



T.C.

MARDİN ARTUKLU ÜNİVERSİTESİ

LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ

İKTİSAT ANABİLİM DALI

Yüksek Lisans Tezi

**SINIR TİCARETİNİN ARDAHAN İLİ ÜZERİNE
ETKİLERİ**

Hatice TEKİN

Mardin 2024

T.C.
MARDİN ARTUKLU ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ
İKTİSAT ANABİLİM DALI

Yüksek Lisans Tezi
SINIR TİCARETİNİN ARDAHAN İLİ ÜZERİNE ETKİLERİ

Hatice TEKİN

Tez Danışmanı

Prof. Dr. Havva YAĞCI

Mardin 2024

T.C.

MARDİN ARTUKLU ÜNİVERSİTESİ

LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ

TEZ ONAYI

Enstitümüzün İktisat Anabilim Dalı 20807003 numaralı öğrencisi Hatice TEKİN tarafından hazırlanan **“SINIR TİCARETİNİN ARDAHAN İLİ ÜZERİNE ETKİLERİ”** başlıklı TEZ SAVUNMA SINAVI, Lisansüstü Eğitim-Öğretim ve Sınav Yönetmeliği uyarınca **26.11.2024** tarihinde yapılan savunma sonucunda OY ÇOKLUĞU / OY BİRLİĞİYLE kabul/red edilmesine karar verilmiştir.

Başkan..... (İmza)

Prof. Dr. (Danışman) Havva YAĞCI

Üye (İmza)

Prof. Dr. Mehmet DİKKAYA

Üye (İmza)

Dr. Öğr. Üyesi Behiye KÖRPE ABDULLATİF

ONAY

Bu tezin kabulü, Enstitü Yönetim Kurulu’nun..... tarih ve sayılı kararı ile onaylanmıştır.

...../...../20.....

.....

Enstitü Müdürü

(Unvanı, Adı Soyadı)

ETİK BEYAN

Mardin Artuklu Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Tez Yazım Kurallarına uygun olarak hazırladığım bu tez çalışmada;

- Tez içindeki bütün bilgileri etik davranış ve akademik kurallar çerçevesinde elde ettiğimi,
- Tez çalışmasının hazırlık, bilgi, belge, veri toplama, analiz ve bilgilerin sunumu olmak üzere tüm aşamalarda bilimsel etik ve ahlak kurallarına uygun davrandığımı,
- Tez çalışmada kullanılan tüm eserlere eksiksiz atıf yaptığımı ve kullanılan tüm eserlere kaynaklar/kaynakçada yer verdiğimi,
- Tez çalışmasının özgün olduğunu,
- Tez çalışmasının Mardin Artuklu Üniversitesi tarafından kullanılan “bilimsel intihal tespit programı” ile tarandığını ve hiçbir şekilde “intihal içermediğini” beyan eder, aksinin ortaya çıkması durumunda her türlü yasal sonucu kabullendiğimi bildiririm.

İmza

Hatice TEKİN

26.11.2024

ÖZET

Yüksek Lisans Tezi

Sınır Ticaretinin Ardahan İli Üzerine Etkileri

Hatice Tekin

Mardin Artuklu Üniversitesi

Lisansüstü Eğitim Enstitüsü

İktisat Anabilim Dalı

2025: 116 Sayfa

Bu çalışmada TRA2 bölgesinde yer alan Ardahan ilinde sınır ticareti konusu ele alınmıştır. Bölge Çin'den başlayıp Avrupa ülkelerine uzanan 3 ulaşım ve enerji koridorunun üzerinde yer alan önemli bir stratejik konuma sahiptir. Buna rağmen bölgede gerçekleştirilen sınır ticareti potansiyelinin altındadır. Çalışma kapsamında öncelikle literatür taraması yapılmıştır. Daha sonra Ardahan ili sınır kapıları; Aktaş ve Türkgözü sınır kapılarından geçiş yapan 15 firma ile yarı yapılandırılmış mülakat tekniği ile görüşmeler gerçekleştirilmiştir. Araştırma neticesinde Ardahan sınır ticaretinde; ulaştırma altyapısı, sınır kapıları fiziki yapıları, coğrafi sorunların öne çıktığı dikkati çekmektedir. Ardahan başta olmak üzere TRA2 bölgesinin, krizlerin neden olduğu dış ticaretteki kesintilerden daha fazla etkilendiği görülmüştür. Sınır kapılarında personel sayısı ve niteliği konusunda sorunlar olduğu görülmüştür. Rusya-Ukrayna savaşından dolayı Orta Koridor ulaşım hattına yönelen yük araçlarının yoğunluğu artmıştır. Sınır kapılarında bekleme süreleri uzamıştır. Ardahan sınır ticaretinin gelişmesi için STM'nin açılması gereklidir. Sınır kapılarında fiziki imkânların geliştirilmesi gereklidir. Yapılan ülke analizleri sonrasında, Türkiye'nin sınıra komşu ülkelerle iş birliğinin arttırılmasının başta Ardahan olmak üzere TRA2 bölgesinin ekonomik gelişmesine olumlu katkı sağlayacağı tespit edilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Ardahan, Sınır Ticareti, TRA2 Bölgesi, Aktaş Sınır Kapısı, Türkgözü Sınır Kapısı

ABSTRACT

Master Thesis

Effects of Border Trade on Ardahan Province

Hatice TEKİN

Mardin Artuklu University

Institute of Graduate Education

Department of Economics

2025: 116 Pages

In this study, the issue of border trade in Ardahan province located in the TRA2 region was discussed. The region has an important strategic location on three transportation and energy corridors starting from China and extending to European countries. Despite this, border trade in the region is below its potential. Within the scope of the study, firstly a literature review was conducted. Later, interviews were conducted with 15 companies passing through the Ardahan province border gates; Aktaş and Türkgözü border gates, using a semi-structured interview technique. As a result of the research, it is noteworthy that transportation infrastructure, physical structures of border gates and geographical problems come to the fore in Ardahan border trade. It has been observed that the TRA2 region, especially Ardahan, was more affected by the disruptions in foreign trade caused by the crises. It has been observed that there are problems regarding the number and qualification of personnel at the border gates. Due to the Russia-Ukraine war, the density of freight vehicles heading towards the Middle Corridor transportation line has increased. Waiting times at border gates have been extended. The opening of STM is necessary for the development of Ardahan border trade. It is necessary to improve physical facilities at border gates. Following the country analyses, it has been determined that increasing Turkey's cooperation with neighboring countries will positively contribute to the economic development of the TRA2 region, especially Ardahan.

Key Words: Ardahan Province, Border Trade, TRA2 Region, Aktaş Border Gate, Türkgözü Border Gate.

TEŞEKKÜR

Çalışmada bilgi ve deneyimlerinden yararlanma imkânı sağlayan değerli tez danışmanım Prof. Dr. Havva YAĞCI' ya teşekkürlerimi sunuyorum. Tez savunma jürisinde bulunan ve tez çalışmama değerli katkılarda bulunan Prof. Dr. Mehmet DİKKAYA ve Dr. Behiye KÖRPE ABDULLATİF hocalarıma teşekkür ederim.

Bu günlere gelmemde büyük katkıları olan değerli Çukurova Üniversitesi İİBF ve Warsaw University of Life Sciences (SGGW) economics bölümü lisans hocalarıma teşekkürlerimi sunuyorum.

Bu süreçte desteklerini esirgemeyen değerli eşim Mustafa TEKİN' e, aileme, sevgili kardeşim Narin OKTAY' a, değerli arkadaşlarım Şerife ALABOĞA, Çiğdem NATTA, Nilgün DUYAR, M. Akif DÖLEKLİ ve ismini sayamadığım arkadaşlarıma teşekkürü borç bilirim.

Değerli kardeşim Gülcan S. SUNGUR anısına.

Hatice TEKİN

Mardin 2024

İÇİNDEKİLER

ÖZET	iv
ABSTRACT.....	v
TEŞEKKÜR	vi
İÇİNDEKİLER	vii
TABLO DİZİNİ	ix
HARİTALAR DİZİNİ	x
GRAFİKLER DİZİNİ	xi
RESİMLER DİZİNİ	xii
KISALTMALAR	xiii
GİRİŞ	1
BİRİNCİ BÖLÜM	3
1. SINIR TİCARETİ (TEORİK ARKA PLAN)	3
1.1. Uluslararası Ticaret Kapsamında Dış Ticaret	3
1.2. Sınır Ticareti	7
1.3. Türkiye Sınır Ticareti.....	8
1.3.1. Türkiye’de sınır ticareti tarihsel gelişimi	10
1.3.2. Türkiye’de sınır ticareti mevcut durum.....	12
1.3.3. Sınır ticaretinde mevzuat.....	18
1.3.4. Sınır ticaret merkezleri	22
1.3.5. Sınır ticaretinde yer şekilleri ve iklim etkisi	23
1.4. Pandemi Döneminde Sınır Ticareti.....	26
1.5 Serbest Bölgeler	29
1.6. INCOTERMS (Uluslararası ticari taşıma şartları).....	31
İKİNCİ BÖLÜM.....	33
2. TRA2 BÖLGESİ SINIR TİCARETİ.....	33
2.1. TRA2 Bölgesi Bölge Profili	33
2.1.2. Ağrı ili.....	39
2.1.3. Iğdır ili:	40
2.1.4. Kars ili:.....	41
2.2. Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Kapsamında Türkiye’nin TRA2 Kara Sınır Kapılarının Yeri ve Önemi	42
2.3. Bakü-Kars-Tiflis Demiryolu Hattı.....	43
2.4. TRA2 bölgesi sınır komşu ülkelerle ticari ilişkileri.....	45
2.4.1. Gürcistan ülke görünümü	46
2.4.2. İran Ülke Görünümü	50
2.4.3. Ermenistan ülke görünümü	53
2.4.4. Bağımsız Türk Cumhuriyetleri ülke görünümleri	55
ÜÇÜNCÜ BÖLÜM	63
3. ARDAHAN İLİ SINIR TİCARETİNE YÖNELİK NİTEL BİR ARAŞTIRMA 63	
3.1. Ardahan ili Sosyo-Ekonomik Göstergeler	63
3.2. Ardahan İli Sınır Ticareti ve Sınır Kapıları	67
3.3 TRA2 Bölgesi Sınır Ticareti Literatür özeti	69
3.2. Metot	73
3.3. Bulgular ve Tartışma	74

3.3.1. Ardahan ili sınır ticareti kapsamında karşılaşılan sorunlar	77
SONUÇ	85
KAYNAKÇA.....	87
EKLER	99
ÖZGEÇMİŞ	101



TABLO DİZİNİ

Tablo 1. 1: Türkiye sınır ticaretinin yıllara göre değişimi	11
Tablo 1. 2: Sınır illerinin bağlı olduğu gümrük kapıları sınır ülkesi ve faaliyet durumları	13
Tablo 1. 3: Sınır ticaretinde yetkili sınır kapıları	14
Tablo 1. 4: Sınır ticareti kapsamında illere göre ihracat-ithalat verileri	15
Tablo 1. 5: Covid-19 sonrası küresel büyüme	27
Tablo 1. 6: Tüm taşıma modlarında kullanılan teslim şekilleri	32
Tablo 2. 1: TRA2 bölgesindeki illerin yüzölçümü	34
Tablo 2. 2: TRA2 Bölgesi Nüfusu	35
Tablo 2. 3: TRA2 bölgesi nüfus yoğunluğu	35
Tablo 2. 4: TRA2 bölgesi göç durumu	36
Tablo 2. 5: TRA2 bölgesi işgücüne katılma oranları	37
Tablo 2. 6: TRA2 bölgesi istihdamın sektörel dağılımı	38
Tablo 2. 7: TRA2 bölgesi kişi başına düşen gayrisafi yurtiçi hâsıla	38
Tablo 2. 8: TRA2 (Serhat) Bölgesinde Sınır Kapıları	42
Tablo 2. 9: TRA2 bölgesi sınır komşu ülkelerle ihracat-ithalat (2018-2023)	46
Tablo 2. 10: Gürcistan ülke nüfusu	47
Tablo 2. 11: Gürcistan Ekonomik Göstergeleri	48
Tablo 2. 12: Türkiye İhracatında Gürcistan İhracatının Payı	49
Tablo 2. 13: İran ekonomik göstergeler	51
Tablo 2. 14: Türkiye ihracatında Ermenistan ihracatının payı	53
Tablo 2. 15: Ermenistan Türkiye sınırının açılması durumunda mesafe tasarrufu	54
Tablo 2. 16: Türkiye- Bağımsız Türk Cumhuriyetleri ihracatı (\$)	55
Tablo 2. 17: Azerbaycan ekonomik göstergeleri	56
Tablo 2. 18: Kazakistan ekonomik göstergeleri	58
Tablo 2. 19: Türkmenistan ekonomik göstergeleri	59
Tablo 2. 20: Özbekistan ekonomik göstergeleri	60
Tablo 2. 21: Kırgızistan ekonomik göstergeler	61
Tablo 3. 1: Ardahan İli Nüfusu	64
Tablo 3. 2: Ardahan nüfus artış hızı, yoğunluğu ve kişi başına GSYİH	64
Tablo 3. 3: Ardahan İşgücüne katılma, istihdam ve işsizlik oranı	65
Tablo 3. 4: Ardahan istihdamının sektörel dağılımı	66
Tablo 3. 5: Ardahan İli SEGE Sıralaması	66
Tablo 3. 6: TRA2 Bölgesi Sınır Ticaretini İnceleyen Çalışmalar	69
Tablo 3. 7: Katılımcı Firmaların Demografik Bilgileri	74
Tablo 3. 8: Katılımcı Firmaların Şirket Bilgileri	75
Tablo 3. 9: Katılımcı Firmaların İstihdam, Sektör ve Geçiş yaptıkları sınır kapıları bilgileri	76

HARİTALAR DİZİNİ

Harita 1. 1: Türkiye sınır kapıları haritası.....	9
Harita 1. 2: Türkiye'deki Fiziki Yükselti Haritası.....	25
Harita 1. 3: Serbest Bölgeler Haritası	31
Harita 2. 1: TRA2 Bölgesi Konumu	34
Harita 2. 2: Ağrı İli Haritası.....	39
Harita 2. 3: Iğdır İli Haritası	40
Harita 2. 4: Kars İli Haritası.....	41
Harita 2. 5: TRACECA (Orta Koridor) projesi demiryolu hattı.....	44
Harita 2. 6: Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Hattı.....	45
Harita 2. 7: Türkiye'den Ermenistan'a Geçiş Güzergâhları	54
Harita 3. 1: Ardahan İli Siyasi Haritası.....	64
Harita 3. 2:Ardahan Karayolu Ağı Haritası	67

GRAFİKLER DİZİNİ

Grafik 1. 1: Türkiye büyüme oranı (2017-2023)	28
Grafik 2. 1: Türkiye-İran dış ticareti (2013-2023) (Değer: Milyar \$)	52
Grafik 2. 2: Türkiye Türkmenistan Dış Ticareti (Milyon \$).....	59



RESİMLER DİZİNİ

Resim 3. 1: Ardahan'a Bağlı Aktaş Gümrük kapısı.....	68
Resim 3. 2: Ardahan'a Bağlı Türkgözü Gümrük Kapısı.....	69



KISALTMALAR

AB	Avrupa Birliği
AFAD	Afet ve Acil Durum M¼d¼rl¼đ¼
ATSO	Ardahan Ticaret ve Sanayi Odası
BK	Bakanlar Kurulu
CIF	Cost Insurance and Freight
DAKA	Doğu Anadolu Kalkınma Ajansı
DAİB	Doğu Anadolu İhracatçılar Birliği
DEİK	Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu
DSÖ	Dünya Sağlık Örg¼t¼
DİBS	Devlet İç Borçlanma Senetleri
EFTA	Avrupa Serbest Ticaret Bölgesi
GATT	G¼mr¼k Tarifeleri ve Ticaret Genel Anlaşması
GSMH	Gayrı Safı Milli Hâsıla
GTB	G¼mr¼k Ticaret Birliği
ICC	Milletlerarası Ticaret Odası
INCOTERMS	Dış ticarete t¼m taşıma modları
IRU	Uluslararası Karayolu Taşımacılık Birliği
İBBS	İstatistiki Bölge Birimleri Sınıflandırması
İGÜ	İstanbul Gelişim Üniversitesi
İİT	İslam İşbirliği Teşkilatı
İMF	Uluslararası Para Fonu
İRAP	İl Afet Risk Azaltma Planı
MERS	Ortadoğu Solunum Sendromu
OECD	Ekonomik Kalkınma ve İşbirliği Örg¼t¼
OSB	Organize Sanayi Bölgesi
SARS	Şiddetli Akut Solunum Sendromu
STA	Sınır Ticaret Anlaşması
STM	Sınır Ticaret Merkezleri

TRACECA	Avrupa Kafkasya Asya Ulaştırma Koridoru
TÜİK	Türkiye İstatistik Kurumu
UNICEF	Birleşmiş Milletler Uluslararası Çocuklara Yardım Fonu
WHO	World Health Organization (DSÖ)
WTO	Dünya Ticaret Örgütü



GİRİŞ

Dış ticaret bir ülkenin iç dinamiklerini harekete geçiren, büyümeyi, kişi başına düşen gelir dağılımını arttıran dolayısıyla kalkınmayı sağlayan önemli bir ekonomik rejimdir. Bir ülkede bazı malların yetersiz arzı, yerli malın fiyatının ve maliyetinin yüksek olması, bazı malların da ihtiyaçtan fazla üretilmesi dış ticaretin gerekliliğine işaret etmektedir. Dış ticaretin özel şartlara tabi bir şekli olan sınır ticaretinin kendine has yöntemleri bulunmaktadır. Sınır ticareti, ülke içinde daha yüksek fiyatlı hammadde veya malların daha düşük fiyatla sınıra komşu ülkelere temin edilebilmesine olanak sağlamaktadır. Sınır ticareti, ülkedeki bölgeler arası gelişmişlik farklarını gidermeye yarayabilir. Sınır ticareti ülkeler arası işbirliğinin gelişmesine de katkı sağlar. Türkiye, coğrafi açıdan bulunduğu konum itibarıyla birçok sınır komşusuna sahip olması sebebiyle dünyada en çok sınır kapısına sahip ülkelere biridir. Türkiye, 19'u faal toplam 30 kara sınır kapısıyla sınır ticareti yürütmektedir.

TRA2 bölgesi; Gürcistan, Nahcivan, İran ve Ermenistan'la sınır komşusudur. Aynı zamanda Hazar Bölgesi, Kafkasya, Rusya ve Çin için Avrupa ülkelerine geçiş amaçlı en güvenli koridorun ilk giriş noktası olma özelliğindedir. TRA2 bölgesi, 4'ü faal olmak üzere toplam 7 sınır kapısıyla sınır ticaretinde önemli bir potansiyele sahiptir. TRA2 bölgesi, Türkiye'nin kuzeydoğusunda yer alan Ardahan, Kars, Iğdır ve Ağrı illerini kapsamaktadır. TRA2 bölgesi; İstanbul, Bursa, İzmir gibi büyük sanayi ve üretim pazarlarına en uzak bölgelerden biri olması nedeniyle geri kalmıştır. Bölgede sanayi gelişmemiştir. TRA2 bölgesi, 2017 sosyo-gelişmişlik endeksi (SEGE)'ye göre; 26 Düzey 2 bölge içinde 24. sıradadır. Ardahan ili gelişmişlik sıralamasında 81 il içerisinde 67. sıradadır. Ardahan ilinde işsizlik oranı yüksek olup büyük şehirlere göç verilmektedir. İlde karasal iklim hâkim olup, dağlık bir ildir. Ardahan ilinde yer şekilleri ve iklimin elverişli olduğu ölçüde bölgede geçim kaynağı tarım, hayvancılık faaliyetlerine dayalıdır. Ardahan başta olmak üzere bölge illerinde önemli bir seçenektir. Çalışmada Ardahan ilinin seçilme nedeni: işsizlik nedeniyle en çok göç veren sınır illeri arasında olması ve ayrıca Ardahan ili sınır ticareti hakkında çok kısıtlı çalışmaların bulunmasıdır. Ardahan'da iki faal sınır kapısı bulunmaktadır. Bunlar Aktaş ve Türkgözü sınır

kapılarıdır. Aktaş sınır kapısı Ardahan'ın Çıldır ilçesinde, Türkgözü Sınır Kapısı Posof ilçesinde bulunmaktadır.

Çalışma kapsamında öncelikle konu ile ilgili literatür taraması yapılmıştır. Daha sonra Aktaş ve Türkgözü sınır kapılarından geçiş yapan 15 firma ile yarı yapılandırılmış mülakat gerçekleştirilmiştir. Araştırma Ardahan ili sınır kapılarında 15 firma ile yapılan mülakatla sınırlandırılmıştır.

Çalışmada TRA2 bölgesi Ardahan ili sınır ticaretinde yaşanan sorunlar ve bu sorunların çözümü için neler yapılabilir sorularına yanıt aranmıştır. Ardahan başta olmak üzere TRA2 bölgesinden komşu ülkelere gerçekleştirilen sınır ticaretin artırılması yönünde ne tür politikalar geliştirilebilir sorusu ele alınmıştır. Bu çerçevede TRA2 bölgesi ve Ardahan ilinden sınır ticareti gerçekleştirilen ülkelerin ticaret potansiyelleri değerlendirilmiştir.

Birinci bölümde; dış ticaret ve sınır ticareti hakkında bilgi verilmiştir. Bu kapsamda uluslararası ticaret teorileri, sınır ticaretinin gelişimi, Türkiye'de sınır ticareti uygulaması gibi konular incelenmiştir. Bu bölümde ayrıca Türkiye'deki sınır illerinde gerçekleştirilen dış ticaret verileri analiz edilmiştir. Bölüm içinde son olarak covid-19 pandemisinin sınır ticaretini nasıl etkilediğine bakılmıştır.

İkinci bölümde; TRA2 bölgesi sosyo ekonomik veriler ışığında analiz edilmiştir. Bu bölümde ayrıca TRA2 bölgesine komşu olan ülkeler ele alınmıştır. Bu kapsamda, Gürcistan, İran, Ermenistan başta olmak üzere Bağımsız Türk Cumhuriyetleri analiz edilmiştir. Bu bölümde Bakü- Tiflis-Kars (BTK) demiryolu hattı projesi ile bölgeden geçen ulaşım koridorları hakkında bilgi verilmiştir. Bu bölümde son olarak TRA2 bölgesi sınır kapılarında covid-19 kapsamında alınan salgın önlemlerine de bakılmıştır.

Üçüncü bölümde; Ardahan ilinin sosyo ekonomik verileri analiz edilmiştir. Bu bölümde ayrıca gerçekleştirilen saha araştırması hakkında bilgi verilmiştir. Bu bölümde, çalışmanın materyali, metodu, araştırma evreni ve araştırma bulguları yer almaktadır.

Sonuç bölümünde; TRA2 bölgesi ve Ardahan ilinde sınır ticaretinin geliştirilmesine yönelik genel bir değerlendirme yapılmıştır.

BİRİNCİ BÖLÜM

1. SINIR TİCARETİ (TEORİK ARKA PLAN)

Çalışmanın bu bölümünde sınır ticareti hakkında genel bilgilere yer verilecektir. Öncelikle dış ticaret başta olmak üzere sınır ticareti ile ilgili literatüre bakılacaktır. Bu bölümde ayrıca sınır ticareti uygulamaları, sınır ticareti mevzuatı ve sınır ticaret merkezleri ele alınacaktır. Ek olarak serbest bölgeler, mal taşımada uluslararası teslim şekilleri INCOTERMS incelenecektir. Son olarak Türkiye’de sınır ticaretinin tarihsel gelişimi, sınır ticaretinde yer şekilleri ve iklimin etkisi ele alınacaktır.

1.1. Uluslararası Ticaret Kapsamında Dış Ticaret

Ülkelerin temel amacı, toplumsal refahın geliştirilmesidir. Ülkede yaşayan bireylerin refah artışının gerçekleşmesine yönelik ekonomik ve sosyal politikalar uygulanmaktadır. Bu kapsamda sürdürülebilir bir ekonomik büyüme hedeflenmektedir. Ekonomik büyüme ise büyük ölçüde üretim ve ticaret hacmine bağlıdır (Bayar ve Dabakoğlu, 2023). Ticaret; üretim sonucu mal ve hizmetlerin belirli bir ücret karşılığında yapılan alım ve satım işlemidir. Uluslararası toplum; dünya üzerinde bulunan kaynakları kullanan kendine özgü nüfus, ekonomi, coğrafi yapı, kültür gibi farklı dinamikleri olan ülkelerden oluşmaktadır. Uluslararası toplumu oluşturan ülkeler belli sebeplerle ilişki içindedir. Bu sebeplerin başında mal ve hizmet alım satımı yani uluslararası ticaret gelmektedir (Seyidoğlu, 2007). Dış ticaret ülkelerin diğer ülkelerle mal, ürün, sermaye ve hizmet ticareti olarak tanımlanmaktadır. Dış ticaret ithalat ve ihracat yoluyla gerçekleştirilmektedir (Yılmaz ve Özken, 2013; Doru ve Ersungur, 2014; Yüksel ve Sarıdoğan, 2011). Dış ticarete ithalatın azaltılmasının yanında ihracatın artırılması dolayısıyla kalkınma hedeflenmektedir (Şerefli, 2016).

Ülkelerin ekonomik faaliyetlerinin temel amacı yüksek refah seviyesine ulaşmaktır (Uzun, 2021). Dolayısıyla ülkelerin ekonomi politikaları ekonomik çıkarları doğrultusunda şekillenmektedir (Yılmaz, 2016). Bu bağlamda dış ticaret politikaları ülkelerin; ekonomik büyüme, üretim kapasitelerinin artırılması, istihdam sağlanması ayrıca ticaret işbirlikleriyle karşılıklı yarar sağlanması, iç piyasanın korunması gibi amaçlar gütmektedir (Kumbaracıbaşı, 1976). Fiyat farklılıklarının getirdiği maliyetler, iç pazarda yeterli üretimin olmaması, mal ve ürün çeşitliliği sağlanması itibarıyla iç piyasanın canlandırılması ülkelerin dış ticaret yapma nedenleridir (Yılmaz ve Özken, 2013). Ülkelerin sosyal ve siyasi ilişkilerini şekillendiren dış ticaret aynı zamanda ülkelerarası ekonomik işbirliklerini de kapsamaktadır (Kumbaracıbaşı, 1976). “Uluslararası ekonomik entegrasyon statik bir süreç içinde bile rekabetçi bir dünya ekonomisinde büyük potansiyel refah etkisi sağlamaktadır” (Anderson ve Win Coap, 2001). Uluslararası ticarete; ülkeler, ülkelerin endüstrileri, firmaları, mal ve ürün çıktıları odak konulardır (Bernard ve diğerleri, 2007). Bir ülke için dış ticaret yapılmasının önemi gelişmişlik düzeyiyle doğrudan ilgilidir (Kızıldere, 2020). Gelişmiş ve az gelişmiş ekonomilerde ticaret geleneksel kuramlara uygun bir biçimde faktör donanımı temel alınmış endüstriler arası ticaret; sanayi ekonomilerinde ise endüstri içi ticaret söz konusudur (Öztürk, 2003). Gelişmekte olan ülkelerin ekonomik hedefleri finansal gelişmenin yanında, yüksek gelir dağılımı ve istihdam düzeylerinde gelişmiş ülkeler seviyesine ulaşabilmektir (Doru, 2023).

Uluslararası ticaret teorileri kaynakların etkin kullanım olanağı sunması nedeniyle üretimde uzmanlaşma ve serbest ticaret koşullarında beklenen düzeyde gerçekleşeceğini kanıtlar nitelik taşımaktadır. Fakat ülkelerin ekonomik, siyasi ve sosyal politikaları nedeniyle müdahaleleri bu teorilerin çoğunlukla uygulamada yer almamasına neden olmaktadır. İç piyasada koruma amaçlı kısıtlamalar sıklıkla görülmektedir (Seyidoğlu, 2003). Ekonomi tarihinde ülkeler gelişmişliklerini tamamlayana dek çeşitli şekillerde korumacılık politikaları uygulamış olup sonrasında avantajlı bulundukları sahalarda serbest ekonomik politikalar izlemişlerdir. Bunun yansıra dezavantajlı oldukları alanlarda korumacılığı sürdürmüşlerdir (Aydoğuş ve Masca, 2000).

Uluslararası ticaret teorileri; ülkelerin kazanılmış veya doğal üstünlüğe dayalı ekonomik yapı farklılıkları üzerinden ulaşabilecekleri refah düzeylerini konu almaktadır (Yüksel ve Sarıdoğan, 2011). Dış ticaret merkantilizm akımıyla başlamış olup günümüzde küreselleşmeyle devam etmektedir (Kızıldere, 2020). Sanayi devrimi öncesi

merkantilist dönemde tarımsal üretim kaynaklı uluslararası bir ticaret şekli hâkimdir (Bayrakyutan, 2003). Avrupa, o dönemde coğrafi keşiflerle gelen ganimetlerle ticarete zenginleşmiştir. Bu zenginlik tarımsal üretime dayalı sistemi yıkıp dış ticarete dayalı yeni bir ticaret sistemi inşa etmiştir. Değerli madenlerle gelen zenginlik pahalılığa yol açmış olup toprağa bağlı halkı yoksullaştırmıştır. Feodalizmin hâkim olduğu dönemin Avrupa'sında feodallerin zenginliği toprağa bağlıydı, dolayısıyla dengelerin bozulmasına engel olmak amacıyla uygulanan yüksek vergi talepleri halk ayaklanmalarına yol açmıştır (Seyidoğlu, 2007). Bu durumda oluşan dengesizliklere çözüm olarak maden çıkışının yasaklanması ve dış ticaret yapılması öngörülmüştür. Aynı zamanda kapitalizmin temelleri olarak kabul edilen bu dönem ticaret devrimi olarak adlandırılmıştır. Dış ticaret uluslararası iktisat teorilerinde ülkelerin kalkınma ve refaha ulaşmalarında çözüm yolu olarak yerini almıştır. Dış ticaretin ekonomide önemli bir konu olduğu bu dönemde tartışılan dış ticaretin niteliği değil bakiyesidir (Yılmaz, 2016). Merkantilistlerin dış ticarete amaçları değerli maden stoklamaktır (Uzun, 2021).

Merkantilist akımdan sonra sanayi devriminin getirdiği sanayileşmeyle üretimde maliyetlerin düşürülmesi, iş bölümü, tam uzmanlaşma, ithalat, ihracat kavramları önem kazanmıştır (Yazıcıoğlu, 2022; Yılmaz, 2016). Bu dönemde merkantilizmin yerini klasik liberalizm almıştır. Klasik dönemde uluslararası ticaret, ticaretin ayrılmaz bir parçası olarak kabul edilir. Uluslararası ticaretin büyüme üzerindeki olumlu etkileri ilk defa 1776'da Adam Smith tarafından ortaya atılmıştır (Afonso, 2001). Adam Smith Ulusların Zenginliği (The Wealth of Nations) kitabında; iktisadi büyümenin ulusların zenginliğini etkileyen en önemli unsur olduğunu öne sürmektedir (Boz, 2012). Adam Smith ile başlayan liberal uygulamalar, 1929'da yaşanan Dünya ekonomik krizi ile tartışılmaya başlanmış ve devletin ekonomiye müdahale ettiği döneme girilmiştir. Dolayısıyla 1930'lu yıllarda uluslararası ticaret literatürüne yeni model ve kavramların girdiği bir dönem olarak dikkati çekmektedir. Bu dönemde Hecsher-Ohlin-Samuelson modeli dikkati çekmektedir. İlerleyen yıllarda uluslararası ticarete meydana gelen değişikliklere bağlı olarak teori ve modellerin de değişmeye başladığı görülmektedir (Krugman, 1989). Bu dönemde gelişmiş ve az gelişmiş ülkelerin uluslararası ticaretteki rolünü açıklayan teoriler dikkati çekmektedir (Yüksel ve Sarıdoğan, 2011). Bu teorilerde devletlerin birtakım özellikleri baz alınarak mutlak karşılaştırmalı rekabetçi üstünlükleri ele alınmaktadır (Seyidoğlu, 2003). 1950-1970 yılları arasında, Solow ve Kaldor'un başını çektiği çalışmalarda 'ekonomik büyüme' kavramının incelendiği görülmektedir (Kurz ve

Salvadori, 2003). Bu çalışmalara göre büyümenin motoru dış ticaret olarak gösterilmektedir (Uçan ve Koçak, 2014).

Dünya ekonomisinde ülkelerarası serbest ticaret 1980'lerden sonra hız kazanmıştır (Milner, 1999). Ülkelerin ekonomik kalkınma çabaları küreselleşmenin gelişimine yol açmıştır. Teknolojinin gelişmesi, küreselleşme, korumacı politikalarda azalma beraberinde tüm ülke piyasalarının birbirinden daha fazla etkilendiği bir ekonomik yapının oluşmasına neden olmuştur (Polat, Altun ve Dabakoğlu, 2024). İhracata dayalı politikalarla birlikte gelen rekabet, ihracatta katma değeri yüksek (teknolojik) ürünlerin önemini arttırmıştır (Doru ve Dabakoğlu, 2021). Burada uluslararası ticaret koşullarını belirleyen ana etken teknolojinin gelişim düzeyidir (Yılmaz, 2016).

Ekonomi tarihinde dış ticaretin başlamasına tekabül eden merkantilist dönemden itibaren korumacılık uygulanmıştır. Burada iç pazar üreticiyi piyasanın işleyiş durumu ve siyasi sebepler önemli rol oynamaktadır. Korumacılığın arttığı diğer dönemler; savaş, ekonomik kriz, petrol krizi ve ekonomik durgunlukların yaşandığı dönemlerdir. Örneğin I. Dünya Savaşı'na kadar sanayileşmeyle birlikte ekonomide serbestleşmeyle dünya ticaretinde önemli oranda artış görülürken I. Dünya Savaşı'nın akabinde meydana gelen durgunlukla birlikte ülkeler yeniden korumacılığı benimsemişlerdir. Burada ithalat arttırılıp ihracatın azaltılması suretiyle ülkeler iç piyasayı koruma eğilimi göstermişlerdir. Dünya ticaretinde aksamalara neden olan korumacılığın azaltılması amacıyla 1947'de GATT ve WTO kuruluşları kurulmuştur. Ancak beklenen başarı elde edilememiştir. Başta gelişmiş ekonomiler olmak üzere birçok ülke korumacılığa devam etmektedir. Korumacılığın en önemli dezavantajı kaçakçılık ve kayıt dışılığın artış göstermesidir (Özay, 2015). Son yıllarda Krugman, ülkelerin benzer özelliklerine rağmen uluslararası ticaretin geliştirebileceğini ortaya koymuştur. Krugman'a göre serbest ticaretin genişlettiği uluslararası pazar üretimin geliştirip çeşitlendirilmesine, dolayısıyla maliyetlerin düşmesine zemin hazırlamaktadır (Yüksel ve Sarıdoğan, 2011).

Türkiye ekonomisinde 1980'lerden sonra ihracata dayalı büyüme modeli uygulanmıştır. Mali piyasalarda serbestleşme Türkiye ekonomisinin dış piyasalara entegre süreci olumlu etki yaratmıştır. Korumacılıktan ziyade serbest piyasa koşullarında rekabet söz konusu olduğundan Türkiye ekonomisinin üretimi artmıştır (Takım, 2015). Türkiye'nin bulunduğu coğrafi konum avantajını ekonomik faydaya dönüştürmesi dış ticarete başarısına bağlıdır. Dış ticarete başarı elde edilmesi ticaret tarafı olan diğer

Ülkelerin gelişmişlik düzeyi, fiziki mesafe gibi önemli unsurların varlığı önemlidir. Bu açıdan Türkiye Asya, Avrupa, Ortadoğu lkeleri ile Kafkasya'ya fiziki mesafe olarak oldukça avantajlı bir konumda bulunmaktadır. Dış ticaretin arttırılması, kalkınma büyüme ve dış pazarlarda rekabet gücünün artması, bunun yanında dünya pazarlarından pay elde etmek, üretimde iç piyasaya bağımlılığın azalması, üretim fazlasının eritilebilmesine olanak sağlaması ve istihdamın artmasına olumlu etki etmektedir (Yılmaz ve zken, 2013).

