

**TÜRKİYE'DE SINIR TİCARETİNİN GELİŞİMİ, EKONOMİK ETKİLERİ,  
KARŞILAŞILAN SORUNLAR VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ\***

**Yrd.Doç.Dr. Nurettin ÖZTÜRK**  
Zonguldak Karaelmas Üniversitesi  
İİBF İktisat Bölümü  
ozturknurettin@gmail.com

**ÖZET**

*Türkiye'de ilk kez 1978 yılında artan petrol talebini ucuz yolla karşılamak üzere İran'la sınır ticaretine başlanmıştır. Başlangıçta "karşılıklılık" ilkesi benimsenirken ardından bu kural unutulmuş, sınır ticareti sınırsız ticarete dönüşmüş ve Türkiye'ye her türden tarım ürünü ve motorin getirip sadece sınır illerinde değil ülkenin her yerinde bunları satma mekanizmasına dönüşmüştür. Bunun üzerine 1999'da tarım ürünleri, 2000 sonunda ise petrol ürünlerine önemli kısıtlama getirilmiş, 2002'de motorin ticareti tamamen yasaklanmıştır. 2005 yılına geldiğimizde dünya petrol fiyatlarının varil başına 60 Amerikan Dolarını geçtiği bir konjonktürde, temel petrol ihracatçısı komşu ülkelerden yeniden daha ekonomik fiyattan sınır ticareti kapsamında petrol ithal etmenin mümkün olacağı görülmektedir. Bu çalışma sınır ticaretinin yeniden başlaması gerektiğini vurgulamaktadır.*

**Anahtar Kelimeler:** Sınır Ticareti, Sınırsız Ticaret, Petrol İthalatı, Türkiye.

**THE EVALUATION OF BORDER TRADE IN TURKEY, ITS ECONOMIC EFFECTS,  
PROBLEMS FACED AND SOLUTIONS**

**ABSTRACT**

*Turkey initiated border trade with Iran first in 1978. The border trade was used as means of avoiding the surging oil bill due to increasing oil demand. Although the rule of mutuality was in effect at the beginning, this was gradually abandoned and the border trade turned in to "borderless" trade.*

*As a result, in addition to oil, any kind of agricultural products were brought into Turkey and sold not only in the border cities but all over Turkey. To prevent the informal cross border trade, Turkey restricted the trade of agricultural products in 1999 and the oil in 2000. Later in 2002, the oil trade was completely prohibited.*

*In the year 2005, as the oil cost per barrel exceeds 60 USD, reestablish of border trade seems to be a rational way to import oil at lower costs from the neighboring oil exporter countries. This paper emphasizes necessity of the border trade between Turkey and neighbour countries.*

**Keywords:** Border Trade, Borderless Trade, Oil Import, Turkey.

\* Bu çalışma 15-16 Mayıs 2003 tarihlerinde gerçekleştirilen Keşan Sempozyumu'nda sunulan bildiri esas alınarak hazırlanmıştır.

## 1. GİRİŞ

Sınır ticareti sınır illerinde yaşayan halkın günlük ihtiyaçlarını daha ucuz ve kolay yoldan karşılamaları amacıyla düzenlenmiş özel bir dış ticaret şeklidir ve Türkiye’de bölgesel kalkınma kapsamında ele alınması gereken bir konudur. Çünkü Türkiye’de sınır ticareti yapmaya yetkili 13 sınır ilinin tamamında kişi başına gelir ülke ortalamasının altındadır. Çoğu tarım ve hayvancılıkla geçimlerini sağlamaktadırlar. Bu nedenle alternatif gelir kaynakları ve istihdam alanlarının oluşturulması açısından sınır ticareti özellikle Doğu ve Güneydoğu Anadolu Bölgeleri halkı için önemli bir geçim kaynağını oluşturmaktadır.

Sınır ticaretinin başladığı 1978 yılından bu yana konuyla ilgili mevzuatta önemli değişiklikler yapılmıştır. Belirli dönemlerde sınır ticaretinin kapsamı hükümetlerce genişletilmiş, zaman zaman da çeşitli gerekçelerle daraltılmıştır. Ticarete konu olan malların sayılarının artırılıp düşürülmesi çoğunlukla ekonomik gerekçelerle yapılırken, özellikle Kuzey Irak’la olan kısmında dış politika da belirleyici olmuştur. Resmi dış ticarete göre daha az formalite gerektiren bu ticaret türü belli kesimler tarafından değil geniş halk kitleleri tarafından yapılabildiği için gelirin belli kesimler elinde değil geniş halk kitleleri elinde birikmesine de yol açmıştır. Bu açıdan bakıldığında sürdürülmesi gerekli bir ticaret türü olduğu anlaşılır.

Çalışmanın temel konusu, sınır ticaretini tamamen kısıtlayarak baharat ticaretine indiren kararların ekonomik etkilerini, konuyu tarihsel geniş bir perspektiften ele alıp irdelemek, sınır ticaretinin olumlu ve olumsuz ekonomik etkilerini açığa çıkarmak ve günümüzde sınır ticaretinin yeniden fakat kontrollü bir biçimde petrol ticaretine kaydırılabileceğini savunmaktır.

Dünya petrol fiyatlarının varil başına 60 Amerikan Dolarını (USD) geçtiği, yıllık fiyat artışlarının %50’yi bulduğu ve Türkiye’nin enflasyonla mücadele hedeflerini tehlikeye düşürdüğü, petrole yaptığı ödemelerini ise yıllık 3-4 milyar USD artırdığı bir ortamda soruna çözüm olacak çeşitli alternatiflerin tartışılması gerekmektedir. Bu alternatif çözüm önerilerinden birisi de sınır ticaretidir. Ancak çalışmada sınır ticareti sadece petrol ticareti perspektifinden değil, daha geniş olarak diğer ürünleri de içine alacak şekilde ele alınmıştır.

Konuyu ele alırken karşılaşılan en önemli sorun, bu konuda uluslararası literatürün yok denecek kadar az olmasıdır. Bunun nedeni dünyanın bazı önemli bölgelerinde çeşitli bölgesel entegrasyonların varlığı bu tip ticareti gereksiz kılmaktadır. Bunun yerine literatürde “sınır ötesi işbirliği” kavramı yaygın olarak işlenmektedir ki bu da sınır ticaretinden farklıdır. Konuyla ilgili literatür ve istatistik eksikliği bir taraftan uluslararası karşılaştırma yapmayı engellerken diğer taraftan konunun bilimsel bir üslupla ele alınmasını da zorlaştırmıştır.

Çalışmada öncelikle sınır ticaretinin anlamı, kapsamı, tarihsel gelişimi, çeşitli tarihlere yapılan düzenlemelerin sınır ticaretine etkileri konuları ele alınmakta, ardından sınır ticaretinin yol açtığı çeşitli ekonomik sorunlar irdelenmekte ve son olarak sınır ticaretinin yol açtığı sorunların ortadan kaldırılması ve sınır ticaretinin sürdürülmesi için yapılması gerekli düzenlemeler sıralanmaktadır.

## 2. SINIR TİCARETİNİN TANIMI, AMACI VE İLGİLİ LİTERATÜR

Sınır ticareti, iki komşu ülke arasında anlaşmalara bağlı olarak yapılan özel bir dış ticaret rejimidir. Sınırın iki yakasındaki insanların ihtiyaçlarının karşılanması için karşılıklı olarak mal alım satımını öngörür. Ülkeleri sınır ticaretine yönelten nedenlerin başında, yakın komşuluk ilişkileri ve taşıma giderlerinden kaçınmak düşüncesi gelir. Normal ihracat ve ithalat işlemlerine uygulanan pek çok formalite sınır ticaretinde uygulanmaz. Türkiye’de sınır ticaretinin sınırların denizlerle ayrılmış olması durumundaki karşılığı *kıyı ticaretidir* (Dışişleri Bakanlığı Uluslararası İlişkiler Sözlüğü, 2003).

Türkiye’de 1970’li yılların sonlarından itibaren uygulanmaya başlayan sınır ticareti, özellikle Doğu ve Güneydoğu Anadolu bölgelerinde özel bir dış ticaret şekli olarak uygulanmaya gelmektedir (Sönmez, 1995:119).

