



JATSS, 2025; 7(4), 494-514

First Submission:03.07.2025

Revised Submission After Review:09.11.2025

Accepted For Publication:23.12.2025

Available Online Since:25.12.2025

Research Article

**The Impacts of the Development Road Project on International Trade: A Pestel
Analysis**

Uğur Erdoğan ^a

Abstract

Introduction: In recent years, changes in global supply chains, the growing need for energy security, and regional geopolitical transformations have increased the strategic importance of transportation infrastructures. In this context, the Development Road Project, launched under the leadership of Türkiye and Iraq, stands out as an alternative trade corridor connecting the Persian Gulf to Europe. The Development Road not only enhances economic integration between the two countries but also serves as a concrete example of Türkiye's strategy to expand its regional influence through transportation diplomacy. This study aims to reveal the potential impacts of the Development Road Project on international trade through a multidimensional analysis.

Method: Accordingly, the project's political, economic, socio-cultural, technological, environmental, and legal dimensions have been examined in detail using the PESTEL analysis method.

Results or Findings: The findings indicate that the project not only contributes to the trade volume between Türkiye and Iraq but also supports regional stability, facilitates the creation of new logistics hubs, and strengthens Türkiye's influence along the Middle Corridor. However, issues such as financing structure, security risks, regional competition, and infrastructure incompatibilities present significant challenges to the project.

Discussion or Conclusion: The Development Road Project offers a strategic opportunity for Türkiye to enhance its position in international trade and logistics in alignment with sustainable development goals.

Keywords: Development Road Project, transportation diplomacy, PESTEL analysis, international trade, trade corridors.

JEL Codes: F15, R42, F60

^a Assist. Prof. Dr., Selçuk University, Faculty of Economics and Administrative Sciences, Department of International Trade and Finance, Konya/Türkiye, uerdogan@selcuk.edu.tr, ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0001-8906-2977> (Corresponding Author)





JATSS, 2025; 7(4), 494-514

İlk Başyuru: 18.06.2025

Düzeltilmiş Makalenin Alınışı: 24.10.2025

Yayın İçin Kabul Tarihi: 23.12.2025

Online Yayın Tarihi: 25.12.2025

Araştırma Makalesi

Kalkınma Yolu Projesi'nin Uluslararası Ticaret Üzerindeki Etkileri: Pestel Analizi

Uğur Erdoğan^a

Öz

Giriş: Son yıllarda küresel tedarik zincirlerinde yaşanan değişimler, enerji güvenliği ihtiyacı ve bölgesel jeopolitik dönüşümler, ulaştırma altyapılarının stratejik önemini artırmıştır. Bu bağlamda, Türkiye ve Irak'ın öncülüğünde hayata geçirilen Kalkınma Yolu Projesi, Basra Körfezi'ni Avrupa'ya bağlayan alternatif bir ticaret koridoru olarak dikkat çekmektedir. Kalkınma Yolu sadece iki ülke arasındaki ekonomik entegrasyonu artırmakla kalmamakta aynı zamanda Türkiye'nin ulaştırma diplomasisi yoluyla bölgesel etki alanını genişletme stratejisinin de somut bir örneğini sunmaktadır. Bu çalışma, Kalkınma Yolu Projesi'nin uluslararası ticaret üzerindeki potansiyel etkilerini çok boyutlu bir analizle ortaya koymayı amaçlamaktadır.

Yöntem: PESTEL analizi yöntemiyle projenin politik, ekonomik, sosyo-kültürel, teknolojik, çevresel ve yasal boyutları detaylı şekilde incelenmiştir.

Sonuçlar ya da Bulgular: Bulgular, projenin sadece Türkiye-Irak ticaret hacmine katkı sağlamakla kalmayıp aynı zamanda bölgesel istikrarı desteklediğini, yeni lojistik merkezler oluşturduğunu ve Türkiye'nin Orta Koridor üzerindeki etkisini güçlendirdiğini ortaya koymaktadır. Bununla birlikte, finansman yapısı, güvenlik riskleri, bölgesel rekabet ve altyapı uyumsuzlukları gibi çeşitli zorlukların da projeye yönelik tehdit oluşturduğu görülmektedir.

Tartışma ya da Yapılan Çıkarımlar: Kalkınma Yolu Projesi, uluslararası ticaret ve lojistikte stratejik konumunu güçlendirmek isteyen Türkiye açısından sürdürülebilir kalkınma hedefleriyle uyumlu bir fırsat sunmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Kalkınma Yolu Projesi, ulaştırma diplomasisi, PESTEL analizi, uluslararası ticaret, ticaret koridorları.

JEL Kodlar: F15, R42, F60

^a Dr. Öğr. Üyesi, Selçuk Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Uluslararası Ticaret ve Finansman Bölümü, Konya/Türkiye, uerdogan@selcuk.edu.tr, ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0001-8906-2977> (Sorumlu Yazar)



Giriş

Küreselleşme süreciyle birlikte ekonomiler arasındaki karşılıklı bağımlılığın artması ve sınırların ekonomik anlamda önemini yitirmesi, ulaştırma ve lojistik sektörlerini ulusal ve uluslararası düzeyde oldukça stratejik ve önemli unsurlar hâline getirmiştir. Bu gelişmeler doğrultusunda, yük taşımacılığı yalnızca ekonomik faaliyetlerin destekleyicisi değil, aynı zamanda küresel tedarik zincirlerinin sürekliliği açısından da temel bir bileşen olarak görülmektedir. Artan ticaret hacmi, çeşitlenen tüketim yapıları ve zamana duyarlı lojistik çözümlerin gerekliliği, taşımacılık sektörünü sürdürülebilir kalkınmanın ve ekonomik entegrasyonun anahtarı konumuna getirmiştir.

Ulaştırma, günümüzde uluslararası ticaretin temel yapı taşlarından biri haline gelerek küresel ticaretin en dinamik gündem maddelerinden biri olarak öne çıkmaktadır. Özellikle Çin başta olmak üzere Asya kıtasında yoğunlaşan küresel üretim merkezleri, mal ve hizmetlerin dünya geneline etkin biçimde ulaştırılabilmesi için yeni altyapı ve ulaşım yatırımlarının hız kazanmasına neden olmuştur. Bu gelişme, yalnızca artan küresel ticaret hacmini desteklemekle kalmamış; aynı zamanda yeni ticaret yollarının keşfini ve devletlerarası ticari ilişkilerde yeni bölgesel kümelenmelerin oluşumunu da beraberinde getirmiştir.

Çin'in son yıllarda özellikle Kuşak ve Yol Girişimi kapsamında yaptığı büyük ölçekli lojistik yatırımlar, Asya-Avrupa ekseninde büyük bir lojistik ağ inşasına olanak tanımıştır. Ancak jeopolitik riskler, küresel ekonomik dalgalanmalar ve bu projenin tek merkezli yapısına ilişkin eleştiriler, Kuşak ve Yol Girişimi'nin uluslararası lojistik ihtiyacını tek başına karşılayamayacağına dair endişeleri gündeme getirmiştir. 2025 yılı haziran ayında İran ve İsrail arasında ortaya çıkan çatışmada petrol ticareti için önemli bir geçiş güzergahı Hürmüz Boğazı'nın kapanma durumu ciddi bir risk meydana getirmiştir. Bu bağlamda Kalkınma Yolu Projesi önemli bir alternatif potansiyeli taşımaktadır.

2023 yılında Hindistan'da gerçekleştirilen G7 Zirvesi'nde tanıtılan Hindistan-Ortadoğu-Avrupa Koridoru (IMEC), başta Türkiye olmak üzere birçok ülkenin dikkatini yeni sürece yönlendirmiştir. Türkiye ise, bu jeostratejik fırsatı değerlendirerek, bölge ülkeleri ile imzaladığı iş birliği protokolleri aracılığıyla alternatif bir lojistik koridor oluşturma girişimlerini hızlandırmıştır. Bu doğrultuda hayata geçirilmesi planlanan Kalkınma Yolu Projesi, yalnızca ekonomik değil, aynı zamanda bölgesel istikrarı destekleyen ve sınır ötesi ticari iş birliklerini teşvik edici bir potansiyele de sahiptir. Bu bağlamda Kalkınma Yolu Projesi, yalnızca ikili ticaret hacmini artırma potansiyeline sahip değil, aynı zamanda Körfez ülkeleri ve Avrupa Birliği gibi üçüncü aktörlerin de sürece dâhil olmasına imkân tanımaktadır. Çalışma kapsamında Türkiye ve Irak'ın öncülüğünü üstlendiği Kalkınma Yolu Projesi hakkında genel bilgilendirmeler yapılarak projenin önündeki fırsatlar ve tehditler ile potansiyeli değerlendirilmektedir. Bu bağlamda çalışma, Kalkınma Yolu Projesi'nin çok boyutlu etkilerini ortaya koyarak uluslararası ticaret perspektifine katkı sunmaktadır. Literatürde Kalkınma Yolu Projesi'ne ilişkin çalışmalar henüz oldukça yenidir ve uluslararası ticaret üzerindeki etkilerini ele alan araştırma sayısı sınırlıdır. Bu bağlamda mevcut çalışma, PESTEL analizi yaklaşımıyla söz konusu boşluğu doldurmayı hedeflemektedir.

