BASRA'YI TÜRKİYE'YE ULAŞTIRMASI ÖNGÖRÜLEN KURU KANAL KORİDORUNU BEKLEYEN ZORLUKLAR

MEHMET ALACA
Kurum Dışı Araştırmacı ORSAM

"2028'te tamamlanması ve yaklaşık 5 milyar dolara mal olması öngörülen liman Güney Koreli Daewoo şirketi tarafından yapılırken, Kuru Kanal'ın 2038'de tamamlanması öngörülmektedir. Divaniye, Necef, Kerbela, Bağdat ve Musul'dan geçerek Türkiye sınırına uzanacak koridorun Mersin Limanı ve İstanbul üzerinden Irak'ı Avrupa'ya açması planlanmaktadır. "Geleceğe giden yol" logosuyla sunulan liman ile koridor birbirinin tamamlayıcısı olacaktır. Zira limanı dünyaya açacak kapı koridorun başarısına bağlı görünmektedir."

Ortadoğu'nun en büyük limanlarından biri olması beklenen Irak'ın Basra kentindeki Büyük Faw Limanı'nın inşa çalışmaları ve limanı Türkiye sınırına ulaştıracak "Kurul Kanal" koridorunun fizibilite süreci hız kesmeden devam etmektedir. Liman için yapılan dalgakıranın dahi yaklaşık 15 kilometre uzunluğuyla "inşa edilen en uzun dalgakıran" olarak Guinness Rekorlar Kitabı'na girmesi, kapasiteye dair ipucu vermektedir. İnşaat alanı 54 kilometrekare olan ve 90 rıhtım kapasitesine sahip olması planlanan liman çevresinde iki sanayi bölgesi, konut projeleri, seyahat ve turizm amaçlı alanların da yer alması planlanmaktadır. Liman Çin, Japonya ve Avrupa'dan gelen malların Irak üzerinden Arap coğrafyasına ulaştırılmasına katkı sağlayacak.

Limanın, ikinci ayağı "Kuru Kanal" koridoru olarak isimlendirilen otoyol ve demiryolu hattıyla Türkiye sınırına uzanması beklenmektedir. 2028'te tamamlanması ve yaklaşık 5 milyar dolara mal olması öngörülen liman Güney Koreli Daewoo şirketi tarafından yapılırken, Kuru Kanal'ın 2038'de tamamlanması öngörülmektedir. Divaniye, Necef, Kerbela, Bağdat ve Musul'dan geçerek Türkiye sınırına uzanacak koridorun Mersin Limanı ve İstanbul üzerinden Irak'ı Avrupa'ya açması planlanmaktadır. "Geleceğe giden yol" logosuyla sunulan liman ile koridor birbirinin tamamlayıcısı olacaktır. Zira limanı dünyaya açacak kapı koridorun başarısına bağlı görünmektedir. Ancak koridorla by-pass edilme riski yaşayan İran'ın Basra Körfezi ve Irak'taki etkisi, Irak'ın iç siyasi krizleri ve güvenlik riskleri ve Erbil ile Bağdat arasın-

daki anlaşmazlıklara makul çözümler bulunmadan Kurul Kanal'ın inşasının akamete uğrama ihtimali yüksek görünmektedir.

> Türkiye'nin Mersin Limanı ile İran'ın Bender Limanı ve Birleşik Arap Emirlikleri'nin (BAE) Şarja Limanı arasındaki ticari hatta yer edinmeyi hedefleyen Faw'ın, bölgenin en büyük konteyner limanı Dubai'deki 67 rıhtımlı Jebel Ali'den daha geniş kapasiteli olması beklenmektedir.