31.01.1996 tarih ve 22540 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan “Sınır Ticaretinin Düzenlenmesine İlişkin Bakanlar Kurulu Kararının 2. maddesinde sınır ticareti; “Doğu ve Güneydoğu Anadolu Bölgelerinde bulunan sınır illerinde mukim gerçek kişilerin zaruri ihtiyaçlarını karşılamak üzere karşılıklı olarak yaptıkları ticari işlemler” şeklinde tanımlanarak özellikle ülkenin doğu ve güneydoğu illeri dikkate alınarak düzenlenmiş bir ticaret türü olduğuna vurgu yapılmaktadır.

Çeşitli dönemlerde yayımlanan sınır ticaretine ilişkin yönetmeliklerde sınır ticareti “sınır illerinin ihtiyaçlarının karşılanması amacıyla komşu ülkelerin sınır yörelerinde karşılıklı olarak yaptıkları ticari işlemler” olarak tanımlanmasına rağmen daha sonra çıkarılan “Sınır ve Kıyı Ticaretinin Düzenlenmesine İlişkin Karar”ın 2. maddesinde bu ticaret “sınır ve kıyı illeri ile bunlara *komşu* illerin ihtiyaçlarının karşılanması amacıyla karşılıklı olarak yapılan işlemlerdir” şeklinde tanımlanarak ticaretin kapsamı genişletilmiş, *komşu il* terimi tanıma eklenmiştir (Resmi Gazete, 1993). Ancak daha sonra Sınır Ticaretinin Düzenlenmesine İlişkin 26.12.1996 tarih ve 96/9025 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile *komşu il* statüsü kaldırılmıştır.

Sınır ticareti ilke olarak, sınır bölgelerinin iki yanında kalan halkın bölgesel ihtiyaçlarının karşılanmasını içerir. Bu tür ticaretten beklenen amaç, sınır bölgelerinde yaşayan halkın ihtiyaç duyduğu maddelerin hem daha kolay temin edilmesi, hem de sınır bölgelerinde karşılıklı güven ortamının artmasına katkıda bulunmak; bölge barışına ve huzurun korunmasına yardımcı olmak, kaçakçılığı asgari düzeye indirmek, sınırın karşılıklı iki yakasında yaşayan halklar arasında komşuluk ilişkilerini geliştirerek ülkeler arası barışa katkıda bulunmak, bölge ekonomisine canlılık getirmek vb. şeklinde özetlenebilir (Sönmez, 1995:21).

Konuyla ilgili literatüre bakıldığında; bugüne kadar sınır ticareti ile ilgili yapılan ilk çalışma Womack (1994) tarafından Çin ile Vietnam arasındaki ticareti konu etmektedir. İki ülke arasındaki ticaret hacminin zirve yaptığı 1992-1993 yıllarından sonra konuyu ele alan Womack ilk kez dikkatleri sınır ticaretine çekmiştir. Bunun üzerine konunun incelenmesi ve üzerinde çalışılması gereği Merkezi ve Guangxi eyalet hükümetlerince karara bağlanmıştır.

Çin’in Guangxi eyaleti ile Vietnam arasındaki sınır ticareti ilişkisi 1965-1973 yılları arasındaki Vietnam savaşı sırasında kurulmuş, 1979 yılında kendi aralarında çıkan sınır savaşıdan sonra durmuş, 1989 yılında tekrar başlamıştır. Guangxi Sınır Ticaret İdaresi rakamlarına göre iki ülke arasındaki sınır ticaret hacmi 1992’de 479 milyon USD ile zirveye ulaşmıştır (Hendrischke, 1997:39). Arada geçen süre içinde ticaretin

hacmi genişleyerek 2002’de 6.687 milyon USD’ye kadar çıkmıştır. Literatüre bakıldığında sınır ticaret hacminin düşük gösterilme eğiliminde olduğu görülür. Örneğin Guangxi eyaleti ile Vietnam arasındaki sınır ticaret hacminin başka bir çalışmada 1992 yılı için 3,950 milyon USD hacmine ulaştığı görülmektedir. Bu farklılığın hesaplama hatalarından kaynaklandığını düşünmek yanlıtıcıdır. Çünkü sınır ticareti yapan sınırlı sayıdaki ülkelerde rakamlarda çelişkiler vardır (Ash, 2005:105).

Asya kıtasında diğere bir sınır ticaret uygulaması Rusya ile Çin arasında yapılmaktadır. Çin’in kereste talebinin artması üzerine Uzakdoğu sınırından Rusya’dan kereste ithal etmekte, bu ticarete de zaman zaman dalgalanmalar yaşanmaktadır (Beijing Review, 1999:27). Kerr (1996), Rusya ile Çin’in Dongbei bölgesi arasındaki sınır ticaretini “esnek dış ticaret” kavramıyla açıklamaktadır. Ona göre gelişmekte olan ülkelerdeki yapısal sorunların çözümünde açık ekonomi her derde deva olamaz; bir kısım sorunların bölgesel dış ekonomik ilişkiler bağlamında ele alınması ikinci en iyi politikadır. Sınır ticareti de bu bağlamda düşünölmelidir.

Afrika kıtasında bilinen sınır ticareti Çad Gölü çevresindeki ülkeler arasında yapılmaktadır. Çad, Nijer, Nijerya, Kamerun ve Orta Afrika Cumhuriyeti arasında bir bölgesel sınır ticareti yoğunlaşması vardır. Bu ticaretin belirtilen ülkelerde geleneksel el sanatları, tarım, ulaştırma ve hizmet sektörlerinin gelişimine katkıda bulunduğu belirtilmekle birlikte (Servais Afouda, 1996:22-23) ticaret hacmi konusunda veri yoktur.

Sınır ticareti konusundaki bir kısım literatür bu ticaret türünü yasadışı tanımlama eğilimindedir. Örneğin Fadahunsi ve Rosa (2002) Nijerya’nın komşularıyla yaptığı sınır ticaretini illegal ekonomik faaliyet olarak tanımlamaktadırlar. Yine bu bağlamda ABD’li yetkililerin Afganistan’da sınır ticaretini önlemeye *yardımcı* oldukları vurgulanmaktadır (Gall, 2002).

Sınır ticaretine bu şekilde yaklaşmanın gerekçeleri vardır. Bilindiği gibi Amerika kıtasında ABD, Kanada ve Meksika arasında 1994’te tesis edilen Kuzey Amerika Serbest Ticaret Bölgesi (NAFTA)’da ve Avrupa kıtasında 25 ülkeyi içine alan Avrupa Birliği’nde sınır ticareti adında bir uygulamadan bahsetmek mümkün değildir. Böyle bir ticaret türüne gereksinimleri olmadığından diğere ülkelerle olan ticaretleri bilinen resmi yöntemlerle yürümektedir. Bu nedenle sınır ticareti, özellikle gelişmiş ülkelerdeki bir kısım yazarlarca ihmal edilmekte ve aynı zamanda yasadışı olarak algılanmaktadır.

### 3. TÜRKİYE’DE SINIR TİCARETİNİN TARİHSEL GELİŞİMİ

Türkiye’nin sınır ticaretiyle tanışması 1978-1979 yıllarında dünya petrol fiyatlarının yaklaşık dört kat artmış olması sonucu artan döviz talebine ve petrol ihtiyacına çözüm bulmak için İran’a mal mukabili petrol satışında bulunma kararından sonra ortaya çıkmıştır (Orhan, 2000).

1978’de yapılan araştırmalar; o tarihlerde Türkiye’den mal götürüp karşılığında İran petrolü getiren tüccarların, devletin kendilerine vermiş olduğu kar marjının yüksek olmasından dolayı oldukça fazla miktarda sermaye birikimi sağladıkları ve daha sonraki yıllarda birer ihracatçı ve ithalatçı olduklarını göstermektedir (Sönmez, 1995:31).

Sınır ticareti başlangıçta merkezden görevlendirilen elemanlarca yapılmış ve bu işlemler yaklaşık iki yıl sürmüştür. Daha sonra sınır ticareti işlemlerinin Valiliklerce yürütülmesinin daha uygun olacağı kanaatine varılmış ve Ağrı Valiliği bünyesinde “Sınır Ticareti Bürosu” oluşturulmuştur.

Takip eden yıllarda bir takım düzenlemeler yapılmıştır. İlk düzenleme, 1979 yılında 79/17493 sayılı Dışsatım Düzenleme Kararı ile olmuştur. Bu karara dayanılarak çıkarılan 09.06.1979 tarih ve 79/17793 sayılı Kararla bazı sınır bölgelerinde sınır ticareti yapılması öngörülmüştür.

