



Habur Sınır Kapısı

Sorunlar ve Çözüm Önerileri



2013
DİCLE KALKINMA AJANSI

değişim bařladı...





değişim hep birlikte mümkün.

“Beşeri ve doğal kaynakları ile mekânsal potansiyelini en etkin şekilde kullanarak rekabet gücü ve refah düzeyi ülkemizi yakalamış bir bölge”

Hazırlayanlar

Faik BUĞDAY
Mihriban DEMİR
Arzu KARAARSLAN

Şırnak Yatırım Destek Ofisi Koordinatörü
Şırnak Yatırım Destek Ofisi Uzman
Şırnak Yatırım Destek Ofisi Uzman

SUNUŞ

Türkiye'nin Ortadoğu'ya açılan en önemli kapılarından biri ve Ortadoğu'nun Avrupa ile ticaret ağının en önemli noktalarından biri olan Habur Sınır Kapısı, ülkemizdeki büyük araç karayolu taşımacılığının %43'ünün ve 10,8 milyar dolarlık ihracatın gerçekleştiği yılda yaklaşık 1,2 Milyon aracın giriş-çıkışı yaptığı çok önemli bir sınır kapısıdır. Son yıllarda ülkemizin kalkınma hamlesinde yakaladığı ivme, uluslararası ticarette giderek artan ticaret hacmi, yeni teşvik yasasının TRC3 bölgesindeki illere getirdiği avantajlar ve 2023 yılı için 500 milyar dolar ihracat rakamı projeksiyonu, Habur Sınır Kapısı'nın önemini her geçen gün daha da artırmaktadır. Bu nedenlerle Habur Sınır Kapısının özellikle TRC3 bölgesi, ipek yolu hattındaki iller ve ülkemiz açısından çok önemli bir sınır kapısı olduğu aşikârdır. İlgili kapıda işleyişin sağlıklı olması ve araç trafiğinin istenen hızda yürütmesi, kapıdan hizmet alan ihracatçılarımızın memnuniyetine ve ihracat artışına sebep olacaktır.

Bu rapor, Dicle Kalkınma Ajansı Şırnak Yatırım Destek Ofisi tarafından, Habur Sınır Kapısı'nın mevcut durumu, kapıda yaşanan sorunların tespit edilmesi, belirtilen sorunlara yönelik çözüm önerilerinin ortaya konması ve yeni açılacak sınır kapılarına bir ön hazırlık olması amacıyla hazırlanmıştır. Raporun hazırlanması aşamasında, Şırnak Yatırım Destek Ofisi Koordinatörü ve Uzmanlarımız tarafından konunun yereldeki paydaşları ile yoğun görüşmeler gerçekleştirilmiş ve bu kapsamda; Habur Sınır Kapısı Mülki İdare Amiri Gümrük Başmüdürü, Silopi Kaymakamı, Şırnak Ticaret ve Sanayi Odası Başkanı, Cizre Ticaret ve Sanayi Odası Başkanı, Şırnak Taşıyıcılar Kooperatifi Başkanı, Silopi İthalat-İhracat ve Sınır Ticareti Geliştirme Derneği Başkanı, Lojistik firma sahipleri, tır, kamyon, minibüs, otomobil şoförleri ile Habur'da görev yapan personelle görüşülmüştür. Ayrıca Habur Sınır Kapısı sahasında yerinde incelemeler yapılarak; gümrük işlemleri, Tır Parkı sahası

da dâhil olmak üzere temel altyapı durumu ve ulaşım imkânları hakkında bilgi edinilmiştir. Saha çalışması sırasında Habur Sınır Kapısı'nda giriş-çıkış yapmakta olan yolcu, araç sahibi ve şoförler ile de anlık röportajlar yapılmış ve böylece var olan sıkıntılar hakkında ilgili tüm paydaşlardan bilgiler alınmıştır.

Bu görüşmelerden alınan bilgiler neticesinde Ankara'ya gidilmiş ve Gümrük ve Ticaret Bakanlığı Müsteşar Yardımcısı, Gümrük Muhafaza Genel Müdürü, bilgi işlem, yazılım ve ilgili daire başkanları ile görüşülmüştür. Ayrıca tren hattının Nusaybin'den Habur'a ulaştırılması çalışmaları için TCDD yetkilileri ve Petrol boru hattının Zaho'dan Silopi'ye getirilmesi ile ilgili olarak Enerji Bakanlığı yetkilileri ile görüşülmüştür.

TRC3 Bölgemiz, İpekyolu hattındaki iller ve ülkemiz açısından çok önemli olan bu kapımızdaki sorunları tespit eden, bunları gündeme taşıyan ve sorunların çözümü için bu raporu hazırlayan Şırnak Yatırım Destek Ofisi Koordinatörü Faik BUĞDAY'a, Uzmanlar Mihriban DEMİR ve Arzu KARAARSLAN'a ve raporun hazırlanması sürecinde katkılarını esirgemeyen Şırnak Valisi Sayın Vahdettin ÖZKAN'a, Habur Sınır Kapısı yöneticilerine, Silopi Kaymakamı'na, Gümrük ve Ticaret Bakanlığı yetkililerine, TSO başkanlarımıza ve katkı sunan diğer tüm paydaşlarımıza teşekkür eder, çalışmanın ülke ve bölge kalkınmasına katkı sağlamasını temenni ederim.

Tabip GÜLBAY
Dicle Kalkınma Ajansı
Genel Sekreteri



► Habur Sınır Kapısı

İçindekiler

SUNUŞ	5
1.Giriş	8
2.Türkiye-İrak Ticareti Önündeki Engeller	10
3.Türkiye’de Sınır Kapıları	11
4.Habur Sınır Kapısı	16
5.Dünyadaki Benzer Sınır Kapıları ve Çalışma Sistemleri	26
6.Sorunlar ve Çözüm Önerileri	27
7.Değerlendirme ve Sonuç	34
Kaynakça	36
Ekler	37
Saha Görüşmeleri	37

TABLolar

Tablo 1: Türkiye’nin Kara Sınır Kapıları	12
Tablo 2: Yıllara Göre Personel Sayısı	17
Tablo 3: Gümrük İdarelerine Göre Personel Dağılımı	17
Tablo 4: Yıllar İtibari İle Araç Ve Yolcu Sayıları	18
Tablo 5: Habur Sınır Kapısı 2011-2012 Yılları İstatistiği	18
Tablo 6: Yıllar İtibari İle İhracat Rakamları	19
Tablo 7: Irak-Türkiye Giriş-Çıkış Yapan Yabancı ve Vatandaşlar	19
Tablo 8: İhracatçı Firmaların Kanuni Merkezleri Bazında Sektör İhracat Performansı (1000 \$)	20
Tablo 9: İhracatçı Firmaların Kanuni Merkezleri Bazında Ülke İhracat Performansı (1000 \$)	21
Tablo 10: Yıllar İtibari İle İthalat Rakamları	22
Tablo 11: Yıllar İtibari İle Kaçakçılık Olayları Sayısı ve Eşya Kıymeti	22
Tablo 12: Irak’ın Başlıca Ticaret Partnerleri (2010)	24
Tablo 13: Irak’ın Sınır Kapıları	25
Tablo 14: 1994-2008 Yılları Arasında ElPaso Sınır Kapısından Giriş Yapan Tır Sayısı (Bin)	26
Tablo 15: 2000-2008 Yılları Arasında ElPaso’dan Yapılan Kara Ticareti Değeri (Milyon\$)	26
Tablo 16: Türkiye Demiryolları Haritası	33

ŞEKİLLER

Şekil 1:İpekyolu Gümrük ve Ticaret Bölge Müdürlüğü	
Habur Sınır Kapısı Krokisi	22

HARİTALAR

Harita 1: Türkiye’nin Kara Sınır Kapıları	11
Harita 2: Şırnak’a Açılacak Yeni Sınır Kapıları	13
Harita 3: Habur Sınır Kapısı Konumu	16

1. Giriş

Küreselleşme ekonominin bütün alanlarında olduğu gibi ticarete de önemli değişikliklere yol açmıştır. Dünya ekonomisinde görülen değişimler uluslararası ticaret hacminin önemini giderek artırmaktadır. Gelişmekte olan ülkelerin kalkınması açısından sanayi üretiminin yanı sıra ticaretteki pazar çeşitliliği ve rekabet avantajı hayati bir rol oynamaktadır. Bu nedenle ülkeler, kalkınma politikalarında uluslararası ticarete geniş yer vermektedirler. Bu bağlamda dünya ticaret hacmi rakamları incelendiğinde 1990 yılında 3.432 milyar dolar ihracat ve 3.563 milyar dolar ithalat olan dünya dış ticaret hacminin 2012 yılına gelindiğinde 18.323 milyar dolar ihracat ve 18.567 milyar dolar ithalat ile büyük bir artış gösterdiği görülmektedir. Yine aynı dönemler için Türkiye'nin 13 milyar dolar olan ihracatı 152,5 milyar dolara ithalatı ise 22,3 milyar dolardan 236,5 milyar dolara yükselmiştir. Bütün bunların yanı sıra, bütünsel bir yaklaşımla oluşturulan Türkiye 2023 vizyonu çerçevesinde 500 milyar dolar ihracat hedefi konulmuştur. Bu veriler ışığında yapılan değerlendirmeler dış ticaretin önemini gözler önüne sermektedir.

Dünyada ve ülkede bu gelişmeler yaşanırken, coğrafi olarak kendisine yakın ve ekonomik zenginliğe sahip AB ülkeleri, AB uyum süreci politikalarının da etkisiyle, Türkiye'nin ana dış ticaret ortakları olmuştur. 1980'lerden itibaren Türkiye'de kalkınma politikalarında yapılan değişikliklerle ihraç edilen ürünler ve ticaret yapılan pazarlar çeşitlendirilmeye çalışılmıştır. 1990'lı yıllarda Avrupa Birliği (AB) ile Gümrük Birliği süreci hızlandırılırken küreselleşme sürecinde ticaret yapı ve yöntemlerinde yaşanan hızlı değişimler sonucu geçerliliğini kaybeden geleneksel ticaret teorilerinin yerini uluslararası, bölgesel ticaret anlaşmaları ve ticaret örgütleri tarafından belirlenen uygulamalar almıştır. 2008 küresel ekonomik krizinin ardından ise Türkiye ihracatta pazar çeşitliliğinin önemine daha fazla vurgu yapmaya başlamış ve kriz nedeniyle ihracatının azaldığı AB ülkelerinin dışındaki bölgeleri de dış ticaret pazarı olarak değerlendirmeye başlamıştır. Yürütülen siyasi ve ekonomik ilişkiler neticesinde Türkiye'nin ihracat destinasyonlarında Irak, Azerbaycan ve İran gibi ülkeler öne çıkmaya başlamıştır.¹

Ulusal ve uluslararası ölçekte yaşanan bu gelişmelerin yanı sıra ülke sınırları içerisinde bulunan sınır iller açısından sınır ticareti de ayrı bir önem arz etmektedir. Sınır ticareti sınır illerinde yaşayan halkın günlük ihtiyaçlarını daha ucuz ve kolay yoldan karşılamaları amacıyla düzenlenmiş özel bir dış ticaret şeklidir.² Türkiye'de sınır ticareti yapma yetkisi 1/12/2008 tarihli ve 2008/14451 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı'nda 16/05/2009 tarihinde yapılan değişiklik ile 14 ile verilmiş olup bu iller sosyo-ekonomik gelişmişliği gerilerde olan Doğu ve Güneydoğu Anadolu Bölgesi illeridir. Söz konusu illerde görülen yüksek işsizlik oranları ve alternatif geçim kaynaklarının kıt olması, sınır ticaretini bu illerin kalkınması açısından öncelikli konulardan biri haline getirmiştir.

16/05/2009 tarih ve 27230 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren Sınır Ticaretinin Düzenlenmesine İlişkin Kararın³ 5. maddesine göre, karar kapsamındaki illerde en az iki yıldan beri yerleşik olarak faaliyet gösteren esnaf ve tacirin ithalat, ihracat ve ilgili sınır ticaret merkezinde mağaza kiralamalarını teminen ilk aşamada ilgili valilikler tarafından düzenlenecektir. Aynı maddenin 3. fıkrasına göre sınır ticaret belgesinin geçerlilik süresi 1 yıl olarak belirlenmiştir.

Aynı kararın sınır ticaret merkezleri ile ilgili olan 11 ve 12'nci maddelerinde Sarısu (Ağrı), Esendere (Hakkari), Kapıköy (Van) ve Dilucu (İğdır) kapılarında sınır ticaret merkezlerinin kurulabileceğine yer verilmiş, bunlar arasında Habur Sınır Kapısı yer almamıştır.