İRAN'IN DIŞLANMA RİSKİ VE KÜRESEL REKABET

Son yıllarda denizle kara arasındaki ulaşımda koridor olma hayaline sahip Irak'ın Faw ve Kuru Kanal projelerinin Uzakdoğu'dan Avrupa'ya uzanacak alternatif hat oluşturması, bölgesel açıdan gerilimlere gebe görünmektedir. Basra Körfezi jeopolitiğinde denge değiştirici role namzet projelerin, Körfez ülkelerini Türkiye'ye direkt bağlama ve İran'ın bölgedeki varlığını olumsuz etkileme kapasitesi haizdir. Türkiye'nin Mersin Limanı ile İran'ın Bender Limanı ve Birleşik Arap Emirlikleri'nin (BAE) Şarja Limanı arasındaki ticari hatta yer edinmeyi hedefleyen Faw'ın, bölgenin en büyük konteyner limanı Dubai'deki 67 rıhtımlı Jebel Ali'den daha geniş kapasiteli olması beklenmektedir. Limanın, Kızıldeniz hattını by-pass etme veya bu hatla en azından rekabet etme ihtimali gündeme gelmektedir. 2021'de Süveyş Kanalı'nın kapanması üzerine Akdeniz ile Kızıldeniz arasındaki ticari faaliyet geçici olarak donmuş, Şarja Limanı'ndan Bender'e giden ilk kargo gemisi kara yoluyla 10 günden az sürede Türkiye'ye taşınmıştı. Akdeniz-Kızıldeniz arasındaki sürenin üç hafta olduğu dikkate alındığında Faw'ı Türkiye'ye ulaştıracak koridorun tamamlanabilmesi Körfez'den Akdeniz'e -veya tersi yönde- taşımacılıkta ciddi zaman/maliyet avantaj anlamına gelecektir. Türkiye-BAE arasında bir süre önce taşımacılığın da dâhil olduğu anlaşma serisinin imzalandığı ve Dışişleri Bakanı Mevlüt Çavuşoğlu'nun, Irak'ın Türkiye-BAE arasındaki taşımacılığın yollarından biri olacağını söylemesi düşünüldüğünde bölgesel aktörlerin projeler konusunda hevesli olduğu anlaşılmaktadır. Ancak Irak siyasetindeki etkinliği ve ülkedeki milis güçleri üzerindeki nüfuzu güçlü olan uluslararası yaptırım girdabındaki İran, kuşatılma ve by-pass edilme endişesiyle özellikle koridorun inkıtaa uğraması için çaba harcayabilir. Bölge ülkelerinden araştırmacı ve yetkililerin katılmadığı Basra'da 6-8 Aralık'ta düzenlenen ve projelerin tanıtıldığı konferansa İran'ın katılmaması, Tahran'ın projelere sıcak bakmadığına işaret etmektedir. Özellikle bu karşıtlığın Türkiye ile rekabet alanlarının kesiştiği alanlara yani koridorun geçtiği bölgelerde daha görünür olacağı muhtemel görünmektedir.

Öte yandan, projelerin küresel rekabette de dikkat çekeceği öngörülmektedir. Irak'ta nispeten sakinleşen siyasi ve güvenlikle ilgili krizin üzerine yeniden hız kazanan liman ve koridorun gerçekleşmesi durumunda Çin'in yeni İpek Yolu olarak adlandırdığı Kuşak ve Yol Projesi'nin parçası hâline gelmesi de söz konusu olacaktır. Bu durum özellikle Amerika Birleşik Devletleri (ABD) ve Çin arasındaki küresel siyasette yaşanan rekabeti Irak topraklarına taşıyabilir. Zira ABD'nin son yıllarda, Çin'in bölge ve Irak genelindeki ekonomik yükselişinin önüne geçme çabası içerisinde olduğu gözlenmektedir. Bu nedenle ABD'nin 2003'teki işgaliyle birlikte temel etki sahası olan Irak'ı, Çin'in büyük ekonomi projesinin parçası hâline getirmesine izin vermeyeceği söylenebilir. Irak açısından geleceğin projesi olarak nitelendirilen liman ve koridorların küresel politikadaki ABD-Çin rekabetinin kurbanı olabileceği göz ardı edilmemelidir. Bu noktada bölgesel iş birlikleri üzerinden dengeli dış politikaya yönelen Irak'ın özellikle komşu ülkelerle geliştireceği ikili ve çoklu iş birlikleri neticesinde küresel politikanın üzerindeki etkisini kırmayı amaçladığı söylenebilir.

IRAK'IN SİYASİ VE GÜVENLİK KRİZİ

Irak'taki büyük projeler, siyasi partilere ve bağlantılı güvenlik güçlerine para kazanmaları için bolca fırsat sağlamaktadır. Bu nedenle hem liman hem de koridorda özellikle güvenlik konusunda zorluklar yaşanmakta/yaşanması beklenmektedir. Irak Ulaştırma Bakanlığı üzerinde İran yanlısı Bedir Örgütü etkinken, projenin son dönemde İran karşıtı çıkışlarıyla dikkat çeken Şii lider Mukteda es-Sadr tarafından desteklendiği ve Sadr'a yakın isimlerce yürütüldüğü bilinmektedir. Şii gruplar arasındaki bu ayrışma doğal olarak projenin selametini etkileyen bir olgudur. Ör-

neğin, İran yanlısı Asaib Ehlil Hak milis grubu, liman projesinin Çinli firmalara verilmesi gerektiğini savunurken, Sadr Güney Koreli Daewo'dan yana tutum sergilemiştir. Limanda Asaib'e bağlı güvenlik şirketiyle Sadr'a bağlı yerel bir güvenlik şirketi arasında zaman zaman gerginlikler yaşanmaktadır. Ağustos 2020'de Daewoo'nun Faw'daki Mühendislik ve İnşaat operasyonlarını yöneten Park Ilho'nun ölümü bu anlaşmazlıklarla ilişkilendirilmişti. Bu ayrışmaların yanı sıra milis grupların parçası olduğu yaygın yolsuzluk da projeyi olumsuz etkilemektedir.