Küresel Ticaret Koridorları ve Türkiye'nin Ulaştırma Diplomasisi

Günümüzde birçok bölgede yaşanan güvenlik sorunları, mevcut ulaşım güzergâhlarının güvenliğini tehdit etmekte ve bu nedenle daha uzun mesafeli, zaman açısından daha maliyetli alternatif ticaret yollarının tercih edilmesini zorunlu kılmaktadır. Bu durum, uluslararası ticaretin toplam maliyetlerini ve tedarik sürelerini artırmakta, dolayısıyla küresel tedarik zincirlerinin etkinliğini ve sürekliliğini olumsuz yönde etkilemektedir (Baz, 2024).

Küresel ticarete ülkeler arasındaki rekabetin belirleyici unsurlarından biri, ihracat ve ithalat ürünlerinin mümkün olan en kısa sürede çıkış noktasından varış noktasına ulaştırılabilmesidir. Lojistikteki bu zaman hassasiyeti, yalnızca ekonomik kazanımları değil, aynı zamanda ülkelerin jeostratejik önemini de doğrudan etkilemektedir. Bu nedenle, coğrafi olarak stratejik bir avantaja sahip olmayan birçok ülkenin dahi, uluslararası ticaret koridorlarında yer alabilmek ve transit geçiş avantajlarından faydalanabilmek amacıyla çeşitli girişimlerde bulunduğu görülmektedir.

Türkiye'nin ulaştırma diplomasisi çerçevesinde, Orta Koridor boyunca yüksek kapasiteli ve verimli bir demiryolu taşımacılığı altyapısının tesis edilmesi yönündeki stratejik hedefleri, bölgedeki ulaştırma güzergâhlarının önemini artırmaktadır. Bu kapsamda, Türkiye; Azerbaycan ve Gürcistan ile iş birliği içerisinde Bakü-Tiflis-Kars (BTK) demiryolu hattının inşasında öncü bir rol üstlenmiştir. Söz konusu hat, Orta Koridor'un kritik bir parçası olarak, Anadolu üzerinden kesintisiz demiryolu taşımacılığına olanak tanımakta ve Avrupa ile Asya arasındaki ticari entegrasyonu güçlendirmektedir (Aykan, 2024).

Türkiye, topraklarının bir bölümünün Avrupa'da, diğer kısmının ise Asya'da yer alması nedeniyle önemli bir jeopolitik konuma sahiptir. Türkiye'nin Asya'dan Avrupa'ya ve Akdeniz'den Karadeniz'e uzanan uluslararası geçiş güzergâhları üzerinde bulunması, ayrıca Kafkasya ve Orta Doğu'ya olan coğrafi yakınlığı, küresel ticaret ve lojistik açısından stratejik bir avantaj sağlamaktadır (Sayan, 2024). Özellikle çevre bölgelerde yer alan ülkelerin başta petrol ve doğalgaz olmak üzere çeşitli mal ve hammaddelerini uluslararası pazarlara ulaştırma sürecinde, kullanılan hava, kara ve deniz taşımacılığı rotalarının önemli bir kısmı doğrudan ya Türkiye topraklarından ya da yakın çevresinden geçmektedir. Bu durum, Türkiye'yi yalnızca bir transit ülke değil, aynı zamanda küresel ticaret ve enerji akışında kilit bir lojistik merkez hâline getirmektedir.

Bağlantı projeleri ve ulaştırma koridorları, yalnızca teknik altyapı yatırımları değil; aynı zamanda çok paydaşlı yatırım ve fayda ilişkileri içeren stratejik projelerdir. Bu tür projelerde hem yatırımcılar hem de faydalanıcılar açısından, koridorların geçtiği ülkeler ve bölgeler bölgesel ve küresel düzeyde artan stratejik öneme sahip olmaktadır. Genellikle bu güzergâhlar, zaten coğrafi olarak en uygun rotalar olduğundan, bu bölgeler uzun süre boyunca potansiyel ancak atıl kalan stratejik değerlerini, söz konusu projelerle birlikte aktif ve vazgeçilmez jeopolitik varlıklara dönüştürmektedir (Öztürk, 2024).

Tarihte Tebriz, Erzurum, Tokat ve Bursa üzerinden geçen İpek Yolu ile Basra, Bağdat ve Halep güzergâhından ilerleyen Baharat Yolu, bölge halkları arasında ekonomik iş birliğini teşvik etmiş; bu ticaret yolları sayesinde bilim, sanat ve sanayi alanlarında kayda değer gelişmeler yaşanmıştır. Bu bağlamda, Kalkınma Yolu Projesi, tarihi ticaretin yeniden canlandırılması ve geçmişte ticaretle birlikte gelişen sosyal ve kültürel yapının ihyası açısından stratejik öneme sahiptir (Baskın & Özgöker, 2024).

Türkiye – Irak Dış Ticareti ve Uluslararası Ticaretteki Yansımaları

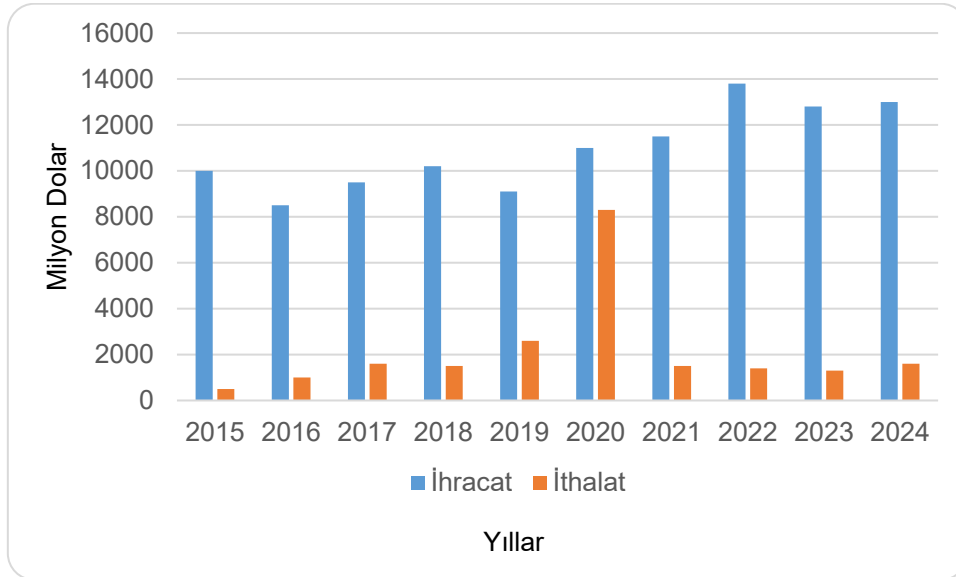
Irak, küresel ölçekte ekonomik olarak petrole en yüksek düzeyde bağımlı ülkelerden biri konumundadır. Son on yıllık dönemde petrol gelirleri, ülkenin ihracat gelirlerinin %99'undan fazlasını, hükümet bütçesinin yaklaşık %85'ini ve gayrisafi yurt içi hasılasının %42'sini oluşturarak ekonomik yapının büyük oranda tek bir sektöre dayandığını ortaya koymuştur (World Bank, 2023). Irak, OPEC üyesi ülkeler arasında Venezuela, Suudi Arabistan ve İran'ın ardından dördüncü sırada yer almaktadır. Irak, petrol ihracatını Basra Körfezi, Türkiye'nin Ceyhan Limanı ve Ürdün üzerinden gerçekleştirmektedir. Nitekim petrol fiyatlarındaki uluslararası dalgalanmalar, Irak ekonomisini doğrudan etkilemekte; gelir

istikrarını ve bütçe planlamasını kırılgan hâle getirmektedir. Ayrıca geçmişte uzun süreli ekonomik ambargoların uygulanması ve ülke içindeki güvenlik sorunlarının süreklilik arz etmesi, Irak'ın küresel ekonomik sistemle bütünleşmesini ciddi biçimde zorlaştırmıştır.

Şekil 1'de görüldüğü üzere 2015–2024 dönemine ait dış ticaret verileri, Türkiye ile Irak arasında istikrarlı ve karşılıklı bağımlılığa dayalı bir ticaret ilişkisi bulunduğunu ortaya koymaktadır. Grafik verisine göre Türkiye'nin Irak'a ihracatı, 2015 yılında yaklaşık 10 milyar dolar seviyesinde iken 2020 yılında kısa süreli bir düşüş göstermiş; ancak takip eden yıllarda yeniden yükselişe geçerek 2022 yılında 13,7 milyar dolara ulaşmıştır. 2024 yılı itibarıyla ihracat 13 milyar dolar düzeyinde gerçekleşmiştir. Öte yandan ithalat rakamları görece daha düşük seviyelerde seyretmekte olup 2020 yılında 8,2 milyar dolarla zirve yaptıktan sonra yeniden düşüş eğilimine girmiştir. Bu durum, Türkiye'nin Irak ile olan ticaretinde sürekli ve yüksek düzeyde dış ticaret fazlası verdiğini göstermektedir.

Şekil 1

Türkiye'nin Irak ile Dış Ticareti (2015-2024)



Açıklama. Türkiye İstatistik Kurumu [TÜİK] (Çevrimiçi), Dış Ticaret İstatistikleri, ülkelere göre dış ticaret verilerinden alınmıştır, 2025.