TÜİK tarafından sınır ticaretine yönelik doğrudan bir istatistik üretilmemesine rağmen, giriş-çıkış yapan yabancı ve vatandaşlar ile ilgili istatistikler bu konuda fikir vermektedir.

Siyasi ve ekonomik konjonktürün ticaret açısından avantajlı hale getirildiği bir ortamda dış ticaretin artmasının önündeki diğer engeller gündeme gelmeye başlamıştır. İhracatçılar tarafından zaman kaybı ve verimsizliğe neden olduğu ileri sürülen gümrük işlemleri ve belge şartları nedeniyle sınır kapıları bu engellerin yaşandığı önemli noktalar durumundadırlar.

Üretim ve dağıtım teknolojilerinde yaşanan gelişmeler, ticaretin de teknolojiye ayak uydurarak hızlı bir şekilde yapılmasını gerektirmiştir. Dünya pazarlarına ulaşmak isteyen üreticiler için ürünlerin pazara zamanında ulaşması en önemli konulardan biri haline gelmiştir. İthalat ve ihracat yapan firmalar için gümrük işlemlerindeki gecikmeler ve bilgi teknolojilerinin kullanılmamasından dolayı meydana gelen gecikmeler sebebi ile navlun ve diğer giderlerdeki maliyet artışları ciddi sorunlar teşkil etmektedir.

1995 yılında yürürlüğe giren Dünya Ticaret Örgütü (DTÖ) Anlaşması ile birlikte dış ticarete kapsamlı ve yeni bir yapı ile önemli tarife indirimleri gündeme gelmiştir.

"Eşyanın satıcıdan alıcıya ulaşımını sağlayan uluslararası eşya dolaşımı için gerekli olan işlem ve buna bağlı veri akışının basitleştirilmesi ve standart hale getirilmesi"ni⁴ kapsayan ticaretin kolaylaştırılması, uluslararası platformlarda sık sık dile getirilmeye başlanmıştır. Bunlardan en önemlisi, "ticaretin kolaylaştırılması" başlığının 2 Ağustos 2004 tarihli Çerçeve Karar uyarınca resmen Doha Kalkınma Gündemi müzakereleri⁵ kapsamına alınmış olmasıdır.

¹ Küresel Ticarete Türkiye'nin Yeniden Konumlandırılması, Dış Ticarette Yeni Rotalar, T.C. Başbakanlık Dış Ticaret Müsteşarlığı, 2011. <http://www.ekonomi.gov.tr/upload/98C9F8B8-D8D3-8566-45209FC758B662CB/dtyr.pdf>

² Türkiye'de Sınır Ticaretinin Gelişimi, Ekonomik Etkileri, Karşılaşılan Sorunlar ve Çözüm Önerileri, Yrd. Doç. Dr. Nurettin Öztürk, ZKÜ Sosyal Bilimler Dergisi, Cilt 2, Sayı 3, 2006, ss.107-127.

³ <http://www.resmigazete.gov.tr/main.aspx?home=http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2009/05/20090516.htm&main=http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2009/05/20090516.htm>

⁴ Ticaretin Kolaylaştırılması "Gümrük İdarelerinin Rolü", Didem Aytekin, T.C. Başbakanlık Gümrük Müsteşarlığı, Ab ve Dış İlişkiler Genel Müdürlüğü, Haziran 2003, Ankara.

⁵ 2001 yılında Doha'da gerçekleştirilen Dünya Ticaret Örgütü IV. Bakanlar Konferansı'nda alınan kararla başlatılan müzakereler.

Bu platformlarda ulusal mevzuattan kaynaklanan uygulamaların ticaret çevreleri üzerinde yarattığı yükü en aza indirebilmek amacıyla kapsamlı standartlar belirlenmiştir. Bu standartlara ulaşılabilmesinde önemli bir yer tutan gümrük idarelerinin görevleri arasında temel olarak aşağıdaki görevler vurgulanmaktadır:

- Gereksiz formaliteleri ortadan kaldırmak ya da en aza indirmek,
- Ticaret akışını ve risk analizlerine dayalı kontrol gereksinimlerini göz önünde bulundurarak, amacı belli, etkin kullanımı mümkün olan, iyi şekillendirilmiş işlem ve uygulamalar oluşturmak,

- Bilgi ve belgelere elektronik ortamda erişim sağlama imkanı vermek, ortak ve standart erişim noktaları ve veri tabanları yaratmak, gümrük kuralları, işlem ve uygulamaları hakkındaki bilgileri internet üzerinden ücretsiz sunarak iletişim teknolojisinin gelişimini ve yaygınlaştırılmasını sağlamak.



2. Türkiye–Irak Ticareti Önündeki Engeller

Irak 10,8 milyar dolarla Türkiye'nin en büyük ikinci ihracat pazarı konumundadır. Gerçekleştirilen ihracatın büyük bir kısmı Habur sınır kapısı aracılığıyla gerçekleştirilmektedir. Bu iki ülke arasında ticaretin gelişimini engelleyen faktörler devam etmekte Suriye'deki iç karışıklıklardan dolayı yeni sorunlar ortaya çıkmaktadır. Aşağıda Türkiye–Irak arasındaki sorunlar irdelenmeye çalışılmıştır.

Ulaştırma ve Lojistik Altyapısı

Türkiye–Irak ticareti arasındaki ilk problem ulaştırma ve lojistik altyapısı sorunudur. Ulaştırma altyapısı ile ilgili olarak karayolları ve demiryollarının kullanımı ile ilgili problemler bulunmaktadır. Mersin–Habur olarak düşünülen otoyol projesi Şanlıurfa'ya kadar tamamlanmış, Şanlıurfa'dan itibaren Habur'a kadar duble yol ile gidilmektedir. Otoyolun tamamlanmaması hem ticari hızı hem de süreyi olumsuz yolda etkilemektedir. Şanlıurfa–Habur Otoyolunun güzergah belirleme çalışması devam etmektedir. Demiryolunun ticarete kullanımı oldukça zayıftır. Ancak normal şartlar altında 100 yıl önce gerçekleştirilen demiryolu yatırımları Basra'ya kadar demiryolu ile yük taşınması mümkün olmasına rağmen Suriye ve Irak, Fransa ve İngiltere arasında paylaşılırken Suriye sınırının özellikle uzatılarak Türkiye'nin Irak ile bağlantısı koparılmıştır (o yıllarda demiryolu ana taşıma yolu olarak kullanılmaktadır.) Irak ve Suriye ile olan ilişkilerin tekrar geliştirilmesi durumunda yeni anlaşmalarla demiryolu ile Irak ve Suriye'ye aktarılmış mal yollanması Habur Sınır kapısının yükünü oldukça azaltacaktır.

Lojistik altyapısı Türkiye–Irak arasındaki ticaretin en önemli sorunlarından bir tanesidir. Bunun ana nedeni Irak'taki güvenlik olayları ve Irak Hükümetinin halen vize uygulaması sebebiyle Zaho'nun bir lojistik üsse dönüşmesidir. Türkiye'den gelen mallar Zaho'da ya daha sonra yollanılmak üzere depolanarak ya da başka araçlara yüklenerek Irak'ın her tarafında dağıtılmaktadır. Hali hazırda bütün büyük firmaların yükleme ve depolama alanları burada bulunmaktadır. Ancak özellikle ağır malların demiryolu ile taşınması ve aktarılması durumunda lojistik köy ihtiyacı doğmaktadır. Mevcut durumda demiryolu ile taşınan mallar Nusaybin Garına kadar taşınmakta ve buradan aktarılmaktadır. Ancak Nusaybin garının mevcut durumda depolama ve elleçleme kapasitesi bulunmamaktadır. Bu nedenle bölgede lojistik altyapısının oluşturulmasına yönelik lojistik köy kurulumu gerekmektedir. Aşağıda İstanbul, Adana ve Mersin'den Irak'a yönelik mal taşımanın karayolu–demiryolu maliyet kıyaslaması yer almaktadır. Aşağıdaki fiyatlar baz alındığında demiryolu taşıması %30 daha avantajlı durumdadır. Özellikle ağır yükler açısından önemli bir kalem olan nakliye fiyatlarında bu denli bir avantaj, demiryolunu karayollarına kıyasla cazip kılmaktadır. Bölge'de Mardin ve Habur'a lojistik Köy kurulması planlanmaktadır. Hali hazırda Mardin ile ilgili kamulaştırma ve projelendirme çalışmaları devam etmektedir. Habur sınır kapısına kurulacak lojistik köy, demiryolu hattının Nusaybin'den Habur'a uzatılması ile mümkündür.

Politik Durum

Türkiye–Irak ve Suriye arasındaki politik ilişkiler Habur sınır kapısının potansiyeli üzerinde kullanılmasına sebebiyet vermektedir. Cilvegözü Sınır kapısından Suriye üzerinden transit geçiş yapan araçlar Suriye'deki çatışma ortamından dolayı Habur Sınır Kapısı'nı kullanmak durumunda kalmaktadır.

Suriye'deki çatışma ortamı 2011 yılı ekim ayında yapımı tamamlanan yıllık 500 bin araç ve 2 milyon yolcu geçiş kapasiteli yeni Nusaybin Sınır Kapısı'nı kullanılamaz hale getirmektedir. Bu sınır kapısının ana amacı Irak'ın Arap bölgelerine Suriye üzerinden mal sevkiyatının gerçekleştirilerek Habur Sınır Kapısı'nın yükünü azaltmaktır. Suriye'deki çatışma ortamı demiryolu vasıtası ile Suriye'den transit geçişle Irak'a yollanan yükün geçişinin durmasıdır. Bu durum yine aynı şekilde Habur Sınır Kapısı üzerinde baskı oluşturmaktadır.

Türkiye–Irak merkezi hükümeti arasında Suriye'deki çatışma ortamına yaklaşımdan kaynaklı olarak karşılıklı olarak vizelerin kaldırılmamasına sebebiyet veren bir gerilim söz konusudur. Bu durum malların Irak'ın içlerine (Musul, Bağdat ve diğer iller) kadar taşınmadan ek elleçleme maliyeti getiren Zaho'da aktarılmasına sebebiyet vermektedir. Bu durum araç–giriş çıkışlarında düzensizliğe sebebiyet vermektedir.

“ Lojistik altyapısı Türkiye–Irak arasındaki ticaretin en önemli sorunlarından bir tanesidir. Bunun ana nedeni Irak'taki güvenlik olayları ve Irak Hükümetinin halen vize uygulaması sebebiyle Zaho'nun bir lojistik üsse dönüşmesidir. ”

3. Türkiye’de Sınır Kapıları

Türkiye’de 122 aktif ve 13 tane aktif olmayan toplam 135 hudut kapısı bulunmaktadır. 7 komşu ülkeye açılan toplam 25 kara sınır kapısı mevcut olup bunlarda 18 tanesi aktif olarak çalışmaktadır.



Harita 1: Türkiye’nin Kara Sınır Kapıları¹

¹ Kırmızı ile yazılı kapılar şu anda faal olmayan sınır kapılarıdır.

Kaynak: Gümrük ve Ticaret İşletmeleri A.Ş.

Türkiye’de kara kapıları içindeki yolcu ile araç giriş-çıkış paylarına ve ihracat-ithalat miktarlarına göre kara sınır kapılarının durumu aşağıdaki tabloda yer almaktadır. Bu verilere göre Habur Sınır Kapısı, araç giriş-çıkışı ve ihracat rakamlarından da anlaşılacağı üzere birinci sıradadır.

2005 yılında, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği ile 137 Oda ve Borsanın ortaklığı ile kurulan Gümrük ve Turizm İşletmeleri Ticaret A.Ş. (GTİ) “yap-işlet-devret” modeli çerçevesinde sınır kapılarını modernize etmektedir. Bu model çerçevesinde; sırasıyla Habur, Cilvegözü, Sarp, Hamzabeyli ve Kapıkule Sınır Kapılarının modernizasyonu gerçekleştirilmiştir. Dünyada ilk ve tek olan bu uygulama, kara sınır kapılarının daha etkin ve verimli çalışmasında önemli bir rol oynamayarak Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu ve Avrupa Güvenlik ve İşbirliği Teşkilatı (AGİT) tarafından yayımlanan Sınır Geçiş Noktalarındaki En İyi Uygulamalar El Kitabı’nda iyi uygulama örnekleri arasında gösterilmiştir.

