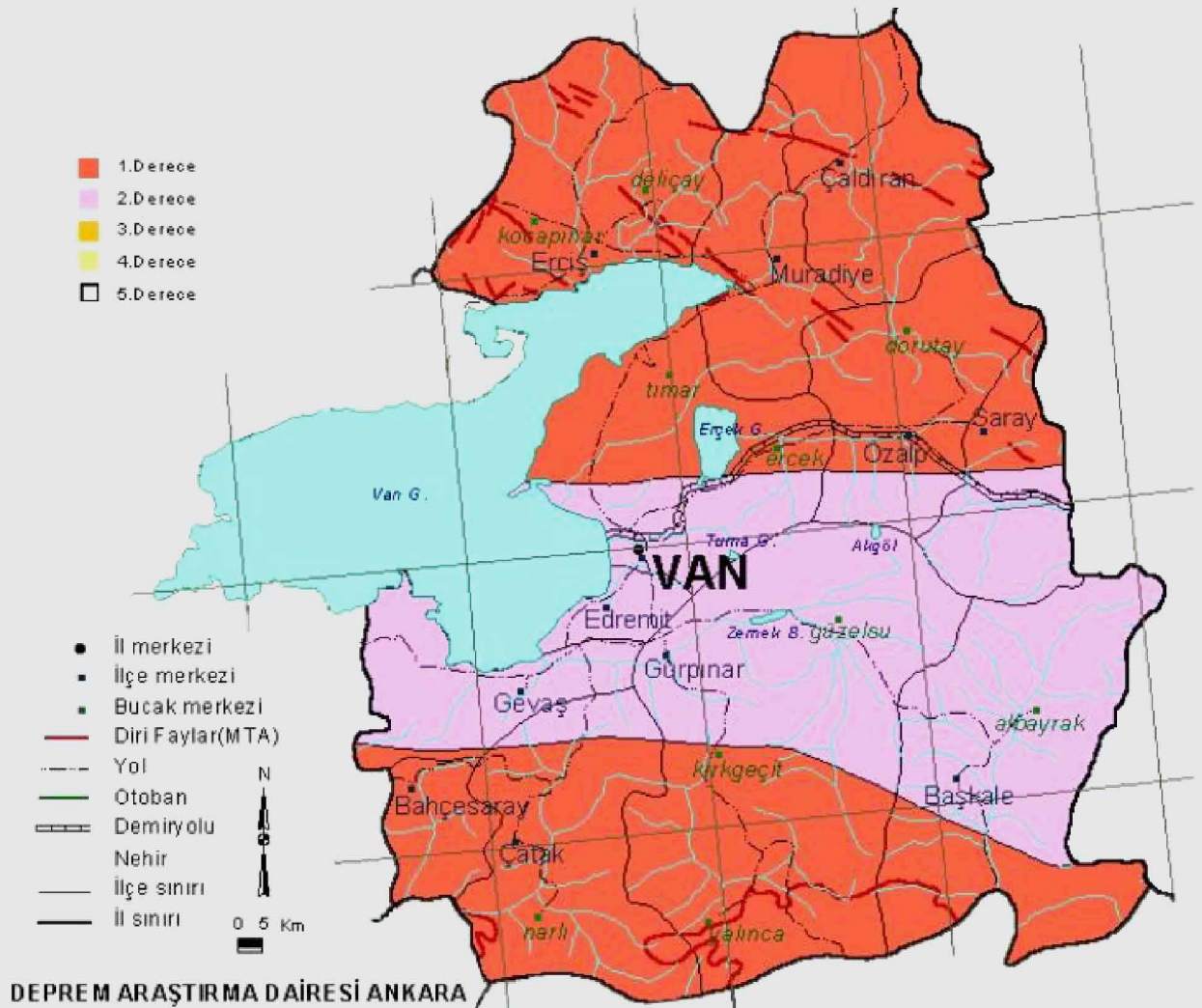


ÇİLLİ SINIR TİCARET MERKEZİ FİZİBİLİTE ÇALIŞMALARI





Bu raporun oluşturulmasında

Çalışma Ekibi Sosyolog/Antropolog (Proje Koordinatörü) Prof. Dr. Suavi AYDIN,
Ziraat Mühendisi (Proje Uzmanı) Prof. Dr. Mustafa SARI, WIGLEY – Ekonomist (İktisatçı)
(Proje Uzmanı), Prof. Dr. Arzu AKKOYUNLU,
Antropolog (Proje Uzmanı)Yrd. Doç. Dr. Ceyhan SUVARI,
Sosyolog/Antropolog (Proje Uzmanı) Dr. Elif Başak AKSOY,
Etnolog (Proje Uzmanı) Yrd. Doç. Dr. Abdürrahim ÖZMEN,
Çevre Mühendisi (Genel Koordinasyon) Mehmet YALÇIN,
Biyolog (Genel Koordinasyon) Hazal TONUÇ’a teşekkürlerimizi sunarız.

İÇİNDEKİLER

Sayfa No

İÇİNDEKİLER.....	i
TABLolar DİZİNİ.....	iii
ŞEKİLLER DİZİNİ.....	iii
KISALTMALAR.....	iv
GİRİŞ.....	1
BÖLÜM I. MEVCUT DURUM ANALİZİ.....	5
I.I. Coğrafi Konum ve İdari Yapı.....	5
I.II. Demografik Yapı.....	8
I.III. Ekonomik Yapı.....	10
I.IV. Sosyal Yapı.....	13
BÖLÜM II. SINIR TİCARETİNİN YASAL ÇERÇEVESİ VE TÜRKİYE'DE SINIR TİCARETİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ.....	15
II.I. Yasal Çerçeve.....	15
II.II. Sınır Ticaretinin Tarihi, Kapsamının Genişlemesi ve Daraltılması.....	18
II.III. Sınır Ticareti Yoluyla Getirilen Malların Türkiye Ekonomisine ve Türkiye'deki Üretim Üzerindeki Genel Etkileri.....	22
II.IV. Türkiye'de Sınır Ticaret Merkezleri.....	23
II.V.I. Van ve Mücavir İllerdeki Sınır Kapıları.....	24
II.V.I. Van İlindeki Sınır Ticaretinin Değerlendirilmesi.....	30
II.V.II. Kapıköy Sınır Ticaret Merkezinin Değerlendirilmesi.....	33
BÖLÜM III. FİZİBİLİTE ÇALIŞMALARI.....	41
III.I. Projenin Tanıtımı ve Önemi.....	41
III.I.I. Metodoloji.....	42
III.I.II. Araştırma Soruları.....	42
III.II. Sınır Ticaretinin Ülke Ekonomisine Katkıları ve Yarattığı Mahsurlar.....	43
III.IV.I. Sınır Ticaretinin Bölgesel Kalkınma Bağlamındaki Katkıları.....	43
III.IV.II. Sınır Ticaretinin Makroekonomi Bağlamındaki Katkıları.....	45
III.IV.III. Sınır Ticaretinin Toplumsal Cinsiyet ve Yoksulluğun Azaltılması Bağlamındaki Katkıları.....	46
III.IV.IV. Sınır Ticaretinin Ekonomik Açıdan Mahsurları.....	47

III.III. Çilli Sınır Kapısının Açılması Fikrini Destekleyen Potansiyel Fayda, Fırsat ve Avantajların Analizi	50
III.IV. Açılması Düşünülen Çilli Sınır Kapısına İlişkin Güçlü ve Zayıf Yönlerin Değerlendirilmesi (GZFT Analizi).....	54
III.V. Sınır Ticaretine Konu Olabilecek Ürünler.....	64
III.VI. İran Tarafının Bakış Açısı.....	67
III.VII. Sınır Ticaretinde Dünya Örnekleri, Avrupa Birliği Mevzuatı ve İşletim Modelleri ...	68
III.VII.I. Dünyada Dış Ticaret Rejimi ve Sınır Ticaret Merkezleri Uygulaması	68
III.VII.II. Avrupa Birliği Uygulamaları ve Mevzuatı	71
III.VII.III. Dünyadaki İşletim Modelleri.....	72
III.VII.IV. Dünya Örneklerinden Hareketle Sınır Ticaretinin Etkinliğinin Artırılması için Alınması Gereken Önlemler	75
III.VIII. Türkiye’de Sınır Ticaretinin Dış Ticaret İçindeki Yeri ve Etkileri	76
BÖLÜM IV. SONUÇLAR	80
BÖLÜM V. DEĞERLENDİRME.....	86
Örgütlenme.....	86
Öneriler.....	87
KAYNAKLAR	88

TABLolar DİZİNİ

Sayfa No

Tablo 1. Çaldıran İlçesinin Toplam Nüfusu ve Nüfusun Cinsiyetlere Göre Dağılımı (TÜİK 2014)	8
Tablo 2. 1990'lı Yıllarda Van'ın Sınır Ticaret Değerleri (Kaynak: Orhan 2000, s. 50).	31
Tablo 3. 2000'li Yıllarda Van'ın Sınır Ticaret Değerleri (Kaynak: Görür 2012, s. 13).	32
Tablo 4. Kapıköy Gümrük Müdürlüğü'nde Gerçekleşen İthalat, İhracat ve Beyanname Sayıları İle Tahsil Edilen Vergi Miktarları (GTB, Doğu Anadolu Bölge Müdürlüğü, 2014)	33
Tablo 5. Çilli STM Kurulmasına İlişkin Güçlü ve Zayıf Yanlar	55
Tablo 6. Çilli STM Kurulmasına İlişkin Fırsat ve Tehditler	55
Tablo 7. Sınır Ticaretine Konu Olacak Mallar Listesine İlişkin Talepler	66
Tablo 8. Sınır Ticareti kapsamında Yapılan Dış Ticaretin Yıllara Göre Dağılımı (Milyon USD) (Kaynak: Kara 2005, s. 62).	77

ŞEKİLLER DİZİNİ

Sayfa No

Şekil 1. Çaldıran İlçesi ve Çilli Sınır Ticaret Merkezi'nin Konumu	6
Şekil 2. Proje Alanı Uydu Görüntüsü	7
Şekil 3. Van İli Deprem Haritası	8
Şekil 4. Çaldıran İlçesi Toplam Nüfusun Yaşlara Göre Dağılımı	9
Şekil 5. Kadın Nüfusun Okur Yazarlık Oranlarını Gösterir Grafik	11
Şekil 6. Yeşil Kart Sahiplerinin Oranı	11
Şekil 7. Van İlindeki Tarım Arazilerinin Dağılımı	12
Şekil 8. Sarp Sınır Kapısı Fotoğrafı	19
Şekil 9. Türkiye Sınır Kapıları Haritası	25
Şekil 10. Gürbulak Sınır Kapısından Görünüm	26
Şekil 11. Sınır Kapılarından Fotoğraflar	27
Şekil 12. Kapıköy Sınır Kapısından Görünüm	28
Şekil 13. Çaldıran İlçesi Karayolu Haritası (Karayolları Genel Müdürlüğü, 2014)	51
Şekil 14. Çaldıran İlçesi Paydaş Toplantısı	54

KISALTMALAR

- AB:** Avrupa Birliği
ABD: Amerika Birleşik Devletleri
BDT: Bağımsız Devletler Topluluğu
BKK: Bakanlar Kurulu Kararı
BTA: Bölgesel Ticaret Anlaşmaları
CAREC: Merkezî Asya Bölgesel Ekonomik İşbirliği Örgütü
DAKA: Doğu Anadolu Kalkınma Ajansı
EFTA: Avrupa Serbest Ticaret Birliği
ISIC: Uluslararası Standart Sanayi Sınıflaması
GATT: Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Genel Anlaşması
GSMH: Gayrisafi Milli Hasıla
GSYİH: Gayrisafi Yurtiçi Hasıla
GTB: Gümrük ve Ticaret Bakanlığı
GZYT: Güçlü Yönler, Zayıf Yönler, Fırsatlar, Tehditler
NAFTA: Kuzey Amerika Ülkeleri Serbest Ticaret Anlaşması
PETDER: Petrolcüler Derneği
SEGE: Sosyal-Ekonomik Gelişmişlik Sıralaması
STM: Sınır Ticaret Merkezi
TPAO: Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı
TPIC: Türkiye Petrolleri Uluslararası Şirketi
TÜİK: Türkiye İstatistik Kurumu
TÜPRAŞ: Türkiye Petrol Rafinerileri A.Ş.
UNCTAD: Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı
USD: Amerikan Doları
WTO: Dünya Ticaret Örgütü

GİRİŞ

Tarihi insanın var olduğu günden başlayan ticaret, küreselleşen dünyada temel işlevi aynı kalmak koşuluyla farklı boyutlara taşınmaya başlamıştır. Bir taraftan dijital ve sanal ticaret hızla gelişirken bir yandan da ülkeler arasındaki sınırlar kalkmakta, insanların ve malların dolaşımı hızla artmaktadır. Ülkeler bu gerçekliğe uygun olarak yasal düzenlemeler yapmakta, uluslararası ticareti barışın garantisi haline getirmeye çalışmaktadır. Özellikle sınır komşusu ülkeler arasında ticaretin gelişmesi, hatta genel ticari koşulların dışında bazı özel şartlara bağlı ticari faaliyetlerin yaygınlaşması gittikçe artmaktadır. Sınır komşusu ülkelerin tarihsel perspektifte eski imparatorlukların parçası olduğu dikkate alınırsa aslında bu yaklaşımın sadece ticari olmaktan öte anlamlar taşıdığı gözden kaçmamalıdır. Sadece 100 yıl önce aynı imparatorluğun parçası olan, aynı kültüre ve akrabalık bağlarına sahip sınır komşusu ülkelerin ticareti bir anlamda sosyal birer köprü olarak inşa etmeye çalışmaları uzun erimli politikalar açısından çok önemlidir.

İran-Türkiye ilişkileri çok uzun bir tarihsel perspektife sahiptir. Saray (1999), Türk-İran ilişkilerini ele aldığı çalışmada bu ilişkinin farklı seviyelerde her iki devletin tarihsel varlığı kadar eski olduğuna işaret etmektedir. Bugün var olan Türkiye-İran sınırı 375 yıl önce 1639 yılında imzalanan Kasr-ı Şirin Antlaşması'yla belirlenmiş olup, 375 yıldır hiç değişmemiştir. Başbakan Prof. Dr. Ahmet Davutoğlu Stratejik Derinlik isimli kitabında Türkiye-İran ilişkilerini ve sınırını belirleyen Kasr-ı Şirin Antlaşması'nın (1639), ABD Anayasası'ndan (1774) ve Alman Birliği'nden (1871) daha eski olduğunu belirtmektedir. Bu kadar eski sınıra sahip olduğumuz doğu komşumuz İran ile sınırın her iki yanında yer alan akraba toplulukların varlığı, bu sınıra başka bir boyut katmaktadır. Tarih boyunca sınırın her iki tarafında yer alan akraba toplulukları arasında sosyal, kültürel ve ekonomik ilişkiler bazen legal, bazen illegal yollardan devam etmiştir. Ayrıca günümüzde büyük bir kısmı Van İl sınırları içinde kalan bu sınır boyunca evlilikler de devam etmektedir. Belki de 375 yıldır değişmeden var olan sınırların akraba toplulukları arasındaki ilişkiyi azaltmamasında en büyük pay her iki ülke vatandaşları arasında devam eden bu evliliklerdir.

İran-Türkiye arasındaki ekonomik ve ticari ilişkiler zaman zaman azalsa da belli bir seviyede önemini hep korumuştur. Bu yüzden İran halen en çok ticaret yaptığımız ülkeler arasında yer almakta olup Ekonomi Bakanlığı'nın 2012 yılı verilerine göre İran'a yapılan ihracat 3 milyar doların üzerindedir. Bu haliyle İran, en çok ihracat yaptığımız 11. ülke konumundadır.

İran ile dış ticarete son yıllarda hep enerji ön plana çıkmaktadır. Zira Türkiye hali hazırda kullandığı doğal gazın önemli bir miktarını İran'dan satın almakta, bu yüzden de ithalat değerlerimiz, ihracattan fazla olmaktadır. Enerjinin günümüz dünyasında artan önemi, Türkiye-İran ilişkilerini de daha çok bu temel üzerinde şekillendirse de yukarıda vurgulanan sosyal, kültürel ve bölgesel dinamikler, aslında büyük ölçekli ticaretin dışında İran ile sınır ticaretinin geliştirilmesini zorunlu kılmaktadır.

Türkiye-İran arasında Ağrı-Doğubayazıt Gürbulak Gümrük Sınır Kapısı, Hakkari-Yüksekova Esendere Gümrük Sınır Kapısı ve Van-Saray Kapıköy Sınır Ticaret Kapısı olmak üzere 3 adet kapı bulunmaktadır. Gürbulak ve Esendere kapıları tam bir gümrük kapısı iken, Kapıköy Sınır Ticaret Merkezi (STM) olarak kurulduğu için sadece küçük araç giriş-çıkışına açıktır. Bu uzun sınır hattı boyunca STM olarak sadece Kapıköy STM yer almaktadır. Diğer bir ifade ile en uzun sınıra sahip olduğumuz komşularımızdan İran ile sınır ticaretimizin hacmi oldukça küçüktür. Oysa bu kadar yakın akrabalık bağlarının varlığı, sosyal, kültürel ve bölgesel gerçeklik, sınır ticaretinin daha da geliştirilmesini gerektirmektedir.

Sınır ticareti, "Sınır Ticaretini Düzenlemeye İlişkin Karar" (BKK 2009/14451) isimli Bakanlar Kurulu Kararının Dördüncü Maddesinde: "Bu Karar kapsamındaki illerin ihtiyaçlarının bir kısmının sınır komşusu ülkelerden ithalat yoluyla daha düşük maliyetle karşılanması ve bu illerimizden ihracatın artırılması suretiyle söz konusu illere ekonomik ve ticari canlılık kazandırılması amacıyla yapılan ticari işlemler" olarak tanımlanmaktadır.

Bakanlar Kurulu Kararında tanımlanan bu sınır ticareti, aslında büyük ölçekli ticaretten daha çok küçük ölçekli yerel ticaretin canlandırılmasını hedeflemektedir. Bu kararda altı çizilecek başka bir nokta ise “Karar kapsamındaki illerin ihtiyaçlarının bir kısmının sınır komşusu ülkelerden ithalat yoluyla daha düşük maliyetle karşılanması” konusudur. Bazı ihtiyaçların komşu ülkelerden ithalat yoluyla daha düşük maliyetle karşılanması, ancak buna uygun ticaret merkezlerinin düzenlenmesi ile mümkün olacaktır. Ancak söz konusu karar kapsamına giren illerde sınır ticaretini geliştirecek yeterli STM bulunduğunu söylemek güçtür. Van İli, Saray İlçesinde kurulan Kapıköy STM 2011 yılında bu amaçla kurulmuş, ancak yeterince geliştirilememiştir. Diğer bir ifade ile bu ve bundan önceki çıkarılan Bakanlar Kurulu Kararlarının hedeflenen ölçüde sınır ticaretini geliştirmemiş, sınır ticareti hep ulusal ölçekte yapılan enerji temelli ticaretin gölgesinde kalmıştır.

Son yıllarda daralan iş hacmini geliştirmek için girişimcilik sürekli teşvik edilmekte, bu amaçla çok çeşitli destekleme politikaları geliştirilmektedir. Bu kapsamda sınır illerde, sınır ticareti aslında girişimciliğin en hızlı geliştiği alan olarak öne çıkmaktadır. İran-Türkiye sınırı büyük ölçüde Van İl sınırları içinde kalmaktadır. Bu nedenle İran ile sınır ticareti geliştirilecekse bu ticari faaliyetin merkezi Van olmak zorundadır.

Sınır yerleşim yerlerinin hepsinde sınır ticareti bir gerçeklik olarak ne kadar önemli ise, yasa dışı veya kaçak yollardan ticaret de o kadar güçlü bir realitedir. Zira ülkeler arasında mutlak bir ekonomik ve ürün çeşitliliğine ilişkin eşitlik olmayacağına göre mutlaka bazı ürünlerin ticareti sınır yerleşimlerinde cazip görülecektir. Ne kadar tehlikeli veya cezai müeyyideye tabi olursa olsun kâr marjı yüksek ürünlerin kaçak yollardan ülkeye girişi ve ticareti, bölgede yaşayanlar için bir seçenek olmaya devam edecektir. Bunu azaltmanın veya tamamen önlemenin yolu, sınır güvenliğine yapılacak yatırımlardan daha çok yasal yollardan ticaret imkanlarının geliştirilmesi olduğu genel kabul gören bir gerçektir. Bu bağlamda Van'ın sınır ilçeleri olan Çaldıran, Saray, Özalp, Başkale ilçelerinde yerel halk tarafından kaçakçılık yıllardır kolay kazanç kapısı olarak görülmektedir. Yıllardır kaçakçılığı önlemeye yönelik düzenlemeler, yatırımlar yapılsa da bunların büyük çoğunluğu sınır güvenliğini artırma temelinde yapılan yatırımlar olmaktan ileriye geçememiştir. Bu yüzden de yıllar itibarıyla giriş-çıkış yapan malların cinsleri değişse de kaçakçılık istenilen düzeye indirilememiştir.

Çaldıran Kaymakamlığı'ndan alınan verilere göre güvenlik birimlerinin ülkeye kaçak olarak girdiği için yakaladığı ürünlerin (sigara, akaryakıt, vs) aylık değeri yaklaşık olarak 1.500.000 TL civarındadır. Yetkililerin ifadesine göre bu miktar toplam ticaretin ancak %5'ini oluşturmaktadır. Yani kaçak ürünlerin %95'i yakalanamadan piyasaya sürülmektedir. Bu rakamlar aslında bize yasa dışı ticaretin ne kadar büyük bir hacme ulaştığını göstermektedir. Kaçak yollardan yapılan ticaretin en önemli etkisi iç piyasada üretimi engellemesi ve insanların kolay kazanç kapısı olarak kaçakçılığa yönelmesidir. Oysa sınır ticaret merkezleri çift taraflı olarak faaliyete geçirilse her iki ülke de bu kadar önemli bir vergi gelirinden mahrum olmayacağı gibi bu alanda yasal olarak yüksek sayıda insanın istihdamı söz konusu olacaktır.

Bu gerekçelerden hareketle başlatılan **“Çilli Sınır Ticaret Merkezi”** kurulmasının ilk aşaması olan fizibilite çalışmasında oluşturulacak sınır ticaret merkezi ile her iki ülkede girişimciliğin gelişmesini teşvik etmek, bölge ihtiyaçlarının hiç olmazsa bir kısmının düşük maliyetle karşılıklı olarak İran ve Türkiye'den karşılanmasını sağlamak, bu yolla bölgesel ekonominin canlanmasına hizmet etmek, var olan karşılıklı akrabalık ilişkilerini güçlendirmek, özelde bölgesel refaha, genelde ülke refahına katkı sağlamak, bölgesel işbirliğini geliştirmek, ekonomik ilişki temelinde bölgesel barış ve güvenliği garantiye almak gibi hedefler dikkate alınmıştır.

Ancak bu çalışmanın özel amacı Çaldıran ilçesinde bir STM kurulmasının fizibilitesini hazırlamaktan daha çok, temelde Çaldıran Çilli bölgesinde bir STM'nin gerekli olup olmadığının ortaya çıkarılmasıdır. Bu yüzden bu rapor sadece mali bir fizibilite olmaktan öte Çilli STM'nin neden gerekli veya gereksiz olduğunu ortaya koyacak ekonomik, sosyal ve kültürel verileri de içeren kapsamlı bir uzman değerlendirmesini içermektedir.

Bu rapor kapsamında öncelikle detaylı bir mevcut durum analizi yapılmış, daha sonra Çilli STM'nin gerekli olup olmadığına ilişkin çok boyutlu bir fizibilite analizine geçilmiştir. Son bölümde mevcut durum ve fizibilite dikkate alınarak bir değerlendirme yapılmıştır.

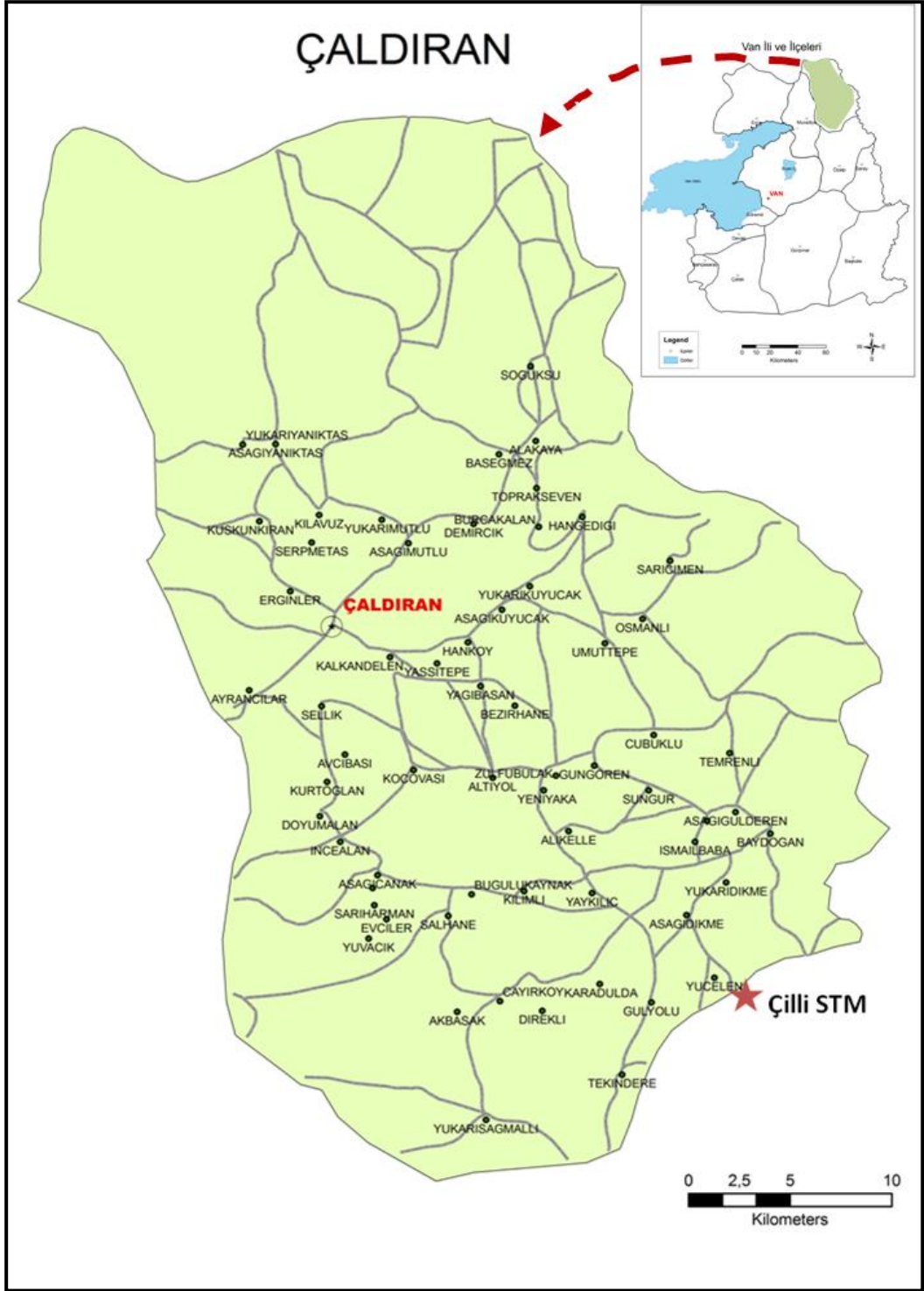
BÖLÜM I. MEVCUT DURUM ANALİZİ

I.1. Coğrafi Konum ve İdari Yapı

Çaldıran İlçesi, Van İlinin kuzeyinde yer alan Tendürek Dağı eteklerinde 1987 yılında kurulmuş bir ilçedir. Çaldıran ilçesinin yüz ölçümü 1742 km² ve rakımı 2050 metre olup, ilçe merkezi Çaldıran Ovası'nda kurulmuştur. Etrafında Özalp, Doğubayazıt, Diyadin, Muradiye İlçeleri ve İran bulunmaktadır. İlçe merkezinden E-99 karayolu geçmektedir. İlçeden doğan Bendimahi Çayı, ilçenin ortasından geçerek Van Gölü'ne dökülmektedir.

İlçede yer alan başlıca dağlar kuzeyde Büyük Tendürek (3538 m) ve Küçük Tendürek (3298 m)'den oluşan Tendürek Dağı, batıda Bemraz Dağı (2690 m), Köse Dağı (2646 m) ve Miladirij Dağı (2611 m), güneyde Pirreşit Dağı (3109 m) ve Kebir Dağı (2539 m), doğuda Elegan Dağı (2653 m), Aktaş Dağı (2844 m), Dumanlı Dağı (3061 m) ve orta kesimine yakın yer alan Alikelle Dağı (2726 m), Boz Dağı (2593 m) ve Kaf Dağı (2464 m)'dir. İlçenin iklimi karasal iklimdir. Kışları çok sert geçmekte ve sıcaklık bazı gecelerde -40'lara ulaşmaktadır.

Gürbulak Sınır Kapısı'nı güneye bağlayan yol, Çaldıran İlçesi içinden geçmektedir. İlçe merkezi, Tendürek Dağı lav akıntılarının son bulduğu Çaldıran Ovası'nda kurulmuş olup, eski adıyla köyler, yeni adıyla mahalleler genelde bu ova içinde ve ovanın dağlarla bitiştiği noktalarda kurulmuştur. Mevcut mahallelerin bir kısmı ise Çaldıran-Özalp arasında yer alan bölgede konumlanmıştır. Çaldıran'ın 6 adedi merkez olmak üzere toplam 70 adet mahallesi, 35 adet mezarası bulunmaktadır (**Şekil 1**).



Şekil 1. Çaldıran İlçesi ve Çilli Sınır Ticaret Merkezi'nin Konumu

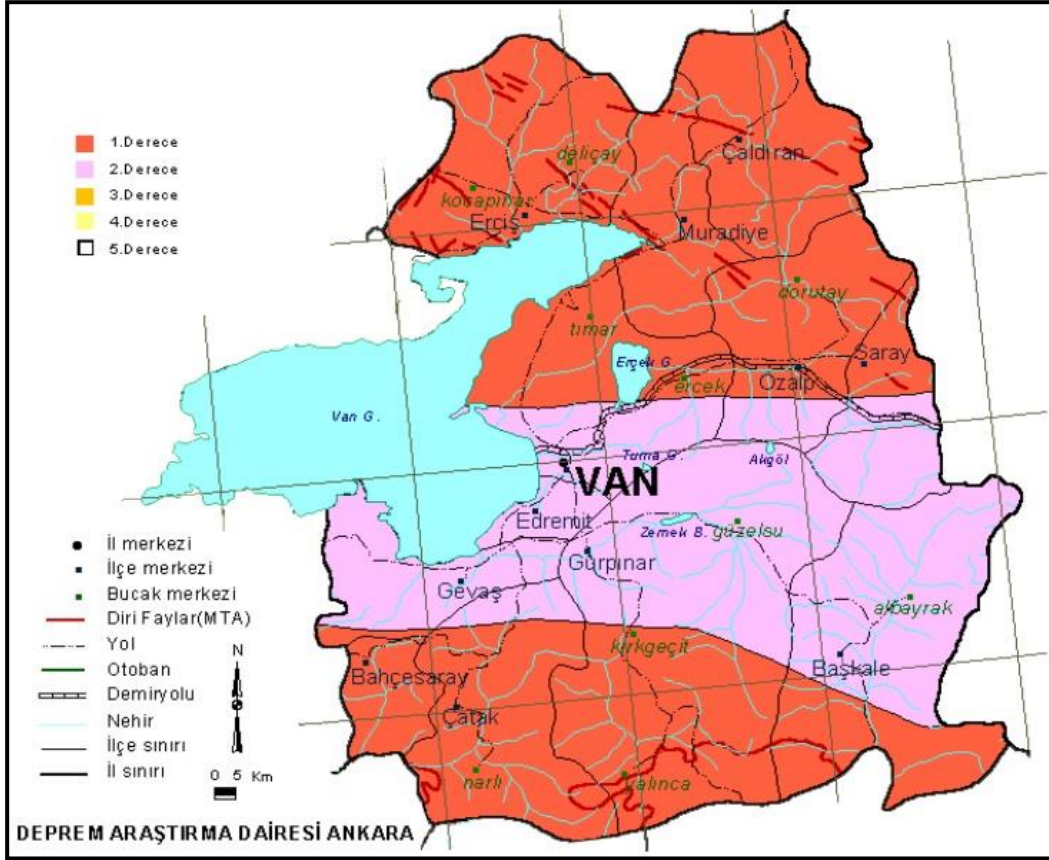
Proje konusu olan Çilli STM Yücelen Mahallesi sınırları içinde yer almaktadır. Yücelen Mahallesi'nin Çilli Mevkii, ilçe merkezine 44 km, Van' a 154 km, Doğubayazıt'a 92 km uzaklıkta olup İran sınır noktasına 1 km, sınıra en yakın İran yerleşim birimine 6 km mesafede bulunmaktadır. Ayrıca kara ulaşımının mevcut olduğu Çilli Sınırının diğer tarafında bulunan Hoy Vilayetine de Gürbulak Sınır Kapısından daha yakındır. İran tarafındaki en yakın yerleşim birimi olan Şeyh Silo Köyü ise Çilli Mevkii'ne yalnızca 2 km uzaklıktadır.



