

TESPAM

Türkiye Enerji Stratejileri ve Politikaları Araştırma Merkezi

STRATEJİK DEĞERLENDİRME RAPORU

KALKINMA YOLU EKSENİNDE TÜRKİYE-IRAK İŞ BİRLİĞİ

Kerkük Eksen, Hürmüz Gölgesi ve Geleceğe Dair Bir Değerlendirme

Irak Başbakanı Ali ez-Zeydi'nin Ankara Ziyareti Bağlamında Güncel Bir Analiz

Hazırlayan

TESPAM KIZILELMA

Ankara, 2026

TELİF HAKKI VE YASAL BİLDİRİM

© 2026 TESPAM – Türkiye Enerji Stratejileri ve Politikaları Araştırma Merkezi. Tüm hakları saklıdır.

Bu raporun tamamı ya da bir kısmı, kaynak gösterilmeksizin çoğaltılamaz, dağıtılamaz veya ticari amaçla kullanılamaz. Rapordan yapılacak alıntılarda kaynak olarak aşağıdaki atıf biçiminin kullanılması önerilir:

TESPAM KIZILELMA. (2026). Kalkınma Yolu Ekseninde Türkiye-Irak İş Birliği: Kerkük Eksen, Hürmüz Gölgesi ve Geleceğe Dair Bir Değerlendirme. TESPAM.

Bu çalışma, açık kaynak haber ajansları, resmî kurum açıklamaları ve nitel doküman analizi yöntemine dayanmaktadır. Raporda yer alan görüş ve değerlendirmeler yazarlara aittir ve TESPAM'ın kurumsal pozisyonunu bağlayıcı biçimde yansıtmayabilir.

YÖNETİCİ ÖZETİ

Irak Başbakanı Ali ez-Zeydi'nin 28 Temmuz 2026 tarihinde Ankara'ya gerçekleştirdiği resmî ziyaret, Türkiye ile Irak arasındaki iş birliğinin güvenlik, enerji, ulaştırma, eğitim ve su yönetimi başta olmak üzere çok boyutlu bir çerçevede yeniden tahkim edildiği bir dönüm noktası olarak kayıtlara geçmiştir. Bu yönetici özeti, TESPAM KIZILELMA tarafından hazırlanan kapsamlı analizin temel bulgularını karar alıcıların hızlı biçimde yararlanabileceği şekilde özetlemektedir.

Ziyaret sırasında imzalanan beş belge arasında en dikkat çekici olanı, Kalkınma Yolu Projesi'ne ilişkin ulaştırma mutabakat zaptının imza sırasında yaşanan kısa süreli krizdir. İran'a yakınlığıyla bilinen Irak Ulaştırma Bakanı'nın imza konusundaki tereddüdü, Başbakan Zeydi'nin doğrudan talimatıyla aşılmış; bu hadise, İran'ın Kalkınma Yolu Projesi'ne yönelik yapısal itirazının Irak'ın iç siyasi denkleminde nasıl vücut bulabildiğini somut biçimde göstermiştir.

Kalkınma Yolu Projesi, Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu'nun Ağustos 2026 başındaki açıklamalarına göre tamamlanma noktasına yaklaşmış, bu yıl içinde ilk kazmanın vurulması hedeflenmiştir. Projenin, başlangıçta yalnızca Türkiye ve Irak arasında planlanan bir koridor iken, Katar ve Birleşik Arap Emirlikleri'nin de dahil olduğu dörtlü bir mutabakat zaptıyla genişlediği, fiber optik ve yüksek hızlı demiryolu bileşenleriyle donatıldığı tespit edilmiştir.

Kerkük-Ceyhan (Kerkük-Yumurtalık) Ham Petrol Boru Hattı'na ilişkin bulgular, hattın 1,5 milyon varillik teorik kapasitesine hiçbir dönemde ulaşamadığını, mevcut akışın günlük yalnızca 170-200 bin varil civarında seyrettiğini, buna karşılık taraflar arasında BOTAŞ aracılığıyla bir yıllık geçici bir taşıma anlaşmasıyla günlük 750 bin varillik bir kapasitenin SOMO ve Kuzey Irak Petrol Şirketi'ne (NOC) tahsis edildiğini ortaya koymaktadır. Ankara ile Bağdat arasında hattın kapasitesinin günlük 2,5 milyon varile çıkarılması ve Basra Körfezi'ne kadar güneye uzatılması yönünde müzakereler sürmektedir.

Uluslararası tahkim sürecinde, Paris İstinaf Mahkemesi'nin 10 Mart 2026 tarihli kararıyla Türkiye'nin 2023 tarihli ICC kararına karşı açtığı iptal davası reddedilmiş, Türkiye'nin Irak'a net 1 milyar 471 milyon dolar tazminat ödemesine hükmeden karar kesinleşmiştir. Çalışma, hukuki kesinlik ile diplomatik-ticari çözüm arayışı arasındaki gerilimi ayrıntılı biçimde irdelemekte; tazminatın tek taraflı bir ödemeden ziyade kullanılmayan kapasite alacaklarıyla mahsuplaşacağı çok yönlü bir müzakere sürecine evrildiği sonucuna varmaktadır.

Kerkük'ün stratejik önemi, Türkiye Petrolleri'nin (TPAO) BP ile imzaladığı ve Kerkük sahasının yüzde 15 hissesini devralmasını öngören anlaşma ile Kerkük Valiliği'nin 102 yıl sonra bir Türkmen'e, Mehmet Seman Ağaoğlu'na, emanet edilmesi olgularıyla katbekat artmıştır. Çalışma, bu iki gelişmenin tesadüfi olmadığını, aksine Kerkük'ün enerji, temsiliyet, lojistik ve siyasi-sembolik boyutlarıyla Türkiye-Irak iş birliğinin kesişim noktasına dönüştüğünü ortaya koymaktadır.

Sonuç olarak rapor, Kerkük-Ceyhan Hattı'nın tam kapasiteyle işletilmesinden Kalkınma Yolu Projesi'nin çok bileşenli genişlemesine, tahkim sürecinin diplomatik çözümünden IKBY ile dengeli ilişkilerin sürdürülmesine uzanan dokuz maddelik somut bir politika çerçevesi sunmaktadır. TESPAM, İran'ın projeye yönelik yapısal direncinin sürecin önündeki en somut risk unsuru olmaya devam ettiğini, buna karşılık Ankara ve Bağdat'ın kararlılıkla ilerlemesinin iki ülkenin ortak geleceği açısından hayati önem taşıdığını değerlendirmektedir.

İÇİNDEKİLER

YÖNETİCİ ÖZETİ	3
I. GİRİŞ	5
II. TÜRKİYE-IRAK İLİŞKİLERİNİN TARİHSEL VE STRATEJİK ZEMİNİ.....	6
III. IRAK BAŞBAKANI ALİ EZ-ZEYDİ'NİN ANKARA ZİYARETİ: PROGRAM, ANLAŞMALAR VE İMZA KRİZİ.....	7
III.I. Ziyaretin Genel Çerçevesi ve İmzalanan Belgeler	7
III.II. Kalkınma Yolu Anlaşmasının İmza Sürecinde Yaşanan Kriz.....	7
III.III. Liderlerin Güncel İfadelerinin Değerlendirilmesi.....	8
IV. KALKINMA YOLU PROJESİ: BÖLGESEL BİR EKONOMİ NEHRİ VİZYONU	9
V. KERKÜK-CEYHAN BORU HATTI VE TAM KAPASİTE MESELESİ.....	11
V.I. Hattın Tarihsel Seyri ve Teknik Kapasitesi.....	11
V.II. 1973 Anlaşmasından Tek Taraflı Çekilme ve Yeni Çerçeve Arayışı.....	11
V.III. Hürmüz Boğazı Krizinin Güzergâh Tercihine Etkisi	12
V.IV. En Makul Rota Olarak Kerkük-Ceyhan Hattı.....	12
VI. ULUSLARARASI TAHKİM SÜRECİ: HUKUKİ SEYİR VE ADALET TARTIŞMASI.....	14
VI.I. ICC Kararının Hukuki Seyri.....	14
VI.II. Sürecin Adil Olup Olmadığına Dair Değerlendirme	14
VI.III. Türkiye'nin Tazminat Ödemeyeceği Yönündeki Yaklaşım	15
VII. İRAN FAKTÖRÜ: KALKINMA YOLU'NA YÖNELİK KAYGILAR VE ANKARA- BAĞDAT ARASINI AÇMA GİRİŞİMLERİ	16
VIII. TÜRKİYE'NİN IRAK KÜRT BÖLGESEL YÖNETİMİ (IKBY) İLE GELİŞEN İLİŞKİLERİ	17
IX. KERKÜK'ÜN STRATEJİK ÖNEMİ	18
IX.I. Türkiye Petrolleri'nin Kerkük Sahasına Ortaklığı.....	18
IX.II. Kerkük Valisi'nin Türkmen Kimliği ve Ziyaret Programındaki Yeri.....	18
IX.III. Kerkük'ün Tarihsel, Kültürel ve Jeopolitik Önemi.....	19
X. GELECEĞE DAİR DEĞERLENDİRME VE POLİTİKA ÖNERİLERİ	20
XI. SONUÇ	21
KAYNAKÇA.....	22

I. GİRİŞ

28 Temmuz 2026 tarihinde Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan'ın daveti üzerine Ankara'ya gelen Irak Başbakanı Ali Fali ez-Zeydi, Cumhurbaşkanlığı Külliyesi'nde resmî bir törenle karşılanmıştır; iki liderin başa görüşmesinin ve heyetler arası müzakerelerin ardından güvenlik, enerji, ticaret, ulaştırma, eğitim ve su yönetimi alanlarını kapsayan beş ayrı belge imzalanmıştır (Bianet, 2026). Ziyaretin protokol akışı içerisinde yaşanan ve canlı yayında tüm dünyaya yansıyan bir sahne, iki ülke arasındaki iş birliğinin görünürdeki uyumunun altında yatan jeopolitik gerilim hatlarını da gözler önüne sermiştir. Kalkınma Yolu Projesi'ne ilişkin ulaştırma mutabakat zaptı imzalanma sırası geldiğinde, Irak Ulaştırma Bakanı imza atmakta tereddüt etmiş; bu tereddüdü fark eden Cumhurbaşkanı Erdoğan'ın "Beş anlaşma değil miydi?" sorusunun ardından devreye giren Başbakan Zeydi, kameraların önünde bakanına imzalaması yönünde doğrudan talimat vermiş ve kriz bu şekilde aşılmıştır (Karar, 2026; soL Haber, 2026).

Söz konusu hadise, ilk bakışta protokolün küçük bir aksaklığı gibi görünse de, aslında çok daha derin bir meselenin, Kalkınma Yolu Projesi'nin bölgesel dengeleri değiştirme potansiyeline karşı İran merkezli bir rahatsızlığın, yüzeye çıkmasından ibarettir. Nitekim basına yansıyan değerlendirmelerde, imza konusunda ayak sürüyen bakanın İran'a yakın Şii Koordinasyonu bileşenlerinden ve İran destekli Bedir Örgütü'nden bir isim olduğu vurgulanmış; bu bağlamda hadise, İran'ın Kalkınma Yolu Projesi'ne yönelik siyasi kaygılarının Irak hükümeti içerisindeki yansımalarından biri olarak okunmuştur (Sabah, 2026b; Ensonhaber, 2026).

İşte tam da bu noktada, bu rapor, Irak Başbakanı'nın Ankara ziyaretini ve bu ziyarette yaşanan imza krizini bir başlangıç noktası kabul ederek, Türkiye-Irak iş birliğinin güncel dinamiklerini Kalkınma Yolu Projesi ekseninde ele almayı, liderlerin güncel ifadelerinde değerlendirdikleri konu başlıklarını sistematik biçimde işlemeyi ve geleceğe dair somut bir politika çerçevesi sunmayı amaçlamaktadır. Bu minvalde çalışma; Kerkük-Ceyhan Boru Hattı'nın tam kapasiteyle işletilmesi gerekliliğinden Hürmüz Boğazı'ndaki krizin güzergâh tercihlerine etkisine, uluslararası tahkim sürecinin adalet boyutundan Türkiye'nin Irak Kürt Bölgesel Yönetimi ile derinleşen ilişkilerine, Kerkük Valiliği'nin bir Türkmen'e emanet edilmesinden Türkiye Petrolleri'nin Kerkük sahasındaki hissedarlığına kadar uzanan geniş bir konu yelpazesini kapsamlı biçimde değerlendirmektedir.