“ Habur Sınır Kapısı, araç giriş-çıkışı ve ihracat rakamlarından da anlaşılacağı üzere birinci sıradadır. ”

Tablo 1: Türkiye'nin Kara Sınır Kapıları

Sınır Kapısı	Bulunduğu İl	Sınır Ülke	Kara Kapıları İçindeki Payı, % (Yolcu)	Kara Kapıları İçindeki Payı, % (Araç Giriş-Çıkış)	İhracat (milyon \$)	İthalat (milyon \$)
Sarp	Artvin/Hopa	Gürcistan	13,7	9,1	1.093	314
Türkgözü	Ardahan/ Posof	Gürcistan	0,3	0,4		
Dilucu	Iğdır/Aralık	Nahçıvan	3,9	5,2	2.065	262
Gürbulak	Ağrı/ Doğubayazıt	İran	7,6	5,3	3.591	12.461
Kapıköy	Van/Saray	İran	0,1	0,1		
Esendere	Hakkari/ Yüksekova	İran	2,6	1,1		
Habur	Şırnak/Silopi	Irak	11,3	22	8.314	87
Nusaybin	Mardin/ Nusaybin	Suriye	1,7	0,6	1.611	337
Akçakale	Şanlıurfa/ Akçakale	Suriye	2,6	3,4		
Karkamış	Gaziantep/ Karkamış	Suriye	0,5	0,4		
Öncüpınar	Kilis	Suriye	7,2	4,8		
Cilvegözü	Hatay/ Reyhanlı	Suriye	7,4	7,9		
Yayladağı	Hatay/ Yayladağı	Suriye	1,6	1,8	1.554	2.569
Pazarkule	Edirne/ Karaağaç	Yunanistan	1,6	1,5		
İpsala	Edirne/İpsala	Yunanistan	7,8	6,7	1.623	2.475
Kapıkule	Edirne	Bulgaristan	23,8	21,8		
Hamzabeyli	Edirne/ Lalapaşa	Bulgaristan	3,3	5,2		
Dereköy	Kırklareli	Bulgaristan	3,6	2		

Kaynak: Kara ve Demiryolu Sınır Gümrük İdareleri, Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, Nisan 2012.

Açılması Planlanan Sınır Kapıları

Türkiye'nin artan dış ticaret hacmine paralel olarak, mevcut kapıların yetersiz kalması nedeniyle Irak, Gürcistan ve İran ile yeni sınır kapıları açılması için çalışmaların başlatıldığı belirtilmiştir. Bu kapsamda, Türkiye-Gürcistan arasında Çıldır/Aktaş (Ardahan), Canbaz Demiryolu Kapısı (Ardahan), Muratlı (Artvin) ve Camili (Artvin) sınır kapıları, Irak ile Aktepe (Şırnak), Ovaköy (Şırnak), Derecik (Hakkari), Üzümlü (Hakkari) sınır kapıları, İran ile de Iğdır'da Dilucu sınır kapılarının iki yıl içerisinde 9 sınır kapısının açılması planlanmaktadır.

Habur'a Yakın Açılacak Sınır Kapıları

Habur Sınır Kapısı'nda araç sayısının artması ve Türkiye'nin ihracatının artırılması katkı sağlayacağı düşüncesi ile Ovaköy ve Aktepe olmak üzere iki yeni sınır kapısının faaliyete geçirilmesi planlanmaktadır. Resmi olmayan açıklamalar çerçevesinde kapıların açılması ile ilgili Kuzey Irak Bölgesel Yönetimi ile bakanlık düzeyinde görüşmeler yapıldığı fakat kapıların açılması için gerekli olan Irak merkezi hükümet onayı aşamasının henüz tamamlanmadığı belirtilmiştir.

Türkiye'nin 2023 vizyonu çerçevesinde 500 milyar dolar ihracat hedefine ulaşabilmesi için ilgili kapıların açılması büyük önem arz etmektedir. Bu bağlamda kapıların açılması ile birlikte hali hazırda Habur Sınır Kapısı'ndaki bekleme sürelerinin azalacağı ve başta Irak olmak üzere Türkiye'nin Ortadoğu'ya ihracatının artacağı beklenmektedir.

Aktepe Kara Hudut Kapısı (Planlanan): (Bacuka)

Habur'un yaklaşık 5 km güney batısında açılması planlanan Aktepe Kara Hudut Kapısı Habur ile aynı yolları kullanacaktır. Türkiye hududundan Musul-Ar Rabiya yoluna Suriye-Irak hududuna paralel bir yol açılması halinde alternatif bir güzergâh oluşturabilecektir.

Ovaköy Kara Hudut Kapısı (Planlanan): (Karavala)

Habur'un yaklaşık 13 km güney batısında açılması planlanan Ovaköy Kara Hudut Kapısı Habur ile aynı yolları kullanacaktır. Türkiye hududundan Musul-Ar Rabiya yoluna Suriye-Irak hududuna paralel bir yol açılması halinde alternatif bir güzergâh oluşturacaktır.



Harita 2: Şırnak'a Açılacak Yeni Sınır Kapıları

Kaynak: Google

“Türkiye'nin 2023 vizyonu çerçevesinde 500 milyar dolar ihracat hedefine ulaşabilmesi için ilgili kapıların açılması büyük önem arz etmektedir.”

Sınır Kapılarında Hızlandırma Amacıyla Yürütülen Çalışmalar

Gümrük ve Ticaret Bakanlığı; işlem ve karar alma süreçlerinin hızlandırılması, etkinlik ve verimliliğin artırılması, işgücü ve zaman kaybının önlenmesi amacıyla faal olan 134 gümrük idaresinden 133'ünde otomasyona geçilmesini sağlamıştır. Yürütülen proje ve uygulanan sistemler ise aşağıdaki gibidir:

Gümrük İdaresinin Modernizasyonu Projesi (GİMOP)

Türkiye genelinde tüm gümrük idarelerinde operasyonel olarak girilen ithalat, ihracat, transit gibi gümrük işlemlerinin, ihlaller ve kaçakçılık olaylarına ilişkin bilgilerin Gümrük ve Ticaret Bakanlığı bünyesinde merkezde oluşturulan veri tabanında toplanarak, karar vericilere bilginin hızlı ve sağlıklı iletilmesini sağlayan sistemdir.

Bilgisayarlı Gümrük Etkinlikleri (BİLGE)

BİLGE uygulaması, yükümlülerin internet veya Elektronik Veri Değişimi yöntemiyle gümrüğe gelmeden beyanname tescil etmelerini sağlamaktadır. Bu sistem sayesinde gümrük idarelerinde işlemlerin tamamı elektronik olarak yürütülmektedir.

Gümrük Veri Ambarı Sistemi Projesi (GÜVAS)

GÜVAS, Türkiye genelinde tüm gümrük idarelerinde operasyonel olarak girilen ithalat, ihracat, transit gibi gümrük işlemleri ile ihlaller ve kaçakçılık olaylarına ilişkin bilgilerin hızlı ve sağlıklı iletilmesini sağlayan sistemdir.

Yeni Bilgisayarlı Transit sistemi (NCTS)

1987 tarihli Ortak Transit Sözleşmesine dayanan ve AB üyesi ülkelerin uyguladığı transit kurallarının komşuları olan EFTA Ülkelerince (İsviçre, Norveç ve İzlanda) de uygulanmasını sağlayan ve ileride de bu Ortak Transit Sistemine dahil olmak isteyen tüm üçüncü ülkelere de uygulanabilecek bir transit sistemini ifade eden Ortak Transit Rejiminin amacı; bir AB üyesi ülkede açılan transit beyannamesinin, verilen teminatın ve tanınan basitleştirmelerin AB'ye üye olmayan ancak Ortak Transit Rejimine taraf olan bir ülkede de geçerli olması ve bu ülkeye girişte ayrıca bir transit beyanında bulunulmasına gerek kalmadan ortak transit işleminin kesintisiz bir şekilde tamamlanmasıdır. Bu rejim kapsamında transit işlemlerini hızlandırmak ve basitleştirmek için tamamen kağıtsız bir sistem oluşturmak gereği duyulmuş ve NCTS kurulmuştur. Kısaca NCTS; transit beyanının sunulmasından rejimin ibra edilmesine kadarki her aşamanın tamamen elektronik ortamda gerçekleştirildiği, gerek gümrük idareleri arasındaki gerekse gümrük idareleri ile ticaret erbabı arasındaki iletişimin elektronik mesajlar ile sağlandığı ve bu şekilde güvenilir ticaret erbabı için önemli basitleştirmelerin uygulandığı bir programdır.

Ülkemizin Ortak Transit Sözleşmesine taraf olmak üzere yürüttüğü mevzuat, teknik ve organizasyona ilişkin hazırlıklar son aşamasına gelmiştir. Ortak Transit Yönetmeliği 24/08/2011 tarihli ve 28035 (mükerrer) sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiş, Gümrük ve Ticaret Bakanlığı'nın NCTS Programı geliştirilerek test uygulaması gerçekleştirilmiş ve Ortak Transit Rejiminin işleyişine ilişkin diğer gerekli hazırlıklar tamamlanmıştır. Kasım 2011 itibarıyla Kapıkule, Hamzabeyli, İpsala, Pazarkule, Dereköy ve Uzunköprü Gümrük Müdürlüklerinde NCTS uygulaması başlatılmıştır. Aralık 2011'de ise tüm gümrük idarelerinin transit işlemlerinde yeni uygulamaya geçilmiştir.

Kağıtsız Beyanname

Beyanname ekinde aranan belgelerin yükümlü tarafından kağıt ortamında gümrük idaresine ibraz edilmesinin gerekmediği bir uygulama olup, tüm gümrük idarelerinde mavi hat yetkisini haiz onaylanmış kişi statü belgesi sahibi firmalar tarafından ihracat beyannamelerinde kullanılabilmektedir.

Firma Dosyası Takip Programı

Bu program ile gümrükte işlem yapan firmaların dosyaları yalnızca elektronik ortamda takip edilmektedir. Söz konusu firma dosyaları tek bir gümrük müdürlüğü tarafından onaylanmakta, diğer gümrük idareleri tarafından da görüntülenebilmektedir. Böylece, işlem yapılan her bir gümrük müdürlüğüne ayrı ayrı dosya ibraz etme zorunluluğu ortadan kalkmış bulunmaktadır.

ATS Web Servisleri

Araç Takip Sistemi ile kara kapıları arasındaki veri transferi ve entegrasyonu sağlayan servislerdir.

İpek Yolu Girişimi

24-25 Ekim 2008 tarihinde Antalya'da düzenlenen "İpek Yolu Ülkeleri Arasında Ticaretin Geliştirilmesi ve Kolaylaştırılması Konusunda Gümrük İdarelerinin Rolü Hakkında Uluslararası Forum" vesilesiyle "İpek Yolu Gümrük İdareleri İşbirliği Girişimi" başlamıştır. Türkiye ile birlikte 16 ülkenin gümrük idaresi başkanı ve yetkilileri, uluslararası kuruluşların temsilcileri ile söz konusu ülkelerin özel sektör temsilcilerinin katıldığı forum sonucunda "Antalya Deklarasyonu" adıyla bir ortak bildiri kabul edilmiştir. Bu deklarasyon ile aşağıda belirtilen hususlar hedeflenmiştir:

- Gümrük formalitelerinin daha şeffaf ve düzgün bir şekilde yerine getirilmesinin sağlanması,

- Komşu ülkeler arasında sınır işbirliği projeleri uygulanması için çaba sarf edilmesi,
- Gümrük- özel sektör işbirliğinin geliştirilmesi,
- Gümrüklerde dürüstlüğün sağlanması ve kapasite geliştirme konusunda katılımcı ülkeler arasında deneyimlerin paylaşımı,
- Ticaret ve taşımacılığın kolaylaştırılmasına yönelik uluslararası sözleşmelerin uygulanması ve bu sözleşmelere bağlılık üzerine çalışılması,
- Bölgesel ve küresel ticaretin kolaylaştırılması çabalarının desteklenmesi

uyumlaştırılması amacıyla gümrük idarelerince uyulması gerekli aşağıdaki prensipler belirlenmiştir.