1.2. Sınır Ticareti

Uluslararası her türlü mal, hizmet ve sermaye hareketlerini kapsayan dış ticaret; ülkelerin kalkınmasında önemli bir ekonomik rejimdir. Sınır ve kıyı ticareti ise bir ülkenin sınır bölgelerinde belli anlaşma ve sınırlamalarla düzenlenmiş özel bir dış ticaret şeklidir (Ertürk, Deniz ve Ağırkaya, 2013; Seyidoğlu, 2003). Sınır ticareti; coğrafi yakınlık ve yerel üretim temelinde yürütülür. Sınır ticaretinde uygulanan sller uluslararası ticaretten farklıdır. Sınır ticareti, uluslararası ticaret kapsamında iki komşu ülkenin özel anlaşmalara tabi hizmet ve mal alışverişidir (Tan ve Altundal, 2008). Denize sınırı olan ülkeleri de kapsadığı için ayrıca kıyı ticareti olarak da addedilir. Sınır ticareti (border trade) ve kıyı ticareti (coastal trade), öncelikli olarak iki sınır komşusu bölgenin ihtiyaçlarını karşılamayı amaçlar (Seyidoğlu, 2007: 155). Gümrük vergisi ve harçlardan muaf olan sınır ticareti; ihracat ve ithalatı yasak ürünlerin olması, miktar-değer kısıtlaması ve menşei kuralları bakımından dış (uluslararası) ticaretle aynı şartlara tabidir.

Dış ticarete önemli bir ekonomik faaliyet uygulaması olan sınır ticareti aynı zamanda sosyal ve kültürel boyutta etkilere de sahiptir. Sınır ticaretinden olabildiğince verim alabilmek; ticaretin yapıldığı iki komşu sınır ilinin ekonomik potansiyellerinin belirlenmesi ve bu doğrultuda iyileştirmeler yapılmasına bağlıdır. Bu potansiyelin belirlenmesi başta ekonomik olmak üzere, sosyal ve kültürel kalkınmayı hızlandıracak bir etkidir. Sınır ticareti; bu zeminde oluşan karşılıklı güven, barış ve huzur ortamında uzun vadede bölgesel ekonomik işbirlikleri ve refah düzeylerinin artması noktasında önemli ekonomik bir aksiyondur (Sönmez, 1995; ztrk, 2006).

Sınır ticaretinde ticaret akışı gelişmemiş ülkeler için çok büyük önem taşımaktadır (Anderson ve Win Coap, 2001). Burada hedef dış ticarete avantaj olan sınır ticaretinin hacminin genişletilmesi ve bölge halkına istihdam sağlanmasıdır (Terzi, 2018). Sınır ticaretinde Serbest Bölgeler ve STM'ler sınır ticareti için yürürlükte olan şartlardan muaf

olmaları sebebiyle, sınır ticaretinin daha etkin yürütülebilmesi açısından önemli bir dinamiktir. Burada amaç bürokratik engellere takılmadan ticaretin kolaylaştırılmasıdır (Kapu ve Tutar, 2014).

Sınır ticareti uygun ekonomik şartlar sağlandığında sınıra komşu iki taraf içinde önemli bir girişimcilik ve iş kapısıdır. Sınır ticareti bir nevi hacim ve tutar olarak küçük çaplı dış ticaretin taşrada yapılması imkânıdır. Sınır ticaretinde; ticarete konu olan mal ve ürünlerin fiyatı sınıra komşu ülkeler arasındaki anlaşmalar ile belirlenebilir. Bu şekilde tesis edilen ticaret zemininde, ülkelerin uluslararası rekabet potansiyeli ve üretimi artmaktadır (Baytar ve Erginyürek, 2016).

1.3. Türkiye Sınır Ticareti

Türkiye; siyasi, coğrafi ve jeopolitik konumundan dolayı sınır ticaretinde birçok avantaja sahiptir. Üç tarafının denizlerle çevrili olması birçok ülkeyle hem kıyı komşusu olması hem de deniz bağlantısı olması, bazı ülkelerle ortak dil ve milliyette olması, İslam ülkelerine mesafe bakımından yakın konumda olması bu avantajlardandır. Tüm bu olanaklar dış ticarete ticari ilişkilerin ve ticaret hacminin genişletilmesi dolayısıyla kalkınma amacıyla göz önünde bulundurularak, dış ticaret kapsamında uygulanan sınır ticaretinin kalkınmaya etkisi oldukça fazladır.

Türkiye sınır, sınıra yakın ve kıyı komşusu 50 ülkeyle sınır ticareti yürütebilecek konumdadır. Türkiye'nin kara sınır komşuları ve sınır uzunlukları:

- İran: 560 km ile 3 sınır kapısı
- Irak: 378 km 1 sınır kapısı
- Suriye: 911 km en uzun sınır hattı ile 13 sınır kapısı
- Gürcistan: 276 km ile 3 sınır kapısı
- Yunanistan 212 km ile 3 sınır kapısı
- Bulgaristan 269 km ile 2 sınır kapısı
- Ermenistan 328 km 1 sınır kapısı
- Azerbaycan (Nahcivan) 15 km ile en kısa sınır hattı 1 sınır kapısı bulunmaktadır (Milliyet Gazetesi, 2024).

Harita 1.1'de Kuzeybatı sınırında Edirne, Kırklareli; kuzeydoğu sınırında Artvin, Ardahan, Ağrı, Iğdır; doğu sınırında Van, Kars; güneydoğu sınırında Hakkâri, Şırnak,

Mardin, Şanlıurfa; Güney sınırında Hatay, Kilis ve Gaziantep illerinde Türkiye kara sınır kapılarının konumları görülmektedir.



Harita 1. 1: Türkiye sınır kapıları haritası

Kaynak: Milliyet Gazetesi, 2024.

Türkiye’de sınır ticareti Resmi Gazetede “Sınır ve kıyı ticareti, sınır ve kıyı illeri ile bunlara komşu illerin ihtiyaçlarının karşılanması amacıyla karşılıklı olarak yapılan ticari işlemlerdir” olarak tanımlanmıştır (Türkiye Transit Ticaret Sorunları ve Çözüm Yolları, 1983). Sınır Ticareti; ticaret yapılacak iki taraf ülke arasında belli başlı anlaşmalara dayalı gerçekleştirilir. Sınır ticaretinde esas önemli konulardan birisi de vergi ve bürokrasi muafiyetidir (Sönmez, 1995). Komşu sınır illerinde taban tabana kültürel benzerlikler olması aynı dine mensup olma kimi bölgelerde aynı dili konuşma gibi durumlar sınır ticaretinin gelişmesine olumlu katkılar sağlamaktadır. Türkiye’de sınır ticaretinin diğer amaçları şöyledir;

- Nispeten geri kalmış sınır bölgelerinde; bölgesel kalkınma ve refah seviyesinin yükseltilmesi
- Söz konusu bölgelerin ekonomik olarak aktifleştirilmesi
- İhtiyaç dâhilinde olan malların daha ucuza temin edilmesi
- İstihdamın artırılması
- İki komşu bölge ekonomik ilişkilerinin canlandırılması
- Yerli üreticiye fiziki yakın mesafe yabancı pazara açılma imkânı
- İhracatın ve ülkeye döviz girişinin artırılması

- Bürokrasiden arındırılmış dış ticaret gerçekleştirebilme imkânı ve dolayısıyla; yasadışı ve kayıt dışı ticaretin engellenmesi olarak sıralanabilir (Tan ve Altundal, 2008: 14).

1.3.1. Türkiye’de sınır ticareti tarihsel gelişimi

Cumhuriyet döneminde Osmanlı zamanında olduğu gibi çoğunlukla Avrupa ülkeleriyle ticaret yapılmıştır. Yeni kurulan bir devlet olması sebebiyle de korumacılık esas alınmıştır bu dönemde. Ticaret hacmi ise %15 civarına tekabül eder. Bunun yanında dış ticaret Ortadoğu ülkeleriyle oldukça sınırlı düzeydedir. Milli bankacılık henüz kurulmadığı için de dış ticarete ödemeler için döviz kuru rejimi düzenlenememiştir. Dolayısıyla ödemeler altın ile yapıldığından dış ticarete ciddi kayıp yaşanmıştır. Öyle ki Türk Lirası 1923-1930 yılları süresince % 15’lik bir değer kaybına uğramıştır. Bunun yanında ulaşımın ve asayiş yetersizliği dış ticaret sisteminin şekillenmesinde olumsuz diğer koşullardır. Burada ilk etapta ulaşımın (kara ve demiryolu) çözülmesi olmuştur. Osmanlı döneminde Halep şehri bir ticaret merkezi özelliğindedir. Cumhuriyet dönemiyle birlikte sınırların da değişmesiyle bu bölgede Gaziantep’ten Halep’le ticari ilişkiler sınır ihlaliyle kaçakçılık olarak devam etmiştir. Dış ticaret ödemelerinin altın ile gerçekleştiriliyor olması nedeniyle kaçakçılığa kısmen müsamaha gösterilmiştir. Ancak ticaret devam ederken Halep’te toprağı olan vatandaşlarında hareketliliğinin de eklenmesiyle söz konusu sınır ihlalleri ve kaçakçılık genişlemiştir. Başbakanlık Cumhuriyet arşivinde söz konusu kaçakçılık faaliyetlerinin Güneydoğu Anadolu ve Suriye sınırında yoğun olduğu belirtilmektedir (1930). Bu bağlamda 1923 yılında kaçakçılıkla mücadele birtakım önlemlerle başlamıştır. Bu noktada valilik yetkileri arttırılmıştır. Kaçakçılığın önlenmesi konusunda idari ve adli önlemler alınmasına rağmen başarılı olunamamıştır (Öğüt, 2011).

Türkiye’de sınır ticareti ilk kez 01.08.1972 tarih ve 14263 sayılı resmi gazetede yayınlanmış olan 1615 sayılı Gümrük Kanununa konu olmuştur. Türkiye’de sınır ticareti 1978 yılında artan petrol fiyatlarına alternatif çözüm amacıyla İran’la başlamıştır. Bu bağlamda İran’dan mal karşılığı petrol alınmıştır. Bu bağlamda ilk yasal düzenleme 1979’da yapılmıştır. Bu karar kapsamında Bakanlar Kurulu Kararıyla bazı sınır bölgelerinde sınır ticareti yapılmasına karar ve izin verilmiştir (Güneş, Durmuş ve Ceyhan, 2010). 1978 Ağrı Gürbulak sınır kapısında Ağrı valiliğinin talebi doğrultusunda Bakanlar Kurulu Kararı eki ve sınır yönetmeliği kapsamında, belirli kural ve sınırlamalar

çerçevesinde ilk sınır ticareti İran'la mal mukabili petrol şeklinde yapılmıştır (Ertürk ve diğerleri, 2013). Buna göre, sınır ticareti yapmaya istekli kişilerden herhangi bir belge aranmadan bir defada en çok 10.000\$ değerinde malı yurt dışına çıkarabilecek, bunun %80'i döviz olarak yurda geri getirilme şartıyla aynı değerdeki eşyayı ithal edebilecekti (Güneş ve diğerleri, 2010). 2003 yılında sınır ticaret merkezleri (STM) kurulmaya başlanmıştır. Bu gelişme sınır ticaretinin gelişmesinde önemli bir rol almaktadır (Kara, 2005). Sınır ticareti il bazında başlamış olup zamanla uygulama alanı genişlemiştir (Öztürk, 2006). İlk etapta Ağrı ile başlayan sınır ticareti gelişerek Ağrı, Erzurum, Gaziantep, Hakkâri, Van gibi diğer sınır illerini de kapsamıştır. Daha sonra Karadeniz bölgesi de kıyı ticareti olarak kapsama alınmıştır (Sönmez, 1995).

Türkiye'nin, Doğu ve Güneydoğu Anadolu sınır komşusu ülkelere nazaran ekonomisinin daha iyi olması, bu bölgede Türkiye'yi sınır ticareti açısından çekici kılmaktadır (Güllülü, Candan, Yapraklı ve Karabulak, 2006). Sınır ticaretinde ortak sınıra sahip iki ülkenin karşılıklı çıkarları korunarak gerçekleştirilmektedir. Sınır ticareti uygulamaları çeşitli düzenlemelerle bölgesel kalkınma politikası olarak kullanılmaktadır. Söz konusu ticarete mallar vergi avantajlarından yararlanılarak daha düşük maliyetle elde edilmektedir (Terzi, 2018). Güvenlik, iklim ve yer şekillerinin yarattığı olumsuz koşullar Doğu Anadolu ve Güneydoğu Anadolu bölgelerinde yatırım yapılmasına engel teşkil etmiştir. Bu bölgelerde geçim kaynağı olan hayvancılık yetersiz olduğundan sınır ticareti alternatif geçim kaynağı olmuştur (Yüce Dural ve Karluk, 2010). Sınır ticareti gerçekleştirilen illerde yeni iş alanlarının ortaya çıktığı ve bu illerde refahın yükselmesine katkı sağladığı görülmektedir (Sönmez, 1995).

Tablo 1. 1: Türkiye sınır ticaretinin yıllara göre değişimi

Yıllar	Sınır ili	Gümrük Kapısı	Ülke
1985	Gaziantep	Öncüpınar, Karkamış	Suriye
1986	Hatay	Cilvegözü	Suriye
1987	Van	Kapıköy	İran
1988	Hakkari	Esendere	İran
1989	Artvin	Sarp	Gürcistan
1990	Şırnak, Mardin	Habur	Irak
1996	Şanlıurfa	Akçakale	Suriye
1997	Edirne	Kapıkule	Bulgaristan

Kaynak: Öztürk,2006.

Tablo 1.1’de Türkiye’de sınır ticaretinin yıllara göre gelişimi hangi ilde, hangi sınır kapısından hani ülkeyle sınır ticareti yapıldığı gösterilmektedir. Bununla birlikte komşu il kapsamında;

- 1989 Erzurum Ağrı Gürbulak kapısından- İran, Artvin Sarp kapısından Bağımsız Devletler Topluluğuyla,
- 1990’da Kars Ağrı Gürbulak kapısından- Bağımsız Devletler Topluluğuyla sınır ticareti yapılmıştır (Öztürk, 2006).

Türkiye’de sınır ticaretine 1988-2002 yılları arasında giderek amacından uzaklaştığı sebep gösterilerek belli kısıtlamalar konulmuştur. Sınır ticaretine konu olan eşyanın, ticaretinin sadece tüketim amacıyla yapılması kararlaştırılmıştır. Bunun yanında ithal edilen mallarda cinsine göre vergiler arttırılmıştır (Güneş ve diğerleri, 2010). Sınır ticareti için valiliklerde olan yetkiler Bakanlar Kurulu Kararıyla Dış Ticaret Müsteşarlığına devredilmiştir. Tarım ürünü olan mallar için hasat döneminde ithalata izin verilmeyeceği kararlaştırılmıştır (Tan ve Altundal, 2008: 23-24). 2000 yılında BK Kararıyla, Artvin’le Hatay arasında kalan sınır illerinde ticaret yapılması, sınır ticaretinde komşu il statüsünün kaldırılmasına, sınır ticaretinde yetkilendirilen illerin sayısının 7’ye indirilmesi ve Edirne’nin sınır ticaretine tamamıyla kapatılmasına karar verilmiştir (Güneş ve diğerleri, 2010).

1990’larda dağılan Sovyet Birliği Türkiye için yeni ticari avantajların doğmasına yol açmıştır. Artan sınır komşulukları (Sovyetlerin dağılmasıyla kurulan Gürcistan, Ermenistan, Nahcivan ülkeleriyle olan yeni komşuluk) ile birlikte açılan yeni sınır kapıları ile Orta Asya Türki Cumhuriyetler ve Kafkasya ülkeleriyle yeniden ticari ilişkiler başlamıştır. Türkiye bu ülkeler için transit geçiş noktası olma durumuna gelmiş olup Türkiye sınır ticareti için olumlu bir gelişme olma özelliğindedir (Karabağ, 1998).

1.3.2. Türkiye’de sınır ticareti mevcut durum

Sınır ticaretinde en önemli rolü sınır illeri ve sınır kapıları üstlenmektedir. Bu bölgeler ekonomik ve kültürel açıdan komşu sınır ülkeyle ilk etkileşim noktalarıdır. Türkiye’de toplam 30 kara sınır kapısı bulunmaktadır. Bunlardan 19’u faal geriye kalan 11’i faal değildir (Ticaret Bakanlığı, 2024). Tablo 1.2’de Türkiye kara sınır kapıları, açıldıkları ülkeler, faaliyet durumu gibi ayrıntı bilgiler içermektedir.

Tablo 1. 2: Sınır illerinin bağlı olduğu gümrük kapıları sınır ülkesi ve faaliyet durumları

SINIR İLİ	GÜMRÜK KAPISI	KOMŞU ÜLKEDEKİ SINIR KAPISI	DURUMU		SINIR ÜLKESİ
EDİRNE	Pazarkule	Kastanion	Faal	Daimi	Yunanistan
	İpsala	Kipi	Faal	Daimi	Yunanistan
	Kapıkule	Kapitan Andrevo	Faal	Daimi	Bulgaristan
	Hamzabeyli	Lesova	Faal	Daimi	Bulgaristan
KIRKLARELİ	Dereköy	Malko Tırnova	Faal	Daimi	Bulgaristan
ARTVİN	Sarp	Sarpi	Faal	Daimi	Gürcistan
	Muratlı	Maradidi	Faal Değil	Daimi	Gürcistan
ARDAHAN	Türkgözü	Vale	Faal	Daimi	Gürcistan
	Aktaş	Kartsakhi	Faal	Daimi	Gürcistan
IĞDIR	Dilucu	Sederek	Faal	Daimi	Nahcivan
	Borualan	-	Faal Değil	-	İran
AĞRI	Gürbulak	Bazergan	Faal	Daimi	İran
VAN	Kapıköy	Razi	Faal	Daimi	İran
HAKKÂRİ	Esendere	Serow	Faal	Daimi	İran
	Derecik	Mergesur	Faal Değil	Daimi	Irak
	Üzümlü	Serzeare	Faal	Daimi	Irak
ŞIRNAK	Habur	El-Halil	Faal	Daimi	Irak
	Gülyazı	Zaho	Faal Değil	Geçici	Irak
	Aktepe	Bacuka	Faal Değil	Daimi	Irak
	Ovaköy	Karavala	Faal Değil	Daimi	Irak
GAZİANTEP	Karkamış	Cerablus	Faal	Daimi	Suriye
	Çobanbey	Ar Ra'i	Faal	Geçici	Suriye
HATAY	Cilvegözü	Babul Havva	Faal	Daimi	Suriye
	Yayladağı	Kesep	Faal*	Daimi	Suriye
	Kumlu	Afrin	Faal	Geçici	Suriye

MARDİN	Nusaybin	Kamışlı	Faal*	Daimi	Suriye
	Şenyurt	Derbesiye	Faal Değil	Daimi	Suriye
ŞANLIURFA	Akçakale	Tell Abyat	Faal	Daimi	Suriye
	Ceylanpınar	Resulayn	Faal	Geçici	Suriye
	Mürşitpınar	Ayn El Arab	Faal Değil	Geçici	Suriye

Kaynak: T.C. Ticaret Bakanlığı. Kara Hudut Kapıları. Erişim tarihi: 12.12.2024.C. Ticaret Bakanlığı

Türkiye’de sınır ticareti ile yetkilendirilmiş bölgelerin gelir seviyesi Türkiye ortalamasının altındadır (Karluk ve Dural, 2010). Artvin, Ardahan, Kars, Iğdır, Ağrı, Van, Hakkâri, Şırnak, Mardin, Şanlıurfa, Kilis, Gaziantep ve Hatay olmak üzere belirlenen 13 sınır ilinde, gösterilen sınır ülkelerde, sınır ticareti yapılabilmektedir. Söz konusu illerde en az iki yıl yerleşik faal olmak kaydıyla esnaf ve tacirler; ‘yetkili gümrük kapısından’ ya da ‘sınır ticaret merkezinden’ sınır ticareti kapsamında ticaret yapabilir konumdadırlar (Ticaret Bakanlığı, 2019). Bahsi geçen illerin sayısı zaman içerisinde ihtiyaca binaen değişebilmektedir (Karabağ ve Şahin, 2020). Tablo 1.3’te Türkiye’de sınır ticaretine yetkilendirilmiş iller, sınır kapıları ve sınır kapılarının açıldığı komşu ülkeler gösterilmektedir.

Tablo 1. 3: Sınır ticaretinde yetkili sınır kapıları

Yetkili Sınır ili	Yetkili Gümrük Kapısı	Ülke
Artvin	Sarp	Gürcistan
Ardahan	Türkgözü	Gürcistan, BDT
Kars	Dilucu	Nahçıvan
Iğdır	Dilucu	Nahçıvan
	Gürbulak	İran
Ağrı	Gürbulak	İran
Van	Kapıköy	İran
Hakkâri	Esendere	İran
	Habur	Irak
	Derecik	Irak
	Üzümlü	Irak
Şırnak	Habur	Irak
Mardin	Nusaybin	Suriye
Şanlıurfa	Akçakale	Suriye
Gaziantep	Karkamış	Suriye
Kilis	Öncüpınar	Suriye

Hatay	Cilvegözü	Suriye
-------	-----------	--------

Kaynak: 2016/8478 Sayılı Bakanlar Kurulu Kararı. Erişim tarihi: 12.12.2024.

Sınır illeri, coğrafi koşulların getirdiği olumsuzluklarla birlikte yetersiz istihdam ve sanayileşmiş bölgelere uzaklıkları sebebiyle gelişmişlik açısından genellikle geri kalmış bölgelerdir. Bu bölgelerde yapılan tarım ve hayvancılık gelir kaynağı olma noktasında yetersizdir. Devlet bu bölgelerin kalkındırılması ve bölgeler arası gelişmişlik farkının azaltılması açısından sınır ticaretini sosyal devlet görüşü gereği teşvik etmektedir. Sınır ticareti ile uğraşan kesim bir süre sonra oluşturduğu sermaye birikimiyle ithalat ihracat yapabilme noktasına gelebilmektedir. Dolayısıyla ülkeye sermaye birikimi sağlanmaktadır. Sınır ticaretinin yasal yollardan yapılmasıyla bölge halkının geliri ve refah seviyesini yükseltmesi sebebiyle de son derece önem arz etmektedir (Ertürk ve diğerleri, 2013).

Türkiye avantajları nedeniyle, sınır ticaretinde tarım mallarında ithalatı arttırmış, petrol ve petrol ürünlerinde ise bağımlılığı artmıştır. Bu gelişmeler sınır ticaretinde her iki taraf ülkenin dış ticaretine iyileşme olarak yansımaktadır (Akal, 2008). Sınır ticareti ithalat kotaları, illerin nüfusuna bağlı olarak değişmektedir. Bu durum sınır ticareti açısından olumsuz bir koşuldur (Özçiloğlu ve Sakar, 2011).

Tablo 1. 4: Sınır ticareti kapsamında illere göre ihracat-ithalat verileri

İHRACAT (BİN ABD \$)						
SINIR İLİ	GÜMRÜK KAPISI	2013	2017	2020	2022	2023
Edirne	Pazarkule	-	-	-	-	-
	İpsala	-	10	-	-	-
	Kapıkule	13 113	4 156	-	-	-
	Hamzabeyli	-	40	-	-	-
Kırklareli	Dereköy	-	-	-	-	-
Artvin	Sarp	-	-	8 342	11 505	10 851
Ardahan	Türkgözü	321	1 860	3 116	2 287	2 631
	Aktaş	-	-	-	1 239	1 570
Iğdır	Dilucu	77 508	36 080	286	1 121	797
Ağrı	Gürbulak	15 597	17 628	-	-	-
Van	Kapıköy	6 935	16 413	1 369	-	60
Hakkâri	Esendere	254 030	24 196	5 951	11 945	11 041
	Üzümlü	-	-	-	-	-
Şırnak	Habur	6	-	-	-	-

Gaziantep	Karkamış	6 568	16 664	1 485	8 876	-
	Çobanbey	-	23 225	14 096	8 662	-
Hatay	Cilvegözü	31 456	130 410	121 048	66 516	-
	Yayladağı	-	-	-	-	-
Mardin	Nusaybin	413 903	242 789	351 300	443 111	473 990
Kilis	Öncüpınar	62 443	44 589	-	9 834	2 558
Şanlıurfa	Akçakale	21 734	-	2 285	4 388	-
	Ceylanpınar	-	-	305	2 389	-
İTHALAT (BİN ABD \$)						
SINIR İLİ	GÜMRÜK KAPISI	2013	2017	2020	2022	2023
Edirne	Pazarkule	-	-	-	-	-
	İpsala	10 817	-	8 459	12 051	18 263
	Kapıkule	-	962	10 280	42 551	65 288
	Hamzabeyli	-	-	-	-	-
Kırklareli	Dereköy	-	-	-	-	-
Artvin	Sarp	-	-	-	4 031	8 298
Ardahan	Türkgözü	3 199	-	-	-	1
	Aktaş	-	-	-	-	-
Iğdır	Dilucu	-	539	-	-	-
Ağrı	Gürbulak	10 668	11 480	1 340	6 718	3 777
Van	Kapıköy	3 199	10 725	66	452	1 000
Hakkâri	Esendere	6 144	2 862	892	768	1 554
	Üzümlü	-	-	-	-	-
Şırnak	Habur	-	7 952	7 139	6 301	7 519
Gaziantep	Karkamış	-	-	8	312	-
	Çobanbey	-	4 272	24 650	8 878	23 915
Hatay	Cilvegözü	-	12 767	15 786	42 472	30 363
	Yayladağı	-	-	-	-	-
Mardin	Nusaybin	2 505	368	172	212	320
Kilis	Öncüpınar	-	25 510	47 428	23 826	10 906
Şanlıurfa	Akçakale	-	-	47 288	20 799	38 863
	Ceylanpınar	-	-	11 798	11 346	10 009

Kaynak: TÜİK, 2024 (Araştırmacı tarafından TÜİK verileriyle derlenerek hazırlanmıştır).

Tablo 1.4 illere göre sınır ticaretini göstermektedir. Tablo 1.4'e göre sınır illerinde en çok Nusaybin'de ihracat gerçekleştirilmektedir. İthalatın en çok gerçekleştirildiği sınır kapısı ise Kapıkule sınır kapısıdır. Tablo 1.4'te görüldüğü üzere covid-19 salgını dolayısıyla alınan kısıtlama ve kapatma tedbirlerinin de etkisiyle, yıllara göre sınır ticareti kapsamında ithalat ve ihracatta önemli oranlarda düşüşler meydana gelmiştir.

Sınır ticareti, sınır illerinin dünyaya açılması konusunda büyük avantaj sağlamaktadır. Örneğin Edirne sınır ilinde olan Kapıkule ve Hamzabeyli sınır kapılarıyla Türkiye, Bulgaristan üzerinden Avrupa'ya açılmaktadır. Özellikle Sovyetlerin dağılmasından sonra bu bölgede ortaya çıkan siyasi ve ekonomik sorunlardan dolayı ülkelerin ekonomilerini iyileştirme amaçlı Türkiye ve Bulgaristan arasında sınır ticareti artmıştır. Ayrıca Edirne'nin İstanbul, Bursa ve İzmit gibi gelişmiş sanayi şehirlerine yakınlığı ticaret hacmini genişleterek pekişmesine neden olmuştur (Demirtürk, 2023).

Sınır ticareti, bulunduğu konum ve bölge itibarıyla ekonomik açıdan dezavantajlı şehirlerin refahının yükseltilebilmesine olanak sağlamaktadır. Güneydoğu Anadolu bölgesinde bulunan Şırnak sınır ili bu kapsamda değerlendirilebilir. Şırnak'ta bulunan Habur sınır kapısı hem bölgede hem de Türkiye genelinde dış ticarete önemli bir paya sahiptir. Habur sınır kapısı sınır ticaretiyle; Şırnak halkı komşu sınır olduğu Irak halkıyla sosyal ilişkiler geliştirmiş olup girişimcilik ile yeni iş alanları kurmuştur. Dolayısıyla ekonomik düzeyi yükselen Şırnak ilinin refah düzeyi de artmıştır (Som, 2020).

Türkiye'de sınır ticareti kapsamında gerçekleştirilen ihracat oranı potansiyelin çok altında seyretmektedir. Bunun temel sebeplerinden biri de sınır komşusu ülkelerle yaşanan siyasi sorunlardır. İran Türkiye'nin doğuda en uzun sınıra sahip sınır komşusu olmasıyla beraber aynı zamanda Türkiye'nin Orta Asya'ya açılan geçiş noktasıdır. Öte yandan Türkiye'de İran için Avrupa'ya hem kara hem deniz yoluyla ulaşımında önemli bir konumdadır. Türkiye İran sınırında serbest bölgenin kurulması İran'dan Türkiye tarafına ucuz akaryakıt Türkiye'den İran tarafına da teknoloji ithalatı gibi ticari ilişkileri kolaylaştırarak bölgede dış ticaret hacminin artmasına yol açacaktır. Bu noktada siyasi ve ulaşım sorunlarının çözümü gerekmektedir. Tüm noksanlıklara karşın Türkiye İran dış ticareti devamlı bir artış seyretmektedir. İki ülke arasında öngörülen sınır ticaretinin iyileştirilmesi mevcut ticari potansiyelin gerçekleştirilmesi konusunda işbirliklerin genişletilmesi gerekmektedir (Öztürk, 2013).

Sınır ticaretini çekici kılan iki önemli sebep vardır; coğrafi yakınlık ve taşıma maliyetleri. Coğrafi yakınlık nedeniyle yapılan ticaretin maliyeti yurt içi maliyetten daha düşüktür. Bu durum dış ticaret hacmini belirlemektedir (Seyidoğlu, 2007: 93). Sınır ticareti, sınır bölgelerde sağladığı istihdam olanaklarıyla birlikte bölge halklarının girişimcilik ve iş yapma potansiyellerini de arttırmıştır (Özcan ve Taş, 2017).

Sınır ticaretinin durmasına neden olan etkenler; petrol ve doğalgaz fiyat artışı, küresel krizler, iki komşu ülke arasında siyasi problemler, yeryüzü şekilleri, iklim elverişsizliği ve ulaşım yetersizliği ve devamlı değişen mevzuat ve kota sınırlamaları olarak sayılabilir.

Sınır ticaretinin ekonomiye birtakım olumsuz etkileri bulunmaktadır. Doğrudan kayıplar; altyapı yetersizliği, petrol ve tarım ürünlerinin ithalatı sonucu oluşan vergi kayıpları ve rafinerilerin gelir kayıplarıdır. Ayrıca ithal edilen düşük kalite akaryakıtın yurtiçi araçlara verdiği zarar ile tarımsal ürünlerde kar kaybı ve haksız rekabet de sayılabilir. Türkiye’de sınır ticareti şartlarına göre ithal edilen mal ilgili il içinde kalması gerekirken söz konusu ürünlerin iç piyasaya sürülmesi sebebiyle oluşan haksız rekabet STM’lerin kurulmasıyla kısmen önlenmiştir. Kaçak göçmenlerin sınır ticareti adı altında kapılardan girişi gibi güvenlik endişelerinin yanında bu ticarete konu olan başta akaryakıt ve gıda ürünleri olmak üzere ithal edilen malların ilgili illerden ziyade ülkenin her yerine dağılması sınır ticaretini amacından uzaklaştırmaktadır (Kalaycıoğlu, 2022). Dolaylı kayıplar ise; ithal edilen petrol ürünlerinin kalitesiz olması sebebiyle araçlarda olumsuz sonuçlara ve çevre kirliliğine sebep olmuş olmasıdır (Öztürk,2006).

Sınır ticaretinde uluslararası ticarete olduğu gibi uzun süren gümrük prosedür şartları kara sınır kapılarında giriş çıkışların zorlaşmasına neden olmaktadır. İşlem sürelerinin kısaltılması sınır ticaretinde artışa yol açacaktır. Bunun için tüm işlemlerin elektronik ortamda gerçekleştirilmesi gerekmektedir (Daştan, 2021).

Sınır ticaretinin uygulanması noktasında her sınır ilin ihtiyacına göre iyileştirmeler yapılmalıdır (Öztürk, 2006). Ayrıca 10 milyar dolar kapasiteli sınır ticaret potansiyelinin tamamının elde edilmesi için devlet teşvikleri arttırılmalıdır. Denetim arttırılmalı, özellikle akaryakıt kaçakçılığı önlenmelidir. Sınır ticaretinde çoğunlukla petrol ticareti yapılmaktadır, mal ve ürün çeşitliliği arttırılmalıdır. İthal edilen mal ve ürünler sağlık, kalite denetimine tabi tutulmalıdır (Kökçe, 2005).

1.3.3. Sınır ticaretinde mevzuat

Türkiye’de “Sınır ticareti konusunda ilk resmi ve detaylı düzenleme 20 Eylül 1980 tarih ve 16760 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan “Sınır Ticareti Rejimi Yönetmeliği” ile olmuştur”. Ayrıca gümrük işlemlerine tabi olması sebebiyle; ‘1918 Sayılı Kaçakçılığın Men ve Takibine Dair Kanun’, ‘5682 Sayılı Pasaport Kanunu’, ‘2692 Sayılı Sahil Güvenlik Komutanlığı Kanunu’ ve ‘1615 Sayılı Gümrük Kanunu’ kanunlarına tabidir.

Bununla birlikte; 93/4723 sayılı kararın 14. bendine göre; “Bu kararda yer almayan hususlarda İthalat Rejimi Kararı ve İhracatın Düzenlenmesine İlişkin Karar Uygulanır” (Sönmez, 1995). Sınır ticareti, 01.12.2008 tarihli 2008/144551 sayılı bakanlar kurulu ‘sınır ticaretini düzenlenmesine ilişkin karar’ eki ile belirli sınır illerinin, ihtiyaçlarının belli bir bölümünün, yurtiçine nazaran daha az maliyetle, sınır komşusu ülkelerden ithal edilmesi ve söz konusu sınır illerinin ihracatının arttırılması amacıyla yapılan dış ticaret uygulamalarındandır (Orhan, 2014).

Güncel Mevzuat:

“1 sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi (madde 444, madde 447), 4458 Sayılı Gümrük Kanunu (madde 16, madde 172) 2/12/2021 tarihli ve 2021/4874 Sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararı Eki, “Sınır Ticaretinin Düzenlenmesine İlişkin Karar.”, “13.12.2016 tarihli ve 29917 Sayılı Resmi Gazete ’de yayımlanarak yürürlüğe giren 2016/11 “Sayılı Sınır Ticaretinin Uygulanmasına İlişkin Tebliğ” ve “Sınır Ticaret Merkezlerinin Fiziki olarak Düzenlenmesi”; „Eşya ve Stok Kontrollerinin Yapılması ve Bu Merkezlere Giriş ve Çıkışlara İlişkin Usul ve Esaslara Dair Yönetmelik” olarak düzenlenmiştir (T.C. Ticaret Bakanlığı, 2024).

“ Türkiye ile komşu ülkeler arasında coğrafi durum ve bölge ihtiyaçları göz önünde bulundurularak yapılacak sınır ticaretinin kapsamını belirlemeye, sınır ticareti yapılacak sınır ticaret merkezlerinin (STM) kurulmasına ve buralardan yapılacak ihracat ve ithalattan 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 Cumhurbaşkanı yetkilidir” (Gümrük Rehberi, 2024).