Çalışmanın temel kaynaklarından birini, TESPAM'ın 2024 yılında yayımladığı "Irak-Türkiye İşbirliği Bilgi Notu" başlıklı çalışma oluşturmaktadır (Akyener, 2024). Söz konusu bilgi notunda ortaya konulan analiz çerçevesi, Irak'ın enerji potansiyelinin Türkiye ile etkin bir iş birliği süreci olmaksızın hayata geçirilemeyeceği tezi, bugün geline nokta büyük ölçüde doğrulanmış görünmektedir. Bununla birlikte, aradan geçen iki yıllık süre zarfında bölgesel denklemi kökten değiştiren gelişmeler, 28 Şubat 2026'da başlayan ABD/İsrail-İran savaşı, Hürmüz Boğazı'nın fiilen kapatılması, Kerkük-Ceyhan Hattı'nın yeniden devreye girmesi, Kerkük Valiliği'nin 102 yıl sonra bir Türkmen'e devredilmesi ve Türkiye Petrolleri'nin Kerkük sahasına ortak olması, bu analiz çerçevesinin güncellenmesini ve derinleştirilmesini zorunlu kılmaktadır. Elinizdeki rapor, bu güncelleme ihtiyacına cevap verme gayesiyle kaleme alınmıştır.

II. TÜRKİYE-IRAK İLİŞKİLERİNİN TARİHSEL VE STRATEJİK ZEMİNİ

Türkiye ile Irak arasındaki ilişkiler, salt komşuluk hukukuyla açıklanamayacak kadar köklü bir tarihsel ve sosyokültürel zemine dayanmaktadır. Nitekim Akyener'in (2024) de vurguladığı üzere, iki ülke hem derin bir sosyokültürel bağa ve tarihsel yakınlığa hem de lojistik anlamda doğrudan komşuluk ilişkisine sahiptir; bu çift yönlü yakınlık, bölgedeki diğer aktörlerin sahip olmadığı bir iş birliği potansiyelini beraberinde getirmektedir. Bu bağlamda 2008 yılında tesis edilen Yüksek Düzeyli Stratejik İşbirliği Konseyi, Türkiye'nin bir komşu ülkeyle kurduğu ilk mekanizma olması hasebiyle, ikili ilişkilerin kurumsal bir zemine oturtulması yönünde atılan ilk adımı temsil etmektedir (Kriter Dergi, 2024).

Cumhurbaşkanı Erdoğan'ın 22 Nisan 2024 tarihinde, on üç yıl aradan sonra, gerçekleştirdiği Irak ziyareti, ikili ilişkilerde yeni bir dönemin başlangıcı olarak nitelendirilmiştir. Bu ziyaret sırasında terörle mücadelede su yönetimine, ekonomik iş birliğinden tarım ve sağlığa uzanan geniş bir yelpazede mutabakat sağlanmış; nitekim Irak merkezi hükümetinin PKK'ya ait büroların kapatılmasına yönelik kararı da bu dönemde ikili ilişkilerin güçlenmesini perçinleyen bir gelişme olarak kayıtlara geçmiştir (Kriter Dergi, 2024). Dolayısıyla 28 Temmuz 2026 tarihli Zeydi ziyareti, münferit bir hadise değil, 2024'ten bu yana istikrarlı bir ivme kazanan bu sürecin en son ve en somut halkası olarak okunmalıdır.

Mayıs 2026'da parlamento onayıyla göreve gelen Ali ez-Zeydi hükümetinin (Takvim, 2026) Türkiye'ye gerçekleştirdiği bu ilk resmî ziyaret, hem simgesel hem de işlevsel bir öneme sahiptir. Simgesel önemi, yeni Irak hükümetinin dış politika önceliklerinde Ankara'ya verdiği yeri açıkça ortaya koymasından; işlevsel önemi ise, geçtiğimiz yıl 17 milyar dolara yaklaşan ikili ticaret hacminin (Haber7, 2026a) daha da ileri taşınması yönündeki somut adımlardan kaynaklanmaktadır. Erdoğan'ın basın toplantısında ifade ettiği üzere, Türkiye Irak'a savunma sanayii ürünleri tedariki konusunda da destek vermeye hazırdır; bu da ikili ilişkilerin güvenlik boyutunun enerji ve ticaret boyutlarıyla eş zamanlı olarak derinleştiğini göstermektedir (Haberaktuel, 2026).

Bu tarihsel ve stratejik zemin dikkate alındığında, çalışmanın ilerleyen bölümlerinde ele alınacak olan Kalkınma Yolu Projesi, Kerkük-Ceyhan Hattı ve Kerkük'ün stratejik konumu gibi başlıkların, birbirinden bağımsız gelişmeler olarak değil, 2008'den bu yana istikrarlı bir çizgide ilerleyen ve 2024 sonrasında ivme kazanan kapsamlı bir stratejik ortaklık sürecinin farklı veçheleri olarak değerlendirilmesi gerekmektedir. Nitekim bu bütünsel bakış açısı, raporun izleyen bölümlerinde ayrı ayrı ele alınacak gelişmelerin, aslında ortak bir stratejik mantığın farklı tezahürleri olduğunu görmemizi sağlayacaktır.

III. IRAK BAŞBAKANI ALİ EZ-ZEYDİ'NİN ANKARA ZİYARETİ: PROGRAM, ANLAŞMALAR VE İMZA KRİZİ

III.I. Ziyaretin Genel Çerçevesi ve İmzalanan Belgeler

Irak Başbakanı Ali ez-Zeydi'nin 28 Temmuz 2026 tarihli Ankara ziyareti, Cumhurbaşkanlığı Külliyesi'nde düzenlenen resmî bir törenle başlamıştır. İki ülkenin millî marşlarının çalınmasının ardından Cumhurbaşkanı Erdoğan ile Başbakan Zeydi önce baş başa görüşmüş, akabinde bakanların ve üst düzey yetkililerin katılımıyla heyetler arası bir toplantı gerçekleştirilmiştir. Bu toplantıda Türkiye-Irak ilişkilerinin yanı sıra bölgesel güvenlik, enerji, ticaret, ulaştırma ve su yönetimi konuları kapsamlı biçimde değerlendirilmiştir (Bianet, 2026).

Görüşmelerin ardından gerçekleştirilen imza töreninde toplam beş belge imzalanmıştır. Bunlar arasında Polis Akademisi Başkanı Murat Balcı ile Irak Başbakanı ve Silahlı Kuvvetler Komutanı Özel Kalem Müdürü General Abdulemir Şammari tarafından imzalanan "Eğitim ve Akademik İşbirliği Mutabakat Muhtırası"; Gençlik ve Spor Bakanı Osman Aşkın Bak ile Irak Dışişleri Bakanı Fuad Hüseyin arasında imzalanan "Gençlik ve Spor Alanlarında Mutabakat Zaptı"; Kalkınma Yolu Projesi'ne ilişkin ulaştırma mutabakat zaptı; su yönetimine dair iş birliği belgesi; ve Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı (TPAO) ile BP arasında imzalanan, TPAO'nun Kerkük'teki BP Energy Company of Kirkuk Limited'in yüzde 15 hissesini devralmasını öngören hisse devir sözleşmesi yer almaktadır (Takvim, 2026; Haberaktuel, 2026). Aşağıdaki tablo, imzalanan bu beş belgeyi ve taraflarını özetlemektedir.

İmzalanan Belge	Taraflar
Eğitim ve Akademik İşbirliği Mutabakat Muhtırası	Murat Balcı (Polis Akademisi Başkanı) — Tuğgeneral Abdulemir Şammari
Gençlik ve Spor Alanlarında Mutabakat Zaptı	Osman Aşkın Bak (Gençlik ve Spor Bakanı) — Fuad Hüseyin (Irak Dışişleri Bakanı)
Kalkınma Yolu Projesi Ulaştırma Mutabakat Zaptı	Abdulkadir Uraloğlu (Ulaştırma ve Altyapı Bakanı) — Vehb Selman el-Haseni (Irak Ulaştırma Bakanı)
Su Yönetimi İş Birliği Belgesi	İlgili bakanlıklar
TPAO-BP Kerkük Hisse Devir Sözleşmesi (%15)	TPAO — BP Energy Company of Kirkuk Limited

III.II. Kalkınma Yolu Anlaşmasının İmza Sürecinde Yaşanan Kriz

Canlı yayınlanan imza töreninde ilk olarak üç iş birliği belgesi imzalanmış, imza sürecinin sona erdiği izlenimi doğduğunda ise Cumhurbaşkanı Erdoğan görevlilere dönerek "Beş anlaşma değil miydi?" diye sormuştur (Karar, 2026). Bu müdahalenin ardından Dışişleri Bakanı Hakan Fidan sahneye gelerek durumu izah etmiş; imzalanmayan belgelerden birinin Kalkınma Yolu Projesi'ne ilişkin ulaştırma mutabakat zaptı olduğu ve bu belgeyi Irak Ulaştırma Bakanı Vehb Selman el-Haseni'nin ilk etapta imzalamak istemediği anlaşılmıştır (Bianet, 2026).

Odatv kaynaklı haberlere yansıyan diyalogda Başbakan Zeydi, bakanına dönerek "Neden kalkınma yolunu imzalamıyorsunuz?" diye sormuş, ardından tercümanına dönerek Cumhurbaşkanı'na bakana imzalaması yönünde talimat verdiğini iletmesini istemiştir (soL Haber, 2026). Bu doğrudan ve kamuoyu önünde verilen

talimatın ardından Bakan Haseni direncini kırmış ve belgeyi imzalamıştır. Böylelikle toplam beş anlaşma tamamlanmış olsa da, sahne uluslararası basının da dikkatini çekmiş ve olay geniş yankı bulmuştur (Sabah, 2026b). Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Uraloğlu'nun 3 Ağustos 2026'da A Haber'e verdiği demeçte imza sürecinin perde arkasına dair ayrıntılar paylaşması, hadisenin kamuoyunda ne denli yankı bulduğunun ayrı bir göstergesidir (A Haber, 2026).

Bu noktada üzerinde durulması gereken asıl mesele, bakanın imza konusundaki tereddüdünün arka planıdır. Basına yansıyan değerlendirmelere göre Bakan Haseni'nin İran'a yakın Şii Koordinasyonu bileşenlerinden ve İranlı milis grup Bedir Örgütü'nden bir isim olduğu; İran'ın ise Kalkınma Yolu Projesi'nin kendi çıkarlarını olumsuz etkileyeceği gerekçesiyle projeye karşı çıktığı ifade edilmektedir (Ensonhaber, 2026; Star, 2026). Bu bağlamda yaşanan kriz, münferit bir protokol aksaklığından öte, İran'ın Irak hükümeti içerisindeki nüfuz alanlarının Kalkınma Yolu Projesi'ne karşı ortaya koyduğu dirençli tutumun somut bir tezahürü olarak okunmalıdır; bu meseleye raporun VII. bölümünde ayrıntılı biçimde dönülecektir.

III.III. Liderlerin Güncel İfadelerinin Değerlendirilmesi

Basın toplantısında konuşan Cumhurbaşkanı Erdoğan, Irak'a her alanda destek vermeye hazır olduklarını, Irak ile stratejik adımlar attıklarını ve Kalkınma Yolu Projesi'nin her zamankinden daha fazla önem kazandığını vurgulamıştır. Erdoğan ayrıca İran, Suriye ve Filistin başta olmak üzere bölgesel gelişmeleri ele aldıklarını, geçen yıl 17 milyar dolara yaklaşan ticaret hacmini artırmak istediklerini, Irak'ın savunma sanayii ürünleri tedarikine yardımcı olacaklarını ve Irak'ın savaş ile istikrarsızlıktan etkilendiğini, Irak'ın huzurunu Türkiye'nin durumundan ayrı tutmadıklarını dile getirmiştir (Haberaktuel, 2026). "Terörsüz Türkiye" süreci bağlamında Iraklı muhataplarıyla yakın diyalog hâlinde olduklarını belirten Erdoğan, Irak'ın günde 1 milyon varil petrol sağlayabileceğini aktararak "Komşumuz Irak'tan günlük 1 milyon varil petrolü Türkiye'ye transfer ettiğimizde ihtiyacımızın önemli bir bölümünü karşılamış oluruz" ifadelerini kullanmıştır (Besniyenibakis, 2026).

Erdoğan'ın konuşmasında özellikle dikkat çeken bir diğer husus, Irak Türkmen Cephesi Genel Başkanı ve Kerkük Valisi Mehmet Seman Ağaoğlu'nun Zeydi'nin heyetinde yer almasına atfettiği anlamdır. Erdoğan bu isabetli tercihi "Irak'ın beşeri zenginliğinin vazgeçilmez bir parçası olan ve aramızdaki kardeşliğin en sağlam dayanağını teşkil eden Irak Türkmenlerine Zeydi kardeşimin de hassasiyetle yaklaştığını görüyorum" sözleriyle değerlendirmiş; Kerkük Valisi'nin heyette yer almasını "özellikle anlamlı" bulduğunu ifade etmiştir (CNN Türk, 2026). Bu değerlendirme, raporun IX. bölümünde ele alınacak olan Kerkük'ün stratejik önemine dair tespitlerle doğrudan örtüşmektedir.