- Gümrük mevzuatı ve işlemlerinde şeffaflığın sağlanması,
- Gümrük işlemlerinin ve sınır geçişlerinin kolaylaştırılması alanında Uluslararası yasal enstrümanlara ve standartlara uyum sağlanması,
- Sınırdaki bulunan diğer kurumlarla ve komşu ülke sınır birimleri ile işbirliğinin geliştirilmesi,
- Ticaret erbabı ve vatandaşlarla diyalogun geliştirilmesi,
- İdari kapasitenin artırılması

Eylül 2009'da Ankara'da gerçekleştirilen Üst Düzey Çalışma Grubu

Toplantısı sonucunda "İpek Yolu Gümrük İdareleri için Sınır Geçişlerinin Kolaylaştırılması Konusunda Strateji Belgesi" hazırlanarak İpek Yolu güzergâhında sınır geçişlerinin kolaylaştırılması, sınırdaki bekleme zamanlarının azaltılması, gümrük işlemlerin basitleştirilmesi ve

2010 ve 2011 yıllarında gerçekleştirilen uluslararası forumlar sonucunda ise Tahran ve Batum Deklarasyonları kabul edilmiştir. Bu kapsamda Ocak 2012'de Ankara'da gerçekleştirilen Uzmanlar Çalışma Grubu Toplantısı'nda pilot uygulamanın yapılacağı sınır geçiş noktaları tespit edilmiştir.



4. Habur Sınır Kapısı

Habur Sınır Kapısı ile ilgili sorunların çözümüne yönelik önerilerin değerlendirilebilmesi için mevcut durumun ortaya konmasının faydalı olacağı düşünülmektedir. Bu nedenle çalışmanın bu bölümünde sınır kapısının konumu, personel yapısı, ticaret verileri ile fiziki ve teknolojik altyapısının hali hazırdaki durumu değerlendirilmektedir. İlgili veriler göz önünde bulundurulduğunda Habur Sınır Kapısı'nın Türkiye'nin ihracatında büyük önem arz ettiği görülmektedir.

Konum

1973 yılında Gümrük İdare Memurluğu olarak faaliyete geçen, 1976'da Gümrük Müdürlüğü, 1981'de Habur Gümrükler Başmüdürlüğü, 2011 yılı itibari ile de İpekyolu Gümrük ve Ticaret Bölge Müdürlüğü olan Habur Sınır Kapısı Türkiye'nin Irak'a açılan tek kapısı olup, Şırnak İline bağlı Silopi İlçesine 15 km. uzaklıktaki kara hudut kapısıdır. Aşağıda yer alan haritada görüldüğü gibi bulunduğu yer açısından Türkiye'nin Ortadoğu'ya açılan önemli bir kapı olduğu ortaya çıkmaktadır.

Bağlantı Gümrük İdareleri

Habur Gümrük Müdürlüğü

Habur Gümrük Muhafaza Kaçakçılık ve İstihbarat Müdürlüğü

Habur Tasfiye İşletme Müdürlüğü (kurulma faaliyetleri devam ediyor)

İpekyolu Gümrük Müdürlüğü

Nusaybin Gümrük Müdürlüğü

Nusaybin Gümrük Muhafaza Kaçakçılık ve İstihbarat Müdürlüğü

Mardin Gümrük Müdürlüğü

Diyarbakır Gümrük Müdürlüğü

Diyarbakır Gümrük Muhafaza Kaçakçılık ve İstih. Müd.

Diyarbakır Tasfiye İşletme Müdürlüğü

Diyarbakır Personel Müdürlüğü

Batman Gümrük Müdürlüğü

Ali Razi Efendi Gümrük Müdürlüğü (faaliyette değil)



Harita 3: Habur Sınır Kapısı Konumu

Kaynak: Google

Personel Yapısı

Gümrük işlemlerinin daha kısa sürede tamamlanmasında personel sayısı ve yapısı büyük önem taşımaktadır. Aşağıdaki tabloda müdürlüğün 2009-2012 yılları arasındaki personel sayısı yer almaktadır. 2009 yılında 360 olan personel sayısı 2012 yılına gelindiğinde 486'ya yükselmiştir. Bir başka ifade ile 2009-2012 arasında personel sayısında %35 oranında artış olduğu görülmektedir.

Yıl	2009	2010	2011	2012
Personel	360	427	479	485

Tablo 2: Yıllara Göre Personel Sayısı

Kaynak: İpekyolu Gümrük ve Ticaret Bölge Müdürlüğü Brifingi, Eylül 2012.

Gümrük idarelerine göre personel dağılımı incelendiğinde 2012 yılı itibari ile Habur Sınır Kapısı'nda görevli personel sayısı 339 iken diğer bağlantı idarelerinde görevli personel sayısı toplamı 146'dır. İlgili veriler değerlendirildiğinde personelin %70'inin Habur Sınır Kapısı'nda görevli personelden oluştuğu görülmektedir.

Gümrük Adı	Personel Sayısı
İpekyolu Gümrük ve Ticaret Bölge Müdürlüğü (Merkez)	38
Habur Gümrük Müdürlüğü	215
Habur Gümrük Muhafaza Kaçakçılık ve İstihbarat Müdürlüğü	55
İpekyolu Gümrük Müdürlüğü	27
HABUR Sınır Kapısında Görevli Personel Sayısı Toplamı	339
Diyarbakır Tasfiye İşletme Müdürlüğü	36
Nusaybin Gümrük Muh. Kaçakçılık ve İstihbarat Müdürlüğü	4
Nusaybin Gümrük Müdürlüğü	57
Mardin Gümrük Müdürlüğü	16
Diyarbakır Gümrük Müdürlüğü	21
Batman Gümrük Müdürlüğü	9
Diyarbakır Gümrük Muhafaza Kaçakçılık ve İst. Müdürlüğü	3
Diğer Bağlantı İdarelerinde Görevli Personel Sayısı Toplamı	146
GENEL TOPLAM	485

Tablo 3: Gümrük İdarelerine Göre Personel Dağılımı

Kaynak: İpekyolu Gümrük ve Ticaret Bölge Müdürlüğü Brifingi, Eylül 2012

İstatistiksel Veriler

Araç Giriş-Çıkış Verileri

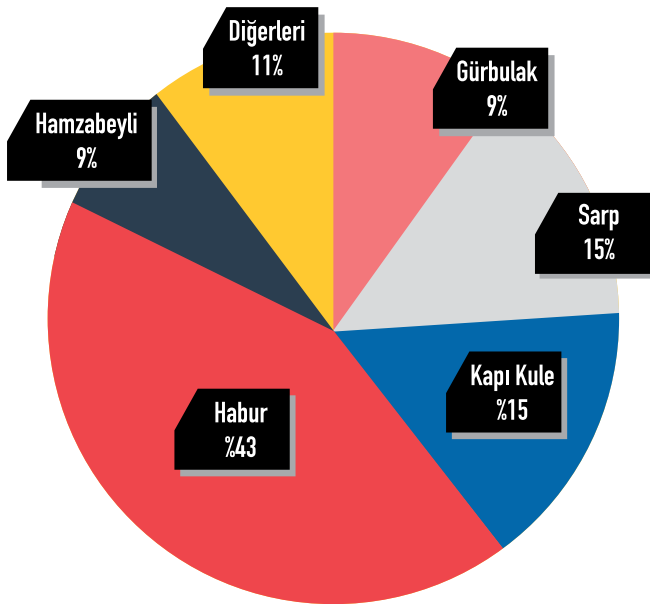
Aşağıdaki tabloda yer alan büyük araç verilerine bakıldığında 2009 yılından 2011 yılına kadar araç giriş çıkışında artış olduğu görülmektedir. 2009-2011 yılları arasında büyük araç girişinde %13, büyük araç çıkışında ise %10 artış görülmektedir. Aynı dönemde küçük araç giriş ve çıkışında ise küçük bir azalma görülmüştür. Aynı tarih aralığında otobüs giriş ve çıkışları incelendiğinde yaklaşık on katlık bir artış varken yolcu sayısında bir azalma olduğu fark edilmektedir.

Yukarıdaki grafikte Türkiye'deki büyük araç geçiş verileri dağılımı görülmektedir. Ülkedeki büyük araç geçişlerinin %43'ü Habur Sınır Kapısı üzerinden yapılmaktadır. Bu bakımdan Habur Sınır Kapısı kendisine oran olarak en yakın olan Kapıkule Sınır Kapısı'nın yaklaşık üç katı kadar büyük araç geçişi sağlamaktadır.

(Giriş) Genel Toplam	B.Araç	K.Araç	Otobüs	Yolcu
2009	496.923	241.043	462	1.346.913
2010	516.887	321.612	1090	1.868.495
2011	563.916	239.295	2985	1.554.715
2012	453.5999	137.021	4.712	1.007.167
(Giriş) Genel Toplam	B.Araç	K.Araç	Otobüs	Yolcu
2009	520.262	243.294	511	1.395.281
2010	531.314	323.292	1.142	1.886.563
2011	572.097	240.116	3.008	1.614.283
2012	465.845	139.581	4.703	1.027.407

Tablo 4: Yıllar İtibari İle Araç Ve Yolcu Sayıları

Kaynak: İpekyolu Gümrük ve Ticaret Bölge Müdürlüğü Brifingi, Eylül 2012 (2012 yılı: Ocak-Eylül)



Grafik 1: Büyük Araç Geçişlerinin Türkiye Geneli Dağılımı

Kaynak: İpekyolu Gümrük ve Ticaret Bölge Müdürlüğü Brifingi, Mayıs 2012

Büyük Araç Giriş-Çıkış İstatistikleri				
	2011	2012	Fark	Artış Oranı (%)
Giriş	47.806	51.863	4.057	8,49
Çıkış	49.603	52.039	2.436	4,92

Tablo 5: Habur Sınır Kapısı 2011-2012 Yılları İstatistiği

Kaynak: İpekyolu Gümrük ve Ticaret Bölge Müdürlüğü Brifingi, Mayıs 2012

Yukarıda yer alan 2011-2012 Mayıs ayı istatistikleri incelendiğinde büyük araç girişlerinde %8,49'luk artışa karşın araç çıkışlarında %4,91 oranında artış olduğu görülmektedir.

Dış Ticaret Verileri

Aşağıdaki tabloda yıllar itibari ile Habur Sınır Kapısı'ndan yapılan ihracat verileri yer almaktadır. Yapılan ihracat değeri 2009-2011 yılları arasında %48 oranında artış görülmektedir. Beyanname sayısında 2010 yılında küçük bir düşüş yaşanmış; fakat 2011 yılında tekrar artış göstermiştir.

Yıllar	Beyanname Sayısı	Kıymet (USD)	Araç Sayısı	Eşyanın Ağırlığı (kg)
2009	9.932	636.638.820	142.559	4.488.377.600
2010	9.299	714.738.391	143.973	3.854.839.177
2011	9.968	944.729.769	132.242	3.087.506.482
2012	7.269	672.301.895	59.648	1.403.966.593

Tablo 6: Yıllar İtibari İle İhracat Rakamları

Kaynak: İpekyolu Gümrük ve Ticaret Bölge Müdürlüğü Brifingi, Mayıs 2012

Aşağıdaki tabloda yer alan rakamlar, Türkiye-İrak arasında giriş-çıkış yapan yabancı ve vatandaş sayısının hızlı bir şekilde arttığını göstermektedir. Bu rakamlar içerisinde yer alan yabancı ve vatandaşların büyük bir çoğunluğunun sınır ticareti amacıyla giriş-çıkış yaptıkları göz önüne alınırsa sınır ticaretinin yıllar itibariyle önemli seviyede artış gösterdiği anlaşılabacaktır.

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Giriş Yapan Yabancı ve Vatandaşlar	107.968	123.118	180.217	250.130	285.229	280.328	369.033
Çıkış Yapan Yabancı ve Vatandaşlar	108.595	114.067	141.082	213.385	283.957	267.936	356.187

Tablo 7: Irak-Türkiye Giriş-Çıkış Yapan Yabancı ve Vatandaşlar

Kaynak: TÜİK, 2012

Şırnak'ta ihracatçı firmaların sektör ihracat performansları incelendiğinde en fazla ihracat yapılan sektör; 2011 yılının ilk altı ayında toplam ihracatın %41'ini, 2012 yılının aynı döneminde ise artış gösteren ve toplam ihracatın %58'ini oluşturan çelik sektörü oluşturmaktadır. Burada dikkat çeken önemli nokta ise çelik üretiminin Şırnak'ta yapılmadığıdır. İlde en fazla ihracat yapılan ikinci sektör ise hububat, bakliyat, yağlı tohumlar ve mamulleridir. İlgili sektörü çimento, cam, seramik ve toprak ürünleri sektörü takip etmektedir.

