

T.C. SERHAT KALKINMA AJANSI

SERHAT BÖLGESİ SINIR KAPILARI

İNCELEME RAPORU



2011

T.C. SERHAT KALKINMA AJANSI

Ortakapı Mah. Atatürk Cad. No:117 KARS – TÜRKİYE • Tel: 0474 212 5200 • Faks: 0474 212 5204 • e-posta: info@serka.org.tr • web: www.serka.org.tr

SERHAT BÖLGESİ SINIR KAPILARI İNCELEME RAPORU

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 dış ticaret ve lojistik sektörü; altyapı yatırımlarını hızlandırması, bölge ekonomisine canlılık getirmesi ve yeni istihdam alanları ile girişimciliği teşvik etmesi gibi etkileri nedeniyle halkın gelir ve refah düzeyinin yükseltilmesine, dolayısıyla bölgenin kalkınmasına önemli katkılar sağlayacak sektörlerin başında gelmektedir.

Serhat Kalkınma Ajansı tarafından gerçekleştirilmiş olan "TRA2 Bölgesi 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 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 ise Serhat Bölgesi'nde dış ticaret ve lojistik sektörünün gelişme olanakları Bölgenin ana ulaşım koridorları, faal olan sınır kapıları, iç gümrük, antrepolar ve sınır ticareti bağlamında ele alınarak temel sorun alanları özetle belirtilmiştir.

Yapılan çalışma sonunda, özellikle bölgenin 3 ana ulaşım koridoru ve bağlantılı sınır kapılarının temel fizikî ve teknolojik altyapılardan yoksun olduğu ve insan kaynaklarının yetersiz olduğu hususları tespit edilmiştir.

Gümrük işlemlerinin gerçekleştirildiği tek iç gümrük olan Doğubayazıt Gümrüğü, fizikî altyapı eksiklikleri nedeniyle yeterli ve etkin hizmet sunmamaktadır. 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 kapılarının varlığı ve verimli çalışması, dış ticaret ve lojistik sektörünün gelişmesinde önemli bir fonksiyona sahiptir. Son yıllarda ulaştırma alanında büyük kamu yatırımlarının yapılmasına rağmen 4 ülkeye açılan 7 sınır kapısına sahip olan Serhat Bölgesi, bu yatırımlara paralel bir gelişme gösterememiş ve sınır illeri olma özelliğini yeterinde değerlendirememiştir. Serhat Bölgesinin geri kalmışlık sarmalından kurtulabilmesine çok önemli katkı sağlayacak bu potansiyelin değerlendirilebilmesi için öncelikle Bölgenin dış ticaret ve lojistik merkezi olarak düşünülmesi ve buna yönelik ulusal ve bölgesel politika ve eylemlerin uygulamaya geçirilmesi gerekmektedir. Bu bağlamda hâlihazırda var olan projeler doğrultusunda, 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 başta hizmet sektörü olmak üzere diğer sektörler de gelişecek, dolayısıyla yeni yatırım ve istihdam alanları ortaya çıkacaktır. Bölgeden yapılan dış ticaretin gelişmesi ve sınır ülkelerinin ihtiyaç duyacağı mal ve ürünlerin Serhat Bölgesi'nde üretilmesinin yakınlık ve nakliye avantajıyla cazip hâle gelmesiyle, ulusal ve uluslararası yatırımcıların bölgeye ilgisi artacak ve bölge ekonomisi sanayi, ticaret ve hizmet sektörü alanlarında topyekün gelişme gösterebilecektir. Bu gelişme tabii olarak, Bölge halkının gelir ve refah düzeyinin artırılmasına katkıda bulunacaktır.

İÇİNDEKİLER

YÖNETİCİ ÖZETİ.....	i
İÇİNDEKİLER.....	iii
RESİMLER.....	iv
GRAFİKLER.....	iv
TABLolar.....	iv
HARİTALAR.....	iv
1 GİRİŞ.....	1
2 BÖLGEMİZDEKİ SINIR KAPILARI.....	4
2.1 Gürbulak Kara Hudut Kapısı	4
2.2 Dilucu Kara Hudut Kapısı	6
2.3 Türkgözü Kara Hudut Kapısı	8
2.4 Aktaş Kara Hudut Kapısı	10
2.5 Alican Kara Hudut Kapısı	11
2.6 Doğukapı Demiryolu Hudut Kapısı.....	11
2.7 Boralan Kara Hudut Kapısı	12
3 TÜRKİYE – İRAN KORİDORU.....	13
3.1 Ulaşım	13
3.2 Uluslararası Yük ve Yolcu Taşımacılığı Faaliyetleri	17
3.2.1 Yük Taşımacılığı.....	17
3.2.2 Yolcu Taşımacılığı	22
3.3 Gümrük İşlemleri	24
3.4 Sınır Ticareti.....	29
3.4.1 Sınır Ticaret Merkezi.....	30
4 TÜRKİYE - NAHCİVAN KORİDORU.....	33
4.1 Ulaşım	33
4.2 Uluslararası Yük ve Yolcu Taşımacılığı Faaliyetleri	34
4.2.1 Yük Taşımacılığı	34
4.2.2 Yolcu Taşımacılığı	36
4.3 Gümrük İşlemleri	37
4.4 Sınır Ticareti.....	38
5 TÜRKİYE - GÜRCİSTAN KORİDORU	40
5.1 Ulaşım	40
5.2 Uluslararası Yük ve Yolcu Taşımacılığı Faaliyetleri	42
5.2.1 Yük Taşımacılığı	42
5.2.2 Yolcu Taşımacılığı	43
5.3 Gümrük İşlemleri	44
5.4 Sınır Ticareti.....	44
6 TÜRKİYE – ERMENİSTAN KORİDORU.....	45
6.1 Ulaşım	45
6.2 Uluslararası Yük ve Yolcu Taşımacılığı Faaliyetleri	45
6.2.1 Yük Taşımacılığı	45
6.2.2 Yolcu Taşımacılığı	45
6.2.3 Gümrük İşlemleri.....	46
6.3 Kapıların Açılmasının Serhat Bölgesi'ne Muhtemel Etkileri.....	46
7 SONUÇ ve DEĞERLENDİRME.....	47
8 KAYNAKÇA	53

RESİMLER

Resim 2.1 Gürbulak Sınır Kapısı Girişi	4
Resim 2.2 Gelen yolcu peronları	4
Resim 2.3 Doğubayazıt Gümrük Müdürlüğü	6
Resim 2.4 Dilucu Sınır Kapısı Girişi.....	7
Resim 2.5 Türkgözü Sınır Kapısı	9
Resim 2.6 İnşası devam eden Vale gümrüğü	9
Resim 2.7 Aktaş Sınır Kapısı ve Kartsakhi Sınır Kapısı.....	10
Resim 2.8 Boralan Sınırı Sıfır Noktası.....	12
Resim 2.9 Stabilize yol.....	12
Resim 3.1 Horasan -Ağrı-Doğubayazıt-Gürbulak-İran Dekovil hattı	14
Resim 3.2 Eski demiryoluna ait bir menfez	14
Resim 3.3 Bazargân'da Türk araçları.....	20
Resim 3.4 Gürbulak Sınır Kapısı'na giden yolda oluşan kuyruk	20
Resim 3.5 Yetki Belgesi Örneği.....	23
Resim 3.6 A2 belgeli araçların bekletildiği park alanı	23
Resim 3.7 Doğubayazıt Gümrüğü	27
Resim 4.1 Dilucu Sınır Kapısı'nda bekleyen TIR ve kamyonlar	35
Resim 4.2 Dilucu Sınır Kapısı'ndan giriş yapan TIR ve girişteki fizikî koşullar.....	37
Resim 5.1 Türkgözü gümrük sahası	40
Resim 5.2 Gürbulak'tan giriş yapan İranlı turist Türkgözü'nden Gürcistan'a geçerken.....	43

GRAFİKLER

Grafik 2.1 Mevsimlere Göre Sınır Kapılarından Geçiş Yapan TIR Sayısı	5
Grafik 2.2 Mevsimlere Göre TRA2 Bölgesi Sınır Kapılarından Geçiş Yapan Kamyon Sayısı.....	7
Grafik 2.3 Mevsimlere Göre TRA2 Bölgesi Sınır Kapılarından Geçiş Yapan Otomobil Sayısı	8
Grafik 3.1 Mevsimlere Göre TRA2 Bölgesi Sınır Kapılarından Geçiş Yapan Otobüs Sayısı	22

TABLolar

Tablo 3.1 Gürbulak gümrüğünden gerçekleştirilen ihracat miktarı (ABD Doları),	17
Tablo 3.2 Doğubayazıt gümrüğünden gerçekleştirilen ihracat miktarı (ABD Doları),.....	18
Tablo 3.3 Gürbulak gümrüğünden gerçekleştirilen ithalat miktarı (ABD Doları)	18
Tablo 3.4 Doğubayazıt gümrüğünden gerçekleştirilen ithalat miktarı (ABD Doları).....	19
Tablo 3.5 Sınır Ticareti Düzenlenmesine İlişkin Kararda Yer Alan İller.....	29
Tablo 4.1 Dilucu gümrüğünden gerçekleştirilen ihracat miktarı (ABD Doları)	34
Tablo 4.2 Dilucu gümrüğünden gerçekleştirilen ithalat miktarı (ABD Doları)	34
Tablo 4.3 Sınır ticareti kapsamında gerçekleştirilen ihracat (ABD Doları)	39
Tablo 5.1 Türkgözü gümrüğünden gerçekleştirilen ihracat miktarı (ABD Doları).....	42
Tablo 7.1 Sınır Kapılarından Araç Geçiş İstatistikleri, 2008-2011	48

HARİTALAR

Harita 3.1 2023 yılına kadar yapılması planlanan otoyollar.....	13
Harita 3.2 TRA2 Bölgesi Mevcut ve Planlanan Ulaşım Güzergâhları.....	16

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, en kısa 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 Avrupa dışında yükselen 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. Bu coğrafyalar Türkiye'nin doğusunda bulunmaktadır.

