

TRA2 BÖLGESİNDE SINIR TİCARETİ VE SINIR KAPILARI: Sosyo-Ekonomik Bir Analiz Sorunlar ve Çözüm Önerileri

Dr. Hüseyin TUTAR

Gökhan ELYILDIRIM

Evren DEMİR

Burak AYDOĞDU

Musa ERDAL

İsa BOZTEMİR

KASIM 2012

ISBN NO: 978-605-63661-0-9

YÖNETİCİ ÖZETİ

İran, Nahcivan, Gürcistan ve Ermenistan olmak üzere 4 ülke ile sınır olan ve Ağrı, Ardahan, Iğdır ve Kars illerini kapsayan Serhat Bölgesi Türkiye'nin Orta Asya ve Kafkasya'ya açılan kapısı konumundadır ve Avrupa gümrüğüne ilk giriş noktasıdır. Düzey II Bölgelerinin sosyo-ekonomik gelişmişlik sıralamasında en az gelişmiş bölgeler arasında yer alan Serhat Bölgesi'nde, altyapı yatırımlarını hızlandırması, bölge ekonomisine canlılık getirmesi ve yeni istihdam alanları ile girişimciliği teşvik etmesi gibi etkileri nedeniyle dış ticaret ve lojistik sektörü halkın gelir ve refah düzeyinin yükseltilmesine, dolayısıyla bölgenin kalkınmasına önemli katkılar sağlayacak sektörlerin başında gelmektedir.

Serhat Kalkınma Ajansı tarafından gerçekleştirilmiş olan "TRA2 Bölgesinde Sınır Ticareti ve Sınır Kapıları" inceleme çalışması lojistik ve dış ticaret sektörlerinin gelişmesinde sorun teşkil eden alanların saptanması ve çözüm önerileri geliştirilmesi amacını taşımaktadır. Çalışma kapsamında sınır bölgelerinde yerinde incelemeler yapılarak Gürcistan, Azerbaycan (Nahcivan), İran ve Ermenistan koridorlarının kara hudut kapıları, sınır ticareti, gümrük işlemleri, ulaşım imkânları, dış ticaret ve uluslararası yük ve yolcu taşımacılığı faaliyetlerinin temel altyapı ve işleyişlerine yönelik mevcut durumları tespit edilmiştir. Serhat Bölgesi'nde sadece 3'ü açık olmak üzere İran, Nahcivan, Ermenistan ve Gürcistan'a açılan 7 sınır kapısı mevcuttur.

Ermenistan'ın Erivan ile Gümrü kentlerine açılan Alican (Iğdır) ve Doğukapı (Kars) sınır kapıları 1993 yılından itibaren kapalı durumdadır. Iğdır'ın Dilucu bölgesinde bulunan ve Bölgenin İran'a açılan ikinci kapısı olan Boralan Sınır Kapısı ise İran tarafındaki güvenlik sorunları ve ulaşım altyapısının bulunmaması nedenleriyle kapalıdır. Fiilen kapalı durumda bulunan Aktaş Sınır Kapısı'nın Gürcistan tarafında gerekli altyapılar tamamlanmış olup, Türkiye tarafında sınır kapısının modernizasyonu ile ilgili yürütülen çalışmaların 2012 yılında tamamlanması planlanmaktadır.

Bölgenin ana ulaşım koridorları üzerinde bulunan ve faal olan 3 sınır kapısına ilişkin alanda yapılan incelemelerde elde edilen bulgular raporun ilgili bölümlerinde ayrıntılı olarak sunulmuştur. Raporun sonuç bölümünde Serhat Bölgesi'nde dış ticaret ve lojistik sektörünün gelişme olanakları Bölgenin Ana Ulaşım Koridorları, Faal Olan Sınır Kapıları, İç Gümrük, Antrepolar ve Sınır Ticareti bağlamında ele alınarak temel sorun alanları özetle belirtilmiştir.

Buna göre; bölgenin 3 ana ulaşım koridoru ve bağlantılı sınır kapıları temel fizikî ve teknolojik altyapılardan yoksun olup, insan kaynakları bakımından yetersizdir.

Gümrük işlemlerinin gerçekleştirildiği tek iç gümrük olan Doğubayazıt Gümrüğü fizikî altyapı yetersizlikleri nedeniyle yeterli hizmet sunamamaktadır. İlçede mevcut olan 9 A-tipi genel antrepo, yetkilendirilmiş gümrük müşavirlerinden yoksundur. Ayrıca, bölgede analizler için tam teşekküllü bir gıda laboratuvarı bulunmamaktadır.

Ulaştırma altyapısı ve sınır kapıları, dış ticaret ve lojistik sektörünün gelişmesinde önemli rol oynamaktadır. Son yıllarda ulaştırma alanında büyük kamu yatırımlarının yapılmasına rağmen 4 ülkeye açılan 7 sınır kapısına sahip olan Serhat Bölgesi bu potansiyeli yeterince değerlendirememektedir. Serhat Bölgesinin geri kalmışlık sarmalından kurtulabilmesine çok önemli katkı sağlayacak bu potansiyelin değerlendirilebilmesi için Bölgenin dış ticaret ve lojistik merkezi haline getirilmesi gerekmektedir. Bunun için de öncelikle başta demiryolu olmak üzere karayolu ve diğer temel fizikî altyapı yatırımlarının **ivedilikle** tamamlanmasına ihtiyaç duyulmaktadır.

Türkiye'nin ana hammadde ve pazar noktalarına en uzak bölgesinde bulunan Serhat Bölgesi, diğer iktisadi sektörlerin gelişmesi bakımından dezavantajlı konumdadır. Sınır bölgesi olması nedeniyle diğer bölgelerle kıyaslandığında avantajlı konumda olduğu tek sektör dış ticaret ve lojistikdir. Bu sektörlerin gelişebilmesi için bölgeye yapılacak büyük ölçekli yatırımlar bölge ekonomisini hareketlendirecek aynı zamanda istihdamı artıracaktır. Lojistik sektörünün ihtiyaç duyduğu ileri ve geri bağlantılar nedeniyle bölgede çeşitli alanlarda hizmet sektörü gelişecek, dolayısıyla yeni yatırım ve istihdam alanları ortaya çıkacaktır. Bölgeden yapılan dış ticaretin gelişmesiyle sınır ülkelerinin ihtiyaç duyacağı mal ve ürünlerin bölgede üretiminin cazip hâle gelmesi nedeniyle potansiyel yatırımcılar bölgeye çekilerek bölge sanayisinin geliştirilmesi mümkün olabilecektir. Aynı zamanda, sınır ticaretinin gelişmesi Bölge halkının gelir ve refah düzeyinin artırılmasına katkıda bulunacaktır.

İÇİNDEKİLER

YÖNETİCİ ÖZETİ.....	I
İÇİNDEKİLER.....	II
RESİMLER.....	II
TABLolar.....	IV
HARİTALAR.....	V
TANIMLAR.....	VI
KISALTMALAR.....	VII
1 GİRİŞ.....	1
2 TRA2 BÖLGESİ ve SINIR KAPILARI.....	3
2.1 TRA2 Bölgesinin Jeostratejik Önemi.....	3
2.2 Demografik Göstergeler ve Sosyal Yapı.....	4
2.2.1 Nüfus.....	4
2.2.2 Eğitim.....	7
2.2.3 Sağlık.....	8
2.2.4 İşgücü ve İstihdam.....	9
2.2.5 Sosyal Güvenlik.....	11
2.3 Ekonomik Yapı.....	12
2.3.1 Genel Ekonomik Göstergeler.....	12
2.3.2 Kamu Yatırımları.....	12
2.3.3 Turizm.....	13
2.3.4 Sanayi.....	14
2.3.5 Organize Sanayi Bölgeleri.....	15
2.3.6 Küçük Sanayi Siteleri.....	20
3 BÖLGEMİZDEKİ SINIR KAPILARI.....	21
3.1 Gürbulak Kara Hudut Kapısı.....	21
3.2 Dilucu Kara Hudut Kapısı.....	23
3.3 Türkgözü Kara Hudut Kapısı.....	25
3.4 Aktaş Kara Hudut Kapısı.....	27
3.5 Alican Kara Hudut Kapısı.....	27
3.6 Doğukapı Demiryolu Hudut Kapısı.....	28
3.7 Boralan Kara Hudut Kapısı.....	28

4	TÜRKİYE – İRAN KORİDORU	29
4.1	Ulaşım.....	29
4.2	Uluslararası Yük ve Yolcu Taşımacılığı Faaliyetleri	31
4.2.1	Yük Taşımacılığı.....	31
4.2.2	Yolcu Taşımacılığı.....	39
4.3	Gümrük İşlemleri.....	40
4.4	Sınır Ticareti.....	43
4.4.1	Sarısu Sınır Ticaret Merkezi.....	45
4.5	Gürbulak Tır Parkı Fizibilitesi	49
5	TÜRKİYE - NAHCİVAN KORİDORU.....	51
5.1	Ulaşım.....	51
5.2	Uluslararası Yük ve Yolcu Taşımacılığı Faaliyetleri	51
5.2.1	Yük Taşımacılığı.....	51
5.2.2	Yolcu Taşımacılığı.....	54
5.3	Gümrük İşlemleri.....	54
5.4	Sınır Ticareti.....	55
6	TÜRKİYE - GÜRCİSTAN KORİDORU.....	56
6.1	Ulaşım.....	56
6.2	Uluslararası Yük ve Yolcu Taşımacılığı Faaliyetleri	57
6.2.1	Yük Taşımacılığı.....	57
6.2.2	Yolcu Taşımacılığı.....	58
6.3	Gümrük İşlemleri.....	58
6.4	Sınır Ticareti.....	59
7	TÜRKİYE – ERMENİSTAN KORİDORU.....	60
7.1	Ulaşım.....	60
7.2	Uluslararası Yük ve Yolcu Taşımacılığı Faaliyetleri	60
7.2.1	Yük Taşımacılığı.....	60
7.2.2	Yolcu Taşımacılığı.....	60
7.2.3	Gümrük İşlemleri	60
7.3	Kapıların Açılmasının Serhat Bölgesi'ne Muhtemel Etkileri.....	60
8	SONUÇ ve DEĞERLENDİRME.....	62
9	KAYNAKÇA	65

RESİMLER

Resim 3.1 Gürbulak Sınır Kapısı Girişi,.....	21
Resim 3.2 Gelen yolcu peronları.....	23
Resim 3.3 Doğubayazıt Gümrük Müdürlüğü.....	23
Resim 3.4 Dilucu Sınır Kapısı Girişi.....	23
Resim 3.5 Türkgözü Sınır Kapısı.....	25
Resim 3.6 İnşası devam eden Vale gümrüğü.....	26
Resim 3.7 Aktaş Sınır Kapısı ve Kartsakhi Sınır Kapısı.....	27
Resim 3.8 Stabilize yol.....	28
Resim 3.9 Boralan Sınırı Sıfır Noktası.....	28
Resim 4.1 Horasan -Ağrı-Doğubayazıt-Gürbulak-İran Dekovil hattı.....	29
Resim 4.2 Eski demiryoluna ait bir menfez.....	29
Resim 4.3 Bazargân'da Türk araçları.....	36
Resim 4.4 Gürbulak Sınır Kapısı'na giden yolda oluşan kuyruk.....	37
Resim 4.5 Yetki Belgesi Örneği.....	39
Resim 4.6 A2 belgeli araçların bekletildiği park alanı.....	40
Resim 4.7 Doğubayazıt Gümrüğü.....	42
Resim 4.8 Sarısu Sınır Ticaret Merkezi.....	45
Resim 4.9 Terkedilmiş işyerleri.....	47
Resim 4.10 Sarısu STM'de alışveriş.....	47
Resim 4.11 Gürbulak TIR parkı taslak çizimi.....	50
Resim 5.1 Dilucu Sınır Kapısı'nda bekleyen TIR ve kamyonlar.....	53
Resim 5.2 Dilucu Sınır Kapısı'ndan giriş yapan TIR ve girişteki fizikî koşullar.....	54
Resim 6.1 Türkgözü gümrük sahası.....	56
Resim 6.2 Gürbulak'tan giriş yapan İranlı turist Türkgözü'nden Gürcistan'a geçerken.....	58

TABLolar

Tablo 2.1 TRA2 Bölgesi illeri nüfus göstergeleri.....	5
Tablo 2.2 Bölgenin nüfusu	6
Tablo 2.3 TRA2 Bölgesi illeri göç istatistikleri.....	6
Tablo 2.4 Nüfusun yaş bağımlılık oranları.....	7
Tablo 2.2.5: Türkiye ve TRA2 Bölgesi illerinde nüfusun eğitim durumu.....	7
Tablo 2.6 TRA2 Bölgesi ve illerinde yer alan sağlık kuruluşlarının dağılımı	8
Tablo 2.7 Bin kişiye düşen sağlık personeli sayısı.....	8
Tablo 2.8 Bölgelere göre planlanan yatak sayıları ve on bin kişiye düşen yatak sayıları	9
Tablo 2.9 Yıllara, bölgelere ve sektörlerle göre istihdamın dağılım oranları.....	9
Tablo 2.10 İşgücü ve istihdam göstergeleri	10
Tablo 2.11 TRA2 Bölgesi illerindeki SGK kapsamı nüfus ve yeşil kartlı sayısı	11
Tablo 2.12 Cari fiyatlarla bölgesel gayrisafi katma değer verileri.....	12
Tablo 2.13 TRA2 Bölgesi kişi başına gayri safi katma değer gerçekleştirmeleri	12
Tablo 2.14 TRA2 Bölgesi illeri ve Türkiye’de kişi başına düşen kamu harcaması	12
Tablo 2.2.15: TRA2 Bölgesindeki Kara Sınır Kapılarından Yapılan Yabancı Giriş-Çıkış Sayısı.....	14
Tablo 2.16 TRA2 Bölgesi’ndeki İmalat Sanayi İşyeri Sayılarının Alt İmalat Kollarına Dağılımı.....	15
Tablo 2.17 Ağrı Organize Sanayi Bölgesi Genel Bilgiler.....	15
Tablo 2.18 Ağrı OSB’de Yer Alan İşletmelerin Faaliyet Durumu	16
Tablo 2.19 Ağrı OSB’de parsel tahsisi yapılan firmaların faaliyet alanları	16
Tablo 2.20 Kars Organize Sanayi Bölgesi Genel Bilgiler.....	17
Tablo 2.21 Kars OSB’de yer alan işletmelerin faaliyet durumu	17
Tablo 2.22 Kars OSB’de üretim yapan işletmelerin faaliyet alanları	17
Tablo 2.23 Iğdır Organize Sanayi Bölgesi Genel Bilgiler.....	18
Tablo 2.24 Iğdır OSB’de Üretim Yapan Firmaların Faaliyet Alanları	19
Tablo 2.25 Ardahan Organize Sanayi Bölgesi Genel Bilgiler.....	19
Tablo 2.26 Bölge illerinde yer alan KSS’lerin durumu	20
Tablo 3.1 Yıllara Göre Sınır Kapılarından Geçiş Yapan Çekici Sayısı.....	21
Tablo 3.2 Üçer aylık Dönemlere Göre Gürbulak Sınır Kapısından Geçiş Yapan Araç Sayıları	22

Tablo 3.3 Üçer aylık Dönemlere Göre Dilucu Sınır Kapısından Geçiş Yapan Araç Sayıları.....	24
Tablo 3.4 Üçer aylık Dönemlere Göre Türkgözü Sınır Kapısından Geçiş Yapan Araç Sayıları.....	26
Tablo 4.1 Gürbulak Gümrük Müdürlüğünden gerçekleştirilen ihracat miktarı.....	32
Tablo 4.2 Gürbulak Gümrük Müdürlüğünden gerçekleştirilen ithalat miktarı.....	33
Tablo 4.3 Doğubayazıt Gümrük Müdürlüğünden gerçekleştirilen ihracat miktarı.....	34
Tablo 4.4 Doğubayazıt Gümrük Müdürlüğünden gerçekleştirilen ithalat miktarı	35
Tablo 4.5 TRA2 Bölgesi Sınır Kapılarından Geçiş Yapan Otobüs Sayısı.....	39
Tablo 4.6 Sınır Ticareti Düzenlenmesine İlişkin Kararda Yer Alan İller.....	44
Tablo 5.1 Dilucu gümrüğünden gerçekleştirilen ihracat miktarı.....	52
Tablo 5.2 Dilucu Gümrük Müdürlüğünden gerçekleştirilen ithalat miktarı.....	52
Tablo 5.3 Sınır ticareti kapsamında gerçekleştirilen ihracat (ABD Doları).....	53
Tablo 6.1 Türkgözü gümrüğünden gerçekleştirilen ihracat miktarı.....	57
Tablo 6.2 Sınır ticareti kapsamında gerçekleştirilen ihracat.....	59
Tablo 9.1 Bölgesel Teşviklerin Karşılaştırılması.....	69
Tablo 9.2 Asgari Ücret ve Yasal Kesintiler.....	70
Tablo 9.3 Büyük Ölçekli Yatırımlar	71

HARİTALAR

Harita 4.1 2023 yılına kadar yapılması planlanan otoyollar.....	29
Harita 4.2 TRA2 Bölgesi Mevcut ve Planlanan Ulaşım Güzergâhları	31
Harita 9.1Yeni Teşvik Sisteminde Bölgeler.....	67

KISALTMALAR

BSK	: Bitümlü Sıcak Karışım
KDV	: Katma Değer Vergisi
OSB	: Organize Sanayi Bölgesi
ÖTV	: Özel Tüketim Vergisi
STM	: Sınır Ticaret Merkezi
YGM	: Yetkilendirilmiş Gümrük Müşaviri
YİD	: Yap İşlet Devret modeli
YPK	: Yüksek Planlama Kurulu

TANIMLAR

A tipi genel antrepo	:	İşleticisinin stok kayıtlarını tuttuğu ve antrepoya koyduğu eşyada herhangi bir noksanlık olması halinde gümrük vergilerini ödemekten sorumlu olduğu genel antrepo tipidir.
A.TR dolaşım belgesi	:	Türkiye veya Avrupa Topluluğu'nda serbest dolaşımında bulunan eşyanın Türkiye-Avrupa Topluluğu Gümrük Birliği çerçevesinde tercihli rejimden yararlanabilmesini sağlamak üzere, ihracatçı ülke yetkili kuruluşlarınca düzenlenip gümrük idaresince vize edilen belgedir.
A2 yetki belgesi	:	Ulaştırma Bakanlığınca uluslararası yolcu taşımacılığı yapan şirketlere verilen taşımacılık yetki belgesidir.
Antrepo	:	Gümrük gözetimi altında bulunan eşyanın gümrük mevzuatında düzenlenen şekilde konulması halinde süresiz kalabildiği ve eşyanın antrepoda kaldığı süre içerisinde eşyaya terettüp eden vergilerin ödenmediği bir gümrük rejimidir.
Avan proje	:	Gerçekleştirilecek bir proje konusundaki ilk düşüncelerin plan, kesit ve görünüşlerinin belirtildiği ön projedir.
Bavul ticareti	:	Türkiye'de ikamet etmeyenlere döviz karşılığı satışlarda Katma Değer Vergisi ihracat istisnası izin belgesi sahibi mükelleflerin yaptığı ticarettir.
Bölünmüş yol	:	Taşıt yolunun yalnız bir yöndeki taşıt trafiği için kullanıldığı karayoludur.
C2 yetki belgesi	:	Belirli bir zaman tarifesine göre ve/veya belirli bir zaman tarifesine uymaksızın eşya durumuna göre sefer düzenleyerek taşıma yapacaklara verilir.
CIF bedeli	:	Satış fiyatına iç nakliye, navlun ve sigorta primi masraflarının dâhil olduğu yükleme şeklidir.
Geometrik yapı	:	Yolun sınıfına göre tasarım şeklidir (yolun genişliği, şerit sayısı, yatay ve düşey eğim, yolun proje hızı vb.).
İhata duvarı	:	Taşıyıcı olmayıp yalnızca bir yeri kuşatmak için yapılan duvardır.
İntermodal taşımacılık sistemi	:	Aynı taşıma aracı veya kabı ile iki veya daha fazla taşımacılık türü kullanılarak yapılan ve taşımacılık türü değişimlerinde araç veya kap içindeki yüklerin herhangi bir elleçlemeye tabi tutulmadığı taşıma şeklidir.
Konsinye	:	Kesin satışı daha sonra yapılmak üzere üreticinin veya ihracatçının, yurtdışı dağıtıcılarına, şubelerine veya komisyonculara, dış alıcılara mal göndermesidir.
Navlun bedeli	:	İthal ve ihraç edilen malların nakliye bedelidir.
Otoyol	:	Özellikle transit trafiğe tahsis edilen, belirli yerler ve şartlar dışında geçiş ve çıkışın yasaklandığı, yaya, hayvan ve motorsuz araçların giremediği, ancak izin verilen motorlu araçların yararlandığı ve trafiğin özel kontrole tabi tutulduğu erişme kontrollü karayoludur.
Sathi kaplama	:	Düşük standartlı esnek kaplama türüdür.
Stabilize yol	:	Kum, çakıl veya mucur ve bağlayıcı olarak kil karışımıyla yapılan, silindir ile sıkıştırılan yol.
Tırmanma şeridi	:	Kara yollarında, yokuşlarda ağır araçlara ayrılmış en sağdaki şerittir.
Transit yol	:	Seyir halindeki araçların durmadığı, duraklamadığı ve yaya kullanımına kapalı yoldur.

1. GİRİŞ

İkinci Dünya Savaşı'ndan 2000'li yıllara kadar dünya ticareti Avrupa-Amerika ve Asya Pasifik-Amerika odaklıyken, 2000'li yıllardan sonra yeni ağırlık merkezleri ve pazarlar ortaya çıkmıştır. Dünya ticaretinde yaşanan bu değişim sonucunda Avrupa-Orta Asya, Avrupa-Ön Asya, Avrupa-Uzak Doğu ve Afrika-Asya odaklı yeni ticaret koridorları oluşmuştur.¹ Türkiye, bu koridorlara en yakın, en istikrarlı ve en güvenli ülkelerden birisidir.

Türkiye, 2023 yılına kadar dünyanın en büyük ilk 10 ekonomisi arasında yer alma hedefi doğrultusunda ihracatını arttırmayı, kişi başına düşen milli gelirini yükseltmeyi ve bölgeler arası gelişmişlik farklarını azaltarak, altyapısı ile üretim çarkları hazır bir ortam oluşturmayı amaçlamaktadır.²

Türkiye'nin ihracatını artırabilmesi ise dünya ticaretinde ağırlık merkezleri olmaya başlayan, genç ve dinamik nüfusa sahip Afrika, Orta Asya, Ön Asya ve Uzak Doğu gibi yeni pazarlara girebilmesi ile mümkün görünmektedir. Türkiye'nin özellikle enerji hammaddesi zengini Ön Asya, Kafkasya ve Orta Asya ülkeleri ile olan fiziksel ve kültürel yakınlığı, bu ülkeler ile ticaret yapılmasını kolaylaştırıcı unsurlar olarak dikkati çekmektedir.

İstatistiki Bölge Birimleri Sınıflamasına göre TRA2 Düzey II Bölgesi olarak anılan ve Türkiye'nin en doğusunda bulunan Kars, Ağrı, Ardahan ve Iğdır illerinden müteşekkil Serhat Bölgesi, 4'ü kapalı olmak üzere 7 sınır kapısı ile Türkiye'nin Orta Asya ve Kafkasya'ya açılan kapısı konumundadır. Orta Asya ve Kafkasya'dan bakıldığında ise Avrupa Gümrüğüne ilk giriş noktasıdır.

Son yıllarda Serhat Bölgesi, Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu, Kars-Iğdır-Nahcivan Demiryolu, Kars Lojistik Merkezi gibi büyük kamu yatırımlarına ev sahipliği yapmaktadır. Bu gelişmeler, Serhat Bölgesi'nin Türkiye'nin dış ticareti açısından ileride çok önemli roller üstleneceğinin birer göstergesi olarak değerlendirilebilir.

Altyapı yatırımlarını hızlandırması, bölge ekonomisine canlılık getirmesi ve yeni istihdam alanları ile girişimciliği teşvik etmesi gibi etkileri nedeniyle dış ticaret ve lojistik sektörü, halkın gelir ve refah düzeyinin yükseltilmesine, dolayısıyla Düzey II Bölgelerinin sosyo-ekonomik gelişmişlik sıralamasında en az gelişmiş bölgeler arasında yer alan Serhat Bölgesi'nin kalkınmasına önemli katkılar sağlayacak sektörlerden biridir. Serhat Kalkınma Ajansı tarafından gerçekleştirilmiş olan "TRA2 Bölgesinde Sınır Ticareti ve Sınır Kapıları" inceleme çalışması bölgenin kalkınmasında bu potansiyelin değerlendirilebilmesi için sektörün gelişmesinde sorun teşkil eden alanların saptanması ve çözüm önerileri geliştirilmesi amacını taşımaktadır. Çalışma kapsamında sınır bölgelerinde yerinde incelemeler yapılarak Gürcistan, Azerbaycan (Nahcivan), İran ve Ermenistan ile sınır olan Serhat Bölgesi'ndeki sınır ticareti, gümrük işlemleri, kara hudut kapıları, ulaşım imkânları, dış ticaret, uluslararası yük ve yolcu taşımacılığı faaliyetlerinin temel altyapı ve işleyişlerine yönelik mevcut durumları tespit edilmiştir.

Çalışma kapsamında gerçekleştirilen saha ziyaretleri çerçevesinde Karayolları 18. Bölge Müdürlüğü, Gürbulak Gümrük ve Gümrük Muhafaza Başmüdürlüğü, Dilucu, Türkgözü ve Doğubayazıt Gümrük ve Gümrük Muhafaza Müdürlükleri, Doğubayazıt Kaymakamlığı, Silopi Kaymakamlığı, Ardahan ve Iğdır İl Planlama Müdürlükleri ve Doğu Anadolu İhracatçılar Birliği yetkilileri ile görüşülmüştür. Bununla birlikte, Doğubayazıt Genç İş Adamları Derneği, Iğdır ve Doğubayazıt'ta faaliyet gösteren uluslararası nakliyat firmalarının yetkilileri ve TIR şoförleri ile Doğubayazıt'ta faaliyet gösteren "A Tipi Genel Antrepo" sahipleri ile yüz yüze görüşmeler gerçekleştirilmiştir.

1 "Dünya Ekonomik Görünüm Raporu", Uluslararası Para Fonu, Yayınlar, Ekim 2010, www.imf.org (Erişim tarihi: 30.12.2010).

2 Cumhurbaşkanlığı'nın himayesinde Türkiye'nin Stratejik Vizyonu 2023, www.tsv2023.org (Erişim tarihi: 05.05.2011).

Bu görüşmelerin yanı sıra Gürbulak-Bazargân, Dilucu-Sederek ve Türkgözü-Vale sınır kapıları ile şu anda kapalı durumda bulunan Doğukapı (Ermenistan-Kars), Aktaş (Gürcistan-Ardahan), Boralan (İran-İğdır) ve Alican (Ermenistan-İğdır) sınır bölgelerinde yerinde tespitler gerçekleştirilmiştir. Sınırlarımızın devamındaki durumun tespiti amacıyla İran'daki Bazargân Sınır Kapısı, İran'ın Culfa kentindeki Aras Serbest Ticaret Bölgesi ve Nahcivan'daki Sederek-Nahcivan-Culfa demiryolu hattında incelemeler yapılmıştır. Ayrıca sınır ticaretinin durumunu tespit etmek amacıyla Gürbulak Bölgesi'ndeki Sarısu Ticaret Merkezi de çalışmaya dâhil edilmiştir. Bölgedeki sınır kapılarına örnek teşkil edebilecek nitelikte olan ve 2006 yılında Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) tarafından modernizasyonu yapılan Habur Sınır Kapısı ile bu sınır kapısında Şırnak İl Özel İdaresi tarafından inşa edilmiş ve işletilmekte olan TIR parkı yerinde incelenmiştir.

Çalışmadan elde edilen veri ve bilgilerin analizi, mevcut sorunlar ve çözüm önerilerini içeren "TRA2 Bölgesinde Sınır Ticareti ve Sınır Kapıları: Sosyo Ekonomik Bir Analiz" raporu, giriş bölümü ile birlikte sekiz ana bölümden oluşmaktadır. Raporun ikinci bölümünde, bölgenin jeostratejik önemi, demografik göstergeleri ile sosyal ve ekonomik yapısı ele alınmıştır. Üçüncü bölümde "**Bölgemizdeki Sınır Kapıları**"nın mevcut altyapı, işleyiş ve kapasitelerine ilişkin temel bilgilere yer verilmiştir. Sonraki dört bölümde **Türkiye-İran, Türkiye-Nahcivan, Türkiye-Gürcistan** ve **Türkiye-Ermenistan** koridorları ele alınmış olup her koridorun ulaşım, uluslararası yük ve yolcu taşımacılığı, gümrük işlemleri ve sınır ticaretine ilişkin durumları incelenmiştir. Sekizinci bölüm ise çalışmadan elde edilen temel sonuç ve değerlendirmeleri içermektedir.

2. TRA2 BÖLGESİ ve SINIR KAPILARI

2.1 TRA2 Bölgesinin Jeostratejik Önemi

Ağrı, Ardahan, Iğdır ve Kars illerini kapsayan TRA2 Düzey II Bölgesi, jeostratejik bir konumda bulunmaktadır. Gürcistan, Azerbaycan (Nahcivan), İran ve Ermenistan olmak üzere dört ülke ile sınırı olan Bölge, bu niteliğiyle Kafkasya, Orta Asya ve İran aracılığıyla Ön Asya'ya açılan bir kapı görevi üstlenmektedir.

Sovyetler Birliği'nin dağıldığı ve Çin'in dünya ticaretindeki payının arttığı son 20 yılda küresel ekonomi yeni rotalar oluşturmaktadır. Bu rotaların oluşmasında Azerbaycan, Türkmenistan, Kazakistan gibi eski Sovyet Cumhuriyetlerin sahip olduğu enerji kaynaklarının gelişmiş batı ülkelerine transferi büyük önem kazanmıştır. Hazar Havzası enerji kaynaklarının batıya taşınmasını sağlayan Bakü-Tiflis-Ceyhan petrol boru hattı ile Bakü-Tiflis-Erzurum ve İran-Ankara doğalgaz boru hatları TRA2 Bölgesi'nden geçmektedir. Hazar petrollerini dünya pazarına ulaştıran bu hat, Serhat Bölgesinin lojistik anlamda taşıdığı jeostratejik önemi daha da arttırmaktadır. Keşfedilmiş olan bu değer, Hazar doğalgaz rezervlerini Avrupa kıtasına ulaştıracak Nabucco gibi projelerle zenginleştirilmeye devam etmektedir.

Bakü-Tiflis-Ceyhan boru hattıyla sağlanan güvenli enerji koridoru demiryolları ve karayolları ile desteklenmek durumundadır. Son yıllarda bölge, yapımı devam eden Kars uluslararası terminal binası, Ankara-Kars hızlı tren ve Kars-Tiflis-Bakü demiryolu hattı, proje aşamasında olan Kars-Iğdır-Nahcivan demiryolu ve Kars Lojistik Merkezi gibi büyük kamu yatırımlarına ev sahipliği yapmaktadır.

TRA2 Bölgesi'nde inşaatı devam eden Kars-Tiflis-Bakü demiryolunun ileri-geri bağlantıları düşünüldüğünde hattın Bakü'den sonra Hazar geçişi ile Türkmenistan'a (devamında Çin'e) ulaştığı görülmektedir. Hat Kars'ın gerisinde Ankara, İstanbul (Marmaray), Bulgaristan, Sırbistan, Macaristan, Avusturya, İsviçre, Almanya, Fransa ve İngiltere'ye (Manş Tüneli vasıtasıyla) ulaşmaktadır. Bu durum Londra-Pekin demir yolu hattını tesis etmektedir.

Bakü – Tiflis – Kars demiryolu hattının tamamlanmasıyla, Londra'dan Çin'e uzanacak İpek Demiryolu ile Çin'deki üretimin, tüketim merkezi olan Avrupa'ya taşınması hedeflenmektedir. Son yıllarda dünya ticaretinin bu şekilde yeniden şekillenmesiyle Bölge Türkiye'nin Orta Asya ve Kafkasya'ya açılan ticaret ve lojistik köprüsü olacaktır.

Etüt çalışmaları devam eden Kars-Iğdır-Nahcivan demiryolu projesinin ileri bağlantılarında Nahcivan'dan sonra Tebriz-Tahran-Zahedan ve İslamabad'a ulaşıldığı görülmektedir. Hattın yapılması ile hâlihazırda tek bağlantıyı oluşturan Van-Tebriz hattı dışında Erzurum-Erzincan-Sivas ve Ankara'ya doğrudan ulaşan yeni bir İstanbul-İslamabad koridoru oluşturulmuş olacaktır.

Kars-Tiflis-Bakü ile Kars-Iğdır-Dilucu-Tahran-İslamabad demiryolları ile Marmaray vasıtasıyla Trans-Kafkasya ulaşım koridorunun tesis edilmesi projesi Kazakistan ve Çin'i Avrupa'ya bağlayacaktır. Bu koridorla birlikte Kafkasya ve Orta Asya'ya yönelik insan ve mal trafiğinde meydana gelecek artış bölgenin stratejik konumunu daha da güçlendirecektir.

Bu gelişmeler, bölgenin Türkiye'nin dış ticareti açısından ileride çok önemli roller üstleneceğinin göstergesi olarak değerlendirilebilir. Bu gelişmeler doğrultusunda, ilde sanayi ve ticaretin gelişimi noktasında önemli bir fırsatın var olduğu söylenebilir.

Bölgeler arası eşitsizliğin giderilmesinde, TRA2 Bölgesi'nin sahip olduğu stratejik konum, bölgede gerçekleştirilmesi planlanan büyük ölçekli yatırımlar ve sınır kapıları -bölge illeri için avantaj teşkil etmektedir. Bu noktada bölgesel ve ulusal hedeflere ulaşılması için komşu ülkeler ile gerçekleştirilecek olan her yönlü ticaret önem arz etmektedir.

TRA2 Bölgesi, güçlü ve kombine bir ulaşım sistemi ile rekabet edilebilirliğini yükselterek iç ve Avrupa pazarlarına olan uzaklığın verdiği dezavantajı, Kafkaslar, Orta Asya ve İran pazarlarına olan yakınlığıyla avantaja çevirebilecek bir potansiyele sahiptir.

Bu potansiyelin değerlendirilmesi, bölgenin kalkınmasında önem arz eden dış ticaret ve lojistik sektörlerinin geliştirilmesi için sınır kapılarının fiziksel imkânlarının ve ulaşım altyapısının geliştirilmesi gerekmektedir.

