

T.C.
BİLECİK ŞEYH EDEBALI ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ
SİYASET BİLİMİ VE KAMU YÖNETİMİ ANABİLİM DALI
KAMU YÖNETİMİ PROGRAMI

JEOPOLİTİK AÇIDAN KALKINMA YOLU PROJESİ VE TÜRKİYE

YÜKSEK LİSANS TEZİ

RABİA BEYAZKAYA

TEZ DANIŐMANI

DR. ÖĞR. ÜYESİ GÖKHAN MURAT ÜSTÜNDAĞ

BİLECİK, 2026

10725000

T.C.
BİLECİK ŞEYH EDEBALI ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ
SİYASET BİLİMİ VE KAMU YÖNETİMİ ANABİLİM DALI
KAMU YÖNETİMİ PROGRAMI

JEOPOLİTİK AÇIDAN KALKINMA YOLU PROJESİ VE TÜRKİYE

YÜKSEK LİSANS TEZİ

RABİA BEYAZKAYA

TEZ DANIŐMANI

DR. ÖĞR. ÜYESİ GÖKHAN MURAT ÜSTÜNDAĞ

BİLECİK, 2026

10725000

BEYAN

“Jeopolitik Açıdan Kalkınma Yolu Projesi ve Türkiye” adlı yüksek lisans tezinin hazırlık ve yazımı sırasında bilimsel araştırma ve etik kurallarına uyduğumu, başkalarının eserlerinden yararlandığım bölümlerde bilimsel kurallara uygun olarak atıfta bulunduğumu, kullandığım verilerde herhangi bir tahrifat yapmadığımı, tezin herhangi bir kısmının Bilecik Şeyh Edebali Üniversitesi veya başka bir üniversitede başka bir tez çalışması olarak sunulmadığımı, aksinin tespit edileceği muhtemel durumlarda doğabilecek her türlü hukuki sorumluluğu kabul ettiğimi ve vermiş olduğum bilgilerin doğru olduğunu beyan ederim.

Bu çalışmanın, Bilimsel Araştırma Projeleri (BAP), TÜBİTAK veya benzeri kuruluşlarca desteklenmesi durumunda; projenin ve destekleyen kurumun adı proje numarası ile birlikte, ETİK KURUL onayı alınması durumunda ise ETİK KURUL tarih karar ve sayı bilgilerinin beyan edilmesi gerekmektedir.			
DESTEK ALINMIŞTIR		DESTEK ALINMAMIŞTIR	X
Destek alındı ise;			
Destekleyen kurum;			
Desteğin Türü		Proje Numarası	
1- BAP (Bilimsel Araştırma Projesi)			
2- TÜBİTAK			
3- Diğer;			
ETİK KURUL onayı var ise;			
ETİK KURUL karar tarih/sayı:	/.....	

Rabia BEYAZKAYA

.././2026

İmza

ÖN SÖZ

Bu tezin yazım sürecinde engin bilgi ve fikirleriyle bana yol gösteren, zorlandığım her anda sabrı ve desteğiyle yanımda olan çok değerli danışmanım Dr. Öğr. Üyesi Gökhan Murat Üstündağ'a emekleri ve katkıları için içtenlikle teşekkür ederim. Gerek eğitim hayatımda gerekse yaşamımın her alanında karşılaştığım zorluklarda elimden tutarak bana destek olan, cesareti ve anlayışıyla her zaman yanımda duran sevgili eşim Abdulkadir Beyazkaya'ya teşekkürü bir borç bilirim. Bugünlere gelmemde bin bir emeği bulunan, sevgisi ve fedakârlığıyla her zaman arkamda duran biricik anneme sonsuz minnettirim. Tez yazım sürecinde beni her zaman Bursa'dan Bilecik'e getirerek büyük bir fedakârlık gösteren, saatlerce beni bekleyen kıymetli kayınpederim Ali Osman Beyazkaya'ya da teşekkür etmeyi kendime bir borç bilirim. Son olarak, bu süreçte yorulduğum anlarda desteklerini hiçbir zaman esirgemeyen değerli ailem ve arkadaşlarıma teşekkür ederim.

Rabia BEYAZKAYA

Ocak, 2026

ÖZET

JEOPOLİTİK AÇIDAN KALKINMA YOLU PROJESİ VE TÜRKİYE

Günümüz küresel ticaretindeki rekabet her geçen gün artmakla birlikte güç dengeleri Orta Doğu bölgesinde yeniden şekillenmektedir. Yaşanan bu değişim süreci, Türkiye'nin jeopolitik konumunu yeniden tanımlamasını ve stratejik adımlar atmasını zorunlu kılmaktadır. Bu sürecin en somut adımlarından biri Irak ve Türkiye öncülüğünde hayata geçirilmesi planlanan Kalkınma Yolu Projesi'dir. Bu çalışmanın amacı, klasik jeopolitik teoriler çerçevesinde Kalkınma Yolu Projesi'ni ele alarak projenin Orta Doğu ülkeleri ve özellikle Türkiye üzerindeki etkilerini derinlemesine incelemektir. Çalışma, projenin henüz tamamlanmamış olması sebebiyle literatürde var olan mevcut boşlukları Türkiye perspektifinden ele alarak bölgesel iş birliği literatürüne katkı sağlamayı hedeflemektedir. Araştırmada nitel yöntem kullanılmış; basılı ve çevrimiçi veri kaynaklarından literatür taraması yapılarak projeye ilişkin resmî açıklamalar ve raporlar detaylı şekilde analiz edilmiştir. SWOT analizi ile elde edilen bulgular test edilmiştir. Bu kapsamda yapılan analiz ve bulgular doğrultusunda; projenin, Türkiye'nin konumunu ve jeopolitik alanını güçlendirme, ekonomik bir kaldıraç görevi görme ve bölgesel hedeflerine ulaşmasına katkı sağlama potansiyeli taşıdığı görülmektedir. Bununla birlikte projenin inşa süreci ile sürdürülebilirlik alanında taşıdığı güvenlik riskleri, yoğun bölgesel rekabet ortamı ve finansman belirsizlikleri projenin önündeki en temel risklerdendir. Sahip olduğu avantajlar ve taşıdığı riskler birlikte değerlendirildiğinde Kalkınma Yolu Projesi'nin başarıya ulaşması için, Türkiye'nin bölgedeki gelişmelere karşı çok boyutlu ve temkinli dış politika yaklaşımı hayati bir gereklilik taşımaktadır.

Anahtar Kelimeler: Orta Doğu, Kalkınma Yolu Projesi, Jeopolitik Teoriler, SWOT Analizi

ABSTRACT

THE DEVELOPMENT ROAD PROJECT FROM A GEOPOLITICAL PERSPECTIVE AND TÜRKİYE

As competition in contemporary global trade continues to intensify, power balances in the Middle East are being reshaped. This transformation necessitates a redefinition of Türkiye's geopolitical position and the adoption of strategic initiatives. One of the most concrete manifestations of this process is the Development Road Project, planned to be implemented under the leadership of Iraq and Türkiye. The aim of this study is to examine the Development Road Project within the framework of classical geopolitical theories and to analyze in depth its potential impacts on Middle Eastern countries, with particular emphasis on Türkiye. Given that the project has not yet been completed, this study seeks to address existing gaps in the literature from a Türkiye-centered perspective and to contribute to the literature on regional cooperation. The research employs a qualitative methodology; official statements and reports related to the project were analyzed in detail through a comprehensive literature review of printed and online sources. The findings were subsequently tested using SWOT analysis. Based on the analyses and findings, the project demonstrates significant potential to strengthen Türkiye's geopolitical position and strategic depth, serve as an economic leverage, and contribute to the achievement of its regional objectives. Nevertheless, security risks associated with the construction and sustainability phases, intense regional competition, and uncertainties regarding financing constitute the main challenges facing the project. When its advantages and risks are evaluated collectively, the success of the Development Road Project requires Türkiye to adopt a multidimensional and cautious foreign policy approach in response to regional developments.

Keywords: Middle East, Development Road Project, Geopolitical Theories, SWOT Analysis

İÇİNDEKİLER

ÖN SÖZ.....	i
ÖZET.....	ii
ABSTRACT.....	iii
İÇİNDEKİLER.....	iv
TABLolar LİSTESİ.....	vii
ŞEKİLLER LİSTESİ.....	viii
KISALTMALAR VE SİMGELER LİSTESİ.....	ix
GİRİŞ.....	1

BİRİNCİ BÖLÜM KAVRAMSAL ÇERÇEVE

1. Jeopolitik.....	4
1.1. Jeopolitik Kavramı.....	5
1.2. Jeopolitiğin Unsurları.....	7
1.3. Jeopolitik Teorileri.....	8
1.3.1. Kara Hakimiyet Teorisi.....	8
1.3.2. Kenar Kuşak Teorisi.....	11
1.3.3. Hava Hakimiyet Teorisi.....	12
1.3.4. Deniz Hakimiyet Teorisi.....	14
1.4. Soğuk Savaş Sonrası Yeni Yaklaşımlar: Çağdaş Jeopolitik Teoriler.....	16
1.4.1. Zbigniew Brzezinski ve Büyük Satranç Tahtası Tezi.....	17
1.4.2. Samuel P. Huntington ve Medeniyetler Çatışması.....	20
1.4.3. Francis Fukuyama ve “Tarihin Sonu Mu?” Tezi.....	22
1.4.4. Aleksandr Dugin ve Yeni Avrasyacılık Söylemi.....	23
2. Ticaret.....	25
2.1. Ticaret Yolları.....	26
2.1.1. Tarihi İpek Yolu.....	26
2.1.2. Tarihi Baharat Yolu.....	29
2.1.3. Kral Yolu.....	30
2.1.4. Tütsü Yolu.....	30

2.2. Uluslararası Ticaret	31
---------------------------------	----

İKİNCİ BÖLÜM

ULUSLARARASI İLİŞKİLERDE JEOPOLİTİK PROJELER

1. Uluslararası İlişkilerde Ticaret Koridorlarının Yeri	32
2. 21. Yüzyılda Öne Çıkan Ticaret Yolu Projeleri	34
2.1. Bir Kuşak Bir Yol Projesi.....	35
2.1.1. Bir Kuşak Bir Yol Projesi'nin Amacı	37
2.1.2. Bir Kuşak Bir Yol ve “Borç Tuzağı” Kavramı	38
2.1.3. Türkiye'nin Projedeki Rolü ve Orta Koridor	40
2.2. Hindistan-Orta Doğu-Avrupa Ekonomik Koridoru (IMEC)	41
2.2.1. IMEC'in Ortaya Çıkış Sebepleri	42
2.2.2. IMEC'in Kapsadığı Alanlar	43
2.2.3. IMEC Projesi'ndeki Jeopolitik Belirsizlikler ve Riskler	45

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

KALKINMA YOLU PROJESİ

1. Kalkınma Yolu Projesi'nin Tanımı	46
2. Kalkınma Yolu Projesi'nin Tarihsel Gelişimi.....	47
3. Kalkınma Yolu Projesi'nde Yer Alan Ülkeler	49
3.1. Irak: Projedeki Merkez Ülke Rolü	50
3.1.1. Irak'ın Altyapı, Güvenlik ve Politik İstikrar Unsurları.....	53
3.1.2. Irak ve Türkiye'nin Proje Kapsamındaki İş Birliği	55
3.2. BAE ve Katar: Projenin Finansman Unsurları	57
4. Kalkınma Yolu Projesi'nin Güvenlik ve Siyasi Riskleri	59
5. Kalkınma Yolu Projesi'nin Enerji ve Lojistik Ağlarla Entegrasyonu	60
6. Kalkınma Yolu Projesi'nin Kuşak Yol ve IMEC ile Karşılaştırılması.....	62
7. Hakimiyet Teorileri Çerçevesinde Kalkınma Yolu Projesi'nin İncelenmesi.....	66

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

KALKINMA YOLU PROJESİ VE TÜRKİYE

1. Türkiye'nin Coğrafi ve Jeopolitik Avantajları.....	70
2. Kalkınma Yolu Projesi'ne Türkiye'nin Resmî Yaklaşımı.....	72
3. Türkiye'nin Projedeki Rolüne İlişkin SWOT Analizi.....	74
3.1. Güçlü Yönler.....	75
3.2. Zayıf Yönler.....	76
3.3. Fırsatlar.....	77
3.4. Tehditler.....	79
SONUÇ.....	83
KAYNAKÇA.....	88

TABLULAR LİSTESİ

	Sayfa
Tablo 3.1. : Grand Faw Limanı İçin Beklenen Yıllık Ticaret Hacmi.....	53
Tablo 3.2. : Türkiye – Irak Dış Ticaret Hacmi.....	56
Tablo 4.1. : Kalkınma Yolu ile Alternatif Küresel Ticaret Rotalarının Karşılaştırılması...	78
Tablo 4.2. : Kalkınma Yolu Projesi SWOT Analizi Tablosu.....	81

ŞEKİLLER LİSTESİ

	Sayfa
Şekil 1.1.	: Mackinder'in Jeopolitiğinde Dünya Haritası.....10
Şekil 1.2.	: Kenar Kuşak Teorisi Haritası.....12
Şekil 1.3.	: Büyük Satranç Tahtası Haritası.....19
Şekil 1.4.	: Huntington'ın Medeniyetler Çatışması Teorisi.....21
Şekil 1.5.	: Dugin'in Avrasya Jeopolitiğinde Stratejik Blok'un Temel Eksenleri.....25
Şekil 1.6.	: Tarihi İpek Yolu'nu Gösteren Harita.....28
Şekil 2.1.	: Bir Kuşak Bir Yol Haritası.....36
Şekil 2.2.	: Hindistan-Orta Doğu- Avrupa Ekonomik Koridoru Güzergâh Haritası.....44
Şekil 3.1.	: Kalkınma Yolu Projesi Güzergahı.....49
Şekil 3.2.	: Kalkınma Yolu Projesi'nin Irak Güzergahı Haritası.....52
Şekil 3.3.	: Orta Doğu Bölgesinde Yer Alan Güncel Ticaret Koridorları.....64

KISALTMALAR VE SİMGELER LİSTESİ

AB	: Avrupa Birliği
ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
AİB	: Asya Altyapı Yatırım Bankası
BAE	: Birleşik Arap Emirlikleri
BKBY	: Bir Kuşak Bir Yol Projesi
CICA	: Asya'da İş Birliği ve Güven Artırıcı Önlemler Konferansı
COVID-19	: Yeni Korona Virüs Hastalığı
ÇHC	: Çin Halk Cumhuriyeti
G-20	: Küresel 20
İKBY	: Irak Kürdistan Bölgesel Yönetimi
IMEC	: Hindistan-Orta Doğu-Avrupa Ekonomik Koridoru
MÖ	: Milattan Önce
SSCB	: Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği
TANAP	: Trans Anadolu Doğalgaz Boru Hattı Projesi
TAP	: Trans Adriyatik Doğalgaz Boru Hattı
TEU	: 20 Ayak Eş Değer Birimi

GİRİŞ

Günümüzde küresel sistemin hızla dönüşmesi ve uluslararası ticaretin yön değiştirmesi ile bölgesel kalkınma projelerinin önemi daha da artmıştır. Özellikle Orta Doğu coğrafyası sahip olduğu enerji kaynakları, ulaşım ağları ve jeopolitik konumu itibarıyla tarih boyunca küresel güç mücadelelerinin merkezinde yer almıştır. Bu bağlamda Irak ve Türkiye öncülüğünde yürütülen Kalkınma Yolu Projesi (Development Road Project), hem bölgesel hem de uluslararası ölçekte yeni bir ticaret koridoru oluşturma hedefiyle öne çıkmaktadır. Bu proje yalnızca Irak'ın değil, aynı zamanda Türkiye'nin de jeopolitik ve ekonomik potansiyelini yeniden şekillendirebilecek niteliktedir. Türkiye'nin Asya ile Avrupa arasındaki köprü rolü, bu projede stratejik bir değer taşımaktadır. Dolayısıyla proje, sadece ulaşım altyapısına yönelik bir yatırım değil; ayrıca Türkiye açısından jeopolitik bir yeniden konumlanma fırsatı anlamı taşır.

Türkiye'nin Asya, Avrupa ve Afrika kıtalarını birleştiren jeopolitik konumu, ulaştırma ve ticaret koridorları açısından ülkeyi kritik bir geçiş noktası hâline dönüştürmektedir. Kalkınma Yolu Projesi'nin Türkiye'yi doğrudan ilgilendiren yapısı ve güzergâhı, bu projenin Türkiye'nin jeopolitik konumu üzerindeki etkilerinin akademik olarak incelenmesini önemli kılmaktadır. Bir Kuşak Bir Yol Projesi ve Hindistan-Orta Doğu-Avrupa Ekonomik Koridoru gibi küresel ölçekteki projeler, özellikle Orta Doğu bölgesinde yoğunlaşmıştır. Kalkınma Yolu Projesi de bu bölgede Türkiye ve Irak'ın öncülüğünde şekillenerek, bölgesel ve uluslararası alanda daha etkin bir rol üstlenme hedefini yansıtan bir girişim olarak değerlendirilmektedir.

Bu çalışma, Jeopolitik Açından Kalkınma Yolu Projesi ve Türkiye başlığı çerçevesinde, Kalkınma Yolu Projesi'ni bölgesel ve küresel açıdan jeopolitik dinamiklerle ele almaktadır. Bu bağlamda projenin ortaya çıkışı, işleyişi ve uluslararası arenada oluşturabileceği etkiler incelenmiştir. Bununla birlikte çalışma, Türkiye'nin söz konusu proje içerisindeki konumu ve projenin Türkiye açısından doğurabileceği sonuçları merkeze alarak analiz edilmiştir.

Kalkınma Yolu Projesi, Irak'ın Basra Körfezi'nden başlayarak Irak üzerinden Türkiye'ye oradan da Avrupa'ya demiryolu ve karayolu ile uzanması planlanan bir ulaştırma ve ticaret koridorudur. Proje; demiryolu, karayolu, liman bağlantıları ile bölgesel ticareti hızlandırmayı ve lojistik maliyetleri azaltmayı amaçlamaktadır. Proje, Türkiye açısından değerlendirildiğinde, ülkenin jeopolitik avantajlarını ve mevcut altyapı yatırımlarını daha etkin kullanmasına imkân tanıyacaktır. Projenin Türkiye topraklarından Avrupa pazarına açılması, Türkiye'yi “merkez ülke” olma hedefine yaklaştırarak, küresel tedarik zincirlerinde kilit aktör olma potansiyelini arttıracaktır.

Kalkınma Yolu Projesi üzerine yapılan literatür incelendiğinde, projenin çok yeni olması ve inşa sürecinin devam etmesi hasebiyle konuyla doğrudan ilişkili akademik çalışma sayısının oldukça sınırlı olduğu görülmektedir. Aynı zamanda projeye ilişkin bir lisansüstü çalışmaya rastlanılmamıştır. Bu eksiklik, araştırmanın özgün değerini pekiştirmekte olup literatürdeki mevcut boşluğu doldurma iddiasını güçlendirmektedir. Projenin inşa aşamasında olması bazı verilerin güncelliğini korumasını zorlaştırmaktadır. Bu kapsamda birincil ve ikincil kaynaklardan faydalanılmıştır. Birincil kaynaklar arasında resmî kaynakların raporları, kamuoyuna açık resmî açıklamalar ve uluslararası kuruluşların raporları yer almaktadır. İkincil kaynak olarak, dergilerde yayımlanan makaleler, kitaplar ve haber siteleri tarafından hazırlanan analiz raporlarından faydalanılmıştır.

Araştırmanın çok boyutlu yapısı nedeniyle nitel araştırma yöntemi tercih edilmiştir. Verilerin analizinde Kalkınma Yolu Projesi; klasik jeopolitik kuramlar ile küresel ticaret ve ulaşım koridorları arasında yer alan Bir Kuşak Bir Yol ve Hindistan-Orta Doğu-Avrupa Ekonomik Koridoru ile karşılaştırmalı olarak değerlendirilmiştir. Projenin önemli ortaklarından olan Türkiye perspektifinde ise SWOT analizi kullanılarak, projenin Türkiye açısından içsel ve dışsal dinamikleri incelenmiş ve sistematik bir yaklaşımla analiz edilmiştir.

Araştırma toplam dört bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde, kavramsal çerçeve olarak klasik ve çağdaş jeopolitik kuramlar incelenmiştir. Tarihsel süreçte önemli yer tutan ticaret yollarına değinilmiştir. İkinci bölümde, 21. Yüzyılda öne çıkan ticaret yolları ayrıntılı biçimde ele alınmış ve Türkiye'nin Bir Kuşak Bir Yol Projesi'ndeki konumu açıklanmıştır.

Çalışmanın üçüncü bölümünde, Kalkınma Yolu Projesi'nin ortaya çıkışı, temel bileşenleri, güzergâhı ve uluslararası boyutu incelenmiştir. Projenin merkezinde yer alan Irak'ın; altyapı, güvenlik ve siyasi istikrar alanında attığı adımlar ele alınmıştır. Ayrıca, proje çerçevesinde Türkiye ve Irak arasında yürütülen iş birliği değerlendirilmiştir. Bunun yanı sıra, Proje ortaklarından olan Katar ve BAE'nin finansman alanında yapacağı destekler ve bu ülkelerin projeden beklentileri ele alınmıştır. Kalkınma Yolu Projesi'nin taşıdığı riskler ve lojistik ağlarla ne derece entegrasyon sağlayacağı incelenmiştir. Aynı zamanda bu bölümde Projenin Bir Kuşak Bir Yol ve IMEC ile karşılaştırılması yapılarak, projenin hâkimiyet teorileri ile ilişkisi analiz edilmiştir.

Dördüncü bölümde, Kalkınma Yolu Projesi Türkiye özelinde incelenmiş olup Türk makamlarının resmî yaklaşımları ele alınmıştır. Çalışma kapsamında yapılan SWOT analizi ile Türkiye açısından projenin zayıf ve güçlü yönleri ile fırsat ve tehdit oluşturabilecek boyutları

derinlemesine incelenmiştir. Sonuç bölümünde ise elde edilen bulgular değerlendirilmiş, SWOT analizi sonuçlarına yer verilmiş ve geleceğe yönelik öneriler ortaya konulmuştur.

Çalışmada öne sürülen üç hipotez bulunmaktadır. Birinci hipotez, Kalkınma Yolu Projesi'nin Türkiye açısından yalnızca ekonomik kalkınmayı değil, aynı zamanda politik ve jeostratejik bir kazanç sağlayacağı yönündedir. Çalışmanın öne sürmekte olduğu ikinci hipotez, Türkiye'nin bu süreçte bölgesel rekabet ve dış politika dengeleri açısından belirli sınırlılıklara maruz kalabileceği ve uygulama sürecinde diplomatik risklerin oluşabilme ihtimalidir. Çalışmanın üçüncü hipotezi ise, Projenin hayata geçirilmesinin önünde en büyük engel bölgede bulunan güvenlik riskleri ve istikrar problemidir.

Bu çalışmanın temel sınırlılığı, projenin henüz tamamlanmamış olup, uygulama aşamasına daha geçmemiş olmasıdır. Bu nedenle analizlerde kullanılan bazı veriler tahminsel nitelik taşımakta olup, analizler mevcut açıklamalara ve planlamalara dayanmaktadır. Buna ek olarak projenin geçtiği güzergahta siyasi ve istikrar problemlerinin bulunması, çalışmanın yapıldığı tarihteki verilerin güncelliğini etkileyebilecek bir diğer sınırlılıktır. Özellikle bölgesel aktörlerin projeye yönelik tutumlarının ve finansal konuda projenin halihazırda netlik kazanmamış yapısı, analizin belli bir projeksiyon çerçevesinde tutulmasını zorunlu kılmıştır. Ancak tüm bu sınırlılıklara rağmen çalışma; bölgede bulunan jeopolitik boşluğu, koridorlar arası rekabeti ve Türkiye'nin proje ile olası stratejik kazanımlarını bilimsel bir zeminde ilişkilendirmeyi amaçlamıştır. Projenin hayata geçirilmesi ile birlikte yapılacak araştırmalar için birincil referans kaynağı olma niteliği taşımaktadır.

Günümüz küresel sisteminde Kalkınma Yolu Projesi ele alındığında, Projenin Türkiye, Irak ve bölge ülkeleri açısından çeşitli ekonomik kazanımlar üretme potansiyeline sahip olduğu görülmektedir. Türkiye özelinde değerlendirildiğinde, söz konusu koridorun ülkeye ekonomik kaldıraç etkisi sağlaması ve uluslararası alandaki etkisini arttırması beklenmektedir. Basra Körfezi'ni Türkiye'ye oradan da Avrupa'ya bağlamayı hedefleyen bu koridor tamamlandığında Türkiye'nin lojistik kapasitesinde genişleme ve bölgesel ticaretteki konumunda güçlenme beklenmektedir. Bununla birlikte küresel ticaret koridorları arasındaki rekabet ortamı, projenin inşa sürecini ve sürekliliğini sekteye uğratabilecek bir unsurdur. Ayrıca bölgede yaşanan siyasi istikrarsızlık ve güvenlik riskleri, projenin karşılaşılabileceği bir diğer engeldir. Bu çerçevede Türkiye'nin Kalkınma Yolu Projesi kapsamında üstleneceği rol, yalnızca ekonomik bir aktör olarak değil, jeopolitik bir denge unsuru olarak da belirleyici olacaktır.

BİRİNCİ BÖLÜM

KAVRAMSAL ÇERÇEVE

1. Jeopolitik

Tarih boyunca birçok devlet ortaya çıkmış, yaşam sürmüş ve yok olmuştur. Devletlerin böylesine dinamik bir yapıya sahip olmaları, birçok düşünürün devleti ‘canlı bir organizma’ olarak tanımlamasına zemin hazırlamıştır. Bu dinamik yapı içerisinde devletler, varlıklarını devam ettirebilmek için sürekli gelişim ve büyüme stratejisi izlemişlerdir. Devletlerin sürekli gelişme ve büyüme isteği zamanla güç ve hakimiyet kurma isteğini ve kaçınılmaz olan güç savaşlarını beraberinde getirmiştir

Kenneth Waltz, uluslararası politikanın tarihini, büyük güçlerin tarihi şeklinde değerlendirmiştir. Waltz’a göre uluslararası düzende devletlerin kaderini, daha büyük devletler belirler ve bu düzende kaos ve mücadele sistemin temel yapısını oluşturmaktadır (Waltz, 2010: 103). Bu durum, devletlerin yalnızca kendi çıkarlarını korumakla kalmayıp, aynı zamanda uluslararası sistemdeki güç dağılımına yön verme çabasında olduklarını göstermektedir. Böylece uluslararası düzen aslında hiçbir zaman tam anlamıyla istikrara kavuşamayan, sürekli bir rekabetin yaşandığı alan haline dönüşmektedir.

Jeopolitiğin, devlet politikalarında bu denli belirleyici bir yer tutması, uluslararası alandaki politika değişimlerinin önemli nedenlerinden biri olarak değerlendirilmektedir. Jeopolitiğin kazandığı önemle birlikte devletler çıkarları doğrultusunda zaman zaman askeri çatışmalara varan rekabetlere girişmişlerdir. Bu rekabetlerin sebebi farklılıklar içererek siyasi, ticari, coğrafi ve kimlik siyaseti alanlarında olmuştur (İlhan, 1989). Devletler, uluslararası alanda sözü geçen, etkin ve güçlü bir aktör olabilmek için coğrafya üzerinde hakimiyet kurmanın önemini fark etmişlerdir. Bu sebeple antik çağdan günümüze birçok jeopolitik teori ortaya atılmıştır. Kökleri Herodot, Platon ve Aristoteles gibi düşünürlere kadar uzanan jeopolitik teoriler, İbn-i Haldun ile güç kazanmış ve 19. yy. itibariyle başta Rudolf Kjellén, Friedrich Ratzel, Halfrod Mackinder, Nicholas J. Spykman ve Alfred Thayer Mahan gibi isimlerin çalışmasıyla kurumsal bir kimliğe bürünerek ‘Klasik Jeopolitik’ kuramının tohumları atılmıştır (İlhan, 1985: 609). SSCB’nin dağılmasıyla birlikte ortaya çıkan coğrafi durumda, devletlerin yanı sıra devlet dışı aktörlerin de sahneye çıktığı görülmüştür. Klasik dönemin aksine devletlerin dışında, devlet üstü aktörlerin bu sisteme dahil olması, jeopolitiğin farklı bir yöne evrilmesine neden olmuştur. Bu bağlamda devlet üstü ittifakların yanı sıra, din ve medeniyet eksenli yapıların oluşturulması amaçlanmıştır. Bu dönemde başta Francis

Fukuyama, Zbigniew Brzezinski, Samuel Huntington ve Alexander Dugin gibi jeopolitik düşünürler geliştirdikleri teoriler ile Yeni Dünya Düzeni 'ne uygun jeopolitik yaklaşımların temelini atmışlardır (Tezkan ve Taşar, 2013: 168-172). Jeopolitik teorilerdeki bu gelişim ve dönüşüm coğrafyanın ne kadar vazgeçilmez bir unsur olduğunu bir kez daha kanıtlamıştır.

1.1. Jeopolitik Kavramı

Uluslararası ilişkiler alanında yer alan jeopolitik kavramı 19. yüzyıl itibariyle literatüre girmiş bir çalışma alanıdır. Siyasi coğrafyacıların sıklıkla kullandıkları bu kavram, her geçen gün sunulan katkıyla büyüyen bir olgu haline gelmiştir. Jeopolitik kelimesi eski Yunan dilinde arz (yer) anlamındaki “geo” ile yönetim sanatını ifade eden “politika” kelimelerinin bir araya gelmesiyle oluşmuştur. Genel olarak “coğrafyaya dayanan politika” veya “coğrafyanın yönlendirdiği politika” olarak tanımlanmaktadır (Ulaş, 2011: 21). Bu bağlamda jeopolitik, coğrafi imkanların, siyasi dinamiklerle birleşimini inceleyen bir disiplin olarak kabul edilmektedir.

Rudolf Kjellén, 1899 yılında İsveç'in sınırları hakkında yazdığı bir makalede jeopolitik kavramını ilk kez kullanmıştır. Kjellén, devleti canlı bir organizmaya benzeterek, devletin sahip olduğu unsurları jeopolitik, etno-demopolitik, ekopolitik, sosyopolitik ve kratopolitik¹ olarak belirtmiştir (Tezkan ve Taşar, 2022:108). Kavramı ilk kez kullanan Kjellén olsa da coğrafya ve insan topluluğu arasındaki ilişkilerin araştırılması antik döneme kadar gitmektedir. Herodot (MÖ 485-425), Platon (MÖ 427-347), Aristoteles (MÖ 384-322) ve İbn-i Haldun (1332-1406) gibi isimler, adı 19. yüzyılda koyulacak olan jeopolitik kavramını incelemişlerdir (Oral, 2019: 220). Örneğin Herodot ile Platon, MÖ IV. yüzyılda coğrafya ile toplumun karşılıklı etkileşimini incelemişlerdir. Coğrafi etkenlerin, medeniyetlerin gelişiminde doğrudan etkili olduğunu belirten Herodot, Mısır, Pers ve Yunan medeniyetlerinin sahip oldukları coğrafi avantajlar sayesinde geliştiğini ileri sürmüştür. (Ulaş, 2011: 21-22). Antik dönemde yaşayan düşünürler farkında olmadan coğrafya ile toplumun etkileşimlerini inceleyerek coğrafyanın politikaya yön verdiği uygulamaları dile getirmişlerdir. Büyük Selçuklu Devleti'nin Veziri olan Nizamülmülk, devletlerin ne kadar genişlemiş olsalar dahi yakın çevrelerinde oluşan hadiselerle yakından ilişkili olduklarını ve bu hadiselerin bölgedeki devletlere etki ettiğini ifade etmiştir (Nizamülmülk, 2009: 13).

¹ Kjellén'in devlet sistemini oluşturan bahsettiği beş temel disiplinden **etno-demopolitik**, devletin nüfus yapısı ve demografik gücünü; **ekopolitik**, ekonomik kaynaklar ve üretim kapasitesini; **sosyopolitik**, toplumsal yapıyı ve sosyal dayanıklılığı ifade eder. **Kratopolitik** ise devletin bekası için askeri ve siyasi gücün stratejik kullanımını ve iktidar sanatını merkezine alır.

Alman coğrafyacı Friedrich Ratzel, kavram olarak jeopolitik terimini kullanmadan devletlerin politikaları ve coğrafyaları arasındaki ilişkileri incelemiştir (Abrahamsson, 2013). Ratzel, Siyasi Coğrafya adlı eserinde coğrafya ve politika arasında ilişki olduğu düşüncesini belirtmiş ve jeopolitik için “*coğrafi açıdan izah edilen siyaset*” ifadesini kullanmıştır (Hasanov, 2012: 200).

Alman jeopolitikçi Karl Ernst Haushofer jeopolitiği; “*doğal şartların ve tarihsel olayların tesiri altında değişime uğrayan siyasal yaşam biçiminin, devletin/ülkenin, varlığını sürdürdüğü coğrafya ile ilişkilidir.*” olarak tanımlamıştır² (Jacobsen, 1979: 489).

Devletler jeopolitik okumalar yaparak, bu okumaları siyasetlerinde yön gösterici hale getirmişlerdir. Gerek 1. Dünya Savaşı’na gidilen süreçte, gerekse 2. Dünya Savaşı’nda ve sonrasında jeopolitik perspektif devletlerin politikalarında belirginleşmiştir. Nitekim karar alıcılar, emperyalist amaç taşıyan hedeflerini jeopolitik bakışlarıyla pekiştirmiş ve politika kararlarını bu doğrultuda şekillendirmişlerdir (Arı, 2018: 181-183). Bu bağlamda Nazi Almanya’sı buna örnek gösterilebilir. Naziler, Friedrich Ratzel ve Karl Haushofer’ın jeopolitik düşüncelerinden etkilenmiştir (Boniface, 2018: 19). Bu dönemde Jeopolitik kavramı “Nazi Sosyal Bilimi” olarak nitelendirilmiştir (Agnew, 2003: 28,29, 68). Devletlerin canlı bir organizma olduğu ve stratejik önem taşıyan bölgelerin kontrol edilmesi gerektiği gibi fikirler kullanılarak Almanya’nın doğuya doğru genişleme politikası meşrulaştırmaya çalışılmıştır.

19. yüzyılın sonlarıyla birlikte kullanılmaya başlanılan jeopolitik kavramı, dünyada yayılan küreselleşme ile birlikte siyasetin açıklanmasında en temel öğelerden biri haline gelmiştir. Dünyada yaşanan iki büyük savaş, jeopolitiğin stratejik önemini perçinlemiş ve küresel güç mücadelelerinin bu kavram ekseninde anlamlandırılmasına zemin hazırlamıştır. (Yılmaz, 2023: 12). Dünyada yaşanan iki büyük savaş sürecinde, devletlerin politikalarının jeopolitiğin etkisinde şekillendiği gözlemlenmiştir. İngiltere ve Fransa gibi devletler jeopolitiği dünya üzerinde küresel hegemonya kurabilmek için kullanırken, Almanya ise özellikle 2. Dünya Savaşı’nda doğuya doğru genişlemek için bu bilimden faydalanmıştır (Dodds vd., 2016: 5-7, Koşar, 2024: 12).

Soğuk Savaş ile birlikte kurulan çift kutuplu dünya düzeninde jeopolitik, özellikle ABD tarafından bir dış politika enstrümanına dönüştürülmüştür. Bu süreçte nükleer caydırıcılık ve çevreleme gibi kavramlar jeopolitik literatürüne girmiştir. 1991 sonrası dönemde Sovyetler

² Haushofer jeopolitik kavramının tanımını açıkça yapmamıştır. Bu tanımı onun adına hayatını inceleyen resmi tarihçi Jacobsen kitabında yer vermiştir

Birliği'nin dağılması, tek kutuplu dđnya dđzeni ve kđreselleşme jeopolitik alanda çalışan bilim insanlarının ilgilendiği konular arasında yer almıştır (Retaille, 2000: 37-40).

Prof. Dr. Ramazan zey ise jeopolitiği, geçmiş, bugđn ve gelecek iktidar ilişkilerini inceleyen ve uluslararası politikada, coğrafi faktörlerin siyasi iktidar ilişkileri üzerindeki tesirini analiz eden bir disiplin olarak belirtmiştir (zey, 2017: 1).

Jeopolitiği oluşturan unsurların sadece devlet olmadığını savunan gđrüşler de bulunmaktadır. Kavramın tanımı üzerinde fikir birliği olsa da aktörü konusunda devletin yanında farklı aktörlerin olabileceği de dđřünölmektedir. Özellikle teknoloji alanındaki gelişmeler ve son dönemde kđreselleşmeye bağlı olarak dđnya üzerinde yaşanan değişimler, jeopolitiğin yalnızca devlet merkezli yaklaşımının ötesinde, teknoloji ve cinsiyet bağlamında değerlendirilmesini zorunlu kılmıştır. (Yılmaz, 2023 :18).

Sonuç olarak bakıldığında birçok bilim insanının jeopolitik kavramını incelediği, tanımladığı ve yorumladığı anlaşılmaktadır. Yapılan tanımlamalara bakıldığında jeopolitik kavramı için genel geçer bir tanım bulunmadığı ve bu alanda çalışma yapan dđřünürlerin yapmış olduğu tanımlamaların öznel bir niteliğe sahip olduğu gözlemlenmektedir.

1.2. Jeopolitiğin Unsurları

Jeopolitik disiplininin daha iyi anlaşılabilmesi adına jeopolitiği oluşturan alt unsurlara da değinmek gerekmektedir. Literatürde jeopolitiğin alt başlıkları üzerinde pek çok farklı değerlendirme yapılmış olsa da bu çalışmada konu, gereksiz ayrıntılardan kaçınarak daha bütüncül ve genel hatlarıyla ele alınacaktır.

Jeopolitiğin temelinde, değişken ve sabit unsurlar bulunmaktadır. Bu değerleri; değişen, değişmeyen ve zaman unsuru olarak üç grupta sınıflandırmak mümkündür. Değişen unsurlar, nüfus ve ekonomi gibi beşerî unsurlar olarak tanımlanırken, değişmeyen unsurlar daha çok bölgenin coğrafi ve fiziki şartları tarafından oluşturulmaktadır. Zaman unsuru ise, tüm unsurların ne derecede etkili kullanıldığını göstermesi bakımından önemlidir. Bu çerçevede bakıldığında jeopolitiğin anlamını ve alanını belirlemenin en iyi yolunun jeopolitiğin unsurlarını doğru belirlemekten geçtiği dđřünölmektedir (İlhan, 1989:20).

- Değişmeyen unsurlar: Bir ülkenin dđnya üzerindeki yeri ve coğrafi özellikleri değişmeyen unsurlar kategorisine girmektedir. Bu kısımda ülkenin ada, kara veya kıta ülkesi olup olmadığı gibi fiziksel özellikleri ele alınmaktadır.
- Değişen unsurlar: Bir ülkenin nüfusu, ekonomisi, siyaseti, rejimi, askeri gücü ve zamanı değişen unsurlar kategorisinde yer almaktadır (Köroğlu, 2004:29).

1.3. Jeopolitik Teorileri

Hâkimiyet mücadeleleri, insanlık tarihinin her döneminde varlığını korumuş ve nesiller boyu aktararak günümüze kadar süregelmiştir. Devletlerin dünyaya hâkim olma ve hükmetme gibi düşünceleri, büyük savaşları tetikleyerek uluslararası rekabete yön vermiştir. Bu rekabet, zaman ve dünyada yaşanan gelişmelere bağlı olarak dönüşmüş, hâkimiyet iddiasındaki devletler de çeşitli dönemlerde farklılıklar göstermiştir.

Jeopolitik teorisyenleri, dünyaya hâkim olunabileceği düşüncesiyle bazı teoriler ileri sürmüştür. Bu teoriler, Sanayi Çağı'nın dinamikleriyle şekillenen Kara, Deniz, Hava Hakimiyet Teorileri ile Bilgi Çağının ortaya koyduğu Uzay Hakimiyet ve Küresel Sistem Teorileri olarak sınıflandırılabilir (İlhan 1989; Köroğlu, 2004: 29).

Klasik jeopolitik teoriler, emperyalist devletler arasında rekabetin en yoğun olduğu 1870 – 1945 yılları arasında ortaya çıkmış ve bu dönemde gelişim göstermiştir. Söz konusu dönem, Avrupa'da sömürgeciliğin emperyalist politikalar doğrultusunda ilerlediği, aynı zamanda gelişen teknolojik dönüşümlere adapte olmaya çalıştığı bir süreci ifade etmektedir. Dönemin jeopolitik düşünürleri, kendi devletlerinin hızlı sanayileşmesi ve gelişen teknoloji sonrası içeride yaşanan değişimlere uyum sağlayabilmesi için nasıl bir yol izleneceğine dair stratejiler önermişlerdir (Yeşiltaş, Durgun, 2020: 13). Günümüzden yüzyıllar önce Afrika ve Asya üzerinde başlayan sömürge yarışı, her ne kadar o dönemde adı konmamış olsa da Avrupalı devletler arasında jeopolitik bir mücadeleye hizmet etmekteydi (Özdal ve Karaca 2015: 147).

Jeopolitik bilimine, klasik jeopolitik düşünürler ilk başta toplumsal felsefe yönünden bakarak, milli menfaatlerin korunması maksadıyla faydalanmışlardır. Bu süreçte ülkenin matematiksel konumu, arazisi ve sosyal karakteristiği gibi coğrafi faktörlerin devletlerarası ilişkilerde kullanılmasına özen gösterilmiştir. Devletin konumu, nüfusu, bölgenin karakteristiği vb. konular klasik jeopolitik bilimini ortaya çıkaran esas araştırma alanları arasında yer almıştır (Dinler, 2018: 18).

Klasik jeopolitik teoriler kapsamında; Sir Halford Mackinder'in Kara Hakimiyet Teorisi, Alfred Thayer Mahan'ın Deniz Hakimiyet Teorisi, Nicholas John Spykman'ın Kenar Kuşak Teorisi ve Alexander P. De Seversky'nin Hava Hakimiyet Teorisi ayrıntılı biçimde analiz edilecektir.

1.3.1. Kara Hakimiyet Teorisi

Sir Halford Mackinder (1861-1947) İngiliz jeopolitik ekolünün kurucusu olarak kabul edilmektedir (Defay, 2005: 18). Jeopolitiğin bir disiplin olarak oluşması sürecinde ortaya

koyduğu fikirlerle geniş yankı uyandırmıştır. Mackinder, coğrafya alanında öğretim üyeliği yapmış, 1904 yılında yayımlanan *Tarihin Coğrafi Kalbi (The Geographical Pivot of History)* adlı makalesine coğrafyanın ne olduğu sorusuyla başlamış ve çalışmasında coğrafyanın, imparatorluğun genişlemesinde önemli bir araç olduğunu savunmuştur (Mackinder, 2013: 77).

Mackinder dünyayı üç ada olarak tasvir etmiştir. Bu adalar, “Dünya Adası, Sahil Adası (İç Hilal) ve Uzak Adalar (Dış Hilal)’dan oluşmaktadır (Tunaya, 1947: 1358). Dünya Adası Avrupa, Asya ve Afrika kıtalarının bütünüyle meydana gelmektedir; Sahil Adası Britanya ve Japonya gibi sahil ülkelerini kapsamakta, Uzak Adalar ise Avustralya ve Amerika Kıtalarından oluşmaktadır (Mackinder, 1942: 45). Mackinder, Alman ve Ruslar’ın kara güçlerinin artmasıyla birlikte deniz hakimiyetini arttırdıklarını, bu durumun da İngiltere açısından tehdit oluşturduğunu düşünmektedir (Günel, 2002: 157).