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, Kars-Tiflis 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 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-

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).

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 Bölgesi 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, 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”³ sahipleri ile yüz yüze görüşmeler gerçekleştirilmiştir.

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-Iğdır) ve Alican (Ermenistan-Iğdır) sınır bölgelerinde yerinde tespitler gerçekleştirilmiştir. Sınırlarımızın devamındaki durumun tespiti amacıyla İran'daki Bazargân Sınır Kapısı, İran'nın 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 “Serhat Bölgesi Sınır Kapıları İnceleme Raporu”, giriş bölümü ile birlikte yedi ana bölümden

³ İşleticisinin stok kayıtlarını tuttuğu ve antrepoya koyduğu eşyada herhangi bir noksanlık olması halinde gümrük vergilerini ödemekten sorumlu olduğu genel antrepo tipidir.

oluşmaktadır. Raporun ikinci bölümünde, “**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. Yedinci bölüm ise çalışmadan elde edilen temel sonuç ve değerlendirmeleri içermektedir.

2 BÖLGEMİZDEKİ SINIR KAPILARI

2.1 Gürbulak Kara Hudut Kapısı⁴

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 2.1 Gürbulak Sınır Kapısı Girişi, 15.03.2011

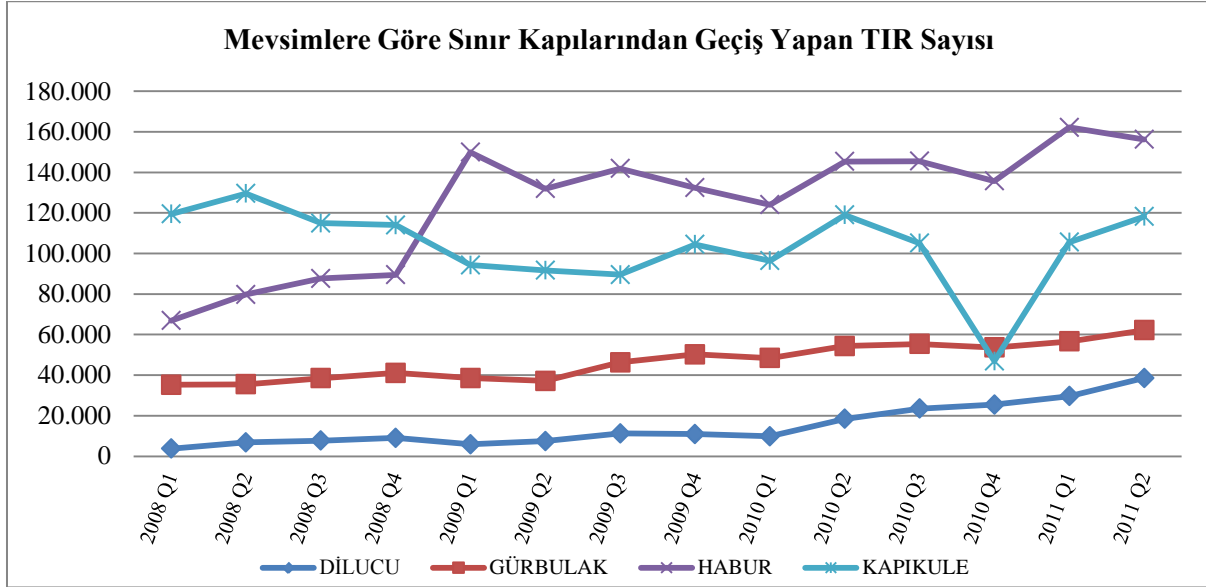
Zaman içerisinde Gürbulak Sınır Kapısı'ndaki eski hizmet binalarının ve gümrük sahasının yetersiz kalması, kapıdan yapılan ticaretin artması ve uluslararası kara taşımacılığının önem kazanması nedenleri ile sınır kapısının yeniden yapılandırılması ihtiyacı doğmuştur. Kapı, Uluslararası Nakliyeciler Derneği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



Resim 2.2 Gelen yolcu peronları, 23.08.2011

⁴ Nisan 2011 tarihinde Gümrük Müsteşarlığı'dan temin edilen bilgi notu ve Gürbulak Gümrük Müdürlüğü ile Gümrük Muhafaza Müdürlüğü 2011 yılı brifing dosyalarından derlenmiştir.

Türkiye'nin İran ve Asya'daki 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 geçiş sayısı bakımından ise Kapıkule ve Habur'dan sonra Türkiye'nin en büyük üçüncü kara hudut kapısıdır. (**Grafik 2.1**)



Grafik 2.1 Mevsimlere⁵ Göre Dilucu, Gürbulak, Habur ve Kapıkule Sınır Kapılarından Geçiş Yapan TIR Sayısı, *Gümrük ve Ticaret Bakanlığı web sitesi, Erişim Tarihi: 06.09.2011.*

Toplam alan büyüklüğü 137.500 m² 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.

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 ithalati en çok yapılan eşyalar; karpuz, kivi, nar, kuru fasulye ve ceviz olup, ihracatı en çok yapılan eşyalar ise hazır giyim, tekstil, oto parçası ve aksesuarı, makine aksamı ve parçası, kırtasiye, büro malzemesi ve elektrik malzemesidir.

⁵ Grafiklerde yer alan mevsimler bir önceki yılın Aralık ayından başlayan 3'er aylık mevsimlerden (**Q1:Kış, Q2:Bahar, Q3:Yaz, Q4:Güz**) oluşmaktadır. Örnek olarak "2008 Q1" 2007 yılı Aralık ayı ile 2008 yılı Ocak ve Şubat aylarından oluşmaktadır.

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.



Resim 2.3 Doğubayazıt Gümrük Müdürlüğü, 25.08.2011

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

2.2 Dilucu Kara Hudut Kapısı⁶

Dilucu Kara Hudut Kapısı, 3 ülkeye sınırı olan Iğdır'dan Nahcivan Özerk Cumhuriyeti'ne açılan bir gümrük sahası olarak 1992 tarihli Bakanlar Kurulu Kararı ile 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.

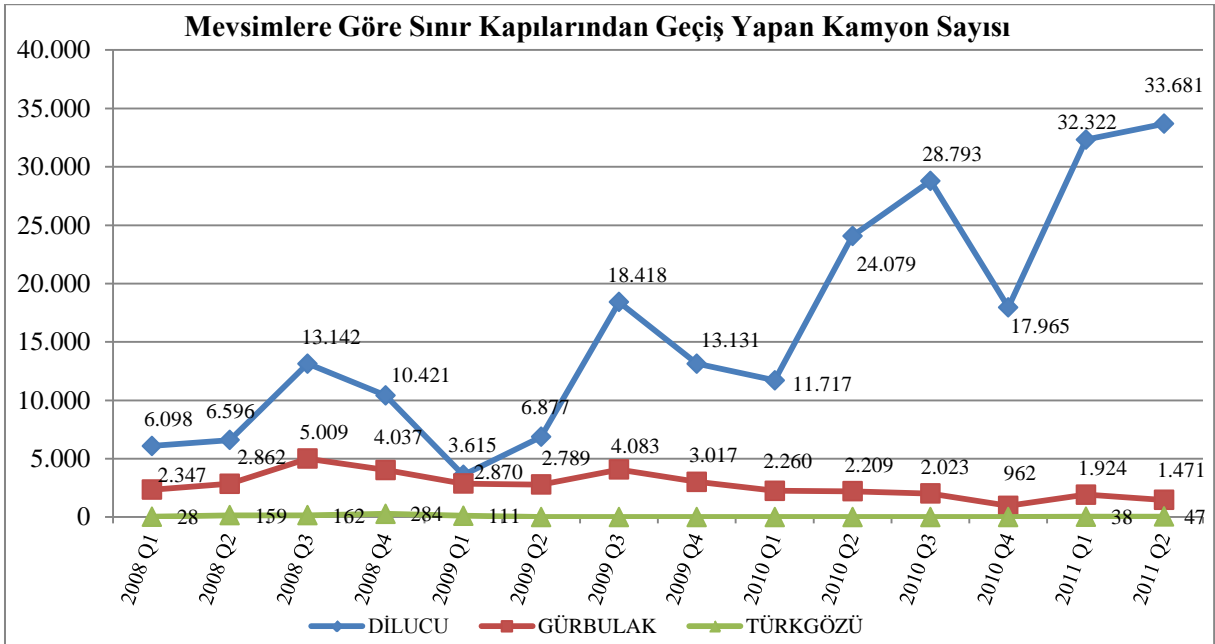
Aralık İlçe merkezine 38 km, Iğdır İl merkezine ise yaklaşık 85 km uzaklıkta bulunan sınır kapısının faaliyet gösterdiği toplam alan büyüklüğü 36.857 m²'dir. Yolcular için 6 adet giriş ve 3 adet çıkış peronu olmak üzere toplam 9 adet peron mevcuttur. Araç giriş-çıkışları için ise toplam 1 adet giriş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

⁶ Iğdır İl Planlama ve Koordinasyon Müdürlüğü raporu ile Dilucu Gümrük Müdürlüğü ve Gümrük Muhafaza Müdürlüğü 2011 yılı brifing dosyalarından derlenmiştir.