Türkiye’de sınır ticaretinin düzenlenmesiyle ilgili karar ve hükümler kapsamında, sınır ticaretinin usul ve esasları 25.01.2016 tarih ve 2016/8478 sayılı BK Kararı ile 13.12.2016 tarih ve 29917 sayılı Resmi Gazete ’de yayımlanan sınır ticaretiyle ilgili tebliğ (ihracat:2009/7) yürürlükten kaldırılmıştır. Günümüzde uygulamada ihracat:2016/11 sayılı Bakanlar Kurulu kararına ilişkin tebliğdir. Ayrıca tebliğ hükümlerini uygulamakla yükümlü bakanlık Ekonomi Bakanlığı’dır. Buna göre, sınır ticareti yapılan ilde kurum ve kuruluşlar arasında koordinasyonu sağlamak ve ay sonu istatistiki verileri ilgili bakanlık olan Ekonomi Bakanlığına göndermekle yükümlü, valilik ve Ticaret İl Müdürlüğü bünyesinde Sınır Ticaret Bürosu kurulur. Sınır Ticareti ile ilgili başvurular sekreteryaya (İl Ticaret Odası ya da İl Ticaret ve Sanayi Odası) yapılır. Sınır ticareti yapılan iller için nüfusları oranında belirlenen ithal değer limitleri ve ithalatı uygun görülmeyen tarım ve sanayi ürünleri için ithalatının serbest olduğu dönemleri içeren ve belirlenen birim

fiyatlarla ilgili listeler bakanlıkça her yılsonu Aralık ayında ilgili valiliklere bildirilir. Yerli üretimin korunması ve haksız rekabetin önlenmesi için çay, şeker, fındık, Antep fıstığı ve ithalatı durdurulan diğer ürünlerin sınır ticaretine izin verilmez. Sınır ticaretinin usul ve amacına uygun yapılması valiliklerin sorumluluğundadır (Mevzuat, 2020).

Sınır ticareti için resmi işlemler (gümrük işlemleri) Türkiye Cumhuriyeti Ticaret Bakanlığı sorumluluğundadır. Dış ticaretten farklı olarak; İthalat için “gümrük vergisi” muafiyeti bulunmaktadır.

- Sınır ticareti yapmak isteyen esnaf ve tacirler “Sınır Ticareti Uygunluk Belgesi” bulundurmak zorundadır.
- İthal edilen yabancı menşeli mal ve ürünler iç piyasaya sürülür.
- Yurt içinde üretilen yerli malı ve ürünler de ihraç edilir (Gümrük Rehberi, 2024).

Sınır ticareti için gerekli belgeler;

- İthalat ve ihracat yapılacaksa; “Gümrük Beyannamesi”
- “Sınır Ticaret Belgesi”
- İthalat yapılacaksa; “Sınır Ticaret Belgesi”, “İthalat Uygunluk Belgesi”
- İhracat yapılacaksa; “Sınır Ticaret Belgesi”, “İhraç Edilen Eşya Faturası” ve “İhracatçı Birliğince Onaylanmış Gümrük Beyannamesi” bulundurulması şarttır (Sönmez, 1995).

Türkiye sınır ticareti mevzuatına göre her bir komşu ülke için;

- 75 milyon \$ değerinde tarım ürünü
- 75 milyon \$ değerinde sanayi ürünü olmak üzere 150 milyon \$ değerinde ithalat yapılabilir.
- Esnaf, tacir veya mağaza kiralayan ilgili gümrük kapısı veya sınır ticaret merkezinden 1 ay içerisinde en fazla 75 milyon \$ değerinde ürün ithal edilebilir (Ticaret Bakanlığı, 2021).

2020 için belirlenmiş sınır ticareti ithalat değer limitleri; İran için 150 milyon \$, Gürcistan için 37,5 milyon \$, Nahcivan için 75 milyon \$ ve Irak için 120 milyon \$ olarak belirlenmiştir. Gürcistan’la imzalanan anlaşma gereği, Gürcistan’a sınırı olan illerde değer limiti belirlenmemiştir. Bununla birlikte Suriye’ye de ithal değer limiti belirlenmemektedir (Ticaret Bakanlığı, 2021).

Sınır ticareti yapılacak olan iki ülke arasında anlaşma yapılır. Bulunduğu bölgede sınır ticareti yapacak olan özel veya tüzel kişilerin mülki teşkilattan veya Sanayi ve Ticaret Odalarından izin belgesi almaları gerekmektedir. Burada amaç; ürün mal ve hizmetlerin yerel olması ayrıca iç ticarete zarara neden olabilecek ithalat, ihracatın ve kaçakçılığın engellenmesi dolayısıyla bölgede sınır ticaretinin denetlenmesidir (Kalaycıoğlu, 2022).

Sınır ticaretinde temel araçlar; finansman sağlanması, ödeme ve mal teslim süreçleridir. Ticaret hacmi bu aşamaların kolaylık ve zorluk derecesine göre artar veya azalış gösterir (Sayım ve Zengin, 2012). Ticareti yapılacak olan mal, Dış Ticaret Müsteşarlığınca söz konusu ilin ihtiyaçlarına göre belirlenmektedir. Bu noktada sınır ticareti yapılan illerde refah seviyesini arttırmak amaçlanır (Karabağ ve Şahin, 2020). Sınır ticareti, sınır ticareti yapılan bölgede bölge halkının refahını yükseltir ve yasadışı ticaretin önüne geçilmesinde önemli bir etkidir (Özçelik, Oğan ve Aktaş Güzel, 2015). Coğrafi yakınlık ve yerel üretim temelinde yürütülen dış ticaretin bu şekilde ticari şartlar uluslararası ticaretten farklıdır. Ortak şartlar; ithalat ve ihracatı yasak ürünlerin olması, miktar-değer kısıtlamaları ve mal menşei kuralları. Sınır ticaret merkezleriyle (STM) yetkili sınır gümrük kapılarında gümrük vergisi ve harçtan muaf yapılan ithalat ve ihracattır (Kalaycıoğlu, 2022).

Sınır ticareti kapsamında ithalat ve ihracatı yapılamayan mallar;

- İthalatı ve ihracatı mevzuatla yasaklanmış, ithalatı belli kurumlara bırakılmış eşya.
- Ticaret politikası önlemleri çerçevesinde; kota, koruma, damping ve sübvansiyona karşı vergiye tabi eşya.
- Petrol ve petrol türevleri.
- Yerli üretimin korunması, ithalatta ve iç piyasayı koruma çerçevesinde; çay, şeker, fındık ve Antep fıstığı, canlı hayvan, et ve et ürünleri, süt ve süt ürünleri.
- Harp araç gereçleri, silah, mühimmat, patlayıcı madde ve kanun çerçevesinde kontrole tabi eşya.

Bunun dışında;

- Gıda Tarım ve Hayvancılık Bakanlığının bir kısım tarım ürünü için belirlenen Türkiye'deki hasat dönemlerinde, ilgili ürünlerin ithali sınır ticaretine konu olamaz.

- Sınır ticareti mevzuatına tabi malların ithalat ve ihracatı ilgili kurumların izniyle mümkündür.
- Üçüncü ülke menşeli malların sınır ticaretinde ithalatı mümkün değildir.
- Transit ticaret sınır ticareti kapsamında değildir (Ticaret Bakanlığı, 2024).

Sınır ticareti kapsamında, mevzuatın her bölgenin ihtiyacına göre düzenlenmesi ve ihracatın önündeki engellerin kaldırılması, sınır ticaretinin bölgede hâkim olan firmalara tanıtılması gereklidir (Güneş vd. 2010).

1.3.4. Sınır ticaret merkezleri

Türkiye Cumhuriyeti gümrük bölgesi dışında kalan, ithalat ihracat yapılabilen mağazaların yer aldığı, iki komşu ülke sınır illeri arasında ticaret yapılan, Sınır Ticaret Merkezleri (STM)'ler de aynı görevi görmektedir. Sınır Ticaret Merkezleri gümrük işlemleri için Türkiye gümrük bölgesi dışı sayılmaktadır (Orhan, 2014).

Sınır Ticaret Merkezleri gümrük sınır hattı üzerinde kurulur. Kuruluşlarına ilişkin sorumluluk ilgili il valiliğine ait olup Strateji ve Bütçe Başkanlığı veya İç İşleri Bakanlığı veya Milli Savunma Bakanlıklarından herhangi birine teklif sunumuyla kurulur. STM kurulması konusunda son karar merci cumhurbaşkanlığıdır. STM'lerin fiziki durumu ve güvenliğinden yine ilgili il valiliği sorumlu olup bu konudaki hizmetler Bakanlık onayına bağlı olarak valilik tarafından yürütülür. Mal, stok ve STM için alan kiralama valilik tarafından yürütülür söz konusu bilgilere ilişkin esaslar bakanlar kurulu sorumluluğundadır. Bunun yanında gıda maddelerinin muhafaza koşulları ve bu amaçla kullanılacak depoların uygunluğu için Tarım ve Orman Bakanlığının fikri alınmaktadır (Mevzuat, 2014).

Sınır ticareti ile doğrudan ihracat ithalat yapılabilir ayrıca Sınır Ticaret Merkezlerinden mağaza kiralanarak da ticaret yürütülebilir. Fakat sınır ticareti için söz konusu mağazalardan kiralama zorunluluğu yoktur (DAKA, 2024). Sınır Ticaret Merkezlerinin kurulması sınıra komşu iki ülkenin ortak anlaşmasına dâhildir (Güneş ve diğerleri, 2010). STM bulunan illere fiziki yakınlığı olan illere “mücvir il” (komşu il) statüsü verilerek STM'lerden ticaret yapabilme hakkı tanınmıştır (Güneş ve diğerleri, 2010). Sınır illerimizde sınır kapıları ulaşım altyapıları, çevre düzenlemeleri ve teknik donanım açısından modernize edilmelidir. Söz konusu iyileştirmeler sınır kapılarını transit geçişe hazır hale getireceğinden sınır ticaret hacmi artacaktır (Güneş ve diğerleri, 2010).

STM’lerde sınır ticareti daha düzenli yürütölmekte bununla birlikte, sınır komşusu ölköyle sektörel ticari yönlendirme ve işbirlikleri gerçekleştirilebilmesi için olanak sağlamaktadır. Ayrıca kaçakçılık ve benzeri sorunlara hukuki çözümler sunabilmektedir. Sınır Ticaret Merkezi 2010 mevzuatına göre, 13 Sınır Ticaret Merkezi kurulması kararlaştırılmış olup günümüzde bunlardan 4 tanesi faal durumdadır. Ayrıca komşu il (müçavir İl) statüsü Sınır Ticaret Merkezlerinin bulunduğu iller için de geçerlidir (Güneş ve diğörleri, 2010). Sınır ticareti şartlarının iyileştirilmesi amacıyla 13 Aralık 2003 tarihli yönetmelikte; sınır bölgelerde sınır ticaret merkezlerinin kurulması ve bu merkezlerden ticaretin yürütölmesi söz konusu olmuştur. Söz konusu illerde, sınır komşu illerle sınır ticaretinin yanı sıra mağaza kiralama ihtiyacı sebebiyle Sınır Ticaret Merkezleri olarak adlandırılan sınır ticaret mağazaları kurulmuştur (Tekin, 2017).

Günümüzde faal sınır ticaret merkezleri şunlardır:

- Ağrı Sarısı –İran
- Hakkâri Esendere- İran
- Van Kapıköy- İran
- Iğdır Dilucu-Nahçıvan (Gümrük Rehberi, 2024).

Sınır ticareti yapılan il ve sınır kapısı göz önüne alınarak sınır ticaretine ilişkin problemlerin azaltılması amacıyla Sınır Ticaret Merkezleri arttırılmalıdır (Deniz, 2013). Sınır illerde veya sınıra yakın illerde maliyetin düşürölmesi amacıyla üretim tesislerinin kurulması sınıra komşu ölkeler ve sınıra transit geçiş yapan ölkelerle yapılan ticaret hacmini arttıracaktır. Özellikle Karadeniz ve Doğu Anadolu Güneydoğu Anadolu Bölgeleri gibi sınır ticaretine elverişli bölgeler bu konuya dâhil edilmelidir. Sanayileşmenin dış ticarete kullanılması stratejik önem arz etmektedir. Gerekli teşviklerle sınır ticaretinde OSB’lerin bağlantısına ticari ilişkileri pekiştirmek amacıyla destek sağlanmalıdır (Ekinci, 2010).

1.3.5. Sınır ticaretinde yer şekilleri ve iklim etkisi

Sınır illeri, bulundukları konumların iklim ve yer şekilleri bakımından birçok avantaj ve dezavantajı bulunmaktadır. Söz konusu konum koşulları gibi beşeri unsurlar bu illerin aynı zamanda gelişmişlik düzeyleri de önemli rol oynamaktadır. İklim ve yer şekilleri bakımından söz konusu sınır ticareti yapılan bölgelerin diğörl bölgelere nazaran daha zor koşullar içerisindeydir. Özellikle Doğu Karadeniz ve Doğu Anadolu Bölgelerinin yer şekilleri ölkemizin en engebeli dağlık arazilerine sahiptirler. 1850 metre yükseklikle

Hakkâri, 1768 metre yükseklikle Kars ve 1650 metre yükseklikle Ağrı. İllerin ortalama yüksekliği 1000 metre civarındır (Karabağ, 1998).

Sınır ticaretinin büyüklüğünde yeryüzü şekilleri ve iklim önemli bir rol oynamaktadır. Örneğin; Türkiye İran sınır bölgesinde; karasal iklimin yanı sıra yer şekillerinin dağlık olması, kış mevsiminin uzun sürmesi nedeniyle zorlu şartlara sebep olması ve engebeli arazilerin yoğunlukta olması sınır ticaretinde özellikle ulaşımda sıkıntıların yaşanmasına neden olmaktadır. Türkiye ile İran arasında en uzun sınırlardan biri olmasına rağmen, iklim ve coğrafik zorluklardan dolayı yalnızca 3 sınır kapısı bulunmaktadır (Baytar ve Erginyürek, 2016).

Türkiye topoğrafyası oluşumu 3. Jeolojik zamana tekabül etmektedir. Bu zamanda oluşmuş yer şekilleri yüksek engebeli dağlık araziler Alp Himalaya Dağ sistemi üzerinde oluşmuştur. Yer şekilleri iklim özelliklerinin meydana gelmesinde etkili bir unsurdur. Türkiye'nin doğu sınırında ulaşım da yer şekillerine göre sağlanmaktadır. İpek Yolu bölgede en önemli ticaret yoludur (Baytar ve Erginyürek, 2016). Sarp arazilerde tünel ve köprülerle ulaşım ağının artırılması gereklidir. Ticarete ulaşım çeşitlendirilmesi ticaret hacmini arttıracaktır. Örneğin Van-İran sınırında ulaşımın Van Gölü üzerinden sağlanması kolaylık sağlamaktadır. Ulaşım ve yer şekillerinin neden olduğu zor koşullar sebebiyle ticarete mevsimsel olarak artış veya azalış görülmektedir. Engebeli arazilerin görüldüğü bölgelerde iklim sebep olduğu olumsuzluklar;

- Sağanak yağışlar
- Yoğun kar yağışı ve karın yerde kalma süresinin uzun olması
- Buzlanma
- Görüş mesafesinin az olması gibi olumsuz hava şartları ulaşımı zorlaştırmaktadır (Baytar ve Erginyürek, 2016).

İklim açısından Doğu Anadolu Bölgesi karasal iklimin en sert şekilde görüldüğü coğrafik bölgedir. Bölgede sıcaklık -40 derecenin altına kadar düşme eğilimindedir (Karabağ, 1998). Sert karasal iklimin görüldüğü Doğu Anadolu Bölgesinde yıllık ortalama 2-3 ay don oluşmaktadır (Atalay ve Marton, 1997). Bu iklim ve yer şekillerinin bulunduğu mevcut durumda tarım arazileri ve tarım faaliyetleri oldukça kısıtlıdır. Dolayısıyla tek geçim kaynağı hayvancılıktır. Söz konusu iklim ve yer şekillerinin zor koşulları ulaşımın da kısıtlanmasına neden olmuştur. Bu bölgelerin sanayi şehirleri ve

düzeyleri değişkenlik gösterir bununla birlikte pozitif ilişkilidir. Coğrafik konumun getirdiği sosyal etkiler; kıtalararası ekonomik farklılığı açıklayan en geniş alandır (Olsson, 2014).

1.4. Pandemi Döneminde Sınır Ticareti

İnsanların toplu biçimde yaşamlarını sürdürmeleri salgın riskini daima canlı tutmaktadır. Salgın dönemlerinde öncelikle sağlık sorunu olarak başlayan problem ilerleyen dönemde sosyal hayat ve ekonomi üzerinde de etkilere yol açmaktadır (Türk, Ak Bingül ve Ak, 2020). Tarihte salgınlar ve bulaşıcı hastalıklar kültürlerin yok olmasına, kitleler halinde insan ölümlerine, sosyal ve ekonomik sistemlerin değişimlere uğramasına, savaşlarda mağlubiyete ve devletlerin yıkılmasına neden olmuştur. Dolayısıyla salgınlar sosyal, siyasi ve iktisadi felaketlere yol açan felaketlerdir (Eroğlu, 2020). İnsanlık tarihinde yaşanmış en büyük salgın hastalıklardan olan veba 200 milyondan fazla ölümle sonuçlanmıştır. Vebanın psikolojik, sosyal ve ekonomik sonuçları olmuştur. Tarihte başta veba olmak üzere yaşanmış ve devam etmekte olan salgın hastalıklar ölüm sayılarıyla birlikte aşağıdaki gibidir;

- (541-542) ilk veba salgını 30 ila 50 milyon ölüm
- (1347-1351) ikinci Veba 200 milyon ölüm
- (1520-?) Çiçek Salgını 56 milyon ölüm
- (1885-?) üçüncü Veba 12 milyon ölüm
- (1918-1919) İspanyol Gribi 40 milyondan fazla ölüm
- (2015-devam etmekte) MERS 850 bin ölüm
- (2019-devam etmekte) Covid-19 1 milyondan fazla ölüm

2019 yılında başlayan covid-19 salgını son dönemde ortaya çıkan küresel ölçekteki en büyük salgındır. Covid-19 salgını; 2019 yılında Çin'in Wuhan kentinde ortaya çıkmış ve 11 Mart 2020'de pandemi olarak ilan edilmiştir. Covid-19 salgını kısa sürede tüm dünyaya yayılan covid-19; ekonomilerin daralmasına, dış ticaretin durma noktasına gelmesine yol açmıştır (Akçacı ve Çınaroğlu, 2020). Covid-19 salgını küresel bir sağlık krizi iken küresel bir ekonomik krize dönüşmüştür (Üstün ve Özçiftçi, 2020). Önceki salgınlar savaş veya ticaret sırasında yayılırken covid-19 salgınında yayılım hızı daha yüksektir bunun sebebi de teknolojik gelişmelerle artan seyahat hareketliliğidir (Türk, Ak Bingül ve Ak, 2020).

Covid-19 salgını küresel pazarda zayıflamaya sebep olmuştur. Salgın sebebiyle dünya ekonomisi ve ayrıca uluslararası ticarete büyük ölçüde daralma olmuştur. 2020 yılı için dünya ithalat hacminde %10'luk bir düşüş olmuştur (European Comission, 2020:3). Söz konusu süreçte salgının olumsuz etkileri en fazla gelişmiş ülkeler yaşamıştır. Tablo 1.5'te, salgın döneminde küresel büyüme oranlarını görülmektedir. Tablo 1.5'e göre 2020 yılında dünya ekonomisi % 3.3 küçülmüştür. Tablo 1.5'e göre krizden en çok etkilenen bölgenin Avrupa ülkeleri olduğu görülmektedir. Bu kapsamda 2020 yılında İspanya %11.3, İngiltere %11, İtalya % 9.1 ekonomik daralma yaşamıştır. Bölge olarak bakıldığında Latin Amerika ülkelerinin % 7.1, Euro bölgesinin de % 6.3 küçüldüğü görülmektedir. Kanada ve ABD'de, ithalat ihracat bakımından en fazla etkilenen ülke İngiltere'dir (Ünüvar ve Aktaş, 2022). Dünya ülkeleri 2021 yılından itibaren ekonomik toparlanmaya başlamıştır.

Tablo 1. 5: Covid-19 sonrası küresel büyüme

Büyüme (Yıllık)	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Küresel	3,6	3,3	-3,3	5,9	3	2,2	2,3
ABD	2,9	2,3	-2,8	6	2,1	1,1	0,4
Latin Amerika	1,0	1,4	-7,1	6,8	3,7	1,5	1,9
İngiltere	1,4	1,2	-11	7,6	4,1	-0,3	0,6
Euro Bölgesi	1,8	1,3	-6,3	5,3	3,5	0,3	0,9
Almanya	1,5	0,8	-4,1	2,6	1,9	-0,1	0,8
Fransa	1,5	1,3	-7,9	6,8	2,6	0,4	0,8
İtalya	0,9	0,1	-9,1	6,7	3,8	0,3	0,7
İspanya	2,5	2,1	-11,3	5,5	5,5	1	1
Rusya	2,3	1,6	-2,7	4,7	-2,3	-1	1,3
Türkiye	-2,5	0,2	1,9	11,4	5,6	3,1	3,8
Asya-Pasifik	6,4	6,3	-1	6,2	3,3	4,1	4,3
Çin	6,2	6,1	2,2	8,1	3	5	4,8
Japonya	0,8	1,0	-4,7	2,2	1,1	1	1,2
Hindistan	7,1	7,3	-6,6	8,3	6,9	5,7	6,2

Kaynak: IMF. 2020 Dünya Ekonomik Görünüm Raporu. Erişim tarihi: 10.12.2024

Covid-19'un küresel boyuta gelmesinin nedeni ülkelerin böyle bir salgın konusunda hazırlıksız olmaları ve önlemler için gecikmelerin yaşanmasıdır. Küresel çapta covid-19 sektörel etkileri incelendiğinde; tarım, petrol, üretim endüstrisi, eğitim, sağlık ve ilaç sektörü, turizm, ulaşım, konaklama, emlak ve konut, spor sektörü, imalat

ve gıda sektörleri en olumsuz etkilenen sektörlerdir (Eroğlu, 2020). Salgının çalışma hayatında sektörlerle etkisi iş alanın durumuna ve yapılan işe göre farklılık göstermiştir. Özellikle yüz yüze yapılması şart olan iş alanları bu süreçte en kırılgan sektörler olmuştur. Sağlık başta olmak üzere konaklama, turizm perakende alışveriş, inşaat bunların en başında gelmektedir. Buna karşın online yürütülebilen sektörlerde süreç daha kolay işlemiştir (Yolvermez, 2022). Çin’de başlayan salgın, arz şokuna neden olmuş ve küresel ticarete tedarik zincirlerinin aksamasına yol açmıştır. Tedarik zincirlerinin aksaması finansal piyasaların çözülmesine neden olmuştur. Bu süreçte küresel iflaslar %14 oranında artmıştır (Allianz Araştırma, 2020).



Grafik 1. 1: Türkiye büyüme oranı (2017-2023)

Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu, 2024.

Grafik 1.1’de Türkiye 2017- 2023 yılları arasında büyüme oranı görülmektedir. 2018’de yaşanan küresel kriz sonrasında Türkiye 2019 yılında ekonomik daralma yaşamıştır. 2019’un sonlarında toparlanmaya başlamakla birlikte covid-19 salgını sonrasında 2020 yılında Türkiye ekonomisi % 9 küçülmüştür. Covid-19 etkisiyle düşen büyüme oranı alınan önlemlerle azalan salgın etkisi nedeniyle 2021 yılında yeniden artışa geçmiştir.

Diğer ülkelerde olduğu gibi Türkiye’de de salgın dolayısıyla birçok konuda olduğu gibi sınır kapılarında da birtakım önlemler alınmıştır. Söz konusu kısıtlamalar; hareket engelleri, nakliye, bilgi işlem maliyetleri yoluyla sınır ticaretinde büyük ölçüde

olumsuz etkiye neden olmuştur. Sınırların kapatılması, sınır kontrollerinin yeniden gündeme gelmesi, seyahat kısıtlamaları sınır ticaretinde aksaklıkların yaşanmasına neden olmakla birlikte sınır ticareti durma noktasına gelmiştir (İGÜ, 2020).

1.5 Serbest Bölgeler

Bir ülkenin sınırları dâhilinde bulunan fakat gümrük hattının dışında kabul edilen dış ticaret formalitelerinden kısmen muaf tutulmakta olan özel üretim ve ticaret bölgeleridir. Belli teşviklerle ihracatın artırılması hedeflenir. “Serbest Ticaret Bölgeler” ya da “Serbest Üretim Bölgeleri” gibi adlandırmalar serbest bölgenin işlevine göre verilmektedir. Söz konusu alanlarda girişi sağlanan mal ve ürünler alıcı ülkelere gönderilmek üzere bekletilir veya üretime tabi tutulur (Seyidoğlu, 2003: 152). Bu bölgelerde ticaretin tamamen serbestleştirilmesi amaçlanmaktadır (Kumbaracıbaşı, 1995).

Gelişen teknolojinin kaçınılmaz sonucu küreselleşmeyle beraber uluslararası anlaşmalarla denize kıyısı olmayan ülkelerin denize kıyısı olan ülkeler için limanların kullanımı ticaret için serbest bölgeler olarak kabul edilmiştir. Burada ekonomik işbirliğinden daha ileri bir düzeyde ekonomik entegrasyon söz konusudur (Kumbaracıbaşı, 1995). Benzer biçimde anlaşma dâhilinde olan ülkelerde demiryolları ve karayollarını kullanan diğer ülkelerin kontrole ve gümrük işlemlerine tabi tutulmadan geçişine izin verilmesi söz konusudur (Kumbaracıbaşı, 1995).

Serbest Bölge Anlaşmalarına üye ülkeler kendi aralarında dış ticaret prosedürlerini olabildiğince aza indirgeyerek ticaret yapabilmelerine karşın 3. Ülkeler karşı kendi ülkelerinin dış ticaret formalitelerini uygulama noktasında tercih sahibi olmaktadır (Kumbaracıbaşı, 1995). “Avrupa Serbest Ticaret Bölgesi” (EFTA), serbest ticaret bölgelerine en ünlü örneklerdendir. İngiltere, Danimarka, Norveç, İsveç, İsviçre, Avusturya ve Portekiz’inde aralarında bulunduğu ülkelerin kendi aralarında anlaşmalarıyla 1959 yılında kurulmuştur (Kumbaracıbaşı, 1995).

Serbest bölge kavramı; ülke sınırları içinde fakat gümrük sahası dışında sayılan, ülkelerin dış ticaretini geliştirmek, üretimi ve yatırımı artırmak amacıyla yürürlükteki ticari prosedür ve düzenlemeler dışında tutularak teşvik ve avantajlarla desteklenen özel ticari sahalardır. Mali teşvikler; vergi ve harçlardan muaf olma, yerli yabancı pazarlara kolay ulaşım, bürokratik prosedürün azaltılmış olması, serbest dolaşım belgesi sahipliği

ve konum avantajı dolayısıyla tedarik, lojistik kolaylığı gibi dış ticareti artırma konusunda önemli imkânlar sunmaktadır. Gelişmekte olan Türkiye ekonomisi serbest bölge ticaretinden önemli ölçüde olumlu etkilenmektedir. Sınır ticaretinde serbest bölge uygulamalarına benzer iyileştirilmeler yapılması söz konusu pozitif ve olumlu etkiyi daha da arttıracaktır (Tezcan, 2019).

Serbest Bölge kurulmasında; gelişmiş ülkeler için uluslararası ticarete lojistik ve üretim işlevi görmektedir. Gelişmekte olan ülkeler için amaçlar şunlardır:

- Sanayi malları üretim ve ihracının teşviki
- Yabancı sermaye girişi
- İstihdam artırılması
- Gelişmiş ülkelere gelişmekte olan ülkelere teknoloji transferi kolaylığı
- Dış ticaret ve yabancı yatırımcı çekme
- Üretim için ucuz ve süratli hammadde ve ara mal temini kolaylığı

Serbest bölgeler; devlet, devlet ortaklığı veya özel şirketler tarafından işletilmektedir. Serbest bölgelerin ekonomide başarısı yabancı sermaye girişiyle doğru orantılıdır. Söz konusu bu ticari bölgeler Bakanlar Kurulu sorumluluğundadır. Burada bekletilen mallar için herhangi bir süre tanımlaması olmaması tacirler için önemli bir avantajdır. Serbest bölgelerde ticaret iç piyasada fiyat farklılıklarına neden olabilir bu durumda yabancı malların ithalatı artış gösterecektir. İhracatını artırmak amacıyla olan gelişmekte olan ülkeler için bu durum dezavantajdır. Serbest bölge kurulmasının getirdiği maliyet, çevre kirliliği, kayıt dışı işlemlerin artışı serbest bölge ticaretinin diğer dezavantajlarındandır. Patlayıcı, yanıcı ve uyuşturucu maddeler ile ateşli silahlar serbest bölgelerde yasaklı mallardır (Takım, 2015).

Türkiye’de kuruluş yıllarına göre Serbest Bölgeler şöyle sıralanabilir:

- 1992 Adana Yumurtalık (Yumurtalık Serbest Bölge Müdürlüğü)
- 1985 Antalya (Antalya Serbest Bölge Müdürlüğü)
- 1996 Avrupa (Avrupa Serbest Müdürlüğü)
- 2000 Bursa (Bursa Serbest Bölge Müdürlüğü)
- 2000 Denizli (Denizli Serbest Bölge Müdürlüğü)
- 1987 Ege (Ege Serbest Bölge Müdürlüğü)
- 1998 Gaziantep (Gaziantep Serbest Bölge Müdürlüğü)

- 1990 İstanbul Atatürk Hava Limanı (İstanbul Atatürk Hava Limanı Serbest Müdürlüğü)
- 1992 İstanbul (İstanbul Endüstri ve Ticaret Serbest Müdürlüğü)
- 1990 İstanbul Trakya (İstanbul Trakya Serbest Müdürlüğü)
- 1997 İzmir (İzmir Serbest Bölge Müdürlüğü)
- 1997 Kayseri (Kayseri Serbest Bölge Müdürlüğü)
- 2000 Kocaeli (Kocaeli Serbest Bölge Müdürlüğü)
- 1985 Mersin (Mersin Serbest Bölge Müdürlüğü)
- 1997 Rize (Rize Serbest Bölge Müdürlüğü)
- 1995 Samsun (Samsun Bölge Müdürlüğü)
- 1990 Trabzon (Trabzon Serbest Bölge Müdürlüğü)
- 1999 TÜBİTAK Mam Teknoloji Serbest Müdürlüğü (Gebze Serbest Bölge Müdürlüğü) (Ticaret Bakanlığı, 2024).



Harita 1. 3: Serbest Bölgeler Haritası

Kaynak: Ticaret Bakanlığı, 2024.

Harita 1.3'te Türkiye sınırları içerisinde faaliyette olan serbest bölgelerin konumları görülmektedir. Türkiye'de; kuzey kıyılarında 8, batı kıyılarında 3, güney kıyılarında 4 ve İç Anadolu Bölgesinde 1 olmak üzere toplam 18 adet Serbest Bölge bulunmaktadır.

1.6. INCOTERMS (Uluslararası ticari taşıma şartları)

Genel olarak ticarete karşılıklı güven önemli bir olgudur ve ancak güven ortamı sağlandığında ticaret gelişme gösterir. Bu bağlamda uluslararası ticarete INCOTERMS olarak adlandırılan birtakım düzenlemeler yapılmıştır (Sayım ve Zengin, 2012). Uluslararası dış ticaret kapsamında, ticari uyuşmazlık ve ilgili ülkelerin dış ticarete hukuki farklılıkları dolayısıyla oluşan güvensizliğin ticareti etkilememesi amacıyla INCOTERMS olarak adlandırılan, ayrıca alım-satımlarda gereksiz maddi kayıpların önüne geçilmek amacıyla birtakım düzenlemeler getirilmiştir. Bu düzenlemelerin içerdiği terimler malın taşınması konusunda ülkelerin taşıma yükümlülükleriyle ilgilidir (Sayım ve Zengin). Dış ticaret kapsamında ticarete konu olan mal ve ürünlerin teslim şeklini ve ticaret taraflarının teslim sürecinde sorumlu olduğu aşamaları belirtir (Yılmaz ve Özken, 2013).

Tablo 1. 6: Tüm taşıma modlarında kullanılan teslim şekilleri

EXW-Ex Works	Fabrikada Teslim
FCA-Free Carrier	Taşıma Vasıtasının Yanında Teslim
CPT-Carriage Paid To	Navlun Ödenmiş
CIP-Carriage and Insured Paid To	Navlun ve Sigorta Ödenmiş
DAT-Delivered At Terminal (YENİ)	Terminalde Teslim
DAT-Delivered At Place(YENİ)	Belirtilen Noktada teslim
DDP-Delivered Duty Paid	Gümrük Vergileri Ödenmiş Olarak

Kaynak: Sayım ve Zengin, 2012.

Tablo 1.6’da mal değişimlerinde uluslararası ticaret kapsamında standartlaşmış sözleşme terimleri gösterilmektedir. Söz konusu terimlerle ticaret sürecinde malın güvenliği, teslim süresi gibi süreçlerin hangi tarafın sorumluluğunda olduğu, malın bozulması, çalınması, kaybolması vs. gibi durumların hangi tarafın sorumluluğunda olduğu ayrıntıları da dâhil bilgilerdir.

INCOTERMS sistemi 1936 yılında ICC (Milletlerarası Ticaret Odası) tarafından kurulmuş olup ihtiyaca ve şartların değişmesine bağlı olarak yıllara göre değişim ve eklentiler yapılmıştır. Günümüzde INCOTERMS 2010 versiyonu uygulanmaktadır (Kumbaracıbaşı, 1995).

İKİNCİ BÖLÜM

2. TRA2 BÖLGESİ SINIR TİCARETİ

Bu bölümde Ardahan ilinin de yer aldığı TRA2 bölgesi illeri ve sınır komşusu ülkelerin sosyo-ekonomik analizi yapılacaktır. TRA2 bölgesinin ticaretinin gelişmesi amacıyla sınır komşusu ülkelerle gerçekleştirilen sınır ticaretinin bölge ekonomisine katkıları belirlenmeye çalışılacaktır.

2.1. TRA2 Bölgesi Bölge Profili

Türkiye'nin kuzeydoğusunda Ardahan, Iğdır, Kars ve Ağrı illerinden oluşan TRA2 (Serhat Bölgesi); kuzeyden doğuya doğru; Gürcistan, Nahcivan, Ermenistan ve İran'la sınır hattında yer almaktadır. TRA2 bölgesinin toplam yüzölçümü 30.193 km² 'dir (TÜİK, 2024). İklim ve yer şekillerinin getirdiği olumsuz koşullar nedeniyle diğer sınır iller gibi az gelişmiş bölgeler arasındadır. Bölgede başlıca geçim kaynakları tarım ve hayvancılıktır. Iğdır, Kağızman (Kars) ve Posof (Ardahan) bölgelerinde mikro klima iklim şartları hâkim olduğundan söz konusu bölgede tarım faaliyetleri yoğunlaşmaktadır (Üzümcü ve Özşahin, 2019). Coğrafi işaretli Kars kaşarı, Kars balı ve kaz eti bu bölgede üretilmektedir. Yer şekillerinin engebeli araziler olması sebebiyle büyükbaş hayvan yetiştiriciliği yapılmaktadır. Türkiye'nin büyükbaş hayvan yetiştiriciliğinin % 9'u TRA2 bölgesinde yapılmaktadır (SERKA, 2018).