Şekil 2. Proje Alanı Uydu Görüntüsü

Çaldıran'ın İran ile 68 km'lik sınırı bulunmakta olup bu sınır boyunca 1937 tarihinde imzalanan Tahran Antlaşması gereğince 120 numaralı taşı ile 200 numaralı hudut taşları arasındaki bölümde İran'ın Makü kenti ile 201 ve 227 numaralı hudut taşları arasında kalan bölüm için ise Hoy Kenti ile iki ayda bir sınır mülakatları yapılmaktadır.

İlçenin depremselliği yüksek olup 24 Kasım 1976 yılında meydana gelen Çaldıran depreminde binlerce kişi yaşamını yitirmiştir.



Şekil 3. Van İli Deprem Haritası

I.II. Demografik Yapı

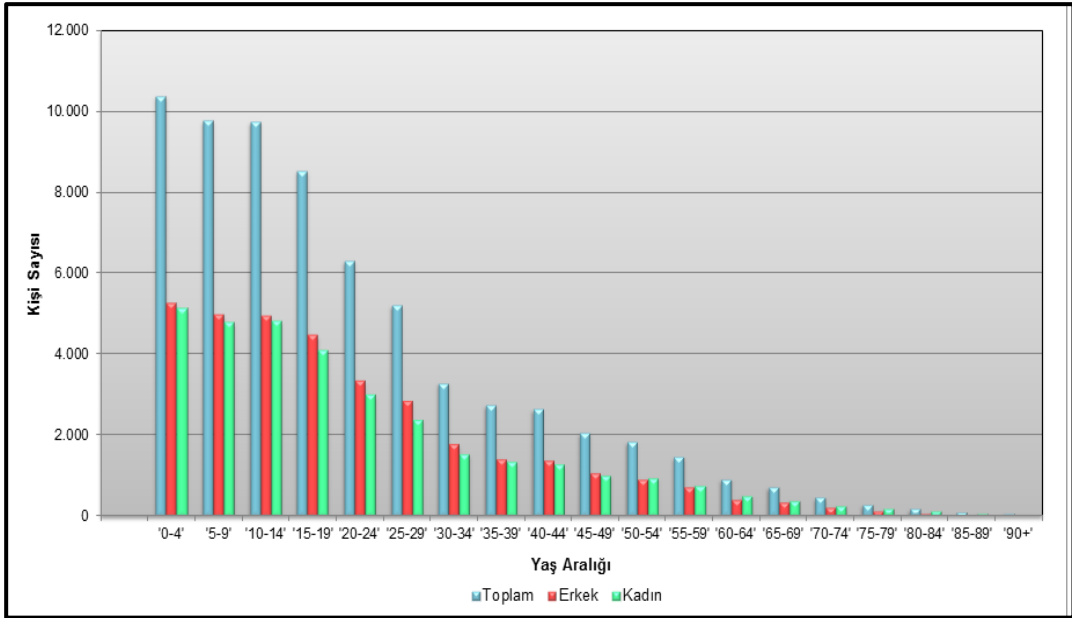
1986 yılında küçük bir yerleşim yerinden ilçeye dönüştürülen Çaldıran İlçesinin nüfusu günümüzde 70.000 kişiye yaklaşmıştır. 2014 yılı adrese dayalı nüfus kayıt sistemine göre ilçe nüfusu ve cinsiyetlere göre dağılımı **Tablo 1**'de verilmiştir.

Tablo 1. Çaldıran İlçesinin Toplam Nüfusu ve Nüfusun Cinsiyetlere Göre Dağılımı (TÜİK 2014)

Toplam	İl/İlçe Merkezi	
	Erkek	Kadın
66.624	34.155	32.469

66.624 olan Çaldıran nüfusunun 34.155 kişisi erkek, 32.469 kişisi ise kadındır. Erkek nüfusun toplam nüfus içindeki payı kadın nüfustan az da olsa fazladır. Nüfusun yaşlara göre dağılımına bakıldığında genç nüfusun oransal olarak daha fazla olduğu görülmektedir (**Şekil 4**).

Diğer bir ifade ile nüfusun 27.021 kişisi 0-39 yaş aralığında yer almaktadır. . Bu, nüfusun yarıya yakınının çocuk ve gençlerden oluştuğu anlamına gelir. İlçe nüfusunda çocuk ve genç ağırlığı, Türkiye ortalamalarının aksine, burada doğurganlığın ve nüfus artış hızının yüksekliğine delâlet eder. Dolayısıyla ilçenin sunduğu iktisadî olanaklar, bu nüfus artışını ve nüfus artış hızını karşılayacak seviyede değildir. Bu durumun doğal sonucu ise kesin ve geçici göçlerin fazlalığıdır.



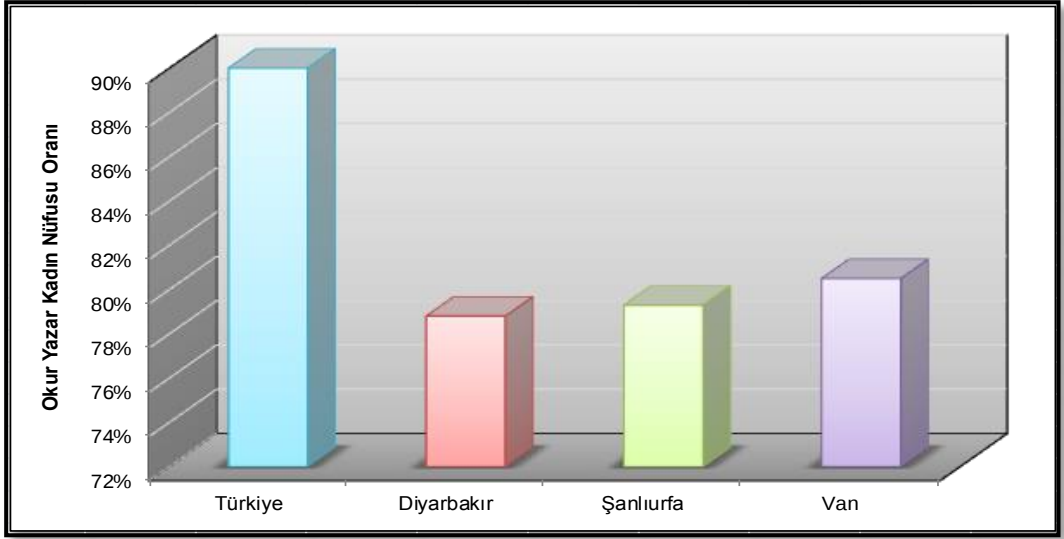
Şekil 4. Çaldıran İlçesi Toplam Nüfusun Yaşlara Göre Dağılımı

I.III. Ekonomik Yapı

Van 81 il içinde insani gelişme endeksi açısından 65. ve finansal gelişim açısından 43. sırada yer almaktadır (Gül ve Çevik, 2014). Kalkınma Bakanlığı tarafından yapılan “İllerin Sosyo-Ekonomik Gelişmişlik Sıralaması-SEGE İndeksi” çalışmasında ise -1,3783 SEGE indeks değeri ile 75. sırada yer almaktadır (Kalkınma Bakanlığı, 2013). Veriler ilçe düzeyinde üretilmediği için Çaldıran İlçesine ilişkin sıralama bilinmemektedir. Ancak Van’ın oldukça gerilerde yer alan sıralaması dikkate alındığında en az gelişmiş ilçelerden birisi olan Çaldıran’ın da bu sıralamaların daha da gerilerde olduğu açıktır. Ayrıca asistan hekimlerin ortak paylaşım sitesinde yer alan Kalkınma Bakanlığı verilerine göre Çaldıran’ın gelişmişlik indeksi -1,62954 olup sıralamada en son sıra olan “6. Derecede Gelişmiş İlçe” statüsünde olduğu görülmektedir¹.

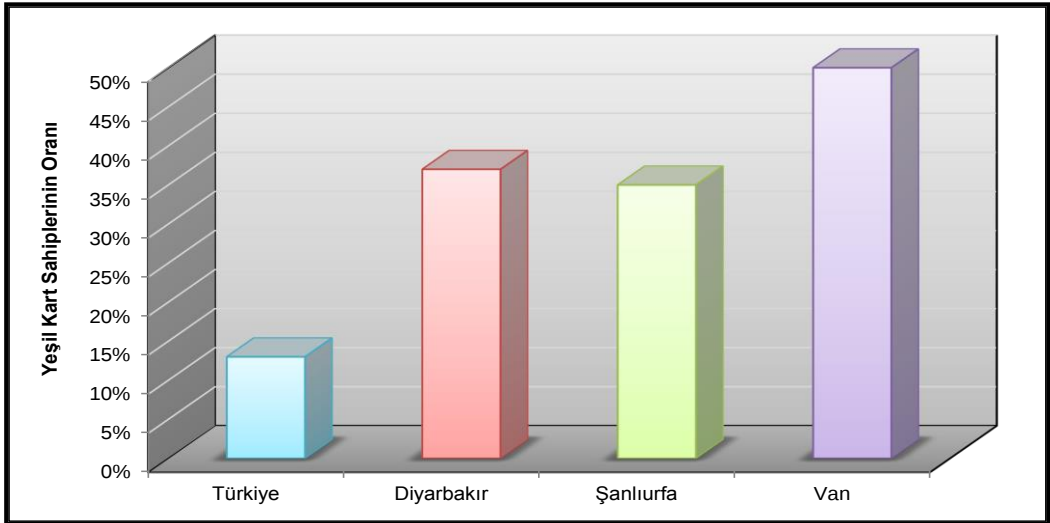
Kalkınma Bakanlığı’nın 2011 yılı verilerini dikkate alarak yaptığı çalışmaya göre Van’da işsizlik oranı Diyarbakır ve Şanlıurfa ile birlikte ciddi oranda yüksektir. Yüksek işsizlik ve düşük istihdam oranlarının görüldüğü bu üç ilin önemli sorun alanları arasında demografik ve eğitim gelişmişlik göstergelerinin düşük değerlere sahip olması bulunmaktadır. Yaşa özel doğurganlık oranı yüksek olan bu üç ilde genç bağımlı nüfus oranı ülke ortalamasının çok üzerindedir. Van İlinde 0-14 yaş arası genç bağımlı nüfus oranı %72,3 iken ülke ortalaması %38 olmuştur. Her üç ilde okuryazar nüfus oranının düşük olmasının yanında kadın okuryazar nüfus oranı da ülke ortalamasının gerisinde kalmaktadır. Ülke genelinde okuryazar kadın nüfusunun toplam kadın nüfusu içerisindeki oranı %90 düzeyindedir. Diyarbakır’da bu oran %78,8, Şanlıurfa’da %79,3 ve Van’da %80,5 olmuştur.

¹ <http://asistanhekim.blogspot.com.tr/2013/04/mecburi-hizmet-icin-il-ve-ilcelerin.html>



Şekil 5. Kadın Nüfusun Okur Yazarlık Oranlarını Gösterir Grafik

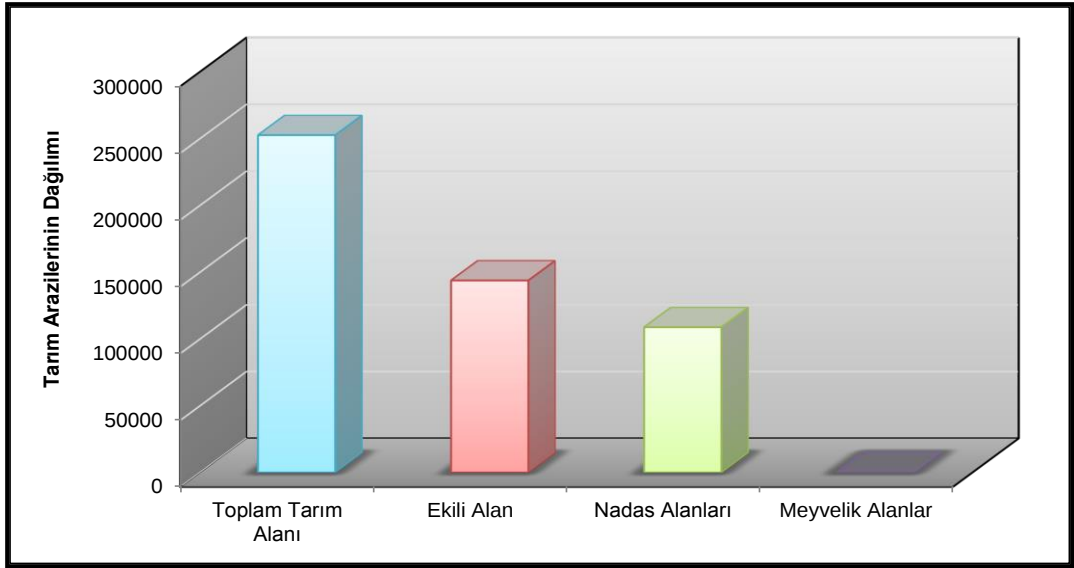
Sağlık göstergeleri itibarıyla da ülke ortalamasının gerisinde kalan bu üç ilde yeşil kart sahibi nüfusun il nüfusu içerisindeki payı yüksektir. Türkiye genelinde her 100 kişiden 13'ü yeşil kart sahibi iken Van'da her 100 kişiden 50, Şanlıurfa'da 35 ve Diyarbakır'da ise 37 kişinin yeşil kartı bulunmaktadır (Kalkınma Bakanlığı, 2013).



Şekil 6. Yeşil Kart Sahiplerinin Oranı

Çaldıran'ın temel geçim kaynağı tarımsal faaliyetlerdir. İlçenin tarımsal faaliyetler içinde en güçlü olduğu alan küçükbaş hayvancılıktır. Zira bitkisel üretim için hem coğrafi olarak hem de iklimsel açıdan güçlü sınırlamalar mevcuttur. İlçenin rakımının çok yüksek olması, karla kaplı gün sayısının fazlalığı, bitki büyüme mevsiminin kısalığı gibi nedenler bitkisel üretimi sınırlandıran en önemli faktörlerdir. Mera ve otlak alanların genişliği, ekili alanın azlığı ve rakımın yüksek olması yörede yaşayan insanları tek geçim kaynağı olarak hayvancılığa yöneltmektedir.

Çaldıran İlçesi'nde 2013 verilerine göre toplam tarım alanı 252.498 da, ekili alan 143.718 dekar, nadas alanı 108.703 dekar, meyvelik alan 77 dekar olarak bildirilmektedir (TÜİK, 2013). İlçenin toplam yüzölçümünün yaklaşık olarak 1.742.000 dekar olduğu dikkate alındığında ekili alanın yaklaşık olarak sadece %1,5 oranında olduğu görülmektedir. İlçenin ana geçim kaynağını oluşturan hayvancılıkta ağırlık koyun yetiştiriciliğidir.



Şekil 7. Van ilindeki Tarım Arazilerinin Dağılımı

I.IV. Sosyal Yapı

Çaldıran, tipik kırsal özellikler arz eden, eğitimin görece düşük olduğu, kalabalık aile nüfusuna sahip, ilişkilerin geleneklerle şekillendiği bir ilçedir. Kadınların iş ve sosyal hayata katılımı çok düşük olup, okur-yazarlık oranları da erkek nüfustan daha azdır.

Çaldıran İlçesi, ekonomisi ağırlıklı olarak hayvancılığa dayanan, tarımsal faaliyetin bir kaç ürün türü (özellikle şeker pancarı ve yem bitkileri) hariç, büyük ölçüde geçimlik düzeyde sürdürüldüğü bir sınır ilçesidir.

Sınır ilçelerine özgü tipik sosyal ve ekonomik özellikler Çaldıran'da da bulunmaktadır. Bu özelliklerin başında dışarıya göçün yoğunluğu gelmektedir. Bunun yanı sıra, geçim olanaklarının kısıtlı oluşu nedeniyle, mevsimlik işgücü hareketi de sosyal yapı içinde belirleyici bir yer tutmaktadır. Bu iki ana özellik ve coğrafi koşulların zorluğu yüzünden ilçede tarım ve hayvancılık faaliyetleri giderek gerilemektedir. Ayrıca ilçenin doğusundaki siyasi sınırın varlığından kaynaklanan iki değişken de ilçedeki sosyal yapının biçimlenmesinde etkilidir. Bu değişkenlerden ilki, ilçenin kendi doğusuyla kurabileceği olağan (akrabalık ve aşiret ilişkilerine bağlı) sosyo-kültürel ağları kuramaması; ikincisi ise iktisadi faaliyetleri bu yönde geliştirememesidir. Söz konusu yoksunlukların yol açtığı en önemli sonuç “kaçakçılık” (yasadışı sınır ticareti) faaliyetleridir.

İlçenin kendi dinamiklerinden kaynaklanmayan bu dışsal etken, ilçeyi sosyal, kültürel ve iktisadî yönden adeta total bırakmıştır. İktisadî yapı üzerinde tam bir belirleyiciliğe sahip olan mevsimlik işçi göçü ve kaçakçılık faaliyetleri, geleneksel ağların gücünü pekiştirmekte varlığının sürmesine yol açmaktadır. Geleneksel ağlar içinde en önemlisi aşiretler ve aşiret ilişkileridir. Aşiretlerin kendi arasındaki ve aşiret içi ilişkilerin gücü, kişilerin kendi donanımlarını ve sahip oldukları ekonomik güç, sosyal ve kültürel sermaye birikimini önemsizleştirmekte; aşiret içindeki statü, rol ve güç daima daha ön planda olmaktadır. Bu durum, özellikle yerel siyasetin dinamiklerini de etkilemekte ve aşiretlerin birbirlerine göre konumu, ittifaklar ve aşiret içindeki hiyerarşik konum yerel siyaset içinde iktidar ilişkilerini belirlemektedir. Bütün bu özelliklerin sosyal değişme üzerindeki en olumsuz etkisi toplumsal cinsiyet ilişkileri alanında görülmekte ve kadının kamusal alandaki temsili, etkisi ve görünürlüğü bu etkenlerin baskısı altında şekillenmektedir.

Arazi büyüklüğü ve dağılımı üzerinde aşiretlerin ve aşiretçiliğin etkisi düşük olmakla birlikte, hanelerin siyasal kararlarında ve sosyal/mekânsal hareketliliğinde aşiretler belirleyiciliklerini sürdürmektedir. Hanelerin ekonomik bir birim olarak öne çıkması, hane nüfusu büyüklüğünün de Türkiye ortalamalarının üzerinde seyretmesine yol açmaktadır.

Çaldıran İlçesinde, Van İlinin diğer ilçelerinde olduğu gibi hane halkı büyüklüğü 6 ilâ 10 kişi arasında değişmektedir². Hanenin gerçek ekonomik birim olması ve buna bağlı olarak ilçede küçük aile işletmeciliğinin hâkimiyeti, hanelerin henüz “çekirdek aile” esasına dayanmaması gibi etkenler, geleneksel ilişkilerin dayanıklılığını arttırmaktadır.

² Bkz. Şahin ve Yılmaz 2008.

BÖLÜM II. SINIR TİCARETİNİN YASAL ÇERÇEVESİ VE TÜRKİYE'DE SINIR TİCARETİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ

Sınır ticareti komşu iki ülke arasında özel antlaşmalara dayanılarak yürütülen ve her iki ülkenin sınıra yakın yerleşim bölgelerini kapsamına alan bir dış ticaret mecrasıdır. Sınıra yakın yerleşim yerlerinin ihtiyaçlarının karşılanması, yüksek taşıma giderlerinin düşürülmesi, buralarda istihdam yaratılması, az gelişmiş bölgelerin sınır ticareti yoluyla oluşacak ticari potansiyel sayesinde ekonomik altyapılarının gelişimine ivme kazandırılması ve burada ekonomik yapılarının canlandırılması ülkeleri sınır ticareti yapmaya ve bu yolda yöntemler geliştirmeye yönlendiren başlıca nedenlerdir.

II.1. Yasal Çerçeve

Ülkemizde 1980'li yıllarda uygulamaya konulan sınır ticareti ile sınır komşularımızla karşılıklı olarak sınır bölgesi ahalisinin ihtiyaçlarını karşılamak amaçlanmış; bölge ihtiyaçlarına göre eşya ithalat ve ihracatına ilişkin çeşitli kolaylıklar getirilmiştir. Bu çerçevede Gümrük Kanunu'nun 1 Temmuz 2003 tarih ve 25155 sayılı *Resmi Gazete*'de yayımlanan 4910 sayılı Kanun ile değişik 172. maddesinde *“Türkiye ile komşu ülkeler arasında coğrafi durum ve bölge ihtiyaçları göz önünde bulundurularak yapılacak sınır ticaretinin kapsamını belirlemeye, sınır ticareti yapılacak sınır ticaret merkezlerinin kurulmasına ve buralardan yapılacak ihracat ve ithalatın usul ve esaslarını belirlemeye veya sınır ticareti yoluyla serbest dolaşıma girecek eşyadan alınacak vergileri göstermek üzere ilgili kanunlarda belirtilen azami hadleri geçmemek şartıyla tek ve maktu bir tarife uygulamaya Bakanlar Kurulu yetkilidir. Sınır ticaret merkezleri, gümrük işlemlerinin yürütülmesinde Türkiye Cumhuriyeti Gümrük Bölgesi dışında addedilir. Sınır ticaretine ilişkin gümrük işlemleri Müsteşarlıkça belirlenir.”* hükmü konularak sınır ticaretinin önü yasal olarak açılmıştır. Bu kanun hükmü muvacehesinde Gümrük Yönetmeliği'nin 570. maddesinde Bakanlar Kurulunca Türkiye ile komşu ülkeler arasında coğrafi durum ve bölge ihtiyaçları göz önünde bulundurularak kapsamı belirlenen sınır ticaretinin ancak belirtilen gümrük idarelerinden yapılacağı belirlenmiştir. Söz konusu yönetmeliğin 571. maddesinde sınır ticareti kapsamında yapılacak her türlü ithalat ve ihracat işlemlerinde 167. maddede belirtilen beyannamenin kullanılacağı, 572. maddesinde Kanun'un 172'nci maddesi çerçevesinde sınır ticareti kapsamında yapılacak ithalat ve ihracat işlemlerinin Bakanlar Kurulu kararında yer alan hükümler saklı kalmak kaydıyla bu Yönetmelik'te yer alan usul ve esaslara tabi olduğu, 573. maddesinde ise sınır komşusu ülkelerle sınır

ticaretine ilişkin özel anlaşmalar bulunması halinde, gümrük işlemlerinin bu anlaşmalar hükümlerine göre yürütüleceği hükme bağlanmıştır.

Bu durumda;

1. Sınır ticaretinin kapsamı Bakanlar Kurulu tarafından belirlenmektedir.
2. Sınır Ticaret Merkezi kurmaya Bakanlar Kurulu yetkilidir.
3. Sınır Ticaret Merkezlerinde yapılacak ihracat ve ithalatın usul ve esaslarına, burada alınacak vergilerle ilgili tek ve maktu vergi tarifesi uygulamasına Bakanlar Kurulu karar vermektedir.
4. Kapsamı belirlenen sınır ticaretinin yönetimi, Bakanlar Kurulu kararıyla belirlenen gümrük idarelerine bırakılmıştır. Buradaki ihracat ve ithalat işlemleri, Bakanlar Kurulu'nun belirlediği usul ve esaslar geçerli olmakla birlikte, Gümrük Yönetmeliği'nin hükümlerine göre yürütülecektir.
5. Sınır Ticaret Merkezlerinde yapılacak ihracat ve ithalat işlemlerinde ticareti yürüten TC. Vatandaşlarına "Beyanname" düzenleme zorunluluğu getirilmiştir.
6. Sınır komşusu ülkelerle sınır ticaretine ilişkin özel anlaşmalar bulunması halinde, gümrük işlemleri bu anlaşmalar hükümlerine göre yürütülecektir.

Bu ilkeler göz önüne alındığında sınır ticaretine ilişkin kararların alınmasında ve bu ticaretin yürütülmesinde yerel idarelerin (valilik, kaymakamlık ve belediyelerin) hareket alanının son derece sınırlandığı görülmektedir.

Sınır ticareti merkezlerinin kurulmasına ilişkin olarak vaz edilen ve 10 Nisan 2003 tarihli 25075 sayılı *Resmî Gazete*'de yayımlanarak yürürlüğe giren Bakanlar Kurulu Kararı'na (2003-5408) göre Doğu ve Güneydoğu sınır illeri bu ticaretin kapsamına alınmıştır. Bu iller **Artvin, Ardahan, Kars, Iğdır, Ağrı, Van, Hakkari, Şırnak, Mardin, Şanlıurfa, Kilis, Gaziantep** ve **Hatay** illeridir. Aynı Bakanlar Kurulu Kararına göre, sınır ticaret merkezleri Dış Ticaret Müsteşarlığı'nın koordinatörlüğünde, Milli Savunma Bakanlığı, Maliye Bakanlığı, İçişleri Bakanlığı ile Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı ve Gümrük Müsteşarlığı temsilcilerinden oluşan bir komisyonun oybirliğiyle yapacağı teklif üzerine Dış Ticaret Müsteşarlığı'nın bağlı olduğu Devlet Bakanlığı'nın onayı ile kurulacağı belirtilmiştir.

Ancak bugünkü devlet teşkilâtında Dış Ticaret Müsteşarlığı lağvedilerek dış ticaret işlerinin Bakanlık seviyesinde örgütlenmesi ile oluşan Ekonomi Bakanlığı ile Gümrük Müsteşarlığı'nın lağvedilerek gümrük ve ticaret işlerinin yeniden bakanlık seviyesinde teşkilatlanması ile kurulan Gümrük ve Ticaret Bakanlığı söz konusu komisyon içinde temsil edilir konuma gelmiş ve komisyon içinde selefi müsteşarlıkların yerini almış; onay yetkisi ise Dış Ticaret Müsteşarlığı'nın yerini alan Ekonomi Bakanlığı'na geçmiştir.

Gümrük Müsteşarlığı'nın yetkisine bırakılan inşa, işletme, fizikî düzenleme, stok kontrolü, giriş-çıkış usul ve esasları, işletmecilerin faaliyet sınırlarının belirlenmesi, işletme izinleri gibi işler, yeni teşkilâta göre Gümrük ve Ticaret Bakanlığı'nın uhdesine ve bakanlık adına Gümrük Başmüdürlüklerinin denetimine geçmiştir. Bu merkezlerde gıda maddelerinin stoklanmasında kullanılacak depoların hijyenik ve teknik koşulları Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı'nın yetki alanında olup, bu işleri bakanlık adına İl Gıda, Tarım ve Hayvancılık Müdürlükleri yürütmektedir. Sınır Ticaret merkezlerindeki mağazalarda bulundurulacak eşyaya ilişkin teminat usulleri ise Gümrük ve Ticaret Bakanlığı'nın yetki alanına bırakılmıştır. İhracat ve ithalatla ilgili kararlar almaya, ihracat ve ithalatı sınırlandırmaya veya durdurmaya ise Ekonomi Bakanlığı yetkilidir.

Yerel idarenin inisiyatif alabildiği yegâne saha, il ihtiyacı olup ithalata konu olan eşyanın kotalarının belirlenmesi ve ilgili esnaf ve tacirler adına “uygunluk belgesi” düzenlenmesi işleridir. Bunun için valilikler bünyesinde “Değerlendirme Komisyonu” kurulacaktır. Vali veya Vali Yardımcısı başkanlığındaki bu komisyonda Defterdar, Gümrük Müdürü, Bilim, Sanayi ve Teknoloji İl Müdürü, Ticaret İl Müdürü, Gıda, Tarım ve Hayvancılık İl Müdürü, Esnaf ve Sanatkar Odaları Birliği ile İl Ticaret Odası veya İl Ticaret ve Sanayi Odası temsilcileri bulunmaktadır. İl kotaları ise Değerlendirme Komisyonu üyelerinin oy çokluğu ile izhar edeceği teklif üzerine Dış Ticaret Müsteşarlığı'nca belirlenecek; tarım ürünleri ile ilgili olarak hasat dönemi de dikkate alınarak Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı'nın görüşü alınacaktır. Değerlendirme Komisyonu'nun sekretarya hizmetleri ise İl Ticaret Odası veya İl Ticaret ve Sanayi Odası tarafından yerine getirilecek ve sekretarya hizmetlerinin yerine getirilmesinde Esnaf ve Sanatkar Odaları Birliği'nden de personel görevlendirilebilecektir.

İşletme izni için ise bir “Anonim Şirket” yapısı öngörülmüştür. Bu anonim şirket, Sınır Ticaret Merkezi kurulması için onay verilen ilin İl Özel İdaresi, İl ve İlçe Ticaret Odası veya İl ve İlçe Ticaret ve Sanayi Odası, Esnaf ve Sanatkar Odaları Birliği ile en az iki İhracatçı Birliği’nin katılımıyla oluşturulacaktır. Şirket izin için ilgili Gümrük ve Muhafaza Başmüdürlüğüne başvuracaktır.

Başmüdürlük söz konusu anonim şirketin kuruluş akdinin ibrazını aramakla yükümlüdür. Mağaza İşletme İzni ise Sınır Ticaret Merkezi’ni işleten anonim şirketin teklifi üzerine ilgili esnaf ile gerçek ve tüzel kişi tacirlere (vakıflar, dernekler ve belediyeler ile bunlar tarafından kurulan veya bunların ortak oldukları firmalar hariç) verilmektedir.

Tüzel kişiler için en az üç yıldır faaliyette olmak, gerçek kişiler için ise en az üç yıllık vergi mükellefi olmak şartları aranmaktadır. Bir hukukî şahsiyet sadece bir mağaza işletme izni alabilir ve bu izni devredemez. İzin verme yetkisi ilgili Gümrük İdaresi’ne aittir.

II.II. Sınır Ticaretinin Tarihi, Kapsamının Genişlemesi ve Daraltılması

Türkiye’de sınır ticaretine ilk olarak 1980 yılında **Gürbulak Sınır Kapısı**’nda izin verilmiştir. 1985 yılında Bakanlar Kurulu Kararıyla Gaziantep’in Ünlüpınar ve Karkamış Sınır Kapıları’nda Suriye ile sınır ticareti yapılması serbest bırakılmış; 1986 yılında da bu listeye Hatay’ın Cilvegözü Sınır Kapısı eklenmiştir. 1987 yılında Van’ın Kapıköy, 1988 yılında Hakkari’nin Esendere ve 1989 yılında Artvin’in Sarp Sınır Kapıları sınır ticareti kapsamına alınmıştır.

1989 yılından itibaren komşu illerin de sınır ticareti yapabilmesine müsaade eden kararların yayımlandığı görülmektedir. 1989’da Erzurum, Gürbulak Sınır Kapısı’nı kullanarak İran ve Sarp Sınır Kapısı’nı kullanarak Bağımsız Devletler Topluluğu (BDT) ile sınır ticaretine açılmış; aynı yıl Şırnak İli **sınır ili**, Mardin ve Hakkari İlleri ise **komşu il** statüsüyle Habur Sınır Kapısı üzerinden sınır ticaretine açılmıştır. 1990 yılında Kars, BDT ile ticaret yapabilmek üzere Sarp Sınır Kapısı’nı ve İran’la ticaret yapabilecek şekilde Gürbulak Sınır Kapısı’nı kullanabilecek komşu il statüsünü elde etmiştir. 1996’da Akçakale Sınır Kapısı, Şanlıurfa İli ile Suriye arasında, 1997’de Kapıkule Sınır Kapısı Edirne İli ile Bulgaristan arasında sınırlı kalmak koşuluyla sınır ticareti kapsamına alınmıştır.