Limanı Türkiye sınırına ulaştıracak koridorda da benzer gerginliklerin yaşanması muhtemel görünmektedir. İtalyan şirket PEG Infrastructure'ın fizibilite çalışmaları ve tasarımını yürüttüğü Kuru Kanal'ın inşası için uluslararası şirketlere çağrı yapılması beklenmektedir. Hükûmetin tahminlerine göre, Basra'dan Türkiye sınırına gidecek çift hatlı demir yolu bağlantısının yapımı 13 milyar dolara mal olabilir. Ancak hattın geçtiği yer ekonomiyi canlandırma kapasitesi nedeniyle koridorun geçeceği güzergâh konusunda anlaşmazlıklar bulunmaktadır. Bu anlamda yerel aktörler ve milis grupların koridordan daha fazla yararlanma arayışı liman örneğindekine benzer olacaktır. Hatırlanırsa Basra'daki Beit Shaya kabilesi, limanda iş talep etmek için protestolar düzenlemişti. Sadr hareketiyle bağlantılı Irak'ın limanlar otoritesi müdürü Farhan el-Fartousi, Beit Shaya'ya daha fazla iş sağlamak için Daewoo ile müzakerelere öncülük etmişti.

Bu anlamda İran yanlısı milislerin projenin geçeceği Anbar, Selahaddin, Musul'daki etkinliği ve bölgedeki güvenlik denklemi kritik önem taşımaktadır. Söz konusu bölgelerde güvenlik durumu nispeten iyileşse de özellikle Musul'da IŞİD'in ve PKK'nın varlığı dikkate alınmalıdır. İran yanlısı milislerin yanı sıra bu grupların varlığı ve etkinliği Türkiye'ye erişimi zora sokmak için koridorun inşasını kesintiye uğratma motivasyonu yüksektir. Zira terör örgütü PKK, Türkiye'ye uzanan petrol hatlarına dönem dönem saldırılar yaparken, İran yanlısı milis gruplar Türkiye'nin Irak'taki askerî üslerine saldırılar düzenlemektedir. İran ile Türkiye'nin hem bölgesel hem de Musul başta olmak üzere Irak'ın kuzeyindeki rekabet alanlarının kesişmesi koridorun önündeki zorluklara çarpan etkisi yapabilir. Musul'daki güvenlik krizi, koridorun başarısında belirleyici olacaktır. Bu çerçevede Ankara'nın Bağdat hükûmetiyle daha yakın teması ve Tahran ile müzakere risklerin giderilmesine katkı sunabilir.

ERBİL-BAĞDAT GERİLİMİ SÜRECİ ZORLAŞTIRABİLİR

Kuru Kanal'ın başarıya ulaşması Erbil ile Bağdat arasındaki uzlaşıyla mümkün görünmektedir. Zira Türkiye'nin bütün Irak sınırı Irak Kürt Bölgesel Yönetimi (IKBY) kontrolünde olup koridorun Türkiye ile Suriye sınırının kesişimindeki Fişabur bölgesine uzanması beklenmektedir. Bu nedenle koridor konusunda Bağdat'ın Erbil'i ikna etmesi gerekmektedir. Ancak merkezî hükûmet ile bütçe, siyasi, güvenlik ve idari konularda sorunlar yaşayan IKBY, koridorla birlikte kurulması planlanan sınır kapısıyla by-pass edileceği riskiyle projeye endişeyle yaklaşmaktadır. 2017'deki bağımsızlık referandumu sonrası Türkiye'nin, IKBY kontrolündeki Habur Sınır Kapısı'na ek olarak inşa etmeyi düşündüğü Ovaköy sınır kapısının Fişabur'dan geçeceği dile getirilmişti. Erbil, Ovaköy'ün kendisine olan ihtiyacı azaltacağı düşüncesiyle sınır kapısına sıcak bakmamıştı. Her ne kadar Erbil-Ankara ilişkileri o döneme kıyasla ciddi iyileşme gösterse de IKBY muhtemel bir krizde hem Ankara'nın hem de Bağdat'ın kendisini cezalandırmak için Habur'u devre dışı bırakabileceği endişesini bir tarafa bırakamamaktadır. Bu sorunun Ankara-Erbil-Bağdat hattında siyasi çerçevede çözülmesi Kuru Kanal'ın geleceği ve tamamlanması noktasında son derece önemli görülmektedir.

Koridorun, ayrıca Musul'dan karayolu aracılığıyla Suriye'ye uzanarak Akdeniz'e kadar erişimi planlanmaktadır. Ancak Suriye'nin iç sorunları Türkiye'yi daha cazip kıldığı gibi Türkiye'nin liman kapasitesi ve Avrupa'ya erişiminin de Suriye ile kıyaslanamayacak kadar güçlü olduğu bilinmektedir. Hâlihazırda Türkiye ile Irak arasındaki ticaret hacmi 20 milyar olduğu dikkate alındığında koridorun faaliyete geçmesi hâlinde ikilinin en büyük ticari partner olması muhtemeldir. Bu noktada Türkiye'nin Ortadoğu'da sorun yaşadığı ülkelerle normalleşme girişimleri de Irak'ın gelecek projesinin gerçekleştirilmesi konusunda katkı sunacaktır. Sonuç olarak mevcut krizleri aşmadan Kuru Kanal koridorunda başarı beklentisi gerçekçi değildir. ■