Mackinder’e göre; Avrupa, Asya ve Afrika kıtaları bütünü Dünya Adasını oluşturur, bu eski kara kütlelerinin dışında kalan Amerika, Avustralya ve Antarktika gibi kıtalar ise bu adanın uyduları konumundadır. Dünya Adasının içinde kalan, Doğu Avrupa, Rusya ve Hazar’ın batı ve doğusunu kaplayan bölgeyi Kalpgah (*Heartland*) olarak tanımlamaktadır (Mackinder, 1942: 8). Mackinder’ Avrasya’nın Kalbi olarak nitelendirdiği bu bölge dünyanın en elverişli ve stratejik mevkiidir (Hasanov, 2012: 67). Heartland’ın çevresinde yer alan Balkanlar’dan Çin’e kadar uzanan sahayı “İç veya Kenar Hilal” olarak adlandırmıştır. Bunun dışında kalan Amerika, Afrika, Japonya hattını ise “Dış veya Ada Hilal” olarak tasvir etmiştir (İsmailov ve Papava, 2010: 67-68, Koşar, 2024: 13-14, bkz. Şekil 1). Heartland teorisi ile kara ve deniz gücünün ülkeye nasıl büyük avantaj sağladığını açıklamıştır (Mangır, 2020: 19).

Mackinder teorisini şu meşhur önermesi ile özetlemiştir: “*Doğu Avrupa’ya kim hükmederse Kalpgâh’a hâkim olur; Kalpgâh’a kim hâkim olursa Dünya Adası’na hükmeder; Dünya Adası’na kim hükmederse Dünya’ya hâkim olur.*” (Mackinder, 1919: 150). Bu düşünceleri ile Mackinder, küresel güç mücadelesinin merkezine kara hakimiyetini yerleştirmiş ve coğrafyanın, uluslararası siyasette önemli belirleyici unsuru olduğunu kabul etmiştir.



Şekil 1.1. Mackinder'in Jeopolitiğinde Dünya Haritası

Kaynak: (Mackinder, 1904: 435)

Mackinder, kara gücü ve deniz gücü arasındaki dengenin değiştiğini, kara gücünün öneminin daha arttığını belirtmiştir. Kara Hakimiyet Teorisi'nde kara devletleri ile deniz devletleri arasındaki farkı açıklamış ve her iki grubun da ulusal çıkarlarını korumak için fırsatlarının aynı olduğuna değinmiştir (Hasanov, 2012:67).

Mackinder, Kara Hakimiyet Teorisi'nde temelde her ülkenin birbiriyle bağlantılı olduğu bütüncül bir dünya tasviri ile göstermektedir. Kapalı bir sistemde gerçekleşen bu bağlılık küreselleşen dünyada güç mücadeleleri bağlamında önem arz etmektedir. Bu sistemin yapısında var olan çatışma ortamı ve hükmetme yarışı, savaşların sürekliliğini de beraberinde getirmektedir. Belirtilen Dünya Adası'nın merkezini oluşturan Kalpgâh'ın (*Heartland*) elde edilmesi, dünyada söz sahibi olmak anlamını taşımaktadır. Mackinder'a göre belirleyici unsur tek başına coğrafi etmenler değildir, bu verileri avantaja dönüştürecek olan askeri güç ve siyasi teşkilatlanma becerisidir (Ulaş, 2011: 43).

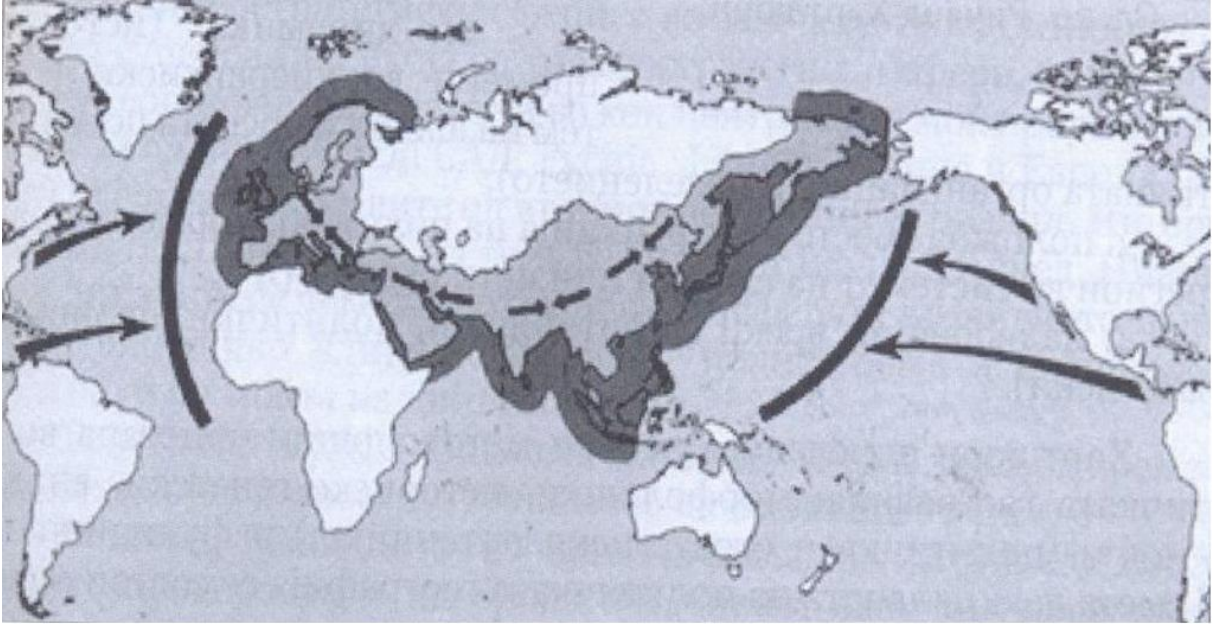
Mackinder'ın söylemleri coğrafyanın, beşerî unsurlardan çok daha önemli olduğunu göstermektedir. Coğrafya, her zaman yerinde olan değişmeyen bir olgudur, beşerî unsurlar ise döngü içinde değişim göstermektedirler. Neticede stratejik bir bölgeye hâkim olmak sadece

bölgesel bir üstünlük sağlamakla kalmamakta aynı zamanda küresel güç mücadelelerinde belirleyici aktör olmanın yolunu açmaktadır.

1.3.2. Kenar Kuşak Teorisi

Mackinder'in dünyaya hükmetmenin tek yolunun Avrasya'ya sahip olmaktan geçtiğini savunarak, Heartland üzerinde yoğunlaşmasına karşılık alternatif görüş getiren Amerikalı Nicholas Spykman, "Kenar Kuşak" (Rimland) teorisini geliştirmiştir. O dönemde Amerikalı coğrafyacıların çoğu, Alman Nazi yayılımcılığı ile jeopolitiği ilişkilendirmeleri nedeniyle jeopolitiğe karşı mesafeli durmuşlardır. Fakat Spykman, bu zamanda jeopolitik çalışan sayılı kişilerden biri olarak, 20. Yüzyılın jeopolitik alanında çalışan önemli düşünürlerinden biri olarak tarihe geçmiştir (Kahraman, 2022: 41). Spykman, Rimland (Kenar Kuşak) teorisi ile ABD'yi Nazi Almanya'sına karşı uyarma gereği hissetmiştir. Jeopolitik görüşleriyle Mackinder ve Mahan'ı etkilemiştir. Spykman'ın, Rimland (Kenar Kuşak) olarak adlandırdığı bölge Mackinder'in iç ya da kenar hilal dediği bölgeye denk gelmektedir (Cohen, 2015: 26; Sloan, 2017: 47). Amerikalı Spykman, Mackinder'in "Kalpgah'a çok fazla önem vermesini eleştirmiş asıl önemli olan bölgenin Kenar Kuşak bölgesi olduğunu savunmuştur. Ona göre Mackinder'in teorisi 19. yüzyılda yaşanan Rusya – İngiltere mücadelesine odaklanmış fakat ardından gelen dünya savaşlarına kara gücü kuvvetli olan Rusya ve deniz gücüne sahip olan İngiltere arasında bir savaş yaşanmamış bunun yerine ittifak yapılmıştır. Bu değerlendirmelere göre Spykman, Mackinder'in teorisinde güç dengesizliklerini eksik ve hatalı bulmaktadır (Erman, 2017).

Spykman, Rimland (Kenar Kuşak) teorisini 1942 yılında tamamladığı "Dünya Politikasında Amerika'nın Stratejisi" ve Spykman'ın ölümünden bir yıl sonra 1944'te yayımlanan "Barışın Coğrafyası" (The Geography of the Peace) adlı eserlerinde sunmuştur (Sandıklı, 2011: 348). Bu eserlerinde, küresel hakimiyet için Kalpgah'a değil Kenar Kuşağa (Rimland) hâkim olmanın çok daha önemli olduğunu vurgulamıştır. Mackinder'in dünyayı bölümlere ayırırken kullandığı "İç Hilal" terimini değiştirerek "Kenar" terimini kullanmıştır. Spykman'ın Rimland teorisine şu meşhur düşünceleri ile özetlemektedir: "Kenar Kuşak ülkelerini hakimiyeti altında tutan; Avrasya'ya hükmeder. Avrasya'ya hükmeden ise dünyaya hâkim olur (2011: 5).



Şekil 1.2. Kenar Kuşak Teorisi Haritası

Kaynak: (Spykman, 1944: 52)

Şekil 1.2.'de görüldüğü üzere, Eski Dünya olarak adlandırılan bölge Avrasya yani Dünya Adası'dır. Dünya Adası'nı kontrol edebilmek için üç büyük su kütesine ve tampon bölge olan kenar kuşak bölgesine hâkim olmak gerekmektedir. Bu hakimiyet için Avustralya ve Afrika'ya hâkim olunmalıdır. Bu bölgelere hâkim olan dünyaya da hâkim olacaktır. (Yıldız, 2021: 23).

Spykman'ın teorisinde merkezi öneme sahip olan Rimland bölgesi, dünyadaki en önemli ekonomi merkezlerinin yer aldığı kuşağı kapsamaktadır. Jeopolitiği doğrudan Amerika'nın güvenliği çerçevesinde değerlendiren Spykman, bu teoriyi Amerika'nın dünya gücü olmasını desteklemek amacıyla ortaya koymuştur. Bu fikirleri doğrultusunda Amerika'nın Rimland bölgesinde hakimiyet alanını arttırması gerektiğini aynı zamanda başka bir devletin bölgede söz sahibi olma çabalarına da Amerika'nın engel olması gerektiğini belirtmiştir (Sönmezoğlu, 2014: 660, Erkekli, 2021: 20).

1.3.3. Hava Hakimiyet Teorisi

Havacılık sanayisinde meydana gelen teknolojik gelişmeler, askeri stratejilerin merkezine hava kuvvetlerini konumlandırarak bu güce dayalı yeni bir hakimiyet teorisinin doğmasına zemin hazırlamıştır. Hava hakimiyeti yaklaşımının temelleri 1. Dünya Savaşı'ndan sonra atılmaya başlanmıştır. İtalyan General Giulio Douhet (1869–1930) tarafından atılmış ardından Amerikalı General William Mitchell (1879–1936) gibi öncü isimlerin katkıları ile

şekillendirilmiştir. Teori, daha sonra Rus–Amerikan havacılık öncüsü Alexander de Seversky tarafından geliştirilmiştir.

Gulio Douhet'e göre, hava kuvvetleri yalnızca düşman askerini hedef almakla kalmamalı, aynı zamanda sivil altyapıları ve endüstriyel merkezleri de hedef almalıdır (Dal, 2020: 69). Bu strateji ile düşmanın savaş kapasiteleri zayıflatılacak ve moral düzeylerini en aza indirilecektir. Douhet, hava üstünlüğünün ancak düşman hava üstünü aşarak geniş alanda bombardımanlar yaparak ele geçirileceğini düşünmektedir. Bu bombardımanlar sayesinde savaşın psikolojik boyutunun artacağına ve hızlı sonuç vereceğini amaçlamıştır. Douhet'in bu teorisi askeri strateji alanında büyük etki yaratmıştır. Stratejik bombardıman uçakları ve bu sayede hava üstünlüğü sağlama amacı, savaş stratejilerinde önemli yer tutmuştur. 2. Dünya Savaşı'nda Douhet'in söylemlerinin etkisi daha da artarak hava üstünlüğü sağlama stratejileri önemli ölçüde kullanılmıştır (Alveroğlu, 2024: 42-44)

Hava hakimiyet teorisine katkı sağlayarak geliştiren başarılı mühendis ve iş adamı Alexander P. de Seversky, kariyerine Rus İmparatorluğu donanmasında pilot olarak başlamıştır. 1917 Bolşevik Devrimi'yle beraber Amerika'ya göç etmek zorunda kalmış ve Amerika'da Hava Hakimiyeti alanında büyük başarılar imza atmıştır. Seversky, uçaklarda kullanılmak üzere, bombaların hedefe isabetini sağlayan tam otomatik aracın mucididir. Aynı zamanda kendi havacılık şirketini (Republic Aviation Corporation) kurarak, kendi uçak tasarımlarını oluşturmuş ve bu alanda yaptığı çalışmalarla havacılığın gelişmesine önemli ölçüde katkı sağlamıştır (Karabulut, 2013:56). Böylelikle Seversky, havacılık alanında yaşanan bu devrimsel ilerlemenin artık coğrafyanın katı sınırlarını anlamsız kıldığını ve hakimiyetin anahtarının gökyüzünde olduğunu savunmuştur.

Hava Hakimiyet Teorisi'nin temelinde, bir devletin dünya hakimiyetini sağlayabilmesi için hava filosunun güçlü olması gerektiği savunulmaktadır (Ural, 2009: 135). 20. yüzyılın ilk başlarında havacılık alanında yaşanan gelişmeler, 2. Dünya Savaşı'nda hava filosunun etkin kullanılmasıyla oluşan başarılar, Hava Hakimiyet Teorisi'nin önemini arttırmış ve jeopolitik bağlamda değerlendirilmesinin önünü açmıştır (Owens, 1999: 68). Amerika ve İngiltere egemenliklerini korumak ve güçlendirmek için hava üslerini kurmuşlar, bu gücü kara ve deniz gücüyle birleştirerek, bu teoriyi en iyi uygulayan devletlerden olmuşlardır (Ural, 2009: 136). Teoriye göre hava hakimiyetinin sağlanmasıyla birlikte küresel sistemde güce doğrudan etki edilebilecektir. Seversky, teoriyle birlikte literatüre “hava gücüyle zafer”, “hava gücüyle barış” gibi terimleri kazandırmıştır (Meilinger, 2003: 1).

Hava Hakimiyet Teorisi'nin dünyada önem kazanması, klasik jeopolitik teorilerin yeniden yorumlanmasını beraberinde getirmiştir. Bu bağlamda Mackinder'in kara hakimiyetine dayalı meşhur önermesi hava gücünün stratejik önemi gözetilerek şu şekilde tadil edilmiştir; Merkez bölgeye hâkim olan Doğu Avrupa'yı kontrol eder, merkez bölgesine hâkim olan eğer hava kuvvetleri tarafından engellenmezse Dünya Adasını kontrol eder. Dünya Adası'na hâkim olan ise dünyaya hükmeder. (Bilge, 1958: 172). Bu değişim ile hava kuvvetleri yalnızca destek unsuru değil hakimiyette önemli bir güç unsuru olarak değerlendirilmektedir.

Günümüzde bu teorinin uzantısı olarak uzay jeopolitiği de gündeme gelmektedir. ABD'de üst düzey analizci olan John Collins, askeri hakimiyetin anahtarının uzayda mümkün olacağını savunmuştur. Uzay hakimiyetini yeryüzündeki jeopolitik üstünlüğün tamamlayıcısı olarak gören astropolitik yaklaşım, aynı zamanda Avrasyacılık yaklaşımının kara merkezini tamamlayıcı bir nitelik taşımaktadır (Dolman, 2002). Bu teoriye göre; aya hâkim olan dünyayı çevreleyen uzayı da kontrol eder. Uzayı kontrol eden ise dünyada da hakimiyet sahibi olur. Denge noktalarını kontrol altına alan da dünya ve ay sistemine hâkim olur. Denge noktalarına konacak uzay istasyonları çok fazla enerji ihtiyacı duymadan orda kalabilecek ve her türlü araştırmayı yapabileceklerdir (Tağma, 2000).

1.3.4. Deniz Hakimiyet Teorisi

Alfred Thayer Mahan (1840-1914), katılmış olduğu denizasırlı geziler ile Avrupa'nın ve Asya'nın önemli coğrafyalarını görme fırsatı bulmuştur, bu gözlemleri sonraki yıllarda klasik jeopolitiğin önemli teorilerinden olan Deniz Hakimiyet Teorisi'ni geliştirmesinde büyük ölçüde etkili olmuştur (Tezkan, Taşar, 2013: 31; Babahanoğlu, 2022: 31). Amerika'nın deniz stratejisinin kurucusu olarak kabul edilen Mahan, İngiltere'nin dünyaya yön verebildiği bir zamanda, Amerika'nın dünyaya hükmedecek güçte bir devlet olması için teorisini güçlendirmiştir (Karabulut, 2005: 48).

19. yüzyılda gerçekleşen Sanayi Devrimi ile bilim ve teknoloji alanında gelişmeler yaşanırken yeni keşifler ortaya çıkmış ve ticaret hacminde artışlar meydana gelmiştir. İhtiyaç duyulan hammaddelerin transferi ve yeni pazar alanları arayışı, deniz yollarının önemini arttırmıştır. Bu gelişmelerin yaşandığı dönemde, denizlerin hakimiyeti, sömürgeleri üzerinde egemenliğini koruyan İngiltere'dedir. Mahan "denizlere hâkim olan dünyaya hükmeder" şeklinde özetlenen teorisini bizzat İngiltere'nin deniz üstünlüğünden etkilenecek geliştirmiştir. (Ural, 2009: 133). Mahan'a göre dünyaya hâkim olmanın yolu denizlerde saklıdır. İngiltere'den etkilendiği eserlerinden de anlaşılmaktadır. İngiltere donanması hakkında yazdığı yazılarında,

İngiltere'nin deniz kuvvetlerini, askeri faaliyetler ile ticari faaliyetleri birleştiren muazzam bir güç olarak tanımlamaktadır (Tezkan ve Taşar, 2002: 27).

Devletler, güvenlik, güç ve dünya hakimiyet anlayışları doğrultusunda mevcut bilgi ve teknolojik imkanlarını kullanarak deniz hakimiyet politikalarını geliştirmeyi hedeflemişleridir. Mahan, 1890 yılında yayımladığı '*The Influence of Sea Power upon History*' (Deniz Gücünün Tarih Üzerinde Etkisi) adlı eserinde deniz jeopolitiğinin temel ilkelerini ortaya koymuştur. Bu çalışmasında, büyük denizler ve ulaşım yollarının denetimini elinde tutan ülkelerin dünya gücü olacağını düşünmektedir. Aynı zamanda bu gücün, diğer ülkelere karşı avantaja sahip olabileceğini öne sürerek denizler üzerinde hakimiyetin jeopolitik açıdan ne kadar önemli olduğunu belirtmiştir. Deniz jeopolitiğinin uluslararası ilişkilerde bu denli üstünlük kurma aracı olması birçok devlet tarafından günümüze kadar benimsenmiştir (Arı, 2011: 138).

Deniz hakimiyetinin önemini Mahan'dan asırlar önce Osmanlı İmparatorluğu'nun önde gelen Kaptan-ı Deryası Barbaros Hayrettin Paşa'da "denizlere hâkim olan cihana hâkim olur" sözleriyle dile getirmiştir (Akçadağ, 2015: 1). Barbaros Hayrettin Paşa, bu sözyle denizlerdeki başarının yalnızca askeri başarı olmadığına ve dünya siyasetine yön vermede stratejik önem taşıdığına vurgu yapmıştır.

Mahan'a göre geçmişten bugüne deniz gücü uluslararası çekişmelere sahne olarak sonu şiddetle biten rekabetlerin önünü açmıştır. Deniz gücü dışında olan savaşlar dahi, sonraları bu yöne doğru evrilmiştir (Mahan, 2007: 1). Sonrasında aynı isimle Deniz Gücünün Tarih Üzerine Etkisi ismiyle yayımladığı ikinci kitabında, deniz hakimiyetinin kara hakimiyetinden daha önemli olduğunu savunmuştur. Mahan 17, 18 ve 19. yüzyıl tarihsel gelişmelerini önemle incelemiş ve o dönemlerde devletler arası çıkan çatışmaların asıl sebebinin deniz kontrolü olduğunu öne sürmüştür (İşcan, 2004: 47-49, Taban, 2013: 24).

Mahan'ın geliştirdiği bu teori, dönemin Deniz Kuvvetleri Komutanlığı görevini yürüten ve sonrasında ABD Başkanı olan Theodore Roosevelt tarafından büyük ilgi görmüştür. Bu düşünceleri yalnızca ABD dış politikasına yön vermekle kalmamış, büyük güç olmak ve deniz hakimiyeti kurmak isteyen devletler içinde rehberlik niteliği taşımıştır (Karabulut, 2005: 48). Bu bağlamda Amerika dışında ki devletlerde Mahan'ın deniz hakimiyet teorisini kendi ülkelerine uyarlamaya çalışmışlardır.

Mahan'ın görüşüne göre devletlerin deniz gücü olabilmesi için altı koşulu bünyesinde barındırması gerekmektedir. Bu unsurlar; Ülkenin coğrafi konumu, fiziki yapısı, ülke topraklarının büyüklüğü, nüfus miktarı, milli karakter ve hükümetin niteliği şeklinde

sıralanmaktadır. Literatürde Mahan'ın deniz gücü unsurları olarak ifade ettiği coğrafi unsurlarla ilgili açıklamalarının tamamen özgün olmadığı, bu unsurları büyük oranda 1882'de Deniz Kuvvetleri Enstitüsü tarafından yayınlanan ödüllü bir makaleden alındığı öne sürüldüğüne dair eleştiriler de mevcuttur (Sumida, 2003:59, Dinler, 2018:26).

Mahan, deniz gücünü dinamik bir yapı olarak nitelemiş ve bu gücü: *“Deniz kuvvetleri faaliyetleri ile ticari faaliyetlerin birleşmesi neticesinde ortaya çıkan, sayısız etkiler alıp ileten, iç içe girmiş ve sarmalanmış binlerce akım içerisinde sonsuz bir esneklikle hareket eden ve canlı bir organizma gibi kabul edilmesi gereken esrarengiz ve olağanüstü bir güçtür”* ifadeleri ile tanımlamıştır (Mahan,1892: 372).

Öte yandan Mahan, askeri stratejilerle sınırlı kalmamış geleceğe dair fikirler de belirtmiştir. Bu bağlamda gelecekte Batı ve Asya Medeniyetleri arasında yıpratıcı bir çatışma yaşanabileceğini ve bunun aksine Doğu ve Batı'yı birleştiren bir dünya kültürünün gelişebileceğini öne sürmüştür (Sumida, 2003: 73-80, Defay, 2005: 23-24). Bu yönüyle Mahan teorisini, deniz hakimiyetini sadece coğrafi bir kontrol alanı olarak değil, aynı zamanda Doğu-Batı arasında tarihsel dengelerin kurulabileceği bir terazi olarak konumlandırmaktadır.

1.4. Soğuk Savaş Sonrası Yeni Yaklaşımlar: Çağdaş Jeopolitik Teoriler

1923 yılında Karl Grünberg tarafından “Toplumsal Araştırma Enstitüsü” kurulmuştur. 1930'da enstitüde müdürlük yapan Max Horkheimer ile özdeşleşen “Frankfurt Okulu”, eleştirel açıdan yapılacak çalışmaların ilk adımlarına öncülük etmiştir. Kant, Hegel Weber, Marx gibi önemli düşünürlerden etkilenen teorisyenler, bu isimlerin fikirleri etrafında görüşlerini şekillendirmişlerdir (Yalvaç, 2018:224).

Eleştirel teoriler merkezinde yer alan en önemli kavram “özgürlük” tür. Bu yönüyle eleştirel teoriler, geleneksel teorilerden net bir şekilde ayrılmaktadır. Horkheimer'ın görüşleri temel alındığında bu teorinin amacı, insanı köleleştiren her şeyden kurtarmak, özgür kılmak ve insani ihtiyaçların karşılanabildiği bir dünya düzeni inşa etmektir. Bu düşünceler ışığında eleştirel jeopolitik için mevcutta var olan güç dengelerini sorguladığı için, devrimci niteliğe sahip olduğu söylenilebilir. Horkheimer, 1937 yılında yayımladığı “Geleneksel ve Eleştirel Teori” adlı makalesinde, eleştirel teoriyi var olan geleneksel teorilerle karşılaştırmaktadır. Horkheimer'a göre eleştirel teori üç kritere göre denetlenmektedir. Bir teori, açıklayıcı, pratik ve normatif olma koşullarının tümüne sahipse eleştirel nitelik kazanabilmektedir. Dolayısıyla, insan özgürlüğünü kısıtlayan her şey incelenerek bu düzenin değiştirilmesi için harekete geçmek bu teorinin temel önceliğidir (Bohman, 2021).

İkinci Dünya Savaşı'na kadar, Atlantik üzerinde jeopolitik düşünceye mesafeli durulmuştur hatta bu disipline karşı belirgin bir husumet beslenmiştir. Amerika'da 'bilimsel bir toksin' (zehirli bir alan) kabul edilen jeopolitik, Henry Kissinger'ın çalışmalarıyla hem akademik hem de politik çevrede yeniden kabul edilmiştir (Prescott, 2015: 13).

1970'li yıllarda jeopolitik kavramının yeniden canlanması, değişen dünya bakış açılarıyla yorumlanmıştır. Bu dönemde petrol, doğalgaz, kömür ve değerli maden ve mineraller gibi kaynaklara duyulan ihtiyacın gitgide artması; ulusal güvenlik çıkarları doğrultusunda geliştirilen müdahale durumlarını ve uluslararası diplomasi ve hukuk alanında ki şüphecilik, yeni bir jeopolitik düşünceyi zorunlu kılmıştır.

Eleştirel jeopolitiğin en belirgin özelliklerinden biri dış politika analizlerinde olayların alt yapısını oluşturan dinamik ve etkileri açıklamak için referans görevi görmesidir. Ancak çoğu zaman bu referanslar, karar vericilerin ikna etmek amacıyla kullandıkları bir söylem aracına dönüşmektedir (Atay, 2016:153). Amerika Birleşik Devletleri'nin dünya siyaset sahnesine küresel güç olarak çıktığı İkinci Dünya Savaşı sonrasında her zaman jeopolitik gerekleri önceleyen bir siyaset izlemiştir. Aynı zamanda küresel güç dengelerini kendi çıkarına göre şekillendiren bir strateji izlemiştir (Dinler, 2018: 33).

Amerika Birleşik Devletleri, ahlaki ve hukuki temele dayanmadan askeri güç kullandığı zamanlarda, Fukuyama'nın "Tarihin Sonu" veya Huntington'un "Medeniyetler Çatışması" tezlerini birer meşruiyet aracı olarak kullanarak dünya kamuoyunu oyalamamıştır. Hedeflediği politikayı gerçekleştirdikten sonra jeopolitik esaslı ama ahlaki temel arayışını tartışan Zbigniew Brzezinski'nin "Büyük Satranç Tahtası" görüşünü öne sürmüştür. ABD bu bağlamda jeopolitik teorileri akademik veri olarak kullanmaktan ziyade ideolojisine ve politikalarına hizmet eden araç olarak kullanmıştır (2018: 33). Sonuç itibarıyla bu durum, jeopolitiğin akademik bir bilim olmaktan ziyade, büyük güçlerin, hegemonya kurmak amacıyla kurguladıkları bir söylem aracı olduğunu göstermektedir.

1.4.1. Zbigniew Brzezinski ve Büyük Satranç Tahtası Tezi

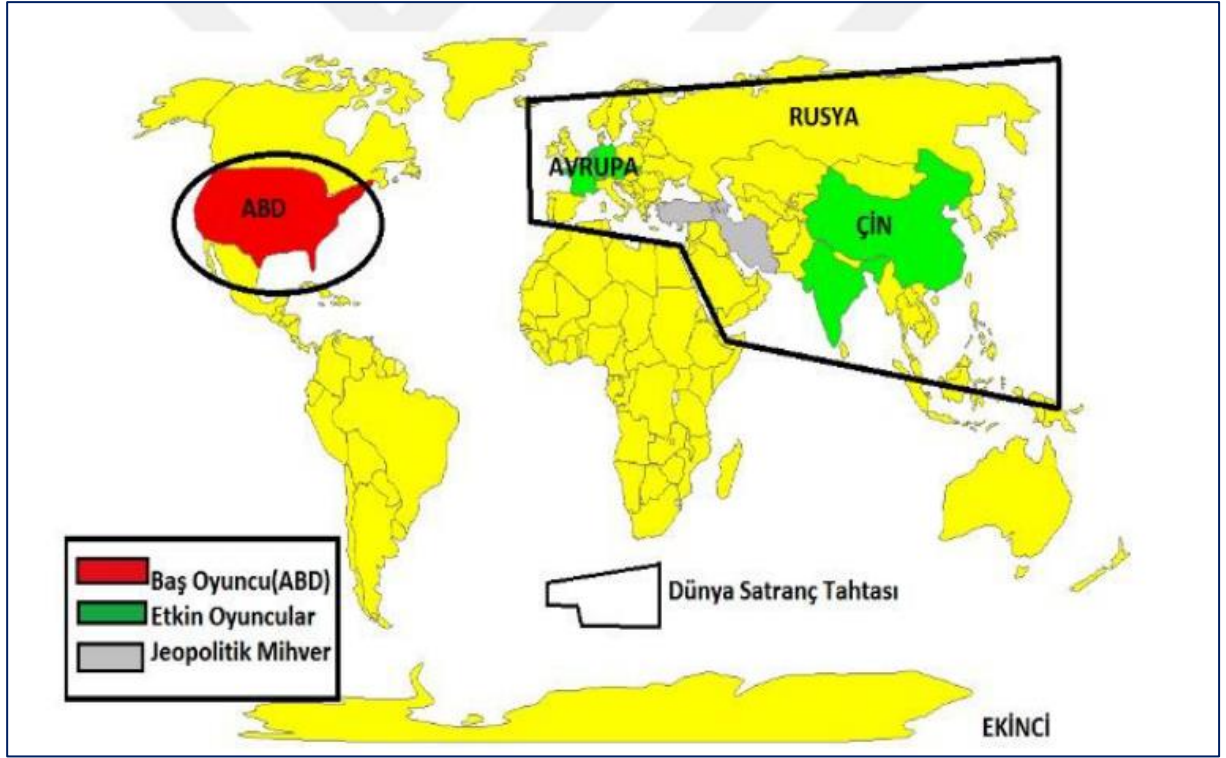
Polonya asıllı Zbigniew Brzezinski tarafından 1997 yılında yayınlanan Büyük Satranç Tahtası: Amerika'nın Önceliği ve Bunun Jeostratejik Gerekleri" adlı eserinde, kitabın ismine paralel olarak "Büyük Satranç Tahtası Tezi" adıyla anılmaktadır. Eserde, Amerika'nın dünya hakimiyetini sağlaması ve gücünü hangi alanda kullanması gerektiği hususunda Amerika yönetimine öneriler sunmaktadır. Brzezinski, Avrasya coğrafyasını, küresel üstünlük mücadelesinin oynandığı bir satranç tahtası olarak tanımlar. Yazar, Avrasya bölgesini, coğrafya

ve stratejinin bir arada olduğu, devletler arası mutlak güç mücadelesinin yaşandığı bir alan olarak tasvir etmektedir (Atay, 2016: 144-155, Koşar, 2024: 23).

Brzezinski bu tezinde ve diğer kitaplarında Amerika'nın hakimiyetini güçlendirmesi için uygulaması gereken politikalara yer vermiştir. Bunlar, gizli anlaşmaların önüne geçmek, kendisine bağlı olan devletlerin mevcut durumunu devam ettirmek, itaatkâr olan ülkeleri korumak ve barbar toplulukların bir araya gelmesini engellemek bu politikalardan bazılarıdır (Brzezinski, 2018: 62-63).

Brzezinski'nin önerileri, Amerika tarafından benimsenmiştir. Avrasya konusunda ABD'ye bir çerçeve sunan Brzezinski'ye göre Avrasya'da bölgeye hâkim olacak başka bir gücün ortaya çıkmaması için gereken adımların atılması gerekmektedir. Bu bağlamda Sovyetler Birliği'nin dağılması ve Rusya'nın eski gücüne sahip olmamasıyla bu teori ABD'nin uyguladığı ve geliştirmiş olduğu yeni Avrasya politikası haline gelmiştir (Sempa, 2002: 20-21).

Brzezinski'ye Avrasya'ya neden bu kadar önem verdiğini kitabında şöyle dile getirmiştir: *“Avrasya yerkürenin en büyük kıtası ve jeopolitik olarak bir eksendir. Avrasya'ya hükmeden bir güç, dünyanın en ileri ve ekonomik olarak en verimli üç bölgesinden ikisini kontrol edecektir... Dünya nüfusunun %75'i Avrasya'da yaşamaktadır ve dünya fiziksel zenginliklerinin çoğu hem yatırımlar hem yer altı zenginlikleri bakımından burada bulunmaktadır* (Brzezinski, 2005: 41). Brzezinski'nin bu tasviri Avrasya'yı sadece bir kara parçası olarak düşünmediğini ve bölgeye hâkim olmanın, dünya egemenliğine açılan bir kapı olarak düşündüğünü göstermektedir. Bölgede yaşanan istikrarsızlığı kontrol altına alabilen gücün, dünya düzeninde de egemen olabileceğini ileri sürmüştür.



İlgili şekil 1.3'te görüleceği üzere, Brzezinski'ye göre Avrasya bölgesinde beş önemli güç yer almaktadır. Bunlar, Almanya, Fransa, Rusya, Çin ve Hindistan'dır. Endonezya, Japonya ve İngiltere Avrasya'yı geliştirebilecek ülkelerdir fakat yeterli derecede milli talebe sahip değildir. Azerbaycan, Türkiye, İran ve Güney Kore "kilit ülke" konumunda olsalar da jeostratejik aktör olabilecek öneme sahip ülkelerdir (Brzezinski, 2018: 53).

Avrasya bölgesini bu denli önemli kılan diğer bir etmen enerji faktörüdür. Dünya üzerinde enerjiye artan bağımlılık ve talepler, güvenlik ve enerjinin önemini arttırmıştır (Kocaman, 2018: 154). Sovyetler Birliği'nin dağılmasıyla bölgede oluşan güç boşluğunu ABD kontrol altında tutmaya çalışarak, enerji alanındaki gücünü tüm dünyaya hissettirmiştir (Kasım, 2009: 2).

Büyük Satranç Tahtası teorisi günümüzde önemini koruyan ve tartışılmaya devam eden önemli teorilerinden biridir. Küreselleşen dünyada Avrupa ve Asya'nın birbirinden ayrılmasının pek mümkün olmayacağı bu teorinin önemini göstermektedir. ABD'nin askeri, siyasi ve ekonomik çıkarları açısından Avrasya hayati öneme sahip bir bölgedir. Bu nedenle ABD'nin jeopolitik ve jeostratejik hamlelerinin nasıl olması gerektiğini ele alan büyük satranç tahtası tezi, önemini uzun yıllar daha koruyacak gözükmektedir (Karadağ, Bilgin, 2020: 174).

1.4.2. Samuel P. Huntington ve Medeniyetler Çatışması

Soğuk Savaş Dönemi'nin sona ermesiyle birlikte Sovyet Rusya'nın ideolojik olarak dünyaya duyurduğu Komünizm çökmüştür ve bu çöküş dünya sisteminde bir boşluğun oluşmasına neden olmuştur. Uluslararası sistemde oluşan bu boşluk ortamında, Samuel Huntington tarafından ortaya atılan "Medeniyetlerin Çatışması Teorisi" dönemin iddialı ve tartışmaları da beraberinde getiren kuramı olarak öne çıkmıştır.

Huntington'a göre dünya düzeninde mücadele sahası, ekonomik ve ideolojik nedenlerden dolayı olmayacak, insanların arasında parçalanmaların ve egemenlik savaşlarının asıl nedeni "kültürel" olacaktır. Teoriye göre, Medeniyetler Çatışması evrensel siyasete yön veren egemen güç olacaktır. Huntington, bu teziyle birlikte medeniyeti kültüre dayalı bir varlık olarak tanımlamış ve kişinin bağlı bulunduğu medeniyetin, onun en temel kimlik düzeyini oluşturduğunu belirtmiştir (Huntington, 2018: 21-23).

Huntington'a göre, uluslararası sistemde bir dönem belirleyici olan ideolojik rekabetin yerini, artık kültür aidiyetler alacaktır. Dünya siyasi tarihinde devletlerle bütünleşmiş kültürel yapılar mevcuttur. Bu yapıların devletlerin politikalarını belirlemeleri sonucunda devletler medeniyet yapılarını bir ideoloji olarak varsayacak ve hamlelerini buna göre şekillendirecektir. Bu yeni düzende, medeniyet ve kültür, yeni dünyanın sınırlarını belirleyecek temel unsurlar haline gelecektir. Bu yapılanmada, şüphesiz dinin altyapısı ve inanç benzerlikleri belirgin şekilde hissedilecektir (Huntington, 1997: 15).

Medeniyetler Çatışması tezine göre dünya sekiz temel medeniyet çerçevesinde sınıflandırılmaktadır. Bu medeniyetler; Batı Medeniyeti (Avrupa ve Kuzey Amerika), Ortodoks Medeniyeti (Rusya ve çevresindeki Hristiyan toplumu), Latin Amerika (Güney Amerika), İslam Medeniyeti (Türkiye, Orta Asya, Orta Doğu ve Kuzey Afrika), Konfüçyüs (Çin), Budist (Hindistan Bölgesi ve Güneydoğu Asya), Afrika (Orta ve Güney Afrika) ve Japon (Japon Adası) olarak sıralanmaktadır (Tezkan ve Taşar, 2013: 17). Huntington bu medeniyetlerin tarihsel, dini ve kültürel farklılıklar temelinde şekillendiğini öne sürerek, küresel açıdan siyasi ve kültürel dinamiklerin bu ekseninde gelişeceğini savunmaktadır.

Huntington, medeniyetler arası köklü farklılıklarının kısa zamanda ortadan kalkmasının mümkün olmadığı ve bu durumun değişiminin ise ideolojik rekabetten daha uzun soluklu olacağını vurgulamaktadır (Huntington, 1997: 38). Bu bağlamda Ukrayna ve Rusya'nın birbirinden ayrılma sürecinin ilerleyen dönemlerde silahlı çatışma riskinin arttırabileceği ve Ukrayna'nın toprak bütünlüğünün tehlikeye girerek ülkenin dağılmasının söz konusu

olabileceğini öngörmektedir (Huntington, 1997:38). Huntington'a göre bu gerilim alanının merkezinde, Ukrayna'nın Batı ve Ortodoks medeniyetleri içinde bölünmüş bir kimliğe sahi olması yatmaktadır.

Devletler ve gruplar, ideolojinin ittifak oluşturma ve destek sağlama olanaklarının zayıflamasıyla birlikte, çıkarlarını korumak ve meşruiyeti sağlamak amacıyla din ve medeniyet kimliğine başvuracaklardır. Bu bağlamda Samuel Huntington medeniyetler çatışmasının iki farklı düzeyde gerçekleştiğini savunmaktadır. Mikro düzeyde, aynı coğrafi bölgede bulunan komşu ülkeler "medeniyetler arası fay kırıklıkları boyunca" gerilimler yaşayarak çatışmalara girmektedirler. Makro düzeyde ise farklı medeniyetlere mensup uluslar arasında ortaya çıkan çatışmalar küresel düzeyde etkiler oluşturmaktadır (Huntington, 2018: 29-30).

Huntington'ın tezini oluşturan temel düşüncelerden biri, Batı emperyalizmi sebebiyle sömürülen toplumların, artık Batılı değerleri terk ederek kendi özlerine dönme potansiyelleridir. Batılı medeniyetlerde, her ne kadar eşitlik, adalet, özgürlük gibi kavramların söylemleri yer alsa da bu söylemler bazı toplumların Batılı güçler tarafından sömürülmesinin önüne geçmemiştir. Bu bağlamda yeni dünya düzeninde ortaya çıkabilecek bu çelişki, farklı medeniyetlerin birbirleriyle etkileşimini ve çatışma ortamını tetikleyebilecek bir unsurdur. Şekil 1.4.'te görüldüğü üzere, bu yeni düzende yaşanılacak çatışmaların kültürel fay hatları boyunca oluşma ihtimali yüksektir (Huntington, 2018: 233). Farklı medeniyetler arasında oluşacak olan fay hatları ile kast edilen çatışma ortamının, Batı ve İslam Medeniyeti arasında yaşanması muhtemeldir (Yılmaz, 2015: 22). Bu çatışmalar şiddet boyutuna ulaştığı zaman, fay hattı savaşları olarak isimlendirilmektedir. Huntington, tek bir medeniyetten ziyade bütün medeniyetleri kabul etse de sömürülen bölgelere bakıldığında büyük oranda İslam coğrafyası olduğu gözlemlenmektedir.



Şekil 1.4. Huntington'ın Medeniyetler Çatışması Teorisi

Kaynak: (Arslan, 2019: 25)

Bu bağlamda İslam dünyasında ezildiğini hisseden devletleri gücünü arttırmaya çalışacak ve güçleri arttıkça Batılı değerlere karşı kendi değerlerini koruma ve savunma eğilimlerini güçlendireceklerdir. Huntington bu durumu şu ifadelerle açıklamaktadır: *Batılı olmayan toplumlar, politik bağımsızlık kazanır kazanmaz, kendilerini Batı'nın ekonomik, askeri ve kültürel tahakkümünden kurtarmak isterler* (Huntington, 2004: 269). Bu bağlamda Batı'nın farklı kültür ve medeniyetlere getirdiği değerler, bir zaman sonra Batı için bir tehdit unsuruna dönüşebileceği varsayılmaktadır. Huntington Batı'nın kibirli, İslam dünyasının hoşgörü yönünden eksik olduğunu düşünmüş, dolayısıyla gerek din gerekse kültür nedeniyle çatışmaların geleceğin şekillenmesinde önemli paya sahip olacağını tezinde kuvvetlendirmiştir. (Huntington, 2018: 267).

1.4.3. Francis Fukuyama ve “Tarihin Sonu Mu?” Tezi

Soğuk Savaş Dönemi'nin sona ermesi ve Sovyetler Birliği'nin yıkılmasıyla birlikte iki kutuplu dünya düzeninden tek kutuplu dünya düzenine evrilme yaşanmıştır. Bu köklü değişimle birlikte oluşan boşlukların doldurulması için yeni jeopolitik düşüncelere ihtiyaç duyulmuştur. Soğuk Savaş'ı, ABD'nin ve Batı bloğunun kazanması, bazı kesimlerde liberal demokrasinin zaferi olarak yorumlanmıştır (Yılmaz, 2023: 60).