Sektörel anlamda Tablo 1 incelendiğinde, Türkiye'nin Irak'a ihracatında öne çıkan ilk 10 sektör, toplam ihracatın çeşitliliğini ve tarım, sanayi ve teknoloji temelli üretimin bütünleşik yapısını ortaya koymaktadır. 2024 yılı itibarıyla en yüksek ihracat, 2,1 milyar dolar ile "Hububat, Bakliyat, Yağlı Tohumlar ve Mamulleri" sektöründe gerçekleşmiştir. Bu sektörü sırasıyla "Kimyevi Maddeler ve Mamulleri" (1,15 milyar \$), "Mobilya, Kâğıt ve Orman Ürünleri" (1,14 milyar \$) ve "Elektrik ve Elektronik" (810 milyon \$) sektörleri takip etmektedir. Bu veriler, Türkiye'nin gıda, temel tüketim ürünleri ve orta teknolojiye dayalı sanayi ürünlerinde Irak pazarında önemli bir ihracatçı konumunda olduğunu göstermektedir.

Tablo 1*Türkiye'nin Irak'a İhracatındaki İlk 10 Sektör (2024 Yılı)*

Sektör	Miktar (x1000\$)
Hububat, Bakliyat, Yağlı Tohumlar ve Mamulleri	2.147.436
Kimyevi Maddeler ve Mamulleri	1.158.286
Mobilya, Kağıt ve Orman Ürünleri	1.143.138
Elektrik ve Elektronik	810.161
Çelik	682.725
Su Ürünleri ve Hayvansal Mamuller	590.407
Hazır giyim ve Konfeksiyon	559.832
Demir ve Demir Dışı Metaller	549.579
Mücevher	452.321
Yaş Meyve ve Sebze	393.121

Açıklama. Türkiye İhracatçılar Meclisi (Çevrimiçi), Irak Bilgi Notu verilerinden alınmıştır, 2025.

İthalat açısından Tablo 2 incelendiğinde ise Türkiye'nin Irak'tan satın aldığı ürünler sınırlı sektörlerde yoğunlaşmaktadır. 2024 yılında ithalatın büyük bir kısmı, 1,66 milyar dolar ile “Kimyevi Maddeler ve Mamulleri” sektöründen oluşmuştur. Diğer sektörlerin ithalat hacmi ise oldukça sınırlı kalmıştır. Örneğin “Mobilya, Kâğıt ve Orman Ürünleri” 62 milyon dolar, “Demir ve Demir Dışı Metaller” 49 milyon dolar, “Elektrik ve Elektronik” ise sadece 1,3 milyon dolar seviyesinde gerçekleşmiştir. Bu durum, Türkiye'nin Irak'tan gerçekleştirdiği ithalatın hem hacimsel hem sektörel çeşitlilik bakımından sınırlı kaldığını, dolayısıyla iki ülke arasındaki ticaret yapısının Türkiye lehine olduğunu göstermektedir.

Tablo 2*Türkiye'nin Irak'tan İthalatındaki İlk 10 Sektör (2024 Yılı)*

Sektör	Miktar (x1000\$)
Kimyevi Maddeler ve Mamulleri	1.664.024
Mobilya, Kağıt ve Orman Ürünleri	62.103
Demir ve Demir Dışı Metaller	49.392
Hububat, Bakliyat, Yağlı Tohumlar ve Mamulleri	11.919
Meyve Sebze Mamulleri	10.891
Deri ve Deri Mamulleri	10.313
Mücevher	6.472
Su Ürünleri ve Hayvansal Mamuller	3.624
Yaş Meyve ve Sebze	2.009
Elektrik ve Elektronik	1.355

Açıklama. Türkiye İhracatçılar Meclisi (Çevrimiçi), Irak Bilgi Notu verilerinden alınmıştır, 2025.

Günümüzde dünyanın en büyük ham petrol ithalatçısı konumunda bulunan Çin Halk Cumhuriyeti, yaklaşık 50 milyar doları bulan ticaret hacmiyle Irak'ın en büyük dış ticaret ortağıdır. Çinli enerji şirketleri, Irak'ta onun üzerinde petrol ve doğalgaz sahasında aktif faaliyet göstermekte olup, ülkenin toplam petrol ihracatının yaklaşık %35'lik kısmını ithal etmektedir (Çalışkan, 2024). Enerji ithalatının büyük bölümünü Orta Doğu kaynaklı olarak temin eden ve dünya ekonomisinde ikinci sırada yer alan Çin, bu bölgeye olan stratejik bağımlılığının farkında olarak Arap ülkeleriyle siyasi ve ekonomik ilişkilerini çeşitlendirme ve derinleştirme eğilimi göstermektedir (White & England, 2022). Bu durum, Çin'in sadece enerji güvenliği ekseninde değil, aynı zamanda bölgesel altyapı projeleri ve bağlantı stratejileri üzerinden de Orta Doğu ile olan ilişkilerini uzun vadeli iş birliklerine dönüştürme hedefinde olduğunu ortaya koymaktadır.

Türkiye ile Irak arasında son dönemde artan diplomatik temaslar, iki ülkenin ekonomik ve stratejik iş birliklerini derinleştirme yönündeki iradesini ortaya koymaktadır. Bu bağlamda, Kalkınma Yolu Projesi, Basra Körfezi'nden Türkiye üzerinden Avrupa'ya uzanacak yeni bir ulaşım ve ticaret koridoru oluşturmayı hedeflemektedir. Proje, sadece fiziksel altyapı yatırımı olmanın ötesinde, bölgesel entegrasyonu güçlendirme ve ekonomik kalkınmayı teşvik etme potansiyeline sahiptir. Taraflar arasında imzalanan mutabakatlarla projenin hayata geçirilmesi yönünde somut adımlar atılmıştır. Bu gelişmeler, Türkiye'nin ulaştırma diplomasisi çerçevesinde, uluslararası ticaretteki rolünü pekiştirme ve bölgesel iş birliğini artırma çabalarının bir yansımasıdır. Birleşik Arap Emirlikleri ve Katar gibi Körfez ülkelerinin projeye ilgisi, Kalkınma Yolu Projesi'nin bölgesel ve küresel ölçekte stratejik değerini artıran bir unsur olarak değerlendirilmektedir (Öztürk, 2025). Rusya üzerinden geçen Kuzey Koridoru ile Rusya ve İran'ı birbirine bağlayan Kuzey-Güney Koridoru'na karşılık, Türkiye üzerinden geçen Orta Koridor ve Kalkınma Yolu önemli birer alternatif olarak ortaya çıkmaktadır. Bunun yanı sıra, Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi kapsamında geliştirdiği Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru'nun denize açılan noktası olan Gwadar Limanı'na ulaşan yüklerin, Basra Körfezi üzerinden geçerek Kalkınma Yolu aracılığıyla Avrupa'ya taşınması öngörülmektedir (Çevik, 2025).

Körfez ülkelerinin projeye yakınlık göstermesi, Çin'in enerji güvenliği ve Kuşak-Yol Girişimi ile bağlantıları, Avrupa Birliği'nin enerji arz güvenliği ve alternatif lojistik hatlara duyduğu ihtiyaç dikkate alındığında, proje uluslararası ticaret ağlarının yeniden şekillenmesine katkı sağlayabilecek stratejik bir girişim olarak öne çıkmaktadır. Bu bağlamda Kalkınma Yolu Projesi hem bölgesel entegrasyonu hem de küresel ticaretin güvenli, sürdürülebilir ve çeşitlendirilmiş rotalar üzerinden işlenmesini destekleyecek önemli bir fırsat sunmaktadır.

Kalkınma Yolu Projesi

Ülkelerin kendi toprakları üzerinden bağlantı projeleri başlatmaları, onları yalnızca ticari değil aynı zamanda bölgesel ve küresel düzeyde vazgeçilmez siyasi aktörler hâline getirmektedir. Kalkınma Yolu Projesi de bu bağlamda hem Türkiye hem de Irak'ın stratejik derinliğini ve çok boyutlu dış politika kapasitesini artıran bir girişim olarak değerlendirilmektedir (Orhan & Oflaz, 2024).

Türkiye ve Irak, Kalkınma Yolu Projesi öncülüğünde yalnızca ekonomik bir koridor inşa etmekle kalmayıp, aynı zamanda uzun vadeli istikrarlarını güçlendirme yönünde stratejik bir yatırım gerçekleştirmektedir. Oysa Orta Doğu bağlamında uzun vadeli istikrar, oldukça nadir ve değerli bir unsur olup; bölgenin hızla değişen siyasi dengeleri, sık sık patlak veren çatışmalar ve yapısal krizler, kalkınma projelerinin sürdürülebilirliğini büyük ölçüde zorlaştırmaktadır (Yılmaz, 2024).

Türkiye ve Irak arasındaki ekonomik, lojistik ve siyasi etkileşim, taraflar arasındaki tüm farklılıkları ikincil hâle getirecek düzeyde hayati bir iş birliği zeminine dönüşebilecek potansiyeldedir. Bu yönüyle Kalkınma Yolu Projesi, yalnızca bir ulaştırma ve altyapı yatırımı değil; aynı zamanda ikili ilişkilerdeki kronik sorunları aşmaya katkı sağlayacak stratejik bir iş birliği aracı olarak da değerlendirilmektedir. Karayolları, demiryolları, enerji iletim hatları ve iletişim altyapılarını içeren Kalkınma Yolu Projesi'nin, sırasıyla 2028, 2033 ve 2050 yıllarına tekabül eden üç aşamada tamamlanması planlanmaktadır (Anadolu Ajansı, 2023). Bu büyük ölçekli altyapı hamlesi, yalnızca Irak'ı değil; Avrupa'dan Körfez ülkelerine kadar uzanan geniş bir bölgeyi etkileme potansiyeline sahiptir.

Şekil 2

Kalkınma Yolu Güzergahı



Açıklama. Bu şekil Mapcreator programı vasıtasıyla oluşturuldu. Arial font bu program tarafından desteklenmemektedir.