Şekil 8. Sarp Sınır Kapısı Fotoğrafı

4 Mayıs 1998 tarih ve 98/11160 sayılı geniş bir Bakanlar Kurulu Kararıyla toplam on üç sınır ili (Artvin, Ardahan, Kars, Iğdır, Ağrı, Van, Hakkari, Şırnak, Mardin, Şanlıurfa, Gaziantep, Kilis, Hatay ve Edirne) Ermenistan ve Yunanistan hariç olarak, kendilerine sınır ülkelerle sınır ticareti yapabilecek iller kapsamında tanımlanmıştır. Bu karar kapsamında sınır ticareti yapacak şirketin merkezinin sınır ilinde bulunması, sınır ticaretinin ayda dört defayı ve her defasında 50 bin USD'ı aşmaması koşulları getirilmiştir. Ancak aynı Bakanlar Kurulu Kararı komşu illeri sınır ticaretine tamamen kapatmakta ve ithal edilen malların ilgili il dışına çıkarıldığının tespiti durumunda cezai işlem öngörmektedir. Ayrıca "Menşe Şahadetnamesi" tanzimi zorunluluğu ile üçüncü ülkelere ait malların giriş engellenmek istenmiş ve bütün ithal mallarda vergi oranı % 80'lere çıkarılmıştır.

1990 yılından itibaren 1998 yılına kadar sınır ticareti kapsamında ülkeye sokulan malların ağırlıklı kısmı akaryakıt ve akaryakıt içinde de mazottur. Buna bağlı olarak özellikle güney illerinde akaryakıt taşımacılığına dayanan ve kendi nam ve hesabına çalışan çok sayıda gerçek kişi geçimini bu yoldan sağlamaya başlamıştır. Ancak buna paralel olarak sadece işlenmiş akaryakıtın değil öte yandan işlenmemiş petrol türevlerinin de ülkeye sokulması ve ülke içinde bunları işleyen çok sayıda küçük kaçak ev rafinerilerinin çalıştırılmaya başlanması ve işlenmiş olarak getirilen veya ülke içinde işlenen akaryakıtın başka illerde pazarlanmasının bir türlü önünün alınamaması devleti yeni tedbirler üretmeye sevk etmiştir.

Böylece söz konusu Bakanlar Kurulu Kararı ortaya çıkmıştır. Bu kararın ortaya çıkmasında, sınır ticaretinden ayrılıkçı örgütlerin de kazanç sağladığı ve bu ticareti yasadışı biçimde vergilendirdiği duyumlarının da önemli rol oynadığı düşünülmektedir.

Ancak sonuçta bu kararla söz konusu doğu ve güneydoğu illerindeki sınır ticareti durma noktasına gelmiş ve Gaziantep hariç olmak üzere bu illerin büyük ölçüde sınır ticaretine dayanarak gelişen ekonomileri de durgunlaşma eğilimine girmiştir. Ne var ki bütün bu önlemlere karşın sınır ticaretinin sona erdiğini söylemek mümkün değildir. Aynı genişlikte olmamakla birlikte, özellikle akaryakıt ithalatı “kaçak” olarak sürmüş ve münferit giriş-çıkışlar yoluyla ağır nakliye vasıtalarına ve hatta binek araçlara eklenen ek yakıt depoları ile kotaların çok üzerinde akaryakıt ülkeye sokulmaya devam etmiştir. Üstelik bu kez, bu mallarla sınır kapılarından geçişin zorlaşması ile açık araziden sınır geçişlerinde artış gözlenmiştir. Ayrıca aynı yıl yürürlüğe sokulan 23 Aralık 1998 tarih ve 98/12254 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile illerde İl Valilerinin olan sınır ticareti yetkisi, Dış Ticaret Müsteşarlığı'na devredilmiş ve böylelikle sınır ticareti tamamen merkezî idarenin müdahalesi ve kontrolü altına alınmıştır. Böylelikle il ihtiyaçlarına ilişkin “nihai listeler” artık Müsteşarlıktan illere gönderilmekte ve daha önce illerde belirlenen “ihtiyaç listeleri” ile ilgili nihai karar merkeze bırakılmaktadır. Dolayısıyla daha önce ihtiyaç listesi fazlası malların başka illere gönderilmesine müsaade etme yetkisi olan İl Değerlendirme Kurulu'nun yetki alanı önemli ölçüde daraltılmıştır.

2000 yılında çıkarılan bir Kararname ile hudut ticaretinin sınırları daha da daraltılmıştır. Bu Kararname ile öncelikle “Komşu İl” uygulaması tamamen ortadan kaldırılmıştır. İkincisi, sınır ticaretine izin verme yetkisinin Bakanlar Kurulu'nda olduğu teyit edildiği gibi, sınır ticaretine müsaade edilen il sayısı yediye düşürülmüş, Edirne “sınır ticaretine yasaklı il” durumuna getirilmiştir. Bazı ürünlerde kota kısıtlamalarını kaldıran ve sınır ticaretini büyük ölçüde Türkiye'de üretilmeyen/üretilmesi mümkün olmayan baharat türlerine ve sınaî ürünlere münhasır kılan bu Kararname, mazot ticaretini ise iyice kısıtlamıştır. Söz konusu Kararname ile sınır ticaretinin en önemli kalemini oluşturan mazot ticaretinde gümrük muafiyetleri asgari düzeylere çekilmiştir.

“Taşıt Üzeri Motorin Ticareti” olarak da adlandırılan ve kişilerin kendi vasıtalarıyla sınırdan geçirebildikleri mazot miktarını konu alan kalemde, daha önce uygulanan % 60 seviyesindeki gümrük vergisi % 80 seviyesine çıkarılmıştır. Bu kararla ayrıca vasıtanın deposunda getirilebilecek aylık mazot miktarı, örneğin Iğdır'da 25 bin tondan 15 bin tona, Habur'da 150 bin tondan 75 bin tona düşürülmüştür.

Bu kapsamda getirilen mazotun Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı'nın (TPAO) yan kuruluşu olan ve 1999 yılında faaliyete geçen Türkiye Petrolleri Uluslararası Şirketi (*Turkish Petroleum International Company-TPIC*) tarafından satın alınması zorunluluğu karara bağlanarak, kişilerin kendi nam ve hesaplarına mazot ticareti yapmalarının tamamen önüne geçilmek istenmiştir. 2002 yılındaki bir kararla da mazot ticareti tamamen yasaklanmıştır³.

2003 yılında getirilen Sınır Ticaret Merkezleri uygulaması, bütün bu tecrübenin ardından gelen yeni bir “deneme” mahiyetinde olup, esas itibarıyla sınır ticaretinin “sınırdaki kontrolünü” ve “hudutla sınırlanmasını” amaçlamaktadır 2003/5408 Sayılı “Sınır Ticaret merkezlerinin kurulmasına ilişkin” Bakanlar Kurulu Kararı, “komşu il” kavramını yeniden getirmiştir. Yasal çerçeve başlığı altında ayrıntılı olarak bahsedilen düzenlemelerde dikkati çeken en önemli konu, bu alanda da merkezî idarenin nihai karar verici konumunu sürdürmesidir.

Bütün bu uygulama çeşitliliği, sınır ticareti konusunda Türkiye Cumhuriyeti Hükümetlerinin uzun vadeli bir stratejilerinin bulunmadığını, ortaya çıkan sorunları günlük kararlarla ve palyatif tedbirlerle çözmeye çalıştığını göstermektedir. Kararların bize gösterdiği gibi, sorunların ortaya çıkmadan önce öngörülmesine, sorun çeşitlerinin saptanmasına ve önlemler dizisinin önceden mevcut strateji içine yerleştirilmesine ya da sorunlar öngörülse bile bu sorunlarla birlikte konunun geliştirilmesine yönelik bir strateji geliştirme pratiği bugüne söz konusu olmamıştır. “Sınır Ticaret Merkezleri” uygulaması bu anlamda yine geçici bir uygulama olarak görülebilirse de, bu uygulamanın geliştirilmesi, serbest bölge pratiği ile birlikte değerlendirilerek dış ticaret ve sınır yönetimi stratejisinin önemli bir parçası haline getirilmesi mümkündür.

³ Öztürk 2006

II.III. Sınır Ticareti Yoluyla Getirilen Malların Türkiye Ekonomisine ve Türkiye'deki Üretim Üzerindeki Genel Etkileri

Mazot ticareti nedeniyle ortaya çıkan sorunlar Bölüm II.II.'de anlatılmıştır. Bunun dışında özellikle tarımsal ürünler ithalatı nedeniyle Türkiye'nin iç tarımsal üretimi üzerinde belirgin etkilerin ortaya çıktığı gözlenmiştir. Özellikle sınır ticareti yoluyla kavun, karpuz, nar, İran fıstığı, bal, patlıcan, kivi, pirinç, şeker, üzüm, çay, elma, muz gibi özellikle İran'dan ithal edilen bazı tarımsal ve işlenmiş ürünlerin belirli kotalar dahilinde sınır ticaretine müsaade edilen iller dışındaki büyük tüketim merkezlerine ulaştırılması ve oralarda piyasaya sunulması nedeniyle, bu ürünleri Türkiye'de üreten kesimlerin sıkıntılar yaşadığı gözlemlenmiştir.

Yaşanan sıkıntıların en önemli nedeni, söz konusu ürünlerin Türkiye'deki hasat ve pazarlama mevsimleri dışında ülkeye sokularak mevsim-dışı bir piyasanın yaratılması ve bu ürünlerin Türkiye'deki eşdeğerlerine göre daha ucuz oluşlarıdır.

Bu bakımdan ithal edilen kavun ve karpuz, Mersin ve Adana gibi büyük ölçekte bostan mahsulü üreten Çukurova illerindeki; kivi ithalatı özellikle Rize'de geliştirilmeye çalışılan rüşeym haldeki kivi üretimini; pirinç ithalatı Trakya'daki pirinç üretimini; İran fıstığı ithalatı ise Gaziantep, Kilis, Adıyaman, Şanlıurfa ve Siirt gibi fıstık üreticisi illerdeki müstahsili ve piyasa araçlarını etkilemiştir. Ayrıca İran'dan yapılan canlı hayvan ithalatı da özellikle doğu illerdeki hayvancılık faaliyetini olumsuz yönde etki altına almıştır. Hayvan ithalatının, sınırdan geri çevrilmesi yerine sınır illeri içinde önlenmeye çalışılması, yani hayvanların sınır iline sokulması değil, başka illere geçişini önlemeye çalışan tedbirlere başvurulması yüzünden özellikle bu illerdeki hayvancılık sektörü çökme noktasına gelmiştir. Özellikle 90'lı yıllarda hayvan ticaretinin etkisi çok belirgindir. 1991 ile 1998 yılları arasında doğu ve güneydoğu illerinde küçükbaş hayvan sayısı 8 milyondan 2 milyona düşmüştür. Ancak 1999 yılında alınan bir kararla hayvan hareketinin tamamen durdurulması ile hayvancılık sektörü bakımından kötü gidiş önlenebilmiştir⁴.

⁴ Öztürk 2006.

II.IV. Türkiye’de Sınır Ticaret Merkezleri

Türkiye’de sınır ticaret merkezi uygulamasının sınırlı kaldığı görülmektedir. Bu kapsamda Bakanlar Kurulu’nun 2008/14451 sayılı kararı mucibince Ağrı’nın Doğubayazıt İlçesi Gürbulak Sınır Kapısına mücavir Sarısu Sınır Ticaret Merkezi, Iğdır’ın Dilucu sınır kapısında Dilucu Sınır Ticaret Merkezi, Van’ın Saray İlçesi Kapıköy Sınır Kapısındaki Kapıköy Sınır Ticaret Merkezi ve Hakkari’nin Yüksekova İlçesine bağlı Esendere Sınır Kapısındaki Esendere Sınır Ticaret Merkezi hizmete açılmış ve bu merkezlere, pek çok yerde (örneğin Kilis ve Şırnak’ta) talepte bulunulmasına karşın yenileri eklenmemiştir. Bu atalet iki nedene bağlanabilir:

1. Mevcut sınır ticaret merkezi uygulamalarından beklenen verimin elde edilememesi ve bu merkezlerde devletçe birtakım sakıncaların saptanması;
2. Sınır komşularıyla güvenlik sorunlarının ortaya çıkması ve bazı sınır kapılarının emniyetsiz koşullar arz etmeye başlaması.

Sınır ticaret merkezleri aracılığıyla kota dışı ve istenmeyen bazı malların yasadışı ticaretinin yapılması ve kotaların üzerinde mal getirilmesi gibi nedenlerin belirli devlet gelirlerinde (özellikle vergi gelirlerinde) kayıplara yol açması, standart dışı malların girişiyle ürün kalitesinin düşmesi (özellikle mazot ticaretinde), yasaklanmış malların ticaretinin il içindeki ticareti olumsuz yönde etkilemesi ve il ihtiyacı dışında veya il mahrepli olmayan malların başka illere geçişi veya başka illerden gelen mallar için sınır ilinin transit bir rol oynamaya başlaması gibi sakıncalar sınır ticaret merkezlerinde gerilemeye neden olmuştur.

PKK ile yaşanan çatışma ortamının bazı sınır kapılarındaki emniyeti tehdit etmesi, Suriye ve Irak’la yaşanan siyasal sorunlar, Irak ile Türkiye arasındaki mevcut kapıların kontrolünün Irak Kürt Bölgesel Yönetimi’nin kontrolüne geçmesi ve yakın zamanlarda Suriye ile mevcut sınırın iç savaş nedeniyle bir “çatışma sahası” haline gelmesi mevcut sınır ticaret merkezlerine yenilerinin eklenmesini engellemiştir.

II.V.I. Van ve Mücavir İllerdeki Sınır Kapıları

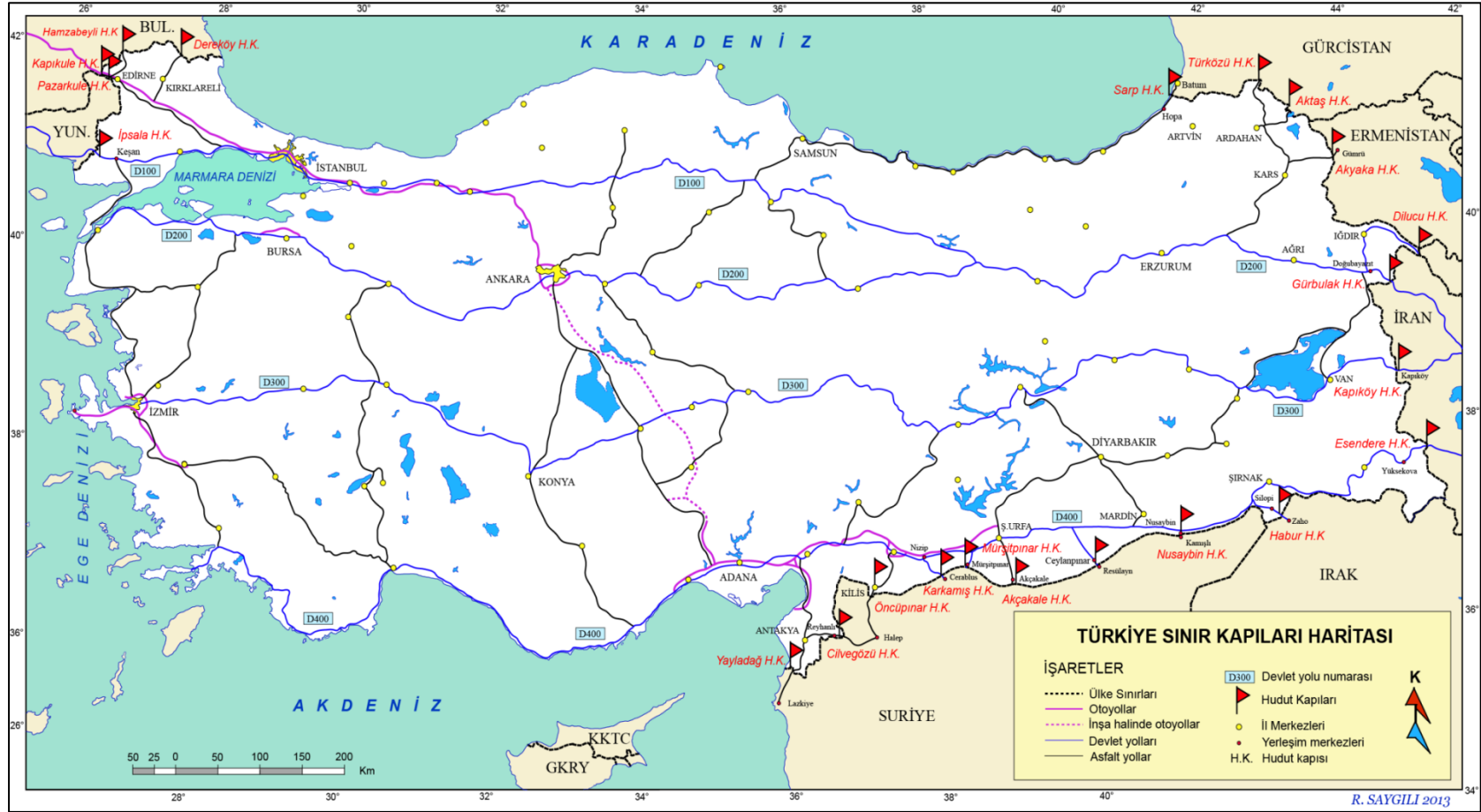
Türkiye'nin kendi doğusundaki ülkelere açılan sınır kapıları, Van İli dahil olmak üzere yedi ile yayılmıştır. Bu iller en kuzeyden güneye doğru olmak üzere Artvin, Ardahan, Kars, Iğdır, Ağrı, Van ve Hakkari'dir (**Şekil 8**).

Bu kapıların iki ana özelliği vardır:

1. Avrupa'nın ve Türkiye'nin Kafkasya, Hazar ve Ural Rusya'sı, İran, Hint alt-kıtası ülkeleri ve İç Asya'ya kara ulaşımının ve ticaretinin çıkış ve giriş noktaları olmaları;
2. Bu noktaların Avrupa gümrüğüne ilk giriş kapıları olmaları.

Bu özellikleri bakımından söz konusu kapılar stratejik bir önem arz etmektedir. Ancak bugüne kadar bu stratejik önemleriyle mütenasip biçimde ilgiye mazhar oldukları veya bu açıdan ele alınarak imkân ve kabiliyetlerinin geliştirildiğini söylemek zordur. Bu durumun ana nedenleri aşağıda maddeler halinde sıralanmıştır:

- ➔ Doğu illerine karşı merkezî yönetimin yıllara yayılmış olan genel ilgisizliği,
- ➔ Doğu sınırındaki illerin sürekli nüfus kaybetmesi ve bununla birlikte ekonomik önemlerinin giderek azalması, buna bağlı olarak merkezî yönetim ve karar vericiler üzerinde etkili birer baskı grubu oluşturacak potansiyeli giderek kaybetmeleri,
- ➔ Bölgenin uzun zaman sadece askerî ve güvenlikçi bir bakış açısıyla ele alınmış olması,
- ➔ Türkiye'nin kendi doğusundaki ülkelerle yaşadığı uzun veya kısa erimli siyasî sorunların bu kapılar konusunda süreklilik ve kalıcılık arz eden bir politikanın uygulanmasına müsaade etmemesi, iyileştirme projelerinin sürekli ertelenmesi bu açıdan da kapıların adeta dış siyasete ve kısmen de iç siyasete rehin bırakılmış olması sayılabilir.



Şekil 9. Türkiye Sınır Kapıları Haritası

Türkiye’de yedi doğu iline yayılmış çok sayıda kapı olmasına karşılık, bunların bir kısmının kapalı veya işlevsiz olduğu, açık olanların da yeterli hizmeti üretemediği ve istenen verimlilikte çalışmadığı görülmektedir. Gürcistan’ın Acara Bölgesi’ne açılan Sarp Sınır Kapısı (Artvin), Gürcistan’ın Samtskhe-Javakheti iline açılan Türkgözü Sınır Kapısı (Ardahan), Azerbaycan’ın Nahcivan Özerk Bölgesi’ne açılan Dilucu Sınır Kapısı (İğdır), İran’ın Batı Azerbaycan vilâyetinin Maku ilçesine açılan Gürbulak Sınır Kapısı (Ağrı), İran’ın Batı Azerbaycan vilâyetinin Khoy ilçesine açılan Kapıköy Sınır Kapısı (Van) ve İran’ın Batı Azerbaycan vilâyetinin Urmiye ilçesine açılan Esendere Sınır Kapısı (Hakkari) faal durumdadır. Ancak Serhat Kalkınma Bölgesi dahilinde bu kapılardan sadece Doğubayazıt İlçesinde iç gümrüğü bulunan Gürbulak Sınır Kapısı üzerinden gümrük işlemleri gerçekleştirilebilmektedir. Bu gümrükler, fizikî altyapı sorunları ve Doğubayazıt ilçesinde gümrükleme ve depolama hizmetlerini yürütecek özel sektör kapasitesinin yetersizliği nedeniyle verimli ve etkin hizmet üretememektedir⁵. Van kalkınma bölgesi dahilinde ise Kapıköy ve Esendere’de gümrükleme işlemleri için teşkilâtlar mevcuttur.



Şekil 10. Gürbulak Sınır Kapısından Görünüm

⁵ T.C. Serhat Kalkınma Ajansı, *Serhat Bölgesi Sınır Kapıları*, 2012

Ermenistan'ın Şirak (Gümrü) İline açılan Doğukapı (Kars) ve Armavir İline açılan Alican Sınır Kapısı (Iğdır) 1993 yılından beri kapalıdır. Dilucu Sınır Kapısı'na komşu olan ve İran'ın Batı Azerbeycan vilâyetinin Maku ilçesine açılan Boralan Sınır Kapısı İran'ın güvenlik sorunlarını ve ulaşım altyapısı bulunmamasını gerekçe göstermesi nedeniyle kapalı tutulmaktadır. Gürcistan'ın Ahıska/Ahilkelek bölgesine açılan Aktaş Sınır Kapısı (Ardahan) ise yapımı halen devam etmekte olduğundan henüz hizmete açılmış değildir.

Gürbulak gümrükleme bölgesinde, sınır kapısına 5 km mesafede kurulan Sarısu Sınır Ticaret Merkezi, Kapıköy'de ve Esendere'de ise sınıra bitişik olarak oluşturulmuş bulunan Kapıköy ve Esendere Sınır Ticaret Merkezleri mevcuttur. Sarısu, Serhat Bölgesindeki tek sınır ticaret merkezidir. Sarısu, Kapıköy ve Esendere sınır ticaret merkezlerinde önceden Dış Ticaret Müsteşarlığı'nca, günümüzde ise Ekonomi Bakanlığı'nca hazırlanan "İl İhtiyaç Listesi"nde belirlenen kotalar dahilinde, belirli malların ihracat ve ithalat işlemleri gerçekleştirilmektedir. Sınır Ticaret Merkezlerinde Gümrük ve Gümrük Muhafaza Müdürlükleri personeli tarafından hizmet verilmektedir.



Şekil 11. Sınır Kapılarından Fotoğraflar

Söz konusu sınır kapılarında mal ve yolcu hareketinin yoğunlaştığı sadece Gürbulak ve Sarp Sınır Kapısı olmak üzere iki kapı mevcuttur. Bu iki kapının Türkiye'nin doğusundaki dünyaya açılan yükün ağırlıklı bir bölümünü yüklenmiş olmasının ana nedeni ise bu kapılara ulaşan karayollarının yüksek standartlı ve sürekli açık bulunmasıdır. Bunun dışında demiryolu geçişinin sağlanabildiği tek kapı Van İlindeki Kapıköy Sınır Kapısı'dır. Demiryolu geçişi olan Kars ilindeki Doğukapı Sınır Kapısı ise kapalı olduğundan demiryolu ile yapılan taşımacılık bakımından etkisizdir. Bu nedenle Kapıköy Sınır Kapısı da demiryolu ulaşımı bakımından bütün yükü üstlenmiş durumdadır.



Şekil 12. Kapıköy Sınır Kapısından Görüntüler

Gerek yukarıda sayılan nedenler gerekse altyapı yetersizlikleri nedeniyle doğu hudutlarındaki sınır kapıları etkin ve verimli hizmet üretememektedir. Makro düzeyde bakıldığında, Türkiye'nin dış ticaret ve diplomatik hedefleri itibariyle giderek önem kazanan Avrasya bölgesine verilen önem ve ağırlık ile bu sınır kapılarının fizikî durumları, altyapıları ve sunulan hizmetin kalite ve yeterliliği arasında ciddi bir uyumsuzluk olduğu söylenebilir.

Oysa gerek Serhat gerekse Van Bölge Kalkınma Ajanslarının hazırladıkları 2014-2023 Bölge Planlarında, bölgelerin birer lojistik merkez haline getirilmesi ve bunun için önem arz eden modların altyapısının geliştirilmesi “plan hedefi” haline getirilmiştir. Van Bölgesel Planında belirtildiği gibi, TRB2 (Van) Bölgesi sadece Türkiye'nin değil Avrupa ülkelerinin Ortadoğu ve Asya Ülkeleriyle Türkiye üzerinden bağlantısının sağlanmasında ana ulaşım koridoru üzerinde bir büyük çıkış kapısıdır⁶. Bölgenin lojistik merkez haline getirilmesi hedefi, üst ölçekli planlarla da uyumlu bir hedeftir⁷. Bu hedef rasyonel ve olabilirliği yüksek bir hedef olmakla birlikte, bunun için önemli adımların atılması gerekmektedir. Bu adımlar şöyle sıralanabilir:

- ➔ Mevcut kapıların standart ve verimliliğinin artırılması,
- ➔ Kapalı olan kapıların hizmete açılması,
- ➔ İhtiyaç duyulan noktalarda yeni kapıların hizmete açılması,
- ➔ Gümrükleme hizmetlerinin kalitesinin ve altyapısının iyileştirilmesi için gerek malî destekler ve proje destekleri, gerekse nitelikli personel takviyesi ile doğu gümrükleri için bir “İyileştirme Politikası”nın mutlaka gündeme alınması,
- ➔ Serbest ticaret merkezlerinin sayılarının artırılması, bu merkezlerin işlevli hale gelmesi için gereken yasal ve malî önlemlerin devreye sokulması, ayrıca uygun yerlerde yeni serbest bölgelerin oluşturulması,

⁶ 2014-2023 Dönemi TRB2 Bölgesi Bölge Planı, Van, 2014: Doğu Anadolu Kalkınma Ajansı, s. 117.

⁷ Bkz. T.C. Kalkınma Bakanlığı 10. Kalkınma Planı, Md. 829, 831, 832, 835 ve T.C. Kalkınma Bakanlığı Bölgesel Gelişim Ulusal Stratejisi, Md. 242, 345, 359, 577.

- ➔ Doğu hududundaki sınır kapılarına ulaşan yolların kalite ve standartlarının yükseltilmesi; ülkenin mevcut koridorları dışında kalan yörelerin de kapılara ulaşmasını kolaylaştıracak alternatif güzergâhların planlanması; iyileştirilmesi veya inşa edilmesi, muhatap ülkelerin de bu kapıları ulaşan yolların kalite ve standardını arttırmalarını sağlayacak girişimlerin hayata geçirilmesi,
- ➔ Özel sektörün sınır kapılarında üretilen hizmetlere ve sınır ticaretine katılımını ve hizmet üretimini teşvik edecek politikaların geliştirilmesi, özel sektör yatırımlarının buralara çekilmesi ve özel sektörün gerçek bir paydaş haline getirilmesi yoluyla karar verici merciler içinde statü ve gücünün artırılması,
- ➔ Sadece sınır illerinin değil, bu illere komşu illerin de sınır kapıları ile ilişkilerinin geliştirilmesi ve sınır ticaretine ortak edilmesi.

II.V.I. Van İlindeki Sınır Ticaretinin Değerlendirilmesi

Van İlinin tek sınır kapısı, İran'la arasında yer alan Kapıköy Sınır Kapısıdır. Ayrıca Kapıköy'de sınır geçiş noktasının bitişiğinde bir "Sınır Ticaret Merkezi" kurulmuştur. Yukarıda anlatıldığı gibi, Van İli için de, tıpkı Şırnak ve Hakkari'de olduğu gibi, sınır ticaretinde en önemli kalemi akaryakıt oluşturmıştır.

Van İlinde yoğun sınır ticareti ile ilin "nüfus veren il" statüsünden çıkarak "nüfus alan il" statüsüne geçişi arasında bir paralellik vardır. 1990'da % 0,38'lik net göç hızıyla "göç veren il" konumunda bulunan il, 1990'dan sonra "net göç alan il" statüsüne geçmiştir. 1987 yılından itibaren Kapıköy'de sınır ticaretine izin verildiği hatırla tutulursa, bu demografik değişimde sınır ticaretinin de belirli bir payı olduğu düşünülmelidir. 1990'lı yıllarda sınır ticaret hacminin artışı **Tablo 2'**den izlenebilmektedir. 1997 yılından itibaren ithalatın ihracata göre çok daha yüksek değerlerde gerçekleştiği görülmektedir. Bunun temel nedeni 1995 yılından sonra akaryakıt ticaretine izin verilmesi, sınır ticaretinin valiliklerin yetki alanı içinde bulunması ve Van'ın izleyen yıllarda akaryakıt ithalat merkezlerinden biri haline gelmesidir.

Tablo 2. 1990'lı Yıllarda Van'ın Sınır Ticaret Değerleri (Kaynak: Orhan 2000, s. 50).

YILLAR	İHRACAT (USD)	İTHALAT (USD)
1993	9.791.148	1.292.878
1994	16.518.970	1.170.202
1995	18.500.000	1.500.000
1996	12.099.789	577.853
1997	3.493.681	56.006.909
1998 (ilk 8 ay)	3.904.112	53.837.585

1995 yılında yukarıdaki tablodan da izlenebildiği gibi artan ticaret hacminin Van ili içinde yarattığı değer (net sınır ticareti hacmi) 20 Milyon USD'a ulaşmıştır. Bu rakamın 1,5 Milyon USD'lık kısmı ithalat, 18,5 Milyon USD'lık kısmı ise ihracat kaynaklıdır. Ancak ithalat rakamının giderek yükselmesi hükümeti tedirgin etmiş ve sınır ticaretine müdahale edilmiştir. Bu yüzden izleyen yıl, sınır ticaret hacmi gerilemiş, 1997'de sıkı sınır politikasının gevşemesi sonucunda hacim yeniden yükselmeye başlamıştır⁸.

Yapılan hesaplamalara göre, İran'la siyasî ilişkilerin olumlu düzeyde seyretmesi halinde, Van'da sınır ticareti potansiyelinin yılda 50 ilâ 150 Milyon USD seviyelerine varabileceği görülmektedir⁹. Ancak bugün ticaret hacmi hiçbir şekilde bu noktaya ulaşamamıştır (Bkz. **Tablo 3**). Kapıköy Gümrük Müdürlüğünden alınan verilere göre, 2013 yılı itibariyle yıllık resmî ihracat 9-10 Milyon TL, resmî ithalat ise 2-3 Milyon TL düzeyinde seyretmiştir. Bütün ilin diğer kapıları da kullanarak yaptığı ihracat rakamı ise 2007 yılında 37 Milyon TL, 2013 yılında ise 22 Milyon TL'dir. 2011 yılında bu rakamlar, ithalat için 39 Milyon USD, ihracat için 21 Milyon USD düzeyinde oluşmuştur¹⁰. Sınır ticaret merkezindeki dış ticaret hacminin düşüklüğü ve ticaret hacminde görülen sürekli düşüş eğilimi olduğu dikkati çekmektedir.