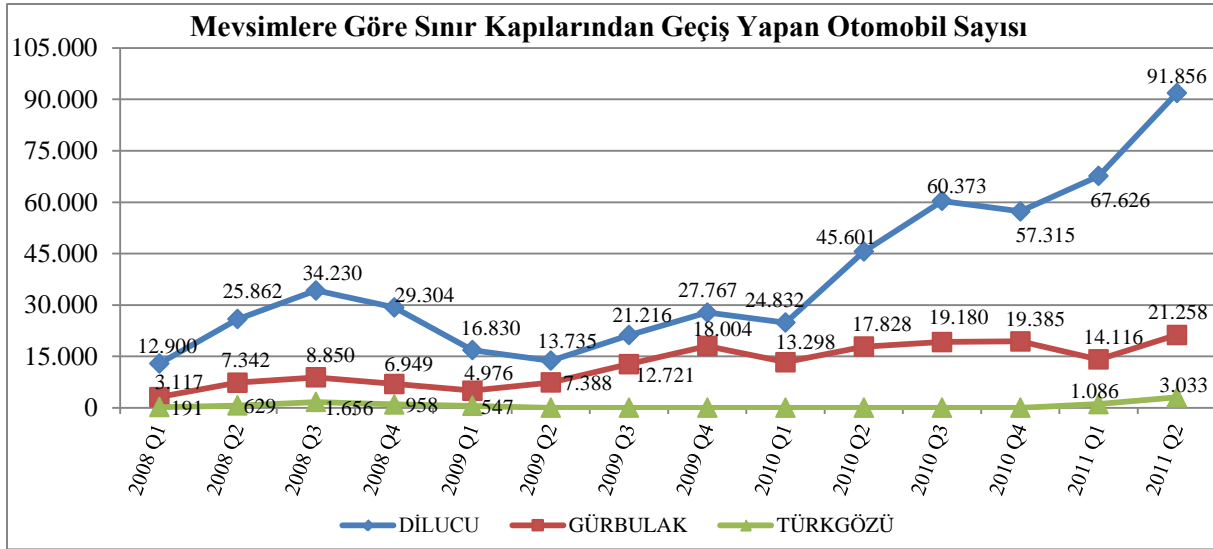


Resim 2.4 Dilucu Sınır Kapısı Girişi, 12.03.2011

Dilucu Sınır Kapısı 2011 yılında 2010 yılına göre TIR, kamyon ve otomobil geçişlerinde önemli bir artış göstermiştir. Ayrıca kapı Serhat Bölgesi'nde yer alan sınır kapıları içerisinde en fazla kamyon (**Grafik 2.2**) ve otomobilin (**Grafik 2.3**) geçiş yaptığı kapıdır.



Grafik 2.2. Mevsimlere Göre TRA2 Bölgesi Sınır Kapılarından Geçiş Yapan Kamyon Sayısı, *Gümrük ve Ticaret Bakanlığı web sitesi, Erişim Tarihi: 06.09.2011.*



Grafik 2.3. Mevsimlere Göre TRA2 Bölgesi Sınır Kapılarından Geçiş Yapan Otomobil Sayısı, *Gümrük ve Ticaret Bakanlığı web sitesi, Erişim Tarihi: 06.09.2011.*

Dilucu Gümrük Müdürlüğü 24 saat hizmet vermekte olup gümrükteki idareler 10 odalı hizmet binasında görev yapmaktadır. 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 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.

2.3 Türkgözü Kara Hudut Kapısı⁷

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 08:³⁰ ile 20:⁰⁰ saatleri arasında 11,5 saat hizmet verilmektedir. Toplam alan büyüklüğü

⁷ Nisan 2011 tarihinde Gümrük Müsteşarlığı'dan temin edilen bilgi notu ve Türkgözü Gümrük Müdürlüğü ile Gümrük Muhafaza Müdürlüğü 2011 yılı brifing dosyalarından derlenmiştir.

18.000 m² olan sınır kapısı, Posof İlçe merkezine 14 km, Ardahan İl merkezine ise 90 km uzaklıktadır.



Resim 2.5 Türkgözü Sınır Kapısı, 18.03.2011

Yeni yapılan hizmet binaları ile ilgili sağlıksız, çürük, eksik malzeme kullanımı gerekçeleriyle oturulamaz raporu verilmiştir. Bu nedenle Bayındırlık İl Müdürlüğü ile yüklenici firma arasındaki mahkeme süreci devam etmektedir. Yüksek Planlama Kurulu (YPK) yetki kararı alınmış ve avan projesi hazırlanmış olmasına karşın yargıya intikal eden bir anlaşmazlık olduğundan bina üzerinde herhangi bir çalışma yapılamamaktadır. 2011 yılı birinci yarısına kadar prefabrik yapılarda hizmet sunan Türkgözü Gümrük İdaresi, yılın ikinci yarısı itibariyle 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.

Kapıda gerçekleştirilen yerinde incelemeler ve yetkililer ile yapılan görüşmelerde Türkgözü-Vale Hudut Kapısı'nın Gürcistan tarafında bozuk



Resim 2.6 İnşası devam eden Vale gümrüğü, 08.09.2011

durumda bulunan yaklaşık 4 kilometrelik yolun yenilendiği ve yeni hizmet binalarının inşasının Kasım ayı sonuna kadar tamamlanacağı bilgisi alınmıştır.⁸

2.4 Aktaş Kara Hudut Kapısı⁹

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 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 bulunulmuş ve bu teklif kabul edilmiştir.



Resim 2.7 Aktaş Sınır Kapısı (solda, gri çatı) ve Kartsakhi Sınır Kapısı (sağda, yeşil çatı), 08.09.2011

⁸ 08.09.2011 tarihinde Ajans uzmanları tarafından Türkgözü Sınır Kapısı'na gerçekleştirilen ziyarette Gürcistanlı yetkililer ile yapılan görüşmeler sırasında öğrenilmiştir.

⁹ Gümrük Müsteşarlığı'na Nisan 2011 tarihinde gerçekleştirilen ziyaret sırasında temin edilen bilgi notundan ve Türkgözü Gümrük İdaresi'ne gerçekleştirilen incelemelerde elde edilen bilgilerden derlenmiştir.

Temmuz 2011 tarihi itibarıyla gümrük sahasının yapılacağı alandaki özel mülkiyete ait arazinin kamulaştırma çalışmaları tamamlanmış, TOBB tarafından alanın inşasına başlanacağı bilgisi alınmıştır.

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

2.5 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 sınırlı olduğu dile getirilmiştir. 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.¹⁰

2.6 Doğukapı Demiryolu Hudut Kapısı

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

¹⁰ 26.08.2011 tarihinde Alican Hudut Karakolu'nda gerçekleştirilen görüşme.

2.7 Boralan Kara Hudut Kapısı



Resim 2.8 Boralan Sınır Sıfır Noktası, 26.08.2011

Tahran'da imzalanan mutabakat zaptında Dilucu-Maku Hudut Kapılarının Ortak Kapı Modeli kapsamına alınması gündeme gelmiştir. İmzalanan mutabakat zaptı, Dilucu Sınır Kapısı'nın 20 km mesafede olması ve bölgenin İran tarafındaki güvenlik sorunu bu kapının yakın zamanda açılmayacağını göstermektedir.

Sınırın güvenliği askeri hudut karakolu ile sağlanmakta olup kapı kapalı durumdadır. Türkiye tarafındaki kara sınırına kadar gelen yol, stabilize (**Resim 2.9**) hale getirilerek gerekli çalışmalar 2007 yılında tamamlanmıştır.¹¹ 20-21 Şubat 2010 tarihlerinde Türk-İran heyetleri arasında



Resim 2.9 Stabilize yol, 26.08.2011

¹¹ Boralan Sınır Kapısı'nda 26 Ağustos 2011 tarihinde gerçekleştirilen alan incelemesi.

3 TÜRKİYE – İRAN KORİDORU

3.1 Ulaşım

Türkiye-İran koridorunda en önemli karayolu ulaşım güzergâhı *Orta Asya-İran-Avrupa transit koridorunu* da oluşturan E-80 (D-100) numaralı yoldur.¹² 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.¹³ Ayrıca Türkiye'de yapılması planlanan otoyollar içinde *Gerede-Amasya-Erzincan-Erzurum-Ağrı-Gürbulak otoyolu* da bulunmaktadır (**Harita 3.1**).



Harita 3.1 2023 yılına kadar yapılması planlanan otoyollar¹⁴

Ağır taşıt trafiği nedeniyle sathi kaplamalı bölümlerin uzun süre dayanamadığı bölünmüş yol, ücretsiz devlet yoludur. Yerli ve yabancı hiçbir araçtan yol kullanım bedeli alınmamaktadır.

¹² T.C. Ulaştırma Bakanlığı, Karayolları Genel Müdürlüğü, Uluslararası Karayolu Güzergâhları, www.kgm.gov.tr (Erişim tarihi: 05.09.2011).