1980'de yayımlanan Sınır Ticareti Yönetmeliği (Resmi Gazete, 1980) ile, İran'la Ağrı-Gürbulak sınır kapısından sınır ticareti yapılması bir yönetmelik maddesi haline getirilmiştir. 1982 yılında yayımlanan İhracat Rejimi Kararı ve İhracat Yönetmeliği (Resmi Gazete, 1982) içerisinde sınır ticaretine ayrıca yer verilmesi, sınır ticareti açısından önemli bir gelişme olmuştur. Ağrı Valiliği'nin 13.02.1985 tarih ve 1/222 sayılı talebi üzerine; 5/9113 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı Eki, Sınır Ticareti Yönetmeliği çerçevesinde, Gürbulak sınır kapısından sınır ticareti yapılması işlemlerini bir takım kurallara bağlamıştır (Resmi Gazete, 1985).

Aynı yıl Gaziantep-Ünlüpınar ve Karkamış sınır kapılarından Suriye ile sınır ticareti yapılmasına izin verilmiştir. 1986 yılında Hatay-Cilvegözü sınır kapısı Suriye ile, 1987 yılında ise Van-Kapıköy sınır kapısı İran ile sınır ticaretine açılmıştır. 1988 yılında ise Hakkari-Esendere, 1989 yılında da Artvin-Sarp sınır kapısı sınır ticaretine açılmıştır.

1989 yılında Erzurum ilinin komşu il statüsünde Ağrı-Gürbulak sınır kapısından İran'la, Artvin-Sarp sınır kapısından ise Bağımsız Devletler Topluluğu (BDT) ile sınır ticareti yapmasına karar verilmiştir. 1990 yılında Kars ilinin komşu il statüsünden yararlanarak Ağrı-Gürbulak sınır kapısından İran'la, Artvin-Sarp sınır kapısından ise BDT ile sınır ticareti yapmalarına izin verilmiştir. Yine aynı yılın ortalarında Mardin, Hakkari ve Şırnak illerinin Habur sınır kapısından sınır ticareti yapmalarına karar verilmiştir. Başlangıçta sınır ticareti fiili olarak Ağrı ilinde görülmekteyken, hızlı bir gelişme ile bu tür ticaret diğer sınır illerine de yayılmıştır.

Başbakanlık Dış ticaret Müsteşarlığının 96/7782 Sayılı Sınır Ticaretine İlişkin Tebliği (Resmi Gazete, 1996b) ile Şanlıurfa ilinin Akçakale Sınır Kapısından Suriye ile sınır ticareti yapmasına izin verilmiş; 97/9113 nolu Bakanlar Kurulu Kararı ile de Edirne ili Bulgaristan ile Kapıkule'den sınır ticareti yapmaya yetkilendirilmiştir (Resmi Gazete, 1997).

Sınır Ticaretinin Düzenlenmesine İlişkin 26.12.1996 tarih ve 96/9025 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ve bu Kararda Değişiklik Yapılmasına Dair 4.6.1998 tarih ve 98/11160 sayılı Bakanlar Kurulu Kararları ile, toplam 13 ilin (Ağrı, Ardahan, Artvin, Gaziantep, Hakkâri, Hatay, Edirne, Iğdır, Kilis, Mardin, Şanlıurfa, Şırnak, Van) BDT/Gürcistan, Bulgaristan, İran, Suriye, Nahçıvan ve Irak'la sınır ticareti yapması kararlaştırılmıştır.

Söz konusu Karar çerçevesinde, şirket merkezi sınır ticareti kapsamındaki illerde olan tüzelkişilerle, bu illerde mukim ve tek vergi numarasına sahip gerçek kişilerce, ayda dört defadan fazla olmamak üzere, her defasında 50.000 ABD Doları karşılığı Türk Lirasını aşmayacak eşya ithaline izin verilmiştir. Ayrıca sınır ticareti yoluyla ithal edilen petrol ürünlerinden alınması gereken vergi ve fonların % 80'i, diğer ürünlerde ise % 60'ının tahsil edilmesi karara bağlanmıştır.

Ayrıca, anılan Kararın 8 inci maddesinde "Sınır ticareti kapsamında ithal edilen maddelerin il dışına çıkarıldığı tespit halinde, gerçek ve tüzelkişiler adına düzenlenen sınır ticareti belgesi ile daha önce verilmiş uygunluk belgelerinin iptal edileceği, yeni sınır ticareti belgesi verilmeyeceği" hükmü de yer almıştır. Bu çerçevede, sınır

ticareti kapsamında ithal edilen maddelerin il dışına çıkartılmaması konusunda gerekli denetim ve kontrolleri yapma görevi il valilerine verilmiştir.

Sınır ticaretine konu olacak eşyanın tespitinde sınır ülkelerinin mevzuatları belirleyici olmaktadır. Ülkemizde Dış Ticaret Müsteşarlığı'na çıkarılan 96/7782 Sayılı Sınır Ticareti Kararı (Resmi Gazete, 1996a)'na İlişkin Tebliğin 12. maddesine göre; "ihracı ve ithali ilgili mevzuatla yasaklanmış maddeler" ve "ithali belli kurum ve kuruluşlara bırakılmış maddeler" in sınır ticaretine konu edilemeyeceği belirtilmektedir. İthalat Rejimi Kararı ile İhracat Rejimi Kararı ve diğer mevzuatla ithali ve ihracı izne bağlı olan maddelerin bu tür ticarete konu edilmesi ancak ilgili mercilerin izni ile mümkündür. 97/9113 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı'nın 12 maddesinde ise ayrıca; kota, gözetim ve diğer ticaret politikaları uygulamasına tabi ürünlerin sınır ticaretine konu olamayacakları karara bağlanmıştır.

Temmuz 1998'de alınan ve fakat Resmi Gazete'de yayınlanmayan bir kararla sınır ticaretine önemli engeller getirilmiştir. Bakanlar Kurulu'nun aldığı önlemler arasında sınır ticaretinin sadece komşu iller arasında yapılması, ticarete konu olan malların bu illerin sınırlarını aşmaması, sınır ticareti kapsamındaki mallardan alınan vergilerin oranının yüzde 80'e çıkarılması, malların ithalatında "menşe şahadetnamesi" aranarak üçüncü ülke mallarının bu yolla yurda girişinin engellenmesi konuları yer almıştır (Dünya Gazetesi, 1998).

Kararın Temmuz 1998 başından itibaren uygulamaya sokulmasıyla 10'u aşkın Doğu ve Güneydoğu Anadolu ilinden yapılan sınır ticareti fiilen durma noktasına gelmiştir. Karar Ardahan'dan, Hatay'a kadar 10'a yakın ilde etkisini gösterirken, bu illerden ekonomisi sınır ticaretine bağlı olanlarda ticari hayat durgunlaşmıştır.

Sınır ticaretiyle ilgili bugün de geçerli olan önemli bir düzenleme; Türkiye'de 13 sınır ilinde yapılan sınır ticaretinde valilerde olan yetkinin, Bakanlar Kurulu kararıyla Dış Ticaret Müsteşarlığı'na devredilmesidir. 23.12.1998 tarih ve 98/12254 sayılı bu Bakanlar Kurulu Kararı bütün valiliklere ulaştırılmış ve valilerin yetkileri kaldırılmıştır. Bakanlar Kurulu Kararı uyarınca petrol ürünlerine ilişkin il ihtiyaçları, doğrudan doğruya Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığının görüşü alınarak Dış Ticaret Müsteşarlığı tarafından, diğer ürünlere ilişkin ihtiyaçlar ise her yıl Ekim ayı sonunda valilerce Dış Ticaret Müsteşarlığına bildirilmekte, Müsteşarlıkça yapılan değerlendirme sonucunda, uygunluk belgelerinin düzenlenmesine esas olmak üzere il ihtiyaçları nihai listeleri valiliklere bildirilmektedir (Toskay, 2000).