Bu süreçte Francis Fukuyama 1989 yılında The National Interest dergisinde yayımladığı “Tarihin Sonu Mu?” başlıklı makalesinde SSCB'nin dağılması ve Doğu Avrupa'da gerçekleşen siyasi dönüşümler sonucunda liberal demokrasinin Komünizmi yenerek küresel düzlemde baskın ideoloji haline geldiği görüşünü savunmuştur (Fukuyama, 1989: 4). Geçmişten bugüne

kadar olan bütün ideolojiler, insanı daha iyi olana ulaştırmak için ortaya atılmıştır. Francis Fukuyama'nın Tarihin Sonu Mu tezinde savunduğu liberalizmin, insan doğasına en uygun olduğunu savunmuş ve tarihsel gelişimin varabileceği son noktayı temsil ettiğini bildirmiştir (Turan, 2015: 486).

Tarihin Sonu Mu makalesinde, Batı liberalinin, Faşizm ve Komünizm karşısında zafer kazandığını düşünmekte olup şu ifadeleri kullanmıştır: *“Geçen yüzyılda liberalizmin karşısında iki büyük zorluk olan faşizm ve komünizm vardı. Faşizm, İkinci Dünya Savaşı'yla son bulurken Soğuk Savaş'ın bitmesiyle de komünizm etkisini kaybetti. Geriye sadece demokratik değerlere sahip bir Batı liberalizmi kaldı. Şimdi onun karşısında alternatif bir politik-ekonomi modeli mevcut mudur? Eğer yoksa bizler tarihin sonuna mı eriştik?”* (Fukuyama, 1991: 659-660). Teoride, “Tarihin sonuna gerçekten ulaştık mı?” şeklinde bir soru sormaktadır, bu sorunun yanıtının ideoloji dünyasında yer aldığını belirtmektedir. Burada Fukuyama'nın tarihin sonu mu? sorusundan kastettiği Liberal kapitalist düzenin insanlığın ulaşabileceği en yüce ve en son değer olduğunu düşünmesinden sebep gelmektedir. İnsanlık tarihindeki bu evrilmenin Liberal demokrasi ile iyiye ve doğruya ulaştığını düşünmektedir.

Francis Fukuyama'nın savunduğu bu görüşlerinin arka planında; Batılı sosyal ve kültürel politikaların küresel alanda yayılması ve Batılı devletlerin etki alanlarını genişletme çabasının yer aldığı söylenilebilir. Fukuyama, tezinde Batılı değerleri diğer kimlik ve değer sistemlerine göre daha üstün olarak konumlandırmakta, aynı zamanda Batı'nın karşısında yer alan toplumları daha alt bir sınıf kimliğine sahip olarak değerlendirmektedir. Özellikle 1990 sonrasında Batı'nın daha spesifik olarak ABD'nin merkezde olduğu yeni bir dünya sistemi oluşturmaya çalışmıştır. Bu yaklaşımları sebebiyle Fukuyama, akademik çevrede yoğun eleştirilere maruz kalmıştır (Bravo, 2005: 126-130). Günümüzde çok kutuplu dünya düzeninin oluşmasıyla birlikte bu yaklaşımın geçerliliğini kaybettiğini söylemek mümkündür.

1.4.4. Aleksandr Dugin ve Yeni Avrasyacılık Söylemi

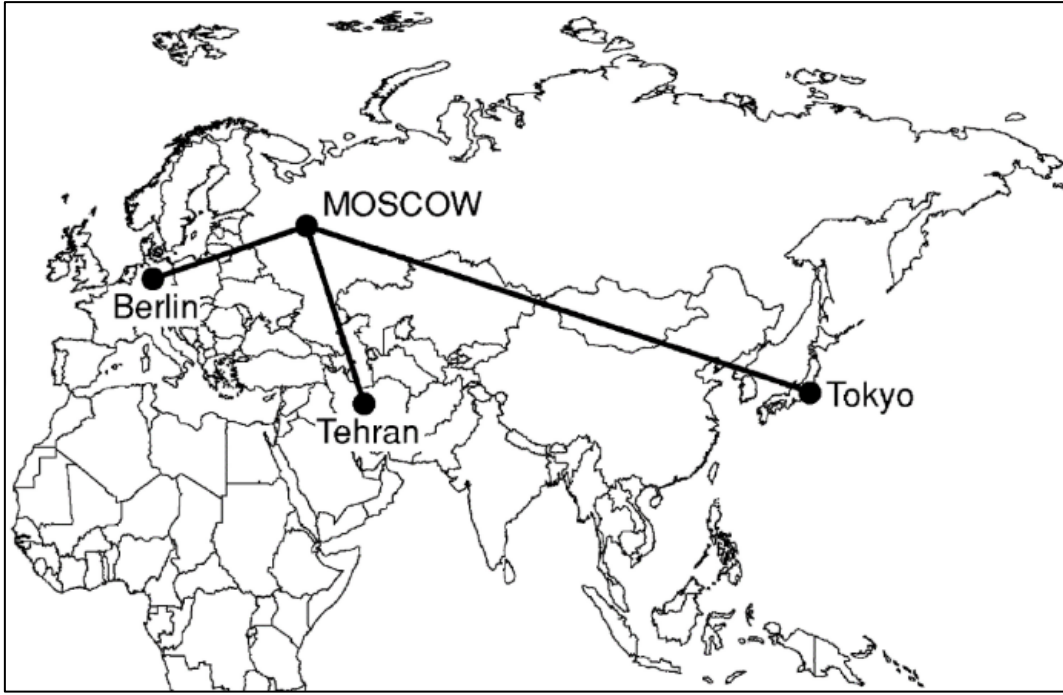
Rus devletinin jeopolitiği, Avrasyacılık akımı çerçevesinde şekillenmiştir. Bu söylem, 1917 yılında ortaya çıkan Bolşevik İhtilali'nden kaçan entelektüel Rus göçmenleri tarafından oluşturulmuştur. Zaman içinde Rus halkı ve politikacıları tarafından bu fikrin benimsenmesiyle yeni bir devlet vizyonuna dönüşmüştür. Avrasyacılığın temel ilkesi, coğrafi sınırları kesin çizgilerle belirlenmiş bir anlayıştan ziyade Avrupa ve Asya kıtasını kapsayan geniş bir perspektife dayanmaktadır. Bu bağlamda Avrasyacılık akımı sadece bir bölgeyi değil farklı kültürel ve medeniyet unsurlarını da içine alan bütünleşik bir yapıdır. Batı ve Doğu gibi ayrım

yapmayan bu düşünceye göre, Rusya'nın hem Avrupa'ya hem Asya'ya ait olduğu düşünülmektedir. Avrasyacılık, Rusya'nın Doğu-Batı eksenli genişleme politikalarına, teorik bir zemin sunmuştur (Tezkan, Taşar, 2013: 220). Ancak Sovyetler Birliği'nin kurulması ve komünist ideolojinin benimsenmesiyle birlikte bu düşünce akımı dış politikada geri planda kalmıştır. SSCB'nin dağılmasının ardından, Avrasyacılık akımı tekrardan gündeme gelmiştir. Bu dönemde Avrasyacılık söylemi, Aleksandr Dugin'in görüşleri etrafında şekillenmiş ve "Yeni Avrasyacılık" adı ile anılmaya başlamıştır (Serbest, 2017: 285).

Yeni Avrasyacılık düşüncesi, her ne kadar Klasik Avrasyacılık düşüncesinde doğmuş olsa da temelde üç farklı noktaya sahiptir. Öncelikle Yeni Avrasyacılık, klasik anlayıştan farklı olarak stratejik yöneliminde Avrupa'yı değil Amerika'yı seçmiştir. İkinci olarak, Yeni Avrasyacılık başta Rusya Komünist Partisi olmak üzere çeşitli sol oluşumların etkisi altında şekillenmiş ve bu aktörler bu oluşumun gelişmesinde önemli rol üstlenmişlerdir. Üçüncü olarak, Klasik Avrasyacılık'ta Rusya'nın Avrasya olmasında Türk-Moğol işgalinin etkisi olduğunu savunularak "Türk sempatzanı" oluşumu bulunurken, Yeni Avrasyacılık bu görüşe karşı çıkararak Türkiye'ye yönelik olumsuz bir perspektif geliştirmiştir (Cafersoy, 2002: 81)

Dugin'in görüşüne göre Avrasyacılık ne Sovyetçilik ne de Amerikancılıktır. Rusya'nın uluslararası siyasette varlığını etkili bir biçimde sürdürebilmesi için çok kutuplu bir dünya düzeni gerekmektedir. Rusya'nın, ABD merkezli tek kutuplu bir dünya düzenine rıza göstermesi söz konusu olmadığı gibi, bu düzene karşı yalnız başına mücadele etmesi de mümkün değildir. Çünkü böyle bir rıza, Rusya'nın küreselleşmenin bir nesnesi haline gelmesine yol açarak bağımsızlık ve özgürlüğünü kaybetmesine sebep olacaktır. Bu bağlamda çok kutuplu bir dünya düzeninin oluşturulması ancak stratejik ittifakların yapılması ile mümkün olacaktır (Tezkan, Taşar, 2013: 225).

Dugin, Rusya'nın jeopolitik egemenliğini elde etmesi için öncelikle Atlantikçi nüfuzun Avrasya kıtasından tamamen çıkarılması gerektiğini savunmaktadır. Bu hedef için özellikle Spykman tarafından geliştirilen ve Rusya'yı sarmayı amaçlayan Kenar Kuşak bölgesinin ortadan kalkması gerektiğini belirtmiştir. Şekil 1.5'te görüldüğü üzere, söz konusu kuşatmayı aşmak için Rusya merkezli olacak şekilde; Japonya (Tokyo), Almanya (Berlin) ve İran (Tahran) arasında güçlü bir ittifak ağı kurulmasını önermiştir. Dugin'e göre kurulacak olan bu stratejik ittifaklar, Avrasya'da "imparatorluklar imparatorluğunun" inşasına zemin hazırlayacaktır (Dugin, 2014: 250).



Şekil 1.5. Dugin'in Avrasya Jeopolitiğinde Stratejik Blok'un Temel Eksenleri

Kaynakça: (Ingram, 2001: 1038)

Alexander Dugin'in Yeni Avrasyacılık yaklaşımı Zbigniew Brzezinski tarafından ortaya atılan ve Amerika'nın Avrasya'yı kontrol etmesini savunan Büyük Satranç Tahtası tezinin tam karşısında konumlanmaktadır. Alexander Dugin'in söylemleri, aşırı milliyetçi ve ırkçılığa kaçtığı düşünülerek eleştirilere maruz kalmış ve tartışmalara yol açmıştır. Maruz kaldığı tüm eleştirilere rağmen Dugin'in Yeni Avrasyacılık yaklaşımı, Rusya'nın jeopolitik konumunu yeniden tanımlayan ve stratejik alternatif sunan doktrin haline dönüşmüştür. Dugin, bu söylemleri ile Rusya dış politikasının şekillenmesinde son derece etkili olmuştur.

2. Ticaret

Ticaret, insanlık tarihi kadar eski bir geçmişe sahip olup, medeniyetlerin gelişimi ile gelişerek günümüze kadar gelmiş ve insanlık tarihi var olduğu sürece varlığına devam ettirecek temel bir oluşumdur. Ticaret; insanlar, kurumlar ya da devletler arasında mal ve hizmetlerin değişimi yoluyla oluşturulan ekonomik bir değerdir. Bu süreçte, bir toplumda üretilen ürünlerin ihtiyaç duyulan diğer alanlara yönlendirilmesini sağlar ve bu sayede yalnızca ekonomik değil sosyal ve kültürel bir işlevde görmektedir (Seyidoğlu,1993: 3). Ticaret tarih boyunca medeniyetlerin gelişmesinde, kültürel etkileşimlerin oluşmasında ve toplumların refahının sağlanmasında önemli bir rol oynamıştır.

Modern anlamda ticaret, yalnızca fiziksel ürünlerin değil; hizmetlerin, finansal araçların, teknolojik bilgi birikiminin de ulusal ve uluslararası bir düzeyde el değiştirdiği bir yapıdadır. (Todaro ve Smith, 2015: 586). Bu sebeple ticaret yalnızca ekonomik büyümenin değil aynı zamanda devletler ve toplumlar arası ilişkilerin stratejik bileşenini oluşturmaktadır.

2.1. Ticaret Yolları

Ticaret yolları, geçmişten günümüze mal ve hizmetlerin farklı bölgeler arasında taşınmasını sağlayan, kara, deniz ya da nehir güzergahları üzerinde mal ve hizmet akışını kolaylaştıran coğrafi güzergahlardır. Bu yollar toplumlara yalnızca ekonomik gelişim oluşturmak amacıyla değil, aynı zamanda kültürel, teknolojik ve siyasi etkileşimlerinde oluşması ve gelişmesinde katkı sağlamıştır. Ticaret yolunun hem üretici hem de tüketici bölgelerinde ekonomik yapıya doğrudan etki edebilmesi için düzenli mal akışı sağlanması gerekmektedir (Halaçoğlu, 2009: 45).

Tarih boyunca kurulan bu ticaret yolları, yalnızca ticari faaliyetleri geliştirmemiş aynı zamanda medeniyetlerin kurulmasının, güçlenmesinin ve kentleşmenin yönünü belirleyerek uluslararası ilişkilerin biçimini yönlendirmiştir. Özellikle İpek Yolu, Baharat Yolu gibi güzergahlar, sadece ticaretin değil, doğu ile batı arasında bilim, din ve kültürün de taşınmasında önemli rol oynamıştır (McNeill, 2003: 103). Bu nedenle ticaret yolları yalnızca ekonomik hareketliliği sağlayan ağlar değil, aynı zamanda tarihsel dönüşümlerin yönünü de belirleyen stratejik güzergahlar olarak değerlendirilmiştir.

Tarih boyunca ticaret yolları, medeniyetler arasında yalnızca mal alışverişi değil, aynı zamanda kültürel, dini ve teknolojik etkileşimleri de beraberinde getirmiştir. Bu yollar farklı coğrafyalarda ki ekonomik kalkınmayı desteklemiş ve farklı coğrafyaları da ortak paydalarda buluşturmuştur (Bentley, 1999: 43). Özellikle Asya, Afrika ve Avrupa üzerinde kurulan ticaret ağları, küresel tarihin yönünü belirlemede kritik roller üstlenmiştir. Bu bağlamda Tarihi İpek Yolu ve Tarihi Baharat Yolu, Kral Yolu ve Tütsü Yolu tarihsel süreçte ekonomik, kültürel, dini ve siyasi etkileriyle öne çıkan ticaret yollarıdır.

2.1.1. Tarihi İpek Yolu

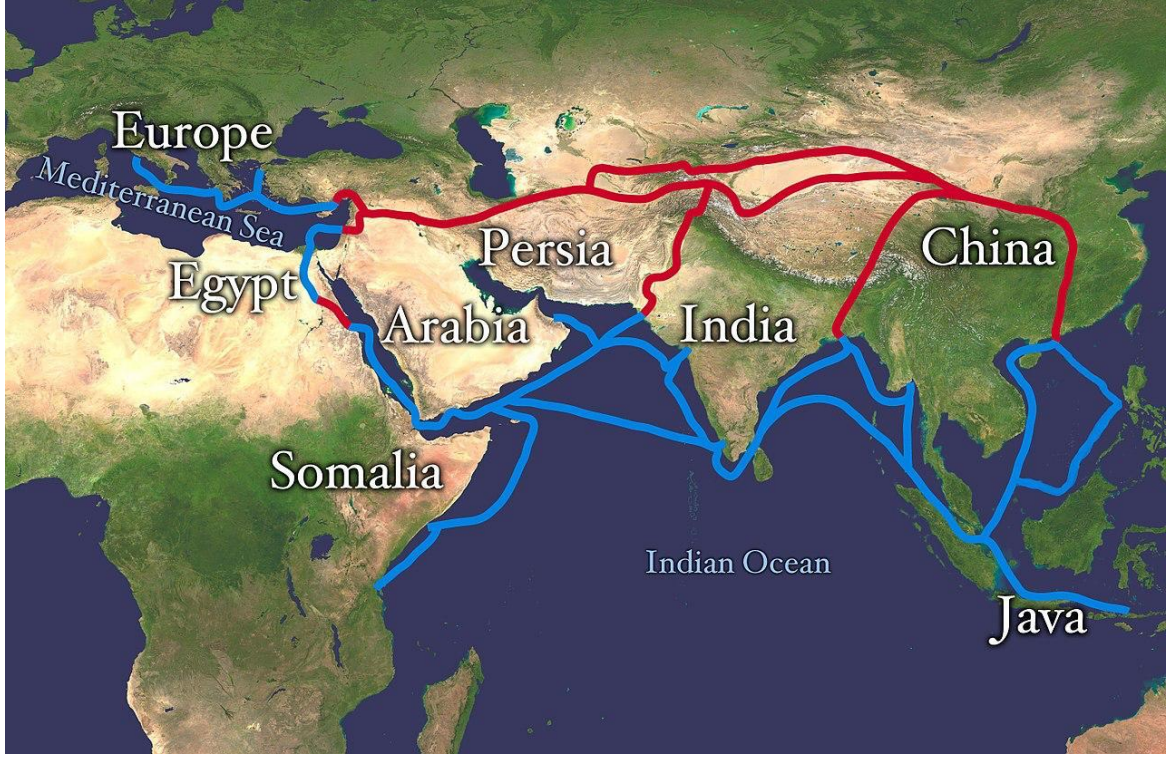
Yollar yalnızca ekonomik gelişimin değil bilgilerin fikirlerin, inançların da hareketine sahne olan önemli mekânsal varlıklardır. İpek Yolu, insanlık tarihinin en eski ticari yapılarından biri olan ve iki kıtayı birbirine bağlayan bir ticaret yoludur. Çin'den başlayarak Anadolu ve Akdeniz üzerinden Avrupa'ya, Kızıldeniz güzergahıyla da Afrika'ya kadar uzanan geniş bir ticaret ağı oluşturmuştur. Bu yollar üzerinde taşınan en kıymetli ürünlerden birinin ipek olması

nedeniyle “İpek Yolu” olarak adlandırılmıştır (Deniz, 2016:196). Bu isimlendirme M.Ö. 138 yılında ünlü Çinli seyyah Çjan Syan’ın güzergahtaki yolculuğu sonrası ortaya çıkan kervan yolunun adı olarak tarihe geçmiştir. İsim çok daha sonra 19. yüzyılda Alman coğrafyacı Ferdinand Freiherr von Richthofen tarafından kullanılarak günümüz literatürüne kazandırılmıştır (Yereli, 2014: 301).

Tarihi İpek Yolu, dünya ticaretinde stratejik öneme sahip olması nedeniyle hem bölgedeki toplumların hem de Çin ve Türk devletlerinin hakimiyet kurmayı arzuladıkları alan haline dönüşmüştür. Bu yol, coğrafi keşiflere kadar en parlak dönemini sürdürmüştür (Deniz,2016: 196). Coğrafi keşifler ile ticaretin Atlas Okyanusu’na kaymasıyla beraber dönemin en önemli yolu olan İpek yoluna olan yönelim gitgide azalmıştır.

Tarihi İpek Yolu, Dünya üzerindeki ticareti, kültürel ve bilgi alışverişini şekillendirmede önemli bir rol oynayarak medeniyetlerin ve ekonomilerin gelişmesine büyük ölçüde katkı sağlamıştır. Bu tarihi yol sayesinde birçok farklı toplum birbirini tanıma fırsatı olmuş, birçok geleneksel kültür unsuru farklı coğrafyalarda tanınmıştır.

Tarihsel etkileşimin ögesi olan Tarihi İpek Yolu’nun Türk tarihinde de önemi oldukça büyüktür. Tarihi yolun 20.000 km’ye yakını Türk yurtlarından geçmekteydi (Uluçay, 1961: 29). Türklerin yaşadığı geniş coğrafi alanları birbirine bağlayan ulaşım hattı görevi gören Tarihi İpek Yolu, Türklerin ticari ilişkilerini geliştirmiş aynı zamanda Türk boylarının birlik ve beraberliğini sağlamasını kolaylaştırmıştır. İpek Yolu’nun bu kadar önemli bir ticaret yolu olmasında Türk devletlerinin de büyük rolü vardır. Türkler sadece bu yolu güvenliğini sağlamamış, ürettikleri ürünler ve kurdukları kervan sistemleri aracılığıyla, Doğu ile Batı arası mal değişiminin sürekliliğini sağlamışlardır. Türk kültüründe bu yola verilen önem meşhur bir Özbek atasözünde “evrende iki yol vardır: Gökte Saman Yolu, yerde İpek Yolu” şeklinde ifade edilmiştir (Bartholt, 1963: 59).



Şekil 1.6. Tarihi İpek Yolu'nu Gösteren Harita

Kaynak: (Cartwright, 2018)

MÖ 2. yüzyılda Çin Han Hanedanlığı tarafından oluşturulan ve şekil 1.6'da gösterilen İpek Yolu, 1800'lü yıllara kadar önemini korumuş; öncelikle ipek ve baharat gibi değerli malların ticareti ile önemini geliştirmiş, zamanla değerli taşlar ve kâğıt gibi başka ürünlerin de taşındığı bir yol haline gelmiştir. Uzak Doğu'dan Batı'ya gelen bu ürünler, Batı toplumu için büyük öneme sahip olmuştur. Özellikle Uzak Doğu'dan gelen ipek bir güç göstergesine dönüşmüş ve sosyal statü sembolü olarak görülmüştür. Bu bağlamda İpek Yolu o dönemde, yalnızca ekonomik hayatı değil kültürel ve gündelik hayatı da etkilemiştir (Hansen, 2012: 6; Çiçek, 2019).

Tarihte bu denli öneme sahip olan İpek Yolu, 2013 yılında Çin Devlet Başkanı Xi Jinping tarafından "Bir Kuşak Bir Yol" (One Belt One Road) girişimi olarak duyurulmuştur. Bu yeni proje ile hem kara hem deniz güzergahları üzerinden, Asya, Avrupa ve Afrika kıtalarını birbirine bağlamayı hedeflemektedirler. Böylece Yeni İpek Yolu Projesi, Tarihsel İpek Yolu'nun çağdaştırılarak devamı olma niteliği taşımaktadır (Mercan vd., 2022: 15). Yeni İpek Yolu bir diğer adıyla Bir Kuşak Bir Yol projesinin stratejik hedefleri arasında enerji hatlarının güvenliği, uluslararası ticaretin güvenilir olması, altyapı yatırımlarının ve küresel bağların daha güçlü hale gelmesi yer almaktadır.

2.1.2. Tarihi Baharat Yolu

Baharat Yolu MÖ 3000’li yıllarda kurulmuş olup yalnızca bir ticaret yolu değil, aynı zamanda kültürel ve dini etkileşimlerin de merkezinde yer alan önemli bir medeniyetler arası bağlantı noktası olmuştur. Yaklaşık olarak MÖ 2000’li yıllardan itibaren Güney Asya ve Orta Doğu arasında şekillenmeye başlayan Baharat Yolu, Hindistan’dan Arap Yarım Adası’na oradan da Akdeniz’e kadar uzanarak, kültürel ve dini alışveriş için bir köprü görevi görmüştür (Sen, 2010: 22) Farklı ülkelerin dilleri ve dini bakış açıları bu güzergahın geçtiği yerlere tanıtılmış ve öğretilmiştir. Bu güzergâh üzerinde yapılan ticaret ile Batı’nın yalnızca baharata olan ilgisi artmakla kalmamış aynı zamanda bu ticaret ile Doğu toplumlarının diplomatik ilişkileri de önemli ölçüde değişim yaşamıştır. Hint Okyanus’unda faaliyet gösteren Müslüman tüccarlar, ticaretin yanında dini misyonlar da yürütmüşlerdir (Khan, 2018: 131-132). Bu bağlamda baharat ticareti, İslam’ın Güney Doğu Asya’da yayılma sürecinin hızlanmasında önemli rol oynamıştır.

Baharat Yolu üzerinde kurulan liman şehirleri, farklı milletlerin buluşma noktası olmuş, din, dil ve sanat ve kültür gibi alanlarda karşılıklı etkileşimleri sağlamıştır (Frankopan, 2015: 78-80). Bu bağlamda Baharat Yolu, üzerinde ki liman şehirlerinde çok kültürlü bir yapıyı da ortaya çıkarmıştır.

Baharat Yolu Orta çağ ve Erken Modern Dönem boyunca önemini koruduğu ve büyük ekonomik değer taşıdığı için bu yolun güvenliğini sağlamak amacıyla birçok devlet söz sahibi olmaya çalışmıştır. Osmanlı İmparatorluğu, Memlükler ve Safeviler gibi Orta Doğu’da yer alan büyük güçler, bu yolun kara ve deniz yolları üzerindeki kilit geçiş yollarına sahip olabilmek için çeşitli askeri ve diplomatik adımlar atmışlardır (Findley, 2005: 92-94). Osmanlı İmparatorluğu, 1517 yılında Memlük Sultanlığı ’na son vererek Hicaz ve Mısırı almış bu bağlamda Kızıldeniz’e ve dolayısıyla Hint Okyanusu’na açılan ticaret yollarına doğrudan hakimiyet kurmuştur (Hess, 1970: 190-191). Osmanlı, bu hamlesi ile Baharat Yolu üzerinde bulunan Kızıldeniz güzergahında stratejik konum elde etmiştir.

15. Yüzyılın sonlarında Avrupalı denizci devletlerin teknolojik gelişimleri ve denizcilik alanındaki bilgi birikimleri, Baharat Yolu üzerindeki güç dengelerini önemli ölçüde değiştirmeye başlamıştır. Coğrafi keşiflerle birlikte, özellikle Portekizli denizciler, Afrika’nın güneyinden dolanarak Hindistan’a ulaşan alternatif rotalar keşfederek bu rotaları kullanmaya başlamışlardır. 1498 yılında Vasco Da Gama’nın Ümit Burnu’nu dolaşarak Hindistan’ın Kalikut Limanı’na ulaşması, Avrupa’nın artık Asya baharatlarına ulaşmasını kolaylaştırmıştır ve kara

ticaretinin zorunluluğunu ortadan kaldırmıştır. Bu gelişmeler ile Hint Okyanusu ticareti önemini arttırarak öncelik kazanmış, ilk Portekiz'in, ardından Hollanda ve İngiltere'nin bu bölgede ki gücünü arttırmasına zemin hazırlamıştır (Subrahman, 2012: 122-123). Avrupalı devletlerin deniz ticaretine yönelmesi, baharat ticaretinin kontrolünde köklü değişimi beraberinde getirmiştir. Baharat yolunun kontrolünü yerel aktörlerin kaybetmesi beraberinde deniz aşırı ticareti kontrol eden Avrupa güçlerin küresel sistemde belirleyici olmasına sebep olmuştur. Bu dönüşüm, ticaret ağlarını şekillendirmekle kalmamış, aynı zamanda güç dengelerinin ve kültürel etkileşim biçimini de değiştirmiştir.

2.1.3. Kral Yolu

Pers İmparatorluğu (Akhaimenidler) tarafından inşa edilen Kral Yolu, ticaretin ve kültürel etkileşimin gelişmesinde önemli bir rol oynamıştır. MÖ 5 yüzyılda kurulan ve Heredotos'un V. Kitabının 52.-54. Bölümlerinde bahsettiği Kral Yolu, batıdan doğuya doğru tasvir edilmiştir. Batı Anadolu'da yer alan Sardis şehrinden başlayarak, Pers başkenti Susa'ya kadar uzanmakta ve yaklaşık 2.700 kilometreyi bulan güzergâhı olduğu bilinmektedir (Briant, 2002: 234-238).

Kral Yolu: Sardes, Gordion, Ankyra (Ankara), Kappadokia (Kapadokya), Mezopotamya'daki Babil ve son olarak Pers İmparatorluğu başkenti Susa'dan geçmekteydi. Bu güzergâh üzerinde kurulan 111 posta istasyonu sayesinde, haberleşmenin kesintisiz şekilde sürdürülmesini sağlamışlardır (Briant, 2002: 234-238; Heredotos, V. 52-54).

Batıdan doğuya uzanan bu yol, kültürlerin etkileşimini de kolaylaştırmıştır. Yol boyunca seyahat eden tüccarlar, diplomatlar ve gezginler, dini, mimari ve siyasi fikirlerin karşılıklı aktarılmasını sağlayan bir köprü işlevi görmüşlerdir (Graf, 1994:124). Böylece Kral Yolu, yalnızca ticari değil aynı zamanda sosyo-ekonomik ve diplomatik dönüşümleri sağlayan, antik dünyanın bütünleşmesinde anahtar bir rol oynamıştır.

2.1.4. Tütsü Yolu

Tarih boyunca insanoğlunun güzel kokulara olan ilgisi ticari ve kültürel ilişkilerin şekillenmesinde önemli rol oynamıştır. Günümüz Yemen ve Umman bölgelerini kapsayan Güney Arabistan'dan başlayarak Akdeniz kıyılarına oradan Avrupa'ya kadar uzanan güzergâh tarihsel süreçte "Tütsü Yolu" olarak adlandırılmıştır. Tütsü Yolu ile, tütsü, mür, baharat, değerli baharatlar ve değerli taşlar taşınmıştır. Tütsü Yolu M.Ö. 1. Yüzyılda kullanılmaya başlandı, özellikle Roma döneminde öneminin arttığı bilinmektedir (Groom, 2001: 76).

Tütsü Yolu yalnızca ekonomik değil, dini ve kültürel temaslar açısından da etkili olmuştur. Antik çağda tütsü ve kokular, dini ritüellerde kullanımına önem verilen unsurlar arasında yer almıştır. Tütsü Yolu, farklı kültürler arasında dini sembollerin dolaşımını sağlayan bir köprü işlevi görmüştür. Strabon'un *Geographika* adlı eserinde, bu bölgedeki ticaretin canlılığına ve aromatik ürünlerin tacirler tarafından Akdeniz'e kadar ulaştığına dair bilgiler yer almaktadır (Strabo, 1932: XVI.4.19). 200 yılında UNESCO tarafından Umman topraklarında yer alan "Frankincense Diyarı" adlı bölge Tütsü Yolu'nun bir parçası olarak Dünya Mirası Listesi'ne kaydedilmiştir (UNESCO, 2000).

2.2. Uluslararası Ticaret

Ekonomik kazanç sağlamak amacıyla gerçekleştirilen alım-satım faaliyetlerini ifade eden ticaret, insanlık tarihinde takasla başlamış ve zaman içinde gelişerek günümüze kadar gelmiş bir olgudur (Yılmaz, 2023: 326). Bu alanda çalışmaları olan David Ricardo Karşılaştırmalı Üstünlükler Teorisi'nde, bir ülkenin diğer ülkelere kıyasla karşılaştırmalı avantajlı olan ürünlerini üretmesi, diğer ürünleri ise ithal ederek uluslararası ticarete girmesi gerektiğini savunmaktadır (Bayraktutan, 2003: 177). Küreselleşen dünya düzeni, teknolojik gelişmelerin hızlanması ve iletişim araçlarının çoğalmasına etken olmuştur ve bu süreç, küreselleşmenin en temel dinamiklerinden biri olarak değerlendirilmektedir.

Uluslararası ticaret, ülkeler arasında mal ve hizmetlerin değişimini ifade eden ekonomik bir faaliyettir (Salvatore, 2011:5). Küresel düzeyde artan rekabet, uluslararası ticaretin yalnızca ekonomik değil, politik ve stratejik bir araç olarak kullanılmasına da neden olmuştur. Özellikle 20. yüzyılın ikinci yarısından itibaren ticaret yalnızca ürün değişimi olarak değil aynı zamanda devletlerin etki alanlarını genişletme stratejisi haline gelmiştir. Bu bağlamda, Dünya Ticaret Örgütü (DTÖ), Dünya Bankası ve Uluslararası Para Fonu (IMF) gibi uluslararası kurumlar, ticaretin kurumsallaşması ve küreselleşmesinde etkili olmuşlardır (Krugman ve Obstfeld, 2009:6). Günümüzde uluslararası ticaret, ekonomik büyüme ve kalkınmanın temel unsuru olarak görülmektedir. Ülkelerin uluslararası politikalarını ve jeopolitik konumlarını güçlendirmelerinde önemli bir argüman olmaktadır.

İKİNCİ BÖLÜM

ULUSLARARASI İLİŞKİLERDE JEOPOLİTİK PROJELER

1990'larda Soğuk Savaş'ın sona ermesiyle oluşan yeni dünya düzenine uyum sağlamak, tüm devletler açısından gerekli olunmuş ve son derece önem arz etmiştir. Savaşların devletlere yüksek derecede yıkım getirmesi ve siyasi, sosyal ve ekonomi açıdan hiçbir kazanç sağlamaması nedeniyle devletler bu çatışmaları geri planda tutmaya çalışmışlardır. Bu doğrultuda devletler, birbirleriyle savaş dışı mücadele etme yöntemi bulmak durumunda kalmışlardır. Bu nedenle, ekonomik ve politik iş birliği zorunlu hale gelmiştir (İnan, 2011: 80). Devletler sorunlarını çözerken savaş yerine yaptırımlar gibi farklı yollarla baskı kurma yöntemlerine yönelmişlerdir.

Devletler, stratejik hedeflerine ulaşmak, ekonomik büyümeyi desteklemek ve coğrafi avantajları değerlendirmek amacıyla jeopolitik projeler geliştirilmeye başlamıştır. Hem jeoekonomik hem de jeopolitik nitelikte olan bu projeler, devletlerin dış politikasında ve uluslararası sistemde önemli yer tutmaktadır. Bu projeler, ülkelerin ekonomik kalkınmasına olanak sağlarken aynı zamanda uluslararası ilişkileri de derinleştirmektedir. Serbest ticaret anlaşmaları ve ekonomik bölgeler uluslararası ticaretin canlanmasında önemli rol oynamaktadır. Stratejik değeri yüksek altyapı projeleri ise ülkeler arasında güçlü bağlar oluşturmaktadır. Jeopolitik projelerin tüm bu olumlu etkilerinin yanı sıra devletler arası rekabeti ve çatışma riskini de arttırmaktadır (Abbaszade, 2025: 8-9). Bu bağlamda değerlendirildiğinde, jeopolitik projeler uluslararası sistemde mevcut olan ilişkilerin karmaşıklığını daha da derinleştirebilmektedir. Bu nedenle projelerin planlama ve uygulama süreçlerinin dikkatle yürütülmesi önemlidir. Etkin bir biçimde yürütüldüğünde bu projeler yalnızca ekonomik fayda sağlamakla kalmaz, uluslararası barış ve düzenin korunmasına katkıda bulunur.

21. yüzyılda dünya üzerinde küresel rekabetin artması ile birlikte jeopolitik projeler sadece ekonomik değil; siyasi, kültürel ve askerî açıdan da büyük önem kazanmıştır (Brzezinski, 1997: 34). Ülkeler coğrafi konumlarından faydalanarak güç ve nüfuz alanlarını genişletme çabası ile stratejik avantajlarını kullanmak istemişlerdir. Bu projeler; ulaşım, enerji, iletişim ve ticaret koridorları alt yapı aracılığı ile hayata geçirilerek doğrudan uluslararası ilişkileri etkilemektedir.

1. Uluslararası İlişkilerde Ticaret Koridorlarının Yeri

Dünya genelinde son 30 yıldır devletler, ekonomik kalkınma ve ticaretin gelişmesi adına ticaret ve ekonomik koridorlar oluşturulmaya başlamıştır. Bu modern koridorların ilki Avrupa

Birliği tarafından geliştirilen Avrupa- Kafkasya- Avrasya Ulaştırma koridorudur. İnşa edilen bu ağ, modern ticaret kavramının ilk sistemli örneklerindedir (European Commission, 2011). 2013 yılında, Trans Hazar Uluslararası Taşımacılık Koridoru (TITR) ile, Çin'den Avrupa'ya uzanan ve Kazakistan, Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye'yi içine alan modern bir ulaştırma koridoru tasarımına imza atılmıştır (Kavalski ve Cho, 2021). 2013 yılında Çin devlet başkanı şi Ciping tarafında adı duyurulan Bir Kuşak Bir Yol Projesi, Asya, Avrupa ve Afrika arasında altyapı, ticaret ve ekonomik entegrasyonu güçlendirmeyi ve küresel çapta dış politika etkisini arttırmak için atılmış bir adımdır (Yu, 2017). Yakın zamanda 2023 yılında G-20 Zirvesi'nde Hindistan Devlet Başkanı Narendra Modi tarafından açıklanan Hindistan-Ortadoğu-Avrupa Ekonomik Koridoru (IMEC) ise Hindistan, Ortadoğu ve Avrupa arasında ticaretin, ulaşım ağlarının ve ekonominin gelişmesi hedefi ile oluşturulması amaçlanan bir koridordur (Mohan, 2023). Bu bağlamda, 2021 yılında Irak tarafından duyurulan Kalkınma Yolu Projesi, Basra Faw Limanı'ndan başlayarak Türkiye'ye oradan da Avrupa ve Asya'ya uzanacak yaklaşık 1200 km'lik kara ve demiryolu ağı ile yeni bir ticaret koridoru oluşturmayı hedeflemektedir (Anadolu Ajansı, 2025). Bu koridorların ortak amacı küresel ticareti hızlandırmak ve bölgesel kalkınmayı desteklemek olsa da her biri farklı aktörler tarafından, farklı stratejik öncelikler ve jeopolitik koşullar çerçevesinde şekillenmektedir.

Uluslararası siyasette son yüzyılda yaşanan enerji krizleri, bölgesel çatışmalar, ekonomik kaygılar, ülkelerin yeni ticaret rotaları oluşturma gereksinimini beraberinde getirmiştir. 11 Eylül 2001'de İkiz Kulelere saldırı ile başlayan krizler, 2008-2009 küresel finansal kriz, 2019 yılında ortaya çıkan ve küresel ticarete olumsuz yönde etki eden Covid-19 salgını, aynı yıl başlayan Rusya- Ukrayna savaşı ve Ortadoğu'da uzun yıllardır devam eden Filistin-İsrail çatışmaları, dünyada jeopolitiğin geldiği noktayı gözler önüne sermektedir. Yaşanan bu gelişmeler, küresel güçlerin kendi aralarında rekabet oluşturmasına, uluslararası ticareti baskılamasına ve süregelen çatışmalara zemin hazırlamaktadır (Çevik, 2025,251).

21. yüzyılın ilk çeyreğinde devletlerarası güç mücadeleleri büyük ölçüde ticaret yolları üzerinden şekillenmiştir. Özellikle Çin'in 2013 yılında Kazakistan'da duyurduğu Bir Kuşak Bir Yol Girişimi, bu mücadeleye örnek gösterilebilecek projelerdendir. Bu girişim, başta Amerika olmak üzere birçok batılı devletler ile Çin arasında ekonomik ve jeopolitik rekabete sebep olmuştur. Çin, 150'ye yakın ülkeyi kapsayan girişiminde demiryolları, karayolları, tüneller ve limanlar inşa etmeye devam etmektedir (Amstrong, 2023). Buna karşın, ABD öncülüğünde oluşturulan, Batılı devletlerinin desteğini alan ve Hindistan tarafından açıklanan Hindistan-Orta

Doğu-Avrupa Ekonomik Koridoru ise yalnızca bir altyapı projesi olmaktan çok Çin'in Kuşak Yol projesine karşılık stratejik bir hamle olarak görülmektedir (Anadolu Ajansı, 2023a).

Tarih boyunca İpek Yolu ve kıtalararası ticaret yollarına köprü görevi gören Türkiye, küresel rekabetin gitgide arttığı ve ticari koridorların daha da önem kazandığı 21. yüzyılda koridor savaşlarında yerini almak için yeni atılımlar göstermektedir. Bu bağlamda, 1993 yılında başlatılan ve ticareti kolaylaştırmak amacını taşıyan Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaştırma Koridoruna (TRACECA) üye olmuş daha sonra Trans-Hazar Uluslararası Taşıma Güzergâh Uluslararası Birliği'nde (TITR) ve Çin tarafından 2013 yılında duyurulan ve yapımı devam eden Bir Kuşak Bir Yol Girişimi'nde Orta Koridor 'da yer almıştır. Ayrıca, Azerbaycan'ın Dağlık Karabağ zaferi sonrasında Ermenistan ile imzalanan anlaşmalar çerçevesinde, Azerbaycan ve Nahçıvan Özerk Cumhuriyeti arasına ara ve demiryolu hatları inşa etmeyi amaçlayan Zengezur Koridoru'na da dahil olmuştur. Zengezur Koridoru üzerinden Orta Asya ve Orta Doğu'yu ve Türk Dünyasının birbirine kesintisiz bağlayan yeni ulaştırma hatlarının gelişmesi hedeflenmektedir (Çevik, 2025: 257). Bu sayede Türkiye, sadece bölgesel bir kavşak olmanın ötesinde, uluslararası ticaret ağlarında stratejik bir aktör olarak konumunu güçlendirmektedir.

Bu çerçevede 21. yüzyılda ortaya çıkan ticari koridorlar, sundukları jeopolitik ve jeoekonomik avantajlar ile ülkelerin küresel tedarik zincirindeki konumunu pekiştirmekte, sürdürülebilir kalkınma hedefini desteklemekte ve ekonomik rekabet gücünü artırma potansiyeli taşımaktadır (Sakhri, 2025).

2. 21. Yüzyılda Öne Çıkan Ticaret Yolu Projeleri

Dünya genelinde öne çıkan enerji projeleri, büyük çaplı altyapı yatırımları, ulaşım ağları ve ticaret yolları gibi alanları kapsayan jeopolitik projeler bulunmaktadır. Ticaret koridorları son yıllarda devletlerin ekonomisi ve siyaseti için öne çıkan en önemli konuların başında gelmektedir. Demiryolları, deniz yolları, otoyollar ve boru hatları ile bölgeleri birbirine entegre etmektedir. 2010 yılından beri birçok devlet ticari koridorlarını oluşturmaya önem vermiş ve bu alanda adımlar atmıştır.

Ülkeler, jeopolitik konumlarını stratejik avantajları ile değerlendirerek uluslararası küresel alanda çıkarları doğrultusunda kullanmak için ticari koridorlar oluşturma girişimleri başlatmışlardır. Söz konusu ticari koridorlar ile ülkeler ekonomik kazançlarını arttırmak ve küresel siyasette yer bulmak istemektedirler. Çin'in 2013 yılında başlattığı Bir Kuşak Bir Yol Projesi, Amerika'nın desteklediği ve Hindistan merkezli Hindistan-Orta Doğu-Avrupa

Ekonomik Koridoru ve Irak ve Türkiye'nin ortaklaşa başlattığı Kalkınma Yolu Projesi gündemde olan ve çok ses getiren üç önemli projedir. (Gökkaya, 2024).

Bu projelerden, Çin'in başlattığı Bir Kuşak Bir Yol Projesi, Hindistan'ın duyurduğu Hindistan-Ortadoğu-Avrupa Ekonomik Koridoru (IMEC)'na bu bölümde değinilecektir. Tezin ana başlığı olan, Kalkınma Yolu Projesi ise bir sonraki bölümde detaylı olarak ele alınacaktır.

2.1. Bir Kuşak Bir Yol Projesi

Uluslararası ekonomide Güney Asya ve Pasifik bölgeleri Gün geçtikçe önemini arttırmaktadır. Bu durum devletlerin, deniz yollarına alternatif yeni olgular ve yeni rotalar oluşturma ihtiyacı hissetmesine yol açmaktadır. Tarihte Çin'den Ortadoğu'ya oradan da Avrupa'ya kadar uzanan Tarihi İpek Yolu, günümüzde yeniden canlandırılarak, Bir Kuşak Bir Yol Girişimi (BKBY) veya Yeni İpek Yolu (The News Silk Road) olarak duyurulmuş. Çin'in Devlet Başkanı Xi Jinping, 2013 yılında Kazakistan ziyareti sırasında bu girişimi uluslararası kamuoyuna ilk kez tanıtmıştır.