2.2 Demografik Göstergeler ve Sosyal Yapı

2.2.1 Nüfus

4 il merkezi ve 22 ilçeden oluşan TRA2 Bölgesi'nde TÜİK Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi (ADNKS) 2011 yılı sonuçlarına göre 1.157.546 kişi yaşamaktadır.



Tablo 2.1 TRA2 Bölgesi illeri nüfus göstergeleri, 2011

İl/Bölge	İlçeler	Toplam	Erkek	Kadın	Cinsiyet Oranı(%)	İl/ilçe merkezleri	Belde/ Köyler	Şehirleşme Oranı (%)
AĞRI	Toplam	555.479	291.340	264.139	110,3	290.904	264.575	52,4
	Merkez	143.462	75.144	68.318	110,0	105.623	37.839	73,6
	Diyadin	45.391	23.321	22.070	105,7	19.783	25.608	43,6
	Doğubayazıt	119.837	63.752	56.085	113,7	73.505	46.332	61,3
	Eleşkirt	39.578	20.475	19.103	107,2	11.005	28.573	27,8
	Hamur	21.481	11.029	10.452	105,5	2.918	18.563	13,6
	Patnos	128.213	68.229	59.984	113,7	64.732	63.481	50,5
	Taşlıçay	22.641	11.543	11.098	104,0	6.191	16.450	27,3
	Tutak	34.876	17.847	17.029	104,8	7.147	27.729	20,5
KARS	Toplam	305.755	159.179	146.576	108,6	129.047	176.708	42,2
	Merkez	111.088	57.944	53.064	109,2	79.928	176.708	31,1
	Akyaka	12.189	6.579	5.560	118,3	2.219	34.080	6,1
	Arpaçay	19.832	10.083	9.749	103,4	2.549	9.920	20,4
	Digor	26.112	13.490	12.622	106,9	2.719	17.283	13,6
	Kağızman	48.898	24.735	24.163	102,4	17.597	23.393	42,9
	Sarıkamış	50.950	27.542	23.408	117,7	19.691	31.301	38,6
	Selim	24.581	12.563	12.018	104,5	4.925	31.259	13,6
	Susuz	12.235	6.243	5.992	104,2	2.419	9.816	19,8
IĞDIR	Toplam	188.857	97.770	91.087	107,3	99.550	89.307	52,7
	Merkez	127.609	65.799	61.810	106,5	81.162	46.447	63,6
	Aralık	22.425	11.965	10.460	114,4	6.775	15.650	30,2
	Karakoyunlu	14.054	7.271	6.783	107,2	2.620	11.434	18,6
	Tuzluca	24.769	12.735	12.735	100,0	8.993	15.776	36,3
ARDAHAN	Toplam	107.455	56.467	50.988	110,7	37.424	70.031	34,8
	Merkez	41.287	21.869	19.418	112,6	18.298	22.989	44,3
	Çıldır	10.675	5.587	5.088	109,8	1.737	8.938	16,3
	Damal	6.544	3.385	3.159	107,2	3.901	2.943	59,6
	Göle	30.727	16.525	14.202	116,4	7.833	22.894	25,5
	Hanak	9.963	4.979	4.984	99,9	3.968	5.995	39,8
	Posof	8.259	4.122	4.137	99,6	1.987	6.272	24,1
TRA2 BÖLGESİ		1.157.546	604.756	552.790	109,4	556.925	600.621	48,1

Kaynak: TÜİK, ADNKS 2011. Erişim Tarihi: 20.12.2012

TRA2 Bölgesi'ndeki şehirleşme oranı %48'1 olup bölgede yaşayan kadın nüfusu 552.790 kişi (%47,8) erkek nüfusu ise 604.756 (%52,2)'dir.

Tablo 2.2 Bölgenin nüfusu, 1965-2011

Bölge	1965	1975	1985	1990	2000	2011
TRA2	853.274	1.037.590	1.143.560	1.099.240	1.156.150	1.157.546
TR	31.370.368	40.373.152	50.600.000	56.371.282	67.611.111	74.724.269
TRA2/ TR (%)	2,72	2,57	2,26	1,95	1,71	1,55

Kaynak: TÜİK, ADNKS ve Genel Nüfus Sayımı Sonuçları. Erişim Tarihi: 20.12.2012

Nüfusun bölge içerisindeki payının geçmiş yıllara göre karşılaştırmasında 1965 yılında ülke nüfusunun %2,72'sini oluşturan bölge illeri nüfusunun 2011 yılında ülke nüfusundaki oranının yarıya düştüğü görülmektedir. Bu noktadan daha da önemlisi ülke nüfusu 1965 yılına göre yaklaşık 2,5 katına yükselmişken TRA2 Bölgesi illerinin nüfusunda ancak %35'lik bir artış yaşanmıştır. Bölge nüfus yoğunluğu bakımından da ülke ortalamasının oldukça gerisinde kalmaktadır. 2011 yılı itibarıyla kilometrekareye düşen kişi sayısı TRA2 Bölgesi'nde 39 kişi olup Türkiye genelinde 97'dir.

Tablo 2.3 TRA2 Bölgesi illeri göç istatistikleri, 2000-2011

	Yıllar	Ağrı	Kars	İğdır	Ardahan	TRA2
Aldığı Göç	2000	24.586	28.937	11.944	8.791	74.258
	2011	15.508	10.654	6.915	4.908	37.985
Verdiği Göç	2000	50.799	47.268	13.305	22.317	133.689
	2011	25.182	16.376	8.579	6.673	56.810
Net Göç	2000	-26.213	-18.331	-1.361	-13.526	-59.431
	2011	-9.674	-5.722	-1.664	-1.765	-18.825
Net Göç Hızı	2000	-56,45	-61,15	-9,3	-106,72	-58,4*
	2011	-17,3	-18,5	-8,8	-16,3	-15,2*

(*) TRA2 Bölgesi 2000 ve 2011 yılları net göç hızı 4 ile ait verilerin aritmetik ortalaması ile bulunmuştur.

Kaynak: TÜİK, Göç İstatistikleri. Erişim Tarihi: 20.12.2012

Nüfus istatistiklerine göre, 2000 yılından 2011 yılına kadar her yıl bölgede gerçekleşen doğumlar ölümlerden fazladır. Bölgenin 2000-2011 yılları arasında doğal nüfusu her yıl mevcut nüfusun en az yüzde 2'si kadar artmış olmasına rağmen, Bölgedeki nüfusun azalması yaşanan göçün boyutlarını ortaya koymaktadır.³ Bölgede 2000 yılında -59.431 olan net göç yavaşlamış olmasına karşın dört il 2011 yılında 55.000'den fazla göç vermiştir.

³ TÜİK Kars Bölge Müdürlüğü, Resmi Yazısı, 20.07.2010

Tablo 2.4 Nüfusun yaş bağımlılık oranları (%), 2011

Bölge/İl	0-14 yaş (%)	15-64 yaş (%)	65 yaş ve üzeri (%)	Yaş bağımlılık oranı (%)	Yaşlı bağımlılık oranı (%)	Genç bağımlılık oranı (%)
Türkiye	25,28	67,38	7,35	48,42	10,91	37,51
TRA2	35,11	59,64	5,25	67,66	8,8	58,86
Ağrı	39,76	56,64	3,60	76,56	6,35	70,21
Kars	31,11	62,25	6,64	60,64	10,67	49,97
İğdır	33,51	61,41	5,08	62,84	8,28	54,56
Ardahan	25,24	64,66	10,10	54,65	15,62	39,03

Kaynak: TÜİK, ADNKS 2011. Erişim Tarihi: 20.12.2012

Bölge illerindeki doğurganlık hızının yüksek olmasına bağlı olarak TRA2 Bölgesi'ndeki 15 yaş altı nüfus ülke ortalamasının üstündedir. TRA2 Bölgesi bağımlı nüfusun yoğun olduğu bir bölgedir. Çalışan nüfus olarak kabul edilen 15-64 yaş grubunun nüfus içerisindeki payı ülke ortalamasının altında kalmaktadır. Yaş bağımlılık oranına göre teorik olarak bölgede her 100 kişinin bakmak yükümlü olduğu 68 kişi bulunmaktadır.

2.2.2 Eğitim

TRA2 Bölgesine ait eğitim göstergeleri incelendiğinde birçok parametre bakımından bölgenin Türkiye ortalamasının altında kaldığı görülmektedir. TRA2 Bölgesinde okuma yazma bilmeyenlerin oranı ile okuma yazma bilen fakat bir okul bitirmeyenleri birlikte değerlendirdiğimizde nüfusun yüzde 42'sinin herhangi bir formel eğitim sürecini tamamlamadığı görülmektedir. Bu oran yüzde 25 olan Türkiye ortalamasının yaklaşık 2 katıdır.

Tablo 2.5: Türkiye ve TRA2 Bölgesi illerinde nüfusun eğitim durumu, 2011

	Ağrı	Kars	İğdır	Ardahan	TRA2	Türkiye
Okuma yazma bilmeyen	9,44	7,83	9,43	7,64	8,83	4,73
Okuma yazma bilen fakat bir okul bitirmeyen	40,31	26,16	30,89	21,53	33,13	20,60
İlkokul mezunu	14,55	20,08	14,86	24,32	17,04	22,87
İlköğretim /Ortaokul mezunu	17,47	22,88	22,24	23,63	20,31	22,14
Lise veya dengi okul mezunu	8,65	13,01	13,40	13,90	11,11	17,72
Yüksekokul veya fakülte mezunu	3,27	5,49	5,14	5,28	4,37	8,98
İlköğretim Okullaşma Oranı	97,77	96,45	97,78	97,40	97,35	98,41
Ortaöğretim Okullaşma Oranı	29,02	43,2	50,99	54,70	44,47	68,17

Kaynak: TÜİK, Eğitim İstatistikleri.

Bölgede ilköğretim okullaşma oranının (yüzde 97) Türkiye ortalamasını (yüzde 98) yakaladığı ancak ortaöğretim okullaşma oranının (yüzde 44) Türkiye ortalamasının (yüzde 68) altında kaldığı görülmektedir. İlköğretim okullaşmasında Türkiye ortalamasının yakalanmasına rağmen ortaöğretim okullaşmasının ülke ortalamasının çok altında kalmasında bölgedeki eğitim alt yapısının yaygın ve ulaşılabilir olmamasının yanı sıra bölgedeki ekonomik, dini ve geleneksel faktörlerin de etkili olduğu söylenebilir.

2.2.3 Sağlık

TRA2 Bölgesi illerinde sağlık hizmetleri, 1 tanesi Tıp Fakültesi Hastanesi, 4'ü özel hastane olmak üzere toplam 24 hastane, 4 ağız ve diş sağlığı merkezi, 21 toplum sağlığı merkezi ve 107 aile sağlığı merkezi tarafından yürütülmektedir.

Tablo 2.6 TRA2 Bölgesi ve illerinde yer alan sağlık kuruluşlarının dağılımı, 2011

İL/BÖLGE	Devlet Hastanesi	Tıp Fak. Hastanesi	Özel Hastane	Ağız ve Diş Sağlığı Mrk.	Toplum Sağlığı Mrk. (*)	Aile Sağlığı Merkezi
Ağrı	8	-	3	1	6	42
Ardahan	3	-	-	1	5	13
İğdır	3	-	1	1	4	21
Kars	5	1	-	1	6	31
TRA2	19	1	4	4	21	107

(*) Ağrı'da 3, Ardahan ve Kars illerinde 1'er Toplum Sağlığı Merkezi, illerde bulunan de entegre devlet hastaneleri bünyesinde olduğundan hesaba dahil edilmemiştir.

Kaynak: TRA2 Bölgesi Sağlık Altyapısı Raporu 2011.

Kars, TRA2 Bölgesinde yer alan tek tıp fakültesi hastanesini bünyesinde barındırmaktadır. Bölgede Ağrı ve İğdir illeri haricinde özel hastane bulunmamaktadır. Her bir ilde birer adet ağız ve diş sağlığı merkezi hizmet vermektedir.

Tablo 2.7 Bin kişiye düşen sağlık personeli sayısı

İL/BÖLGE	Uzman Hekim	Pratisyen Hekim	Toplam Hekim	Diş Hekimi	Eczacı	Sağlık Memuru	Hemşire	Ebe
Ağrı	0,38	0,51	0,89	0,08	0,12	1,07	1,08	0,62
Ardahan	0,49	0,64	1,14	0,16	0,19	1,59	1,08	0,78
İğdır	0,48	0,6	1,08	0,18	0,22	0,95	1,16	0,76
Kars	0,54	0,56	1,09	0,12	0,14	1	1,02	0,84
TRA2	0,45	0,55	1	0,11	0,15	1,08	1,08	0,72
TÜRKİYE	1,15	0,53	1,67	0,29	0,36	1,28	1,56	0,68

Kaynak: TÜİK, Sağlık İstatistikleri 2010. Erişim Tarihi: 20.12.2012

TRA2 Bölgesi illerinin bin kişiye düşen uzman hekim sayısı bakımından büyük ihtiyaç içinde olduğu görülmektedir. TRA2 sahip olduğu (0,45) ortalama rakamı ile Türkiye genelinin (1,15) yaklaşık üçte biri bir değere sahiptir. TRA2 illerinden özellikle Ağrı'da (0,38) uzman hekim ihtiyacı görece olarak diğer Bölge illerine göre daha fazladır.

Bin kişiye düşen pratisyen hekim sayısında ise Bölge ortalama değeri (0,55), tüm Türkiye ortalamasından (0,53) az da olsa yüksektir. Bin kişiye düşen diş hekimi sayısında ise TRA2 Bölgesi ortalaması (0,11), Türkiye'nin (0,29) olan sayısının yaklaşık üçte biri seviyesindedir. Bölge içinde ise Kars ve Ağrı'nın diş hekimi ihtiyacı İğdır ve Ardahan ile karşılaştırıldığında daha yüksek seviyededir. Bin kişiye düşen eczacı sayısında ise TRA2 Bölgesi (0,15) ortalama sayısı ile Türkiye ortalamasının (0,36) olan sayısının yaklaşık yarısı kadardır. TRA2 Bölgesi'nde her bin kişiye düşen sağlık memuru sayısı ise (1,08) ortalama ile Türkiye ortalamasının (1,28) olan değerine yaklaşmaktadır. Bin kişiye düşen hemşire sayısında TRA2 Bölgesi (1,08) ortalama sayısı ile Türkiye'nin (1,56) olan sayısından % 50 daha az bir değere sahiptir. Bin kişiye düşen ebe sayısında ise TRA2 Bölgesi (0,72) ortalama sayısı ile Türkiye ortalamasının (0,68) üzerindedir.

Tablo 2.8 Bölgelere göre planlanan yatak sayıları ve on bin kişiye düşen yatak sayıları

İL/BÖLGE	Planlanan Yatak Sayısı	On Bin Kişiye Düşen Yatak Sayısı		
		Planlanan (2014)	Mevcut (2010)	2007 Yılı
Ağrı	849	15,66	10,39	9,12
Ardahan	220	20,86	13,28	13,75
İğdır	305	16,54	14,42	0,1595
Kars	707	23,43	17,27	12,33
TRA2	2.081	18,36	13,14	11,55
TÜRKİYE			24,97	26,21

Kaynak: TRA2 Bölgesi Sağlık Altyapısı Raporu, Mevcut Durum ve Sorunlar, 2011, s.48

2007 ile 2010 yılı arasında gerçekleşen gelişmeler karşılaştırıldığında, Türkiye genelinde ortalama olarak on bin kişiye düşen hastane yatak sayısı 1,24'lük bir gerileme göstermişken, TRA2 Bölgesi genelinde bu parametrede yaklaşık %1,5'lik bir ilerleme yaşanmıştır.

TRA2 Bölgesi'nde 2014 yılı itibariyle gerçekleşecek planlamalar açısından, on bin kişiye düşen hastane yatak sayısı, 13,14'ten 18,36'ya çıkarak %5,22 seviyesinde artmış olacaktır. Açıkça görülmektedir ki, bu kayda değer artış bile bölge değerlerini mevcut Türkiye ortalamasına (24,97) ulaştırmamaktadır.

Bu karşılaştırmalardan açıkça görülebileceği gibi TRA2 Bölgesinin temel sağlık göstergeleri, hemen hemen tüm parametrelerde Türkiye geneli değerlerinin oldukça gerisindedir. Sağlık hizmetlerinin daha çok pratisyen hekimler aracılığıyla yürütülmeye çalışıldığı Bölgede uzman hekim sayısı artırılmalıdır. Yine sırasıyla diş hekim-i, eczacı ve hemşire sayıları artırılarak bin kişiye düşen oranda Türkiye ortalamasına yaklaşım sağlanmalıdır.⁴

2.2.4 İşgücü ve İstihdam

İşgücü piyasası ve istihdam yapısı incelendiğinde üzerinde durulması gereken ilk önemli nokta temelde işgücü talebi ve işgücü arzı arasındaki farklılıktan oluşan sorunların çözüm politikalarıdır. İlde nitelikli insan kaynaklarının yetiştirilmesi, istihdam imkânlarının geliştirilmesi, işsizliğin azaltılması ve ildeki öncelikli sektörlerde işgücünün etkinleştirilmesi ilin ekonomik ve sosyal kalkınmasında büyük bir etkidir.

Tablo 2.9 Yıllara, bölgelere ve sektörler göre istihdamın dağılım oranları (%), 2009-2011

BÖLGE	Tarım			Sanayi			Hizmetler		
	2009	2010	2011	2009	2010	2011	2009	2010	2011
TRA2	64,1	58,2	55,8	6,3	9,2	13,7	29,6	32,6	30,5
Türkiye	24,6	25,2	25,5	25,3	26,2	26,5	50,1	48,6	48,1

Kaynak: TÜİK, İşgücü İstatistikleri. Erişim Tarihi: 20.12.2012

2011 yılında TRA2 Bölgesi'nde en çok istihdam sağlayan sektör %55,8'lik oranla tarım sektörüdür. Tarım sektörünün yüzde 30,5'lik pay ile hizmetler sektörü izlemektedir. Bölgedeki sanayi sektörünün sağlanan toplam istihdam içerisindeki payı ise yüzde 13,7'dir.

2009–2011 yılları arasında TRA2 Bölgesi'nde istihdamın sektörler bazında dağılım oranlarına göre tarım sektöründe çalışan kişi sayısında yaklaşık %10 gerilemiş, buna karşın sanayi sektöründeki oran ise iki katına yükselmiştir.

⁴ TRA2 Bölgesi Sağlık Altyapısı Raporu, T.C. Serhat Kalkınma Ajansı, 2011.

Tablo 2.10 İşgücü ve istihdam göstergeleri, 2004-2011

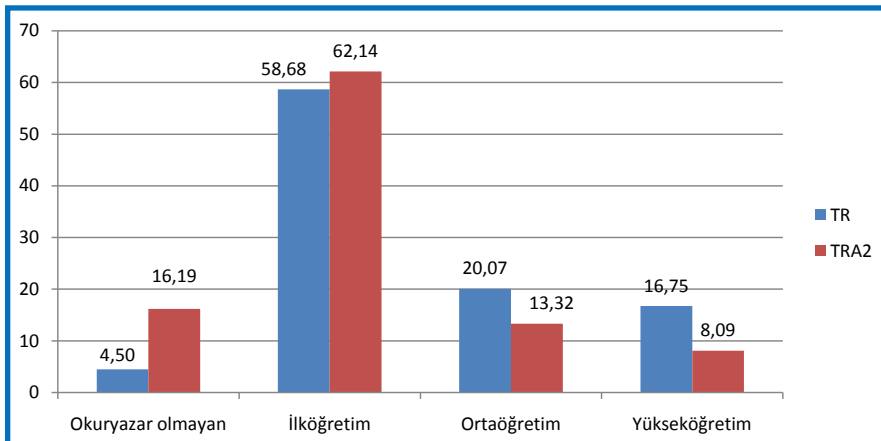
Bölge		2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
TRA2	İşgücüne katılma oranı	65,4	69,9	75,8	72,9	73,5	74,8	75,7	76,9
	[15 yaş ve üzeri-%] : Erkek								
	İşgücüne katılma oranı	23,7	27,9	30,3	32,2	32,9	29,2	27,6	28,8
	[15 yaş ve üzeri-%] : Kadın								
	İşgücüne katılma oranı	44,2	48,1	51,1	50,3	51,6	51,1	50,9	54,4
	[15 yaş ve üzeri-%] : Toplam								
	Toplam İstihdam Oranı	43,4	46,6	48,5	47,3	48,8	46,3	45,7	48,8
	Tarım Dışı İşsizlik Oranları	4,6	7,9	11,1	15,4	15	21,6	21,2	19,8
TR	İşgücüne katılma oranı	70,3	70,6	69,9	69,8	70,1	70,5	70,8	71,7
	[15 yaş ve üzeri-%] : Erkek								
	İşgücüne katılma oranı	23,3	23,3	23,6	23,6	24,5	26	28,3	31,6
	[15 yaş ve üzeri-%] : Kadın								
	İşgücüne katılma oranı	46,3	46,4	46,3	46,2	46,9	47,9	48,8	49,9
	[15 yaş ve üzeri-%] : Toplam								
	Toplam İstihdam Oranı	41,3	41,5	41,5	41,5	41,7	41,2	43	45
	Tarım Dışı İşsizlik Oranları	14,2	13,5	12,7	12,6	13,6	17,3	14,8	12,4

Kaynak: TÜİK, İşgücü İstatistikleri. Erişim Tarihi: 20.12.2012

Bölge halkının işgücüne katılma oranı 2004 yılında yüzde 44,2 iken 2005 yılından itibaren ülke seviyesinin üzerine çıkarak, 2011 yılında yüzde 54,4 olarak gerçekleşmiştir. Kadınların işgücüne katılma oranı da benzer şekilde, 2004-2008 yılları arasında önemli ölçüde artmıştır. Bölgede işgücüne katılma oranlarının Türkiye'deki iş gücüne katılma oranlarından yüksek olması, Bölgenin genç bir nüfusa sahip olması ve ortaöğretim çağındaki nüfusun ilköğretimden sonra iş hayatına atılmasıyla açıklanabilir.

Dünya ekonomik krizinin Türkiye'de yoğun olarak hissedildiği 2007, 2008, 2009 yılları istihdam sektörlerinin daraldığı ve işsizliğin yoğun olarak yaşandığı yıllardır. Tablodan da görüldüğü gibi bu yıllar Türkiye ve TRA2 Bölgesi'nde tarım dışı işsizlik rakamlarının yükseldiği yıllardır. TRA2'de tarım dışı işsizlik, 2011 yılı itibariyle yüzde 19,8'lik oran ile ülke ortalamasının (yüzde 12,4) üstündedir.

Grafik 2.1 15 yaş ve üzeri yaşta istihdam edilenlerin eğitim durumu, 2011



Kaynak: TÜİK, İşgücü İstatistikleri, Hanehalkı İşgücü İstatistikleri. Erişim Tarihi: 20.12.2012

Bölgede istihdam edilenlerin eğitim düzeyi Türkiye ortalamasına göre düşüktür. İstihdam edilenlerin yaklaşık yüzde 15'inden fazlası okuma-yazma bilmemektedir. Ortaöğrenim ve yükseköğrenim mezunları olarak istihdam edilenler yüzde 20 iken bu oran ülkede yüzde 36'dan fazladır.

2.2.5 Sosyal Güvenlik

Bölgede genel olarak kamu sektöründe çalışan insanların aldıkları ücretler dışında Bölgenin refahına katkıda bulunacak tarım ve sanayi sektörlerinin katma değerlerinin düşük olması, ticaret sektörünün ise perakende yoğunluklu olması Bölgede bu sektörlere bağlı olarak çalışan ücretli insanların sayısının sınırlı kalmasına neden olmaktadır. TRA2 Bölgesinde kamuda çalışanlar önemli bir orana sahip olmalarına rağmen Sosyal Güvenlik Kapsamında olan nüfusun (yeşil kartlılar hariç) toplam nüfusa oranı yaklaşık yüzde 60'tır. 2011 yılı verilerine göre nüfusun yüzde 36,6'sı "yeşil kart" uygulamasıyla sosyal güvenlik kapsamına alınmıştır.

Tablo 2.11 TRA2 Bölgesi illerindeki SGK kapsamı nüfus ve yeşil kartlı sayısı, 2011

	AĞRI	KARS	İĞDIR	ARDAHAN	TRA2
Toplam Sosyal Güvenlik Kapsamı	552.635	304.475	187.896	107.121	1.152.127
Toplam Sosyal Güvenlik Kapsamı (Yeşil Kartlılar Hariç)	300.659	199.478	117.217	73.076	690.430
Sosyal Güvenlik Kapsamının (Yeşil Kart Hariç) Toplam İl Nüfusuna oranı (%)	54,13	65,23	62,07	68,01	59,65
Sosyal Güvenlik Kapsamı Dışında Kalan Nüfus (Yeşil Kartlılar Hariç)	2.844	1.280	961	334	5.419
Sosyal Güvenlik Kapsamında Olmayan Nüfusun Toplam Nüfusa Oranı (Yeşil Kartlılar Hariç)(%)	0,51	0,42	0,51	0,31	0,47
Sosyal Güvenlik Kapsamı Dışında Kalan Nüfus (Yeşil Kartlılar Dahil)	238.558	96.364	66.663	27.895	429.480
Sosyal Güvenlik Kapsamı Dışında Kalan Nüfusun Toplam Nüfusa Oranı (Yeşil Kartlılar Dahil)(%)	42,95	31,52	35,30	25,96	37,10
2022 Sayılı Yasadan Yararlananların Oranı (%)	2,93	3,25	2,64	6,03	3,26
Yeşil Kartlı Sayısı	235.714	95.084	65.702	27.561	424.061
Yeşil Kartlı Oranı (%)	42,43	31,10	34,79	25,65	36,64

Kaynak: Sosyal Güvenlik Kurumu resmi internet sitesi, www.sgk.gov.tr Erişim Tarihi: 20.12.2012

2.3 Ekonomik Yapı

2.3.1 Genel Ekonomik Göstergeler

2004 yılında, Ağrı, Kars, Iğdır ve Ardahan illerinden oluşan TRA2 Düzey II Bölgesi'nde imalat sanayi yeterince gelişmemiş olup bölge ekonomisi ağırlıklı olarak tarıma ve hayvancılığa dayalı olduğu bir yapıdadır. 2008 yılı TÜİK verilerine göre, sanayi sektörünün gayri safi katma değeri içerisindeki payı ülke genelinde %27,2 iken TRA2 Bölgesi'nde %12,6 ile sınırlıdır. Tarım ve hizmetler sektörlerinin payları ise sırasıyla yüzde 24,6 ve 62,8'dir. Ülke genelinde tarım sektörünün gayrisafi katma değer içerisindeki payı ise %8,5'dir.

Tablo 2.12 Cari fiyatlarla bölgesel gayrisafi katma değer (GSKD) ve sektörlerin GSKD içindeki payı (%), 2004-2008

BÖLGE	Tarım		Sanayi		Hizmetler	
	2004	2008	2004	2008	2004	2008
TRA2	34,5	24,6	11,9	12,6	53,7	62,8
Türkiye	10,7	8,5	28	27,2	61,3	64,3

Kaynak: TÜİK, Ulusal Hesaplar. Erişim Tarihi: 20.12.2012

2004 ve 2008 yılı verileri karşılaştırıldığında, katma değer açısından tarım sektöründen sanayi sektörüne doğru bir geçiş olduğu yorumu yapılabilir. Bunun sebebinin ise söz konusu yıllarda bölgede yer alan Küçük Sanayi Sitesi ve Organize Sanayi Bölgesi oluşumlarının tamamlanmasına ve geçmiş yıllara oranla çok sayıda sanayi işletmesinin faaliyete geçmesine bağlı olduğu söylenebilir.

Tablo 2.13 TRA2 Bölgesi kişi başına gayri safi katma değer gerçekleştirmeleri, 2004-2008

Bölge	2004 (TL)	2008 (TL)	Değişim (%)	Bölge / Türkiye (2008, %)
TRA2	2.933	4.613	57	38
Türkiye	7.307	12.020	64	

Kaynak: TÜİK, Ulusal Hesaplar. Erişim Tarihi: 20.12.2012

TRA2 Bölgesi kişi başı gayri safi katma değer gerçekleştirmelerine göre 2004 yılından 2008 yılına kadar yüzde 57'lik bir artış göstermiştir. Türkiye geneli kişi başı gayri safi katma değerinin ancak yüzde 38'ine denk gelen kısmı TRA2 Bölgesi'nde gerçekleşmektedir. 2008 yılı değerleri ile Türkiye ortalamasında kişi başına gayri safi katma değer 12 bin TL'nin üzerinde iken TRA2 ortalamalarında bu değer 4.613 TL'dir.

2.3.2 Kamu Yatırımları

Tablo 2.14 TRA2 Bölgesi illeri ve Türkiye'de kişi başına düşen kamu harcaması, 2000,2011

Bölge	Yıllar	Konut	Eğitim	Tarım	Sağlık	Ulaştırma -Haberleşme	Turizm	Madençilik	İmalat	Enerji	Diğer K.Hiz	Toplam
TRA2	2000	0,2	5,4	5,7	1,4	1,3	0,4	0,2	0,2	0,0	1,5	16,3
	2011	65,4	92,6	41,1	23,0	52,0	0,1	0,5	-	1,2	57,0	332,9
Türkiye	2000	5,6	14,7	5,9	5,6	26,5	0,5	1,4	5,9	17,7	28,6	112,3
	2011	6,4	86,9	78,3	28,9	185,7	3,9	16,2	7,2	50,0	131,1	594,6

Kaynak: Kamu Yatırımları, T.C. Kalkınma Bakanlığı. Erişim Tarihi: 20.12.2012

NOT: Bu tablo oluşturulurken sadece söz konusu yıllara ilişkin kamu yatırımları dikkate alınmıştır.

2000 yılı itibariyle kişi başına kamu yatırım harcaması TRA2 Bölgesi'nde 16,3 TL, Türkiye genelinde ise 112 TL olarak gerçekleşmiştir. Kişi başına kamu yatırım harcamaları bakımından bölge Türkiye genelinin çok altında kalmıştır. 2011 yılı verilerine göre, TRA2 Bölgesi'nde gerçekleştirilen kişi başına kamu yatırımı 460 TL ve Türkiye genelinde ise 487 TL'dir. 2000 ve 2011 yıllarına ilişkin istatistikler karşılaştırıldığında, önceki yıllarda ülke geneli ile arasında büyük farklar bulunan bölge illerinde son yıllarda bu noktada önemli bir gelişme yaşandığı, bölgenin ülke ortalamasına eriştiği söylenebilmektedir.

2.3.3 Turizm

Serhat Bölgesi sahip olduğu coğrafi konumu ve konumunun getirdiği stratejik önemi nedeniyle tarih boyunca çetin mücadelelere sahne olmuş ve bölge sık sık el değiştirmiştir. Bölge, üzerinde uzun yıllar hâkimiyet süren Urartular, Gürcüler, Ermeniler, Safeviler, Osmanlılar ve Rusların izlerini taşımaktadır. Medeniyetler, geçmişte yaşanan göçler ve acılarla beraber edebiyat, mimari, sanat, farklı hayat tarzları kısaca kültürü de beraberinde getirmiştir. Bölgenin soyut ve somut kültürel mirasının yarattığı etki Kafkaslar ve Orta Asya'ya uzanarak bugünkü toplumsal yapımıza yeni imkân ve fırsatlar sunmaktadır. Bölge tarih, doğa ve kültür zenginliğiyle büyük bir turizm potansiyeli barındırmaktadır. Sarıçam ormanları ve sadece Alp Dağları'nda bulunabilen kristal kara sahip Sarıkamış Kayak Merkezi, tarihi İpek Yolu üzerinde bulunan ve yüzyıllarca medeniyetlere ev sahipliği yapmış olan Ani Antik Şehri, 224 farklı kuş çeşidi ile dünyanın birçok yerinden ziyaretçi akınına uğrayan Kuyucuk Kuş Cenneti, Anadolu'ya gelen ilk evliya alperenlerden Ebul Hasan Harakani Türbesi ve Camisi, Kars Kalesi, Baltık Mimarisiyle Kars şehri, tarihi İshakpaşa Sarayı, Nuh'un Gemisi'ne ev sahipliği yapan dünya mirası Ağrı Dağı, doğal güzelliğiyle Çıldır Gölü ve Posof, kaleleri ve kuleleriyle Ardahan bölgemizin ilk akla gelen turizm değerleridir. Eskiden uzak ve ulaşılmaz olarak düşünülen Bölge, ulaşım imkânlarının gelişmesiyle artık daha yakın ve kolay ulaşılabilir olmuştur. Bölgede yer alan 3 havaalanına İstanbul, Ankara ve İzmir'den düzenli yapılan uçak seferlerinin yanı sıra zaman zaman Almanya ve Rusya'dan charter seferleri de yapılmaktadır. Bu durum son yıllarda artan turist sayılarına yansımış ve turizm yatırımlarında büyük bir hareketlenmeye yol açmıştır.

TRA2 Bölgesindeki sınır kapılarından giriş ve çıkış yapan yabancı sayısı, bölgenin potansiyeli açısından fikir verebilmektedir. Burada dikkat edilmesi gereken husus giriş yapan yabancıların çoğunun bölgede konaklamayıp İstanbul, Ankara, İzmir ve Antalya gibi önemli ticaret veya turizm destinasyonlarına gitmesidir.

Tablo 2.15 TRA2 Bölgesindeki Kara Sınır Kapılarından Yapılan Toplam (Vatandaş+Yabancı) Giriş-Çıkış Sayısı

Gümrük Kapısı/Yıllar			2007	2008	2009	2010	2011
Gürbulak (Ağrı)	Giriş	Giriş Sayısı	470.600	586.456	728.350	1.061.222	1.023.371
		Değişim Oranı (%)		24,6	24,2	45,7	-3,6
	Çıkış	Çıkış Sayısı	318.456	510.027	714.478	922.034	797.156
		Değişim Oranı (%)		60,2	40,1	29,1	-13,5
Dilucu (İğdır)	Giriş	Giriş Sayısı	327.722	336.858	282.732	426.766	478.569
		Değişim Oranı (%)		2,8	-16,1	50,9	12,1
	Çıkış	Çıkış Sayısı	323.140	336.912	275.265	413.837	456.045
		Değişim Oranı (%)		4,3	-18,3	50,3	10,2
Türkgözü (Ardahan)	Giriş	Giriş Sayısı	13.562	19.737	25.393	35.965	46.517
		Değişim Oranı (%)		45,5	28,7	41,6	29,3
	Çıkış	Çıkış Sayısı	13.405	21.301	26.472	37.936	52.735
		Değişim Oranı (%)		58,9	24,3	43,3	39,0

Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı Erişim Tarihi: 20.12.2012

2007-2011 yılları arasında TRA2 Bölgesindeki sınır kapılarından giriş-çıkış yapanların sayısı Tablo 2.15'te yer almaktadır. Son beş yılda Türkgözü Sınır Kapısından giriş-çıkış yapanların sayısı 13 binden 45-50 bine, Gürbulak Sınır Kapısından giriş yapanların sayısı 470 binden 1 milyonun üzerine, giriş yapanların sayısı ise 318 binden yaklaşık 800 bine yükselmiştir. Bu kadar yüksek olmasa da Dilucu Sınır Kapısındaki giriş çıkış sayılarında da büyük bir artış gözlemlenmektedir.