Günümüzde Asya ile Avrupa arasındaki uluslararası ticaret ve taşımacılık akışı büyük ölçüde Kızıldeniz üzerinden Süveyş Kanalı rotasına ya da Ümit Burnu üzerinden geçen Cape Rotası'na dayanmaktadır. Son dönemde Yemen'de faaliyet gösteren Ensarullah (Husiler) tarafından gerçekleştirilen saldırılar nedeniyle Kızıldeniz güvenliği zayıflamış, bu da birçok küresel taşıyıcının Süveyş Kanalı yerine Cape Rotası'nı tercih etmesine yol açmıştır. Ancak bu rota değişimi ciddi zaman kaybına neden olmaktadır; zira Cape Rotası üzerinden yapılan sevkiyatların ortalama süresi yaklaşık 45 gün iken, Süveyş üzerinden bu süre 35 gün civarındadır. Bu noktada Kalkınma Yolu Projesi, lojistik açıdan oyun değiştirici bir potansiyele sahiptir. Projenin tamamlanması hâlinde, Basra Körfezi'nden başlayarak Türkiye üzerinden Avrupa'ya ulaşan taşıma süresinin yaklaşık 25 güne kadar düşmesi öngörülmektedir. Bu süre, yalnızca Süveyş rotasına göre değil, mevcut tüm alternatiflere göre önemli bir zaman avantajı sunmakta ve projenin küresel taşımacılık sistemine yeni bir soluk getirme potansiyelini ortaya koymaktadır (Anadolu Ajansı, 2024).

Kalkınma Yolu Projesi, yaklaşık 1.200 kilometrelik demiryolu ve otoyol altyapısıyla, Irak'ın güneyindeki Büyük Faw Limanı'ndan başlayarak Türkiye üzerinden Avrupa'ya kadar uzanacak stratejik bir lojistik koridor oluşturmayı hedeflemektedir. Projenin tamamlanmasıyla, Basra ile Türkiye arasındaki taşımacılık süresinin yaklaşık 20 saate düşmesi öngörülmekte olup, bu durum transit ticarete önemli bir zaman ve maliyet avantajı yaratacaktır. Projenin yılda 4 milyon konteyner ve 22 milyon ton yük taşıma kapasitesine ulaşması beklenmektedir. Böylece Irak ve Körfez ülkelerinin Avrupa ve Orta Asya ile olan ticaret entegrasyonu yeni bir ivme kazanacaktır (Alaca, 2024). Bu altyapı yatırımları, özellikle Orta Doğu, Körfez Bölgesi ve Güneydoğu Asya ülkelerine yönelik ihracatın kayda değer biçimde artmasını sağlayacaktır. Kalkınma Yolu, Kuşak ve Yol Girişimi'ne doğrudan bir alternatif teşkil etmekten ziyade, Orta Koridor ekseninde bölgesel entegrasyonu derinleştiren tamamlayıcı bir proje niteliği taşımaktadır (Oral, 2024). Türkiye'nin bu projeye verdiği teknik ve diplomatik destek, ülkenin

uluslararası ticarete lojistik merkez olma stratejisiyle doğrudan örtüşmekte ve ulaştırma diplomasinin somut bir tezahürü olarak değerlendirilmektedir.

Kalkınma Yolu Projesi'nin stratejik katkılarından biri, Orta Doğu ve Asya kıtasında yer alan ülkeler arasında ve özellikle Türk Devletleri arasında küresel ticaretin önemli aktörlerini sürece entegre etme potansiyelidir. Bu proje, söz konusu geniş coğrafyada bütüncül bir ulaştırma ve ekonomik entegrasyon anlayışının altyapısını oluşturarak bölgesel iş birliğini daha da ileriye taşımayı amaçlamaktadır. Türkiye'nin jeopolitik konumu ve bölgesel diplomasi kapasitesi sayesinde bu entegrasyonun uygulamaya geçirilmesi mümkün hale gelmektedir. Kalkınma Yolu Projesi'nin, Zengezur Koridoru ve Orta Koridor ile entegrasyonu sağlandığında ise ortaya çıkacak yeni lojistik eksen, sadece bölgesel değil küresel ölçekte de etkili bir ticaret ağına dönüşecektir. Bu çerçevede, Türk Devletleri, Türkiye ve İran, Asya'nın bu yeni kuşak ticaret ve ulaşım sisteminin başlıca aktörleri arasında yer alacaktır (Orhan & Oflaz, 2024).

Kalkınma Yolu Projesi'nin temel altyapı bileşeni, Irak'ın Basra Körfezi kıyısında yer alan Faw Limanı'dır. Irak'ın güneyinde konumlanan bu liman, projenin başlangıç noktası olmasının yanı sıra, bölgesel ticaretin yeniden şekillendirilmesinde stratejik bir rol üstlenmektedir. Liman kompleksi, yalnızca bir yükleme-boşaltma alanı değil; aynı zamanda kuru yük terminalleri, petrol iskeleleri, tersane altyapısı ve deniz üssünü de kapsayan çok işlevli bir yapıda tasarlanmaktadır. Böylece, karayolu ve demiryolu taşımacılığı yoluyla malların daha esnek ve verimli şekilde taşınması mümkün olacak, ulaştırma altyapısının bütüncül işleyişi sağlanmış olacaktır (Agboklou et al., 2024). Tamamlandığında, Faw Limanı'nın Orta Doğu'nun en büyük limanlarından biri haline gelmesi öngörülmektedir (Rogers, 2021).

Kalkınma Yolu Projesi'nin inşası ve bu hattın Faw Limanı ile entegrasyonu, yalnızca ekonomik değil, aynı zamanda toplumsal düzeyde de önemli dönüşümlere yol açma potansiyeline sahiptir. Projenin güzergâhında yer alacak koridorlar ve transit geçiş hatları, yalnızca Irak özelinde değil, bu projeden fayda sağlayacak diğer ülkelerde de sosyal yapıyı dönüştürebilecek etkiler yaratacaktır. Yeni ulaşım bağlantılarının kurulması, bölgesel hareketliliği artırarak kültürel etkileşimleri, yerel kalkınmayı ve istihdam olanaklarını güçlendirecektir (Rahiman et al., 2024). Bu yönüyle proje, altyapı yatırımı olmanın ötesinde sosyoekonomik entegrasyon süreçlerine katkı sağlayan çok boyutlu bir kalkınma aracı olarak değerlendirilmektedir. Ayrıca, Faw Büyük Limanı ile Avrupa arasındaki bağlantının kurulmasına öncelik verilmesi ve bu hat üzerindeki ulaştırma altyapısının hızla tamamlanması, Irak'ın küresel tedarik zincirlerine entegrasyonunu kolaylaştırarak bölge ülkelerine yüksek düzeyde ekonomik getiri sağlayacaktır (Kocakaya, 2024).

Kalkınma Yolu Projesi, özellikle Irak ve Türkiye açısından ekonomik açıdan cazip fırsatlar sunmakla birlikte, aynı zamanda bu iki ülkenin bölgesel ve küresel jeopolitikteki stratejik değerini artırma potansiyeline de sahiptir. Petrol ve doğalgaz boru hatları üzerinden geçen bölgeler ve ülkeler zamanla jeopolitik açıdan kilit öneme sahip aktörler hâline gelmektedir. Bu durum Türkiye'nin uzun süredir enerji merkezi olma hedefinin temel motivasyonlarından biridir. Benzer şekilde, demiryolu, otoyol ve denizyolu gibi ticaret ve lojistik hatları da geçtiği ülkelerin stratejik önemini kayda değer biçimde artırmaktadır (Öztürk, 2024).

Kalkınma Yolu Projesi'nin hayata geçirilmesiyle birlikte Irak ve bölge ülkeleri açısından çok yönlü ekonomik, lojistik ve jeopolitik faydaların elde edilmesi öngörülmektedir. Bu bağlamda projeden şu temel beklentiler öne çıkmaktadır:

- Ticaret Hacminin Artırılması: Irak'ın sahip olduğu doğal kaynaklar ile üretim kapasitesinin, başta Türkiye olmak üzere Avrupa pazarlarına daha kısa sürede ve daha

düşük maliyetle ulaştırılması, ülkenin dış ticaret hacmini önemli ölçüde artırma potansiyeli taşımaktadır.

- Bölgesel Entegrasyonun Güçlendirilmesi: Projenin, Türkiye ve Irak arasında ekonomik ilişkilerin yanı sıra sosyal, kültürel ve politik etkileşimi de artırarak bölgesel entegrasyonu desteklemesi beklenmektedir.
- Modern İpek Yolu'nun Oluşturulması: Kalkınma Yolu, tarihsel İpek Yolu'nun çağdaş bir uzantısı olarak kurgulanmakta ve Asya, Avrupa ile Orta Doğu arasındaki ticaret akışını yeniden canlandırmayı hedeflemektedir. Bu yönüyle proje, kıtalar arası bağlantısallığın stratejik bir bileşeni hâline gelmektedir.
- Lojistik Maliyetlerin Azaltılması: Güzergâhın mevcut ulaşım rotalarına kıyasla daha kısa ve operasyonel açıdan daha verimli olması, taşımacılık ve lojistik alanında maliyetlerin azaltılmasına doğrudan katkı sağlayacaktır. Bu durum hem Irak hem de bölgedeki paydaş ülkeler için rekabet avantajı doğuracaktır.
- Bölgesel İstikrarın Artırılması: Projenin sağlayacağı ekonomik canlanmanın, uzun yıllardır çeşitli güvenlik ve siyasi krizlerle karşı karşıya olan bölgede istikrarı teşvik edici bir etki yaratması hedeflenmektedir. Ekonomik kalkınma ile birlikte toplumsal refahın artması, siyasi tansiyonların düşmesine zemin hazırlayabilecektir (Özçubukçu, 2024).