Çin, bu proje ile yüz milyarca dolar yatırım yaparak devasa bir uluslararası ticaret ağı geliştirmeyi hedeflemektedir. Proje aynı zamanda kara, deniz, demiryolu, telekomünikasyon, hava taşımacılığı ve enerji ağlarını uluslararası düzeyde uyarlamayı amaçlamaktadır (Deniz, 2016: 195-202). Asya, Avrupa ve Afrika kıtalarını kapsayan bu girişim, katılımcı ülkeler arasında ekonomik etkileşimi arttırmayı hedeflemektedir. BKBY projeleri kapsamında katılımcı olan ülkelerin demir, deniz ve kara yollarında iyileştirmeler yapılmış ve ekonomik entegrasyonu arttırmaya yönelik çeşitli projeler hayata geçirilmiştir.

2001 yılında Çin'in Dünya Ticaret Örgütü'ne katılımı, ülkenin ekonomik reformlarını hızlandırmış ve uluslararası ticaretteki rolünü pekiştirmiştir. Bu bağlamda Bir Kuşak Bir Yol, Çin'in küresel ticaretteki rolünü güçlendirme arzusunun somut bir yansımasıdır. Bu girişim aracılığıyla Çin, ekonomik kalkınma stratejileri doğrultusunda uluslararası ticaret yollarını daha etkin bir biçimde kontrol altına almayı ve uluslararası ekonomik sistemde etkisini daha da arttırmayı hedeflemektedir (Deniz, 2016: Karadaş, 2024: 21).

BKBY projesi kapsamında temel iki hattın oluşturulması planlanmıştır. Bu hatlardan ilki, Çin, Orta Asya, Rusya ve Avrupa'yı karadan birbirine bağlayacak olan 'Karayolu İpek Yolu Ekonomik Kuşağı' hattı, ikincisi ise Hint Okyanusu ve Basra Körfezi üzerinden geçen 'Deniz İpek Yolu' rotalarıdır (McBride vd., 2023: 3). Çin Devlet Başkanı Şi Cinping, BKBY proje vizyonu ile hem Batı'ya hem de Güneydoğu Asya, Pakistan, Hindistan'a doğru stratejik bir genişleme planı ortaya koymaktadır. Bu girişim yalnızca demiryolları, enerji boru hatları,

otoyolları ve akıcı sınır geçişleri ağı oluşturmayı içermemekte aynı zamanda Çin'in para birimi olan Renminbi'nin uluslararası ticarete kullanım alanını yaygınlaştırarak ülkenin ekonomik nüfuzunu arttırmayı hedeflemektedir (McBride, 2015: 8).



Şekil 2.1. Bir Kuşak Bir Yol Haritası

Kaynak: (Aytekin, 2023)

Şekil 2.1'de gösterildiği gibi proje, Çin'den başlayarak Asya, Afrika ve Avrupa'yı ticaretle birbirine bağlayarak ülkeler arasındaki ticareti kolaylaştıran kapsamlı bir kalkınma ve altyapı girişimidir. Bir Kuşak Bir Yol Projesi'nin kara güzergâhı (İpek Yolu Ekonomik Kuşağı), Çin'den başlayarak Orta Asya ve İran üzerinden Türkiye'ye, oradan da Avrupa'nın en büyük limanına sahip olan Hollanda'nın Rotterdam kentinden ve nihayetinde Venedik'e kadar uzanmaktadır. Deniz güzergâhı (21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu) ise Güney Çin Denizi'nden başlayıp Kalküta'ya uğradıktan sonra Hint Okyanusu'nu geçerek Kenya'ya ulaşmakta; devamında Kızıldeniz'i ve Akdeniz'i geçere Venedik'te kara hattı ile birleşmektedir (Atlı, 2014: 76).

Çin Halk Cumhuriyeti (ÇHC), BKBY projesini resmi devlet politikası haline getirerek başta Shaanxi, Gansu, Ginhai, Ningxia, Sichuan, Yunna, Guanxi ve Chongqin gibi birçok eyaletin bu süreçte entegrasyonunu sağlamış, bu eyaletlerin altyapı ve ekonomik bakımdan gelişmeleri için gereken çalışmaları tamamlamıştır. Projeye uluslararası destek amacıyla Güney

Kore, Moğolistan ve Rusya gibi ülkelere resmi ziyaretler yapılmış, girişimin vizyonu paylaşılmıştır. Ayrıca projeyi küresel düzeyde güçlü finansal zemine oturtmak amacıyla Mayıs 2014'te Asya'da İş Birliği ve Güve Arttırıcı Önlemler Konferansı (CICA) düzenlenmiştir. Şi Cinping, projenin inşasında mali destek sağlanması amacıyla Asya Altyapı Yatırım Bankası'nın (AIIB) kurulmasını teklif etmiştir (Durdular, 2016: 79). Bu teklif kısa sürede yankı bulmuş ve 2016 yılında faaliyete geçen banka, projenin en önemli finansal dayanağı haline gelmiştir.

2.1.1. Bir Kuşak Bir Yol Projesi'nin Amacı

BKBY Projesi, Çin'in hem ekonomik hem de stratejik çıkarlarını ilerletmeyi amaçlayan uluslararası bir girişimdir. ÇHC'nin bu projeyi ortaya çıkarma amacında birçok neden bulunmaktadır. Bu nedenler genellikle ekonomik, siyasi ve stratejik vb. faktörleri içermektedir.

Çin'in bu denli büyük bir girişimi hayata geçirmesinin temelinde yapısal zorunluluklar bulunmaktadır. Son yıllarda hızla büyüyen Çin ekonomisinin, üretim kapasitesi ve ihracat potansiyeli, mevcut iç talebin çok üzerine çıkmıştır. Dolayısıyla BKBY, Çin için sadece siyasi bir proje değil, üretim fazlasını eritebileceği yeni dış pazarlar bulma ihtiyacının ve büyümeyi sürdürülebilirlik hedefinin bir sonucudur (Jumh ve Chen, 2019: 18-21, Çakan, 2017: 36-44).

Uluslararası düzeyde ticaret akımını kolaylaştıracak olan bu girişim kara ve deniz rotalarını içeren iki temel bileşen olarak planlanmıştır. Girişim, Kara bağlantısını, İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ile deniz ticaret yollarını ise Deniz İpek Yolu ile sağlamayı planlamaktadır. Bu proje ile birlikte belirlenen bu rotalar dünya ticaretinin yaklaşık %35'ini oluşturan 65'ten fazla ülkeyi, dünya nüfusunun %62'sinden fazlasını ve dünya nüfusunun gayri safi yurt içi hasılatının %31'inden fazlasını oluşturan ekonomileri tek bir ekonomik ağında birleştirmeyi öngörmektedir (Cai, 2017).

Girişim, temel olarak ulaşım, enerji, iletişim, demiryolları, dijital altyapı ve finansal entegrasyon gibi alanlarda geliştirilerek, katılımcı ülkeler arasındaki ekonomik iş birliğini güçlendirmeyi amaçlamaktadır. Çin ekonomisinde büyümenin yavaşlama eğilimine girmesi, BKBY projesinin bir başka itici gücü olmuştur. Milyar dolarlık bu proje ile dış pazarlardaki etkinliğini arttırarak, küresel hakimiyeti arttırmak ve ekonomisine yeni bir ivme kazandırmayı hedeflemektedir (Kuo ve Kommenda, 2018).

BKBY Projesi'nin amacı, Çin devlet başkanı Şi Cinping 'in de dile getirdiği 5 ilke çerçevesinde şekillenmiştir. Bunlar (World Economic Forum (WEF), 2019);

- Engelsiz bir ticaret ağı geliştirmek
- Politika uygulama ve uluslararası iletişimi arttırmak,

- Parasal etkinliğin ve paranın dolaşımını hızlandırmak,
- Ülkeler arası karayolu bağlantılarını geliştirmek ve büyütme,
- İnsanların ve bu bağlamda toplumların birbirleri ile olan etkileşimlerini artırmak.

Çin bu amaçlarını gerçekleştirerek, Avrupa ve Asya'nın belirlenen güzergahlarla ve geliştirilen ulaşım ağlarıyla uluslararası ekonomi bağlantılarını artırarak Eski İpek Yolu'nu canlandırmayı hedeflemiştir (Li ve Schmerer, 2017: 205).

Çin'in resmi verilerine göre 2023 itibariyle Bir Kuşak Bir Yol Girişimi'ne katılan ülke sayısı 149'dur. Güncel Olarak BKBY Projesi'ne katılan ülkelerin bölgesel dağılımı aşağıda sunulmuştur (Nedopil, 2025a):

- **Afrika** : 53 ülke
- **Orta Asya** : 6 ülke
- **Doğu Asya** : 3 ülke
- **Avrupa** : 29 ülke
- **Latin Amerika ve Karayipler** : 21 ülke
- **Orta Doğu** : 9 ülke
- **Pasifik** : 12 ülke
- **Güney Asya** : 6 ülke
- **Güneydoğu Asya** : 10 ülke

Bu dağılım BKBY Projesi'nin küresel çapta geniş bir katılıma sahip olduğunu göstermektedir. Çin'in bu projeye yaptığı toplam yatırım ve finansal taahhütler yaklaşık 1,2 trilyon ABD dolarına ulaşmıştır (Nedopil, 2025b).

Bir Kuşak Bir Yol Projesi birçok gelişmekte olan ülke tarafından ekonomik yatırımlar ve altyapı imkânı sunduğu için olumlu karşılanmaktadır. Özellikle Sahra Altı Afrika ve Orta Asya'da BKBY sayesinde ulaşım, altyapı ve enerji de önemli gelişmeler yaşanmıştır (Garcia-Herrero, 2024: 140). Bu bağlamda BKBY, yalnızca Çin'in ekonomisine katkı sağlamayıp, katılımcı ülkelerinde ekonomilerinde gelişmeyi beraberinde getirmektedir.

2.1.2. Bir Kuşak Bir Yol ve “Borç Tuzağı” Kavramı

Bir Kuşak Bir Yol Projesi için 2018 yılında ilk defa “Borç Tuzağı” kavramı kullanılmaya başlanmıştır. Çin'in Sri Lanka'ya verdiği kredilerin geri ödenememesi sonucunda Çin yönetimi, Sri Lanka'nın Hambantota Limanı'nı 99 yıllığına borçlar karşılığı Çin kontrolüne devretmiştir (Behuria, 2018: 168). Benzer şekilde, borç diplomasisi yoluyla ödenemeyen

borçlar sebebiyle, Pakistan'a verilen krediler karşılığında Gwadar Limanı'nın ve Kenya'da Mombasa Limanı'nın işletme hakları Pekin yönetimine devredilmiştir. Çin'in Myanmar'da kurduğu petrol boru hattı işletmesi ve yönetimi de Çin'in kontrolüne geçmiştir. Borç tuzağı kavramı bağlamında, Çin'den en çok borç alan ülkeler, Güney Afrika, Kenya, Karadağ, Nijerya, Cibuti, Sri Lanka, Pakistan, Tacikistan ve Kırgızistan'dır. Borç diplomasisinin en yoğun olduğu bölgelerin başında Afrika Kıtası'nın geldiği gözlemlenmektedir (Were, 2018 :6).

Projenin finansal boyutunun, özellikle yoksul durumda olan ülkeleri sürdürülemez bir borç yükü altına soktuğu düşünülmektedir. Çin, dünya çapında değeri iki trilyon dolardan fazla olan sözleşme imzaladığını açıklamıştır. Proje kapsamında Güneydoğu Asya'yı çaprazlayan yüksek hızlı demiryolları ve Orta Asya'dan geçen büyük yatırımlı ulaşım, enerji ve altyapı çalışmaları yer almaktadır. Ancak bu büyüklükteki altyapı yatırımlarının diğer tarafında bu devasa borçları üstlenen katılımcı ülkeler yer almaktadır. Çin, 2023 yılında katılımcı ülkelerin yalnızca Çin İhracat-İthalat Bankası'na 300 milyar dolardan fazla borçları olduğunu açıklamıştır. Proje, katılımcıların artan enflasyon ve faiz oranını geri ödemelerini zor durumda bırakmıştır. Merkezi planlama ve uygulama süreçlerinde ki eksiklikler ve sınır ötesi projelerde finansman sağlanması konusunda ki yetersizlikler de projeye bakışı olumsuz etkilemektedir. Bir Kuşak Bir Yol projesi tamamlanmadığı halde Projede bulunan ülkelerin Çin ile dış ticaretlerinde açık vermesi katılımcıları rahatsız etmekte ve projeye duyulan güvenin sarsılmasına neden olmaktadır (Kundak vd., 2022: 913).

Tüm bu ekonomik veriler, Çin'in küresel alandaki hegemonyasını güçlendirme stratejisi olarak yorumlanmaktadır. Mısır'ın Süveyş Kanalı restorasyon projesinin en büyük ortakları arasında Çin'in yer alması, gelecekte Çin'in Doğu Akdeniz petrollerinde de söz sahibi olabileceği ihtimalini gündeme getirmektedir (Fulton, 2019: 8-9). Çin hayata geçirdiği bu diplomasi hareketleri ile, ekonomik ve siyasi anlamda kendine bağımlı hale getireceği devletler oluşturarak küresel hegemonyasını güçlendirmeyi hedeflemektedir (Yılmaz, 2019, akt: Aslan, 2024: 44). Yaşanan bu gelişmeler, Çin'in uluslararası alanda eleştirilmesine ve BKBY girişimine duyulan güvenin azalmasına neden olmaktadır.

Bir Kuşak Bir Yol Projesi'ne ilişkin bir diğer önemli mesele ise Doğu Türkistan sorunudur. Çin, Doğu Türkistan'da Uygur Türklerine yıllardır baskı ve zulüm uygulamakta olup, Uygur Türklerini; inanç, ibadet, insani haklar ve özgürlüklerinden mahrum bırakmaktadır. Bu baskıcı politikası, uluslararası alanda ciddi bir tartışma konusudur. Türkiye bu durumdan rahatsız olup tepkisini uluslararası kamuoyunda göstermektedir. Öte yandan Çin, Uygur sorununda Türkiye'yi dış destekçi olarak görmekte ve Çin'in iç politikasına müdahale ettiğini

öne sürmektedir. Bu sorunun halen çözüme kavuşmamış olması, Türkiye'nin Çin'e güven duymasını engellemekte ve stratejik iş birliği ilişkilerinin sarsılmasına sebep olan temel unsurlardan biri olarak varlığını devam ettirmektedir (Özdemir, 2024).

2.1.3. Türkiye'nin Projedeki Rolü ve Orta Koridor

Türkiye, Asya ve Avrupa'yı birbirine bağlayan transit güzergâh üzerinde bulunan birleştirici konumu sebebiyle Kuşak Yol Projesi ve benzeri birçok proje açısından stratejik bir köprü rolü üstlenmektedir. Bu iş birliğinin temeli, 2015 yılında imzalanan 'İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ve 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu ve Orta Koridor Girişimi'nin Uyumlaştırılmasına İlişkin Mutabakat Muhtırası' ile atılmış olup Türkiye resmen Bir Kuşak Bir Yol Girişimi'ne üye olmuştur (Resmî Gazete, 2015). Türkiye'nin bu girişime katılımı yalnızca transit ticaretin geliştirilmesi değil, aynı zamanda altyapı projeleri, enerji ve lojistik merkezlerin oluşması açısından da önem taşımaktadır.

Projede Türkiye'nin stratejik önemi, özellikle projenin kara bileşeni olan Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru'ndaki merkezi konumundan kaynaklanmaktadır (Gürel ve Kozluca, 2022:2) Resmî belgeler ışığında, Türkiye-Çin ortak altyapı projeleri, enerji, ulaşım ve iletişim alanlarında iş birliğini güçlendirmeyi amaçlayarak, bölgesel entegrasyonu arttırmak için kapsamlı bir iş birliği yapıldığını göstermektedir. Türkiye, bu iş birliği kapsamında kara ve demiryolu bağlantılarının iyileştirilmesi, limanların modernizasyonu ve sınır kapılarının daha etkin hale gelmesi gibi somut adımlar atmaktadır. Bu stratejik yatırımlar sayesinde, projede kilit aktör rolünü güçlendirmektedir (Resmî Gazete, 2015).

Bu ağ içerisinde Türkiye'nin öncülük ettiği Orta Koridor, Çin'in Xi'an şehrinden başlayarak, Uygur Özerk Bölgesi (Urumçi), Kazakistan, Özbekistan, Türkmenistan, Azerbaycan ve Gürcistan üzerinden Türkiye'ye ulaşmaktadır. Orta Koridor, Rusya üzerinden geçen Kuzey Koridoru ve İran üzerinden geçen Güney Koridoru'na nazaran çok daha kısa mesafeyi kapsamaktadır. Bu durum, Orta Koridorun diğer koridorlara göre zaman ve maliyet açısından daha avantajlı ve verimli olduğunu göstermektedir (Ateş ve Seymen, 2021: 288).

Çin'in Avrupa'ya gerçekleştirdiği ihracatın yaklaşık %96'sının deniz yolu ile yapıldığı dikkate alındığında, Orta Koridor 'un özellikle denize kıyısı olmayan ülkeler için ulaştırma alanında stratejik bir alternatif güzergâh sunduğu söylenilebilir. Orta Koridor 'un sağladığı en önemli avantajlardan biri taşıma süresinin önemli ölçüde kısaltmasıdır. Çin'den hareket eden bir yük gemisinin Avrupa kıtasına ulaşması ortalama olarak kırk gün civarında sürmektedir. Buna karşın, bu hat üzerinden Çin ve Avrupa arasındaki ulaşım süresinin 18 güne düşmektedir.

Ayrıca iklim koşulları bakımından daha elverişli olması ve zaman avantajı, bu koridoru küresel lojistik ağlar içinde rekabetçi bir konuma taşımakta ve Avrupa'ya yapılan taşımacılıkta belirli bir pay kazanma potansiyelini ortaya koymaktadır (T.C. Dışişleri Bakanlığı, 2017). Dolayısıyla kara yolu ve demiryolu hatlarının etkin bir şekilde kullanılması, lojistik maliyetleri azaltma ve tedarik zincirinde hız kazanma açısından stratejik önem taşımaktadır. Ayrıca Orta Koridor'un kullanımının artması, Türkiye gibi güzergâh ülkeleri için transit gelir ve lojistik sektöründe yeni iş fırsatları oluşturma potansiyelini de beraberinde getirmektedir.

Türkiye Orta Koridoru kendi alt yapı dönüşüm stratejisi ile birleştirerek "lojistik hub"³ olma hedefini güçlendirmektedir. Örneğin, Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattı, Marmaray geçiş sistemi, İstanbul Havalimanı, Mersin Limanı (Doğu Akdeniz kıyısında), Çandarlı Limanı (Ege Kıyısında) gibi büyük projeler, Türkiye'nin Orta Koridordaki rekabet gücünü yükseltmekte ve Orta Koridorun geliştirilmesinde önemli rol oynamaktadır (Çolakoğlu, 2019). Mevcut altyapı yatırımları ile Türkiye yalnızca transit geçiş ülkesi olmaktan çıkıp bölgesel ulaşım ve lojistik merkezi haline gelme yolunda önemli adımlar atmaktadır.

Ancak bu dönüşüm sürecinde çeşitli aksaklıklar ve yapısal engeller de ortaya çıkmaktadır. Bir Kuşak Bir Yol Girişimi kapsamında karşılaşılan temel sorunlardan biri süreçlerin yeterli düzeyde şeffaf yürütülmemesi ve yerel düzeyde uygulama farklılıklarının görülmesidir. Bunun yanı sıra Çinli şirketlerin uluslararası ticaret alanında yeteri kadar tecrübelerinin olmaması projenin etkinliğini azaltan unsurlar arasında yer almaktadır. Yüksek işletim maliyetleri, bürokratik engeller ve finansal sürdürülebilirlik sorunları da süreci yavaşlatmaktadır. Ayrıca, güzergâh üzerinde yer alan ülkelerin, projeyi Çin'in dış politika aracı olarak görmesi, projenin çok taraflı iş birliği niteliğini gölgelemektedir. Çin'in bazı durumlarda diğer ülkelerin iç işlerine müdahalede bulunmasına yönelik algılar ise, Çin'e duyulan güveni hem de genel olarak projeye olan uluslararası güveni azaltan bir etki oluşturmaktadır (Durdular, 2016: 86-92). Türkiye açısından bu süreç, ekonomik çeşitlenme ve lojistik ağlarda etkin rol alma fırsatı sunarken, aynı zamanda dikkatli diplomatik adımlar gerektiren stratejik bir denge unsuru olarak değerlendirilmelidir.

2.2. Hindistan-Orta Doğu-Avrupa Ekonomik Koridoru (IMEC)

Devletler dış politikalarını belirlerken çeşitli jeopolitik adımlar atarlar. Ticaret Yollarının oluşumu, devletlere kazandırdığı ekonomik, kültürel, manevi katkılar sebebiyle

³ Farklı taşıma modlarının (kara, deniz, demir ve havayolu vb.) entegre edilerek bir araya getirildiği, depolama, aktarma, dağıtım ve katma değerli lojistik faaliyetlerin bir arada yürütüldüğü merkezi düğüm noktalarıdır.

jeopolitik adımlardan sayılmaktadır. Ortaya çıkan ticaret yolları, geçtiği bölgelere büyük ölçüde katkılar sağlayarak, geçmişten bugüne her dönemde bu güzergahların hakimiyet mücadelelerini beraberinde getirmektedir.

2023 Eylül ayında G20 Yeni Delhi Zirvesi'nde; Hindistan, Amerika, Birleşik Arap Emirlikleri, Fransa, Almanya, İtalya ve Avrupa Birliği ortaklaşa olarak Hindistan-Orta Doğu-Avrupa Ekonomik Koridoru 'nu duyurmuştur. Söz konusu koridor, Hindistan, Orta Doğu ve Avrupa'yı entegre bir deniz-demir-karayolu ağı ile birbirine bağlamayı hedeflemektedir. Projenin öncelikleri arasında, bölgesel tedarik zincirlerinin güvenliğinin sağlanması, ticari maliyetlerin düşürülmesi ile Asya, Orta Doğu ve Avrupa arasındaki entegrasyonun derinleştirilmesi yer almaktadır (Divan Akademi, 2023). Hindistan'ı Körfez Ülkeleri'ne ve Avrupa'ya bağlayacak bu ekonomik proje ile, ticaret bağlantılarının genişletilerek ekonomik kalkınmayı arttırması planlanmaktadır

Hindistan, Orta Doğu ve Avrupa'yı içine alan bu koridor ile ekonomi, enerji, ulaşım gibi farklı alanları kapsayan ticaret yolu kurulması hedeflenmektedir. Hayata geçirildiği takdirde Çin'in "Bir Kuşak Bir Yol" projesine alternatif bir ticaret yolu oluşturarak, Çin'e rakip bir güç olunması hedeflenmektedir (Aslan, 2024:22). Söz konusu proje ile, yükselen Çin'e karşı Batı merkezli bir alternatif geliştirilerek, Çin hükümetinin ekonomik alanda genişlemesini engellemek ve uluslararası arenada söz sahibi olmak istenmektedir.

2.2.1. IMEC'in Ortaya Çıkış Sebepleri

Tarihin şekillenmesi beraberinde ticaretin evrilmesini de getirmiştir. Ulaşım, teknoloji ve kültürel kaynaşmalarda yaşanan hızlı ilerleyiş, ekonomik alanında ilerlemesini beraberinde getirmiştir. Ekonomide yaşanan bu değişimler, bölgesel etkileşimleri aşarak kıtalar arası ticareti oluşturmuştur. Çin Devleti'nin atmış olduğu ticari adımlar, Dünya üzerinde hegemon güç olma konumunu devam ettirme arzusunda olan Amerika'yı ve onun Batılı ortaklarıyla Çin'in bölgesel rakiplerini rahatsız etmiş ve çeşitli önlemler armaya sevk etmiştir. Çin'in Tarihi İpek Yolu'nu canlandırma girişimlerine karşı Batılı gelişmiş ekonomiler ve bölgesel sermaye sahibi aktörler, 21. Yüzyıl dünyasında alternatif yeni ticaret yolu fikri öne sürmüşlerdir.

Çin yönetimi, "Tarihi İpek Yolu" nu revize edip canlandırarak tekrardan hayata geçirme kararı almıştır. Bu doğrultuda 2013 yılında kamuoyuna "Bir Kuşak Bir Yol" projesini duyuran Çin, "Tarihi İpek Yolu "nu yeniden hayata geçirerek var olan jeopolitik gücünü canlandırmayı hedeflemektedir. 2049 yılına kadar projeyi tamamlama hedefi koyarak, bu projeler ile dünyada hegemon güç olmayı düşünmektedir (Tutar ve Koçer, 2019: 619). Çin'in hayata geçirmeyi

hedeflediği jeopolitik alandaki politikalar aynı zamanda uluslararası arenada Çin etkisinin artmasına neden olmuştur. Çin'in bu atılımları, Amerika öncülüğünde Batılı politikacılar tarafından yeni bir arayışa zemin oluşturmuştur. Bu bağlamda 2023 Eylül ayında Hindistan merkezli “Hindistan-Orta Doğu-Avrupa Ekonomik Koridoru (IMEC)” adında yeni bir ticaret yolu kamuoyuna duyurulmuştur

Hindistan, Orta Doğu ve Avrupa'yı içine alan bu koridor ile ekonomi, enerji, ulaşım gibi farklı alanları kapsayan ticaret yolu kurulması hedeflenmektedir. Hayata geçirildiği takdirde, Çin'in “Bir Kuşak Bir Yol” projesine alternatif bir ticaret yolu oluşturarak, Çin'e rakip bir güç olunması hedeflenmektedir (Aslan, 2024:22).

2.2.2. IMEC'in Kapsadığı Alanlar

IMEC ile Asya, Arap Yarımadası ve Avrupa birbirine bağlanarak ekonomik entegrasyon amaçlanmaktadır. Katılımcılar arasında ekonomik ve stratejik bağları güçlendirerek, küresel iş birliğinin artırılması hedeflenmektedir. Söz konusu proje ile Avrupa Birliği, Süveyş Kanalı'na olan bağımlılığını azalmasıyla birlikte, ulaşım maliyetlerini düşmesi ve Asya ile Avrupa arası ticaretin hızlanmasını hedeflenmektedir. Proje aynı zamanda, Körfez'de jeopolitik varlığını güçlendirecek bir yapıyı ortaya çıkarmak istemektedir. Körfez ülkeleri ise artan yenilikçi projeler ile fayda sağlayacak yeni ticaret yollarında yer alarak, ekonomilerini güçlendirmeyi hedeflemektedir. Amerika Birleşik Devletleri ise fiili olarak bu projede yer almasa bile destekte bulunarak, kendi varlığının Asya'daki stratejik etki alanını arttırmayı amaçlamakta aynı zamanda Çin'in kurmuş olduğu Bir Kuşak Bir Yol Girişimine alternatifler yol kurulmasını desteklemektedir. İsrail, bu proje ile daha iyi ve güvenli ticaret yollarından faydalanmayı düşünmekte olup, Avrupa ve Körfez ülkeleri ile bağlantılarını güçlendirerek Arap Ülkeleri ile normalleşme adımları atmayı ve iş birliği alanlarını yükseltmeyi arzulamaktadır (Suri vd., 2024).

Hindistan-Orta Doğu- Avrupa Ekonomik Koridoru (IMEC), stratejik olarak iki parçadan oluşmaktadır: Hindistan ile Körfez ülkeleri arasında bağlantıyı sağlayacak olan Doğu Koridoru ve Körfez ülkeleri ile Avrupa'yı birbirine bağlayacak olan Kuzey Koridoru.

Şekil 2.2'de detayları gösterilen projenin lojistik akışı şu şekilde planlanmıştır (Ghosh vd., 2024):

- **Doğu Koridoru:** İlk aşamada Hindistan'ın limanlarından kalkan yükler, deniz yolu ile Birleşik Arap Emirlikleri'ne ulaşmaktadır.

- **Kuzey Koridoru:** BAE’den devralınan yükler, Suudi Arabistan ve Ürdün üzerinden geçerek kara ve demiryolu ağları ile İsrail’e taşınmaktadır.
- **Avrupa Bağlantısı:** Güzergahın son ayağında İsrail’in Hayfa Limanı’ndan Akdeniz’i aşan yüklerin, Pire Limanı’na ve oradan da tekrar kara bağlantısı ile Avrupa’nın iç bölgelerine ulaştırılması hedeflenmektedir.



Şekil 2.2. Hindistan-Orta Doğu-Avrupa Ekonomik Koridoru Güzergah Haritası

Kaynakça: (Simpson, 2023)

G-20 Yeni Delhi Zirvesi’nde Amerika Birleşik Devletleri Başkanı Joe Biden IMEC’i “tarihi bir anlaşma” olarak tanımlarken; AB Komisyon Başkanı Ursula von der Leyen koridor için “neslimizin en iddialı projesi” olacağını ve ticaretin %40 daha hızlanacağını belirtmiştir (von der Leyen, 2023). Hindistan Başkanı Narendra Modi ise projeyi, birlik ve ilerlemeyi simgeleyen “kıtalar arası insani gayret” olarak tanımlamıştır (Times Of Oman, 2023).

IMEC, her ne kadar Kuşak Yol girişimine rakip bir ticaret yolu olarak tasarlanmış olsa da temel bazı farklılıklar bulundurmaktadır. Bir Kuşak Bir Yol projesi Jeopolitik alanı genişletmeyi ve hakimiyet altyapısını geliştirmeyi hedeflerken, IMEC yalnızca fiziksel altyapıyı değil aynı zamanda enerji ihracatı için boru hatları, denizaltı kabloları aracılığı ile enerji ve dijital ağların geliştirilmesini de kapsayan hedefler içermektedir. (Singh, vd., 2025). Söz konusu temel ayrım, BKBY’nin lojistik egemenlik projesi, IMEC’in ise çok boyutlu dijital ve enerji entegrasyon girişimi olabileceğini göstermektedir. Bu küresel rekabetin ortasında kalan Türkiye gibi ülkeler için ise asıl mesele, sadece bir koridorda bulunmak değil, her iki

projenin de kesişim noktasında yer alan jeopolitik avantajını kullanarak, stratejik nüfuz alanını genişletmek ve bağımsız merkezlerini inşa etmektedir.

2.2.3. IMEC Projesi'ndeki Jeopolitik Belirsizlikler ve Riskler

IMEC, G7 ülkeleri tarafından desteklenerek, Küresel Altyapı ve Yatırım Ortaklığı programı içerisinde yer almaktadır. Proje, Suudi Arabistan'ı Çin'den uzaklaştırmayı hedefleyen Washington yönetiminin jeostratejik adımlarından biri olarak değerlendirilmektedir. Ancak Ortadoğu'da hayata geçirilmek istenen bu jeostratejik girişimin önünde, İsrail-Filistin çatışmaları önemli bir engel teşkil etmektedir. Ortadoğu'da süregelen çatışma ortamının, projenin hayata geçirilmesini sekteye uğratabilme riski bulunmaktadır. Ortadoğu'da yaşanan bu istikrarsızlık ortamı, Suudi Arabistan ve İsrail arasında temasların artmasını isteyen Amerika'nın, bu isteğini geri plana düşürmektedir. Bölgede bulunan bu istikrar sorunu, projeye yatırım yapacak yatırımcıları düşündürmektedir. Öte yandan Suudi Arabistan hükümeti, 1967 sınırları dahilinde bağımsız bir Filistin Devleti'nin kurulmasını desteklemektedir. Bu fikir Suudi Arabistan ve İsrail'i karşı karşıya getirmektedir. Bu bağlamda IMEC projesinin ilerleyebilmesi için Suudi Arabistan ve İsrail ilişkilerinin normalleşmesi, önemli bir koşul olarak gözükmektedir (Korkmaz, 2023).

IMEC için eleştirilen konulardan bir diğeri ise, iki önemli Orta Doğu ülkesi olan İran ve Türkiye'nin projede yer verilmeyip projenin dışında tutulmasıdır. Türkiye Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan bu konu ile alakalı, *“Türkiyesiz bir koridor olmaz. Türkiye, önemli bir üretim ve ticaret üssü. Doğudan batıya trafik için en uygun hat Türkiye üzerinden geçmek durumunda.”* diyerek projeye eleştirilerini dile getirmiştir (Örmeci, 2023). Aslında Türkiye'nin bu eleştirisi siyasi bir söylem değil, coğrafi ve ekonomik verilere dayanan stratejik bir gerçektir. Ülke, üç kıtayı birleştiren jeopolitik avantajları bünyesinde barındırmaktadır. Aynı zamanda Asya ve Avrupa arasına en uygun ve coğrafi gerçekliğe en yakın kara bağlantısını sunmaktadır. Ancak Türkiye'nin projeye dahil edilmemesi ve güzergahında çok sayıda aktör ve liman değiştirmesi maliyetlerin ve bürokratik engellerin artmasına neden olacağı düşünülmektedir. Türkiye ise bu dışlanma girişimine karşı, Kalkınma Yolu Projesi'ni duyurmuş ve jeopolitik avantajını pekiştirmeyi amaçlamıştır.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

KALKINMA YOLU PROJESİ

1. Kalkınma Yolu Projesi'nin Tanımı

1980'li yıllarda Irak, stratejik konumunu kullanarak uluslararası ticaret ağlarında önemli bir güzergahın parçası olma fikrini gündemine almıştır. Bu dönemde literatürde “Kuru Kanal” olarak adlandırılan proje tasarlanmış ve Süveyş Kanalı'nın küresel deniz ticaretindeki rolüne benzer şekilde Asya, Orta Doğu ve Avrupa arasında ticaret köprüsü oluşturmuştur. Ancak Irak'ın bu projesi uzun süren savaşlar, ekonomik yaptırımlar, ülkede yaşanan istikrarsızlıklar ve siyasi sorunlar sebebiyle hayata geçirilememiştir. Son yıllarda Irak'ın mevcut şartlarında yaşanan nispeten iyileşmeler ile siyasi ve istikrar alanında yaşanan gelişmeler “Kalkınma Yolu Projesi”ni ülke gündemine tekrardan getirmiştir (Ticaret Bakanlığı, 2024).

22 Nisan 2024 tarihinde Irak, Türkiye, Katar ve Birleşik Arap Emirlikleri arasında Kalkınma Yolu Projesi'nin hayata geçirilmesine yönelik dörtlü mutabakat zaptı imzalanmıştır. Kalkınma Yolu Projesi'nin, Irak'ın Basra Körfezi'nde bulunan Faw Limanı'ndan başlayarak kara ve demir yolları hatları ile Türkiye'ye bağlanması, oradan da Avrupa'ya uzanması planlanmaktadır (AA, 2024). Projenin tüm fazları tamamlandığında, Basra Faw Limanı, Ortadoğu'nun en büyük limanı olma özelliği taşıyacak ve ürünler bu limandan taşınmaya başlanarak 1200 km'lik demiryolu ve kara yolu hatları ile Avrupa topraklarına ulaşacaktır (Karaalp, 2023).

Proje, Basra Körfezi'ni doğrudan Avrupa'ya bağlamayı hedefleyen bir lojistik koridorudur. Söz konusu proje güzergahı, Irak'ın en güneyinde yer alan Basra iline bağlı Faw Limanı'ndan başlayarak, Irak topraklarında yer alan Bağdat, Musul, Duhok kentlerinden geçerek Fişabur'a ulaşmaktadır. Fişabur sınır kapısı üzerinden Türkiye topraklarına giriş yaparak, Avrupa'ya ulaşan kesintisiz bir ticaret yolu oluşturmaktadır. (AA, 2025)

2024 Şubat ayında, Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan'ın Birleşik Arap Emirlikleri ve Mısır ziyareti dönüşünde Kalkınma Yolu Projesine ilişkin sorulara Irak ve Türkiye'nin içinde olduğu dev bir proje olarak nitelendirmiştir. Kurulacak yolun, bölgeyi yeni bir İpek Yolu'na dönüştüreceğine ve bölgesel barışa hizmet edeceğine işaret etmiştir. Erdoğan, Kalkınma Yolu Projesi'nin tam anlamıyla “kazan kazan” projesi olduğunu, Türkiye üzerinden Avrupa pazarına kolay erişimin sağlanacağını ifade etmiştir (Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı İletişim Başkanlığı (CİB), 2024).

Kalkınma Yolu Projesi'nin hayata geçmesi ile birlikte küresel ticaret daha hızlanması ve maliyetlerinin düşmesi öngörülmektedir. Proje, Orta Doğu'nun zengin petrol ve enerji kaynakları ile Uzak Doğu'nun üretim gücünü Avrupa pazarına bağlarken, aynı zamanda Avrupa pazarındaki ürünlerin, Orta Doğu ve Asya pazarına daha sürdürülebilir, güvenli ve kısa sürede ulaştırılmasını kolaylaştıracaktır. Bu ulaşım kolaylığı ise enerji arz güvenliğine olumlu etki sağlayıp, ürün maliyetlerinde düşüşe neden olacaktır. Yaşanan bu gelişmeler ise fiyatların istikrarlı seyretmesine zemin hazırlayacaktır (Baz, 2024: 26).

Bununla birlikte söz konusu proje, Türkiye, Irak ve bölgedeki paydaş ülkeler arasında ekonomik entegrasyonun derinleşmesine ve ticari bağların güçlenmesine zemin hazırlamaktadır. Aynı zamanda proje ile birlikte, bölgesel ticaretin hacmi artırılarak ekonomik entegrasyonun sağlanması hedeflenerek yeni ticaret fırsatlarının oluşumu sağlanacaktır. Proje ile birlikte bölgede yeni ticaret fırsatlarının oluşması sağlanacaktır. Özellikle, Basra Körfezi, Süveyş Kanalı ve Kızıl Deniz üzerinden Akdeniz'e alternatif bir rota sunacak olan bu güzergâh, geçiş yollarını çeşitlendirerek, küresel ticarete var olan potansiyel tehditleri azaltmayı hedeflemektedir (Baz, 2024).

2. Kalkınma Yolu Projesi'nin Tarihsel Gelişimi

21. yüzyılda küresel ticaret yolları, pandemi sonrası yeni rotalara duyulan ihtiyaç ve dijitalleşmenin etkisiyle köklü bir değişim sürecine girmiştir. Ticaret yollarının güvenliği, özellikle stratejik öneme sahip Kızıldeniz ve Süveyş kanalı güzergahı; son yıllarda bölgesel savaşlar korsanlık ve terör faaliyetleri nedeniyle ciddi jeopolitik ve güvenlik riskleri barındırmaya başlamıştır. Bu durum ticaret gemilerini daha güvenli alternatif güzergâh arayışına itmişti (UNCTAD, 2023). Öte yandan yeni rotaya duyulan ihtiyaç, yalnızca ekonomik ve güvenlik sebepleri ile değil aynı zamanda çevresel sebepleri de içine almaktadır. Proje ile ulaşım kaynaklı karbon salınımlarının azaltılması hedefi, lojistik süreçlerde zaman ve mesafe tasarrufu sağlayarak projeyi daha kritik hale getirmektedir (IPCC, 2023). Bu bağlamda, küresel ticaretin geleceği, dijitalleşmenin getirdiği imkanlar, güvenlik ve çevresel sürdürülebilirlik ilkeleri etrafında yeniden şekillenmektedir.

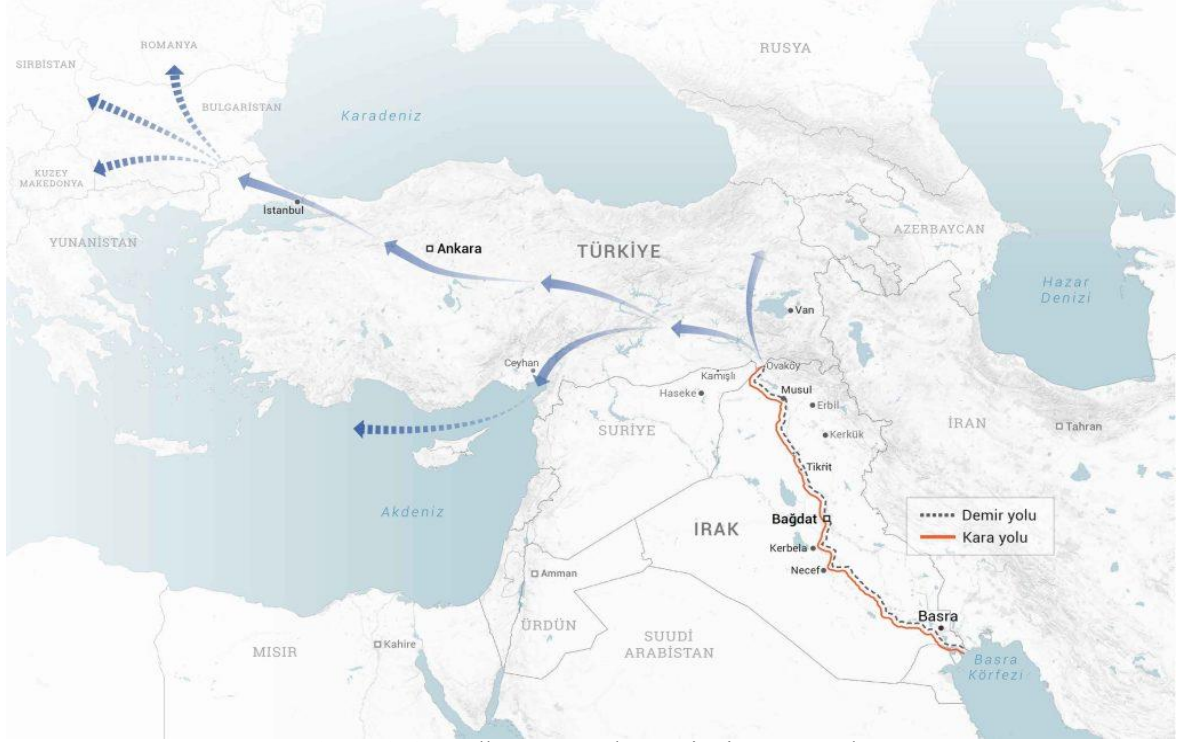
Bu küresel arayışın merkezinde olan Orta Doğu coğrafyası, sahip olduğu jeopolitik konumu ve zengin enerji kaynakları sebebiyle tarih boyunca çekişmelerin hedefinde yer almıştır. Bölgenin geçmişten gelen karmaşık tarihi, mezhepsel çeşitliliği, zengin enerji kaynakları ve jeopolitik konumu her daim küresel güçlerin ilgi odağı haline getirmiştir (Yılmaz, 2025: 36). Bölge, Avrupa'yı, Asya'yı ve Afrika'yı birbirine bağlayan stratejik bir kavşak

noktasıdır. Son yüzyıllarda, devletlerin ortak girişimleri ile şekillenen uluslararası ticaret yolu projeleri, Orta Doğu coğrafyasında etkilemiş ve bu coğrafya, ticaret yolu aktörlerinin gündeminde yer almıştır.

Bu bağlamda geliştirilen Kalkınma Yolu Projesi'nin temelleri 1980'li yıllarda, Irak'ın "Kuru Kanal" (Dry Canal) projesini gündeme getirmesine dayanmaktadır. Ancak Irak'ta yaşanan savaşlar, ekonomik sıkıntılar ve siyasi istikrarsızlıklar nedeniyle projenin hayata geçirilmesi sekteye uğramıştır. Son yıllarda ise ülkenin eski şartlara görece iyileşmesi, siyasi ve ekonomik alanda kısmi istikrar ortamının oluşması, Kalkınma Yolu Projesi'ni tekrar gündeme gelmiştir (Ticaret Bakanlığı, 2024).