"Coğrafya bize iki nehir vermiş, üçüncü nehri de istiyoruz."
— Irak Başbakanı Ali ez-Zeydi (Kartepe Bülteni, 2026)

Başbakan Zeydi ise basın toplantısında ziyaretin salt protokol icabı olmadığını, asırlar öncesine dayanan ilişkilerin pekiştirilmesinin bir nişanesi olduğunu vurgulamıştır. Zeydi, kardeşlik içerisinde bir ortaklık arzu ettiklerini ve özellikle Kalkınma Yolu Projesi üzerinde çalıştıklarını belirterek yukarıdaki veciz ifadeyle coğrafyanın Dicle ve Fırat'tan sonra üçüncü bir "ekonomi nehri" kazanması gerektiğini dile getirmiştir (Kartepe Bülteni, 2026). Bu metafor, raporun IV. bölümünde ele alınacak olan Kalkınma Yolu Projesi'nin bölgesel bir ekonomi koridoruna dönüşme vizyonunu özlü biçimde ifade etmesi bakımından önemlidir.

IV. KALKINMA YOLU PROJESİ: BÖLGESEL BİR EKONOMİ NEHRİ VİZYONU

Kalkınma Yolu Projesi'nin kökleri, esasen 2010'lu yıllardan bu yana gündemde olan ve Basra Körfezi'ndeki Büyük Fav Limanı'nın kapasitesinin geliştirilerek Basra, Nasiriye, Necef, Bağdat, Tikrit, Musul gibi şehirleri, hatta bağlantı yollarıyla Erbil, Kerkük ve Süleymaniye'yi de içine alan, bir ulaşım ağına dönüştürülmesini hedefleyen El-Faw Projesi'ne dayanmaktadır. Akyener'in (2024) tespit ettiği üzere, İran'ın bu projeye karşı oluşu, ABD'nin bazı kaygıları ve pandemi süreci gibi etkenler projenin sürekli ötelenmesine sebep olmuş; fakat günümüzde bu proje, Türkiye ve Irak arasındaki iş birliğinin çok daha etkin bir pozisyona gelmesiyle birlikte "Kalkınma Yolu" adı altında yeniden hayata geçirilmiştir.

Yaklaşık 1176-1300 kilometre uzunluğundaki proje, Irak'ın Basra Körfezi'ndeki Büyük Fav Limanı'nı Türkiye sınırına bağlamayı hedeflemekte; kara ve demiryolu bağlantılarının yanı sıra petrol ve doğalgaz nakil hatlarını da kapsamaktadır (Malatya Güncel, 2026; Ticaret Bakanlığı, 2026). Basına yansıyan verilere göre projenin toplam değeri 17 ila 110 milyar dolar arasında değişen tahminlerle ifade edilmektedir; bu farklılık, projenin yalnızca ana koridor maliyetini mi yoksa enerji ve iletişim altyapısı dâhil tüm bileşenlerini mi kapsadığına dair farklı hesaplama yöntemlerinden kaynaklanmaktadır (Star, 2026; ORSAM, 2026). Görüşmeler sırasında bölgesel güvenlik, yatırım, su kaynakları ve istikrar başlıklarıyla birlikte ele alınan Kalkınma Yolu Projesi, görüşmelerin en önemli gündem maddelerinden birini teşkil etmiştir (Malatya Güncel, 2026).

Projenin kurumsal mimarisi, başlangıçta yalnızca Türkiye ile Irak arasında ikili bir girişim olarak tasarlanmışken, zaman içerisinde bölgesel bir ortaklığa evrilmiştir. Nitekim T.C. Ticaret Bakanlığı'nın açık kaynak verilerine göre, Cumhurbaşkanı Erdoğan ve dönemin Irak Başbakanı himayesinde Irak, Türkiye, Katar ve Birleşik Arap Emirlikleri arasında Kalkınma Yolu Projesi'nde iş birliğine ilişkin dörtlü bir mutabakat zaptı imzalanmış; bu adım, projenin salt ikili bir koridordan çok taraflı bir bölgesel yatırım platformuna dönüştüğünü göstermektedir (Ticaret Bakanlığı, 2026). Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu'nun Ağustos 2026 başında yaptığı açıklamaya göre proje bitme noktasına gelmiş; Bakan, "Proje bitti diyebiliriz, çok ufak eksiklikleri kaldı" değerlendirmesinde bulunarak bu yıl içinde ilk kazmanın vurulmasının hedeflendiğini, güzergâh boyunca fiber optik iletişim ağlarının da yer alacağını duyurmuştur (Türkiye Gazetesi, 2026c).

TESPAM'ın 2024 tarihli değerlendirmesinde ortaya konulan çerçeveye göre, Kalkınma Yolu Projesi'nin salt bir ticaret güzergâhı, liman, otoban ve demiryolu projesi olarak kalmaması; bilakis petrol nakil hatları, doğalgaz nakil hatları, ilgili hatlara bağlanacak petrol ve doğalgaz sahalarının geliştirilmesi, ilave arama girişimleri, petrol depolama bölgeleri, fiber optik iletişim ağı ve elektrik iletim ağı gibi ilave bileşenlerle taçlandırılması gerekmektedir (Akyener, 2024). Bu çok bileşenli yaklaşım, projeyi salt bir lojistik koridordan, bölgenin enerji mimarisini de dönüştürecek kapsamlı bir kalkınma vizyonuna terfi ettirmektedir; nitekim Uraloğlu'nun açıkladığı fiber optik bileşeni, bu çok katmanlı vizyonun somut bir tezahürü olarak okunmalıdır.

Akyener'in (2024) raporunda öngörülen bir diğer önemli husus, projenin siyasi anlamda dış engellemelere maruz kalma riskidir. Zira Irak'ın güçlenmesi, bölgenin terörden arındırılması ve Şii-Sünni çatışma risklerinin asgariye indirilmesi; ABD, İsrail ve İran gibi aktörler nezdinde her zaman hoş karşılanmayacağından, projenin adım adım, kontrollü ve her adımda farklı bir güç odağının dâhil edilebildiği dinamik bir süreç izlenerek hayata geçirilmesi tavsiye edilmektedir. Nitekim büyük bir proje, doğru kurgulandığı takdirde ABD

ve Çin'in, Rusya ve İran'ın, AB ve Hindistan'ın dahi lehine olabilecek fırsatlar ihtiva edebilecektir; bu sebeple çok yönlü bir diplomasi sürecinin izlenmesi elzemdir (Akyener, 2024). SETA Dış Politika Araştırmacısı Can Acun'un da vurguladığı üzere, Kalkınma Yolu Projesi'ne Türkiye stratejik değer atfetmekte ve projeyi Zengezur Koridoru'yla birlikte Orta Koridor'un iki önemli bileşeninden biri olarak desteklemektedir (Sabah, 2026b). Bu bağlamda, Türkiye'nin Suriye, Ürdün ve Suudi Arabistan ile birlikte planladığı Modern Hicaz Demiryolu Projesi'nin de Kalkınma Yolu ile tamamlayıcı bir işlev üstlenerek Körfez'i Türkiye üzerinden Avrupa'ya bağlayan kesintisiz bir lojistik koridor oluşturmaya hedeflenmektedir; bu iki projenin eş zamanlı ilerlemesi, Türkiye'nin bölgesel bağlantısallık mimarisindeki merkezi konumunu pekiştirmektedir (Takvim, 2026c).

Bu çerçevede, III. bölümde ele alınan imza krizinin de aslında Kalkınma Yolu Projesi'nin tam olarak bu çok aktörlü ve hassas dengeler üzerine kurulu doğasından kaynaklandığı söylenebilir. Projenin nihai başarısı, yalnızca Türkiye ile Irak merkezi hükümeti arasındaki iradeye değil, aynı zamanda bu iradenin Irak'ın kendi iç siyasi denklemindeki İran'a yakın unsurların direncini aşabilme kapasitesine de bağlıdır.

V. KERKÜK-CEYHAN BORU HATTI VE TAM KAPASİTE MESELESİ

V.I. Hattın Tarihsel Seyri ve Teknik Kapasitesi

Kerkük-Ceyhan Ham Petrol Boru Hattı, 27 Temmuz 1973 tarihinde imzalanan ve 1975 yılında yürürlüğe giren ikili anlaşma çerçevesinde inşa edilmiş; 1985 yılında ise ilk hatta paralel ikinci bir hat inşasına başlanarak iki yıl içerisinde tamamlanmıştır (AA, 2026). Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanı Alparslan Bayraktar'ın hatırlattığı üzere, hat günlük 1,5 milyon varil taşıma kapasitesine sahip olmasına rağmen bu seviyeye tarihi boyunca hiçbir zaman ulaşamamıştır (AA, 2026). Nitekim 1990 yılından bu yana, Irak'ın Kuveyt'i işgaliyle başlayan Birleşmiş Milletler ambargosu, ABD'nin 2003 müdahalesi sonrası yaşanan çatışmalar ve DEAŞ'ın Haziran 2014'te Musul'u ele geçirmesiyle sevkiyatın tamamen durması gibi kesintilerle malul bir tarih söz konusudur.

TESPAM Başkanı Oğuzhan Akyener'in Rûdaw televizyonuna yaptığı açıklamada belirttiği üzere, hattın Irak'tan Türkiye'ye uzanan kısmı günlük 1,2 milyon varil kapasiteye sahip olup herhangi bir teknik sorun bulunmamaktadır; hat teknik olarak her daim hazır durumdadır (Akyener, 2025). Enerji uzmanı Altuğ Karataş'ın milliyet.com.tr'ye yaptığı değerlendirmede ise, hattın normalde 1,6 milyon varil kapasiteli olmasına karşın inşa edildiği tarihten bu yana hiç tam kapasite çalışmadığı, azami olarak günlük 500-600 bin varillik akışa, yani kapasitenin yaklaşık yüzde 30'una, ulaşabildiği vurgulanmıştır (CNN Türk, 2026). STRASAM'ın (2026) analizinde ise, teknik yıpranma göz önüne alındığında hattın fiilen kullanılabilir kapasitesinin yalnızca 300 bin varil/gün civarında olduğu belirtilmektedir.

V.II. 1973 Anlaşmasından Tek Taraflı Çekilme ve Yeni Çerçeve Arayışı

Türkiye, 21 Temmuz 2025 tarihinde 1973 yılında imzalanan ve 27 Temmuz 2026'da geçerliliğini yitirecek olan Kerkük-Ceyhan Ham Petrol Boru Hattı Anlaşması'ndan tek taraflı olarak çekilme kararı aldığını duyurmuştur. Bunun yerine, yarım asırdır yürürlükte olan anlaşmanın yerini, kapsamı ham petrolün ötesinde doğalgaz, petrokimya ve elektriği de içerecek çok daha kapsamlı bir çerçeve anlaşmanın alması hedeflenmektedir (AA, 2026; STRASAM, 2026). Bakan Bayraktar'ın 14 Temmuz 2026'daki açıklamasına göre, Irak'ta yaşanan seçim süreci ve yeni hükümetin kurulması nedeniyle kapsamlı yeni anlaşmanın 27 Temmuz'a yetiştirilmesi mümkün olmamış; bu nedenle akışın kesilmemesi için BOTAŞ aracılığıyla bir yıllık geçici bir petrol taşıma anlaşması yapılmıştır (Bloomberg HT, 2026; Endeks24, 2026).

Endeks24'ün Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı ile Reuters kaynaklı verilere dayanarak 1 Ağustos 2026'da aktardığı ayrıntılara göre, yeni geçici düzenlemede günlük 750 bin varillik bir boru hattı kapasitesi SOMO ve Kürdistan Bölgesel Yönetimi'nin petrol şirketi NOC'a tahsis edilmiş; ancak bu rakam bir günlük sevkiyat garantisi değil, yalnızca tahsis edilen azami kapasite olarak tanımlanmıştır. Aynı kaynağa göre hattın fiilî akışı günlük yaklaşık 170 bin varil civarında seyretmekte olup bu, tahsis edilen kapasitenin yaklaşık yüzde 22,7'sine, hattın 1,5 milyon varillik toplam teorik kapasitesinin ise yalnızca yüzde 11,3'üne karşılık gelmektedir; tahsis edilen kapasite ile fiilî akış arasındaki fark günlük 580 bin varile ulaşmaktadır (Endeks24, 2026). Bu veri, hattın teorik kapasitesi ile fiilî kullanım oranı arasındaki uçurumun, geçici düzenlemeye rağmen devam ettiğini açıkça ortaya koymaktadır.