İhracat rakamı yüksek görünse de, kaçak ve kota dışı olarak giren mallar nedeniyle kayıt-dışı ithalatın zaman zaman daha yüksek meblağlara ulaştığı da söylenebilir. İhracata konu olan mallar arasında mobilya aksamı, beyaz eşya, çelik kapı, inşaat malzemesi ve oto yedek parçası ağırlık taşımakta; ithalata konu olan mallar arasında ise tarım ürünleri yer almaktadır. İhraç edilen mallar genellikle Van dışında üretilmekte ve Van ili bu malların sadece transferine vesile olmakta, Van ilinde yaratılan katma değer bu

⁸ Orhan 2000

⁹ Orhan 2000

¹⁰ Deniz 2013

transferden sağlanan komisyonculuk kazancı veya ara mal üretimi ya da montaj katkısı seviyesinde kalmaktadır. Bu durum, sınır ticaretinin amaç ve ruhuna uygun olmayan bir ticaret şekli yaratmaktadır.

Tablo 3. 2000'li Yıllarda Van'ın Sınır Ticaret Değerleri (Kaynak: Görür 2012, s. 13).

YILLAR	İTHALAT (USD)	İHRACAT (USD)
2004	93.311	2.318.354
2005	588.791	6.975.123
2006	222.033	6.564.143
2007	463.051	8.618.430
2008	506.206	9.908.313
2009	1.978.652	6.742.964
2010	2.762.836	13.335.425
2011	5.566.157	12.122.055

Van ili hayvancılık bakımından güçlü bir üretim merkezidir. Yukarıda da belirtildiği gibi, 90'lı yıllarda İran'dan yapılan canlı hayvan ithalatı yüzünden Van da dahil olmak üzere hayvancılığın öncü sektör olduğu doğu illerinde hayvancılık durma noktasına gelmiş ve bu yüzden hükümet canlı hayvan ithalatını yasaklamıştır. Ancak canlı hayvan ticareti kaçak yollardan devam edegelmiştir.

Sektör temsilcilerine göre küçükbaş hayvan fiyatlarının düşme eğilimde olduğu yıllarda İran'a canlı hayvan götürülmekte, tersi durumlarda ise İran'dan canlı hayvan girişleri olmaktadır. Son yıllarda iki ülke arasındaki hayvan hareketinin iyice zayıfladığı belirtilmiştir. Ne var ki, sınırdan sürülerin kaçak yollardan geçirilmesinin zahmetli ve tehlikeli oluşu ve mal kayıplarının çokluğu yasadışı canlı hayvan ticaretinin yürütülmesi konusunda geniş bir isteksizlik yaratmıştır.

Kapıköy STM'nin açıldığı günden itibaren gerçekleşen dış ticaret verileri **Tablo 4**'te verilmiştir. Tablodan da görüldüğü gibi dış ticaretin büyük bir kısmı sınır ticareti yoluyla gerçekleşmiştir. Bu veriler aslında sınır ticaretinin ne kadar önemli bir ticari potansiyele sahip olduğunu göstermesi açısından önemlidir.

Tablo 4. Kapıköy Gümrük Müdürlüğü'nde Gerçekleşen İthalat, İhracat ve Beyanname Sayıları İle Tahsil Edilen Vergi Miktarları (GTB, Doğu Anadolu Bölge Müdürlüğü, 2014)

Yıllar	İthalat		İhracat		Vergi, USD
	Beyanname Sayısı	Meblağ, USD	Beyanname Sayısı	Meblağ, USD	
2014 (Temmuz'a kadar)	153	2.311.097	211	9.400.976	374.490
2013	351	2.963.288	271	7.467.075	437.235
2012	315	4.881.201	367	8.116.629	1.390.214
2011	1.754	5.566.156	505	12.122.054	874.046

Tablo 4 incelendiğinde görüldüğü gibi hem ithalatın hem ihracatın en yüksek olduğu yıl 2011 yılıdır. 2012 yılında bir düşme yaşanmış, 2013 yılında bu düşüş devam etmiştir. 2014 yılının ilk 6 aylık verileri dikkate alındığında bu yılın diğerlerinden daha yüksek ithalat ve ihracat değerlerine sahip olacağı öngörülebilir. Tabloda dikkat çeken başka bir husus ise sınır ticareti değerlerinin, ulusal ölçekteki verilere benzerlik göstermemesidir. Ulusal ölçekte ithalat hacmi, ihracat hacminden büyüktür. Oysa Kapıköy STM aracılığı ile yapılan dış ticarete ihracat, ithalatın yaklaşık 2 katıdır. Diğer bir ifade ile Kapıköy STM aracılığı ile yapılan dış ticarete sattığımız malların değeri, aldığımız malların değerinden daha fazladır. Bu tabloya tek başına bakarak söylemek zor olsa da aslında Sınır Ticaret Merkezlerini İran sınırı boyunca yaygınlaştıranın ülkemiz lehine bir uygulama olduğunu söylemek gerekir.

II.V.II. Kapıköy Sınır Ticaret Merkezinin Değerlendirilmesi

Kapıköy Sınır Ticaret Merkezi uzun yıllardır Vanlı işadamları ve esnaf ile politikacıların açılmasını istediği, bunun için büyük çaba sarf ettiği ve bu çabaların sonunda 2011 yılında açılmış olan bir gümrük kapısıdır. Kapıköy'ü diğer gümrük kapılarından ayıran buranın bir sınır ticaret merkezi olarak açılmış olmasıdır. Kapıköy sadece küçük araç ve yaya geçişlerine açık, mesai saatleri içerisinde çalışan, tatil günleri ve mesai saatleri dışında kapalı olan, Kalkınma Bakanlığı tarafından hazırlanan sınır ticaretine konu olacak malların ticaretinin yapıldığı bir alandır. Yıllardır talep edilen bu STM ilk kurulduğu yıl önemli bir performansla çalışmış olsa da sonraki yıllarda bazı eksikliklerin halen giderilmemiş olması ve diğer sorunlara bağlı olarak istenilen düzeyde ticari bir potansiyeli destekleyememiştir. Büyük umutlarla açılan kapı, kısa sürede Vanlı işadamları ve esnafların en çok şikayet ettikleri konu haline dönüşmüştür.

Kapıköy Sınır Kapısı, yukarıda da belirtildiği gibi Van İlinin İran'a açılan yegâne kapısıdır. Şubat ile Mayıs ayları arasında İran'dan günlük ortalama 60 ticarî araç girmekte ve ağırlıklı olarak kivi ve karpuz gibi tarım ürünlerini ülkeye sokmaktadır. İhraç edilen mallar arasında ise yedek parça, makine ve plastik eşya ağırlık taşımaktadır.

Kapıköy Sınır Kapısı ve bu kapıya İran tarafından ulaşan yol TIR'ların ve büyük kamyonların geçişine müsait olmadığından ticarî araç sınıfından sadece minibüsler bu kapıyı kullanabilmektedir. Özellikle yaz aylarında ve resmî tatil günlerinde İran tarafından ciddi sayıda binek araç, otobüs, mini ve midibüs girişine sahne olmaktadır.

Kapıköy'den giriş yapanların büyük kısmı Batı Azerbaycan Vilâyetine bağlı Urmiye, Salmas ve Hoy ilçelerinden gelen kişilerdir. İran'dan gelen ve binek araçlar, otobüsler, mini ve midibüsler aracılığıyla giriş yapan turistlerin büyük bölümü Van kent merkezine geçmekte, hem burada konaklayarak tatil yapmakta hem de perakende ihtiyaçlarını Van'daki alışveriş merkezlerinden karşılayarak ülkelerine dönmektedir. Günübirlik geçişlerin günde ortalama 50-70 araç civarında olduğu belirtilmiştir. İran tarafından geçiş yapan insan sayısı günde ortalama 1000 kişiyi bulmaktadır.

Türkiye vatandaşlarının İran'a geçişleri bu rakamın çok altındadır. İran'dan turistik ve alışveriş amacıyla Türkiye'ye giriş yapanların buradaki sınır ticaret merkezini çok nadir kullanmaları ise dikkat çekicidir. Öte yandan Van Havalimanı'nın varlığının, Kapıköy sınır kapısının yükünü ekstra arttıran bir etken olduğu, hem Kapıköy Gümrük Müdürlüğü yetkililerince hem de İran'ın Razi Sınır Kapısı Gümrük Müdürlüğü yetkililerince altı çizilen bir husustur.

Gerçekleştirilen Görüşmeler ve Sonuçları

Bu çalışma kapsamında Kapıköy STM ve çeşitli kurum ve kuruluşlar ziyaret edilerek yetkililerle ve esnafla derinlemesine görüşmeler yapılmış ve bu görüşmeler bu bölümde özetlenmiştir.

Sınır ticaret merkezinin iş hacmi beklentilerin çok altındadır. Bu düşük iş hacmi ve belirli malların ticaretinin yasaklanması ile kotaların bulunması yüzünden mağaza sahipleri yasaklanmış malların ticaretine yönelmektedir. Bu mallar arasında çay ve şeker başta gelmektedir. Görüştüğümüz bir mağaza sahibi durumu "Ben kira ödüyorum; çay, şeker satma diyorlar. Çay, şeker satmadan nasıl kiramı çıkaracağım?" diye özetlemiştir. Gümrük muhafaza memurları ise "kaçak" alışverişlerden şikâyet etmekte ve sınır ticaret

merkezinin kontrolsüzlüğünden yakınmaktadır. Sınır ticaret merkezi ile ilgili sorunlar aşağıda sıralanmaktadır:

- ➔ Sınır ticaretine konu malların, kotaların, mevzuat ve rüsumat tip ve miktarlarının belirlenmesi tamamen merkezî hükümetin yetki alanı içinde tutulmaktadır. Bu yüzden yerel ihtiyaçları göz önünde tutacak politika ve uygulama esnekliği geliştirilememektedir. Mevzuatın zorunlu tuttuğu formalitelerin çokluğu ve zorunluluğu nedeniyle serbest ticaret zorlaşmakta, bütün bunlara bağlı olarak girişimcilerde isteksizlik oluşması söz konusudur. Bu isteksizleşmeye bağlı olarak mağazalarda tam doluluk sağlamamaktadır. (Kapıköy Sınır Ticaret Merkezinde 18 mağazadan sadece 2'si faaldir).
- ➔ Sınır ticaret merkezindeki mağazalarda kârlılığın temini için izin verilen mallar dışındaki malların alım-satımı yapılmamakta ve bu alışverişi “kaçakçılık” faaliyeti olarak sayılmaktadır. Mağazalarda “beyanname dışı” mal bulundurulması durumunda cezai müeyyide ile karşı karşıya kalınmaktadır. Mağaza sahipleri, “beyanname dışı” mal bulundurmak zorunda kaldıklarını, başka türlü kazanç sağlamalarının, hatta kiralarını ödemelerinin bile mümkün olmadığını belirtmektedir. Bu konuyla bağlantılı olarak mağaza sahipleri bürokrasinin fazlalığından yakınmaktadır.
- ➔ Genellikle Sınır Ticaret Merkezi “by-pass” edilmek suretiyle, insanlar sınır tellerinden “kaçak” malları karşı tarafa geçirerek yasadışı ticareti sürdürmektedir. Dolayısıyla, çoğu kez sınır ticaret merkezine hiçbir mal girmeden yasadışı sınır ticareti yapıldığı görülmektedir.
- ➔ Sınır ticaret merkezinin hijyenik koşulları, sosyal donatıları ve konforu yeterli düzeyde değildir. Bu yüzden insanların temel ihtiyaçlarını gidermekte zorluk çektikleri, istenen düzeylerde ticaret sağlandığı takdirde büyüklük hedeflenen ticaret hacmi için yeterli görülmemektedir. Ayrıca sahanın zemininin asfalt veya beton olmaması nedeniyle kış aylarında ve yağışlı mevsimlerde alanın çamur olması, yaz aylarında ise yüksek bir toz emisyonunun bulunması sahanın konforu ve hijyenik koşulları bakımından olumsuz etkiler üretmektedir. Aynı şekilde sınır ticaret merkezi bünyesinde elektrik ve iletişim şebekelerinin sorunlu olması sebebiyle altyapı sıkıntıları çekilmektedir.

- ➔ Merkezde kullanılan kantar sayısı az ve kapasiteleri yetersizdir. Bu nedenle araçlar uzun süre beklemek zorunda kalmaktadır. Sınır ticaret merkezinde araç park alan da oldukça yetersizdir.
- ➔ Yolcu salonları ile sınır ticaret merkezi ayrı yerlerde bulunmaktadır. Bu durum sınırdan münferit olarak geçen yolcuların ve g n birl k ilerin alışveriş için sınır ticaret merkezini kullanamamalarına yol açmaktadır.
- ➔ Sınır kapısında tarım ürünleri ithalatı için kurulması gereken laboratuvarın bulunmaması nedeniyle, raporların geç gelmesine bağlı olarak sınırda bekletilen ürünler   r mektedir.
- ➔ Sınır ticaret merkezinde hizmetleri yürütmek ve kontrol işlerini sürdürmek için yeterli personel bulunmamaktadır. 6360 Sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu'nun amir hükmü gereğince Van gibi büyükşehir olan illerde mevcut İl  zel İdareleri kaldırılmıştır. Sınır ticaret merkezinin işletmesini üstlenmiş olan İl  zel İdaresi'nin yokluğundan kaynaklanan bir yasal boşluk do muřtur¹¹. Valili e ba lı Yatırım-Uygulama Koordinasyon Merkezi kurularak sınır ticaret merkezinin yönetimi bu merkeze bırakılmıştır. Ancak bu merkez henüz bu hizmetin yönetimini deruhte etmiş görünmemektedir. Dolayısıyla Kapıköy sınır ticaret merkezindeki işler geçici olarak gümrük muhafaza ve muayene memurları tarafından yürütülmektedir. Kapıköy Sınır Kapısındaki Gümrük Müdürlüğü bünyesinde vaki olan personel sıkıntısı sebebiyle hem gümrük işleri hem de sınır ticaret merkezinin işleri aksamaktadır. Sınır ticaret merkezinde özel güvenlik teşkil tı bulunmadığından güvenlik işleri de gümrük muhafaza memurları tarafından yürütülmektedir.
- ➔ Güvenlik sorunları yüzünden gümrük muhafaza memurları istikrarlı bir sınır ticaretinin y r medi ini belirtmektedir. Neredeyse her gün kaçak ticaret yapanlarla gümrük muhafaza memurları arasında kavga ve tartışmalar yaşanmakta ve her kavgada gümrükçüler sınır ticaret merkezini kilitleyerek hizmet dışı bırakmaktadır. Gümrük İdarecileri, kaçakçılığı önlemenin mümkün olmadığını ve engellenemedi ini belirtmektedir. Bu yüzden Gümrük İdaresi, Sınır Ticaret Merkezine karşı olumsuz tavır almışlardır.

¹¹ Dış Ticaret Müsteşarlığı'nın 19 Haziran 2009 tarih ve 27260 sayılı *Resmî Gazete*'de yayımlanan 2009/7 sayılı "Sınır ticaretinin Uygulanmasına İlişkin Tebliği"nin 14. maddesinin 3. bendine göre "Sınır Ticaret Merkezleri İl  zel İdaresi tarafından işletilir".

- ➔ İran tarafında Kotor Deresi'ni izleyerek sınıra ulaşan yolun kötülüğü ve bu kesimde yolun devamlı inşaat halinde bulunması nedeniyle İran tarafında uzun kuyruklar oluşmakta ve bu bekleyiş ürünlerinin bozulmasına, bayatlamasına ve ticaret akışının yavaşlamasına yol açmaktadır. Ayrıca "Ortak Gümrük"ün bulunmaması ve nakliye prosedürleri nedeniyle, her iki Gümrük İdaresi'nce de ayrı ayrı işlemler uygulanmakta, bu durum ticaretin cazibesini azaltmaktadır.
- ➔ Kapıköy Gümrüğü'nün transit geçişlere açık olmaması yüzünden Türkiye'den İran'a transit geçiş yapan nakliye vasıtalarının İran tarafından İran araçlarına mal aktarmak zorunda kaldıkları ve bu yüzden zaman kaybının yanı sıra, araçların ve ürünlerin zarar gördüğü belirtilmektedir.

Yukarıda maddeler halinde verilen sorun grupları ana başlıklar altında detaylandırılarak aşağıda verilmiştir:

1. Altyapı Sorunları: Kapıköy STM açıldığında bazı altyapı eksiklikleri ile birlikte açılmış, zaman içinde giderilmesi öngörülmüş ancak kapı açıldıktan sonra bu eksikliklerin giderilmesi ihmal edilmiştir. Örneğin bir ticaret merkezi olarak düşünülen ve açılan alanda henüz herkese açık bir tuvalet bulunmamaktadır. Kapı açılmadan Türkiye tarafında yol çift şeritli hale getirilmiş ve yapılmış olmasına rağmen halen İran tarafında oldukça küçük ve dar bir yol bulunmaktadır. Kapıköy-Razi'i Hoy kentine bağlayacak 70 km uzunluğundaki yolun 2015 yılı sonuna kadar bitirilmesi yönünde İran tarafının taahhütleri söz konusudur. Oysa kapı açılmadan önce yapılan anlaşmalarda her iki tarafın yolları yapması karara bağlanmış durumdadır. İran tarafında yolun yapılması halen Türkiye-İran ilişkilerinde konuşulan bir gündem olmaya devam etmektedir.

2. İşletme Sorunları: Gümrük kapılarının işletmesi Gümrük Bakanlığı'na ait olduğu halde sınır ticaret merkezlerinin işletmesi Bakanlar Kurulu Kararı ile Valiliklerin koordinasyonunda İl Özel İdarelerine bırakılmıştır. Son yapılan yasal düzenlemeler ile büyükşehir statüsüne geçen illerde İl Özel İdareleri kaldırıldığı için hali hazırda yasal bir belirsizlik söz konusudur. Bu aslında yerel şartları daha iyi yönetmek anlamında olumlu bir durumdur. Ancak çoğu zaman bu kapının da diğerleri gibi Gümrük Bakanlığı'na ait olduğu düşüncesi İl Özel İdarelerinin buraları işletmesini güçleştirmektedir. Hali hazırda Kapıköy STM'de şu anda işletmeden kimin sorumlu olduğunu net olarak belirsizdir. Ancak temizlik ve çevre düzenlemesinden Büyükşehir Belediyesi ve gümrük işlemlerinden Doğu Anadolu Gümrük Bölge Müdürlüğü sorumludur.

Oysa Kapıköy’de gümrük memurları dışında kimse bulunmamaktadır. Ne Valiliğe karşı bir işletme sorumlusu, ne Büyükşehir Belediyesi’ne karşı bir çevre düzeni sorumlusu ile karşılaşmak mümkün değildir. Bu durum orada ticaret yapmaya çalışan esnaf açısından ciddi sorun oluşturmakta, Kapıköy STM ise bir ticaret merkezi ve sınır kapısı olmaktan uzak bir görüntü vermektedir. Diğer bir işletme sorunu ise dükkanların bulunduğu bölüme iş yeri sahipleri dışında kimsenin giriş-çıkışına izin verilmemesi olarak dile getirilmektedir. Eğer iş yeri sahipleri dışında bu alana kimse girmeyecekse bu alanda nasıl ticaret yapılacağı sorusuna verilecek cevap yoktur. Bu yüzden de mevcut esnaf oradaki dükkanları depo olarak kullanmaktadır. Kapıköy STM, tatil günleri ve mesai saatleri dışında çalışmadığı için Pazartesi gününden Perşembe gününe olmak üzere ancak haftanın dört günü çalışabilmektedir. Zira Cumartesi-Pazar günleri Türkiye’de, Cuma günü ise İran’da tatildir. Oysa diğer gümrük kapıları 24 saat esasına göre çalışmaktadır.

3. Güvenlik Sorunları: Gümrük Bölge Müdürlüğü ile yapılan görüşmede son 3 ayda 41 memurun 37’sinin darp edildiği ifade edilerek, kapıda ciddi bir güvenlik sorunu yaşandığına vurgu yapılmıştır. Darp nedeni olarak memurların, Kalkınma Bakanlığı tarafından sınır ticaretine konu olacak mallar listesine göre işlem yapmak istemesi gösterilmektedir. Ticaret yapmak isteyenler bu listeye uymak istememekte, memurlar buna izin vermediğinde ise darba maruz kalmaktadır. Bu durum hiçbir şekilde kabul edilebilir değildir. Kuralların ve güvenliğin olmadığı bir alanda ne ticaretten ne de başka bir profesyonel faaliyetten söz etmek mümkün değildir.

Sınır ticaretinden beklenen faydalar ve ortaya çıkan sakıncaların giderilmesi bakımından Kapıköy Sınır Kapısı değerlendirildiğinde aşağıdaki sonuçlara varmak mümkündür:

1. İhtiyaçların Karşılmasının Kolaylaşması: Bölgesel ihtiyaçların karşılanması bakımından, iç piyasadan daha yüksek fiyatla temin edilen ürünlerin sınır ticareti yoluyla daha ucuza temin edilebildiği görülmektedir. Ancak bu ürünler bölgede bulunmayan veya eksikliği çekilen ürünler değildir.

2. Kaçakçılığın Önlenmesi/Azaltılması: Sınır ticaretinin, sınırdaki denetim sıkıntıları ve personel azlığı gibi daha çok idarî sorunlar nedeniyle kaçakçılığın önlenmesine hizmet ettiği söylenemez.

3. Bölgesel İstihdamın Artması: Kapıköy Sınır Ticaret Merkezinin, işletim sorunları nedeniyle, bölgesel istihdama katkısının oldukça marjinal düzeyde kaldığı söylenebilir.

4. Ürün Çeşitliliğın Artması: Özellikle Türkiye’de üretim sıkıntısı çekilen veya mevsimi olmadığı için piyasada bulunmayan ürünlerin Kapıköy üzerinden iç piyasaya arz edildiğı söylenebilir.

5. Ürün Fiyatlarında Azalma: Kapıköy yoluyla yapılan ithalatın iç piyasadaki ürünlerin fiyatlarında azalmaya yol açtığı söylenemez. Bunun en önemli nedeni ithal edilen ürünlerin standartlarının ve niteliklerinin uygun olmaması ve bu ürünlerin sadece ucuz olmaları nedeniyle cazibe kazanmasıdır. Bu cazibenin ana nedeni de bölgedeki alım gücünün düşüklüğüdür.

6. Bölgeler Arası Gelir Farklılıklarının Azalması: Sınır ticaretinin kısıtlı oluşu ve dış ticaret içindeki payının düşüklüğü nedeniyle, bu kapının henüz böyle bir fayda yaratması söz konusu değildir.

7. Nakliye Sektörüne Sağlanan Dışsalılık: Yasadışı ve yasal yollardan ucuz motorin girişı, tarımda ve nakliyede motorin kullanan kişiler lehine görelı bir fayda yaratmaktadır.

8. Cari Açığının Azalması: Kapıköy Sınır Kapısından yapılan dış ticaretin cari açığın azaltılması bakımından bir katkısı yoktur. İhracat tutarı yıllar içinde giderek yükselmiş ve ithalatı aşmış görünse de, bu ihracatın Türkiye’nin genel ihracatı içinde çok küçük bir pay sahibi olması makro düzeyde ortaya anlamlı değerin çıkmasına hizmet etmemektedir.

9. Sermaye Birikimine Katkısı: Sınır ticaretinin 1990’larda ciddi bir sermaye birikimine yol açtığı ortada olmakla birlikte, bugün Kapıköy özelinde bu konuyla daha çok küçük girişimcinin ve kendi nam ve hesabına hareket eden ve gündelik fayda peşindeki perakendecilerin ilgilendiğı görölmektedir. Cizre’de yapılan bir araştırma sınır ticareti ile uğraşan şirket ve girişimlerin tamamının KOBİ düzeyinde bulunduğunu göstermiştir. Bunlardan sadece bir tanesi anonim şirket, diğer otuz yedisi ise limitet şirkettir¹². Dolayısıyla sınır ilçelerinde sınır ticaretiyle uğraşan girişimlerin sermaye miktarları az, öz varlıkları yetersiz, kırılganlıkları yüksek, kârlılıkları az ve kârlılığın sermaye birikimine dönüşme oranları oldukça düşüktür.

Kapıköy’de ve Doğu Anadolu’daki diğer sınır ilçelerinde durum Cizre’dekine çok benzemektedir. Kapıköy’de faaliyet gösteren mağaza sahiplerinin kârlılığın azalması yüzünden mağazalarını çalıştırmamaları durumun özetidir.

¹² Bkz. Okyar, Darıcı ve Öcal 2011.

10. Fiyat İstikrarının Sağlanmasına Katkısı: Böyle bir katkı ortaya çıkmamaktadır. Zira ürün kalitesi ve karşılıklı üstünlükler yaklaşımı bağlamında iç piyasayı dengeleme potansiyeli taşıyan ürünlerin ithalat ve ihracatının yapılmaması, buradaki dış ticaretin iç piyasada fiyat istikrarını sağlayıcı bir etki yaratmasını engellemektedir.

11. Kayıt Dışı Ekonominin Azalması: Kotalar ve mal kısıtlamaları nedeniyle yasal sınır ticareti, kayıt dışı ekonominin büyüklüğüne müdahale edememektedir.

12. Yoksulluğun Azalması: Sınır ticaret hacminin düşüklüğü, yoksulluğu azaltıcı düzeyde bir makro etkinin ortaya çıkmasını önlemektedir.

13. Göçün Engellenmesi: Sınır ticaretinin, yarattığı ekonomik değerin düşüklüğü ve bu yüzden henüz istihdam yaratamaması nedeniyle bu yönde olumlu bir etkisi ortaya çıkmamıştır.

14. Toplumsal Cinsiyet Eşitsizliklerini Azaltıcı Etkisi: Buradaki sınır ticaretinin kadınlara yönelik bir istihdam ve girişimcilik boyutu yoktur.

15. Devletin Uğradığı Vergi Kaybının Önlenmesi: Motorin ticaretinin engellenmesi nedeniyle akaryakıt ürünleri üzerinden ortaya çıkan vergi kaybı belli ölçülerde engellenmiş olsa da, akaryakıt ve diğer ürünlerdeki kayıt dışı ticaretin önlenememesi yüzünden belirli bir vergi kaybı halen mevcuttur.

16. Tarım Ürünleri Üzerindeki Olumsuz Etkilerin Önlenmesi: Belirli ürünlerde kotaların uygulanması ve bazı ürünlerin ithalatın yasaklanması ile bu olumsuz etki belirli ölçülerde engellenmiş görünmektedir. Ancak karpuz, kivi ve fıstık gibi bazı ürünlerdeki ithalatının yasaklanması, yurt içindeki üreticiyi olumsuz yönde etkilemeye devam etmektedir.

17. Ürün Kalitesine İlişkin Sorunlar: İthal edilen ürünlerin çoğunda istenen standartların sağlanmadığı ve kalite sorunları devam etmektedir.

Kapıköy STM'de yukarıda özetlenen sorunlar ilgili yöneticilerin de gündeminde olup, çözüme ilişkin çalışmalar devam etmektedir. Bu kapsamda Kapıköy STM'nin tam ve modern bir gümrük kapısına dönüştürülmesi kararı alınmış ve kısa süre içinde bu kapının inşaatına başlanılacağı yetkili birimler tarafından ifade edilmiştir.

BÖLÜM III. FİZİBİLİTE ÇALIŞMALARI

III.1. Projenin Tanıtımı ve Önemi

Türkiye'nin İran ve İran üzerinde İç Asya ve Hint Alt-Kıtasına karayoluyla çıkışı bakımından Van İli özel bir önem arz etmektedir. Türkiye'nin bu geniş hinterlanda açılan kapılarının bulunduğu iller, bilindiği gibi Van, Hakkari ve Ağrı illeridir. Ağrı ve Hakkari illerinin İran ile sınırı, Van iline göre daha kısadır ve her iki ilin İran'a açılan aktif birer sınır kapısı mevcuttur (Gürbulak ve Esendere). Van ilinden İran'a açılan sınır kapısı da, uzun sınır boyu bulunmasına karşılık tektir (Kapıköy). Ayrıca bu üç kapının da sadece birer sınır kapısı ve gümrük girişi işlevine sahip olduğu; bu iki temel işlevi aşan daha geniş ticaret ve üretim imkânlarının geliştirilmesine müsait alanlar olmadığı da görülmektedir. Hiç şüphesiz sınır kapılarının, dünyada gelişen serbest ticaret alanlarına benzer, yeni işlevlerle donatılmış, çok daha geniş imkânlar sunan noktalar olması taraf ülkeler açısından istenen bir durumdur. Bu gelişme alanları, iki ülke ve bu iki ülkenin açıldığı diğer ülkeler bakımından ticareti ve temas imkânlarını arttırdığına şüphe olmadığı gibi; burada odaklanan tesis ve işletmeler, istihdam ve üretim açısından yapacakları katkılarla hem içinde bulundukları bölgeye hem de ait oldukları ülkeye katma değer yaratabilirler.

Bu açıdan bakıldığında, hem uzun sınırına rağmen sadece aktif bir sınır kapısına sahip olan Van İlinin bu sınırıyla mütenasip başka sınır kapılarına kavuşturulması, hem de bu sınır kapısının yukarıda zikredilen ticaret imkânlarıyla donatılması yoluyla bölge kalkınmasına hizmet etmesi, istenen bir durumdur. Bu nedenle, Çaldıran İlçesi sınırları içinde ve İran sınırına bitişik olarak tesis edilmesi planlanan Çilli Serbest Ticaret Bölgesi'nin anılan amaçlara hizmet edeceği öngörülebilir. Bu çalışmanın amacı bu noktada kurulacak sınır kapısı ve sınır ticaret merkezinin olabilirliğinin araştırılmasıdır.

Bu bağlamda bu yeni ticaret bölgesinin ve sınır kapısının gerek Çaldıran, gerek Van ili gerekse Doğu Anadolu Bölgesi için önemi ve buna bitişik olarak oluşturacağı üretim, yatırım ve ticaret potansiyeli araştırılmaya muhtaçtır. İşbu sosyal ve ekonomik araştırma projesi bu amaçla tasarlanmıştır.

III.I.I. Metodoloji

Bu araştırma alanda yapılan görüşme ve gözlemler ile literatür incelemesine dayanmaktadır. Alanda yapılan görüşmeler odak grup toplantıları, ilgili kurum yetkilileri ile görüşmeler ve Kapıköy Sınır Kapısında rastgele görüşmeler ve gözlemler şeklinde uçayaklı olarak yürütülmüştür. Toplanan bilgiler üzerinden, mevcut sınır kapısının ve sınır ticaret merkezinin sorunlarından da ilham alınarak, açılması muhtemel sınır kapı ve sınır ticaret merkezleri üzerine bir analiz yürütülmeye çalışılmış ve bu analize dayanan bir dizi öneri sunulmuştur.

III.I.II. Araştırma Soruları

Araştırma esas olarak aşağıdaki sorulara cevap bulmak üzere planlanmıştır:

Bölgesel Hedeflere Yönelik Sorular

- ➔ Çilli Serbest Ticaret Bölgesi'nin (STM) tesis edilmesi halinde bölgenin ticaret potansiyeline etkileri ve katkıları neler olacaktır?
- ➔ Bölgeye bir STM gerekli midir?
- ➔ Bölge kalkınmasında Çaldıran-Çilli STM'nin etkisi neler olacaktır?
- ➔ Kayıt-dışı sınır ticareti ve buna bağlı sosyolojik, ekonomik ve siyasi sonuçların bölgeye etkileri nelerdir?
- ➔ Alternatif sınır ticaret merkezleri içerisinde Çaldıran-Çilli STM'nin güçlü ve zayıf yönleri nelerdir?
- ➔ İran tarafının Çilli STM'ye bakış açısı ve İran açısından bunun gerekliliği nedir?
- ➔ Çilli STM'nin bölgede tarım ve hayvancılığa alternatif olma potansiyeli nedir?
- ➔ Çilli STM'nin ticari potansiyelinin bölgeye yatırım kararlarına etkisinin neler olabilir?

Yöresel Hedeflere Yönelik Sorular

- ➔ Çilli STM'nin tesis edilmesi halinde Çaldıran'ın ticaret potansiyeline etkileri ve katkıları neler olacaktır?
- ➔ Çaldıran'a bir STM gerekli midir?
- ➔ Çilli STM'nin Çaldıran'a sosyolojik, ekonomik ve siyasi yönlerden katkısı neler olacaktır?
- ➔ Bu STM'nin varlığı Çaldıran İlçesinin kırsal yerleşimlerini ne şekilde etkileyebilir?
- ➔ Tesis edilmesi halinde Çilli STM, bölge içindeki yerleşim kademelenmesinde Çaldıran'a bir avantaj sağlayacak mıdır?