Harita 2.1 TRA2 bölgesinin komşu olduğu ülkeleri göstermektedir. Harita 2.1 'de TRA2 bölgesinin bulunduğu konum gösterilmektedir. Türkiye'nin kuzeydoğusunda bulunan bölge; Gürcistan, Azerbaycan, Nahcivan ve İran ile sınır komşusudur. Harita 2.1'den görüleceği üzere bölge Kafkasya, Orta Asya ve İran'a açılan bir kapı niteliğindedir. Dolayısıyla bölgenin büyük bir potansiyeli bulunmaktadır.



Harita 2. 1: TRA2 Bölgesi Konumu

Kaynak: Serhat Kalkınma Ajansı (2013).

TRA2 bölgesinde 4 il bulunmaktadır. Tablo 2.1 bölgede bulunan illerin yüzölçümünü göstermektedir. Yüz ölçümü büyüklüğüne bakıldığında en büyük olan il Ağrı ili, en küçük il de Iğdır ilidir. Bölgede yüz ölçümü bakımından Kars 2. Ardahan da 3. sıradadır.

Tablo 2. 1: TRA2 bölgesindeki illerin yüzölçümü

İller	Yüzölçümü
Ardahan	4.934
Ağrı	11.099
Kars	10.193
Iğdır	3.664

Kaynak: Harita Genel Komutanlığı, 2024.

TRA2 bölgesinin nüfusu 1.118.257 kişidir. Bölge Türkiye nüfusunun %1.4'üne tekabül etmektedir. Dolayısıyla bölge nüfus olarak küçük bir bölgedir. Tablo 2.1'de yıllara göre TRA2 bölgesi nüfus değişimini göstermektedir. TÜİK merkezi dağıtım sistemi verilerine göre; Türkiye kırsal kesim (köy, belde) toplam nüfus içinde % 6.8 buna karşılık TRA2 bölgesinde bu oran % 43.8'dir. Ardahan ili kırsal nüfus oranı % 57.7 ile bölgede en kırsal ildir. Ardahan'ı % 48.2 ile Kars ili takip etmektedir. 3. sırada % 41.1 ile

Iğdır ili ve son il % 40 ile Ağrı ilidir. TRA2 bölgesinin % 45'i kırsal kesimde yaşamaktadır dolayısıyla şehirleşme oranı en düşük bölgelerdendir (TÜİK, 2022).

Tablo 2. 2: TRA2 Bölgesi Nüfusu

Yıllar	Ardahan	Ağrı	Iğdır	Kars	TR
2010	105,454	542,022	184,418	301,766	73.722,99
2011	107.454	555,479	188,857	305,755	74.724,27
2018	98,907	539,657	197,775	288,878	82.003,88
2020	96,161	535,435	199,442	284,923	83.614,36
2022	92,481	510,626	203,594	274,829	85.279,55
2023	92,819	511,238	209,738	278,335	85.372,38

Kaynak: TÜİK(2024). Adrese dayalı nüfus sistemi (ADNKS). Nüfus. Erişim tarihi: 04.12.2024.

Tablo 2.2'ye göre TRA2 bölgesinde yer alan illerden Ardahan, Ağrı ve Kars'ta son 15 yılda sürekli bir nüfus azalması görülmektedir. Bununla birlikte Ardahan nüfusun en fazla azaldığı ildir. Bölgede sadece Iğdır ilinde nüfus artışı görülmektedir. Bölgenin 2010 yılında Türkiye nüfusu içindeki payı % 1.5'ten 2023 yılında % 1.2 'ye düşmüştür.

Nüfus yoğunluğu bir bölgede kilometre başına yaşamını sürdüren kişi sayısı anlamına gelmektedir. Doğum oranlarının ölüm oranlarından fazla olması, anne bebek ölümlerinin azalması ve göç alması bir bölgenin nüfus yoğunluğunu attırmaktadır (Aydoğdu ve Bakırcı, 2021). TRA2 bölgesi nüfus yoğunluğu Türkiye ortalamasının altındadır. Tablo 2.3 TRA2 bölgesi nüfus yoğunluğunu göstermektedir.

Tablo 2. 3: TRA2 bölgesi nüfus yoğunluğu

Yıllar	Ardahan	Ağrı	Iğdır	Kars	TR
2010	22	47	51	30	96
2011	22	48	53	30	97
2018	20	47	55	29	107
2019	20	47	56	28	108
2020	20	47	56	28	109
2022	19	45	57	27	111
2023	19	45	58	27	111

Kaynak: TÜİK (2024). Nüfus yoğunluğu. Erişim tarihi: 04.12.2024.

Tablo 2.3'e göre bölge illerinde nüfus yoğunluğu Türkiye geneline göre bakıldığında oldukça düşüktür. TÜİK merkezi dağıtım sistemine göre; 2023 yılında

Türkiye’de nüfus yoğunluğu 111, TRA2 bölgesinin nüfus yoğunluğu 36’dır. Bölge içinde nüfus yoğunluğunun en az olduğu il Ardahan’dır. Bölge genelinde nüfus yoğunluğu azalmasının en belirgin olduğu il Ardahan’dır. Sosyo-ekonomik yapısının gelişmemiş olması ve göç nedeniyle nüfusu azalma eğilimindedir (Yılmaz, 2022).

Göç olgusu; sosyo-kültürel, siyasi ve ekonomik sebeplerle gerçekleşen bir yer değiştirme hareketidir. TRA2 bölgesi nüfus değişimlerinde birincil sebep gelişmiş kentlere doğru işsizlik nedeniyle oluşan göçlerdir (Birinci, 2018). Burada birincil sebep ekonomik (İşsizlik, gelir kaynağı olmaması) sebeplerdir. Sosyal yaşamın yetersizliği, sosyal güvenlik (Ağrı ili için terör olayları), eğitim ve sağlık bölgedeki göçün diğer önemli sebepleridir. Bölgede göçün önüne geçilebilmesi için TRA2 bölgesindeki her ilin ihtiyaçları doğrultusunda; gelir imkânları, sosyal imkânlar (tiyatro, sinema salonları, alışveriş merkezleri vs.) sosyal güvenlik, sağlık ve eğitim koşullarının iyileştirilmesi gerekmektedir (Tutar ve Özyakışır, 2013). Göç hareketinin yarattığı sorunlar arasında en belirgin olan sorun, nüfus oranlarının düşmesi ve nüfusun cinsiyet dağılımında meydana getirdiği dengesizliklerdir.

Tablo 2. 4: TRA2 bölgesi göç durumu

	Yıllar	Ağrı	Kars	Iğdır	Ardahan	TRA2
Aldığı Göç	2000	24.586	28.937	11.944	8.791	86,202
	2011	15.508	10.654	6.915	4.908	37.985
	2019	16.342	11.132	8.650	5.164	37,437
	2020	14.626	8.168	7.452	4.085	31,868
	2023	23.327	15.376	12.781	6.856	54,596
Verdiği Göç	2000	25.182	16.376	8.579	6.673	56.810
	2011	28.158	16.421	9.777	7.028	53,811
	2019	24.353	33.573	7.266	5.215	57,533
	2020	30.696	16.382	10.830	6.811	47,281
	2023	-26.213	-18.331	-1.361	-13.526	60,978
Net Göç	2000	-9.674	-5.722	-1.664	-1.765	-18.825
	2011	-9,674	-5,722	-1,664	-1,765	-18,825
	2019	-11,816	-5,289	-1,127	-1,864	-20,096
	2020	-7,372	-1006	1951	45	-15,413
	2023	-56,45	-61,15	-9,3	-106,72	-58,4
Net Göç Hızı	2000	-17,3	-18,5	-8,8	-16,3	-15,2
	2011	-17,27	-18,54	-8,77	-16,29	53,811
	2019	-21,8	-18,36	-5,63	-18,97	57,533
	2020	-14,3	-3,6	9,3	0,5	47,281
	2023	-14,32	-3,61	9,8	0,48	-5,83

Kaynak: TÜİK (2024). Nüfus ve Göç İstatistikleri. Erişim tarihi: 01.12.2024.

Tablo 2.4'te TRA2 bölgesinin göç durumu görülmektedir. 2000-2023 yılları arasında verdiği göç oranı aldığı göç oranından fazladır. Tablo 2.4'e göre bölgenin verdiği göç yıllara göre artış göstermektedir. TRA2 bölgesinde köylerden şehirlere göç eden nüfus gelir kaynaklarına ulaşamaması nedeniyle bölge illerinden de gelişmiş illere göç etmektedirler (SERKA, 2024).

İşgücünün istihdam oranı bir bölgenin gelişmişlik seviyesiyle ilişkilidir ve sosyo-ekonomik yapısı hakkında önemli bir göstergedir (Eştürk, 2017). Türkiye'de 2023 yılında istihdam oranı % 53,3 iken TRA2 bölgesinde %51'dir. ¹ Tablo 2.5 Türkiye ve TRA2 bölgesinde işgücüne katılma oranlarını göstermektedir. Tablo 2.5'e göre TRA2 bölgesinde işgücüne katılım oranları Türkiye ortalamasının altındadır. Covid-19 salgının devam ettiği 2019'da (%72) 2020'de (%68.2) yıllarında TRA2 bölgesinde erkeklerin işgücüne katılım oranı (%63; %60.5) kadınlarda da benzer bir durum görülmüştür. Tablo 2.5 covid-19 gibi kriz dönemlerinde bölgenin Türkiye'deki diğer yerlere göre daha fazla etkilendiğini göstermektedir. OECD 2023 verilerine göre Türkiye'de İşsizlik % 9.2 iken TÜİK 2023 verilerine göre TRA2 bölgesi işsizlik % 12.7 oranı ile Türkiye ortalamasının üzerindedir

Tablo 2. 5: TRA2 bölgesi işgücüne katılma oranları

	Yıllar	Türkiye (%)	TRA2 Bölgesi (%)
(15+) ve Erkek	2014	71,3	70,8
	2017	72,5	68,5
	2019	72	63,8
	2020	68,2	60,5
	2021	70,3	70
	2022	71,4	71,1
	2023	71,2	72,1
(15+) ve Kadın	2014	30,3	38,2
	2017	33,6	31,9
	2019	34,4	30,1
	2020	30,9	27,7
	2021	32,8	31,5
	2022	35,1	31,2
	2023	35,8	35,3

Kaynak: TÜİK (2024). İşgücü İstatistikleri. Erişim tarihi: 01.12.2024.

¹ OECD 2023 Kasım ayı verilerine göre; üye ülkeler içinde istihdam oranı en düşük ülke Türkiye'dir. % 84.7 oranı ile İzlanda birinci sırada, Almanya % 77.5, ABD % 72, AB % 70.5 iken Türkiye'de istihdam oranı % 53.6'dır. İşgücüne katılma oranı İzlanda birinci sırada % 75.4, ABD % 62.6, Almanya % 61,6.

Tablo 2.6’da TRA2 bölgesi istihdamın sektörel dağılımı gösterilmektedir. TRA2 bölgesinde sektörlerin GSYİH içerisindeki dağılım oranlarında birinci sırayı tarım sektörü alırken, tarım sektörünü hizmet sektörü izlemektedir. En az pay ise sanayi sektöründedir TRA2 bölgesinde istihdamın sektörel dağılımı arasında dengesizlikler mevcuttur. Tarım sektörü istihdam sayısı Türkiye ortalamasının üzerindedir bununla birlikte hizmet sektörü Türkiye ortalamasının altında olduğu görülmektedir.

Tablo 2. 6: TRA2 bölgesi istihdamın sektörel dağılımı

	Yıllar	Tarım	Sanayi	Hizmet
TRA2 Bölgesi (%)	2011	55,8	13,7	30,5
	2019	54,7	12	33,2
	2020	51,6	11,7	36,7
	2022	48,1	12,4	39,4
	2023	45,1	14,1	40,8
Türkiye (%)	2011	25,5	26,5	48,1
	2019	18	20	56,5
	2020	17,6	20,5	56,2
	2022	15,8	21,7	56,6
	2023	14,8	21,2	57,7

Kaynak: TÜİK (2024). İşgücü istatistikleri. Erişim tarihi: 01.12.2024.

Tablo 2.6’da TRA2 bölgesi kişi başına düşen gayri safi yurt içi hâsıla ve değişim oranları görülmektedir. Bölgede “kişi başına düşen gayrisafi yurtiçi hâsıla” Türkiye ortalamasının altında kalmaktadır. En fazla nüfusa sahip Ağrı ili bu oranda payı en düşük ildir (SERKA, 2024). Tablo 2.6’ya göre son 10 yılda TRA2 bölgesi kişi başına düşen gelir Türkiye ortalamasının yarısından daha azdır. Dolayısıyla bölge Türkiye’deki diğer bölgelere göre daha yoksul bir bölgedir. Örneğin 2010 yılında Türkiye’de kişi başına gelir 10.629 \$ iken TRA2 bölgesinde 4.779 \$’dır. 2022 yılında Türkiye’de kişi başına düşen dolar 10.959 \$’a yükselmiştir. Bununla birlikte TRA2 bölgesinde 4.392 \$’a düşmüştür.

Tablo 2. 7: TRA2 bölgesi kişi başına düşen gayrisafi yurtiçi hâsıla

Yıllar	TRA2 Bölgesi (\$)	Ardahan	Ağrı	Iğdır	Kars	Türkiye (\$)
2010	4,779	6.970	3.778	5.462	5.372	10,629
2018		6.477	2.984	5.410	4.798	9.799
2019	4,015	6.012	2.914	5.232	4.555	9,208
2020	4,017	6.023	2.916	5.258	4.533	8,600
2022	4,392	6.786	3.337	5.539	4.712	10,659

Kaynak: TÜİK (2024). Bölgesel Hesaplar. Erişim Tarihi: 01.12.2024.

Tablo 2.7'ye göre Ardahan'da kişi başına düşen milli gelir bölgedeki diğer illere göre daha yüksektir bununla birlikte Türkiye ortalamasının altındadır. TRA2 bölgesi illerinin GSYİH gelişimi görülmektedir. Tablo incelendiğinde TRA2 bölgesinin tüm illerinde yıllara göre gelişiminin Türkiye ortalamasının altında kaldığı, covid-19 sürecinde (2019-2020) GSYİH değerlerinin düştüğü salgın sonrası yeniden yükseldiği görülmektedir. İlerleyen bölümde Ardahan dışında diğer bölge illeri hakkında kısa bilgiler verilip daha sonra Ardahan ili detaylı incelenecektir.

2.1.2. Ağrı ili

TRA2 bölgesinde yukarı Murat-Van bölümünde yer almaktadır. Sınır komşu ülke İran'dır. Yüz ölçümü 11.099 km²'dir. Yer şekilleri çoğunlukla dağlık araziler, vadi ve ovalardan oluşmaktadır. Buna bağlı olarak yükselti aşağı yukarı 2000 metredir. Dolayısıyla iklim de kısa mesafelerde değişmektedir fakat genel olarak karasal iklim hâkimdir. Toplam nüfusu 539.626'dır. Ağrı'da geçim kaynağının çoğunlukla tarım ve hayvancılık olması ve bu sektörlerin yetersiz olması dolayısıyla işsizlik nedeniyle göç veren iller arasındadır (Kaya, 2018).



Harita 2. 2: Ağrı İli Haritası

Kaynak: Kaya (2018).

Harita 2.2'de TRA2 bölgesi illerinden Ağrı ilinin Türkiye haritasında konumuyla birlikte siyasi haritası görülmektedir. Eleşkirt, Tutak, Hamur, Patnos, Taşlıçay, Diyadin ve Doğubayazıt olmak üzere toplam 7 ilçesi vardır.

Ağrı ili sınır kapısı Ağrı Doğubayazıt'tan İran'a açılan sınır kapısıdır. 1937'de hizmete açılan Gürbulak sınır kapısı hem TRA2 bölgesi için hem de Türkiye sınır kapıları arasında önemli bir konumdadır. Bölgede Gürbulak Gümrük Müdürlüğü denetiminde

1992’de faaliyete açılmış olan “Sarısu Sınır Ticaret Merkezi” bulunmaktadır. Gürbulak sınır kapısında yapılan işlemler; yolcu geçişleri ve ticari nakliye araç işlemleridir (Gürbulak Gümrük Müdürlüğü, 2024).

2.1.3. Iğdır ili:

Iğdır ili Türkiye’nin en doğusunda yer alan serhat illerindendir. İran, Nahcivan ve Ermenistan sınır komşusu ülkelerdir. Nüfusu 197.456 olan ilin toplam yüzölçümü 3.664 km²’dir. TRA2 bölgesi diğer illeriyle benzer olarak karasal iklim hâkimdir. Iğdır sınırları içinde bulunan Aras Gölü aynı zamanda Iğdır’ın Ermenistan ile sınırını oluşturmaktadır. Geçim kaynağı Dilucu sınır kapısı açılana kadar tarım ve hayvancılığa dayalı olan Iğdır ili, sınır kapısının açılmasının ardından çoğunlukla ticarete (sınır ticareti, dış ticaret) evrilmiştir (Tarım ve Orman Bakanlığı, 2024).



Harita 2. 3: Iğdır İli Haritası

Kaynak: Coğrafya Harita, 2024.

Harita 2.3’te Iğdır ili siyasi haritası ve Türkiye haritasındaki konumu görülmektedir. Ermenistan ve Nahcivan’la sınır komşusu olan Iğdır ilinin Tuzluca, Karakoyunlu ve Aralık olmak üzere toplam 3 ilçesi bulunmaktadır.

Iğdır’da bulunan Dilucu sınır kapısı “Umut Köprüsü” ile Aras nehri üzerinden Nahcivan’a bağlanmaktadır. Dilucu sınır kapısı 24 saat faaliyettedir. İthalat işlemi bulunmamakla birlikte; ihracat, yolcu geçişleri ve nakliye araç geçişleri işlemleri yapılmaktadır. “Sac, alçıpen, kartonpiyer, fırın, muhtelif elektrikli ev eşyası, su deposu, profil, demirden eşya, banyo müstahzarları, mobilya, inşaat-demir, oto lastiği, temizlik malzemesi, çadır-branda, içecekler, mdf-sunta, halı, giyim eşyası, gıda malzemesi” olmak üzere 20 çeşit ürün ihracatı yapılmaktadır (Dilucu Gümrük Müdürlüğü, 2024). Iğdır’da

- Ankara-Kars Hızlı Tren Hattı
- Bakü-Tiflis- Kars Hızlı Tren Hattı
- Kars-Iğdır-Nahçıvan-İran-Pakistan Demiryolu Projesi
- Kars Lojistik Merkezi” (Ticaret Bakanlığı, 2024).

Kars ili ayrıca Türkiye genelinde bulunan toplam 8 Demiryolu Hudut kapısının 2’sine ev sahipliği yapmaktadır. Bunlardan biri; Ermenistan’la bağlantılı faal olmayan “Akyaka Demiryolu Hudut Kapısı”, bir diğeri de Kars merkezde bulunan “Kars Tren Garı”dır. Faal olan bu demiryolu hudut kapısı Gürcistan’a bağlanmaktadır (Emniyet Genel Müdürlüğü, 2024).

2.2. Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Kapsamında Türkiye’nin TRA2 Kara Sınır Kapılarının Yeri ve Önemi

Karayolu taşımacılığı, yük sevkiyatının adresten adrese teslim şeklinde olması ve Türkiye’de karayolu ulaşım altyapısının oldukça gelişmiş olması sebebiyle en çok tercih edilen taşımacılık çeşididir. Türkiye karayoluyla ihracat oranlarına bakıldığında, 2023’te Türkiye ihracatının % 32.5’i ve ithalatının % 18.5’i gibi yüksek oranlarla sağlandığı görülmektedir (Ticaret Bakanlığı, 2024).

TRA2 bölgesinin her ilinde sınır kapısı olması ve dört ülkeyle sınırı olması bölgenin dış ticarete önemini göstermektedir (Özyakışır, 2013). TRA2 bölgesinin turizm açısından zengin bir bölge olması günlük yolcu giriş çıkışını arttırmaktadır. Ardahan ve Artvin sınır kapılarından geçiş yapan yolcular Karadeniz bölgesini de ziyaret etmektedir. Doğal güzellikleri, termal suları, iklimi, tarihi yapılarıyla Karadeniz bölgesi yabancı turistlerin dikkatini çekmektedir (Sezer, 2018). Ayrıca yurtiçi Doğu Ekspres’i TRA2 bölgesinde faaliyet göstermektedir. Çıldır Gölü, Sarıkamış Ören Yeri ve Sarıkamış Şehitlikleri, İshak Paşa Sarayı, Harp Müzesi, Ağrı Dağı TRA2 bölgesinde önemli turizm öğeleridir (SERKA, 2013).

Tablo 2. 8: TRA2 (Serhat) Bölgesinde Sınır Kapıları

	Sınır Kapısı	Bulunduğu Sınır İli	Açıldığı Ülke	Faaliyet Durumu
1	Alican	Iğdır	Ermenistan	Faal Değil
2	Doğukapı	Kars	Ermenistan	Faal Değil
3	Boralan	Iğdır	İran	Faal Değil
4	Aktaş	Ardahan	Gürcistan	Faal

5	Türkgözü	Ardahan	Gürcistan	Faal
6	Dilucu	Iğdır	Nahcivan	Faal
7	Gürbulak	Ağrı	İran	Faal

Kaynak: SERKA Kalkınma Ajansı verileri derlenerek araştırmacı tarafından hazırlanmıştır.

Tablo 2.8’de TRA2 bölgesinde faal olan ve faal olmayan sınır kapıları, bulundukları iller, açıldıkları ülkeler bulunmaktadır. Ardahan ili Gürcistan’la, Ağrı ili İran, Iğdır ili Ermenistan ve Nahcivan, Kars ili Ermenistan’la sınır komşusudur. Bölgede 4’ü faal olmak üzere 7 sınır kapısı bulunmaktadır (Ticaret Bakanlığı, 2024).

2.3. Bakü-Kars-Tiflis Demiryolu Hattı

TRA2 bölgesinin gelişmesinde Bakü-Kars-Tiflis Demiryolu Hattı önemli bir rol oynayacaktır. 1991 yılında Sovyetler Birliğinin dağılmasından sonra bölgede 15 ülke bağımsızlığını kazanmıştır. Bu ülkeler; Rusya, Estonya, Letonya, Litvanya, Beyaz Rusya, Ukrayna, Moldova, Gürcistan, Ermenistan, Azerbaycan, Türkmenistan, Özbekistan, Kazakistan, Tacikistan ve Kırgızistan ülkeleridir (Gürbüz ve Karabulut, 2008). Bağımsızlığını kazanan ülkelere Kafkasya (Azerbaycan, Ermenistan, Gürcistan) ve Orta Asya ülkeleri (Türkmenistan, Kırgızistan, Özbekistan, Kazakistan, Tacikistan) enerji, doğal kaynaklar ve tarım ürünleri açısından zengin bir coğrafyada bulunmaktadır. Tüm bunlar ticari açıdan AB ülkelerinin ilgisini çekmiştir (Ovalı, 2015). AB bağımsızlığını kazanan ülkelerle ticari ilişkileri geliştirmek amacıyla bölgeye ulaşımı kolaylaştırmak adına “Avrupa-Avrasya-Asya (TRACECA)” projesini gerçekleştirmiştir (Kurtoğlu ve Tatar, 2023). TRACECA projesi Avrupa-Türkiye-Kafkasya-Orta Asya-Çin koridorunu oluşturan bölgesel işbirliği çerçevesinde ticari ve ekonomik kalkınma amaçlı demiryolu hattıdır. 2016 yılında başlayan projenin 2026 yılında tamamlanması beklenmektedir (TRACECA, 2024).



Harita 2. 5: TRACECA (Orta Koridor) projesi demiryolu hattı

Kaynak: Kırım Haber Ajansı. Orta Koridor (TRACECA), 2024. Erişim tarihi: 13.12.2024.

Harita 2.5'te TRACECA projesi demiryolu hattı görülmektedir. Bu koridor aynı zamanda önceki ticari koridorlarına en kısa mesafe koridoru olma özelliğindedir. Orta koridordan gerçekleştirilecek olan ticari sevkیاتlar ulaşım maliyetlerini düşürecek ve dolayısıyla hat üzerinde ticaret hacmi artacaktır.

TRACECA projesi aynı zamanda “Demir İpek Yolu ve Orta Koridor” olarak da adlandırılmaktadır. Avrupa ülkelerini Türkiye, Asya, Orta Asya, Hazar Bölgesi ve Çin ile doğrudan bağlayan demiryolu hattıdır (Kırım Haber Ajansı, 2024). AB'nin TRACECA (Orta Koridor) ulaşım koridorunu oluşturma amaçları arasında; Tarihi İpek Yolunun yeniden canlandırılması, Sovyetlerin dağılmasıyla bağımsızlığını kazanan ülkelerin enerji kaynaklarına kısa yoldan ulaşım ve Çin ile ticareti geliştirme amaçlarıdır (Üzümcü ve Akdeniz, 2014). AB ile Çin arasında gerçekleşen yıllık 600 milyar \$'lık ticaret trafiği Türkiye-Asya-Orta Asya ülkeleri içinde önemli fırsatlar sunmaktadır (Dış İşleri Bakanlığı, 2024).

Söz konusu ulaşım koridorunun Türkiye-Kafkasya arasındaki bölümü “Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Hattı” oluşturmaktadır. BTK demiryolu hattı Türkiye-Azerbaycan ve Gürcistan'ın doğrudan bağlandığı demiryolu hattıdır. Bu hat Azerbaycan'da 503 km, Gürcistan'da 259 km ve Türkiye'de 76 km'dir. Toplam 838.6 km'dir. Bu proje Türkiye-Gürcistan Azerbaycan ülkelerinin dış ticaretinde önemli rol oynamaktadır (Kurtoğlu ve Tatar, 2023).



Harita 2. 6: Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Hattı

Kaynak: Ulaşım Uzmanı, 2024. Erişim tarihi: 13.12.2024.

Harita 2.6’da TRACECA Demiryolu Projesinin Türkiye Gürcistan Azerbaycan arasındaki kısmı Bakü- Tiflis- Kars demiryolu hattı görülmektedir. BTK demiryolu hattı 2017’de hizmete açılmıştır (Dış İşleri Bakanlığı, 2024). Bakü-Tiflis-Kars demiryolu mevcuttaki ulaşımı 7000 km kısaltmaktadır. Avrupa ülkeleri ile Çin arasında mal ve yük sevkiyatı 2 aylık sürede gerçekleştirilmekteydi. BTK’nın hizmete açılmasıyla birlikte bu süre yaklaşık olarak 15 güne inecektir. Bu iki bölge arasında yılda yaklaşık 240 bin ton mal sevkiyatı yapılmaktadır. Bölgede çözülmesi gereken ilk sorunun ulaşım olması göz önünde bulundurulursa ticaret hacminin artması noktasında önemli bir gelişmedir (Akbulut Özpays, 2018).

Son yıllarda karayolu ulaşımında meydana gelen yoğunluklar ve iklim değişikliği nedenleriyle demiryolu ulaşımına verilen önem artmıştır. Güvenli, ekonomik olmasının yanı sıra yapım maliyetinin düşük olması, uzun ömürlü olması ve en önemlisi petrole bağımlı olmaması uluslararası ticarete de tercih edilmesinin sebepleridir (Ticaret Bakanlığı, 2024).

2.4. TRA2 bölgesi sınır komşu ülkelerle ticari ilişkileri

Türkiye’nin birçok kıyı ve sınır komşusu olması sınır ticaretinin, sınır bölgelerinin kalkındırılması açısından önemli bir dış ticaret alternatifi olduğunu göstermektedir. Sınır ticaretinin arttırılması, komşu sınır ülkelerle ticari ve siyasi ilişkilerin iyileştirilmesi ve sürdürülmesine bağlıdır. Ayrıca komşu sınır ülkelerinin ekonomik gelişmişlikleri sınır

ticaret hacmini artıran bir diğer etkidir (Dış İşleri Bakanlığı, 2024). Sınır komşusu ülkelerle barış ve huzur ortamının sağlanması dış ticaretin arttırılmasında ve sürdürülmesinde önemli rol almaktadır. TRA2 bölgesi sınır ticareti yapılan ülkeler; Gürcistan, İran, Ermenistan, Nahcivan ve Bağımsız Türk Devletleridir (İnançlı ve Ak, 2005). Bu bölümde TRA2 bölgesinden sınır ticareti yapılan ülke görünümlerine yer verilecektir.

Tablo 2. 9: TRA2 bölgesi sınır komşu ülkelerle ihracat-ithalat (2018-2023)

İhracat (\$)						
Ülkeler	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Gürcistan	1.439	1.578,01	1.461,26	1.703,75	2.399,75	2.632,063
İran	2.769,86	2.737,24	2.253,12	2.770,743	3.067,097	3.225,774
Ermenistan	121	19	872	2.342	3.584	22.639
Nahcivan	1.701,93	1.788,40	2.085,34	2.342,789	2.504,423	2.796,851
İthalat (\$)						
Gürcistan	258.701	272.350	348.884	470.851	872.536	799.570
İran	7.040,646	3.608,219	1.192,718	2.823,678	3.353.690	2.180,642
Ermenistan	2.110	2.665	3.352	3.684	8.706	3.266
Nahcivan	408.428	411.022	410.710	751.290	836.443	1.440,675

Kaynak: TÜİK (2024). Dış Ticaret İstatistikleri. Erişim tarihi: 13.12.2024.

Tablo 2.9’da TRA2 bölgesi sınır komşusu ülkelerle ihracat ve ithalat verilerine bakıldığında TRA2 bölgesinden en fazla ihracat yapılan ülkeler sırasıyla; İran, Azerbaycan (Nahcivan), Gürcistan ve en az Ermenistan’la yapılmaktadır. İthalatta ise sırasıyla; İran, Gürcistan, Azerbaycan (Nahcivan) ve en az ithalat yapılan ülke Ermenistan olduğu görülmektedir.

2.4.1. Gürcistan ülke görünümü

Resmi dili Gürcüce başkenti Tiflis’tir. Para birimi Lari’dir. Temel ekonomik göstergelerine göre Gürcistan üst orta gelir grubuna dâhil bir ülke konumundadır. 3.807,830 milyon nüfusuyla 69.700 km²’lik yüzölçümüyle Türkiye’nin kuzeydoğu bölgesi sınır komşusudur. Gürcistan’da nüfus artış hızının çok düşük olması ülke için önemli bir sorundur. 1989 yılında Gürcistan’da nüfus 5 milyon kişi olarak hesaplanmıştır. 2023 nüfusu 3.8 milyon iken 2029’da 3.7 milyon kişiye kadar düşmesi beklenmektedir (Ticaret Bakanlığı, 2024).

Tablo 2. 10: Gürcistan ülke nüfusu

Yıllar	Nüfus	Büyüme Oranı (%)
2014	3.791,573	-0,0071
2018	3.796,561	0,089
2019	3.796,873	0,008
2020	3.794,484	0,063
2021	3.782,414	0,318
2022	3.804,083	0,652
2023	3.807,830	0,018

Kaynak: TÜİK, 2024.

Tablo 2.10’da Gürcistan ülke nüfusu ve büyüme oranları görülmektedir. Nüfus artış hızı oldukça düşüktür. Gürcistan nüfusu 2014 yılında 3.791,573 iken 2023 yılında % 0.018 ‘lik büyüme oranıyla 3. 807,830 olduğu görülmektedir.

1991 yılında Sovyetler Birliğinden ayrılan Bağımsız Devletler Topluluğuna üye ülkelerden biri olan Gürcistan’da o dönemde yaşanan siyasi ve dolayısıyla ekonomik istikrarsızlığın yaşanması bu bölgede sınır komşusu olan iki ülke arasında sınır ticaretine yol açmıştır. Gürcistan’da 3 özerk bölgeden biri olan Acara Özerk Cumhuriyeti (AÖC), Türkiye’yi Avrasya’ya bağlayan bölge olma özelliğine sahiptir. Buradan Türki Cumhuriyetler ve Rusya’ya yolcu, araç ve eşya geçişi sağlanmaktadır. Türkiye, Gürcistan sınır ticaretinde en fazla paya sahip ülke konumundadır. “ Demir-çelik-plastik borular, temizlik malzemeleri, tıbbi ilaçlar ve demir inşaat aksamaları ihraç edilirken; kimyasal gübreler, demir-alaşimsız çelik ve örme mensucat ithal edilir”. Bu noktada Gürcistan tarafından DTÖ’nun belirlediği temel prensiplere binaen birçok mal ve ürünün vergisi sıfırlanmıştır. Vergisi sıfırlanmayan mal ve ürünler için de vergi oranı düşürülmüştür. Bu gelişme de Türkiye Gürcistan sınır ticaretinde olumlu etki göstermiştir (Katkat Özçelik, 2016).

Sovyetler birliğinin dağılmasının ardından Kafkasya’da bağımsızlığını kazanan 3 ülkeden biri olan Gürcistan, bağımsızlık öncesinde Sovyetlerin en gelişmiş ülkelerindendir. Ancak bağımsızlığını kazandıktan sonra hem toprak bütünlüğünü korumak adına verdiği mücadeleler hem de Rusya ile ilişkilerin zayıflaması nedeniyle ekonomik olarak önemli ölçüde etkilenmiştir (Dikkaya ve Demirci, 2015). Bağımsızlık sürecine ekonomik ve siyasi sorunlarla başlayan Gürcistan, ilk etapta ulusal para birimine geçmiş ve dış ticaretin sürdürülebilir istikrarlı bir ekonomik kalkınma için geliştirilmesini hedeflemiştir. Ekonomik reformlarla birlikte Dünya Ticaret Örgütüne katılarak ulusal

ekonomik çıkarlarını öncelemiştir (Gogorishvili, 2017). Gürcistan ekonomik istikrarsızlığı 2010 yılına kadar devam etmiştir. 2011 yılı sonrasında savunma harcamalarının azalmasıyla ekonomik büyüme artışa geçmiştir (Murshudova ve Alakborav, 2023). IMF ve Dünya Bankasının kalkınma programları 1995 yılından itibaren iyileşmelere yol açmıştır. Ekonomik reformlarla birlikte siyasi reformlarla merkezi yönetim güçlendirilmiştir. Bölgedeki diğer ülkelere (Bağımsız Türk Devletleri) nazaran daha az yer altı kaynaklarına sahip olması en az yatırım yapılan Kafkas ülkesi olmasına neden olmuştur. Dönemin yönetiminin bu noktada yaptığı reformlar yabancı yatırımcının güvenini kazanmış 2007 yılında doğrudan yabancı yatırım artışa geçmiştir (Gürsoy ve Kalyoncu, 2012).

Tablo 2. 11: Gürcistan Ekonomik Göstergeleri

Yıllar	GSYİH - Cari Fiyatlar (\$)	Büyüme (%)	Kişi Başına Düşen Milli Gelir -Cari İşlemler (\$)	Tüketici Fiyat Enflasyonu (%)	Cari İşlemler Dengesinin GSYİH'ya Oranı (%)	İşsizliğin Toplam İşgücüne Oranı (%)
2014	36,07	4,43	17,4	3,07	-1,81	14,6
2018	44,78	4,84	16,9	2,62	-0,82	12,7
2019	47,91	5,15	17	4,85	-1,82	11,6
2020	15,85	-6,8	4,263	5,2	-12,4	18,5
2021	18,7	10,4	5,014	3,69	-9,8	20,3
2022	20,89	3,2	6,774	11,9	-11,4	18,5
2023	23,3	5,8	8,173	2,5	-7,5	19,2
2024	25,58	5,2	8,883	1,1	-6,3	19,7
2025*	28,06	5,2	9,613	2,6	-5,80	19,6
2026*	30,7	5,2	10,342	3	-5,7	19,4
2027*	33,6	5,2	11,129	3	-5,6	20

Kaynak: IMF 2024. Ekonomik göstergeler. Erişim tarihi: 06.12.2024

Tablo 2.11’de Gürcistan temel ekonomik göstergeleri görülmektedir. 2014 yılında % 4.43 olan covid-19 salgını sürecinde (2020 yılı) %-6.8’e kadar düşen büyüme oranı 2024 yılında %5.2 olmuştur. Kişi başına düşen milli gelire bakıldığında 2014 yılında 17.4\$ iken 2020 yılında 4.263 \$, 2023 yılında 8.883 \$’a yükselmiştir. 2014 yılında % 14.6 işsizlik oranı ise 2024 yılında % 19.7 gibi yüksek bir orandır.