23.12.1998 tarihli karar, illerdeki "sınır ticareti değerlendirme kurulları"nda da değişiklikler yapmıştır. Buna göre Sınır Ticareti Değerlendirme Kurulları; vali veya valinin görevlendirdiği vali yardımcısı başkanlığında, sanayi ticaret müdürü, tarım il müdürü, TSO yönetim kurulu başkanı, defterdar ve Dış Ticaret Müsteşarlığının uygun gördüğü bir üyeden oluşmaktadır. Kurullarda daha önce defterdarlık ve müsteşarlık temsilcisi yer almıyordu. Kararla getirilen önemli bir yenilik de *Sınır Ticareti Koordinasyon Kurulu* oluşturulmasıdır. Yapılan düzenleme ile sınır ticareti yapılan illerin valileri ve ilgili kurumların yetkililerinin oluşturduğu kurul, üç ayda bir Dış Ticaret Müsteşarlığı'nda toplanarak çalışmalarını değerlendirmektedirler (Dünya Gazetesi, 1999).

23.12.1998 tarihli karar ile il ihtiyacı dışındaki ürün ve malların ithalatı, listede belirlenen il ihtiyacı fazlası ithalat ve hasat dönemi tarımsal ürünlerin ithalatına da izin verilmemektedir (Dünya Gazetesi, 1999).

23.12.1998 tarihli Bakanlar Kurulu Kararı ile sınır ticaretinin kapsamı daraltılmıştır. Önceki uygulamalarda il ihtiyacının üstünde bir ithalat söz konusu olduğunda buna ilde Sınır Ticareti Değerlendirme Kurulu karar veriyor ve çoğu zaman ihtiyacın üstünde, ithalata konu olan mallar Türkiye'nin diğer bölgelerine gönderilebiliyordu. Eski uygulamada *Sınır Ticareti Değerlendirme Kurulu*, sınır ticareti izni verme, yapılan başvuruları kabul edip etmeme, ilin ihtiyacını belirleme yetkilerine sahipti. Bu uygulamayla, il ihtiyacı ve hangi malların ithalatına izin verileceği Dış Ticaret Müsteşarlığı tarafından liste halinde valilere bildirilmekte ve bildirilen listeler dışındaki ithalata izin verilmemektedir.

27.01.2000 tarihinde TBMM'de 4481 Sayılı Kanunda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun'un geçici 2. maddesi uyarınca Bakanlar Kurulu, sınır ticareti kapsamında ithal edilen mallara ilişkin olarak tahsil edilen Akaryakıt Tüketim Vergisinin % 5'ine kadarlık kısmını, sınır ticareti yapılan illerin özel idarelerine aktarmaya yetkili kılınmıştır. Bu düzenleme ile tahsil edilen Akaryakıt Tüketim Vergisinin %5'lik kısmı sınır ticareti yapılan illerin Özel İdarelerine bırakılmıştır. Özel idarelerin de kamu harcama disiplini çerçevesinde bu kaynakla ilin ihtiyacı olan yol, okul vb. yatırımları gerçekleştirmesi beklenmiştir (TBMM Tutanak Dergisi, 2000:63-65). Bu uygulama sınır illerinin kalkınması için son derece olumlu bir gelişme olmuştur.

Başlatıldığı günden bu yana kapsamı konusunda tartışmalar bitmeyen ve vergi kayıplarına neden olan sınır ticaretine 28.04.2000'de çıkarılan Bakanlar Kurulu Kararnamesi ile yeni kısıtlamalar getirilmiştir. Getirilen düzenleme ile "komşu il" kavramı kaldırılırken, sadece Artvin'den Hatay'a kadar olan sınır illerinde sınır ticareti yapılabilmesi karara bağlanmıştır. Sınır ticaretine imkan tanınan il sayısı 7'ye düşürülürken Edirne ili sınır ticareti yasaklanan iller arasına girmiştir (Dünya Gazetesi, 2000b).

Düzenleme ile çoğunlukla Irak'tan getirilen deterjan hammaddesi olan "lap" ile hurda demir-çelik ve hurda bakır ithalatında uygulanan kota da kaldırılmıştır. Sınır ticareti kapsamında getirilen bu mallar sadece sınır illerinde değil, Türkiye genelinde satılabilecektir. Bu ürünler dışında sınır ticareti kapsamında ithal edilen ürünler ise eskiden olduğu gibi il dışına çıkarılamayacaktır.

28.04.2000 tarihli Kararname ithal edilen motorin miktarına da kısıtlama getirmiştir. Kararname ile sınırdan ticaretin önemli boyutunu oluşturan motorin ticaretinde gümrük muafiyeti de azaltılmıştır. "Taşıt üzeri motorin ticareti" olarak adlandırılan sınırdan motorin ticaretinde, daha önce yüzde 60 olarak uygulanan mevcut gümrük vergilerinin yüzde 80 oranında uygulanması karara bağlanmıştır. Bu kararla *mutad depo* ile getirilecek aylık motorin miktarı Iğdır'da 25 bin tondan 15 bin tona, Habur'da 150 bin tondan 75 bin tona indirilmiştir. Yeni kontenjan miktarları Mayıs 2000'den itibaren geçerli olmuştur. Bu kapsamda getirilen motorinin tamamının, Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı'nın (TPAO) yan kuruluşu olan ve 02.09.1999'da faaliyete geçen Türkiye Petrolleri Uluslararası Şirketi (Turkish Petroleum International Company-TPIC) tarafından satın alınması karara bağlanmıştır (Dünya Gazetesi, 2000b).

Sınır ticaretine ilişkin bu kararnamenin gecikmesi nedeniyle, 1999 yılının sonunda sınır ticareti kapsamında ithalati yapılabilecek ürünlerin sayısı, Dış Ticaret Müsteşarlığı tarafından 254'ten 31'e indirilmiştir.

28.04.2000 tarihli Kararname ile sınır ticareti kapsamında, sadece, genellikle Türkiye'de üretilmeyen, karabiber, kakule, karanfil, kimyon, kına, mahlep, sahlep, sumak



gibi baharat türü tarım ürünlerinin ithalatına izin verilmektedir. Bu kapsamda ithal edilebilecek sanayi ürünleri ise ham alüminyum, külçe alüminyum, külçe bakır, bakır süs eşyası, hurda bronz, kaya tuzu, ham veya kaba yontulmuş mermer, naylon terlik, sema-ver ve odun ile sınırlandırılmıştır (Hürriyet, 2000).

1 Eylül 2002 tarihi itibarıyla sınır ticareti kapsamında yapılan motorin ticareti yeni bir düzenleme yapılana kadar tamamen yasaklanmıştır (Milliyet, 2002). Yasaklanma gerekçesi olarak motorin ticaretinin amacından saptığı belirtilmiştir.

Sınır ticaretinin tarihsel gelişimi içinde en son yapılan düzenleme, 2003/5408 sayılı Sınır Ticaret Merkezlerinin Kurulmasına İlişkin Bakanlar Kurulu Kararının yayınlanmasıdır (Resmi Gazete, 2003). Bakanlar Kurulu Kararına göre; Türkiye'nin yaşam standardının düşük ve işsizliğin ciddi boyutlarda olduğu Doğu ve Güneydoğu Anadolu coğrafi bölgelerinde ekonomik, sınai ve ticari gelişmenin hızlandırılmasını teminen, Sınır Ticaret Merkezleri kurulması karara bağlanmaktadır (m.1).

2003/5408 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı'nın getirdiği en önemli yenilik, Sınır Ticaret Merkezleri uygulamasında bir kısım illere yeniden *komşu il* statüsünün tanınmasıdır. Sadece Sınır Ticaret Merkezlerinde geçerli olmak üzere Erzurum, Muş, Bitlis, Siirt, Batman, Diyarbakır ve Adıyaman illerine komşu il statüsü yeniden tanınmıştır. Doğu ve Güneydoğu Anadolu bölgelerinde komşu ülkelere sınırı bulunan Artvin, Ardahan, Kars, Iğdır, Ağrı, Van, Hakkari, Şırnak, Mardin, Şanlıurfa, Kilis, Gaziantep ve Hatay'dan oluşan 13 ilde kurulacak olan Sınır Ticaret Merkezlerinde mağazalar bulunacaktır. Kararın getirdiği en önemli yeniliklerden bir tanesi de *Değerlendirme Komisyonunun* oluşumudur. Buna göre ithal edilecek eşyaya ilişkin il kotaları ve ithal edilen eşyanın Uygunluk Belgesi sahiplerine dağıtımına dair esaslar; Vali veya Vali Yardımcısı başkanlığında Defterdar, Gümrük Müdürü, Sanayi ve Ticaret İl Müdürü, Ticaret Odası veya Sanayi ve Ticaret Odası ile Esnaf ve Sanatkarlar Odası temsilcilerinden oluşan Değerlendirme Komisyonu üyelerinin *oybirliği* ile teklifi üzerine Dış Ticaret Müsteşarlığınca belirlenecektir (m.10). Daha önce Sınır Ticareti Koordinasyon Kurullarında bulunmayan Esnaf ve Sanatkarlar Odaları Temsilcileri, Değerlendirme Komisyonlarında görev almaya başlamıştır.