	1 Ocak-30.06.2011	1 Ocak-30.06.2012
ŞIRNAK	312.006	361.011
Ağaç Mamülleri ve Orman Ürünleri	4.520	3.421
ÇELİK	129.329	212.265
ÇİMENTO CAM SERAMİK VE TOPRAK ÜRÜNLERİ	61.058	37.228
Değerli Maden ve Mücevherat	3	0
Demir ve Demir Dışı Metaller	999	1.296
Deri ve Deri Mamulleri	1.652	2.568
Diğer Sanayi Ürünleri	52	110
Elektrik – Elektronik	2.438	4.966
Fındık ve Mamulleri	268	29
Halı	520	746
Hazır Giyim ve Konfeksiyon	1.709	3.660
Hububat, Bakliyat, Yağlı Tohumlar ve Mamulleri	85.491	56.171
İKLİMLENDİRME SANAYİİ	1.523	1.795
Kimyevi Maddeler ve Mamulleri	7.539	11.150
Kuru Meyve ve Mamulleri	382	396
Maden ve Metaller	1.495	1.528
Makine ve Aksamaları	445	1.412
Meyve Sebze Mamulleri	2.253	1.428
SAVUNMA VE HAVACILIK SANAYİİ	25	0
SU ÜRÜNLERİ VE HAYVANCILIK MAMULLERİ	3.334	1.814
Süs Bitkileri ve Mamulleri	168	14
Taşıt Araçları ve Yan Sanayi	1.178	5.122
Tekstil ve Hammaddeleri	130	50
Yaş Meyve ve Sebze	5.266	13.512
Zeytin ve Zeytinyağı	197	331
Diğer	30	0

Tablo 8: İhracatçı Firmaların Kanuni Merkezleri Bazında Sektör İhracat Performansı (1000 \$)

Kaynak: TİM, 2012

Aşağıdaki tabloda Şırnak'taki ihracatçı firmaların ülke bazında ihracat performansları verilmektedir. Tablodan görüldüğü gibi ilden yapılan ihracatın %98'i Irak'a yapılmaktadır.

	1 Ocak-30.06.2011	1 Ocak-30.06.2012
ŞIRNAK	447.930	527.570
AFGANİSTAN	0	104
ALMANYA	429	0
AZERBEYCAN-NAHCIVAN	244	76
BAHREYN	87	34
BİRLEŞİK DEVLETLER	55	71
BİRLEŞİK KRALLIK	0	17
FİLDİŞİ SAHİLİ	0	34
FRANSA	0	35
HOLLANDA	88	96
IRAK	441.653	521.961
İSRAIL	263	0
İRAN (İSLAM CUM.)	9	796
İSVEÇ	35	27
KAZAKİSTAN	0	32
KIRGIZİSTAN	0	32
KUZAY KIBRIS TÜRK CUM	2	35
LİBYA	0	70
LÜBNAN	1.993	1.543
MALDİV ADALARI	0	16
MERSİN SERBEST BÖLGE	20	0
MISIR	4	0
NEPAL	41	0
ÖZBEKİSTAN	0	477
SURİYE ARAP CUM.(SUR)	2.142	42
TACİKİSTAN	0	17
TANZANYA (BİRLEŞ.CUM)	0	39
TÜRKMENİSTAN	5	0
UKRAYNA	0	54
ÜRDÜN	860	1.924
YEMEN	0	35

Tablo 9: İhracatçı Firmaların Kanuni Merkezleri Bazında Ülke İhracat Performansı (1000 \$)

Kaynak: TİM, 2012

Şırnak Valiliği ve Şırnak İl Özel İdaresi'nden sağlanan finansmanla 01.11.2011 tarihinde Tır Parkı altyapı inşaat çalışmalarına başlanmış, önce 218.000 metrekarelik alanın ¼'ünün betonlanması yapılmış ve toplam 500.000 metrekarelik sahadaki çalışmalar 2012 Temmuz ayında tamamlanmıştır.

Tır Parkı inşaat çalışmaları tamamlanıncaya kadar eski TASİŞ sahası Tır Parkı olarak kullanılmıştır.

Teknolojik Altyapı

Sınır kapısında 2 X-Ray araç tarama cihazı, 1 bagaj tarama X-Ray'i yer almaktadır. Ayrıca kapalı devre görüntüleme sistemleri, kartlı geçiş ve otomasyon sistemleri sahada yer almaktadır.

“Habur Sınır Kapısı Türkiye karayolu ticaretinin %43'ünü (büyük araç) oluşturmaktadır. Bu nedenle bu kapıda meydana gelen kaçakçılık olayları da incelenmesi gereken önemli konular arasında yer almaktadır.”



Habur Sınır Kapısı'nın Irak Dış Ticaretindeki Yeri ve Önemi

Aşağıda yer alan tabloda Irak'ın ithalat yaptığı ülkelere bakıldığında Türkiye'de ilk sırada gelmekte, Türkiye'yi Suriye, Çin, AB ülkeleri ve ABD takip etmektedir. İlk 5'te yer alan bu ülkeler arasında yalnızca Türkiye ve Suriye Irak'a komşu ülkelerdir. Bu nedenle Türkiye ve Suriye'nin kara taşımacılığı açısından avantajı yüksektir. Irak'ın ithalatında Türkiye %23'lük bir paya sahipken Suriye %18 pay ile ikinci sırada gelmektedir.

Dış ticaret rakamlarını önemli ölçüde etkileyen sınır kapılarını bu bağlamda da ele almak gerekmektedir. Çünkü ülkelerin dış ticaret pazarlarında diğer ülkelerle yaşadığı rekabet iyi analiz edilip yönetilemediği takdirde uzun vadede olumsuz etkiler yaratmaktadır.

Yandaki haritada da görüldüğü üzere Suriye'nin Irak'a açılan 4 adet sınır kapısı (Faysh Khabour, Al-Yaroubiyeh, Abu Kamal, Al-Tanf) bulunmaktadır. Irak'ın diğer bir komşusu olan İran'a bakıldığında da 5 adet sınır kapısı (Haji Umrani, Basmagh, Khosravi, Mehran, Shalamchah) olduğu görülmektedir. Bölgesinde giderek yükselen bir güç olan Türkiye'nin, Irak gibi stratejik öneme sahip bir komşu ülke ile yalnızca 1 sınır kapısının bulunması riskler taşımaktadır.

Gümrük ve Ticaret Bakanlığı tarafından açıklaması yapılan Şırnak'ta açılacak yeni sınır kapılarının aciliyeti ve önemi tartışma götürmez bir gerçektir.

IRAK'IN İTHALAT YAĞTIĞI BAŞLICA ÜLKELER				IRAK'IN İHRACAT YAĞTIĞI BAŞLICA ÜLKELER			
Rk	Partners	Mio euro	%	Rk	Partners	Mio euro	%
	World (all countries)	21 203,7	100,0%		World (all countries)	33 859,7	100,0%
1	Turkey	5 020,4	23,7%	1	United States	8 690,2	25,7%
2	Syria	3 888,9	18,3%	2	EU27	6 098,3	18,0%
3	China	3 006,9	14,2%	3	India	4 997,8	14,8%
4	EU27	2 718,6	12,8%	4	China	4 294,2	12,7%
5	United States	1 361,2	6,4%	5	South Korea	3 005,6	8,9%
6	South Korea	997,9	4,7%	6	Japan	2 338,8	6,9%
7	Jordan	755,6	3,6%	7	Canada	1 421,2	4,2%
8	India	572,9	2,7%	8	Turkey	929,4	2,7%
9	Thailand	375,6	1,8%	9	Syria	608,1	1,8%
10	Egypt	335,3	1,6%	10	Brazil	554,3	1,6%

Tablo 12: Irak'ın Başlıca Ticaret Partnerleri (2010)

Kaynak: http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2006/september/tradoc_113405.pdf



Tablo 13: Irak'ın Sınır Kapıları

Kaynak: <http://www.iraq-turkey.com/gumrukkapilari.htm>

“Ülkelerin dış ticaret pazarlarında diğer ülkelerle yaşadığı rekabet iyi analiz edilip yönetilemediği takdirde uzun vadede olumsuz etkiler yaratmaktadır.”

5. Dünyadaki Benzer Sınır Kapıları ve Çalışma Sistemleri

Habur Sınır Kapısı'nın arz ettiği önemin anlaşılabilmesi için dünyada Habur'un emsali kapıların durumları hakkında bilgi vermek yerinde olacaktır. Bu bağlamda yolcu geçişi ve büyük kara araçları trafiği bakımından Habur'a benzer sınır kapılarında kullanılan sistemlerin incelenmesi yerinde olacaktır.

Yapılan çalışmalar sonucunda dünyada araç trafiği ve işlem hacmi açısından Habur'a benzeyen kapılardan birinin Meksika ve Amerika arasındaki Elpaso Kara Sınır Kapısı olduğu tespit edilmiştir.

Yukarıdaki tabloda ElPaso Sınır Kapısı'ndan 2000-2008 yılları arasında yapılan kara ticareti değerleri yer almaktadır. 2000-2008 yılları arasında yapılan kara ticareti değerinde %22'lik bir artış olduğu görülmektedir.

ABD Gümrük ve Sınır Koruma tarafından geliştirilen Otomasyon Ticaret Ortamı (ACE) sistemi ile güvenliğin sağlanmasının yanı sıra geçişlerin hızlanmasına yönelik çalışmalar yürütülmektedir. İlgili sistem elektronik kayıt ile kişi, araç ve ürün kaydının yapılmasını ve bilgilerin merkezi sisteme kaydedilmesini kapsamaktadır. Bu sistemle birlikte özellikle büyük araç işlemlerinin %29 daha hızlı yapıldığı belirtilmektedir.

(Thousands)															
	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Crossings	574	607	556	583	606	673	720	661	705	660	720	741	745	783	759

Yukarıda yer alan tabloda 1994-2008 yılları arasında ElPaso Sınır Kapısı'ndan giriş yapan büyük araç sayıları verilmektedir. Veriler incelendiğinde belirtilen yıllar arasında büyük araç girişlerinde belirgin bir değişikliğin olmadığı görülmektedir.

Tablo 14: 1994-2008 Yılları Arasında ElPaso Sınır Kapısından Giriş Yapan Tır Sayısı (Bin)

Kaynak: U.S. Department of Transportation, Research and Innovative Technology Administration

	2000	2005	2006	2007	2008
Truck	36.008	39.524	42.237	43.479	42.199
Rail	1.433	3.039	3.946	5.156	5.260
Pipeline	206	369	516	322	447
Other and unknown	1.729	43	24	96	268
TOTAL	39.376	42.974	46.724	49.054	48.174

Tablo 15: 2000-2008 Yılları Arasında ElPaso'dan Yapılan Kara Ticareti Değeri (Milyon\$)

Kaynak: U.S. Department of Transportation, Research and Innovative Technology Administration

6. Sorunlar ve Çözüm Önerileri

Fiziki Altyapı

Köprü İhtiyacı

Geliş ve gidiş tarafında bulunan köprüler ihtiyacı karşılamaktan uzak ve bakıma ihtiyaç duymaktadırlar. Giriş ve çıkış noktalarına modern kantarların ve güzergahın Habur olarak tespit edilmesi durumunda Demiryolu ulaşımına da imkan verecek bir köprüünün yapılması gerekmektedir.

Kantar Eksikliği

Öncelikli sorunlardan biri tanesi de kantar eksikliğidir. Türkiye'den Irak'a çıkışta 3 kantar mevcut iken, Irak'tan Türkiye'ye girişte 2 kantar hizmet vermekte ve ihtiyacı karşılayamamaktadır. Bu durum Türkiye'ye girişte bekleme süresini artırmaktadır. Bu noktada özellikle Türkiye'ye giriş tarafına ek bir kantarın yapılması gerekmektedir.

CIP Salonu ve Yolcu Bekleme Salonu

Habur Sınır Kapısı işadamları ve ihracatçılarımızın yoğun olarak kullandıkları bir kapıdır. Kapıda kuyruk olması veya giriş-çıkış işlemlerinde özellikle arama kısmında bekleme yaşandığında en fazla zararı iş adamları ve ihracatçılar yaşamaktadır. Hususi araçları ile giriş-çıkış yapmak isteyen işadamları, el ile yapılan aramalar nedeniyle uzun beklemelere maruz kalmaktadır. Giriş ve çıkış tarafında işadamları ve ihracatçıların işlemleri yapılırken dinlenip ihtiyaçlarını giderebilecekleri bir CIP salonunun yapılmasının ve işadamlarının işlemlerinin görevli bir memur marifeti ile yapılmasının faydalı olacağı değerlendirilmektedir.