¹³ T.C. Ulaştırma Bakanlığı, Karayolları Genel Müdürlüğü, Projeler, Bölünmüş Yol Projeleri, www.kgm.gov.tr (Erişim tarihi: 05.09.2011).

¹⁴ T.C. Ulaştırma Bakanlığı, Strateji Geliştirme Daire Başkanlığı, Yap-İşlet-Devret Projeleri (BOT Projects), Nisan 2010

Yolun Gürbulak Sınır Kapısı bölgesinde yol genişletme ve BSK çalışmaları devam etmektedir.

Yol altyapı ve geometrik 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.

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 ya-*



Resim 3.1 Horasan -Ağrı-Doğubayazıt-Gürbulak-İran Dekovil hattı (Fotoğraf üzerinde kırmızı ton ile vurgulanmıştır.), 23.08.2011

kın demiryolu Erzurum'un Horasan ilçesinde yer almaktadır. Ruslar tarafından inşa edilen



Resim 3.2 Eski demiryoluna ait bir menfez, 23.08.2011

Horasan-Ağrı-Doğubayazıt-Gürbulak-İran dekovil hattı

(Harita 3.2) Cumhuriyet döneminde kullanılmadığından hâlihazırda rayları sökülmüş vaziyettedir. **(Resim 3.1-3.2)** 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, **9. Ulusal Kalkınma Planı'nın** da amaçlarından olan *intermodal taşımacılık sistemine* dönüştürülmesi beklenmektedir. 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.

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.¹⁵

Nakliyeciler açısından sorun olan bir diğer konu, İran tarafından alınan **yol kullanım bedelidir**. 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**). Mütakabiliyet 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 açılmayacak olması ve İran ile varılan mutabakat,¹⁶ 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, dağlık ve güvenlik sorunu olan bir bölgeden geçmektedir. Güvenlik sorunlarının çözülmesi halinde bölgemizden 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.

¹⁵ 17.08.2011 tarihinde Ajans uzmanlarınca gerçekleştirilen İran ve Doğubayazıt inceleme ziyareti.

¹⁶ 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.

Dilucu Bölgesi için önemli bir proje de 225 kilometrelik **Kars-İğdır-Dilucu-Nahcivan demiryolu projesidir (Harita 3.2)**. 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.

3.2 Uluslararası Yük ve Yolcu Taşımacılığı Faaliyetleri

3.2.1 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 Türk Cumhuriyetleri, Pakistan, Afganistan ve Çin'e açılmaktadır. Bu nedenle Gürbulak, transit trafiğin ve yük taşımacılığının oldukça yoğun olduğu bir sınır kapısıdır.

Türkiye-İran koridorunda Serhat Bölgesi gümrüklerinden gerçekleştirilen dış ticarete ait veriler Gürbulak ve Doğubayazıt gümrüklerinden elde edilmektedir. Gürbulak ve Doğubayazıt gümrüklerinden en çok ihracatın yapıldığı ilk üç ülke ve bu ülkelere gerçekleştirilen ihracat miktarları Tablo 3.1 ve 3.2'de verilmiştir.

Tablo 3.1 Gürbulak gümrüğünden gerçekleştirilen **ihracat** miktarı (ABD Doları)¹⁷

	Azerbaycan (% ¹)		İran (%)		Fürkmenistan (%)		Toplam (% ²)		TRA2 Toplam ³
2007	55.515.330	60,41%	29.827.957	32,46%	5.168.595	5,62%	91.899.615	70,22%	130.871.691
2008	13.840.383	50,30%	6.778.395	24,64%	370.296	1,35%	27.514.277	15,96%	172.445.439
2009	8.699	0,06%	13.750.560	99,70%	0	0,00%	13.791.451	9,01%	153.098.894
2010	0	0,00%	27.329.974	100,00%	0	0,00%	27.329.974	12,02%	227.324.652
2011	0	0,00%	15.053.783	100,00%	0	0,00%	15.053.783	14,07%	107.008.557

¹ Azerbaycan'a yapılan ihracatın Gürbulak gümrüğünden gerçekleştirilen toplam ihracata oranıdır.

² Gürbulak gümrüğünden yapılan ihracatın TRA2 Bölgesi gümrüklerinin tamamından gerçekleştirilen toplam ihracat miktarına oranıdır.

³ TRA2(Serhat) Bölgesi'ndeki faal sınır kapılarından gerçekleştirilen toplam ihracattır.

2009 yılı itibariyle ihracat-ithalat kayıtları iç gümrüklerde yapılmakta olup, bu tarihten itibaren sınır kapılarındaki gümrüklerde tutulan kayıtlar sınır ticareti kapsamında yapılan ihracat-ithalat verilerini ifade etmektedir. Tablo 3.2'ye göre Doğubayazıt gümrüğünden gerçekleştirilen ihracat miktarları incelendiğinde, en fazla ihracat yapılan ilk üç ülkenin

¹⁷ TÜİK, Dış Ticaret İstatistikleri.

Azerbaycan, İran ve Türkmenistan olduğu görülmektedir. Ayrıca Orta Asya, Ön Asya ve Uzakdoğu ülkelerine yapılan ihracat ve ithalatın önemli bir kısmı Gürbulak Sınır Kapısı üzerinden transit olarak gerçekleştirilmektedir.

Tablo 3.2 Doğubayazıt gümrüğünden gerçekleştirilen **ihracat** miktarı (ABD Doları)¹⁸

	Azerbaycan (% ¹)		İran (%)		Türkmenistan (%)		Toplam (% ²)		TRA2 Toplam
2008	41.019.844	50,02%	25.437.235	31,02%	11.264.804	13,74%	82.012.420	47,56%	172.445.439
2009	43.029.712	45,23%	30.906.383	32,49%	16.510.032	17,36%	95.128.692	62,14%	153.098.894
2010	51.152.595	32,69%	52.792.793	33,74%	21.665.010	13,85%	156.475.627	68,83%	227.324.652
2011	28.603.424	38,64%	23.100.698	31,21%	7.035.720	9,51%	74.017.359	69,17%	107.008.557

¹ Azerbaycan'a yapılan ihracatın Doğubayazıt gümrüğünden gerçekleştirilen toplam ihracata oranıdır.

² Doğubayazıt gümrüğünden yapılan ihracatın TRA2 Bölgesi gümrüklerinin tamamından gerçekleştirilen toplam ihracat miktarına oranıdır.

2007 yılında Serhat Bölgesi'ndeki ithalatın tamamına yakını (%96,93) Gürbulak gümrüğünde gerçekleştirilmiştir. Bu gümrükte 2009 yılı itibariyle sadece sınır ticareti kapsamında İran'dan yapılan ithalat işlemleri kayıt altına alınmaktadır. (Tablo 3.3).

Tablo 3.3 Gürbulak gümrüğünden gerçekleştirilen **ithalat** miktarı (ABD Doları)¹⁹

	Çin (% ¹)		İran(%)		Özbekistan(%)		Toplam (% ²)		TRA2 Toplam ³
2007	17.123.578	30,89%	9.458.438	17,06%	11.419.065	20,60%	55.439.057	96,93%	57.196.030
2008	2.768.555	16,81%	3.859.185	23,44%	2.554.252	15,51%	16.465.589	2,83%	581.846.814
2009	0	0,00%	945.099.036	99,9%	0	0,00%	945.103.233	59,90%	1.577.773.256
2010	0	0,00%	6.512.155	100,00%	0	0,00%	6.512.155	10,29%	63.306.692
2011	4036	0,05%	7.480.850	99,95%	0	0,00%	7.484.886	13,24%	56.525.105

¹ Çin'den yapılan ithalatın Gürbulak gümrüğünden gerçekleştirilen toplam ithalata oranıdır.

² Gürbulak gümrüğünden yapılan ihracatın TRA2 Bölgesi gümrüklerinin tamamından gerçekleştirilen toplam ithalat miktarına oranıdır.

³ TRA2(Serhat) Bölgesi'ndeki faal sınır kapılarından gerçekleştirilen toplam ithalattır.

2008 yılı itibariyle Doğubayazıt gümrüğünden en çok ithalatın gerçekleştirildiği ülke Çin'dir (%40,42). Ülkemize özellikle süs eşyası ve oyuncak eşya ihraç eden Çin, son üç yıl içerisinde bu oranda önemli bir artış gerçekleştirerek, 2011 yılında Doğubayazıt gümrüğünde gerçekleştirilen ithalatta yüzde 70'lik oran ile tek söz sahibi ülke konumuna gelmiştir.

¹⁸ TÜİK, Dış Ticaret İstatistikleri.

¹⁹ Bkz. Dipnot 17.

Tablo 3.4 Doğubayazıt gümrüğünden gerçekleştirilen **ithalat** miktarı (ABD Doları)²⁰

	Çin (% ¹)		İran (%)		Özbekistan (%)		Toplam (% ²)		TRA2 Toplam
2008	25.733.384	40,42%	8.541.052	13,42%	6.475.114	10,17%	63.665.950	10,94%	581.846.814
2009	20.363.885	34,26%	15.182.680	25,54%	6.687.630	11,25%	59.445.697	3,77%	1.577.773.256
2010	32.460.974	57,16%	7.467.449	13,15%	3.934.237	6,93%	56.794.537	89,71%	63.306.692
2011	34.089.560	69,51%	3.738.948	7,62%	3.370.292	6,87%	49.040.219	86,76%	56.525.105

¹ Çin'den yapılan ithalatın Doğubayazıt gümrüğünden gerçekleştirilen toplam ithalata oranıdır.