Müzakerelerin seyrine dair basına yansıyan bilgilere göre Ankara, hattın azami 1,5 milyon varillik kapasitesine, hatta orta vadede 2,5 milyon varile kadar, ulaştırılması için baskı yapmakta; anlaşmaya varılamaması hâlinde petrol ihracatının derhal durdurulabileceği uyarısında bulunurken, nihai kararın Cumhurbaşkanı Erdoğan tarafından verileceği ifade edilmektedir (Kıbrıs Postası, 2026). Bakan Bayraktar'ın

Başbakan Zeydi ile Bağdat'ta gerçekleştirdiği görüşmede, kapasitenin günlük 2,5 milyon varile yükseltilmesinin yanı sıra hattın Basra Körfezi'ne kadar güneye uzatılması ve Kuveyt'in de bu hattın yararlanabilmesi seçenekleri gündeme getirilmiştir (Bloomberg HT, 2026; Dünya Gazetesi, 2026). Türkiye'nin talebi, 5 ila 10 yıl süreli, kapsamlı ve Irak'ın kullanılmayan boru hattı kapasitesi için tazminat niteliğinde ücret ödemesini zorunlu kılan hükümler içeren yeni bir anlaşma yönündedir; kapasite artışı karşılığında ayrıca doğalgaz taşımacılığı için ayrı bir hat döşenmesi de müzakere gündemindedir (Bloomberg HT, 2026; Dünya Gazetesi, 2026). Bu, aşağıda VI. bölümde ayrıntılı olarak ele alınacak tahkim sürecinin, yeni anlaşma müzakerelerinin doğrudan bir parçası hâline geldiğini göstermektedir.

V.III. Hürmüz Boğazı Krizinin Güzergâh Tercihine Etkisi

28 Şubat 2026 tarihinde ABD ve İsrail'in İran'a yönelik "önleyici saldırı" adı verilen operasyonu ile başlayan ve İran'ın karşılık vermesiyle devam eden savaş, bölgesel güvenlik mimarisini kökten sarsmıştır (ORSAM, 2026). Bu sürecin en kritik yansımalarından biri, İran Devrim Muhafızları Ordusu'nun Hürmüz Boğazı'nı deniz trafiğine fiilen kapatması olmuştur; Devrim Muhafızları Genel Komutanı Danışmanı Tuğgeneral İbrahim Cebbari, boğazdan geçmeye çalışan her gemiye saldırılacağını açıklamıştır (Forbes Türkiye, 2026). Dünya sıvı petrol tüketiminin yaklaşık yüzde 20'sinin, günlük 20 milyon varili aşkın ham petrol ve petrol ürününün geçtiği bu stratejik boğazın kapatılması (AA, 2026), Brent petrol fiyatlarının kısa sürede yüzde 10 oranında yükselmesine yol açmış; Fitch Ratings'in senaryo analizine göre boğazın altı ay boyunca fiilen kapalı kalması hâlinde varil fiyatının 120 dolara kadar çıkabileceği öngörülmüştür (Shafaqna Türkiye, 2026).

TESPAM Başkanı Oğuzhan Akyener'in bölge ülkelerinin günlük ekonomik kayıplarına ilişkin açıklamasında ortaya koyduğu verilere göre, Orta Doğu'daki gerilim nedeniyle günlük enerji kaybı 2,3 milyar doları aşmış; günlük petrol ihracatı 25,1 milyon varilden 9,7 milyon varile gerileyerek tarihsel bir arz kesintisi yaşanmıştır. Bu süreçte Irak'ın petrol ihracatı da günlük 4,2 milyon varilden 1,2 milyon varile düşerek ciddi bir darbe almıştır (Gündem Atlas, 2026). Söz konusu tablo, Suudi Arabistan'ın Doğu-Batı Boru Hattı (günlük 5 milyon varil) ve Birleşik Arap Emirlikleri'nin Abu Dabi-Füceyre Hattı (günlük 1,5 milyon varil) gibi alternatif güzergâhlara sahip ülkelerin krizi kısmen telafi edebilirken, ihracatının büyük bölümünü Hürmüz'e bağımlı gerçekleştiren Irak için Kerkük-Ceyhan Hattı'nın stratejik önemini katbekat artırmıştır.

Nitekim krizin devam ettiği Temmuz 2026 içerisinde yaşanan yeni gerilim dalgasında Brent petrolün varil fiyatı yeniden 87 doları aşmış, Avrupa'da dizel yakıt fiyatları rekor seviyelere ulaşmıştır (Pravda Türkiye, 2026). Bu tablo, Irak Petrol Bakanlığı'nın Mart 2026'daki açıklamasında da teyit edildiği üzere, Hürmüz'deki güney güzergâhındaki aksaklıklara karşılık kuzey hattının, yani Kerkük-Ceyhan Hattı'nın, ihracat için hazır olduğunu ve krizin derinleştiği her dönemde bu hattın öneminin katlanarak arttığını göstermektedir (STRASAM, 2026).

V.IV. En Makul Rota Olarak Kerkük-Ceyhan Hattı

Uluslararası Enerji Ajansı (IEA) Başkanı Fatih Birol'un Nisan 2026'da dile getirdiği Basra-Ceyhan boru hattı önerisinin, STRASAM'ın (2026) isabetle tespit ettiği üzere, ani bir siyasi refleks değil, onlarca yıllık yapısal bir kırılganlığın ürünü olarak değerlendirilmesi gerekmektedir. Bu değerlendirme, raporun temel tezlerinden biriyle, Kerkük-Ceyhan güzergâhının Irak petrolü için en makul, en güvenli ve en az riskli ihracat rotası olduğu teziyle, doğrudan örtüşmektedir.

Bu tezi destekleyen üç temel gerekçe sıralanabilir. Birincisi, coğrafi ve jeopolitik risk boyutudur: Hürmüz Boğazı'nın İran tarafından fiilen kapatılabildiği ve dünya petrol arzının beşte birini riske atabildiği bir

konjonktürde (Euronews, 2026), Kerkük-Ceyhan Hattı üzerinden Akdeniz'e açılan güzergâh, Irak petrolünü boğaz kaynaklı jeopolitik risklerden tümüyle izole etmektedir; nitekim bu tespit, Akyener'in (2024) iki yıl önce kaleme aldığı bilgi notunda dahi "Türkiye üzerindeki ihracat rotaları güçlendirilerek Irak ihracatının Hürmüz Boğazı kaynaklı lojistik risklerden kurtarılabilceğı" şeklinde öngörölmüştü. İkincisi, altyapısal hazır oluş boyutudur: Akyener'in de belirttiğı üzere hat teknik olarak her daim hazırdır ve herhangi bir teknik sorun bulunmamaktadır (Akyener, 2025); bu da yatırım ve zaman kaybı olmaksızın kapasitenin artırılabilceğı anlamına gelmektedir. Üçüncüsü ise ekonomik boyuttur: Enerji uzmanı Altuğ Karataş'ın hesaplamalarına göre, hattın tam kapasiteyle (1,6 milyon varil/gün) çalışması hâlinde 40 milyar dolarlık bir ekonomik büyüklük söz konusu olabileceğ; yalnızca günlük 300 bin varillik bir başlangıç dahi 2023'ten bu yana atıl kalan hattan 7-8 milyar dolarlık ekonomik hacim yaratma potansiyeli taşımaktadır (CNN Türk, 2026).

Nihayetinde, Basra-Hadise gibi Ürdün ve Suriye üzerinden geçecek alternatif güzergâhların da gündemde olduğı (Bigpara, 2026) bir tabloda dahi, Kerkük-Ceyhan Hattı'nın sahip olduğı tarihsel işletme tecrübesi, coğrafi kısalığı ve Akdeniz'e doğrudan açılan konumu, onu Irak'ın kuzey sahalarından çıkarılan petrol için tartışmasız en makul seçenek konumuna taşımaktadır. Enerji Uzmanı Karataş'ın ifadesiyle, "Afrika'sından, Avrupa'sından, ABD ve Avustralya'sına kadar baktığınızda tam merkezde Türkiye" bulunmakta ve bu konum Türkiye'yi yeni enerji mimarisinde asgari risk taşıyan bir üs hâline getirmektedir (CNN Türk, 2026).

Nitekim TESPAM Başkanı Oğuzhan Akyener'in 30 Temmuz 2026 tarihli, yani TPAO'nun Kerkük sahasına ortaklığının kamuoyuna duyurulduğı güne denk gelen, değerlendirmesi de bu tezi bizzat teyit etmektedir; Akyener, hattın tam kapasite çalışmasının Türkiye'ye Hürmüz Boğazı'na karşı somut bir alternatif rota kazandıracağını vurgulamıştır (Akyener, 2026a). Bu güncel değerlendirmeye raporun IX.I bölümünde ayrıntılı biçimde yer verilmektedir.

Bu tabloya ilaveten, TESPAM'ın enerji-güvenlik odaklı literatüründe sıklıkla vurgulanan yedeklilik (redundancy) kavramı, Kerkük-Ceyhan Hattı özelinde özel bir anlam kazanmaktadır. Zira küresel enerji arz güvenliği yalnızca üretim kapasitesiyle değil, aynı zamanda üretilen kaynağın piyasaya ulaştırılabilceğı alternatif güzergâhların çeşitliliğıyle de ölçölür. Hürmüz Boğazı'nın tek bir aktörün, İran'ın, insiyatiline bu denli açık bir darboğaz hâline gelmiş olması, Irak gibi ihracatının büyük kısmını güney güzergâhına bağımlı gerçekleştiren bir üretici için yapısal bir kırılganlık yaratmaktadır. Kerkük-Ceyhan Hattı'nın tam kapasiteyle devreye alınması, bu kırılganlığı yalnızca Irak için değil, hattan geçen petrolü ithal eden Avrupa pazarları için de asgariye indirecek bir sigorta işlevi görecektir; bu bakımdan hattın kapasite artışı, dar anlamda ikili bir ticari mesele olmanın ötesinde, bölgesel enerji mimarisinin dayanıklılığına katkı sunan sistemik bir yatırım olarak değerlendirilmelidir.

VI. ULUSLARARASI TAHKİM SÜRECİ: HUKUKİ SEYİR VE ADALET TARTIŞMASI

VI.I. ICC Kararının Hukuki Seyri

13 Şubat 2023 tarihinde Paris merkezli Uluslararası Ticaret Odası (ICC) Tahkim Mahkemesi, Irak Merkezi Hükümeti'nin açtığı davada, Türkiye'nin 21 Mayıs 2014 ile 30 Eylül 2018 tarihleri arasında Irak Merkezi Hükümeti'nin onayı olmaksızın Irak Kürt Bölgesel Yönetimi'nden çıkarılan petrolün Ceyhan Limanı'na taşınmasına ve yüklemesine izin vererek 1973 tarihli anlaşmayı ihlal ettiğine hükmetmiş; tarafların karşılıklı alacaklarının mahsuplaştırılmasının ardından Türkiye'nin Irak'a net 1 milyar 471 milyon 390 bin 486 dolar tazminat ödemesine karar vermiştir (T24, 2026; Afyon Türkeli Gazetesi, 2026). Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı'nın konuya ilişkin resmî açıklamasında, davanın geline aşamasında hakem heyetinin Irak'ın beş talebinden dördünü reddettiği, buna karşılık Türkiye'nin taleplerinin büyük çoğunluğunun kabul edilerek Irak'ın da bu ihlaller sebebiyle Türkiye'ye tazminat ödemesine hükmedildiği vurgulanmıştır (Cumhuriyet, 2023).

Türkiye'nin bu karara karşı Paris'te açtığı iptal davası ise, Paris İstinaf Mahkemesi'nin 10 Mart 2026 tarihli kararıyla reddedilmiş; mahkeme ayrıca Türkiye'nin yargılama giderlerini karşılmasına ve Irak'a 200 bin avro ödemesine hükmetmiştir (BirGün, 2026). Mahkemenin ret gerekçesi hukuki açıdan dikkate değerdir: Türkiye, hakem heyetinin uyuşmazlığa uygulanacak hukuku belirlerken yetkisini aştığını ve yargılama usulüne aykırı davrandığını savunurken, Irak tarafların uygulanacak hukuk konusunda anlaşamadığını, bu nedenle hakem heyetinin söz konusu meseleyi karara bağlama yetkisi bulunduğunu ileri sürmüştür. Paris İstinaf Mahkemesi, tarafların açık ve ortak bir hukuk tercihi bulunmadığına ve konunun tahkim sürecinde taraflarca ayrıntılı biçimde tartışıldığına hükmederek Türkiye'nin iptal başvurusunu reddetmiştir (soL Haber, 2026b). Bu gelişme kamuoyunda genel olarak Türkiye'nin "yeni bir tahkim davasını kaybettiği" şeklinde algılanmış olsa da, gazeteci Murat Yetkin'in isabetle vurguladığı üzere, ortada Türkiye aleyhine verilmiş yeni bir tahkim kararı bulunmamaktadır; Paris İstinaf Mahkemesi yalnızca 2023 tarihli ICC kararının iptali talebini reddederek mevcut kararın hukuki geçerliliğini korumuş, böylece karar kesinleşmiştir (Yetkin Report, 2026).