Sınır geçişlerindeki bu büyük artışlarda turizmin ve ticaretin etkili olduğu söylenebilir. İran ve Gürcistan ile son yıllarda gelişen ilişkilerin turist sayılarında artışa yol açtığı görülmektedir. Gürcistan ile 2011 yılı sonunda başlayan pasaportsuz geçiş ile bu turizm hareketinin daha artacağı beklenmektedir. Kara Sınır Kapılarından girişlerde görülen bu artışın önümüzdeki dönemde faaliyete geçecek olan Aktaş Sınır Kapısı ve Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Hattı ile daha da artması beklenmektedir. Bu geçişlerin TRA2 Bölgesi içinde konaklamaya dönüştürülmesi Sınır Kapılarının Bölgenin ekonomisine olan katkısını daha da arttıracaktır.

2.3.4 Sanayi

2002 yılında TÜİK tarafından gerçekleştirilen Genel Sanayi ve İşyeri Sayımı sonuçlarında TRA2 Bölgesi illerinde imalat sanayi sektöründe yer alan işyeri sayısı 1.078'dir. Gelir İdaresi Dairesi Başkanlığı'nın 2011 yılı verilerine göre, TRA2 Bölgesi imalat sanayi alanında faaliyet gösteren işyeri sayısı iki katına çıkmıştır.

Tablo 2.16 TRA2 Bölgesi'ndeki İmalat Sanayi İşyeri Sayılarının Alt İmalat Kollarına Dağılımı, 2011

	Ağrı		Kars		İğdır		Ardahan		TRA2	
	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde
Gıda Ürünleri ve İçecek	175	23,7	175	26,8	71	15,8	95	32,8	516	24,2
Orman ve Orman Ürünleri	111	15,0	113	17,3	86	19,2	64	22,1	374	17,6
Metal Ürünleri	162	22,0	145	22,2	110	24,5	38	13,1	455	21,4
Tekstil Ürünleri ve Giyim Eşyası	84	11,4	78	11,9	59	13,1	24	8,3	245	11,5
Makine ve Teçhizat	31	4,2	36	5,5	24	5,3	18	6,2	109	5,1
Diğer İmalatlar	175	23,7	106	16,2	99	22,0	51	17,6	431	20,2
Toplam	738	100	653	100	449	100	290	100	2.130	100

Kaynak: Gelir İdaresi Dairesi Başkanlığı veri tabanı.

TRA2 Bölgesi'nde yer alan mevcut 2.130 imalat sanayi sektörü işletmesinin %24,2'si gıda ürünleri ve içecek imalatı, %21,4'ü metal ürünleri, %17,6'sı orman ve orman ürünleri, %11,5'i tekstil ürünleri ve giyim eşyası, %5,1'i makine ve teçhizat alt imalat kollarında, %16,2'si ise diğer imalat alanlarında faaliyet göstermektedir.

2.3.5 Organize Sanayi Bölgeleri

Ağrı Organize Sanayi Bölgesi⁵

Tablo 2.17 Ağrı Organize Sanayi Bölgesi Genel Bilgiler

Kuruluş Yılı	1991
Alan Büyüklüğü (hektar)	100
Parsel Sayısı	58 (1 ETAP) 57 (2. ETAP)
Tahsisli Parsel Sayısı	9 (1. ETAP) -
Doluluk Oranı (%)	15,5 (1. ETAP) -
En Yakın Şehir Merkezine Uzaklık	Ağrı: 18 km
En Yakın Havaalanına Uzaklık	Ağrı: 28 km
En Yakın İstasyona Uzaklık	Erzurum: 180 km
En Yakın Limanlara Uzaklık	Hopa: 400 km, Trabzon: 480 km
En Yakın Sınır Kapılarına Uzaklık	Türkgözü: 390 km, Dilucu:180 km, Gürbulak:110 km

Kaynak: Gelir İdaresi Dairesi Başkanlığı veri tabanı.

Ağrı OSB, Ağrı-Doğubayazıt karayolunun 18. km'sinde yer almaktadır. OSB'nin kuruluş kararı 1991 yılında alınmış olmasına rağmen yer konusunda yaşanan sıkıntılar nedeniyle 1995 yılında OSB'nin yerine karar verilebilmiştir. İki etap olarak halinde düzenlenen OSB'nin 58 parselden oluşan 1. etabının altyapı inşaatı 2010 yılında tamamlanmıştır. 57 parselden oluşacak olan 2. etap için çalışmalar henüz başlamamıştır.

⁵ Bilim Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı Ağrı İl Müdürlüğü ve Ağrı OSB Müdürlüğü'nden alınan bilgilerden derlenmiştir. Kaynak: TRA2 Organize Sanayi Bölgeleri Raporu, T.C. Serhat Kalkınma Ajansı, 2012.

Tablo 2.18 Ağrı OSB'de Yer Alan İşletmelerin Faaliyet Durumu

Tahsis Yapılan Firma Sayısı	4
Üretimdeki Firma Sayısı	2
Kapalı Firma Sayısı	-
Proje Safhasındaki Firma Sayısı	-
İnşaat Halindeki Firma Sayısı	2

Ağrı OSB'de parsel tahsisine 2010 yılı sonunda başlanmıştır ve bugüne kadar 4 firmaya 9 adet parsel bedelsiz olarak tahsis edilmiştir. Parsel büyüklükleri 4.000 ile 10.000 metrekare arasında değişmektedir. Ayrıca bölgenin ileride gelişmesi göz önüne alınarak 26,5 hektar alan gelişme bölgesi olarak planlanmış ve rezervde bekletilmektedir. Parsel tahsisi gerçekleştirilen 4 firmadan 2 tanesi üretime geçmiş olup (bitümlü asfalt plenti tesisi) 2 tanesi ise inşaat safhasındadır. Parsel tahsisi yapılan firmalara ilişkin bilgiler aşağıdaki gibidir:

Tablo 2.19 Ağrı OSB'de parsel tahsisi yapılan firmaların faaliyet alanları

Faaliyet Alanı	Firma Sayısı
Bitümlü Asfalt Plenti Tesisi (<i>faal</i>)	1
Süt Ürünleri İşleme Tesisi (<i>faal</i>)	1
Dondurma Fabrikası (<i>inşaat</i>)	1
Doğal Kaynak Suyu Dolu Tesisi (<i>inşaat</i>)	1

- 104 Ada 5 nolu (2 adet) sanayi parseli –toplam 11.908,72 metrekare - 10.07.2007 tarih ve 221 nolu müteşebbis heyet kararı ile *Gizmor İçecek San. Tic. Ltd. Şti* firmasına 'Doğal Kaynak Suyu Dolu Tesisi' kurulması için bedelsiz tahsis edilmiştir.
- 103 ada 6 nolu (5 adet) parsel –toplam 22.007,24 metrekare - 21.02.2008 tarih ve 237 nolu müteşebbis heyet kararı ile *Nes-Ce İnşaat San. Tic. Ltd. Şti.* firmasına 'Bitümlü Asfalt Plenti Tesisi' kurulması amacıyla bedelsiz olarak tahsis yapılmıştır.
- 113 Ada 2 nolu (1 adet) sanayi parseli-toplam 4.232,00 metrekare - 14.07.2008 tarih ve 247 nolu müteşebbis heyet kararı ile *Begüm Gıda Enerji San. Tic. Ltd. Şti.* firmasına 'Süt Ürünleri İşleme Tesisi' kurulması amacıyla bedelsiz tahsis edilmiştir.
- 113 ada 1 nolu parsel (1 adet) sanayi parseli-toplam 4.110,94 metrekare - 14.07.2008 tarih ve 246 nolu müteşebbis heyet kararı ile *Sümer Gıda San. Tic. Ltd. Şti.* firmasına 'Dondurma Fabrikası' kurulması amacıyla tahsis edilmiştir.

Kars Organize Sanayi Bölgesi⁶

Tablo 2.20 Kars Organize Sanayi Bölgesi Genel Bilgiler

Kuruluş Yılı	1976
Alan Büyüklüğü (hektar)	206
Parsel Sayısı	88
Tahsisli Parsel Sayısı	83
Doluluk Oranı (%)	93,2
En Yakın Şehir Merkezine Uzaklık	Kars: 10 km
En Yakın Havaalanına Uzaklık	Kars: 10 km
En Yakın İstasyona Uzaklık	Kars: 10 km
En Yakın Limanlara Uzaklık	Hopa: 290 km, Trabzon: 500 km
En Yakın Sınır Kapılarına Uzaklık	Türkgözü:160 km, Dilucu:220 km, Gürbulak:220 km

Kars OSB, Kars-Erzurum karayolunun 10. km'sinde Kafkas Üniversitesi Paşaçayırı Kampüsü yakınında yer almaktadır. 1976 yılında kurulmuş olan OSB'nin altyapı çalışmaları ancak 2002 yılında tamamlanmış ve faaliyete açılmıştır. Bu arada 1986 yılında OSB içerisindeki 328 dönümlük bir bölüm Küçük Sanayi Sitesi için ayrılmıştır. Hali hazırda OSB ve KSS iç içe geçmiş durumdadır. OSB'nin kuruluş döneminde işletmelere 15-20 dönümlük nispeten büyük parseller tahsis edilmiş olup, 2011 yılında henüz tahsisatı yapılmamış büyük parseller 5-6 dönümlük daha küçük parsellere bölünmüş ve böylece OSB'de daha fazla işletmenin yer alması amaçlanmıştır.

Tablo 2.21 Kars OSB'de yer alan işletmelerin faaliyet durumu

Tahsis Yapılan Firma Sayısı	74
Üretimdeki Firma Sayısı	53
Kapalı Firma Sayısı	6
Proje Safhasındaki Firma Sayısı	8
İnşaat Halindeki Firma Sayısı	7

88 parsel ayrılan organize sanayi bölgesinin 83 parselinin tahsisi gerçekleştirilmiştir. 5 parsel ise boş durumdadır. Tahsisi gerçekleştirilen 83 parselde ise 74 firmaya yer tahsisi yapılmıştır. Bunlardan 53 firma hâlihazırda üretim yapmaktadır. 6 firma inşaat safhasında, 8 firma proje safhasında ve 7 firma da kapalı durumdadır.

Tablo 2.22 Kars OSB'de üretim yapan işletmelerin faaliyet alanları

Faaliyet Alanı	Firma Sayısı
Süt ve süt ürünleri	21
Orman ve orman ürünleri	8
Tarım makineleri ve malzemeleri	5
Taş kesme	4
Hazır beton ve kum eleme	3
Diğer (unlu mamul, et ürünleri, ısı izolasyon, karo imalatı, temizlik ürünleri, gıda imalatı, karma yem, kağıt havlu-peçete, kilit parke taşı, metal rekor, çevre hizmetleri, TÜVTURK araç muayene istasyonu)	12

⁶ Bilim Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı İl Müdürlüğü, Kars Organize Sanayi Bölgesi Müdürlüğü, Kars Organize Sanayi Bölgesi internet sitesinden alınan bilgilerden derlenmiştir. Kaynak: TRA2 Organize Sanayi Bölgeleri Raporu, T.C. Serhat Kalkınma Ajansı, 2012.

Üretimde bulunan 53 firmanın 21'i süt ve süt ürünleri imalatı yaparken, 5'i orman ürünleri, 5'i tarım makineleri ve malzemeleri, 4'ü taş kesme, 3 tanesi hazır beton ve kum eleme, 2'si mobilya dekorasyon üzerine, birer firma okul malzemeleri, ekmek, et ürünleri, ısı izolasyon, karo imalatı, temizlik ürünleri, gıda imalatı, karma yem, kağıt havlu-peçete, kilit parke taşı ve metal rekor üzerine imalat yapmaktadır. Kars OSB'de ayrıca çevre hizmetleri ile araç muayene istasyonu olarak faaliyet gösteren birer adet firma bulunmaktadır.

İnşaat safhasında bulunan 6 tanesi 1'i boya, 1'i kereste ve pimapen, 1 tanesi süt ve süt ürünleri, 1'i ambalaj sanayi, 1'i demir imalatı üzerine üretim yapacak olup, bir firma ise elektrik malzemeleri satışı üzerine faaliyet göstermeyi planlamaktadır.

Proje safhasında olan 3 firmanın süt ve süt ürünleri, birer firmanın beton yapı malzemeleri, beton boru imalatı, orman ürünleri, soba plastik imalatı üzerine üretim yapması beklenmektedir. Aynı zamanda İl Özel İdaresi Genel Sekreterliği'ne tahsis edilen bir süt entegre tesisi ise proje aşamasındadır.

[İğdır Organize Sanayi Bölgesi^Z](#)

Tablo 2.23 İğdır Organize Sanayi Bölgesi Genel Bilgiler

Kuruluş Yılı	1999	
Alan Büyüklüğü (hektar)	200	
Parsel Sayısı	22 (1. ETAP)	83 (2. ETAP)
Tahsisli Parsel Sayısı	20 (1. ETAP)	-
Doluluk Oranı (%)	90,9 (1. ETAP)	-
En Yakın Şehir Merkezine Uzaklık	İğdır: 26 km	
En Yakın Havaalanına Uzaklık	İğdır: 16 km	
En Yakın İstasyona Uzaklık	Kars: 110 km	
En Yakın Limanlara Uzaklık	Hopa: 380 km, Trabzon: 560 km	
En Yakın Sınır Kapılarına Uzaklık	Türkgozü:260 km, Dilucu: 110 km, Gürbulak:110 km	

İğdır OSB, İğdır-Kars yolu üzerinde şehir merkezine 26 km, İğdır Havaalanı'na 16 km uzaklıkta yer almaktadır. 1999 yılında kuruluş çalışmaları başlamış olan OSB'nin 1. etabının altyapısı 2011 yılında tamamlanmıştır. İki etap halinde planlanan OSB'nin 22 parselden oluşan 1. etabındaki 20 parselin tahsisi yapılmıştır. 83 parselden oluşacak olan 2. Etabın altyapı inşaatı ise ilk etaptaki doluluk oranı 2012 yılı içinde yüzde 90'a ulaştığından 2013 yılı yatırım döneminde başlayacaktır.

OSB'de inşaatı bitmiş toplam 11 tesis bulunmaktadır. Bunlardan aşağıdaki tabloda yer alan altı tanesi şu anda faal olup, meyve konsantresi, yem imalatı (2 firma), yapı kimyasalları ve plastik ürünler üreten tesisler çeşitli nedenlerle şu an üretim yapmamaktadır.

^Z 7 Bilim Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı İğdır İl Müdürlüğü, İğdır Organize Sanayi Bölgesi Müdürlüğü, İğdır Organize Sanayi Bölgesi internet sitesinden alınan bilgilerden derlenmiştir. Kaynak: TRA2 Organize Sanayi Bölgeleri Raporu, T.C. Serhat Kalkınma Ajansı, 2012.

Tablo 2.24 Iğdır OSB'de Üretim Yapan Firmaların Faaliyet Alanları

Faaliyet Alanı	Firma Sayısı
Mermer (faal)	1
Bims Üretimi (faal)	1
Süt Ürünleri Üretimi (faal)	1
Strafor Üretimi (faal)	1
Metal Çöp Konteynırı ve Galvanizli Kaplama	1
Andezit Kaplama (faal)	1

Iğdır OSB'de bazı firmalar aktif olarak faaliyet göstermemektedir. Bunun en önemli nedeni tesislerin yeni kurulması (yapı kimyasalları), firma sahibi aile içindeki sorunlar (meyve konsantresi) ve ekonomik kapasite (plastik ürünler, yem imalatı ve paketleme) yetersizliğidir. Firmaların istihdam bilgileri de mevsim ve imalat sezonuna göre büyük değişiklikler göstermektedir. Ancak asgari 10 işçi çalıştırma zorunluluğu bulunduğundan aktif firmalarda yaklaşık 50 kişi istihdam edilmektedir. OSB'de inşaatı devam eden bir fabrika mevcut olup, tesisin kaba inşaatı tamamlanmıştır. Tesis konserve ve hazır meze imalatı gerçekleştirecek olup, Almanya ve Avusturya pazarına ihraç edecektir. Firma sahipleri hâlihazırda söz konusu pazarda aktif olarak çalışmaktadırlar.

Ardahan Organize Sanayi Bölgesi⁸

Tablo 2.25 Ardahan Organize Sanayi Bölgesi Genel Bilgiler

Kuruluş Yılı	2011
Alan Büyüklüğü (hektar)	51,4
Parsel Sayısı	34
Tahsisli Parsel Sayısı	-
Doluluk Oranı (%)	-
En Yakın Şehir Merkezine Uzaklık	Ardahan: 6 km
En Yakın Havaalanına Uzaklık	Kars: 100 km
En Yakın İstasyona Uzaklık	Kars: 100 km
En Yakın Limanlara Uzaklık	Hopa: 180 km, Trabzon: 350 km
En Yakın Sınır Kapılarına Uzaklık	Türkgözü:90 km, Dilucu:300 km, Gürbulak:300 km

1999 yılında kuruluş kararı alınmış olan Ardahan OSB'nin inşaatına 2010 yılında başlanmıştır. Altyapı inşaatının 2012 yılı içerisinde tamamlanması planlanan OSB, Ardahan şehir merkezine 6 km uzaklıkta 51,4 hektarlık alan üzerine kurulmaktadır. Ardahan OSB 30 adet çeşitli boyutlarda sanayi parseli, 2 adet idari ve sosyal tesis, 1 adet teknik hizmet alanı ve 1 adet atık su arıtma alanı olmak üzere toplam 34 adet parselden oluşmaktadır.

OSB'nin altyapı inşaatı devam etmekte olup henüz parsellerin yatırımcılara tahsisi yapılmamıştır.

⁸ Bilim Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı Ardahan İl Müdürlüğü'nden alınan bilgilerden derlenmiştir. Kaynak: TRA2 Organize Sanayi Bölgeleri Raporu, T.C. Serhat Kalkınma Ajansı, 2012.

2.3.6 Küçük Sanayi Siteleri

TRA2 Bölgesinde dört tanesi inşa halinde olmak üzere toplam on iki adet küçük sanayi sitesi (KSS) bulunmaktadır. Bu işyerlerinden 1.463 tanesi kullanıma hazır durumda olup 1.271 işyeri faal durumdadır. Yatırım programlarında henüz yer almayan Ağrı Taşlıçay, Ağrı Diyadin, Kars Selim ve Ardahan Göle ilçelerinde olmak üzere dört adet KSS projesi daha mevcuttur.

Tablo 2.26 Bölge illerinde yer alan KSS'lerin durumu

Bölge	2011 Sonu Biten			2012 Yılı Devam Eden	
	Adet	İşyeri Sayısı	Doluluk Oranı (%)	Adet	İşyeri Sayısı
Ağrı	4	552	95	2	150
Kars	2	462	71	1	75
Iğdır	1	317	100	-	-
Ardahan	1	132	77	1	54
TRA2	8	1.463	86	4	279

Kaynak: 81 İl Durum Raporu, T.C. Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, Sanayi Genel Müdürlüğü, 2012. Erişim Tarihi: 20.12.2012

3. BÖLGEMİZDEKİ SINIR KAPILARI

3.1 Gürbulak Kara Hudut Kapısı

Atatürk'ün direktifiyle 1936 yılında yaptırılan kapı, zamanın şartlarına göre modern bir şekilde inşa edilerek 14 Mart 1937 tarihinde hizmete açılmış, 4 Eylül 1953 tarihli Bakanlar Kurulu Kararı ile de hudut kapısı ilân edilmiştir. İnşa edildiği 1936 tarihinde vadiye simetrik biçimde yerleştirilen hizmet binasının yarısı Bazargân Hudut Kapısı olarak kullanılmak üzere İran'a hediye edilmiştir.



Resim 3.1 Gürbulak Sınır Kapısı Girişi, 15.03.2011

Zaman içerisinde Gürbulak Sınır Kapısı'ndaki eski hizmet binalarının ve gümrük sahasının yetersiz kalması, kapıdan yapılan ticaretin artması ve uluslararası kara taşımacılığının önem kazanması nedenleri ile sınır kapısının yeniden yapılandırılması ihtiyacı doğmuştur. Kapı, Uluslararası Nakliyeciler Derneği (UND) tarafından işletme süresi 15 yıl olmak üzere Yap-İşlet-Devret (YİD) modeli ile yeniden inşa edilerek 29.05.2003 tarihinde söz konusu derneğe (UND) devredilmiştir.

Tablo 3.1 Yıllara Göre Gürbulak, Dilucu, Türkgözü, Habur ve Kapıkule Sınır Kapılarından Geçiş Yapan Çekici Sayısı

Geçiş Yapan Çekici Sayısı					
Yıl	Gürbulak	Dilucu	Türkgözü	Habur	Kapıkule
2008	150.291	28.155	4.322	344.332	471.551
2009	176.738	36.529	335	554.161	381.034
2010	213.359	83.971	1.143	564.574	408.425
2011	238.535	88.929	8.511	661.719	453.997
2012*	186.184	33.685	11.434	581.478	345.943

*2012 Ocak-Eylül arası verileri kapsamaktadır.

Kaynak:Gümrük ve Ticaret Bakanlığı web sitesi, Erişim Tarihi: 20.12.2012.

Türkiye'nin İran ve Türk Cumhuriyetleri'ne açılan en büyük kapısı olmakla birlikte, İran sınırında bulunan üç kara hudut kapısından (Esendere ve Kapıköy sınır kapıları ile birlikte) işlem hacmi bakımından en büyük ve TIR (Çekici) geçiş sayısı bakımından ise Kapıkule ve Habur'dan sonra Türkiye'nin en büyük üçüncü kara hudut kapısıdır. (Tablo 3.1) Kapının Türkiye'yi Orta Asya'ya ve İran'ı da Avrupa'ya bağlaması çekicilerin bu kadar yoğun olmasının başlıca sebebidir.

Tablo 3.2 Üçer aylık Dönemlere Göre Gürbulak Sınır Kapısından Geçiş Yapan Araç Sayıları

Gürbulak Gümrük Müdürlüğü				
Dönem	Çekici	Kamyon	Otomobil	Otobüs
2008-Q1	34.415	2.737	4.557	1.859
2008-Q2	35.518	4.760	7.619	5.398
2008-Q3	38.796	5.336	9.011	5.407
2008-Q4	41.562	3.234	5.905	5.346
2009-Q1	38.559	2.904	5.948	3.333
2009-Q2	38.633	2.747	7.925	4.113
2009-Q3	47.348	4.165	15.105	4.999
2009-Q4	52.198	2.855	16.834	6.791
2010-Q1	49.131	1.807	15.864	6.278
2010-Q2	54.369	2.252	16.688	7.905
2010-Q3	54.168	2.110	20.308	6.904
2010-Q4	55.691	1.599	17.764	7.042
2011-Q1	58.051	1.793	16.582	6.986
2011-Q2	61.853	1.448	20.830	7.036
2011-Q3	57.934	1.187	26.926	6.842
2011-Q4	60.697	1.511	20.145	7.301
2012-Q1	58.276	1.276	19.004	4.494
2012-Q2	62.579	1.161	18.386	2.763
2012-Q3	65.329	993	23.024	3.566

Kaynak: Gümrük ve Ticaret Bakanlığı web sitesi, Erişim Tarihi: 20.12.2012.

Tablo 3.2'de Gürbulak Sınır Kapısından 2008-2012 yılları arasında geçiş yapan araç sayıları yer almaktadır. Zaman içerisinde Sınır Kapısından geçen çekici sayısı genel olarak artmakta iken 2008-Q3'te 5.336 olan kamyon sayısı 2012-Q3'de 993'e kadar düşmüştür. Kamyon geçiş sayısındaki düşüşe iki ülke arasındaki ticaretin azalması ve akaryakıt nakliyesine getirilen kısıtlamalar neden olduğu görüşü hakimdir. Sınır Kapısından 2008-Q1 ile 2009-Q2 arasında geçiş yapan otomobil sayısı 7-8 bin seviyelerinde iken 2009-Q3'den itibaren büyük bir artışla 15-25 bin aralığına yerleşmiştir. Bu artışa iki ülke arasında artan turizm hareketliliği ve akaryakıt taşımacılığı için otomobillerin kullanımının artmasının yol açtığı ifade edilmektedir. Sınır Kapısından geçiş yapan otobüs sayısı 2010-Q2'de 7.905 olarak gerçekleşmiş olmasına rağmen 2012 yılında yaşanan düşüş ile 2012-Q3'te 3.566 olarak gerçekleşmiştir. Özellikle 2012 yıl başından itibaren otobüs sayısında görülen ani düşüşte akaryakıt taşınmasına getirilen kısıtlamalar ve iki ülke arasında yaşanan (Suriye kaynaklı) siyasi görüş ayrılığının neden olduğu ifade edilmektedir.

Toplam alan büyüklüğü 137.500 olan kapı, Doğubayazıt İlçe merkezine 35 km, Ağrı İl merkezine ise 133 km uzaklıktadır. Yolcular için 3'er adet giriş ve çıkış peronu, ağır tonajlı araçlar için ise 4'er adet giriş ve çıkış peronu mevcuttur.



Resim 3.2 Gelen yolcu peronları, 23.08.2011

giyim, tekstil, oto parçası ve aksesuarı, makine aksamı ve parçası, kırtasiye, büro malzemesi ve elektrik malzemesidir.

Gürbulak Sınır Kapısı'na 100 kilometre mesafede bir iç gümrük bulunmadığından, Bakanlar Kurulu Kararı ile 2007 yılında Gürbulak Gümrük ve Muhafaza Başmüdürlüğü'ne bağlı olarak Doğubayazıt Gümrük Müdürlüğü kurulmuştur. 2008 yılı içerisinde sınır ticareti kapsamındaki ihracat ve ithalat işlemleri hariç tüm ihracat ve ithalat işlemleri Doğubayazıt Gümrük Müdürlüğünden yapılmaya başlanmıştır.



Resim 3.3 Doğubayazıt Gümrük Müdürlüğü, 25.08.2011

Gümrükler Genel Müdürlüğü'nün taşra teşkilatı olarak Gürbulak Gümrük ve Muhafaza Başmüdürlüğü de gümrük sahası içerisinde yer almaktadır. Gürbulak Gümrük Müdürlüğü 24 saat hizmet vermekte; Başmüdürlük bünyesindeki idarelerde başta, TIR/ transit işlemleri olmak üzere ithalat, ihracat ve yolcu işlemleri yapılmaktadır. Gümrük Müdürlüğü'nden sınır ticareti kapsamında **ithalatı** en çok yapılan eşyalar; karpuz, kivi, nar, kuru fasulye ve ceviz olup, **ihracatı** en çok yapılan eşyalar ise hazır

olup, **ihracatı** en çok yapılan eşyalar ise hazır

Gürbulak Sınır Kapısı'na yaklaşık 5 km mesafede bulunan Sarısu Sınır Ticaret Merkezi'nde Dış Ticaret Müsteşarlığı'nca hazırlanan "İhtiyaç Listesi"nde belirlenen kotalar dâhilindeki belirli malların ihracat ve ithalat işlemleri gerçekleştirilmektedir. Ticaret Merkezi'nde Gürbulak Gümrük ve Muhafaza Başmüdürlüğü personeli ile hizmet verilmekte olup Ticaret Merkezi dışındaki güvenlik hizmeti ise Piyade Tabur Komutanlığı tarafından sağlanmaktadır.⁹

3.2 Dilucu Kara Hudut Kapısı

Dilucu Kara Hudut Kapısı,3 ülkeye sınırı olan İğdir'dan Nahcivan Özerk Cumhuriyeti'ne açılan bir gümrük sahası olarak 1992 tarihli yönetmelik¹⁰ ile birinci sınıf hudut kapısı ilân edilmiştir. Nahcivan tarafındaki karşılığı Sederek Hudut Kapısı olan Dilucu Kara Hudut Kapısı, ithalat-ihracat, transit ve yolcu giriş-çıkış işlemlerinin yanı sıra, 2009 yılından itibaren sınır ticareti konusunda da yetkilendirilmiştir.



Resim 3.4 Dilucu Sınır Kapısı Girişi, 12.03.2011

9 Nisan 2011 tarihinde Gümrük Müsteşarlığı'dan temin edilen bilgi notu ve Gürbulak Gümrük Müdürlüğü ile Gümrük Muhafaza Müdürlüğü 2011 yılı brifing dosyalarından derlenmiştir.

10 25.03.1992 tarihli Resmi Gazete'de yer alan Maliye ve Gümrük Bakanlığı'nın yayınladığı yönetmeliğin 12. maddesidir.

Aralık İlçe merkezine 38 km, İğdir İl merkezine ise yaklaşık 85 km uzaklıkta bulunan sınır kapısının faaliyet gösterdiği toplam alan büyüklüğü 36.857 m²'dir. Yolcular için 6 adet giriş ve 3 adet çıkış peronu olmak üzere toplam 9 adet peron mevcuttur. Araç giriş-çıkışları için ise toplam 1 adet giriş ve 1 adet çıkış peronu bulunmaktadır.

Dilucu Sınır Kapısı'nın yoğunluğu zaman içerisinde genel olarak artmakla birlikte sonbahar ve kış aylarında (Q4 ve Q1 dönemlerinde) ba-

har ve yaz aylarına (Q2 ve Q3 dönemleri) göre nispeten daha az araç geçişi olmaktadır. Tablo 3.3'de üçer aylık dönemlere göre 2008 ile 2012 arasında Dilucu Sınır Kapısından geçiş yapan çekici, kamyon, otomobil ve otobüs sayıları ve bu sayıların bir önceki döneme göre yüzde olarak değişim oranları yer almaktadır.

Tablo 3.3 Üçer aylık Dönemlere Göre Dilucu Sınır Kapısından Geçiş Yapan Araç Sayıları

Dilucu Gümrük Müdürlüğü								
Dönem	Çekici		Kamyon		Otomobil		Otobüs	
	Adet	Yüzde ¹	Adet	Yüzde	Adet	Yüzde	Adet	Yüzde
2008-Q1	4.428	-	7.197	-	16.429	-	2.966	-
2008-Q2	7.085	60%	11.833	64%	29.088	77%	4.100	38%
2008-Q3	8.092	14%	12.622	7%	35.093	21%	4.454	9%
2008-Q4	8.550	6%	8.217	-35%	25.003	-29%	3.497	-21%
2009-Q1	5.826	-32%	3.821	-53%	13.656	-45%	2.086	-40%
2009-Q2	8.479	46%	9.959	161%	16.273	19%	2.275	9%
2009-Q3	12.075	42%	17.904	80%	22.833	40%	2.980	31%
2009-Q4	10.149	-16%	12.123	-32%	28.899	27%	2.900	-3%
2010-Q1	11.405	12%	15.474	28%	27.647	-4%	2.673	-8%
2010-Q2	21.226	86%	27.125	75%	51.738	87%	3.113	16%
2010-Q3	24.253	14%	27.222	0%	60.498	17%	3.377	8%
2010-Q4	27.087	12%	29.180	7%	60.358	0%	3.927	16%
2011-Q1	31.900	18%	34.703	19%	78.736	30%	3.459	-12%
2011-Q2	33.230	4%	23.313	-33%	71.186	-10%	4.860	41%
2011-Q3	13.312	-60%	7.988	-66%	30.240	-58%	3.037	-38%
2011-Q4	10.487	-21%	4.538	-43%	39.360	30%	2.549	-16%
2012-Q1	7.005	-33%	1.960	-57%	29.702	-25%	2.207	-13%
2012-Q2	13.142	88%	7.940	305%	38.254	29%	2.903	32%
2012-Q3	13.538	3%	13.796	74%	38.228	0%	2.217	-24%

¹Bir önceki döneme göre değişim oranıdır.

Kaynak: Gümrük ve Ticaret Bakanlığı web sitesi, Erişim Tarihi: 20.12.2012.

Tabloda sınır kapısından geçişlerde zaman zaman çok büyük değişimler olduğu görülmektedir. Örneğin 2010 yılı ikinci çeyreğinde (2010-Q2) çekici, kamyon ve otomobil geçişleri bir önceki döneme göre %75-87 arasında bir artış göstermiş ve 2011 yılı 3.dönemine (2011-Q3) kadar bu geçiş sayıları oldukça yüksek olarak devam etmiştir. Sınır kapısından geçiş yapan kamyon sayısı 2011-Q1'de 34.703 iken bu dönemi takip eden 5 dönem boyunca geçiş yapan kamyon sayısı azalarak 2012-Q1'de 1.960'a kadar düşmüştür. 2012 yılının takip eden dönemlerinde geçiş yapan kamyon sayısı artarak 2012-Q3'te 13.796 olarak gerçekleşmiştir. Benzer şekilde 2011-Q2'de 33.230 olan çekici geçiş sayısı 2012-Q1'de 7.005'e kadar düşmüş ve daha sonra artarak 2012-Q3'te 13.538 olmuştur. Otomobil geçiş sayılarında mevsimsel etki daha fazla görünmesine rağmen mevsim ile uyuşmayan dalgalanmalar da gözlemlen-

meğdendir. 2011-Q2'de 71.186 olan otomobil geçiş sayısı, 2011-Q3'te yüzde 58 azalışla 30.240, bir sonraki dönem olan 2011-Q4'de ise yüzde 30 artışla 39.360 olarak gerçekleşmiştir. İki ülke arasındaki ticari hareketlilik ve turizm hareketliliği göze alındığında bu değişimlerin tamamen piyasa koşullarından kaynaklandığının söylenmesi mümkün değildir.

Gümrük Müdürlüğü 24 saat hizmet vermekte olup ana hizmet binası dışında, Türkiye giriş ve çıkış kapılarında araç giriş-çıkış kayıtları ile pasaport kontrollerinin yapıldığı nöbet mahalleri, bir adet ambar binası ve çıkış yolcu salonu yer almaktadır.