Ulusal Hedeflere Yönelik Sorular

- ➔ Ulusal çapta STM'lerin yarattığı katma değer nedir ve Çilli STM'nin bu katma değer içinde katkısı ne olabilir?
- ➔ Bu STM'nin varlığı, Türkiye'nin İran ve diğer ilişik ülkelerle ticaret hacmini artırma potansiyeli taşıyor mu, bu hacmin artışındaki etkileri neler olabilir?
- ➔ Çilli STM dolayısıyla tesis edilecek sınır kapısının, İran'a ve ilişik diğer ülkelere yönelik olan ve oralarından mahreç alan nakliye hizmetlerinin rahatlamasına ve genişlemesine katkı sunabilecek midir?

III.II. Sınır Ticaretinin Ülke Ekonomisine Katkıları ve Yarattığı Mahsurlar

Sınır ticaretinin ülke ekonomisine katkıları üç ana başlık altında incelenmiş olup detaylı açıklamaları verilmiştir:

1. Sınır Ticaretinin Bölgesel Kalkınma Bağlamındaki Katkıları
2. Sınır Ticaretinin Makroekonomi Bağlamındaki Katkıları
3. Sınır Ticaretinin Toplumsal Cinsiyet ve Yoksulluğun Azaltılması Bağlamındaki Katkıları

Ayrıca ekonomik açıdan sınır ticaretinin olumsuzlukları da ayrı bir başlık halinde incelenmiştir.

III.IV.I. Sınır Ticaretinin Bölgesel Kalkınma Bağlamındaki Katkıları

➔ **İhtiyaçların Karşılanmasının Kolaylaşması:**

Sınır ticareti ilke olarak sınır bölgesinin iki yanında kalan halkın bölgesel ihtiyaçlarının karşılanmasını sağlamakta ve sınır bölgelerinde yaşayan halkın ihtiyaç duyduğu maddelerin daha kolay temin edilmesine katkıda bulunmaktadır¹³.

➔ **Kaçakçılığın Önlenmesi/Azaltılması:**

Sınır ticareti ile sınır illerinde yaşayan insanların ihtiyaçları daha ucuz ve kolay yoldan karşılanmakta ayrıca mal kaçakçılığını önlemektedir.

¹³ Öztürk 2006

➔ **Bölgesel İstihdamın Artması:**

Sınır ticaretinin ekonomiye katkılarında en önemlisi istihdama yaptığı katkıdır. Sınır ticareti bölgede yaşananların arasında girişimciliğin artmasına neden olarak bölgenin refah düzeyinin artmasına neden olmaktadır¹⁴.

➔ **Ürün Çeşitliliğinin Artması:**

Sınır ticaretinin önemli yararlarından birisi de, özellikle üretimi ülkede coğrafik ya da farklı nedenlerle mümkün olmayan ürünlerin, sınır ülkelerinden kolaylıkla getirilebilmesidir. Bazı durumlarda bu ürünler ülkelerin yaşadığı ekonomik darboğazların aşılmasına da katkıda bulunmaktadır. Örneğin, Türkiye'nin sınır ticaretine başladığı 1978-1979 yıllarında en büyük sıkıntısı petrol yetersizliği döneminde İran'la yapılan bir anlaşma ile sınırdan petrol getirilmesi ile Türkiye önemli bir eksikliğini giderme yönünde adımlar atmıştır¹⁵.

➔ **Ürün Fiyatlarında Azalma:**

Sınır ithalatı yoluyla sağlanan malın özellikle de ülkede üretilmediği durumda normal ithalattan daha ucuz olması nedeniyle en azından bölgesel düzeyde ilgili ürünün fiyatının daha düşük olmasına neden olacaktır. Sınır ticaretinin, sınır ticareti yapılan bölgelerde, özellikle ticaret kapsamına giren mallarda, piyasa birim fiyatına etki ederek bölgesel perakende fiyatlar üzerinde genellikle fiyatları düşürücü yönde bir etki yaptığı gözlemlenmiştir¹⁶. Türkiye'de sınır ticaretinin resmen başlatıldığı 1987 yılından itibaren, sınır ticareti yapılan ve bunlara mücavir illerdeki kuru ve yaş meyve ve sebze fiyatlarının İç Anadolu illerinde aynı tür ürünlerin fiyatlarına göre daha düşük olduğu görülmektedir. 1989 yılında İran'dan yapılan ithalatın oldukça gerilemesi sonucunda, söz konusu doğu illerindeki fiyatlardaki artış İç Anadolu'dan yüksek olmuştur¹⁷. Bu sonuçlar, doğudaki sınır illeri ile onlara mücavir illerdeki bazı gıda fiyatlarının sınır ticaretine bağlı olarak oluştuğunu ve fiyat artışlarının sınır ticareti nedeniyle içerideki illere göre daha düşük seyrettiğini göstermektedir. Söz konusu illerin refah artışı ve yaşanabilirlik düzeyi ile sınır ticareti arasındaki yakın ilişkiyi sergilemektedir.

¹⁴ Sönmez 1995; Öztürk 2006; Orhan 2000.

¹⁵ Mercan 2011.

¹⁶ Sönmez 1995, s. 75 ve Mercan 2011.

¹⁷ Orhan 2000.

Eğer kalkınmışlık bakımından ülkenin en alt seviyesindeki iller arasında yer alan bu illerin kalkınmaları ve refahı için bir teşvik düzeni kurulacaksa, bunun içinde sınır ticaretinin önemli bir yer tutması gerektiği açıkça ortaya çıkmaktadır.

➔ **Bölgeler Arası Gelir Farklılıkların Azalması:**

Özellikle bölgelerarası gelişmişlik uçurumunun ortadan kalkması açısından sınır ticareti son derece önem taşımaktadır. Bölgedeki esnaf, sanatkâr ve ticaret erbabının sınır ticaretinden yararlanması çok doğaldır ve o bölgenin ticarî hacminin gelişmesi, işsizliğin önlenmesi, o bölgede yapılan sınır ticaretiyle çok ilişkili hale gelmiştir¹⁸.

➔ **Nakliye Sektörüne Sağlanan Dışsalılık:**

Nakliye sektörüne sınır ticareti yoluyla sağlanan ucuz motorin bu sektördeki maliyetlerin düşmesine neden olarak sektörün rekabet gücünün artmasına yardımcı olmaktadır.

III.IV.II. Sınır Ticaretinin Makroekonomi Bağlamındaki Katkıları

➔ **Cari Açığının Azalması:**

Sınır ticareti bürokratik işlemlerinin az olması dolayısıyla bölgelerin yaptığı dış ticareti arttırarak ülkenin dış ticaret hacminin gelişmesine de katkıda bulunmaktadır. İhracatın artması ise, Türkiye gibi gelişmekte olan ülkelerin temel problemlerinden birisi olan cari açık probleminin çözümüne katkıda bulunmaktadır.

➔ **Sermaye Birikimine Katkısı:**

Orhan (2000)'a göre yapılan araştırmalar, özellikle sınır ticareti ile meşgul olan kesimin önemli sermaye birikimi sağladığı ve bir müddet sonra ihracatçı veya ithalatçı konumuna geldiğini göstermektedir. Bu nedenle, sınır ticareti ülkede sermaye birikimi sağlanmasına da yardımcı olmaktadır¹⁹.

¹⁸ TBMM Tutanak Dergisi, Dönem 21, Cilt 55 (11 Temmuz 2005) ve Mercan 2011.

¹⁹ Orhan 2000.

➔ **Fiyat İstikrarının Sağlanmasına Katkısı:**

Sınır ticareti ithal malların fiyatlarında azalma meydana getireceği için sınır ticaretin hacminin artırıldığı ölçüde fiyat istikrarının sağlanmasına da katkıda bulunacaktır. Orhan (2000)'e göre sınır ticareti yoluyla giren akaryakıt, Türkiye'nin enflasyonla mücadele politikasını da destekleyici bir etki devletin buradaki vergi kayıpları da göz ardı edilmemesi gereken bir husustur.

➔ **Kayıt Dışı Ekonominin Azalması:**

Sınır ticareti kaçakçılığı önleyerek kayıt dışı pazarın kontrol altına alınmasına yardımcı olmaktadır.

III.IV.III. Sınır Ticaretinin Toplumsal Cinsiyet ve Yoksulluğun Azaltılması Bağlamındaki Katkıları

➔ **Yoksulluğun Azalması:**

Dünya Bankası'nın yakın tarihli çalışmalarından birisi de sınır ticaret hacminin standart uluslararası ticaretin hacmine kıyasla çok küçük olmasına rağmen ilgili bölgelerde istihdam yaratma ve yoksulluğu azaltma açısından önemine dikkat çekmektedir²⁰. Türkiye'de de Sınır ticaretinin yapıldığı illerin genel olarak sosyo-ekonomik durumları geridir. Bu illerimizde yaşayan insanların önemli bir kısmı birincil sektörde çalışmakta ve geçimlerini bu sektörden sağlamaktadırlar. Sınır ticareti bu yörelerde yaşayan halkın genel olarak refahlarını artırmaktadır²¹.

➔ **Göçün Engellemesi:**

Sınır ticaretinin en büyük yararlarından birisi de göçü engellemesidir. Ardahan, Kars, Erzurum ve Artvin başta olmak üzere doğu illeri sürekli göç veren illerdir²². Göç veren illerden gelenler şehrin varoşlarında olumsuz ekonomik koşullar altında yaşayarak daha da yoksullaşmaktadırlar. Sınır ticareti bölgesel istihdamın artarak göçün önlenmesine ve kişilerin yaşam koşullarını iyileştirerek, yoksulluğun azalmasına/önlenmesine yardımcı olacaktır.

²⁰ World Bank 2010.

²¹ Mercan 2011.

²² Mercan 2011 ve Orhan, 2000.

➔ **Toplumsal Cinsiyet Eşitsizliklerini Azaltıcı Etkisi:**

Sınır ticaretinin özellikle kadınlara yönelik iş olanakları ve istihdamı arttırdığı durumda toplumsal cinsiyet eşitsizliklerini azaltıcı etkisi olabilmektedir. Muzvidziwa ve Masinjila'ya göre²³ sınır ticareti Afrika kıtasındaki ülkelerde kadınların kendi ürettiklerini satmasına olanak sağlayarak önemli bir gelir kaynağı oluşturmaktadır.

III.IV.IV. Sınır Ticaretinin Ekonomik Açıdan Mahsurları

➔ **Devletin Uğradığı Vergi Kaybı:**

Sınır ticaretinin ülke ekonomisi bakımından en kırılganlaştırıcı yanı yasadışı ve kayıt dışı ticaretin varlığıdır. Petrolcüler Derneği (PETDER) yetkililerine göre “sınır ticareti kapsamında yılda 2,1 milyon ton mazot ülkeye girmektedir. Bu miktar 8,5 milyon ton olan toplam tüketimin %25'i demektir. Devletin vazgeçtiği vergi, fon ve “ticaretten kaynaklanan” vergi gelirleri getirilen mazot miktarındaki artışa bağlı olarak 1,5-2,5 milyar dolar civarındadır²⁴. Türkiye'de sınır ticareti adı altında getirilen fuel-oil ve motorinin, dışarıdan, vergilerden muaf olarak girmesi sebebiyle T.C. Maliyesi yılda yaklaşık 2 milyar dolar kaybetmektedir. Buna mukabil, sınır ticaretindeki ihracatımıza bakıldığında, Türkiye'nin bütün sınır ticaretindeki ihracat tutarının 20 milyon dolara varmadığı görülmektedir. Habur kapısından yapılan motorin ticaretiyle Türkiye Cumhuriyeti Maliyesi'nin vergi kaybı yıllık 670 milyon dolardır²⁵. Daha önce vergi muafiyetleri tanınmak suretiyle yapılan sınır ticareti yüzünden sadece akaryakıtta Türkiye Maliyesi'nin vergi kaybının 1990'lı yıllarda 2 milyar USD seviyesine kadar çıktığı hesaplanmıştır²⁶. Bu yüzden 2000 yılında çıkarılan bir kararnameyle işlenmiş mazot ve fuel-oil gibi ürünler yerine ham petrol ithali teşvik edilmiştir. Zira getirilen ham petrolün Türkiye'deki rafineriler yoluyla işlenmesi sonucunda, yukarıda rakamları verildiği gibi ciddi bir istihdamın sağlanması ve katma değer ortaya çıkması beklenmiştir.

²³ Muzvidziwa 1998 ve Masinjila 2009.

²⁴ Erten, “Sınır Ticaretinde Sınır Bir Sorun”, Dünya Gazetesi, 1998'den aktaran Öztürk 2006.

²⁵ Toskay, TBMM Tutanak Dergisi, Dönem 21, Cilt 7, Yasama Yılı 1, 40 Birleşim, 28 Temmuz 1999'dan aktaran Mercan 2011).

²⁶ Orhan 2000.

Ancak Orhan'a göre, sınır ticaretinin bedeli, devlet için vergi, sektör için bir miktar kâr kaybı olabilmekle birlikte toplama bakıldığında Türkiye sınır ticaretinden kazanmaktadır²⁷.

➔ **Tarım Ürünleri Üzerindeki Olumsuz Etkileri:**

Yine özellikle sınır ticareti yoluyla ülkeye giren tarım ürünlerinin, ülke içindeki müstahsilleri ve üretici birlikleri zarara uğratması, stokların elde kalması ve fiyat düşmelerine yol açması bir başka olumsuz sonuç olarak kaydedilebilir. Fıstık, karpuz ve kuru üzüm bu açıdan en fazla zarar yaratan ürünler olmuştur. Türkiye'de turfanda karpuz Çukurova'da yetiştirilmektedir. İlk ürün genellikle Mayıs ayı sonlarında veya Haziran ayı başlarında alınmaktadır. İran karpuzu ise Nisan ayı başlarında olgunlaşmakta ve piyasaya çıkarılmaktadır. Yani Türkiye'den tam 2 ay önce piyasaya sürülmektedir.

Konunun ekonomik boyutuna bakılacak olursa; Türkiye'ye gerek sınır ticareti yolu ile gerekse kaçak olarak girdiği iddia edilen karpuzun para değeri 1998 rakamlarıyla 50 trilyon lira olarak tahmin edilmektedir. Sınır ticareti ile gelen karpuzlardan vergi ve fon alınmamaktadır. Eğer, yüzde 25 gümrük vergisi, yüzde 25 de fon alınmış olsa, devletin kasasına 20 ila 25 trilyon lira girecekti.²⁸ Sınır ticareti kapsamında ithal edilen ürünlerin yol açtığı ekonomik ve mali kayıplara önemli bir örnek; sınır ticareti kapsamında ithal edilen özellikle İran kaynaklı evsafı düşük çekirdeksiz kuru üzüm ve kuru kayısının, ülkemizin belli başlı ihraç ürünlerinden olan çekirdeksiz kuru üzüm ve kuru kayısı ile karıştırılarak "Türk Malı" adı altında ihraç edilmesi ve dış piyasalarda ülkemizin ihraç ettiği ürünlerin kalite imajını zedelemesidir²⁹. Öte yandan, çekirdeksiz kuru üzüm sınır ticareti kapsamından çıkarılış olmasına rağmen, İran'dan ülkemize kaçak üzüm girişleri devam ettiği durumda ülke stoklarının artmasına, fiyatın düşmesine, ülkemiz ürününün kalitesinin bozulmasına ve ihraç ettiğimiz ülke alıcılarının da şikâyetlerine neden olmaktadır³⁰.

²⁷ Orhan 2000.

²⁸ Usumi, Cumhuriyet Gazetesi, 30 Mayıs 1998'den aktaran Mercan 2011.

²⁹ Sönmez 1995.

³⁰ TZOB Çalışma Grubu Raporları, 2003.

➔ **Sınır Ticaretinde Kayıt Dışı Ticaretin Etkileri:**

1998 Turcas Faaliyet Raporunda belirtildiğine göre, 1997’de Türkiye’de Gayrisafi Milli Hasıla Ekim ayı sonu itibarıyla %4,7 oranında bir büyüme kaydetmiştir. Bu artışın petrol ürünleri tüketimine yansıtacağı beklenirken bu gerçekleşmemiş, 1998 için açıklanan tüketim, toplam %7,9 oranında gerilemiştir. Büyüyen ekonomiye rağmen bu düşüşün nedeni, Türkiye’ye değişik ülkelerden özellikle Irak, İran, Azerbaycan, Gürcistan ve Bulgaristan sınırlarından giren petrol ürünleri olarak açıklanmıştır. Sınır ticareti ile getirilen ürünler motorin tüketiminin %20-25’ini oluşturmaktadır.³¹

➔ **Ürün Kalitesine İlişkin Sorunlar:**

Sınır Ticaretinin yol açtığı en önemli problemlerden birisi ithal edilen ürün standartlarının düşüklüğünden kaynaklanmaktadır. Öte yandan sınır ticaretinden kaynaklandığı tespit edilmiş olan bu sorun, sınır ticareti yoluyla getirilen mal ve ürünlerin Türkiye’de “Türk Malı” olarak etiketlenmek suretiyle dışarıya ihraç edilmesi ve görece ucuz ve kalitesiz bu mal ve ürünlerin Türkiye’nin iktisadî ve sınaî imajına zarar vermesidir³². Benzer şekilde özellikle standartları çok düşük olan işlenmiş akaryakıt türlerinin pazarlanması yüzünden, bu ürünlerin kullanıldığı araçların arızalanmaları ve öngörülenden daha kısa sürede bakıma ihtiyaç duymaları veya kullanım dışı kalmaları, ülke ekonomisi bakımından olumsuz etkiler yaratmaktadır³³. Standartlara göre, ülkemiz rafinerilerinde üretilen motorinin kükürt oranı maksimum binde 7 olmalıdır. Halbuki Irak motorininin kükürt oranı binde 9,5’tir. Kükürt oranındaki bu yükseklik, çevre kirliliğine büyük ölçüde olumsuz etki yaptığı gibi, bu motorini kullanan araçların motorlarında da korozyon nedeniyle büyük ölçüde hasarlara yol açmaktadır. Ayrıca yine, standartlara göre, minimum 50 olması gereken elektrik iletkenliği, Irak motorininde 18’dir; bu da, bir kaza anında, araçların yanmasına ve can kaybına daha fazla neden olmaktadır³⁴. Motorin patlaması nedeniyle Türkiye’de birçok trafik kazasında çok sayıda patlamayla birçok kişi ölmüş, traktörden sızan mazotun parlamasıyla ormanlar yanmıştır.³⁵ Habur Sınır Kapısında akaryakıt dolum tesisleri kurulması ve ithalat yetkisinin TPAO’nun iştirakçisi olduğu bir anonim

³¹ Turcas Faaliyet Raporu, 1998 aktaran Mercan 2011.

³² Orhan 2000.

³³ Orhan 2000.

³⁴ Büyükcengiz, TBMM Tutanak Dergisi, Dönem 20, Cilt 32, Yasama Yılı 2, 06 Ağustos 1997 aktaran Mercan, 2011:119).

³⁵ Bayer, Hürriyet, 7 Ekim 1999; Öztürk 2006; Mercan 2011.

şirket kurularak ona devredilmesinin arkasında yatan önemli nedenlerden birisi vergi kaçacağını önlemekse, diğeri de bu kalitesiz akaryakıt akışının durdurulması ihtiyacıdır. Öte yandan Ziraat Mühendisleri Odası (ZMO) tarafından yapılan bir araştırma, sınır ticareti yoluyla ülkemize sokulan hayvanların özellikle tüketiciler üzerindeki olumsuz etkileri üzerinde durmaktadır. Buna göre kontrolsüz olarak yapılan girişler sonucu hayvan hastalıkları yayılmaktadır³⁶. 1991'den bu yana uygulanan yanlış politikalar sonucu, küçükbaş hayvan sayısı 8 milyondan 2 milyona inmiştir. Van Et Genel Müdürü Kaya Tokmakçıoğlu, komşu ülkelere yapılan hayvan kaçakçılığının hayvancılığımıza büyük darbe vurduğunu ifade etmektedir³⁷.

III.III. Çilli Sınır Kapısının Açılması Fikrini Destekleyen Potansiyel Fayda, Fırsat ve Avantajların Analizi

Çaldıran İlçesinin İran'la olan sınır bölgesi, Van Gölü'nün batısındaki ilçeler (Ahlat, Adilcevaz, Malazgirt ve Bulanık), Ağrı İlinin güneyindeki ilçeler (Patnos) ve Van Gölü'nün kuzeyindeki ilçeler (Erciş, Muradiye ve Çaldıran) açısından İran'a çıkış için, gerek Kapıköy gerekse Esendere sınır kapılarına göre, karayolu ulaşım imkânlarının sağladığı kolaylık ve yakınlık bakımından avantajlıdır. Güney illerinden kaynaklanan TIR geçişleri için Gürbulak'ın tercih edilmesi, bu yüzden Çaldıran'ın alışılmış ve sık kullanılan bir güzergâh haline gelmesi bu avantajın hayata geçirilmesini kolaylaştıracak bir faktördür. Ayrıca bu araç hareketliliği ilçede otomotiv tamir ve bakım sektörünün gelişmesine yol açmıştır. Bu açıdan Çaldıran İlçesi, Kapıköy Sınır Kapısının bağlı olduğu Saray İlçesine göre daha avantajlı görünmektedir.

Ayrıca Gürbulak Kapısının kapasite doyumuna ulaşması halinde, yukarıda anılan merkezler üzerinden daha içerdeki mücavir bölgelere ulaşımı daha kolay ve konforlu hale getirecek ulaşım koridorlarının yaratılması halinde, Çaldıran İlçesi sınırları dahilindeki bir sınır kapısı daha içerdeki merkezlerin de İran'a çıkışı için cazibe merkezi olabilecektir.

³⁶ Superonline, 19.09.1999'den aktaran Mercan 2011.

³⁷ Para Dergisi, "Kent/VAN", 2 Mart 1998'den aktaran Mercan 2011.

Şekil 13. Çaldıran İlçesi Karayolu Haritası (Karayolları Genel Müdürlüğü, 2014)

- ➔ Ağrı-Tutak-Patnos-Erciş (D-965 ve D-280)
- ➔ Hınıs (D-955) ve Tekman (25-27)-Karayazı-Tutak (D-270)+Patnos (D-965)-Erciş (D-280)
- ➔ Hınıs-Karaçoban (25-29)-Aktuzla-Malazgirt (49-07, 49-06)-Patnos-Erciş (D-280)
- ➔ Erzincan-Üçdam (D-100, 62-07)-Yedisu (12-79)-Karlıova (12-82)-Varto (12-03)-Bulanık-Malazgirt-Patnos-Erciş (D-280)
- ➔ Kığı (12-77) ve Adaklı (12-76)-Yedisu (12-79)-Karlıova (12-82)-Varto (12-03)-Bulanık-Malazgirt-Patnos-Erciş (D-280)

Çaldıran'da açılacak bir sınır kapısı ve serbest ticaret merkezi, Doğubayazıt'taki Gürbulak ve Yüksekova'daki Esendere Sınır Kapılarındaki yükü hafifletebilir. Ayrıca TIR'ların kullanabildiği yegâne kapının Gürbulak olduğu düşünüldüğünde, TIR'ların sınır aşabileceği kapasitede teşkil edilecek ve Gürbulak'a nispeten yakın bir sınır kapısı Gürbulak'taki TIR yükünü hafifletecek ve çok geniş bir hinterlanda hizmet sunabilen bu kapının teklifinden kaynaklanan dezavantajları telafi edebilecektir.

İlgili bölgelerdeki ağaç ve ağaç ürünleri sanayiinin gelişmesi durumunda Çaldıran sınırları dahilinde açılacak sınır kapısı, ihracat imkânlarını arttırmasına hizmet edeceğinden bölgesel üretici ve nakliyeciler açısından fırsat teşkil edecektir. Zira Bölge Kalkınma Ajansı'nın planında ağaç ürünleri sanayiinin stratejik önemine ve potansiyeline özel bir yer verilmiştir.

Çaldıran üretim yapısı oldukça zayıf bir ilçedir. Piyasaya dönük tarımsal üretim düşük seviyelerde olduğu gibi, ilçede hizmet ve sanayi sektörleri gelişmemiştir. Yeterli seviyede bir küçük sanayi sitesi olmakla birlikte, sınaî sektör 3 adet hazır beton tesisinden ibarettir. Üretim zeminindeki bu zayıflık istihdam imkânlarını da oldukça kısıtlamıştır. Bu yüzden ilçede mevsimlik işçi göçü çok yoğundur.

Görüşmeciler tarafından 2014 yılının Ağustos ayında yapılan Cumhurbaşkanlığı seçimlerinde oy kullanan nüfus içinde 18-30 yaş grubu erkeklerin azlığına vurgu yapılmıştır. İlçede toplam 33 bin seçmen olduğu halde 21 bin seçmenin oy kullanabildiği belirtilmiştir. Söz konusu durumunda temel nedeni iş amaçlı mevsimlik göçtür. Bu nedenle ilçede her türlü istihdam olanağı karşısında yoğun bir beklenti oluşmuştur.

Önceleri kayıt dışı sınır ticareti nedeniyle ilçede nakit akışının bulunduğu, bunun da belirli bir iş imkân ve hacmi yarattığı söylenmektedir. Ancak şimdi sınır geçişlerinin sıkı bir biçimde izlenmesi, akaryakıt ticaretinin neredeyse tamamen yasaklanması ve kota dışı mal giriş-çıkışlarının engellenmesi nedeniyle bu ticaretin oldukça daraldığı, buna bağlı olarak nakit dolaşımının durma noktasına gelmesine bağlı olarak ticaretin ve ilçedeki geçim olanaklarının gerilediği, bunun da göçü teşvik ettiği belirtilmektedir. Esnaf ve Sanatkarlar Odası'na kayıtlı 663 üyenin büyük çoğunluğunun minibüs şoförlerinden oluşması, bu tespiti doğrulayan bir veridir. Bu nedenle ilçenin bir sınır ilçesi olmasından kaynaklanan avantajı kullanılarak bir sınır kapısının açılması ve bir sınır ticaret merkezinin kurulması talebi kamuoyunda çok yüksek bir beklentidir.

Sınır kapısının açılması ve bir sınır ticaret merkezinin kurulması durumunda iş göçünün tamamen duracağına ilişkin bir kanaat yaygındır. Ayrıca jeotermal kaynakların varlığı nedeniyle bu olanağın ekonomik değere dönüşebileceği turizm tesislerinin yapılmasıyla İran'dan ciddi miktarda turist çekileceği düşünülmektedir. Münferit turistlerin ve kabilelerin böyle bir sınır kapısının varlığı sayesinde Çaldıran'a kolayca ulaşabilecekleri, hatta günübirlik turizm faaliyetinin bile söz konusu olabileceği beklentisi ağırlık kazanmıştır. Açılacak bir sınır kapısının ve sınır ticaret merkezinin Erciş ve Muradiye ilçelerini de olumlu yönde etkilemesi söz konusudur.

Çaldıran'da yapılan görüşmelerde bütün taraflarca en az yirmi yıldır Çaldıran İlçesi dahilinden İran'a bir sınır kapısı açılması için talep olduğu ve bu talebin hala canlı olduğu belirtilmiştir. Çaldıran'da yaşayan taraflar, Çaldıran'a imkan verildiği takdirde orada her türlü iktisadî faaliyetin gelişebileceği kanaatindedir. Sınır ticareti de buna dahildir. Çaldıran'da yaşayan ve sınır ticareti yapmaya istekli ve aday olan kesimler, Kapıköy üzerinden sınır ticaretini yürütmelerinin hem Kapıköy'e ulaşım zorluğu hem de Kapıköy Kapısında oluşan sosyal ağların büyük ölçüde Saray ve Özalp İlçeleri halkı tarafından oluşturulması ve bu ağlar içinde o yöre insanların kollanması (yerel kliyentalizm) nedeniyle oldukça zor olduğunu belirtmektedir.

Öte yandan sınır kapısının ve sınır ticaret merkezinin olmaması Çaldıran İlçesi dahilinden sınır ticaretinin bulunmadığı anlamına gelmemektedir. Çaldıran Esnaf ve Sanatkarlar Odası'nın verdiği rakama göre Çaldıran İlçesi dahilinde tahminî olarak 500 bin TL'lik bir kayıt dışı ticaret mevcuttur. Kayıt dışı bu ticaret kapsamında ağırlıklı olarak İran tarafından Türkiye'ye çay, şeker gibi kolay taşınabilir malların geçirildiği gözlemlenmiştir. Kayıt dışı sınır ticareti faaliyeti büyük ölçüde atlar kullanılarak yürütülmektedir. Çaldıran'a bağlı 10-15 köyün bu yolla geçindiği belirtilmiştir.

İran ve Türkiye'nin sınır bölgesinde iki taraf arasında aşiret ve akrabalık ilişkileri bulunmaktadır. Bu hem kaçak geçişleri kolaylaştırmakta hem de teşvik etmektedir. Kimi zaman ticaret için değil, ziyaret için de sınırın yasadışı biçimde geçildiği söylenmektedir. Dolayısıyla böyle bir sınır kapısının açılması ve sınır ticaret merkezinin tesis edilmesi ile kaçakçılığın önlenilebileceği ve bu yüzden yaşanan can ve mal kayıpları ile cezai müeyyidelere maruz kalma halinin büyük ölçüde ortadan kalkabileceği fikri yaygındır.

III.IV. Açılması Düşünülen Çilli Sınır Kapısına İlişkin Güçlü ve Zayıf Yönlerin Değerlendirilmesi (GZFT Analizi)

GZFT Analizi

GZFT (Güçlü Yönler, Zayıf Yönler, Fırsatlar, Tehditler) Analizi incelenen kuruluşun, tekniğin, sürecin veya durumun güçlü ve zayıf yönlerini ve dış çevreden kaynaklanan fırsat ve tehditleri belirlemekte kullanılan bir tekniktir. Bu analizde amaç, iç ve dış etkenleri dikkate alarak, var olan güçlü yönler ve fırsatlardan en üst düzeyde yararlanacak, tehditlerin ve zayıf yanların etkisini en aza indirecek plan ve stratejiler geliştirmektir.

Çilli STM'nin gerekli olup olmadığına ilişkin paydaş toplantıları ile Van İl Merkezinde ve Çaldıran İlçe Merkezinde GZFT analizleri yapılmıştır.



Şekil 14. Çaldıran İlçesi Paydaş Toplantısı

Bu bölümde önce tablolar halinde analiz sonuçları verilmiş, daha sonra değerlendirmeler yapılmıştır. Çaldıran ve Van'da yapılan odak grup toplantılarına göre Çilli STM'nin kurulmasına ilişkin güçlü ve zayıf yanlar **Tablo 5**'te, fırsat ve tehditler ise **Tablo 6**'da verilmiştir.