Türkiye; 85 milyonu aşan nüfusu, 1 trilyon doları geçen ekonomik büyüklüğü ve geniş jeopolitik nüfuz alanı ile söz konusu altyapı koridorundan en fazla fayda sağlayabilecek ülkelerden biri konumundadır. Projenin mutabakat ortaklarından biri olan Birleşik Arap Emirlikleri (BAE) de, son yıllarda özellikle Afrika kıtasında enerji, deniz taşımacılığı ve madencilik gibi sektörlerde gerçekleştirdiği 90 milyar doları aşan doğrudan yatırımlarla dikkat çekmekte ve yükselen bölgesel bir güç olarak öne çıkmaktadır (Pilling, 2024). Bu durum, Kalkınma Yolu Projesi'nin yalnızca bir ulaşım altyapısı değil, aynı zamanda bölgesel güçler arası stratejik iş birliğini somutlaştıran bir kalkınma platformu olduğunu göstermektedir.

Filistin, Suriye ve diğer bölgelerdeki çatışmaların sona erdirilmesi, bölge halklarının refahı ve güvenliği için ortak bir pazar yapısının oluşturulması, tüm tarafların çıkarına olacak politikaların üretilmesi ve gelecekteki tehditlerin ortak hareketle bertaraf edilmesi gerekmektedir. Bu yönde atılacak ilk ve somut adımlardan biri olarak Kalkınma Yolu Projesi değerlendirilmektedir. Bu nedenle, tüm aktörlerin projeye iyi niyetle katkı sunması ve destek vermesi büyük önem taşımaktadır (Baskın & Özgöker, 2024).

Projenin siyasi ve askeri düzeyde çeşitli zorluklarla karşılaşma olasılığı da dikkate değerdir. İlk olarak, projeye taraf veya ortak olarak dâhil edilmemiş olan bazı dışlayıcı bölgesel aktörlerin kendi stratejik çıkarları doğrultusunda Kalkınma Yolu Projesi'ni çeşitli yollarla sabote etme yönünde adımlar atabileceği öngörülmektedir (Koç, 2025). Bu bağlamda İran, Suudi Arabistan ve İsrail, projeye doğrudan dâhil olmayan ve dolayısıyla Kalkınma Yolu'na karşı dengeleyici hamleler geliştirmesi muhtemel başlıca bölgesel aktörler arasında yer almaktadır. Özellikle İran'ın, Irak içerisindeki dini, siyasi ve askeri gruplarla olan güçlü bağları göz önüne alındığında, projeyi sekteye uğratma kapasitesinin Suudi Arabistan ve İsrail'e kıyasla daha yüksek olduğu değerlendirilmektedir. Öte yandan, IMEC (Hindistan-Ortadoğu-Avrupa Ekonomik Koridoru) gibi alternatif projelerin hayata geçmesini arzulayan Suudi Arabistan ve İsrail'in, Kalkınma Yolu'nun bu koridorun önünü kesme ihtimaline karşı temkinli davrandıkları bilinmektedir (Hasan, 2024).

İkinci olarak, ABD ve Çin gibi büyük güçlerin, Kalkınma Yolu Projesi'ni kendi küresel bağlantı projelerine potansiyel bir rakip olarak görme ihtimali bulunmaktadır. Bu bağlamda söz konusu küresel aktörlerin, müttefiklerini ve bölgesel ortaklarını Kalkınma Yolu Projesi'nden uzak tutarak projenin meşruiyetini ve uygulanabilirliğini zayıflatma yönünde diplomatik ve ekonomik araçlara başvurma ihtimalleri göz ardı edilmemelidir.

Son olarak, projenin hayata geçirilmesinde karşı karşıya kalınacak en temel zorluklardan biri de Irak'ın içsel kırılganlıklarıdır. Ülkede varlığını sürdüren etnik ve mezhepsel fay hatları, çok sayıda silahlı ve siyasi oluşumun bir arada bulunması ile birleştiğinde, istikrarsızlık riskini önemli ölçüde artırmaktadır. Dahası, Irak'taki iç aktörlerin özellikle İran'la olmak üzere dış aktörlerle olan yoğun ilişkileri, iç güvenlik ve siyasi denge açısından yapısal bir bağımlılık ve kırılganlık yaratmaktadır. Örneğin, İsrail'in Gazze'ye yönelik saldırıları sonrasında ortaya çıkan bölgesel gerilimlerde Irak'ın, bir yandan İran-ABD hattında, diğer yandan İran-İsrail ekseninde çatışmalı pozisyonlara sürüklenmesi, ülkenin jeopolitik kırılganlığını somut biçimde ortaya koymaktadır.

Kalkınma Yolu Projesi'nin karşı karşıya olduğu en önemli sorunlardan biri de yüksek maliyetidir. Bazı tahminler, Faw Limanı da dâhil olmak üzere projenin başlangıç aşamasındaki toplam maliyetini 12 milyar dolar olarak öngörürken, diğer bazı kaynaklar bu rakamı 17 milyar dolar seviyesinde tahmin etmektedir (Baz, 2024). Söz konusu tahminler projenin kapsamı ve gerekli bütçe tahsisine ilişkin Irak'taki kamu kurumları arasında fikir birliği bulunmadığını göstermektedir. Irak hükümeti, projenin temel altyapı unsurları olan Faw Limanı, karayolu ve demiryolu bağlantıları için kamu finansmanını kullanmayı planladığını belirtmiştir. Öte yandan, yol güzergâhı boyunca inşa edilecek atölye, otel, restoran ve benzeri hizmet tesisleri gibi tamamlayıcı unsurların özel sektör yatırımlarıyla finanse edilmesi öngörülmektedir. Ancak bu yaklaşımın pratiğe dönüşüp dönüşmeyeceğine dair net bir güvence bulunmamaktadır. Geçmişte Irak'ta hayata geçirilmesi planlanan birçok büyük ölçekli altyapı ve kalkınma projesi, yönetimsel zafiyetler ve kurumsal yozlaşma nedeniyle başarısızlığa uğramış ya da kaynak israfı nedeniyle tamamlanamamıştır. Bu durum, yalnızca uygulama kapasitesini değil, aynı zamanda büyük ölçekli projeler için gereken finansal kaynakların etkili ve şeffaf biçimde kullanılmasını da ciddi biçimde sekteye uğratmaktadır (Hasan, 2024).

Bölgesel ölçekte ise proje, Rusya ve İran öncülüğündeki Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoru ile Hindistan, Körfez ülkeleri ve Ürdün'ün dahil olduğu Hindistan-Ortadoğu-Avrupa Ekonomik Koridoru (Yeşil Koridor) gibi büyük ölçekli rekabetçi projelerden kaynaklanan önemli jeoekonomik baskılarla karşılaşmaktadır (Yaseen, 2024).

Kalkınma Yolu Projesi'nin bölgesel ticaret ve lojistik açısından artan stratejik önemine paralel olarak, son yıllarda bu alanda akademik çalışmaların yoğunluk kazanmaya başladığı görülmektedir. Çevik (2025) tarafından yapılan çalışmada Kalkınma Yolu Projesi'nin fırsat ve zorluklarını incelemiştir. Çalışmada projenin istikrarsız bir coğrafyadan geçmesine rağmen küresel ticaret koridorlarının kavşağında bulunması ve Türkiye'nin Ortadoğu ile artan ilişkileri sayesinde hem bölgesel istikrarın güçlenmesine katkı sağlayabileceği hem de Türkiye'nin uluslararası nüfuzunu artırmada stratejik bir rol üstlenebileceği vurgulanmaktadır.

Aykan (2024) tarafından gerçekleştirilen araştırmada, Kalkınma Yolu Projesi'nin ekonomik etkileri değerlendirilmiş ve ülkelerin yatırım değerini artırma potansiyeli Pearson korelasyonu yöntemiyle incelenmiştir. Çalışmada, özellikle gümrük sistemlerinin rakip uluslararası koridorlara kıyasla daha hızlı hizmet verecek şekilde geliştirilmesi, altyapının modernize edilmesi ve sevkiyat sürelerinin kısaltılmasının Kalkınma Yolu'nun etkinliği açısından kritik olduğu ortaya konulmuştur.

Çamaş (2024), Kalkınma Yolu Projesi'ni Çin ve Hindistan'ın bölgedeki nüfus mücadelesi bağlamında ele almış ve projenin bölgesel dengeleri dönüştürme potansiyeline dikkat çekmiştir. Çalışmada, güçlü bir altyapı ve etkin bir işletme modeliyle sürdürüldüğü takdirde Kalkınma Yolu'nun zamanla Çin ve Hindistan rekabetinin merkezinde konumlanarak bölgenin stratejik odak projesi haline gelebileceği ileri sürülmektedir.

Akgüngör ve ark. (2024) tarafından gerçekleştirilen çalışmada Kalkınma Yolu Projesi'nin Türkiye'deki yolcu ve yük taşımacılığı üzerindeki etkileri incelenmiştir. Türkiye ve Irak arasındaki ithalat, ihracat, nüfus ve kişi başına düşen GSYH gibi parametreler kullanılarak Diferansiyel Gelişim Algoritması ile tahmin modelleri geliştirilmiştir. Modelleme sonucunda, 2050 yılına kadar Kalkınma Yolu Projesi'nin yolcu talebini yaklaşık %35, yük talebini ise %30 oranında artıracığı öngörülmüştür.