Alanın fiziki yapı itibarıyla ihtiyaçlara cevap verememesi nedeniyle Yap-İşlet-Devret (YİD) modeli esas alınarak Gümrük Müsteşarlığı ile TOBB arasında protokol imzalanmıştır. Avan proje üzerindeki çalışmalar ile sahada yer alacak tüm binaların yerleşim yeri ve ihtiyaç belirleme çalışmaları TOBB tarafından tamamlanmıştır. 20-21 Şubat 2010 tarihinde Türk-İran heyetleri arasında Tahran'da imzalanan mutabakat zaptı ile **Dilucu-Maku** Hudut Kapılarının Ortak Kapı Modeli kapsamına alınması gündeme gelmiştir. Aynı sahadan İran'a da yeni bir kapı açılması gündeme geldiğinden projenin yenilenmesine karar verilmiş olup süreç henüz tamamlanamamıştır.¹¹

3.3 Türkgözü Kara Hudut Kapısı



Resim 3.5 Türkgözü Sınır Kapısı, 18.03.2011

Türkgözü Sınır Kapısı fiilen 25.11.1995 tarihinde faaliyete geçmiştir. Gürcistan tarafındaki karşılığı Vale Hudut Kapısı'dır. Yolcu ve yük taşıtlarının giriş-çıkışlarına açık ve birinci sınıf gümrük idaresi olarak özel fatura, sınır ticareti, transit ve yolcu işlemleri yapılmakta ve her gün ile saatleri arasında 11,5 saat hizmet verilmektedir. Toplam alan büyüklüğü 18.000 m² olan sınır kapısı, Posof İlçe merkezine 14 km, Ardahan İl merkezine ise 90 km uzaklıktadır.

2002 yılında yapılan hizmet binaları ile ilgili sağlıklı, çürük, eksik malzeme kullanımı gerekçeleriyle oturulamaz raporu verilmiştir. Bu nedenle Bayındırlık İl Müdürlüğü ile yüklenici firma arasındaki mahkeme süreci devam etmektedir.¹² Yüksek Planlama Kurulu (YPK) yetki kararı alınmış ve avan projesi hazırlanmış ve TOBB tarafından tekrar yapılacak olmasına rağmen yargıya intikal eden anlaşmazlık nedeniyle sınır kapısında herhangi bir iyileştirici çalışma yapılamamaktadır. TOBB tarafından yapılacak inşaat öncesi sınır kapısının imar planının hazırlanması gerekmektedir. 2011 yılı birinci yarısına kadar prefabrik yapılarda hizmet sunan Türkgözü Gümrük İdaresi, yılın ikinci yarısı itibarıyla ihtilafli binada hizmet vermekte olup, tüm işlemler aynı bina içerisinde ikmal edilmektedir. Sahada yemekhane ve 7 adet misafir odasından oluşan 2 katlı misafirhane yer almakta ancak gümrüklü saha içerisinde peron bulunmamaktadır. Gümrük işlemlerinin artması halinde kullanılmak üzere bekletilen 1 katlı boş yolcu hizmet ünitesi binası, araç arama hangarı, yolcu ve kaçak eşya ambar binası ile telekom santral ünitesi bulunan tek katlı bir bina mevcuttur.¹³ Kasım 2012 itibarıyla sınır kapısında 23 personel görev yapmaktadır.

Kapıda gerçekleştirilen yerinde incelemeler ve yetkililer ile yapılan görüşmelerde Türkgözü-Vale Hudut Kapısı'nın Gürcistan tarafında bozuk durumda bulunan yaklaşık 4 kilometrelik yol düzeltilmiş ve yenilenen Vale Gümrük Kapısı hizmet binaları 2012 yılı başında hizmete açılmıştır.

¹¹ Iğdır İl Planlama ve Koordinasyon Müdürlüğü raporu ile Dilucu Gümrük Müdürlüğü ve Gümrük Muhafaza Müdürlüğü 2011 yılı brifing dosyalarından derlenmiştir.

¹² Çalışma saatleri Gümrük Müdürlüğü tarafından mevsimlere göre belirlenmektedir.

¹³ Nisan 2011 tarihinde Gümrük Müsteşarlığı'ndan temin edilen bilgi notu ve Türkgözü Gümrük Müdürlüğü ile Gümrük Muhafaza Müdürlüğü 2011 yılı brifing dosyalarından derlenmiştir



Resim 3.6 İnşası devam eden Vale gümrüğü, 08.09.2011

Tablo 3.4 Üçer aylık Dönemlere Göre Türkgözü Sınır Kapısından Geçiş Yapan Araç Sayıları

Türkgözü Gümrük Müdürlüğü				
Dönem	Çekici	Kamyon	Otomobil	Otobüs
2008-Q1	142	51	278	77
2008-Q2	1.178	162	771	282
2008-Q3	1.631	227	1.633	355
2008-Q4	1.371	222	844	231
2009-Q1	335	70	341	73
2009-Q2	0	0	0	0
2009-Q3	0	0	0	0
2009-Q4	0	0	0	0
2010-Q1	0	0	0	0
2010-Q2	0	0	0	0
2010-Q3	0	0	0	0
2010-Q4	1.143	31	1.715	418
2011-Q1	791	45	2.103	517
2011-Q2	2.490	56	3.410	951
2011-Q3	3.013	40	5.245	1.006
2011-Q4	2.217	37	3.100	828
2012-Q1	1.878	22	2.915	527
2012-Q2	3.704	221	5.571	373
2012-Q3	5.852	141	9.566	356

Kaynak: Gümrük ve Ticaret Bakanlığı web sitesi, Erişim Tarihi: 20.12.2012.

Tablo 3.4'te 2008-2012 döneminde Türkgözü sınır kapısından geçiş yapan araç sayıları yer almaktadır. 2009-2010 yıllarında kapıdaki inşaat çalışmaları nedeniyle kapalı olan kapısında 2011 yılı başından itibaren gittikçe artan bir yoğunluk görülmektedir. Özellikle Gürcistan ile Türkiye arasında 10 Aralık 2011 yılında başlayan pasaportsuz geçiş uygulaması ile kapıdan geçen otomobil sayısı bir önceki yılın aynı dönemlerinin yaklaşık iki katına çıkmıştır. Sınır Kapısından geçiş yapan çekicilerin bazıları Türkiye-Gürcistan veya Türkiye-Azerbaycan arasında sefer yaparken asıl yoğunluğu Gürcistan-İran ve Azerbaycan-Nahcivan arasında sefer yapan çekiciler oluşturmaktadır.

3.4 Aktaş Kara Hudut Kapısı

1995 yılında kara hudut kapısı ilân edilen sınır kapısının Gürcistan tarafındaki karşılığı Kartsakhi Hudut Kapısı'dır. Kapı, Çıldır İlçe merkezine 20 km ve Ardahan İl merkezine 65 km uzaklıktadır.

Kapının Türkiye tarafında yol ve gümrük tesisleri inşaatı 2000 yılında tamamlanarak A Sınıfı Aktaş Gümrük Müdürlüğü hizmete hazır hale getirilmiş ancak Gürcistan tarafında yol ve gümrük tesisleri inşa edilmediğinden kapı faaliyete



Resim 3.7 Aktaş Sınır Kapısı (solda, gri çatı) ve Kartsakhi Sınır Kapısı (sağda, yeşil çatı), 08.09.2011

geçirilemediği gibi geçen süre zarfında, yapılan gümrük tesisleri yıpranarak kullanılamaz hale gelmiştir.

Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Gürcistan Hükümeti arasında "Sarp-Sarpi", "Çıldır/Aktaş-Kartsakhi" ve "Posof/Türkgözü-Ahıska/Vale" Kara Gümrük Geçiş Noktalarının Ortak Kullanımına Dair Anlaşma 08.10.2010 tarihinde İstanbul'da imzalanmıştır. Bu çerçevede, şu anda askerî hudut karakolu ile güvenliği sağlanan kapının YİD modeliyle inşası için TOBB'a teklifte bulunmuş ve bu teklif kabul edilmiştir.

Temmuz 2011 tarihi itibarıyla gümrük sahasının yapılacağı alandaki özel mülkiyete ait arazinin kamulaştırma çalışmaları tamamlanmış, TOBB tarafından alanın inşasına başlanacağı bilgisi alınmıştır. 2012 yılı Kasım ayında bölgede yapılan incelemede inşaatla ilgili olarak şimdiye kadar sadece zemin etütü için sondaj çalışmasının yapıldığı ancak kapının bulunduğu alanda imar planı olmadığı için inşaatın başlamadığı bilgisi alınmıştır. Sınır Kapısına ait imar planının normalde Gümrük ve Ticaret Bakanlığı tarafından hazırlanması gerekmekte olup Aktaş Sınır Kapısı inşaatının biran evvel başlaması amacıyla imar planının yapımı Ardahan İl Özel İdaresi tarafından yürütülmektedir.

Aktaş Sınır Kapısı'ndaki yetkililerden Gürcistan tarafındaki binaların inşasının ise Temmuz 2011 itibarıyla tamamlandığı bilgisi alınmıştır.¹⁴

3.5 Alican Kara Hudut Kapısı

Türkiye'nin Ermenistan'a açılan, kara taşıtlarının geçebileceği tek sınır kapısı olan Alican Sınır Kapısı, Iğdır İli'nin kurulu olduğu Sürmeli Ovası'nın diğer ucunda yer alan Ermenistan'ın başkenti Erivan'a açılmakta olup, 1993 yılından beri kapalı durumdadır. Sınırın güvenliği, askeri hudut karakolu ile sağlanmaktadır. Ermenistan ile olan tek ilişkinin Aras Nehri'nden su çekme ile ilgili olarak yapılan protokollerle sınırlıdır. Ermenistan tarafında nehir kenarı ıslah edilmiş durumda iken Türkiye tarafında böyle bir ıslah olmaması yüzünden kış aylarında taşan nehir, karakolun birinci katını kullanılamaz hale getirmiştir.¹⁵

¹⁴ Gümrük Müsteşarlığı'na Nisan 2011 tarihinde gerçekleştirilen ziyaret sırasında verilen bilgilerden ve Türkgözü Gümrük İdaresi'ne gerçekleştirilen incelemelerde elde edilen bilgilerden derlenmiştir.

¹⁵ 26.08.2011 tarihinde Alican Hudut Karakolu'nda gerçekleştirilen görüşme.

3.6 Doğukapı Demiryolu Hudut Kapısı

Akyaka İlçe merkezine 13 km, Kars İl merkezine 75 km uzaklıkta bulunan ve sonrasında Ermenistan'ın Gümrü kentine ulaşan Doğukapı Demiryolu Hudut Kapısı, devletimizin dış politikası gereği 1993 yılından beri kapalı durumdadır.

3.7 Boralan Kara Hudut Kapısı



Resim 3.8 Stabilize yol, 26. 08. 2011

Sınırın güvenliği askeri hudut karakolu ile sağlanmakta olup kapı kapalı durumdadır. Türkiye tarafındaki kara sınırına kadar gelen yol, stabilize (**Resim 3.8**) hale getirilerek gerekli çalışmalar 2007 yılında tamamlanmıştır.¹⁶



Resim 3.9 Boralan Sınırı Sıfır Noktası, 26.08.2011

20-21 Şubat 2010 tarihlerinde Türk-İran heyetleri arasında Tahran'da imzalanan mutabakat zaptında Dilucu-Maku Hudut Kapılarının Ortak Kapı Modeli kapsamına alınması gündeme gelmiştir. İran ile imzalanan mutabakat zaptı sonrasında **Dilucu-Maku** Hudut Kapılarının Ortak Kapı Modeli kapsamına alınmasının gündeme gelmesi, kapının Dilucu Sınır Kapısı'na 20 km mesafede olması ve bölgenin İran tarafında güvenlik sorununun bulunması, Boralan Hudut Kapısı'nın yakın zamanda açılmayacağını göstermektedir.

¹⁶ Boralan Sınır Kapısı'nda 26 Ağustos 2011 tarihinde gerçekleştirilen alan incelemesi.

4. TÜRKİYE - İRAN KORİDORU

4.1 Ulaşım

Türkiye-İran koridorunda en önemli karayolu ulaşım güzergâhı **Orta Asya-İran-Avrupa transit koridoru** nu oluşturan E-80 (D-100) numaralı yoldur.¹⁷ Bu yol doğuda Ağrı İli'nin Doğubayazıt İlçesi'ndeki Gürbulak Kara Sınır Kapısı'ndan (İran sınırı) başlamakta ve batıda Edirne'deki Kapıkule Kara Sınır Kapısı'nda (Bulgaristan sınırı) sona ermektedir. Koridorun uzunluğu yaklaşık 1.770 kilometredir. Koridorun **Kapıkule-Edirne-İstanbul-Gerede** arasındaki kesimi otoyol, **Gerede-Amasya-Erzincan-Erzurum-Ağrı-Gürbulak (Kuzey TETEK)** arası ise bölünmüş yol şeklinde hizmete açılmıştır. Bölünmüş yol kesiminde yer yer yol yapım çalışmaları devam etmekte olup, yolun yaklaşık yüzde 50'si Bitümlü Sıcak Karışım (BSK) asfalttır. BSK'lı bölümler yolun geçtiği illere dağılmış olduğundan bir bütünlük arz etmemektedir. Yolun tamamının 2013 yılına kadar BSK yapılması planlanmaktadır.¹⁸ Ayrıca Türkiye'de yapılması planlanan otoyollar içinde **Gerede-Amasya-Erzincan-Erzurum-Ağrı-Gürbulak otoyolu** da bulunmaktadır (**Harita 4.1**).



Resim 4.1 2023 yılına kadar yapılmış planlanan otoyollar¹⁹

olarak ağır taşıt trafiğine uygundur. Yolda kış aylarında buzlanmayı önleme konusundaki çalışmaların yetersizliği TIR şoförlerince ifade edilmektedir. Yollardaki tuzlama çalışmalarının, kar yağışı öncesinde değil yol kapanıp temizlendikten sonra yapıldığı vurgulanmıştır. Yolun üstyapısının BSK'lı hale getirilmesi durumunda ise yolun alt ve üstyapısına ilişkin herhangi bir problem kalmayacaktır.

Ağır taşıt trafiği nedeniyle sathi kaplamalı bölümlerin uzun süre dayanamadığı bölünmüş yol, ücretsiz devlet yoludur. Yerli ve yabancı hiçbir araçtan yol kullanım bedeli alınmamaktadır. Yolun Gürbulak Sınır Kapısı bölgesinde yol genişletme ve BSK çalışmaları devam etmektedir.

Yol altyapı ve geometrik



Resim 4.1 Horasan- Ağrı-Doğubayazıt-Gürbulak-İran Dekovil hattı 23.08.2011



Resim 4.2 Eski demiryoluna ait bir menfez 23.08.2011

17 T.C. Ulaştırma Bakanlığı, Karayolları Genel Müdürlüğü, Uluslararası Karayolu Güzergâhları, www.kgm.gov.tr (Erişim tarihi: 05.09.2011).

18 T.C. Ulaştırma Bakanlığı, Karayolları Genel Müdürlüğü, Projeler, Bölünmüş Yol Projeleri, www.kgm.gov.tr (Erişim tarihi: 05.09.2011).

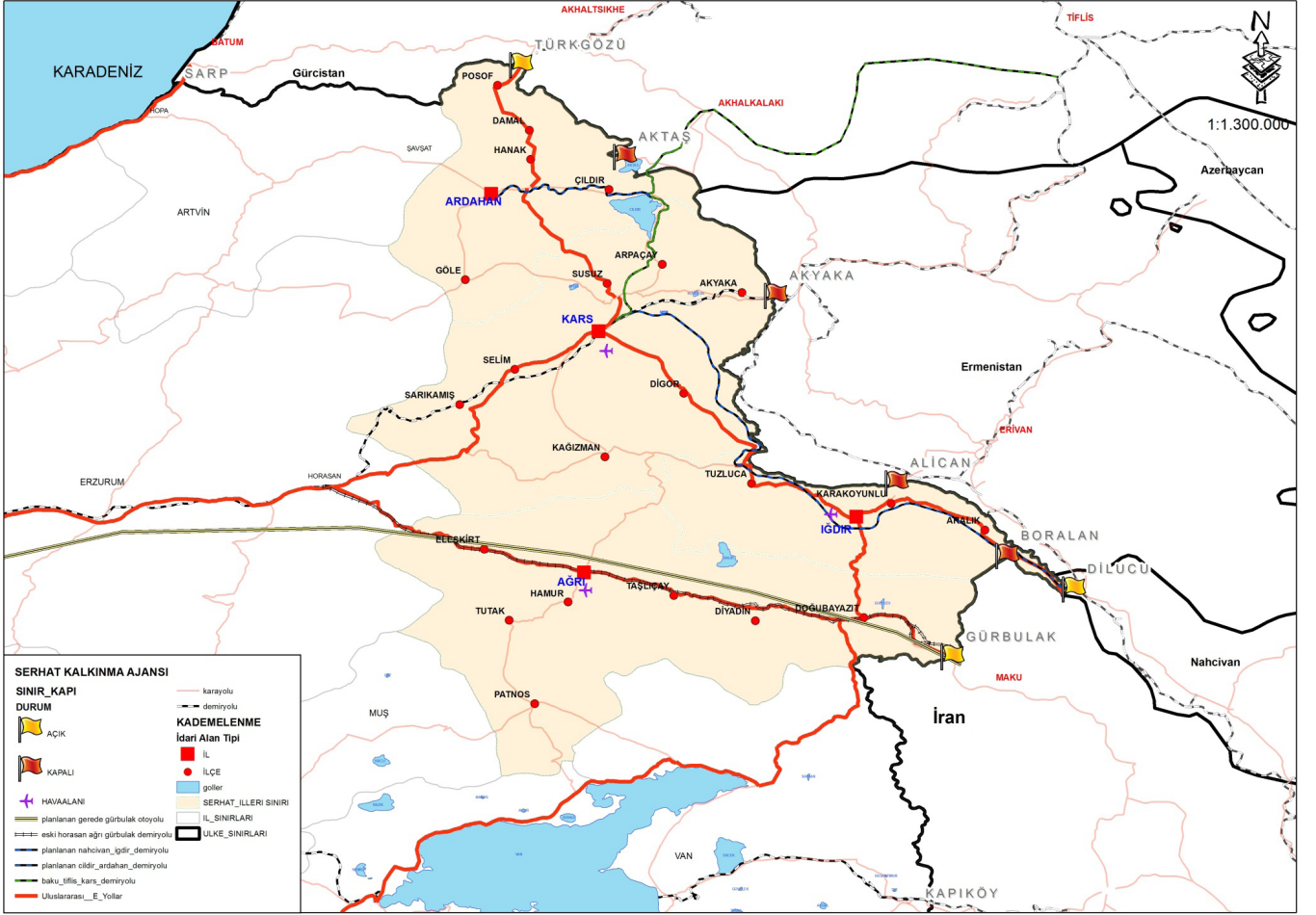
19 T.C. Ulaştırma Bakanlığı, Strateji Geliştirme Daire Başkanlığı, Yap-İşlet-Devret Projeleri (BOT Projects), Nisan 2010

Gürbulak Sınır Kapısı'na ulaşan herhangi bir demiryolu bağlantısı bulunmamaktadır. Bu nedenle, Türkiye'nin Orta Asya Cumhuriyetleri'ne, İran'a ve Ön Asya'ya açılan transit kapısı olan Gürbulak'ta sadece karayolu taşımacılığı olması nedeniyle Türkiye-İran koridorunda navlun bedeli yüksektir. Bölgede **en yakın demiryolu** Erzurum'un Horasan ilçesinde yer almaktadır. Ruslar tarafından inşa edilen **Horasan –Ağrı –Doğubayazıt –Gürbulak – İran dekovil hattı** Cumhuriyet döneminde kullanılmadığından hâlihazırda rayları sökülmiş vaziyettedir. (Resim 4.1-4.2) Söz konusu demiryolu hattına ilişkin fizibilite çalışmaları 1984 yılında Orta Doğu Teknik Üniversitesi tarafından yapılmış, 1997 yılında da çalışma aynı üniversite tarafından güncellenmiştir. Bu hattın İran ile birlikte inşa edilmesi durumunda karayolu ile yapılan transit trafiğinin **intermodal taşımacılık sistemine** dönüştürülmesi beklenmektedir. Avrupa Birliği'nin temel ulaştırma stratejisi olan intermodal taşımacılık sistemi, aynı zamanda **9. Ulusal Kalkınma Planı** kapsamında ulaşılması hedeflenen amaçlardan birini teşkil etmektedir. Bu hattın yeniden inşası halinde **Gürbulak Sınır Kapısı'ndaki TIR kuyruklarının ve yoğunluğunun giderilmesi, İran tarafınca Türk TIR'larından alınan motorin farkı ve yol kullanım bedeli maliyetlerinin ortadan kalkması, navlun bedelinin düşmesi ve hâli hazırda Van Gölü geçişi sağlanan Türkiye-İran demiryolu hattının kesintisiz hâle getirilmesi gibi avantajlar** sağlayacağı değerlendirilmektedir.

- 1) Gürbulak Sınır Kapısı'nın İran tarafındaki yol altyapısı sathi kaplamalıdır. Yol, yer yer bölünmüş yoldur. Yol güvenliği ile ilgili herhangi bir sorun yaşanmamaktadır. İran tarafında karşılaşılan en önemli sorunlardan biri, İran'dan motorin alınsa da alınmasa da motorin farkı adı altında Türk araçlarından ücret tahsil edilmesidir. Yıllardır çözülemeyen bu sorun, nakliyeciler için büyük bir maliyet oluşturmaktadır.²⁰
- 2) Nakliyeciler açısından sorun olan bir diğer konu, İran tarafından alınan **yol kullanım bedeli**dir. İran'da gidilecek mesafeye göre belirlenen bu ücret, Türk nakliyecilerinden alınmaktadır. Örneğin, Gürbulak Kara Hudut Kapısı'ndan İran'a giren Türkiye plakalı bir araç, Türkmenistan Lutfabat Kapısı'na gidiyorsa 534,00 € yol kullanım bedeli ödemektedir (**EK-1**).Yol kullanım bedelinin 2012 yılında 580 €'dan 730 € seviyesinde çıktığı ifade edilmektedir. Mütakabilyet esası gereği, İranlı nakliyecilerden de alınması gereken bu ücret Türkiye'de uygulanmamaktadır.

Türkiye-İran koridorunda, açılması Bölge için büyük önem arz eden bir diğer sınır kapısı ise Dilucu Kara Sınır Kapısı'dır. Boralan Kapısı'nın bölgenin İran tarafındaki güvenlik sorunu nedeniyle açılmayacak olması ve İran ile varılan mutabakat,²¹ Dilucu Sınır Kapısı'nın açılmasını gündeme getirmiştir. Iğdır-Dilucu Sınır Kapısı yolu bölünmüş yol olarak tamamlanmıştır. Türkiye-Nahcivan yolunu da oluşturan bu yol, 85 km uzunluğunda ve sathi kaplamalıdır. Yolun altyapısı ve geometrik standardı TIR geçişine uygundur. İran ile bağlantının kurulması hâlinde **tek kapıdan iki ülkeye geçiş** yapılabilecektir. Ancak Dilucu'nun İran'daki uzantısı Maku kentine ulaşmakta olup, yol dağlık ve güvenlik sorunu olan bir bölgeden geçmektedir. Güvenlik sorunlarının çözülmesi halinde bölge-mizden İran'a açılan ikinci kapı olacak olan Dilucu Sınır Kapısı, iki ülke arasındaki ticareti daha da artıracığı gibi Gürbulak Sınır Kapısı'nın yoğunluğunu da azaltacaktır.

20 17.08.2011 tarihinde Ajans uzmanlarınca gerçekleştirilen İran ve Doğubayazıt inceleme ziyareti.
21 20-21 Şubat 2010 tarihinde Tahran'da yapılan görüşmeler sonucunda imzalanan Mutabakat Zaptı'nda yer alan Dilucu-Makü hudut kapılarının ortak kapı modeli kapsamına alınması söz konusudur.



Harita 4.2 TRA2 Bölgesi Mevcut ve Planlanan Ulaşım Güzergahları 23.08.2011

Dilucu Bölgesi için önemli bir proje de 225 kilometrelik **Kars-Iğdır-Dilucu-Nahcivan demiryolu projesidir (Harita 4.2)**. Dilucu Sınır Kapısı'nın yaklaşık 3,5 km dışından geçen **Sederek-Nahcivan-Tebriz demiryolu hattı** ile bu projenin entegrasyonu öngörülmektedir. Sederek-Nahcivan-Tebriz hattı elektrikli, sinyalizasyonlu ve tek hat olup, halen faal durumdadır. Bu demiryolu tamamlandığında, **Van Gölü geçişli Türkiye-İran demiryolu koridoru** dışında **Kars-Nahcivan-Tebriz koridoru** da oluşturulacaktır.

4.2 Uluslararası Yük ve Yolcu Taşımacılığı Faaliyetleri

4.2.1 Yük Taşımacılığı

Türkiye-İran koridorunda yolcu ve yük taşımacılığının en fazla yapıldığı yer, tarihi İpek Yolu üzerinde bulunan Gürbulak Kara Sınır Kapısı'dır. Kapı sadece İran'a değil Orta Asya'daki Türki Cumhuriyetlere, Pakistan'a, Afganistan'a ve Çin'e açılmaktadır. Bu nedenle Gürbulak, transit trafiğin ve yük taşımacılığının oldukça yoğun olduğu bir sınır kapısıdır.

2009 yılı itibariyle ihracat-ithalat kayıtları iç gümrüklerde yapılmakta olup, bu tarihten itibaren sınır kapılarındaki gümrüklerde tutulan kayıtlar sadece sınır ticareti kapsamında yapılan ihracat-ithalat verilerini ifade etmektedir. TRA2 Bölgesinde iç gümrük olarak sadece Doğubayazıt Gümrük Müdürlüğü faaliyet göstermekte olup Gürbulak, Dilucu, Türkgözü veya başka bir sınır kapısından yapılacak olan (sınır ticareti kapsamındaki hariç) ihracat ve ithalat sadece buradan yapılabılır.

Tablo 4.1 Gürbulak Gümrük Mdrlgnden gerçekleştirilen ihracat miktarı (ABD Doları)

lke	2007	2008	2009	2010	2011	2012*
Afganistan	45.940	1.923				
Azerbaycan	55.515.330	6.778.395	8.699			
Beyaz Rusya	10.001					
Gürcistan	28.800	1.360	1.595			
Irak	354.118	21.077				
İran	29.827.957	20.341.226	13.750.560	27.329.974	37.036.557	13.317.151
Kazakistan	813.536		30.597			
Kuveyt	48.240					
Özbekistan	8.095					
Rusya Fed.	79.003					
Türkmenistan	5.168.595	370.296				
Toplam	91.899.615	27.514.277	13.791.451	27.329.974	37.036.557	13.317.151

*2012 Ocak-Eylül arası verileri kapsamaktadır.

Kaynak: TK, Dış Ticaret İstatistikleri, Erişim Tarihi: 12.11.2012

Tablo 4.2 Gürbulak Gümrük Müdürlüğünden gerçekleştirilen ithalat miktarı (ABD Doları)

Ülke	2007	2008	2009	2010	2011	2012*
A.B.D.	92.651					
Afganistan	9.153.015	1.342.036				
Almanya	22.861	72.240				
Azerbaycan	575.877	602.639	4.197			
B.A.E.	45.964	83.235				
Çin	17.123.578	2.768.555			4.036	
Endonezya	70.637	7.620				
Etiyopya	3.500					
Fransa		1.754.470				
Güney Kore	59.568	10.128				
Hindistan	1.987.315	656.934				
İran	9.457.489	3.841.865	47.327	6.512.155	8.559.672	5.153.048
Japonya	778.793	175.201				
Kazakistan	230.611	31.112				
Kırgızistan	2.823.181	1.647.255				
Meksika	60.060					
Özbekistan	11.419.065	2.554.252				
Pakistan	917.689	764.835				
Sri Lanka	56.630					
Suriye	2.500					
Tayland		15.600				
Tayvan	49.024					
Türkmenistan	5.066					12.092
Ukrayna		84.342				
Vietnam	503.034	35.950				
Toplam	55.438.108	16.448.269	51.524	6.512.155	8.563.708	5.165.140

*2012 Ocak-Eylül arası verileri kapsamaktadır.

Kaynak: TÜİK, Dış Ticaret İstatistikleri, Erişim Tarihi: 12.11.2012

Türkiye-İran koridorunda Serhat Bölgesi gümrüklerinden gerçekleştirilen dış ticaret Gürbulak ve Doğubayazıt gümrüklerinden yapılmaktadır. 2007-2012 yılları arasında Gürbulak Gümrük Müdürlüğünden yapılan ihracat rakamları Tablo 4.1’de, ithalat rakamları ise Tablo 4.2’de yer almaktadır. Gürbulak Gümrüğünden 2007 yılında başta İran, Azerbaycan ve Türkmenistan olmak üzere toplam 11 ülkeye toplam 91,9 milyon ABD Doları ihracat yapılmıştır. Aynı yıl başta Çin, Özbekistan, İran ve Afganistan olmak üzere 22 ayrı ülkeden toplam 55,4 milyon ABD Doları ithalat yapılmıştır. 2009 yılından itibaren Gürbulak’tan sadece sınır ticaretinin yapılması uygulaması sonucunda Gürbulak Sınır Kapısının ihracat ve ithalat rakamları düşmüş ve Gümrük Kapısından 2012 yılı Ocak-Eylül döneminde 13,3 milyon ABD Doları ihracat ve 5,2 milyon ABD Doları ithalat gerçekleşmiştir.

Tablo 4.3 Doğubayazıt Gümrük Müdürlüğünden gerçekleştirilen ihracat miktarı (ABD Doları)

Ülke	2008	2009	2010	2011	2012
Afganistan		1.114.848	6.318.158	7.738.556	10.103.873
Azerbaycan	41.019.844	43.029.712	51.152.595	52.292.211	54.565.356
B.A.E.			171.950	340.219	
Gürcistan		643		62.365	113.746
Irak	2.112.260	1.546.410	1.854.496	601.751	464.160
İran	25.437.235	30.906.383	52.792.793	42.227.609	28.739.679
Kazakistan	1.601.322	246.780	125.966	4.259.687	250.660
Kırgızistan	451.898	881.050	869.012	2.098.129	417.340
Kuveyt				30.600	67.218
Özbekistan		377.395	248.939	55.705	299.149
Pakistan			21.156.045	8.305.738	
Rusya Federasyonu	19.002	191.471			
Tacikistan	106.055	323.968	120.663	269.367	109.445
Türkmenistan	11.264.804	16.510.032	21.665.010	12.769.963	15.695.394
Toplam	82.012.420	95.128.692	156.475.627	131.051.900	110.826.020

*2012 Ocak-Eylül arası verileri kapsamaktadır.

Kaynak: TÜİK, Dış Ticaret İstatistikleri, Erişim Tarihi: 12.11.2012

2008 yılında faaliyete geçen Doğubayazıt Gümrük Müdürlüğünden yapılan ihracat Tablo 4.3’te, yapılan ithalat ise Tablo 4.4’te yer almaktadır. Doğubayazıt Gümrük Müdürlüğünden yapılan ihracatın büyük bir bölümü Gürbulak Sınır kapısı üzerinden üzerinden İran’a ve Orta Asya’ya ve Dilucu Sınır Kapısı üzerinden Azerbaycan’a sevk edilmekte olup kuruluşundan buyana Doğubayazıt Gümrüğünden 14 farklı ülkeye ihracat gerçekleştirilmiştir. 2012 yılı Ocak – Eylül döneminde Gümrük Müdürlüğünden gerçekleştirilen 110,8 milyon ABD Dolarlık ihracatın yaklaşık yarısı (54,6 milyon ABD Doları) Azerbaycan’a ve %26’sı (28,7 milyon ABD Doları) İran’a gerçekleşmiştir.

2008-2010 yılları arasında Doğubayazıt Gümrük Müdürlüğünün işlem hacmi hızla artarak 156,5 milyon ABD Doları seviyesine ulaşmış ancak Dünya piyasalarındaki krizin de etkisiyle 2011 yılında 131 milyon ABD Dolarına düşmüştür. 2012 yılında ihracat tekrar artarak 2012 yılının ilk dokuz ayında 110,8 milyon ABD Dolarlık seviyesine çıkmıştır.

Tablo 4.4 Doğubayazıt Gümrük Müdürlüğünden gerçekleştirilen ithalat miktarı (ABD Doları)

Ülke	2008	2009	2010	2011	2012
A.B.D.	551.988	1.327.251	1.038.060	65.247	309.077
Afganistan	5.458.964	2.504.107	1.436.776	1.801.283	2.632.621
Almanya				1.785	271.216
Arjantin		128.312	97.429	5.250	8.000
Azerbaycan	401.703	674.752	490.148	565.683	841.450
B.A.E.	294.164	151.337	490.954	1.000.420	137.219
Brezilya	15.500	52.000			
Çin	25.733.384	20.363.885	32.460.974	49.393.069	32.008.468
Endonezya	1.009.677	2.041.739	78.303	65.424	2.491
Fransa					119.328
Güney Kore			1.537		
Gürcistan	43.500	3.680			
Hindistan	3.590.148	2.470.455	2.704.241	2.740.972	1.497.664
Hong Kong		1.200			
Irak					17.500
İran	8.490.337	15.168.738	7.467.449	5.728.829	13.513.202
Japonya	503.075	1.123.878	67.547	341.674	
Kanada		30.250	299.173	74.050	19.354
Katar				3.444	
Kazakistan	210.707	185.126	1.095.626	711.523	232.776
Kırgızistan	8.573.448	4.088.955	994.167	959.524	925.614
Malezya	2.628				
Meksika	31.509	38.718	36.988	4.000	
Özbekistan	6.475.114	6.687.630	3.934.237	5.649.550	17.728.586
Pakistan	1.533.254	975.531	230.116	146.039	176.133
Rusya Fed.				6.400	6.922
Sri Lanka	47.750				7.630
Suudi Arabistan					15.416
Şili			43.181	81.025	101.555
Tacikistan		111.004	928.478	953.151	103.579
Tayland		9.367	51.746	20.827	60.822
Tayvan		92.510	1.351		
Türkmenistan	31.363	332.091	2.010.233	2.020.778	1.443.448
Uganda		350			
Ukrayna	114.292	168.949	23.326	643.493	424.736
Ürdün	88.650				
Vietnam	414.080	699.940	812.497	1.963.797	1.398.071
Toplam	63.615.235	59.431.755	56.794.537	74.947.237	74.002.878

*2012 Ocak-Eylül arası verileri kapsamaktadır.

Kaynak: TÜİK, Dış Ticaret İstatistikleri, Erişim Tarihi: 12.11.2012



Resim 4.3 Bazargan'da Türk araçları, 23.08.2011

geçen gün artmakta olup 2011 yılının toplam rakamı olan 74 milyon ABD Doları seviyesine 2012 yılının ilk dokuz ayında ulaşılmıştır.

