Güney yönlü yeni bir ulaştırma koridoru ortaya çıkabilir.

Projenin Getirileri

Projenin faaliyete geçmesiyle birlikte ilk etapta 100 bin yeni iş imkânı yaratması öngörülmektedir. Tüm aşamalar tamamlandığında ise projenin 1 milyondan fazla yeni istihdam yaratması beklenmektedir.[3] Ticaret hacmi ve taşıma kapasitesine gelecek olursak 2028de tamamlanması planlanan birinci etapla yıllık 3,5 milyon konteyner (TEU) ve 22 milyon ton dökme yük kapasitesi hedeflenmektedir.[4] İkinci etabın (2038) ve üçüncü etabın (2050) hayata geçirilmesi ile bu sayıları yükseltecektir.

Kalkınma Yolu Projesi, tıpkı Orta Koridor gibi, ciddi zaman avantajına sahiptir. Örneğin, Şanghay ve Rotterdam limanları arasındaki 33 günlük mal taşıma süresi Kalkınma Yolu ile 15 güne inecektir.[5] Bunun yanı sıra başta Irak olmak üzere Körfezin petrole dayalı ekonomisine yeni alternatifler üretecektir.

Bölgesel Aktörler ve Çekinceleri

Kalkınma Yolu Projesinin duyurulmasından sonra Mısır projenin Süveyş Kanalına alternatif olup gelirlerini ve stratejik önemini azaltacağı endişesi dile getirirken, İran da projenin kendi limanlarını (Çabahar ve Bender Abbas gibi) gölgede bırakmasından endişelenmiştir.

İlk olarak, Mısırın endişeleri sayısal veriler ile örtüşmemektedir. Süveyş Kanalı açıldığı günden beri dünyanın en stratejik dar boğazlarından biri olmuştur. Günümüzde yıllık 18 milyon konteyner bu dar boğazdan geçmektedir. Kalkınma Yolunun hedeflenen kapasitesi ise yılda 3 milyon konteynerdir. Dolayısıyla projenin, Süveyş Kanalı'nı zayıflatacak bir rakip değil, aksine bölgesel entegrasyonu artıran tamamlayıcı bir alternatif güzergâh olduğunu göstermektedir.[6] Nitekim 10 Ekim 2024te Mısır Sanayi ve Ulaştırma Bakanı Kamel el-Vazir Mısırlı firmaların Kalkınma Yolu Projesi'ne ve Irak'ın altyapı çalışmalarına aktif olarak katılacağı açıklamıştır.[7]

İrana gelecek olursak, İran Uluslararası Kuzey Güney Yolunun merkezi konumundadır. Ancak, uzun yıllardır uygulanan ekonomik yaptırımlar, ambargolar ve bunlara paralel olarak birtakım teknik yetersizliklerden ötürü bu güzergâh tam kapasite ile çalışamamaktadır. Ek olarak, yine yaptırımlardan ve ambargolardan ötürü İran ekonomisi başta Irak olmak üzere Körfez ülkeleri üzerinden kayıt dışı ekonomik işlemlere ihtiyaç duymaktadır. Dolayısıyla proje geniş perspektiften bakıldığında İranın da lehinedir.

Özellikle 28 Şubatta başlayan savaş süresince İranın ulaşım ağları, enerji terminalleri ve lojistik altyapısı, onarımı uzun yıllar alacak şekilde ağır tahribata uğramıştır. Bu durum, İranın kendi güzergâhlarını tam kapasiteyle ayağa kaldırmasını zorlaştırırken; Kalkınma Yolu Projesini, savaş sonrası ekonomik toparlanma sürecinde İran için de dış dünyaya açılan güvenli ve sürdürülebilir bir alternatif haline getirmektedir.

Türkiye ve Irak öncülüğünde yürütülen Kalkınma Yolu Projesi özetle tüm bölgeye ekonomik, politik ve taşımacılık alanları başta olmak üzere birçok avantajı beraberinde taşımaktadır. Ancak devam etmekte olan savaş Projenin geleceği ile ilgili soru işaretlerinin oluşmasına sebep olmaktadır.

Savaş ve Kalkınma Yolu'nun Geleceği

28 Şubatta başlayan İran-ABD/İsrail Savaşı sadece taraflar arasındaki çatışmalardan ibaret kalmamış, doğrudan veya dolaylı şekillerde tüm bölgeyi etkisi altına almıştır. Petrol üretim tesisleri, rafineriler ve bunlarla birlikte birçok alt yapı tesisleri vurulmuş ve çeşitli boyutlarda hasar görmüşlerdir.

