



**KUZEYDOĞU ANADOLU BÖLGESİ
SINIR KAPILARI SORUNLARI**

T.C.
KUZEYDOĞU ANADOLU KALKINMA AJANSI
(KUDAKA)



KUZEYDOĞU ANADOLU BÖLGESİ SINIR KAPILARI SORUNLARI

Murat KARAPINAR
Tanıtım ve İşbirliği Birimi

TRA1
2013
Her hakkı saklıdır

1. GÜRBULAK KARA HUDUT KAPISI

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.

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.

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

Tablo 1. Yıllara Göre Gürbulak, Dilucu, Türkgözü, Habur ve Kapıkule Sınır Kapılarından Geçiş Yapan Çekici Sayısı Geçiş Yapan Çekici Sayısı

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

**2012 Ocak-Eylül arası verileri kapsamaktadır.*

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

Türkiye'nin İran ve Türk Cumhuriyetleri'ne açılan en büyük kapısı olmakla birlikte, İran sınırında bulunan üç kara hudut kapısından (Esendere ve Kapıköy sınır kapıları ile birlikte) işlem hacmi bakımından en büyük ve TIR (Çekici) geçiş sayısı bakımından ise Kapıkule ve Habur'dan

sonra Türkiye'nin en büyük üçüncü kara hudut kapısıdır. Kapının Türkiye'yi Orta Asya'ya ve İran'ı da Avrupa'ya bağlaması çekicilerin bu kadar yoğun olmasının başlıca sebebidir.

Tablo 2. Tablo: Üçer aylık Dönemlere Göre Gürbulak Sınır Kapısından Geçiş Yapan Araç Sayıları

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

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

Tablo 2'de Gürbulak Sınır Kapısından 2008-2012 yılları arasında geçiş yapan araç sayıları yer almaktadır. Zaman içerisinde Sınır Kapısından geçen çekici sayısı genel olarak artmakta iken 2008-Q3'te 5.336 olan kamyon sayısı 2012-Q3'de 993'e kadar düşmüştür. Kamyon geçiş sayısındaki düşüşe iki ülke arasındaki ticaretin azalması ve akaryakıt nakliyesine getirilen kısıtlamalar neden olduğu görüşü hakimdir. Sınır Kapısından 2008-Q1 ile 2009-Q2 arasında geçiş yapan otomobil sayısı 7-8 bin seviyelerinde iken 2009-Q3'den itibaren büyük bir artışla 15-25 bin aralığına yerleşmiştir. Bu artışa iki ülke arasında artan turizm hareketliliği ve akaryakıt taşımacılığı için otomobillerin kullanımının artmasının yol açtığı ifade edilmektedir. Sınır Kapısından geçiş yapan otobüs sayısı 2010-Q2'de 7.905 olarak gerçekleşmiş olmasına rağmen 2012 yılında yaşanan düşüş ile 2012-Q3'te 3.566 olarak gerçekleşmiştir. Özellikle 2012 yılbaşıdan itibaren otobüs sayısında görülen ani düşüşte akaryakıt taşınmasına getirilen kısıtlamalar ve iki ülke arasında yaşanan (Suriye kaynaklı) siyasi görüş ayrılığının neden olduğu ifade edilmektedir.

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

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

1) Gürbulak Sınır Kapısı'nın İran tarafındaki yol altyapısı sathi kaplamalıdır. Yol, yer yer bölünmüş yoldur. Yol güvenliği ile ilgili herhangi bir sorun yaşanmamaktadır. İran tarafında karşılaşılan en önemli sorunlardan biri, İran'dan motorin alınsa da alınmasa da motorin farkı adı altında Türk araçlarından ücret tahsil edilmesidir. Yıllardır çözülemeyen bu sorun, nakliyeciler için büyük bir maliyet oluşturmaktadır.

2) 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 Lütfabat Kapısı'na gidiyorsa 534,00 € yol kullanım bedeli ödemektedir. Yol kullanım bedelinin 2012 yılında 580 €'dan 730 € seviyesinde çıktığı ifade edilmektedir. Mütekabiliyet esası gereği, İranlı nakliyecilerden de alınması gereken bu ücret Türkiye'de uygulanmamaktadır.