#### 4. SINIR TİCARETİNİN HAYVANCILIK, SEBZE ve MEYVECİLİK SEKTÖRLERİNE ETKİLERİ

1998 yılında yapılan düzenleme ile yaş sebze ve meyve ürünleri sınır ticareti kapsamında çıkarılmadan önce, Türkiye'de turfanda sebze ve meyvenin hasat döneminde çeşitli sebze ve meyve ürünleri sınır ticareti kapsamında Türkiye'ye getirilmiştir. Ankara halinde İran menşeli nar, Adana'da kavun, karpuz, Edirne'de bal satılmış; ayrıca patlıcan, elma, İran fıstığı, kivi, pirinç, şeker, üzüm, muz, çay vb. ürünler ithal edilerek yerli üreticinin zarara uğramasına sebebiyet verilmiştir. Bu kısımda kısaca bu ürünlerin ithalatının tarım sektörü üzerindeki etkileri üzerinde durulacaktır.

Sınır ticaretiyle ithal edilmiş ürünlerden birisi *İran fıstığı*dir. Türkiye, yaklaşık 250 bin ton olan dünya kabuklu antep fıstığı üretiminin yıllara göre değişmekle birlikte %13-20'lik kısmını, İran ise %50-60'lık kısmını üretmektedir (Tuğ, 2002). İran'dan getirilen fıstık iç piyasada satılarak yerli üretimi olumsuz etkilemiştir. Bir kısım ihracatçının yerli üretim fıstıkla ithal fıstıkları karıştırarak ihraç etmeleri ve bunların geri dönmesi fıstık ihracatımızın zarar görmesine yol açmıştır. İthal İran fıstığı, Avrupa Birliği



normlarına uymamaktadır. Özellikle Gaziantep, Siirt, Şanlıurfa ve Adıyaman illeri bu durumdan olumsuz etkilenmiştir (Bayer, 1999a).

Ziraat Mühendisleri Odası (ZMO) tarafından yapılan bir araştırma sonucuna göre, İran'dan günde 10-15 kamyon *kivi* getirildiği, bunların İstanbul Hali'nde satıldığı belirlenmiştir. Rize ve çevresinde çaya alternatif olarak geliştirilen *kivi* üretimi yanlış sınır ticareti uygulaması ile öldürülme noktasına getirilmiştir

Sınır ticareti kapsamında getirilmiş olan ürünlerden birisi de *pirinç*dir. Özellikle Suriye'den Gaziantep'e gelen *pirinç* buradan diğer illere dağılmıştır. Türkiye'nin yıllık *pirinç* üretimi 300 bin ton (FAO, 2002), yıllık *pirinç* tüketimi ise 450 bin ton civarındadır (Cine-Tarım Dergisi, 2004). Yani üretim tüketimin yaklaşık %70'ine cevap verebilmektedir. Ayrıca TMO'nin açıkladığı fiyat dünya fiyatlarının yaklaşık %60 üzerindedir. Türkiye'nin *pirinç* ithal fiyatı ile ihrac fiyatı arasındaki marjın büyük olması (1998'de 585USD/ton, 1999'da 192 USD/ton) sınır ticaretinin 2000 öncesinde *pirinç* kaymasına neden olmuştur (Kün, 2005).

Sınır ticaretinden etkilenen diğer bir ürün *karpuz*dur. Çukurova'da *karpuz* Mayıs sonu ve Haziran ayı başlarında çıkarken, İran *karpuzu* Nisan ayında olgunlaşmaktadır. Ayrıca İran'da bir dekar *karpuzun* üretim maliyeti Türkiye'den yaklaşık 5 kat daha ucuzdur. Bu nedenle bazı yıllar İran *karpuzu* yüzünden üreticiler ürünlerini hasat etmeden tarlada bırakmışlardır (Usumi, 1998).

Toplam 149 milyon ton olan dünya şeker üretiminin %25'i şeker pancarından %75'i ise şeker kamışından elde edilmektedir. 2002 itibarıyla dünya şeker stoku 70 milyon tondur. Yani üretimin yaklaşık %50'si stoktur. Türkiye dünya şeker üretiminde 8. sırada, şeker tüketiminde de 11. sıradadır. Dolayısıyla şeker tüketimi fazladır. Şekerin iç piyasada ton fiyatı 650 dolar, iken dış piyasada Londra Beyaz Şeker Borsası'nda fiyatı 1995'te 396 USD/ton'dan 1999'da 200 USD/ton'a gerilemiştir (Oyan vd., 2001:14). Hem dünya fiyatlarıyla aradaki bu fark, hem de stokların fazla olması (Pankobirlik, 2005) kaçakçılığı özendirilmiş, sınır ticaretini ise cazip kılmıştır. Sınır kapılarından "yolcu beraberisi"nde getirilen şeker piyasaya sürülmüştür. Başta Habur olmak üzere tüm sınır kapılarında *yolcu beraberisi* adı altında yoğun bir şeker ticareti yapılmıştır (Dünya Gazetesi, 2000a).

Türkiye yaklaşık 838 bin tonluk dünya kuru *üzüm* üretiminde 255 bin tonla Amerika Birleşik Devletlerinden sonra ikinci sırada gelmektedir. Türkiye'yi 112 bin tonla İran izlemektedir (TZOB, 2003). Yine 450 bin tonluk dünya *üzüm* ihracatında 200 bin tonla %44 payı elinde tutarak birinci sırada yer almaktadır. Türkiye açısından önemi büyük olan çekirdeksiz kuru *üzüm*, Ege Bölgesinde 60 bine yakın üretici ailenin geçim kaynağıdır. Dış pazarlama sırasındaki değişik aşamalar da dikkate alındığında, ülke ekonomisine önemli katkıları vardır. Ege *üzüm* üreticilerinin karşılaştığı en büyük sorunlardan birisi, sınır ticaretiyle getirilen İran *üzümü* olmuştur. Evsafı son derece düşük olan İran *üzümünün*, gümrüksüz olarak ülkemize sokulması ve *üzümlerimizle* karıştırılarak, gerek Tekel'e satılması gerek yurtdışına ihrac edilmesi, *üzümlerimize* olan dış talebi azaltmıştır (Çetinkaya, 1999).

Sınır ticaretinden etkilenen ürünlerin bir başkası da *çay*dır. 3.021 bin ton olan dünya kuru *çay* üretiminin yaklaşık %6.5'ini Türkiye üretmektedir. Yıllık üretimi 800-900 bin ton civarında olan yaş *çay*, toplam 300 civarında fabrika ve atölyede işlenerek yılda 200.000 ton civarında kuru *çay* elde edilmektedir. Yıllık kuru *çay* tüketimiz ise yak-

laşık 140.000 tondur. Yani, Türkiye'nin 60 bin ton civarında kuru çay fazlası vardır. Ayrıca dünya çay stokları da örneğin 2001'de 98 bin tona yükselerek sürekli artmaktadır (Demir, 2002). Birim alandaki üretimin düşük olması, yılda sadece 2-3 kez ürün alınabilmesi, işçi ücretlerinin yüksek olması ve düşük teknoloji kullanılması nedeniyle Türk çayının maliyeti yüksektir. Ayrıca, ekim ve işletmeden kaynaklanan eksiklikler dolayısıyla Türk çayının bir kalite sorunu da vardır. Üretim fazlası çayın tüketici ülkelere ihracatı da çok zordur. Buna rağmen özellikle 1997'den itibaren sınır ticareti, "zati eşya muafiyeti" kapsamında ve kaçak yollarla ülkeye yüklü miktarda, çoğu sağlığa zararlı katkı maddesi içeren, yabancı kuru çay girmiştir. Ülkeye giren yabancı kuru çay miktarı 1998 yılında 70 bin ton civarındadır (TBMM Tutanak Dergisi, 1999).