VI.II. Sürecin Adil Olup Olmadığına Dair Değerlendirme

Burada, hukuki kesinlik ile siyasi-diplomatik adalet algısı arasındaki gerilimin açıkça ortaya konulması gerekmektedir; zira Yetkin'in (2026) de altını çizdiği gibi hukuk ile diplomasi aynı şey değildir. Hukuki süreç büyük ölçüde ilerlemiş olsa da diplomatik süreç bambaşka bir mecrada, taraflar arasındaki müzakere masasında şekillenmeye devam etmektedir. "Mahkemeler geçmiş karara bağlar; geleceği ise müzakere masaları şekillendirir" tespiti, bu raporun da benimsediği temel çerçeveyi özetlemektedir (Yetkin Report, 2026).

Nitekim TESPAM Başkanı Oğuzhan Akyener, Rûdaw televizyonuna verdiği demeçte, tazminat meselesinin aslında Irak Merkezi Hükümeti ile yine Irak'ın anayasal bir birimi olan Irak Kürt Bölgesel Yönetimi arasında yıllardır süregelen bir petrol yönetim hakkı uyuşmazlığının yansıması olduğunu, Türkiye'nin ise bu süreçte her zaman Irak'ın birliğine ve toprak bütünlüğüne saygı gösterdiğini ve bölgenin politik-ekonomik istikrarı için çaba sarf ettiğini vurgulamıştır.

"Türkiye'nin tazminat ödemesi adil değildi, bu konu çözüldü."
— Oğuzhan Akyener, TESPAM Başkanı (2025)

Akyener bu ifadeyi kullanmış; sürecin esasen Bağdat-Erbil arasındaki bir iç uyumsuzluğun üçüncü bir tarafa, Türkiye'ye, fatura edilmesi niteliği taşıdığı için haksız bir itham olarak nitelendirilebileceğini belirtmiştir. TESPAM'ın bu değerlendirmesi, tahkim heyetinin kararını salt hukuki bir mesele olarak değil, aynı zamanda Irak'ın kendi iç anayasal düzenindeki, merkezi hükümet ile bölgesel yönetim arasındaki, yetki paylaşımı sorununun bedelinin, o dönemde meşru bir bölgesel otoriteyle yürütülen ticari faaliyetler üzerinden üçüncü bir ülkeye yüklenmesinin, hakkaniyet ilkesiyle tam olarak bağdaşmadığı yönündeki bir eleştiriyi yansıtmaktadır.

Bununla birlikte, meselenin çok boyutlu ele alınması adına, sürecin Türkiye içi siyasi tartışmalarındaki muhalif sesler de not edilmelidir. CHP Genel Başkan Yardımcısı Deniz Yavuzylmaz ve İYİ Parti Grup Başkanvekili Turhan Çömez gibi muhalefet temsilcileri, kararın kamu bütçesine olası etkisine dikkat çekerek hükümetten şeffaflık talep etmiş; hatta bağlantılı yeni tahkim davalarının açılması hâlinde toplam maliyetin daha da yükselebileceği yönünde kaygılarını dile getirmişlerdir (T24, 2026; 12Punto, 2026). Bu itirazların temel dayanağı tazminatın miktarı ve kamuoyuna yeterince şeffaf yansıtılmadığı iddiası olup, TESPAM'ın yukarıda aktarılan "sürecin adil olmadığı" değerlendirmesiyle, konunun hukuki temelinin sorgulanması bakımından, kısmen örtüşse de, mahiyet itibarıyla farklı bir eleştiri düzlemini teşkil etmektedir.

VI.III. Türkiye'nin Tazminat Ödemeyeceği Yönündeki Yaklaşım

Akyener'in Mart 2025'te dile getirdiği "Bunun çözüldüğünü düşünüyorum" değerlendirmesi (Akyener, 2025), süreç hukuken kesinleşmiş olsa da, meselenin pratikte tek taraflı ve doğrudan bir tazminat ödemesi şeklinde değil, çok daha karmaşık bir diplomatik-ticari çerçevede çözüme kavuşturulmakta olduğuna işaret etmektedir. Nitekim Kerkük-Ceyhan Hattı'ndan petrol sevkiyatı 25 Mart 2026 itibarıyla yeniden başlamış, SOMO'nun organize ettiği bu sevkiyatın büyük kısmının Erbil yönetimi tarafından üretilen petrolden, bir kısmının ise Kerkük sahasından karşılanması öngörülmüştür (Akyener, 2025).

Bakan Bayraktar'ın Washington'daki tenfiz (icraya konma) davasına atıfla yaptığı açıklamada, bu davada faizlerin ve karşılıklı alacakların hesaplanacağı belirtilmiştir (Yeni Ankara, 2026). Muhalefetten CHP'li Yavuzylmaz'ın iddiasına göre ise, tahkimin Irak'ın beş talebinden dördünü reddettiği ve Türkiye'nin altı talebinden beşini kabul ettiği; dolayısıyla "Irak'ın da Türkiye'ye tazminat ödemesine hükmedildiği" savunulmaktadır (Yeni Ankara, 2026). Bu bilgi, her ne kadar muhalefet kaynaklı ve resmî olarak teyit edilmemiş bir iddia niteliği taşısa da, karşılıklı alacakların birbirine mahsup edilmesi (mahsuplaşma) ihtimalinin masada olduğunu göstermesi bakımından dikkate değerdir.

Sonuç itibarıyla, Paris İstinaf Mahkemesi'nin kararı tahkim sürecini hukuken kesinleştirmiş olsa da, hattın yeniden faaliyete geçmesi ve yeni kapsamlı enerji anlaşması müzakerelerinin eş zamanlı yürütülmesi, meselenin tek taraflı bir tazminat ödemesi şeklinde değil, Ankara'nın, TESPAM'ın da savunduğu üzere, Irak'tan alacağı unutulmayan kullanılmayan kapasite bedelleriyle mahsuplaşacağı çok yönlü bir diplomatik-ticari müzakere sürecine evrilmiş olduğunu göstermektedir.

VII. İRAN FAKTÖRÜ: KALKINMA YOLU'NA YÖNELİK KAYGILAR VE ANKARA-BAĞDAT ARASINI AÇMA GİRİŞİMLERİ

İran'ın Kalkınma Yolu Projesi'ne yönelik temel kaygısı, yeni güzergâhın kendi topraklarını devre dışı bırakarak ülkenin bölgesel transit merkezi olma konumunu zayıflatma potansiyelinden kaynaklanmaktadır. Projenin, İran'ın limanları ile geliştirmeye çalıştığı Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoru'na güçlü bir alternatif oluşturabileceği değerlendirilmektedir. Tahran açısından bir diğer hassasiyet ise, Türkiye ve Körfez ülkelerinin Irak'taki ekonomik ve siyasi etkisinin artmasıdır; zira Irak'ın yeni ulaşım bağlantıları sayesinde ticaret seçeneklerini çeşitlendirmesi, uzun vadede İran'a olan ekonomik bağımlılığını azaltabilecek ve bu durum İran'ın Irak üzerindeki geleneksel nüfuzunu sınırlayabilecek bir gelişme olarak okunmaktadır (Bianet, 2026).

Nitekim Akyener'in (2024) daha önceki tespitinde de bu kaygının izlerini görmek mümkündür: Irak ile İran arasındaki elektrik ve doğalgaz ticareti, her türlü baskıya ve Irak içerisinde artan İran karşıtlığına rağmen sürmektedir; çünkü Irak'ın yeni sahaları üretime alarak enerji açığını bir anda gidermesi teknik olarak mümkün değildir. Dolayısıyla İran, bu yapısal bağımlılığı koruma altına almak istemekte; Kalkınma Yolu Projesi gibi Irak'ın enerji ve ticaret çeşitlendirmesini hızlandıracak girişimleri de bu çerçevede bir tehdit olarak algılamaktadır.

III. bölümde ayrıntılı biçimde aktarılan imza krizi, işte tam bu yapısal gerilimin somut bir yansıması olarak okunmalıdır. Basına yansıyan bilgilere göre imza konusunda tereddüt gösteren Irak Ulaştırma Bakanı'nın İran'a yakın Şii Koordinasyonu bileşenlerinden ve İranlı milis grup Bedir Örgütü'nden bir isim olduğu vurgulanmıştır (Ensonhaber, 2026; Star, 2026). Türkiye basınındaki yorumcular bu hadiseyi açıkça İran'ın Kalkınma Yolu Projesi'ne "taş koyma" girişimi olarak nitelendirmiş; bir yorumcu bu durumu "İran'ın gölgesindeki Irak'ın düştüğü hâl" ifadesiyle özetlemiştir (X/yusufkaplan, 2026). Bu yorumların doğrudan resmî bir teyide dayanmadığı, büyük ölçüde Türk basınındaki yorum ve değerlendirme düzeyinde kaldığı da not edilmelidir; bununla birlikte hem bakanın siyasi bağlantıları hem de İran'ın projeye yönelik bilinen çekincesi, bu yorumları güçlü bir biçimde destekler niteliktedir.

Bu bağlamda, İran'ın Türkiye-Irak yakınlaşmasını zayıflatma yönündeki saikinin yalnızca bu münferit imza hadisesiyle sınırlı kalmadığı, çok daha yapısal bir rekabetin parçası olduğu değerlendirilmelidir. Zira Kalkınma Yolu Projesi'nin nihai başarısı, Irak'ı yalnızca fiziki bir ulaşım koridoruyla değil, aynı zamanda enerji, ticaret ve yatırım bağlamında Türkiye'ye, ve dolaylı olarak Batı ile Körfez sermayesine, daha sıkı bağlayacak bir mimariyi öngörmektedir. Bu mimarinin hayata geçmesi, İran'ın Irak üzerindeki, özellikle enerji ve milis yapılanmaları üzerinden tesis ettiği, nüfuzunu zamanla aşındırabilecek bir potansiyel taşımaktadır. Dolayısıyla, Başbakan Zeydi'nin bakanına verdiği kararlı ve kamuoyu önünde sergilenen talimat, yalnızca bir protokol krizinin çözümü değil, aynı zamanda Irak hükümetinin, en azından kurumsal iradesi bakımından, Ankara ile yürütülen iş birliğini İran merkezli iç dirence rağmen sürdürme kararlılığının da bir göstergesi olarak değerlendirilmelidir.

VIII. TÜRKİYE’NİN IRAK KÜRT BÖLGESEL YÖNETİMİ (IKBY) İLE GELİŞEN İLİŞKİLERİ

Türkiye’nin Irak politikası, Bağdat’taki merkezi hükümetle sürdürülen ilişkilerin yanı sıra, Erbil merkezli Irak Kürt Bölgesel Yönetimi (IKBY) ile de eş zamanlı ve giderek derinleşen bir diplomatik hattı içermektedir. Cumhurbaşkanı Erdoğan, 28 Şubat 2026’da başlayan ABD/İsrail-İran savaşı sürecinde Erbil’in de hedef alınmasından duyduğu üzüntüyü dile getirmiş; "Irak’taki istikrarın muhafaza edilmesinin tüm bölge için kritik önemde olduğunu" belirterek Türkiye’nin hem Irak Merkezi Hükümeti hem de Kürt Bölgesel Yönetimi ile iş birliğini geliştirmekte kararlı olduğunu, ticaret, ulaştırma ve enerji başta olmak üzere birçok alanda ilişkilerin daha ileriye taşınması için adım atmayı sürdürececeklerini ifade etmiştir (Karabağlar Haber, 2026).

Bu söylemin somut karşılığını, Türkiye’nin Bağdat Büyükelçisi Anıl Bora İnan’ın Haziran 2026’da gerçekleştirdiği Erbil ziyaretinde görmek mümkündür. Büyükelçi İnan, ziyareti kapsamında IKBY Başbakanı Mesrur Barzani, IKB Başkanı Neçirvan Barzani ve KDP Başkanı Mesud Barzani ile ayrı ayrı görüşmüş; görüşmelerde ikili iş birliği ve bölgesel gelişmeler ele alınmıştır (Haberler.com, 2026). Milliyet yazarı Didem Özel Tümer’in isabetle tespit ettiği üzere, bu ziyaretin daha da dikkat çekici boyutu, Büyükelçi İnan’ın yalnızca KDP kanadıyla değil, IKBY Başbakan Yardımcısı Kubad Talabani ve KYB Başkanı Bafel Talabani ile de bir araya gelmiş olmasıdır; bu fotoğraf, ilişkilerdeki "arka kapı diplomasisi" parantezinin artık resmen kaldırıldığı şeklinde yorumlanmaktadır (Milliyet, 2026).