Özellikle Türkiye'ye giriş tarafında, ülkemizin modern yüzünü ve misafirperverliğini yansıtabilecek, ikramların olduğu, gelen yolcuların memnun ayrılacağı daha güzel bir yolcu bekleme salonuna ihtiyaç duyulmaktadır.

Demiryolu Taşımacılığının Olmaması

Habur üzerinden yapılan ihracatta, ağır ve havaleli mallar önemli bir ihracat kalemi durumundadır. Bu malların demiryolu hattı ile lojistiğinin yapılması sağlanmalıdır. Bu nedenle, Nusaybin'e kadar gelen demiryolu hattının Habur'a kadar uzatılması gerekmektedir.

Petrol Boru Hattı Olmaması Nedeni ile Oluşan Tanker Trafikliği

Sınır kapıları arasında karayolu taşımacılığının en yoğun yapıldığı kapı olan Habur'da, tır ve kamyon sayısı bakımından mevcut durumda dahi zaman zaman yığılmalar yaşanmaktadır. 13 Haziran 2012 tarih ve 28322 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren Bakanlar Kurulu Kararı ile başlayan akaryakıt taşımacılığının tankerlerle Habur üzerinden yapılması durumunda bu yığılma ve tıkanmaların sıklıkla yaşanacağı öngörülmektedir. Bu ve süreç içerisinde ortaya çıkacak benzer durumları engellemek için Zaho'dan petrol boru hattının Silopi'de tespit edilecek uygun bir noktaya taşınması ve rafineden sonra yan bir boru hattı ile benzin, mazot, v.b petrol türevlerinin Irak'a gönderilmesi sağlanmalıdır.

“Habur Sınır Kapısı işadamları ve ihracatçılarımızın yoğun olarak kullandıkları bir kapıdır. Kapıda kuyruk olması veya giriş-çıkış işlemlerinde özellikle arama kısmında bekleme yaşandığında en fazla zararı iş adamları ve ihracatçılar yaşamaktadır.”

Teknolojik Altyapı

Teknoloji ve Bilişim Sistemleri

Raporda ifade edildiği gibi Bakanlık tarafından Gümrük İdaresinin Modernizasyonu Projesi (GİMOP), Bilgisayarlı Gümrük Etkinlikleri (BİLGE), Gümrük Veri Ambarı Sistemi Projesi (GÜVAS) ve Yeni Bilgisayarlı Transit sistemi (NCTS) gibi teknolojik sistemler geliştirmiş ancak bunların kapıdaki birçok işlemin elle yapılmasına engel olmadığı gözlenmiştir.

Giriş-çıkış işlemlerini oluşturan “muhafaza, pasaport polisi, araç tescili, fazla mazot vergisi tahakkuku (makbuzlar el ile yazılmaktadır), muayene, kapı çıkış muhafaza” basamakları, gerek personel eksikliği gerekse teknolojinin yeterli düzeyde kullanılmıyor olmasından dolayı zaman almaktadır. Özellikle kırmızı hat ve yeşil hat şeklinde sınıflandırılan ve X-Ray gibi aramalara tabi tutulan araçların giriş-çıkış işlemleri daha uzun sürmektedir.

Kırmızı Hat	: Eşyanın fiziki muayenesi ile birlikte belge kontrolünün de yapıldığı hat.
Sarı Hat	: Fiziki muayeneye gerek görülmezsizin eşyaya ait beyanname ve eklerinin doğruluğunun ve birbiriyle uygunluğunun kontrol edildiği hat.
Mavi Hat	: Eşyanın veya buna ilişkin yazılı beyan ve ilgili belgelerin veya ticari belge ve verilerin sonradan kontrol edildiği hat.
Yeşil Hat	: Eşyanın belge kontrolüne veya fiziki muayeneye tabi tutulduğu hat.

Habur Sınır Kapısına gelecek araçların beklemesiz geçişlerine imkan tanıyacak, bekleme sürelerine son verecek ve Gümrük ve Ticaret Bakanlığının gümrüklerde kullandığı; Gümrük İdaresinin Modernizasyonu Projesi (GİMOP), Bilgisayarlı Gümrük Etkinlikleri (BİLGE), Gümrük Veri Ambarı Sistemi Projesi (GÜVAS), Yeni Bilgisayarlı Transit Sistemi (NCTS) vb. sistemler ile de entegre edilebilecek, aşağıda detayları verilen randevu esasına dayanan web tabanlı bir sistemin (Yazılım programının), ilgili bakanlık(lar) ile koordineli bir şekilde hayata geçirilmesi Habur’da yaşanan sıkıntılara kalıcı bir çözüm getirecektir.

Web Tabanlı Beklemesiz (Non-Stop) Geçiş Sistemi

Yurtdışına ihracat yapan ihracatçılar, lojistik firmaları ve yurt içinden kapıya yönelecek araçlar, kapıdan geçebilmek için yükünü yüklemeyen önce internet, call center’lar (Türkçe, İngilizce), belli yerlere konacak kiosklar ve android sistemli mobil cihazlar marifeti ile sisteme istenen bilgileri girdikten (firma, araç, yük, gıda, acil vb. bilgiler) veya e-beyannamelerini yaptıktan sonra, belirlenmiş bir zaman opsiyonu olan Habur Sınır Kapısı Geçiş Randevu saati alacaklardır. Yurt dışından gelip Habur’a yönelecek araçların mevzuat gereği çıkış yapmaları geren süreler sisteme yüklenecek ve söz konusu araçlara ona göre randevu saati verilecektir. Sonraki aşamada diğer kapılara kurulacak altyapı ile sistemin yurtdışından gelip Habur’dan çıkacak araçları algılayarak, araçlara hukuki çıkış yapma sürelerine göre randevu vereceği öngörülmektedir.

Kapıda randevu saati gelen araçların plakaları, gelen araçların görebileceği şekilde büyük LED ekranlara yansıtılacak ve araç gümrük sahasına davet edilecektir.

Sistem kapıya gelen aracı, kameralı araç tanıma sistemi ile algılayacak ve geçiş randevusu almak için girilen bilgiler doğrultusunda geçiş, vergi, ücretlendirme v.b. işlemlerini başlatacaktır.

Uzun yıllık verilere göre araç giriş çıkış sayıları ve zamanları belli olduğundan bir aracın çıkış yapabileceği zaman süresi sisteme yüklenecek ve randevu sıklığı ve saati; verilere ve 2023’te 500 milyar dolar ihracat hedefi doğrultusunda, Habur Sınır Kapısı’ndan beklenen ihracat rakamı projeksiyonuna göre verilecektir.

Sistemin yurtdışına çıkış ve girişte sağlıklı işleyebilmesi için komşu ülke yetkilileri ile Dış İşleri Bakanlığı, Gümrük Bakanlığı ve ilgili diğer bakanlıklar vasıtası ile mutabakata varılması ve bu konuda işbirliği protokollerinin yapılması gerekmektedir.

Habur’da yapılacak bu model çalışma, sonrasında tüm kapılara (ülkemizde aktif olan 18 sınır kapısına) uygulanabilecek ve bilişim altyapısı ile birbirine bağlanabilecektir.⁶

Sistem Arızaları

Sık sık yaşanan sistem arızaları ve bu arızaları kısa sürede giderecek donanımlı teknik personelin olmayışı ciddi sıkıntı ve kapıda yığılmalara sebep olmaktadır.

⁶ Dicle Kalkınma Ajansı Şirkat Yatırım Destek OŞ’si, Haziran 2012’de web tabanlı randevu sisteminin kurulması ile ilgili araştırmalara başlamış olup Gümrük ve Ticaret Bakanlığı’nın ilgili daireleriyle ve önde gelen yazılım Şirketleriyle görüşmüştür. Bu konuda süreç devam etmektedir.

Yolcu Bagaj X – Ray Cihazının Olmaması

Kapıda Türkiye'ye giriş tarafında aramalar el ile yapıldığı için arama süresi olması gerekenden çok daha uzun sürmekte, vatandaşlar kuyrukta beklemekte ve kaçakçılığın önlenmesi konusunda zafiyet oluşmaktadır. Arama faaliyeti teknolojik imkânlarla kavuşturulmalı ve bu sayede kaçakçılık riski azaltılmalı ve bekleme süreleri kısaltılmalıdır. Bu amaçla, giriş ve çıkışlarda 1'er adet olmak üzere 2 adet büyük araç X-Ray cihazı, Irak'tan Türkiye'ye giriş kısmında ise 1 adet el bagajı X-Ray cihazı eksiklikleri en kısa zamanda giderilmelidir.

Geliş ve Çıkış Tarafında Araç X – Ray Cihazlarının Yetersiz Olması

Giriş ve çıkış tarafında bulunan araç X-Ray cihazlarına birer tane daha ilave edilmelidir. Özellikle Türkiye'ye girişte bu ihtiyaç daha bariz göze çarpmaktadır.





Analiz Laboratuvarının Olmaması

Kapıda yasal mevzuat gereği yapılması gereken gıda ve kimyasal maddelerin analizlerinin yapılabileceği akredite bir analiz laboratuvarının olmamasından dolayı numuneler Mersin gibi illere gönderilmektedir.

İthalat işlemlerinde ithal edilen ürünlerin bekleme sürelerinin azaltılmasına yönelik olarak, ithal edilen ürünlerle ilgili olarak kurum ve kuruluşlardan, ürünlerin sahip olması gereken standartlara yönelik olarak talep edilen izinlerin verilmesi için gerekli tüm inceleme, tahlil vb. işlemlerin yapılabildiği akredite bir gıda ve kimya analiz laboratuvarının bölge illerinin de ihtiyaçlarını karşılayabilecek şekilde kurulması gereklidir.

İnsan Kaynakları

Personel Yetersizliği

Yapılan görüşmelerde öncelikli sorun olarak personel eksikliği belirtilmiştir. Şu anda yaklaşık 450 personel, 12/24 vardiya usulü ile çalışmaktadır. Bölge Müdürlüğü'nde görev yapan personel güvenlik çekinceleri sebebiyle ailelerini Silopi'ye getirememektedirler. Bunun yanı sıra personelin lojman, servis, sosyal tesis ve imkânlar açısından sıkıntıları bulunmaktadır.

Web tabanlı Non-Stop geçiş sistemi yapılıncaya kadar personel eksikliğinin giderilebilmesi amacıyla yaklaşık 80 personele daha ihtiyaç duyulmaktadır. Ayrıca personelin özlük hakları iyileştirilmeli, çalışma sistemi 8/24 olarak değiştirilmeli, personele yönelik sosyal tesisler inşa edilmeli ve ücretler artırılmalıdır.

Özlük Hakları

Habur Sınır Kapısı'nda görevli personelin ücretleri, yoğun çalışma temposuna göre oldukça düşük kalmaktadır. Zor bir bölgede düşük ücret uygulaması, kalifiye personelin Habur'a gelmek istememesine neden olmaktadır. Bu durum personel sayısı ve niteliğini olumsuz yönde etkilemektedir.

Yetki Devri

Türkiye'ye giriş işlemlerinin hızlanması için; "muhafaza, pasaport polisi, araç tescili, fazla mazot vergisi tahakkuku, muayene, kapı çıkış muhafaza" basamaklarından oluşan işlemlerin teknolojik sistemler kullanılarak azaltılmalı ve mevzuat değişikliği yapılarak yetki devri ve birleştirilmesi yapılmalıdır.



Diğer Sorunlar ve Çözüm Önerileri

Türkiye, Irak ve Kuzey Irak Bölgesel Yönetimi Arasında İşbirliği İle İlgili Sorunlar

Türkiye'nin sınır kapıları ve dış ticaret ile ilgili yaptığı bazı mevzuatsal değişiklikler, Irak tarafındaki Halil İbrahim Sınır Kapısı'nda benzer uygulamalar olmadığı için Habur Sınır Kapısı'nda da istenilen düzeyde etkin olamamaktadır. Örneğin; Habur Sınır Kapısı'ndaki işlemlerin sürelerinin kısıtlanması için teknoloji kullanımının artırıldığı veya farklı sınır ticareti kuralları geliştirildiği durumlarda karşı taraf ile uyum sağlanamamakta ve uygulamaların etkinliği azalmaktadır. Halil İbrahim Sınır Kapısı ile uygulamalar konusunda uyum sağlanabilmesinin önündeki en önemli engel olarak Irak tarafındaki teknik bilgi ve kalifiye eleman eksikliği gösterilmektedir.

Ayrıca yeni sınır kapılarının açılması ile ilgili Bölgesel Yönetim ile bakanlık düzeyinde çalışmalar yürütüldüğü halde Irak Merkezi Hükümeti'nin kapıların açılması ile ilgili onay süreci henüz tamamlanmamıştır.