Uzun yıllardır dünya piyasalarında çayın ortalama değeri asgari 1.50-2.50 USD/Kg. arasında seyretmektedir. Çayın yurt içi paketli toptan satışı fiyatı ise 3.50-4.50 USD/Kg. civarındadır. Aradaki farkın iki kattan fazla olması yurt dışından ülkemize çay girişini özendirmiştir (Yücelen, 1999; Çaykur Basın Bülteni, 2005).

Sınır ticareti hayvancılığımız üzerinde de olumsuz etkilerde bulunmuştur. Özellikle Doğu Anadolu'da İran üzerinden yurda sokulan hayvanların kontrolsüz girişleri sonucu hayvan hastalıkları yayılmıştır. İran'ın kendisi ırk hayvancılığına geçerken sınırdan yerli ve verimli olmayan ırklar sevk edilmiştir. Hayvan ticaretinin olduğu dönemlerde Doğu ve Güneydoğu Anadolu'da hayvancılık durma noktasına gelmiştir. 1991-1998 döneminde uygulanan yanlış politikalar sonucu, küçükbaş hayvan sayısı 8 milyon adetten 2 milyon adete inmiştir (Para Dergisi, 1998). 13 Eylül 1999 tarihinde alınan bir kararla doğuda beş ilde hayvan hareketi tamamen durdurulmuştur.

Yapılan yanlış uygulamalardan birisi de, sınır ticaretiyle gelen hayvanların sınırda önlenmesi gerekirken sınır illerinde (Ağrı, Van vd.) önlenmeye çalışılması olmuştur. Bu uygulama sınır illerinde hayvancılığın gelişimini olumsuz etkilemiştir. Sınır ticareti yoluyla gelen hayvanları yerli hayvanlardan ayırt etme yerine bu iller karantina bölgeleri ilan edilmiş, bu illerden diğer illere hayvan geçişi yasaklanmıştır. Bu uygulama aynı anda yerli üretim hayvanların diğer illere götürülüp satılmasını engellemiş, bu illerdeki hayvancılığı olumsuz etkilemiştir (Polat, 2000).

## 5. SINIR TİCARETİNİN KAYITLI AKARYAKIT VE AKARYAKIT DAĞITIM SEKTÖRLERİNE ETKİLERİ

Ülkemizde ilk kez 1990'lı yılların başında, kamyon ve TIR'ların depolarında yurda sokularak kaçak motorin uygulaması başlatılmıştır. Herhangi bir vergi alınmaksızın akaryakıt istasyonlarında tüketicilere satılan bu motorin miktarının o tarihlerde yılda 1,2 milyon ton düzeyine ulaşması üzerine tehlikeyi gören o günün hükümeti, 1993 yılında bu uygulamadan vazgeçmiştir. Ne var ki, 26.11.1996 tarih ve 2254 sayılı Başbakanlık genelgesiyle, Doğu ve Güneydoğu illerimizde açık olan sınır kapılarımızdan, römorklu araçlarda 8, römorksuz araçlarda 4 ton akaryakıt getirilmesine ve sınır illerimizde satılmasına yeniden izin verilmiştir (Büyükcengiz, 1997).

Sınır ticareti aynı yıl Türkiye petrol arzı üzerinde etkisini olumsuz olarak göstermiştir. Şöyle ki 1996 yılında Türkiye'de motorlu taşıt sayısında bir önceki yıla göre %6 oranında bir artış olmasına rağmen bu artış petrol arzına aynı oranda yansımamış, tersine 1996 yılında resmi hampetrol arzı %2 oranında gerilemiştir. 1997 yılında, taşıt artışı %9 olurken ham petrol arzı %1; 1998 yılında sırasıyla bu oranlar %6'ya %0.1; 1999'da

%7'ye -%3,8; 2000 yılında %8'e -%5,7 oranında rekor bir azalma olmuştur. 2000 yılında sınır ticareti kapsamında yurda sokulan petrole sınırlama getirilmesiyle motorlu taşıt artış oranı ile petrol arzı artışı arasındaki açıklık da kapanarak %2.5'a düşmüştür. Bu da, sınır kapılarından giren motorin miktarının küçümsenmeyecek boyutlarda olduğunu göstermektedir.

**Tablo 1: Türkiye Motorlu Kara Taşıtları Arzı (1000 Adet), 1995-2002**

Araç Türü	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Otomobil	3.058	3.274	3.570	3.838	4.072	4.422	4.534	4.600
M minibüs	173	182	197	211	221	235	239	241
Otobüs	90	94	101	108	112	118	119	120
Kamyonet	397	442	529	626	692	794	833	875
Kamyon	321	333	353	371	378	394	396	359
Motosiklet	819	854	905	940	975	1.011	1.031	1.046
Özel Amaçlı Taşıtlar	37	40	45	49	52	55	57	58
İş Makinesi	87	95	107	117	120	129	131	133
<b>TOPLAM</b>	<b>4.985</b>	<b>5.317</b>	<b>5.810</b>	<b>6.182</b>	<b>6.626</b>	<b>7.161</b>	<b>7.342</b>	<b>7.435</b>
<b>ARTIŞ</b>	<b>%6</b>	<b>% 6</b>	<b>%9</b>	<b>%6</b>	<b>%7</b>	<b>%8</b>	<b>%2,5</b>	<b>%1</b>

**Kaynak:** DIE, Türkiye Motorlu Kara Taşıtları İstatistikleri, 1995-2002'den yararlanılarak hazırlanmıştır.

Tablo 2, Devlet İstatistik Enstitüsü, Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı ve Dış Ticaret Müsteşarlığı rakamlarına göre 1995-2002 yılları arasında yerli üretim ve ithal edilen ham petrol miktarları göstermektedir. Buna göre sınır ticaretinin yaygın olarak yapıldığı 1996-2000 yılları arasında petrol arzının artmadığı hatta azaldığı görülebilir.

**Tablo 2: Türkiye Ham Petrol Arzı (1000 Ton), 1995-2002**

ÜRETİCİ	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
YERLİ ÜRETİM	3.515.782	3.499.635	3.456.966	3.223.626	2.939.896	2.749.105	2.551.467	2.441.534
İTHAL EDİLEN HAM PETROL	23.439.400	22.923.500	23.296.134	23.735.500	22.983.699	21.671.150	23.242.875	23.661.811
<b>HAM PETROL ARZI</b>	<b>26.955.182</b>	<b>26.423.135</b>	<b>26.753.100</b>	<b>26.959.126</b>	<b>25.923.595</b>	<b>24.420.255</b>	<b>25.794.342</b>	<b>26.103.345</b>
<b>ARTIŞ</b>	<b>%8</b>	<b>-% 2</b>	<b>%1</b>	<b>% 0,7</b>	<b>-% 3,8</b>	<b>-% 5,7</b>	<b>%5,6</b>	<b>% 1,2</b>

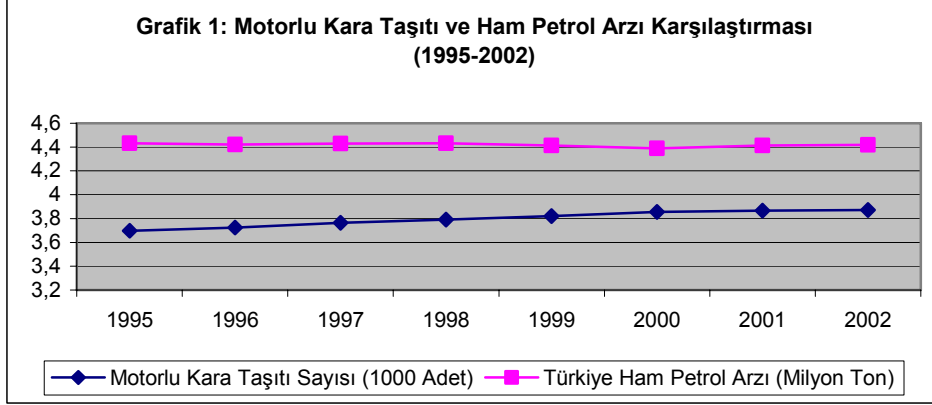
**Kaynak:** DIE, 1923-2004 İstatistik Göstergeleri, s.290; Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı, <http://www.enerji.gov.tr/petrolarztalep.htm>, 21.12.2005; DTM, Geniş Ekonomik Gruplar Sınıflamasına Göre İthalat, <http://www.dtm.gov.tr/ead/ekolar1/eko15.xls>, 21.12.2005'den yararlanılarak hazırlanmıştır.