Türkiye-İran koridorunun Serhat Bölgesi kısmında kullanılan herhangi bir demiryolu hattının bulunmaması Doğubayazıt ve Gürbulak gümrüklerinden gerçekleştirilen ithalat ve ihracatın sadece karayolu taşımacılığı ile gerçekleştirilmesini zorunlu kılmaktadır. Karayolu taşımacılığı ile gümrük kapılarından ihraç ve ithal ürün taşıyan nakliye firmaları Bölge'deki ithalat ve ihracat miktarlarını etkileyen önemli unsurlardan birisidir. Bölge'deki ithalat ve ihracat miktarlarının artması, ithalat-ihracat ile ilgilenen özel ve tüzel kişilerin dış ticaret hususunda cesaretlendirilmesi ve nakliye firmalarının daha sağlıklı işlem yapabilmeleri için uygun koşulların sağlanması gerekmektedir. Sahada yapılan incelemelerde Türkiye-İran koridorunda Türk nakliyecilerinin ciddi sorunlarla karşılaştıkları ve bu sorunların yalnız Bölge'nin değil, ülkenin lojistik sektörünün zamana ve ekonomiye dayalı maliyetlerini artırarak ithalat ve ihracat ile uğraşan kişileri zor durumda bıraktığı gözlenmiştir.

Gürbulak Sınır Kapısı'nda nakliyeciler ile yapılan görüşmelerde dile getirilen sorunlar aşağıda özetlenmiştir:

- Türkiye tarafından uygulanmamakla birlikte İran tarafından uygulanan **motorin farkı ücreti**, İran araçları 100 lt motorini 15\$'a alabiliyorken, Türk araçları yaklaşık 120\$'a alabilmektedir.
- İran tarafından alınan ve mesafeye göre değişen **yol kullanım bedeli**,
- İran-Bazargân Sınır Kapısı'nda Türk nakliye firmalarının, **altyapısı olmayan zorunlu park alanları**nda bekletilmeleri (**Resim 4.3**),
- Hem Türk hem de İran gümrüğünde uygulanan **fazla mesai ücreti**nin sadece Türk nakliyecilerinden alınması, (İran gümrüğünde yaklaşık 100\$)
- Gürbulak Sınır Kapısı'nda bulunan **yapılarınve teknolojik altyapının** günün koşullarına **uygun olmaması**,
- Hem Türkiye tarafında hem de İran tarafında kilometrelerce uzunlukta **güvenliksiz** ve **hiçbir günlük ihtiyacın karşılanmadığı** bir bölgede uzun TIR kuyruklarında beklemek zorunda kalınması, (**Resim 4.4**).
- İki ülke arasındaki saat farkı nedeniyle gümrük idarelerinin **mesai saatleri arasındaki uyumsuzluğun** kapıdaki bekleme sürelerinin uzamasına neden olması,
- İran tarafından uygulanan politikalar sonucunda maliyet avantajı elde eden İran TIR'ları, Türkiye'den Orta Asya ülkelerine mal taşımaktadırlar. Bu araçların Türkiye'den üçüncü bir ülkeye mal taşımaları yasak



Resim 4.4 Gürbulak Sınır Kapısı'na giden yoldaoluşan kuyruk, 15.03.2011

olması nedeniyle ihraç edilecek mal, önce İran'a gönderilmekte ve İran'da tekrar gümrükleterek Orta Asya'ya ulaştırılmaktadır.²²

Söz konusu durumun varlığı, Türk nakliyecilerinin **rekabet edebilme şansını** azaltmaktadır.

- İran TIR'ları ülkemizden transit geçiş yapacaklarını beyan ederek boş olarak ülkemize girebilmekte ve 80-90 TL'lik bir cezayı ve depolarındaki 550lt üzerindeki yakıtın ÖTV'sini ödeyip Türkiye'den yük almaktadırlar.
- İran araçları; akaryakıt, fazla mesai ücreti ve yol kullanım bedellerinde oluşan bu farkı fiyatlamalarına yansıtmakta ve Türk TIR'larının 4.500\$'a yaptıkları İstanbul-Tahran arasındaki nakliyeti 2.500\$'a yapabilmektedirler.
- Gümrük sahası içerisinde güvenlik gümrük muhafaza ve kısmen emniyet birliği tarafından sağlanmaktadır. Büyük çaplı sorunlarda ise jandarma birliklerinden yardım istenmektedir. 05.09.2011 tarihinde kurulan acil müdahale timi hali hazırda görev yapmamaktadır.
- Yolcu ve yük geçişlerinin birlikte yapıldığı kapıda gümrük alanlarına giriş ve çıkışın çok kolay olması güvenlik riski oluşturmaktadır.

Yapılan görüşmelerde önerilen çözümler ve talepler ise aşağıda sıralanmıştır:

- 08.09.2012 tarihli 28405 sayılı Resmi Gazete'de yer alan *Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile İran İslam Cumhuriyeti Arasında Esendere ve Sero Hudut Kapılarının Ortak Kullanılmasına Dair Anlaşma'ya* benzer bir anlaşmanın Gürbulak Sınır Kapısı için de tesis edilmesi,
- Belli bir yaşın üzerindeki yabancı TIR ve kamyonların Türkiye'ye girişine izin verilmemesi sonucu Türk araçların rekabet edebilme şansının artacak olması,
- Gürbulak'ta, Kapıkule'de olduğu gibi ÖTV'siz veya düşük ÖTV'li yakıt uygulamasının başlatılarak sektöre gerekli teşvikin verilmesi,
- İranlı nakliyecilerden müteakabiliyet esaslı gereği yol altyapısı kullanım bedelinin tahsil edilmesi veya bu bedelin karşılıklı olarak kaldırılması,
- Gümrüklerde fazla mesai ücretlerinin kaldırılması veya yabancılara da uygulanması,
- Türk nakliyecilerinin dış ülkelerde bir sorunla karşılaştıklarında anında muhatap (doğrudan konsolosluk veya ilgili bakanlıklar) bulabilecekleri ve tek elden koordinasyonun sağlanacağı bir iletişim hattının geliştirilmesi (Mülga Dış Ticaret Müsteşarlığı Lojistik Dairesi bünyesinde gerçekleştirilebilir),

²² Nakliye firmalarıyla 20.08.2011 tarihinde yapılan görüşmeler.

- Gürbulak Sınır Kapısı'na yakın bir bölgede **TIR parkı**nın yapılması gerekmektedir. Yapılacak TIR parkı alanında;
 - Lokanta, tuvalet, duş, mescit, motel, market vb. günlük ihtiyaçların karşılanacağı sosyal tesisler,
 - Güvenliğin sağlanması için polis / jandarma noktaları ile gerekli fiziki şartları tamamlayıcı nitelikteki ihata duvarı ve kamera sistemi,
 - Çıkabilecek muhtemel yangınlara müdahale için itfaiye binası,
 - Giriş-çıkış yapan TIR'ların sistematik bir şekilde gümrüğe geçişlerinin sağlanacağı elektronik altyapı ve peron sistemi,
 - TIR ve kamyonların muhtemel arızalarına karşı elektrikçi ve lastikçi başta olmak üzere gerekli tamir atölyeleri,
 - TIR parkı idare binaları,

bulundurulmalıdır. İç gümrük için ayrı bir alanın oluşturulamaması durumunda binanın TIR parkı içerisinde kantar sistemi ile birlikte yer alması yarar sağlayacaktır.

- Gürbulak Sınır Kapısı'nın yükünü paylaşacak **Horasan-Ağrı-Doğubayazıt-Gürbulak-İran demiryolu**nun inşasına bir an önce başlanması,
- **Dilucu**'nda yapılması düşünülen **yeni kapı**nın inşasına en kısa zaman içerisinde başlanması,
- **Sınır kapılarının modernizasyonu**nun yapılarak gerekli fiziki ve teknolojik altyapının **ivedilikle** sağlanması,(2012 yılı Kasım ayında yapılan saha ziyaretinde işletmeci UND firması yetkililerinden sınır kapısında 3,5 milyon \$'lık yenileme ve modernizasyon projesinin devam etmekte olduğu bilgisi alınmıştır. Proje kapsamında; güvenlik kamera sistemi kurulmuş, Türkiye'ye giriş kapısı 70mt geriye çekilmiş, gümrüğün kuzey duvarı ve yolcu giriş çıkışı için kapalı yürüme yolları yapılmış, geçiş peronları ve radar cihazları konulmuş, hurda araç sahası düzenlenmiş, A-B yolu diye adlandırılan bölüm tel ile ikiye bölünmüş, B yolundaki 900 m²'lik alan TIR'ların kullanımına açılmış olup yolcu giriş çıkışları için daha önce ortak kullanılan alanın bölme işlemi devam etmektedir.)
- Gümrük alanına sivil giriş çıkışları kontrol altına alınmalı, gerekiyorsa yük ve yolcu geçişleri farklı yerlerden sağlanmalıdır.

İran'a Gürbulak Sınır Kapısı dışında, Dilucu Sınır Kapısı'ndan geçerek Nahcivan'ın Culfa Sınır Kapısı üzerinden ulaşan yükler de mevcuttur. Bu güzergâh, yoğun bir güzergâh olmayıp sınırda bekleme süreleri az, tesisleri modern, geçişleri 24 saat açık, ulaşımı rahat ve kolaydır. Ancak söz konusu güzergâhtaki en büyük sorun TIR başına Nahcivan'ın yaklaşık **350 dolarlık transit geçiş bedeli** almasıdır. Bununla birlikte bazı Nahcivanlı görevlilerin suiistimallerde bulunduğu ve bu durumun geçişlerde sorun çıkardığı iddia edilmektedir.²³ İliki görüşmeler ile bu bedelin kaldırılması veya düşürülmesi ve suiistimalleri önleyecek tedbirlerin alınarak ortak gümrük uygulamasına geçilmesi durumunda Gürbulak Sınır Kapısı'ndaki yoğunluğun önemli ölçüde azalacağı değerlendirilmektedir.

23 İran Culfa kentinde TIR şoförleri ile yapılan görüşme notları.

Ayrıca, 18 Mart 2011 tarihli ve 27878 sayılı Resmî Gazete’de yayınlanan Gümrük Genel Tebliğinde (Gümrük İşlemleri)’nde yapılan düzenleme ile, “Çevrenin Korunması Yönünden Kontrol Altında Tutulan Atık ve Metal Hurdaların İthalatına Dair Dış Ticarete Standardizasyon Tebliği” kapsamında atık ve metal hurdaların Türkiye gümrük bölgesine giriş işlemleri ile Çevre ve Orman Bakanlığınca gerçekleştirilecek ithalat kontrollerinin” Gürbulak Gümrük ve Muhafaza Başmüdürlüğüne Gürbulak ve Dilucu Sınır Kapılarında yapılmasına başlanmıştır.

4.2.2 Yolcu Taşımacılığı

Gürbulak Sınır Kapısı’nda hususi araçlarla yapılan giriş çıkışlar, A2 Yetki Belgesi²⁴ ile İran’a uluslararası yolcu taşımacılığı yapan şirketler ve İran’dan Türkiye’ye gelen yolcuları taşıyan otobüs firmaları olmak üzere üç çeşit yolcu taşımacılığı gerçekleştirilmektedir. Kapı, Bölge’de en çok otobüs giriş çıkışının gerçekleştiği sınır kapısıdır (**Tablo4.5**).

Tablo 4.5 TRA2 Bölgesi Sınır Kapılarından Geçiş Yapan Otobüs Sayısı

Geçiş Yapan Otobüs Sayısı			
Yıl	Gürbulak	Dilucu	Türkgözü
2008	18.010	15.017	945
2009	19.236	10.241	73
2010	28.129	13.090	418
2011	28.165	13.905	3.302
2012*	10.823	7.327	1.256

*2012 Ocak-Eylül arası verileri kapsamaktadır.
Kaynak:Gümrük ve Ticaret Bakanlığı web sitesi, Erişim Tarihi: 18.12.2012.

Hususi araçlar ve otobüs firmalarında da bir takım sorunlar yaşanmakla birlikte, en çok sorun yaşayan A2 belgeli firmaların sorunlarından bir kısmı şu şekilde özetlenebilir:



Resim 4.5 Yetki Belgesi Örneği, 23.08.2011

ne her zaman bu şekilde muamele edildiği iddia edilmektedir.

- Gümrüklerdeki kontrol ve denetimlerin **fizikî yapı ve personel yetersizliği**nden dolayı yavaş yapılması nedeniyle bekleme süreleri gün geçtikçe artmaktadır.

- Sınırdaki sekiz güne kadar (**Resim 4.5**) bekleme süreleri bulunan A2 yetki belgeli araçlar, bu bekleme sürelerini İran tarafında sosyal tesislerden mahrum, günlük ücret alınan bir otoparkta (**Resim 4.6**) zorunlu olarak geçirmektedir.

Fotoğrafta Gürbulak Sınır Kapısı’ndan giriş yapmak için Bazargân tarafında bekleyen A2 belgeli bir aracın Türkiye’ye giriş yapmak için çıkış yaptığı tarihten itibaren sekiz gündür beklediği görülmektedir. (**23.08.2011**)

- A2’li araçlar sınır geçişlerinde kaçakçılık şüphesiyle değerlendirildiği ve araç sahipleri-

²⁴ Ulaştırma Bakanlığınca uluslararası yolcu taşımacılığı yapan şirketlere verilen taşımacılık yetki belgesidir.



Resim 4.6 A2 belgeli araçların bekletildiği park alanı, 23.08.2011

kontrol sahası bulundurulmasıyla geçişlerin hızlandırılması talep edilmektedir. 2012 yılı Kasım ayında yapılan saha ziyaretinde hali hazırda hiçbir A2'li firmanın çalışmadığı, yalnızca gününbirlikçi denilen minibüslerin çalışmaya devam ettiği bilgisi alınmıştır.

4.3 Gümrük İşlemleri

Sınır kapılarında gümrük işlemleri, Gümrük Müdürlüğü (gümrüklü eşya, araç ve ulaştırma ile ilgili işlemler), Gümrük Muhafaza Müdürlüğü (gümrüklü sahaya giriş-çıkış işlemleri ve muhafazası), Pasaport Büro Amirliği (turist-yolcu giriş-çıkış pasaport işlemleri) ve Mal Müdürlüğü Vezne (vize işlemleri ve gümrüklü eşyaların vergi tahsilat işlemleri) tarafından gerçekleştirilmektedir. Sahadaki birimler arasındaki koordinasyon ise Mülki İdare Amirliği tarafından sağlanmaktadır.

Gümrüklerde yük ve yolcu giriş-çıkış işlemleri yapılmakta olup yük taşımacılığı için yapılması gereken işlemler **TIR Tebliği**'nde,

- Gümrük Muhafaza Memuru tarafından gümrük sahasına giren TIR aracının kaydının yapılması,
- Pasaport Polisi tarafından sürücü pasaportuna giriş damgası vurulması, TIR Denetleme Belgesi'nin düzenlenerek sürücüye verilmesi,
- Kantarda tartılan TIR aracı için tartı fişinin verilmesi,
- Muayene, TIR karnesi, tescil ve onay işlemlerinin gerçekleştirilmesi,

şeklinde açıkça belirtilmiştir.

Gümrük kapısından ülkeye girişi yapılan ithal mallar için gümrük işlemleri, iç gümrük ve antrepolarında devam etmektedir. Antrepolar, *gümrük gözetimi altında bulunan eşyanın gümrük mevzuatında düzenlenen şekilde konulması halinde süresiz kalabildiği ve eşyanın antrepoda kaldığı süre içerisinde eşyaya terettüp eden vergilerin ödenmediği bir gümrük rejimidir.* Eşyalar antrepoya gümrük idaresinin denetimi altında alınmakta, eşyaların denetimi gümrük adına, antrepoda görevlendirilmiş olan gümrük memuru tarafından yapılmaktadır. Ayrıca Gümrük Müsteşarlığı'nın 19 Ocak 2008 tarihli tebliğinden itibaren antrepolarına her eşyanın giriş ve çıkış işleminin tespit edilmesi, kayıtlarının tutulması, antrepo işlemlerinin mevzuata uygunluğunun tespiti, sertifikalarının kontrolü ve uygunluğunun tespit edilmesi işlemleri başta olmak üzere, gümrük işlemlerinin doğru olarak uygulanmasını sağlamak için Yetkilendirilmiş Gümrük Müşavirleri (YGM) yetkili kılınmıştır. Bu sayede gümrük memurlarının bu alanda görevlendirilmesi uygulaması son bulmuştur.²⁵

25 Mustafa ATIKER, Antrepo, Konya Ticaret Odası, Araştırma Raporu, 2005.

Türkiye-İran koridorunda gümrük işlemleri, Gürbulak Başmüdürlüğü'ne bağlı Gürbulak Sınır Kapısı'nda bulunan gümrük idareleri ile Doğubayazıt ilçesinde bulunan Doğubayazıt Gümrük Müdürlüğü tarafından gerçekleştirilmektedir.

Gürbulak Sınır Kapısı'nda yapılan gümrük işlemleri ile ilgili karşılaşılan temel sorunlar şu şekilde özetlenebilir:

- TIR Tebliği'nde açıkça belirtilmesine karşın gümrük kapısındaki **kontrol noktalarının konumları ve altyapıları** işlemlerin sağlıklı bir şekilde yürütülmesine olanak tanımamaktadır.
- Mevzuattaki görev tanımları her ne kadar birbirinden farklı olarak gözükse de gümrük işlemlerinin bütünlüğü göz önünde bulundurulduğunda, birbirini tamamlayan **iki ilgili müdürlüğün** (Gümrük Müdürlükleri ile Gümrük ve Muhafaza Müdürlükleri) **aynı çatı altında yer almaması** prosedürler açısından dış ticaret yapan firmalara sorun oluşturmaktadır.
- Türkiye'nin en fazla işlem hacmine sahip üçüncü gümrük kapısı olan Gürbulak Sınır Kapısı'ndaki mevcut **personelin nicelik bakımından yetersizliği ve 24 saatte bir vardiya sistemi ile çalışması** işlem akışını yavaşlatmakta ve verimi azaltmaktadır.
- Kasım 2012 itibarıyla **165 kişilik kadrosu bulunan Gümrük Müdürlüğünde 119 kişi çalışmaktadır**. Son zamanlarda aday memur alınmadığı için tayinle gelen ve mevcut personelin en az 2 yıllık tecrübesi vardır. Önümüzdeki dönemde Gümrük Bakanlığının yapacağı merkezi alım sonrası personel sayısının artması beklenmektedir.
- Sınır kapısındaki **güvenlik sorunlarından dolayı** görevli personel darp edilmekte ve şiddete maruz kalmaktadır.
- Kaza yapan ya da evrakları eksik olan İran TIR'ları işlemlerini yaptırmak için **İran İslam Cumhuriyeti'nin Erzurum'daki Başkonsolosluğu**'na gitmektedirler, bu durum hem zaman kaybına yol açmakta hem de ek maliyet getirmektedir.
- Gürbulak gümrüğünün **gıda ihtisas gümrüğü** olması nedeniyle ithalatı ve ihracatı yapılan malların büyük bir çoğunluğunu gıda ürünleri teşkil etmektedir. Buna karşın Bölge'de **gıda ürünlerinin analizinin yapılacağı tam teşekküllü bir laboratuvar** mevcut değildir. Gıda analizlerinin yapılması için Van'a ya da Erzurum'a gidilmesi zaman kaybına neden olmakta, aynı zamanda maliyetleri artırmaktadır. Gıda inspektörü ise Tarım İlçe Müdürlüğünden kısa süreliğine gelerek bu görevi yürütmektedir.
- Gürbulak Sınır Kapısı'nda, ithalatı yapılan ürünlerin belge ve içerik kontrollerinin yapılması, ürünlerin gümrük müdürlüklerinde ya da antrepolarda muayenesi, analizi gerektiren bir ürün ise analiz için numune alınması vb. görevleri bulunan **gıda inspektörü** bulunmamaktadır. Bu nedenle, Doğubayazıt İlçe Tarım Müdürlüğü'nden günde 1-2 saatliğine görevlendirilen bir memur bu işlemleri yapmaktadır.

Gümrük işlemlerinde karşılaşılan sorunların çözümü için öneriler ve talepler aşağıda sıralanmıştır:

- Gümrük işlemlerinin Habur Sınır Kapısı'nda olduğu gibi **yerleşim planının TIR Tebliği'ne uygun bir şekilde** girişten çıkışa kadar bir sistem dâhilinde düzenlenmesi gerekmektedir.
- **Gümrük ve Gümrük Muhafaza Müdürlükleri'nin birleştirilmesi** işlemlerde yaşanan sorunların azaltılmasına katkı sağlayacaktır. 2011 yılı sonunda yapılan mevzuat değişikliği ile söz konusu iki müdürlük birleşmiştir.
- Mevcut personelin nicelik ve nitelik bakımından iyileştirilmesi özellikle **Bölge'deki diğer kamu kurum ve kuruluşlarında olduğu gibi gümrük kapılarına da staj veya sürgün yeri olarak bakılmaması** gerekmektedir.
- Gümrük sahasını çevreleyen **ihata duvarlarının** gerekli fiziki şartlara sahip olması ve sahanın **24 saat kamera güvenlik sistemi** ile denetlenmesi yaşanan güvenlik sorunlarının önüne geçecektir. (2012 yılı Kasım ayında gümrük alanına 75 adet kameralı bir güvenlik sisteminin kurulduğu bilgisi alınmıştır.)
- Gümrüğe yakın olacak şekilde **Ağrı veya Iğdır illerinde İran Konsolosluğu/Konsolos Muavinliği** kurulmalıdır.
- Gümrüğe yakın olacak şekilde **gıda analiz laboratuvarının** bir an önce kurulması gerekmektedir.
- **Sağlık ve gıda inspektörlerinin** gümrük sahası içerisinde mesai saatleri dâhilinde bulundurulması sağlanmalıdır.

Gürbulak Sınır Kapısı'ndan giriş ve çıkış yapacak araçların iç gümrük işlemlerinin yapıldığı Doğubayazıt gümrüğü, ilçe merkezinde çok kısıtlı bir alanda hizmet vermektedir. Fiziki ortam, iş ve işlemlerin sağlıklı yürümesini olanaksız hale getirmektedir. Gümrük alanı içerisinde TIR ve kamyonların muayene işlemlerinin gerçekleştirileceği herhangi bir alan bulunmadığından dolayı bu işlemler yol kenarında yapılmaktadır. Doğubayazıt Gümrük Müdürlüğü'nün fizikî yetersizliklerinden dolayı gümrük işlemlerini yaptıran TIR şoförleri gümrük sahasının dışındaki yol kenarında beklemek zorunda kalmaktadır (Resim 4.7).



Resim 4.7 Doğubayazıt Gümrüğü, 25.08.2011

Doğubayazıt Gümrüğü'nün **personel yetersizliği**nden dolayı TIR ve kamyon şoförleri, gümrük alanının dışında günlerce beklemektedir. Bekleme süresince araç şoförlerinin günlük ihtiyaçlarını dahi karşılayacağı bir tesisin bulunmaması büyük sıkıntılara neden olmaktadır.

Doğubayazıt Gümrüğü'nde karşılaşılan sorunların çözümü için gümrük alanının tekrardan düzenlenmesi, ihata duvarının inşa edilmesi, idare binalarının iyileştirilmesi ve mevcut binalara ek olarak TIR parkı ile araç şoförlerinin günlük ihtiyaçlarını karşılayabileceği tesislerin inşa edilmesi gerekmektedir.

Doğubayazıt gümrüğünde ithalat işlemleri tamamlanan yükler antrepolarına yönlendirilmektedir. 2011 yılında yapılan görüşmelerde antrepolardan 8 tanesinin usulsüzlükler, ithal edilen malların çalınması/değiştirilmesi ve Yetkilendirilmiş Gümrük Müşaviri bulunamaması gibi nedenlere kapalı olduğu bilgisi alınmıştır. Kasım 2012 itibarıyla Doğubayazıt ilçesinde bulunan toplam dokuz adet A tipi antrepodan sekiz tanesi açık sadece bir tanesi kapalıdır.

Gümrük Müsteşarlığı'nın 19 Ocak 2008 tarihli tebliğinden sonra **Yetkilendirilmiş Gümrük Müşaviri bulundurma zorunluluğu uygulaması**nın yürürlüğe girmesini müteakip Doğubayazıt'ta bulunan A tipi antrepolar gerek müşterek gerekse bireysel olarak Bölge'de görev yapabilecek Yetkilendirilmiş Gümrük Müşaviri (YGM) arayışına girmişlerdir. Girişimlerin sonuç vermemesi ve bölgedeki antrepo sahiplerine verilen sürenin dolması nedenleriyle Doğubayazıt'ta bulunan antrepolar yaklaşık bir ay boyunca kapalı kalmış ve bu nedenle birçok antrepo sahibi ile ithalatçı firma zarar görmüştür. Daha sonrasında Yetkilendirilmiş Gümrük Müşaviri bulundurulması için verilen süre 24 Ağustos 2011 tarihi itibarıyla tekrar uzatılmıştır. **Söz konusu erteleme, geçici bir çözüm niteliğinde olup sorun için kalıcı bir çıkış noktası aranmalıdır.** Doğubayazıt'ta mevcut antrepoların faaliyet göstermesi ve gümrük işlemlerinin aksamaması için Gürbulak Gümrük ve Muhafaza Başmüdürlüğüne Antrepo sayısı 10'dan az olduğu müddetçe süre uzatımına devam edilmektedir. Hali hazırda Doğubayazıt'ta 8 tane açık antrepo bulunmakta olup açık antrepo sayısı 11'e ulaşması durumunda YGM ihtiyacı tekrar gündeme gelecektir.

Gümrük Müsteşarlığı tarafından yayınlanan "YGM'ler için Asgari Ücret Tablosu"nda A tipi antrepolardan sorumlu olacak bir YGM'nin alanı 3.000m²'ye kadar olan antrepolardan asgari 3.000 TL, alanı 3.000-5.000m² arasında olanlardan 5.000 TL ve 5.000m² üzerindeki antrepolardan ise asgari 10.000 TL ücret alacağı belirlenmiştir. YGM bulma konusunda yaşanan sıkıntılar bölgedeki antrepo sahiplerinin çok daha yüksek bedeller ödemeyi (12.000 TL) kabul etmesine yol açmıştır. Ancak bu durumda bile sadece bir adet YGM bulunabilmiştir. Bulunan YGM ise yaklaşık bir hafta kadar çalıştıktan sonra işi bırakmıştır.²⁶ Gümrük Müsteşarlığı resmi internet sitesinden edinilen bilgilere göre, her bir YGM en fazla 3 antrepodan sorumlu olabilmekte ve Türkiye genelinde ise toplamda 289 YGM bulunmaktadır.²⁷ Doğubayazıt'taki 9 antrepo için en az 3 adet YGM'ye ihtiyaç duyulmaktadır. Türkiye'de sınırlı sayıda bulunan müşavirlerin bölgenin sosyo-ekonomik açıdan geri kalmış olması ve güvenlik endişesi ile batı illerinde görev yapan YGM'lerin diğer faaliyetlerden ek gelir elde etme şansına sahip olması bölgede görev yapacak YGM bulma ihtimalini zorlaştırmaktadır. Aynı zamanda YGM'lere mevzuat tarafından **onaylanmış ihracatçı** yetkisini haiz firmalarca düzenlenen A.TR dolaşım belgelerinin²⁸ dönemsel kontrolü ve mevzuata uygunluğunun tespiti yetkisinin verilmiş olması, bu kişilerin Serhat Bölgesi dışında daha yüksek gelir elde edeceği için bölgede görev yapmak istememelerine de yol açmaktadır.

Doğubayazıt'ta gerçekleştirilen ithalat işlemleri sırasında karşılaşılan bir diğer sorun ise **yük taşıyan araçların tümünün** gümrükten antrepoya ulaşana kadar **kırmızı hat**²⁹ kategorisinde kabul edilerek birkaç defa tam tespite maruz bırakılmasıdır. Bu durum ithalatçıları ve antrepo sahiplerini zor durumda bırakmaktadır. Gümrük tescilli işlemlerinde mavi hat³⁰ sarı hat³¹ ve kırmızı hat ayırımının mevzuatta belirtildiği şekliyle uygulanması, birden fazla tam tespite gerek duyulmayacak şekilde ilgili düzenlemelerin yapılması ve tam tespitin tek bir yerde gerçekleştirilmesi sağlanmalıdır.

4.4 Sınır Ticareti

Sınır ticaretinin amacı, sınır ticareti kapsamında yer alan ülkemizin Doğu ve Güneydoğu Anadolu Bölgesi illerinin ihtiyaçlarının bir kısmının sınır komşusu ülkelere ithalat yoluyla daha düşük maliyetle karşılanması ve bu illerimizde ihracatın artırılarak ekonomik ve ticari canlılığın kazandırılmasıdır.

²⁶ Doğubayazıt Gümrük Müdürlüğü'ne 25.08.2011 tarihinde gerçekleştirilen inceleme ziyareti.

²⁷ YGM Belgesi olan bir müşavir, üç tanesi genel antrepo olmak üzere en fazla sekiz antrepodan sorumlu olabilmektedir.

²⁸ Türkiye veya Avrupa Topluluğu'nda serbest dolaşımda bulunan eşyanın Türkiye-Avrupa Topluluğu Gümrük Birliği çerçevesinde tercihlili rejimden yararlanabilmesini sağlamak üzere, ihracatçı ülke yetkili kuruluşlarınca düzenlenip gümrük idaresince vize edilen belgedir.

²⁹ Yapılan risk değerlendirmesine göre gümrük beyannamesinde adı geçen ürün, muayene memuru tarafından ayrıntılı bir incelemeye tabi tutulmaktadır. Gerek görülürse malın sayımı ve tartımı yapılmaktadır.

³⁰ Yetkilendirilmiş yükümlü sertifikasına veya A ve B sınıfı onaylanmış kişi statüsüne sahip kişilerin yararlandığı, eşyanın belge kontrolüne veya muayeneye tabi tutulmadığı hattır.

³¹ Malın fiziksel muayenesinin yapılmasına gerek duyulmadan yalnızca gümrük beyannamesindeki bilgilerin kontrol edilmesidir.

Sınır ticareti yoluyla ithalat, yetkili sınır illerine tahsis edilen yıllık kotalara tabidir. Sınır ticareti kapsamında ithali yasak olan ürünler (harp araç ve gereçleri, patlayıcı madde, petrol ürünleri vs.) ve mevsimsel kısıtlamaya (karpuz vs.) tabi ürünler bulunmaktadır.³²

Tablo 4.6 Sınır Ticareti Düzenlenmesine İlişkin Kararda³³ Yer Alan İller

Yetkili Sınır İli	Yetkili Gümrük Kapısı	Ülke
Artvin	Sarp	Gürcistan
Ardahan	Türkgözü	Gürcistan
İğdır	Dilucu	Nahcivan (Azerbaycan)
İğdır	Gürbulak	İran
Ağrı	Gürbulak	İran
Van	Kapıköy	İran
Hakkâri	Esendere	İran
Şırnak	Habur	Irak
Mardin	Nusaybin	Suriye
Şanlıurfa	Akçakale	Suriye
Gaziantep	Karkamış	Suriye
Kilis	Öncüpınar	Suriye
Hatay	Cilvegözü	Suriye

İran koridorunda sınır ticaretine yetkilendirilmiş üç gümrükten biri olan Gürbulak Gümrük Müdürlüğü'nde sınır ticareti kapsamında ithalatı yapan firma tarafından sunulan gümrük beyannamesi, ithalat uygunluk belgesi, menşe şahadetnamesi, varsa gözetim belgesi kontrolleri ile gümrük işlemleri yapılmaktadır.

İran ile yapılan sınır ticareti konusunda sahada yapılan çalışmalarda dile getirilen başlıca sorunlar şu şekildedir:

- 61 Seri No'lu KDV Genel Tebliği kapsamında daha önceden uygulanan **bavul ticaretinin³⁴ yasaklanması** ile bölgedeki ekonomik canlılık kaybolmuştur.
- Sınır ticaretinde firmalara verilen **kotalar³⁵** yetersizdir.
- Sınır Ticareti kapsamında getirilen ürünler için **kıymet takdiri** yapılmaktadır. Sınır ticaretinde uygulanan CIF bedeli (*satış fiyatına iç nakliye, navlun ve sigorta primi masraflarının dâhil olduğu yükleme şekli*) ile uluslararası CIF bedeli aynıdır. Bu durumda yurtdışından ucuza alınan bir ürün kıymet takdiri sonrası piyasadaki ortalama fiyat üzerinden vergilendirilmektedir. Bu da sınır ticaretinin cazibesini yitirmesine neden olmaktadır.

32 Sınır Ticaretinin Düzenlenmesine İlişkin 2008/14451 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile bu kararda Değişiklik Yapılmasına Dair 2010/393 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı.

33 Sınır Ticaretinin Düzenlenmesine İlişkin 2008/14451 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile bu kararda Değişiklik Yapılmasına Dair 2010/393 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı.

34 Türkiye'de ikamet etmeyenlere döviz karşılığı satışlarda Katma Değer Vergisi ihracat istisnası izin belgesi sahibi mükelleflerin yaptığı ticarettir

35 Sınır ticareti kapsamında firma başına ayda 50.000 dolar ithalat yapma hakkı verilmektedir.

- Türkiye, Sınır Ticareti kapsamında ithal edilen ürünlere gümrük vergisi uygulamamasına rağmen, İran sınır ticaretinde de normal ithalattaki gümrük vergisini uygulamaktadır.

Sınır ticaretinde karşılaşılan sorunlarla ilgili olarak talepler ve önerilen çözümler aşağıda sıralanmıştır:

- **Bavul ticareti yapma önündeki engellerin kaldırılarak** bölgenin sınır ticaretinin gelişmesi sağlanmalıdır. Daha önce yaşanan suistimallerin önüne geçilebilmesi için bavul ticaretinin tümüyle yasaklanması değil, denetimlerin artırılarak gerekli önlemlerin alınması gerekmektedir.
- Değişen ekonomik koşullar da dikkate alınarak **sınır ticaretinde uygulanan kotalar gözden geçirilmelidir**. Firma başına ayda 50.000 ABD Doları olarak uygulanan ithalat limitinin artırılmasının bölgede sınır ticaretinin gelişmesini teşvik edeceği düşünülmektedir.
- Sınır ticaretinde ticarete konu malların **kıymet takdirinin** sınır kapılarında yapılarak vergilendirilmesi konusunda sınır ticaretini teşvik edici önlemler geliştirilmelidir.
- Sınır ticaretine konu olan ihracatlarda İran'ın normal ithalata uyguladığından daha düşük gümrük vergisi uygulaması sınır ticaretini artıracaktır.