Şırnak'ta açılması planlanan yeni sınır kapılarıyla ilgili faaliyetler yeterli hızda ilerlememektedir. Yeniden yapılanma sürecinde olan Irak başta olmak üzere Ortadoğu ülkelerinin ithalatlarında öne çıkan ürünler Türkiye'de üretimi

yapılan ve ihraç edilebilen ürünlerdir. Fakat Türkiye'nin Ortadoğu ihracatı bu potansiyelin yeterince değerlendirilemediğini göstermektedir. Özellikle Irak'ın ithalatı incelendiğinde, tüketimi giderek artan bu ülkenin, ihracatını artırmak isteyen ülkelerin ilgi odağı haline geldiği görülmektedir.

Türkiye dış ticareti ve sınır kapıları ile ilgili mevzuatta değişiklik yapılmasının akabinde sınır kapılarında uygulanacak yeni yöntem ve uygulamalar ile ilgili Irak yetkilileriyle de görüşülerek Halil İbrahim Sınır Kapısı ile Habur Sınır Kapısı arasında uygulama uyumunun sağlanması ve işbirliğinin güçlendirilmesi gerekmektedir. Irak'a bu açıdan teknik destek verilerek mevzuatın pratikte uygulanabilirliği artırılabilir.

Gerek Habur Sınır Kapısı ve gerekse alternatif sınır kapılarının açılması konularında Irak Merkezi Yönetimi ile Bölgesel Yönetim arasında oluşan görüş farklılıkları nedenleriyle görüşmelerde aksamlar yaşanmakta istenilen düzeyde sonuçlar alınamamaktadır. Bununla birlikte karşılıklı olarak gümrük işlemlerinin kolaylaştırılması, beklemelerin en aza indirgenmesi amacıyla yeni teknolojilere eş zamanlı olarak geçilmesi ve gümrük uygulamalarında ortak bir rejimin belirlenmesine yönelik olarak, her iki ülkenin etkin işadamları örgütlerinin de sürece dâhil edildiği görüşmelerin sürdürülmesi planlanan çalışmaların gerçekleştirilebilmesi açısından en önemli unsurdur.

Sınır ticareti kapsamında değerlendirilen Irak'tan Türkiye'ye giriş yapan Türkiye menşeli araçların depolarında taşımak suretiyle ülkeye getirdikleri petrol ürünlerinin kotasının yükseltilmesinin sınır ticaretine olumlu yansıtacağı düşünülmektedir.

Mevzuat Gereği Yapılan İşlem Sayısının Fazlalığı

Mevzuat gereği bir aracın kapıdan giriş çıkış yapabilmesi için; muhafaza, kantar, pasaport polisi, araç tescili, fazla mazot vergisi tahakkuku (giriş tarafında), muayene ve kapı çıkış muhafaza basamaklarından oluşan 7 ayrı noktada işlem yaptırması gerekmektedir.

Yapılan bu işlemlerinin hızlanması için; muhafaza, pasaport polisi, araç tescili, fazla mazot vergisi tahakkuku, muayene, kapı çıkış muhafaza basamaklarından oluşan işlemlerin teknolojik sistemler kullanılarak yetki devri ile ve personele bağımlılık düşürülerek azaltılması gerekmektedir.

Ayrıca Türkiye'ye giriş tarafında fazla mazot vergisi tahakkuku yapılırken makbuzlar görevli personel tarafından el ile yazılmakta ve bu durum gecikmelere sebep olmaktadır.

Konunun yakın paydaşları olan özellikle Gümrük ve Ticaret, Ekonomi ve Dışişleri Bakanlıklarının Irak makamlarındaki mevkiidâşları ile görüşerek özellikle non-stop geçiş sisteminin uygulanabilmesi ve işbirliği için mutabakata varmaları gerekmektedir.

Habur'un Mevcut Durumu

Yapılan mevzuat değişiklikleri Türkiye'deki bütün sınır kapıları için aynı şekilde belirlenmektedir. Habur Sınır Kapısı, bulunduğu bölge gereği kendine has özellikler taşımakta ve diğer sınır kapılarında sorunsuz uygulanabilen mevzuat kuralları Habur'da ciddi sorunlarla karşılaşabilmektedir.

Şırnak ve çevre illerde taşımacılık/nakliyecilik faaliyetleri henüz profesyonel bir lojistik sektörüne dönüşmemiştir. Bireysel hareket eden kamyon ve tır şoförleri, navlun fiyatlarını baz alarak taşımacılık yapmaktadırlar. Habur Sınır Kapısı'ndaki yeni uygulamalarla hızlandırılan giriş-çıkış işlemleri nedeniyle Türkiye-Irak arasında daha az zamanda daha çok taşıma yapabildikleri için navlun fiyatları düşmüş ve bu durumu şoförler protesto etmiştir. Kamu politikalarının pratikte uygulanabilmesi için kamu kurumlarının muhatap olabileceği, anlaşma sağlayabileceği bütüncül bir sektör, kurum veya örgüt yapısı bulunmamaktadır.

Suriye'deki İç Karışıklığının Etkileri

Suriye'de yaşanan olaylar nedeniyle Suriye üzerinden yapılan taşımacılık da Habur Sınır Kapısı'na yönelmiş ve araç trafiğini artırmıştır. Bu durumun etkileriyle ilgili durum analizi yapılmalı ve önlemler alınmalıdır.

Alternatif Kara Hudut Kapılarının Açılması

2009 yılında %5,8 büyüme oranına sahip olan Irak; tüketimin hızla artması ve sigortacılık-bankacılık sistemlerinin gelişmesine paralel olarak İran, Çin başta olmak üzere daha fazla ülkenin ihracat pazarı haline gelecektir. Türkiye'nin ihracatta sahip olduğu avantajlı konumunu iyi değerlendirerek pazara hakim olabilmesi için Habur Sınır Kapısı'ndaki sorunların giderilmesinin yanında Ovaköy ve Aktepe köylerinde yeni sınır kapılarının en kısa zamanda faaliyete geçmesi gerekmektedir. Yeni açılacak bu kapılar ile Habur arasında yük ve yolcu taşımacılığı istatistikleri göz önünde bulundurularak araç veya ürün bazlı bir ayırım yapılarak kapıların daha etkin kullanılması sağlanabilecektir. Yeni sınır kapılarının bu temelde şekillendirilmesi konusunda detaylı bir çalışma yapılması son derece faydalı olacaktır.

Yük ve yolcu taşımacılığında Habur sınır kapısındaki yoğunluğu düşürecek ve transit geçişi rahatlatarak 2 adet transit sınır kapısının yanı sıra bölgede sınır ticaretini geliştirmeye yönelik olarak en az 2 adet sınır kapısı daha açılması bölge halkının ekonomik olarak gelişmesi ve kaçakçılığın önüne geçilebilmesi açısından önemlidir.

Yeni Açılacak Sınır Kapılarından Bir Tanesinin Transit Küçük Araçlara Tahsis Edilmesi:

Açılacak kapılardan birinin yolcu trafiğine tahsis edilmesi ülkeler arasındaki yolcu giriş çıkışlarını kolaylaştıracaktır.

Demiryolu Bağlantılarının Geliştirilmesi

Araç kuyruğunda bekleme süresinin ve yığılma ile karayolu yoğunluğunun azaltılması amacıyla Habur kanalıyla yapılan ihracatta en önemli kısmı oluşturan ağır ve havaleli malların taşınmasının demiryolu hattı ile yapılması sağlanmalıdır. Bu nedenle, Nusaybin'e kadar gelen demiryolu hattının Habur'a kadar uzatılması gerekmektedir. Bu şekilde, Habur ve İskenderun Limanı arasında da bağlantı sağlanmış ve İskenderun Limanı'ndan Habur'a olan yük taşımacılığında önemli bir rahatlama olacaktır.

Habur'da en önemli kısmı oluşturan büyük araç giriş çıkışlarında bekleme süreleri bazen uzun olabilmektedir. Tır Parkı'nda veya Silopi-Cizre yolunda oluşan kuyruk karayolundaki trafiği de olumsuz etkilemektedir. Ayrıca aşırı yüklenen kamyon ve tırlar nedeniyle uluslararası yol kısa sürede hasar görmekte ve bu durum yol yapım ve bakım maliyetlerinin yüksek olmasına neden olmaktadır. Nusaybin'e kadar gelen demiryolu hattı olmasına rağmen bu hat yük taşımacılığında kullanılmamaktadır.

Petrol Boru Hattının Döşenmesi

Zaho'ya kadar gelen petrol boru hattının uzatılarak petrolün tankerler yerine bu boru hatlarıyla taşınması, böylece Habur'daki tanker trafiğinin önüne geçilmesi gerekmektedir.

Dış Ticaret ve Lojistik Altyapısının Geliştirilmesine Yönelik Teknik Kapasitesinin Arttırılması

Habur'un birincil paydaşlarından olan kamyon ve tır şoförlerinin izlenecek politika ve uygulanacak yöntemlerde engel teşkil eden bir rol oynamamaları açısından bölgede profesyonel bir lojistik sektörünün teşvik edilmesi gerekmektedir. Bu sayede Gümrük ve Ticaret Bakanlığı'nın geliştirdiği yeni uygulamalar profesyonel lojistik firmaları ve şoför veya taşımacılık dernekleri ile uygun platformlar oluşturularak tartışılabilir, paydaşların bu yeni yöntemler hakkındaki görüşleri rahatlıkla alınabilecek ve kurulan iletişim sayesinde mevzuatta yer alan uygulamalar pratikte de daha kolay bir şekilde uygulanabilecektir. Bu durum, Habur Gümrük Başmüdürlüğü ve Habur Mülki İdare Amirliği'nin iş yükü üzerinde de son derece olumlu bir etki yaratacaktır. Bu kapsamda, Dicle Kalkınma Ajansı Şırnak Yatırım Destek Ofisi tarafından 2012 İl Bazlı Kalkınma Kurulu Toplantısı'nda Kalkınma Kurulu üyelerinin almış olduğu, Şırnak'ta Dış Ticaret ve Lojistik Platformu'nun kurulması kararı, bu çözümün gerçekleştirilmesi için önemli bir adım olacaktır.

Sınır kapılarında gerek yük gerekse yolcu yaşanan bekleme sürelerinin en önemli nedenlerinden bir tanesi de güncel olarak istenen belge ve evrakların hazırlanmamasıdır. İhracat ve ithalat yapan firmalara iç gümrüklerde ve transit geçiş kapılarında hazır bulundurmaları gereken belgeler ve tanzimleriyle ilgili sürekli olarak teknik destek sağlanmalı, yapılacak mevzuat değişikliklerinde sınır kapıları ve bulundukları bölgelerin kendilerine has özellikleri göz önünde bulundurulmalı ve uygulamalar buna göre farklılaştırılmalıdır.

Üniversitede Dış Ticaret ve Lojistik Alanında Bölümlerin Açılması

Şırnak Üniversitesi'nde Dış Ticaret ve Lojistik alanlarında bölümler açılarak özellikle Silopi ve Cizre ilçelerinde bu konuda ihtisas eğitim kampüsleri kurulmalıdır. Kurulacak bu kampüslerde dış ticaret ve lojistik sektörleriyle ilgili diğer alanlarda da (bankacılık, sigortacılık, pazarlama vb.) eğitim verilererek Habur Sınır Kapısı'nda görev alacak personelin bölgeden yetişmesiyle hem istihdama hem de Habur'daki personelin sürekliliğine önemli bir katkı sağlanabilecektir.



Tablo 16: Türkiye Demiryolları Haritası



7. Değerlendirme ve Sonuç

Dünya genelinde küreselleşme etkisiyle ortaya çıkan sınır ötesi işbirlikleri, tek pazar uygulamaları, uluslararası ticaret sözleşmeleri, teknolojinin taşımacılık ve lojistik sektörlerinde yarattığı hız, dünya ekonomisinin bel kemiği olan KOBİ'ler açısından ürettikleri ürünlerin pazarlama ve satış aşamalarının önem kazandığı alternatif pazar arayışları, bilginin hızla yayılması ve kolay ulaşılabilir olması nedeniyle giderek artan rekabet ülkeler açısından ürettikleri ürünü geniş bir tüketici kitlesine ulaştırabilmek hususunda sınır kapılarını kilit konuma getirmiştir.