Proje'nin hayata geçirilmesinde en somut adım Irak'ı Basra Körfezi'ne bağlayan ve tamamlandığı zaman Ortadoğu'nun en büyük liman kenti olacak olan Faw Limanı'dır. Bu devasa yatırım için 2023 yılında Güney Koreli Daewoo Engineering & Constuction şirketi ile 2,625 milyar dolarlık anlaşma imzalamıştır (Global Construction Review, 2021). Faw Limanı yakınında bulunan Umm Kasr Limanı ve diğer bölgeleri bağlayacak ve tamamlandığında dünyanın en büyük denizaltı tünellerinden birinin inşasını da hızla devam etmekte olduğu ve tünelin 4 yıl içinde tamamlanacağı bildirilmiştir (Zawya, 2019).

Şekil 3.1'de ayrıntıları gösterilen projenin Türkiye ayağında ise, Şanlıurfa-Ovaköy arasına 320 kilometre uzunluğunda yeni bir otoyol yapılması planlanmaktadır. Hindistan, Doğu Asya ve Basra Körfezi ülkelerinden Irak'ın inşa edilmekte olan Faw limanına gelecek olan yüklerin 1200 kilometrelik çift yönlü otoyol ve demir yolları inşa ederek Türkiye'ye ulaşması planlanmaktadır. Proje ile ilgili Türkiye Ulaştırma Bakanı Abdulkadir Uraloğlu, "*Bugün, Ümit Burnu'ndan 45 gün ve Kızıldeniz'den 35 günde yapılan nakliyenin, Kalkınma Yolu Projesi'ni bitirdiğimizde sadece 25 günlük bir süre içerisinde yapılabileceğini biz hesapladık ve çalışmalarımızı buna göre yürütüyoruz*" ifadelerini kullanmıştır. (T.C Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2024). Planlanan bu rota ile Mısır'ın kontrolünde olan Süveyş Kanalı'na kıyasla 15 günlük bir zaman tasarrufu sağlanacaktır. Bölgede bulunan aktif rotalardan olan Ümit Burnu kullanıldığında 45 gün, Süveyş Kanalı kullanıldığında ise 35 gün süren gemi trafiği oluşmaktadır. Kalkınma Yolu rotası ile bu ulaşım süresi 25 güne düşecektir (Ekonomist: 2024). Proje'nin gerçekleşmesi halinde büyük ölçüde zaman ve maliyet tasarrufu sağlanacaktır.



Şekil 3.1. Kalkınma Yolu Projesi Güzergahı

Kaynakça: (Anadolu Ajansı, 2023d)

Bölgesel iş birliklerini artırıcı bir rol oynayacak olan Kalkınma Yolu Projesi'nin hayata geçirilmesi için 19,9 milyar dolarlık yatırım yapılması planlanmaktadır. T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın paylaştığı verilere göre; proje kapsamında Türkiye sınırları içerisinde toplam 2 bin 29 kilometre uzunluğunda demir yolu hattının inşa edilmesi planlanmaktadır. Bu stratejik rotanın oluşturulmasında, mevcut yapılmış 439 kilometrelik hattın yanında yaklaşık 1655 kilometrelik yeni bir demir yolu inşasının gerçekleştirilmesi planlanmaktadır.

Teknik altyapıları ve resmi görüşmeleri yapılan 727 kilometrelik yeni demir yolu hat çalışmaları kapsamında; Ovaköy'den başlayarak Nusaybin, Mardin, Şanlıurfa, Gaziantep arasında 501 kilometre uzunluğunda bir hat inşası planlanmaktadır. Güzergahın devamında ise Yenice-Ulukışla hattı 106 kilometre, Gebze ve Çatalca arası ise 120 kilometre uzunluğunda olması projelendirilmiştir (Böcüoğlu ve Çalkaya, 2024).

3. Kalkınma Yolu Projesi'nde Yer Alan Ülkeler

Kalkınma Yolu Projesi, bölgesel ekonomik entegrasyonun güçlendirilmesini ve Asya Avrupa ve Ortadoğu arasındaki ticaretin daha etkin bir biçimde yürütülmesini amaçlayan stratejik bir ulaşım ve lojistik kalkınma modelidir. Proje, Irak, Katar, Birleşik Arap Emirlikleri (BAE) ve Türkiye arasında yürütülen çok taraflı bir iş birliği çerçevesinde

şekillenmektedir. Bu ülkeler, coğrafi konumları ve ekonomik potansiyelleri bakımından projenin kara ve deniz taşımacılığı ekseninde birbirini tamamlayıcı nitelikler taşımaktadır.

Bir sonraki başlıklarda, Kalkınma Yolu Projesi'nde Türkiye dışında yer alan paydaş ülkelerin ekonomik ve stratejik katkıları ayrıntılı biçimde incelenecektir. Türkiye'nin projedeki rolü ise, konunun kapsamı ve önemi gereği, çalışmanın dördüncü bölümünde daha geniş bir çerçevede ele alınacaktır.

3.1. Irak: Projedeki Merkez Ülke Rolü

Irak Cumhuriyeti, Kalkınma Yolu Projesi'nin başlangıç noktasını oluşturması ve güzergahın önemli bir kısmını kapsamı hasebiyle, projenin başarıya ulaşmasında hem lojistik hem jeopolitik hem de ekonomik açıdan merkezi bir konumdadır. Bu bağlamda proje, Irak için hem ulusal kalkınma hedefi doğrultusunda ekonomik çeşitliliği arttırmak hem de jeopolitik konumunu avantaja çevirmek açısından oldukça önem atfetmektedir

Irak, coğrafi olarak Asya ve Avrupa arasında doğal bir kara köprüsü işlevi görmektedir. Jeopolitik konumu, enerji kaynaklarına yakınlığı ve Basra Körfezi'ne açılan liman altyapısı birleştiğinde, ülkeyi uluslararası taşımacılık ve enerji ticaretinde önemli bir lojistik merkez haline getirme potansiyeli bulunmaktadır

Bu önemli stratejik konumuna rağmen Irak, 2003 yılı sonrası süreçte siyasi istikrarsızlık, mezhepsel çatışmalar ve merkezi otoritenin zayıflaması gibi nedenlerle ekonomik olarak büyük ölçüde enerji ihracatına bağımlı bir ülke haline gelmiştir. Özellikle petrol üretimine dayalı bu ekonomik yapı, küresel piyasada yer alan ekonomik dalgalanmalar sebebiyle sürekli kırımlar yaşamıştır. (İbrahim, 2023: 409) Bu bağlamda, Irak'ın uzun vadeli kalkınma hedefleri doğrultusunda ekonomik çeşitliliği artıracak yeni stratejilere olan ihtiyacı gün geçtikçe daha belirgin hâle gelmektedir. Tam da bu noktada Kalkınma Yolu Projesi, Irak'ın sadece enerji ihracatına dayalı yapısını dönüştürmekle kalmayıp; aynı zamanda Irak'ı küresel lojistik ağlara entegre edecek, transit ülke rolünü güçlendirecek ve iç istikrarını hızlandırarak bir fırsat olarak değerlendirilmektedir

Irak Başbakanı Muhammed Şiya es-Sudani'nin 21 Mart 2023 tarihinde Türkiye'ye gerçekleştirdiği resmi ziyaret sırasında kabul edilen "Türkiye Cumhuriyeti ile Irak Cumhuriyeti Arasında Ticaret, Ulaştırma ve Kalkınma Yolu Projesi Kapsamında İş Birliğine İlişkin Ankara Bildirisi", iki ülkenin bu projeye yönelik en üst düzeyde siyasi kararlılık sergilediğini göstermektedir. Nitekim 22 Nisan 2024 tarihinde Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan'ın Irak ziyareti sırasında, Türkiye Cumhuriyeti Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Uraloğlu ile Irak

Cumhuriyeti Ulaştırma Bakanlığı Al- Saadawi iki ülke arasında “Kalkınma Yolu Hakkında Mutabakat Zaptı” imzalamıştır (Melikoğlu ve Hatipoğlu, 2024). Aynı gün Türkiye, Irak, Birleşik Arap Emirlikleri ve Katar arasında gerçekleştirilen ve “Kalkınma Yolu Projesi Hakkında Ortak İş Birliği Mutabakat Zaptı” ile sonuçlanan çok taraflı görüşmeler, projenin sadece Irak ve Türkiye’yi kapsayan bir girişim olmadığını; aksine bölgesel ölçekte sahiplenilen, çok paydaşlı ve kapsamlı bir altyapı projesi haline geldiğini ortaya koymuştur.

Irak Devlet Başkanı Muhammed Şiya Es Sudani, projenin Irak’ı açık devlet konumuna getireceğini belirtmiştir. Irak’ın ekonomisinin bu döneme kadar petrole bağımlı olduğunu ve harcamaların artmaya başladığını belirterek, petrol sektörüne aşırı bağımlılıktan kurtularak devlet ekonomisini geliştirmek adına sanayi ve yatırım sektörlerinin canlandırılarak hayata geçirilmesinin hedeflendiğini vurgulamıştır. Bu hedef doğrultusunda, Kalkınma Yolu Projesi’nin beş yıl içinde hayata geçirileceğini ve finansman açısından Dünya Bankası ile görüşmelerin başladığını duyurmuştur. Proje’nin 17 milyar doları geçeceğini ve Basra Körfezi’nde başlayarak demir ve karayolu ağlarıyla Türkiye sınırına bağlanarak buradan Asya ve Avrupa’ya uzanacağını belirtmiştir (Iraqi News, 2024).

Irak Ulaştırma Bakanı Razzaq Muhibis Al-Saadawi ’ye göre, Kalkınma Yolu Projesi yalnızca bir ulaştırma yatırımı değil, aynı zamanda bölgesel ekonomik entegrasyonu hedefleyen kapsamlı bir kalkınma stratejisidir. Proje kapsamında Basra’dan Fişhabur’a kadar uzanan demir yolu ve otoyolların etrafına sanayi kentleri kurmayı planladıklarını belirtmiştir. Bakanının açıklamalarına göre, demiryolu tasarımlarının yaklaşık %75’i, otoyol taslağının ise %65 tamamlanmıştır. Ayrıca güzergâh üzerinde kamulaştırma süreçleri ve tesislerin inşasına ilişkin teknik görüşmelerin sürdüğü belirtilmiştir. (Alaca, 2024), Projenin fiziksel altyapısının sanayi yatırımlarıyla birleşmesi, bölgeyi uluslararası sermaye için çekim merkezi haline getirme potansiyeli taşımaktadır.

İran ile yapılan görüşmelerin olumlu seyrettiğini belirten Bakan Al-Saadawi, Kalkınma Yolu’nun, tamamen ekonomi odaklı, siyasetten uzak bir proje olduğunun altını çizmiştir. Projenin herhangi bir küresel rekabete girmeyeceğine değinerek, Irak ile Türkiye’nin sahip olduğu coğrafi avantajların halkın yararına kullanılacağını belirtmiştir (Alaca, 2024)

Irak yönetimi, Basra Körfezi’nde bulunan ve Kalkınma Yolu’nun başlangıç noktası olan Faw Limanı’nın yapımı bittiğinde Orta Doğu’nun en büyük limanlarından biri olacağını ve küresel ölçekte önemli bir ticaret limanı haline geleceğini öngörmektedir. Bu sayede Irak’ın diğer devletlerin limanlarına bağımlı bir ülke olmadan, Körfez’de tam varlığa sahip bir deniz

devletine dönüşeceği beklenmektedir (İraç News, 2024). İrak bu atılım ile, yalnızca kara bağlantılarında değil deniz ticaretinde de söz sahibi olmayı hedeflemektedir.

Bu vizyon doğrultusunda Kalkınma Yolu Projesi, İrak'ın güneyinde yer alan Basra Körfezi'nden başlayarak kara ve demiryolu ağlarını kapsayan 1.200 km'lik bir koridor vasıtasıyla Türkiye topraklarına uzanmayı hedeflemektedir. Proje, liman sanayi bölgeleri, çift hatlı demir yolları ve karayollarını birbirine bağlayarak, İrak'ı Asya-Avrupa ticaret koridoru üzerinde bir aktarma merkezi haline getirmeyi amaçlamaktadır (Anadolu Ajansı 2023b).

İrak'ın bu projeye bakışı 3 ana eksende özetlenebilir:

- a) Coğrafi merkezlilik ve transit koridor olma potansiyeli.
- b) Ekonomik kalkınma ve petrol gelirleri dışında gelir çeşitlenmesine sağladığı katkı vaatleri.
- c) Siyasi ve güvenlik koşullarının projeyi doğrudan şekillendirecek olması.

Proje hayata geçtiğinde mevcut limanlar ve altyapı bağlantılarında yararlanarak tüm bölgeye fayda sağlayabilecek ve ekonomik kalkınmayı hızlandıracaktır (Alaaldin, 2024; Wilson Center, 2024).



Şekil 3.2. Kalkınma Yolu Projesi'nin İrak Güzergahı Haritası

Kaynak: (İraç News, 2024)

İrak hükümeti, Kalkınma Yolu Projesi başlangıç noktası olan Faw Limanı'nın kurulmasına öncelik vermiştir. Şekil 3.2'de görüldüğü üzere, projenin güney ucunda yer alan

bu limanın, Asya ve Avrupa'yı birbirine bağlayan coğrafi açıdan en avantajlı konumda olan dünyanın onuncu limanı olması beklenmektedir. Liman inşası tamamlandığında Körfez bölgesinin en büyük ticaret limanı olma özelliği taşımaktadır. Ayrıca Tablo 3.1'de yer verildiği üzere, taşıma kapasitesinin her geçen yıl ivme kazanarak artması ve yıllık 99 milyon tonu bulması, projenin hedefleri doğrultusunda büyük avantaj sağlamaktadır (Tarhan, 2024).

Tablo 3.1. Grand Faw Limanı için Beklenen Yıllık Ticaret Hacmi

Yıl	Toplu Malzemeler (Milyon Ton)	Konteynerler (Milyon Ton)
2018	24	24
2028	32	40
2038	44	70

Kaynak: (Group of Italian Companies (C.I.I.T.I), 2008; Aljawareen, 2020: 105)

Son yıllarda Körfez ülkeleri hidrokarbon ihracatına dayalı geleneksel ekonomik yapının sürdürülebilirliğine ilişkin endişeler doğrultusunda ekonomik dönüşüm süreçlerine hız vermiştir. Bu bağlamda petrole ve gaza bağımlı ekonomi gelir kaynaklarını çeşitlendirmeyi hedefleyerek teknoloji, finansal, spor ve turizm gibi çeşitli sektörlere yönelmişlerdir. Hem mevcutta yer alan enerji temelli ekonomik yapı hem de inşa edilmekte olan yeni ekonomik paradigmlar açısından, alternatif bir ulaştırma koridoru bölgesel ve küresel entegrasyonun sağlanmasında kritik rol oynayacaktır. Bu alanda yapımı devam eden Kalkınma Yolu Projesi, ekonomiye yeni ve kolay bir rota imkânı sunarak bu çeşitlenmeye önemli bir katkı sağlayacaktır (Keskin, 2024). Bu bağlamda proje, Körfez ülkelerinin enerji bağımlılığını azaltmaya yönelik stratejileriyle örtüşen ve bu yapısal dönüşüm stratejileri destekleyen önemli bir adım olarak görülmektedir.

3.1.1. Irak'ın Altyapı, Güvenlik ve Politik İstikrar Unsurları

World Bank tarafından hazırlanan belgeye göre Kalkınma Yolu Projesi, ilk aşamada mevcut demiryolu ağının modernizasyonu ve Bağdat-Türkiye sınırı yönünde yeni bağlantıların kurulması planlanmıştır. Projenin bütçesi takribî 2,5 milyar dolar olarak kaydedilmiştir. (World Bank, 2025). Bu tür büyük altyapı yatırımları lojistik kanalların açılması, kestirme ticaret akışının hızlanması ve Irak'ın petrole bağımlı ekonomiden çıkmasına katkı sunma potansiyeli taşımaktadır (Adwan, 2025).

Bununla birlikte güzergâhın güvenliği, altyapı risklerini doğrudan etkilemektedir. Örneğin projede öngörülen demiryolu ve karayolu hattının, geçmişte yoğun örgütsel faaliyetlerin bulunduğu bölgelerden geçmesi güvenlik harcamalarını arttırarak, proje maliyeti üzerinde ek baskı oluşturmaktadır (Altındal, 2024). Bu tür güvenlik risklerinin bulunması aynı zamanda projeye yatırım yapmayı düşünen yatırımcıların projeye dair güvenini azaltmaktadır.

Irak'ta altyapı ve kalkınma yatırımlarının hayata geçebilmesi için en temel koşulların başında, güvenlik ortamının istikrarı gelmektedir. Ülke; IŞİD'in yeniden aktif olma ihtimali, sınır bölgelerinde ve ticari güzergâhlarda PKK ve benzeri terör örgütü yapılanmaları ile İran destekli milis grupların varlığı nedeniyle siyasi kontrolün zayıf olduğu alanlarla karşı karşıyadır. (Altındal, 2024). Nitekim konuya ilişkin bir analizde, kalkınma projesinin güzergâhının, IŞİD'in yeniden saldırı düzenleyebileceği hatlar üzerinden geçmesi durumunun yatırımcı güvenini ciddi biçimde sarsabileceği vurgulanmaktadır. (Hasan, 2024).

Ülkede özellikle 2003 yılı sonrası dönem boyunca silahlı gruplar, mezhepsel çatışmalar ve sınır bölgelerinde kontrol kaybı gibi güvenlik sorunlarıyla sıkça karşılaşmıştır. Bu nedenle proje güzergâh altyapı ve lojistik hatlarında sabote ve saldırıların oluşması ile tedarik zincirleri kesintileri durumları yaşanabilir. Bazı bölgelerde devlet kontrolünün zayıf olması ve yerel silahlanma ile kabile yaşantılarının var olması projenin oluşum aşamasını tehdit edebilme potansiyeli taşımaktadır. Özellikle Basra Körfezi'nde bulunan Faw limanı gibi stratejik bölgelerin liman operasyonlarının sürekliliği açısından dış tehditlere ve sınır anlaşmazlıklarına bağlı tehditler ortaya çıkabilir (Alaaldin, 2024).

Ortaya çıkabilecek bu siyasi ve güvenlik risklerine karşı Recep Tayyip Erdoğan ve Muhammed Şiya es-Sudani arasında yapılan görüşmelerde, projenin Irak ve bölge için istikrar ve refaha katkı sağlayacağı ifade edilmiş; Erdoğan, Irak'ın barışı ve istikrarının Türkiye'den ayrı tutulmayacağını altını çizmiştir. Projeye ilişkin güvenlik riskleri konusunda Sudani yaptığı bir açıklamada, PKK'nın Irak'ta yasaklanmış bir örgüt olduğunu ve herhangi bir grubun Türkiye'ye karşı saldırı başlatmak için Irak topraklarını kullanmasına izin vermeyeceklerinin sözünü vermiştir. (AA, 2025) Bu tür açıklamalar projenin yalnızca ekonomik bir girişim değil, aynı zamanda güvenlik ve bölgesel istikrarı güçlendirmeye yönelik politik bir araç olduğunu ortaya koymaktadır. Yatırımcılar açısından da daha güvenli bir ortam oluşturmaktadır.

Altyapı ve güvenlik kadar önemli bir diğer unsur politik istikrardır. Irak'ta politik istikrarın sağlanamaması, projenin uygulama sürecini doğrudan etkileyecek bir diğer risk kaynağıdır. Konuya ilişkin bir analizde, Irak devlet kurumlarının proje kapsamındaki görev

dağılımı, finansman ve uygulama mekanizmalarında net bir konsensüs oluşturamamış durumda olduğu; bu da büyük yatırımlar için belirsizlik oluşturduğu ifade edilmiştir (Hasan, 2024) Oluşabilecek bu tür risklere karşı Irak Hükümeti, projeyi “devlet projesi” olarak tanımlayarak, projenin yasal düzenlemeleri üzerinde çalışıldığı; örneğin özel bir komisyon kurulması önerildiği raporlanmıştır (Adwan, 2025).

Sonuç olarak, Kalkınma Yolu Projesi'nin inşasının tamamlanabilmesi için Irak'ın iç istikrarının en temel unsurlardan olduğu görülmektedir. İstikrar ve doğru siyasi adımlar, yabancı yatırımcıların güvenini kazanmak, proje rotasını korumak ve uzun vadeli başarıyı sağlamak için kritik öneme sahiptir. Bu nedenle proje sürecinde şeffaflık, yönetim kapasitesi ve kurumsal koordinasyon büyük rol oynayacaktır.

3.1.2. Irak ve Türkiye'nin Proje Kapsamındaki İş Birliği

Türkiye ve Irak arasındaki ilişkilerin resmi temeli 1926 yılında imzalanan sınır anlaşmasıyla atılmıştır; 1928'den itibaren diplomatik temsil ilişkilerin başlamış, 1932 sonrasında bağımsız Irak devleti ile ikili ilişkiler doğrudan Ankara ile Bağdat arasında yürütülmeye başlanmıştır. İki ülke arasında köklü tarihsel, kültürel ve insani bağlar mevcuttur. Günümüzde ilişkilerin güçlendirilmesinde, Irak siyasi birliği ve toprak bütünlüğünün korunması, yatırım ve ticaret ilişkilerinin geliştirilmesi ve PKK ve benzeri terör örgütleri ile mücadele olmak üzere güvenlik ve terörle mücadele alanlarında iş birliğinin güçlendirilmesi gerekmektedir. (Republic of Türkiye Ministry of Foreign Affairs, t.y.)

Irak ve Türkiye arasındaki ilişkiler, tarihsel, coğrafi ve ekonomik bağların yanı sıra bölgesel güvenlik dinamikleri çerçevesinde çok boyutlu bir karakter taşımaktadır. İki ülke, 2023 yılında Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan'ın “Kalkınma Yolu Projesi'ni bölgemizin yeni İpek Yolu haline dönüştüreceğimize inanıyorum” şeklindeki açıklamaları ile, stratejik iş birliğini, ekonomik, enerji ve ulaştırma temellerinde derinleştirmeye yönelmiştir (TRT Haber, 2023). Türkiye, Irak'ın yeniden yapılanma sürecinde altyapı yatırımlarına, enerji güvenliğine ve ticaret koridorlarına odaklanan yaklaşımıyla ön plana çıkmaktadır.

Proje kapsamında, Irak ile Türkiye, coğrafi yakınlık, tarihsel bağlar ve ekonomik ihtiyaçların kesişim noktasında çok katmanlı bir ortaklık geliştirmektedir. Bu proje, Irak'ın Basra Körfezi'nden Türkiye sınırına uzanması planlanan yaklaşık 1.200 km uzunluğundaki çok modlu kara ve demiryolu hattını kapsamaktadır. Söz konusu hat, Türkiye üzerinden Avrupa pazarına erişimi kolaylaştırarak bölgesel ticaret ağlarının etkinliğini arttırmayı hedeflemektedir. Kalkınma Yolu güzergahı üzerinde lojistik merkezlerin, endüstriyel bölgelerinin ve enerji boru

hatlarının entegre edilmesi planlanmaktadır. (Middle East Council, 2024; Yıldırım, 2024). Bu proje, Türkiye'nin lojistik merkez olma vizyonuyla Irak'ın yeniden yapılanma ihtiyacını birleştirmekte; dolayısıyla her iki ülke için stratejik bir avantaja dönüşmektedir.

T.C. Ticaret Bakanlığı (2025) verilerinde, Irak'a yönelik ihracatın 8,7 milyar dolar olarak gerçekleştiği ayrıca bu dönemde iki ülke arasında dış ticaret hacminin yaklaşık 12 milyar dolar seviyesinde olduğuna yer verilmiştir. Söz konusu bu hacmin kısa vadede 20 milyar dolara, orta vadede ise 30 milyar dolara çıkacağı paylaşılmıştır.

Tablo 3.2. Türkiye-İrak Dış Ticaret Hacmi

Yıl	İhracat (Milyar \$)	İthalat (Milyar \$)	Toplam Hacim (Milyar \$)	Dış Ticaret Dengesi (Milyar \$)
2020	9,14	8,20	17,34	+0,94
2021	11,13	8,36	19,49	+2,77
2022	13,75	10,36	24,11	+3,39
2023	12,79	1,46	14,25	+11,33
2024	13,30	1,55	14,85	+11,75
2025	13,90	1,60	15,50	+12,30

Kaynak: (T.C. Ticaret Bakanlığı, 2025: 12)

Tablo 3.2. incelendiğinde, Türkiye ihracatı istikrarlı bir düzlemde ilerlerken, ithalatta yaşanan büyük düşüş gözlemlenmektedir. 2023 yılında petrol sevkiyatının durdurulmasıyla ithalat boyutunda yaklaşık 9 milyar dolarlık bir azalma olmuştur ve dış ticaret dengesi Türkiye lehine büyük bir farkla açılmıştır.

2024 Mart ayında Türkiye ve Irak arasında terörle mücadele alanında önemli bir güvenlik iş birliği adımı atılmış; iki ülke PKK ile mücadele amacıyla ortak bir hareket merkezi kurulması konusunda anlaşmaya varmıştır (Middle East Council, 2024). Söz konusu adım, Türkiye-İrak ilişkilerinde hem güvenlik hem de diplomatik düzeyde karşılıklı güvenin arttığı yeni bir dönemin başlangıcı olarak değerlendirilmektedir.

Türkiye açısından bu iş birliği yalnızca transit geçişten ibaret olmayıp, altyapı yatırımları, enerji güvenliği ve dış ticaret rotalarının çeşitlendirilmesi alanlarında bir katalizör işlevine sahiptir. Türkiye'nin Irak ile imzaladığı mutabakat zaptları, bu süreci ekonomi ve

altyapı odaklı bir ortaklığa taşımaktadır (Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı, 2025). Bu çerçevede, iki ülke arasında su kaynaklarının yönetimi, sınır güvenliği ve lojistik alanlarında kurumsal iş birliği mekanizmaları geliştirilmiş; bu yapılar, projenin sürdürülebilirliği ve istikrarlı biçimde ilerlemesinde önemli bir rol üstlenmiştir.

Sonuç olarak, Irak-Türkiye ilişkileri Kalkınma Yolu Projesi bağlamında ekonomik entegrasyonu, altyapı dönüşümünü ve bölgesel istikrarı destekleyen karşılıklı stratejik bir ortaklığa dönüşmektedir. Bu ortaklığın başarısı ise altyapı projelerinin zamanında gerçekleştirilmesi, güvenlik ve lojistik süreçlerin koordinasyonu ve siyasi istikrarın devamlılığı ile doğrudan ilişkilidir.

3.2. BAE ve Katar: Projenin Finansman Unsurları

Kalkınma Yolu Projesi'nin yalnızca jeopolitik bir girişim değil, aynı zamanda bölgesel ölçekte ekonomik bütünleşme ve finansal iş birliği modeli oluşturmaktadır. Bu çerçevede, proje finansmanı açısından Körfez ülkelerinin katkısı belirleyici bir önem taşımaktadır. Özellikle Birleşik Arap Emirlikleri (BAE) ve Katar, sahip oldukları yüksek sermaye birikimi, altyapı yatırımı kapasitesi ve uluslararası finansal ağları sayesinde projenin ekonomik temelini güçlendiren iki önemli aktör olarak öne çıkmaktadır.

22 Nisan 2024 tarihinde Bağdat'ta Irak, Birleşik Arap Emirlikleri (BAE), Katar ve Türkiye, Kalkınma Yolu Projesi'ne ilişkin dördü mutabakat zaptı imzalamıştır. (Türkiye Cumhuriyeti İletişim Başkanlığı, 2024). Bu mutabakat, dört ülkenin koridorun altyapısı, ulaştırma ve lojistik yönlerinde ortak iş birliği temelinde hareket edeceğini resmi biçimde ortaya koymuştur. Bu imza töreninde Katar Ulaştırma Bakanı Casim bin Safi bin Ahmed El-Sulayti, BAE Enerji ve Altyapı Bakanı Süheyl Muhammed El Mazuey, Türkiye Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu ve Irak Ulaştırma Bakanı Rezzak Muhibis gibi üst yetkililer yer almıştır.

Projenin paydaşlarından olan Birleşik Arap Emirlikleri, sahip olduğu devlet yatırım fonları ve bölgesel finansal kapasite aracılığıyla, proje kapsamında çok modlu ulaştırma koridorlarının geliştirilmesine yönelik sermaye desteği sağlamaktadır. Bu destek, altyapı yatırımlarının sürdürülebilirliğini ve projeye ilişkin risklerin azaltılmasını kolaylaştıran kritik bir unsur olarak öne çıkmaktadır (ORSAM, 2025).

Katar ise, özellikle kamu-özel ortaklığı (PPP) modelleri ve stratejik yatırım fonları aracılığıyla proje kapsamındaki lojistik ve ulaştırma altyapısına katkı sunmaktadır. ORSAM raporlarına göre Katar, projenin kurumsal ve finansal yapısının güçlendirilmesine önemli

ölçüde katkıda bulunmakta, böylece Türkiye ve Irak gibi transit ülkeler için lojistik koridorların gerçekleştirilmesinde stratejik bir avantaj yaratmaktadır (ORSAM, 2025). İlgili rapor, Katar ve BAE'nin yalnızca sermaye sağlayıcı olarak değil, aynı zamanda proje mekanizmalarının şekillendirilmesinde ve uygulanmasında aktif aktörler olduğunu vurgulamaktadır.

Katar ile yapılan bu stratejik ortaklık Türkiye'nin 2014 yılında imzalanan askeri anlaşma uyarınca 2015 yılından bu yana Katar'da bulundurduğu ve 2017'deki kriz sonrası kapasitesi artırılan Katar Türk Birleşik Müşterek Kuvvet Komutanlığı (Tarık bin Ziyad Kışlası) ile birleştiğinde, ekonomik koridorun güvenliğini fiziksel bir güvence altına almaktadır (AA, 2017). Türk üssü, Kalkınma Yolu Projesi'nin deniz bölgesini kapsayan Basra Körfezi'nin girişinde istikrar sağlayıcı bir unsur olarak görev yaparak güzergahın enerji ve ticaret güvenliğini sağlayabilme potansiyeli taşımaktadır. Bu askeri varlık, Kalkınma Yolu Projesi'nin sadece bir ticaret yolu değil, aynı zamanda savunma sanayi ve askeri diplomasiyle desteklenen güvenli bir jeopolitik koridor olmasını sağlamaktadır.

Sonuç olarak, BAE ve Katar'ın Kalkınma Yolu Projesi'ne sunduğu finansal katkılar, yalnızca sermaye desteği ve altyapı yatırımları ile sınırlı kalmamakta, aynı zamanda çok aktörlü bir kalkınma ve bölgesel uyum modelinin oluşmasına zemin hazırlamaktadır. Bu çok boyutlu finansal yapı, projenin başarısının yalnızca ekonomik değil, aynı zamanda diplomatik ve stratejik iş birliğine de bağlı olduğunu göstermektedir. Dolayısıyla, projenin uzun vadeli etkinliği, finansman kaynaklarının doğru zamanda uygulanması, yatırım modellerinin sürdürülebilir biçimde gerçekleştirilmesine ve risk-getiri dengesinin etkin biçimde sağlanmasına bağlıdır.

Her ne kadar BAE ve Katar, Kalkınma Yolu Projesi'ne ilişkin olarak siyasi düzlemde destek beyanlarında bulunmuş olsalar da bu iki ülkenin projeye yönelik finansal taahhütlerine dair somut ve nicel bir açıklama henüz kamuoyuna yansımamıştır. Mevcut resmî bildirimlerde ve uluslararası ekonomik raporlarda, söz konusu devletlerin sağlayacakları mali katkının miktarı, kapsamı veya yöntemi hususunda açık ve doğrulanabilir verilere rastlanmamaktadır. Bu durum, projenin finansal sürdürülebilirliğine dair belirsizlikleri beraberinde getirmekte ve uzun vadeli planlamalar açısından güven unsurunu zayıflatmaktadır. Dolayısıyla, BAE ile Katar'ın projeye yönelik finansal desteklerinin vaat edilen düzeyde gerçekleşmemesi hâlinde, Kalkınma Yolu Projesi'nin uygulama sürecinde çeşitli aksaklıkların ve gecikmelerin yaşanması muhtemeldir. Bu bağlamda, her iki ülkenin de söz konusu projeye ilişkin taahhütlerinin söylem düzeyinden çıkarak uygulamaya yansımaları, projenin başarısı bakımından elzemdir.

4. Kalkınma Yolu Projesi'nin Güvenlik ve Siyasi Riskleri

Basra Körfezinden başlayıp Türkiye üzerinden Avrupa'ya uzanması hedeflenen Kalkınma Yolu Projesi, bölgesel ticaret ağları entegrasyonunu güçlendirmeyi hedefleyen önemli bir altyapı girişimidir. Projenin ekonomik getiri potansiyeli yüksek olsa da Irak'taki güvenlik ortamlarının dalgalı yapısı, bölgesel siyasetin kırılğan yapıda olması ve ticaret yolları üzerinde oluşan küresel rekabet önemli risk durumları taşımaktadır.

Kalkınma Yolu Projesi, bölgesel rekabetin dinamiklerine yakından bağlı bir projedir. Suudi Arabistan'ın IMEC ve kendi mega projelerine öncelik vermesi; Kuveyt'in Irak ile güncel sınır ve liman anlaşmazlıklarını devam ettirmesi ve kendi yatırım yaptığı Mübarek Limanı'na El-Faw Limanı'nı rakip olarak görmesi, Irak'ın sınır komşusu olan İran'ın projeye şu zamana kadar sessiz kalması projenin hassas bir zeminde ilerlediğini göstermektedir (DEİK, 2024). Bu durum Kalkınma Yolu'nun rekabet ortamında konumunu koruyabilmesi ve güçlendirebilmesi için istikrarlı adımlara ve diplomatik çerçevelere duyulan ihtiyacı arttırmaktadır.

Koridor Savaşlarının kendini çokça gösterdiği günümüzde, ABD'nin ticaret yolları ve limanlar üzerinde ki hakimiyeti ile IMEC'e verdiği destek ve Çin'in Kuşak Yol Projesi ile artan jeopolitik etkinliği, iki büyük güç arasında çatışma alanlarını genişletmektedir. Bu bağlamda Kalkınma Yolu Projesi'nin, bu iki güç arasında kalmaksızın ilerleyebilmesi projenin uygulanabilirliği açısından oldukça önemlidir. Aksi takdirde projeyi kendi çıkarları doğrultusunda sekteye uğratmak isteyen dış aktörler, Irak ve Türkiye sınır hattında PKK, IŞİD veya İran'a yakın vekil güçleri kullanarak projeyi sabote etme girişimlerinde bulunabilecekleri göz ardı edilmemelidir (DEİK, 2024).

Kalkınma Yolu'nun başarı ile hayata geçirilebilmesinin en kritik faktörlerinden biri de inşa edilecek ticaret koridorunun ve güzergahının güvenli olmasıdır. Ukrayna-Rusya savaşı Karadeniz'deki ticaret akışını azaltmış, İran yanlısı Husiler, Kızıldeniz'de gerçekleştirdikleri saldırılar ile söz konusu deniz ulaşım güzergahının istikrarını bozmuştur. Yaşanılan bu durumlar, ticaret rotalarındaki güzergâh güvenliğinin ne kadar önemli olduğunu göstermektedir. 2017 yılında her ne kadar Irak'ta güvenlik açısından kayda değer iyileşmeler yaşansa da Kuzey Irak'ta PKK ve IŞİD gibi örgütlerin varlığı devam etmektedir. Özellikle geçmişte PKK'nın Irak-Türkiye boru hattına yönelik saldırıları, koridor boyunca inşa edilecek karayolları ve demiryollarının da potansiyel hedefler arasında olabileceğini göstermektedir (DEİK, 2024). Söz konusu tehdide karşı, Türkiye-Irak arasında son dönemde güvenliğe dayalı somut iş birliği adımları atılmıştır. Nisan 2024'te Cumhurbaşkanı Erdoğan'ın Bağdat

ziyaretinde, iki ülke 26 maddelik stratejik çerçeve anlaşmasına imza atmıştır. Bu anlaşma: güvenlik, terörle mücadele, sınır güvenliği ve ikili koordinasyon alanlarını kapsamaktadır. Sudani, PKK'nın ülkede yasaklı örgüt listesine girdiğini ve herhangi bir örgütün Türkiye'ye saldırı başlatması için Irak Topraklarını kullanamayacağını sözünü vermiştir (AA, 2024). Atılan bu adımlar, sahada riskleri tamamen ortadan kaldırmasa da taraflar arasında karşılıklı güveni güçlendirmektedir.

Söz konusu projenin 17 Milyar Dolar civarında olan maliyeti için Katar ve BAE, projeye yatırım taahhüdünde bulunmuştur. Fakat bu finansmanın yol haritası tam bir netlik kazanmamıştır (Middle East Council, 2024). Bu belirsizlik, siyasi ve mali belirsizlikleri önemli ölçüde göstermektedir. Bu durumun yönetilebilmesi için projeye ilişkin finansal taahhütler daha belirgin ve bağlayıcı bir zemine oturtulması gerekmektedir. Körfez yatırımcıların taahhütlerindeki belirsizlikler giderildiğinde projenin sürdürülebilirliği güçlenecek, projenin yatırımcıya ve koridorun inşasına olan güveni artacaktır.

Genel olarak değerlendirildiğine, Kalkınma Yolu Projesi güvenlik ve siyasi risklerin yoğun olarak hissedildiği bir bölgede şekillenmektedir. Projenin karşı karşıya olduğu tehditler hem yerel güvenlik sorunlarından hem de bölgesel rekabet ve küresel güç mücadelelerinden beslendiği açıktır. Bu nedenle projenin sürdürülebilirliği için diplomatik ilişkilerin istikrarlı bir biçimde ilerlemesi ve çok katmanlı güvenlik sisteminin oluşturulması gerekmektedir.

5. Kalkınma Yolu Projesi'nin Enerji ve Lojistik Ağlarla Entegrasyonu

İnsanlık tarihi boyunca ticaret yolları ve onun ayrılmaz parçası olan lojistik, tarihin her döneminde önemini korumuştur. Bu yollar büyük savaşlara, kıtlık gibi insani dramalara, bilimin ve sanatın ilerlemesine ve kültürel kaynaşmaların artmasına sahne olmuştur. Küresel ölçekte enerji talebi gün geçtikçe artmaktadır. Günümüzde ise ticaret yollarının stratejik önemi, enerji kaynaklarına erişimle doğrudan ilişkilidir. Enerji talebi giderek artmakta olup, ekonominin işleyiş, sanayi üretimi ve ulusal güvenlik açısından temel ve önemli bir kaynak olarak kabul edilmektedir. Devletlerin siyasi ve ekonomik gücü büyük ölçüde enerji kaynaklarına erişimiyle orantılı olarak artmakta, bu nedenle bu enerji kaynaklarını çeşitlendirmek ve güvenli nakil hatlarını kurulmak büyük ölçüde önem taşımaktadır (Yergin, 2011).

Enerjinin uluslararası siyasetteki belirleyici rolü pek çok örnekle gösterilebilmektedir: Amerika'nın Orta Doğu'daki zengin enerji kaynaklarını kontrol etme girişimleri, Hindistan'ın İran'ın doğalgazını boru hattını ithal etme çabası ve Amerika'nın buna engel olma çalışmaları, Doğu Çin Denizi'ndeki doğal gaz üretimi nedeniyle Çin ve Japonya'nın karşı karşıya gelmesi

gibi unsurlar, enerjinin ne kadar önemli bir kaynak olduğunu göstermektedir (Yüce, 2013). Dünya nüfusu arttıkça ve sanayi geliştikçe enerji kaynaklarına duyulan ihtiyaç artmaktadır ve bu enerji kaynakları üzerinde mücadele devam etmektedir.

2012 yılında dünya genelinde ortaya çıkan enerji krizi nedeniyle oluşan istikrarsızlık durumu hem dünya ülkeleri hem de Türkiye için enerji güvenliğini öncelik durumuna getirmiştir. Dünyada yaşanan bu enerji krizi, ülkelerin kendi coğrafyaları etrafında enerji güvenliğini sağlamak amacıyla iş birliklerine başvurmalarının önünü açmıştır. Hindistan'ın duyurduğu, Hindistan-Orta Doğu-Avrupa koridoru, Çin'in 2013'de başlattığı Kuşak Yol Girişimi ve Irak ile Türkiye'nin baş aktör olduğu Kalkınma Yolu Projesi, uluslararası ölçekte enerji lojistiğini ve güvenliğini amaçlayan çok yönlü kalkınma projeleridir (Yüce, 2013).

Irak özellikle petrol ve doğalgaz kaynakları bakımından zengin yer altı kaynaklarına sahip bir ülkedir. Kuzey Irak'taki doğalgazın Türkiye'ye getirilmesi için Kerkük-Yumurtalık boru hattına benzer işlev görecektir bir hattın inşa edilmesi uzun süredir iki ülkenin gündeminde yer almaktadır. Bu hattın inşasındaki en önemli sebeplerden biri Kerkük-Yumurtalık hattının zaman zaman saldırılara uğraması ve enerji akışında ciddi sekteler yaşanmasıdır. Bu saldırılarda hasar alan boru hatlarının maliyeti Türkiye'yi büyük zararlara uğratmıştır. PKK'nın, 2008'den beri yoğunlaşan sabotaj ve saldırıları gerek bölgede gerekse Türkiye'nin enerji güvenliğini hedef alan bir tehdit unsuru oluşturmuş olup, Türkiye'yi, Kalkınma Yolu Projesi'nde güvenliği önceleyen bir tutuma sahip olmasına neden olmuştur (Tümen, 2020: 195). Yaşanan bu güvenlik tehditlerine karşı alınan önlemler, hattın güvenliğinin sağlanmasına ve bu gibi güvenlik sorunlarının gelecekte de yaşanmaması açısından önem arz etmektedir. Bu bağlamda Türkiye ve Irak arasında 2024'te imzalanan mutabakat zaptında PKK, KCK, FETÖ ve benzeri yapılar konusunda tam bir anlaşmaya varılmış ve Irak'ın siyasi bütünlüğünün önemi vurgulanmıştır. Mutabakat zaptı kapsamında sınır güvenliği alanında önemli adımlar atılmış olup Türkiye bölgedeki her hareketi takip edecek, gerekirse ortak güçle terör grupları bölgeden temizlenecektir. Musul ve Telafar gibi şehirlerde kalkınmanın hızlanması amacıyla sanayiler kurulacak, KOBİ'ler geliştirilerek dijital dönüşüm ve fiber altyapı Türkiye'nin öncülüğünde devam ettirilecektir (Topsakal ve Zengin, 2024). Yapılacak bu inşaa çalışmaları ile Irak Devleti'nin iç istikrarı ve kalkınması desteklenmekte olup proje ortaklarından olan Türkiye'nin güvenlik riskleri konusunda tereddütleri bir ölçüde giderilmiş olacaktır.

6. Kalkınma Yolu Projesi'nin Kuşak Yol ve IMEC ile Karşılaştırılması

Günümüzde küreselleşmenin artmasıyla birlikte, kaynak arayışları yoğunlaşmış, ekonomik rekabet güç kazanmış ve yeni dünya düzenine doğru dönüşüm hızlanmıştır. Güç rekabetlerinin sahne aldığı bu yeni dünya düzeninde savaşlar klasik anlamda askeri sahalarda değil de ekonomik cephelerde gerçekleşmeye başlamıştır. Bu bağlamda son dönemlerde öne çıkan Kuşak Yol Girişimi, Hindistan-Orta Doğu-Avrupa Koridoru ve Kalkınma Yolu Projesi söz konusu “koridor rekabetlerinin” birer yansıması olarak karşımıza çıkmaktadır.