Türkiye-İran koridorunda, açılması Bölge için büyük önem arz eden bir diğer sınır kapısı ise Dilucu Kara Sınır Kapısı'dır. Boralan Kapısı'nın bölgenin İran tarafındaki güvenlik sorunu

nedeniyle açılmayacak olması ve İran ile varılan mutabakat, Dilucu Sınır Kapısı'nın açılmasını gündeme getirmiştir. Iğdır-Dilucu Sınır Kapısı yolu bölünmüş yol olarak tamamlanmıştır. Türkiye-Nahcivan yolunu da oluşturan bu yol, 85 km uzunluğunda ve sathi kaplamalıdır. Yolun altyapısı ve geometrik standardı TIR geçişine uygundur. İran ile bağlantının kurulması hâlinde tek kapıdan iki ülkeye geçiş yapılabilecektir. Ancak Dilucu'nun İran'daki uzantısı Maku kentine ulaşmakta olup, yol dağlık ve güvenlik sorunu olan bir bölgeden geçmektedir. Güvenlik sorunlarının çözülmesi halinde 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.

Türkiye-İran koridorunun Kuzeydoğu Anadolu 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. 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 gözlenmektedir.

2. DEĞERLENDİRME

2.1. Gürbulak Sınır Kapısı-Sorunlar

- Türkiye tarafından uygulanmamakla birlikte İran tarafından uygulanan motorin farkı ücreti, İran araçları 100 lt motorini 15\$'a alabiliyorken, Türk araçları yaklaşık 120\$'a alabilmektedir.
- İran tarafından alınan ve mesafeye göre değişen yol kullanım bedeli,
- İran-Bazargân Sınır Kapısı'nda Türk nakliye firmalarının, altyapısı olmayan zorunlu park alanlarında bekletilmeleri,

- Hem Türk hem de İran gümrüğünde uygulanan fazla mesai ücretinin sadece Türk nakliyecilerinden alınması, (İran gümrüğünde yaklaşık 100\$)
- Gürbulak Sınır Kapısı'nda bulunan yapıların ve teknolojik altyapının günün koşullarına uygun olmaması,
- Hem Türkiye tarafında hem de İran tarafında kilometrelerce uzunlukta güvenliksiz ve hiçbir günlük ihtiyacın karşılanamadığı bir bölgede uzun TIR kuyruklarında beklemek zorunda kalınması,
- İki ülke arasındaki saat farkı nedeniyle gümrük idarelerinin mesai saatleri arasındaki uyumsuzluğun kapıdaki bekleme sürelerinin uzamasına neden olması,
- İran tarafından uygulanan politikalar sonucunda maliyet avantajı elde eden İran TIR'ları, Türkiye'den Orta Asya ülkelerine mal taşımaktadırlar. Bu araçların Türkiye'den üçüncü bir ülkeye mal taşımaları yasak olması nedeniyle ihraç edilecek mal, önce İran'a gönderilmekte ve İran'da tekrar gümrüklenerek Orta Asya'ya ulaştırılmaktadır.22 Söz konusu durumun varlığı, Türk nakliyecilerinin rekabet edebilme şansını azaltmaktadır.
- İran TIR'ları ülkemizden transit geçiş yapacaklarını beyan ederek boş olarak ülkemize girebilmekte ve 80-90 TL'lik bir cezayı ve depolarındaki 550lt üzerindeki yakıtın ÖTV'sini ödeyip Türkiye'den yük almaktadırlar.
- İran araçları; akaryakıt, fazla mesai ücreti ve yol kullanım bedellerinde oluşan bu farkı fiyatlamalarına yansıtmakta ve Türk TIR'larının 4.500\$'a yaptıkları İstanbul-Tahran arasındaki nakliyeti 2.500\$'a yapabilmektedirler.
- Yolcu ve yük geçişlerinin birlikte yapıldığı kapıda gümrük alanlarına giriş ve çıkışın çok kolay olması güvenlik riski oluşturmaktadır.