Gürcistan’ın en büyük ticari ortağı Türkiye’dir. Türkiye Gürcistan için ihracatçı komşu ülke konumundadır. Sovyetler birliği dağılmadan önce Sovyetlerin en güçlü ülkeleri arasında yer almasına rağmen Sovyetlerin dağılmasıyla birlikte bu gücünü sürdürememiştir. Sınır komşularıyla olan siyasi sorunlar sebebiyle oldukça gerileyen

Gürcistan Abhazya savaşından sonra da büyük ölçüde Avrupa'dan gelen yardımlara muhtaç duruma düşmüştür. Bu süreçte meydana gelen kayıt dışı ekonomi büyüme tahminlerinin öngörülmesine engel olmuştur. IMF kaynaklarına göre; covid-19 salgını nedeniyle salgın sürecinde Gürcistan ekonomisinde % 6.8'lik bir daralma olmuştur. Rusya-Ukrayna savaşından da olumsuz etkilenmektedir. Gürcistan'da günümüzde yaklaşık olarak 2000 küsur Türk firması bulunmaktadır (DEİK, 2023). Aşağıdaki tabloda Türkiye toplam ihracatı içerisinde Gürcistan ihracatının payı gösterilmektedir;

Tablo 2. 12: Türkiye İhracatında Gürcistan İhracatının Payı

Yıllar	Gürcistan İhracatı (\$)	Türkiye Toplam İhracat (\$)
2013	1,409,043	161.480,92
2017	1,337,800	164,949,619
2018	1,438,618	177,168,756
2019	1,578,014	180,832,722
2020	1,461,257	169,637,755
2022	2,399,750	254,169,748
2023	2,631,682	255,538,193
Yıllar	Gürcistan İthalatı (\$)	Türkiye toplam İthalatı (\$)
2013	241.236	260.822.803
2019	272.350	210.345.203
2020	348.884	219.516.807
2021	470.851	271.425.553
2022	872.536	363.710.575
2023	799.570	361.966.913

Kaynak: TÜİK (2024). Dış Ticaret İstatistikleri. Erişim tarihi: 13.12.2024.

Tablo 2.12'de Türkiye ihracatında Gürcistan'a yapılan ihracat gösterilmektedir. Gürcistan'a ihracat ve ithalat paylarının yıllara göre artarak devam ettiği görülmektedir. Buna göre 2013 yılında Türkiye ihracatında Gürcistan'ın payı % 0.008 iken 2023 yılında % 0.010'a yükselmiştir. Yine 2013 yılında ithalat payı % 0.09 iken 2023 yılında artarak % 0.45 olmuştur.

Türkiye konum itibariyle bölgede uluslararası ticaret koridorunun merkezinde yer almaktadır. Gürcistan'ın ticaret gerçekleştirdiği ülkeler başta Türkiye olmak üzere; Rusya, Çin, Azerbaycan ve Almanya'dır. Türkiye'den Gürcistan'a ihracata konu olan ürünler; "Elektrikli makine ve cihazlar, tel, kablo, metallerden nihai ürünler, demir- çelik inşaat malzemesi, giyim eşyası". Gürcistan'da Türkiye firmalarının yürüttüğü 258 firma

mevcuttur. Bunların başında “enerji santrali kurulumu” yer almaktadır. Ayrıca Gürcistan’da yürütülen “Bakü-Tiflis-Ceyhan Petrol Hattı” ve Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Hattı” projeleri de Gürcistan Türkiye arasında ticari ilişkileri pekiştirmektedir. İki ülke arasında söz konusu işbirliği için 2034 yılında ortalama 3 milyon yolcu ve 17 milyon tona ulaşacak yük taşımacılığı öngörülmektedir. Ayrıca iki ülke arasında 2007’de “Serbest Ticaret Anlaşması” imzalanması yeni işbirliklerine ve ticari ilişkilerin geliştirilmesine yol açmıştır (Dış İşleri Bakanlığı, 2024). Aşağıda Gürcistan sınır ticareti SWOT analizi görülmektedir;

Güçlü Yönleri - Sınır komşusu olması sebebiyle ulaşımında mesafenin kısa olması - Türkiye-Gürcistan ikili ilişkilerin güçlü olması - Her sektörde ticari ilişkilerin mevcudiyeti - STA (sınır ticaret anlaşması) ile ticarete ortak kararların olması. - Ticaret potansiyeli yüksek iki sınır kapısı bulunması. - Rusya, Asya, Türki Cumhuriyetlerin AB ile bağlantı noktası ve en güvenli geçiş koridoru olması - Türkiye- Gürcistan ile hem kara hem deniz sınır olması.	Zayıf Yönleri - Geliştirilmesi gereken küçük kapasiteli bir ticari saha olması - Gürcistan’ın üretim sanayisinin yetersiz dışa bağımlı olması. - Gürcistan’ın Rusya’dan ayrılmasına rağmen hala Rusya’nın siyasi ekonomik ve kültürel olaylarından etkilenmesi. - Ulaşım altyapısının bakımsız olması. - Ulaşım ağının yetersiz olması.
Fırsatlar - Gürcistan’ın hammadde ihtiyacının oldukça fazla olması. - Çin-Rusya-Asya ve Türki Cumhuriyetlerin sahip olduğu ticaret hacmi.	Tehditler - Gürcistan’da kayıt dışı ekonominin fazlalığı. - İllegal çeteleşmelerin olması. - Ticari güven ortamının henüz tam olarak oluşmamış olması.

Kaynak: World Bank (2024). Gürcistan Ülke Görünümü. Erişim tarihi: 06.12.2024.

2.4.2. İran Ülke Görünümü

İran ekonomisi petrole dayalıdır ve Ortadoğu’da ikinci büyük ekonomidir. Ülkede işsizlik resmi IMF rakamlarına göre %10 civarındadır. İran nüfusu 87 milyon, genç nüfus: %69 (15-65 yaş), %24 (0-14 yaş), kentleşme oranı %76 ‘dır. İran’ın resmi tatil günleri diğer ülkelerden farklı olarak; Perşembe, Cuma günleridir. Hicri takvim kullanılmaktadır.

Ülkenin bu farklılıkları uluslararası ticarete birtakım aksaklıklara neden olmaktadır. Para birimi İran riyali, resmi dili Farsçadır. “İran ekonomisi aşırı düzenleyici, içe dönük ve kapalı, kısıtlı rekabetin olduğu, vergilemenin çalışmadığı, kamunun baskın olduğu bir ekonomik görünümdeydir”. Fakat son yıllarda bu çerçevenin dışına çıkılması hedeflenmiş olup sanayiye yönelim görülmektedir. Türkiye ile İran arasında 2014 yılında “Tercihli Ticaret Anlaşması”, Çifte Vergiyi Önleme “ve “Yatırımların karşılıklı Teşviki ve Korunması” ticaret anlaşmaları imzalanmıştır. (Ticaret Bakanlığı, 2024).

Tablo 2. 13: İran ekonomik göstergeler

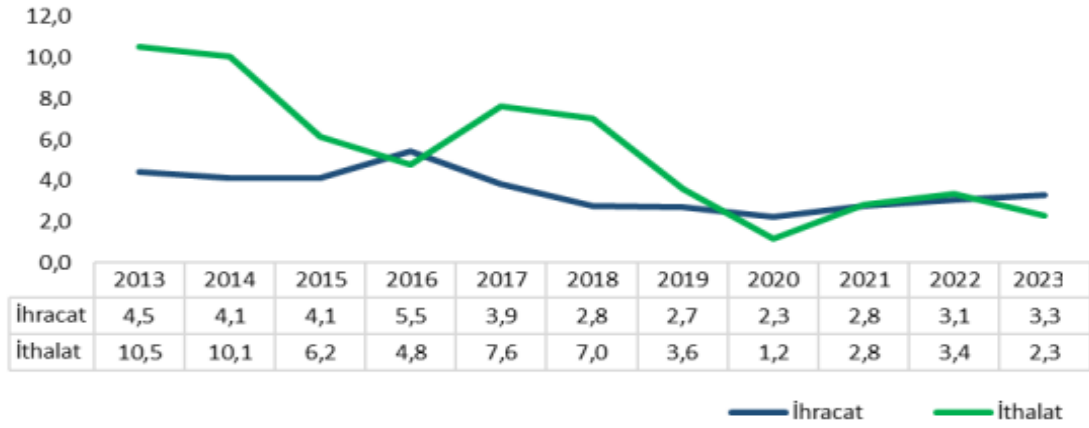
Yıllar	GSYİH - Cari Fiyatlar (\$)	Büyüme (%)	Kişi Başına Düşen Milli Gelir -Cari İşlemler (\$)	Tüketici Fiyat Enflasyonu (%)	Cari İşlemler Dengesinin GSYİH'e Oranı (%)	İşsizliğin Toplam İşgücüne Oranı (%)
2017	1.637	3,7	2,5	9,6	3,8	12
2018	1.586	-5,4	-6,5	31	2,1	12
2019	1.491	-7,6	-8,6	41	-0,1	13,5
2020	1.411	-6	-7	34	-4,1	16,3
2021	1.483	4,7	3.410	34,3	3,9	9,2
2022	376,25	3,8	4,432	45,8	3,8	9
2023	372,82	5	4,347	40,7	2,8	8,1
2024	434,24	3,7	5,013	31,7	2,9	8
2025*	463,24	3,1	5,30	29,5	3	8,4
2026*	498,49	2,8	5,64	27,5	3	8,8
2027*	532,56	2,4	5,965	25,8	3	9

Kaynak: IMF, 2024.

Tablo 2.13'te İran ekonomik göstergeleri gösterilmektedir. ABD ile olan siyasi sorunlar ve korumacı ekonomisi İran'ın potansiyel ekonomik düzeyine ulaşmasının önünde engel olmuştur. Buna göre 2017'de % 3.7 büyümenin 2024 yılında gelindiğinde dalgalanmalar sonunda yeniden % 3.7 olmuştur. 2024 yılında Kişi başına düşen milli geliri 5.013 \$, enflasyon % 31.7'dir. 2017 yılında % 12 olan işsizlik oranı 2024'te % 8'e gerilemiştir.

Covid-19 sürecinde en fazla etkilenen ülkelerden olan İran ekonomisi bu süreçte % 6 oranında daralmıştır. Türkiye'den en fazla ihracat “mekanik parça” ihracatıdır. Türkiye İran siyasi ve buna bağlı olarak ticari ilişkileri 2003'e kadar beklenen potansiyelde gerçekleşmemiştir. Bunun sebepleri; İran Türkiye siyasi sorunları başta olmak üzere, İran'ın korumacı ekonomi politikaları, sınır kapılarında katı kural ve

prosedürler, ulaşım yetersizliği gibi konulardır. 2003'ten sonra ikili ilişkilerde iyileşmeler başlamış olup devam etmektedir (Özoral, 2020).



Grafik 2. 1: Türkiye-İran dış ticareti (2013-2023) (Değer: Milyar \$)

Kaynak: DEİK, 2023. Türkiye-İran dış ticareti. Erişim tarihi: 31.12.2024

Grafik 2.1'de 2013-2023 yılları Türkiye İran ihracat ve ithalat oranları gösterilmektedir. Türkiye'nin İran'a ihracatı covid-19 dönemindeki azalmaya rağmen 2023 yılında %8 artarak %3.3 milyar dolara ulaşmıştır. İthalatta da 2019-2021 yılları arasındaki düşüşle beraber 2013 yılından 2023 yılına kadar %34 daralmış olup %2.3 milyar dolara gerilemiştir.

İran ekonomisi potansiyelinin gerisindedir. Bunun en önemli sebepleri; İran'a yatırım yapan şirketleri de kapsayan ABD yaptırımları, devletçi korumacı talimatçı ekonomi ve tüm bunlardan kaynaklı döviz kurundaki hareketliliklerdir. İran'da üretime konu olan veya ithal edilen malların satış kararı ve kar oranı devlet tarafından belirlenmektedir. Üretici ve tüketici fiyatı devlet tarafından belirlenmektedir. ABD yaptırımları nedeniyle İran'la hiçbir banka çalışmamaktadır. Covid-19 sürecinde 6,5 milyar dolar açık veren İran ekonomisi doğalgaz ve petrol bakımından zengin yeraltı kaynaklarına sahiptir. İran ekonomisi %62 oranında petrol ve doğalgaza dayalı sektörler, tarım %10 ve %4 değerli maden sektörlerinden oluşmaktadır. Türkiye'nin İran ihracatı %28 makine ve makine parçaları, kimyasal ürün ve plastik %24, tarım ürünü %11 ve %7 metal ihracatıdır (Tahran Ticaret Müşavirliği, 2023).

2.4.3. Ermenistan ülke görünümü

Türkiye'nin TRA2 bölgesi sınır komşu ülkelerden olan Ermenistan Cumhuriyetinin başkenti Erivan, resmi dili Ermenice, para birimi Dram'dır. Yüzölçümü toplam 29.743 km²'dir. Nüfusu 3 milyondur. 2023 verilerine göre; kişi başı milli gelir 8.280 dolar, işsizlik %13.8'dir. GSYİH 23 milyar \$, büyüme oranı % 6, enflasyon % 0.6, Ermenistan Amerika Birleşik Devletleri, Rusya, Çin, Avrupa ve İsviçre ile ihracat faaliyetlerini yürütmektedir. Ekonomisi çoğunlukla hizmet sektörüne dayalıdır. Gelir dağılımı; hizmetler %53.1, sanayi %27, tarım %11.2'dir. 1993 yılında Ermenistan Azerbaycan savaşından dolayı Türkiye Ermenistan sınırı karşılıklı kapatılmıştır. Alican sınır kapısı İğdir'dan, Akyaka sınır kapısı da Kars'tan Ermenistan'a açılmaktadır. Fakat iki sınır kapısı da kapalıdır (Dış İşleri Bakanlığı, 2024).

Tablo 2. 14: Türkiye ihracatında Ermenistan ihracatının payı

Yıllar	Türkiye toplam ihracatı (\$)	Ermenistan ihracatı (\$)
2013	161.480.915	134
2019	180.832.722	19
2020	169.637.755	872
2021	225.214.458	2.342
2022	254.169.748	3.584
2023	255.627.429	22.639
2024	216.195.322	877
Yıllar	Türkiye toplam İthalatı (\$)	Ermenistan ithalatı (\$)
2013	260.822.803	437
2019	210.345.203	2.665
2020	219.516.807	3.352
2021	271.425.553	3.684
2022	363.710.575	8.706
2023	361.966.913	3.266
2024	282.048.577	3.651

Kaynak: TÜİK (2024). Dış Ticaret İstatistikleri. Erişim tarihi: 13.12.2024.

Tablo 2.14'te Türkiye İhracatında Ermenistan'a ihracatının payı gösterilmektedir. Ermenistan'a ihracat ve ithalat siyasi sorunlardan dolayı oldukça düşük oranlardadır. Yıllara göre seyrine bakıldığında artarak devam ettiği görülmektedir.

Ermenistan Türkiye ile Gürcistan üzerinden bağlantıdadır. Ardahan Türkgözü sınır kapısından ticaret sağlanmaktadır. Fakat ulaşımın Gürcistan üzerinden sağlanması taşıma maliyetlerini arttırmaktadır. Bu bölgede sınır ticaretinin artırılması Türkiye Ermenistan sınırının açılmasına bağlıdır (Bocutoğlu ve Bulut, 2012).



Harita 2. 7: Türkiye'den Ermenistan'a Geçiş Güzergâhları

Kaynak: Bocutoğlu ve Bulut, 2012.

Harita 2.7’de Türkiye’den Ermenistan’a geçiş güzergâhları görülmektedir. G1 güzergâhı Sarp (Artvin) sınır kapısını, G2 Türkgözü (Ardahan) sınır kapısını, G3 Akyaka (Kars) sınır kapısını göstermektedir. Akyaka sınır kapısının mevcut durumda kapalı olması sebebiyle bu güzergâh en kısa mesafe olmasına rağmen kullanılmamaktadır.

Ardahan, Kars ve Iğdır’dan Ermenistan’a tüm geçişler Ardahan sınır kapılarından olan Türkgözü sınır kapısından sağlanmaktadır. Sınırların açılması durumunda ulaşımdan tasarruf tablodaki şekildedir;

Tablo 2. 15: Ermenistan Türkiye sınırının açılması durumunda mesafe tasarrufu

Şehirler	Geçiş Sağlanan Sınır Kapısı	Fiziki Mesafe	Mesafeden Tasarruf ve Tasarruf Oranı
Ardahan-Erivan	Türkgözü	562,5 km	289 km- %52
Kars- Erivan	Türkgözü	606,7 km	411,8 km- %67
Iğdır- Erivan	Türkgözü	753,3 km	680,8 km- %90

Kaynak: Bocutoğlu ve Bulut, 2012: 235.

Tablo 2.15’te günümüzde kapalı olan Türkiye Ermenistan sınırının açılması durumunda mesafeden tasarruf oranları görülmektedir. Ulaşım maliyeti ticareti yapılan ürünlere yansımaktadır. Sınırların açılması ulaşımda mesafelerin kısılmasına yol açacaktır dolayısıyla bölgede ticaret hacminin artacağı öngörülmektedir.

2.4.4. Bağımsız Türk Cumhuriyetleri ülke görünümüleri

Sovyetlerin dağılmasıyla bağımsızlığını kazanan Türk Cumhuriyetleri Türkiye ile kültürel ve tarihi bağlarından dolayı ticari ilişkilerini sürdürmüşlerdir. Bu ticari ilişkiler artarak devam etse de beklenen düzeyde değildir (Balıkçioğlu, 2019). Bölgedeki siyasi sorunların çözümü ve demir ipek yolunun faaliyete geçmesiyle birlikte Türk Cumhuriyetleri arasında dış ticaret artışı beklenmektedir. Bağımsız Türk devletleri toplamda 5 milyon km²'lik bir yüzölçümüne sahiptir (Ganiev, Abdieva ve Baigonushova, 2022).

Bağımsız Türk Devletleri Türkiye ile ekonomik entegrasyon sağlayarak yüksek düzeyde ekonomik ilişkiler geliştirmektedir. Bu ilişkiler kültürel, sosyal, siyasi ve toplumsal zeminde ekonomik ve ticari işbirliklerin artırılması amacıyla Türk Konseyi kurulmuştur. 5 üye ve 1 gözlemci ülkeden oluşan Türk Konseyinin ortak amacı, gümrüklerde, ticaretle, turizmde, eğitimde ve ulaşımında derin entegrasyondur. Bağımsız Türk devletlerinin 560 milyar \$ dış ticaret hacmi ve 1.1 trilyon \$ milli gelirleri bulunmaktadır. Bu ekonomik güç ve işbirliği ile küresel ticaretten daha fazla pay hedeflenmektedir. Bununla birlikte 2020 yılında Türkiye ile Bağımsız Türk Cumhuriyetleri arasında ticaret hacmi 7.57 milyar \$ ve Türkiye dış ticaretinin % 1.94'üne tekabül etmektedir fakat potansiyelin altında kalmaktadır (İstikbal, 2021). TÜİK 2024 verilerine göre bu devletlerin toplam nüfusu 93 milyondur.

Tablo 2. 16: Türkiye- Bağımsız Türk Cumhuriyetleri ihracatı (\$)

Yıllar	Azerbaycan	Kazakistan	Türkmenistan	Özbekistan	Kırgızistan
2017	1.476.522	840.336	1.117.745	726.719	379.072
2019	1.788.397	900.144	744.691	1.232.077	442.043
2020	2.085.340	985.615	786.952	1.154.082	417.526
2021	2.342.789	1.288.142	984.446	1.841.023	749.443
2022	2.504.423	1.606.303	1.099.834	1.877.543	902.715
2023	2.796.851	2.960.337	1.011.629	1.872.528	1.200.851
2024	2.428.122	2.781.674	1.887.645	1.852.195	1.132.320

Kaynak: TÜİK (2024). Erişim tarihi: 12.13.2024.

Tablo 2.16'da Türkiye'nin Bağımsız Türk cumhuriyetlerine ihracatı gösterilmektedir. Buna göre Türkiye ihracatında Türk Cumhuriyetlerinin yıllara göre seyrine bakıldığında artarak devam ettiği görülmektedir. Türkiye'nin Türk Cumhuriyetleri ihracatında 2023 yılında en fazla payı alan ülkeler sırasıyla; Kazakistan,

Azerbaycan, Türkmenistan, Özbekistan ve son olarak Kırgızistan'dır. Buna göre Türkiye ihracatında Türk Cumhuriyetlerinin toplam payı % 3.02'dir.

Türkiye Bağımsız Türk Cumhuriyetleri ile tarihi ve etnik bağlarının yanı sıra ticari ve ekonomik ilişkilerini geliştirme amacındadır. Türk Cumhuriyetlerinin sahip olduğu zengin doğal kaynaklar Türkiye için önemli bir dış ticaret potansiyeli olmasına rağmen ticari ilişkiler beklenen düzeyde değildir (Doru ve Aslan, 2019).

2.4.4.1. Azerbaycan ülke görünümü

Türkiye ile ortak geçmiş tarihi kültürel yakınlığı olan Azerbaycan Cumhuriyeti Sovyetler birliğinin dağılmasıyla bağımsızlığını kazanan Türk Cumhuriyetlerindendir (Dikkaya ve Rzalı, 2017). Başkenti Bakü, para birimi Manattır. Nüfusu 10 milyon olan ülkenin yüzölçümü 86.600 km²'dir. Nüfusun % 70'i genç (15-64) nüfustur. 2023 yılında; toplam ihracatı 34 milyar \$ olan ülkenin ihracatında Türkiye'nin payı %16'dır. İhracat yaptığı ülkeler şunlardır ; "İtalya, Türkiye, İsrail, Yunanistan ve Hindistan", bununla birlikte toplam ithalatı 17 milyar \$, Türkiye'nin ithalatta payı % 13'tür. Azerbaycan'ın ithalat yaptığı ülkeler şunlardır ; "Rusya, Çin, Türkiye, Almanya ve ABD" (Ticaret Bakanlığı, 2024).

Tablo 2. 17: Azerbaycan ekonomik göstergeleri

Yıllar	GSYİH - Cari Fiyatlar (\$)	Büyüme (%)	Kişi Başına Düşen Milli Gelir -Cari İşlemler (\$)	Tüketici Fiyat Enflasyonu (%)	Cari İşlemler Dengesinin GSYİH'e Oranı (%)	İşsizliğin Toplam İşgücüne Oranı (%)
2021	54,6	5,6	5.397	6,7	15	6
2022	78,81	4,7	7. 831	13,9	29,8	5,6
2023	72,36	1,1	7. 145	8,8	11,5	5,5
2024	75,65	3,2	7. 381	2,1	6,1	5,4
2025*	77,04	2,5	7.428	4,8	5,9	5,3

Kaynak: IMF (2024).

Tablo 2.17'de Azerbaycan Cumhuriyeti 2021-2024 yılları ekonomik göstergeler görülmektedir. Büyüme oranlarına bakıldığında 2021 yılında % 5.6 iken 2024 yılında bu oranın % 3.2'ye düştüğü görülmektedir. Kişi başına düşen milli gelir 2024 yılında 7.428\$'dır. İşsizliğin ise % 5.4 olduğu görülmektedir. Pandemi döneminde sınırların

kapatılmasıyla ihracat azalmış dolayısıyla enflasyon (% 2.6 ‘dan % 4.8’e) yükselmiştir. 2019 yılında % 4.8 olan işsizlik oranı bu süreçte % 6’ya yükselmiştir. Azerbaycan hem sosyal hem ekonomik olarak pandemiden olumsuz etkilenmiştir (Bahçe ve Mammadov, 2021).

2.4.4.1.1. Nahcivan özerk cumhuriyeti

Nahcivan Özerk Cumhuriyeti İpek yolu üzerinde konumludur, Azerbaycan’a bağlıdır. Türkiye Azerbaycan kara sınırındır. Türkiye Azerbaycan ticareti Nahcivan üzerinden yürütülmektedir. Türkiye, İran, Ermenistan ile sınır komşusudur. Türkiye ile sınır hatta 11 km’dir (Karabulut ve Karabulut, 2024). Yüzölçümü olarak 5.502.73 km²’lik bir alandır. Nüfusu 412.800’dür. Merkez şehri Nahcivan şehridir. Değerli madenler bakımından zengin bir ülkedir. Geçim kaynağı hayvancılık, tarım ve sınır ticaretidir. İhracat ortakları; başta Türkiye olmak üzere, Rusya ve İran’dır. Nahcivan’da bulunan 3 sınır kapısından biri Türkiye’ye açılan İğdır Dilucu sınır kapısıdır (SERKA, 2013).

Azerbaycan (Nahcivan)’ın dünya ile bağlantısı Nahcivan-İstanbul havayolu ulaşımı ile sağlanmaktadır. Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattının hizmete girmesiyle Türkiye ve uluslararası alanda ticari faaliyetleri artacaktır. Ayrıca Türkiye’den Nahcivan’a doğalgaz sağlanması Türkiye’nin Nahcivan için önemini göstermektedir (Yusif, 2019). İğdır ile Nahcivan kent merkezi uzaklığı 160 km’dir. Dilucu sınır kapısıyla bağlantısı olan Nahcivan’da Türkiye’den başta gıda sektörü olmak üzere birçok sektörde girişimciler bulunmaktadır. Nahcivan Türkiye’nin stratejik bir sınır komşusudur (Dikkaya, 2009: 305).

2.4.4.2. Kazakistan Ülke Görünümü

Başkenti Astana olan ülkenin nüfusu 20 milyon, yüzölçümü 2.724.900 km² (Dünyada 9. sırada, Türkiye’nin 3.5 katı) para Birimi Tenge’dir (TÜRKSOY, 2024). Kazakistan bölgede; ekonomisi güçlü, nüfusu eğitilmiş ve zengin yeraltı kaynaklarına sahip bağımsız Türk Cumhuriyetlerindendir. Bu özellikleriyle bölgede en çok yabancı yatırımcı çeken ülkedir. Ülkede bağımsızlığın ardından 1992’de 100 milyar\$ olan yabancı yatırım 2022’de 5 milyar \$ olmuştur (Paksoy ve Alagöz, 2024). Ülkede büyük ölçüde Rusya ve Avrupa ülkelerine göç olması sebebiyle nüfus seyrek. Türkiye’den ihracat 3 milyar \$, ithalat ise 3.5 milyar\$’dır (Ticaret Bakanlığı, 2024). İstihdamın sektörel dağılımı; Hizmetler % 56, sanayi % 32 ve tarım % 4.8’dir (İnsamer, 2024).

Tablo 2. 18: Kazakistan ekonomik göstergeleri

Yıllar	GSYİH - Cari Fiyatlar (\$)	Büyüme (%)	Kişi Başına Düşen Mili Gelir -Cari İşlemler (\$)	Tüketici Fiyat Enflasyonu (%)	Cari İşlemler Dengesinin GSYİH'e Oranı (%)	İşsizliğin Toplam İşgücüne Oranı (%)
2021	197,1	4	10.306	8,0	-3	4,9
2022	225,53	3,3	11 486	15	3,1	4,9
2023	263,37	5,1	13 261	14,6	-3,3	4,8
2024	292,55	3,5	14 570	8,6	-1,5	4,8
2025*	306,63	4,6	15 112	7,2	-2,7	4,8

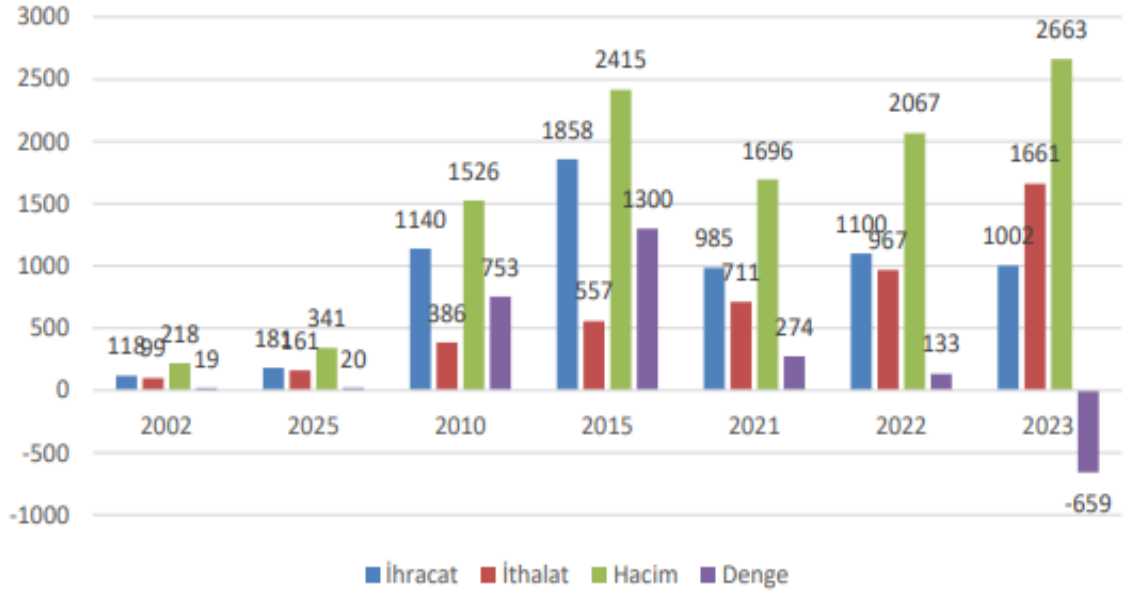
Kaynak: IMF (2024).

Tablo 2.18’de Kazakistan ekonomik göstergeler görülmektedir. 2021 yılında büyüme oranı %4 iken 2024 yılında %3.5’e gerilemiş olup 2025 yılında %4.6’ya yükselmesi beklenmektedir. 2024 yılında enflasyon %7.2, İşsizliğin %4.8 olduğu görülmektedir.

Kazakistan Cumhuriyeti bölgede bağımsızlığın ardından siyasi sorunlar yaşamadan ekonomik düzeni sağlayan tek ülkedir. Petrol gelirleri, adil gelir dağılımı, başarılı diplomatik ilişkiler ve demokratik kültürün gelişmesiyle refahı en yüksek bağımsız Türk Cumhuriyetidir (Dikkaya, 2009:302).

2.4.4.3. Türkmenistan ülke görünümü

Nüfusu 6.6 milyon olan Türkmenistan Cumhuriyetinin yüzölçümü 488.100 km²’dir. Para birimi manattır. Türkmenistan’da resmi olarak nüfus sayımı yapılmamaktadır bu noktada IMF tahminlerinden yararlanılmaktadır (Ticaret Bakanlığı, 2024). Bağımsızlığını kazandığı ilk yıllarda diğer bağımsız Türk devletlerinde olduğu gibi Türkmenistan Cumhuriyetinin de makroekonomik sorunlarla mücadele etmiştir (yüksek enflasyon, büyüme ve bütçe açığı). Yeraltı kaynak gelirlerinin artmasıyla beraber ekonomik iyileşme görülmüştür. SSCB’den ayrılıp bağımsızlığını kazanan Orta Asya ve Kafkasya ülkeleri uzun yıllar Rusya yönetiminde bulunmaları sebebiyle ekonomi tarihlerinde serbest piyasa hakkında herhangi bir tecrübe edinemediklerinden zorlu ve etkileri sürmekte olan geçiş süreçleri yaşamışlardır. Türkmenistan Cumhuriyeti “ekonomik özgürlük” endeksinde son sırada bulunmaktadır (Gülşen ve Yıldiran, 2021).



Grafik 2. 2: Türkiye Türkmenistan Dış Ticareti (Milyon \$)

Kaynak: Trademap (2024).

Grafik 2.2’de Türkiye Türkmenistan ithalat ihracat verileri gösterilmektedir. Salgın sürecinin yaşandığı 2021 yılında ticari ilişkiler azalırken salgın sonrası yeniden yükseldiği görülmektedir. 2023 yılına bakıldığında Türkiye’nin Türkmenistan’a ihracatı 1 milyar \$, ithalatı 1.6 milyar \$ olmuştur.

Topraklarının büyük bir bölümü çöldür. Karasal iklim hâkimdir. Tarım sektörü gelişmiştir. Gelirin sektörel dağılımına bakıldığında; sanayi %44.9, hizmet %47.7 ve tarım %7.5 oranlarındadır (Özkan, 2024). Doğalgaz enerjisi bakımından zengin yeraltı kaynağına sahip olan Türkmenistan ekonomisi doğalgaz ve petrole dayalıdır (Dineri ve Bazarova, 2015).

Tablo 2. 19: Türkmenistan ekonomik göstergeleri

Yıllar	GSYİH - Cari Fiyatlar (\$)	Büyüme (%)	Kişi Başına Düşen Milli Gelir -Cari İşlemler (\$)	Tüketici Fiyat Enflasyonu (%)	Cari İşlemler Dengesinin GSYİH'e Oranı (%)	İşsizliğin Toplam İşgücüne Oranı (%)
2021	63,4	4,9	10.310	14,9	2	4,08
2022	77,96	5,3	12 123	11,2	7	4,02
2023	77,72	2	11 927	-1,6	4,7	4,10
2024	83,88	2,3	12 713	6,3	4	4,19
2025*	91,19	2,3	13 657	8	2,7	4,2

Kaynak: IMF (2024).

Tablo 2.19’da Türkmenistan ekonomik göstergeler gösterilmektedir. 2021 yılında % 4.9 olan büyüme oranı 2024 yılında % 2.3’e gerilemiştir. Kişi başına düşen milli gelir 12. 713 \$, ülkede enflasyon % 6.3 ve işsizliğin % 4.19 olduğu görülmektedir.

2.4.4.4. Özbekistan ülke görünümü

Nüfusu 37.134,002 olan Özbekistan’ın yüzölçümü 425.400 km²’dir. (Nüfus yoğunluğu 85). Nüfusun %18.7’si erkek %18.4 kadınlardan oluşmaktadır. Kentleşme oranı %18.6’dır. Çalışan nüfus (15+) toplam nüfusun % 56.4’ü yani 13 milyondur (Kayumov, 2024). Ticaret Bakanlığı verilerine göre; 2023 yılı için Özbekistan’ın toplam ihracatı 18 milyar \$ (% 7’si Türkiye’ye olmak üzere), toplam ithalatı 29 milyar \$’dır (%7’si Türkiye’ye olmak üzere). Gelirin sektörel dağılımı, tarım % 26.9, sanayi % 34.5, hizmetler % 38.6’dır (DEİK, 2023).

Tablo 2. 20: Özbekistan ekonomik göstergeleri

Yıllar	GSYİH - Cari Fiyatlar (\$)	Büyüme (%)	Kişi Başına Düşen Milli Gelir -Cari İşlemler (\$)	Tüketici Fiyat Enflasyonu (%)	Cari İşlemler Dengesinin GSYİH’e Oranı (%)	İşsizliğin Toplam İşgücüne Oranı (%)
2021	69,2	7,4	2.002	10,8	-7	9,5
2022	90,13	6	2 555	11,4	-3,2	8,9
2023	101,58	6,3	2 820	10	-7,7	6,8
2024	112,65	5,6	3 051	10	-6,3	6,3
2025*	127,41	5,7	3 379	9,4	-6,1	5,8

Kaynak: IMF (2024).