Uluslararası sistemde ticaret ve ulaşım koridorları üzerinde şekillenen rekabet, özellikle Orta Doğu coğrafyasında belirgin bir görünüm kazanmaktadır. Tarihsel olarak istikrarsızlık ve çatışmalarla anılan Orta Doğu, son 30 yılda küreselleşmenin etkisiyle bölgesel dinamiklerinde önemli değişimler gerçekleştirmiştir. Küreselleşmenin yaygınlaşmasıyla birlikte bölge, yalnızca enerji kaynakları açısından değil, aynı zamanda ticaret yolları bakımından da önemli bir bölge haline gelmiştir. Bu durum, bölgesel güçlerin ve küresel aktörlerin çıkarları doğrultusunda bölgenin şekillenmesine zemin hazırlamıştır (Çevik, 2025).

Orta Doğu, Asya, Avrupa ve Afrika bölgelerinin kesişim noktasında bulunan kritik bir bölgedir. Hem jeopolitik açıdan önemi hem de yer altı kaynakları bakımından zengin oluşu bu bölgenin ekonomik ve siyasi açıdan sürekli olarak yeniden kurgulanmasına zemin hazırlamıştır. Bu yapısal özellikler, büyük güç rekabetlerinin, bu coğrafya üzerinde rekabet alanı oluşturmalarına yol açmıştır (Sönmezoğlu, 2014). Bu bölgenin sahip olduğu jeoekonomik⁴ özelliklerinin beraberinde petrol ve doğalgaz gibi önemli enerji kaynaklarına sahip olması, bölgenin sömürge rekabetinden en çok etkilenen coğrafyaların başında gelmesine sebep olmuştur. Petrol öncesi dönemde, görece önemsiz görülen Orta Doğu, petrol ve benzeri enerji kaynaklarının keşfiyle birlikte jeostratejik önemini arttırmış olup küresel güçlerin ekonomik ve stratejik çıkarlarının kesiştiği bir merkez haline gelmiştir (Oran, 2013). Bu nedenle Orta Doğu'da yaşanan gelişmeler yalnızca bölgeye değil, dünya geneline de etki etmektedir.

Çin'den Avrupa'ya uzanan Tarihi İpek Yolu, uzun yıllar boyu küresel güçlerin egemenlik mücadelesinin merkezinde yer almıştır. Jeostratejik önemi olan İpek Yolu'nun kontrolünü ele geçiren Çin, Türkiye, Moğolistan ve Rusya gibi aktörler, tarihsel süreçte önemli güç merkezlerine dönüşmüşlerdir (Tutar ve Koçer, 2019). Bu tarihsel miras doğrultusunda Çin Halk Cumhuriyeti'nin öncülüğünde 2013 yılında ilan edilen Bir Kuşak Bir Yol Girişimi, Tarihi

⁴ Uluslararası ilişkiler literatüründe jeopolitik hedeflere ulaşmak için ulusların ekonomik araçlardan faydalanmasını ifade eden stratejik bir kavramdır.

İpek Yolu'nu yeniden canlandırmayı ve Avrupa ile Asya arası ticaret bağlantılarını güçlendirmeyi amaçlayan geniş kapsamlı bir girişim projesi olarak ilan edilmiştir.

Buna karşılık 2023 yılında Hindistan'ın ev sahipliğinde gerçekleştirilen G20 Liderler Zirvesi'nde duyurulan Hindistan-Orta Doğu-Avrupa Koridoru için imzalanan mutabakat zaptı, bazı analistler tarafından yükselen Çin'e karşı bir denge planı ve karşı hamle olarak yorumlanmaktadır. Aynı zamanda projenin G20 üye ülkeleri olan Çin ve Rusya'nın katılmadığı Yeni Delhi zirvesinde duyurulması, Hindistan ve Amerika Birleşik Devletleri'nin güç gösterisi ve küresel güç mücadelesinde bir meydan okuması olarak değerlendirilmektedir (AVİM, 2023).

Uluslararası analistlere göre ABD her ne kadar resmi söylemlerinde Bir Kuşak Bir Yol Girişimi'ne karşı doğrudan bir alternatif geliştirildiğini reddetse de Hindistan-Orta Doğu-Avrupa Projesi ile alternatif koridor oluşturmayı ve Çin'in bölgedeki etkisini azaltmayı hedeflemektedir. Özellikle Kızıldeniz ve Hürmüz Boğazı gibi oldukça önemli su yolları Amerika ve Çin arasında rekabette önemli rol oynamaktadır. Çin'in bölgede geliştirdiği ticari entegrasyon ve savunma alanındaki iş birlikleri, ABD'nin bölgedeki hakimiyetini sarsmakta olup yeni bir güç dengesi tartışmasına zemin hazırlamaktadır (Baabood, 2024).

Bir Kuşak Bir Yol Girişimi ile Çin, ticari entegrasyonu arttırmanın yanında küresel ticarete merkezi bir konum elde etmeyi de amaçlamaktadır. Akademik literatürde Çin'in bu girişimi, ülkenin ekonomik kalkınma hedefleri yanında, uzun vadede siyasi ve stratejik nüfuz alanı inşa etme potansiyeli taşıyan bir adım olarak değerlendirilmektedir (Özdemir, 2020). Özellikle Orta Doğu coğrafyası, enerji kaynakları ve Avrupa-Asya ticaretinde kritik geçiş noktaları barındırması sebebiyle Bir Kuşak Bir Yol Girişimi'nde önemli yer tutmaktadır.

Bu gelişmeler karşısında, Hindistan-Orta Doğu-Avrupa Ekonomik Koridoru 'nu, Amerika Birleşik Devletleri, Hindistan, Suudi Arabistan, İtalya, Almanya, Fransa, Avrupa Komisyonu ve Birleşik Arap Emirlikleri kamuoyuna duyurmuştur (Cafiero, 2023). Proje, küresel ekonomik entegrasyonu teşvik ederek, ticaret ve enerji alanında iş birliği ni hedeflemektedir. Projenin ticari güzergahı sayesinde Hindistan, Batı'ya sevkiyatı kolaylaştırmayı ve bölgede Çin'e karşı rekabet gücünü arttırmayı hedeflemektedir, BAE ve Suudi Arabistan için ise bir rekabet alanı olarak değil de ekonomilerini çeşitlendirerek Orta Doğu bölgesinde konumlarını sağlamlaştırmak ve pazar erişimini arttırabilmek için önemli bir fırsat olarak görünmektedir (Oh: 2024). Projenin duyurulması ile yapılına uluslararası değerlendirmelerde, IMEC sıklıkla Çin merkezli Bir Kuşak Bir Yol Girişimi'ne alternatif bir proje olarak yorumlanmıştır.

Bu bağlamda mevcut küresel koridor projelerine ek olarak Türkiye, Irak ve Körfez ülkelerini kapsayan Kalkınma Yolu Projesi, ticaret koridorları arasındaki rekabetin bir parçası olarak 22 Nisan 2024'te Bağdat'ta mutabakat zaptı imzalanarak duyurulmuştur. Irak, Türkiye, Birleşik Arap Emirlikleri ve Katar'ın yer aldığı proje, Bağdat'ta Irak Başbakanı Muhammed Şiya Es-Sudani himayesinde gerçekleştirilmiştir (T.C. Cumhurbaşkanlığı İletişim Başkanlığı, 2024). Kalkınma Yolu Projesi, Basra Körfezi'nden Türkiye üzerinden Avrupa'ya uzanan alternatif bir kara ve demiryolu hattı ile hem Bir Kuşak Bir Yol Girişimi'nin kara bağlantılarına hem de IMEC'in deniz ağırlıklı yapısına karşı farklı alternatif güzergâh sunmaktadır. Bu durum, Orta Doğu'nun yalnızca bir geçiş bölgesi değil, aynı zamanda büyük güçler arasındaki jeoekonomik rekabetin şekillendiği stratejik bir merkez haline geldiğini göstermektedir (Arslan & Kazancı, 2025; Korkmaz, 2023). Bu çerçevede, Spykman'ın kenar kuşak teorisinde vurguladığı Orta Koridor 'un büyük güçler arasında rekabet ve çatışma alanı olacağı tezinin güncel projelerle desteklendiği görülmektedir.



Şekil 3.3. Orta Doğu Bölgesi'nde Yer Alan Güncel Ticaret Koridorları

Kaynak: (Yeni Şafak, 2023)

Şekil 3.3'de görüldüğü üzere, Orta Doğu bölgesinde çok sayıda ticaret koridorları oluşturulmuştur. Bu küresel ticaret koridorları arasında oluşan rekabet, projelerin birbirini tamamen dışlayan yapılar olarak değerlendirilmesini beraberinde getirmiştir. Aksine Kalkınma Yolu Projesi ise Bir Kuşak Bir Yol Girişimi ve Hindistan-Orta Doğu-Avrupa

Ekonomik Koridoru ile doğrudan bir rekabet alanı oluşturmaktan ziyade, bölgesel ve küresel ticaretin şekillenmesinde katkı sunabilecek tamamlayıcı bir hat olarak değerlendirilmektedir.

Bir Kuşak Bir Yol Girişimi'nin kara bağlantıları arasında önemli bir konumda olan Orta Koridor, Çin'den başlayarak Asya Kıtasında yer alan Türk Cumhuriyetleri ve Hazar Denizi üzerinden Türkiye'ye, Türkiye üzerinden ise Avrupa'ya ulaşmaktadır. Asya, Avrupa ve Orta Doğu arasındaki ticareti kolaylaştırması nedeniyle bu güzergâh Pekin için büyük önem taşımaktadır. Orta Koridor 'un merkezinde Türkiye'nin yer alması, Bir Kuşak Bir Yol Girişimi'nin Avrupa'ya açılımında, Türkiye'nin kritik bir köprü konumuna gelmesini sağlamaktadır. (Kazancı & Barun, 2023: 577)

Türkiye'nin yer aldığı Orta Koridor, yıllık yaklaşık 600 milyar dolarlık hacmi ile stratejik önemi büyük bir güzergâh olarak öne çıkmaktadır. Son dönemde Kuzey Koridor 'un Rusya Ukrayna Savaşı'ndan olumsuz etkilenmesi ve Güney Koridoru 'nda Orta Doğu'daki kronik istikrarsızlıkların devam etmesi, güvenlik riskleri taşıyan bu koridorlar arasında özellikle Orta Koridor 'un önemini arttırmıştır (AA, 2023c). Bu durum Türkiye açısından stratejik önem taşımakta olup ülkenin jeopolitik konumunu pekiştirmektedir.

Kalkınma Yolu Projesi'nin Irak üzerinden Türkiye'ye uzanan hattı incelendiğinde ise Orta Koridor'un Süveyş Kanalı üzerinden Güney Koridor 'una bağlanması yerine, Basra Körfezi'nde inşası devam eden Faw Limanı'na bağlanarak Avrupa'ya ulaşması maliyetleri ve taşıma süresini oldukça düşüreceği değerlendirilmektedir. Aynı zamanda Faw Limanı inşasını tamamlaması ile birlikte, Süveyş Kanalı'nda oluşan yoğunluğa da alternatif bir güzergâh olması mümkün hale gelecektir (Yıldız, 2024) Bu çerçevede Kalkınma Yolu Projesi, Bir Kuşak Bir Yol Projesi'ne rakip bir hat olarak değil; Orta Koridor 'un ve dolayısıyla projenin işlevselliğini arttıracak tamamlayıcı rota olarak değerlendirilmektedir.

Hindistan-Orta Doğu-Avrupa Ekonomik Koridoru'nu, ağırlıklı olarak deniz taşımacılığına dayalı bir yapı üzerine inşa edilmiştir. Bu yapı, demiryolu bağlantıları ile desteklenirken aynı zamanda altyapı yatırımları ile çok katmanlı bir oluşumun yer aldığı dikkat çekmektedir. Projede yükler gemiden trene sonra yine gemiye aktarılacak zorundadır. Bu çok merkezli taşımacılık, ürün maliyetlerinin ve zamanın artmasına sebep olmaktadır (The White House, 2023). Buna karşılık Kalkınma Yolu Projesi ise demiryolu ile kesintisiz bir hat sunarak, kesintisiz ulaşım ile zaman ve maliyet açısından büyük kazanım sağlamaktadır. Proje, daha çok kara ve demiryolu taşımacılığına dayalı bölgesel bir kalkınma modelidir. Aynı zamanda proje, transit koridor olarak geçtiği bölgelerde lojistik merkezler, altyapı yatırımları yaparak bölgesel

ekonomik kalkınmayı da desteklemektedir. Mevcutta bulunan ulaştırma koridorlarını da birbirine bağlayarak verimliliği daha arttıracakı düşünülmektedir (T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2024). Bu bağlamda değerlendirildiğinde, Kalkınma Yolu Projesi'nin sunduğu kesintisiz demiryolu bağlantısı, maliyet ve zaman konusundaki tasarrufu, onu IMEC'e göre daha avantajlı konuma taşımaktadır.

Sonuç olarak, Bir Kuşak Bir Yol Girişimi uluslararası alanda Çin merkezli ekonomik büyüme ve jeopolitik etki alanını genişletme stratejisi olarak ön plana çıkarken, IMEC daha çok ABD, Hindistan, AB ülkeleri ve müttefiklerinin Çin'in artan etkisine karşı dengeleme amacı taşıyan bir girişimi olarak değerlendirilmektedir. Kalkınma Yolu Projesi ise bu iki küresel girişimden farklı olarak bölgesel kalkınma ve çok taraflı iş birliği temelinde şekillenmektedir. Bu çok katmanlı koridor yapısı, Orta Doğu'nun yalnızca bir geçiş bölgesi olmadığını, küresel ticaret ve güç rekabetinin merkezi konumunda olduğunu ortaya koymaktadır.

7. Hakimiyet Teorileri Çerçevesinde Kalkınma Yolu Projesi'nin İncelenmesi

Devletlerin oluşturdukları uluslararası ticaret yolları, yalnızca ekonomik kazanım açısından önem taşımamakta, aynı zamanda bu güzergahları kontrol eden güce stratejik üstünlük sağlaması noktasında da hayati bir rol üstlenmektedir. Bu noktada dış politikaların şekillenmesinde ve uluslararası güç mücadelelerinde, jeopolitik teoriler önemli yer tutmaktadır. Türkiye ve Irak'ın hayata geçirmekte olduğu Kalkınma Yolu Projesi, bu perspektifte incelendiğinde bölgesel ve küresel dengelerin yeniden yapılandırılmasını sağlayacak bir güce sahiptir. Projenin henüz uygulama safhasında olması ve literatürde projeye dair akademik kaynakların sınırlı olması, araştırmanın veri toplama sürecini zorlaştırmıştır olsa da mevcut boşluğu doldurmak amacıyla güncel raporlar ve veri analizlerine dayalı özgün bir metodoloji benimsenmiştir. Projenin stratejik önemini temellendirmek amacıyla jeopolitiğin klasik teorileriyle ilişkilendirilmiştir. Bu teorik zeminin ilk basamağı ise Halford Mackinder'in Kara Hakimiyet Teorisi oluşturmaktadır.

Jeopolitiğin kurucu isimlerinden Halford Mackinder'in Kara Hakimiyet Teorisi'ne göre dünya tarihinde yaşanan mücadelelerin deniz ve kara güçleri arasında olduğunu belirtmiştir. Mackinder'in "Kalpgah" (Heartland) olarak nitelendirdiği bölge, Avrasya'nın iç kısımlarını kapsamaktadır ve bu bölgeye hükmeden gücün, Dünya Adasına hükmedeceğini, Dünya Adasına hükmedenin de Dünya üzerinde hakimiyet sahibi olacağını savunmuştur (Mackinder, 1919: 150). Mackinder'in analizleri temel olarak Avrasya'yı merkeze almaktadır. Projenin

oluştugu Orta Doğu ve Anadolu bölgesi ise Avrasya'yı çevreleyen "iç ve kenar hilal" bölgesi etrafında şekillenmektedir.

Kalkınma Yolu Proje'nin, Irak'ın güneyinde yer alan Basra Körfezinden başlayarak Türkiye'ye, Türkiye topraklarından da Avrupa'ya uzanan demiryolu hatları, Mackinder'in (1919: 147), 'kıtaların kapalı alanlarını dışarıya açma' tezi ile uyuşmaktadır. Aynı zamanda, güzergahın boydan boya demiryolu hatlarıyla birleşmesi, Mackinder'in, 'demiryolu merkezli kara hakimiyet' düşüncesi ile uyum sağlamaktadır.

Mackinder'in teorisine göre kara hakimiyeti, Heartland bölgesinin genişlemesi ile okunmaktadır; Kalkınma Yolu Projesi ise kenar kuşak bölgesi üzerindeki güçlerin (Türkiye, Irak), diğer aktörlere bağımlı kalmadan, ekonomik kalkınma ve lojistik inşa amacı ile kendi bağımsız kara entegrasyonunu kurma çabasıdır.

Nicholas Spykman, Mackinder'in aksine, dünya hakimiyetinin anahtarının Avrasya'nın iç kısmında değil, bu bölgeyi çevreleyen Kenar Kuşak'ta (Rimland) olduğunu savunmuştur (Spykman, 1944: 43). Teoriye göre deniz ve kara güçleri kenar kuşakta karşılaşmaktadır ve bu bölgenin kontrol edilmesiyle birlikte Avrasya bölgesi denetlenebilecektir. Kalkınma Yolu Projesi, Spykman'ın teorisinde bahsettiği Kenar Kuşak bölgesinin tam merkezinde oluşmaktadır. Bu yönü ile proje ile teori uyum içerisindedir. Spykman'ın teorisinde, Kenar Kuşak bölgesine hâkim olan gücün Avrasya'ya hükmedeceği tezi, Kalkınma Yolu bağlamında değerlendirildiğinde, Türkiye ve Irak'ın bu koridoru kontrol etmesi ilerleyen süreçte Avrasya'nın güney kapısını kontrol edebilme potansiyelini taşıdığını göstermektedir.

Proje'nin, Spykman'ın teorisi ile en uyumlu noktalarından biri de hem kara hem deniz gücünün aynı anda kontrol edilmesidir. Spykman (1944), Kenar Kuşak ülkelerinin güçlü donanmalara ve esnek kara ordusuna sahip olması gerektiğini düşünmektedir. Kalkınma Yolu ise Basra bölgesinde inşası bittikten sonra Orta Doğu'nun en büyük limanı olan Faw Limanı ile deniz gücünü arttırarak ve binlerce kilometrelik demir ve otoyolu ile kara gücünü birleştirerek bu düşüncüyü hayata geçirmeyi planlamaktadır. Özellikle Türkiye'nin Akdeniz ve Karadeniz'e açılması ve Kenar Kuşak bölgesinde yer alan projeyi, Avrupa ve Asya'ya bağlaması, Spykman'ın Rimland ülkelerinin birleştirici rolü olduğu tezini modern dönemde pratiğe geçirmektedir.

Spykman'a göre büyük güç rekabetleri, Kenar Kuşak üzerinde gerçekleşmektedir (1944: 43-44). Günümüzde Çin'in Kuşak Yol Girişimi, Hindistan'ın Hindistan-Ortadoğu-Avrupa Koridoru, Rimland'ın rekabet alanına dönüştüğünü göstermektedir. Bu bağlamda

Kalkınma Yolu Projesi, Basra Körfezi'nden Avrupa'ya yeni bir güzergâh açarak Türkiye ve Irak'ı bu rekabetin merkezine taşımaktadır.

Ancak teori ile proje arasında farklılıklarda mevcuttur. Spykman (1944), Rimland'ın deniz gücüne sahip olan Amerika ve Rusya gibi büyük güçler tarafından kontrol edilmesi ve Heartland bölgesinin kuşatılması gerektiğini savunurken; Kalkınma Yolu Projesi, bu stratejiyi değiştirmektedir. Proje, Rimland bölgesinde yer alan Irak, Türkiye, BAE ve Katar arasında ekonomik gelişmeyi, altyapı kalkınmasını ve bölgesel entegrasyonu destekleyerek dış güçlerin müdahale alanını azaltma hedefi taşımaktadır.

Kalkınma Yolu Projesi ilk bakışta kara ve demiryolu odaklı bir “kara projesi” olarak görülse de aslında Alfred Thayer Mahan'ın (2013:41) “liman ve ticaret” vurgusu ile uyum sağlamaktadır. Mahan, bir ulusun büyüklüğünü; stratejik limanlar, güçlü donanma ve uluslararası ticaret yollarını denetleyebilme gücü ile doğrudan ilişkilendirmektedir (Mahan, 1890: 25). Bu teori çerçevesinde, Kalkınma Yolu Projesi'nin ilk ayağı olan Irak'ın Büyük Faw Limanı, Mahan'ın denize erişim ve liman kenti düşüncesinin güncel bir karşılığı olma niteliğindedir.

Kalkınma Yolu, Mahan'ın önem verdiği Batılı güçlerin elinde tuttuğu “dar geçitlere” alternatif sunmaktadır. Küresel ticaretin Mahan'a göre Süveyş, Hürmüz ve Babülmendep Boğazından akması, bunları kontrol eden güçlere büyük ölçüde jeostratejik avantaj sağlamaktadır (Mahan, 1980: 50). Kalkınma Yolu Projesi ise bu boğazlar ve su yolları üzerindeki deniz gücü tekeline, karaya (demiryolu ve otoyol) aktararak bypass etmektedir. Proje ile deniz gücünün tıkandığı veya riskli olduğu noktada kara gücü devreye girmektedir. Özellikle Kızıldeniz ve Aden Körfezi'nde artan tehditler ve Süveyş kanalında yakın zamanda yaşanan Ever Given gemisinin sıkışması gibi örnekler (Pirinççi, 2024), Mahan'ın önem verdiği deniz hakimiyetinin sürekliliği tezinin günümüz şartlarında kırılgan olabileceğini göstermektedir. Proje tam bu noktada, deniz geçişinin yanında karasal geçişte sunarak küresel ticarete yaşanabilecek bu kırılganlıkları gidermeyi amaçlamaktadır.

Kalkınma Yolu Projesi'nin Hakimiyet Teorileri ile olan ilişkisi incelendiğinde, projenin hem teoriler ile uyumlu olduğu hem de yapı veya uygulama aşamasında farklılıkları olduğu gözlemlenmektedir. Hakimiyet teorileri, büyük ölçüde dönemin hegemon güçleri olan İngiltere ve ABD'nin stratejik çıkarlarını arttırmak amacıyla kurgulanmıştır. Ancak Kalkınma Yolu Projesi, klasik teorilerin bu çatışma ve kuşatma odaklı söylemlerinden bir noktada ayrılmaktadır. Proje, inşa edildiği coğrafyayı askeri ve siyasi nüfuz alanı olarak görmemekte

aksine ticari entegrasyon, bölgesel kalkınma ve barışçıl kalkınma hedefleriyle dönüştürmeyi amaçlamaktadır.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

KALKINMA YOLU PROJESİ VE TÜRKİYE

1. Türkiye'nin Coğrafi ve Jeopolitik Avantajları

Devletlerin jeopolitik konumları; ekonomik kalkınma, siyasi istikrar, uluslararası ilişkiler dinamikleri ve birçok alanda temel belirleyici olma özelliği taşımaktadır. İslam düşünce tarihinin ve sosyolojinin kurucu isimlerinden İbn-i Haldun başyapıtı “*Mukaddime*”de, iklim ve coğrafyanın beşerî hayat ve kültür üzerinde yansıtıcı ve dönüştürücü gücünden bahsetmiştir (İbn-i Haldun, 2007). Günümüzde popüler bir söyleme dönüşen “coğrafya kaderdir” ifadesi ise İbn-i Haldun’un söyleminin modern bir özeti niteliğindedir.

Türkiye; Asya, Avrupa ve Afrika kıtalarının birleştiği bölgede yer alan Eski Dünya kara parçası üzerinde, Akdeniz Havzası'nda yer almaktadır. Ülke topraklarının büyük kısmı Anadolu yarımadası ile Asya Kıtası üzerinde, kalan kısmı ise Trakya yarımadası ile Avrupa Kıtası üzerinde yer almaktadır. Bu coğrafi özellik sebebiyle Türkiye hem Asya hem de Avrupa ülkesi statüsündedir (Özey, 2021; Kaya, 2017, 1-3). Türkiye'nin bu stratejik konumu tarih boyunca temel geçiş güzergahı ve medeniyetlerin etkileşim alanı olmasını sağlamıştır.

Türkiye bulunduğu coğrafya olarak klasik jeopolitik kuramcılardan Halfrod Mackinder'in “Kara Hakimiyet” teorisine göre, Orta Asya'yı merkeze alan “Heartland (Kalpgah)” bölgesinin hemen güneyinde yer almaktadır. Nicholas Spykman tarafından geliştirilen Kenar Kuşak (Rimland) teorisinin merkezinde yer alarak en kritik tampon bölgesinde konumlanmaktadır (Spykman, 1944). Bu jeopolitik avantajlar Türkiye açısından değerlendirildiği zaman, ülke yalnızca köprü değil, küresel ticaretin ve enerji akışının hem Doğu-Batı hem de Kuzey-Güney ekseninde stratejik bir merkez (hub) olma potansiyeli taşımaktadır. Özellikle Kalkınma Yolu Projesi, Türkiye'nin ve projenin “Kenar Kuşak” üzerindeki merkezi konumunu pekiştirirken, aynı zamanda Basra Körfezi'ni de Avrupa'ya bağlayarak projenin konumunu güçlendirme potansiyeli taşımaktadır.

Suat İlhan'ın (2005: 124) belirttiği “stratejik terazi”⁵ kavramı, Türkiye'nin dış politika yönelimlerinin küresel alanda ne kadar denge bozucu veya dengeleyici etkiye sahip olduğunu açıklamaktadır. Zira Türkiye, bir yandan Karadeniz ve Akdeniz arasında askeri geçişi kontrol

⁵ Suat İlhan tarafından geliştirilen bu kavram; Türkiye'nin coğrafi konumunun, küresel güç dengeleri (Doğu-Batı, Kuzey-Güney) arasında bir dengeleyici ve belirleyici "tartı" rolü üstlenmesini ve denge merkezi oluşturmasını ifade etmektedir. İlhan'a göre Türkiye, bu terazinin topuzu konumundadır ve yapacağı stratejik tercihler dünya siyasetindeki dengelerin yönünü tayin etmektedir (İlhan, 2005).

ederken, bir yandan da kritik koridorların kontrolünü sağlamaktadır. Türkiye hem küresel krizlerin ilk muhatabı olma riskini taşımakta hem de bu krizlerin çözümünde “merkez güç” rolünü üstlenmektedir.

Türkiye'nin coğrafi konumu “köprü ülke” tezinin ötesine geçerek bölgesel süreçlerin merkezine taşımaktadır. Balkanlardan Doğu Akdeniz kuşağına kadar uzanan geniş bir coğrafyada bulunması ve bu coğrafyada kritik hareketliliğin hiç bitmemesi, Ankara için güvenlik ve dış politika önceliklerinin belirlenmesinde önemli yer tutmaktadır. Bu durum, Türkiye'nin bölgesel krizlerde yalnızca izleyici değil oyun kurucu bir ülke olmasını zorunlu kılmaktadır. Bu bağlamda Davutoğlu'nun (2014: 82), vurguladığı “merkez ülke” söylemi Türkiye'nin sahip olduğu coğrafi miras ile kriz anlarını stratejik avantaja dönüştürebilme potansiyelini göstermektedir.

Bu bağlamda Türkiye için jeopolitik önem taşıyan İstanbul ve Çanakkale Boğazları, 1936 Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile Türkiye'ye, Karadeniz ve Akdeniz arasındaki askeri ve ticari dengeleri yönetme ve belirleme hakkı vermiştir. Bu durum Karadeniz ve Akdeniz'e kıyası olan devletlerin dünyaya açılması bakımından Türkiye'yi küresel güvenliğin merkezine taşımaktadır (Yaycı, 2020). Ülke hem Avrupa hem de Asya ülkesi konumu taşırken aynı zamanda Akdeniz, Orta Doğu ve Kafkasya Havzalarının ayrılmaz parçası konumundadır (Atalay, 2011: 405). Bu çok yönlülük, Türkiye'ye “merkez ülke” olma statüsü kazandırmakta aynı zamanda bu jeopolitik konumu ile enerji kaynaklarının da geçiş merkezinde bulunarak Kafkasya'nın ve Orta Doğu'nun enerji kaynaklarını Avrupa'ya ulaştırmaktadır.

21. Yüzyılda enerjiye olan ihtiyacın artması ile enerji güvenliği, askeri güç kadar önemli bir unsur haline dönüşmüştür. Türkiye bu bağlamda, en büyük enerji üreticileri olan Rusya, Orta Doğu ve Hazar Havzası bölgesi ile en büyük tüketicisi Avrupa arasında doğal bir enerji köprüsü oluşturmaktadır. Bu köprü'nün en somut örnekleri, Güney Gaz Koridoru 'nun⁶ ana omurgasını oluşturan Trans Anadolu Doğalgaz Boru Hattı (TANAP) ve Trans Adriyatik Boru Hattı (TAP) projeleri ile Azerbaycan gazı Türkiye üzerinden Avrupa'ya ulaşmaktadır. Bu projeler, Avrupa'nın enerji arz çeşitliliğini çoğaltarak tek bir kaynağa bağımlılığı azaltmakta ve rekabet ortamı oluşturmaktadır. Aynı zamanda Türkiye için yeni ekonomik fırsatlar oluşturarak enerji güvenliğin sağlanmasını desteklemektedir (Erdoğan, 2017). Böylelikle Türkiye, enerji

⁶ Güney Gaz Koridoru; TANAP, TAP VE Güney Kafkasya olmak üzere üç hattın meydana gelmektedir. Avrupa Birliği'nin Rusya'ya olan enerji bağımlılığını azaltarak, AB enerji arz güvenliği sağlanması hedeflenmiştir (Kansu, 295)

hatlarının geçiş güzergahı üzerindeki kontrol gücü sayesinde bölgesel diplomasinin vazgeçilmez bir aktörü haline gelmektedir.

Son dönemde Türkiye'nin stratejik hamlelerinden biri olan Kalkınma Yolu Projesi, ülkeyi yalnızca denizlerde değil, kara ve demiryolu ağlarında da önemli ticaret merkezlerinden birine dönüştürme potansiyeline sahiptir. Irak ile ortak geliştirilen proje, bölgedeki diplomatik ağları perçinleyerek Türkiye açısından ekonomik kalkınmayı desteklemektedir. Anı zamanda bu proje dünyadaki alternatif ticaret koridorları rekabetinde Türkiye'nin güçlü bir aktör olarak bulunduğunu göstermektedir (Yılmaz, 2024).

Özetle ifade etmek gerekirse Türkiye bulunduğu jeopolitik konumu ile denge kurucu ve dengeleri değiştirici bir etki taşıma potansiyeline sahiptir. Bu durum ülkeye bazı yararlar sağladığı gibi bazı sorumlulukları da yüklemektedir. Konumunun sunduğu jeopolitik yararları en elverişli şekilde değerlendirerek dış politikasını yönlendirmesi oldukça önem taşımaktadır.

2. Kalkınma Yolu Projesi'ne Türkiye'nin Resmî Yaklaşımı

Kalkınma Yolu Projesi, bölgenin jeopolitik dengesini dönüştürecek ve altyapı yatırımları ile ekonomik gelişmeyi destekleyecek bir projedir. 21 Mart 2023 tarihinde Irak Başbakanı Muhammed Şiya Es-Sudani'nin Ankara ziyareti ile güvenlik, su konuları ve çeşitli konularda görüşmeler gerçekleştirilmiştir. Kalkınma Yolu Projesi alanında iş birliği yapma niyetlerini belirtmişler ve proje ile ilgili görüşmeleri olumlu sonuçlanmıştır. Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan, söz konusu projeyi “Yeni İpek Yolu” olarak değerlendirmiş ve projenin yakından takip ettiklerini belirtmiştir. Bu sürecin devamında, 22 Nisan 2024 tarihinde Cumhurbaşkanı Erdoğan'ın Bağdat ziyaretinde, Türkiye, Irak, BAE ve Katar arasında Kalkınma Yolu Projesi hakkında dördü mutabakat zaptı imzalanmıştır (T.C. Ticaret Bakanlığı, 2024). Atılan bu adımlar, paydaş ülkelerin projeye önem atfettiğini ve bölgesel iş birliğine hazır olduklarını göstermiştir.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu, son dönemde özellikle demiryoluna ciddi yatırım yaptıklarını, kullanılan kaynaklarda yeşil enerjiye yer verdiklerine değinmişlerdir. Ortadoğu bölgesinde bulunan Basra Körfezi'nde ve Kızıl Deniz'de yaşanan sıkıntılardan dolayı alternatif koridorun gerekli olduğuna ve bu bağlamda Basra Körfezi'nden Türkiye'ye, oradan Avrupa ve Asya'ya ulaşacak Kalkınma Yolu Projesi'ne oldukça önem verdiklerine değinmiştir. T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın (2024) paylaştığı verilere göre, Faw Limanından yola çıkan ürünler demir yolu ve kara yolu bağlantısı ile Ovaköy'den Türkiye sınırına, Türkiye

üzerinden de Londra'ya kadar ulaşabilecektir. Resmi kaynaklara göre bu rotanın kullanılması, Ümit Burnu'na kıyasla 45 gün, Süveyş kanalına kıyasla 15 gün zaman tasarrufu sağlayacaktır.

Kalkınma Yolu Projesi'ne Türkiye'nin yaklaşımında, güvenlik politikası önemli yer tutmaktadır. Ankara, proje güzergahı üzerinde ve sınırda bulunan PKK-YPG terör örgütlerinin varlığını, proje önünde işletilmesi ve tamamlaması açısından büyük engel ve güvenlik sorunu olarak görmektedir. Bu bağlamda Nisan 2024'te Cumhurbaşkanı Erdoğan'ın Irak ziyaretinde Bağdat ve Ankara arasında 26 maddelik söz konusu tehdide karşı güvenliğe dayalı somut iş birlikleri kurulmuştur. Bu anlaşma içeriğinde güvenlik, terörle mücadele, sınır bölgesi güvenliği ve ikili koordinasyon iş birliği yer almaktadır. Sudani PKK'nın ülkede yasaklı örgüt listesine girdiğini bu örgütlerin Türkiye'ye saldırı başlatması için Irak topraklarını kullandırmayacaklarının altını çizmiştir (AA, 2024). Ticaret yollarının en önemli unsuru güvendir ve atılan bu adımlar bu güven ortamının oluşmasına zemin hazırlamaktadır. Bu bağlamda yapılan iş birliği sahadaki risk durumunu tamamen ortadan kaldırmasa da Ankara ve Bağdat arasında karşılıklı güveni güçlendirmektedir.

Söz konusu güzergâh güvenliği hakkında Türkiye Dışişleri Bakanı Hakan Fidan, projenin gerçekleşebilmesi için en önemli etkenlerin, geçiş güzergahında istikrarın sağlanması ve terörle mücadelede ortak hareket olduğuna değinmiştir. Bu bağlamda Ankara'nın Bağdat ile yaptığı görüşmelerde özellikle güvenlik hattının sağlanması konusunda ortak askeri ve siyasi iradenin gerekliliği vurgulanmaktadır. Fidan, bu alanda Irak ve Türkiye'nin Irak'ta Ortak Güvenlik Koordinasyon Merkezi ve Beşika'da Ortak Eğitim ve İş Birliği Merkezi kuracağını bildirmiştir (Anadolu Ajansı, 2024c).

Ulaştırma Bakanı Uraloğlu ise Türkiye'nin jeopolitik konumunu “doğal köprü” olarak nitelemektedir. Türkiye'nin yalnızca Doğu-Batı ekseninde Orta Koridor'un değil, aynı zamanda Kafkasya'dan Afrika'ya kadar uzanan Kuzey-Güney koridorlarının da jeostratejik kesişim noktasında yer aldığına değinmiştir. Bu bağlamda inşası devam eden Kalkınma Yolu Projesi'ni, Basra Körfezi'nden Orta Doğu'yu, Türkiye üzerinden Avrupa ve Asya'ya entegre ederek, ticaret koridorlarında varlığını daha da sağlamlaştıracak bir proje olarak görmektedir (T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2024).

Türkiye'nin Kalkınma Yolu Projesi'ne verdiği önemin bir diğer nedeni, bölgesel ve küresel alanda “merkezi konumunu” koruma isteğidir. Özellikle 2023 yılında G20 Yeni Delhi Zirvesi'nde ilan edilen Hindistan- Orta Doğu- Avrupa Ekonomik Koridoru (IMEC), Türkiye'yi büyük ölçüde devre dışı bırakmıştır. Ankara, bu durumu coğrafi gerçeklikle bağdaşmayan bir

hamle olarak değerlendirmiştir. Erdoğan İMEC'e ilişkin, Türkiye'nin içinde olmadığı bir koridor olamayacağını, doğu-batı trafiğinde en uygun hattın Türkiye'den geçebileceğine değinmiştir (Erdoğan, 2023). Dolayısıyla Türkiye'nin Kalkınma Yolu ile tavrı, kendini dışlayan koridor anlayışına karşı stratejik bir alan açma olarak yorumlanmaktadır.

Tüm bu resmî açıklamalar ve atılan adımlar birlikte değerlendirildiğinde, Türkiye'nin, projeye yaklaşımı, yeni dünya düzeninde şekillenen ticaret koridorlarında “geçiş ülkesi” olmanın ötesinde, “belirleyici” bir konuma ulaşma hedefi taşıdığı gözlemlenmektedir. Ülke, Basra Körfezi'nden Türkiye'ye uzanan bu hat ile Orta Koridor'u birleştirerek hem Doğu-Batı hem de Kuzey-Güney arasında önemli bir konum haline gelmeyi arzulamaktadır. Resmi makamların açıklamalarına göre güvenlik ve istikrar dengesinin Türkiye açısından önem taşıdığı görülmektedir. Türkiye, bu koridorun inşası ile yalnızca ticari kazanımlar elde etmek istememekte aynı zamanda bölgesel barışın sürdürülebilirliğinin ve istikrarın kalıcı olması konusunda da aktif bir rol üstlenmeyi hedeflemektedir.

3. Türkiye'nin Projedeki Rolüne İlişkin SWOT Analizi

Bu bölümde Kalkınma Yolu Projesi'nin Türkiye açısından güçlü ve zayıf yönleri ile fırsat ve tehditler çerçevesinde değerlendirilecektir. Bölümde kullanacağımız SWOT analizi, projeye ilişkin içsel ve dışsal faktörlerin bütüncül olarak anlaşılmasına imkân sağlayacaktır.

SWOT analizi, bir yapının kendi iç dinamikleri sebebiyle oluşan artı ve eksileri, dış etkileri ve kendi bünyesinin getirdiği imkân ve riskleri bütünleşik bir şekilde değerlendirme yöntemidir. İngilizce “Strengths” (Güçlü Yönler), “Weaknesses” (Zayıf Yönler), “Opportunities” (Fırsatlar), “Threats” (Tehditler) kelimelerinin birleşimiyle oluşan içsel kapasite ve dışsal etkileri birlikte analiz eden bir yöntemdir (Hill ve Westbrook, 1997; Akt: Özan vd., 2015).

SWOT analizi kapsamında güçlü yönler, işletmenin iç dinamiklerinin incelenmesiyle tespit edilen, firmaya rekabet avantajı kazandıran ve rakiplere karşı üstünlük kurmasını sağlayan özellikleri ve kaynakları kapsamaktadır. Buna karşın zayıf yönler, işletmenin hedeflerine ulaşmasını zorlaştıran, rakiplere kıyasla yetersiz kaldığı veya eksik olduğu alanları ifade eder. İşletme dışındaki politik, yasal, teknolojik veya sosyokültürel çevre faktörlerinin firma için avantajlar sunması fırsatlar olarak değerlendirilirken; firmanın rekabet gücünü zayıflatan veya varlığını riske atan dışsal gelişmeler ise tehditler olarak tanımlanmaktadır (Çınar ve Oğuz, 2020, s. 6; Kamilçelebi, 2012, ss. 45-54).

3.1. Güçlü Yönler

Kalkınma Yolu Projesi'nin hayata geçirilme sürecinde, Türkiye'nin ve projenin sahip olduğu avantajlar, bu girişimin sürdürülebilirliği açısından oldukça önemli yer tutmaktadır. Türkiye'nin projedeki en güçlü yönü, Avrupa, Asya ve Afrika arasında doğal köprü olarak yer almasıdır. Aynı zamanda, Avrupa ve Orta Doğu arasında jeostratejik bir konumda yer almaktadır. Basra Körfezi'nden gelen malları Avrupa ve Asya'ya ulaştırması için Türkiye, en kısa ve coğrafi gerçekliğe en yakın konumdadır.

Son dönemde Süveyş Kanalı'nda yaşanan aksaklıklar, Basra Körfezi'nden Avrupa'ya taşınacak malların daha hızlı ve daha az maliyetli ulaştırılmasını sağlayacak çözümlere olan ihtiyacı ortaya çıkarmıştır. Bu bağlamda Kalkınma Yolu Projesi, Basra'dan çıkan malları Türkiye üzerinden Avrupa'ya 15 gün daha kısa sürede ulaştırmayı ve bölgesel ticaretin hızlanmasını mümkün kılmayı amaçlamaktadır. Bu proje ile ürünler daha kısa sürede ve daha az maliyetle taşınarak bölgesel ticaretin hızlandırılması hedeflenmektedir (Kurt, 2024: 141).

Son yirmi yılda Türkiye, Marmaray, Yavuz Sultan Selim Köprüsü, Çanakkale Köprüsü gibi altyapı yatırımları ile Asya ve Avrupa kıtalarını birbirine bağlayarak kesintisiz geçiş kolaylığı ve büyük ölçüde zaman tasarrufu sağlamıştır. T.C Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın (2024), Ulaştırma ve Lojistik Ana Planı hedefleri doğrultusunda otoyol ve demiryolu ağlarının genişletilmesi kararlılıkla sürdürülmektedir. Bu vizyonla hayata geçirilen Kalkınma Yolu Projesi, mevcut altyapı yatırımları ile entegre edilerek, Avrupa ve Asya'nın Orta Doğu ile arasındaki mesafeyi kısaltmayı ve yeni dünya düzeninde küresel ticaret rotalarını Türkiye üzerinden yeniden şekillendirmeyi hedeflemektedir. Projenin uygulanma safhasında Avrupa ve Asya arası mesafe kısalacak, maliyetler önemli ölçüde düşecektir.

Türkiye'nin lojistik alandaki gücünü pekiştiren en önemli unsurlardan biri de demir yolu bağlantılarıdır. Ülke genelinde demiryolu bağlantısı olan başlıca limanları arasında Samsun, İzmir, Mersin, Bandırma ve İskenderun yer almaktadır. Faw Limanı'ndan gelen ürünlerin bir kısmı bu limanlar aracılığı ile denizyolu üzerinden kolaylıkla Avrupa ülkelerine ulaştırılacaktır (Kurt, 2024:142). Türkiye, gelişmiş liman altyapı bağlantıları ile Kalkınma Yolu'nu çok modlu bir ticaret köprüsü haline getirmektedir.