4.4.1 Sarısu Sınır Ticaret Merkezi

Sınır Ticaret Merkezi (STM), ülkemizin yaşam standartlarının düşük ve işsizliğin ciddi boyutlarda olduğu Doğu ve Güneydoğu Anadolu Bölgelerinde ekonomik, sınai ve ticari faaliyetlere ivme kazandırılması, bölgedeki esnaf ve tacirler için komşu ülkelere ticaret merkezleri vasıtasıyla ticaret yapılarak ihracatın artırılması ve vergi kolaylıkları sağlanarak ili ihtiyaçları dâhilinde ithalat yapılması imkânı veren münhasır bir ticaret modelidir.³⁶

STM'lerdeki ticaretin özel bir amaca yönelik olması nedeniyle, normal ticarete göre teşvik edilmesi ve bazı üstünlükler sağlanması söz konusudur. Bu üstünlüklerden bir tanesi de vergi avantajlarıdır. Buna göre; sanayi ürünleri ithalatında, normal ithalatlarda alınması gereken vergi ve fonlar alınmazken sadece KDV ve ÖTV'nin tamamı, tarım ürünlerinde ise, söz konusu ürünlerin ithalatında alınması gereken vergi ve fonların %60'ı ile KDV'nin tamamı tahsil edilir.³⁷

Sınır Ticaretinin Düzenlenmesine İlişkin kararda TRA2 Bölgesi'nde **Ağrı ve Iğdır illeri Sınır Ticaret Merkezi kurula-bilecek iller** arasında sıralanmıştır.³⁸ Mevcut durumda Ağrı Doğubayazıt İlçesi Sarıçavuş Köyü mevkiinde, Gürbulak Sınır Kapısı'na 5 kilometre uzaklıkta, **Ağrı Sarısu Sınır Ticaret Merkezi (Resim 4.8)** kurulmuştur. Sarısu



Resim 4.8 Sarısu Sınır Ticaret Merkezi 23.08.2011

Sınır Ticaret Merkezi, Türkiye–İran sınırında Ağrı Valiliği ile Maku Valiliği arasında 23.12.1992 tarihinde yapılan Protokol ile kurulmuştur. Sınır Ticaret Merkezi, İran İslam Cumhuriyetindeki mevzuat değişikliği nedeniyle 03 Mart 1995 tarihinde kapatılmış, 24.02.1997 tarihli Protokol ile 10.03.1997 tarihinde yeniden açılmıştır.³⁹ Derme çatma dükkânlarla faaliyete başlayan merkez daha sonra Valilik tarafından modern bir görünüme kavuşturulmuştur. Sarısu Sınır Ticaret Merkezi, 100 adet işyeri, 80 tonluk

³⁶ Ekonomi Bakanlığı, Sınır Ticareti, www.ekonomi.gov.tr

³⁷ T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı <http://www.gumruk.gov.tr/tr-TR/sss/Sayfalar/SinirTicareti.aspx> .

³⁸ Sınır Ticaretinin Düzenlenmesine İlişkin 2008/14451 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile bu kararda Değişiklik Yapılmasına Dair 2010/393 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı.

³⁹ T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, Strateji Geliştirme Daire Başkanlığı, Gümrük Bülteni Sayı 3

baskül ve gıdaların depolanması için hijyenik depolar inşa edilip tamamlanmıştır. Gerçekleştirilen yatırımlar neticesinde faaliyete geçen Sarısu STM, ülkemizde açılan ilk sınır ticaret merkezi olmuştur.

Bir dönem kuruluş amaçlarından giderek uzaklaşan sınır ticaretinde başta bölge için önem arz eden petrol, tarım ve hayvancılık ürünlerinde birtakım denetim sorunları yaşanmıştır. Bu nedenle 1998-2002 yıllarında sınır ticaretine önemli kısıtlamalar getirilmiştir. 2003 yılında sınır ticaret merkezleri, Bakanlar Kurulu'nun 25/3/2003 tarih ve 2003/5408 sayılı "Sınır Ticareti Merkezleri Kurulmasına İlişkin Kararı" ile belirli esaslara bağlanmıştır. Karar kapsamında, Doğu ve Güneydoğu Anadolu şehirlerinde var olan ekonomik durgunluk ve geri kalmışlığın getirdiği diğer olumsuz sosyal sorunları ortadan kaldırmak üzere on üç ilde sınır ticaret merkezleri kurulmasına karar verilmiştir. Ayrıca, yabancı ülkeler ile sınırı olmayan şehirlere "müccavir il" statüsü getirilerek diğer şehirlere de bu olanaktan yararlanma fırsatı tanınmıştır.

Sınır ticaret merkezleri hakkındaki sorumluluk idare ile meslek kuruluşları arasında paylaştırılmaktadır. İl Özel İdaresi, Esnaf ve Sanatkarlar Odaları Birliği, İl ve İlçe Ticaret Odaları veya İl ve İlçe Ticaret veya Sanayi Odaları ile en az iki İhracatçı Birliğinin katılımıyla oluşturulan anonim şirket tarafından yönetilmesi karara bağlanmıştır. STM'de çalışacak esnafa belgeleri, şehrin mülki amiri ve ekonomik temsilcilerinden oluşan Değerlendirme Komisyonu tarafından verilmesine karar verilmiştir. Şehrin ihtiyaç duyduğu ürünlerin neler olduğu konusu belirlenerek kota uygulamasının Valiliklerin tasarrufunda olması kararlaştırılmıştır. Tarım ürünlerinin ithali konusunda mevsimsel değişiklikler doğrultusunda Gıda Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı ile İçişleri Bakanlığının görüşleri göz önüne alınarak kota ve ürün saptamaları yapılması uygun görülmüştür.

Sınır ticaret merkezinin kurulması için karar verme sürecinde ticaretin yapılacağı ülke ile ikili anlaşma yapılması gerekmektedir. Bu bağlamda İran ile 2003 yılının Eylül ve Ekim aylarında yapılan Ortak Ticaret Komitesi görüşmeleri sonucunda Ağrı - Sarısu, Hakkâri - Esendere ve Van - Kapıköy'de sınır ticaret merkezleri kurularak işletmeye açılması hususlarında mutabakata varılmıştır. Daha öncesinde ortak protokol ile sınır ticaretine açılan Ağrı-Sarısu Sınır Ticaret Merkezi, yürürlüğe konan yasa ve düzenlemeler ile resmiyet kazanmıştır.

2003 yılında yapılan değişiklik ile esnafın belge alması için getirilen süre üç yıldan iki yıla indirilmiş, müccavir il uygulaması kaldırılmış, KDV ve ÖTV vergileri azaltılmış ve gümrük vergileri tamamen kaldırılmıştır. Her bir ürün için ithalat uygunluk belgesi getirilirken, esnafın için mağaza kiralama sırasında kullanılan Sınır Ticaret Belgesi uygulamasına başlatılmıştır.⁴⁰

İlk açıldığı dönemde yoğun olarak çalışan Sarısu STM, zamanla yaşanan güvenlik sorunları ve ürün kota kriterleri, İran tarafının birtakım olumsuz uygulamaları vb. sebepler dolayısıyla yoğunluğunu yitirmiş ve sermaye birikimine sahip esnafın büyük şehirlere göç etmesiyle atıl duruma düşmüştür. 16 Mayıs 2009 tarihinde Resmi Gazetede yayımlanan Bakanlar Kurulunun 2008/14451 sayılı Kararı ile STM'lerde ticaret yapabilmek için mağaza kiralama zorunluluğu kaldırılmış olup bu durum Sarısu STM'nin esnaf ve tacirler tarafından sahiplenilmemesine yol açmıştır. Halihazırda STM'de 4-5 firma faaliyet göstermektedir.

Sınır ticaret merkezinin kullanımı sırasında mağazalarda ve tel örgülerde oluşan tahribatların onarılması için en son iyileştirme çalışması merkezin işleticisi olan Ağrı Sarısu Sınır Ticaret Merkezi A.Ş. tarafından 2005 ve 2006 yıllarında 41.039 TL harcanarak gerçekleştirilmiştir. Ancak bu dönem sonrasında bölge tamamen kaderine bırakılmış sınır ticaret merkezinde herhangi bir çalışma yapılmamıştır.⁴¹

⁴⁰ Bkz. Dipnot:36

⁴¹ Sarısu Sınır Ticaret Merkezi Modernizasyonu Fizibilite Raporu, TC Serhat Kalkınma Ajansı, 2012

Sarıs Sınır Ticaret Merkezi ile ilgili yaşanan genel sorunlar şu şekildedir:

- Zaman içinde iyileştirme çalışmaları yapılmadığı için merkez şu anki metruk haline gelmiştir. Fiziksel şartların kötü olması STM'de faaliyet gösteren işletmecilerin ortak sorunu olarak ön plana çıkmaktadır. **(Resim 4.9)**



Resim 4.9 Terkedilmiş işyerleri, 16.11.2011

- STM'ye ulaşan yol patika niteliğinde olup iki aracın karşılıklı gidip gelmesini zorlaştıracak ölçüde dar ve yük taşıyan araçların ağırlığı nedeniyle engebeli bir vaziyettedir.
- Başta Gümrük Muhafaza personelinin bürosu olmak üzere yapıların çoğunluğu bölgenin sert iklim koşulları göz önünde bulundurulduğunda uygun bir fizikî altyapıya sahip değildir. Merkezde cep telefonları kapsama alanı dışında olup sabit telefon bağlantısı, internet, su ve elektrik erişimi yoktur. Lokanta, dinlenme alanları, tuvalet konusunda sıkıntılar yaşanmaktadır.



Resim 4.10 Sarıs STM'de alışveriş, 16.11.2011

- Sınır Ticaret Merkezi'nde yer alan işyerlerinden yüzde 10 kadarı faaliyetlerini sürdürmektedir. **(Resim 4.10)**
- Sınır Ticaret Merkezi'nde, giriş çıkış kapıları da dâhil olmak üzere, herhangi bir güvenlik görevlisi bulunmamaktadır. Buna karşılık İran tarafında ise STM'de askerler görev yapmaktadır. **(Resim 4.8)** Mağaza sahipleri ile gerçekleştirilen görüşmelerde en önemli sorunlardan birinin can ve mal güvenliği olduğu dile getirilmiştir.

• Sınır Ticaret Merkezi'ne gitmek için iki defa askeri kontrol noktasından geçilmesi gerekmektedir. Bu durum sınır ticaret merkezinin daha etkin bir şekilde faaliyet göstermesine mani olmaktadır.

- Merkezde güvenlik görevlilerinin bulunmaması kontrol memurlarının işini zorlaştırmaktadır. STM'yi çevreleyen yüksek teller ve sınır noktasında mal giriş-çıkışlarının yapıldığı kapıdaki fiziki yıpranmalar denetim konusunda büyük sorunlara yol açmaktadır. Gümrük Müdürlüğü tarafından kontrol işlemleri için görevlendirilen memurların zaman zaman fiziksel şiddete maruz kaldığı dile getirilmiştir.
- Sınır Ticaret Merkezi gerek İran tarafındaki gerekse Türkiye tarafındaki resmi ve dini tatil günleri nedeniyle kesintiye uğramaktadır, her iki ülke arasında bulunan saat farkı da çalışma saatlerinin kılmasına neden olmaktadır.
- Sınır Ticaret Merkezinde kontrolle görevli muhafaza memurlarının keyfi nedenlerle istedikleri zaman işe geldikleri ifade edilmiştir. Bunun yanında merkezde güvenlik görevlilerinin bulunmaması kontrol memurlarının işini zorlaştırmaktadır.

- Dış ticarete konu malların kamyonlardan indirilmesi ve çekme arabalarına konularak İran tarafındaki geçiş kapısına getirilmesi Sarıçavuş köyünden sağlanan basit insan gücüyle yapılmaktadır. Ağır paletlerin indirilmesi için İran tarafından getirilen forklift kullanılmaktadır.
- STM'ler mağaza kiralama zorunluluğunun olmaması STM'nin esnaf ve tacirler tarafından sahiplenilmemesine yol açmaktadır.
- STM'ler için mevcut sınırlar (ülke bazında sınırlama, sektörler bazında sınırlama, ürünler bazında sınırlama, firma için aylık sınırlama, menşe sınırlaması, tarım ürünleri için zaman sınırlaması, sınır ticaretine konu edilmeyen ürünler listesi, sınır ticareti kapsamında çıkartılan sanayi ve tarım ürünleri) STM'lerdeki esnaf ve tacirlerin ticari faaliyetlerini kısıtlamaktadır.

Sınır Ticaret Merkezi'nde yaşanan sorunlarla ilgili alınması gerekli tedbirler:

- Samsun Sınır Ticaret Merkezi'nde yeni bir düzenleme yapılarak gerekli sayıda personelin görevlendirilmesi, araç-gereç ihtiyacının karşılanması, elverişli çalışma şartlarının oluşturulmasıyla **bölgenin şartlarına uygun ve güvenliği sağlanmış** bir şekilde işletmelerin daha iyi koşullarda hizmet vermesinin sağlanması, teknik ve fizikî altyapının iyileştirilmesi,
- Yeni bir plan dâhilinde modernizasyonun yapılması (Mevcut binaların yerine daha kullanışlı; çift girişli olarak, dükkânın arka tarafında yük taşıyan araçların eşya boşaltmak için yanaşabileceği şekilde) olan yenilerinin yapılması.
- Giriş ve çıkış olmak üzere iki kapının yapılması
- Merkezin orta kısmının bir meydan oluşturacak şekilde boş bırakılması)
- STM ve çevresinde can ve mal güvenliğinin sağlanması ve eşyanın iyi muhafaza edilmesi,
- Sınır Ticaret Merkezinin yapılan ticaret üzerinden alınan belirli bir orandaki gelirin aktarılacağı şirket tarafından yönetilmesi ve sürekli iyileşmenin bu yolla sağlanması, bu konuda yasal adımların atılması,
- Ticaretin serbestçe yapılabilmesi için **askeri kontrol noktalarının taşınması** ya da Sınır Ticaret Merkezi'nin, daha verimli çalışacağı uygun bir yerde **yeniden inşa edilmesi**,
- Sınır Ticaret merkezinin bavul ticaretine imkân verecek hukuksal ve fiziksel yapıya kavuşturulması turistler tarafından günübirlik alışveriş için de tercih edilmesini sağlanabilmesi

şeklindedir.

Samsun Sınır Ticaret Merkezi'nde Pazartesi, Salı, Çarşamba ve Perşembe günleri saat 09:00 ile öğleden sonra 16:00 saatleri arasında, bir gümrük memuru ve bir de gümrük muhafaza memuru görev yapmaktadır. Geceleri saha askeri birliğe terk edilmektedir.

Samsun Ticaret Merkezi'nden tüm bu olumsuzluklara rağmen 2010 yılında toplam 19 milyon ABD Doları ihracat ve 3,8 milyon ABD Doları tutarında ithalat yapılmıştır. 2011 yılındatoplam 38,2 milyon ABD Dolarlık ihracat ve 8 milyon ABD Dolarlık ithalat gerçekleşmiştir.⁴² Yaşanan sorunların ardından STM bir dönem ithalat-ihracat işlemlerine kapatılmış ve 2012 yılı itibariyle merkezden sadece ihracat işlemlerinin gerçekleştirilmesine karar verilmiştir. 2012 yılı ilk 10 ayı itibariyle STM'den gerçekleştirilen ihracat miktarı yaklaşık 15,2 milyon ABD Dolarıdır.⁴³ Sınır Ticaret Merkezinde komisyonculuk diye de tabir edilen işlemlerin toplam ihracat içindeki payının yüzde 20 civarında oldu-

⁴² Gürbulak Gümrük Müdürlüğü brifing raporu, 2011.

⁴³ Gürbulak Gümrük Müdürlüğü brifing raporu ve istatistiki bilgiler, 2012.

ğu da ifade edilmiştir. Bu yöntem ile İranlı ya da Türk bazı firma sahipleri sınır ticaret merkezinde faaliyet gösterme yetkisi olan kişiler aracılığıyla mallarını İran tarafına geçirmekte ve gümrük vergisi indiriminden kaynaklanan kazançlarından pay almaktadırlar.

Sarısın Sınır Ticaret Merkezi ile ilgili olarak yapılan tespitler, Eylül 2011 tarihindeki raporun ilk basımında aktarılmıştır. Sarısın Sınır Ticaret Merkezi'nde yaşanan sorunların devam etmesi neticesinde merkez, T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı Doğu Anadolu Bölge Müdürlüğü (mülga Gürbulak Gümrükler Başmüdürlüğü) tarafından 15 Eylül 2011 tarihi ile ithalat ve ihracat işlemlerine kapatılmıştır.

Söz konusu gelişmelerin ardından Ağrı Sarısın Sınır Ticaret Merkezi'nin faaliyetlerinin değerlendirilmesini görüşmek ve karar varmak üzere 16 Kasım 2011 tarihinde Ekonomi Bakanlığı koordinasyonunda bir toplantı gerçekleştirilmiştir. Sınır ticaret merkezinin kapatılması gündemiyle gerçekleştirilen toplantıya Ajans adına katılım sağlanmış, hazırlanan sınır kapıları raporundaki tespitler ile STM'nin önem ve gerekliliği vurgulanmıştır. Toplantı neticesinde komisyon tarafından Sarısın STM'nin Gümrük ve Ticaret Bakanlığınca alınan tedbirler çerçevesinde faaliyetine devam olunması, ancak STM'nin fiziki ve teknik altyapısının ivedilikle iyileştirilmesine yönelik olarak ilgili kurumlar nezdinde gerekli çalışmaların (fizibilite çalışması dahil) yapılmasına karar verilmiştir.

9 Aralık 2011 tarihinde Ağrı ili Doğubayazıt ilçesinde Ağrı Vali Yardımcısının başkanlığında bir toplantı gerçekleştirilmiştir. Bakanlık nezdinde gerçekleştirilen toplantının ardından Sarısın Sınır Ticaret Merkezi'nin mevcut sorunlarının tartışılması ve çözüm yollarına ilişkin fikir alışverişinde bulunulmuştur. Toplantıya Ajans yetkililerinin yanı sıra Doğu Anadolu İhracatçılar Birliği (DAİB), Doğubayazıt Ticaret ve Sanayi Odası, Gürbulak Gümrük ve Muhafaza Başmüdürlüğü yetkilileri ile Doğubayazıt'ta faaliyet gösteren ihracatçı firma yetkilileri katılmıştır. Toplantı sonucunda Ajans yetkilisinin de içerisinde bulunduğu 7 kişilik bir komisyon kurularak çalışmaların bu komisyon tarafından yürütülmesine ve belirli aralıklarla komisyonun gelişmeler hakkında bilgilendirme toplantıları düzenlemesine karar verilmiştir. Bu süreç içerisinde Ajansın mali ve teknik desteği yardımıyla Ağrı Sarısın STM'den istenilen faydanın sağlanması için gerekli olan fizibilite çalışmasının Gürbulak Gümrük Müdürlüğü tarafından hizmet alımı yoluyla hazırlanmasına karar verilmiş ve başlanmıştır.

29 Mart 2012 tarihinde Ekonomi Bakanlığı'nda gerçekleştirilen durum değerlendirme toplantısında STM ile ilgili yapılan çalışmalar aktarılmış, toplantı sonucunda Ağrı Sarısın Sınır Ticaret Merkezi'nin faaliyetlerine ilişkin olarak Serhat Kalkınma Ajansı tarafından yürütülen çalışmaların tamamlanmasına müteakip konunun değerlendirilmesi kararı alınmıştır.

Hazırlanan raporda Türkiye-İran ilişkileri, TRA2 Bölgesi ve Gürbulak Sınır Kapısı, bölgedeki kamu yatırımları ve etkileri, Sınır Ticaret Merkezi'nin mevcut sorunları ve çözüm önerileri, merkezin iyileştirilmesine yönelik teklifler, mimari statik projeler ve sürdürülebilirlik konulu başlıklara yer verilmiştir. Sarısın Sınır Ticaret Merkezi'nin iyileştirilmesine yönelik hazırlanan fizibilite çalışmasına Ajans internet sitesinden ulaşılabilir.

4.5 Gürbulak Tır Parkı Fizibilitesi

Gürbulak sınır kapısı Türkiye'nin İran ve Asya'daki Türki Cumhuriyetlere açılan en büyük kapısı olmakla birlikte, İran sınırında bulunan üç kara hudut kapısından (Esendere ve Kapıköy ile birlikte) işlem hacmi bakımından en büyük olandır. Ayrıca TIR geçiş sayısı bakımından Kapıkule ve Habur'dan sonra Türkiye'nin en büyük üçüncü kara hudut kapısıdır. Bölgedeki yoğun araç taşıt trafiği büyük ülkede, Bölge dışından (Mersin, Ankara, İstanbul vs.) İran ve Orta Asya'ya yük taşıyan araçlardan ve bu ülkelerden Türkiye ile Avrupa'ya yük taşıyan araçlardan kaynaklanmaktadır.

Gerek dış ticarete yaşanan gelişmeler, gerek sınır kapısının her iki tarafında yaşanan gecikmeler nedeniyle Gürbulak'ta kimi zaman uzun TIR kuyrukları oluşmaktadır. Oluşan bu TIR kuyruklarında çeşitli güvenlik sorunları yaşanmakta, TIR şoförleri kişisel ihtiyaçlarını karşılayamamaktadır. Sırada bekleyen araçlar sınır kapısına ulaşana kadar defalarca dur kalk yaparak yakıt israfına neden olmaktadır.

TIR parkının amaçları şu şekilde sıralanabilir:

- Yük, araçlar ve sürücüler için güvenli bekleme alanı yaratmak,
- Yollarda kuyruklarının oluşmasını önlemek,
- Sürücülere kaliteli dinlenme alanları sunmak, ihtiyaçlarını giderebilecekleri duş, banyo, yemek, alışveriş imkanları sunmak,
- Araç bakımı sorunlarını gidermek,
- Sürücülerin günlük sürüş sürelerini verimli kullanmalarını ve dinlenmelerini sağlamak,
- Gümrük kuyruklarında gereksiz dur-kalklar ile ortaya çıkan akaryakıt sarfiyatını önlemek,
- Asayiş sorunlarını engellemektir.
- TIR parkının bu gibi faydalarının yanında parka giren araçların sıra numarası alması sağlanacak ve sınır kapısına gidişler bu sıra numarasına göre tertip edilecektir. Bu sayede gerek sınır kapısı sahasında gerekse sınır kapısı önünde yaşanan yığılmalar önlenecek ve geçişler daha hızlı olacaktır.

Bu alandaki ihtiyacın karşılanması, Bölge şartlarına uygun bir TIR parkının yapılması zorunluluk haline gelmiştir. Tüm bu sorunların çözülmesi, sürekli gelişen ve önemli bir istihdam kaynağı olan Lojistik sektörünün desteklenmesi için Ağrı İl Özel İdaresi tarafından Gürbulak mevkiinde TIR parkı yapılması kararlaştırılmıştır. Bu kapsamda Doğubayazıt'ta Gürbulak sınır kapısına 5-6 km uzaklıkta genişleme imkânına sahip 240 dönüm alanda modern teknolojilerin kullanılacağı bir TIR parkı kurulması için fizibilite çalışması yaptırılması ihtiyacı doğmuştur. Ağrı İl Özel İdaresi bu TIR parkı fizibilitesini yaptırmak üzere 2011 yılında Serhat Kalkınma Ajansın Doğrudan Faaliyet Destek Programına başvurmuştur. Söz konusu proje için Serhat Kalkınma Ajansı yaklaşık 70.000 TL kaynak aktarmıştır. Detay Proje Danışmanlık firması tarafından hazırlanan fizibilite çalışması için Maltepe Üniversitesi Öğretim Görevlisi ve Lojistik Derneği Başkanı Prof. Dr. Mehmet TANYAŞ ile ROTAM Yönetim Araştırmaları Danışmanlık firmasında Dr. Türkay KISA danışmanlık yapmıştır. Fizibilite çalışması ile Bölgenin mevcut durumu, dış ticaret verileri, lojistik sektöründe yaşanan gelişmeler ve bölgemize etkisi, kurulması planlanan TIR parkı ile ilgili ön teknik çizimler yapılmıştır. Kasım 2012 itibarıyla fizibilite çalışması yüzde 99 oranında tamamlanmıştır, Özel İdaresinin teknik çizim üstünde yapılmasını istediği ufak tefek düzeltmelerin ardından çalışma bastırılacaktır.

Fizibilite çalışmasına göre TIR parkı kapasitesinin ilk etapta 210 araçlık olması planlanmaktadır. İhtiyaca göre bu kapasite artırılabilecek, gerekli görülmesi durumunda kapalı TIR parkı da eklenecektir. TIR parkı içerisinde idari bina, alış-



veriş alanları, konaklama binası, depolar, bakım servisi, benzin istasyonu, dinlenme salonları olacaktır. Park'ta otomasyon sistemi kurulacak olup giriş çıkış yapan tüm TIR'lar kayıt altına alınacak ve belirli bir sıra dahilinde Gümrüğe geçmelerine izin verilecektir. TIR parkı içinde kantar yapılması da planlanmaktadır. TIR parkında ilk etapta 57 kişinin çalışacağı öngörülmüştür. İlk etap için öngörülen yatırım tutarı ise yaklaşık 21,6 milyon TL'dir. Yatırımın yaklaşık 9 yılda kendini amorti edeceği hesaplanmaktadır.

Resim 4.11 Gürbulak TIR parkı taslak çizimi

5. TÜRKİYE - NAHCIVAN KORİDORU

5.1 Ulaşım

Türkiye-Nahcivan arasındaki ulaşım sadece İğdir Dilucu Sınır Kapısı üzerinden sağlanmaktadır. Sovyetler Birliği'nin dağılmasının ardından açılan kapıya ulaşan yol, sathi kaplamalı bölünmüş yoldur. Doğubayazıt-İğdir-Dilucu bölünmüş yolu toplam 134 km uzunluğunda olup; Şanlıurfa-Diyarbakır-Bitlis-Erciş-Doğubayazıt uzantısı ile birlikte E-99 kod numaralı uluslararası transit yolunu oluşturmaktadır. Yatırım programında yer alan **İğdir-Kars-Ardahan** ve **İğdir-Kağızman-Erzurum bölünmüş yolları** ile kapının **hem Gürcistan, hem Karadeniz hem de Erzurum ile en kısa bağlantısı** kurulmuş olacaktır. İğdir-Dilucu yolunun Bitümlü Sıcak Karışım inşaatı için ihale yapılmış olup 2013-2014 yıllarında inşaatın tamamlanması planlanmıştır.

Yolun geometrik standartları ağır taşıt trafiğine uygundur. Yolun BSK yapım çalışmalarına ise bu yıl 15 kilometrelik kesimin yapılması ile başlanacaktır.⁴⁴ Sınır kapısının Nahcivan tarafı ise oldukça kaliteli, otoyol standardında bölünmüş yol ile donatılmıştır. Bu yol Nahcivan'ı baştan sona kat etmektedir. Yol kuzeybatıdaki Sederek'ten güneydoğudaki Ordubad'a kadar uzanmaktadır.

Türkiye-Nahcivan koridorundaki en önemli gelişme 225 kilometrelik **Kars-İğdir-Nahcivan demiryolunun proje çalışmalarının** yapılmasıdır. Uygulama projesi tamamlanmış olan hattın yapımı için Bakanlar Kurulu Kararı beklenmektedir. Söz konusu hat, **Nahcivan-İran-Pakistan** ve **Nahcivan-İran-Türkmenistan demiryolu bağlantıları** vasıtasıyla Türkiye'yi bu ülkelere bağlayacaktır.

Türkiye-Nahcivan koridorunda yaşanan bir diğer gelişme ise **İğdir Havaalanı**'nın 2012 yılı Temmuz ayında açılmış olmasıdır. Bu havaalanı konumu gereği (İğdir Organize Sanayi Bölgesi yakınında, yapılacak olan demiryoluna 100 metre mesafede, 3 ülke ile sınır olan bir yerde ve iklimi nedeniyle 4 mevsim ulaşımına açık bir alanda) uluslararası alanda hizmet edebilecektir. Havaalanının daha etkin kullanılması için **iç gümrük tesisi kurulması** hem OSB, hem de bölge için önemlidir.

5.2 Uluslararası Yük ve Yolcu Taşımacılığı Faaliyetleri

5.2.1 Yük Taşımacılığı

Türkiye-Nahcivan koridorunda yük ve yolcu taşımacılığında kullanılan tek kapı Dilucu Kara Sınır Kapısı'dır. Haftanın belirli günlerinde yapılan İstanbul-Nahcivan uçak seferleri de yük ve yolcu taşımacılığında kullanılabilir.

Azerbaycan ağırlıklı yapılan ticaretin 2009 yılı itibariyle düşüş göstermesi, iç gümrüğün 2008 yılında Doğubayazıt'ta kurulmasından kaynaklanmaktadır. Azerbaycan'a yapılan ticarete Doğubayazıt gümrüğünün ağırlığı yüzde 38,64 olup, bu rakama Dilucu gümrüğü de eklendiğinde Bölge'nin dış ticaretinde yüzde 55,4'lük oranla Nahcivan'ın önemli bir yer tuttuğu görülmektedir.

Dilucu gümrüğünden yapılan ihracata bakıldığında ise **(Tablo 5.1)** ihracatın tamamının, Gürbulak gümrüğünde olduğu gibi, sınır ticareti kapsamında Nahcivan'a yapıldığı görülmektedir. Dilucu Sınır Kapısı'nda iç gümrük bulunmaması nedeniyle ithalat kaydı gerçekleştirilememektedir.

Tablo 5.1 Dilucu gümrüğünden gerçekleştirilen ihracat miktarı (ABD Doları)

Ülke	2007	2008	2009	2010	2011	2012*
Almanya			100.185			
Azerbaycan	38.946.576	62.793.815	43.609.178	42.599.590	38.661.807	32.667.222
İran	25.500	113.699	120.366			
Kes.Ülke ve Böl.		11.228				
Toplam	38.972.076	62.918.742	43.829.729	42.599.590	38.661.807	32.667.222

*2012 Ocak-Eylül arası verileri kapsamaktadır.

Kaynak: TÜİK, Dış Ticaret İstatistikleri, Erişim Tarihi: 12.11.2012

Tablo 5.2’de Dilucu Gümrük Müdürlüğünden gerçekleştirilen ithalat miktarları yer almaktadır. 2009 yılında sınır ticareti haricinde ihracat ve ithalatın iç gümrük olan Doğubayazıt Gümrük Müdürlüğünden yapılmaya başlanması ile Dilucu Gümrük Müdürlüğünün ihracat ve ithalat rakamlarında düşüş yaşanmıştır. Ancak gümrükleme Doğubayazıtta yapılsa bile giriş çıkışlar Dilucu Sınır Kapısından yapılması nedeniyle sınır kapısındaki yoğunluk gittikçe artmaktadır.

Tablo 5.2 Dilucu Gümrük Müdürlüğünden gerçekleştirilen ithalat miktarı (ABD Doları)

Ülke	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Azerbaycan	1.750.401	2.042.728	17.354			4.864
İran		8.242				
Kırgızistan	6.572					
Toplam	1.756.973	2.050.970	17.354			4.864

*2012 Ocak-Eylül arası verileri kapsamaktadır.

Kaynak: TÜİK, Dış Ticaret İstatistikleri, Erişim Tarihi: 12.11.2012

2011 yılının ikinci çeyreğinden itibaren Nahçıvan’daki motorin fiyatlarının artmasından dolayı motorin temin edilememesi nedeniyle Dilucu Sınır Kapısı’ndaki yoğunluk 2011 ve 2012 yılı başında normalden daha az yaşanmış ve bu dönemde sınır kapısı gerçek manada ithalat - ihracat işlemleri için kullanılmıştır. Bununla birlikte İran’dan Nahçıvan’a getirilen motorinin Türk araçlarına verilmesi⁴⁵ kapıdan geçişlerde yeniden bir yoğunluğun yaşanmasına neden olabilecektir. 2012 yılının ikinci çeyreğinden itibaren araç yoğunluğu tekrar artmıştır.⁴⁶

Azerbaycan Cumhuriyetine bağlı olan Nahçıvan Özerk Cumhuriyeti motorin, benzin ve jet yakıt ve benzeri ürünleri İran üzerinden satın almakta veya Gürcistan - Türkiye hattı üzerinden transit geçişlerle temin etmektedir. Bu işlem, Dilucu Sınır Kapısı’na ekstra yük getirmektedir. 24.07.2012 tarihli 28363 sayılı Resmi Gazetede yer alan, Gümrük Genel Tebliğinde (Transit Rejimi) “Gürcistan’dan Nahçıvan Özerk Cumhuriyet’ne Türkiye üzerinden yapılacak motorin, benzin ve jet yakıtı sevkiyatlarına ilişkin sözleşmelerde, yetkili Bakanlık veya Bakanlıkça yetki verilmiş kişiler tarafından imzalanmış olma şartı aranmaz.” hükmü konulmuştur. Aynı tebliğde Gürcistan üzerinden Nahçıvan’a yapılacak olan transit geçişlerin “Sarp Gümrük Müdürlüğünden hareketle, Hopa – Artvin – Olur – Göle - Kars (veya Hopa – Artvin – Ardahan – Hasköy – Susuz - Kars) - Digor – Tuzluca – İğdir – Aralık - Dilucu Gümrük Müdürlüğü” güzergâhının takip edileceği ve bu noktalarda konaklama, denetleme ve kontrol için durdurulabileceği yer almaktadır. Ayrıca, varış gümrük idaresi olan Dilucu Gümrük Müdürlüğüne aşağıdaki işlemler gerçekleştirilir:

45 Sınır kapısında yetkililerden alınan bilgilere göre, Nahçıvan’da motorin fiyatlarının artmasından sonra İran’dan Nahçıvan’a kaçak motorin getirilmektedir. Dolayısıyla Nahçıvan’da hâlâ ucuz motorin temin edilebilmektedir.
46 Bkz. Tablo 3.3

1. Aracın mühürleri kontrol edilir ve macun tahlili yöntemi ile eşyanın tespiti yapılır. Şüphe halinde takograf ve araç takip sistemi bilgileri kontrol edilir. Şüphenin devamı halinde eşyadan numune alınarak tahlile gönderilir. Bu durumda, tahlil sonucu gelmeden eşyanın çıkışına izin verilmez.
2. Hareket gümrük idaresince eşyanın tahlile gönderilmiş olması halinde birinci bent hükümleri saklı kalmak üzere eşyadan numune alınarak tahlile gönderilir ve eşyanın çıkışına izin verilir. Tahlil sonuçlarının alınması müteakip gerekli kontrol ve karşılaştırmanın yapılmasını teminen hareket idaresine sonuçlar bildirilir. Sonuçların farklı çıkması halinde hareket idaresince mevzuat dahilinde gerekli işlem yapılır.