Ahmad ve Al-Aidami (2025) tarafından yapılan çalışmada Büyük Fav Limanı'nın Irak'ın Doğu-Batı bağlantısındaki stratejik rolü vurgulanmış; limanın taşımacılık maliyetlerini ve sürelerini azaltarak yabancı yatırımları çekebileceği, istihdam yaratabileceği ve Kalkınma Yolu Projesi ile birlikte bölge ülkelerinin uluslararası ekonomik entegrasyonunu hızlandıracağı belirtilmiştir.

Araştırma Yöntemi ve Bulgular

Bu çalışma, Türkiye'nin ulaştırma diplomasisi stratejisinin uluslararası ticaret üzerindeki yansımalarını Kalkınma Yolu Projesi özelinde analiz etmeyi amaçlamaktadır. Araştırmada nitel araştırma yaklaşımı benimsenmiş ve betimsel analiz yöntemi kullanılmıştır. Bu doğrultuda, projenin çok boyutlu etkilerini ortaya koymak amacıyla PESTEL analizi çerçevesinde değerlendirme yapılmıştır. PESTEL analizi; politik, ekonomik, sosyal, teknolojik, çevresel ve hukuki boyutlarıyla dış çevresel faktörlerin sistematik biçimde incelenmesine olanak sağlayan bir stratejik analiz yöntemidir.

PESTEL analizi, ilgili çevredeki temel değişim etkenlerini tanımlamak ve analiz etmek amacıyla kullanılan araçlardan biridir. PESTEL, politik, ekonomik, sosyal, teknolojik, hukuki ve doğal çevre unsurlarının baş harflerinden oluşan bir kısaltmadır. Bu analiz türü, bir kuruluşun faaliyetlerini değerlendirmeye yönelik olarak gerçekleştirilen kurumsal bir denetim olup, dış çevrede yer alan ve kuruluşun başarısını etkileyen çeşitli faktör ve güçlerin belirlenmesine olanak tanımaktadır.

PESTEL analizi, farklı disiplinlerde yaygın olarak başvurulan ve araştırma konusunu etkileyen dış çevresel faktörleri incelemeye yönelik bir analiz aracıdır. Bu yöntem, stratejik karar alma süreçlerine katkı sunmak amacıyla kullanılmakta olup; özellikle kısa, orta ve uzun vadeli hedeflerin belirlenmesi, gelecek senaryolarının oluşturulması ve eylem planlarının yapılandırılması gibi uygulamalarda önemli bir çerçeve sunmaktadır. Bu yönüyle PESTEL analizi, stratejik planlama sürecinin ilk aşamalarında başvurulan temel değerlendirme tekniklerinden biri olarak kabul edilmektedir (Kırar & Olgun, 2024).

Analiz sürecinde öncelikle konuya ilişkin akademik literatür, resmi raporlar, uluslararası kuruluşların yayınları, ilgili bakanlıkların strateji belgeleri ve güncel medya haberleri taranmıştır. Bu kaynaklardan elde edilen bilgiler, PESTEL çerçevesindeki altı boyuta göre tasnif edilmiştir.

Her bir boyut için aşağıdaki adımlar izlenmiştir:

1. Veri ve Argümanların Toplanması: Kalkınma Yolu Projesi'ne dair ekonomik göstergeler, politik açıklamalar, teknolojik gelişmeler, çevresel etkiler ve hukuki düzenlemeler belirlenmiştir.
2. Kategorilerin Oluşturulması: Elde edilen bilgiler, PESTEL'in altı temel başlığına göre sınıflandırılmıştır.
3. Analitik Yorumlama: Her kategori altında, projenin uluslararası ticarete olası etkileri tartışılmış, fırsatlar ve riskler belirlenmiştir.
4. Bulguların Sunumu: Analizden elde edilen bulgular, çalışmanın bulgular bölümünde ayrıntılı şekilde aktarılmıştır.

Bulgular

Tablo 3

Kalkınma Yolu Pestel Analizi Sonuçları

Politik Etkenler	Ekonomik Etkenler
Türkiye, Irak, BAE ve Katar arasında imzalanan mutabakatlarla diplomatik iş birliği güçlenmiştir.	Proje ile Basra'dan Avrupa'ya kesintisiz ticaret koridoru kurulabilir.
Irak'ta iç politik istikrarsızlık ve mezhepsel kutuplaşma riski bulunmaktadır.	Irak'ın bütçesel kırılganlığı ve yatırım finansmanındaki belirsizlikler sürdürülebilirlik açısından zayıf yönlerdir.
Türkiye'nin ulaştırma diplomasisi kapsamında dış politik vizyonuna katkı sağlamaktadır.	Lojistik maliyetlerin düşmesi ve ihracatın artması öngörülmektedir.
Bölgesel güçlerin projeye yönelik siyasi pozisyonları jeopolitik risk unsuru oluşturmaktadır.	Projenin 12–17 milyar dolar arası maliyeti yatırımcıları zorlayabilir.
Kamu kurumlarında siyasi karar alma süreçlerinin yavaş işlemesi uygulamaları geciktirebilir.	Yıllık 4 milyar dolar gelir ve 100 bin istihdam beklentisi ekonomik büyümeye katkı sağlar.
Türkiye, Irak, BAE ve Katar arasında imzalanan mutabakatlarla diplomatik iş birliği güçlenmiştir.	Proje ile Basra'dan Avrupa'ya kesintisiz ticaret koridoru kurulabilir.
Irak'ta iç politik istikrarsızlık ve mezhepsel kutuplaşma riski bulunmaktadır.	Irak'ın bütçesel kırılganlığı ve yatırım finansmanındaki belirsizlikler sürdürülebilirlik açısından zayıf yönlerdir.
Projenin, bölgesel barış ve istikrara katkı sağlaması beklenmektedir.	Türkiye ile Irak arasındaki ticaret hacmi 2024 yılında 18 milyar dolara ulaşmıştır.
Sosyal Etkenler	Teknolojik Etkenler
İstihdam artışı, toplumsal refahı artırabilir.	Modern demiryolu ve lojistik altyapısı teknolojik gelişmeyi teşvik eder.
Etnik ve mezhepsel çeşitliliğe sahip bölgelerde uyum sorunları yaşanabilir.	Irak'ın altyapı yetersizlikleri teknoloji entegrasyonunu geciktirebilir.
Göç ve yerinden edilme riski, sosyal çatışmaları tetikleyebilir.	Dijital ulaştırma sistemleri aracılığıyla takip ve kontrol sistemleri kurulabilir.

Toplumsal entegrasyon ve kültürel etkileşim projesiyle teşvik edilebilir.

Sınır bölgelerinde refahın artması Türkiye'nin bölgesel istikrarına katkı sağlayarak sosyal kalkınma yoluyla güvenli ticaret koridorları tesis edebilecektir.

Çevresel Etkenler

Demiryolu kullanımı ile karbon emisyonlarında düşüş sağlanabilir.

ÇED (Çevresel Etki Değerlendirmesi) süreçlerinin eksikliği çevresel tehdit doğurabilir.

İnşaat süreci doğal çevre ve tarım alanlarında tahribata yol açabilir.

AB Yeşil Mutabakatı ile uyumlu taşımacılık altyapısı Türkiye'nin sürdürülebilir ticaret politikasıyla entegredir.

Modern demiryolu ve lojistik altyapısı teknolojik gelişmeyi teşvik eder.

Türkiye'nin teknoloji ihracatı potansiyeli artarak deneyim noktasında Kalkınma Yolu'na know-how transferi sağlayabilir.

Hukuki Etkenler

Projenin tarafları arasında imzalanan mutabakatlar hukuki dayanak oluşturmaktadır.

Irak'ta yasal altyapının zayıf olması yatırım güvenliğini tehdit etmektedir.

Uluslararası geçiş ve gümrük düzenlemelerine uyum zorunluluğu söz konusudur.

Türkiye'nin gümrük ve transit uygulamaları sayesinde yatırımcı ve ihracatçılar için güvenli bir ticaret ortamı tesis edilmektedir.

Açıklama. Yazar tarafından üretilmiştir.

Çalışma kapsamında gerçekleştirilen PESTEL analizi, Kalkınma Yolu Projesi'nin çok katmanlı etkilerini değerlendirmeye olanak sağlamıştır. Bulgulara göre projenin başarısı, yalnızca ekonomik değil, aynı zamanda politik, sosyal, teknolojik, çevresel ve hukuki faktörlerle de doğrudan ilişkilidir.

Politik Faktörler

Proje, Türkiye, Irak, Birleşik Arap Emirlikleri (BAE) ve Katar arasında imzalanan mutabakatlarla önemli bir diplomatik iş birliği fırsatını ortaya çıkarmıştır. Türkiye'nin ulaştırma diplomasisi aracılığıyla dış politik vizyonuna katkı sağlaması, projenin en güçlü yönlerinden biridir. Ayrıca çok taraflı iş birliği, Orta Doğu'da uzun süredir devam eden istikrarsızlık ortamında bölgesel bir denge unsuru olarak değerlendirilmektedir.