Hasarlı tesislerin yeniden onarımı, tahrip olmuş alt yapı sistemlerinin onarılması veya inşa edilmesi zaman alacak ve yeni mali yüklere yol açacaktır. Dolayısıyla, Kalkınma Yolu Projesinin inşası için gerekecek finansman, savaşın yarattığı ekonomik daralma ve risk algısı nedeniyle kısa vadede zorlaşabilir. Özellikle bölgedeki altyapı projelerine ayrılan bütçelerin savunma harcamalarına kaydırılması veya yatırımcıların güvenlik endişeleri sebebiyle temkinli yaklaşması, projenin takviminde sarkmalara yol açabilir. Buna rağmen, yıkılan altyapının modern standartlarda yeniden inşası süreci, projenin bölge ekonomisini canlandırma ve savaş sonrası toparlanma aşamasındaki kilit rolünü daha da belirginleştirecektir

Savaş durumu bir kez daha dar boğazlara dayanan klasik taşımacılık modellerinin ne kadar kırılgan ve hassa olduğunu kanıtlamıştır. Hürmüz Boğazının kapanması başta Körfez ülkeleri olmak üzere, Körfez petrolüne bağlı olan Asya ekonomilerini olumsuz yönde etkilemiştir. Savaşın uzaması ve Hürmüzün kapalı tutulması durumlarının uzadığı takdirde daha büyük ekonomik sorunlara yol açacaktır. Dolayısıyla Kalkınma Yolu Projesi özellikle alternatif enerji güzergahı yaratma potansiyeli ile Hürmüzün alternatifi olabilir. Ancak başka bir açıdan bakıldığında ise Kalkınma Yolu Projesi Hürmüzün önemini yitirmesine değil artmasına da yol açacaktır. Projenin hayata geçirilmesi ile birlikte Körfez yük doldurma-boşaltma alanının ötesinde transit bir merkez olarak çift yönlü uluslararası taşımacılığın yeni odak noktası olacaktır. Bu yüzden Kalkınma Yolu Projesi barış ve istikrar dönemlerinde tüm kıyıdaşlarına faydalar sunarken, kriz dönemlerinde yeni bir alternatif sunarak krizin etkilerini dindirebilecektir.

Bunlardan başka, İran Savaşı küresel askeri ittifakların kriz dönemlerinde Soğuk Savaş dönemine kıyasla etkisiz kaldığını ve kırılgan olduğunu bir kez daha göstermiştir. Bu gelişme de bölgesel ittifakların önemini tekrar gündeme getirmiştir. Küresel kamuoyunda Suudi Arabistan ve Pakistan arasında 17 Eylül 2025te imzalanan Ortak Savunma Strateji Anlaşmasının Türkiye ve Mısırın da dahil olup yeni bir bölgesel askeri ittifakın doğabileceği

yönünde haberler ve analizler çıkmıştır.[8] Bu bağlamda, Suudi Arabistanın Projeye olan ilgisi de malumdur. Dolayısıyla gelecekte eğer böyle bir askeri ittifak göreceksek Kalkınma Yolu Projesi de bu ittifakın ekonomik ve lojistik alt yapısını oluşturarak askeri ittifakı ekonomik olarak tahkim etme potansiyeli taşımaktadır.

Sonuç

Kalkınma Yolu Projesi, yalnızca Irakı Türkiye üzerinden dünyaya bağlayan bir demir yolu ve otoyol projesi değil; aynı zamanda 21. yüzyılın değişen jeopolitik dengelerinde Avrasya bağlantısallığının yeni bir merkezidir. Tarihsel süreçte yaşanan krizler ve son olarak bölgeyi etkisi altına alan savaş durumu, küresel ticaretin sadece deniz yollarına ve dar boğazlara bağımlı kalmasının yarattığı riskleri bir kez daha kanıtlamıştır. Hürmüz Boğazı ve Süveyş Kanalı gibi klasik rotaların kırılganlığı karşısında bu proje hem enerji güvenliği hem de kesintisiz tedarik zinciri için stratejik bir güvence olacaktır. Projenin geleceği, kısa vadede savaşın yarattığı finansal ve güvenlik temelli zorluklarla sınansa da uzun vadede bölgenin post-fosil yakıt dönemine geçişinde ve savaş sonrası yeniden inşasında vazgeçilmez bir kaldıraç olacaktır. Ayrıca, bölgede filizlenen yeni askeri ve siyasi ittifakların ekonomik zeminini oluşturma potansiyeliyle Kalkınma Yolu, Orta Doğuda rekabetin yerini bölgesel entegrasyonun aldığı yeni bir iş birliği modelinin de temsilcisidir. Nihayetinde bu koridorun tamamlanması, Türkiye ve Irak başta olmak üzere tüm katılımcı aktörler için sadece ekonomik bir getiri sağlamayacak, aynı zamanda bölgesel istikrarın kurumsallaştığı yeni bir stratejik denklem inşa edecektir.