Resim 5.1 Dilucu Sınır Kapısı'nda bekleyen TIR ve kamyonlar, 12.03.2011

Dilucu Sınır Kapısı'nda gerçekleştirilen görüşmelerde dile getirilen sorunlar aşağıda özetlenmiştir:

- Kapıdan geçişlerde **asgari yük miktarında bir sınırlama bulunmamaktadır**. Uygulamada 100 torba çimento 1 TIR yerine aynı firmaya ait 10 TIR ile götürülmektedir. Motorin kaçakçılığını kolaylaştıran bu durum kapıda gereksiz kuyrukların oluşmasına da neden olmaktadır.

- Kapıdan geçiş yapıldıktan sonra 20. kilometrede Jandarma kontrol noktasında denetimler yapılmaktadır. Ancak bu denetimlerden

haberdar olan nakliyatçılar sınır bölgesinde denetimin bitmesini bekleyerek geçiş yapmaktadırlar.

- TÜİK verilerine göre 2010 yılında yaklaşık 102 milyon ABD Doları ile Doğu Anadolu'da en fazla ihracat yapan illerin başında gelen Iğdır'da kayıtlı 70'ten fazla ihracatçı firma, iç gümrük işlemleri için yaklaşık 110 km fazla yol kat ederek Doğubayazıt Gümrük Müdürlüğü'ne gitmek zorunda kalmaktadır.

Yapılan görüşmelerde önerilen çözümler ve talepler ise aşağıda sıralanmıştır:

- Sınır kapısının modernizasyonu ise zaruri olup, Nahcivan ile ortak gümrük idaresine geçilmesi yerinde olacaktır.
- Motorin amaçlı geçişlerin önlenmesi için **sınır kapısından geçişlerde asgari yük miktarı veya bedelinin tespit edilmesi** önemli görünmektedir. Ancak bu işlemin yapılabilmesi için yasal düzenlemelere ihtiyaç vardır.
- Gerçekleştirilen denetimlerin etkinliği için kontrollerin habersiz, yeri belli olmadan, istisnasız ve katı bir şekilde yapılmasının sağlanması gerekmektedir. Bu türden denetimlerin olmaması gerçek ihracatçılar ile motorin ticareti yapanlar arasında **haksız rekabete** neden olmaktadır.⁴⁷
- Iğdır OSB'nin yakınında inşaatı devam eden ve **Kars-Iğdır-Nahcivan demiryolu elleçleme istasyonunun kurulacağı bölgenin yakınında bir iç gümrük teşkilatının kurulması** Iğdır'daki ihracatçı firmaların işlemlerini Doğubayazıt iç gümrüğünde gerçekleştirme zorunluluğunu ortadan kaldıracaktır. Bu sayede 2012 yılında faaliyete geçmesi planlanan havaalanı ile birlikte OSB, demiryolu ve karayolu entegrasyonun sağlandığı bir lojistik konsolidasyon bölgesinin ortaya çıkması beklenmektedir.

⁴⁷ 17-18 Ağustos 2011 tarihlerinde Ajans uzmanlarınca bölgede yapılan inceleme ziyaretlerinden alınan bilgilere göre motorin ticareti yapan firmalar nakliye ücretlerini düşürmekte ve diğer nakliye firmalarını iflasa sürüklemektedirler.

İğdir'da ulaştırma sektörü oldukça gelişmiştir. İlde yaklaşık 4.000 TIR ve 50'den fazla C2 Yetki Belgeli firma bulunmaktadır.⁴⁸ 1992-2002 yılları arasında Nahçıvan ve İran'dan yapılan akaryakıt taşımacılığı oldukça etkili olmuştur. Bu dönemde İğdir'da akaryakıt taşıması yapabilecek kamyon sayısında hızlı bir artış yaşanmış ve bu artış İğdir'da nakliyat sektörünün gelişmesine katkı sağlamıştır.⁴⁹ 2002 yılında bu ticaretin sınırlandırılması İğdir ekonomisini olumsuz etkilemiş ancak bu durum İğdir'da lojistik sektörünün gelişmesi için fırsat yaratmıştır. Türkiye'nin İran, Orta Asya ve Kafkasya yönlü taşımacılığında İğdirli firmalar önemli rol üstlenmişlerdir. Ancak Bölge'de yaygın olarak sürdürülen motorin ticareti diğer nakliye firmalarını olumsuz etkilemektedir.⁵⁰

Halihazırda yurtdışından gelen araçlar maksimum 550 lt akaryakıt getirebilmektedir. Araç başına 550 lt'nin üzeri akaryakıt kaçakçılığı olarak değerlendirilmektedir. Sınırlandırma araç bazında olduğundan akaryakıt getirmek isteyen kişiler/firmalar tek bir araçla yapılabilecek ihracatı birden fazla araçla yapmakta ve dönüşte her bir araçta 550lt kadar akaryakıtı vergisiz ve cezasız getirebilmektedirler. Ülkemiz ihracatınakatkı sağlamayan bu uygulama İğdir'da yüksek sayıdaTIRın/kamyonun kayıtlı olmasına ve araç sahiplerinin daha ucuz akaryakıt temin etmesine yol açmaktadır. Bu uygulama devletin gelirlerinde bir noksanlığa yol açsa da İğdir'lı nakiyecilere rekabet avantajı sağlamaktadır. Bu uygulamanın önüne geçebilmek için TIR'ların yurtdışına çıkışlarında minimum yük şartı getirilebilir.

5.2.2 Yolcu Taşımacılığı

İğdir'dan Nahçıvan'a yolcu taşıyan firmalar Gürbulak Bölgesi'ndekine benzer sıkıntılarla ciddi manada karşılaşmaktadırlar. Nahçıvan'a ulaşım büyük yolcu otobüsleriyle sağlanabildiği gibi, Azerbaycan plakalı araçlar ile de gerçekleştirilebildiğinden sorunsuz geçişler için bu vasıtalar tercih edilmektedir. Azerbaycan plakalıaraçlar ile sigara vb. mallar İğdir'a getirilmekte bunun karşılığında ise tekstil ürünleri ve ev eşyası alınmaktadır. **Azerbaycan vatandaşlarına Türkiye'nin vize uygulamaması ancak Azerbaycan'a girişlerde Türk vatandaşlarından vize talep edilmesi** ise müteakibiyle esası ile uyuşmamaktadır. Yapılan görüşmelerde, bu durumun Nahçıvan vatandaşlarının ayda bir giriş-çıkış yaparak İğdir'da kaçak çalışmalarına neden olduğu dile getirilmiştir.

5.3 Gümrük İşlemleri

Dilucu Sınır Kapısı'nda yapılan gümrük işlemleri ile ilgili dile getirilen temel sorunlar aşağıda özetlenmiştir:



Resim 5.2 Dilucu Sınır Kapısı'ndan giriş yapan TIR ve girişteki fiziki koşullar, 24.08.2011

- TIR Tebliği'nde açıkça belirtilmesine karşın **gümrük kapısındaki kontrol noktalarının konumları ve altyapısı** işlemlerin sağlıklı bir şekilde yürütülmesine olanak tanımamaktadır.
- Motorin kaçakçılığı nedeniyle TIR ve kamyonlar maddi değeri ve ağırlığı çok az olan malzemeleri yükleyerek Nahçıvan'a geçmektedir.
- Nahçıvan tarafında gümrük işlemlerinde keyfi uygulamalar bulunduğu iddia edilmektedir.Örneğin 100 torbalık çimento ihracatı yapılırken bu ürünler her bir araca 10 torba konarak yapılmaktadır.

48 T.C. Ulaştırma Bakanlığı, Kara Ulaştırması Genel Müdürlüğü, Erzurum Ulaştırma Bölge Müdürlüğü Verileri (Erişim tarihi: 12.05.2011)

49 TULK'in "Motorlu Kara Taşıtları" istatistiklerine göre 1995-2002 arasında İğdir ilindeki kamyon sayısı %2.932 artışla 168'den 5.093'e çıkmış olup, 2011 yılında bu sayı 3.878'e düşmüştür. (TULK Bölgesel Ulaşım Verileri, Erişim tarihi: 12.11.2012)

50 Bkz. Dipnot 35.

- Gıda kontrol laboratuvarının en yakın Van'da bulunması ve numunelerin buraya gönderilmesi zaman kaybına neden olmakta, aynı zamanda maliyetleri artırmaktadır.

Bu sorunların çözümü için öneriler ve talepler aşağıda sıralanmıştır:

- **Gümrük kapısının yerleşim planı**nın Habur Sınır Kapısı'nda olduğu gibi TIR Tebliği'ne uygun bir şekilde girişten çıkışa kadar bir sistem dâhilinde yapılmasını sağlayacak biçimde yeniden düzenlenmesi gerekmektedir.
- Motorin kaçakçılığının engellenebilmesi için gerekli önlemlerin alınmasına ihtiyaç vardır. **Kıymet ya da ağırlığa bağlı olarak getirilecek ihracat kotası** ile boş araçların Nahcivan'a geçip motorin alarak geri dönmelerinin önüne geçilmesi sağlanmalıdır. Belli bir değerin altındaki ürünlerin ihracatının konsinye olarak yapılması kuralının uygulamaya konması sorunun çözümü için bir alternatif olarak düşünülebilir.
- Keyfi uygulama iddialarının araştırılması ve doğruluğu teyit edildiği takdirde bu tür keyfi uygulamaların ortadan kaldırılabilmesi için gerekli önlemler alınmalıdır. Gümrük işlemlerinde uyulması gereken kurallar müteakabiliyet esasına göre düzenlenecek protokollerle belirlenmelidir.
- İğdir Tarım Gıda ve Hayvancılık İl Müdürlüğü bünyesinde **gıda kontrol laboratuvarı** kurulması ihracatçılar açısından zaman ve maliyet kayıplarının önlenmesine katkı sağlayacaktır.

5.4 Sınır Ticareti

İğdir İli Bakanlar Kurulu Kararı⁵¹ ile sınır ticareti yapabilecek iller kapsamına alınmış, İğdir İli'ne Dilucu Sınır Kapısı'ndan Nahcivan'a ve Gürbulak Sınır Kapısı'ndan İran'a Sınır Ticareti yapma yetkisi verilmiştir.

Tablo 5.3 Sınır ticareti kapsamında gerçekleştirilen ihracat (ABD Doları)

Ülke	2010	2011	2012*
Azerbaycan	42.599.590	38.661.807	32.667.222

*2012 Ocak-Eylül arası verileri kapsamaktadır.

Kaynak: TÜİK, Dış Ticaret İstatistikleri, Erişim Tarihi: 12.11.2012

Sınır ticareti kapsamında açılan Dilucu Sınır Kapısı'nda çok fazla ihlaller (kaçak girişler, standart dışı yakıt depoları ile akaryakıt kaçakçılığı vs.) olduğu belirtilmiştir. **Sınır kapısındaki güvenlik önlemlerinin iyileştirilmesi**nin yanı sıra hem sınırda hem de sınıra varmadan kurulacak kontrol noktalarında yapılacak denetimlerle standart dışı yakıt tankı ile motorin kaçakçılığı yapılmasına son verilebilecektir.

Serhat Bölgesi'nde Ağrı ve İğdir illeri Sınır Ticaret Merkezi kurulabilecek iller arasında sıralanmıştır. Ancak şu ana kadar İğdir İli'nde bir Sınır Ticaret Merkezi kurulmamıştır.

⁵¹ Sınır Ticaretinin Düzenlenmesine İlişkin 2008/14451 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile bu kararda Değişiklik Yapılmasına Dair 2010/393 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı.

6. TÜRKİYE - GÜRCİSTAN KORİDORU

6.1 Ulaşım

Kars, Ağrı, Ardahan ve Iğdır illerinden müteşekkil Serhat Bölgesi'nin Gürcistan ile sınırını Ardahan ili oluşturmaktadır. Ardahan'ın Gürcistan ile bağlantısı Posof ilçesindeki Türkgözü Kara Sınır Kapısı üzerinden gerçekleşmektedir. Ardahan'ın Çıldır ilçesindeki Aktaş Sınır Kapısının ise açılması yönünde çalışmalar sürmektedir.



Resim 6.1 Türkgözü gümrüksahası, 08.09.2011

Türkgözü-Posof-Ardahan-Kars-Horasan güzergâhı E-991 kod numarası ile uluslararası bir transit yol güzergâhıdır. Yolun **Horasan-Sarıkamış** ve **Ardahan-Türkgözü** arası tek şerit gidiş-geliş şeklinde, kalan kısımlar ise bölünmüş yoldur. Yol kalitesi, geometrik yapısı ve standardı son derece düşüktür. Ardahan-Posof arasındaki **Ilgar Dağı geçişi** TIR'ların kış aylarında geçişlerine izin vermemektedir. **Türkgözü Sınır Kapısı'na giden yolun dönemeçli, dar ve bozuk olmasından dolayı** ağır tonajlı araçlar Sarp Sınır Kapısı'nı tercih etmektedir. Mevcut duruma ilişkin 14.09.2011 tarihinde Karayolları

18. Bölge Müdürlüğü ile yapılan görüşmelerde, **Çamlıçatak-Türkgözü** bölünmüş yol çalışması ile Ilgar Dağı'nda **13 kilometrelik bir tırmanma şeridinin** yapılmasının yatırım programına alındığı bilgisi alınmıştır. 07.11.2012 tarihinde Karayolları Bölge Müdürü ile yapılan görüşmede; proje kapsamında Ilgar Dağı'nda 4,5km ve Posof'ta 1 km'lik iki adet tünelin de olacağı yolun proje çalışmalarının 2013 içerisinde tamamlanacağı ve aynı yıl içerisinde yol yapım ihalesine çıkılacağı bilgisi alınmıştır. Kapıda yoğunluk söz konusu olmayıp en fazla geçiş yapan TIR'lar ise İran'a ait olan ve Gürcistan'a petrol türevleri taşıyan araçlardır. İranlı şoförler, Ermenistan üzerinden değil de yolu uzatarak Türkiye üzerinden Gürcistan'a gitmelerinin nedeni olarak Ermenistan'daki güvenlik sorunlarını göstermektedir.

Türkgözü Sınır Kapısı'nın Gürcistan'daki uzantısı ise iyi durumda değildir. Kapıda yapılan yerinde incelemeler ve yetkililer ile yapılan görüşmelerde Türkgözü – Vale Hudut Kapısı'nın Gürcistan tarafında bozuk durumda bulunan yaklaşık 4 kilometrelik yol düzeltilmiş ve yenilenen Vale Gümrük Kapısı hizmet binaları 2012 yılı başında hizmete açılmıştır.

Aktaş Sınır Kapısı'na ulaşan yol, Ardahan'dan sonra Çıldır üzerinden Aktaş'a ulaşmaktadır. Yolun Ardahan-Çıldır ve Çıldır-Aktaş arası oldukça virajlı, tek şerit gidiş-geliş şeklinde ve standardı düşüktür. Özellikle Çıldır-Aktaş arasındaki 2.159 metre rakımlı **Mozeret Geçidi** dönemeçleri ve dik yokuşu kapının ağır taşıt trafiği için uygun olmadığını göstermektedir. Karayolları Genel Müdürlüğü **Ardahan-Çıldır-Aktaş yolunu** bölünmüş yol programına almıştır. Aynı zamanda Karayolları 18. Bölge Müdürlüğü ile yapılan görüşmelerde Mozeret Geçidi'ne tünel geçişi yapılarak yolun ağır taşıt trafiğine uygun hale geleceği ve mesafenin kısaltılacağı öğrenilmiştir. Çamlıçatak-Çıldır arasında yol yapım inşaatı devam etmektedir. Hali hazırda Çıldır-Aktaş yol projesi hazır olup, yol üzerindeki 2,5km'lik tünel projesinin tamamlanmasını müteakiben 2013 yılında yol yapım ihalesine çıkılması hedeflenmektedir. Sınır kapısı sahası ise oldukça bakımsız ve dar bir yola sahiptir.

Ardahan'dan Gürcistan'a geçen **Kars-Tiflis demiryolu** ise inşaat halindedir. Altyapısı yüzde 60 oranında tamamlanan demiryolunun Türkiye'de kalan 76 kilometrelik kısmının 2014 yılında hizmete girmesi planlanmaktadır.⁵² Türkiye-Gürcistan-Azerbaycan arasında demirden ipek yolunu oluşturacak olan hattın, Sarp Sınır Kapısı'nın yük trafiğini de azaltması beklenmektedir. Demiryolunun Gürcistan tarafında kalan 28 kilometrelik kesiminin inşası ve **Ahilkelek-Tiflis** arasının yenilenmesi çalışmaları devam etmektedir.

52 Kars Valiliği 2011 Yılı 3. Dönem İl Koordinasyon Kurulu Toplantısı Tutanakları, 27 Temmuz 2011.

Türkgözü Sınır Kapısı'na giden yol güzergâhında 2.550 metre rakımlı **Ilgar Dağı geçişi ve yol standardının düşüklüğü** ile birlikte Aktaş Sınır Kapısı'nın fiilen kapalı olması dolayısıyla Ardahan ili, sınır kapılarından yeterince yararlanamamaktadır. Türkgözü Sınır Kapısı güzergâhında **Ilgar Dağı'nda 13 kilometrelik tırmanma şeridinin programa alınması** geçiş için bir çözüm sunmaktadır. Buna rağmen, **Karadeniz sahil yolunun fiziki koşullarının Türkgözü güzergâhına göre** daha iyi durumda olması Sarp Sınır Kapısı'nın tercih edilmesine neden olmaktadır. Ayrıca yakın zamanda mevcut yol koşullarının **Mozaret Geçidi'ne tünelli geçiş** ile daha iyi duruma getirileceği ve Aktaş Sınır Kapısı'nın açılarak TOBB tarafından inşasına başlanacağı göz önünde bulundurulursa Türkgözü güzergâhının geri planda kalacağı düşünülmektedir. Bu hususlara ek olarak **Aktaş Sınır Kapısı'nın Kars-Tiflis demiryolu hattına da yaklaşık 20 km uzaklıkta bulunması** diğer avantajlar da düşünüldüğünde, Gürcistan koridorunda bölgenin yeni sınır kapısı merkezinin Aktaş güzergâhı olacağına işaret etmektedir.

Ancak, Gürcistan'ın Türkgözü-Vale Sınır Kapısı'nda yaptığı yeni yatırımlar ve **TRA2 Bölgesi'nde dengeli bir kalkınmanın sağlanması** göz önünde bulundurularak Türkgözü Sınır Kapısı'na ulaşım yollarının bir an önce iyileştirilerek Aktaş Sınır Kapısı'na paralel olarak Türkgözü Sınır Kapısı'nın da temel altyapı sorunları giderilmeli ve kapı etkin hale getirilmelidir.

6.2 Uluslararası Yük ve Yolcu Taşımacılığı Faaliyetleri

6.2.1 Yük Taşımacılığı

Ardahan ilinden Gürcistan'a yönelik yük taşımacılığı iklim, geçit ve yol standartları nedeniyle neredeyse yok denecek kadar azdır. Türkgözü Sınır Kapısı'nı en fazla kullanan ülke Gürcistan'a Türkiye üzerinden ulaşan İran'dır. Kapının işlevselliği Ilgar Geçidi'nin aşılması ile gündeme gelebilecektir. Aynı husus Tiflis'e en kestirme yol olan ancak yol standartları düşük olan Aktaş Sınır Kapısı için de geçerlidir.

Türkgözü'nden Azerbaycan ve Gürcistan'a ihracat yapılmakla birlikte ihracat miktarlarının TRA2 Bölgesi'nin toplam ihracatı içerisindeki oranı oldukça düşüktür (**Tablo 6.1**). Bunun en önemli nedeni TIR'lar için bölgedeki kapılara erişimin zor olmasıdır. 2009 yılında başlayan sınır ticareti haricindeki gümrüklemenin iç gümrüklerden yapılması uygulaması nedeniyle 2011 ve 2012 yılları için dış ticaret rakamları oluşmamıştır.

Tablo 6.1 Türkgözü gümrüğünden gerçekleştirilen ihracat miktarı (ABD Doları)

Ülke	2009	2010
Azerbaycan	323.831	710.860
Gürcistan	25.191	208.601
Toplam	349.022	919.461

Kaynak: TÜİK, Dış Ticaret İstatistikleri, Erişim Tarihi: 12.11.2012

Demiryolu taşımacılığı ise 2014 yılında tamamlanması planlanan Kars-Tiflis demiryolunun faaliyete geçmesi ile gündeme gelecektir. Mevcut durumda yapılan planlama Kars-Tiflis demiryolunun Ardahan'a uğramadan Çıldır üzerinden Aktaş Sınır Kapısı'nın yaklaşık 20 km yakınından geçerek Gürcistan'a bağlanmasını öngörmektedir. Ancak uzun dönemde bu demiryoluna ek olarak planlanması tamamlanmış olan **Çıldır-Ardahan demiryolunun yapılmasının ve Karadeniz sahiline karayolu bağlantısının kurulmasının** Ardahan ilinin kalkınmasına çok önemli katkı sağlayacağı düşünülmektedir.

6.2.2 Yolcu Taşımacılığı



Resim 6.2 Gürbulak'tan giriş yapan İranlı turist Türkgözü'nden Gürcistan'a geçerken, 08.09.2011

kapının Ermeniler tarafından yoğun olarak kullanılacağını göstermektedir. Son dönemlerde ise İranlı turistler hem Gürcistan'a hem de Karadeniz sahil güzergâhına yakın olması sebebiyle Türkgözü Sınır Kapısı'nı tercih etmektedirler. Türkgözü Sınır Kapısı'nı kullanan İranlı turistler aşağıda belirtilen iki güzergâh üzerinden seyahat etmektedirler:

- 1) Gürbulak Sınır Kapısı'ndan Türkiye'ye giriş yapan İranlılar, Erzurum üzerinden Trabzon- Rize- Artvin istikametini kullanarak Karadeniz turu yapmakta, sonrasında Sarp Sınır Kapısı'nı kullanarak Batum ve Tiflis'i gezmekte; ardından Türkgözü Sınır Kapısı'ndan ülkemize giriş yaparak Kars-İğdir- Doğubayazıt turu sonrasında Gürbulak sınırından ülkelerine geri dönmektedirler.
- 2) Gürbulak Sınır Kapısı'ndan giriş yaptıktan sonra Doğubayazıt, İğdir ve Kars'ı gezen İranlı turistler, Ardahan üzerinden Tiflis'e geçmekte; Batum ziyaretinden sonra Sarp Sınır Kapısı'ndan ülkemize giriş yapmakta, Artvin-Rize-Trabzon ve Erzurum ziyaretlerinden sonra Horasan istikametinden Ağrı ve sonrasında Doğubayazıt'a geçip Gürbulak Sınır Kapısı'ndan İran'a dönüş yapmaktadırlar.

6.3 Gümrük İşlemleri

Türkgözü Sınır Kapısı'nda yapılan gümrük işlemleri ile ilgili yaşanan temel sorunlar aşağıda özetlenmiştir:

- Sahadaki zeminin yumuşak olması özellikle kış aylarında yolcu ve yük taşımacılığında büyük sorunlara yol açmakta olup 2012 yılı içerisinde alana çakıllı kum dökülerek düzleştirme çalışması yapılmıştır.
- Hem yolcu hem de yük için **X-ray cihazı** bulunmamaktadır. X-ray sistemi ve **narkotik köpeği** olmadığı için geçişlerdeki aramalar görevli personel tarafından yapılmaktadır.
- Gümrük sahasında **peron sistemi ve bekleme salonu** bulunmamaktadır. Özellikle bu sorun dolayısıyla kış aylarında zorluklar yaşanmaktadır.
- Tüm araçlar ve yayalar için giriş ve çıkışların tek yerden yapılmakta olup, mevcut bina ve tesisler kapının verimli işlemesine uygun olmayan bir şekilde gümrük alanına yerleşmiştir.
- 2012 yılı öncesi **ihata duvarının olmaması ve sahada kameraların bulunmaması** güvenlik sorunu oluşturmakta iken 2012 yılı içerisinde gümrük sahasında ihata duvarı yapılmış, gümrük alanının çevresi tellerle çevrilmiş ve alan güvenlik kameraları ile izlenmeye başlanmıştır.

Bu sorunların çözümü için öneriler ve talepler aşağıda sıralanmıştır:

- 15.10.2012 tarihli 28422 sayılı Resmi Gazete'de yer alan *Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti İle Gürcistan Hükümeti Arasında "Sarp-Sarpi", "Çıldır/Aktaş – Kartsakhi", ve "Posof/Türk – Akhaltsikhe" Kara Gümrük Geçiş Noktalarının Ortak Kullanımına Dair Anlaşma* komşuluk ilişkileri geliştirme prensibi çerçevesinde, hudut geçiş ve gümrük işlemlerini tekrara yer vermeden kolaylaştırmak amacıyla imzalanmıştır.
- Sahanın fiziki altyapısının düzeltilerek beton ya da asfalt hale getirilmesi gerekmektedir. Ayrıca çevre düzenlenmesinin yapılarak saha içi aydınlatma ve elektrik sistemi yapılandırılmalıdır.
- Narkotik köpeğinin temininin yanında buna ilişkin özel araç ve sistemin de sağlanması gerekmektedir. Aynı zamanda aramalarda insan faktörünün ortadan kaldırılması ve buna uygun bir sistemin oluşturulması gerekmektedir.
- Peron sisteminin oluşturularak yaşanan zorlukların önüne geçilmelidir.
- Gürcistan ile 15.10.2012 tarihinde yapılan anlaşmanın 3. maddesinin 8 bendine göre, "*Giriş ülkesi, taşıt ve kargo eşyası için, Akit taraflarının iç hukuk kuralları uyarınca gümrük işlemleriyle bağlantılı olan radyoaktif muayene sistemi (X-ray, gama ışınları, diğer ilgili teknoloji) tesis edecektir.*" ibaresine yer verilmiştir.

6.4 Sınır Ticareti

Sınır ticareti kapsamında Türkgözü Sınır Kapısı'ndan Gürcistan'a yapılan ticaret bölgedeki diğer sınır kapılarına nazaran oldukça düşüktür. Sınır ticareti kapsamında yapılan kayda değer tek veri 2010 yılına ait 135.664 ABD Doları'dır.

Tablo 6.2 Sınır ticareti kapsamında gerçekleştirilen ihracat (ABD Doları)

Ülke	2010	2011	2012*
Gürcistan	135.664	125.982	256.866

*2012 Ocak-Eylül arası verileri kapsamaktadır.

Kaynak: TÜİK, Dış Ticaret İstatistikleri, Erişim Tarihi: 12.11.2012

7. TÜRKİYE - ERMENİSTAN KORİDORU

7.1 Ulaşım

Türkiye ile Ermenistan arasındaki ulaşım 1993'te kapı kapanmadan önce Kars'ın Akyaka ilçesindeki **Doğukapı Demiryolu Sınır Kapısı** üzerinden sağlanmaktaydı.⁵³ Bu demiryolu, sınırın diğer tarafında Ermenistan'ın Gümrü kenatine ulaşmaktadır. Açık olduğu dönemde oldukça hareketli olan bu hat, 1993 yılından beri bakımsız bir şekilde durmaktadır.

Ermenistan ile kara yolu ulaşımı için en uygun yer İğdir'daki **Alican Kara Sınır Kapısı'dır**. Protokol kapısı olduğu için eski tarihlerden beri trafiğe kapalı olan kapının İğdir'a uzaklığı 19 km, Erivan'a uzaklığı ise 12 kilometredir. Kapıya ulaşım İğdir-Nahcivan karayolundan ayrılan 6 kilometrelik bir gidiş-gelişli yol ile sağlanmaktadır. Kapıya ulaşan yol düzgün olup, iki köyün içinden geçmektedir. Yol sınır bölgesinde daralmaktadır. Uzun vadede kapının açılması durumunda yolun genişletilmesi, Aras Nehri üzerindeki köprü'nün yeniden yapılması, Türkiye tarafında taşkın koruma bentlerinin ve gerekli gümrük tesislerinin inşası gerekmektedir.

7.2 Uluslararası Yük ve Yolcu Taşımacılığı Faaliyetleri

7.2.1 Yük Taşımacılığı

Ermenistan ile diplomatik ilişkilerin bulunmaması nedeniyle doğrudan yük taşımacılığı yapılamamaktadır. Ancak gerek İran gerek Gürcistan üzerinden Ermenistan'a Türk malları ulaştırılmaktadır. Türkiye-Ermenistan arasında diplomatik ilişkilerin tesis edilmesi durumunda kara yolu taşımacılığının Dilucu Sınır Kapısı'na 20 km mesafedeki Jandarma kontrol noktasından ayrılacak bir yol ile Erivan'ın doğusundaki bölgeye açılması gündeme gelmiştir. Bu nokta Aras Nehri'nin en dar olduğu bölgedir.

7.2.2 Yolcu Taşımacılığı

Türkiye ile Ermenistan arasında yolcu taşımacılığı yapan firma bulunmamakla birlikte, Ermenistan vatandaşları kara sınır kapılarından kendi araçları ile giriş yapabilmektedirler. Türk vatandaşları ise genellikle Gürcistan üzerinden Ermenistan'a sınırda vize alarak giriş yapmaktadırlar.

7.2.3 Gümrük İşlemleri

Ermenistan ile sınır kapılarımız kapalı olduğu için ve doğrudan ekonomik ilişkimiz olmadığı için herhangi bir gümrük işlemi yapılmamaktadır.

7.3 Kapıların Açılmasının Serhat Bölgesi'ne Muhtemel Etkileri

Ermenistan ile sınır kapılarının açılmasının Serhat Bölgesi'ne etkileri şu şekilde özetlenebilir:

- Sınır kapılarının açılması, Türkiye ölçeğinde cüzi bir miktar olarak gözükse de Kars ve İğdir'in ticari hayatında önemli bir kazanım sağlayacaktır.⁵⁴

⁵³ Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları, Haritalar, www.tcdd.gov.tr (Erişim tarihi: 15.08.2011).

⁵⁴ Ermenistan ile sınır kapıları kapalı olduğundan yapılan ticaret, istatistiklerde yer almamaktadır. Bununla birlikte gerçekleştirilen ticaretin Gürcistan üzerinden yapıldığı düşünüldüğünde Türkiye'nin Gürcistan ile gerçekleştirdiği ihracat, Dış Ticaret Müsteşarlığı verilerine göre Türkiye'nin toplam ihracatının binde yedisine tekabül etmektedir. 2010 yılı için bu rakam (Ocak-Kasım dönemi) 676 milyon dolardır. Bu rakamın içinde Ermenistan'ın payının en iyi ihtimalle 300 milyon dolar civarında olduğu düşünülürse Ermenistan'ın Türkiye ihracatındaki payı binde üç olacaktır. Bu rakam Türkiye için oldukça düşüktür; fakat Serhat Bölgesi için önemlidir.

- Ermeniler için önemli olan Ağrı Dağı ve Ani Örenyeri'ne geçişler kolaylaşacak, turist sayısında artış olacak ve çeşitli etkinlikler ile (sınırı oluşturan Arpaçay'da rafting yapılması vb.) halkların birbirini daha yakından tanınması sağlanacaktır.
- Serhat Kalkınma Ajansı'nın 2010-2013 Bölge Planı vizyonunda yer alan **"Türkiye'nin Kafkasya ve Orta Asya'ya açılan kapısı olma"** niteliği güçlenecektir.
- Ermenistan mallarının nakliyatinde Türk araçları kullanılabilir ve bu durum yine Bölge Planı vizyonunda yer alan **"lojistik merkez olma"** hedefini güçlendirecektir.
- Ekonomi ve turizm alanında yaşanan hareketlilik, bölgede yeni istihdam olanakları sağlayacaktır.
- Ermenistan sınır kapılarının açılması sonucunda düzelen ilişkilerin vereceği güven nedeniyle, Ermeni nüfusunun yoğun yaşadığı ülkelerden (ABD, Rusya, Kanada, Suriye gibi) Ani Örenyeri'ne ziyaretçi sayısında da artış kaydedilecektir.

8. SONUÇ ve DEĞERLENDİRME

Kars, Ağrı, Ardahan ve Iğdır illerinden oluşan Serhat Bölgesi Türkiye'nin Orta Asya ve Kafkasya'ya açılan kapısı ve Avrupa gümrüğüne ilk giriş noktasıdır. Bölgede İran, Nahcivan, Ermenistan ve Gürcistan'a açılan 7 sınır kapısı olmakla birlikte bunlardan Ermenistan sınırında bulunan iki kapı (Doğukapı ve Alican), Gürcistan sınırında bulunan Aktaş ve İran sınırında bulunan Boralan Sınır Kapısı kapalıdır. Mevcut durumda bölgede İran, Nahcivan ve Gürcistan sınırlarında bulunan Gürbulak, Dilucu ve Türkgözü sınır kapıları açık durumdadır.

Kapalı Durumda Bulunan Sınır Kapıları

1993 yılından bu yana kapalı bulunan sınır kapılarından Alican (Iğdır) Ermenistan'ın Erivan kentine, Doğukapı (Kars) ise Gümrü kentine açılmaktadır. İran tarafında güvenlik sorunu bulunması ve herhangi bir ulaşım altyapısı bulunmaması nedenleriyle kapalı olan Boralan Sınır Kapısı, Iğdır'ın Dilucu bölgesinde bulunmaktadır. 2000 yılında Türkiye tarafından altyapısı tamamlanan ancak o tarihlerde Gürcistan tarafında herhangi bir altyapısı bulunmayan Aktaş-Kartsakhi Sınır Kapısı resmî olarak açık olmasına rağmen fiilen kapalı durumdadır. 2011 yılı Temmuz ayı itibarıyla, kapının Gürcistan tarafında gerekli altyapılar tamamlanmıştır. Ancak Türkiye tarafında mevcut bulunan tesisler kullanılamaz hâle geldiğinden sınır kapısının modernizasyonu ile ilgili çalışmalar yürütülmekte olup sınır kapısının 2012 yılı içerisinde faaliyete geçmesi beklenmektedir.

Bölgenin Ana Ulaşım Koridorları ve Faal Olan Sınır Kapıları

Türkiye-Gürcistan koridorunda bulunan Türkgözü Sınır Kapısı'na ulaşım yalnız karayolu ile sağlanmakta olup, mevcut yol ağır tonajlı araçların geçişi için uygun değildir. Stabilize ya da asfalt özelliği taşımayan ham bir zemine sahip olan gümrük sahasında peron sistemi, bekleme salonu, güvenlik sistemi ve X-ray cihazı bulunmamaktadır. Ayrıca, saha içi aydınlatma ve ihata duvarı bulunmadığı gibi çevre düzenlemesi de yapılmamıştır.