Dış ticaretin giderek önem kazanmasıyla birlikte ülkelerin mevzuatsal değişiklikleri gerçekleştirdikten sonra uygulamada gördükleri dış ticaretin önündeki ilk göze çarpan engel, sınır kapılarındaki işlemlerin karmaşık, uzun ve manuel olması olmuştur. Bu kapsamda ülkeler, sınır kapılarındaki işlemlerin hem ülke sınırları içerisindeki diğer sınır kapılarıyla hem de komşu ülkelerin sınır kapılarıyla uyumlu ve koordinasyon içerisinde gerçekleştirilmesi amacıyla önlemler almaya başlamıştır. Manuel işlemlerin otomasyon ile gerçekleştirilmesi, uzun bekleme sürelerinin kısaltılmasına yönelik elektronik beyanname uygulamaları, transit geçiş sistemleri gibi uygulamalar ile ülkeler, sınır kapılarının dış ticarete bir avantaj olmasını sağlamayı hedeflemiştir.

AB üyeliği sürecinde mevzuatın uyumlaştırılması konusunda gümrük mevzuatı ile ilgili birçok değişiklik yapan ve önemli bir gelişme kaydeden Türkiye, Gümrük ve Ticaret İşletmeleri A.Ş.'nin kurulmasını ve sınır kapılarının Yap-İşlet-Devret modeli ile bu işletme tarafından modernize edilmesini sağlamıştır. Ülkemizde bütün gümrük idarelerinde otomasyon sistemine

geçilmesi, BİLGE gibi elektronik sistemlerin yaygınlaştırılması, transit geçiş sistemlerine entegre olunması gibi uygulamalar ile sınır kapılarının etkinliğinin artırılmasına yönelik önemli adımlar atılmıştır.

Türkiye'nin en fazla ihracat yapılan sınır kapısı olma özelliğine sahip Habur Sınır Kapısı, Ortadoğu pazarına açılan kapı olması nedeniyle ülke ihracatı açısından giderek önemli hale gelmektedir. Ülke ihracatına yapacağı katkının yanı sıra Habur Sınır Kapısı, alternatif geçim kaynaklarının kıt olduğu Şırnak İli ve TRC3 Bölgesi için ciddi bir istihdam ve ekonomik canlılık yaratması açısından da ele alınması gereken bir konudur.

Habur Sınır Kapısı'nda yaşanan sorunların tespiti ve bu sorunların çözümüne yönelik yapılacak çalışmalar; teknolojik gelişmelerden doğan ticaret akışındaki artışa paralel olarak gümrük işlemlerinin hızlandırılması, Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası veya bölgesel sözleşmelerin gereklerinin yerine getirilebilmesi, idari şeffaflığın sağlanabilmesi, sanayici ve işadamlarının ithalat ve ihracat konusunda öngörülebilir bir ortamda faaliyet gösterecekleri güveninin yaratılması, yabancı sermayenin yatırım kararını Şırnak ve çevresi açısından pozitif yönde etkileyebilecek bir sınır kapısı

sisteminin olması, Türkiye'de üretilen ürünlerin yeni pazarlarda zaman ve maliyet açısından rekabet edebilirliklerinin artması için aciliyet ve önem arz etmektedir.

Habur Sınır Kapısı'ndaki sorunların çözümü ülke ihracatını artırırken bölgesel ticareti de olumlu etkileyecek, bölgede ekonomik canlanmanın yanı sıra ülkeler arasındaki ticari ilişkiler neticesinde barış ortamına da katkı sağlayacaktır.



Personelin nicelik ve nitelik olarak yetersiz olması, personel özlük haklarının bölge şartlarına göre düzenlenmemiş olması, bazı gümrük işlemlerinin az sayıda olan personel tarafından manuel yapılıyor olması ve bu durumun hem istenmeyen yasadışı durumları doğurma riski taşıması hem de işlem sürelerinin zaman zaman uzamasına sebep olması, teknolojik imkanların özellikle arama işlemlerinde kullanılamıyor olması, ihracatçı ve işadamlarının geçişlerini kolaylaştırmak amacıyla yasal olarak bir düzenleme yapılmamış olması, X-Ray cihazları gibi teknolojik eksikliklerinin yanı sıra kantar gibi fiziki ekipmanların yetersizliğinin de zaman kaybı yaratması, Şırnak ve çevre illerde taşımacılık faaliyetlerinin henüz profesyonel bir lojistik sektörüne dönüşmemiş olmasının yarattığı karmaşa ve düzensizlik, Halil İbrahim Sınır Kapısı ile işbirliği ve koordinasyonun yeterli düzeyde olmamasının Habur Sınır Kapısı'nda geliştirilen yeni yöntemlerin etkinliğini azaltması, Şırnak'ın lojistik üssü olma potansiyeli taşımasına rağmen henüz bir lojistik merkezine ve lojistik konusunda eğitim veren kurumlara sahip olmaması, işadamları ve ihracatçıların uzun bekleme süreleri nedeniyle pazarda zaman ve maliyet kaybı yaşayarak rekabet edebilirliklerinin azaltması, Habur Sınır Kapısı ile ilgili öne çıkan başlıca sorunlardır.

Personel sayısının ve kalitesinin artırılması, personel özlük haklarının iyileştirilerek Habur'un cazip bir iş ortamı haline getirilmesi, gümrük giriş-çıkış işlemlerinde teknolojinin en üst düzeyde kullanılmasının sağlanması, X-Ray cihazı gibi teknolojik ekipman eksikliklerinin giderilerek arama faaliyetlerinin el ile değil profesyonel ve hızlı bir şekilde gerçekleştirilmesinin sağlanması, kantar gibi fiziki eksikliklerinin giderilerek bekleme sürelerinin kısaltılması, işadamları ve ihracatçıların Habur'dan geçişinin kolaylaştırılması için yasal düzenlemeler yapılması, web tabanlı randevu sistemi gibi uygulamalar için Habur'un pilot uygulama seçilerek bu uygulamaların etkinliğine yönelik kapsamlı proje ve araştırma faaliyetlerinin

gerçekleştirilmesi, dış ticaret ve sınır kapıları ile ilgili mevzuat değişiklikleri yapılırken sınır kapıları ve bölgeler arasında farklılaştırma yoluna gidilmesi, Şırnak ve çevresinde dış ticaret, lojistik ve pazarlama başta olmak üzere sektöre yönelik eğitim veren okullar ile lojistik merkezi açılması, lojistik sektörünün profesyonelleşmesinin teşvik edilmesi ve bu alandaki derneklerin daha etkin bir örgütsel yapıya kavuşturulması, bu raporda yukarıda değinilen sorunlar için önerilen başlıca çözüm önerileridir.

Küresel pazarda rekabetin giderek arttığı günümüzde, ülkelerin gelişmeleri, sahip oldukları yerel dinamikler ve avantajların yarattığı potansiyeli değerlendirebilmesine bağlıdır. Şırnak ili, Türkiye'nin sosyo-ekonomik olarak en geri kalmış bölgelerinden olan TRC3 Bölgesi'nde yer almaktadır. Türkiye'nin Irak'a açılan kapısı konumundaki Şırnak, dış ticaret ve lojistik anlamında bir üs olma potansiyeline sahip iken henüz bu alanda istenen noktada değildir. Şırnak'ın bu açıdan kalkınması, yalnızca bölge açısından değil ülkemiz açısından da son derece hayati bir öneme sahiptir. Bu hususta önemli bir avantaj olan Habur Sınır Kapısı ile ilgili son yıllarda yerinde adımlar atılmış ve birçok düzenleme yapılmıştır. Fakat Habur Sınır Kapısı'nın daha etkin ve verimli çalışabilmesine ihtiyaç duyulmaktadır. Bu raporda genel olarak ele alınmış ve yukarıda özetlenmiş olan sorunlar ve çözüm önerileri, araştırılarak geliştirilmeye muhtaçtır. Ancak, Şırnak ve Habur Sınır Kapısı arasındaki kalkınma ilişkisinin varlığı, tartışılmayacak bir gerçeklik olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu nedenle, bu konuda daha fazla adım atılması ve uzun vadeli planlar yapılması gerekmektedir.

Kaynakça

1. İpekyolu Gümrük ve Ticaret Bölge Müdürlüğü Brifingi, Mayıs 2012.
2. Ticaretin Kolaylaştırılması “Gümrük İdarelerinin Rolü”, Didem Aytekin, T.C. Başbakanlık Gümrük Müsteşarlığı, AB ve Dış İlişkiler Genel Müdürlüğü, Haziran 2003, Ankara.
3. Kara ve Demiryolu Sınır Gümrük İdareleri, T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı Gümrükler Muhafaza Genel Müdürlüğü, Nisan 2012.
4. Küresel Ticarete Türkiye’nin Yeniden Konumlandırılması, Dış Ticarete Yeni Rotalar, T.C. Başbakanlık Dış Ticaret Müsteşarlığı, 2011.
5. Türkiye’de Sınır Ticaretinin Gelişimi, Ekonomik Etkileri, Karşılaşılan Sorunlar ve Çözüm Önerileri, Yrd. Doç. Dr. Nurettin Öztürk, ZKÜ Sosyal Bilimler Dergisi, Cilt 2, Sayı 3, 2006, ss.107-127.
6. TÜİK Dış Ticaret İstatistikleri
http://tuik.gov.tr/VeriBilgi.do?alt_id=12
7. TÜİK Turizm İstatistikleri
http://tuik.gov.tr/VeriBilgi.do?alt_id=51
8. Iraq Trade Indicators and Partners
http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2006/september/tradoc_113405.pdf
9. Dış Ticaret Uygulamalarında Karşılaşılan Sorunlar <http://tr.scribd.com/doc/40982/D-Ticaret-lemelerinde-Karlalan-Sorunlar>
10. TPIC Devam Eden Projeler
http://www.tpic.com.tr/tpic/projeler/index.php?category_name=dprojeler
11. Gümrük ve Turizm İşletmeleri Ticaret A.Ş. Verileri
<http://www.gtias.com.tr/>
12. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı 2011 Yılı Faaliyet Raporu
<http://www.gumrukticaret.gov.tr/icerik/235/1604/gumruk-ve-ticaret-bakanligi-2011-yili-faaliyet-raporu-yeni.html>
13. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, E-İşlemler Hakkında Bilgiler
<http://www.gumrukticaret.gov.tr/kategori/478/uygulamalar.html>
14. DİKA Şırnak Yatırım Destek Ofisi, Habur Sınır Kapısı Saha Görüşmeleri, Haziran 2012.
15. <http://www.hayatiyazici.com.tr/konusmalar/istanbul-ticaret-universitesi-ve-birlesmis-milletler-bati-asya-ekonomik-ve-sosyal-komisyonu-unescwa-organizasyonunda-yap-islet-devret-ve-kamu-ozel-sektor-ortakligi-modellerinin-tanitimi-toplantisi>
16. http://www.bts.gov/publications/americas_freight_transportation_gateways/2009/highlights_of_top_25_freight_gateways_by_shipment_value/port_of_el_paso/html/figure_01_table.html
17. http://www.cbp.gov/linkhandler/cgov/trade/automated/modernization/ace/ace_benefits_automated.ctt/ace_benefits_automated.pdf

Ekler

Saha Görüşmeleri

Habur Sınır Kapısında İncelemeler



Habur Sınır Kapısı Çıkış kısmında işlem yaptıran bir kamyon şoförü ile röportaj



Gümrük ve Ticaret Bakanlığı Müsteşar Yardımcısı Sayın Mehmet GÜZEL ile görüşme (ANKARA)



Habur Gümrük Baş Müdürü Sayın Hasan EKEN ile görüşme (SİLOPI)



Şırnak Ticaret ve Sanayi Odası Başkanı Sayın Osman GELİŞ ile görüşme (ŞIRNAK)



Gümrük ve Ticaret Bakanlığı Bilgi İşlem Daire Başkanlığı ile görüşme(ANKARA)



Silopi İhracatçılar ve İthalatçılar Derneği Başkanı Sayın Acil SARBOĞA ile görüşme



Silopi Kaymakamı Sayın Bünyemin YILDIZ ile görüşme(SİLOPI)



Habur Sınır Kapısı Çıkış Kısmında Yapılan Çalışmalar(SİLOPI)



Silopi Taşıyıcılar Kooperatifi Birliği Başkanı ile görüşme



FONET Yazılım Firması Yetkilileri ile Görüşme (Ankara)









Merkez

Adres: Savurkapı Mah. Nusaybin Cad. No:31 Meydanbaşı Mevki MARDİN

Tel: +90 482 212 11 07 / +90 482 212 11 14 / +90 482 212 11 19 / +90 482 212 11 73

Faks: +90 482 213 14 95

www.dika.org.tr