Tablo 5. Çilli STM Kurulmasına İlişkin Güçlü ve Zayıf Yanlar

GÜÇLÜ YANLAR	ZAYIF YANLAR
1. Çaldıran-Özalp bağlantı yolunun varlığı 2. Çilli Mevkiinin Çaldıran-Özalp yoluna yakınlığı 3. İran tarafında en yakın yerleşim yerinin 2 km uzaklıkta olması 4. Çilli Mevkiinin İran tarafında Hoy Vilayetine yakınlığı 5. Çilli Mevkiinin Çaldıran İlçesi ve Van Merkezine olan yakınlığı 6. Çaldıran İlçesi'nin transit yol üzerinde olması 7. Sınırın her iki tarafındaki güçlü akrabalık ilişkileri bulunması 8. Çaldıran'ın İran ile uzun bir sınıra sahip olması 9. Yerel halk ve idarenin istekliliği 10. İran tarafının da Çilli Mekiinde bir kapı açılması talebi 11. Muhtarların Çilli Mevkiine ilişkin görüş birliği içinde olması 12. Çaldıran Yerel Kalkınma Çalıştayı sonuçları	1. Ağır kış şartları 2. İran tarafında henüz yolun yapılmamış olması 3. Gelincik başta olmak üzere başka alternatiflerin varlığı 4. Sınır ticaretinin üretimi engellediği yönündeki negatif algı 5. STM ile ilgili karar alma sürecinin uzunluğu ve bürokratik güçlükler 6. İran tarafında verginin yüksek olması

Tablo 6. Çilli STM Kurulmasına İlişkin Fırsat ve Tehditler

FIRSATLAR	TEHDİTLER
1. İran-Türkiye ilişkilerindeki olumlu hava 2. Türkiye-İran iş forumu toplantıları 3. Doğu Anadolu Gümrük Bölge Müdürlüğü'nün Van'da olması 4. Çözüm süreci 5. Kaçakçılığı azaltmaya yönelik politikaların varlığı 6. Kaymakamlık, Valilik ve diğer yerel idari birimlerin desteği	1. Güvenlik sorunları 2. Kapıköy STM'de yaşanan sorunlar 3. Politik olarak başka alternatiflerin tercih edilebilme olasılığı 4. Kaçakçılık

Tablo 5 ve Tablo 6 birlikte değerlendirildiğinde güçlü yanlar ile fırsatların zayıf yanlar ve tehditlerden fazla olduğu görülmektedir. Bu aslında “Neden Çilli STM?” sorusuna reel bir cevap olarak görülmektedir. Proje ile Çaldıran Kaymakamlığı aslında yerelde gerçekliği bulunan bir talebi projelendirerek bu aşamaya getirmiştir.

Proje kapsamında belirlenen güçlü ve zayıf yönlerin detaylı açıklamaları aşağıda verilmektedir.

1. Güçlü Yönler

- ➔ Çaldıran İlçesi ile Özalp İlçesi arasında yapılan, genişliği, evsafı ve eğimleri bakımından TIR ve geniş araç geçişlerine uygun bulunan yeni yolun bugüne kadar hizmete açılmış olan kısmı, söz konusu sınır kapısının açılması düşünülen mevkiye çok yakın bir noktaya ulaşmıştır. Aynı evsafa yaklaşık 10-15 km'lik bir yolun yapılması halinde Çilli Sınır Mevkiine ulaşılmış olacaktır. Özalp'a kadar uzanan yüksek evsafı bu karayolunun yapımına devam edilmektedir.
- ➔ Türkiye'den İran'a geçişlerde TIR geçişlerinin mümkün olduğu tek kapı Doğubayazıt'taki Gürbulak sınır kapısıdır. TIR'ların İran'a geçişini mümkün kılacak ve Van ili sınırları içinden bunu sağlayacak ikinci bir mecraya ihtiyaç vardır. Zira söz konusu kapı TIR yığılmaları nedeniyle son derecede yoğun ve sıkışık bir hal almaktadır. Bu açıdan Çaldıran ilçesi dahilinde açılacak ve TIR geçişlerine müsaade edecek nitelikte bir sınır kapısı Gürbulak Sınır Kapısını rahatlatılabilir. Ayrıca bu güzergâhın İran'ın büyük merkezlerinden Tebriz'e yakın olması Çilli Sınır Kapısı lehine değerlendirilebilir.
- ➔ Çilli Mevkiine ulaşan yolun kat ettiği arazi ve İran tarafında Tebriz'e açılan arazinin topografik nitelikleri, bu bölgede yol yapımını kolaylaştırmaktadır. Oysa Kapıköy'den itibaren İran içindeki arazi çetin bir yapı arz etmekte olup, arazinin bu özelliği burada yüksek nitelikli bir yol inşa etmek bakımından İran yetkililerinin isteksizliğinin ana sebebi olarak gösterilmektedir.
- ➔ Çilli Mevkiinden İran istikametinde, Tebriz'e doğru uzanan kuşatım alanı içinde yer alan Maku şehrinde bir “Serbest Bölge”nin (*Free-Zone*) bulunması, Çilli'de tesis edilecek sınır kapısı ile sınır ticaret merkezinin bu serbest bölge ile karşılıklı ticaretin gerçekleştirilmesi kolaylığını sağlaması bakımından, Çilli'ye avantaj sağlamaktadır.

- ➔ Gürbulak Sınır Kapısını kullanmak üzere D-975 devlet karayolunu kullanan ve Türkiye'nin güney illerinden gelen TIR ve kamyonlar, özellikle kış aylarında Tendürek Dağı Geçidinin buzlanması, ağır kar ve tipi yağışı altında kalmaları ve geçidin sık sık ulaşımına kapanması nedeniyle, Çaldıran İlçesinde kalmaktadır. Çilli Sınır Kapısı açıldığı takdirde zorunlu olarak Gürbulak'a yönelen ağır vasıtalar, Tendürek Dağı geçidini kullanmaya gerek kalmadan kolayca ve çok daha olumlu koşullarda İran'a geçebilecektir.
- ➔ Çaldıran'da otomotiv tamir ve bakım sektörü gelişmiş durumdadır. İlçe merkezinde içinde kaynakçı, marangoz, motorcu, elektrikçi, demirci ve yedek parça dükkânlarının bulunduğu 79 işyerini içeren bir küçük sanayi sitesi mevcuttur.
- ➔ Çaldıran ve çevresinde bu kapının açılmasına ilişkin güçlü bir kamuoyu desteği vardır.
- ➔ Yukarıda anılan fayda, fırsat ve avantajlar açısından değerlendirildiğinde, devlet ve özel sektör tarafından bu fırsat, fayda ve avantajları yaratacak yatırım ve koordinasyon gerçekleştirildiği takdirde Çaldıran sınırları dahilinde açılacak Çilli sınır kapısı önemli avantajlar sunmaktadır.
- ➔ Van'daki sınai üretim, eğer Çilli'de açılacak kapı TIR'ların geçişine müsaade edecek evsafa olursa ve Kapıköy bugünkü niteliklerini korursa üretilen malların TIR'larla nakli bakımından kesin olarak avantaj yaratacaktır. Ayrıca İran'la anlaşılması ve bu malların sınır ticaretine konu olması durumunda, Van'da üretilen malların burada tesis edilecek sınır ticaret merkezi aracılığıyla satışa sunulması mümkün olacaktır.
- ➔ Çaldıran'ın çalışabilir erkek nüfusunun büyük kısmı inşaat işleri için il dışına çıkmakta ve büyük ölçüde batıdaki büyük kentlere gitmektedir. Bu nüfus hareketliliğinin önlenmesi ancak Çaldıran dahilindeki işsizliğin giderilmesine bağlıdır. Bu açıdan Çilli sınır kapısı ve sınır ticaret merkezi fikri bir umut ve beklenti yaratmaktadır. Böyle bir mecranın, açılması durumunda belirli ölçüde istihdam yaratacağı ve sınır ticaretine konu olabilecek belli malların Çaldıran'da üretilmeye başlanmasıyla sermaye kaçışlarının ve işsizliğin belli ölçülerde geriletilebileceği görülmektedir.

Ayrıca Çaldıran'ın kış turizmi ve termal turizm bakımından taşıdığı potansiyel böyle bir öngörünün, ticaret kadar turizme bağlı insan hareketini de tetikleyebileceğini akla getirmektedir. Turizmin perakende ticareti canlandırma ve bu canlanmanın da müstakbel sınır ticaret merkezi üzerinden gerçekleşmesi ihtimaller dahilindedir.

- ➔ Çaldıran İlçesi dahilinde açılacak bir sınır kapısı ve sınır ticaret merkezi, ticaret veya ziyaret amacıyla yasadışı sınır geçişlerini büyük ölçüde önleyecektir. Çaldıran'daki görüşmeciler bu geçişler yüzünden ölümler ve yaralanmalarla sonuçlanan çok sayıda olay olduğunu, bu nedenle sınır kapısı ve ticaret merkezi açıldığı takdirde ticaret kadar can güvenliğinin de sağlanmış olacağını belirtmişlerdir. Bu durum, burada sınır kapısı ve sınır ticaret merkezi açılması lehine yorumlanabilir.
- ➔ Çaldıran'da sınır ticaretiyle ilgilenen kesimler, Kapıköy'den yürütülen sınır ticaretinin büyük ölçüde Saray ve Özalp ilçelerindeki ilgililer tarafından ele geçirilmiş olduğunu, başka yerlerden gelenlerin kliyentalist ağları kıramadığı gibi zarar dahi gördüğünü belirtmişler ve bu durumun Kapıköy üzerinden sınır ticareti yapmalarının önünde ciddi bir engel olduğunu söylemişlerdir. Bu gerekçe dikkate alınabilir bir gerekçe olup bölgede aşiret, akrabalık ve hemşericilik ilişkilerinin kuşattığı kliyentalist ağların kısa vadede çözülmesi beklenmemektedir.
- ➔ Çaldıran'ın önemli bir hayvancılık bölgesi olması ve hayvancılığın ilçede temel geçim etkinliğini oluşturması, sınır kapısı ve sınır ticaret merkezi açıldığı takdirde bu mecra üzerinden İran'ın ihtiyaç duyacağı canlı hayvanların ihraç edilmesi imkân ve kolaylığını sağlayacaktır. Bu olanağın ve potansiyelin değerlendirilebilmesi için Çilli'de kurulacak sınır ticaret merkezinin ağırlıklı olarak canlı hayvan ticaretinin gerçekleştirebileceği bir alan olarak planlanması ve sınır ticareti mevzuatının hayvan ticaretini mümkün kılacak biçimde yeniden düzenlenmesi yerinde olacaktır.
- ➔ 2011 yılında yaşanan Van depremi, özellikle Erciş İlçesini diğer yerlere göre çok daha fazla etkilemiştir. Çilli Sınır Kapısı ve Sınır Ticaret Merkezi, aynı zamanda Erciş İlçesinin İran'a çıkış noktası olacağından ve buradaki sınır ticaretinin ve/veya ithalat-ihracat hareketi Erciş'i de etkileyerek burada yatırım ve istihdam yaratacağından, Çilli Sınır Kapısı ve Sınır Ticaret Merkezi kuzey Van Bölgesinin kalkınmasında olumlu bir rol oynayabilir.

- ➔ Çilli noktası, Hakkari ilinin Esendere Sınır Kapısına göre asayiş ve güvenlik bakımından daha elverişli görünmektedir. Esendere'deki sınır ticaret merkezi kapatılmıştır. Asayiş ve güvenlik sorunlarının çok daha az etkili olduğu Çilli noktasında kurulacak sınır ticaret merkezi, Esendere'nin yarattığı boşluğu doldurabilir.
- ➔ Van Gölü demiryolu geçişinin karaya alınmasıyla ilgili proje, yapılması planlanan demiryolunun Van Gölü'nün kuzeyinden dolaşmasını öngörmektedir. Dolayısıyla söz konusu hat, Çaldıran'a yakın bir noktadan geçecektir. Muradiye ile Erciş arasında yapılacak bir istasyon, Çilli Mevliinden yürütülecek dış ticarete konu olabilecek mallar için bir tahmil-tahliye noktası olabilir. Bu takdirde Çilli sınır kapısının verimli çalışması ve daha fazla katma değer yaratması temin edilebilir. İhracat ve ihracatçılar, taşıma maliyetlerini oldukça düşürecek böyle bir dış ticaret yolunun oluşmasına olumlu bakacaklardır.

2. Zayıf Yönler

- ➔ Gerek İran tarafından alınan görüşlerde ortaya çıkan gerekse Van İlindeki Ticaret ve Sanayi Odası otoritelerinin ittifak ettiği Gelincik/Küzereş sınır kapısının³⁸ açılması fikri tarafından zayıflatılmaktadır. Van Ticaret ve Sanayi Odası, Çaldıran İlçesi dahilinde açılacak bir sınır kapısı ve sınır ticaret merkezi konusunda isteksiz görünmektedir. Ticaret ve Sanayi Odası, kotaların düşüklüğü ve bürokrasinin iş yapmaya engel teşkil eden formaliteleri nedeniyle sınır ticaret merkezlerinin tamamen kapatılması gerektiği görüşündedir. Ticaret ve Sanayi Odası, il bazında ihracat ve ithalat rejiminin ikame edilmesini ve güçlendirilmesini istemektedir. Bunun için gümrükleme alanlarının yapılmasına, genişletilmesine ve sınır kapılarının ticarî ve transit nakliyeye uygun hale getirilmesine gereksinim vardır.

³⁸ Gelincik/Küzereş sınır kapısı, 1989 yılında açılmış, ancak altı ay kadar faaliyette kaldıktan sonra güvenlik gerekçesiyle kapatılmıştır. Bu bölgede de sınır ticareti yaygındır. Ne var ki bu ticaret kaçak yollardan sürdürülmektedir. İran tarafındaki karayolunun yeterli ve yüksek vasıflı oluşu, bu kapının önemli bir avantajıdır. Bu kapının yeniden açılması halinde Van'dan İran'ın Salmas ve Urmiye kentlerine ulaşım daha kısalcaktır.

- ➔ Kapıköy Sınır Kapısında teşkil edilen sınır ticaret merkezinin verimli ve bütün tarafları memnun eder tarzda çalıştırılamaması, yeni bir sınır ticaret merkezinin oluşturulması fikrini ve bu merkezin verimli çalışacağına dair inancı zayıflatmaktadır.
- ➔ Çilli Sınır Kapısı'nın ve sınır ticaret merkezinin teşkili düşünülen Çaldıran ilçesinin üretim yapısı son derecede zayıftır. Meyve-sebze ve tahıl üretimi son derecede düşük olduğu gibi, sınai üretim hiç yoktur. Çaldıran Ovası'nda Erciş'teki fabrikaya yönelik olarak 1000 dönüm kadar arazide şeker pancarı üretimi yapan çiftçi kitlesi bulunmakla birlikte, şeker pancarı bitkisinin İran bakımından ticarî değeri yoktur. En yakın sınai üretim merkezi ise Erciş ve Van'dır. Van İran'a çıkış için Kapıköy ve Esendere'yi kullanabilir. Erciş'teki sanayi ise şeker üretimi ile sınırlıdır. İran şeker üretimi söz konusu olduğunda rakip konumdadır ve şeker sınır kapılarından büyük ölçeklerde geçirilen malların başında gelmektedir. Bu yüzden Erciş'in İran'a şeker ihraç etmesi ve bunun için Çilli'de açılacak sınır kapısını veya sınır ticaret merkezini kullanması çok düşük bir ihtimaldir.
- ➔ Çaldıran'da sermaye birikimi çok düşüktür. Biriken sermayenin ilçe ve il dışına kaçtığı görülmektedir. Örneğin görüşülen bir akaryakıt istasyonu sahibi Bursa'ya yatırım yapmayı düşündüğünü belirtmiştir. Sermayenin düşüklüğü ve kaçış eğilimi yanında, ilçede nakit para dolaşımını destekleyecek ve sosyal hareketliliği teşvik edecek bir sosyal tabakalaşma da görülmemektedir. İlçeye emekli maaşı girişinin düşüklüğü bunun işaretlerinden biridir.
- ➔ Çaldıran dahilinde açılması düşünülen sınır kapısına ulaşan ve Türkiye tarafında bulunan yolun büyük kısmı yapılmış olsa da, İran tarafında böyle bir hazırlık yoktur.
- ➔ İldeki ticaret ve sanayi otoriteleri, Çilli yerine Başkale ilçesi sınırları dahilindeki Gelincik/Küzereş sınır kapısının açılması lehinde fikir bildirmektedir. Bu fikrin oluşmasında, ilde konunun doğrudan tarafı olan kesimlerin konuyla ilgili deneyimlerinin önemli bir rol oynadığı düşünüldürse, bu fikrin gerçeklikle daha fazla örtüştüğü söylenebilir. Bu durum Çilli'de sınır kapısı ve ticaret merkezi açılması fikrini zayıflatmaktadır.

- ➔ Çaldıran'daki ilgili kesimler Kapıköy'e ulaşımın zor olduğunu ve bu yüzden Kapıköy sınır kapısı üzerinden sınır ticareti yapamadıklarını belirtmişlerdir. Ancak programa alınmış olan ve yapımı devam eden yüksek standartlı Çaldıran-Özalp karayolu bittiğinde bu sorun ortadan kalkacaktır.
- ➔ Her ne kadar Çaldıran İlçesi bu potansiyeli taşısa da canlı hayvan ticareti riskli bir konudur. Zira hayvan hastalıklarının sınır aşırı etkilerinin bulunması ve İran tarafında hayvan fiyatlarının Türkiye'ye göre daha yüksek olması durumunda, hayvan ticaretinin bütünüyle İran'a yönelecek olması ve bu nedenle Türkiye'de canlı hayvan sayısının azalması, buna bağlı olarak canlı hayvan fiyatlarının yükselmesi riski bulunmaktadır. Birinci riski ortadan kaldırmak için sınırda hayvan hastalıklarının tespit ve önlenmesine ilişkin bir kontrol noktasının oluşturulması ve karantina merkezinin kurulması gerekir. Öte yandan hayvan fiyatlarının izlenmesi ve gerektiğinde geçici olarak bu ticareti durduracak kararları alabilecek yerel bir mercinin bulunması gerekir.

Ancak mevcut mevzuat, bu tür kararların alınmasında merkezî organları yetkili kıldığı için, bu tür durumlarda anında reaksiyon verebilecek bir teşkilatın oluşturulması şimdilik zor görünmektedir. Öte yandan, bilindiği gibi, Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti 2008/14451 sayılı Sınır Ticaretinin Düzenlenmesine İlişkin Kararıyla canlı hayvan ticaretini sınır ticareti kapsamından tamamen çıkartmıştır. O nedenle Çaldıran İlçesinin sınır ticareti kapsamında canlı hayvan ticareti yapması şimdilik olanak dışıdır.

- ➔ Gerekli altyapı oluşturulmadan açılacak yeni bir sınır ticaret merkezinin verimli ve etkin bir biçimde çalışmayacağı, özellikle Kapıköy örneği göz önünde bulundurularak, ilgili pek çok kesim tarafından dile getirilmektedir.
- ➔ Her ne kadar yeni Van Gölü Demiryolu Projesi, Çaldıran'a yaklaşması itibarıyla avantajlar yaratmaktaysa da, bu proje henüz tasarı halindedir. Projelendirme safhası tamamlanmış olmakla birlikte, ihale, kamulaştırma ve inşaat işlerine henüz girilmemiştir. Dolayısıyla bu güzergâhın Çilli Sınır Kapısı bakımından anlam kazanması zaman alacaktır.

3. Genel Değerlendirme

Paydaşlarla yapılan derinlemesine görüşmelerde yaşların 60'ın üzerinde olan birçok paydaş Çilli'ye bir sınır kapısı açılmasına ilişkin söylentilerin çocukluklarından beri var olduğunu ancak bir türlü gerçekleşmemesinden hayal kırıklığı yaşadıklarını ifade etmişlerdir. Diğer taraftan Çaldıran'ın İran sınırındaki köylerin hemen tamamı sınırın İran tarafındaki köylerle akraba olduklarını, eskiden beri evliliklerin devam ettiğini beyan etmişlerdir. Her yıl 10 civarında evliliğin gerçekleştiğini ifade eden katılımcılar, sınırın hemen öbür tarafında bulunan, kendi köylerinden gördükleri akraba köylere ulaşmak için 400 km civarında yol gitmek zorunda kaldıklarını, bunun bölge halkının zoruna gittiğini, bu yüzden de sınır ihlallerinin arttığını ifade etmişlerdir. Tamamen sosyal gerekçelere dayanan bu savları görmezden gelmek mümkün değildir. Hatta Çilli STM'nin açılması yönündeki en güçlü gerekçenin ve güçlü yanın sınırın her iki tarafında var olan bu güçlü akrabalık ilişkileri olduğu konusunun altı önemle çizilmelidir.

Bir sınır kapısının açılması durumunda kaçakçılığın azalıp azalmayacağı yönünde yapılan görüşmelerde, yerel insanlar kaçakçılığın yasal ticaret yollarının oluşturulmaması yüzünden kaçakçılığa yöneldiklerini, STM kurulmasının kaçakçılığı ciddi oranda azaltacağını iddia etmişlerdir.

Yerel insanların bu düşünceleri güvenlik birimleri ve yerel yöneticilere aktarıldığında, onlar bu iddiaya katılmadıklarını, STM kurulmasının kaçakçılığı azaltmayacağını bilakis temas arttığı için kaçakçılığın daha da artacağını, kaçakçılığın artması ya da azalmasında sınır kapılarının varlığı ya da yokluğundan çok daha kaotik sorunların bulunduğunu ifade etmişlerdir. Son olarak Çilli Bölgesinde bir STM kurulup kurulmamasında önemli bir gerekçe olarak öne çıkan kaçakçılığın azaltılabileceğine ilişkin görüş birliği yoktur.

Sınır bölgelerinde sınır ticaret merkezinin kurulması aşamasında en önemli avantaj veya dezavantaj çoğu zaman iki ülke arasında karşılıklı ulaşımı sağlayacak yolların varlığı ya da yokluğu ile ilgili olmaktadır. Çaldıran'ı Özalp'a bağlamak üzere başlatılan yol çalışması sona yaklaşmıştır. Sadece 20 km uzunluğunda bir alanda çalışma devam etmekte olup, diğer bölümler tamamlanmıştır. Bu yol Çilli'ye çok yakın bir noktadan geçmektedir. Bu bağlamda Türkiye tarafında Çilli'ye kadar asfalt bir yolun varlığı önemli bir güçlü yan olarak öne çıkmaktadır. İran tarafından henüz yolun yapılmamış olması hem yetkililer hem yerel halk tarafından bir zayıf yan olarak algılanmamaktadır. Zira Çilli bölgesine en yakın İran yerleşim yeri olan Şehsilo Köyü sınıra sadece 2 km uzaklıktadır. Diğer bir ifade ile İran tarafında da ulaşım açısından büyük bir sorun bulunmamaktadır.

Bölgede görev yapan yöneticilerin büyük bir çoğunluğu kaçakçılığın bölgedeki üretimi engellediği yönünde kanaate sahiptir. Bazı yöneticiler STM açılmasının da üretimi olumsuz etkileyebileceği, bu yüzden böyle bir adım atılmadan önce çok iyi düşünülmesi gerektiğini ifade etmişlerdir. Çaldıran İlçesinde yerel paydaşlarla yapılan görüşmelerde bu görüşe önce karşı çıksalar da sohbet uzadıkça yetkililere katıldıklarını ifade etmişlerdir. Hatta lise yaşındaki gençlerin okulu bırakarak kaçakçılığa yönelmelerinin kayda değer oranda yüksek olduğunu, çobanlık yapacak insan bulmakta zorlandıklarını, kaçakçılığın yereldeki yöneticiler ile güvenlik birimlerinin inisiyatifine göre azalıp-arttığını, kaçakçılık imkanı bulanamadığında üretime alışkın olmayan yöre insanının mecburen Türkiye'nin güney bölgelerine giderek inşaatlarda çalıştığını, bu yüzden bir çok ailede çocukların babasını görmeden büyüdüğünü ifade etmişlerdir. STM kurulmasının üretimi hangi yönde etkilediğine ilişkin kapsamlı bilimsel çalışmaların eksikliği bu konuyla ilgili yorum yapmayı güçleştirmektedir. Ancak bunun Kalkınma Bakanlığı tarafından hazırlanacak listeye çözülebileceği yönünde Van Ticaret ve Sanayi Odası ile Doğu Anadolu İhracatçılar Birliği yetkililerinin pozitif görüşleri önemlidir.

III.V. Sınır Ticaretine Konu Olabilecek Ürünler

Sınır ticaretine konu olacak ürünlerin listesi dünyadaki tüm sınır ticaretlerinde her zaman tartışma konusudur. Zira her iki ülkenin iş adamları doğal olarak sınır ticaretine konu olacak malların kâr marjı en yüksek mallardan oluşmasını talep etmektedir. Oysa devletler, normal yollardan yapılan dış ticarete göre vergisi daha düşük olan sınır ticaretinde vergi kaybına uğramamak için kâr marjı yüksek ürünleri listeye koymaya taraftar değildir. Bu durumda da sınır ticaretinin olduğu bölgelerde ürün listesi tartışması asla bitmeyecek bir tartışmadır. Bu rapor kapsamında bu tartışmaların haklı veya haksızlığından daha çok eğer Çilli Bölgesinde bir STM kurulacak olursa burada ticarete konu olabilecek mallara ilişkin katılımcılıkla bir analiz yapılmaya çalışılmıştır.

Sınır ticareti ile ilgili Bakanlar Kurulu Kararının "İthalat Kotaları ve İthalat Değer Limitleri" başlıklı 7nci maddesinin 3 üncü fıkrasına istinaden, 2012 yılından itibaren sınır ticareti yapmaya yetkili tüm illerde ithalat kotası yerine ithalat değer limiti uygulamasına geçilmiştir. Ekonomi Bakanlığı'nca söz konusu uygulama kapsamında 2014 yılında Van İline tarım ürünleri için 25,5 milyon dolar; sanayi ürünleri için de 25,5 milyon dolar değerinde ithalat değer limiti tahsisatı yapılmıştır.

Ekonomi Bakanlığı'nın koordinasyonunda Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı ve Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı ile yapılan değerlendirme neticesinde il ihtiyacının giderilmesi, ülkemiz üretiminin korunması ve iç piyasada haksız rekabetin önlenmesi amacıyla; çay, şeker, fındık, antep fıstığı, canlı hayvan, et ve süt ürünleri ile petrol ve petrol ürünleri gibi bazı ürünlerin sınır ticareti kapsamında ithalatına yasaklama getirilmiştir.

İthalat değer limiti uygulaması ile Ekonomi Bakanlığı ile Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığınca müştereken yürütülen çalışma sonucunda, ithali söz konusu olan ürünlere yönelik mevsimsel kısıtlamada sağlanan esneklik ile ürün çeşitliliği ve sayısı artırılmış olup yukarıda anılan ürünler dışında kalan ürünler sınır ticareti kapsamında ithal edilebilmektedir. Bu çerçevede, sınır ticareti kapsamındaki ithalatın tüm ürünler için tamamen kotasız ve limitsiz tahsisatı mümkün değildir.

Öte yandan, İthalat Rejimi Kararı, İhracat Rejimi Kararı, Dış Ticarete Teknik Düzenlemeler ve Standardizasyon Rejimi Kararı ve diğer mevzuatla ihracı ve ithali izne tabi ürünlerin sınır ticaretine konu edilmesi ise ilgili mercilerin izniyle mümkündür.

Bu genel ifadeleri biraz daha özelleştirecek olursak sınır ticareti ile ilgili düzenlemelerde bir dizi sınırlamalar söz konusudur. Bu sınırlamaları değer limiti, ülke sınırlaması, sektörel sınırlama, sınır ticaretine konu olamayacak ürün sınırlaması, aylık sınırlama, Türk menşeli ürünlerin dışındaki ürün sınırlaması ve tarım ürünleri için ülke üretim zamanları dikkate alınarak oluşturulan zaman sınırlaması söz konusudur.

Bu kapsamda her yıl Ekonomi Bakanlığı ithalat değer limitini illere göre belirleyerek Valiliklere bildirmekte, bu değer limitlerine ilişkin ürün listeleri de yine aynı şekilde belirlenerek bildirilmektedir. Sınır Ticaretine ilişkin Yönetmeliğin 1 ve 2'nci maddelerinde sayılan illerin bir yıl boyunca ihtiyaç duyacağı ürünlere ilişkin talep listeleri İl Değerlendirme Komisyonları tarafından hazırlanıp ve her yıl ekim ayı sonuna kadar ilgili Valilikçe Ekonomi Bakanlığı'na bildirilmektedir. Bakanlık başka bakanlıkların da görüşlerini aldıktan sonra il kotaları ile Sınır Ticaret Merkezlerinin ilişkilendirileceği komşu il veya iller ilgili Valiliklere gönderilmektedir.

Ülke sınırlaması, değer limiti ile birlikte uygulanan bir sınırlama olup sınır ticareti kapsamındaki illerde sınır olduğu ülke ile toplam 100 milyon dolarlık ithalat yapma hakkına sahiptir. 2014 yılı için bu kotaların 51 milyon doları Van'a, 49 milyon doları Hakkari, Ağrı ve Iğdır'a tahsis edilmiştir.

Sektör bazındaki sınırlamada her il için tahsis edilen limitin yarısı sanayi ürünlerine, yarısı da tarım ürünlerine ayrılmıştır.

Ürün bazındaki sınırlamada yüzde ellilik sektör sınırlaması yanı sıra, ürünler bazında da sınırlama yapılmıştır. Yüzde ellilik dilimin tamamı tek ürün için kullanılamaz ve bir ürün için verilen ithalat uygunluk belgesi, toplam miktarın yüzde beşini geçemez.

Yukarıda da vurgulandığı gibi Sınır Ticareti kapsamına, petrol ve petrol ürünleri, çay, şeker, fındık, antepfıstığı, canlı hayvan ve et ürünleri, süt ve süt ürünleri ile kota, damping ve sübvansiyona tabi ürünler hiçbir şekilde girmemektedir.

Aylık sınırlamadan kastedilen sınır ticareti ile meşgul olan bir esnafın aylık olarak 50 bin dolardan daha fazla ithalat yapamayacağı hususudur.

Sınır ticaretinde ihraç edilecek ürünlerin Türk menşeli, ithal edilecek ürünlerin ise o ülke menşeli olma zorunluluğu vardır.

Türkiye'deki üretimi, üreticiyi ve bunların ticareti ile uğraşan esnafı korumak için yukarıda sayılan sınırlamalara ek olarak tarım ürünleri için zaman sınırlaması getirilmiştir.

Aslında yukarıda sıralanan onca sınırlama sınır ticaretinin o kadar da kolay bir alan olmadığını göstermektedir. Her yıl Valilikçe Ekonomi Bakanlığı'na bildirilen ihtiyaç listesinin oluşmasında şüphesiz ihracatçıların da görüşleri alınmaktadır. Çalışma kapsamında hali hazırda sınır ticareti yapan esnaf ile Çaldıran İlçesinde potansiyel sınır ticareti esnaflarının da görüşleri alınarak sınır ticaretine konu olacak malların listesi **Tablo 7**'de verilmiştir.

Tablo 7. Sınır Ticaretine Konu Olacak Mallar Listesine İlişkin Talepler

No	ISIC Adı
1	Tarım ve hayvancılık
2	Gıda ürünleri ve içecek
3	Tekstil ürünleri
4	Giyim eşyası
5	Kimyasal madde ve ürünler
6	Plastik ve kauçuk ürünleri
7	Metal eşya sanayi (Makine ve teçhizatı hariç)
8	Başka yerlerde sınıflandırılmış makine ve teçhizat
9	Mobilya ve başka yerlerde sınıflandırılmış diğer ürünler
10	Taş ocakçılığı ve diğer madenler
11	Başka yerde sınıflandırılmamış elektrikli makine ve cihazlar
12	İnşaat malzemeleri

ISIC-Uluslararası Standart Sanayi Sınıflaması; (ISIC) Birleşmiş Milletlerin ekonomik verileri sınıflandırmak için kullandığı sistemdir.

Bu liste aslında hali hazırda uygulanan liste ile karşılaştırıldığında çok farklı alanlar olmadığı görülmektedir.

III.VI. İran Tarafının Bakış Açısı

Sınır ticareti iki ülke arasında yapılacağına göre her iki ülkenin bu alana bakış açısı büyük önem arz etmektedir. Sınır ticaretinin normal yollardan yapılan dış ticarete bir istisna olduğu dikkate alınırsa her iki ülkenin bu alana ilişkin yasal düzenleme yapması zorunludur. Eksikleri bulunsun da Türkiye sınır ticaretine ilişkin ciddi yasal düzenlemeler yapmış, sınır ticareti kapsamında ihraç edilen ürünlerde gümrük vergisini sıfırlamıştır. Ancak aynı durum İran için söz konusu değildir. En az 10 yıllık süre zarfında Türkiye-İran görüşmelerinde ekonomi başlığı altında her zaman İran'dan bizim gümrük mevzuatımıza muadil bir gümrük düzenlemesi yapması talebi yinelenmektedir. İran'la sınır ticaretinin geliştirilmesine yönelik Sınır Ticareti Ortak Komite toplantıları yapılmakta olup, bu toplantılarda sınır ticaretine yönelik karşılıklı vergi muafiyetinin sağlanması amacıyla taleplerin iletildiği ilgili bakanların beyanatlarına yansımıştır (<http://prestijhabervan.com/yazdir.asp?yazid=2345>). Ancak İran tarafı henüz bizimkine benzer veya muadil bir sınır ticareti mevzuatı hazırlamamıştır.