Grafik 1 ise, Tablo 1 ve Tablo 2'deki rakamların logaritmik değerleri alınarak belirtilen yıllar arasındaki toplam araç sayısı ile toplam petrol tüketimini karşılaştırmaktadır. Buna göre 1995-2002 yılları arasında toplam araç sayısı %49 oranında artarken aynı dönemde petrol tüketimi hemen hemen hiç artmamıştır. Aradaki fark Türkiye'ye sınır ticareti ile giren petrolün boyutlarını göstermektedir.

Sınır ticareti yoluyla ülkeye sokulan akaryakıt, bu sektörde faaliyet gösteren firmaları da olumsuz etkilemiştir. Sınır ticaretiyle yılda Türkiye'ye 2 milyon tonun üzerinde akaryakıt girmiş ve bu akaryakıt ülkenin her bölgesine yayılarak *ikili fiyatların* oluşmasına neden olmuştur. Bundan da kayıtlı akaryakıt sektörü büyük zararlar görmüştür.

Sınır ticaretinin akaryakıt dağıtım sektörü üzerindeki etkilerine bakılırsa; Türkiye'de 2000 yılı itibarıyla 13 akaryakıt dağıtım şirketi 8.000'e yakın akaryakıt dağıtım

istasyonu bulunmaktaydı (Erk, 2000). Bu istasyonlardan “beyaz bayraklı” olarak tanımlanan 1.000’e yakını ise hiçbir dağıtım şirketine bağlı değildi. Dolayısıyla bu dönemde alınıp satılan ürünler sağlıklı bir biçimde denetlenememiştir.



Pet Der (Petrol Sanayi Derneği)’e göre 1998 yılı içinde “sınır ticareti kapsamında ülkeye yılda 2.1 milyon ton motorin girmiştir. Devletin vazgeçtiği vergi, fon ve “ticaretten kaynaklanan” vergi kayıpları, getirilen mazot miktarındaki artışa bağlı olarak yılda 1.5-2.5 milyar USD arasında değişmiştir. Yine Pet Der’e göre, sınır ticareti yoluyla giren motorinin sağladığı yıllık toplam kar, yaklaşık 1.7 milyar USD’yi bulmuştur (PETDER, 2005). Bu miktarda paranın önemli bir kısmının Güneydoğu’daki vatandaşlardan ziyade araçlara gittiği iddia edilmiştir (Erten, 1998). Bayiler, resmi akaryakıt dağıtım zincirinde %5 karla çalışırken getirilen mazottaki satış karı %20’yi bulmuş, bununla da kalmayıp Türkiye standart dışı petrol satan bir ülke durumuna düşmüştür (Bayer, 1999b).

1.7 milyar USD’lik karı kimlerin paylaştığı sorusu kritik bir sorudur, çünkü akaryakıt sektörünün sınır ticaretine tepkilerinin de özünü oluşturmuştur. Türkiye’ye sınır ticareti yoluyla giren yıllık 2-3 milyon ton akaryakıtın hangi sistemle ve kimler tarafından tüketiciye ulaştırıldığı araştırıldığında, bunların Irak’tan araçlara monte edilmiş 4 veya 8 tonluk depolarda motorin getiren kamyon veya TIR şoförlerince akaryakıt istasyonlarına satıldığı görülür. Yani kazancın önemli bir kısmının araçlardan çok sade vatandaşa gittiği söylenebilir.

Türkiye 2 Eylül 1999’da sınır ticareti kapsamında getirilen akaryakıtı kontrol altına almak ve dağıtımını düzenlemek için TPAO’nun yan kuruluşu olarak TPIC’i (Turkish Petroleum International Company) kurmuştur. TPIC özellikle Kuzey Irak’tan getirilen petrol için Silopi’de depolar inşa ettirmiş, ve petrol satışını tekele almak üzere petrol dağıtım şirketlerine teklif göndermiştir. Bu teklife bir kısım petrol dağıtım şirketleri cevap dahi vermezken bir kısım şirketler ise konuya ilgi göstermediklerini yazılı olarak bildirmişlerdir. Beş adet şirket dağıtımına talip olmuş ve kendilerine talepleri doğrultusunda tahsisler yapılmıştır. Yapılan ihale ile ithal edilen yıllık 150.000 ton motorinin dağıtımını bu şirketlere verilmiştir. Ancak daha sonra sisteme girmek istemeyen ve ihaleye katılmayan şirketler haksız rekabetle karşı karşıya olduklarını iddia etmişlerdir (Bayer, 1999b).

Yapılan düzenleme ile Habur'dan petrol getiren 52.000 kamyoncu esnafı getirdiği ürünü bir devlet kuruluşu olan TPIC'e satmaya başlamış ve bedelini gecikmeden alabilmiştir. Bu durumdan hem kamyoncular hem de 500.000 civarında bölge esnafı memnun olmuş, devlet aylık KDV kazancını 10 milyon USD'in üzerine çıkarmıştır. Dağıtım şirketlerinin ödediği kurumlar vergisi ise ayrıca bir gelir kaynağını oluşturmuş; uygulamanın başladığı Temmuz 1999'dan itibaren üç aylık gibi bir süre içerisinde aynı yılın rakamlarıyla 2.2 trilyon TL gelir elde edilmiştir. Bu miktar, yörede son 10 yılda tahsil edilen vergi toplamını aşmıştır (Bayer, 1999b, Akşam, 2001).

## 6. SINIR TİCARETİNİN NEDEN OLDUĞU EKONOMİK SORUNLAR

Sınır ticareti veya daha önceki ifadesiyle mutad depo kapsamında Türkiye'nin ithal ettiği motorin ve diğer petrol ürünleriyle ilgili olarak kayıpları, doğrudan ve dolaylı kayıplar olarak iki başlıkta incelenebilir.

**Doğrudan kayıpların** birincisi uğranılan *vergi kayıplarıdır*. 1997-1999 döneminde sınır ticareti kapsamında izin verilen petrol ürünleri ithalatında, normal ithalata göre belirli oranlarda vergi indirim olması nedeniyle, söz konusu ticaret yoluyla gerçekleştirilen motorin ithalatından, Maliye Bakanlığı tarafından yapılan hesaplamalara göre devletin 3.5 milyar USD kaybının olduğu hesaplanmıştır (Tüzmen, 2003).

İkincisi, Türkiye'nin petrol ürünleri piyasasında, *ikili fiyattan* kaynaklanan iki ayrı piyasanın ortaya çıkmasıdır (Toskay, 2000).

Üçüncüsü, sınır ticareti yüzünden Türkiye rafinerilerinin dışarıdan ithal ettikleri ham petrolü arıttıktan sonra bunu iç piyasalara satmakta zorlanmış olmalarıdır. Burada rafinerilerin gelir kaybı söz konusudur (Toskay, 2000).

Sınır ticareti kapsamından tarım ürünleri çıkarılmadan önce 52 çeşit tarım ürünü ithal edilmekte ve yurdun çeşitli yerlerinde pazarlanmaktaydı. Sadece 1999 yılında tarım ürünü ithalatından dolayı uğranılan vergi kaybı 600 trilyon TL olarak hesaplanmıştır (Gökalp, 2002).

**Dolaylı kayıplara** gelince bunlar ithal edilen motorinin araçlar ve çevre üzerindeki negatif etkileridir. Ülkemize sınır ticareti yoluyla ithal edilen akaryakıtın araçlarda yol açtığı ekonomik kayıp önemli boyutlara ulaşmıştır.

TSE standartlara göre, ülkemiz rafinerilerinde üretilen motorinin kükürt oranı maksimum binde 7 olmalıdır. Halbuki, Irak motorininin kükürt oranı binde 9,5'tir. Bu miktar AB ülkelerinde kabul edilen miktarın 5 misli fazladır. Kükürt oranındaki bu yükseklik, çevre kirliliğine büyük ölçüde olumsuz etki yaptığı gibi, bu motorini kullanan araçların motorlarında da korozyon nedeniyle büyük ölçüde hasarlara yol açmıştır (Büyükcengiz, 1997).

Mart 2000'de ODTÜ Petrol Araştırmaları Laboratuvarında (PAL) incelenen 2209 akaryakıt numunesinin yarıya yakın bölümünün standartlara aykırı olduğu açıklanmıştır. Kalorifer yakıtı ve fuel oil örneklerinin %46'sı standart dışı bulunurken, motorin örneklerinin %25'i, normal benzinin %17'si, süper benzinin ise %14'ü standart dışı bulunmuştur (Bil, 2000).