ORSAM’ın değerlendirmesine göre, Zeydi hükümetinin göreve başlamasıyla birlikte Ankara-Erbil-Bağdat hattında daha pragmatik ve güvenlik odaklı bir ilişki modeli öne çıkmakta; bu durum IKBY ile ilişkilerde daha müzakereci bir yaklaşımı zorunlu kılmaktadır. Bu dönemde dikkat çeken bir diğer gelişme, enerji koridorlarının artan önemidir: ABD/İsrail-İran savaşı sonrası Hürmüz Boğazı’ndaki aksaklıklar Irak’ın petrol gelirlerini ciddi biçimde düşürmüş ve Bağdat’ı alternatif ihracat güzergâhlarına yöneltmiştir. Bu nedenle Mart 2026’da Kerkük petrolünün yeniden Türkiye’nin Ceyhan terminali üzerinden ihraç edilmeye başlanması, IKBY’nin stratejik önemini bir kez daha artırmış; Irak yönetimi kuzey hattını enerji güvenliği açısından zorunlu bir alternatif olarak görmeye başlamıştır (ORSAM, 2026).

Nitekim ORSAM’ın bir başka analizinde vurgulandığı üzere, IKBY, coğrafi konumu, İran sınırına yakınlığı, ABD ve DEAŞ karşıtı koalisyon güçleriyle olan güvenlik ilişkileri, Türkiye’ye uzanan enerji ve ticaret hatları ile Bağdat’la sürdürdüğü yetki paylaşımı müzakereleri nedeniyle, savaşın etkilerini en yoğun hisseden bölgelerden biri hâline gelmiş ve hem Bağdat hem de bölgesel/küresel aktörler arasında hassas bir denge politikası izlemek durumunda kalmıştır (ORSAM, 2026). Bu tablo, Türkiye’nin IKBY ile ilişkilerini derinleştirirken aynı zamanda Bağdat’la kurduğu stratejik ortaklığı da gözetmesi gerektiğini; dolayısıyla çift taraflı ancak eş güdümlü bir diplomasi izlemesinin kaçınılmaz olduğunu göstermektedir.

IX. KERKÜK'ÜN STRATEJİK ÖNEMİ

IX.I. Türkiye Petrolleri'nin Kerkük Sahasına Ortaklığı

Ankara ziyareti sırasında imzalanan anlaşmalar içerisinde en dikkat çekici olanlarından biri, Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı'nın (TPAO) İngiliz enerji şirketi BP ile Kerkük petrol sahalarının geliştirilmesi için imzaladığı hisse devir sözleşmesidir. Bu sözleşme uyarınca TPAO, BP Energy Company of Kirkuk Limited'in (BP ECKL) yüzde 15 hissesini devralmıştır (Haberaktuel, 2026). Cumhurbaşkanı Erdoğan bu gelişmeyi "Bugün imzalanan anlaşma, enerji alanındaki ortaklık açısından tarihi bir adım olmuştur" sözleriyle değerlendirmiştir (Takvim, 2026).

Söz konusu ortaklık, Kerkük'te bulunan ve Irak'ın en önemli hidrokarbon üretim bölgelerinin başında yer alan Baba ve Avana kubbeleri ile Bai Hassan, Jambur ve Khabbaz sahalarını kapsamakta olup, toplamda yaklaşık 3 milyar varillik bir üretim potansiyeline işaret etmektedir (Haberankara, 2026). Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanı Alparslan Bayraktar, anlaşmanın ardından Kerkük Valisi Mehmet Seman Ağa ile bir araya gelerek bölgenin kalkınması ve istikrarı için yapılabilecek projeleri değerlendirmiş; "Kerkük, sadece zengin enerji kaynaklarıyla değil, asırlardır süren ortak tarihimiz, kültürümüz ve sarsılmaz gönül bağlarımızla kalbimizde yer alan stratejik bir merkezdir" değerlendirmesinde bulunmuştur (Haberankara, 2026).

TESPAM Başkanı Oğuzhan Akyener, anlaşmanın kamuoyuna duyurulduğu güne denk gelen değerlendirmesinde Kerkük'ün Türk petrolcülük tarihindeki köklü yerine dikkat çekerek şu tespiti yapmıştır:

"Kerkük, Türk kentidir. Petrol tarihimizde Kerkük bizim için büyük bir abttır, Abdülhamid Han'dan kalan mirastır."

— Oğuzhan Akyener, TESPAM Başkanı (2026a)

Akyener bu değerlendirmesinde, Türkiye'nin sahada operatör ülke olmasa dahi çok sayıda Türk mühendis ve çalışanın bölgeye giderek petrol üretiminde görev alacağını belirtmiş; yapılan anlaşmalar çerçevesinde Kerkük-Erbil-Ceyhan Petrol Boru Hattı'nın tam kapasite çalışmasının da mümkün hâle geleceğini, bu sayede hattın Hürmüz Boğazı'na karşı somut bir alternatif rota işlevi görebileceğini vurgulamıştır (Akyener, 2026a). Akyener'in aynı gün Haber7'ye yaptığı ayrı bir değerlendirmede ise, Türkiye ile Irak arasında imzalanan enerji anlaşmalarının yeni bir dönemin kapısını araladığı, Kerkük'teki TPAO ortaklığı ve petrol taşımacılığı projelerinin Türkiye'nin bölgedeki etkisini artıracığı, mevcut hattın kapasite artışıyla birlikte günlük 2 milyon varilin üzerinde bir taşıma kapasitesine ulaşılabilceği ve bölgedeki jeopolitik gelişmelerin, özellikle Hürmüz Boğazı'nda yaşanabilecek olası krizlerin, alternatif enerji koridorlarının önemini daha da artıracığı ifade edilmiştir (Akyener, 2026b). Bu güncel değerlendirmeler, raporun V.IV bölümünde ortaya konulan "en makul rota" tezini bizzat teyit eder niteliktedir.

IX.II. Kerkük Valisi'nin Türkmen Kimliği ve Ziyaret Programındaki Yeri

16 Nisan 2026 tarihinde Kerkük Vilayet Meclisi'nde gerçekleştirilen oylamada, Irak Türkmen Cephesi (ITC) Genel Başkanı Mehmet Seman Ağaoglu, Kerkük'ün yeni valisi olarak seçilmiş ve Irak Cumhurbaşkanı'ndan mazbatasını alarak 20 Nisan 2026 itibarıyla resmen görevine başlamıştır. Bu seçim, Kerkük Valiliği'nin yaklaşık 102 yıl sonra yeniden bir Türkmen'e emanet edilmesi anlamına gelmesi bakımından tarihi bir gelişme olarak nitelendirilmiştir (Ahaber, 2026; T.C. Dışişleri Bakanlığı, 2026).

T.C. Dışişleri Bakanlığı'nın konuya ilişkin resmî açıklamasında, "kültürel çeşitliliğe ve çoğulcu bir yapıya sahip Kerkük'e Türkmen bir Vali seçilmesi, kapsayıcılık, temsilde adalet ve toplumsal huzurun tahkimi

bakımından son derece önemli ve tarihi bir gelişmedir" denilmiş; bu gelişmenin Irak'ın ve Kerkük'ün asli bileşeni olan Türkmen soydaşlar bakımından meşru bir hakkın gecikmiş bir teslimi olarak görüldüğü vurgulanmıştır (Sabah, 2026c). Anadolu Ajansı Stratejik Analiz Müdürü Bilgay Duman'ın değerlendirmesine göre ise bu gelişmede, 28 Şubat 2026'da başlayan bölgesel gerilimin de belirleyici bir etkisi olmuş; Kerkük Valiliği'nin Türkmenlere devri, kimlik temelli bir güç kaymasından ziyade, değişen koşullara uyum sağlayan aktörlerin yeniden hizalanmasının bir ürünü olarak okunmalıdır. Duman'a göre asıl belirleyici olan husus, bu alanın nasıl yönetileceği ve konjonktürel rasyonalizmin açtığı imkânın ideolojik reflekslerle sınırlandırılmaması gerektiğidir (Doğanay Gazetesi, 2026).

Vali Ağaoğlu'nun, Başbakan Zeydi'nin Ankara ziyaretindeki heyette yer alması, bu tarihi gelişmenin somut bir siyasi karşılığı olmuştur. Cumhurbaşkanı Erdoğan bu tercihi özellikle anlamlı bulduğunu ifade etmiş; Vali Ağaoğlu'nun heyette yer almasını Türkmenlerin "aramızdaki kardeşliğin en sağlam dayanağı" olarak nitelendirmiştir (CNN Türk, 2026). Ziyaret sonrasında Bakan Bayraktar'ın Ankara'yı ziyaret eden Vali Ağaoğlu'yla bir araya gelerek TPAO-BP ortaklığının ardından bölgenin kalkınması için yapılabilecek projeleri değerlendirmesi de, Kerkük'ün enerji diplomasisi ile Türkmen siyasi temsiliyetinin iç içe geçtiği çok boyutlu bir stratejik önemi haiz olduğunu göstermektedir (Haber1, 2026).

IX.III. Kerkük'ün Tarihsel, Kültürel ve Jeopolitik Önemi

Kerkük'ün Türkiye-Irak ilişkilerindeki önemi, salt hidrokarbon zenginliğiyle sınırlı değildir. Türkmen siyasi hareketinin çatı kuruluşu Irak Türkmen Cephesi çevrelerinde sıkça vurgulandığı üzere, Kerkük "kadim bir Türk yurdu" olarak tanımlanmakta ve Türkmenlerin kentin kimliğinin Türk olduğunu ispatlamak için yüz yılı aşkın bir süredir büyük bir direnç gösterdiği ifade edilmektedir; özellikle 2003 yılındaki Saddam rejiminin devrilmesinden sonra Türkmenler üzerinde sistematik bir baskı yaşandığı belirtilmektedir (Ahaber, 2026). Bu bağlamda MHP Genel Başkanı Devlet Bahçeli'nin de Vali Ağaoğlu'nun atanmasını değerlendirirken Türkmenlerin Kerkük'teki varlığının yeniden idrak edilmesi ve kabul edilmesi anlamına geldiğini vurgulaması, konunun Türkiye iç siyasetinde de geniş bir mutabakatla karşılandığını göstermektedir (Sensortak, 2026).

Öte yandan Kerkük, Türkmenler, Araplar ve Kürtler arasında kurulan hassas dengenin, Irak'ın küçük bir özeti gibi, somutlaştığı bir kenttir; bu üç unsur arasındaki denge çoğu zaman siyasi çekişmeler nedeniyle zedelenmiştir. AA Haber Yorumcusu Hilal Kaplan'ın isabetle vurguladığı üzere, valilik makamı sembolik olmaktan öte, sahadaki güç dağılımını ve toplumsal psikolojiyi doğrudan etkileyen bir pozisyonudur; kalıcı istikrarın yolu tek taraflı hâkimiyetten değil, karşılıklı kabul ve dönüşümlü yönetim anlayışından geçmektedir. Kaplan'a göre asıl mesele, bir makamın kime verildiğinden çok, sistemin ne kadar adil işlediğidir; bu gelişmenin diğer idari pozisyonlara da dengeli biçimde yansımaları hâlinde kentte uzun süredir eksik olan güven duygusu yeniden inşa edilebilecektir (Ahaber, 2026).

Bu çok boyutlu tabloda Kerkük; birincisi TPAO-BP ortaklığıyla somutlaşan enerji boyutuyla, ikincisi Türkmen valiliğiyle somutlaşan temsiliyet ve kimlik boyutuyla, üçüncüsü Kerkük-Ceyhan Hattı'nın başlangıç noktası olması hasebiyle taşıdığı lojistik-stratejik boyutuyla ve dördüncüsü Irak'ın güç paylaşım modelinin bir turnusol kâğıdı işlevi görmesi bakımından siyasi-sembolik boyutuyla, Türkiye-Irak iş birliğinin adeta kesişim noktasında yer almaktadır. Nitekim tüm bu boyutların aynı anda, aynı ziyaret programı içerisinde, TPAO-BP anlaşması, Kalkınma Yolu mutabakatı ve Vali Ağaoğlu'nun heyette yer alması şeklinde, bir araya gelmiş olması, tesadüfi değil, bilakis Kerkük'ün iki ülke arasındaki stratejik ortaklığın odak noktalarından biri hâline geldiğinin açık bir göstergesidir.

X. GELECEĞE DAİR DEĞERLENDİRME VE POLİTİKA ÖNERİLERİ

Yukarıda ele alınan tüm başlıklar ışığında, Türkiye-Irak iş birliğinin sürdürülebilir bir stratejik ortaklığa dönüştürülebilmesi için aşağıdaki politika çerçevesinin, TESPAM'ın 2024 tarihli analiz hattının güncel gelişmeler ışığında genişletilmiş bir versiyonu olarak, izlenmesi tavsiye edilmektedir.