Üç kıtanın kesişim noktasında yer alan Türkiye, bu stratejik konumu ile ön plana çıkmaktadır. Hazar Denizi üzerinden Türkiye'ye oradan da Avrupa'ya ulaşan Orta Koridor, Türkiye'yi kritik bir aktör olarak konumlandırmaktadır. UTİKAD (2024) Kalkınma Yolu Projesi'nin, Orta Koridor ile entegrasyonunun Türkiye'yi küresel ticaretin merkezi haline

getireceğini ve bölgesel iş birlikleri ile yatırım fırsatlarını arttıracaklarını belirtmektedir. Orta Koridor üzerinden gelen yükler, Türkiye'nin gelişmiş demiryolu ağları ve Kalkınma Yolu Projesi ile birleşebilmekte, aynı zamanda Orta Doğu'ya güzergâh doğrultusunda ulaşabilmektedir. Bu durum Türkiye'yi merkez ticaret üssü haline getirme potansiyeli taşımaktadır.

İnşaat sektöründe Türkiye, Çin'den sonra en büyük ikinci müteahhitlik gücüne sahip ülke konumundadır. Projenin inşaat aşamasında Türk firmalarının sahip olduğu tünel, köprü ve demiryolu inşaatı tecrübesi ve uzun yılların mühendislik birikimi, projenin teknik başarısı için önemli bir güçtür. Bu bağlamda DEİK (2023) raporlarında belirtildiği üzere, Türk firmalarının Irak pazarındaki köklü geçmişi ve iş yapma tecrübesi, projenin inşaat süresini kısaltacak ve maliyetini azaltacaktır. Bu teknik birikimlerle yapılacak inşa, projenin yalnızca finansal değil, mühendislik açısından da sağlam temellere oturmasının önünü açmaktadır.

3.2. Zayıf Yönler

Kalkınma Yolu Projesi sahip olduğu güçlü yönlerinin yanı sıra uygulama aşamasında ortaya çıkabilecek bazı yapısal ve teknik zayıflıkları da bünyesinde barındırmaktadır. Bu zayıf yönler ise projenin inşa süresini, uygulama safhasını ve verimliliğini etkileyebilecek düzeydedir.

Projeye dair zayıf alanların başında, finansal kaynak anlamında tam bir adım atılmaması ve bu kaynağın kimler tarafından ve ne kadar karşılanacağını bilinmiyor oluşu gelmektedir. Proje'nin maliyeti ilk duyurulduğu aşamada 12 milyar dolar olarak açıklanmış ancak ilerleyen süreçte bu maliyet 17 milyar dolara, günümüzde ise 20 milyar dolar civarına yükselmiştir. Bu rakamlar ise projenin öngörülen maliyetleridir (Baz, 2024). Öngörülen maliyet rakamları arasındaki bu farklar projenin finansmanı ve kapsamı konularında Irak'ın kamu otoriteleri arasında fikir ayrılıkları bulunduğunun bir göstergesidir. Bağdat hükümeti, projenin alt yapı unsurlarından olan Faw Limanı ile karayolu ve demiryolu bağlantıları için kamu finansmanı kullanılmasını planlamaktadır. Ancak Bağdat Hükümeti'nin geçmiş tecrübelerindeki zayıflık ve daha önce bu ölçekte bir projeyi hayata geçirmiş olmaması bu yaklaşımın pratiğe dönüşebilmesine dair net bir güvenceyi ortaya koyamamaktadır (Hasan, 2024).

Irak ve Türkiye'nin mevcut ekonomik durumuna bakıldığında yaklaşık 20 milyar dolarlık bu maliyeti iki ülkenin öz kaynakla karşılaması oldukça güçtür. Proje'nin ortakları arasında olan Birleşik Arap Emirlikleri ve Katar'ın ekonomik kabiliyetleri ve uzmanlıkları son derece önemlidir (Al-Sadoon, 2024). Fakat bu iki ülkeye finansman açısından tam bağımlılık

finansman piyasalarında yaşanacak herhangi bir dalgalanmada projeyi kırılğan hale getirebilecektir. Finansman konusunun halen tam olarak netleşmemiş olması, uygulamayı geciktirebilir ve projenin verimliliğini düşürebilmektedir.

T.C. Ticaret Bakanlığı (2024) verilerine göre, Kalkınma Yolu Projesi kapsamında Faw Limanı'ndan Türkiye'ye taşınacak olan ilk ana hedef 3,5 milyon TEU konteyner ve 22 milyon dökme yük olarak paylaşılmıştır; proje doğrultusunda bu rakam 2050 yılında ise 10 milyon TEU kapasitesine ulaşması hedeflenmektedir. Türkiye'de söz konusu yükleri taşıyacak limanlara bakıldığında, 2024'te Mersin limanı kapasitesi 2,6 milyon TEU'dur. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı verilerine göre bu rakamın 2026 yılında 3,6 milyon TEU'ya çıkarılması hedeflenmektedir (T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2024).

Bu iki veri ışığında, Türkiye'nin Mersin ve İskenderun Limanları, mevcut kapasite ile günümüzde zaten sınırlarına yaklaşmış olduğu görülmektedir. Kalkınma Yolu Projesi'nin daha başlangıçta getireceği planlanan 3,6 milyon TEU'luk ek yük, Mersin Liman'ın genişletilmiş toplam kapasitesini dahi doldurabilecek seviyededir. Bu durum, Kalkınma Yolu'ndan gelecek yüklerin mevcut yerel ihracat yükü ile çakışma ihtimalini oldukça yükseltmekte ve limanda ciddi bekleme süreleri ile lojistik maliyette artış oluşturma riski taşımaktadır.

3.3. Fırsatlar

Irak ve Türkiye tarafından geliştirilen Kalkınma Yolu Projesi, Türkiye için küresel ve bölgesel öneme sahip bir koridor niteliğindedir. Yeni yüzyılda yaşanan Covid-19 Pandemisi, Rusya'nın Ukrayna'yı işgali, İsrail'in Gazze işgali ve insani krizler ticaret yollarının çeşitlendirilmesini zorunlu hale getirmiştir. Buna örnek olarak; 2021 Mart ayında Süveyş kanalında karaya oturan Ever Given gemisi hadisesi ve İsrail'in Gazze'ye saldırıları sonrası Husilerin Kızıldeniz'de oluşturdukları riskli tutumları ve saldırıları bu ticaret koridorlarının çeşitliliğine olan ihtiyacın her geçen gün arttığını göstermektedir (Pirinççi, 2024). Artan bu ihtiyaçlar ışığında Irak ve Türkiye'nin alternatif bir ticaret koridoru oluşturmak amacıyla, Kalkınma Yolu Projesini 2023 yılında duyurmuştur.

Ticaret yollarına duyulan bu ihtiyaç sebebiyle, büyük ölçüde Bir Kuşak Bir Yol Projesi'ne alternatif oluşturmak amacı ile Hindistan- Orta Doğu- Avrupa Ekonomik Koridoru'da 2023'de ilan edilmiştir. Pirinççi 'ye (2024) göre koridor, rota bakımından oldukça uzun olup faaliyete geçirilmesi ve sürdürülmesi oldukça zor bir güzergaha sahiptir. Türkiye'nin bu projeden devre dışı bırakılmasının hemen ardından Kalkınma Yolu Projesi'ni duyurması, IMEC'e bir meydan okuma ve mesaj niteliği olarak görülmektedir. IMEC'in

oldukça karışık ve uzun güzergahına karşı Kalkınma Yolu Projesi, Basra Körfezi'nden demiryolları ve otoyollar ile Türkiye'ye bağlanarak, Türkiye üzerinden Avrupa ve Asya'ya ulaşmayı hedeflemektedir. Tablo 4.1'de verilen veriler ışığında, bu koridorun kullanılması ile Süveyş Kanalı'na kıyasla 15 güne yakın zamandan ve maliyet açısından tasarruf sağlanacaktır. Bu maliyet ve süre avantajı proje açısından fırsat oluşturmaktadır (DEİK, 2024).

Tablo 4.1. Kalkınma Yolu ile Alternatif Küresel Ticaret Rotalarının Karşılaştırılması

Rota Adı	Taşıma Modu	Ortalama Süre	Mesafe (Yaklaşık)
Ümit Burnu Rotası	Deniz Yolu	45 Gün	23.000 km
Süveyş Kanalı Rotası	Deniz Yolu	35 Gün	16.000 km
Kalkınma Yolu	İntermodal (Deniz+Ray+Kara)	25 Gün	13.000 km

Kaynak: (T.C Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2024)

Türkiye ve Irak'ın yürüttüğü Kalkınma Yolu Projesi, Körfez'in önemli aktörleri olan BAE ve Katar'ında projeye dahil olması ile bölgesel bir mahiyet kazanmıştır. Körfez ülkeleri, bu proje ile petrol ve doğalgaz kaynaklarını Avrupa'ya ulaştırmayı ve petrole bağlı ticaret gelirlerini çeşitlendirerek ülkelere yeni bir alan açma olanağı kazanmayı amaçlamaktadırlar. Özellikle BAE ve Katar'ın projeye yönelik finansman ve işletme konusunda istekli oluşları, projenin inşasını hızlandırma ve sürdürülebilir olma açısından önemli bir fırsattır. Bu proje; Türkiye ve Körfez Ülkeleri arasında ekonomik entegrasyonu derinleştirerek, karşılıklı ilişkilerin güçlenmesinde önemli bir fırsat olarak görülmektedir (Rakipoğlu, 2024).

Öte yandan Türkiye'nin PKK'ya karşı yıllardır yürüttüğü kararlı mücadele, yalnızca ulusal sınırı değil Orta Doğu'nun bölgesel dinamiklerini de etkilemektedir. Ankara'nın Bağdat yönetimi ile güvenlik odaklı iş birliği, bölgesel istikrar açısından oldukça önemli yer tutmaktadır. PKK'nın Kuzey Irak'taki varlığını sonlandırmak için Irak ve Türkiye'nin yaptığı anlaşma Körfez Ülkeleri açısından da güvenlik kaygılarını düşüreceği için desteklenmektedir. Bu bağlamda Bağdat'ın PKK'yı ülkede yasaklı örgüt kabul etmesi atılacak adımları ve projeyi daha güvenli hale getirmiştir. Atılan bu adım ile Türkiye ve Irak ilişkileri gelişmekte olup, bölgede daha dengeli bir güç dağılımının oluşmasının kapıları açılmaktadır (Rakipoğlu, 2024).

Türkiye'nin terörle mücadeledeki kararlılığı ile proje birleştğinde hem stratejik hem de güvenlik temelli bir zemin sunmaktadır.

Proje'nin Türkiye için sunacağı en somut fırsatlardan biri de Irak ile olan dış ticaret hacminde beklenen artıştır. Mevcutta Habur Sınır Kapısından ilerleye ticaret, zaman zaman siyasi ve bürokratik darboğazlar ile karşılaşmakta ve zorlanmaktadır. Ancak proje ile devreye girecek olan Ovaköy Sınır Kapısı ve demiryolu entegrasyonu, lojistik maliyetleri düşürecek olup Türkiye, Irak ve Körfez Ülkeleri'nin ticari hacmini arttıracaktır. T.C. Ticaret Bakanlığı (2024) tarafından paylaşılan verilere göre, projenin tamamlanması ile Türkiye ve Irak arası ticaret hacmi kısa vadede 20 milyar dolar seviyesine, orta vadede ise bu hedefin çok daha üstüne çıkması hedeflendiğini açıklamıştır. Tüm bu veriler ışığında, Kalkınma Yolu Projesi, tamamlandığında Türkiye ve projeye ortak olan ülkelerin ticaret potansiyelleri arttıracak, aynı zamanda ekonomik gelişimi hızlandıracak bir güzergâh olarak görülmektedir.

3.4. Tehditler

Projenin hayat geçirilmesinde karşı karşıya gelinebilecek tehditlerden biri, Irak'ın içsel kırılma noktalarının halen devam etmesi ve ülkenin tam bir istikrar ortamına kavuşamamış olmasıdır. Ülkede bulunan etnik ve mezhepsel bölünmeler ile çok sayıda silahlı grubun varlığı bu kırılma yapısını daha da derinleştirmektedir. Bu istikrarsızlık durumu, özellikle İsrail'in Gazze'ye yönelik saldırılarında ortaya çıkan bölgesel gerilimlerde Irak'ın hem İran-ABD hattında hem de İran-İsrail ekseninde çatışma alanlarına sürüklenmesine neden olmakta, bu durum ülkedeki istikrar sorununu gözler önüne sermektedir (Erdoğan, 2025: 505). Projenin geçtiği coğrafyanın, her an bir çatışma alanına sürüklenme riski taşıması, proje güvenliği açısından dışsal bir tehdit oluşturduğunu göstermektedir.

Kalkınma Yolu Projesi, küresel alanda Rusya ve İran'ın öncülüğünde oluşturulan Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoru (INSTC) ve Amerika'nın desteklediği ve Hindistan tarafından duyurulan Hindistan-Orta Doğu-Avrupa Koridoru (IMEC) gibi büyük ölçüde rekabet amacı ile kurulan projeler tarafından jeopolitik baskılarla karşılaşma ihtimalini bünyesinde taşımaktadır (Yaseen, 2024). Yeni dünya düzeninde oluşan bu çok kutuplu rekabet ortamı, projenin hayata geçirilme sürecinde, siyasi ve mali baskılarla karşılaşılma riskini arttırmaktadır. Rakip projelere destek veren aktörlerin, Irak üzerine kurabilecekleri siyasi baskılar ve Türkiye'nin proje ve bölgede ki rolünü sınırlamaya yönelik diplomatik hamleler, oluşabilecek potansiyel risklerdendir.

Proje önünde tehdit olabilecek bir diğer konu, güzergahın ana omurgasını oluşturan Irak'ın 2003 sonrası yaşadığı istikrarsızlık ortamıdır. Ülkedeki merkezi otoritenin zayıf olması ve etnik açıdan farklılıkların derinliği istikrarsızlık ortamını daha da arttırmaktadır. 2003 yılında Amerika işgali sonrası oluşan siyasi boşluk ve istikrarsızlık ortamının günümüzde iyileşmeye gittiği gözlemlense de ülkede tam bir kurumsal yapı oluşmamıştır. Proje'nin sürdürülebilirliği önünde bu istikrarsızlık sorununun bulunması ilerlemeyi zorlaştırabilme potansiyeli taşımaktadır. Özellikle Irak Merkezi Hükümeti ve Irak Kürt Bölgesel Yönetimi (IKBY) arasında egemenlik hakları ve gümrük gelirleri paylaşımı hakkında yaşanan anlaşmazlıklar, hattın idari yönetimini zorlaştıracak sorunlar arasındadır (Çevik, 2025: 261).

Kalkınma Yolu Projesi'nin Irak ayağında ki güzergahı, güvenlik zafiyetinin bulunduğu hassas bölgelerden geçmektedir. Bu durum projenin gidişatı açısından ve Türkiye'nin güvenlik hedefleri açısından riskler barındırmaktadır. Terör örgütü PKK ve DAESH'in proje güzergahı çevresine ve Irak sınırında konumlanmış olması proje güvenliği açısından oldukça büyük bir tehlikedir. Örgütün, hattın ilerleyişini veya işletilmesini engelleyebilecek nitelikteki sabotaj girişimleri, Türkiye'nin bölgeyi daha sıkı denetim altına almasına ve askeri alanda bölge güvenliği için gerekli adımları atmasına zemin oluşturmaktadır (Yeşiltaş,2024). Projenin operasyonel boyutunda yaşanılacak sorunlar, Türkiye açısından yönetilmesi gereken riskler oluşturmaktadır. Bu alanda Ankara ve Bağdat hükümeti arasında "Askeri, Güvenlik İş Birliği ve Terörle Mücadeleye Dair Mutabakat" imzalanmıştır. Bu anlaşma ile alınan kararda iki ülke arasında bir "Orta Güvenlik Koordinasyon Merkezi" kurulması kararlaştırılmıştır. Irak hükümeti aynı zamanda PKK'yı ülkede yasaklı örgüt olarak tanımlamıştır (T.C. Dışişleri Bakanlığı, 2024). Söz konusu güvenlik mutabakatı, projenin maruz kaldığı tehditleri azaltarak, yatırımcıların güvenini arttırabilecek bir işlev görmektedir. Mevcut güvenlik zafiyetleri halen risk oluştursa da yapılan bu anlaşma ile projenin karşı karşıya olduğu jeopolitik riskler önemli ölçüde dengelenebilmektedir.

Tablo 4.2. Kalkınma Yolu Projesi SWOT Analizi Tablosu

GÜÇLÜ YÖNLER (STRENGTHS)	ZAYIF YÖNLER (WEAKNESSES)
<ul style="list-style-type: none">• Türkiye'nin üç kıta arasındaki doğal köprü konumu ve en kısa güzergâhı sunması.	<ul style="list-style-type: none">• Proje maliyetinin 20 milyar dolar maliyeti ve finansman netliğinin olmaması.
<ul style="list-style-type: none">• Süveyş Kanalı'na göre 15 günlük zaman ve ciddi maliyet tasarrufu sağlaması.	<ul style="list-style-type: none">• Irak kamu otoritelerinin büyük ölçekli proje yönetimi konusundaki tecrübe eksikliği.
<ul style="list-style-type: none">• Türkiye'nin Marmaray, köprüler ve demiryolu ağları gibi tamamlanmış dev altyapı yatırımları.	<ul style="list-style-type: none">• BAE ve Katar gibi dış finansman kaynaklarına olan ekonomik bağımlılık riski.
<ul style="list-style-type: none">• Türk müteahhitlik sektörünün dünyadaki teknik gücü ve bölgedeki iş tecrübesi.	<ul style="list-style-type: none">• Mersin ve İskenderun limanlarının kapasite sınırı ve ek yüklerle oluşabilecek gecikmeler.
<ul style="list-style-type: none">• Mevcut limanların (Mersin, İzmir, Samsun vb.) demiryolu bağlantılarına sahip olması.	<ul style="list-style-type: none">• Transit yükler ile yerel ihracat yüklerinin çakışması sonucu lojistik darboğaz riski.
FIRSATLAR (OPPORTUNITIES)	TEHDİTLER (THREATS)
<ul style="list-style-type: none">• Küresel krizler (Kızıldeniz saldırıları vb.) nedeniyle güvenli ticaret yolu arayışı.	<ul style="list-style-type: none">• Irak'ın iç siyasi yapısındaki etnik/mezhepsel kırılma ve istikrarsızlık ortamı.
<ul style="list-style-type: none">• IMEC gibi karmaşık ve uzun rotalara karşı daha uygulanabilir bir alternatif sunması.	<ul style="list-style-type: none">• PKK ve DAESH gibi terör örgütlerinin güzergâh üzerindeki sabotaj ve güvenlik tehdidi.
<ul style="list-style-type: none">• Körfez ülkeleriyle enerji ve ekonomi alanında derinleşen stratejik entegrasyon.	<ul style="list-style-type: none">• Rakip projeleri destekleyen küresel aktörlerin uygulayabileceği diplomatik baskılar.
<ul style="list-style-type: none">• Ovaköy Sınır Kapısı ile Irak'la olan ticaret hacminin 20 milyar doları aşma potansiyeli.	<ul style="list-style-type: none">• Irak Merkezi Hükümeti ile IKBY arasındaki gelir paylaşımı ve idari anlaşmazlıklar.
<ul style="list-style-type: none">• Türkiye ve Irak arasında PKK'ya karşı kurulan ortak güvenlik koordinasyon mekanizmasının (Ortak Koordinasyon Merkezi) kurulması.	<ul style="list-style-type: none">• Ortadoğu'daki bölgesel çatışmaların (İran-İsrail vb.) projeyi risk alanına çekmesi.

Kaynak: İlgili bölümdeki literatür verileri temel alınarak yazar tarafından oluşturulmuştur.

Tablo 4.2’de sunulan SWOT Analizi bulguları; Kalkınma Yolu Projesi’nin Türkiye için sadece bir ulaştırma koridoru değil, stratejik bir ekonomik kalkınma ve jeopolitik kaldıraç olduğunu ortaya koymaktadır. Proje, Türkiye’ye sunduğu geniş fırsatların yanı sıra yönetmesi gereken karmaşık riskler ve yapısal zayıflıkları da beraberinde getirmektedir. Özellikle Türkiye’nin mevcut lojistik altyapısı ile küresel ticaret rotalarındaki avantajlı konumu, projenin uygulanabilirliğini güçlendiren en temel unsurlardır. Aynı zamanda, projenin hayata geçirilebilmesi için, finansal ve teknik kısıtların açılması ve bölgesel tehditlerin giderilmesi gerekmektedir.

SONUÇ

Günümüz küresel sistemde yaşanan çok boyutlu değişim süreci, jeopolitik kavramını klasik askeri güç odaklı yapısından çıkararak; ulaştırma koridorları, lojistik ağlar ve ekonomik bağlantıların belirlediği yeni bir zemine taşımıştır. Özellikle son dönemlerde artan bölgesel çatışmalar ve mevcut ticaret rotalarında ortaya çıkan güvenlik kaygıları, uluslararası ticarete daha emniyetli rota arayışını zorunlu kılmıştır. Bu bağlamda oluşturulan ticaret rotaları, ekonomik kazanım getiren ve ticari akışı kolaylaştıran yatırımlar olmaktan çıkmış, devletlerin bölgesel ve küresel güç konumlarını belirleyen ve şekillendiren araçlar haline dönüşmüştür. Bu çalışmada detaylandırılan Kalkınma Yolu Projesi, söz konusu yeni jeopolitik gerçekliğin somut bir yansıması olarak ortaya çıkmış olup, özellikle Türkiye açısından jeostratejik ve ekonomik alanda çok boyutlu sonuçlar üretme potansiyeli taşımaktadır. Çalışma sonucunda elde edilen bulgular, projenin yalnızca bir ulaştırma koridoru olmadığını aynı zamanda Türkiye ve Irak ekseninde bölgesel dengeleri yeniden şekillendirme potansiyeli taşıyan bir proje olduğunu ortaya koymaktadır.

Bu çalışmanın temel amacı, Kalkınma Yolu Projesi'ni yalnızca ticaret yolu girişimi olarak değil; jeopolitik, ekonomik ve politik boyutlarıyla çok katmanlı bir proje olarak ele alarak, Türkiye açısından doğurabileceği olumlu veya olumsuz etkileri sentezleyerek analiz etmektir. Bu doğrultuda çalışmada, projenin klasik teoriler çerçevesinde Türkiye'nin bölgesel ve küresel konumuna sağlayabileceği katkıları ile güvenlik, siyasi istikrar ve bölgesel rekabet kaynaklı sınırlılıkları bir arada değerlendirilmiştir. Ayrıca Kalkınma Yolu Projesi'nin, Kuşak Yol Girişimi ve Hindistan-Orta Doğu-Avrupa Ekonomik Koridoru gibi güncel küresel ticaret projeleriyle rekabet ve tamamlayıcılık ilişkisi karşılaştırmalı olarak incelenerek, projenin uluslararası güç dengeleri ve ticaret ağları içerisindeki pozisyonunun ortaya konulması hedeflenmiştir.

Küresel ticaret yollarında son dönemlerde yaşanan gelişmeler, yeni rota arayışlarını beraberinde getirmiştir. 2021 yılında Süveyş Kanalında yaşanan gemi kazası ticaret akışını durma noktasına getirmiştir, aynı zamanda Kızıldeniz'de yaşanan güvenlik problemleri özellikle Asya-Avrupa ticaretinde alternatif güzergâh arayışını mecbur kılmıştır. Bu bağlamda duyurulan Kalkınma Yolu Projesi, Basra Körfezi'nin Faw Limanı'ndan başlayarak Türkiye'ye, Türkiye üzerinden Avrupa ve Asya'ya uzanarak tıkanan ticaret güzergahlarına karşı alternatif bir kara ve deniz taşımacılığı hattı sunmaktadır. Bu çalışma kapsamında yapılan analizler, projenin sadece bir güzergâh alternatifi olmadığını, aynı zamanda küresel tedarik zincirinde hız ve maliyet açısından da oldukça avantaj sağlayan rasyonel bir seçenek olduğunu ortaya

koymaktadır. Özellikle Irak'ın Basra Körfezi'nden çıkan ürünlerin, Türkiye üzerinden Avrupa pazarlarına ulaşmasında, Süveyş Kanalı'na kıyasla 15 gün zaman tasarrufu sağlaması, maliyeti düşürmekte olup aynı zamanda bölgesel ticareti hızlandırarak projeyi avantajlı konuma taşımaktadır.

Çalışmanın kuramsal çerçevesinde ele alınan klasik hakimiyet teorileri, Kalkınma Yolu Projesi'nin jeopolitik boyutunu açıklayan kapsayıcı modeller olarak değil; projenin mekânsal yönelimlerini ve jeopolitik anlamını değerlendirmeye yardımcı olan karşılaştırmalı bir analiz olarak ele alınmıştır. Bu nedenle amaç, projeyi doğrudan bu teorilere dayandırmak değil, söz konusu teorilerle hangi noktalarda örtüşüp hangi noktalarda ayrıştığını ortaya koymaktır. Yapılan değerlendirmelerde, Kalkınma Yolu Projesi'nin Basra Körfezi'nden başlayarak Türkiye'ye oradan da Avrupa'ya ulaşan güzergâhı bulunduğu coğrafya sebebiyle Spykman'ın stratejik önem atfettiği Kenar Kuşak (Rimland) bölgesinde yer alarak günümüz küresel nüfuz mücadelesinin merkezine yerleşmektedir. Proje aynı zamanda Mackinder'in "Kara Hakimiyeti" teorisinden bakıldığında, proje kapsamında inşa edilecek olan kara ve demiryolu ağları iç hatlarda stratejik bir derinlik kazandıracaktır. Bu bağlamda Basra Körfezi'nden Türkiye ve Avrupa'ya kadar oluşturulan kesintisiz karasal erişilebilirlik, bölgeyi yalnızca transit geçiş alanı olmaktan çıkarıp, Mackinder'in teorisinde vurguladığı "karasal güç" alanına dönüştürme potansiyelini beraberinde getirmektedir. Diğer yandan Mahan'ın "Deniz Hakimiyeti" teorisi açısından bakıldığında, projenin içinde yer alan Büyük Faw Limanı'nın açık denizler ile entegrasyon sağlaması, bölgenin deniz ve okyanus gücünü arttırmaktadır. Proje ile, kara ve deniz bağlantısını güçlendirerek çok modlu taşımacılık altyapısı oluşturması planlanmaktadır.

Yapılan analizler çerçevesinde projenin, hakimiyet teorileri ile olan ilişkileri incelendiğinde, yapı ve uygulama aşamasında farklılıklarda barındırdığı gözlemlenmektedir. Hakimiyet teorileri, büyük ölçüde dönemin hegemon güçlerinden olan Amerika ve İngiltere'nin özellikle soğuk savaş sonrası dönemde stratejik çıkarlarını korumak ve arttırmak amacı ile kurgulandığı öngörülmektedir. Kalkınma Yolu Projesi ise inşa edildiği coğrafyayı güç mücadelesi sahası olmaktan çıkarıp, ticari bir entegrasyon merkezi, bölgesel kalkınma ve barışçıl bir kalkınma alanı oluşturma hedefi ile dönüştürmeyi amaçlamaktadır.

Projenin teorik potansiyelinin gerçekleşebilmesi için, analiz sonuçlarına göre sahada bulunan bölgesel rekabet, güvenlik tehditleri ve dış politika dengeleri bakımından oluşacak engel ve riskleri aşması gerekmektedir. Özellikle çalışma kapsamında incelenen, Irak'ın 2003 sonrası oluşan iç istikrar sorunu ve gitgide artan mezhepsel ve etnik ayrımlar, projenin inşa sürecini geciktirme riski taşımaktadır. Proje'nin güzergâh alanında güvenlik tehdidi oluşturan

PKK ve DAESH gibi örgütlerin varlığı, güvenliğin sağlanmasını güçleştirmekte ve bu durum projenin yapım aşaması ve sürdürülebilirliği önünde en önemli engellerden biri olarak öne çıkmaktadır. Bu çerçevede elde edilen bulgular, projenin hayat geçirilmesi ve sürdürülebilmesi önündeki en belirleyici engelin güvenlik riskleri ve siyasi istikrar sorunu olduğu yönündeki hipotezin de desteklendiği anlaşılmaktadır. Bu bağlamda Irak ve Türkiye arasında “Askeri, Güvenlik İş Birliği ve Terörle Mücadeleye Dair Mutabakat” anlaşması imzalanarak, iki ülke arasında “Orta Güvenlik Koordinasyon Merkezi” kurulması kararlaştırılmıştır. Aynı zamanda Irak, PKK örgütünü ülkede yasaklı örgüt kategorisine koymuştur. Projeye ilişkin mevcut güvenlik riskleri devam etse de yapılan bu anlaşma ile projenin karşı karşıya olduğu jeopolitik riskler önemli ölçüde dengelenebilmektedir.

Proje'nin ortalama maliyetinin 20 milyar dolar civarında olduğu tahmin edilmekle birlikte bu maliyetin karşılanması konusunda ise belirsizlikler bulunmaktadır. Projenin ortaklarından olan Katar ve Birleşik Arap Emirlikleri'nin finansal potansiyelleri, bu maliyetin karşılanmasındaki belirsizlikleri önemli derecede ortadan kaldırmaktadır. Söz konusu ülkelerin yüksek sermaye birikimleri, projenin hayata geçirilmesine yönelik güveni arttırsa da yapılan SWOT Analizi çerçevesinde elde edilen bulgular, projenin teorik avantajlarının yanında finansal belirsizlikler taşıdığını göstermektedir. BAE ve Katar, Kalkınma Yolu Projesi'ne ilişkin siyasi düzlemde destek beyanlarında bulunmuş olsalar da bu iki ülkenin projeye yönelik finansal taahhütlerine dair somut ve nicel bir açıklama henüz yapılmamıştır. Bu durum projenin finansal sürdürülebilirliği açısından belirsizlikleri beraberinde getirmektedir.

Küresel lojistik ağların yeniden yapılandığı günümüzde, Çin'in Kuşak Yol Girişimi, Hindistan-Ortadoğu-Avrupa Koridoru güzergahları ile Rimland üzerindeki nüfuz mücadelesini belirginleştirerek kenar kuşağı rekabet alanına dönüştürmüştür. Bu bağlamda Kalkınma Yolu Projesi, Basra Körfezi'nden Avrupa'ya yeni bir güzergâh açarak Türkiye ve Irak'ın jeopolitik önemini arttırarak, projeyi bu rekabet alanının merkezine taşımaktadır. Küresel ticaret koridorları arasında oluşan rekabet, projelerin birbirini tamamen dışlayan yapılar olarak değerlendirilse de Kalkınma Yolu Projesi, çok katmanlı bir bağlantı sunarak diğer ticaret koridorlarını tamamlayabilecek bir güzergâh olma potansiyeli taşımaktadır. Bu bağlamda Kalkınma Yolu Projesi, Bir Kuşak Bir Yol Girişimi ve Hindistan-Orta Doğu-Avrupa Ekonomik Koridoru ile doğrudan bir rekabet alanı oluşturmaktan ziyade, bölgesel ve küresel ticaretin şekillenmesinde katkı sunabilecek tamamlayıcı bir hat olarak değerlendirilmektedir. Ancak proje tamamlayıcı niteliğe rağmen elde edilen mevcut veriler, bölgesel rekabet ortamının Türkiye'nin dış politika manevra alanını sınırlayıcı etkiler doğurabileceğini göstermiştir. Bu

çerçeve de hipotez mevcut göstergeler ışığında kısmen doğrulanmakta olup, etkinin büyüklüğünü ise rekabetin yoğunluğu ve Türkiye'nin stratejik manevraları belirleyecektir.

Jeostratejik açıdan değerlendirildiğinde IMEC, Çin'in Bir Kuşak Bir Yol Girişimi'nin oluşturduğu siyasi ve ekonomik nüfuz karşısı, Batı eksenli ve Amerika'nın desteği ile bir dengeleme çabası olarak görülmektedir. Ancak bu girişim, her ne kadar güçlü siyasi destek ile duyurulmuş olsa da bünyesinde ciddi zorluklar barındırmaktadır. Projenin Hindistan'ın batı limanlarından başlayarak deniz yolu ile Birleşik Arap Emirlikleri'ne ulaşması, oradan Suudi Arabistan ve Ürdün üzerinden İsrail'in Hayfa Limanı'na uzanan demiryolu, İsrail üzerinden tekrar deniz yolu ile Avrupa'ya ulaşan çok modlu yapısı, her yükleme-boşaltma noktasında zaman ve maliyet kaybını beraberinde getirmektedir. Kalkınma Yolu Projesi'nin sunduğu kesintisiz ulaşım güzergahı ve daha az aktarma gerektiren yapısı ile IMEC'in çok aktarmalı yapısı kıyaslandığında, Kalkınma Yolu Projesi'nin, hız ve maliyet avantajını daha rasyonel bir şekilde sunduğu ve güzergahının coğrafi gerçeklikle daha uyumlu olduğu görülmektedir. Bu bağlamda Türkiye'nin geçmişten bugüne üstlendiği üç kıtayı birleştiren coğrafi köprü rolü ve bu doğrultuda gerçekleştirdiği altyapı yatırımları, IMEC'i ciddi maliyetlerden kurtarıp daha verimli bir güzergaha entegre olmasını sağlayabilme kapasitesini ortaya koymaktadır.

Kalkınma Yolu Projesi, Türkiye'ye yalnızca ekonomik kazanımlar değil aynı zamanda jeopolitik kazanımlar sağlama potansiyeli de sunmaktadır. Projenin Avrupa-Asya hattında Türkiye'yi önemli bir transit merkez haline dönüştürme olasılığı, ekonomik açıdan kalkınmayı desteklerken ülkenin jeopolitik gücünü de pekiştirmeye zemin hazırlamaktadır. Ancak bu potansiyelin hayata geçirilebilmesi için projenin tamamlanmasına ve uzun vadede sürdürülebilir olmasına bağlıdır. Bu nedenle mevcut veriler ışığında, çalışmada öne sürülen hipotezin kısmen desteklendiği sonucuna ulaşılmaktadır.

Türkiye özelinde gerçekleştirilen SWOT Analizi sonuçları stratejik bir uyarı niteliğindedir. Projede, Türkiye'nin jeopolitik konumu oldukça kritik ve güçlü yönlerinden olsa da mevcut demiryolu ve liman kapasitesindeki eksiklikler, projenin öngördüğü hacmi karşılama noktasında darboğaz riski taşımaktadır. Özellikle Mersin ve İskenderun limanlarının mevcut doluluk oranları, Kalkınma Yolu Projesi'nin getireceği ilave yük hacmini kaldırmakta zorlanma olasılığını büyük oranda taşımaktadır. Dolayısıyla kapasite problemlerinin önüne geçebilmek için Türkiye'nin, limanlarında kapasite artışına gitmesi stratejik bir zorunluluk olarak gözükmektedir.

Kalkınma Yolu Projesi'nin mevcutta inşa sürecinin devam etmesi ve akademik literatürün sınırlı olması çalışmanın bulgularını etkilemiştir. Projenin görece yeni olması nedeniyle kaynak, çoğunlukla resmi raporlar, kamuoyu ile paylaşılan belgeler ve bu alanda yazılmış değerlendirme raporlarına dayanmaktadır. Gelecekte konuya ilişkin saha verilerinin artarak netlik kazanması ve akademik çalışmaların çoğalması bu sınırlamaların aşılmasını mümkün kılacaktır.

Bu çalışma kapsamında elde edilen bulgular, Kalkınma Yolu Projesi'nin, Türkiye açısından jeopolitik bir fırsat penceresi sunmanın yanında ekonomik kaldıraç etkisi de taşıdığına işaret etmektedir. Bu doğrultuda projenin inşa sürecinin ve sürdürülebilirliğinin sağlanması için güvenlik boyutlarının, altyapı yatırımları ile eş zamanlı ve bütüncül olarak ele alınması önem arz etmektedir. Özellikle projenin güzergahında yer alan bölgelerde bulunan güvenlik risklerinin azaltılması için ikili veya çok taraflı iş birliği mekanizmalarının kurulup güçlendirilmesi, projenin inşa ve işletme sürecinde kesintiye uğramasını önleyebilecek temel unsurlar arasında yer almaktadır. Son olarak Kalkınma Yolu Projesi'nin, mevcut küresel girişimlerden olan Bir Kuşak Bir Yol ve Hindistan- Orta Doğu- Avrupa Ekonomik Koridoru 'nu rekabetten ziyade tamamlayıcı güzergâh olarak değerlendirmesi, Türkiye'nin bölgesel ve küresel alanda konumunu güçlendirebilecek ve "merkez ülke" olma hedefine yaklaştıracak rasyonel bir yaklaşım olarak değerlendirilmektedir. Türkiye'nin bu süreçte başarısı, sadece bir ticaret yolu üretmekle değil, o yolun güvenliğini ve ekonomisini yönetebilme kabiliyeti ile ölçülecektir.

KAYNAKÇA

- Abbaszade, N.** (2025). *Bir Kuşak Bir Yol Projesi Bağlamında Azerbaycan-Çin İlişkileri*. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İnönü Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Malatya.
- Adwan, R.** (2025). Iraq's Development Road: A Path to Regional Connectivity and Economic Growth. [Erişim: 07.10.2025, <https://www.geopolreport.com/reports/iraqs-development-road-a-path-to-regional-connectivity-and-economic-growth>]
- Agnew, J.** (2003). *Geopolitics: Re-visioning World Politics* (2. Baskı). Routledge, New York.
- Akçadağ, E.** (2015). *Denizlerin Önemi ve Türk Deniz Kuvvetleri*. BİLGESAM Yayınları, Rapor No: 68, İstanbul.
- Alaca, M.** (2024). Irak Ulaştırma Bakanı Sadavi, Kalkınma Yolu'nun Ekonomi Projesi Olduğunu Söyledi. *Anadolu Ajansı*. [Erişim: 03.06.2024, <https://www.aa.com.tr/tr/dunya/irak-ulastirma-bakani-sadavi-kalkinma-yolunun-ekonomi-projesi-oldugunu-soyledi/3238261>]
- Alaaldin, R.** (2024). Iraq's Development Road Project: A Path to Prosperity or Instability? *Middle East Council on Global Affairs*. [Erişim: 07.10.2025, <https://mecouncil.org/publication/iraqs-development-road-project-a-path-to-prosperity-or-instability/>]
- Alexandre, D.** (2005). *Jeopolitik*. Dost Kitabevi, Ankara.
- Aljawareen, A. F.** (2020). Current State And Projections Of The Maritime Transport Sector For Economic Development In Iraq. *International Journal of Economics, Business and Accounting Research (IJEBAR)*, 4 (2), 96-109.
- Al-Khafaji, A.** (2023). Iraq's Development Road Project: Reviving the Silk Road through Basra and Turkey. *Middle East Institute*. [Erişim: 21.09.2025, <https://www.mei.edu/publications/iraqs-development-road-project-reviving-silk-road-through-basra-and-turkey>]
- Al-Sadoon, W.** (2024). *Katar ve BAE'nin Kalkınma Yolu Projesi'ne Katılımı: Nedenleri ve Beklenen Faydalar*. (Analiz No. 318). Ortadoğu Araştırmaları Merkezi (ORSAM). [Erişim: 10.07.2025, <https://orsam.org.tr/dosya/katar-ve-baenin-kalkinma-yolu-projesine-katilimi-nedenleri-ve-beklenen-faydalar-.pdf>]

Altındal, A. (2024). Risk and Iraq Reconstruction: Examining the Development Road Megaproject. *Intsights Luminint*. [Erişim: 10.07.2025, <https://intsights.luminint.net/risk-and-iraq-reconstruction-examining-the-development-road-megaproject-2/>]

Alveroğlu, F. (2024). *Hakimiyet Teorilerinin Tarihsel Gelişimi ve Dünya Siyasetine Etkisi (19-20. Yy)*. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Bingöl Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Bingöl.

Anadolu Ajansı. (2017). Katar'a Türk Askeri Konuşlandırılması Kararı Resmî Gazete'de. <https://www.aa.com.tr/tr/gunun-basliklari/katara-turk-askeri-konuslandirilmesi-karari-resmi-gazetede/837770>.

Anadolu Ajansı. (2023a). Batı'nın Çin'e Karşı Hindistan Merkezli Yeni Ulaşım Koridorunun Maliyeti ve Uygulanabilirliği Sorgulanıyor. [Erişim: 07.07.2025, <https://www.aa.com.tr/tr/dunya/batinin-cine-karsi-hindistan-merkezli-yeni-ulasim-koridorunun-maliyeti-ve-uygulanabilirligi-sorgulaniyor/2989838>]

Anadolu Ajansı. (2023b). Iraklılar Türkiye'nin Liderlik Ettiği Kalkınma Yolu Projesi'ni Bekliyor. [Erişim: 04.07.2025, <https://www.aa.com.tr/tr/dunya/iraklilar-turkiyenin-liderlik-ettigi-kalkinma-yolu-projesini-bekliyor/2992494>]

Anadolu Ajansı. (2023c). Jeopolitik Gelişmeler Türkiye'nin Orta Koridor'daki Rolünü Güçlendiriyor. [Erişim: 10.11.2025, <https://www.aa.com.tr/tr/ekonomi/jeopolitik-gelismeler-turkiyenin-orta-koridordaki-rolunu-guclendiriyor/2711444>]

Anadolu Ajansı. (2023d). Kalkınma Yolu Projesi Haritası [İnfografik]. [Erişim: 11.11.2025, <https://www.aa.com.tr/tr/info/infografik/33032>]

Anadolu Ajansı. (2024). Iraklı Güvenlik Uzmanları, Türkiye ile İşbirliğinin Önemine Dikkat Çekti. [Erişim: 18.11.2025, <https://www.aa.com.tr/tr/dunya/irakli-guvenlik-uzmanlari-turkiye-ile-isbirliginin-onemine-dikkat-cekti/3198082>]

Anadolu Ajansı. (2024). Türkiye ve Irak Arasında Askeri ve Güvenlik İş Birliği ile Terörle Mücadeleye Dair Mutabakat Zaptı İmzalandı. [Erişim: 06.09.2025), <https://www.aa.com.tr/tr/gundem/turkiye-ve-irak-arasinda-askeri-ve-guvenlik-isbirligi-ile-terorle-mucadeleye-dair-mutabakat-zapti-imzalandi/3304962>]

Anadolu Ajansı. (2025). Development Road Project to Contribute Stability in Iraq, Entire Region: Türkiye President Erdoğan. [Erişim: 07.10.2025, <https://www.aa.com.tr/en/middle-east/development-road-project-to-contribute-stability-in-iraq-entire-region-turkiyes-president-erdogan/3561433>]

- Arı, T.** (2011). *Uluslararası İlişkiler ve Dış Politika* (9. Baskı). MKM Yayıncılık, Bursa.
- Arı, T.** (2013). *Uluslararası İlişkiler Teorileri: Çatışma, Hegemonya, İş Birliği* (10. Baskı). MKM Yayıncılık, Bursa.
- Arslan, O. F.** (2024). *IMEC ve Kuşak Yol Projelerinin Jeopolitik Bağlamda Karşılaştırmalı Analizi*. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). T.C. Kırıkkale Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kırıkkale.
- Arslan, O. F., & Kazancı, B. A.** (2025). The Geopolitical Significance of the Development Road in IMEC's Future: An Alternative to Belt and Road Project. *Pamukkale University Journal of Social Sciences Institute*, (69), 49-63.
- Arslan, S.** (2019). *11 Eylül Sonrası Avrasya'da ABD-Rusya Rekabeti*. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul Gelişim Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Atalay, İ.** (2011). *Türkiye Coğrafyası ve Jeopolitiği* (Genişletilmiş Baskı). Meta Basım, İzmir.
- Ateş, E. & Seymen, D.** (2022). Bir Kuşak Bir Yol Girişimi ve Türkiye: Türkiye Girişime Dâhil Olmalı mı? *Gazi Akademik Bakış Dergisi (GABD)*, 16(31), 279-301.
- Atlı, A.** (2014). Çin ve Yeni İpek Yolu Projesi. *Analist Dergisi*, (4), 74-77.
- AVİM.** (2023). Hindistan-Orta Doğu-Avrupa Ekonomik Koridoru. *Ankara Strateji Enstitüsü Yorum No: 2023/38*. [Erişim: 15.11.2025, <https://www.avim.org.tr/public/index.php/tr/Yorum/HINDISTAN-ORTA-DOGU-AVRUPA-EKONOMIK-KORIDORU>]
- Baabood, A.** (2024). The Geopolitics of Economic Development in the Middle East. [Erişim: 15.08.2025, <https://carnegieendowment.org/research/2024/02/the-geopolitics-of-economic-development-the-middle-east?center=middle-east&lang=en>]
- Babahanoğlu, V.** (2022). *21. Yüzyılda Jeopolitik Dönüşümler ve Türkiye*. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Necmettin Erbakan Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Konya.
- Barthold, W.** (1963). *Türkistan Kültür Hayatının Tarihi*. (Çev.) H. D. Yıldız, Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara.
- Bayraktutan, Y.** (2003). Bilgi ve Uluslararası Ticaret Teorileri. *Cumhuriyet Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, 4(2), 175-186.
- Baz, İ.** (2024). Kalkınma Yolu Projesi Üzerine Genel Bir Değerlendirme. *Ulaştırma ve Altyapı*, 1(1), 24-33.
- Bilge, S.** (1958). Jeopolitik. *Ankara Üniversitesi SBF Dergisi*, 13(3), 150-174.