² Doğubayazıt gümrüğünden yapılan ihracatın TRA2 Bölgesi gümrüklerinin tamamından gerçekleştirilen toplam ithalat miktarına oranıdır.

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 tarafından alınan ve mesafeye göre değişen ***yol kullanım bedeli***,
- İran-Bazargân Sınır Kapısı'nda Türk nakliye firmalarının, ***altyapısı olmayan zorunlu park alanlarında*** bekletilmeleri (**Resim 3.3**),
- Türk gümrüklerinde uygulanan ***fazla mesai ücretinin*** sadece Türk nakliyecilerinden alınması,
- Gürbulak Sınır Kapısı'nda bulunan ***yapıların ve teknolojik altyapının*** günün koşullarına ***uygun olmaması***,

²⁰ TÜİK, Dış Ticaret İstatistikleri.



Resim 3.3 Bazargân'da Türk araçları, 23.08.2011

- Kilometrelerce uzunlukta **güvenliksiz** ve **hiçbir günlük ihtiyacın karşılanamadığı** bir bölgede uzun TIR kuyruklarında beklemek zorunda kalınması, (Resim 3.4).



Resim 3.4 Gürbulak Sınır Kapısı'na giden yolda oluşan kuyruk, 15.03.2011

- 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 taşımak için yük çekmektedirler. Bu araçların Türkiye'den üçüncü bir ülkeye mal taşımaları yasak olması nedeniyle ihraç edilecek mal, önce İran'a gönderilmekte ardından tekrar gümrüklenerek Orta Asya'ya ulaştırılmaktadır.²¹ Söz konusu durumun varlığı, Türk nakliyecilerinin **rekabet edebilme şansını** azaltmaktadır.

Yapılan görüşmelerde önerilen çözümler ve talepler ise aşağıda sıralanmıştır:

²¹ Nakliye firmalarıyla 20.08.2011 tarihinde yapılan görüşmeler.

- 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),
- Gürbulak Sınır Kapısı'na yakın bir bölgede **TIR parkının** 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 karşın elektrikçi ve lastikçi başta olmak üzere gerekli tamir atölyeleri,
 - TIR parkı idare binaları,

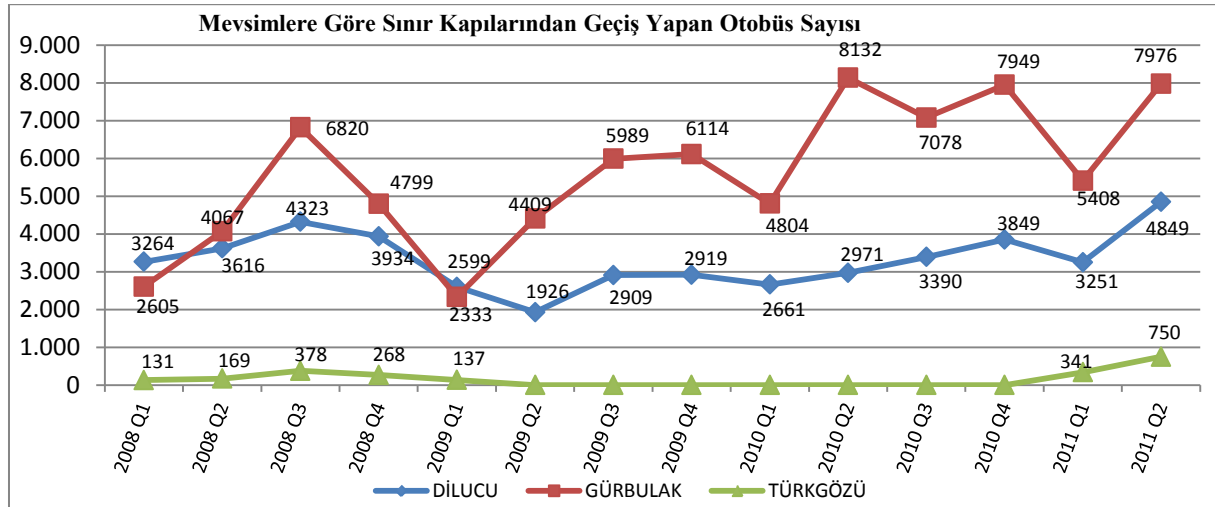
bulundurulmalıdır. İç gümrük için ayrı bir alanın oluşturulamaması durumunda binanın TIR parkı içerisinde kantar sistemi ile birlikte yer alması yarar sağlayacaktır.

- İran ile **ortak gümrük idaresi uygulamalarına** bir an önce geçilmesi, özellikle ortak saat uygulamasına geçilerek saat farkından kaynaklı sorunların giderilmesi,
- Gürbulak Sınır Kapısı'nın yükünü paylaşacak **Horasan-Ağrı-Doğubayazıt-Gürbulak-İran demiryolunun** ve **Dilucu**'nda yapılması düşünülen **yeni kapının** inşasına bir an önce başlanması,
- **Sınır kapılarının modernizasyonunun** yapılarak gerekli fiziki ve teknolojik altyapısının ivedilikle sağlanmasıdır.

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.²² İkili 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.

3.2.2 Yolcu Taşımacılığı

Gürbulak Sınır Kapısı'nda hususi araçlarla yapılan giriş çıkışlar, A2 Yetki Belgesi²³ 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 (**Grafik 3.1**).



Grafik 3.1 Mevsimlere Göre TRA2 Bölgesi Sınır Kapılarından Geçiş Yapan Otobüs Sayısı, *Gümrük ve Ticaret Bakanlığı web sitesi, Erişim Tarihi: 06.09.2011.*

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

²² İran Culfa kentinde TIR şoförleri ile yapılan görüşme notları.

²³ Ulaştırma Bakanlığınca uluslararası yolcu taşımacılığı yapan şirketlere verilen taşımacılık yetki belgesidir.

- Sınırdaki sekiz güne kadar (**Resim 3.5**) bekleme süreleri bulunan A2 yetki belgeli araçlar, bu bekleme sürelerini **İran tarafında sosyal tesislerden mahrum, günlük ücret alınan bir otoparkta** (**Resim 3.6**) zorunlu olarak geçirmektedir.



Resim 3.5 Yetki Belgesi Örneği, 23.08.2011

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 sahiplerine 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.
- Bu ve benzeri sıkıntılardan dolayı ortaya çıkan zararları telafi edebilmek amacıyla firmalarda çalışan bazı şoförlerin motorin, sigara, şeker, çay gibi ürünleri ülkeye kaçak olarak getirdiği iddia edilmektedir.



Resim 3.6 A2 belgeli araçların bekletildiği park alanı, 23.08.2011

Bu sorunların yolcu taşımacılığı yapan ve kayıt altında bulunan A2 yetki belgeli firmaları güç durumda bıraktığı ve bir aracın ayda en fazla 3-4 defa yolcu taşıyabildiği için, şoförlerin sigorta primlerinin dahi karşılanamadığı iddia edilmektedir. Bu kapsamda sınır kapılarındaki

fizikî yapı ve personel yetersizliğinin giderilmesi veya A2'li araçlar için ayrı peron ve kontrol sahası bulundurulmasıyla geçişlerin hızlandırılması talep edilmektedir.

3.3 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 antrepolarda 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 antrepolara 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.²⁴

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.
- Mevcut personelin aday memurlardan veya emekliliği yaklaşmış kişilerden oluşması, gümrük işlemlerinin niteliğini de etkilemektedir. Özellikle, hizmet süresi dolmasına karşın göreve devam eden ve bölgeye sürülen personel, direk olarak göreve başlamamaktadır. Bu durum ise kâğıt üzerinde yeterli gözükken personelin hem nicelik hem de nitelik açısından yetersiz olduğunu göstermektedir.
- Sınır kapısındaki ***güvenlik zafiyetinden*** 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

²⁴ Mustafa ATİKER, Antrepo, Konya Ticaret Odası, Araştırma Raporu, 2005.

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.

- 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.
- 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.
- 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 3.7*).



Resim 3.7 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 antrepolara yönlendirilmektedir. Doğubayazıt ilçesinde bulunan toplam dokuz adet A tipi antrepodan dört adedi kapatıldığı için şu anda herhangi bir faaliyet gösterememektedir. Yapılan görüşmelerde antrepoların kapatılma sebepleri arasında yapılan usulsüzlükler, ithal edilen malların çalınması/değiştirilmesi gösterilmiştir.

Gümrük Müsteşarlığı'nın 19 Ocak 2008 tarihli tebliğinden sonra *Yetkilendirilmiş Gümrük Müşaviri bulundurma zorunluluğu uygulamasının* 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.*

Gümrük Müsteşarlığı tarafından yayınlanan “YGM’ler için Asgari Ücret Tablosu”nda A tipi antrepolardan sorumlu olacak bir YGM’nin alanı 3.000 m²’ye kadar olan antrepolardan asgari 3.000 TL, alanı 3.000-5.000 m² arasında olanlardan 5.000 TL ve 5.000 m² 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.²⁵ 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.²⁶ 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 belgelerinin²⁷ 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**²⁸ kategorisinde kabul edilerek birkaç defa tam tespite maruz bırakılmasıdır. Bu durum ithalatçıları ve antrepo sahiplerini zor durumda bırakmaktadır. Gümrük tescilli işlemlerinde mavi hat²⁹, sarı hat³⁰ ve kırmızı hat ayrımının mevzuatta belirtildiği şekliyle uygulanması, birden fazla tam tespite gerek duyulmayacak şekilde ilgili düzenlemelerin yapılması ve tam tespitin tek bir yerde gerçekleştirilmesi sağlanmalıdır.