- **Kapsamlı enerji çerçeve anlaşmasının nihai hâle getirilmesi:** *Kerkük-Ceyhan Hattı'nın tam kapasiteyle (günlük 1,5 milyon, orta vadede 2,5 milyon varil) işletilmesini güvence altına alacak, kullanılmayan kapasite için bağlayıcı bedel mekanizmaları içeren yeni ikili enerji çerçeve anlaşmasının, ham petrolün ötesinde doğalgaz, petrokimya ve elektriği de kapsayacak biçimde, ivedilikle nihai hâle getirilmesi.*
- **Tahkim yükünün diplomatik-ticari çözüme bağlanması:** *Tahkim sürecinin yarattığı diplomatik yükün, tek taraflı bir tazminat ödemesi yerine, Türkiye'nin kullanılmayan kapasite alacaklarıyla mabsuplaşacağı kapsamlı bir ticari-diplomatik çözüme bağlanarak bu başlıgın iki ülke ilişkilerinin önünü kesmesinin engellenmesi.*
- **Kalkınma Yolu Projesinin çok bileşenli genişletilmesi:** *Kalkınma Yolu Projesi'nin yalnızca ulaştırma bileşenleriyle sınırlı kalmayıp, Akyener'in (2024) önerdiği çok bileşenli model doğrultusunda petrol ve doğalgaz nakil hatları, fiber optik iletişim ağı ve elektrik iletim hattı gibi enerji altyapısı unsurlarıyla eş zamanlı olarak geliştirilmesi.*
- **Kademeli ve çok aktörlü diplomasi stratejisinin sürdürülmesi:** *Projenin dış engellemelere karşı dayanıklılığının artırılması amacıyla, Katar ve BAE'nin dahil olduğu dörtlü yapıdan hareketle, farklı fazlarda farklı küresel güç odaklarının (AB, Körfez sermayesi, Çin gibi) sürece dâhil edilebileceği kademeli ve çok aktörlü bir diplomasi stratejisinin benimsenmesi.*
- **Bağdat-Erbil dengesinin korunması:** *Türkiye'nin Bağdat merkezli hükümetiyle sürdürdüğü stratejik ortaklığı zedelemekten, İKBY ile Haziran 2026'daki Erbil ziyaretinde görüldüğü üzere KDP ve KYB kanatlarının her ikisiyle de dengeli temas kuran çift taraflı fakat eş güdümlü bir diplomasinin sürdürülmesi.*
- **Kerkük Valiliğinin güven inşasına dönüştürülmesi:** *Kerkük Valiliği'nin Türkmenlere devrinin sağlıklı bir güven inşasına dönüşebilmesi için, bu adımın diğer idari pozisyonlara da dengeli biçimde yansıtılmasının takip edilmesi ve Türkiye'nin bu süreçte yapıcı bir istikrar unsuru olarak konumlanmaya devam etmesi.*
- **TPAO hissedarlığının bütüncül enerji diplomasisi aracı olarak konumlandırılması:** *TPAO'nun Kerkük sahasındaki yüzde 15'lik hissedarlığının, yalnızca bir ticari yatırım olarak değil, bölgenin kalkınması ve istikrarına katkı sunan bütüncül bir enerji diplomasisi aracı olarak konumlandırılması.*
- **Kerkük-Ceyhan güzergâhının küresel yedeklilik unsuru olarak konumlandırılması:** *Hürmüz Boğazı'ndaki krizlerin tekrarlanma ihtimaline karşı, Kerkük-Ceyhan güzergâhının yalnızca Irak için değil, küresel enerji arz güvenliği için stratejik bir yedeklilik (redundancy) unsuru olarak konumlandırılması ve bu vizyonun Türkiye'nin bölgesel bir enerji ticaret merkezi olma hedefiyle bütünleştirilmesi.*
- **İran hassasiyetlerini gözetten dengeli bir üslubun sürdürülmesi:** *İran'ın Kalkınma Yolu Projesi'ne yönelik yapısal itirazının Irak'ın iç siyasi denklemini üzerinden de vücut bulabildiği göz önünde bulundurularak, Ankara'nın Bağdat nezdindeki diplomatik mesajlaşmasında Tabran'ın hassasiyetlerini gözetken, fakat stratejik kazanımlardan taviz vermeyen dengeli bir üslubun sürdürülmesi.*

Bu politika çerçevesinin bütününde gözetilmesi gereken temel ilke, Akyener'in (2024) de vurguladığı üzere, Irak'ın gerçek anlamda huzura kavuşması ve kalkınmasının Türkiye ile yakın bir iş birliği sürecinden geçtiği; bu sürecin ise güvenlik, enerji ve ekonomi alanlarındaki kazanımların birbirini beslediği bütüncül bir yaklaşımla sürdürülmesi gerektiğidir.

XI. SONUÇ

Irak Başbakanı Ali ez-Zeydi'nin 28 Temmuz 2026 tarihli Ankara ziyareti, imza töreninde yaşanan kısa süreli krize rağmen, Türkiye-Irak iş birliğinin çok boyutlu ve derinleşen karakterini teyit eden bir dönemeç olarak değerlendirilmelidir. Kalkınma Yolu Projesi'ne ilişkin mutabakat zaptının İran'a yakınlığıyla bilinen bir bakanın tereddüdüne rağmen, Başbakan Zeydi'nin kararlı müdahalesiyle imzalanmış olması, bizatihi Irak hükümetinin kurumsal iradesinin, en azından şu aşamada, İran merkezli iç dirence rağmen Ankara ile yürütülen iş birliğini sürdürme yönünde olduğunu göstermektedir.

Rapor boyunca ele alınan başlıklar, Kerkük-Ceyhan Hattı'nın tam kapasiteyle işletilmesi gerekliliği, Hürmüz Boğazı krizinin bu hattın stratejik değerini katbekat artırması, uluslararası tahkim sürecinin hukuki kesinliğine karşın diplomatik düzlemde adalet tartışmasının sürmesi, Türkiye'nin hem Bağdat hem Erbil ile eş zamanlı derinleşen ilişkileri, TPAO'nun Kerkük sahasındaki hissedarlığı ve Kerkük Valiliği'nin 102 yıl sonra bir Türkmen'e emanet edilmesi, birbirinden kopuk gelişmeler değil, aksine Türkiye'nin Irak'ın ekonomik ve enerji geleceğindeki merkeziliğinin farklı veçheleridir.

TESPAM'ın 2024 tarihli analizinde öngörülen "Irak'ın gerçek anlamda huzura kavuşması için Türkiye ile yakın bir iş birliği sürecinin elzem olduğu" tezi (Akyener, 2024), bugün gelinen noktada, Hürmüz krizinin yarattığı ağır ekonomik tablo, Kerkük-Ceyhan Hattı'nın yeniden devreye girmesi ve Kalkınma Yolu Projesi'nin Katar ve BAE'nin katılımıyla dörtlü bir yapıya genişleyerek somutlaşan adımlarıyla, büyük ölçüde doğrulanmış görünmektedir. Bununla birlikte, İran'ın projeye yönelik yapısal direnci ve bu direncin Irak'ın iç siyasi denkleminde bulduğu yankı, sürecin önündeki en somut risk unsuru olmaya devam etmektedir. Ankara ve Bağdat'ın bu riske rağmen, tıpkı imza töreninde sergilendiği üzere, kararlılıkla ve sabırla ilerlemeyi sürdürmesi, iki kardeş ülkenin ortak geleceği açısından hayati önem taşımaktadır.

Son olarak, bu politika çerçevesinin uygulanabilirliği açısından zamanlamanın önemi de vurgulanmalıdır. Kalkınma Yolu Projesi'nin Bakan Uraloğlu'nun ifadesiyle tamamlanma noktasına yaklaştığı, ilk kazmanın bu yıl içinde vurulmasının hedeflendiği bir dönemde, yukarıda sıralanan politika önerilerinin büyük kısmı, halihazırda ilerlemekte olan süreçleri derinleştirmeyi ve kurumsallaştırmayı amaçlamaktadır. Bu bakımdan söz konusu öneriler, sıfırdan bir politika icadını değil, mevcut ivmenin sürdürülebilir bir stratejik ortaklığa dönüştürülmesi için gerekli tamamlayıcı adımları temsil etmektedir; nitekim TESPAM'ın izleyen dönemde yayımlayacağı güncellemeler, bu adımların hangi ölçüde hayata geçirildiğini sistematik biçimde takip edecektir.

KAYNAKÇA

- 12Punto. (2026). AKP Paris'teki tahkim davasını kaybetti: İYİ Partili Çömez 1,47 milyar dolarlık cezayla ilgili "işin aslını" açıkladı. <https://12punto.com.tr/gundem/akp-paristeki-tahkim-davasini-kaybetti-iyi-partili-comez-147-milyar-dolarlik-cezayla-ilgili-isin-aslini-acikladi-144525>
- A Haber. (2026). Bakan Uraloğlu Kalkınma Yolu'nda tarihi imzanın perde arkasını A Haber'de anlattı. <https://www.ahaber.com.tr/ozel-haberler/2026/08/03/bakan-uraloglu-kalkinma-yolu-mutabakatinin-perde-arkasini-a-haberde-anlatti-baskan-erdogan-surece-boyle-yon-verdi>
- Afyon Türkeli Gazetesi. (2026). Paris İstinaf Mahkemesi Kararı: Türkiye'nin Irak'a 1,5 Milyar Dolarlık Tazminat Süreci Kesinleşti. <https://www.afyonturkeligazetesi.com/paris-istinaf-mahkemesi-karari-turkiyenin-iraka-15-milyar-dolarlik-tazminat-sureci-kesinlesti/137971>
- Ahaber. (2026). Kerkük'te ilk kez Türkmen vali göreve getirildi. <https://www.ahaber.com.tr/dunya/2026/04/17/kerkukte-ilk-kez-turkmen-vali-goreve-getirildi>
- Akyener, O. (2024). Irak-Türkiye işbirliği bilgi notu. TESPAM — Türkiye Enerji Stratejileri ve Politikaları Araştırma Merkezi. <https://www.tespa.org/wp-content/uploads/2024/04/Irak-Turkiye-Isbirligi-1.pdf>
- Akyener, O. (2025). Kürdistan petrolü açıklaması: Bölgenin istikrarı için üretimin artırılması önemli [Röportaj]. Rudaw Türkçe. <https://www.rudaw.net/turkish/kurdistan/040320252>
- Akyener, O. (2026a). Türkiye Kerkük petrolüne ortak oldu [Röportaj]. Sabah. <https://www.sabah.com.tr/ekonomi/turkiye-kerkuk-petrolune-ortak-oldu-7631756>
- Akyener, O. (2026b). 100 yıl sonra Kerkük'e dönüş! Türkiye petrol sahalarına ortak oldu! [Röportaj]. Haber7. <https://ekonomi.haber7.com/ekonomi/haber/3647446-100-yil-sonra-kerkuke-donus-turkiye-petrol-sahalarina-ortak-oldu>
- Anadolu Ajansı [AA]. (2026). İran'ın fiilen kapattığı Hürmüz Boğazı, küresel enerji ticaretinin gerçekleştiği stratejik geçitlerden biri. <https://www.aa.com.tr/tr/dunya/iranin-fiilen-kapattigi-hurmuz-bogazi-kuresel-enerji-ticaretinin-gerceklestigi-stratejik-gecitlerden-biri/3845599>
- Anadolu Ajansı [AA]. (2026). Kerkük-Ceyhan Boru Hattı: Irak enerji ilişkilerinde yeni stratejik çerçeve. <https://www.aa.com.tr/tr/analiz/kerkuk-ceyhan-boru-hatti-irak-enerji-iliskilerinde-yeni-stratejik-cerceve/3663274>
- Besniyenibakis. (2026). Türkiye ile Irak arasında enerjide tarihi adım: TPAO, Kerkük sahasına ortak oldu. <https://besniyenibakis.com/haber/turkiye-ile-irak-arasinda-enerjide-tarihi-adim-tpao-kerkuk-sahasina-ortak-oldu-29091>
- Bianet. (2026). Türkiye-Irak arasında 5 anlaşma imzalandı. <https://bianet.org/haber/turkiye-irak-arasinda-5-anlasmasi-imzalandi-322005>
- Bigpara. (2026). Kerkük-Ceyhan boru hattında sona yaklaşıldı. https://bigpara.hurriyet.com.tr/haberler/genel-haberler/kerkuk-ceyhan-boru-hattinda-sona-yaklasildi_ID100700967/
- BirGün. (2026). Paris'te Türkiye'ye kötü haber: Türkiye Irak'a 1,5 milyar dolar ödeyecek. <https://www.birgun.net/haber/paris-te-turkiye-ye-kotu-haber-turkiye-irak-a-1-5-milyar-dolar-odeyecek-723460>
- Bloomberg HT. (2026). Kerkük-Ceyhan'da yeni formül: Kapasite artışıyla 1 yıllık uzatma. <https://www.bloomberght.com/kerkuk-ceyhanda-yeni-formul-kapasite-artisiyla-1-yillik-uzatma-3782807>
- CNN Türk. (2026). Kerkük-Ceyhan hattı yeniden açıldı: 40 milyar dolarlık potansiyel! <https://www.cnntrk.com/ekonomi/kerkuk-ceyhan-hatti-yeniden-acildi-40-milyar-dolarlik-potansiyel-iste-turkiyenin-kazanci-2408012>