Tablo 2.20’de Özbekistan ekonomik göstergeleri gösterilmektedir. 2021 yılında büyüme oranı % 7.4 iken 2024 yılında %5.6’ya düşmüştür. Enflasyona bakıldığında 2021’de %10.8 iken 2024’te %10’a düştüğü, kişi başına düşen milli geliri 2021’de 2.002\$’dan 2024’te 3.051 \$’a yükseldiği görülmektedir. İşsizlik ticaret bakanlığı 2024 verilerine göre %8.8’dir.

Sovyetlerin dağılmasıyla bağımsızlığını kazanan ülkelerin büyük bir kısmı “merkezi planlı ekonomiden serbest piyasa ekonomisine geçiş” yapmıştır. Bu ülkelerden Özbekistan “İslam medeniyeti” açısından önemli şehirlerinin ipek yolu üzerinde olması, zengin yer altı kaynakları, turizmi, tarımı ve bölgede en kalabalık nüfusa sahip olması önemli avantajlarıdır. Bunların yanında ülkenin denize kıyısı olmaması dezavantajıdır. Diğer bağımsız Türk Cumhuriyetleri içinde üstün ekonomik özelliklere sahip olmasına

rağmen “finansal gelişimi” yetersizdir (Demirci, 2022). Özbekistan Türkiye ile yakın ekonomik ilişki içindedir. Finansal sistemi gelişmemiş olan Özbekistan için Türkiye geliştirmekte olan ekonomisi ve gelişmiş finansal sistemiyle önemli bir ticari ortaktır (Yücememiş, Arıcan ve Alkan, 2020). Demir İpek yolu projesi kapsamında Türk cumhuriyetlerinin kalkınmaları için karşılıklı ticari ilişkilerini geliştirmeleri gerekmektedir (Budulgan, 2020).

2.4.4.5. Kırgızistan ülke görünümü

Kırgızistan nüfusu 2024 TÜİK verilerine göre 7.238.083 kişidir. Doğal kaynaklar bakımından zengin Türk Cumhuriyetlerindendir. Tarım, madencilik ve altın ihracatına dayalı geliştirmekte olan ekonomiye sahiptir. Denize kıyısı olmaması sebebiyle ithalata bağlıdır (Demir, 2020). Kırgızistan’da ülke gelirinin % 15.5’ini tarım, % 27.5’ini sanayi ve % 57’sini hizmetler sektörü oluşturmaktadır. Nüfusun % 65’i çalışan nüfustur (DEİK, 2023). Ticaret Bakanlığı 2023 verilerine göre Kırgızistan toplam ihracatı % 3.3 milyar \$ (Türkiye payı % 4.5), toplam ithalatı % 12 milyar \$ (% 3.7’si Türkiye) olmuştur.

Tablo 2. 21: Kırgızistan ekonomik göstergeler

Yıllar	GSYİH - Cari Fiyatlar (\$)	Büyüme (%)	Kişi Başına Düşen Milli Gelir - Cari İşlemler (\$)	Tüketici Fiyat Enflasyonu (%)	Cari İşlemler Dengesinin GSYİH'e Oranı (%)	İşsizliğin Toplam İşgücüne Oranı (%)	Nüfus (Milyon kişi)
2021	9,3	5,5	1.391	11,2	8	9	6,8
2022	12,7	9	1,806	13,9	-4,19	9	7.0
2023	13,99	6,2	2	10	-20	9	7,1
2024	15,77	6,5	2,229	-21,7	-21,7	9	7,2
2025*	17,38	5	2,405	-6,5	-6,5	9	7,3

Kaynak: DEİK (2024), Kırgızistan 2024 Bilgi Notu.

Tablo 2.21’de Kırgızistan ekonomik göstergeler gösterilmektedir. 2021 yılında 6 milyon nüfusu 2024 yılına gelindiğinde 7 milyona ulaşmıştır. 2025 yılında 7 milyonu aşması beklenmektedir. GSYİH 2021 yılında 9.3 \$ iken 2024’te 15.7 \$ olmuştur. 2024 yılında %5 büyüme ile kişi başına düşen milli gelirin 2.229 \$ olduğu görülmektedir. Türkiye ihracatındaki payı % 0.24’tür.

Türkiye Kırgızistan ticari ilişkileri SSCB’nin dağılmasıyla başlamıştır. Geçiş ekonomisi olması Kırgızistan için önemli ekonomik sorunlara neden olmuştur. Bu süreç

içinde Türkiye tarafından Kırgızistan’da yatırımların yanında 1991-1994 yılları arasında nakdi yardım da yapılmıştır. Siyasi sorunlar nedeniyle azalan ticari ilişkilerin iki ülke arasında “stratejik ortaklık” konumuna taşınmalıdır (Akıncı ve Akzholova, 2020).



ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

3. ARDAHAN İLİ SINIR TİCARETİNE YÖNELİK NİTEL BİR ARAŞTIRMA

Bu bölümde öncelikle TRA2 bölgesi illerinden Ardahan ilinin sosyo-ekonomik yapısı hakkında bilgiler verilecektir. Sonrasında Ardahan ili sınır kapılarında gerçekleştirilmiş olan nitel analiz sonuçları ile Ardahan ili sınır ticaretinin gelişmesi önündeki engeller ve çözüm önerileri analiz edilecektir.

3.1. Ardahan ili Sosyo-Ekonomik Göstergeler

1926 yılında Kars iline bağlanan Ardahan 1992 yılında ili statüsü almıştır. Ardahan ili Türkiye'nin kuzeydoğusunda yer almaktadır. Gürcistan ve Ermenistan'la sınır komşusudur. Ardahan ilinin; Posof, Damal, Hanak, Çıldır ve Göle olmak üzere 5 ilçesi bulunmaktadır. İklimi karasal iklimdir (ortalama -10 derecede uzun kar yağışlı sert kış şartları). Sıcaklık -40 dereceye kadar düşmektedir. Donlu gün sayısı fazladır. Bitki örtüsü iklim şartlarına paralel uzun çayırlar ve ormanlardır. Bitki örtüsü yaban hayatı için elverişlidir (Çelik, Yıldırım ve Topçuoğlu, 2013). Ardahan yer şekilleri bakımından bazı bölgelerinde 3000 metreyi aşan yüksek ve engebeli arazilere sahiptir dolayısıyla ulaşım karayoluyla sağlanmaktadır. Ardahan ilinin yüzölçümü 4934 km²'dir. Yüz ölçüm bakımından 81 il içerisinde Türkiye'nin 65. büyük ilidir (Ardahan Valiliği, 2024).



Harita 3. 1: Ardahan İli Siyasi Haritası

Kaynak: Coğrafya harita, 2024

2023 TÜİK verilerine göre 92.481 kişi nüfusu olan Ardahan, TRA2 bölgesi nüfusunun % 8.42'sine denk gelmektedir. Nüfusu seyrek iller arasında olan Ardahan geçim kaynaklarının kısıtlı olması sebebiyle göç veren iller arasındadır (Çelik, Yıldırım ve Topçuoğlu, 2013).

Tablo 3. 1: Ardahan İli Nüfusu

	2000	2011	2019	2020	2022	2023
TRA2 Bölgesi	519.190	1.157.546	1,156,150	917.677	1,081,530	1,092,130
Ardahan	122.409	105.454	98,907	97, 319	92,481	92,481
Türkiye	64.729,501	74.724,269	83.614, 362	83.614,362	85.279,553	85.372,377

Kaynak: TÜİK (2024). Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi. Erişim tarihi: 30.11.2024.

Tablo 3.1’de Ardahan ili TRA2 bölgesi ve Türkiye nüfusu görülmektedir. 2011’de Türkiye nüfusu 64 milyon iken TRA2 bölgesi nüfusu 519 bin Ardahan nüfusunun ise 122 bindir. 2011 yılından sonra Türkiye nüfusu artarken TRA2 bölgesi ve Ardahan ili nüfuslarının düşme eğilimi içinde olduğu görülmektedir. 2023 yılında Türkiye nüfusu 85 milyona ulaşmışken TRA2 bölgesi ve Ardahan ilinin nüfusu azalmaya devam etmiştir. TRA2 bölgesi (4 il) 1 milyon kişi, Ardahan ili nüfusu ise 2000 yılından 2023 yılına %13 azalarak 92 bin kişi olmuştur.

Tablo 3. 2: Ardahan nüfus artış hızı, yoğunluğu ve kişi başına GSYİH

	2010	2011	2019	2020	2022	2023
Nüfus Artış Hızı (%)	18,8	-7,6	-16,2	-12,9	-26,2	3,6

Nüfus Yoğunluğu (%)	22	22	20	20	19	19
GSYİH- Kişi Başına (\$)	6.970	7.014	6.012	6.023	6.786	8.917

Kaynak: TÜİK (2024). Nüfus istatistikleri. Erişim tarihi: 13.12.2024.

Tablo 3.2’de Ardahan ilinin nüfus artışı, nüfus yoğunluğu ve kişi başına düşen GSYİH oranları görülmektedir. 2010’da % 18.8 olan nüfus artış hızının yıllar içinde dalgalanmasıyla beraber 2023 yılında bu oran % 3.6’ya düşmüştür. Buna bağlı olarak 2010 yılında % 22 olan nüfus yoğunluğu 2023 yılında % 19 olmuştur. Kişi başına düşen GSYİH 2010’da 6.970 \$ iken 2023 yılında 8.917 \$’a yükseldiği görülmektedir.

Ardahan ili genelinde iş gücü dağılımı; tarım, hayvancılık (arıcılık, balıkçılık, süt ürünleri, kaz yetiştiriciliği), turizm, otomotiv, organik tarım, demir doğrama, meyvecilik, muhasebe, hazır yem, mermer, elektrik, mobilya, enerji, kereste, inşaat, akaryakıt, tarım makinaları, petrol, iletişim, yapı malzemeleri, serbest hizmet ve sağlık sektörleridir (SERKA, 2024).

Tablo 3. 3: Ardahan İşgücüne katılma, istihdam ve işsizlik oranı

	İş Gücüne Katılma Oranı		İstihdam Oranı		İşsizlik Oranı	
	2022	2023	2022	2023	2022	2023
TR	53,1	53,3	47,5	48,3	10,4	9,4
TRA2	51	53,5	44,5	44,7	12,7	11,5
Ardahan	60,9	61,7	57,6	58,2	5,4	5,8

Kaynak: TÜİK (2024). İşgücü İstatistikleri. Erişim tarihi: 12.12.2024.

Tablo 3.3’te 2022-2023 Türkiye, TRA2 bölgesi ve Ardahan işgücüne katılma, istihdam ve işsizlik oranları gösterilmektedir. Türkiye geneli ve TRA2 bölgesine bakıldığında İşgücüne katılım ve istihdam oranlarının arttığı, işsizliğin düştüğü; Ardahan’da işsizlik oranının yükseldiği görülmektedir. Ardahan’da işsizlik oranının düşük, İş gücüne katılım istihdam oranlarının Türkiye geneli ve TRA2 bölgesi oranlarına göre yüksek olmasının sebebi nüfusun az olmasıdır (Çelik, Yıldırım ve Topçuoğlu, 2010).

İlde nüfusun çoğunluğunun kırsal kesimde yaşamını sürdürmesi sebebiyle işsizlik oranı yüksektir. Ardahan topraklarının büyük bir bölümü tarım ve hayvancılığa elverişli olduğundan geçim kaynağı çoğunlukla tarım ve hayvancılıktır ayrıca küçük ölçekli imalat sanayi mevcuttur (SERKA, 2024). Ardahan’ın avantajlı olduğu iş alanları; tarım,

hayvancılık ve arıcılık faaliyetleriyle birlikte sınır ticaretinin geliştirilmesi ilin kalkınması açısından önem atfetmektedir (Çelik, Yıldırım ve Topçuoğlu, 2013).

Tablo 3. 4: Ardahan istihdamının sektörel dağılımı

Yıllar	Tarım (%)			Sanayi (%)			Hizmet (%)		
	Ardahan	TRA2 Bölgesi	TR	Ardahan	TRA2 Bölgesi	TR	Ardahan	TRA2 Bölgesi	TR
2010	41,5	32,7	9	1,3	3,4	18,4	7,1	11,1	21,6
2011	41,5	30,4	8,2	1,5	3,4	19,7	7,3	13,1	21,9
2019	30,9	27,2	6,4	4,3	3,6	21,9	8,4	12,1	24,3
2020	33,5	28,3	6,7	4,8	3,8	22,8	8,9	11,5	22,4
2021	30,4	25,7	5,5	5,6	4,3	26,1	12,4	14,3	24,5
2022	36	27	6,5	7,9	5,1	26,4	12,7	16,5	26,7
2023	32,3	26,3	6,2	7,6	5	22,9	14,4	16,1	26,9

Kaynak: TÜİK (2024). Merkezi Dağıtım Sistemi, Bölgesel Hesaplar. Erişim tarihi: 20.12.2024.

Tablo 3.4’te Ardahan ili istihdamın sektörel dağılımı gösterilmektedir. Yıllara göre istihdamın sektörel dağılımına bakıldığında TRA2 bölgesi ve Ardahan ilinin Türkiye ortalaması üzerinde olduğu görülmektedir. Sanayi ve hizmet sektörlerinde ise Türkiye ortalaması altında seyrettiği özellikle sanayi sektörü oranlarının TRA2 bölgesi ve Ardahan’da Türkiye ortalamasından oldukça düşük olduğu görülmektedir.

TRA2 bölgesi illerinden olan Ardahan ili Türkiye’nin gelişmemiş illeri arasındadır. Kalkınma Bakanlığının 2017 SEGE (Sosyo-Ekonomik Gelişmişlik Endeksi) sıralamasında 81 il arasında 67. Sıradadır. SEGE raporları Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı tarafından bölgelerin, illerin ve ilçelerin sosyo-gelişmişlik seviyeleri; çeşitli politika, yönetim stratejileri ve kamu uygulamaları amacıyla belirli değişkenlerin ölçülüp analiz edildiği raporlardır (Sakarya ve İbişoğlu, 2015). Aşağıdaki tabloda TRA2 illeri 1996, 2003, 2011 ve son yayınlanan 2017 SEGE sıralamaları yer almaktadır;

Tablo 3. 5: Ardahan İli SEGE Sıralaması

İller	1996	2003	2011	2017
Ardahan	72	74	71	67
Ağrı	74	80	79	80
Iğdır	69	69	69	70
Kars	62	67	68	69
	76 il	81 il	81 il	81 il

Kaynak: Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı (2024). SEGE Raporları. Erişim tarihi: 01.12.2024.

Tablo 3.5’te TRA2 bölgesi illeri SEGE sıralaması görülmektedir. Bölgedeki tüm illerin yıllara göre değişimi gösterilmiştir. Buna göre; Ardahan ili 1996 yılında 72.

sıradayken 2017 SEGE raporuna göre 67. sıraya yükselmiştir. Ağrı, Iğdır ve Kars illerinin ise 2017 SEGE sıralamasına göre gerilediği görülmektedir. 1992 yılında il statüsü alan Ardahan ilinin SEGE raporlarına göre sosyo-ekonomik yapısında beklenen düzeyde kazanım sağlayamadığı görülmektedir. Ardahan coğrafi yapısı ve iklimi birçok sektörün gelişmesinin önünde bir engel durumundadır (Birinci, 2018).

3.2. Ardahan İli Sınır Ticareti ve Sınır Kapıları

Ardahan TRA2 bölgesinde önemli bir sınır ili olma özelliğindedir. Burada bulunan Aktaş ve Türkgözü sınır kapıları Ardahan iş gücü potansiyelinin genişlemesi ve yeni iş olanakları için önemli bir alternatiftir. Dış ticaret hacmi bakımından Türkiye’de son sıralarda olan Ardahan aynı zamanda dış ticaret fazlası veren sınır illerindendir. Ardahan sınır kapılarıyla uzak doğu ve Asya pazarlarına ulaşımın hızlandırılması hedeflenmektedir. Ardahan sınır kapılarından giriş yapan günlük yolcu sayısı 16 bin civarındadır. Türkiye’ye 2022 yılında toplam 60 milyon yolcu girişi yapmıştır. Bu sayının 15 milyonu karayoluyla gümrük kapılarından giriş yapmıştır. 3 milyona yakın bir kısmı Ardahan sınır kapılarından geçiş sağlamıştır. 2023 yılında bu sayı 3.5 milyon yolcuya ulaşmıştır. Ulaşım, lojistik ve altyapı konularında sınır ticaretinin geliştirilmesi için modernizasyon çalışmaları devam etmektedir (Ticaret Bakanlığı, 2024).



Harita 3. 2: Ardahan Karayolu Ağı Haritası

Kaynak: Afet ve Acil Durum Müdürlüğü, 2024.

Harita 3.2’de Ardahan ili karayolu ağı ve Gürcistan’a açılan sınır kapıları kuzeydoğuda Posof ilçesinde Türkgözü Sınır Kapısı ve güneydoğusunda Çıldır ilçesine bağlı Aktaş Gölü yakınlarında Aktaş Sınır Kapısı görülmektedir. Ulaşım Karayolu ile sağlanmaktadır. Demiryolu bağlantısı ve havaalanı bulunmamaktadır. Havayolu ulaşımı Kars üzerinden aktarmalı sağlanmaktadır (ATSO, 2024).

Ardahan’da Gürcistan’a açılan iki sınır kapısı vardır. Aktaş Sınır Kapısı ve Türkgözü Sınır Kapısı. Aktaş sınır kapısı, Ardahan’ın Çıldır ilçesi sınırları içinde bulunmaktadır. 2015 yılında faaliyete başlamıştır. Bu kapıda Aktaş Gümrük Müdürlüğü denetiminde; yolcu geçişleri, yük araçları geçişi, sınır ticareti yapılmaktadır. “Transit yolcu, eşya ve araçlar ülkemize; Gürcistan, Azerbaycan, Rusya, Kazakistan, Türkmenistan, Kırgızistan, Özbekistan ülkelerinden gelmekte veya bu ülkelerden gelmektedir” (Aktaş Gümrük Müdürlüğü, 2023).

Aşağıdaki resimde Ardahan iline bağlı Aktaş gümrük kapısı görülmektedir;



Resim 3. 1: Ardahan'a Bağlı Aktaş Gümrük kapısı

Kaynak: Türkiye Cumhuriyeti Ticaret Bakanlığı, 2024.

Resim 3.1’de Ardahan iline bağlı sınır kapılarından Aktaş Gümrük Kapısı fiziki durumu görülmektedir. Aktaş gümrük kapısı Gürcistan’a açılmaktadır. Aktaş gümrük kapısı, faaliyet alanı 75 dönümlük bir sahadan oluşmaktadır (Ticaret Bakanlığı, 2024).

Türkgözü sınır kapısı ise Ardahan’ın Posof ilçesinde bulunmaktadır. Gürcistan’a açılan kapı 1995’te hizmet vermeye başlamıştır. 25.000 m²’lik bir alanda faaliyettedir. Türkgözü sınır kapısında; yolcu ve yük geçişleri, transit işlemler ve sınır ticareti işlemleri yapılmaktadır. Bu işlemler Türkiye’den; Gürcistan, Azerbaycan, Kafkasya ülkelerine

doğru geçiş yapmakta veya söz konusu ülkelerden Türkiye'ye gelmektedir (Ticaret Bakanlığı, 2023).



Resim 3. 2: Ardahan'a Bağlı Türkgözü Gümrük Kapısı

Kaynak: Türkiye Cumhuriyeti Ticaret Bakanlığı,2024.

Resim 3.2.'de Ardahan'a bağlı Türkgözü Gümrük Kapısı fiziki durumu görülmektedir. Türkgözü sınır kapısı Gürcistan ve Ermenistan'a açılmaktadır. Türkgözü sınır kapısı; 2023'te sınır ticareti kapsamında fiziki şartları modernize edilerek iyileştirilmiştir. Günümüzde Türkgözü sınır kapısı 25 dönüm arazi üzerinde hizmet vermektedir (Ticaret Bakanlığı,2023).

3.3 TRA2 Bölgesi Sınır Ticareti Literatür özeti

Literatürde sınır ticareti üzerinde yapılmış çeşitli çalışmalar mevcuttur. Bununla birlikte TRA2 Bölgesi üzerine yapılan çalışmaların son yirmi yılda gerçekleştiği dikkati çekmektedir. Tablo 3.6'da TRA2 bölgesi üzerine yapılmış olan araştırmalarda izlenen yöntemler ve elde edilen bulguları göstermektedir.

Tablo 3. 6: TRA2 Bölgesi Sınır Ticaretini İnceleyen Çalışmalar

Yıl	Yazar	Çalışma Başlığı	Çalışma Alanı	Yöntem	Bulgular
2005	Kerem KARABULUT	1990 Sonrası Gelişmelerle Kars-Ardahan-Iğdır Üçgeni	Kars-Ardahan-Iğdır	Derleme (İstatistik Analizi)	- Sovyet Birliğinin dağılması bölgenin ticari açıdan stratejik önemini arttırmıştır. - Ermenistan'la siyasi sorunlar çözülmelidir.

					Bölge halkı sınır ticareti ve girişimcilik konusunda bilinçlendirilmiştir. Sonuçlarına ulaşılmıştır.
2008	Bayram GÜNGÖR	Türkiye-Ermenistan sınırının açılması neden gündemde?: Geo-ekonomik bir bakış	TRA2 Bölgesi (Ermenistan Sınırı)	Derleme	- Ermenistan-Türkiye sınırının açılması Ermenistan ekonomisi için önemli sonuçlar yaratacaktır. - Ermenistan'ın Türkiye'nin ekonomik ve siyasi kararlarını hesaba katması gerekmektedir.
2012	SERKA Kalkınma Ajansı	TRA2 Bölgesinde Sınır Ticareti ve Sınır Kapıları	TRA2 Bölgesi (Ardahan, Ağrı, Iğdır, Kars)	Mülakat (Bölgede kamu kurumlarıyla yüz yüze görüşmeler gerçekleştirilmiştir)	- TRA2 Bölgesi dış ticaret ve lojistik merkezi olarak değerlendirilmiştir. - Lojistik ve dış ticaret sektörlerinin gelişmesi istihdamı arttıracak, ticareti canlandıracaktır. - Yatırımlarla sanayi gelişecektir. - Ticari canlanmayla bölge halkının geliri ve refah seviyesi artacaktır.

2014	Hüsnü KAPU Hüseyin TUTAR	Sınır Kapılarının Girişimcilik Üzerindeki Etkisi: Iğdır Örneği	TRA2 Bölgesi illerinden Iğdır İli	Mülakat ve Anket (Iğdır İlinde 35 ihracatçı firma ile anket ve mülakat uygulanmıştır)	- Sınır kapısının açılmasıyla yeni girişimcilikler e beraber mevcut ticari faaliyetler çeşitlenerek gelişmiştir. - Lojistik sektörünün gelişmesi ticari gelişimi olumlu etkilemektedir. - Uluslararası ticaret gelişmiştir.
2015	Ahmet DENİZ Melahat BATU AĞIRKAYA	Sınır Ticareti Yapan Firmaların Iğdır İli Sosyo- Ekonomik Yapısı Üzerindeki Etkileri	TRA2 Bölgesi Iğdır İli	Anket (Iğdır İlinde sınır ticareti yapan 70 firma ile anket yapılmıştır)	- Sınır ticareti kapsamında alınacak önlemlerin sınır ticareti amacından sapmaması gerekmektedir. - Petrol ve petrol ürünlerinin sınır ticareti kapsamına alınması gerekmektedir. - Kapalı sınır kapılarının açılması gerekmektedir. - Iğdır STM'nin açılması gerekmektedir. - Zaman ve maliyet tasarrufu amacıyla kalite kontrol birimlerinin kurulması gerekmektedir. - Sınır ticaretinde denetimlerin artırılması gerekmektedir. - Sınır kapılarının ihtiyaca uygun modernize edilmesi gerekmektedir. - Komşu ülkelerle

					sosyal, siyasi ve kültürel ilişkilerin incelenmesi ve sınır ticaretinin bu yönde geliştirilmesi gerekmektedir.
2016	İrfan BAYTAR Murat ENGİNYÜRE K	Yeryüzü Şekillerinin Ülkeler Arası Ticarete Etkisi: Türkiye-İran Örneği	Türkiye- İran Sınırı	Derleme	- Türkiye-İran sınır hattında yer şekillerinin yüksek dağlık bölge olması nedeniyle ulaşım altyapısının gelişmesine engel durumdadır. - Karasal iklimin hâkim olduğu bölgede kış mevsiminin uzun sürmesi ulaşımında aksamasına neden olmaktadır. Bölgede ağı yük sevkiyatı zordur.
2017	Adem ÜZÜMCÜ Samet TOPAL	TRA2 Bölgesi Dış Ticaret Özellikleri ve TRA2 Bölgesinden Türk Cumhuriyetlerine İhracat Yapan Firmaların Karşılaştıkları Sorunlar Üzerine Bir Analiz	TRA2 Bölgesi (Ardahan-Ağrı-Iğdır-Kars)	Anket (Bölgede 60 Firma ile anket yapılmıştır)	- Artan terör olayları mal sevkiyatını ve yeni mal siparişlerini etkilemektedir. - Ticaretin önünde tarife engelleri bulunmaktadır sonuçlarına ulaşılmıştır
2019	Ali Cengiz BİRDAL	TRA2 bölgesinde sınır ticareti, lojistik merkez ve taşıdığı potansiyeller	TRA2 Bölgesi (Ardahan-Ağrı-Iğdır-Kars)	Derleme (İstatistik Analizi)	- Altyapı yatırımları arttırılmalıdır. - İstihdam alanları sağlanmalıdır. - Ulaşım altyapısı yenilenmeli ve arttırılmalıdır. Sonuçlarına ulaşılmıştır

2021	İbrahim Bora ORAN Ahmet Münir GÖKMEN	Covid-19'un Dünya ve Türkiye Dış Ticaretine Üzerine Etkileri	Türkiye	Nedensel Modellemede Karşılaştırma	• Covid-19 döneminde ülkelerin dış ticaretinde bölgesel farklılıklarla beraber düşüş görülmektedir. • İthalat ve ihracatı artan tek sektör tıbbi malzeme sektörüdür.
2023	Ömer CENGİZ	Rusya- Ukrayna savaşının Türkiye'den geçen Orta Lojistik Koridora etkileri	TRA2 Bölgesi	Nitel Tasarım Vaka Çalışması	• Orta Koridor karayolu ve demiryolu yük taşımacılığında oldukça yoğun kullanılmaktadır. • Rusya-Ukrayna savaşı mevcut ulaşım krizinde stratejik öneme sahip bir alternatiftir.

Tablo 3.6'ya göre, bölgenin gelişmesinde sınır ticaretinin önemli bir rol oynayabileceği açıkça görülmektedir. Bununla birlikte, bölge ve komşu ülkeler arasında sınır ticaretinin artmasını engelleyici çeşitli sorunların olduğu görülmektedir. Araştırma kapsamında gerçekleştirilen bu çalışmanın literatüre katkı sağlayacağı düşünülmektedir.

3.2. Metot

Araştırma kapsamında nitel araştırma yöntemi benimsenmiştir. Nitel araştırma insan hayatında sosyal yapı ve sistemlerin işleyişlerini ortaya koymak amaçlı olayların ve olguların detayları netleştirilerek yürütülen araştırma türüdür (Baltacı, 2019). Olgular ve olayları; görüşme, gözlem, doküman analizi gibi tekniklerle gerçekçi ve bütüncül bir biçime dönüştürmektedir (Yıldırım ve Şimşek, 2018:39). Olayların Nitel araştırmalarda veri analizleri “seçilen desene” bağlı olarak değişkenlik göstermektedir. Seçilen desenin net ifade edilebilmesi “veri analizi” sürecini kolaylaştırmaktadır. Araştırmaya uygun “desen” seçildikten sonra araştırma amacına en uygun “veri toplama” yöntemine karar verilmesi gerekmektedir. Sosyal bilimlerde en yaygın kullanılan görüşme tekniği “yarı yapılandırılmış derinlemesine görüşme” (mülakat) tekniğidir. Mülakat soruları; açık uçlu,

tarafsız ve katılımcıların rahatlıkla cevaplayabilecekleri düzeyde yalın olmalıdır (Çelik ve diğerleri, 2020). Nitel araştırma çerçevesinde mülakatla elde edilen verilerden teoriler oluşturulabilmektedir. Bulgular analiz edilerek sınıflandırılır ve analitik genel geçer bilgiye ulaşılır (Karataş, 2015). Nitel araştırma yöntemi bilgi üretiminde yoğun emek gerektirir (Güçlü, 2021).

Çalışmada 2024 yılı Ekim ayında Ardahan ili sınır kapılarından geçen 15 firma ile gönüllülük esasına dayalı olarak ‘yarı yapılandırılmış derinlemesine görüşme’ tekniği kullanılarak mülakat yapılmıştır. Katılımcı firmalara Doğu Anadolu İhracatçılar Birliği (DAİB), Ardahan Ticaret ve Sanayi Odası (ATSO), Uluslararası Nakliyatçılar Birliği (UND) üzerinden ulaşılmıştır. Katılımcılara çalışmanın önemi vurgulanmış olup çalışma hakkında detaylı bilgi sunulmuştur. Görüşme formu (mülakat soruları) hazırlanırken; Ağırkaya ve Deniz (2015), Güneş, Durmuş ve Ceyhan (2010) ve Derin (2022) çalışmalarından esinlenerek hazırlanmıştır. Sorular; firmaları tanıtılması, firmaların sınır ticaretinde karşılaştığı sorunlar ve covid-19 süreci ile ilgili olmak üzere olarak 22 sorudan oluşmaktadır. Görüşmeler yaklaşık olarak 40-45 dakikada gerçekleştirilmiştir. Bilimsel etik gereği katılımcıların adı soyadı dâhil kişisel bilgilerinin kullanılmayacağı ifade edildiğinden katılımcılar “Katılımcı 1,2,3...” olarak adlandırılmıştır.

3.3. Bulgular ve Tartışma

Ardahan ilinden gerçekleştirilen sınır ticaretinin neredeyse tamamı erkekler tarafından gerçekleştirilmektedir. Bu nedenle araştırma kapsamında erkek katılımcılar ile görüşme gerçekleştirilmiştir. Aşağıdaki Tablo 3.7’de, Ardahan sınır kapılarından sınır ticareti kapsamında geçiş yapan firma sahiplerinin eğitim düzeyi ve yaş bilgileri verilmektedir.

Tablo 3. 7: Katılımcı Firmaların Demografik Bilgileri

Katılımcı	Eğitim Düzeyi	Yaş	Cinsiyet
Katılımcı 1	Lise	32	Erkek
Katılımcı 2	Lisans	39	Erkek
Katılımcı 3	Lise	30	Erkek
Katılımcı 4	Lisans	42	Erkek
Katılımcı 5	Lisans	28	Erkek
Katılımcı 6	Lise	45	Erkek
Katılımcı 7	Lise	62	Erkek
Katılımcı 8	Lise	43	Erkek

Katılımcı 9	Lisans	33	Erkek
Katılımcı 10	Yüksek Lisans	40	Erkek
Katılımcı 11	Ön lisans	43	Erkek
Katılımcı 12	Lisans	45	Erkek
Katılımcı 13	Lisans	38	Erkek
Katılımcı 14	Yüksek Lisans	45	Erkek
Katılımcı 15	Lise	36	Erkek

Deniz ve Ağırkaya (2015)'nın gerçekleştirmiş olduğu çalışmada bölgede firma sahiplerinin eğitim düzeylerinde ciddi bir yükselme olduğu tespit edilmiştir. Tablo 3.7'de örnekleme yer alan firma temsilcilerinin lise ve üzeri eğitim seviyesine sahip olduğu dikkati çekmektedir. Eğitim seviyesinin yükselmesi, ilerleyen dönemde bilinç seviyesi yüksek kişiler tarafından gerçekleştirilecek ticaret uygulamaları olacağını göstermektedir.

Araştırmaya katılan firmalar hakkındaki bilgiler Tablo 3.8'de verilmektedir. Araştırma kapsamında yer alan 15 katılımcı firmadan 9'u (% 60) şahıs şirkettir. 6 şirket (% 40) ise aile şirkettir. Yapılan görüşmelerde 15 katılımcı firmadan 14'ünün limited şirket olduğu görülmektedir. İhracat gerçekleştiren bu firmaların faaliyet yılı ise iki buçuk yıldan başlamaktadır. Sektörde 25 yıl üzeri faaliyet gösteren firmalar da dikkati çekmektedir. Araştırma örnekleminde yer alan firmaların büyük bir kısmının doğrudan ihracat gerçekleştirdiği dikkati çekmektedir.

Tablo 3. 8: Katılımcı Firmaların Şirket Bilgileri

Katılımcı	Firma Bilgisi	İhracat Şekli	Faaliyet Yeri	Faaliyet Yılı	Hukuki Yapısı
Katılımcı 1	Şahıs Şirketi	Doğrudan	Ardahan	5 yıl	Limited
Katılımcı 2	Aile Şirketi	Doğrudan	Ardahan	24 yıl	Limited
Katılımcı 3	Aile Şirketi	Doğrudan ve Dolaylı	Ardahan	3 yıl	Limited
Katılımcı 4	Şahıs Şirketi	Doğrudan	Ardahan	4 yıl	Limited
Katılımcı 5	Aile Şirketi	Doğrudan	Ardahan	20 yıl	Limited
Katılımcı 6	Şahıs Şirketi	Doğrudan	Ardahan	7 yıl	Limited
Katılımcı 7	Şahıs Şirketi	Doğrudan	Ardahan	14 yıl	Limited
Katılımcı 8	Şahıs Şirketi	Doğrudan	Ardahan	5 yıl	Limited
Katılımcı 9	Aile Şirketi	Doğrudan	Ardahan	4 yıl	Anonim

Katılımcı 10	Şahıs Şirketi	Doğrudan ve Dolaylı	Ardahan	15 yıl	Limited
Katılımcı 11	Aile Şirketi	Doğrudan	Ardahan	10 yıl	Limited
Katılımcı 12	Şahıs Şirketi	Dolaylı	Gaziantep	8 yıl	Limited
Katılımcı 13	Aile Şirketi	Dolaylı ve Doğrudan	Gaziantep	25 yıl	Limited
Katılımcı 14	Şahıs Şirketi	Dolaylı	Gaziantep	26 yıl	Limited
Katılımcı 15	Şahıs Şirketi	Dolaylı	Gaziantep	2,5 yıl	Limited

Araştırma kapsamında katılımcıların faaliyet gösterdikleri sektör bilgileri Tablo 3.9’da verilmektedir. Tablo 3.9’dan görüleceği üzere katılımcı firmaların neredeyse tamamı çalışan sayısının 10 kişiden az olduğu mikro ölçekli firmalardır. Firmaların faaliyet gösterdikleri alanlar ise nakliye firmasından gıda, inşaata kadar çeşitlilik göstermektedir. Araştırmaya katılan firmaların bir kısmının Aktaş ve Türkgözü sınır kapılarının yanı sıra diğer sınır kapılarını da kullandıkları görülmektedir.