²⁵ Doğubayazıt Gümrük Müdürlüğü’ne 25.08.2011 tarihinde gerçekleştirilen inceleme ziyareti.

²⁶ YGM Belgesi olan bir müşavir, üç tanesi genel antrepo olmak üzere en fazla sekiz antrepodan sorumlu olabilmektedir.

²⁷ Türkiye veya Avrupa Topluluğu’nda serbest dolaşımında bulunan eşyanın Türkiye-Avrupa Topluluğu Gümrük Birliği çerçevesinde tercihlili rejimden yararlanabilmesini sağlamak üzere, ihracatçı ülke yetkili kuruluşlarınca düzenlenip gümrük idaresince vize edilen belgedir.

²⁸ Yapılan risk değerlendirmesine göre gümrük beyannamesinde adı geçen ürün, muayene memuru tarafından ayrıntılı bir incelemeye tabi tutulmaktadır. Gerek görülürse malın sayımı ve tartımı yapılmaktadır.

²⁹ Yetkilendirilmiş yükümlü sertifikasına veya A ve B sınıfı onaylanmış kişi statüsüne sahip kişilerin yararlandığı, eşyanın belge kontrolüne veya muayeneye tabi tutulmadığı hattır.

³⁰ Malın fiziksel muayenesinin yapılmasına gerek duyulmadan yalnızca gümrük beyannamesindeki bilgilerin kontrol edilmesidir.

3.4 Sınır Ticareti

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

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.³¹

Tablo 3.5 Sınır Ticareti Düzenlenmesine İlişkin Kararda³² Yer Alan İller

Yetkili Sınır İli	Yetkili Gümrük Kapısı	Ülke
Artvin	Sarp	Gürcistan
Ardahan	Türkgözü	Gürcistan
Iğdır	Dilucu	Nahcivan (Azerbaycan)
Iğdır	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.

³¹ Sınır Ticaretinin Düzenlenmesine İlişkin 2008/14451 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile bu kararda Değişiklik Yapılmasına Dair 2010/393 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı.

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

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 ticaretinin***³³ ***yasaklanması*** ile bölgedeki ekonomik canlılık kaybolmuştur.
- Sınır ticaretinde firmalara verilen ***kotalar***³⁴ 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.

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.

3.4.1 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

³³ Türkiye'de ikamet etmeyenlere döviz karşılığı satışlarda Katma Değer Vergisi ihracat istisnası izin belgesi sahibi mükelleflerin yaptığı ticarettir.

³⁴ Sınır ticareti kapsamında firma başına ayda 50.000 dolar ithalat yapma hakkı verilmektedir.

merkezleri vasıtasıyla ticaret yapılarak ihracatın arttırılması ve vergi kolaylıkları sağlanarak il ihtiyaçları dâhilinde ithalat yapılması imkânı veren münhasır bir ticaret modelidir.³⁵

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 avantajlarının olmasıdır. 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.³⁶

TRA2 Bölgesi'nde *Ağrı ve Iğdır illeri Sınır Ticaret Merkezi kurulabilecek iller* arasında sıralanmıştır.³⁷ Mevcut durumda Ağrı Doğubayazıt İlçesi Sarıçavuş Köyü mevkiinde, Gürbulak Sınır Kapısı'na 5 kilometre uzaklıkta, *Ağrı Sarısu Sınır Ticaret Merkezi* kurulmuştur. Sarısu Sınır Ticaret Merkezi, 100 adet işyeri, 80 tonluk baskül ve gıdaların depolanması için hijyenik depolar inşa edilip tamamlanmıştır.

Sarısu Sınır Ticaret Merkezi'nde normal çalışma saatleri içinde, Cuma ve Cumartesi günleri haricinde, 2 gümrük muhafaza memuru görev yapmaktadır. Geceleri saha askeri birliğe terk edilmektedir.

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

- Başta Gümrük Muhafaza personelinin bürosu olmak üzere yapıların çoğunluğu bölgenin sert iklim koşulları göz önünde bulundurulduğunda uygun bir fizikî altyapıya sahip değildir. Sınır Ticaret Merkezi'nde yer alan işyerlerinden çok azı faaliyetlerini sürdürmektedir.
- Sınır Ticaret Merkezi'nde, giriş çıkış kapıları da dâhil olmak üzere, herhangi bir güvenlik görevlisi bulunmamaktadır.
- 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.

³⁵ Ekonomi Bakanlığı, Sınır Ticareti, www.ekonomi.gov.tr .

³⁶ T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı <http://www.gumruk.gov.tr/tr-TR/sss/Sayfalar/SinirTicareti.aspx> .

³⁷ Sınır Ticaretinin Düzenlenmesine İlişkin 2008/14451 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile bu kararda Değişiklik Yapılmasına Dair 2010/393 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı.

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

- Sarısu Sınır Ticaret Merkezi'nde yeni bir düzenleme yapılarak, ***bölgenin şartlarına uygun ve güvenliği sağlanmış*** bir şekilde işletmelerin daha iyi koşullarda hizmet vermesinin sağlanması,
- Ticaretin serbestçe yapılabilmesi için ***askeri kontrol noktalarının taşınması*** ya da Sınır Ticaret Merkezi'nin, daha verimli çalışacağı uygun bir yerde, ***yeniden inşa edilmesidir.***

Sarısu Ticaret Merkezi'nden tüm bu olumsuzluklara rağmen 2010 yılı içerisinde toplam 19 milyon TL ihracat ve 3,8 milyon TL'lik ithalat yapılmıştır. 2011 yılı ilk 7 ayı için ise ihracat 16,7 milyon TL ve ithalat yaklaşık 5,5 milyon TL olarak gerçekleşmiştir.³⁸

³⁸ Gürbulak Gümrük Müdürlüğü brifing raporu, 2011.

4 TÜRKİYE - NAHCİVAN KORİDORU

4.1 Ulaşım

Türkiye-Nahcivan arasındaki ulaşım sadece Iğdır Dilucu Sınır Kapısı üzerinden sağlanmaktadır. Sovyetler Birliği'nin dağılmasının ardından açılan kapıya ulaşan yol, sathi kaplamalı bölünmüş yoldur. Doğubayazıt-Iğdır-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 ***Iğdır-Kars-Ardahan*** ve ***Iğdır-Kağızman-Erzurum bölünmüş yolları*** ile kapının ***hem Gürcistan, hem Karadeniz hem de Erzurum ile en kısa bağlantısı*** kurulmuş olacaktır.

Yolun geometrik standartları ağır taşıt trafiğine uygundur. Yolun BSK yapım çalışmalarına ise bu yıl 15 kilometrelik kesimin yapılması ile başlanacaktır.³⁹ 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-Iğdır-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 ***Iğdır Havaalanı***'nın 2012 yılı başında açılacak olmasıdır. Bu havaalanı konumu gereği (Iğdır 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.

³⁹ T.C. Ulaştırma Bakanlığı, Karayolları Genel Müdürlüğü, İl Yatırımları, www.kgm.gov.tr (Erişim tarihi: 05.09.2011).

4.2 Uluslararası Yük ve Yolcu Taşımacılığı Faaliyetleri

4.2.1 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 4.1) 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 4.1 Dilucu gümrüğünden gerçekleştirilen ihracat miktarı (ABD Doları)⁴⁰

	Azerbaycan (% ¹)		İran (%)		Toplam (% ²)		TRA2 Toplam ³
	Miktar	Oran	Miktar	Oran	Miktar	Oran	Miktar
2007	38.946.576	99,93%	25.500	0,07%	38.972.076	29,78%	130.871.691
2008	62.793.815	99,80%	113.699	0,18%	62.918.742	36,49%	172.445.439
2009	43.609.178	99,50%	120.366	0,27%	43.829.729	28,63%	153.098.894
2010	42.599.590	100,00%	0	0,00%	42.599.590	18,74%	227.324.652
2011	17.937.415	100,00%	0	0,00%	17.937.415	16,76%	107.008.557

¹ Azerbaycan'a yapılan ihracatın Dilucu gümrüğünden gerçekleştirilen toplam ihracata oranıdır.

² Dilucu gümrüğünden yapılan ihracatın TRA2 Bölgesi gümrüklerinin tamamından gerçekleştirilen toplam ihracata miktarına oranıdır.

³ TRA2(Serhat) Bölgesi'ndeki faal sınır kapılarından gerçekleştirilen toplam ihracattır.

Tablo 4.2 Dilucu gümrüğünden gerçekleştirilen ithalat miktarı (ABD Doları)⁴¹

	Azerbaycan (% ¹)		Toplam (% ²)		TRA2 Toplam
	Miktar	Oran	Miktar	Oran	Miktar
2007	1.750.401	99,63%	1.756.973	3,07%	57.196.030
2008	2.042.728	99,60%	2.050.970	0,35%	581.846.814
2009	17.354	100,00%	17.354	0,00%	1.577.773.256
2010	0		0	0,00%	63.306.692
2011	0		0	0,00%	56.525.105

¹ Azerbaycan'a yapılan ithalatın Dilucu gümrüğünden gerçekleştirilen toplam ithalata oranıdır.