- CNN Türk. (2026). Son dakika: Cumhurbaşkanı Erdoğan duyurdu: Irak'tan Türkiye'ye 1 milyon varil petrol!
<https://www.cnntrk.com/turkiye/son-dakika-cumhurbaskani-erdogandan-onemli-aciklamalar-3447731>
- Cumhuriyet. (2023). Bakanlık açıkladı: Irak, Türkiye'ye tazminat ödeyecek.
<https://www.cumhuriyet.com.tr/dunya/bakanlik-acikladi-irak-turkiyeye-tazminat-odeyecek-2065782>
- Doğanay Gazetesi. (2026). Basında basılanlar: Kerkük'te Türkmen vali.
<https://www.doganaygazetesi.com.tr/2026/04/19/basinda-basilanlar-kerkukte-turkmen-vali/>
- Dünya Gazetesi. (2026). Kerkük tamam, boru hattı için müzakereye devam: "Kapasite 2,5 milyon varile çıksın" pazarlığı.
<https://www.dunya.com/sektorler/kerkuk-tamam-boru-hatti-icin-muzakereye-devam-kapasite-25-milyon-varile-ciksin-pazarligi-haberi-834143>
- Endeks24. (2026). Türkiye ile Irak petrol hattında bir yıllık uzatma. <https://www.endeks24.com/turkiye-ile-irak-petrol-hattinda-bir-yillik-uzatma>
- Enerji Bülteni. (2026). Bakan Bayraktar, Kerkük Valisi Mehmet Seman Ağa ile enerji iş birliğini değerlendirdi.
<https://www.enerjibulteni.com/2026/07/29/bakan-bayraktar-kerkuk-valisi-mehmet-seman-aga-ile-enerji-is-birligini-degerlendirdi/>
- Ensonhaber. (2026). Kalkınma Yolu anlaşmasının imzasında küçük çaplı kriz: Iraklı bakan İran'a yakın.
<https://www.ensonhaber.com/kalkinma-yolu-anlasmasin-imzasinda-kucuk-capli-kriz-irakli-bakan-irana-yakin-h1553408>
- Euronews Türkçe. (2026). Hürmüz kapanırsa ne olur? Küresel enerji hattı tehlikede.
<https://tr.euronews.com/2026/03/01/hurmuz-kapanirsa-ne-olur-kuresel-enerji-hatti-tehlikede>
- Forbes Türkiye. (2026). İran Hürmüz Boğazı'nı kapattı: Petrol fiyatları yükseldi mi, akaryakıtta zam gelecek mi?
<https://www.forbes.com.tr/ekonomi/iran-hurmuz-bogazi-ni-kapatti-petrolde-ibre-100-dolara-donda>
- Gündem Atlas. (2026). Savaş nedeniyle enerji krizi derinleşiyor: Günlük kayıplar 2 milyar doları aştı.
<https://www.gundematlas.com/enerji/savas-nedeniyle-enerji-krizi-derinlesiyor-gunluk-kayıplar-2-milyar-dolari-asti/10459>
- Haber1. (2026). Bakan Bayraktar, Kerkük Valisi Mehmet Seman Ağa ile görüştü.
<https://www.haber1.com/ekonomi/bakan-bayraktar-kerkuk-valisi-mehmet-seman-aga-ile-gorustu/>
- Haber7. (2026a). Erdoğan duyurdu: Irak ile tarihi anlaşma! Günde 1 milyon varil petrol gelecek.
<https://www.haber7.com/guncel/haber/3646936-erdogan-duyurdu-irak-ile-tarihi-anlasma-gunde-1-milyon-varil-petrol-gelecek>
- Haberaktuel. (2026). Türkiye ve Irak anlaşmalara imza attı. <https://www.haberaktuel.com/turkiye-ve-irak-anlasmalara-imza-atti-3470530>
- Haberankara. (2026). Bakan Bayraktar, Kerkük Valisi Ağa'yı makamında ağırladı.
<https://www.haberankara.com/politika/bakan-bayraktar-kerkuk-valisi-agayi-makaminda-agirladi-318679>
- Haberler.com. (2026). Türkiye'nin Bağdat Büyükelçisi İnan, Erbil'de çeşitli temaslarda bulundu.
<https://www.haberler.com/guncel/turkiye-nin-bagdat-buyukelcisi-erbil-de-barzani-lerle-gorustu-19911167-haberi/>
- Karabağlar Haber. (2026). Cumhurbaşkanı Erdoğan: IKBY ile dayanışmamız sürecektir.
<https://karabaglar.org/cumhurbaskani-erdogan-ikby-ile-dayanismamiz-surecek/>
- Karar. (2026). Erdoğan-Zeydi zirvesinde canlı yayında imza krizi: Beş anlaşma değil miydi?
<https://www.karar.com/guncel-haberler/erdoganzeydi-zirvesinde-canli-yayinda-imza-krizi-bes-anlasma-degil-miydi-2062372>

- Kartepe Bülteni. (2026). Irak Başbakanı Zeydi: "Ziyaretimiz, tarihi ilişkilerimizin pekişmesine yönelik." <https://www.kartepebulteni.com/dunyadan-haberler/irak-basbakani-zeydi-ziyaretimiz-tarihi-iliskilerimizin-pekismesine-yonelik/>
- Kıbrıs Postası. (2026). Türkiye, Kerkük-Ceyhan boru hattının tam kapasiteye çıkarılması için baskı yapıyor. <https://www.kibrispostasi.com/c37-DUNYA/n606867-turkiye-kerkukceyhan-boru-hattinin-tam-kapasiteye-cikarilmasi-icin-baski-yapiyor>
- Kriter Dergi. (2024). Türkiye-Irak ilişkilerinde yeni dönem: İkili ilişkilerden bölgesel iş birliğine (B. Duman, Yazar). <https://kriterdergi.com/dis-politika/turkiyeirak-iliskilerinde-yeni-donem-ikili-iliskilerden-bolgesel-is-birligine>
- Malatya Güncel. (2026). Türkiye-Irak anlaşmalarında "Neden imzalamadın?" krizi: Bağdat'ta "koordinasyon" tartışmaları. <https://www.malatyaguncel.com/turkiye-irak-anlasmalarinda-neden-imzalamadin-k-3103760h.htm>
- Milliyet. (2026). Mesafeden temasa: Türkiye-KYB ilişkileri (D. Özel Tümer, Yazar). <https://www.milliyet.com.tr/yazarlar/didem-ozel-tumer/mesafeden-temasa-turkiye-kyb-iliskileri-7605418>
- ORSAM. (2026a). Irak'ta yeni hükümet ve IKBY açısından yeni dönem. <https://orsam.org.tr/yayinlar/irakta-yeni-hukumet-ve-ikby-acisindan-yeni-donem/>
- ORSAM. (2026b). ABD/İsrail-İran savaşı bağlamında IKBY'nin dönüşen jeopolitiği. <https://orsam.org.tr/yayinlar/abd-israil-iran-savasi-baglaminda-ikbynin-donusen-jeopolitigi/>
- Pravda Türkiye. (2026). İran'ın Hürmüz Boğazı'nı kapatması, petrol fiyatlarının yeniden yükselmesine neden oldu. <https://turkey.news-pravda.com/russia/2026/07/17/139720.html>
- Sabah. (2026b). Iraklı Bakan önce diretti sonra imzaladı! Kalkınma Yolu Projesi kimleri rahatsız etti? <https://www.sabah.com.tr/gundem/2026/07/29/irakli-bakan-once-diretti-sonra-imzaladi-kalkinma-yolu-projesi-kimleri-rahatsiz-etti-iste-perde-arkasinda-yatanlar>
- Sabah. (2026c). Dışişleri'nden Kerkük açıklaması: Türkmen vali seçilmesi toplumsal huzur için tarihi bir adımdır. <https://www.sabah.com.tr/gundem/2026/04/20/disisleri-kerkuke-turkmen-bir-vali-secilmesi-tarihi-bir-gelismedir>
- Sensortak. (2026). Kerkük Valisi ataması: Bahçeli'nin tarihi değerlendirmesi. <https://www.sensortak.com/kerkuk-valisi-atamasi-bahcelinin-tarihi-degerlendirmesi/>
- Shafaqna Türkiye. (2026). Hürmüz Boğazı'nda olası kapanmanın petrol fiyatlarına etkisi senaryoları. <https://tr.shafaqna.com/archives/478408/>
- soL Haber. (2026). Anlaşma krizi: Iraklı bakan imzalamak istemedi, Erdoğan "5 tane değil miydi?" diye sordu. <https://haber.sol.org.tr/haber/anlasma-krizi-irakli-bakan-imzalamak-istemedi-erdogan-5-tane-degil-miydi-diye-sordu-412215>
- soL Haber. (2026b). CHP'li Yavuzylmaz: Türkiye 1,47 milyar dolarlık tahkim davasını kaybetti. <https://haber.sol.org.tr/haber/chpli-yavuzylmaz-turkiye-147-milyar-dolarlik-tahkim-davasini-kaybetti-411630>
- Star. (2026). Iraklı Bakan Hasani'nin "İran hassasiyeti" tutmadı! <https://www.star.com.tr/guncel/irakli-bakan-hasaninin-iran-hassasiyeti-tutmadi-cumhurbaskani-erdoganin-dikkati-krize-engel-oldu-haber-2031024/>
- STRASAM. (2026). Hürmüz krizinden küresel enerji mimarisine: Basra-Ceyhan boru hattının jeopolitik ve stratejik analizi. <https://strasam.org/analiz-ve-raporlar/analiz/hurmuz-krizinden-kuresel-enerji-mimarisine-basra-ceyhan-boru-hattinin-jeopolitik-ve-stratejik-analizi-4103>
- T.C. Dışişleri Bakanlığı. (2026). No: 71, Kerkük'te Türkmen vali seçilmesi hk. https://www.mfa.gov.tr/no_-71_-kerkuk-te-turkmen-vali-secilmesi-hk.tr.mfa
- T24. (2026). CHP'li Yavuzylmaz: AKP, Paris davasını kaybetti; Türkiye 1,4 milyar dolar ceza ödeyecek! <https://t24.com.tr/gundem/deniz-yavuzylmaz-akp-paris-davasini-kaybetti-14-milyar-dolarlik-ceza-icin-geri-sayim-basladi,1335522>

- Takvim. (2026). Irak'la stratejik anlaşmalar! Başkan Erdoğan duyurdu: Türkiye'ye 1 milyon varil petrol verilecek. <https://www.takvim.com.tr/guncel/2026/07/28/iraktan-turkiyeye-gunde-1-milyon-varil-petrol-baskan-erdogan-duyurdu>
- Takvim. (2026c). Bülent Erandaç: Kalkınma yolu [Köşe yazısı]. <https://www.takvim.com.tr/yazarlar/bulent-erandac/kalkinma-yolu-6483834>
- Ticaret Bakanlığı. (2026). Kalkınma Yolu Projesi. <https://dtybs.ticaret.gov.tr/blog/post/24851/>
- Türkiye Gazetesi. (2026c). Dev proje Avrupa'ya uzanacak! Kalkınma Yolu'nda kritik eşik: Bakan Uraloğlu tarih verdi. <https://www.turkiyegazetesi.com.tr/gundem/dev-proje-avrupaya-uzanacak-kalkinma-yolunda-kritik-esik-bakan-uraloglu-tarih-verdi-1804517>
- Yeni Ankara. (2026). CHP'li Yavuzılmaz'dan 1,4 milyar dolarlık tahkim cezası ve "mahsuplaşma" iddiası. <https://www.yenianankara.com.tr/chp/chpli-yavuzilmazdan-14-milyar-dolarlik-tahkim-cezasi-ve-mahsuplasma-iddiasi-176238>
- Yetkin Report. (2026). Irak-Türkiye petrol davası: Tahkimde kaybedilen masada kazanılabilir mi? (M. Yetkin, Yazar). <https://yetkinreport.com/2026/07/13/irak-turkiye-petrol-davasi-tahkimde-kaybedilen-masada-kazanilabilir-mi/>

TESPAM

Türkiye Enerji Stratejileri ve Politikaları Araştırma Merkezi

TESPAM KIZILELMA

TESPAM, Türkiye'nin enerji güvenliği, bölgesel jeopolitik ve dış politika gündemine dair bağımsız, açık kaynak temelli akademik analizler üreten gönüllülük esaslı bir düşünce kuruluşudur.

TESPAM Araştırma Masası

Ankara, 2026