2.2. Çözüm Önerileri

- 08.09.2012 tarihli 28405 sayılı Resmi Gazete'de yer alan Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile İran İslam Cumhuriyeti Arasında Esendere ve Sero Hudut Kapılarının Ortak Kullanılmasına Dair Anlaşma'ya benzer bir anlaşmanın Gürbulak Sınır Kapısı için de tesis edilmesi,

- Belli bir yaşın üzerindeki yabancı TIR ve kamyonların Türkiye'ye girişine izin verilmemesi sonucu Türk araçların rekabet edebilme şansının artacak olması,
- Gürbulak'ta, Kapıkule'de olduğu gibi ÖTV'siz veya düşük ÖTV'li yakıt uygulamasının başlatılarak sektöre gerekli teşvikin verilmesi,
- İranlı nakliyecilerden mütekabiliyet esası gereği yol altyapısı kullanım bedelinin tahsil edilmesi veya bu bedelin karşılıklı olarak kaldırılması,
- 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.
- Gürbulak Sınır Kapısı'nın yükünü paylaşacak Horasan-Ağrı-Doğubayazıt-Gürbulak-İran demiryolunun inşasına bir an önce başlanması,
- Dilucu'nda yapılması düşünölen yeni kapının inşasına en kısa zaman içerisinde başlanması,
- Sınır kapılarının modernizasyonunun yapılarak gerekli fiziki ve teknolojik altyapının ivedilikle sağlanması,

2.3. Diğer Öneriler

- 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 Nahcivan'lı görevlilerin suiistimallerde bulunduğu ve bu durumun geçişlerde sorun çıkardığı iddia edilmektedir.²³ İkili görüşmeler ile bu bedelin kaldırılması veya düşürölmesi ve suiistimleri önleyecek tedbirlerin alınarak ortak gümrük uygulamasına geçilmesi durumunda Gürbulak Sınır Kapısı'ndaki yoğunluğun önemli ölçüde azalacağı değerlendirilmektedir.

- Ulaştırma altyapısı ve sınır kapıları, dış ticaret ve lojistik sektörünün gelişmesinde önemli rol oynamaktadır. Türkiye'nin ana hammadde ve pazar noktalarına en uzak bölgesinde bulunan Kuzeydoğu Anadolu Bölgesi, diğer iktisadi sektörlerin gelişmesi bakımından dezavantajlı konumdadır. Dış ticaret ve lojistik sektörlerin gelişebilmesi için bölgeye yapılacak büyük ölçekli yatırımlar bölge ekonomisini hareketlendirecek aynı zamanda istihdamı artıracaktır. Lojistik sektörünün ihtiyaç duyduğu ileri ve geri bağlantılar nedeniyle bölgede çeşitli alanlarda hizmet sektörü gelişecek, dolayısıyla yeni yatırım ve istihdam alanları ortaya çıkacaktır. Bölgeden yapılan dış ticaretin gelişmesiyle sınır ülkelerinin ihtiyaç duyacağı mal ve ürünlerin bölgede üretiminin cazip hâle gelmesi nedeniyle potansiyel yatırımcılar bölgeye çekilerek bölge sanayisinin geliştirilmesi mümkün olabilecektir.
- 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.
- 2) 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 Lütfabat Kapısı'na gidiyorsa 534,00 € yol kullanım bedeli ödemektedir. Yol kullanım bedelinin 2012 yılında 580 €'dan 730 € seviyesinde çıktığı ifade edilmektedir. Mütekabiliyet esası gereği, İranlı nakliyecilerden de alınması gereken bu ücret Türkiye'de uygulanmamaktadır.
- Bölgenin sınıra doğru olan ulaşım koridoru ve bağlantılı sınır kapıları temel fizikî ve teknolojik altyapılardan yoksun olup, insan kaynakları bakımından yetersizdir.
- Kuzeydoğu Anadolu Bölgesinin 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'ın gümrük işlemleri yapılabilmesine karşın, Gürbulak'ta 10 kilometreyi aşan TIR kuyruğuna rağmen gümrük işlemleri gerçekleştirilebilen TIR sayısı 500'ü aşmamaktadır. Habur'daki gümrük işlemleri yapılan TIR sayısının Gürbulak'taki sayının 3 katı olmasının önemli nedenleri arasında Habur'daki yerleşim planının gümrük işlemlerinin gerçekleştirilmesi için uygun bir yapıda olması ve gümrük sahasına gelmeden TIR ve kamyon şoförlerinin her türlü günlük ihtiyaçlarının karşılandığı güvenli bir TIR parkının bulunması yer almaktadır.

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