² Dilucu gümrüğünden yapılan ithalatın TRA2 Bölgesi gümrüklerinin tamamından gerçekleştirilen toplam ithalat miktarına oranıdır.

⁴⁰ TÜİK, Dış Ticaret İstatistikleri.

⁴¹ Bkz. Dipnot 39.

Yaklaşık 400.000 nüfuslu Nahcivan'a yönelik taşımacılıkta ciddi manada sorunlarla karşılaşılmamaktadır. 2011 yılının ikinci yarısından itibaren Nahcivan'daki motorin fiyatlarının artmasından dolayı motorin temin edilememesi Dilucu Sınır Kapısı'ndaki yoğunluk azalmış olup; sınır kapısı gerçek manada ihracat yapanların kullandığı bir kapı haline dönüşmüştür. Bununla birlikte İran'dan Nahcivan'a getirilen motorinin Türk araçlarına verilmesi⁴² kapıdan geçişlerde yeniden bir yoğunluğun yaşanmasına neden olabilecektir. ***Sınır kapısının modernizasyonu*** ise zaruri olup, ***Nahcivan ile ortak gümrük idaresine geçilmesi*** yerinde olacaktır.



Resim 4.1 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.

⁴² Sınır kapısında yetkililerden alınan bilgilere göre, Nahcivan'da motorin fiyatlarının artmasından sonra İran'dan Nahcivan'a kaçak motorin getirilmektedir. Dolayısıyla Nahcivan'da hâlâ ucuz motorin temin edilebilmektedir.

- 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:

- 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.⁴³
- 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.

Iğdır'da ulaştırma sektörü oldukça gelişmiştir. İlde yaklaşık 4.000 TIR ve 50'den fazla C2 Yetki Belgeli firma bulunmaktadır.⁴⁴ Türkiye'nin İran, Orta Asya ve Kafkasya yönlü taşımacılığında Iğdırlı firmalar önemli rol üstlenmişlerdir. Ancak Bölge'de yaygın olarak sürdürülen motorin ticareti diğer nakliye firmalarını olumsuz etkilemektedir.⁴⁵

4.2.2 Yolcu Taşımacılığı

Iğdır'dan Nahcivan'a yolcu taşıyan firmalar Gürbulak Bölgesi'ndekine benzer sıkıntılarla ciddi manada karşılaşmamaktadırlar. Nahcivan'a ulaşım büyük yolcu otobüsleriyle sağlanabildiği gibi, Azerbaycan plakalı araçlar ile de gerçekleştirilebildiğinden sorunsuz

⁴³ 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.

⁴⁴ T.C. Ulaştırma Bakanlığı, Kara Ulaştırması Genel Müdürlüğü, Erzurum Ulaştırma Bölge Müdürlüğü Verileri (Erişim tarihi: 12.05.2011)

⁴⁵ Bkz. Dipnot 35.

geçişler için bu vasıtalar tercih edilmektedir. Azerbaycan plakalı araçlar 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 mütekabiliyet esası ile uyuşmamaktadır. Yapılan görüşmelerde, bu durumun Nahcivan vatandaşlarının ayda bir giriş-çıkış yaparak İğdir'da kaçak çalışmalarına neden olduğu dile getirilmiştir.

4.3 Gümrük İşlemleri

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

- TIR Tebliği'nde açıkça belirtilmesine karşın *gümrük kapısındaki kontrol noktalarının konumları ve altyapısı* işlemlerin sağlıklı bir şekilde yürütülmesine olanak tanımamaktadır.



Resim 4.2 Dilucu Sınır Kapısı'ndan giriş yapan TIR ve girişteki fizikî koşullar, 24.08.2011

- Motorin kaçakçılığı nedeniyle TIR ve kamyonlar maddi değeri ve ağırlığı çok az olan malzemeleri yükleyerek Nahcivan'a geçmektedir.
- Nahcivan tarafında gümrük işlemlerinde keyfi uygulamalar bulunduğu iddia edilmektedir. Örneğin 100 torbalık çimento ihracatı yapılırken bu ürünler her bir araca 10 torba konarak yapılmaktadır.
- **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 planının** 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 değer 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 mütekabiliyet esasına göre düzenlenecek protokollerle belirlenmelidir.
- Iğdır Tarım Gıda ve Hayvancılık İl Müdürlüğü bünyesinde **gıda kontrol laboratuvarı** kurulması ihracatçılar açısından zaman ve maliyet kayıplarının önlenmesine katkı sağlayacaktır.

4.4 Sınır Ticareti

Iğdır İli Bakanlar Kurulu Kararı⁴⁶ ile sınır ticareti yapabilecek iller kapsamına alınmış, Iğdır İli'ne Dilucu Sınır Kapısı'ndan Nahcivan'a ve Gürbulak Sınır Kapısı'ndan İran'a Sınır Ticareti yapma yetkisi verilmiştir.

⁴⁶ Sınır Ticaretinin Düzenlenmesine İlişkin 2008/14451 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile bu kararda Değişiklik Yapılmasına Dair 2010/393 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı.

Tablo 4.3 Sınır ticareti kapsamında gerçekleştirilen ihracat (ABD Doları)

YIL	ÜLKE	MİKTAR
2009	Azerbaycan (Nahcivan)	-
2010	Azerbaycan (Nahcivan)	39.882.737
2011	Azerbaycan (Nahcivan)	22.049.110

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 iyileştirilmesinin 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 Iğdır illeri Sınır Ticaret Merkezi kurulabilecek iller arasında sıralanmıştır. Ancak şu ana kadar Iğdır İli'nde bir Sınır Ticaret Merkezi kurulmamıştır.

5 TÜRKİYE - GÜRCİSTAN KORİDORU

5.1 Ulaşım

Kars, Ağrı, Ardahan ve Iğdır illerinden müteşekkil Serhat Bölgesi'nin Gürcistan ile sınırı 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 5.1 Türkgözü gümrük sahası, 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, **Posof-Ardahan** duble yol çalışması ile **Ilgar Dağı'nda 13 kilometrelik bir turmanma şeridinin** yapılmasının programa alındığı 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 incelemelerde yetkililer ile yapılan görüşmelerde Türkgözü – Vale Hudut Kapısı'nın Gürcistan tarafında bozuk durumda bulunan yaklaşık 4 kilometrelik yolun yapımı ile yeni hizmet binalarının inşasının devam ettiği bilgisi alınmış, inşaat ve yol yapım çalışmalarının Kasım ayı sonuna kadar tamamlanacağı öğrenilmiştir.⁶

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 **Mozaret 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 Mozaret Geçidi'ne tünel geçişi yapılarak ağır taşıt trafiğine uygun hale geleceği ve mesafenin kısaltılacağı öğrenilmiştir. 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.⁴⁷ 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 ile **Ahılkelek-Tiflis** arasının yenilenmesi çalışmaları ise devam etmektedir.

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 tüneli geçiş** ile daha iyi duruma getirileceği ve Aktaş Sınır Kapısı'nın açılarak TOBB tarafından inşasına başlanacağı göz önünde bulundurulursa Türkgözü güzergâhının geri planda kalacağı

⁴⁷ Kars Valiliği 2011 Yılı 3. Dönem İl Koordinasyon Kurulu Toplantısı Tutanakları, 27 Temmuz 2011.

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.

5.2 Uluslararası Yük ve Yolcu Taşımacılığı Faaliyetleri

5.2.1 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 5.1). Bunun en önemli nedeni TIR'lar için bölgedeki kapılara erişimin zor olmasıdır.

Tablo 5.1 Türkgözü gümrüğünden gerçekleştirilen ihracat miktarı (ABD Doları)⁴⁸

	Azerbaycan (% ¹)		Gürcistan (%)		Toplam (% ²)		TRA2 Toplam ³
2009	323.831	92,78%	25.191	7,22%	349.022	0,23%	153.098.894
2010	710.860	77,31%	208.601	22,69%	919.461	0,40%	227.324.652

¹ Azerbaycan'a yapılan ihracatın Türkgözü gümrüğünden gerçekleştirilen toplam ihracata oranıdır.

² Türkgözü gümrüğünden yapılan ihracatın TRA2 Bölgesi gümrüklerinin tamamından gerçekleştirilen toplam ihracata miktarına oranıdır.

³ TRA2(Serhat) Bölgesi'ndeki faal sınır kapılarından gerçekleştirilen toplam ihracattır.

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

⁴⁸ TÜİK, Dış Ticaret İstatistikleri.

yakınından geçerek Gürcistan'a bağlanmasını öngörmektedir. Ancak uzun dönemde bu demiryoluna ek olarak planlaması tamamlanmış olan *Çıldır-Ardahan demiryolunun Vale'ye kadar uzatılarak mevcut karayolu taşımacılığına demiryolunun da eklenmesi ve Karadeniz sahiline karayolu bağlantısının kurulmasının* Ardahan ilinin kalkınmasına çok önemli katkı sağlayacağı düşünülmektedir.