**Resim: T.C. Ulaştırma Ve AltYapı Bakanlığı*

[1] Türkiye Cumhuriyeti İletişim Başkanlığı. "Cumhurbaşkanı Erdoğan, Irak Başbakanı Şiya es-Sudani ile Ortak Basın Toplantısında Konuştu." 21 Mart 2023, https://www.iletisim.gov.tr/turkce/haberler/detay/cumhurbaskani-erdogan-irak-basbakani-siya-es-sudani-ile-ortak-basin-toplantisinda-konustu

[2] "'Kalkınma Yolu Projesi' ile Avrupa'nın Her Ülkesine Kesintisiz Ulaşım Sağlanacak," Anadolu Ajansı, 22 Nisan 2024, https://www.aa.com.tr/tr/ekonomi/kalkinma-yolu-projesi-ile-avrupanin-her-ulkesine-kesintisiz-ulasim-saglanacak/3199376

[3] Pramod Kumar, "Development Road Will Add Billions to Turkish Economy," AGBI, 16 Mart 2026, https://www.agbi.com/infrastructure/2026/03/development-road-will-add-billions-to-turkish-economy/

[4] Harith Hasan, "Iraqs Development Road: Geopolitics, Rentierism, and Border

Connectivity," Carnegie Endowment for International Peace, 11 Mart 2024, https://carnegieendowment.org/research/2024/05/iraqs-development-road-geopolitics-rentierism-and-border-connectivity

[5] Muhammed Tahsin Gökkaya, "Irakın Sınavı: Kalkınma Yolu Projesi," Fikir Turu, 5 Kasım 2024, https://fikirturu.com/jeo-politika/irakin-sinavi-kalkinma-yolu-projesi/

[6] Nuh Yılmaz, "Kalkınma Yolu Projesi'nin Irak ve Orta Doğu Jeopolitiğine Etkisi," Ulaştırma ve Altyapı 1, no. 1 (2024): 47

[7] Amr Salem, "Egyptian Firms to Participate in Iraqs Development Road," Iraqi News, 10 Eylül 2024, https://www.iraqinews.com/iraq/egyptian-firms-to-participate-in-iraqs-development-road/

[8] Patrick Wintour, "Islamabad Talks Signal Emergence of New Four-Nation Bloc in Middle East," The Guardian, 30 Mart 2026, https://www.theguardian.com/world/2026/mar/30/egypt-pakistan-saudi-arabia-turkey-talks-embryo-new-order

Yazar Hakkında :

2025 yılında Orta Doğu Teknik Üniversitesi Tarih bölümünden, The Development Of Ekâbir Politics: Political Transformation In The 17th Century Ottoman Empire adlı bitirme tezi ile mezun oldu. Şu an aynı bölümde yüksek lisans eğitimine devam etmektedir. Aralık 2025 tarihinden itibaren AVİM kadrosunda misafir araştırmacı olarak yer almaktadır. Çalışma konuları; İran, Orta Asya ve Koridorlardır.

Atıfta bulunmak için: ODABAŞI, Bora. 2026. "KALKINMA YOLU ." Avrasya İncelemeleri Merkezi (AVİM), Analiz No.2026 / 18. Nisan 10. Erişim Kasım 15, 2026. https://avimbulten.org/tr/Analiz/KALKINMA-YOLU

Süleyman Nazif Sok. No: 12/B Daire 3-4 06550 Çankaya-ANKARA / TÜRKİYE
Tel: +90 (312) 438 50 23-24 • **Fax**: +90 (312) 438 50 26
@avimorgtr
https://www.facebook.com/avrasyaincelemelerimerkezi
E-Posta: info@avim.org.tr
http://avim.org.tr

© 2009-2025 Avrasya İncelemeleri Merkezi (AVİM) Tüm Hakları Saklıdır