Henüz bir yasal mevzuat hazırlanamamış olsa da İran tarafının sınır ticaretini önemsedikleri, daha çok sınır kapısı açılmasından yana oldukları, var olan STM'lerin karşılıklı iyileştirilmesi yönünde açıklamalar 23-24 Ekim 2014 tarihinde Van'da yapılan İran-Türkiye İş Forumu başta olmak üzere çeşitli platformlarda dile getirilmektedir. Hatta İran tarafının Gürbulak, Esendere, Kapıköy STM'lere ilave olarak en az iki STM daha kurulması yönünde talepleri söz konusudur. Başkale-Gelincik bölgesinde eskiden faaliyette olan ve bir anlamda STM işlevi gören kapı kapalı durumdadır. İran'ın Salmas kentine yakın olan bu bölgede İran tarafları yeni bir STM oluşturulması için Türk yetkililerle görüşmeler yürüttüklerini ifade etmektedir. Diğer taraftan Çilli bölgesinde bir STM kurulması yönünde de talepleri bulunduğu, bu bölgede kurulacak bir STM'nin İran'a fazla bir yükümlülük getirmeyeceği için daha çok tercih edeceklerini İran Hoy kenti yetkilileri ifade etmiştir. Hatta İranlı yetkililer Çilli-Şeyh Silo ve Iğdır bölgesinde Dilucu-Boralan bölgelerinde iki adet STM açılması konusunda Türk yetkililerle mutabık kaldıklarını ifade etmişlerdir.

III.VII. Sınır Ticaretinde Dünya Örnekleri, Avrupa Birliği Mevzuatı ve İşletim Modelleri

III.VII.I. Dünyada Dış Ticaret Rejimi ve Sınır Ticaret Merkezleri Uygulaması

Klasik ve Neo-klasik dış ticaret teorilerine göre, dış ticaret verimliliği ve etkinliği arttırmak suretiyle ülkelerin refahının artmasına neden olmaktadır. Karşılaştırmalı üstünlükler teorisine göre ise, ülkelerin karşılaştırmalı üstünlüğü bulunan malda uzmanlaşmaları ticaret yapan tüm ülkelerin refahının artmasına neden olacaktır. Refah artışına ek olarak, serbest dış ticaret aynı zamanda hem bilginin yayılmasını sağlayarak hem de ucuz girdi ithal edilmesine olanak sağlayarak uzun dönemde ekonomik büyümeye yol açmaktadır.

Teorik plandaki bu tartışmalara paralel olarak İkinci Dünya Savaşı sonrasında başlangıçta Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Genel Antlaşması (GATT) uyarınca, daha sonra ise Dünya Ticaret Örgütü (WTO) önderliğinde yapılan ticaret müzakereleri sonucunda dünya ticaret hacminde son yıllarda çok önemli artışlar olmuştur. İkinci Dünya Savaşı'ndan bu yana dünya ticaretindeki artış ivmesi, dünyanın toplam üretim artışı ivmesinden hep daha fazla olmuştur 1945-2007 yılları arasında dünya üretimi iki katına çıkarken dünya ticareti dört kattan daha fazla artmıştır. Bu artışlar, çok taraflı ticaret anlaşmalarında elde edilen başarı ile birlikte üretimin değişen doğası, uluslararası ticarete rekabetin artması ve düşük ticaret maliyetlerinden kaynaklanmaktadır. Gümrük tarifeleri indiriminde elde edilen bu başarı ticaret politikasının odağını geleneksel ticaret engellerinden ticaretin önündeki diğer engellere çevirmiştir. İkinci Dünya Savaşı sonrasındaki dünya ticaretindeki çok taraflı ticaret serbestisi ile birlikte bu dönemin diğer bir özelliği "Bölgesel Ticaret Antlaşmaları"nın (BTA) sayısındaki artıştır. Günümüzde BTA'nın sayısı 230'a yaklaşmaktadır³⁹. Diğer bir ifadeyle, "bölgeselleşme" dünya ticaret sisteminin savaş sonrası en önemli özelliklerinden birisidir. Bölgesel ticaret ülkelerin gelişmesinde ve entegrasyonların sağlanmasında önemli bir yer tutan BTA'lar, amaçları ve koşulları bakımından çok çeşitlidir. Bu anlaşmaların bir türü de "Ekonomik İşbirliği ve Tercihli Ticaret Antlaşmaları"dır. Bu anlaşmalarda amaç taraf ülkeler arasında ticareti artırmaktır. Ekonomik İşbirliği ve Tercihli Ticaret Antlaşmalarının bir uygulama şekli de sınır ticaretidir.

Sınır ticaret merkezleri, komşu iki ülke arasında bağitlanan özel antlaşmalara göre kurulan ve yürütülen, bu antlaşma mucibince sınıra yakın olan bölgeyi ilgilendiren ticaret

³⁹ O'Brian ve Williams 2010.

ilişkilerinin kurulduğu ve üslendiği merkezlerdir. Ülkeleri sınır ticaretine yönlendiren ve bu mecraı teşvik etmeye sevk eden nedenler şu şekilde sıralanabilir:

1. Sınırdaki bulunan yerleşimlerin ihtiyaçlarının sınır komşusu ülkelerden daha düşük maliyetlerle karşılanması;
2. Genellikle ülkenin diğer yerlerine göre daha az gelişme kaydetmiş olan sınır bölgelerinin kalkındırılması ve canlandırılması, bu bölgelerde ihracatın artırılması suretiyle ekonomik canlanmanın sağlanması;
3. Sınır bölgelerinde karşılıklı güven ortamının geliştirilmesi;
4. Yüksek taşıma maliyetlerinin düşürülmesi;
5. Yine sınır bölgelerini diğer bölgelere göre daha fazla etkileyen işsizlik sorununa çare aranması;
6. Birbirine belli ürünler bakımından karşılıklı bağımlı olan ülkelerin, bu ürünlerin ticareti bakımından formaliteden arındırılmış bir ticaret alanına ihtiyaç duymaları;
7. Bürokratik işlemlerin azaltılması yoluyla dış ticaret hacminin artırılması;
8. Kaçakçılığın önlenmesi.

Sınır ticareti, dünyada yaygın bir dış ticaret uygulamasıdır. Taşıma giderlerinin en aza indirilmesi amacıyla yapılandırılmış sınır ticaretine ilişkin en önemli örnek eskiden beri sınır ticareti kapsamında ABD ile Kanada arasında yürütülen kereste ticaretidir. ABD-Kanada sınırındaki belirli noktalarda ABD'den Kanada'ya kereste ihraç edilmektedir. Bu tek-yönlü sınır ticaretine bir örnek teşkil eder. Ancak ABD ve Kanada, kereste dışındaki ürünlerin ticaretini sağlayacak ve lojistik hizmetleri verimli hale getirecek adımlar atarak sınır yönetimine ve ticaretine yeni bir yönetim ve işletim modeli getirmiştir. ABD ve Kanada arasında gerçekleşen dış ticaret rejiminin görece olarak serbest olması sınır ticareti uygulamasını kolaylaştırmıştır⁴⁰. NAFTA'nın kuruluşu ile birlikte gümrük tarifeleri ve diğer ticaret engellerinin azalması ile birlikte Meksika, Kanada ve ABD arasındaki sınır ticareti daha da kolaylaşmıştır.

⁴⁰ Yergin 2001.

Bunun dışında, karşılıklı ticaretin geliştiği ve çok sayıda ürünün ticarete konu olduğu başka örnekler de vardır. Çin Halk Cumhuriyeti ile Vietnam Halk Cumhuriyeti arasında 1990'larda başlayan sınır ticareti ikinci önemli örnektir. Bu iki ülke arasında sınır ticaretinin başlatılmasında, iktisadî ve sosyal hedeflerden ziyade siyasî hedeflerin önemli rol oynadığı tespit edilmiştir⁴¹. Womack'a göre buradaki sınır ticareti iki ülke arasındaki sınır işbirliğinin ürünüdür. Bu yolla ülkelerin kendi dış politikalarında birbirleri lehine bir yumuşamanın sağlanması hedeflenmiş ve sınırda kuvvet bulundurma zorunluluğu kısmen ortadan kaldırılmıştır. Dolayısıyla Womack'ın vurguladığı gibi buradaki sınır ticareti daha üst düzeylerdeki politik değişiklikler karşısında kırılgandır ve dolayısıyla sınır ticaretinin varlığı ve sürekliliği özgül olarak sınır ticaretinin bizzatı kendisiyle ilgili konularla ilişkili değildir⁴². Buna karşın, Çin'in Guangxi Eyaleti Sınır Ticaret İdaresi rakamlarına göre iki ülke arasındaki sınır ticaret hacmi 1992'de resmî rakamlara göre 479 milyon USD noktasına varmıştır. Gayrı resmî rakamlara göre ise aynı yıl aslında 3,950 milyon USD seviyesi yakalanmıştır. Aradan geçen süre zarfında ticaret hacmi daha da genişleyerek 2002 yılı itibarıyla 6,687 milyon USD seviyesine kadar ulaşmıştır⁴³.

Üçüncü örnek Rusya Federasyonu ile Çin Halk Cumhuriyeti arasında Dongbei Bölgesinde yapılan sınır ticaretidir. Çin'e kereste ihracına inhisar etmiş olan bu ticaret, "esnek dış ticaret" kavramı kapsamında icra edilmektedir. Rusya Federasyonu, esasen bölgesel kalkınmayı sağlamak amacıyla bu modele yönelmiş ve bölgesel dış ekonomik ilişkileri geliştirmek için bu yolu açmıştır. Bu iki ülke arasındaki sınır ticareti hacmi 1988-1992 yılları arasında 2 Milyar USD seviyelerine kadar çıkmıştır⁴⁴. Afrika'da Çad Gölü çevresi ülkeleri (Çad, Nijer, Nijerya, Kamerun ve Orta Afrika Cumhuriyeti) arasında benzer bir sınır ticareti yürülmektedir. Bu ticaretin hacmine ilişkin veri olmamakla birlikte, ticarete konu malların geleneksel el sanatı ürünleri ve tarım ürünleri olduğu, ayrıca bu yolla ulaştırma ve hizmet sektörlerinin geliştirilmeye çalışıldığı bilinmektedir⁴⁵. Ancak Nijer ve Nijerya arasındaki bölgede iç karışıklıkların yoğunlaşması ve radikal örgütlerin bu sınırı güvensiz hale getirmesi, bu bölgedeki sınır ticaretini kırılgan kılmaktadır.

⁴¹ Bkz. Womack 1994.

⁴² Womack 1994; Xiaosong ve Womack 2000.

⁴³ Öztürk 2006.

⁴⁴ Yergin 2001.

⁴⁵ Öztürk 2006.

Son yıllarda sınır ticaretinin başarılı uygulama örneklerinden bir diğeri de Orta Asya ülkeleri arasında gerçekleşen sınır ticareti pratiğidir. Merkezî Asya Bölgesel Ekonomik İşbirliği Örgütü (CAREC) üyesi ülkeler arasında sınır ticaretinin son beş yılda önemli ölçüde arttığı görülmektedir⁴⁶.

Bu uygulamalara ek olarak sınır ticaretinin öneminin son yıllarda daha da arttığı ve uluslararası kuruluşlar tarafından sınır ticaretinin teşvik edilmesi amacıyla yeni girişimler yapıldığı görülmektedir. Örneğin, Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı (UNCTAD), 2005 yılında malların sınırlar arasındaki geçişini önleyen ticaret engellerinin kaldırılması için yeni bir yaklaşım geliştirmiştir. Bu çerçevede BM, koridor ve öbek temelli ticaret ve ulaştırma kolaylıklarının sağlanmasını teşvik etmektedir. Güney Afrika'daki gelişme koridorları ve Güney Asya'daki bölgesel transit koridorları bu yaklaşımın örnekleridir⁴⁷.

III.VII.II. Avrupa Birliği Uygulamaları ve Mevzuatı

Avrupa Birliği Gümrük Birliği esasına ve gümrüksüz tek bir ekonomik bölge anlayışına dayandığı için, Avrupa Birliği içindeki ülkeler arasında geliştirilmiş bir sınır ticareti mevzuatı yoktur. Ancak bir Sınır Aşan Ticaret Düzenlemesi mevcuttur. Bu düzenlemenin varlığı ise Avrupa Birliği ülkeleri dışından ithal edilen enerji girdilerine ilişkin mevzuat ihtiyacından kaynaklanmıştır.

AB ve EFTA gibi gelişmiş bölgesel ticaret anlaşmalarının varlığına rağmen, Avrupa kıtasında bazı yerlerde sınır ticareti uygulamalarına rastlamak mümkündür. Örneğin, Norveç, İsveç ve Finlandiya arasında sınır ticareti söz konusudur. Finlandiya aynı zamanda Rusya ile sınır ticareti gerçekleştirmektedir (Yergin, 2001: 21). Sınır ticaretinin yaygın olduğu diğer ülkelere örnek olarak Ukrayna ve Rusya ile Norveç ve Danimarka, İsveç, Finlandiya, Rusya, Estonya verilebilir. Diğer yandan, Danimarka, İsviçre ve Almanya arasında da sınır ticareti gerçekleşmektedir. Sınır ticareti Kuzey İrlanda ile İrlanda Cumhuriyeti arasında da yaygındır. Ancak bu sınır ticareti uygulamalarının çoğu AB çapında belirlenmiş bir mevzuata bağlanmış değildir ve sadece AB'nin gıda güvenliği, tüketici haklarının korunması, nakliye, mal muayene ve kalite kontrolle ilgili mevzuatlarına tâbi olarak yürütülmektedir.

⁴⁶ World Bank, 2010.

⁴⁷ Hansen ve Annovazzi-Jakab 2008.

III.VII.III. Dünyadaki İşletim Modelleri

ABD ile Kanada arasındaki sınır ticaretini ve diğer sınır işlerini yürütmek üzere *Canadian/American Border Trade Alliance* adıyla bir kurum teşkil edilmiştir. Kurumun yönetim ve danışma kurullarında ABD ve Kanada'nın özel ve kamu sektörüne mensup önde gelen 20 üye görev yapmaktadır. Bu kurumun ayırıcı özelliği ABD ile Kanada arasındaki bütün sınır boyunca yapılan sınır ticaretini yürütmesi ve denetlemesidir.

Kurumun görevleri arasında;

- ➔ Sınır boyunda ortaya çıkacak sorunları çözmek, ihtiyaçları karşılamak ve idari konularla ilgilenmek suretiyle Kanadalı ve Amerikalı şirketlerin çıkar birliğini sağlayacak şekilde ortak paydaya getirecek bir çaba sarf etmek,
- ➔ Sınır ticareti, sınırı geçen mallar, uygulama ve politikalar konusunda federal yönetim, eyalet yönetimi veya yerel idarelerle düzenli olarak etkileşim içinde olmak,
- ➔ ABD/Kanada sınırı ve sınır kapılarının kapasiteleri konusunda etkin ve sonuç alıcı kamu/özel sektör ortaklıklarını harekete geçiren bir ortam işlevi görmek,
- ➔ Yolcu ve kargo koruma işlemlerinin kapasitelerini geliştirmek ve hızlandırmak,
- ➔ İhtiyaç duyulan eylemleri öncelikli hale getirmek,
- ➔ Gelişmiş teknolojilerin uygulanması,
- ➔ Belirlenmiş konu ve sorunlara ilişkin analiz ve değerlendirmeleri mümkün kılan kapsamlı veri tabanlarını bir araya getirmek ve geliştirmek,
- ➔ Sınır ticaretini, sınır ticareti ile ilgili iş yaratma kabiliyetini ve NAFTA etkinliklerini mümkün olan en yüksek seviyelere çıkarmak,
- ➔ ABD ile Kanada arasındaki ekonomik gelişmeyi ve turizmi teşvik etmek,
- ➔ Sınır sıkışıklıkları nedeniyle artan hava kirliliğini en aza indirmek,

- ➔ Kamu politikalarını şekillendirecek strateji ve çözümler geliştirmek, en etkin mal ve insan akışının en etkin biçimde işlemlerini önleyen engelleri ortadan kaldırmak yer almaktadır.

Kurumun amaçları ise şöyledir:

- ➔ ABD-Kanada sınırıyla ilgili meseleleri bütünleştirmek,
- ➔ Bölgesel örgütlerle yürütülen faaliyetlerin bütünleştirilmesine ve birbiriyle ilişkilendirilmesine öncülük etmek,
- ➔ ABD ile Kanada arasındaki iki-taraflı ticaret ve turizm ilişkilerini zenginleştirmek,
- ➔ ABD ve Kanada sınır faaliyetlerini önümüzdeki on yıl ve ötesi için sorunların üstesinden gelecek şekilde desteklemek ve sorun-çözücü mercilere yardım vermek,
- ➔ ABD-Kanada sınır konularının ele alınmasına, ihtiyaçların karşılanmasına ve sorunların çözülmesine odaklanmış tek ve iki-ülkeli bir özel sektör/kamu sektörü ortak-önderlik kurumu inşa etmek,
- ➔ Yerel/bölgesel örgütlerin var olan dokusu içindeki boşlukları doldurmak, kendi konusu ile ilgili olarak kurumsal karşılığı olmayan hususlarda rol almak,
- ➔ ABD-Kanada sınırının özel karakteristiklerini ve ihtiyaçlarını kayıt altına alan veri bankası ve izleme birimi oluşturmak; ihtiyaç duyulan eylemlerde ön almak ve çözümler geliştirmek (sınırla ilgili ar-ge faaliyet merkezi olmak),
- ➔ Sınır geçiş izin süreçlerini, bununla ilgili teknolojileri ve politikaları iyileştirmek ve sınır operasyonlarını izlemek.

Canadian/American Border Trade Alliance Pasifik Okyanusu kıyısından Atlas Okyanusu kıyısına kadar bütün sınır boyunca çeşitli 7 bölge yöneticiliği şeklinde örgütlenmiştir. Her bölge yöneticiliğinin yetki alanı, sınırın o bölgesindeki komşu ABD eyaletleri ile Kanada vilâyetleridir. Örgütte her iki ülkenin katılımı ve ortak yönetimi söz konusudur. Ayrıca ABD tarafındaki yetki alanı içine sadece münhasıran sınıra komşu eyaletin değil, ülke sınırında olmayan ama sınır eyaletine komşu olup sınırla ekonomik ve sosyal ilişkisi olan eyaletin/eyaletlerin de dahil olduğu görülmektedir.

Örgütün sınır yönetimi alanında odaklandığı konular ise şunlardır: Gümrükler ve göçmenlik işleri (ABD ve Kanada hükümeti organları), altyapı, tahsisler, ulaştırma, ticaret konuları, turizm ve perakende satışlar (hediyelik eşya, anı malları vb.), çevre konuları, araştırma ve değerlendirme.

Yönetim modelinde en üstte yer alan bir “yönetim kurulu” (*Executive Board of Directors*) varlığı görülmektedir. Bu yönetim kurulu sınırdaki eyaletleri temsilen eyaletler tarafından seçilmiş üyelerden oluşmaktadır. Ayrıca yönetim kuruluna danışmanlık yapan bir “Yüksek Danışma Kurulu” (*Senior Advisory Board*) mevcuttur. Bu kurul 6 üyeli olup, üyelerden biri ABD’nin eski Kanada Büyükelçisidir. Kurum en yukarda bir CEO tarafından yönetilmektedir.

Görüldüğü gibi bu işletim modelinde dört önemli özelliği ortaya çıkmaktadır:

1. İki ülkenin ve sınırdaki eyaletlerin ortak katılımı
2. Özel ve kamu sektörünün birlikte temsil edildiği karma bir yapı oluşu
3. Ticareti aşacak şekilde pek çok sınır konusunun ilgi ve yetki alanına girmesi
4. Bütün sınır boyunun yönetimi ve izlenmesi.

Bu işletim modelinin en önemli avantajı konuyu bütüncü olarak ele alabilme ve bu bütüncü/kapsayıcı örgütlenme sayesinde sorunları daha kolay ve hızlı çözebilme yeteneğidir. Böylelikle parçalı, birbirinden kopuk ve palyatif çözümlerden kaçınmak ve uzun vadeli hedef ve çözümler üretmek mümkün olmaktadır. Doğrudan güvenlik işleri dışındaki bütün işler bu kurumun ilgi ve yetki alanına girmektedir. Ayrıca kurum sınır ve sınır ticareti ile ilgili herhangi bir sorun ortaya çıktığında, iki sınır bölgesinin yönetimlerinin karşılıklı görüşmeleri ile çözüm yolu aramak yerine, doğrudan ve sürekli bir arada olmanın sağladığı avantajları kullanabilmektedir.

III.VII.IV. Dünya Örneklerinden Hareketle Sınır Ticaretinin Etkinliğinin Artırılması için Alınması Gereken Önlemler

Hansen ve Annovazzi-Jakab (2008), sınır ticaretinin hacminin ve etkinliğinin artırılması için ticaret işlem maliyetlerinin azaltılmasını temel alacak şekilde ticaret ve ulaştırmanın kolaylaştırılması için bir dizi önlem alınmasını önermektedir. Buna göre, ulaştırma altyapısının iyileştirilmesi, gümrük vergilerinin azaltılması, idarî ve düzenleyici engelleri de içerecek şekilde tarife dışı engellerin kaldırılmasını önermektedirler. Bu çerçevede ticaretin kolaylaştırılması, malların ticareti sırasında oluşan maliyetini en aza indirmek ve etkinliği arttırmak için malların sınırlar arasındaki dolaşım sürecini ve kontrolünü iyileştirmek anlamına gelmektedir⁴⁸.

Aynı çalışmada, sınır ticaretinin önündeki en önemli engellerin süreçlerin karmaşıklığı, para ve zaman cinsinden harcamalar ve altyapının eksikliği gösterilmektedir. Bu çerçevede, para ve zaman cinsinden harcamalar ise hükümet ile ticaret yapan kişiler arasındaki iyi ve kolaylaştırıcı ilişkilerin kurulması ile mümkün olmaktadır. Ticaret için gerekli olan altyapı eksikliği ise özellikle denetim faaliyetlerde karmaşaya neden olmaktadır.

Asya Kalkınma Bankası'nın Merkez Asya ülkeleri üzerine yaptığı nicel çalışmada⁴⁹ ulaştırma ve gümrüklerdeki transit geçişlerin bölge ülkeler arasında yapılan işbirliği ile hızlandırılmasının Kırgızistan'ın reel GSYİH'sında önemli bir artış sağlayacağını gösterilmiştir. Dolayısıyla en verimli işletim modeli;

- 1. İşlem maliyetlerini azaltacak biçimde ticareti ve ulaşımı kolaylaştırmak (mevzuat çeşitliliğinin ortadan kaldırılması, mevzuatın basitleştirilmesi, evrak kalabalığının azaltılması ve ulaşım standartlarının yükseltilmesi),**
- 2. Gümrük vergilerinin azaltılmasını ve tarife dışı engellerin ortadan kaldırılmasını,**
- 3. Aracı kurumların ortadan kaldırılmasını, ilgili otorite ile girişimci arasında doğrudan temasın sağlanmasını,**
- 4. İlgili ülkeler arasında ticarî geçişleri hızlandıracak yöntemlerin benimsenmesini içeren bir model olmak zorundadır.**

⁴⁸ Hansen ve Annovazzi-Jakab, 2008.

⁴⁹ Bkz. ADB 2006.

III.VIII. Türkiye’de Sınır Ticaretinin Dış Ticaret İçindeki Yeri ve Etkileri

1978-1979 yıllarında başlayan sınır ticareti hareketinin Türkiye bakımından yarattığı ilk önemli fayda, o yıllarda petrol arzında yaşanan büyük sıkıntının belli ölçülerde hafifletilmesi olmuştur. Ayrıca Türkiye’de üretilmeyen baharat, belirli tarım ürünleri ve benzeri ürünlerin bu yolla ithalatı diğer dış ticaret kanallarından ithalata göre daha ucuz olduğundan dış ödemeler dengesi ve Türkiye’deki mal arzı bakımından belirli bir fayda yaratmıştır. Her ne kadar belirli vergi kayıplarına ve kendi piyasası içinde haksız rekabete yol açsa da, daha önce belirli kotalar dahilinde sürdürülen, ancak yasaklamalar getirilmesinden sonra daha yoğun olarak kaçak yollardan ülkeye sokulan akaryakıtın yarattığı düşük girdi maliyeti, bu tür akaryakıt kullanan çiftçiler ve geniş bir kesimi içine alan perakende nakliyeciler için iktisadî faydaya dönüşmüştür⁵⁰. Bu etkilerin ülke ekonomisi üzerinde olumlu ve olumsuz sonuçları ortaya çıkmıştır. İlgili hanelerin geliri ve yaşam standartları açısından ortaya çıkan faydaya karşılık; vergilendirilemeyen satışlar, ürünün kontrolsüz olarak piyasaya arzı ve iç piyasada yarattığı haksız rekabet nedeniyle sektördeki kimi gerçek ve tüzel kişiler açısından yarattığı gelir kayıpları bu kalemin ülke ekonomisi bakımından ortaya çıkardığı olumsuz etkiler cümlesinden sayılmalıdır.

Ayrıca sınır ticaretinin belirli malların ihracatı nedeniyle ülke ekonomisine önemli bir girdi sağladığı da görülür. Esasen ve resmen belirlenmiş sınır veya mücavir iller içinde üretilen malların ihracatına müsaade ediliyor olsa da, fiili durum böyle değildir. Gaziantep dışında, sanayinin gelişmediği veya çok az geliştiği sınır illerinde sınır ticaretine bağlı gelir daha çok bu illerdeki distribütörlükler üzerinden yapılan mal aktarımları sayesinde oluşmaktadır. Söz konusu illere mal girişi, bu malların depolanması ve sevkiyatı sayesinde ortaya çıkan ara sektör, buradaki sınaî faaliyetin en önemli ayağıdır. Özellikle Suriye krizi ortaya çıkmadan önce Suriye’ye komşu illerin dış ticaret hacimlerinde önemli artışlar kaydedilmiştir. Örneğin Kilis’te 2001 yılında 2,7 Milyon USD seviyesindeki ithalat 2010 yılında 49,710 Milyon USD’a; 2001 yılında 4,1 Milyon USD seviyesindeki ihracat ise 35,4 Milyon USD’a yükselmiştir⁵¹.

⁵⁰ Türkiye’de üretilen mazotun % 20’si tarım sektörü tarafından tüketilmektedir. Dolayısıyla sınır ticareti yoluyla giren ve piyasadan daha ucuza temin edilen mazotun özellikle tarım sektörü açısından bir “sübvansiyon” değeri taşıdığı ortaya çıkmaktadır (bkz. Orhan 2000).

⁵¹ Taşlıyan ve Hırlak 2012.

Türkiye ekonomisi içinde, sınır ticareti kapsamında yapılan ticaretin eriştiği toplam rakamlar ise, 1996'dan 2002 yılına kadar inişli-çıkışlı da olsa yükselme eğilimi göstermiş, ancak 2002 yılından itibaren getirilen kapsamlı kısıtlamalar nedeniyle bu eğilim tersine seyretmeye başlamıştır (Bkz. **Tablo 8**). Bu gerileme, sınır ticaretinin dış ticaret içindeki payının küçülmesi ve birkaçı hariç olmak üzere sınır illerinin ekonomisinde ortaya çıkan kötü etkiler nedeniyle, hükümet “sınır ticaret merkezleri” formülünü devreye sokmuş, ancak bu yeni model de istenen sonuçları vermemiştir.

Tablo 8. Sınır Ticareti kapsamında Yapılan Dış Ticaretin Yıllara Göre Dağılımı (Milyon USD) (Kaynak: Kara 2005, s. 62).

Konu	Yıllar							
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
İthalat	7,3	109,1	277,5	118,8	143,7	136,8	197,1	1,8
İhracat	20,5	16,4	16,4	17,7	11,3	9,5	34,1	14,9

Yapılan araştırmalar, özellikle 90'lı yıllarda sınır ticareti ile uğraşan kesimlerin önemli bir sermaye birikimi sağladığını ve zaman içinden birer ithalatçı ve ihracatçı durumuna geldiğini göstermektedir. Ayrıca bu sermaye birikimi ilgili illerin halkında görece bir refah artışına da yol açmıştır. Dolayısıyla bu yolla ülkede belirli bir sermaye birikiminin oluştuğu tespit edilebilir⁵².

Ancak burada söz konusu sermayenin nerede kümелendiği önem kazanmaktadır. Oluşan sermaye birikiminin ağır da olsa sınır illerinden kaçarak büyük kentlere kaydığı gözlenmektedir.

İkinci önemli sonuç, sınır ticareti nedeniyle ortaya çıkan enformel sektördür. Sınır ticareti sırasında, devletin verdiği kararlarla ticaretine izin verilen mallar ve kotalar dışına çıkıldığı açıktır. Dolayısıyla bu tür malların piyasaya arz edilmesini sağlayan bir iktisadî ilişki ağı oluşmaktadır. Bu durumun yarattığı yasadışı “kaçakçılık” adıyla tescil ediliyor olsa da, bu enformel sektörün varlığı bir gerçektir ve bu sektör sayesinde, söz konusu illerin diğer illere nazaran görece geri kalmışlığı yüzünden ortaya çıkan yoksulluk ve işsizlik sorunları, belirli ölçülerde dengelenebilmektedir.

⁵² Orhan 2000; Kökçe 2005.

Bu dengeleme etkisinin ortaya çıkardığı bir diğer önemli sonuç, söz konusu illerden Türkiye'nin batısına doğru devam eden kuvvetli göç eğilimini bir nebze da olsa frenleyebilmesi, ayrıca 90'lı yıllar boyunca yıkıcı sonuçlar doğuran köy boşaltmalar nedeniyle bu sınır illerine yığılan nüfusun bu sektör sayesinde tam bir ekonomik ve sosyal yıkım yaşamamış olmasıdır⁵³.

Bu etkileri değerlendirmek için birkaç rakama başvurmak yerinde olacaktır. 2000'lerin başında Musul ile Batman arasında 10 bin tankerin ham petrol taşıyacağı öngörülmüştür. Buna göre bölgede bu taşımacılığın yarattığı katma değer sayesinde 200 bin kişilik bir istihdamın yaratılması, nakliyecilerin 69 trilyon TL'lik (bugünkü nominal karşılığı 69 milyon TL) bir gelir elde edeceği ve TÜPRAŞ'ın bu ham petrolün işlemlerinden sonra sadece 40 trilyon TL'lik (bugünkü nominal karşılığı 40 milyon TL) bir vergi geliri elde edileceği hesaplanmıştır⁵⁴.

2000'li yılların başına kadar 2 milyar USD'ı bulan sınır ticareti içinde ağırlık ithalat yönündedir. Sınırdaki ithalatın Türkiye'nin toplam ithalatı içindeki payı ise çok azdır. İhracat miktarı ise tamamen ihmal edilebilir düzeydedir (2000 yılında 20 milyon USD)⁵⁵.

Dolayısıyla Türkiye ekonomisi içinde sınır ticaretinin önemli bir pay elde edemediği görülmektedir. Bu duruma yol açan en önemli neden, sınır ticaretini dış ticaret politikası ile irtibata geçiren istikrarlı ve genel bir politikanın geliştirilememesi, sınır ticaretine ilişkin uygulama ve önlemlerin geçici ve konjonktürel nitelikte kalmasıdır. Dış ticaret hacmi içinde sınır ticaretinin payının artırılması için aşağıdaki önlemlerin alınması gerektiğine ve bu önlemlerin dış ticaret politikasının bir parçası haline getirilmesi gerektiğine vurgu yapılmıştır:

- ➔ **Karşılıklılığın Artması:** Sınır ticaretinde amaçlardan birisi de karşılıklılıktır. Oysa uygulamada bu amacın sürekli ihmal edildiği, ucuz yoldan ithalat ve gelir elde etmenin ön plana çıktığı görülmektedir. Türkiye'nin sınır ticareti ile yaptığı ithalat kadar ihracat yapmayı hedeflemesi gerekmektedir⁵⁶.

⁵³ 1990'lı yıllarda Van Valiliği yapan Abdülkadir Sarı'nın ifadesiyle "sınır ticareti Van'da sosyal patlamayı önlemektedir" (bkz. Orhan 2000).