Bununla birlikte, Irak'ta devam eden iç politik istikrarsızlık, mezhepsel kutuplaşma ve İran ve Suudi Arabistan gibi bölgesel güçlerin farklı pozisyonları ciddi jeopolitik riskler barındırmaktadır. Kamu kurumlarında karar alma süreçlerinin yavaş işlemesi ise uygulamaları geciktirebilecek diğer bir olumsuzluktur. Sonuç olarak, Kalkınma Yolu Projesi politik açıdan güçlü bir iş birliği zemini sunsa da bölgenin kırılğan siyasi yapısı projenin sürdürülebilirliği açısından bazı riskler taşımaktadır.

Ekonomik Faktörler

Kalkınma Yolu Projesi'nin en önemli hedeflerinden biri ekonomik değer sağlamaktır. Proje sayesinde Basra'dan Avrupa'ya kesintisiz bir ticaret koridoru kurulması, lojistik maliyetlerin düşmesi ve bölge ülkelerinin ihracatının artması beklenmektedir. Yıllık yaklaşık 4 milyar dolar gelir ve 100 bin kişilik istihdam potansiyeli, ekonomik büyüme açısından kayda değer bir katkı sağlayabilecektir. Türkiye ile Irak arasındaki ticaret hacminin 2024 itibarıyla 18 milyar dolara ulaşması, Katar ve BAE ile ticari ilişkilerin artması projenin ekonomik zemininin güçlü olduğunu göstermektedir.

Öte yandan, Irak'ın bütçesel kırılğanlığı ve yatırım finansmanındaki belirsizlikler projenin sürdürülebilirliğini tehdit eden zayıf yönlerdir. Projenin 12–17 milyar dolar arasında değişen yüksek maliyetleri, yatırımcılar açısından ciddi bir yük oluşturabilir. Dolayısıyla,

ekonomik açıdan Kalkınma Yolu Projesi, bölgesel ticareti canlandırma potansiyeline sahip olmakla birlikte, finansman ve maliyet boyutunda riskler içermektedir.

Sosyal Faktörler

Projenin sosyal etkileri arasında istihdam artışı ve bölgesel refahın yükselmesi ilk sırada gelmektedir. Sınır bölgelerinde refah seviyesinin artması, Türkiye'nin bölgesel istikrarına katkı sağlayabilir ve güvenli ticaret koridorları tesis edilmesine olanak tanıyabilir. Ayrıca, ulaştırma altyapısının gelişmesi toplumsal entegrasyonu ve kültürel etkileşimi artırarak sosyal uyum sürecini destekleyebilir.

Buna karşın, Irak'ın etnik ve mezhepsel çeşitliliğe sahip bölgelerinde güzergâhın geçişi, sosyal uyum sorunlarını ve güvenlik risklerini tetikleyebilir. Göç ve yerinden edilme ihtimali, toplumsal çatışmaları derinleştirme potansiyeline sahiptir. Sonuç itibarıyla, proje toplumsal dayanışmayı güçlendirme fırsatı sunsa da sosyo-kültürel kırılmalıkların yönetilmesi kritik önem taşımaktadır.

Teknolojik Faktörler

Kalkınma Yolu Projesi, modern demiryolu ve lojistik altyapısı aracılığıyla Irak'ın teknolojik kapasitesini dönüştürebilecek bir potansiyele sahiptir. Dijital ulaştırma sistemleri ve kontrol mekanizmaları, bölgesel taşımacılığın verimliliğini artırabilir. Ayrıca, Türkiye'nin teknoloji ihracatı potansiyeli sayesinde projeye know-how transferi yapılması mümkündür.

Bununla birlikte, Irak'ın mevcut altyapı yetersizlikleri ve dijital geçiş konusundaki hazırlıksızlığı, teknoloji entegrasyonunun önünde engel oluşturmaktadır. Dolayısıyla, proje teknolojik modernizasyonu destekleme gücüne sahip olmakla beraber, altyapı eksiklikleri nedeniyle entegrasyon sürecinde zorluklarla karşılaşabilir.

Çevresel Faktörler

Demiryolu kullanımının yaygınlaştırılması, karbon emisyonlarının azaltılmasına katkı sağlayabilir. Ayrıca, Avrupa Birliği'nin Yeşil Mutabakat politikalarıyla uyumlu taşımacılık altyapısı, Türkiye'nin sürdürülebilir ticaret politikalarıyla entegre bir yapı sunmaktadır.

Buna karşın, inşaat sürecinde doğal çevre ve tarım alanlarında tahribat oluşması ve ÇED (Çevresel Etki Değerlendirmesi) süreçlerinin eksikliği ciddi çevresel tehditler barındırmaktadır. Karayolu ağırlıklı taşımacılığın ön planda kalması halinde karbon emisyonlarının artması riski söz konusudur. Sonuç olarak, proje çevresel sürdürülebilirliğe katkı sağlayabilecek olsa da doğa ve tarım alanlarının korunmasına yönelik önlemler kritik önem arz etmektedir.

Hukuki Faktörler

Türkiye, Irak, BAE ve Katar arasında imzalanan mutabakat zaptları, projenin hukuki temelini oluşturmaktadır. Türkiye'nin gümrük ve transit uygulamaları sayesinde yatırımcı ve ihracatçılar için görece güvenli bir ticaret ortamı tesis edilmektedir. Bununla birlikte Irak'ta yasal altyapının zayıf olması, yatırım güvenliği açısından ciddi riskler barındırmaktadır. Uluslararası geçiş ve gümrük düzenlemelerine uyum sürecinde yaşanacak sorunlar, projenin hukuki açıdan zayıf yönünü oluşturmaktadır. Dolayısıyla, Kalkınma Yolu Projesi'nin hukuki boyutta başarısı, taraf ülkeler arasında imzalanacak uzun vadeli ve bağlayıcı uluslararası anlaşmaların kurumsallaşmasına bağlıdır.

Gerçekleştirilen PESTEL analizi, Kalkınma Yolu Projesi'nin başarısının yalnızca ekonomik getirilerle sınırlı olmadığını; politik, sosyal, teknolojik, çevresel ve hukuki boyutların

da belirleyici olduğunu göstermektedir. Her bir faktör hem fırsatlar hem de riskler barındırmakta; dolayısıyla projenin başarısı çok boyutlu stratejilerin geliştirilmesine bağlı kalmaktadır.

Sonuç

Küresel ekonomik yapının yeniden şekillendiği bir dönemde, ulaşım altyapısı ve lojistik hatları yalnızca ticaretin bir aracı değil, aynı zamanda uluslararası ilişkilerde stratejik bir enstrüman olarak ön plana çıkmaktadır. Türkiye'nin dış ticaret stratejilerinde ulaştırma diplomasisi ekseninde konumlandığı Kalkınma Yolu Projesi, bu kapsamda dikkat çeken çok yönlü bir girişimdir. Irak'ın güneyindeki Faw Limanı'ndan başlayarak Türkiye üzerinden Avrupa'ya uzanacak demiryolu ve karayolu hatlarını içeren bu proje, yalnızca ekonomik değil, aynı zamanda siyasi ve jeopolitik bir vizyona sahiptir.

Çalışmada PESTEL analizine dayalı olarak ulaşılan bulgular, Kalkınma Yolu Projesi'nin uluslararası ticaretin yeniden şekillenmesinde önemli rol oynayabileceğini göstermektedir. Özellikle ekonomik boyutta, Irak'ın petrol dışı bir ekonomiye geçiş sürecine katkı sağlama potansiyeli taşıyan proje, Türkiye açısından ise uluslararası lojistik ağlar içerisinde merkezî bir konum elde etme fırsatı sunmaktadır. Bununla birlikte, bölgedeki siyasi istikrarsızlık, finansman belirsizlikleri, Irak'ın iç güvenlik sorunları ve bölgesel projelerle yaşanabilecek rekabet gibi etmenler, projenin uygulanabilirliği açısından dikkatle yönetilmesi gereken dezavantajlı koşullar arasında yer almaktadır.

Bu kapsamda, projenin başarısı açısından teknik altyapı yatırımlarının yanı sıra çok taraflı diplomatik ilişkilerin güçlendirilmesi, finansman çeşitliliğinin sağlanması ve bölgesel istikrarın korunması hayati öneme sahiptir. Türkiye'nin ulaştırma diplomasisini etkin biçimde yürütmesi ve projenin bölgesel ortaklarla iş birliği içerisinde sürdürülmesi, yalnızca dış ticaret kapasitesini artırmakla kalmayacak; aynı zamanda ülkenin jeostratejik değerini ve diplomatik nüfuzuna da katkı sağlayacaktır. Bu bağlamda Türkiye ve Irak başta olmak üzere Katar, BAE gibi ülkelerin Kalkınma Yolu Projesi'ni sadece bir altyapı yatırımı olarak değil, bölgesel kalkınma ve barış inşası için stratejik bir platform olarak değerlendirmesi gerekmektedir.

Sonuç olarak, Kalkınma Yolu Projesi; ekonomik çeşitlenme, bölgesel entegrasyon ve lojistik maliyetlerin düşürülmesi gibi çok yönlü etkileriyle yalnızca Irak ve Türkiye için değil, aynı zamanda Avrupa, Asya ve Körfez ülkeleri için de önemli fırsatlar sunmaktadır. Bu fırsatların somut kazanımlara dönüşebilmesi, kapsamlı bir stratejik planlama, sürdürülebilir finansman modeli ve diplomatik denge gerektirmektedir. Bu nedenle Türkiye'nin projeye ilişkin politikalarında uzun vadeli vizyonunu koruyarak, bölgesel güvenliği ve ekonomik iş birliğini önceleyen çok yönlü bir yaklaşım benimsemesi önerilmektedir. Böylelikle Türkiye, hem uluslararası lojistikte önemli bir rekabet avantajı sağlayacak, hem de yeni pazarlara girme fırsatıyla uluslararası ticarete ihracat potansiyelini artıracaktır.