Tablo 3. 9: Katılımcı Firmaların İstihdam, Sektör ve Geçiş yaptıkları sınır kapıları bilgileri

Katılımcı	İstihdam Sayısı	Sektör	Sınır Kapısı
Katılımcı 1	1 kişi	İnşaat, Temizlik, Tekstil	Aktaş, Türkgözü, Sarp
Katılımcı 2	7 kişi	Elektrik	Aktaş, Türkgözü, Dilucu, Nusaybin
Katılımcı 3	3 kişi	Gıda, Temizlik Malzemesi	Aktaş, Türkgözü, Sarp
Katılımcı 4	4 kişi	Elektrik	Aktaş
Katılımcı 5	5 kişi	Endüstri	Aktaş, Türkgözü, Sarp
Katılımcı 6	6 kişi	Gıda	Aktaş, Türkgözü
Katılımcı 7	1 kişi	İnşaat	Aktaş, Türkgözü
Katılımcı 8	3 kişi	Tekstil, Tarım	Aktaş
Katılımcı 9	2 kişi	İmalat	Aktaş, Dilucu
Katılımcı 10	1 kişi	Madencilik	Aktaş, Türkgözü
Katılımcı 11	1 kişi	İnşaat, gıda	Aktaş, Türkgözü
Katılımcı 12	5 kişi	Nakliyat	Sarp, Türkgözü, Gürbulak, İpsala, Habur
Katılımcı 13	7 kişi	Nakliyat	Sarp, Türkgözü
Katılımcı 14	27 kişi	Nakliyat	Türkgözü, Hamzabeyli, Kapıkule

Katılımcı 15	3 kişi	Nakliyat	Aktaş, Türkgözü, Sarp Karasu Limanı, Gürbulak
--------------	--------	----------	---

Yapılan görüşmelerde katılımcı firmaların; inşaat malzemesi, alçı, beton, çimento, yaş sebze-meyve, gıda, orman ürünleri, elektronik eşya ve giyim eşyası ihracatı yaptıkları tespit edilmiştir. Katılımcıların ihracat yapmak için gerekli olan kalite belgelerinin bulunduğu ve mevzuatı sürekli takip ettikleri görülmektedir. Yapılan görüşmelerde sektörde daha eski olan firmaların ihracat konusunda daha deneyimli oldukları ve mevzuat gibi konularda daha fazla bilgiye sahip oldukları görülmektedir. Bununla birlikte aile şirketlerinin babadan kalma usul ile çalışmaya devam ettikleri de söylenebilir.

3.3.1. Ardahan ili sınır ticareti kapsamında karşılaşılan sorunlar

Yapılan araştırma kapsamında Ardahan ili sınır ticaretinde karşılaşılan sorunlar; Ulaştırma altyapısı ile ilgili sorunlar, sınır kapılarının beşeri, fiziki ve teknolojik sorunları, coğrafi sorunlar ve kriz döneminde yaşanan sorunlar olarak görülmektedir. İlerleyen bölümde bu başlıklar hakkında bilgi verilecektir.

3.3.1.1. Ulaştırma altyapısı ile ilgili sorunlar

Ulaşım, ticari faaliyetlerde dolayısıyla ekonomik kalkınmada önemli bir yere sahiptir. Ulaşımın çeşitlenip gelişmesi ticaretinde gelişmesinde rol oynamaktadır (Erdoğan, 2016). Rusya- Ukrayna savaşı, uluslararası düzeyde tedarik zincirlerinde kesintiye neden olmuş ayrıca ulaşım güzergâhlarının değiştirilmesine yol açmıştır. Bu süreçte Kuzey Koridorunu kullanan araçlar Orta Koridora yönelmiştir (Cengiz, 2023).² TRA2 bölgesi sınır kapılarından Ardahan ili sınır kapıları Aktaş ve Türkgözü kapıları ile Artvin Hopa sınır kapısı Orta Koridorun Avrupa'ya ilk geçiş noktasıdır.³ Savaş sonrası artan güvenlik endişeleriyle, Ardahan ili sınır kapılarından geçen araç sayısında önemli oranda artış meydana gelmiştir. Bu durum çeşitli katılımcılar tarafından gündeme getirilmiştir.

² Bölgede ulaşım altyapı sorunu süregelen gelen bir unsur olarak dikkati çekmektedir. Birdal (2015), bölgede yaşanan sorunun çözülmesi için ulaşım altyapısının artırılması ve çeşitlenmesi gerektiğini belirtmiştir.

³ Orta Koridor'dan gelen yoğunluğun kara sınır kapılarında ve demiryolu yük taşımacılığında yoğunluğa neden olduğu görülmektedir. Ayrıntılı bilgi için bkz. (Cengiz, 2023).

“Bu bölgede bizler genel olarak Hopa sınır kapısını, Çıldır’daki Aktaş sınır kapısını ve Posof’taki Türkgözü sınır kapısını kullanıyoruz genelde. Ama Rusya Ukrayna savaşından dolayı güvenlik açısından artık tüm her yerden Kafkasya tarafları bizim burdaki sınır kapılarına yönelmiş durumda artık Hopa’nın güvenli olmadığı düşünülüyor savaştan bombaların düşme alanlarının yakın olabilme ihtimaline karşı. O sebeple bir yoğunluk oluyor ve kapılarda uzun kuyruklar oluyor.”(Katılımcı Firma 5).

Güzergâhın değişmesi özellikle ulaşım alanında çeşitli aksaklıkların yaşanmasına yol açmıştır. Savaş sonrası bölgenin artan ulaşım yükünün yarattığı sorunları çözmeye yönelik ulaşım altyapısı modernizasyon çalışmaları devam etmektedir (Ticaret Bakanlığı, 2024). 2024 yılı Ardahan il özel idaresi ulaşım altyapısı verilerine göre; Ardahan ilinde 273 km devlet yolu, 98 km il yolu ve 480 km köy yolu bulunmaktadır. Devlet yolunun yalnızca 109 km’si ve il yolunun 11 km’lik bölümü asfalt yoldur (ATSO, 2024). Bu durum yapılan görüşmelerde en çok dile getirilen bir unsur olmuştur. Özellikle Ardahan Başta olmak üzere bölgedeki ana arterlerdeki karayollarının Türkiye’deki diğer yerleşim yerlerine göre çok daha kötü olduğu sıklıkla vurgulanmaktadır. Türkiye tarafında yol sorunun yanı sıra sınır sonrasında gidilen ülkedeki yollar da önemli sorun olarak ifade edilmektedir.

“ Aktaş’a giden yollar Türkgözü’ne nazaran daha iyi. Türkgözü yolları köy yolu gibi gelişmemiş. Türkiye tarafında yollar daha iyi durumda. Türkiye tarafında sorunlarımızı gerekli yerlere bildiriyoruz. Yoğunlukla çözülüyor ama Gürcistan’dan sonra ulaşım sıkıntılı. Sadece Gürcistan değil o bölgede İran, Rusya ve diğer ülkelerinde hemen hemen hepsinin ulaşımı kolaylaştırmak için yolları yenilenmeli. Ulaşım rahatlarsa bölgede ihracat ta artar” (Katılımcı Firma 3).

Türkiye’den başta Gürcistan olmak üzere Türki Cumhuriyetlere gerçekleştirilecek ticarete sadece yurtiçi yolların iyileştirilmesi yeterli olmayıp komşu ülke tarafında yolların iyileştirilmesi içinde görüşmelerin yapılması gereklidir. Katılımcılar sınır ötesinde ulaşım konusunda ciddi sorunlar ile karşılaştıklarını belirtmektedir.

“ Gürcistan tarafında ise yolların fiziki durumu kötü. O yollar düzeltilse iyi olur” (Katılımcı Firma 1).

“Tüm bunlar göz önüne alınarak bölgemizde ulaşım ağının artırılmasını ve ulaşım sorununun çözülmesini istiyoruz. Gürcistan tarafında özellikle yollar berbat. Yollarda çukurlar çökmeler var bazı yerlerde asfalt namına bişey kalmamış. Gece tehlikeli oluyor nakliye için. Şoförlerin kontrollü gitmesi gerekiyor.”(Katılımcı Firma 9).

Sınır ticaretinin gelişerek il genelinde katma değer artırılması için bölge içinde ve bölgeye ulaşım yollarının bir an önce iyileştirilmesi gerektiği dikkati çekmektedir. Rusya Ukrayna Savaşının ne zaman biteceği ve bu iki ülkede hasar alan altyapı sorunun ne zaman çözüleceği belli olmadığı için Ardahan başta olmak üzere bölge içi ve bölgeyi diğer illere bağlayan kara yollarının iyileştirilmesi önem taşımaktadır.

3.3.1.2. Sınır kapıları beşeri, fiziki ve teknolojik sorunlar

Aktaş gümrük kapısında toplam 6 peronda 10 görevli memur hizmet vermektedir. Türkgözü sınır kapısında da aynı şekilde 6 peronla 12 görevli memur hizmet vermektedir (Ticaret Bakanlığı, 2024). Rusya-Ukrayna savaşı sonrası artan yoğunluk, Ardahan sınır kapılarından gerçekleşen işlemlerin artmasına yol açmıştır. Türkgözü ve Aktaş sınır kapılarında görevli memur sayısının yetersiz olduğu görülmektedir. Sınır kapılarında kapasitenin üzerinde gerçekleşen yığılma nedeniyle uzun araç kuyrukları meydana gelmiş ve bekleme sürelerinin uzamıştır. Sınır kapılarında bekleme sürelerinin uzaması tedarik zincirinin kesintiye uğramasına dolayısıyla sınır ticaretinde olumsuz etkiye neden olmaktadır. Araştırma kapsamında sınır kapılarında çalışan görevli sayısının yetersizliği ve var olan görevlilerin bir kısmının yeterli bilgi, beceri ve deneyim konusunda eksiklikleri olduğu görülmüştür. Bu durum denetimlerin uzun sürmesine ve personel yetersizliğinden kaynaklı bekleme süreleri uzamaktadır. Bu kapsamda katılımcı görüşleri aşağıdadır;

“Sınır kapılarının büyüülmesi ve personel artışı gerekli.” (Katılımcı Firma 4).

“Bizim için kapılarda ilk karşılaştığımız sorun bekleme süreleri. Giriş çıkış evraklarından dolayı illaki bir sorun çıkıyor. İki ülke şartlarının uyumadığı ürünler oluyor. Araç sırasının çok uzun olmasından dolayı da bekleme oluyor. Kapılarda personel yetersizliği de var” (Katılımcı Firma 9).

Personel yetersizliği ve bilgi eksikliği denetimlerin uzun sürmesine ve bekleme sürelerinin uzamasına yol açmaktadır. Bu kapsamda katılımcı görüşleri aşağıdadır;

“ Gümrükte bazen çok uğraştırıyorlar. Bize göre her şey tamam ama gümrüklerde eksiklikler mutlaka çıkıyor ya da memurların bilgi eksikliği vardır. Yeterli personelde yok.” (Katılımcı Firma 10).

“ Karşılaştığımız en büyük sorun gümrük işlemlerinin uzun sürmesi ve bekleme süresinin uzaması. Sorun genelde Türkiye tarafında bu tarafta mesela Aktaş'ta 6 peron var denetleme ağır. Gürcistan tarafında tek peronla bu kadar yığılma olmuyor. Personel yok diyorlar sistem gidiyor diyorlar sorun ne bizde çözemedik” (Katılımcı Firma 5).

“ Gümrükteki işlemlerin daha hızlı sonuçlanmasını talep ediyorum. Bunun için gümrük personeli arttırılmasını talep ediyoruz yetkililerden bakalım” (Katılımcı Firma 5).

Özellikle ihracatın yoğun olduğu yaz dönemlerinde bekleme sürelerinin daha da uzadığı ve araç sürücülerinin bundan olumsuz etkilendiği görülmektedir. Bu konuda katılımcı görüşleri aşağıda yer almaktadır;

“Sınırda beklemeler oluyor. Yığılmaya bağlı kaç gün olduğu. 2 gün veya yığılmaya bağlı 7 güne kadar çıkıyor bekleme süresi ” (Katılımcı Firma 4).

“Çok sıra. Araçlar orda çok bekliyor. Sebebinin yoğunluk olduğu söyleniyor. O kapılardan sadece Gürcistan değil, Rusya'ya giden araçlar da geçiyor, Azerbaycan'a Türki Cumhuriyetlere giden araçlar da ordan geçiyor. O yüzden orası yoğunluk oluyor. Tabi oraya nasıl bir önlem alınabilir siz araştırmacılar daha iyi bilirsiniz. Çözsünüz iyi olur” (Katılımcı Firma 13).

“Sıra, sürekli sıra oluyor. Evet, maalesef araçlarımız 4-5 gün hatta 10 gün yatan aracımız oluyor. Buna sebep olarak ya Türk tarafı çalışmıyor, ya Gürcü tarafı çalışmıyor. Ya bizim taraf çalışmıyor diye bilgi veriyorlar ya karşı taraf çalışmıyor ” (Katılımcı Firma 12).

Sınır ticaretinde Türkiye tarafından kaynaklanan sorunlarının yanı sıra karşıdaki ülkeden kaynaklanan sorunlar da sıklıkla görülmektedir. Bu kapsamda ifade edilen katılımcı görüşleri şöyledir;

“Türkiye tarafında bekleme süresi uzun olmuyor. Gürcistan’dan Türkiye’ye gelirken bekleme oluyor. Rusya-Ukrayna savaşından sonra Ukrayna üzerinden geçemeyen araçlar Gürcistan’a yöneldi dolayısıyla kapasitenin çok üzerinde yığılma oluyor. Yükleme, bekleme, geçiş günleri arttı. Bazen 2 gün bazen bir haftaya kadar ”(Katılımcı Firma 7).

Rusya-Ukrayna Savaşı sonrasında artan taşıt yoğunluğuna sınır kapılarının hazırlıksız yakalandığı görülmektedir. Bekleme sürelerinin uzamasıyla birlikte kapıdan geçen araç ve insanların temel ihtiyaçlarının karşılanması bir sorun olarak ortaya çıkmıştır. Ardahan ilinde yer alan sınır kapılarının başta dinlenme ve yemek yeme alanları olmak üzere banyo ve tuvalet konusunda da eksiklikleri olduğu dikkati çekmektedir. Bu konuda katılımcılar genel olarak rahatsızdır.

“Birde bekleme süreleri uzun şoförlerin ihtiyaçlarını karşılayabilecekleri alanlar yok. wc banyo veya yiyecek içecek için bişeyler alabilecekleri kantin lokanta veya büfe tarzı yerler yok ” (Katılımcı Firma 1).

3.3.1.3. Sınır kapılarının fiziki yapıları ile ilgili sorunlar

Sınır ticaret merkezleri (STM) sınır ticaretinin kontrol altına alınabilmesi amacıyla kurulan ve mağazalarında bulunduğu üretim merkezleridir. Türkiye’de yalnızca 4 STM bulunmaktadır (Özçiloğlu ve Sakar, 2011). Sınır ticaret merkezlerinin sınır bölgelerde kurulmasına ilişkin ilk karar 2003 tarihli sınır ticareti yönetmeliğinde alınan bir karardır. Bu karara göre tüm sınır illerinde STM kurulması gereklidir (Kökçe, 2005). Ardahan sınır ticaretinde karşılaşılan sorunlardan biri de STM eksikliğidir. ⁴ Ardahan’da STM eksikliği konusuna ilişkin katılımcı yanıtları şöyledir;

“Sınır ticaret merkezlerinin açılması gerekiyor. Sınır ticaret merkezlerinin ve gümrük kapılarının fiziki yapılarının düzeltilmesi. Geçiş koşullarının iyileştirilmesi ve kapalı olan sınır ticaret merkezlerinin açılması gerekiyor. ”(Katılımcı Firma 11).

STM’lerin kuruluş amaçlarından biri de iki komşu ülke esnafının buluşturulması, firma ve ürünlerin tanıtılması yoluyla sınır ticaretinin geliştirilmesidir. Bu kapsamda düzenlenecek olan fuarlar ve sergiler sınır ticaretinde girişimciliği arttıracaktır

⁴ Bölgedeki STM’ler ile ilgili bkz. (Deniz ve Ağırkaya, 2015).

(Ünlü,2019). Sınır Ticaret Merkezlerinin kuruluşu sınır ticaretinin gelişiminde önemli bir adımdır. Çalışmamızda katılımcı firma görüşleri şöyledir;

“Devlet teşvikleri, fuarlar, STK ziyaretleriyle sınır ticaretinin iyileştirileceğini düşünüyorum” (Katılımcı Firma 2).

“ Sınır ticaretinin iyileştirilmesi için devlet teşvik programlarının olması gerektiğini düşünüyorum”(Katılımcı Firma 9).

Ülkeler için dış ticareti arttırmanın yolu üretimden son kullanıcıya teslim aşamasına kadar pazarlama ve lojistik faaliyetlerinin yönetimine bağlıdır. Bu süreçte malın taşınması, ambalajlanması, korunması ve depolanması önemlidir. Antrepoların işlevi geçici depolama kapsamında; sınır ticaretinde antrepolar mal depolanması, korunması, dağıtılması ve stok yönetimidir. Antrepolarda ayrıca gümrük işlemleri yapılması aracılığıyla gümrüklerde denetim ve bürokratik işlemlerden tasarruf sağlanarak oluşacak yoğunluğun önüne geçilebilmektedir (Binagul, 2022). Antrepolarda mallar vergisiz bir şekilde depolanmakta olup üretime giderken yurt içine yeni giriş yapılmış gibi ithalat işlemlerine tabi tutulmaktadır (Özeroğlu, 2011). Araştırmamızda katılımcılar antrepo yetersizliğine dikkat çekmiştir. Konu hakkında katılımcı görüşü şöyledir;

“STM’lerin açılması gerekiyor. Antrepo yetersizliği var. Şuanda tek sorunumuz antrepoların yetersiz olması. Geçici depolamada sıkıntı yaşıyoruz” (Katılımcı Firma 4).

3.1.3.4. Coğrafi sorunlar

Sınır ticaretinde iklim ve yer şekillerinin rolü ve önemi ciddi boyuttadır. Söz konusu iklim ve yer şekillerinin zor koşulları ulaşımın da kısıtlanmasına neden olmaktadır. İklim açısından Doğu Anadolu Bölgesi karasal iklimin en sert şekilde görüldüğü coğrafi bölgedir. Bölgede sıcaklık -40 derecenin altına kadar düşme eğilimindedir (Karabağ,1998). Sert karasal iklimin görüldüğü Doğu Anadolu Bölgesinde yıllık ortalama 2-3 ay don oluşmaktadır (Atalay ve Marton, 1997). Yer şekilleri bakımından bazı bölgelerinde 3000 metreyi aşan yüksek ve engebeli arazilere sahiptir dolayısıyla ulaşım karayoluyla sağlanmaktadır. Heyelan, toprak kayması ve sel gibi doğa olayları sıklıkla görülmektedir (Ardahan Valiliği, 2024). Araştırmamızda zorlu coğrafi şartların sınır ticaretinin gelişimine engel olduğu sonucuna ulaşılmıştır. Bu sonuç konuya

ilişkin literatürdeki çalışmalardan Baytar ve Erginyürek (2016) çalışmasında karasal iklimin ve engebeli yeryüzü şekillerinin sınır ticaretini zorlaştırdığı bulgusunu teyit etmektedir. Çalışmamızda bu konu ile ilgili katılımcı görüşleri şöyledir;

“Genelde heyelanlar çok oluyor. Yağmur seller çok sık oluyor. Yani genelde bunlar” (Katılımcı Firma 12).

“Coğrafi konum etkisiyle bölgede ihracat faaliyetleri zorlaşıyor. Kışın kar yağıyor don oluyor bunlarda ekstra zorluk katıyor.”(Katılımcı Firma 9).

3.1.3.5. Kriz dönemi ile ilgili sorunlar:

Salgın sürecinde (covid-19) ve sonrasında yaşanan tedarik zincirindeki aksamalar ve problemler, üretim girdileri ve ürünlerin kullanıcılara ulaştırılması noktasında önemli sorunlarla karşılaşmışlardır. Bu sorunların büyük çoğunluğu sınır kapıları geçişlerinde uygulanan kısıtlamalar ve gümrükleme problemleridir (SERKA, 2021: 17). Ülkelerin covid-19 kapsamında uyguladığı kısıtlamalar, sınır kapılarında araç kuyruklarına limanlarda ise yük yığılmalarına sebep olmuştur. 14 günlük karantina süresiyle birlikte şoförlerin vize sürecinde de aksaklıklar yaşanmıştır. Bu süreçte “zamana duyarlı hassas ürünler”, gümrüklerde meydana gelen uzun araç kuyruklarından dolayı ciddi gelir kayıplarına neden olmuştur. Bununla birlikte bazı ülkeler sınırlarını kapatarak sevkiyat güzergâhlarının ve şekillerinin (havayolu, karayolu, denizyolu) değişmesine dolayısıyla ulaşım maliyetlerinin arttırmıştır. Covid-19 döneminde Gürcistan’ın sınır kapılarında covid-19 önlemleri kapsamında Türkiye’nin uyguladığı önlemlerden daha katı kurallar sınır kapılarında aksamalara neden olmuştur. Bu durum ihracat-ithalata olumsuz etki etmiştir. Kriz zamanlarında sınır komşusu ülkelerin ortak kararlar alması ticaretin işleyişi bakımından önemlidir.⁵ Bu konuya ilişkin katılımcı görüşleri şöyledir;

“Aldıysak ta mevzuat ve covid uygulamaları mecburen önlemlerimizi ve bütün hazırlıklarımızı doğal olarak baypas etti. Sürece uyum sağlamaktan başka bişey yapamadık. Mesela bizim mevzuat ve uygulamalar ihracatımızı yapmamız için uygunluk ve kolaylık veriyse de karşı alıcı karşıdaki uygulamalardan dolayı gönderdiğimiz ürünü alamaz oldu. Bu hallerde ürün geri gelen eşya statüsüne girdi ve benzeri bir sürü ülkeler arası uygulama uyumsuzlukları sebebiyle genelde

⁵ Covid-19 krizinin ihracat ve ithalat üzerindeki etkileri için bkz. (Oran ve Gökmen, 2021).

ihracatçı firmaların bir sürü zararı da oldu. Bu uyumsuzluk ülkeler arası iletişimsizlikten kaynaklı olduğunun kanaati var bizde” (Katılımcı Firma 10).

“Evet, önlemler aldık. Elimizden geldiğince şoförlerimizin aşı olmasını, aşısız girmemelerini rica ettik. Fabrikalardan çıkma yasağından dolayı araçların çıkış yapabilmesi için mülki amirlerden izin aldık. Kaymakamlıktan ve valilikten, Ardahan valiliğinden. Ticaret odasının da özverili çalışmalarıyla bu doğrultuda özel izin alınıp sevkiyatımızı devam ettirdik. Yani biz Türkiye tarafı olarak elimizden gelen bütün çabayı gösterip önlemler aldık ama bu karşılıklı olduğu için. Gürcistan’ın kuralları çok katıydı” (Katılımcı Firma 7).

“Genellikle yurt dışından gelen şoförlerimiz kendilerini karantinaya aldı. Şirket içine girmediler ya da kimseyle temas etmediler. Genelde şirket içinde maskesiz çalışmadık veya dışarı maskesiz çıkmadık. Onun dışında şirkette kimse covid geçirmedi. Sevkiyatlarda hiçbir sıkıntı yaşamadık. Daha hızlıydı çünkü yurtiçinde trafik olmadığı için uluslararası işlemler daha hızlı gerçekleşti. Bir tek sınır kapılarında ekstra beklemler oldu önlemlerden dolayı” (Katılımcı Firma 12).

SONUÇ

Sınır ticareti iki sınır komşusu ülkenin sınır illerinde yaşayan vatandaşlarının ihtiyaçları doğrultusunda gerçekleştirdiği dış ticaretin yönetmelik ve kanunlarla düzenlenmiş özel bir dış ticaret rejimidir. Sınır bölgelerde en az iki yıl yerleşik olan gerçek ve tüzel kişiler tarafından yapılma iznine tabi, ilgili ilin valiliğince denetlenen bu ticaret çeşidi ithalat ihracat belgesi ibraz etmekten ve aynı zamanda gümrük giriş çıkış beyanname düzenlemekten muaf dış ticaret şeklidir. Türkiye’de sınır bölgelerinin ekonomik açıdan canlandırılması, kalkındırılması ve ihtiyaçlarının daha düşük maliyetlerle elde edilmesi sınır ticaretinin asıl amaçlarıdır.

Türkiye, dünyanın gelişmiş ekonomilerine sahip ülkelerden olan iki ekonomik güç Çin ve Rusya için; Hazar Bölgesi ve Orta Asya kaynaklarının Avrupa’ya ulaştırılması konusunda en güvenli ve istikrarlı geçiş güzergâhı konumundadır. Orta Asya ve Kafkasya’dan Avrupa’ya kaynak ve enerji aktarımı için Kars- Tiflis-Bakü ve Kars- Iğdır-Dilucu- Tahran-İslamabad demiryolları geçiş güzergâhlarıdır. TRA2 Bölgesi tüm bu geçişler için Türkiye’de ilk absorbe noktası olması ve bunun getirdiği dış ticaret hacmi dolayısıyla önemlidir. Ayrıca Sovyetler Birliğinin dağılmasıyla birlikte bağımsızlığını kazanan ülkelerin enerji ve kaynak ihtiyacının doğması, bölgede TRA2 bölgesinin kalkınması adına önemli bir dış ticaret hacminin varlığını göstermektedir. TRA2 bölgesinde faaliyete girecek olan kamu yatırımları (Kars Lojistik Merkezi ve Demiryolu hatları) da mevcut ticaret hacminin artmasında etkili olacaktır. Çalışma sahası Ardahan ili TRA2 bölgesinde bulunmaktadır ve iki faal sınır kapısı olmasına rağmen bölgenin en geride kalmış ilidir. Ardahan’ın potansiyeline ulaşması Ardahan ilini kalkındıracak aynı zamanda, ilden yoğun olarak verilen göçün önüne geçilebilecektir.

Ardahan sınır ticaretinin geliştirilmesi için mevcut sorunların tespit edilmesi amacıyla; Ardahan sınır kapılarından geçiş yapan 15 firma ile 22 soru formunda mülakat yapılmıştır. Bu çalışma kapsamında yapılan mülakat araştırmasıyla, Ardahan sınır ticaretinin genel durumu ve mevcut sorunları analiz edilmiştir.

Araştırma sonucunda sınır ticaretinde çözülmeyi bekleyen birçok sorunun mevcut olduğu anlaşılmıştır. Bunlar; ulaşım altyapısının geliştirilmesi, STM ve geçici depolama

alanlarının arttırılması, sınır kapılarında bekleme süresinin uzun olması gibi sorunlar mevcut sistemin yetersiz olduğunu göstermektedir. Sınır ticareti çalışmalarında neredeyse hiç değinilmeyen bir diğer sorun bölgede zorlu iklim ve yer şekilleri şartlarıdır. Söz konusu zorlu kış şartları ticaretinin de gelişmesine engel durumdadır. Bunun yanında bölgede ulaşım ağının arttırılması gerekmekte, iki ülkenin (Türkiye ve Gürcistan) karşılıklı yolların fiziki durumlarını yenilemeli, ulaşım altyapısı konusunda iyileştirmeler yapılması gerekmektedir. Özellikle Gürcistan tarafında bölgede yapılan sevkியatın arttırılması için yolların fiziki durumunun ağır ve uzun araçların geçişi için uygun olmadığı anlaşılmıştır. Bunun için iki ülkenin karşılıklı çalışmalar yapması ve ulaşımın sorununun çözülmesi gerekmektedir.

Mevzuat ve ihracata konu olacak ürünler her ilin ihtiyacına binaen belirlenmeli ve ürün çeşitliliği sağlanmalıdır. Bekleme sürelerinin kısaltılması noktasında ulaşılan bir diğer sonuç personel arttırılmasıdır. STM yetersizliği 2003 yılından bu yana çözülmesi gereken bir sınır ticaret sorunudur. STM'lerin bütün sınır bölgelerde açılması sınır ticaretinin ve girişimciliğin gelişmesinde önemli bir faktör olacaktır.

Sınır ticareti ile yetkilendirilmiş sınır illerinin tamamının gelir düzeyi çeşitli sebeplerle Türkiye ortalamasının altındadır. Sınır illerinde yaşayan halkın büyük çoğunluğunun geçimi tarım ve hayvancılıktır. Bu bağlamda sınır ticareti alternatif bir gelir ve istihdam kaynağıdır. Dolayısıyla bu bölgelerde sınır ticareti bölgesel kalkınma ve diğer bölgeler arası gelişmişlik farkının dengelenmesi açısından desteklenmeli, şartlar iyileştirilmelidir.

KAYNAKÇA

- Acar, G. (2021). Covid-19 Önlemlerinin Dış Ticaret İşlemlerine Etkisinin Değerlendirilmesi. *Uluslararası Yönetim İktisat ve İşletme Dergisi*, 17(2), 506-539.
- Afet ve Acil Durum Müdürlüğü (2024). (Erişim: 20.11.2024). <https://ardahan.afad.gov.tr/>.
- Afonso, Ó. (2001). The Impact of International Trade on Economic Growth. *Investigação—Trabalhos em Curso*, 106.
- Adıgüzel, A. (2020). Salgın Sürecinde Uzaktan Eğitim ve Öğrenci Başarısını Değerlendirmeye İlişkin Öğretmen Görüşleri. *Milli Eğitim Dergisi*, 49(1), 253-271.
- Ağırkaya, M.,B. (2013). *Sınır Ticaretinin Iğdır'ın Sosyo-Ekonomik Yapısına Etkisi*. [Yüksek Lisans Tezi]. Ulusal Tez Merkezi. 344532.
- Akal, M. (2008). Density and Structural Change in Foreign Trade with the Middle East Border Countries. *Gaziantep University Journal of Social Sciences*, 7(2), 271-296.
- Akbulut Özpay, G. (2018). Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu ve Türkiye Açısından Jeopolitik Önemi. *Marmara Coğrafya Dergisi* (37), 103-111.
- Akçacı, T. & Çınaroğlu, M. (2020). Yeni Koronavirüs (Covid-19) Salgınının Lojistik ve Ticarete Etkisi. *Gaziantep University Journal of Social Sciences*, Vol 19 Covid-19 Special Issue 447-456.
- Akzholova, A. & Akıncı, A. (2024). Türkiye-Kırgızistan İlişkileri: Dünü, Bugünü ve Yarını. *International Journal of Disciplines in Economics & Administrative Sciences Studies*, 6(23), 716-729.
- Allianz Araştırma (2020). Bahar Ekonomi Raporu. Covid-19: Ekonomi. (Erişim: 10.10.2024). www.eulerhermes_ekonomi_karantinada_yeni.
- Alpago, H. & Oduncu Alpago, D. (2020). Korona Virüs ve Sosyoekonomik Sonuçlar. *IBAD Sosyal Bilimler Dergisi*, (8), 99-114.
- Anderson, J. E. & Van Wincoop, E. (2001). Borders, Trade and Welfare. Nber Working Paper No. 8515. (Erişim: 8.9.2024). <https://www.nber.org/papers/w8515>.
- Ardahan Medya Gazetesi (2021). Pandemi Sadece Ardahan'a mı var? (Erişim: 9.9.2024). ardahanmedyagazetesi.com/haber/pandemi_sadece_ardahana_mi_var-5358.html.
- Ardahan Valiliği (2024). (Erişim: 7.9.2024). <http://www.ardahan.gov.tr/>.
- Atalay, İ., Mortan, K. (1997). *Türkiye Bölgesel Coğrafyası*. İstanbul: İnkılap Yayınları.
- Atıf Yılmaz, M. (2022). TRA2 Düzey-2 Bölgesinde (Ağrı, Ardahan, Iğdır, Kars) 2007-2019 Yılları Arasında Nüfusun Gelişimi Ve Demografik Yapının Değişimi. *Türk & İslam Dünyası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 9(32), 106-144.

- Aydın, N. (2018). Nitel Araştırma Yöntemleri: Etnoloji. Uluslararası Beşeri ve Sosyal Bilimler İnceleme Dergisi, 2(2), 60-71.
- Aydoğdu, M. & Bakırcı, M. (2021). Süleymanpaşa İlçesinde (Tekirdağ) Nüfusun Zamansal Gelişimi ve Mahallelere Göre Yoğunluk Analizi. Doğu Coğrafya Dergisi, 26(46), 273-294.
- Aydoğuş, İ. & Masca, M. (2000). Uluslararası Ticaretin Liberasyonu: Kim için? Ne kadar?. Afyon Kocatepe Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, 2(1), 47-58.
- Bahçe, A. B. & Mammadov, T. (2021) Covid-19 Pandemisinin Azerbaycan Üzerindeki Sosyal ve Ekonomik Etkileri. The Journal of Social Sciences, 55(55), 53-65.
- Balıkçioğlu, N. (2019). Türkiye ile Diğer Türk Cumhuriyetleri Arasında Dış Ticaretin Gelişimi: 2000-2017 Dönemi. Cumhuriyet Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi, 41(3), 225-245.
- Baltacı, A. (2019). Nitel Araştırma Süreci: Nitel Bir Araştırma Nasıl Yapılır?. Ahi Evran Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 5(2), 368-388.
- Bayar, İ. & Dabakoğlu, M. (2023). Democracy, Globalization and Economic Growth: An Empirical Analysis on Türkiye. Turkish Studies-Economics, Finance, Politics, 18(2).
- Bayraktutan, Y. (2003). Bilgi ve Uluslararası Ticaret Teorileri. CÜ İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi, 4(2), 177.
- Baytar, İ. & Erginyürek, M. (2016). Yeryüzü Şekillerinin Ülkeler Arası Ticarete Etkisi: Türkiye-İran Örneği. Anemon Muş Alparslan Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 4(2), 69-80.
- Bernard, A. B. Jensen, J. B., Redding, S. J., & Schott, P. K. (2007). Firms in International Trade. Journal of Economic perspectives, 21(3), 105-130.
- Binagül, A. V. (2022). Erken Cumhuriyet Döneminde Umumî Mağazacılık. Ardahan Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, 4(1), 81-88.
- Birdal, A. C. (2020). *TRA2 Bölgesinde Sınır Ticareti, Lojistik Merkez ve Taşıdığı Potansiyeller*. [Yüksek Lisans Tezi]. Ulusal Tez Merkezi. 587135.
- Birinci, S. (2018). Ardahan İlinde Göç Hareketinin Yaş ve Cinsiyet Yapısının Analizi (1995-2016). Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi 22(Özel Sayısı), 457-473.
- Bocutoğlu, E. & Bulut, E. (2012). Türkiye-Ermenistan Sınırının Açılmasının Olası Ekonomik Etkilerinin Ulaştırma Maliyetleri Açısından Değerlendirilmesi. Süleyman Demirel Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi, 2012 (25).
- Boz, Ç. (2012). Adam Smith ve Amartya Sen. Gazi Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, 14(3), 71-96.
- Budulgan, S. A. (2020). Özbekistan'ın Jeopolitik Önemi. Asya Araştırmaları Uluslararası Sosyal Bilimler Dergisi, 4(2), 167-184.

- Cengiz, Ö. (2023). Rusya-Ukrayna Savaşının Türkiye’den Geçen Orta Lojistik Koridora Etkileri. Kafkas Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, 14(27), 485-505.
- Coğrafya Harita (2024). Siyasi Haritalar. (Erişim: 5.8.2024). <http://cografyaharita.com/>.
- Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı (2024). Büyüme. (Erişim: 7.10.2024). Büyüme - T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı - SBB.
- Çelik, A. K. vd., (2010). Ardahan İl Merkezi ve İlçe Merkezleri İşgücü Piyasası İhtiyaçları Üzerine Ampirik Bir Araştırma. Karadeniz Uluslararası Bilimsel Dergi, 1(18), 21-37.
- Çelik, H. vd., (2020). Nitel Veri Analizi ve Temel İlkeleri. Eğitimde Nitel Araştırmalar Dergisi, 8(1), 379-406.
- Daştantan, Ü. (2021). E-Gümrük Kapsamında Türkiye’nin Kara Sınır Kapılarının Lojistik Aşamasında İncelenmesi. Gümrük ve Ticaret Dergisi, 8 (24), 55-65.
- DAKA (2014). İstihdam. (Erişim: 12.12.2024). <https://www.daka.org.tr>.
- Davutoğlu, A. (2001). *Stratejik Derinlik: Türkiye’nin Uluslararası Konumu*. İstanbul: Küre Yayınları.
- Demir, M. (2015). Kars İlinin Nüfus Gelişi ve Başlıca Demografik Özellikler. Doğu Coğrafya Dergisi, 20(34), 127-156.
- Demir, M.A. (2020). Ticaret Yoğunluğunun Analizi: Türkiye ve Türk Cumhuriyetler Örneği. Karadeniz Uluslararası Bilimsel Dergi, (291-308).
- Demirci, O. (2022). Özbekistan’ın Dönüşüm Sürecinde Makroekonomik ve Finansal Gelişmeler. Uluslararası Ekonomi Siyaset İnsan ve Toplum Bilimleri Dergisi, 1-15.
- Demirtürk, F. (2023). *Türkiye- Bulgaristan Ekonomik İlişkileri Kapsamında Edirne’den Sınır Ticareti*. [Yüksek Lisans Tezi]. Ulusal Tez Merkezi. 777263
- Deniz, A. & Kaya, M. B. (2015). Sınır Ticareti Yapan Firmaların Iğdır İli Sosyo-Ekonomik Yapısı Üzerindeki Etkileri. Kafkas Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, 6(9), 1-30.
- Deniz, T. (2019). Sınırlar, Sınır Ticareti ve Sınır Ticaret Merkezleri. The Journal of Academic Social Science Studies, 6(6 Issue 4), 351-370.
- Derin, A. (2022). Legal ve İlegal Sınır Ticaretinin Kente Yansımaları. [Doktora Tezi]. Van Yüzüncü Yıl Üniversitesi. Sosyal Bilimler Enstitüsü, Van. 098846.
- Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu (2022). Gürcistan Bilgi Notu. (Erişim: 10.10.2024). <https://www.deik.org.tr/uploads/gurcistan-bilgi-notu-Nisan-23-2>.
- Dikkaya, M. (2009). *Orta Asya ve Kafkasya: Dönüşüm Süreci ve Uluslararası Ekonomi Politik*, Beta Yayınları, İstanbul.