⁵⁴ Orhan 2000.

⁵⁵ Orhan 2000.

⁵⁶ Öztürk 2006.

- ➔ **Denetim:** Sınır ticareti sonucu ithal edilen ürünlerin kalitesinin denetlenmesi gerekmektedir. Standart ve kalite kontrolleri ile kıymet esaslarının, normal yollardan yapılan ithalatla olduğu gibi sağlıklı bir şekilde uygulanması, tüketicinin korunmasına yönelik önlemlerin alınarak normlara uygun olmayan eşyaların girişine izin verilmemesi şarttır⁵⁷. Bu açıdan AB müktesebatında yer alan ilgili mevzuatın hayata geçirilmesi son derecede yararlı etkiler yaratacaktır.
- ➔ **İdarî Sorunların Giderilmesi:** Sınır ticaretini engelleyen idareden kaynaklı hataların yapılmaması gerekmektedir⁵⁸.
- ➔ **Mevzuat:** Sınır ticaretinin yasal mevzuata uygun olarak yapılması gerekmektedir⁵⁹. Ancak mevzuatın yukarıda belirtildiği gibi basit ve sadeleştirilmiş olması, genel ilkelere vurgu yapması ve gündelik kararların ağırlığını azaltarak yerel ilgili ve yetkililerin kararlara katılımını sağlayıcı hususları benimsemesi gerekmektedir.
- ➔ **Finansman Yapısı:** Özellikle 2000'li yıllarda sınır ticareti ile uğraşan girişimcilerin küçük girişimciler olduğu görülmektedir. Sermaye yetersizliği ve öz varlıkların zayıflığı nedeniyle, bu girişimcilerin finansman yapıları da zayıftır ve bu zayıflığın yarattığı kırılganlık, en basit krizlerde girişimcilerin bu işten vazgeçmelerine yol açmaktadır. Bu durumu ortadan kaldıracak şekilde, girişimcilerin sınır ticaretine özgü özel finansman modelleriyle desteklenmesi yerinde olacaktır.

⁵⁷ Öztürk 2006.

⁵⁸ Öztürk 2006.

⁵⁹ Öztürk 2006.

BÖLÜM IV. SONUÇLAR

2014-2023 Bölge Kalkınma Planı'nda "Yedinci Hedef" olarak belirlenen Bölge'nin⁶⁰ lojistik merkezi haline getirilmesi ve bunun için önem arz eden modların altyapısının geliştirilmesi ile, Çaldıran ilçesi dahilinde bir sınır kapısının açılması hedefi örtüşmektedir.

Bölgesel planda belirtildiği gibi, TRB2 Bölgesi sadece Türkiye'nin değil Avrupa ülkelerinin Ortadoğu ve Asya ülkeleriyle Türkiye üzerinden bağlantısının sağlanmasında ana ulaşım koridoru üzerinde bir büyük çıkış kapısıdır⁶¹. Bölge'nin lojistik merkez haline getirilmesi hedefi, üst ölçekli planlarla da uyumlu bir hedeftir⁶².

2014-2023 döneminde öngörülen ve planlanan ulaşım yatırımları, TRB2 Bölgesi'nin ülke dışına açılan mevcut sınır kapılarındaki yükü arttıracak, buralarda ciddi tıkanıklık ve işlem sorunlarına yol açacaktır.

Bu dönemde tamamlanması öngörülen yatırımlar ve bu yatırımlar sonucunda artacak kapasiteler şöyle planlanmıştır:

1. Tatvan-Van feribot sefer verimliliğinin artırılması
2. Van Ferit Melen Havalimanının mevcut kapasitesinin artırılması
3. Yeni demiryolu hatları ve bu hatlar tamamlandıktan sonra meydana gelecek yük ve yolcu kapasite artışı (planlanan demiryolu hattı Van Gölü'nün kuzeyinden geçmektedir)
4. Yapılacak ve niteliği yükseltilecek karayollarının ulaşım kapasitelerine etkisi

Bu çerçevede TRB2 Bölgesi'nde lojistik bakımından önem arz eden noktalar; birinci derecede Van metropolü; ikinci derecede Tatvan, Muş, Erciş ve Yüksekova kentleri; üçüncü derecede Çaldıran, Özalp, Başkale, Hakkari ve Bitlis kentleri olacaktır⁶³.

⁶⁰ TRB2 Bölgesi Van, Hakkari, Bitlis ve Muş illerini içine almaktadır. Doğu Anadolu Kalkınma Ajansı tarafından üretilen "Bölge Planı" bu illeri kapsayacak biçimde hazırlanmıştır.

⁶¹ 2014-2023 Dönemi TRB2 Bölgesi Bölge Planı, Van, 2014: Doğu Anadolu Kalkınma Ajansı.

⁶² Bkz. T.C. Kalkınma Bakanlığı Onuncu Kalkınma Planı, 2014-2018, Ankara, 2013: T.C. Kalkınma Bakanlığı Yayınları, Madde 829, 831, 832, 835 ve T.C. Kalkınma Bakanlığı Bölgesel Gelişim Ulusal Stratejisi (BGUS), Md. 242, 345, 359, 577.

⁶³ 2014-2023 Dönemi TRB2 Bölgesi Bölge Planı.

Planların hedeflediği noktalara ulaşılması ve bölgedeki ulaşım yatırımlarının Türkiye'nin dış ticareti bakımından anlamlı ve verimli hale gelebilmesi, ancak sınır geçen noktaların sayısının artırılması, niteliklerinin iyileştirilmesi ve kapasitelerinin artırılması ile mümkündür. Çaldıran ilçesi bu bakımdan avantajlıdır. Zira yüksek standartlı bölünmüş devlet karayolu sınıra çok yakın bir noktadan geçmekte, bu yolu sınıra ulaştıracak yolun büyük bölümü tamamlanmış durumda ve söz konusu devlet karayolu İran'a geçen ve İran'dan giren TIR'ların ve diğer ağır vasıtaların güzergâhını oluşturmaktadır. Kış aylarında Tendürek Dağı geçidinin Gürbulak sınır kapısına ulaşımı zorlaştırması ve ağır vasıtaların Çaldıran ilçesinde duraklamaları da, böyle bir sınır kapısı açıldığı takdirde bu kapının özellikle kış aylarında son derecede işlevsel bir rol oynayacağını ve ticarî taşımacılığı kolaylaştıracağı göstermektedir. Van ilinin tek sınır kapısı olan Kapıköy'den itibaren İran içindeki yolun evsafının kötülüğü, arazinin engebeli yapısı ve bu güzergâhın TIR'lar ve ağır vasıtalar tarafından kullanılamaması, Çaldıran İlçesi dahilinden açılacak kapının bu açıdan avantajlı yönlerinin bulunması nedeniyle, Çilli Kapısı lehine değerlendirilebilir.

İlgili planlar, bölge dışından gelecek dış ticarete konu malların dışında, bölge içinde özellikle ağaç ve ağaç ürünleri ile mobilya üretiminin gelişme potansiyeli taşıdığına dikkat çekmektedir. İran'a yönelik toplam ihracat içinde ağaç ve ağaç ürünleri ihracatı % 15-20 aralığında bir pay sahibidir. Bu yüksek orana rağmen İran'a yönelik ağaç ve ağaç ürünleri ihracatında TRB2 Bölgesi'nin payı görece düşüktür. Bölgesel Plan'da bu payın artırılması hedeflenmiş ve Van, Hakkari ve Erziş'in bu talebin bölge içinden karşılanması durumunda önemli yer tutabileceği belirlenmiştir⁶⁴. Özellikle Erziş'in bu ihracat kalemi bakımından önemli bir üretim merkezi olması durumunda, bu ihracatın üzerinden gerçekleşeceği ulaşım koridoru ve çıkış noktası önem kazanacaktır. Çaldıran'ın Erziş'e yakınlığı dikkate alındığında bu çıkış noktasının, ağaç ve ağaç ürünleri ihracatı bakımından Yüksekova-Esendere ve Doğubayazıt -Gürbulak Sınır Kapılarına göre önem kazanan bir nokta olacağı öngörülebilir.

Öte yandan yukarıda Çaldıran İlçesi dahilinde açılacak sınır kapısı ve sınır ticaret merkezinin güçlü yanları arasında sayıldığı gibi, sınır ticaret merkezinin ortaya çıkması durumunda mevsimlik işçi göçünün yavaşlayacağı ve yasadışı sınır geçişlerinin ortadan kalkacağı beklenmektedir.

⁶⁴ *ibid.*

Sınır Ticaret Merkezinin ortaya çıkması sonucunda ilçenin kalkınması bakımından belirli bir katma değer ortaya çıkacağı açıktır. Ancak bu katma değer yükseltilebilmesi ve anlamlı hale gelebilmesi için Çaldıran İlçesi için öngörülen jeotermal ve kış turizmi yatırımlarının hayata geçirilmesi şart gözükmemektedir. Zaten Çaldıran Yerel Kalkınma Çalıştayı'nda belirlenen "Üçüncü Stratejik Hedef" kalemleri arasında turizmin geliştirilmesi önemli bir yer tutmaktadır⁶⁵. Aksi takdirde düşük katma değer hane gelirlerine yansması ve küçük bir refah artışı dışında, ilçe kalkınma açısından nitelikli bir değişimi ortaya çıkaramayacağı görülmektedir.

Özetle, ilçede geliştirici ve tamamlayıcı yatırımlar yapılmadan ve Çilli'de açılacak sınır kapısını cazibe merkezi haline getirecek bölgesel altyapı yatırımları gerçekleştirilmeden, sınır kapısının ve sınır ticaret merkezinin açılması tek başına beklenen etkiyi yaratamayacaktır.

Van Sanayi ve Ticaret Odası, Çilli yerine Başkale İlçesi dahilindeki Gelincik/Küzareş sınır Kapısının açılmasını daha yerinde ve olabilirliği yüksek bir girişim olarak değerlendirmekte ve kendi enerji ve dikkatini bu kapının açılması konusuna teksif etmektedir. İran'ın Salmas İlçesi yetkilileri de bu görüştedir. İran ve Türkiyeli yetkililer arasındaki görüşmelerde Gelincik/Küzareş Sınır Kapısının ve sınır ticaret merkezinin yeniden açılması hususunda oldukça yol alındığı ve konunun Çilli'ye göre epeyce olgunlaştığı görülmektedir. Bu kapının açılması fikri Türkiye Cumhuriyeti ile İran İslam Cumhuriyeti'nin sınır illeri arasında 17-18 Kasım 2012 tarihinde yapılan Ekonomik İşbirliği 4. Dönem Toplantısı'nda teyit edilmiştir. İranlı yetkililer bu kapının açılması için, gerekirse Başkale İlçesine kadar uzanacak yolu dahi kendilerinin yapabileceğini belirtmişlerdir. Van Ticaret ve Sanayi Odası yetkililerine göre bu kapının açılması ile Kapıköy ve diğer kapılarda ticaretin aksamasına yol açan yoğunluk azalacak, ticaretin akışkanlığı daha hızlı olacağından bu durum ildeki istihdama ve dış ticaret hacmine olumlu şekilde yansıyacaktır. Oda'ya göre böylelikle aynı zamanda kayıt dışı ticaret önlenabilir ve sınır güvenliği güçlendirilebilir. Salmas'la Van arasındaki mesafe 115 km'dir. Salmas ile Başkale arasında yüksek standartlı bir yol inşa edilebildiği takdirde bu yol ticarî araçların ve turistik amaçla seyahat edenlerin konforlu, güvenli ve hızlı bir şekilde iki şehir arasında hareket edebileceği bir mesafeye tekabül etmektedir.

⁶⁵ I. Çaldıran Yerel Kalkınma Çalıştay Raporu, Çaldıran Kaymakamlığı Projeler ve Koordinasyon Ofisi Yayını, 2011.

Salmas'tan sınıra ulaşan yol görece iyi durumdadır. Ancak sınırdan Başkale'ye ulaşan yolun rehabilitasyonu gerekmektedir.

Gelincik/Küzareş sınır kapısı ile Çilli arasında mukayese yapıldığında, Gelincik kapısının Van merkezi ve güneyindeki ilçeler açısından daha avantajlı olduğu görülmektedir. Çilli ile güney illerinden İran'a yönelik transit taşımacılık ve Van ilinin kuzey ilçeleri ile Muş'un kuzey ve Ağrı'nın güney ilçeleri bakımından aynı avantajı haizdir. Van Ticaret ve Sanayi Odası'nın Gelincik lehine görüş geliştirmelerinin maddi zemini büyük ölçüde Gelincik noktasının Van kentine yakınlığıdır.

Ayrıca Gelincik noktasının çevresindeki nüfusun yoğunluğu (bölgede 30 köy mevcuttur ve nüfus yaklaşık olarak 14.000 kişidir), sınır kapısı yoluyla bu yörenin gelişmesi ve yerel ekonominin canlanması, bu yöredeki kaçakçılığın önlenmesi ve sağlanacak istihdam artışı bakımından da önemli bir gerekçe olarak değerlendirilmektedir. Bu gerekçeler göz önünde tutulduğunda, aynı hususlar Çilli için de sıralanabilir. Çilli noktasına yakın (20 km'lik çap içinde) 26 köy mevcuttur ve bu köylerin nüfusu yaklaşık olarak 20.000 kişi yaşamaktadır.

Burada Gelincik noktasının en önemli avantajlarının, Van İl Merkezine yakınlık, bu projenin İran tarafından desteklenmesi ve burada daha önce teşkil edilmiş bir kapının ihya edilmesinin daha kolay olması hususlarından ibaret olduğu görülmektedir. Van kenti ve yakın çevresinde sanayinin gelişmesi ve sınır ticareti ile dış ticaret hacminin artması durumunda, Gelincik Sınır Kapısının açılması bu gelişmeleri destekleyecek önemli bir adım olacaktır. Ancak Van'ın ve Muş'un kuzeyindeki, Ağrı'nın güneyindeki ilçelerin gelişmesi ve İran'a ticarî ve turistik mülahazalarla erişimlerinin daha kolay sağlanabilmesi için, bu kez Çilli noktasının avantaja sahip olduğunu söyleyebiliriz. Ayrıca Çilli, yukarıda defalarca belirtildiği gibi, güney illerinden gelerek İran'a çıkış yapmak isteyen ve zorunlu olarak Gürbulak Sınır Kapısına yönlenen ve TIR ve ağır vasıtalarla sağlanan trafik ve nakliyenin devamlılığını sağlamak bakımından, özellikle kış aylarında kolayca yönlenebilecekleri yeni bir mecra olacaktır.

Van İlindeki Gümrük Müdürlüğü yeni sınır kapılarının açılmasına karşı çıkmakta ve bu karşı çıkışı yeni sınır kapılarının ve sınır ticaret merkezlerinin, yasadışı ticareti (kaçakçılığı) arttıracığı gerekçesine bağlamaktadır. Gümrük Müdürlüğü ve bütün kamu idareleri modern kamu yönetimi felsefesine uygun olarak öncelikle ilgili kamu hizmetlerinin etkin ve verimli bir biçimde yürütülmesinden ve geliştirilmesinden sorumludur. Bu öncelik kamunun kendini koruması ve kendisini güvenlik temelinde konumlandırması istek ve ihtiyacından önce gelir. Bu bakımdan Gümrük Müdürlüğü'nün gerekçesi kabul edilebilir bir gerekçe değildir. Zira bu gerekçe idarenin kendi görev ve sorumluluk alanı içinde kendisine verilen hedeflerle örtüşmeyen güvenlik merkezli bir bakış açısını yansıtmakta; bölgenin ihtiyaçları ve kalkınma hedefleriyle olduğu kadar, devletin dış ticareti geliştirme, bu ticaretin etkin ve verimli bir biçimde yürütülmesini ve ticaret hacminin arttırılmasını sağlama amacıyla çalışmaktadır⁶⁶.

Sınır ticaretinin gelişmesi ve sınır ticaret merkezlerinin gelişen bu ticarete katkı yapabilmesi için, iki ülke arasında konunun yeniden ele alınması, karşılıklı olarak sınır ticaretinin engelleyen bürokratik konuların ve uygulama sorunlarının yeniden değerlendirilmesi gereği ortaya çıkmaktadır.

⁶⁶ Gümrük ve Ticaret Bakanlığı'nın misyonu "dünyada yaşanan değişimler ve gelişmeler paralelinde yenilikçi yaklaşımlar ve yeni teknolojileri de kullanarak, Bölge Müdürlüğümüz ve bağlantı Gümrük idarelerimizin işlemlerini daha verimli, hızlı ve hizmetten yararlananları memnun edecek şekilde yapmasını sağlamak, çalışanlarımıza, vatandaşlarımıza, çevre ve topluma karşı sorumluluklarımızı yerine getirmek"; vizyonu ise "yenilikçi uygulamalarımız ile hizmetlerimizi devamlı kılmak, verdiğimiz tüm hizmetlerde Bölge Müdürlüğümüz ve bağlantı gümrük idarelerimizi, hizmet kalitesi olarak dünyanın gelişmiş ülkelerindeki gümrüklerle yarışan örnek idareler haline getirmek, kurumumuzun ve hizmetlerimizin dünya çapında bilinirliğini ve güvenilirliğini artırmak ve ülkemize en yüksek faydayı sağlamak" biçiminde tanımlanmıştır. Ayrıca yasama ve yürütmenin gümrük işleriyle ticaret işlerini bir arada değerlendirip yönetecek yeni bir idarî yapı öngörerek bu iki konunun tek bakanlık yapısı altında birleştirilmesi de, devletin bu husustaki bakış açısını çok açık bir biçimde yansıtmaktadır. Bu bakımdan, il gümrük idaresinin bakış açısının bu genel yaklaşım ve kurumun üstlendiği misyon ve vizyonla örtüştüğü söylenemez. Bu açıdan Kapıköy Gümrük Müdürlüğü'nün il Gümrük Müdürlüğü'ne göre daha yapıcı ve hizmeti geliştirmeyi hedefleyen bir perspektife sahip olduğunu söyleyebiliriz.

Bu bağlamda;

- Transit ticareti kolaylaştıracak önlemlerin hayata geçirilmesi (altyapının iyileştirilmesi, gümrükleme alanlarının kurulup geliştirilmesi ve sınırda mal aktarmalarının önüne geçecek şekilde bürokratik işlemlerin yeniden gözden geçirilmesi),
- Her iki ülkenin karşılıklı olarak ticaretine engel koyduğu mal ve ürünleri yeniden gözden geçirmesi, bu bağlamda ürün yelpazesinin genişletilmesi ve kotaların arttırılması,
- Özellikle tarımsal ürünlerin ticaretinde zorunlu olan laboratuvar ve muayene hizmetlerinin sınırda sağlanabilir hale gelmesi,
- İki ülke arasında “kazan-kazan” ilkesi gereğince, her iki ülkedeki belirli ürünlerin ülkeler arasındaki fiyat farkları nedeniyle ve ihtiyaç fazlası ürünlerin iç piyasaları olumsuz biçimde etkileyecek şekilde ülkelere girişini önlemek amacıyla, karşılıklı çalışacak ve gerektiğinde sıklıkla ve derhal toplanabilecek, karar alma yetkisini haiz bir kurulun oluşturulması gerektiği görülmektedir.

BÖLÜM V. DEĞERLENDİRME

Örgütlenme

Sınır Ticaret Merkezlerinin örgütlenme ve işletim modeli, bu yolla yapılacak dış ticareti kolaylaştırıcı, bu ticareti etkin, verimli ve kârlı hale getirecek özelliklerden yoksun görünmektedir.

Birinci sorun, bürokrasinin ve mevzuatın ticareti zorlaştırıcı etkileridir. İkinci sorun, sınır ticaret merkezini işletecek otoritenin belirsizliğinden kaynaklanmaktadır. Mevzuata göre İl Özel İdareleri tarafından işletilmesi ve bunun için özel bir anonim şirket olarak örgütlenmesi öngörülmüş iken, bilhassa Van İli özelinde, Van'ın Büyükşehir statüsüne alınmasıyla birlikte İl Özel İdaresinin kaldırılması ve İl Özel İdaresinin pek çok yetki ve sorumluluk sahasının Büyükşehir Belediyelerine geçmesi nedeniyle ciddi bir idarî boşluk doğmuştur. Her ne kadar ilde kurulan Koordinasyon Merkezi, STM'nin işletmesinden sorumlu tutulmuşsa da, bu merkez henüz etkin ve işlevsel değildir ve boşluk gümrük idaresince doldurulmaya çalışılmaktadır. Bu durum ilgili yasanın özüne ve felsefesine uygun değildir. Büyükşehir Belediyesi ise henüz seyirci konumundadır ve bu konuda sorumluluk veya yetki devralacak bir örgütlenme modeli üzerinde herhangi bir hazırlığı gözlenmemiştir. Sınır ticareti ile ilgili bütün tayin edici kararların merkezden alınması ve yerel idarelerin inisiyatifinin oldukça kısıtlı bulunuşu, bölgelerin özelliklerine göre geliştirilecek bir örgütlenmenin önünde en önemli engeldir. Ayrıca merkezî idarenin karar verici konumu, kısa ve orta vadede ortaya çıkan sorunların giderilmesi bakımından da, zamanında, yerinde ve etkin çözümler üretilmesini engellemektedir.

Kişilerin kendi perspektif ve ufuklarına bağımlılığı veya merkezî idarenin uzaktan aldığı kararlara bağımlılığı ortadan kaldıracak yeni bir model çalışmasının yapılması elzem görünmektedir. Bu modelde kritik olarak var olması zorunlu hususlar şunlardır:

1. Sınırın her iki tarafındaki ülkenin de içinde bulunduğu ve ortak kararların alınabildiği bir model;
2. Tek tek her sınır kapısı ve sınır ticaret merkezi bazında münferit örgütlenmeler değil; tıpkı ABD ile Kanada arasında olduğu gibi sınır boyunca örgütlenmiş bir teşkilâtın varlığı (sınır boyunca olmasa bile il bazında örgütlenme);

3. İlgili il(ler) içinde sanayi ve ticaretle ilgili temsil edici örgütlerle birlikte, bütün tarafların temsil edildiği bir yönetim modeli (üretici temsilcileri, sendika temsilcileri, yerel yönetimler –büyükşehir, il ve ilçe belediyeleri-, mülkî idare, gümrük idaresi, tarım ve sağlık otoriteleri, sınır ticareti yapan gerçek ve tüzel kişilerin temsilcileri, nakliyecilerin temsilcileri, sınırdaki ilçelere bağlı köylerin/mahallelerin muhtarlarını temsilen en azından her ilçeden bir temsilci gibi).
4. Sınır ticaretini teşvik edecek ve malî yönden destekleyecek finansman modellerinin geliştirilmesi.

Öneriler

Bütün bu analiz çerçevesinde aşağıdaki olasılıkları önermek mümkündür:

- ➔ Kapıköy'e göre karayolu ulaşımının elverişliliğini daha yüksek olduğu Çilli ve Gelincik sınır kapılarının birlikte açılması,
- ➔ Daha hazırlıklı olduğu görülen Gelincik Sınır Kapısının açılması, Çilli Sınır Kapısından vazgeçilmesi,
- ➔ Kapıköy Sınır Ticaret Merkezinin yeniden ele alınmasının ve koşullarının düzeltilmesinin beklenmesi ve oradaki sonuçlara göre, potansiyelleri yeniden değerlendirilerek Gelincik ve/veya Çilli'de sınır ticaret merkezlerinin açılması
- ➔ Mevcut tecrübelerin ışığında sınır ticaretine ilişkin mevzuatın ve karar verme organlarının yeniden değerlendirilmesini sağlayacak biçimde merkezî idareye görüş iletilmesi, özel sektör ve ilgili kesimlerin bu konuda lobicilik yapması.
- ➔ Dar kapsamlı ve büyük hacimli ticaret yerine perakendeciliğin öne çıktığı sınır ticaret merkezleri yerine sınırın her iki tarafından kurulacak "serbest ekonomik bölgeler" daha yüksek kapasitelerle hizmet verebilecek ve daha yüksek katma değer yaratabilecektir. Ancak bu yol benimsendiği takdirde küçük girişimcilerin sınır ticaretinden yararlanma imkân ve kabiliyeti sınırlanmış olacak; bunun yerine serbest ekonomik bölgelerinin yaratacağı yüksek istihdama bağlı mavi ve beyaz yakalı sayısındaki artış yeğlenmiş olacaktır.

KAYNAKLAR

- ❖ Van Valiliği
- ❖ Çaldıran Kaymakamlığı
- ❖ ASIAN DEVELOPMENT BANK (ADB) (2006), *Central Asia: Increasing Gains from Trade through Regional Cooperation in Trade Policy*, Transport and Customs Transit, Asian Development Bank Publ.
- ❖ DENİZ, Taşkın (2013), “Sınırlar, Sınır Ticareti ve Sınır Ticaret Merkezleri”, *The Journal of Academic Social Science Studies*, 6 (4).
- ❖ DOĞU ANADOLU KALKINMA AJANSI (2014), *2014-2023 Dönemi TRB2 Bölgesi Bölge Planı*, Van: Doğu Anadolu Kalkınma Ajansı.
- ❖ ÇALDIRAN KAYMAKAMLIĞI (2011), *1. Çaldıran Yerel Kalkınma Çalıştay Raporu*, Van: Çaldıran Kaymakamlığı Projeler ve Koordinasyon Ofisi Yayını.
- ❖ GÖRÜR, O. Tuncay (2012), *Sınır Ticaret Raporu*, Doğu Anadolu Kalkınma Ajansı Yayını.
- ❖ HANSEN, P. ve ANNOVAZZI-JAKAB (2008), “Facilitating Cross-Border Movement of Goods: A Sustainable Approach”, *The Global Enabling Trade Report 2008*, World Economic Forum, United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD).
- ❖ KARA, Mehmet (2005), “Ekonomik Etkileri Açısından Türkiye’deki Sınır Ticaretinin Değerlendirilmesi”, *Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, c. 7 (3).
- ❖ KÖKÇE, Rıza (2005), *1994-2000 Yılları Arasında Güneydoğu Anadolu Bölgesi ile Suriye ve Irak Arasında Gerçekleşen Sınır Ticaretinin Bölge Ekonomisine Etkisi* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul: Marmara Üniversitesi Ortadoğu Araştırmaları Enstitüsü.
- ❖ MASINJILA, M (2009), “Gender Dimensions of Cross Border Trade in the East African Community” - *Kenya/Uganda and Rwanda/Burundi Border*, African Trade Policy Centre (ATPC), Work in Progress, No. 78, October 2009.
- ❖ MERCAN, A. N. (2011), “Sınır Ticaretinin Geliştirilmesi ve Sınırların Serbest Yerler Haline Dönüştürülmesi”, *Mevzuat Dergisi*, 14 (158), Şubat 2011.
- ❖ MUZVIDZIWA, V. N. (1998), “Cross-border trade: A strategy for Climbing out of Poverty in Masvingo”, *Zimbabwe, Zambezia* (1998), XXV (i).
- ❖ ORHAN, Osman Z. (2000), *Sınır Ticaretinin Türkiye Ekonomisine Etkileri*, İstanbul: İstanbul Ticaret Odası Yayınları.

- ❖ O'BRIEN, R. ve WILLIAMS, M. (2010), *Global Political Economy: Evolution and Dynamics*, 3rd ed. Palgrave Macmillan.
- ❖ OKYAR, M. C., B. DARICI ve F. M. ÖCAL (2011), "Cizre'de Sınır Ticareti Yapan Firma Sahiplerinin Sosyo-Ekonomik Durumlarına Genel Bakış -2010", *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Meslek Yüksek Okulu Dergisi*, 14 (1-2).
- ❖ ÖZTÜRK, Nurettin (2006), "Türkiye'de Sınır Ticaretinin Gelişimi, Ekonomik Etkileri, karşılaşılan Sorunlar ve Çözüm Önerileri", *ZKÜ Sosyal Bilimler Dergisi*, 2 (3), ss. 107-127.
- ❖ SÖNMEZ, M. (1995), *Sınır ve Kıyı Ticareti*, Erzurum: Yayıncılık Matbaası.
- ❖ TAŞLIYAN, M. ve B. HIRLAK (2012), "Sınır Ticaretinin Bölge Ekonomilerine Etkileri: Kilis Örneği", *II. Bölgesel Sorunlar ve Türkiye Sempozyumu, 1-2 Ekim 2012*, Kahramanmaraş: Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi Yayınları.
- ❖ TBMM (2005), *TBMM Tutanak Dergisi*; Dönem 21, Cilt 55, 11 Temmuz 2005.
- ❖ T.C. KALKINMA BAKANLIĞI (2013), *10. Kalkınma Planı*, Ankara.
- ❖ T.C. KALKINMA BAKANLIĞI (2013), *Bölgesel Gelişim Ulusal Stratejisi (2014-2023)*, Ankara.
- ❖ TZOB (2003), *TZOB Çalışma Grubu Raporları*, Ankara.
- ❖ YERGİN, H. (2001), *OrtaDoğu Sınır Ticaretinin Türkiye'nin Doğu Anadolu Bölgesi Ekonomisine Etkileri*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- ❖ WOMACK, Brantly (1994), "Sino-Vietnamese Border Trade: The Edge of Normalization", *Asian Survey*, 34 (6), ss. 495-512.
- ❖ WORLD BANK (2010), *Skeins of Silk: Borderless Bazaars and Border Trade in Central Asia*, Washington DC: World Bank Publ.
- ❖ XIAOSONG, Gu ve B. WOMACK (2000), "Border Cooperation between China and Vietnam in the 1990's", *Asian Survey*, 40 (6), ss. 1042-1058.
- ❖ <http://web.worldbank.org/WBSITE/EXTERNAL/COUNTRIES/ECAEXT/0,,contentMDK:22631865~menuPK:2246556~pagePK:2865106~piPK:2865128~theSitePK:258599,00.html>
- ❖ ŞAHİN, K. ve İ. H. YILMAZ (2008), "Van ilinde Yem Bitkileri Tarımı, mera Kullanımı ve Sosyo-Ekonomik yapı Üzerine Bir Araştırma", *Ankara Üniversitesi Ziraat Fakültesi Tarım Bilimleri Dergisi*, 14 (4).
- ❖ Çaldıran Kaymakamlığı, 2011. Çaldıran Kaymakamlığı Projeler Koordinasyon Ofisi I. Çaldıran Yerel Kalkınma Çalıştay Raporu, Nisan 2011.

- ❖ DAKA, 2012. Sınır Ticareti Raporu, Van ve Hakkari İlleri, http://daka.org.tr/panel/files/files/belgeler/ydo/SINIR_TICARETI.pdf
- ❖ Davutoğlu, Ahmet, 2001. Stratejik Derinlik, Türkiye'nin Uluslararası Konumu, İstanbul, Küre Yayınları.
- ❖ Gül, E., B. Çevik, 2014. 2010 ve 2012 Verileriyle Türkiye'de İllerin Gelişmişlik Düzeyi Araştırması, İş Bankası (<http://ekonomi.isbank.com.tr>)
- ❖ Kalkınma Bakanlığı, 2013. İllerin ve Bölgelerin Sosyo-Ekonomik Gelişmişlik Sıralaması Araştırması (SEGE-2011), Ankara.
- ❖ Saray, M., 1999. Türk-İran İlişkileri, Atatürk Araştırma Merkezi Yay., Ankara
- ❖ Sarıaslan, F., 2014. 2000'li Yıllarda Türkiye-İran Ekonomik İlişkileri, http://www.akademikortadogu.com/belge/ortadogu14makale/fatma_sariaslan.pdf, Erişim: 24.10.2014.
- ❖ Tan, M., F. Altundal, 2008. Türkiye'de Sınır Ticaretinin Gelişimi ve Mevcut Durumu, İTO Yayınları, Yayın No: 2008-26.

ÇİLLİ SINIR TİCARET MERKEZİ FİZİBİLİTE ÇALIŞMALARI

2014



Şerefiye Mah. Cumhuriyet Cad. 943. Sok. No:1 65140 İpekyolu / Van



Tel : (0432) 215 65 55 (pbx) / Faks : (0432) 215 65 54 - (0212) 381 79 93



E-mail : bilgi@daka.org.tr / Web : www.daka.org.tr



www.facebook.com/doguanadolukalkinmaajansi
www.twitter.com/DAKA_org_tr