- Bloomberg HT.** (2020). Euro Bölgesi 4. Çeyrekte 6 Yıllık En Düşük Büyümesini Kaydetti. [Erişim: 31.01.2020, <https://www.bloomberght.com/euro-bolgesi-4-ceyrekte-6-yilin-en-dusuk-buyumesini-kaydetti-2245548>]
- Böcüoğlu Bodur, A., & Çalkaya, M.** (2024). Kalkınma Yolu'na Demir ve Kara Yolları İçin 19,9 Milyar Dolarlık Yatırım Planı. *Anadolu Ajansı*. [Erişim: 25.10.2025, <https://www.aa.com.tr/tr/ekonomi/kalkinma-yoluna-demir-ve-kara-yollari-icin-19-9-milyar-dolarlik-yatirim-plani/3404536>]
- Bohman, J.** (2021). Critical Theory. Edward N. Zalta (Ed.), *The Stanford Encyclopedia of Philosophy*. [Erişim: 08.04.2024, <https://plato.stanford.edu/entries/critical-theory/>]
- Boniface, P.** (2018). *Herkes İçin Jeopolitik*. (Çev.) M. Guaye & F. B. Süverdem, Erdem Yayınları, İstanbul.
- Bravo, I. B.** (2005). Tarihin Sonu, İlerleme ve Küreselleşme Üzerine Bir İnceleme. *C.Ü. Sosyal Bilimler Dergisi*, 29(2), 125-138.
- Briant, P.** (2002). *From Cyrus to Alexander: A History of the Persian Empire*. (Trans.) P. T. Daniels, Eisenbrauns, Winona Lake.
- Brzezinski, Z.** (2005). *Büyük Satranç Tahtası*. (Çev.) Y. Türedi, İnkılap Kitabevi, İstanbul.
- Brzezinski, Z.** (2018). *Büyük Satranç Tahtası*. (Çev.) Y. Türedi, İnkılap Kitabevi, İstanbul.
- Cafersoy, N.** (2003). Rus Jeopolitik Düşüncesinde Misyona Arayışları. *Avrasya Dosyası*, 8(4), 51-101.
- Caffero, G.** (2023). Hindistan-Orta Doğu-Avrupa Ekonomik Koridorunun Jeopolitiği. *Arab Center Washington DC*. [Erişim: 10.12.2025, <https://arabcenterdc.org/resource/the-geopolitics-of-the-india-middle-east-europe-economic-corridor/>]
- Cai, P.** (2017). *Understanding China's Belt and Road Initiative*. Lowy Institute for International Policy, Sydney.
- Çamaş, T.** (2024). Çin Hindistan Rekabeti ve Kalkınma Yolu. *Ulaştırma ve Altyapı*, 1(1), 146-165.
- Çevik, V. A.** (2025). Koridor Savaşları Çağında Kalkınma Yolu: Fırsatlar ve Zorluklar. *Gümüşhane Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 16(1), 249-267.
- Çiçek, M.** (2019). Yumuşak Güç Bağlamında Çin'in OBOR (One Belt One Road- Tek Kuşak Tek Yol) Projesi. *Uluslararası Politika Akademisi*. [Erişim: 26.05.2025,

<https://politikaakademisi.org/2019/04/20/yumusak-guc-baglaminda-cinin-obor-one-belt-one-road-tek-kusak-tek-yol-projesi/>

Çınar, F. & Oğuz, M. (2020). Türkiye'nin COVID-19 Pandemisine Yönelik Stratejilerinin SWOT Analizi ile Değerlendirilmesi. *Sağlık ve Sosyal Refah Araştırmaları Dergisi*, 2(2), 1-11.

Cohen, S. B. (2015). *Geopolitics: The Geography of International Relations*. Rowman & Littlefield, United Kingdom.

Çolakoğlu, S. (2019). China's Belt and Road Initiative and Turkey's Middle Corridor: A Question of Compatibility. *Middle East Institute*. [Erişim: 11.11.2025, <https://www.mei.edu/publications/chinas-belt-and-road-initiative-and-turkeys-middle-corridor-question-compatibility>]

Dal, A. (2020). Jeoekonominin Yükselişi: Enerji Kaynakları Bağlamında Arktika ve Doğu Akdeniz Bölgelerinin Analizi. *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, (65), 66-84.

Davutoğlu, A. (2014). *Stratejik Derinlik: Türkiye'nin Uluslararası Konumu*. Küre Yayınları, İstanbul.

Defay, A. (2005). *Jeopolitik*. (Çev.) İ. Yerguz, Dost Kitabevi Yayınları, Ankara.

DEİK. (2023). *Türk Müteahhitlik Sektörünün Irak'taki Faaliyetleri ve Gelecek Vizyonu*. Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu Raporu, İstanbul.

DEİK. (2024). *Irak Kalkınma Yolu Raporu* (Aralık 2024). Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu, Türkiye-İrak İş Konseyi. [Erişim: 18.11.2025, <https://www.deik.org.tr/uploads/irak-kalkinma-yolu-raporu-aralik-2024.pdf>]

Deniz, T. (2016). Yeni Umutların Işığında Tarihi İpek Yolu Coğrafyası. *Marmara Coğrafya Dergisi*, (34), 195-202.

Dinler, M. (2018). *Jeopolitik Çerçeve de Ukrayna-Rusya Gerilimi*. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Trakya Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Edirne.

Divan Akademi. (2023). IMEC Projesinin Önemi ve Türkiye'nin Rolü. [Erişim: 19.06.2025, <https://www.divandernegi.com.tr/2023/10/12/imec-projesinin-onemi-ve-turkiyenin-rolu/>]

Dodds, K., Merrett, C., & Olsson, G. (2016). Introduction: Geopolitics and its Critics. K. Dodds, C. Merrett & G. Olsson (Ed.), *The Ashgate Research Companion to Critical Geopolitics* içinde (s. 1-14). Routledge. [Erişim: 22.02.2024, <https://doi.org/10.4324/9781315612874-8>]

Dugin, A. (2014). *Rus Jeopolitiği: Avrasyacı Yaklaşım*. (Çev.) V. İmanov, Küre Yayınları, İstanbul.

Dugin, A. (2014). *Putin vs. Putin: Vladimir Putin Viewed from the Right*. Arktos, London.

Dünya Ekonomi Formu. (2019). Çin Modern İpek Yolu Nedir? Kuşak ve Yol Girişimi Nedir? İpek Yolu Ne Zaman Bitecek? *Euronews*. [Erişim: 14.04.2019, <https://tr.euronews.com/2019/04/14/video-cin-modern-ipek-yolu-nedir-kusak-ve-yol-girisimi-nedir-ipek-yolu-ne-zaman-bitecek>]

Duran, E. (2024). Kalkınma Yolu Projesi ile Avrupa'nın Her Ülkesine Kesintisiz Ulaşım Sağlanacak. *Anadolu Ajansı*. [Erişim: 11.08.2025, <https://www.aa.com.tr/tr/ekonomi/kalkinma-yolu-projesi-ile-avrupanin-her-ulkesine-kesintisiz-ulasim-saglanacak/3199376>]

Durdular, A. (2016). Çin'in "Kuşak-Yol" Projesi ve Türkiye-Çin İlişkilerine Etkisi. *Avrasya Etüdüleri*, 49(1), 77-97.

Emeklier, B., & Ergül, N. (2010). Petrolün Uluslararası İlişkilerdeki Yeri: Jeopolitik Teoriler ve Petropolitik. *Bilge Strateji*, 2(3), 59-86.

Erdoğan, N. (2017). TANAP Projesinin Türkiye ve Azerbaycan Enerji Politikalarındaki Yeri ve Önemi. *Ömer Halisdemir Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 10(3), 10-26.

Erdoğan, U. (2025). Kalkınma Yolu Projesinin Uluslararası Ticarete Etkileri: Bir PESTEL Analizi. *Uygulamalı ve Teorik Sosyal Bilimler Dergisi*, 7(4), 494-514.

Erkekli, R. F. (2021). *Jeopolitiğin Önemi Üzerine Genel Bir İnceleme: Türkiye Örneği*. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul Arel Üniversitesi, Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, İstanbul.

Erman, K. (2017). Jeopolitik Teoriler ve Afganistan. *Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 4(11), 394-420.

Eşelioğlu, A. (2024). Blockchain ile Tedarik Zinciri Yönetimi: Şeffaflık ve İzlenebilirliğin Gücü. *Dünya Gazetesi*. [Erişim: 05.08.2024, <https://www.dunya.com/kose-yazisi/blockchain-ile-tedarik-zinciri-yonetimi-seffaflik-ve-izlenebilirligin-gucu/>]

European Commission. (2011). *White Paper on Transport: Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a Competitive and Resource Efficient Transport System*. European Commission, Brussels. [Erişim:01.04.2025 <https://www.loc.gov/item/2011492652/>]

- Findley, C. V.** (2005). *The Turks in World History*. Oxford University Press, İngiltere.
- Fukuyama, F.** (1989). The End of History? *The National Interest*, (16), 3-18.
- Fukuyama, F.** (1991). Liberal Democracy as a Global Phenomenon. *PS: Political Science and Politics*, 24(4).
- Fulton, J.** (2019). *China's Changing Role in the Middle East*. The Atlantic Council.
- García-Herrero, A.** (2025). What Determines Global Sentiment Towards China's Belt and Road Initiative? *Economic and Political Studies*, 13(2), 125-143.
- Global Construction Review.** (2021). Daewoo Wins \$2.6bn Contract to Build Major Port in Iraq. [Erişim: 25.10.2025, <https://www.globalconstructionreview.com/daewoo-wins-26bn-contract-build-major-port-iraq/>]
- Gökkaya, M. T.** (2024). Irak'ın Sınavı: Kalkınma Yolu Projesi. *Fikir Turu*. [Erişim: 11.08.2025, <https://fikirturu.com/jeo-politika/irakin-sinavi-kalkinma-yolu-projesi/>]
- Graf, D. F.** (1994). Medism: Greek Collaboration with Achaemenid Persia. *Historia: Zeitschrift für Alte Geschichte*, 43(2), 123–138.
- Graf, D. F.** (1994). The Persian Royal Road System in the Achaemenid Empire. H. Sancisi-Weerdenburg & A. Kuhrt (Ed.), *Achaemenid History VIII: Continuity and Change* içinde (s. 167–189). Nederlands Instituut voor het Nabije Oosten, Leiden.
- Groom, N.** (2001). *Frankincense and Myrrh: A Study of the Arabian Incense Trade*. Longman.
- Günel, K.** (2002). *Coğrafyanın Siyasal Gücü*. Çantay Kitabevi, İstanbul.
- Gürel, B., & Kozluca, M.** (2022). Türkiye'ye Çin Yatırımı: Kuşak ve Yol Girişimi, Yükselen Beklentiler ve Yerel Gerçekler. *Avrupa İncelemesi*, 30(6), 806–834.
- Halaçoğlu, Y.** (2009). *Tarihi Ticaret Yolları ve Stratejik Önemi*. Ötüken Neşriyat, İstanbul.
- Hansen, V.** (2012). *The Silk Road: A New History*. Oxford University Press, İngiltere.
- Hasan, H.** (2024). Iraq's Development Road: Geopolitics, Rentierism, and Border Connectivity. *Carnegie Endowment for International Peace*. [Erişim: 13.09.2024, <https://carnegieendowment.org/research/2024/03/iraqs-development-road-geopolitics-rentierism-and-border-connectivity?lang=en>]
- Hasanov, A.** (2012). *Jeopolitik: Teorileri, Metodolojisi, Aktörleri, Tarihi, Karakteristiği, Kavramları*. (Çev.) A. Ağaoğlu & F. Şammedov, Babıali Kültür Yayıncılığı, İstanbul.

- Herodotos.** (2001). *Herodot Tarihi*. (Çev.) M. Ökmen, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul.
- Hess, A. C.** (1970). The Ottoman Conquest of Egypt (1517) and the Beginning of the Sixteenth-Century World War. *International Journal of Middle East Studies*, 4(1), 55–76.
- Hill, T., & Westbrook, R.** (1997). SWOT Analysis: It's Time for a Product Recall. *Long Range Planning*, 30(1), 46-52.
- Huntington, S. P.** (2004). *Medeniyetler Çatışması ve Dünya Düzenin Yeniden Kurulması*. (Çev.) C. Soydemir, Okyanus Yayınları, İstanbul.
- Huntington, S. P.** (2018). *Medeniyetler Çatışması*. (Der.) M. Yılmaz, Vadi Yayınları, Ankara.
- İbn Haldun.** (2007). *Mukaddime* (Cilt 1, 5. Baskı). (Haz.) S. Uludağ, Dergâh Yayınları, İstanbul.
- İbrahim, L. K.** (2023). Political Stability and its Impact on Macroeconomic Variables in Iraq after 2010. *International and Political Journal*, 54(1), 409–436.
- İlhan, S.** (1989). *Jeopolitik Duyarlılık*. Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara.
- İlhan, S.** (1993). *Türk Jeopolitiği*. Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara.
- İlhan, S.** (2005). *Türklerin Jeopolitiği ve Avrasyacılık*. Bilgi Yayınevi, Ankara.
- İnan, Ş.** (2011). Dünya'da ve Türkiye'de Jeoekonomi Çalışmaları ve Jeoekonomi Öğretimi. *Bilge Strateji*, 3(4), 79-116.
- Ingram, A.** (2001). Alexander Dugin: Geopolitics and Neo-Fascism in Post-Soviet Russia. *Political Geography*, (20), 1029-1051.
- IPCC.** (2023). *Climate Change 2023: Synthesis Report – Summary for Policymakers*. Intergovernmental Panel on Climate Change. [Erişim: 11.12.2025, <https://www.ipcc.ch/report/ar6/syr/>]
- Iraqi News.** (2024). Baghdad Expects Al-Faw Port to Turn Iraq to a Maritime State with a Role in the Gulf. [Erişim: 07.10.2025, <https://www.iraqinews.com/iraq/baghdad-expects-al-faw-port-to-turn-iraq-to-a-maritime-state-with-a-role-in-the-gulf/>]
- Jacobsen, H. A.** (1979). *Karl Haushofer: Leben und Werk*. Boldt, Boppard.

- Kahraman, H. S.** (2022). *Jeopolitik Yaklaşımlar Ekseninde Rusya'nın Batı Balkanlar Politikası*. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Karabük Üniversitesi, Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, Karabük.
- Kamilçelebi, H.** (2012). Türkiye'de Sigorta Sektörünün SWOT Analizi ve Bir Araştırma. *Ekonomi Bilimleri Dergisi*, 4(1), 45-54.
- Kansu, Z. N.** (2019). Enerji Arz Güvenliği Bağlamında Avrupa Birliği'nin Güney Gaz Koridoru ve Türkiye'nin Konumu. *Kırklareli Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 3(3), 288–306.
- Karabulut, B.** (2005). *Strateji- Jeostrateji- Jeopolitik*. Platin Yayınları, Ankara.
- Karadağ, H., & Bilgin, K. R.** (2011). Soğuk Savaş Sonrası Jeopolitik. M. C. Oğultürk & G. Şahin (Ed.), *Jeopolitik Düşünce, Büyük Güçler ve Türkiye içinde*. Yeditepe Yayınevi, İstanbul.
- Karadaş, N.** (2024). *Bir Kuşak Bir Yol Projesi ve Türkiye'nin Rolü Üzerine Bir İnceleme*. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Artvin Çoruh Üniversitesi, Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, Artvin.
- Karamurtlu, B.** (2020). Kuşak Yol Projesi Bağlamında Çin Halk Cumhuriyeti'nin Küresel Hegemonya Girişimi. *Doğu Asya Araştırmaları Dergisi*, 3(6), 54-81.
- Kasım, K.** (2009). *Soğuk Savaş Sonrası Kafkasya*. USAK Yayınları, Ankara.
- Kavalski, E., & Cho, Y.** (2021). The Geopolitics of the Trans-Caspian Corridor: Connectivity, Competition, and Collaboration. *Journal of Eurasian Studies*, 12(2), 120–132.
- Kaya, F.** (2017). Coğrafi Potansiyelleri Temelinde Türkiye Jeopolitiği ve Dünya Siyasetindeki Yeri. *Ağrı İbrahim Çeçen Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 3(2), 1-14.
- Khan, N. R.** (2018). The Spice Route: A Historical Survey. *International Journal of Applied Research*, 4(12), 72–74. [Erişim: 02.06.2025, <https://www.allresearchjournal.com/archives/2018/vol4issue12/PartB/5-8-58-575.pdf>]
- Kocaman, M. E.** (2018). Hazar Havzası'nda Enerji Güvenliği ve Enerji Jeopolitiği. *Adnan Menderes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 5(3), 152-171.
- Koçer, F. K.** (2019). Çin'in Yeni İpek Yolu Projesi: Bir Kuşak Bir Yol. *Journal of Social, Humanities and Administrative Sciences*, 5(17), 618-626.
- Kopuk, E., & Bayraç, H. N.** (2021). Bir Kuşak Bir Yol Projesi ve Ekonomik Etkileri. *Alanya Akademik Bakış*, 5(3), 1353-1374.

- Korkmaz, H.** (2023). İsrail'deki Savaş İMEC Projesini Rafa Kaldırabilir. *TASAM*. [Erişim: 29.06.2025, https://tasam.org/trTR/Icerik/72436/israildeki_savas_imec_projesini_rafa_kaldira_bilir]
- Köroğlu, V.** (2004). Jeopolitik ve Jeopolitik İlminin Nüfus Unsuru Açısından Türkiye Avrupa Birliği İlişkileri. *Çağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 1(1), 27-43.
- Köroğlu, Y.** (2004). *Jeopolitik: Geçmişten Günümüze Küresel Güç Mücadelesi*. Platin Yayınları, Ankara.
- Koşar, Y.** (2024). *Rusya'nın Ukrayna Politikalarının Jeopolitik Teoriler Çerçevesinde İncelenmesi: Vladimir Putin Dönemi*. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Necmettin Erbakan Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Konya.
- Kundak, S., Aktop, S., & İlter, C.** (2022). Bir Kuşak Bir Yol Projesinin Bölgesel ve Küresel Ekonomik Etkileri. *Gümüşhane Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Elektronik Dergisi*, 13(3), 902-917.
- Kuo, L., & Kommenda, N.** (2018). What is China's Belt and Road Initiative? *The Guardian*. [Erişim: 12.09.2025, <https://www.theguardian.com/cities/ng-interactive/2018/jul/30/what-china-belt-road-initiative-silk-road-explainer>]
- Kurt, V.** (2024). Kalkınma Yolu Projesi: Türkiye'nin Lojistik ve Ticaret Merkezi Olma Yolunda Stratejik Adımı. *Ulaştırma ve Altyapı*, 1(1), 134-145.
- Kutluay Tutar, F., & Bahsi Koçer, F. Ş.** (2019). Çin'in Yeni İpek Yolu Projesi: Bir Kuşak Bir Yol. *Journal of Social, Humanities and Administrative Sciences*, 5(17), 618–626.
- LBIA (LehmanBrown International Accountants).** (2017). *The Belt and Road Initiative*.
- Li, Y., & Schmerer, H. J.** (2017). Trade and the New Silk Road: Opportunities, Challenges and Solutions. *Journal of Chinese Economic and Business Studies*, 15(3), 205-213.
- Mackinder, H. J.** (1919). *Democratic Ideals and Reality: A Study in the Politics of Reconstruction*. Constable and Company, London.
- Mackinder, H. J.** (1942). *Democratic Ideals and Reality*. National Defence University Press, Washington.
- Mackinder, H. J.** (2013). *Tarihin Coğrafi Kalbi*. (Çev.) K. Yılmaz, Doğu Kütüphanesi, İstanbul.

Mahan, A. T. (1890). *The Influence of Sea Power Upon History, 1660-1783*. Little, Brown and Company, Boston.

Mahan, A. T. (1892). *Influence of Sea Power upon the French Revolution and Empire, 1793-1812*. Little Brown, Boston.

Mahan, A. T. (2007). *The Influence of Sea Power Upon History 1660-1783*. Cosimo, New York.

Mahan, A. T. (2013). *Deniz Harbi Üzerine*. (Çev.) A. T. Büyükonat, Doruk Yayıncılık, İstanbul.

Mangır, Ş. D. (2020). *Uluslararası İlişkilerde Jeopolitik Teoriler ve Pratikler*. İKSAD Publishing House, Ankara.

McBride, J. (2015). Building the New Silk Road. *Council on Foreign Relations (CFR)*. [Erişim: 17.02.2025, <https://www.cfr.org/backgrounder/chinas-massive-belt-and-road-initiative>]

McNeill, W. H., & McNeill, J. R. (2003). *The Human Web: A Bird's-Eye View of World History*. W. W. Norton & Company, New York.

Meilinger, P. S. (2003). Sasha the Salesmen. *Air & Space Forces Magazine*. [Erişim: 09.03.2025, <https://www.airandspaceforces.com/article/0803sasha/>]

Middle East Council. (2024). Iraq's Development Road Project: A Path to Prosperity or Instability? [Erişim: 11.11.2025, <https://mecouncil.org/publication/iraqs-development-road-project-a-path-to-prosperity-or-instability/>]

Mohan, C. R. (2023). *India-Middle East-Europe Economic Corridor: A New Geopolitical Connectivity Strategy*. Observer Research Foundation (ORF) Issue Brief, 648. [Erişim: 21.09.2025, <https://www.orfonline.org/research/imec-a-new-geopolitical-connectivity-strategy/>]

Nedopil, C. (2025). *China Belt and Road Initiative (BRI) Investment Report 2024*. Green Finance & Development Center. [Erişim: 18.08.2024, <https://greenfdc.org/china-belt-and-road-initiative-bri-investment-report-2024/>]

Nedopil, C. (2025). *Countries of the Belt and Road Initiative (BRI)*. Green Finance & Development Center. [Erişim: 25.12.2024, <https://greenfdc.org/countries-of-the-belt-and-road-initiative-bri/>]

- Nizamülmülk.** (2009). *Siyasetname*. (Çev.) M. T. Ayar, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul.
- Oh, J. S.** (2024). International Trade War-Spice Road against Silk Road. *International Trade, Politics and Development*, 9(1), 2-11.
- Oral, M.** (2019). Küresel Güç Mücadelelerin ve Hayatta Kalmanın Anlamı: Jeopolitik. *Econder I. Uluslararası İktisat, İşletme ve Sosyal Bilimler Kongresi Bildiri E-Kitabı* içinde. Karabük Üniversitesi Yayınları, Karabük.
- Oran, B.** (Ed.). (2013). *Türk Dış Politikası: Kurtuluş Savaşı'ndan Bugüne Olgular, Belgeler, Yorumlar* (Cilt I-II). İletişim Yayınları, İstanbul.
- ORSAM.** (2025). *Katar ve BAE'nin Kalkınma Yolu Projesine Katılımı: Nedenleri ve Beklenen Faydalar*. Ortadoğu Stratejik Araştırmalar Merkezi. [Erişim: 18.05.2025, <https://orsam.org.tr/dosya/katar-ve-baenin-kalkinma-yolu-projesine-katilimi-nedenleri-ve-beklenen-faydalar-.pdf>]
- Owens, M. T.** (1999). In Defense of Classical Geopolitics. *Naval War College Review*, 52(4), 59-76.
- Özan, M. B., Polat, H., Gündüzalp, S. & Yaraş, Z.** (2015). The SWOT Analysis at the Educational Organizations. *Turkish Journal of Educational Studies*, 2(1), 1-28.
- Özdemir, M.** (2020). Çin Dış Politikasında Kuşak ve Yol Girişimi'nin Stratejik Rolü. *Güvenlik Stratejileri Dergisi*, 16(33), 87-110.
- Özdemir, N.** (2024). Çin'in Bir Kuşak Bir Yol Projesi (One Belt One Road). [Erişim: 13.06.2025, <https://alternatifarastirmalar.org/cin-in-bir-kusak-bir-yol-projesi-one-belt-one-road>]
- Özdal, B. & Karaca, R. K.** (Ed.). (2015). *Diplomasi Tarihi*. Dora Yayıncılık, Bursa.
- Özey, R.** (2017). *Jeopolitik: Tanımlar, Teoriler ve Değişimler*. Pegem Akademi Yayınları, Ankara.
- Özey, R.** (2021). *Türkiye'nin Jeopolitiği, Değişimler ve Öncelikler* (3. Baskı). Pegem Akademi, Ankara.
- Özsavaş Atay, S.** (2016). Klasik Jeopolitik Yaklaşımlar ve Eleştirel Jeopolitik Söylen. *Aksaray Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 8(2), 144-155.

- Pirinççi, F.** (2024). Kalkınma Yolu Projesi'nin Türkiye İçin Anlamı. *SETA*. [Erişim: 1.06.2024, <https://www.setav.org/kalkinma-yolu-projesinin-turkiye-icin-anlami>]
- Prescott, J. R. V.** (2015). *The Geography of State Policies*. Routledge, New York.
- Rakipoğlu, M.** (2024). Körfez Perspektifinden Türkiye-İrak Yakınlaşması ve Kalkınma Yolu Projesi. *SETA*. [Erişim: 10.05.2024, <https://www.setav.org/korfez-perspektifinden-turkiye-irak-yakinlasmasi-ve-kalkinma-yolu-projesi>]
- Republic of Türkiye Ministry of Foreign Affairs.** (t.y.). Relations between Türkiye and Iraq. [Erişim: 07.10.2025, <https://www.mfa.gov.tr/relations-between-turkiye-and-iraq.en.mfa>]
- Retailé, D.** (2000). Géographie, Géopolitique et Mondialisation. *Revue Internationale et Stratégique*, (37), 37-46.
- Salem, A.** (2024). Development Road Project Turns Iraq into Open State. *Iraqi News*. [Erişim: 03.10.2025, <https://www.iraqinews.com/iraq/development-road-project-turns-iraq-into-open-state/>]
- Sandıklı, A.** (2011). Jeopolitik Teoriler ve Türkiye. H. Çomak (Ed.), *Dünya Jeopolitiğinde Türkiye içinde* (s. 345-370). Hiperlink Yayınları, İstanbul.
- Sandıklı, A.** (2011). *Jeopolitik ve Türkiye: Riskler ve Fırsatlar*. BİLGESAM Yayınları, Rapor No: 27, İstanbul.
- Sempa, F.** (2002). *Geopolitics: From the Cold War to the 21st Century*. Transaction Publishers, USA.
- Sen, S. N.** (2010). *Ancient Indian History and Civilization* (2. Baskı). New Age International, New Delhi.
- Serbest, M. B.** (2017). Tarihsel Süreçte Rus Avrasyacılığı: Klasik Avrasyacılıktan Neo-Avrasyacılığa. *MANAS Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 6(3), 285-307.
- Seyidoğlu, H.** (1993). *Uluslararası İktisat: Teori, Politika ve Uygulama* (9. Baskı). Güzem Yayınları, İstanbul.
- Simpson, W. S.** (2023). *The India-Middle East-Europe Economic Corridor: Prospects and Challenges for U.S. Businesses*. Bradley Intelligence Report. [Erişim: 14.10.2025, <https://www.bradley.com/insights/publications/2023/10/the-india-middle-east-europe-economic-corridor-prospects-and-challenges-for-us-businesses>]

Singh, S., Raja, W., Kumar, S., Uppal, A., & Rani, N. (2025). Hindistan-Orta Doğu-Avrupa Ekonomik Koridoru: Stratejik Bir Enerji Alternatifi. *Energy Research Letters*, 6(4). [Erişim: 20.06.2025, <https://erl.scholasticahq.com/article/123649-india-middle-east-europe-economic-corridor-a-strategic-energy-alternative>]

Sloan, G. (2017). *Geopolitics, Geography and Strategic History*. Routledge, New York.

Sönmezoğlu, F. (2014). *Uluslararası Politika ve Dış Politika Analizi* (6. Baskı). Der Yayınevi, İstanbul.

Spykman, N. J. (1942). *America's Strategy in World Politics: The United States and the Balance of Power*. Harcourt Brace Company, New York.

Spykman, N. J. (1944). *The Geography of the Peace*. Harcourt, Brace and Company, New York.

Strabo. (1924). *The Geography of Strabo*. (Trans.) H. L. Jones, Harvard University Press, Cambridge, MA. (Cilt VII).

Strabo. (1932). *The Geography of Strabo*. (Trans.) H. L. Jones, Harvard University Press, Cambridge, MA. (Cilt VII, Kitap XVI, Bölüm 4).

Subrahmanyam, S. (2012). *The Portuguese Empire in Asia, 1500-1700: A Political and Economic History*. Longman, London/New York.

Sumida, J. (2003). Alfred Thayer Mahan, Jeopolitisyen. C. S. Gray & G. Sloan (Der.), *Jeopolitik, Strateji ve Coğrafya* içinde. (Çev.) T. Karabacak, ASAM Yayınları, Ankara.

Suri, N. G., Taneja, N., Patil, S., & Mookherjee, P. (2024). Hindistan-Orta Doğu-Avrupa Ekonomik Koridoru: Küresel Bağlantıda Yeni Bir Söyleme Doğru. *Observer Research Foundation*. [Erişim: 07.09.2025, <https://www.orfonline.org/research/india-middle-east-europe-economic-corridor-towards-a-new-discourse-in-global-connectivity>]

Taban, M. H. (2013). Klasik ve Eleştirel Jeopolitiğin Karşılaştırılması ve "Stratejik Derinliğin" Bu Bağlamda İncelenmesi. *Kastamonu Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 1(1), 21-31.

Tağma, K. (2000). *Yeniden Yapılanma Kuralları*. 1.inci Kitap; Gaye İç ve Dış Ticaret A.Ş. Yayınevi, 155-177.

Tarhan, D. B. (2024). Kalkınma Yolu Projesi Analizi. *Stratejik Düşünce Enstitüsü*. [Erişim: 06.05.2024, <https://www.sde.org.tr/analizler/kalkinma-yolu-projesi-analizi-54717>]

T.C. Cumhurbaşkanlığı İletişim Başkanlığı. (2024). Türkiye, Irak, Katar ve BAE Arasında Kalkınma Yolu Projesi Mutabakat Zaptı İmzalandı. [Erişim: 11.11.2025, <https://www.iletisim.gov.tr/english/haberler/detay/turkiye-iraq-qatar-and-uae-sign-development-road-memorandum-of-understanding>]

T.C. Dışişleri Bakanlığı. (2017). Türkiye'nin Çok Taraflı Ulaştırma Politikası. [Erişim: 10.10.2025, http://www.mfa.gov.tr/turkiye_nin-cok-tarafi-u-lastirma-politikasi.tr.mfa]

T.C. Dışişleri Bakanlığı. (2025). Türkiye-İrak İlişkileri: Stratejik Ortaklık ve İş Birliği. [Erişim: 11.11.2025, https://www.iletisim.gov.tr/english/dis_basinda_turkiye/detay/turkiye-iraq-vow-to-jointly-push-for-implementation-of-development-road-project-china]

T.C. Ticaret Bakanlığı. (2023). (Orta Koridor) İpek Yolu Yüzyıllar Önce Vardı, Yine Var Olmaya Devam Edecek. [Erişim: 15.06.2024, <https://ticaret.gov.tr/haberler/ticaret-bakani-bolat-ortakoridor-ipek-yolu-yuzyillar-once-vardi-yine-var-olmaya-devam-edecek>]

T.C. Ticaret Bakanlığı. (2024). Irak Kalkınma Yolu Projesi [PowerPoint Sunusu]. [Erişim: 25.10.2025, https://ticaret.gov.tr/data/63dcf8fa13b87627bc2a1f36/Irak_Kalkinma_Yolu_Projesi_12_12_2024.pdf]

T.C. Ticaret Bakanlığı. (2025). Irak Ülke Profili ve Ticaret Verileri. [Erişim: 25.10.2025, <https://ticaret.gov.tr/data/63dcf8fa13b87627bc2a1f3c/Irak.pdf>]

T.C. Ticaret Bakanlığı. (2024). Ticaret Bakanı Ömer Bolat: Türkiye, Irak'ın Yeniden İmarında ve Ekonomik Kalkınmasında Stratejik Ortaktır. [Erişim: 18.11.2024, <https://ticaret.gov.tr/haberler/ticaret-bakani-omer-bolat-turkiye-irakin-yeniden-imarinda-ve-ekonomik-kalkinmasinda-stratejik-ortaktir>]

T.C. Ticaret Bakanlığı. (2024). Ticaret Müşavirlerimizle Elektronik Sohbet Toplantıları Irak «Kalkınma Yolu Projesi». [Erişim: 11.08.2025, https://ticaret.gov.tr/data/63dcf8fa13b87627bc2a1f36/Irak_Kalkinma_Yolu_Projesi_12_12_2024.pdf]

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. (2022). *Ulaştırma ve Lojistik Ana Planı-2053 Hedefleri*. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Yayınları, Ankara.

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. (2023). Kalkınma Yolu Projesi Kapsamında Şanlıurfa-Ovaköy Arasına Yeni Otoyol İnşa Edilecek. [Erişim: 25.10.2025, <https://www.uab.gov.tr/haberler/kalkinma-yolu-projesi-kapsaminda-sanliurfa-ovakoy-arasina-yeni-otoyol-insa-edilecek>]

- T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı.** (2023). Mersin Limanı'nın Kapasitesi 1 Milyon TEU Artacak. [Erişim: 27.10.2025, <https://www.uab.gov.tr/haberler/mersin-limani-nin-kapasitesi-1-milyon-teu-artacak>]
- T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı.** (2024). Kalkınma Yolu ile Bütün Avrupa'ya Ulaşacağız. [Erişim: 22.09.2024, <https://www.uab.gov.tr/haberler/kalkinma-yolu-ile-butun-avrupa-ya-ulasacagiz>]
- T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı.** (2024). Kalkınma Yolu Projesi Stratejik Verimlilik ve Lojistik Analizleri. [Erişim: 30.10.2025, <https://www.uab.gov.tr>]
- T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı.** (2024). Kalkınma Yolu'nda Yeni Aşama. [Erişim: 14.11.2025, <https://www.uab.gov.tr/haberler/kalkinma-yolu-nda-yeni-asama>]
- Tezkan, Y.** (2013). *Dünden Bugüne Jeopolitik Dünya ve Türkiye*. Ülke Yayın Haber, İstanbul.
- Tezkan, Y., & Taşar, M. M.** (2002). *Dünden Bugüne Jeopolitik*. Ülke Yayınları, İstanbul.
- The White House.** (2023). Memorandum of Understanding on the Principles of an India-Middle East-Europe Economic Corridor. [Erişim: 09.09.2023, <https://bidenwhitehouse.archives.gov/briefing-room/statementsreleases/2023/09/09/memorandum-of-understanding-on-the-principles-of-an-india-middle-east-europe-economic-corridor/>]
- Todaro, M. P., & Smith, S. C.** (2015). *Economic Development* (12. Baskı). Pearson, Harlow.
- Topsakal, İ., & Zengin, A. K.** (2024). Kalkınma Yolu Projesi: Küresel, Bölgesel ve Türkiye Açısından Tahliller. *Kriter Dergi*. [Erişim: 28.11.2025, <https://kriterdergi.com/dis-politika/kalkinma-yolu-projesi-kuresel-bolgesel-ve-turkiye-acisinden-tahliller>]
- TRT Haber.** (2023). Cumhurbaşkanı Erdoğan: Kalkınma Yolu Projesi'ni Bölgemizin Yeni İpek Yolu Yapacağız. [Erişim: 11.11.2025, <https://www.trthaber.com/haber/gundem/cumhurbaşkanı-erdogan-kalkinma-yolu-projesini-bolgemizin-yeni-ipek-yolu-yapacagiz-754769.html>]
- Tunaya, T. Z.** (1947). Amme Hukuku ve Jeopolitik. *İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 13(4), 1350-1386.
- Turan, B.** (2015). Fukuyama'nın Tarihin Sonu Tezi. *Akademik Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 3(21), 485-502.
- Türkiye İstatistik Kurumu.** (2026). Dış Ticaret İstatistikleri Sorgulama Sistemi. [Erişim: 10.01.2026, <https://biruni.tuik.gov.tr/disticaretapp/menu.zul>]

Tümen, N. (2020). *Türkiye'nin Enerji Güvenliği Bağlamında Irak ve Kürdistan Bölgesel Yönetimi ile İlişkiler (2003- 2019)*. (Yayınlanmamış Doktora Tezi). Bursa Uludağ Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Bursa.

Ulaş, B. (2011). *Jeopolitik, Türkiye'nin Milli Güvenliği ve Avrupa Birliği Üyelik Süreci* (1. Baskı). Başlık Yayın Grubu, İstanbul.

Ulaştırma Bakanlığı Planlama ve Takip Dairesi Başkanlığı. (2008). El-Faw Limanı Projesi Fizibilite Çalışması.

Uluçay, Ç. (1961). Kırgızlar. *Tarih Ansiklopedisi* içinde (s. 257). Doğan Kardeş Yayınları, İstanbul.

UNCTAD. (2023). *Review of Maritime Transport 2023*. United Nations Conference on Trade and Development. [Erişim: 25.04.2025, <https://unctad.org/webflyer/review-maritime-transport-2023>]

UNESCO. (2000). Land of Frankincense. [Erişim: 01.08.2025, <https://whc.unesco.org/en/list/1010>]

Ural, A. (2009). ABD'nin Enerji Hâkimiyeti Teorisi ve Büyük Ortadoğu Projesi. *Akademik Ortadoğu Dergisi*, 3(2), 131-147.

Waltz, K. N. (2010). *Theory of International Politics*. Waveland Press, Illinois.

Wilson Center. (2024). What to Know About the Iraq-Turkey-Europe Development Road Project. [Erişim: 07.10.2025, <https://www.wilsoncenter.org/article/what-know-about-iraq-turkey-europe-development-road-project>]

World Bank. (2025). *Iraq Development Road Initiative – Project Document*. [Erişim: 07.10.2025, <https://documents1.worldbank.org/curated/en/099031825120039000/pdf/P507282-bb1e1c91-3f4c-402f-8c25-487eb607c4a7.pdf>]

World Economic Forum (WEF). (2019). *Understanding the Belt and Road Initiative: Five Connectivities*. [Erişim: 09.12.2024, <https://www.weforum.org/reports/understanding-the-belt-and-road-initiative-five-connectivities>]

World Policy Hub. (n.d.). The Geopolitics of Cross-Border Trade Corridors. [Erişim: 08.08.2025, <https://worldpolicyhub.com/the-geopolitics-of-cross-border-trade-corridors/>]

Yalvaç, F. (2018). Eleştirel Teori. Ş. Kardeş & A. Balcı (Ed.), *Uluslararası İlişkilere Giriş* içinde (s. 223-238). Küre Yayınları, İstanbul.

- Yaseen, F. A.** (2024). Iraq's Development Road Project: The Legitimacy of the Ambition and the Limitation of the Regional and International Geostrategic Competition. *The International and Political Journal*, (60), 513-526.
- Yaycı, C.** (2020). *Deniz Hukuku ve Jeopolitiği Üzerine İncelemeler*. Türk Tarih Kurumu Yayınları, İstanbul.
- Yeni Şafak.** (2023). Kalkınma Yolu Projesi'ni Gösteren Harita [Harita]. [Erişim: 15.07.2025, <https://www.yenisafak.com/ekonomi/kalkinma-yolu-hizlaniyor-456920>]
- Yergin, D.** (2011). *The Quest: Energy, Security, and the Remaking of the Modern World*. Penguin Press, New York.
- Yeşiltaş, M.** (2024). Irak ile Yeni Dönemin Terörle Mücadeleye Etkisi [Video]. SETA. [Erişim: 25.04.2024, <https://www.setav.org/video/irak-ile-yeni-donemin-terorle-mucadeleye-etkisi>]
- Yeşiltaş, M., & Durgun, S.** (2020). Coğrafya ve Jeopolitiği Tartışmak: Eleştirel Bir Değerlendirme. M. Yeşiltaş, S. Durgun & P. Bilgin (Ed.), *Türkiye Dünyanın Neresinde? Hayali Coğrafyalar, Çarpışan Anlatılar* içinde. Koç Üniversitesi Yayınları, İstanbul.
- Yıldırım, A.** (2024). *Irak-Türkiye Kalkınma Koridoru ve Bölgesel Güvenlik Perspektifi*. SETA Yayınları, Ankara.
- Yıldız, M.** (2024). Türkiye's Strategic "Development Road" Project: Geopolitical Impacts and Regional Opportunities. *Anasay*, (29), 63–73.
- Yılmaz, H.** (2023). *Soğuk Savaş Dönemi'nde Jeopolitik: Türkiye ve Afganistan Örnekleri*. (Yayınlanmamış Doktora Tezi). Hacettepe Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Yılmaz, N.** (2024). Kalkınma Yolu Projesi'nin Irak ve Ortadoğu Jeopolitiğine Etkisi. *Ulaştırma ve Altyapı*, (1), 34-51.
- Yılmaz, S.** (2015). Yeni Avrasyacılık ve Rusya. *Sosyal ve Beşerî Bilimler Araştırmaları Dergisi*, 16(34), 111-120.
- Yılmaz, S.** (2019). *Bir Kuşak Bir Yol Projesi: Kavramlar, Aktörler, Uygulamalar*. Astana Yayınları, Ankara.
- Yu, H.** (2017). Motivation Behind China's 'One Belt, One Road' Initiatives and Establishment of the Asian Infrastructure Investment Bank. *Journal of Contemporary China*, 26(105), 353-368.
- Yüce, Ç. K.** (2013). 21. Yüzyıl Enerji Savaşlarında Türk Cumhuriyetlerinin Yeri ve Önemi. *Turan Stratejik Araştırmalar Merkezi Dergisi*, 5(17), 61-75.

Zawya. (2021). Projects: Iraq to Build 100 Berths in Faw Port Project. [Erişim: 25.10.2025, <https://www.zawya.com/en/projects/projects-iraq-to-build-100-berths-in-faw-port-project-an2qzvi3>]