- Dikkaya, M. & Demirci, O. (2015). Gürcistan’da Sovyet Sonrası Ekonomik Dönüşüm ve Türkiye ile İlişkilerin Ekonomi Politikası. *Yeni Türkiye Kafkaslar Özel Sayısı*, 7, 588-612.
- Dikkaya, M. & Rızalı, S. (2017). Türkiye–Azerbaycan İlişkilerinde Rusya Faktörü: Ekonomi Politik Bir Analiz. *Savaş Yayınevi*, Ankara, 335-368.
- Dineri, E. & Bazarova, A. (2015). Türkmenistan Ekonomisinde Enerji Tüketimi ve Ekonomik Büyüme Arasındaki İlişki. *Dicle Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 5(9), 96-106.
- Doru, Ö. (2023). Merkezi ve Doğu Avrupa Geçiş Ekonomileri İçin AB Ekonomileriyle Gelir Yakınsaması Analizi. *Kapanaltı Dergisi*, (3), 72-81.
- Doru, Ö., Dabakoğlu, M. (2021). Seçilmiş ülkelerde yüksek teknoloji ürün ihracatı ve ekonomik büyüme ilişkisi. *Bingöl Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 5(2), 295-313.
- Doru, Ö. & Ersungur, Ş. (2014). Türkiye’de Dış Ticaret ve Ekonomik Kalkınma İlişkisinin Ekonometrik Analizi (1980-2010). *Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, 28(3).
- Doru, Ö. & Aslan, M. B. (2019). Türkiye ile Türk Cumhuriyetleri Arasındaki Ekonomik İlişkiler: Dış Ticaret, Turizm ve Yatırım Açısından Bir Değerlendirme. *Bingöl Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 9(17), 427-442.
- Duran, M. S. & Mustafa, A. C. A. R. (2020). Bir Virüsün Dünyaya Ettikleri: Covid-19 Pandemisinin Makroekonomik Etkileri. *International Journal of Social and Economic Sciences*, 10(1), 54-67.
- Dünya Gazetesi (2021). Salgın Haberleri. (Erişim: 11.10.2024). <https://www.dunya.com/>.
- Eğilmez, M. (2021). Kendime Yazılar. (Erişim: 10.10.2024). <https://www.mahfiegilmez.com>
- Erdoğan, H. T. (2016). Ulaşım Hizmetlerinin Ekonomik Kalkınma Üzerine Etkisi. *İstanbul Gelişim Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 3(1), 187-215.
- Erkan, UZUN (2021). Covid-19 Öncesi ve Sonrası Güneydoğu Anadolu Bölgesi Gümrüklerinden Yapılan İhracat ve İthalat Verilerindeki Değişimler. *OPUS International Journal of Society Researches*, 17 (Pandemi Özel Sayısı), 3593-3620.
- Erkök Yılmaz, Ş. (2016). *Dış Ticaret Kuramlarının Evrimi*. Efil Yayınevi.
- Eroğlu, E (2020). Covid-19’un Ekonomik Etkisinin ve Pandemiyle Mücadele Sürecinde Alınan Ekonomik Tedbirlerin Değerlendirilmesi. *International Journal of Public Finance*, 5(2), 211-236.
- Ertürk, Y.E. vd., (2013). Bölgeler Arası Dengesizliklerin Giderilmesinde Güçlü Bir Dış Ticaret Aracı: Sınır Ticareti. *İğdır Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Dergisi*, 3(4), 79-88.
- Ekinci, M. B. (2010). *Bölgesel Kalkınma Çerçevesinde OSB’ler ve STM’ler Vastasıyla Türkiye’nin Komşularıyla Dış Ticaretinde Potansiyel Sektörleri*. Sınır Ticareti Kongre Kitapçığı.

- Elibüyük, M., Yılmaz, E. (2020). Türkiye'nin Coğrafi Bölge ve Bölümlerine göre Yükselti Basamakları ve Eğitim Grupları. Coğrafi Bilimler Dergisi, 8(1), 27-56.
- Emniyet Genel Müdürlüğü (2024). Demiryolu Hudut Kapıları. (Erişim: 7.9.2024). <https://www.egm.gov.tr/gocmenhudut/kara-ve-demiryolu-hudut-kapilari>.
- European Comission 2020. (Erişim: 8.10.2024). <https://ec.europa.eu/>.
- Eştürk, Ö. (2017). TRA2 Bölgesinde (Kars, Ardahan, Iğdır, Ağrı) İşgücünün Analizi ve Türkiye İşgücü Piyasalarıyla Karşılaştırılması. Akademik Sosyal Araştırmalar Dergisi 5(62), 177-189.
- Frankel, Jeffrey, A. & David H. Romer (1999). "Does Trade Cause Growth?" American Economic Review, 89 (3): 379-399.
- Ganiev, J. vd., (2022). Türkiye Cumhuriyeti'nin 100'üncü Yılında Türk Cumhuriyetleriyle Arasındaki Dış Ticaretin Değerlendirilmesi. Avrasya Dosyası, 14(2), 165-189.
- Güneş, R. vd., (2010). Türkiye, Rusya ve Türk Cumhuriyetleri Arasındaki Dış Ticaret İşlemlerinde Barter Yönteminin Uygulanabilirliği. Akademik Yaklaşımlar Dergisi, 1(1), 99-121.
- Güneş, R.. vd., (2010). Doğu ve Güneydoğu Anadolu Bölgelerindeki Sınır Ticareti: Sınır Ticaretinin Gelişimini Engelleyen Faktörler ve Çözüm Önerileri. Akademik Yaklaşımlar Dergisi, 1(1),1-22.
- Gürbüz, M. & Karabulut,M.(2008). SSCB'nin Dağılmasıyla Bağımsızlığına Kavuşan Ülkelerde Ortalama Yaşam Süresi ile Sosyo-Ekonomik Değişkenler Arasındaki İlişkiler. Coğrafi Bilimler Dergisi 6(1),69-83.
- Güngör, B. (2008). Türkiye- Ermenistan Sınırının Açılması Neden Gündemde?: Jeo-Ekonomik Bakış. Uluslararası İktisadi ve İdari İncelemeler Dergisi, 1(1), 11-33.
- Güllülü, U. Vd., (2010). Gürbulak Sınır Kapısından Geçiş Yapan Kişilerin Bu Kapıdan Gerçekleştirilen Sınır Ticaretinin Boyutlarıyla İlgili Bilgi, Düşüncü ve Tutumları Üzerine Bir Araştırma. Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi, 20 (2), 387-404.
- Gülşen, A. & Yıldırım, M. (2021). Türkmenistan'da Büyüme ve Mali Yapı: Var Analizi (1996-2019). Asya Araştırmaları Uluslararası Sosyal Bilimler Dergisi. 5 (1), 53-68.
- Gogorishvili, I. (2016). Foreign Economic Policy of Georgia since Gaining The İndependence. Estonian Discussions on Economic Policy, 24(1).
- Gozgor, G. & Piskin, A. (2011). İşsizlik ve Dış Ticaret: Türkiye'deki Bölgeler için Genelleştirilmiş Momentler Yöntemi-Dinamik Panel Veri Yaklaşımı. Business and Economics Research Journal, 2(3), 121-138.
- Gürbulak Gümrük Müdürlüğü (2024). Gürbulak sınır kapısı. (Erişim: 21.10.2024). <https://gurbulak.ticaret.gov.tr/kurumsal/baglanti-mudurluklerimiz/gurbulak-gumruk-mudurlugu>.

- Gürsoy, F. & Kalyoncu, H. (2012). Foreign Direct Investment and Growth Relationship in Georgia. *International Journal of Economics and Financial Issues*, 2(3), 267-271.
- Harita Genel Komutanlığı. (2024). (Erişim: 23.11.2024). <https://www.harita.gov.tr/>.
- Hrant Dink Vakfı. (2014). Türkiye-Ermenistan Sınırı Sosyo-Ekonomik Etkiler Araştırması. (Erişim: 25.10.2024). <https://hrantdink.org/>.
- İğdır Ticaret ve Sanayi Odası (2024). İthalat Limit Değerleri. (Erişim: 30.11.2024). <https://www.igdirto.org.tr/2023-yili-sinir-tic-ithalat-deger-limitleri/>.
- İçişleri Bakanlığı (2024). Covid-19 Ülkeye Giriş Tedbirleri. (Erişim: 9.10.2024). www.icisleri.gov.tr.
- İnançlı, S. & Ak, M. Z. (2005). Türkiye'nin Komşu Ortadoğu Ülkeleri ile Ticari İlişkilerine Ekonomik ve Siyasi Gelişmelerin Etkileri. *Ortadoğu Yıllığı*, 3, 385-404.
- İnsamer (2024). Kazakistan Ülke Profili. (Erişim: 25.11.2024). <https://www.insamer.com/tr>.
- İstanbul Gelişim Üniversitesi İİBF (2023). Sınır Ötesi Hareketlilik Üzerindeki COVID-19 ile İlgili Kısıtlamalar Küresel Ticareti Nasıl Etkiliyor? (Erişim: 23.11.2024). iisbf.gelisim.edu.tr/bolum/uluslararasi-ticaret-ve-finansman-302/haber/sinir-otesi-hareketlilik-uzerindeki-covid-19-ile-ilgili-kisitlamalar-kuresel-ticareti-nasil-etkiliyor
- İstikbal, D. (2021). Türk Dünyasında Ekonomik İşbirliği. (Erişim:13.11.2024). <https://kriterdergi.com/dosya-turk-dunyasi/turk-dunyasinda-ekonomik-is-birligi>.
- Krugman, P. R. (1989). *Industrial Organization and International Trade*. Handbook of industrial organization, 2, 1179-1223.
- Karataş, Z. (2015). Sosyal Bilimlerde Nitel Araştırma Yöntemleri. *Manevi Temelli Sosyal Hizmet Araştırmaları Dergisi*, 1(1), 62-80.
- Katkat Özçelik, M. (2016). Gürcistan ile Türkiye'nin Ticari İlişkisi ve Artvin'deki Ticarete Etkisi. *Karadeniz Araştırmaları*, 13 (52), 211-232.
- Karabağ, S. (1998). Sınır Ticareti Bölgesel Kalkınmasındaki Etkileri. *Gazi Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi*.
- Karabulut, K. & Karabulut, D.E.(2024). Türkiye-Azerbaycan İlişkileri ve Nahcivan. *Uluslararası Gelişim Akademi Dergisi*, 1(5), 16-24.
- Kökçe, R. (2005). *1994-2004 Yılları Arasında Güneydoğu Anadolu Bölgesi ile Sınır Ticaretinin Bölge Ekonomisine Etkisi*. [Yüksek Lisans Tezi]. Ulusal Tez Merkezi. 186726.
- Karabağ, S. & Şahin, S. (2020). *Türkiye Beşeri ve Ekonomik Coğrafyası*. Pegem Yayınevi, Ankara (8, baskı).
- Kapu, H. & Tutar, H. (2014). Sınır Kapılarının Girişimcilik Kültürü Üzerine Etkisi: İğdır Örneği. *Öneri Dergisi*, 11(41), 115-132.
- Karluk, R. & Dural, B. (2010). *Sınır Ticaretinin Türkiye ve Komşu Ülkelere Etkileri*. 50-58.

- Kayumov, K. (2024). Social Aspects of The Demographic Situation in Uzbekistan. İmgelem (Özbekistan Özel Sayısı), 329-352.
- Kurz, H. D. & Salvadori, N. (2003). Theories of Economic Growth: Old and New. The Theory of Economic Growth: A 'Classical' Perspective. Cheltenham Edward Elgar Publishing 1-22.
- Kızıldere, C. (2020). Dış Ticaret-Ekonomik Büyüme İlişkisi: Türkiye Örneğinde Bir Nedensellik Analizi. Karadeniz Uluslararası Bilimsel Dergi, (45), 318-331.
- Kumbaracıbaşı, O. (1976). *Dış Ticaret Teorisi ve Uluslararası Ekonomi*. Ankara: Kalite Matbaa.
- Kara, M. (2005). Ekonomik Etkileri Açısından Türkiye'deki Sınır Ticaretinin Değerlendirilmesi. Balıkesir Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 4(6), 29-45.
- Kalaycıoğlu, S. (2022). Bir Garip Sınır Ticareti ve Fakirleştiren Büyüme. Türk Asya Stratejik Araştırmalar Merkezi (TASAM). (Erişim: 1.12.2024). <https://tasam.org/Files>.
- Künü, S. vd., (2015). Kapalı sınır kapılarının yerel ekonomiler üzerine yansımaları: Alican Sınır Kapısı Örneği. International Caucasus-Central Asia Foreign Trade and Logistics Congress Proceeding Book .393-410.
- Kaya, F. (2018). Ağrı İlinin Coğrafi Analizi. Ağrı İlinin Sosyo-Ekonomik Profili Dergisi, 19, 1-32.
- Kurtoğlu, A.B. & Tatar, V. (2023). Avrupa Birliği Ulaştırma Politikası Kapsamında Doğu-Batı Koridoru: Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu ve Olası İşlevleri. Disiplinlerarası Yenilik Araştırmaları Dergisi 3(1), 31-40.
- Kırım Haber Ajansı (2024). Orta Koridor. (Erişim: 5.11.2024). <https://www.qha.com.tr/>.
- Kars Valiliği AFAD (2024). Kars IRAP. (Erişim: 6.12.2024). <https://kars.afad.gov.tr/>.
- Milner, H. V. (1999). The Political Economy of International Trade. Annual review of political science, 2(1), 91-114.
- Mercan, A. N. (2011). *Sınır Ticaretinin Geliştirilmesi ve Sınırların Serbest Yerler Haline Dönüştürülmesi*. [Yüksek Lisans Tezi]. Ulusal Tez Merkezi. 280434
- Meteoroloji Genel Müdürlüğü (2024). (Erişim: 22.12.2024). <https://mgm.gov.tr/>.
- Milliyet Gazetesi (2024). Türkiye Sınır Kapıları Haritası. (Erişim: 25.10.2024). <https://www.milliyet.com.tr>.
- Nahcivan Başkonsolosluğu (2024). Nahcivan Özerk Cumhuriyeti Hakkında Genel Bilgiler. (Erişim: 2.11.2024). <https://nahcivan-bk.mfa.gov.tr/Mission/>.
- OECD (2022). Employment Rate. (Erişim: 10.10.2024). <https://data.oecd.org/emp/>.
- Oran, İ. B. & Gokmen, M. (2021). Covid-19'un Dünya ve Türkiye Dış Ticaretine Etkileri. The Journal of Social Science, 5(10), 377-391.

- Orhan, O. Z. (2014). *Sınır Ticaretinin Türkiye Ekonomisine Etkileri*. İstanbul: İstanbul Gelişim Yayınları.
- Ovalı, S.(2015). TRACECA Projesi ve Türkiye. Uluslararası İktisadi ve İdari İncelemeler Dergisi (1). <https://doi.org/10.18092/ijeas.54016>.
- Öğüt, T. (2011). Milli Sınırların Oluşumu Sürecinde Güneydoğu Anadolu Kaçakçılık Ekonomisi. İstanbul: İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi, 31(2),91-122.
- Özay, N. (2015). Uluslararası Ticarete Korumacılık ve Türkiye’de Uygulanan Koruma Önlemleri. Gümrük ve Ticaret Dergisi, (5), 23-33.
- Özcan, S, Taş, H. (2017). Sınır Ticareti ve Bölgesel Girişimciliğin Ekonomik Gelişmeye Etkisi. Yalova Sosyal Bilimler Dergisi, 7 (15) , 57-66.
- Özçelik, K. vd., (2015). Sarp Sınır Kapısından Gerçekleştirilen Sınır Ticareti ve Artvin Ticaretine Etkileri. Ordu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi 5(13), 219-242.
- Özeroğlu, A. İ. (2011). Dış Ticaret ve Antrepo Rejimi. Anadolu BİL Meslek Yüksekokulu Dergisi, (22), 33-38.
- Öztürk, N. (2006). Türkiye’de Sınır Ticaretinin Gelişimi, Ekonomik Etkileri, Karşılaşılan Sorunlar ve Çözüm Önerileri. ZKÜ Sosyal Bilimler Dergisi, s.107-127
- Öztürk, Ş. (2013). *Van İli Sınır Ticareti ve Türkiye-İran Dış Ticaretinin 1980 Sonrası Gelişimi*. [Yüksek Lisans Tezi]. Ulusal Tez Merkezi. 344533
- Öztürk, N. (2003). Dış Ticaret Kuramında Yeni Yaklaşımlar. Öneri Dergisi, 5(19), 109-126.
- Özoral, B. (2020). Ortadoğu’da Koronavirüs Mücadelesinin Politik ve Ekonomik Yansımalarının İran ve Körfez Ülkeleri Üzerinden Değerlendirilmesi. İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 19(37), 1-13.
- Özkan, M. (2024). Bağımsızlık ve Dönüşüm: Türkmenistan’da Siyasal, Ekonomik ve Kültürel Yapıların Yeniden İnşası. İran ve Turan Tarihi Araştırmaları Dergisi, 7(13), 17-41.
- Özyakışır, D. (2013). *Deniz ÖZYAKIŞIR* (Vol. 51). Nobel Akademik Yayıncılık Eğitim Danışmanlık Tic. Ltd. Şti.
- Pelit, İ. & Irmak, E. (2022). Covid-19’un Türkiye’nin Dış Ticaretine Etkisi. Uluslararası Ekonomi ve Yenilik Dergisi, 8(1), 79-97.
- Paksoy, H. & Alagöz, M. (2024). Dorudan Yabancı Yatırımlar, Ticari Açıklık ve İstihdamın, Büyüme Üzerine Etkisi: Kazakistan Örneği (1992-2022). Necmettin Erbakan Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi, 6(1), 160-175.
- Polat, E. vd., (2024). Uluslararası İşletmelerde Politik Riskler: Risk Yönetim Stratejileri ve Kontrol Faaliyetlerinin Etkinliği Üzerine Bir Araştırma. İnönü Üniversitesi Uluslararası Sosyal Bilimler Dergisi, 13(2), 494-517.
- Sağlık Bakanlığı (2024). Covid-19 Önlemleri. (Erişim: 8.12.2024). <https://covid19.saglik.gov.tr>.

- Sakarya, A. & İbişoğlu, Ç. (2015). Türkiye’de İllerin Sosyo-Ekonomik Gelişmişlik Endeksinin Coğrafi Ağırlıklı Regresyon Modeli ile Analizi. *Marmara Coğrafya Dergisi*, (32), 211-238.
- Sakar, M. M. & Özçiloğlu, M. (2011). Sınır Ticareti Uygulaması Sorunlar ve Çözüm Önerileri. *Girişimcilik ve Kalkınma Dergisi*, (6:1).
- Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı (2024). Kalkınma Ajansları. (Erişim: 27.11.2024). <https://ka.gov.tr/sayfalar/kalkinma-planlamasinda-istatistiki-bolge-birimleri-siniflandirma>.
- Sayım, F. & Zengin, H. (2012). Dış Ticarete Kullanılan Finansman ve Teslim Şekillerinin Türkiye Sınır Ticareti Uygulamalarında Kullanılabilirliği. *Uluslararası Yönetim İktisat ve İşletme Dergisi*, 8(17), 215-235
- Sütcü, G. (2008). Araştırma Bize ne Öğretir? Yönteme ve Araştırmacıya Eleştirel Bakabilmek. *Selçuk İletişim*, 5(3), 45-57.
- Seyidoğlu, H. (2007). *Uluslararası İktisat Teori ve Uygulama*. İstanbul: Güzem Can Yayınları.
- Sezer, İ. (2018). *Karadeniz Bölgesinin Turizm Coğrafyası*. Paradigma Akademi.
- SERKA (2011). *TRA2 Bölgesinde Serhat Lojistik Vadisi İmkânı*. (Erişim: 11.12.2024). <https://www.serka.gov.tr/store/file/common/46d74eb78513df0fe116acdaffe91444>.
- SERKA (2012). *TRA2 Bölgesinde Sınır Ticareti ve Sınır Kapıları: Sosyo-Ekonomik Bir Analiz Sorunlar ve Çözüm Önerileri*. (Erişim: 24.10.2024). <https://www.serka.gov.tr/dokuman-merkezi>
- SERKA (2013). *Ardahan’ın Sosyo-Ekonomik Durumu ve Uygun Yatırım Alanları*. Erişim: 18.10.2024). <https://www.kalkinmakutuphanesi.gov.tr/dokuman/ardahan-nin-sosyo-ekonomik-durumu-ve-uygun-yatirim-alanlari/1228>.
- SERKA (2018). *TRA2 Bölgesi Dış Ticaretinin Gelişimi ve Dış Ekonomik Çevre Analizi*. (Erişim: 17.9.2024). <https://www.serka.gov.tr/assets/upload/dosyalar/dis-ekonomik-cevre-analizi-06062018.pdf>
- SERKA (2021). *Lojistik Sektörü Analiz Raporu ve Kılavuzu: TRA2 Bölgesi*. (Erişim: 13.12.2024). <https://www.serka.gov.tr/assets/upload/dosyalar/tra2-bolgesi-lojistik-sektoru-analiz-raporu-ve-kilavuzu.pdf>
- SERKA (2023). *TRA2 Bölgesi Sanayi Bölgeleri Altyapı Durumları ve İhtiyaç Analizi*. (Erişim: 15.11.2024). <https://www.serka.gov.tr/planlama/arastirma-raporlari>.
- SERKA (2024). *TRA2 Düzey-2 Bölgesi Bölge Planı (2024-2028)*. Erişim: 13.11.2024). <https://www.serka.gov.tr/assets/upload/dosyalar/tra2bolgeplani2024-2028.pdf>.
- Sönmez, M. (1995). *Sınır ve Kıyı Ticareti*. Erzurum: Yaylacık Matbaası.
- Sözbilir, M. (2009). Nitel Veri Analizi.

- Şerefli, M. (2016). Dış Ticaretin Ekonomik Büyüme Üzerine Etkisi: Türkiye Örneği. Kastamonu Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, 13 (3), 136-143.
- Tahran Ticaret Müşavirliği (2023). Türkiye-İran İkili İlişkilerine Dair Değerlendirmeler. (Erişim: 19.9.2024). <https://ticaret.gov.tr/data/>.
- Tatar, M. & Ergün, S. (2021). Covid-19 Salgınının Türkiye İşgücü Piyasası Üzerindeki Yansımaları. Avrasya Sosyal ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi, 8(4), 46-60.
- Terry, S. vd., (2020). VOX CEPR Policy Portal. (Erişim: 27.11.2024). <https://voxeu.org/article/covid-inducede>.
- Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası (2024). Koronavirüs. (Erişim: 16.11.2024). <https://www.tcmb.gov.tr/wps/wcm/connect/TR/TCMB+TR/Main+Menu/Duyurular/Koronavirus>.
- Takım, A. (2015). *Uluslararası Ticarete Giriş: Kavram Teori Politika ve Uygulama*. Bursa: Ekin Yayınevi.
- Toprak, N. (2015). *Sınır Ticareti Yapan Mükelleflerin Ticari Verimliliğini Etkileyen Faktörler: Van-Kapıköy Örneği*. [Yüksek lisans tezi]. Ulusal tez merkezi.425688.
- Terzi, G. (2018). Türkiye’de Sınır Ticareti ve Uygulamadaki Sorunlar. Gümrük ve Ticaret Dergisi, 11.
- Turhan T. G. (2012). *Kara Sınırı Komşuları ile Ticaretin Türkiye’nin Kalkınmasındaki Etkisi: Çekim Modeli Yaklaşımı*. İstanbul.
- Tekin, Ü. E. (2017). Türkiye’de Sınır Ticareti ve Bölgesel Kalkınma Etkileri. Social Sciences Studies Journal 3(9):714-720.
- Tezcan, D.İ. (2019). *Serbest Bölgelerin Ve Sınır Ticaretinin Türkiye Ekonomisindeki Yeri*. [Yüksek Lisans Tezi]. Ulusal Tez Merkezi. 557545
- Türkiye Cumhuriyeti ticaret bakanlığı, (2023 Ağustos). Kara Hudut Kapıları. (Erişim: 3.11.2024). <https://ticaret.gov.tr/>.
- TÜRKSOY (2024). Kazakistan Cumhuriyeti. (Erişim: 18.10.2024). <https://www.turksoy.org/>.
- Taşkın, E. & Akıncı, Ö. S. (2021). Covid-19 Küresel Salgınının Uluslararası Ticarete Etkileri. Alanya Akademik Bakış, 5 (2), 749-771.
- Tan, M. & Altundal, F. (2008). *Türkiye’de Sınır Ticaretinin Gelişimi ve Mevcut Durumu*. İstanbul Ticaret Odası, Yayın no: 2008, İstanbul.
- Tutar, H. & Özyakışır, D. (2013). TRA2 Bölgesinden İstanbul’a Göç Hareketlerinin Nedenlerine İlişkin Bir Araştırma. Istanbul Journal of Sociological Studies (47), 31-58.
- Türkiye Cumhuriyeti Dış işleri Bakanlığı (2024). Gürcistan’ın Ekonomisi. (Erişim: 12.12.2024). <https://www.mfa.gov.tr/gurcistan-ekonomisi.tr.mfa>.
- TÜİK (2024). Nüfus İstatistikleri. (Erişim: 2.10.2024). <https://www.tuik.gov.tr/>

- Türk, A. vd., (2020). Tarihsel Süreçte Yaşanan Pandemilerin Ekonomik ve Sosyal Etkileri. Gaziantep University Journal of Social Sciences, 19(COVID-19 Special Issue), 612-632.
- Tarım ve Orman Müdürlüğü (2024). Iğdır İli. (Erişim: 20.10.2024). <https://igdir.tarimorman.gov.tr/Menu/20/Ilimiz>.
- T.C. Cumhurbaşkanlığı Mevzuat Bilgi Sistemi (2020). Sınır Ticareti Mevzuatı. (Erişim: 14.11.2024). <https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuat?MevzuatNo=23108&Mevzuat>.
- T.C. Dış İşleri Bakanlığı (2024). Türkiye'nin Çok Taraflı Ulaştırma Politikası. (Erişim: 8.10.2024). https://www.mfa.gov.tr/turkiye_nin-cok-tarafli-ulastirma-politikasi.tr.mfa
- TRACECA hakkında (2024, 20 Aralık). TRACECA Üye Ülkeleri. (Erişim: 18.10.2024). <https://traceca-org.org/en/about-traceca/>.
- ULİSA12 (2022). Ukrayna-Rusya Savaşı ve Türkiye Ekonomisi. (Erişim: 11.11.2024). <https://aybu.edu.tr/GetFile?id=59940f5f-4463-4e92-83e2-f681a51a0033>.
- Ulaşım Uzmanı (2024). Demir İpek Yolu. (Erişim: 15.9.2024). www.ulasimuzmani.com/etiket/ipekyolu/.
- UNICEF (2024). Covid-19. (Erişim: 13.10.2024). <https://www.unicef.org/turkiye/korona>.
- Ünüvar, İ. & Aktaş, H. (2022). Dünya’da ve Türkiye’de Covid-19 Pandemisinin Ekonomik Etkileri. Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Meslek Yüksekokulu Dergisi, 25 (1), 124-140.
- Ünsped Gümrük Müşavirliği (2024). Koronavirüs (Covid-19) ile İlgili Taşımacılık ve Dış Ticaret Alanında Alınan Önlemler. (Erişim: 2.11.2024). www.ugm.com.tr.
- Ünlü, S. (2019). Türkiye’de Sınır Ticaretinin Gelişimi, Ekonomik Gelişimi ve Çözüm Önerileri. Gümrük Ticaret Dergisi, 6(18),54-69.
- Üzümcü A. & Topal, S. (2017). TRA2 Bölgesi Dış Ticaret Özellikleri ve TRA2 Bölgesinden Türk Cumhuriyetlerine İhracat Yapan Firmaların Karşılaştıkları Sorunlar Üzerine Bir Analiz. Atatürk University Journal of Economics & Administrative Sciences, 31(3).
- Üzümcü, A. & Özşahin, L. (2019). TRA2 bölgesinde dış ticaret ve göç olduğu: 2010-2018 dönemi üzerine bir inceleme. Kafkas Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, 10(20), 670-707.
- Yardımcı, Ş.(2021). Temassız İhracat Sisteminin Türkiye’nin İhracatına Etkileri: Habur Sınır Kapısı Bağlamında Bir Analiz. Gümrük ve Ticaret Dergisi, 8(24),37-54.
- Yaşar, O. (2005). Sanayi Coğrafyası Öğretiminde Araştırma Yöntemlerinden “Anket ve Mülakatın” Kullanılması. Doğu Coğrafya Dergisi, 10(13), 79-96.
- Yazıcıoğlu, İ. E. (2023). Uluslararası Ticaret Teorilerinden Mutlak, Karşılaştırılmalı ve Rekabetçi Üstünlükler Teorilerine Yönelik Bir Değerlendirme. Uluslararası Ticaret ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi, 6(2), 28-42.

- Yeşilmen, İ. (2021). *Sınır Ticaretinin Şırnak Ekonomisine Etkileri*. [Yüksek Lisans Tezi]. Ulusal Tez Merkezi. 699550.
- Yıldırım, A. & Şimşek, H. (2018). *Sosyal Bilimlerde Nitel Araştırma Yöntemleri*. Ankara: Seçkin Yayıncılık.
- Yıldırım, U. (2021). Covid-19 Pandemisinin Dış Ticaret Üzerine Etkisi: İstatistiksel Bir Yaklaşım. *Fidcaoeconomia*, 5(1), 280-295.
- Yılmaz, M. (2022). TRA2 Düzey-2 Bölgesinde (Ağrı, Ardahan, Iğdır, Kars) 2007-2019 Yılları Arasında Nüfusun Gelişimi ve Demografik Yapının Değişimi. *Türk ve İslam Dünyası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 9(6).
- Yılmaz, M. & Özken, A. (2013). *Dış Ticarete Giriş*. Ankara: Gazi Kitabevi.
- Yolvermez, B. (2022). Türkiye’de Pandemi Döneminde Çalışma Hayatına Yönelik Alınan Tedbirler. *Kırklareli Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 11(1), 75-110.
- Tanınmış Yücememiş, B. vd., (2017). Türkiye-Özbekistan-Kazakistan Ekonomik İlişkileri ve Bankacılık Sistemi. *Finansal Araştırmalar ve Çalışmalar Dergisi*, 9(17), 161-203.
- Yüksel, E., Sarıdoğan, E. (2011). Uluslararası Ticaret Teorileri ve Paul R. Krugman’ın Katkıları. *Öneri Dergisi*, 9(35), 199-206.
- World Bank (2024). Gürcistan Ülke Görünümü. (Erişim: 11.9.2024). <https://populationtoday.com/tr/ge-georgia/>

EKLER

Mardin Artuklu Üniversitesi İktisat Anabilim Dalı tezli yüksek lisans öğrencisiyim. Hazırlamakta olduğum “**Pandemi Döneminde Sınır Ticareti: TRA2 Bölgesi Örneği**” adlı tez çalışmamın kapsamında mülakat görüşmesi uygulamaktayım. Mülakatta sorulacak sorulara verilecek cevaplar yalnızca araştırma amacıyla kullanılacaktır. Vereceğiniz samimi cevaplar çalışmaya önemli katkı sağlayacaktır. Kimlik bilgileriniz ve ticari bilgileriniz sorulmayacaktır. Amacımız sınır ticaretinin covid-19 salgınından nasıl etkilendiği ile ilgili görüşlerinizi almaktır. Katılımınız için teşekkür ederim.

Hatice TEKİN

MÜLAKAT SORULARI

- 1- Kendinizi tanıtır mısınız? (Yaş, eğitim düzeyi vs.)
- 2- Bize şirketiniz/firmanız hakkında bilgi verir misiniz (kendiniz mi kurdunuz aile şirketi/firması mı?).
- 3- Üretimin (ihracat veya ithalat) kaçta kaç iç piyasaya kaçta kaç dış piyasaya yöneliktir?
- 4- Şirket/ Firma olarak hangi sektörde sınır ticareti yapmaktasınız?
- 5- İhracat yapma şekliniz nedir? (Dolaylı, doğrudan)
- 6- Şirket/firmanız bölgede ne kadar zamandır faaliyet göstermektedir?
- 7- Şirket/Firmanız TRA2 bölgesinde hangi şehirde bulunmaktadır?
- 8- Şirket/Firmanızın istihdam sayısı kaçtır?
- 9- Şirket /Firmanızın hukuki yapısı nedir? (Limited/Anonim Şirket, Kollektif/Komandit, Ferdi Şirket)
- 10- Hangi sınır kapısından ticaretinizi yürütmektesiniz?
- 11- Hangi ürün/mal ihracatı yapmaktasınız?
- 12- Ticarete konu olan ürün/mal için kalite belgeleriniz bulunuyor mu?
- 13- Hangi ülkelere ihracat yapmaktasınız?
- 14- Sınır ticareti mevzuatını takip ediyor musunuz?
- 15- Sınır ticaretinde karşılaştığınız sorunlar nelerdir?
- 16- Pazar bulmada konusunda destek alıyor musunuz?

- 17-Covid-19 pandemi sürecinde alınan önlemlerden dolayı ihracatınızdaki değişimler nelerdir?
- 18-Şirket/Firma olarak covid-19 sürecinde ihracatınızın etkilenmemesi için önlem aldınız mı? Alındıysa bunlar nelerdir?
- 19-Sınır ticaretinde covid-19 pandemisinden dolayı oluşan olumsuz koşulların çözümü konusunda önerileriniz var mı?
- 20-Bölgenizde sınır ticaretinin iyileştirilmesi için çözülmesi gereken problemler şirket/firmanız açısından nelerdir?
- 21- Sınır kapılarında bekleme süreleri ortalama ne kadardır? Geçiş ile ilgili problemler var mı?
- 22- Eklemek istediğiniz bir şey var mı? Teşekkürler.



ÖZGEÇMİŞ

Adı Soyadı : Hatice Tekin

Yabancı Dil : İngilizce

Lisans : Çukurova Üniversitesi-İktisat (İngilizce)

(Erasmus)-Warsaw Universtiy of Life Sciences (Szkola Główna Gospodarstwa Wiejskiego) –Economics (Varşova /POLONYA)

Yüksek Lisans : Mardin Artuklu Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü
İktisat Anabilim Dalı- İktisat