Türkgözü Sınır Kapısı'na giden yol güzergâhında 2.550 metre rakımlı Ilgar Dağı geçişi ve yol standardının düşüklüğü ile birlikte Aktaş Sınır Kapısı'nın fiilen kapalı olması dolayısıyla Ardahan ili, sınır kapılarından yeterince yararlanamamaktadır. Türkgözü Sınır Kapısı güzergâhında Ilgar Dağı'nda 13 kilometrelik tırmanma şeridinin programa alınması geçiş için bir çözüm sunmaktadır. Buna rağmen, Karadeniz sahil yolunun fiziki koşullarının daha iyi durumda olması Sarp Sınır Kapısı'nın tercih edilmesine neden olmaktadır. Ayrıca yakın zamanda mevcut yol koşullarının Mozaret geçidine tünelli geçiş ile daha iyi duruma getirileceği ve Aktaş Sınır Kapısı'nın tekrardan açılarak TOBB tarafından inşasına başlanacağı göz önünde bulundurulursa Türkgözü güzergâhının geri planda kalacağı düşünülmektedir. Ancak, Gürcistan'ın Türkgözü-Vale Sınır Kapısı'nda yaptığı yeni yatırımlar ve TRA2 Bölgesi'nde dengeli bir kalkınmanın sağlanması göz önünde bulundurularak Türkgözü Sınır Kapısı'na ulaşım yollarının bir an önce iyileştirilerek Aktaş Sınır Kapısı'na paralel olarak Türkgözü Sınır Kapısı'nın da temel altyapı sorunları giderilmeli ve kapı etkin hale getirilmelidir.

Türkiye-Nahcivan-İran koridorunda bulunan Dilucu Sınır Kapısı (Iğdır) bölgenin en hareketli sınır kapısıdır (2011 yılı kış ve bahar ayları geçişlerinin toplamı 340.249'dur). Büyük oranda kamyon ve otomobil geçişlerinden oluşan bu hareketliliğin en temel nedeninin sınırdan yapılan motorin ticareti olduğu belirtilmiştir. Motorin amaçlı geçişlerin önlenmesi için kapıdan geçişlerde asgari yük miktarı veya bedelinin tespit edilmesi önemli görünmektedir. Ancak bu işlemin yapılabilmesi için yasal düzenlemelere ihtiyaç vardır. Gümrük kapısının yerleşim planının Habur Sınır Kapısı'nda olduğu gibi TIR Tebliği'ne uygun bir şekilde girişten çıkışa kadar bir sistem dâhilinde yapılmasını sağlayacak biçimde yeniden düzenlenmesi gümrük işlemlerinin daha sağlıklı yapılmasını sağlayacağı düşünülmektedir.

Gerçekleştirilen denetimlerin etkinliği için kontrollerin habersiz, yeri belli olmadan, istisnasız ve katı bir şekilde yapılmasının sağlanması gerekmektedir. Bu türden denetimlerin olmaması gerçek ihracatçılar ile motorin ticareti yapanlar arasında haksız rekabete neden olmaktadır. Iğdır OSB'nin yakınında inşaatı devam eden ve Kars-Iğdır-Nahcivan demiryolu elleçleme istasyonunun kurulacağı bölgenin yakınında bir iç gümrük teşkilatının kurulması Iğdır'daki ihracatçı firmaların işlemlerini Doğubayazıt iç gümrüğünde gerçekleştirme zorunluluğunu ortadan kaldıracaktır. Bu

sayede 2012 yılında faaliyete geçmesi planlanan havaalanı ile birlikte OSB, demiryolu ve karayolu entegrasyonun sağlandığı bir lojistik konsolidasyon bölgesinin ortaya çıkması beklenmektedir.

Türkiye-İran koridorunda yolcu ve yük taşımacılığının en fazla yapıldığı yer, tarihi İpek Yolu üzerinde bulunan Gürbulak Kara Sınır Kapısı'dır. Kapı sadece İran'a değil Orta Asya Türki Cumhuriyetlere, Pakistan ile Afganistan'a ve hatta Çin'e açılmaktadır. Bu nedenle Gürbulak, transit trafiğin ve yük taşımacılığının oldukça yoğun olduğu bir kapıdır. Ayrıca İran sınırında bulunan üç kara hudut kapısından (Esendere ve Kapıköy sınır kapıları ile birlikte) işlem hacmi bakımından da en büyük ve TIR giriş çıkışı sayısı bakımından ise Kapıkule ve Habur'dan sonra Türkiye'nin en büyük üçüncü kara hudut kapısıdır.

Serhat Bölgesi'nin en fazla ihracat-ithalat işlemlerinin gerçekleştirildiği Türkiye-İran koridorunda yol kullanım bedelleri ve gümrük işlemlerinde müteakabiliyet esasının uygulanmamasının bölgenin dış ticaret sektörünün gelişmesine olumsuz etki yaptığı düşünülmektedir. Müteakabiliyetin uygulanması ve Kapıkule'de olduğu gibi ÖTV'siz veya düşük ÖTV'li motorin uygulamasının başlatılarak sektöre gerekli teşvikin verilmesi bu sorunların çözümüne katkı sağlayacaktır.

Gümrük sahasındaki yapıların ve teknolojik altyapının günün koşullarına uygun olmaması gümrük işlemlerinin sağlıklı yürütülememesine ve kilometrelerce uzunlukta güvenliksiz, hiçbir günlük ihtiyacın karşılanamadığı bir bölgede uzun TIR kuyruklarının oluşmasına neden olmaktadır. Habur Sınır Kapısı'nda günlük 1200-1800 arası TIR'ın⁵⁵ gümrük işlemleri yapılabilmesine karşın, Gürbulak'ta 10 kilometreyi aşan TIR kuyruğuna rağmen gümrük işlemleri gerçekleştirilebilen TIR sayısı 500'ü aşmamaktadır. Habur'daki gümrük işlemleri yapılan TIR sayısının Gürbulak'taki sayının 3 katı olmasının önemli nedenleri arasında Habur'daki yerleşim planının gümrük işlemlerinin gerçekleştirilmesi için uygun bir yapıda olması ve gümrük sahasına gelmeden TIR ve kamyon şoförlerinin her türlü günlük ihtiyaçlarının karşılandığı güvenli bir TIR parkının bulunması yer almaktadır.

Türkiye'nin Orta Asya Cumhuriyetlerine, İran'a ve Ön Asya'ya açılan transit kapısı olan Gürbulak'ta sadece karayolu taşımacılığı olması nedeniyle Türkiye-İran koridorunda navlun bedeli yüksektir. Bölgede en yakın demiryolu Erzurum'un Horasan ilçesinde yer almaktadır. Ruslar tarafından inşa edilen Horasan-Ağrı-Doğubayazıt-Gürbulak-İran demiryolu hattı uzun yıllardır kullanılmadığından hâlihazırda rayları sökülmüş vaziyettedir. Bu hattın yeniden inşası halinde Gürbulak Sınır Kapısı'ndaki TIR kuyruklarının ve yoğunluğunun giderilmesi, İran tarafınca Türk TIR'larından alınan motorin farkı ve yol kullanım bedeli maliyetlerinin ortadan kalkması, navlun bedelinin düşmesi ve hâlihazırda Van Gölü geçişi sağlanan Türkiye-İran demiryolu hattının kesintisiz hâle getirilmesi gibi avantajlar sağlayacağı değerlendirilmektedir.

İç Gümrük ve Antrepolar

Bölgede sadece Doğubayazıt ilçesinde iç gümrük hizmetleri verilebilmektedir. Doğubayazıt Gümrük Müdürlüğü sahip olduğu gümrük sahası, hizmet binası ve insan kaynakları gümrük işlemlerini yerine getirmek için yeterli değildir. Tek iç gümrüğün bulunduğu Doğubayazıt ilçesindeki A tipi genel antrepolar için ihtiyaç duyulan Yetkilendirilmiş Gümrük Müşaviri (YGM) bulunmamaktadır. Doğubayazıt iç gümrüğünde yük taşıyan araçların tamamının kırmızı hat kategorisinde kabul edilerek birkaç defa tam tespitte maruz bırakılması ithalatçıları ve antrepo sahiplerini zor durumda bırakmakta olduğundan gerekli düzenlemelerin yapılmasına ihtiyaç vardır. Ayrıca, bölgede analizler için tam teşekküllü bir gıda laboratuvarı bulunmamaktadır.

Sınır Ticareti

Bölgede sınır ticaretinin geliştirilebilmesi için bavul ticaretinin uygun denetim mekânizmaları ile yeniden serbest bırakılması, firmalara verilen ithalat kotalarının artırılması ve ticarete konu malların vergilendirilmesi konusunda sınır ticaretini teşvik edici önlemler geliştirilmesine ihtiyaç bulunmaktadır. Bölgenin sınır ticareti ile ilgili tek sınır ticaret merkezi olan Sarısu Sınır Ticaret Merkezi'nin ihtiyaca cevap verebilmesi ve nitelikli hizmet sunabilmesi için fiziki altyapı, uygun mekân ve güvenlik ihtiyaçlarının giderilmesi gerekmektedir.

⁵⁵ Habur Gümrük ve Muhafaza Başmüdürlüğü, Resmî web sitesi, <http://www.haburgumruk.gov.tr/> .

4458 sayılı gümrük kanunu, 20 Ağustos 2011 tarihli 28031 sayılı Resmi Gazete’de yayınlanan değişiklik kararı ile sınır ticareti kapsamına dahil olan kişilerin çerçevesi genişletilerek sınır ticaretinin artması amaçlanmıştır. Değişiklik ile diğer ülke vatandaşları kapsam dışında bırakılmış, muafiyet hakkından yararlananların sayısı arttırılmış, sınırlamanın sadece kara hudut kapılarını kullanarak yapılan giriş çıkışlarda geçerli olacağı belirtilmiştir. Bu değişiklik sonucunda tüm sınır kapılarında sınır ticaret hacminin, özellikle de ihracatın artacağı beklenmektedir.

Bilgisayarlı Gümrük Etkinlikleri (BİLGE)

03.03.2011 tarihli 27863 sayılı Resmi Gazete’de yer alan Gümrük Genel Tebliğde (Gümrük İşlemleri) (Seri No:81); Bilgisayarlı Gümrük Etkinlikleri (BİLGE) sistemi aracılığıyla gümrük işlemleri yürütülen gümrük idarelerinde işlem yapan dış ticaret ve taşıma firmalarının mevcudiyeti, iş takipçisinin firma adına iş takibi yapma yetkisinin bulunup bulunmadığının tespiti, firma ve yetkililerinin tebligat adresleri, firmaların gümrük işlemlerinden dolayı doğabilecek adli ve idari ihtilafların takibatında muhatap alınması, firma yetkililerinin imza örneklerinin kontrolü, firmalar bazında risk analizi yapılması ve inceleme ve soruşturmalarda yararlanılması amacıyla firma dosyaları oluşturulmasına ve Firma Dosyası Takip Programı kullanılarak firma dosyalarının elektronik ortama aktarılmasına ilişkin usul ve esasların belirlenmesi amacıyla hazırlanmıştır. BİLGE sistemi Tüm Türkiye’de olduğu gibi bölgemiz gümrük kapılarında da aktif olarak kullanılmaktadır. Sistem sayesinde, gümrük işlemleri kolaylaşmış, daha hızlı ve sağlıklı veri akışı sağlanmıştır.

Değerlendirme

Serhat Bölgesi mevcut gelişmişlik düzeyi ve kalkınma fırsatları açısından değerlendirildiğinde dış ticaret ve lojistik sektörünün bölge için önemli bir potansiyel olduğu söylenebilir. Bu doğrultuda, Serhat Bölgesi’nin üzerinde bulunduğu ulaşım koridorlarının ihtiyaç duyduğu karayolu ve demiryolu altyapılarının geliştirilerek bu koridorların uluslararası bağlantılarını sağlayan sınır kapılarının fizikî altyapı, donanım ve insan kaynakları ihtiyaçları giderilerek dış ticaret ve lojistik sektörü açısından bölge cazip hâle getirilmelidir.

Bu bağlamda, Serhat Bölgesi’nin dış ticaret ve lojistik merkezi olarak değerlendirilmesinin sağlayacağı katkılar şöyledir:

- 1- Bu sektörlerin gelişebilmesi için bölgeye yapılacak büyük ölçekli yatırımlar bölge ekonomisini hareketlendirecek aynı zamanda istihdamı artıracaktır.
- 2- Lojistik sektörünün ihtiyaç duyduğu ileri ve geri bağlantılar nedeniyle bölgede çeşitli alanlarda hizmet sektörü gelişecek dolayısıyla yeni yatırım ve istihdam alanları ortaya çıkacaktır.
- 3- Bölgeden yapılan dış ticaretin gelişmesiyle sınır ülkelerinin ihtiyaç duyacağı mal ve ürünlerin bölgede üretiminin cazip hâle gelmesi nedeniyle potansiyel yatırımcılar bölgeye çekilerek bölge sanayisinin geliştirilmesi mümkün olabilecektir.
- 4- Sınır ticaretinin gelişmesi ile sınır komşusu ülkelerden ithalat yoluyla daha düşük maliyetle ihtiyaçlar karşılanabilecek, yapılacak ihracatı ile de bölge ekonomik ve ticari hareketlilik kazanacak, bölge halkının gelir ve refahının artırılmasına katkıda bulunulabilecektir.

Türkiye’nin en az gelişmiş bölgelerinden birisi olan Serhat Bölgesi coğrafi konumu, iklim özellikleri ve hammadde kaynakları itibarıyla ekonomik sektörlerin geliştirilmesinde ülkenin diğer bölgeleriyle kıyaslandığında dezavantajlı durumdadır. Bölgenin Türkiye’nin Orta Asya ve Kafkasya’ya açılan dış ticaret ve lojistik merkezi olma potansiyeli, bölge için en önemli kalkınma fırsatı olarak değerlendirilmelidir. Bu nedenle, dış ticaret ve lojistik sektörü ile ilgili planlamalar yalnız ilk yatırım maliyetleri ve bu sektörlerin geliştirilmesine odaklı olmamalı, ilgili sektörlerin içinde gelişeceği bölgelere sağlayacakları sosyal ve ekonomik katma değerler de göz önünde bulundurulmalıdır.

9. KAYNAKÇA

- 1 Türkiye İstatistik Kurumu www.tuik.gov.tr
- 2 Sosyal Güvenlik Kurumu, www.sgk.gov.tr
- 3 T.C. Kalkınma Bakanlığı, kamu yatırımları.
- 4 T.C. Gelir İdaresi Dairesi Başkanlığı veri tabanı.
- 5 Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, www.sagm.gov.tr
- 6 Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, İstatistikler, www.gumruk.gov.tr
- 7 *Dünya Ekonomik Görünüm Raporu*, Uluslararası Para Fonu, www.imf.org
- 8 Cumhurbaşkanlığının himayesinde Türkiye'nin Stratejik Vizyonu 2023, www.tsv2023.org
- 9 T.C. Ulaştırma Bakanlığı, Karayolları Genel Müdürlüğü, www.kgm.gov.tr
- 10 T.C. Ulaştırma Bakanlığı, Kara Ulaştırması Genel Müdürlüğü, www.kugm.gov.tr
- 11 T.C. Ulaştırma Bakanlığı, Strateji Geliştirme Daire Başkanlığı, Yap-İşlet-Devret Projeleri (BOT Projects), Nisan 2010.
- 12 Ekonomi Bakanlığı, Sınır Ticareti, www.ekonomi.gov.tr
- 13 Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları, www.tcdd.gov.tr
- 14 T.C. Resmi Gazete, www.resmigazete.gov.tr
- 15 Tahran'da yapılan görüşmeler sonucunda imzalanan Mutabakat Zaptı, 20-21.02.2011.
- 16 Kars Valiliği, 2011 Yılı 3. Dönem İl Koordinasyon Kurulu Toplantısı Tutanağı, 27.07.2011.
- 17 Mustafa ATIKER, Antrepo, Konya Ticaret Odası, Araştırma Raporu, 2005.
- 18 Gümrük Müsteşarlığı ziyareti, Bilgi Notu, Nisan 2011.
- 19 Gürbulak Gümrük Müdürlüğü 2011 yılı brifing dosyası.
- 20 Gürbulak Gümrük Muhafaza Müdürlüğü 2011 yılı brifing dosyası.
- 21 Dilucu Gümrük Müdürlüğü 2011 yılı brifing dosyası.
- 22 Dilucu Gümrük Muhafaza Müdürlüğü 2011 yılı brifing dosyası.
- 23 Iğdır İl Planlama ve Koordinasyon Müdürlüğü brifing raporu.
- 24 Ardahan İl Planlama ve Koordinasyon Müdürlüğü brifing raporu.
- 25 Başbakanlık Geliştirme ve Yayın Genel Müdürlüğü, mevzuat.basbakanlik.gov.tr
- 26 TRA2 Bölgesi Sağlık Altyapısı Raporu, T.C. Serhat Kalkınma Ajansı, 2011.

EK 1: Türk Araçlarından Alınan Karayolu Ücretleri Tablosu

HAREKET	HEDEF	ÜCRET	YÖN
BAZARGÂN	LÜTFABAT	534,00 €	GİDİŞ
BAZARGÂN	POL	384,00 €	GİDİŞ
BAZARGÂN	ASTARA	145,00 €	GİDİŞ
BAZARGÂN	SEREKS	509,00 €	GİDİŞ
BAZARGÂN	BAJGİFAN	516,00 €	GİDİŞ
BAZARGÂN	MİRJAVE	629,00 €	GİDİŞ
BAZARGÂN	DOGARUN	508,00 €	GİDİŞ
BAZARGÂN	TEMERÇİN	121,00 €	GİDİŞ
BAZARGÂN	BİLE SEVAR	190,00 €	GİDİŞ
BAZARGÂN	NÖRDÜZ	104,00 €	GİDİŞ
BAZARGÂN	SERO	104,00 €	GİDİŞ
BAZARGÂN	JOLFA	78,00 €	GİDİŞ
BAZARGÂN	KHOSREVÎ	295,00 €	GİDİŞ
BAZARGÂN	BENDER ENZELİ	391,00 €	GİDİŞ-DÖNÜŞ
BAZARGÂN	TEHRAN	458,00 €	GİDİŞ-DÖNÜŞ
BAZARGÂN	SEHLAN	138,00 €	GİDİŞ-DÖNÜŞ
BAZARGÂN	TEBRİZ	146,00 €	GİDİŞ-DÖNÜŞ
BAZARGÂN	ÜRÜMİYE	167,00 €	GİDİŞ-DÖNÜŞ
BAZARGÂN	KHOY	91,00 €	GİDİŞ-DÖNÜŞ
BAZARGÂN	GEZVİN	375,00 €	GİDİŞ-DÖNÜŞ
BAZARGÂN	MEŞHED	922,00 €	GİDİŞ-DÖNÜŞ
BAZARGÂN	İSFAHAN	583,00 €	GİDİŞ-DÖNÜŞ
BAZARGÂN	YEZD	750,00 €	GİDİŞ-DÖNÜŞ
BAZARGÂN	KERMAN	937,00 €	GİDİŞ-DÖNÜŞ
BAZARGÂN	BENDER ABBAS	1.094,00 €	GİDİŞ-DÖNÜŞ
BAZARGÂN	BENDER EMAK	871,00 €	GİDİŞ-DÖNÜŞ
BAZARGÂN	EHVAZ	780,00 €	GİDİŞ-DÖNÜŞ
BAZARGÂN	ÇABAHAHAR	1.418,00 €	GİDİŞ-DÖNÜŞ
BAZARGÂN	SELEFÇEGAN	474,00 €	GİDİŞ-DÖNÜŞ
BAZARGÂN	KERMAN ŞAH	544,00 €	GİDİŞ-DÖNÜŞ
BAZARGÂN	BENDER ESELVİYE	1.146,00 €	GİDİŞ-DÖNÜŞ
BAZARGÂN	SIHRAZ	836,00 €	GİDİŞ-DÖNÜŞ
BAZARGÂN	SAVE	453,00 €	GİDİŞ-DÖNÜŞ
BAZARGÂN	ERDEBİL	260,00 €	GİDİŞ-DÖNÜŞ
BAZARGÂN	ERAK	585,00 €	GİDİŞ-DÖNÜŞ
BAZARGÂN	SEMRAN	925,00 €	GİDİŞ-DÖNÜŞ
BAZARGÂN	SAHRİ KORT	694,00 €	GİDİŞ-DÖNÜŞ
BAZARGÂN	SARİ	599,00 €	GİDİŞ-DÖNÜŞ
BAZARGÂN	SIRGAN	941,00 €	GİDİŞ-DÖNÜŞ
BAZARGÂN	BÜŞEHR	995,00 €	GİDİŞ-DÖNÜŞ
BAZARGÂN	KHOREM ŞEHR	845,00 €	GİDİŞ-DÖNÜŞ

EK 2: Yatırımlarda Devlet Yardımları Hakkında Bakanlar Kurulu Kararı (2012/3305)

Bilinen adıyla yeni teşvik sistemi, resmi adıyla 2012/3305 Sayılı "Yatırımlarda Devlet Yardımları Hakkında Bakanlar Kurulu Kararı" 19 Haziran 2012 tarih ve 28328 sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Kararın uygulanmasına ilişkin Tebliğ ise 20 Haziran 2012 tarih ve 28329 sayılı Resmi Gazetede yayımlanmıştır.

Yeni teşvik sisteminin Serhat Bölgesi açısından en büyük kazanımı bölge illerinin (Kars, Ağrı, Ardahan ve Iğdır) Bölgesel Teşviklerde en fazla devlet desteğinin sunulduğu 6. Bölgede yer almasıdır.

Harita 9.1 Yeni Teşvik Sisteminde Bölgeler



Bölgesel teşvikler dışında kalan yatırım alanları için Genel Teşvik, Stratejik Yatırımlar ve Büyük Ölçekli Yatırımlar adı altında 3 destek grubu daha bulunmaktadır. Söz konusu destek gruplarını sırasıyla inceleyecek olursak;

1. Bölgesel Teşvikler:

6. Bölge illerinde asgari 500.000 (Beş yüz bin) TL sabit yatırım yapmak şartıyla yapılacak **tüm yatırımlar bölgesel destek unsurlarından faydalanabilirler**. Bununla birlikte mevzuat her türlü yatırımı bölgesel teşvik kapsamında değerlendirmemiş ve yatırım alanlarına bir sınırlama getirmiştir. Buna göre,

- Kararın ekindeki belgelerden Ek-4'te yer alan teşvik edilmeyen veya teşvik edilebilmesi için belirlenen şartları sağlamayan yatırımlar,
- Enerji üretimine yönelik yatırımlar,
- Kamu kurum ve kuruluşları tarafından gerçekleştirilecek altyapı ve hizmet yatırımları,
- Müteharrik (motor veya hareket unsuru barındıran) karakterli yatırımlar hariç diğer tüm yatırımlar bölgesel teşvik kapsamındadır. Yukarıda sıralanan yatırımlar ise teşvik edilmemekte veya genel teşvik kapsamında yer almaktadır.

Serhat Bölgesi illerinin yararlanabileceği bölgesel teşvik unsurları ise şu şekildedir.

1.1 Katma Değer Vergisi (KDV) İstisnası:

Yatırım Teşvik Belgesi kapsamında yurt içinden ve yurt dışından temin edilecek yatırım malı makine ve teçhizatın için KDV ödenmemesi şeklinde uygulanır.

1.2 Gümrük Vergisi Muafiyeti:

Yatırım Teşvik Belgesi kapsamında yurt dışından temin edilecek yatırım malı makine ve teçhizat için Gümrük Vergisinin ödenmemesi şeklinde uygulanır.

1.3 Kurumlar/Gelir Vergisi İndirimi:

Vergi indirimi; gelir veya kurumlar vergisinin, yatırım için öngörülen katkı tutarına ulaşıncaya kadar indirimli olarak uygulanmasıdır. Yatırım Teşvik Belgesi kapsamındaki yatırımlar için Gelir/Kurumlar Vergisi %90 indirimli (%20 yerine %2 olarak) ödenecek olup; bu uygulama **ödenmeyen vergilerin toplamı yatırımın %50'si**, yatırım OSB'de ise %55'i oluncaya kadar devam edecektir. Yatırım döneminde katkı sağlanması amacıyla yatırıma katkı tutarının %80'i yatırım döneminde yatırımcının tüm faaliyetlerinden elde edilen kazançlar üzerinden uygulanabilecektir. Türkiye'nin herhangi bir yerinde kayıtlı bir işletme Kars'a yapacağı yatırım için Vergi İndirimi desteğinden yararlanabilir.

1.4 Yatırım Yeri Tahsisi:

Yatırım Teşvik Belgesi düzenlenen yatırımlar için Maliye Bakanlığınca belirlenen usul ve esaslar çerçevesinde yatırım yeri tahsis edilebilir. İmalat sanayi konusunda yapılacak yatırımlarda Organize Sanayi Bölgelerinden ücretsiz arsa tahsisi yapılabilmektedir.

1.5 Sigorta Primi İşveren Hissesi Desteği:

Teşvik belgesi müracaatı sırasında belirtilen yeni istihdam sayısı kadar çalışanın **asgari ücret üzerinden hesap edilen sigorta primi işveren hissesi**, yatırım **31 Aralık 2013** tarihine kadar başlaması halinde üst limit olmaksızın **10 yıl** süreyle devlet tarafından karşılanmaktadır. Eğer yatırım Organize Sanayi Bölgesi'nde yapılırsa bu süre **12 yıla çıkmaktadır**.

1.6 Sigorta Primi İşçi Hissesi Desteği:

Sadece 6. Bölgede yapılacak yatırımlarda sağlanan istihdam için asgari ücret üzerinden hesaplanacak sigorta primi işçi hissesi, 10 yıl süreyle alınmayacaktır.

1.7 Gelir Vergisi Stopajı Desteği:

Sadece 6. Bölgede yapılacak yatırımlarda sağlanan istihdam için asgari ücret üzerinden hesaplanacak gelir vergisi stopajı, 10 yıl süreyle alınmayacaktır.

1.8 Kredi Faiz Desteği:

Yatırım Teşvik Belgesi kapsamında kullanılan en az 1 yıl vadeli krediler için sağlanan bir finansman desteğidir. Teşvik belgesinde kayıtlı sabit yatırım tutarının %70'ine kadar kullanılan krediye ilişkin ödenecek faizin veya kar payının belli bir kısmının Ekonomi Bakanlığınca karşılanmasıdır. Sağlanan destek TL cinsi krediler için **7 puan** ve döviz cinsi krediler için 2 puandır. Azami Destek Tutarı **900.000 TL**'yi ve 5 yılı geçemez.

Tablo 9.1 Bölgesel Teşviklerin Karşılaştırılması

Teşvik Unsurları		I.Bölge	II.Bölge	III.Bölge	IV.Bölge	V.Bölge	VI.Bölge	
1. KDV İstisnası		var	var	var	var	var	var	
2. Gümrük Vergisi Muafiyeti		var	var	var	var	var	var	
3. Vergi İndirimi	OSB dışı	Yatırıma Katkı Oranı	15%	20%	25%	30%	40%	50%
		Yatırım D. Katkı Oranı	0%	2%	5%	9%	20%	40%
		İşletme D. Katkı Oranı	15%	18%	20%	21%	20%	10%
		Vergi İnd. Oranı	50%	55%	60%	70%	80%	90%
	OSB içi	Yatırıma Katkı Oranı	20%	25%	30%	40%	50%	55%
		Yatırım D. Katkı Oranı	2%	5%	9%	20%	40%	44%
		İşletme D. Katkı Oranı	18%	20%	21%	20%	10%	6%
		Vergi İnd. Oranı	55%	60%	70%	80%	90%	90%
4. Yatırım Yeri Tahsisi		var	var	var	var	var	var	
5. Sigorta Primi İşveren Hissesi	OSB dışı	Destek Tavanı	10%	15%	20%	25%	35%	yok
		Destek Süresi	2 yıl	3 yıl	5 yıl	6 yıl	7 yıl	10 yıl
	OSB içi	Destek Tavanı	15%	20%	25%	35%	50%	yok
		Destek Süresi	3 yıl	5 yıl	6 yıl	7 yıl	10 yıl	12 yıl
6. Sigorta Primi İşçi Hissesi		-	-	-	-	-	10 yıl	
7. Gelir Vergisi Stopajı		-	-	-	-	-	10 yıl	
8. Faiz Destęi		Azami Destek	-	-	500 bin	600 bin	700 bin	900 bin
		Destek Oranı (TL)	-	-	3 puan	4 puan	5 puan	7 puan
		Destek Oranı (dvz)	-	-	1 puan	1 puan	2 puan	2 puan

Tablodan da anlaşılacağı üzere 6. Bölge illeri, yatırım için oldukça cazip imkanlar sunmakta olup, Serhat Bölgesinin sınır illerinden oluştuğu düşünüldüğünde ihracat odaklı düşünen, yeni pazarlar arayan, pazarını çeşitlendirmek isteyen, yatırım açısından bakir alanlarda söz sahibi olmak isteyen yatırım alanları için Kars, Ağrı, Ardahan ve Iğdır illeri uygun şartlar ihtiva etmektedir.

Yeni teşvik sisteminin 6. Bölge illerine en önemli katkısı işçi ücretlerinde olup bu katkı asgari ücretin yüzde 38'idir.

Tablo 9.2 Asgari Ücret ve Yasal Kesintiler

İşgücü Destekleri (2013 yılı ilk yarısı)	
Brüt Ücret	978,60 TL
Sigorta Primi İşçi Payı	137,00 TL
İşsizlik Sigortası Primi İşçi Payı	9,79 TL
Gelir Vergisi Stopajı	124,77 TL
Damga Vergisi	6,46 TL
Kesintiler Toplamı	278,02 TL
Net Ücret	700,58 TL
Asgari Geçim İndirimi	73,40 TL
Sigorta Primi İşveren Payı (% 19.5)	190,83 TL
İşsizlik Sigortası Primi İşveren Payı (% 2)	19,57 TL
İŞVEREN YÜKÜ	1.189,00 TL
TOPLAM DESTEK TUTARI (%38)	452,60 TL
DESTEK SONRASI İŞVEREN YÜKÜ	736,40 TL

Bölgesel teşvikler kapsamında turizm, lojistik, imalat sanayi gibi alanlarda yatırım yapılması durumunda yukarıda sıralanan teşvik unsurlarından yararlanmak mümkündür. Söz konusu yatırım alanları için asgari 500.000 TL'lik bir sabit yatırımın yapılması gereklidir. Bununla birlikte başvuru sırasında Ekonomi Bakanlığı tarafından istenilen belgeler arasında yatırımın niteliğine göre değişen ek belge veya şartlar bulunabilmektedir. Örneğin;

- Komple yeni lojistik yatırımları için teşvik belgesinin tamamlama vizesi aşamasında Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığınca düzenlenen L2belgesi,
- Lisanslı depoculuk yatırımlarında Gümrük ve Ticaret Bakanlığınca düzenlenmiş lisans,
- Turizm yatırımlarında Kültür ve Turizm Bakanlığınca düzenlenmiş turizm yatırımı/turizm işletmesi belgesi,
- Demiryolu ile yük ve yolcu taşımacılığı yatırımlarında TCDD ile yapılmış protokol,
- Madencilik ve enerji yatırımlarında Enerji Piyasası Düzenleme Kurulu'ndan alınmış lisans gereklidir.

2. Genel Teşvikler:

Bölgesel teşvik kapsamı dışında yer alan ve 6. Bölgede yapılan asgari 500.000 TL tutarındaki sabit yatırımlar için (örneğin enerji yatırımları veya kamu kurum ve kuruluşlarının altyapı veya hizmet yatırımları)

- KDV istisnası,
- Gümrük vergisi muafiyeti
- Sigorta primi işveren hissesi (tersanelerin gemi inşa yatırımları için) ve
- Gelir vergisi stopajı (sadece 6. Bölgede) desteğinden yararlanılabilmektedir.

3. Stratejik Yatırımlar:

İthalat bağımlılığı yüksek ürünlerin üretimine yönelik olarak asgari 50 milyon TL'lik yatırımlar, Karar'ın 8. Maddesindeki şartları da sağlaması kaydıyla stratejik yatırım olarak değerlendirilir. Bu yatırımlar, bölgesel teşvik unsurlarına ilave olarak bina ve inşaat harcamaları için KDV iadesinden de faydalanır. Ancak KDV iadesi için stratejik yatırım tutarının 500 milyon TL olması gerekmektedir.

4. Büyük Ölçekli Yatırımlar:

Karar'ın Ek-3 belgesinde yer alan 12 sektörde yapılacak yatırımlar, söz konusu ekte belirtilen sabit yatırım tutarlarını ihtiva etmesi halinde, faiz desteği ve KDV iadesi hariç tüm destek unsurlarından Karar'da belirtilen oranlar çerçevesinde faydalanmaktadır. Söz konusu sektörler ve asgari yatırım tutarları şu şekildedir:

Tablo 9.3 Büyük Ölçekli Yatırımlar

Sıra No	Yatırım Konuları	Asgari Sabit Yatırım Tutarları (Milyon TL)
1	Rafine Edilmiş Petrol Ürünleri İmalatı	1000
2	Kimyasal Madde ve Ürünlerin İmalatı	200
3	Liman ve Liman Hizmetleri Yatırımları	200
4	Motorlu Kara Taşıtlarının İmalatı Yatırımları:	
	a) Motorlu Kara Taşıtları Ana Sanayi Yatırımları	200
	b) Motorlu Kara Taşıtları Yan Sanayi Yatırımları	50
5	Demiryolu ve Tramvay Lokomotifleri ve/veya Vagon İmalatı Yatırımları	50
6	Transit Boru Hattıyla Taşımacılık Hizmetleri Yatırımları	
7	Elektronik Sanayi Yatırımları	
8	Tıbbi Alet, Hassas ve Optik Aletler İmalatı Yatırımları	
9	İlaç Üretimi Yatırımları	
10	Hava ve Uzay Taşıtları ve/veya Parçaları İmalatı Yatırımları	
11	Makine (Elektrikli Makine ve Cihazlar Dahil) İmalatı Yatırımları	
12	Metal Üretimine Yönelik Yatırımlar: [Maden Kanununda belirtilen IV/c grubu metalik madenlerin cevher ve/veya konsantresinden nihai metal üretime yönelik yatırımlar (bu tesislere entegre madencilik yatırımları dahil)]	