Kaynakça

- Agboklou, K., Özkan, B., & Gujrati, R. (2024). Challenges to achieving zero hunger by 2030: The impact of armed conflict on global food security with a focus on the Russo-Ukrainian War. *Journal of Lifestyle and SDG's Review*, 4 (1), 1-9. <https://doi.org/10.37497/2965-730X.SDGsReview.v4.n00.pe01595>.
- Ahmad, R., & Al-Aidami, H. (2025). *Economic importance of Faw's Large Port and its role in promoting sustainable development in Iraq*. *Journal of Economics and Administrative Sciences*, 31(146), 81–90. <https://doi.org/10.33095/dfv7wp95>
- Akgüngör, A., Korkmaz, E., & Doğan, E. (2024). Kalkınma Yolu Projesinin ülkeler arası ve bölgesel yolculuk ve yük taleplerine olan etkisi. *Ulaştırma ve Altyapı*, (1), 52–69. <https://dergipark.org.tr/tr/pub/uab/issue/89656/1581067>
- Alaca, M. (2024, April 22). *Turkish president's Iraq visit to boost momentum for Development Road Project*. Anadolu Agency. <https://www.aa.com.tr/en/middle-east/turkish-presidents-iraq-visit-to-boost-momentum-for-development-road-project/3199087>
- Anadolu Ajansı (2023, Eylül 15). *Iraklılar Türkiye'nin liderlik ettiği Kalkınma Yolu Projesi'ni bekliyor*. <https://www.aa.com.tr/tr/dunya/iraklilar-turkiyenin-liderlik-ettigi-kalkinma-yolu-projesini-bekliyor/2992494>
- Anadolu Ajansı. (2024, Nisan 21). *Kalkınma Yolu ile nakliye süreci 25 güne düşecek*. <https://www.aa.com.tr/tr/ekonomi/kalkinma-yolu-ile-nakliye-sureci-25-gune-dusecek/3198210>
- Aykan, B. (2024). Kalkınma Yolu Projesinin uluslararası ulaşırma koridorları ve ekonomik kalkınma açısından etkilerinin irdelenmesi. *Ulaştırma ve Altyapı*, (1), 114–133. <https://dergipark.org.tr/tr/pub/uab/issue/89656/1605431>
- Baskın, H. Ç., & Özgöker, C. U. (2024). Will the Development Road Project be a threshold for the Islamic Common Market Initiative? *IJO-International Journal of Business Management*, 7(7), 1–14. <https://ijojournals.com/index.php/bm/article/view/916>
- Baz, İ. (2024). Kalkınma Yolu Projesi üzerine genel bir değerlendirme. *Ulaştırma ve Altyapı*, (1), 24–32. <https://dergipark.org.tr/tr/pub/uab/issue/89656/1571291>
- Çalışkan, S. (2024, June 4). *China expands its oil ties in Iraq*. The Diplomat. <https://thediplomat.com/2024/06/china-expands-its-oil-ties-in-iraq/>
- Çamaş, T. (2024,). Çin Hindistan rekabeti ve Kalkınma Yolu Projesi. *Ulaştırma ve Altyapı*, (1), 146-165. <https://dergipark.org.tr/tr/pub/uab/issue/89656/1605691>
- Çevik, V. A. (2025). Koridor savaşları çağında Kalkınma Yolu: Fırsatlar ve zorluklar. *Gümüşhane Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 16(1), 249–267. <https://doi.org/10.36362/gumus.1514703>
- Hasan, H. (2024, March 11). *Iraq's Development Road: Geopolitics, rentierism, and border connectivity*. Carnegie Endowment for International Peace. <https://carnegieendowment.org/research/2024/03/iraqs-development-road-geopolitics-rentierism-and-border-connectivity?lang=en¢er=middle-east>

- Kırar, A. M., & Olgun, H. (2023). Türkiye’de enerji kooperatiflerinin GZFT (güçlü, zayıf, fırsat, tehdit yönleri) ve PEST (politik, ekonomik, sosyolojik, teknolojik etkenler) analizleri ile değerlendirilmesi. *Politeknik Dergisi*, 27(1), 11–20. <https://doi.org/10.2339/politeknik.956630>
- Kocakaya, G. (2024). Towards a sustainable blue economy in Türkiye: An overview of key sectors and SDG 14 targets. In B. E. Balın, D. M. Akan, F. Özenç, & Ö. Garan (Eds.), *Pursuing sustainable development goals: The performance of Türkiye in the centennial of the Republic* (pp. 627–651). İstanbul University Press. <https://doi.org/10.26650/B/SS10.2024.013.022>
- Koç, E. (2025). Opportunities and objections in the Iraq Development Road Project: A focus on Erbil-Baghdad disputes in a federal framework. [Special Issue], *Journal of Legal and Political Studies*, 13, 689-700. <https://doi.org/10.17656/jlps.10318>
- Oral, M. (2024). Bir bölge olarak Orta Doğu, sorunları ve olası iş birliği kazanımları. *Dünya Coğrafyası ve Kalkınma Perspektifi Dergisi*, (5), 35–49. <https://doi.org/10.58606/jwgdp.1451170>
- Orhan, A., & Oflaz, E. (2024). Kalkınma Yolu Projesinin ekonomideki sıçrama etkisine yapısal inşacı bir yaklaşım. *Ulaştırma ve Altyapı*, (1), 102–113. <https://dergipark.org.tr/tr/pub/uab/issue/89656/1571511>
- Özçubukçu, M. G. (2024, Nisan 29). *Kalkınma Yolu Projesi: Geleceğe uzanan köprü*. TÜRKINFORM. <https://www.turksam.org/detay-kalkinma-yolu-projesi-gelecege-uzanan-kopru>
- Öztürk, B. (2025). The Development Road Project (DRP): Transforming the nature of Türkiye-Iraq relations. *PERCEPTIONS: Journal of International Affairs*, 29(2), 196-213. <https://dergipark.org.tr/en/pub/perception/issue/89886/1563193>
- Öztürk, K. (2024, Nisan 25). *Irak-Türkiye: Ortak bir gelecek arayışı*. *Kemalozturk.com.tr*. <https://kemalozturk.com.tr/blog/irak-turkiye-ortak-bir-gelecek-arayisi/>
- Rahiman, H. U., Sarea, A., & Kodikal, R. (2024). Russia-Ukraine conflict: Will attainment of Sustainable Development Goals be a dream? Owing to increasing risk in global supply chain. *International Journal of Business and Emerging Markets*, 16(3), 389–410. <https://dx.doi.org/10.1504/IJBEM.2024.139430>
- Rogers, D. (2021, September 21). *Iraq’s Al Faw port to become largest in Middle East*. Global Construction Review. <https://www.globalconstructionreview.com/iraqs-al-faw-port-to-become-largest-in-middle-east/>
- Sayan, Ö. F. (2024). Kalkınma Yolu ve haberleşmeye etkisi. *Ulaştırma ve Altyapı*, (1), 1-22. <https://dergipark.org.tr/tr/pub/uab/issue/89656/1571321>
- Türkiye İhracatçılar Meclisi. (2025, Nisan). *Irak ülke bilgi notu*. TİM Ekonomik Araştırmalar. Haziran 10, 2025 de <https://tim.org.tr/tr/raporlar-bilgi-notlari> den erişildi.

- Türkiye İstatistik Kurumu (2025, Ocak 31). *Dış ticaret istatistikleri: Ülkelere göre dış ticaret verileri, 2024*. <https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Dis-Ticaret-Istatistikleri-Aralik-2024-53538>
- White, E., & England, A. (2022, February 1). China pours money into Iraq as US retreats from Middle East. *Financial Times*. <https://www.ft.com/content/f2ef2f3f-c663-4ce8-82d8-8c95ba23de97>
- World Bank. (2023, November). *Middle trade and transport corridor: Policies and investments to triple freight volumes and halve travel time by 2030*. World Bank Publications. <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/40626>
- Yaseen, F. A. (2024). Iraq's Development Road Project: The legitimacy of the ambition and the limitations of the regional and international geostrategic competition. *The International and Political Journal*, (60), 513–526. <https://doi.org/10.31272/ipj.i60.370>
- Yılmaz, N. (2024). Kalkınma Yolu Projesi'nin Irak ve Ortadoğu jeopolitiğine etkisi. *Ulaştırma ve Altyapı*, (1), 34-50. <https://dergipark.org.tr/tr/pub/uab/article/1580117>

Information About the Article/Makale Hakkında Bilgiler

The Ethical Rules for Research and Publication / Araştırma ve Yayın Etięi

The author declared that the ethical rules for research and publication followed while preparing the article.

Yazar makale hazırlanırken araştırma ve yayın etiğine uyulduğunu beyan etmiştir.

Conflict of Interests/ ıkar atışması

The author have no conflict of interest to declare.

Yazar ıkar atışması bildirmemiştir.

Grant Support/ Finansal Destek

The author declared that this study has received no financial support.

Yazar bu alışma iin finansal destek almadığını beyan etmiştir.

Author Contributions/ Yazar Katkıları

The draft process of the manuscript/ Taslağın Hazırlanma Sreci U.E., Writing The Manuscript/ Makalenin Yazılması U.E., Submit, Revision and Resubmit Process/ Bařvuru, Dzeltme ve Yeniden Bařvuru Sreci U.E.