5.2.2 Yolcu Taşımacılığı



Resim 5.2 Gürbulak'tan giriş yapan İranlı turist Türkgözü'nden Gürcistan'a geçerken, 08.09.2011

Ardahan'dan yolcu otobüsleri ile Türkgözü Sınır Kapısı üzerinden Gürcistan'a geçmek mümkündür. Bu geçişlerin amacı ucuz motorin temin etmek ve bazı ürünleri yurda getirmektir. Kapı mevsime göre faaliyetlerini arttırdığından yaz döneminde bu geçişler sıklaşmaktadır. Kapı yoğun olmadığından mesai saatleri içinde

geçişlerde herhangi bir sıkıntı yaşanmamaktadır. Kapıdan en fazla geçenlerin Ermenilerin olması ise dikkat çekicidir. Ermenistan'dan gelen Ermeniler Kars'taki Ani Ören Yeri'ni ve Ağrı Dağı'nı ziyaret etmektedirler. Bu durum Aktaş Sınır Kapısı açıldığında Ermenistan'a daha yakın olan bu kapıyı en fazla Ermenilerin kullanacağını göstermektedir. Son dönemlerde ise İranlı turistler hem Gürcistan'a hem de Karadeniz sahil güzergâhına yakın olması sebebiyle Türkgözü Sınır Kapısı'nı tercih etmektedir. 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-Iğdır- Doğubayazıt turu sonrasında Gürbulak sınırından ülkelerine geri dönmektedirler.
- 2) Gürbulak Sınır Kapısı'ndan giriş yaptıktan sonra Doğubayazıt, Iğdır 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.

5.3 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 açmaktadır.
- 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.
- *İhata duvarının olmaması ve sahada kameranın bulunmaması* güvenlik sorunu oluşturmaktadır.

Bu sorunların çözümü için öneriler ve talepler aşağıda sıralanmıştır:

- Sahanın fiziki altyapısının düzeltilerek beton ya da asfalt hale getirilmesi gerekmektedir. Ayrıca çevre düzenlemesinin 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.
- İhalesi yapılan ihata duvarının inşaatının bir an önce tamamlanması ve sahaya kamera sisteminin yerleştirilmesi gerekmektedir.

5.4 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.

6 TÜRKİYE – ERMENİSTAN KORİDORU

6.1 Ulaşım

Gürcistan ve İran üzerinden çıkışı bulunan Ermenistan için batıya ulaşmanın en kısa yolu Türkiye'den geçmektedir. Türkiye ile Ermenistan arasındaki ulaşım 1993'te kapı kapanmadan önce Kars'ın Akyaka ilçesindeki *Doğukapı Demiryolu Sınır Kapısı* üzerinden sağlanmaktaydı.⁴⁹ Bu demiryolu, sınırın öbür tarafında Ermenistan'ın Gümrü kentine 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 Iğdır'daki *Alican Kara Sınır Kapısı'dır*. Protokol kapısı olduğu için eski tarihlerden beri trafiğe kapalı olan kapının Iğdır'a uzaklığı 19 km, Erivan'a uzaklığı ise 12 kilometredir. Kapıya ulaşım Iğdır-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 köprünün yeniden yapılması, Türkiye tarafında taşkın koruma bentlerinin ve gerekli gümrük tesislerinin inşası gerekmektedir.

6.2 Uluslararası Yük ve Yolcu Taşımacılığı Faaliyetleri

6.2.1 Yük Taşımacılığı

Ermenistan ile diplomatik ilişkilerin bulunmaması nedeniyle doğrudan yük taşımacılığı yapılamamaktadır. Ancak gerek İran gerekse de 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.

6.2.2 Yolcu Taşımacılığı

Türkiye ile Ermenistan arasında yolcu taşımacılığı yapan firma bulunmamakla birlikte, Ermenistan vatandaşları kara sınır kapılarından kendi araçları ile giriş yapabilmektedirler.

⁴⁹ Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları, Haritalar, www.tcdd.gov.tr (Erişim tarihi: 15.08.2011).

Türk vatandaşları ise genellikle Gürcistan üzerinden Ermenistan'a sınırda vize alarak giriş yapmaktadırlar.

6.2.3 Gümrük İşlemleri

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

6.3 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 Iğdır'ın ticari hayatında önemli bir kazanım sağlayacaktır.⁵⁰
- 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 nakliyatında 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.

⁵⁰ 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.

7 SONUÇ ve DEĞERLENDİRME

Kars, Ağrı, Ardahan ve Iğdır illerinden oluşan Serhat Bölgesi Türkiye'nin Orta Asya ve Kafkasya'ya açılan kapısı ve Avrupa gümrüğün e 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

Açık olan 3 sınır kapısından biri olan Türkgözü Sınır Kapısı Gürcistan'ın Ahıska kentine açılmaktadır. 2008 yılında gerçekleşen 11.266 (Tablo 7.1) geçişin 10.778'i (%95,67) bahar ve güz arasında gerçekleşmiştir. 2011 yılında ise yalnız kış ve bahar mevsiminde kapıdan toplam geçiş sayısı 11.564 olmuştur.⁵¹ Ulaşım altyapısının yeterli olmaması nedeniyle kış aylarında bu kapıdan geçişler oldukça azalmaktadır (Günde ortalama 1 araç). Ancak, 2011 yılı verileri Türkgözü Sınır Kapısı'na giden yolun dönemeçli, dar ve bozuk olmasına rağmen bu sınır kapısından geçiş talebinin giderek arttığını göstermektedir.

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

⁵¹ 2009 ve 2010 yıllarında kapı faaliyette olmadığı için sadece 2008 yılı tamamı ve 2011 yılı kış ve bahar mevsimine ait veriler değerlendirilmiştir.

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.

Tablo 7.1 Sınır Kapılarından Araç Geçiş İstatistikleri, 2008-2011⁵²

	2008 T ¹	2009 T	2010 T	2011 Y ²
KAPIKULE	1.174.314	1.150.270	1.097.419	226.936
HABUR	844.893	1.363.951	1.512.757	780.223
DİLUCU	206.781	186.859	411.966	340.249
GÜRBULAK	233.404	279.740	353.562	188.035
TÜRKGÖZÜ	11.266	1.647	0	11.564

¹ 2007 yılı Aralık ayından itibaren 2008 yılı Kasım ayına kadar olan verilerin³ toplamıdır. (2007 Aralık ve 2008 Kasım dâhil)

² 2010 yılı Aralık ayından itibaren 2011 yılı Mayıs ayına kadar olan verilerin toplamıdır. (2010 Aralık ve 2011 Mayıs dâhil) Kapıkule’de hususî araç giriş-çıkışları yaz döneminde gerçekleştiğinden 2011 yılı verisi düşük görünmektedir.

³ Veriler; çekici (TIR), dorse, tanker, römork, kamyon, kamyonet, otobüs, minibüs, minibüs(hususi), midibüs, pikap, karavan (motorlu), otomobil, jeep ve motosikletten teşkil edilmiştir.

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 (İğdır) 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

⁵² Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, www.gumruk.gov.tr, Erişim Tarihi: 06.09.2011

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 mütekabiliyet esasının uygulanmamasının bölgenin dış ticaret sektörünün gelişmesine olumsuz etki yaptığı düşünülmektedir. Mütekabiliyetin 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'ın⁵³ 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 sökülmiş 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.

⁵³ Habur Gümrük ve Muhafaza Başmüdürlüğü, Resmî web sitesi, <http://www.haburgumruk.gov.tr/>.

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.

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 ülkelere 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.

8 KAYNAKÇA

Cumhurbaşkanlığının himayesinde “Türkiye’nin Stratejik Vizyonu” 2023, www.tsv2023.org

Dilucu Gümrük Muhafaza Müdürlüğü 2011 yılı brifing dosyası.

Dilucu Gümrük Müdürlüğü 2011 yılı brifing dosyası.

Dünya Ekonomik Görünüm Raporu, Uluslararası Para Fonu, www.imf.org

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

Gümrük Müsteşarlığı ziyareti, Bilgi Notu, Nisan 2011.

Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, İstatistikler, www.gumruk.gov.tr

Gürbulak Gümrük Muhafaza Müdürlüğü 2011 yılı brifing dosyası.

Gürbulak Gümrük Müdürlüğü 2011 yılı brifing dosyası.

Habur Gümrük ve Muhafaza Başmüdürlüğü, www.haburgumruk.gov.tr

Iğdır İl Planlama ve Koordinasyon Müdürlüğü brifing raporu.

Kars Valiliği, 2011 Yılı 3. Dönem İl Koordinasyon Kurulu Toplantısı Tutanağı, 27.07.2011.

Mustafa ATİKER, Antrepo, Konya Ticaret Odası, Araştırma Raporu, 2005.

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

T.C. Ulaştırma Bakanlığı, Kara Ulaştırması Genel Müdürlüğü, www.kugm.gov.tr

T.C. Ulaştırma Bakanlığı, Karayolları Genel Müdürlüğü, www.kgm.gov.tr

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

Tahran’da yapılan görüşmeler sonucunda imzalanan Mutabakat Zaptı, 20-21.02.2011.

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları, www.tcdd.gov.tr

Türkiye İstatistik Kurumu, Dış Ticaret İstatistikleri, www.tuik.gov.tr

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

T.C. SERHAT KALKINMA AJANSI

Ortakapı Mah. Atatürk Cad. No:117 KARS – TÜRKİYE • Tel: 0474 212 5200 • Faks: 0474 212 5204 •
e-posta: info@serka.org.tr • web: www.serka.org.tr