Türkiye'deki en büyük akaryakıt kontrol laboratuvarı olan ODTÜ PAL'in raporlarına göre, kalitesiz ve kimyasal katkılı akaryakıtın insan sağlığı açısından da büyük tehlike-

ler taşıdığı ifade edilmiştir. 1998 öncesinde yapılan incelemelerde hileli akaryakıt oranı %1 iken 2001 yılında bu oran %18'e çıkmıştır (Hasan, 2002).

Analiz sonuçlarında özellikle sınır ticareti yoluyla yurda giren akaryakıtta dikkat çekilmiştir. Buna göre Irak menşeli motorindeki yüksek kükürt oranı egzoz emisyonlarıyla çevreye zarar verirken aynı zamanda dizel motorlarda arızalara ve hasarlara neden olmuştur (Çelebi, 1999). Bu şekilde kısa vadede karlı gibi düşünülen bu yakıtın uzun vadede daha büyük maliyetlere varan motor arızaları ile sonuçlandığı görülmüştür. Motorin örneklerinde görülen en önemli ve tehlikeli bir sorun da parlama sıcaklığının çok düşük olmasıdır. 1999 yılında bakılan motorin numuneleri içinde parlama noktası TSE standardı olan 55 santigrat dereceden düşük bulunan numune oranı %8.76 olmuştur (Bil, 2000).

Motorin normal koşullarda parlamaz. Oysa ki bu ürün parlayarak patlayabilmektedir. Bu nedenle Türkiye'de bir çok trafik kazasında çok sayıda patlamayla bir çok kişi ölmüş, traktörden sızan mazotun parlamasıyla ormanlar yanmıştır (Bayer, 1999b).

## 7. SINIR TİCARETİNİN GELİŞTİRİLMESİ AMACIYLA YAPILABİLECEK DÜZENLEMELER

Çalışmanın bu kısmında sınır ticaretinde bugüne kadar karşılaşılan sorunlardan yola çıkarak yapılabilecek düzenlemeler ele alınmaktadır. Buna göre:

- Siyasi yönetimi değişmiş olan Irak hükümeti ile yapılacak görüşmelerde sınır ticaretinin yeniden tesisi, görüşme konularının içine alınabilir. Başta gıda ürünleri olmak üzere Irak'ın ihtiyaç duyduğu mallar normal ticaret yanında sınır ticareti ile de karşılanabilir. Konuya bölgelerarası kalkınma farklarının ortadan kaldırılması açısından bakıldığında, Doğu ve Güneydoğu Anadolu bölgelerinin kalkınması için sınır ticaretinin kesintiye uğramadan sürdürülmesi gerekir.
- Türkiye 97 kapı ve 124 gümrükle (Gümrükler Genel Müdürlüğü, 2005) dünyada en çok sınır kapısı olan ülkelerin başında yer almaktadır. Çok sayıda sınır kapısının aynı zamanda devlete maliyeti de büyüktür. Sınır kapılarının devlete yüklediği yüksek maliyet, bu kapıların sınır ticareti ile değerlendirilmesi durumunda katkıya dönüşebilir.
- Komşu ülkelerle yaptığımız sınır ticareti miktarı son kısıtlamalardan önce 2 milyar USD düzeyine ulaşmıştır. Resmi dış ticareti yüksek formalite gereği küçük bir kesim yapabilirken sınır ticareti daha yaygın bir kesim tarafından yapılabilmektedir. Sınır ticaretinde formalitelerin resmi dış ticarete göre daha az olması bu ticaretin en büyük avantajıdır. Bu ticaretle uğraşanların sayısının artması ve ticaretin gelişmesi aynı zamanda sınır ticareti yapılan ilde gelir düzeyinin artmasına da yol açmaktadır.
- Doğu ve Güneydoğu Anadolu bölgelerinde göç olayını geriye döndürebilecek en önemli araçlardan birisi sınır ticaretidir. Ardahan, Kars, Erzurum ve Artvin başta olmak üzere doğu illeri sürekli göç veren illerdir. Bu anlamda sınır ticaretinin sürdürülmesi önem arz etmektedir (Polat, 2000).
- Terör örgütlerine finansal kaynak sağladığı gerekçesiyle bu ticaretin zaman zaman yasaklanması, terör örgütleriyle hiçbir bağlantısı olmayan normal halkın yaşam standardını düşürmüştür. Bu nedenle sınır ticaretinde denetimlerin sağlıklı yapılması gerekmektedir.



- 2002 yılında Nahcivan'dan her ay 15 bin ton motorin getirilmiştir. Bu ticaretin Nahcivan açısından önemi büyüktür. Türkiye'nin Orta Asya'ya açılan tek kapısı niteliğindeki Nahcivan'la ilişkilerin geliştirilmesi ve ekonomisinin ayakta kalması açısından, Iğdır'dan Nahcivan'la sınır ticaretinin sürdürülmesi ve kesintiye uğramaması gerekir.
- Sınır ticaretinde amaçlardan birisi de karşılıklıdır. Oysa uygulamada bu amacın sürekli ihmal edildiği, ucuz yoldan ithalat ve gelir elde etmenin ön plana çıktığı görülmektedir. Komşularına oranla ekonomik gelişmişlik düzeyi yüksek olan Türkiye'nin sınır ticareti aracılığı ile en azından sınır ticareti kapsamında yapılan ithalatı karşılayacak düzeyde ihracatını artırma yolları aranmalıdır.
- Üzerinde durulması gereken diğer bir nokta ise formaliteleri son derece az olan ve başlangıçtaki gerçekleşme oranları önemsiz miktarlarda kalan, ancak giderek hacmi büyüyen sınır ticaretinde, standart ve kalite kontrolleri ile kıymet esaslarının, normal yollardan yapılan ithalatta olduğu gibi sağlıklı bir şekilde uygulanması, tüketicinin korunmasına yönelik önlemlerin alınarak normlara uygun olmayan eşyaların girişine izin verilmemesidir (İşsever, 1993).
- Tüketiciyi Koruma Yasası'na göre düşük kaliteli veya defolu ürünleri satanların, satış işlemini gerçekleştirirken tüketiciyi bilgilendirmeleri gerekmektedir. Sınır ticareti yoluyla getirilen motorin için bu uygulama yapılmamıştır. Halbuki bu ve benzeri konularda Tüketiciyi Koruma Yasası çerçevesinde vatandaşların bilgilendirilmesi gerekmektedir (Hürriyet, 1998).
- Sınır ticaretinin gelişmesini engelleyen, idareden kaynaklanan bir takım yanlış uygulamalar da olmuştur. Örneğin 1999'da Başbakanlık müfettişlerince sınır ticareti yapılan illerden bazılarında yapılan incelemelerde, sınır ticareti belgesi vermek için valiliklerin zorunlu bağış aldıkları ve bu bağışları usulsüz harcamalarda kullandıkları belirlenmiştir. Bu bölgelerde yapılan incelemeye ilişkin raporda, 1992-1998 yılları arasında bir kısım mülki amirlerin "sınır ticareti belgesi karşılığında bağış topladıkları" ve bu bağışlarla "lüks makam otoları, konuk ağırlama giderlerini karşıladıkları" belirlenmiştir. Valilikler, kaymakamlıklar, yerel yönetim birlikleri, diğer kamu kuruluşları ile kamu personeli tarafından kurulan dernek ve vakıflarca, belirli işlemler için belirli miktarlarda bağış alınmış, bu bağış yapılmadığı takdirde işlem yapılmamış veya kamu otoritesi kullanılarak engellenmiştir (Yılmaz, 1999). Bu tip uygulamaların sınır ticaretini engelleyici etkisi olmaktadır. Nitekim 10.04.2003 tarihinde çıkarılan 2003/5408 numaralı Bakanlar Kurulu Kararnamesinin 13. maddesinde bu tip yanlış uygulamalar dikkate alınarak, kurulacak Sınır Ticaret Merkezlerinde yapılacak ticari işlemlerde mülki idare amirlikleri, il özel idareleri, belediyeler ile vakıf ve derneklerin nam ve hesabına her ne ad altında olursa olsun kesinti yapılamayacağı hükmü getirilmiştir.
- Gümrük vergisi avantajı nedeniyle büyük şehirlerdeki bazı işadamlarının sınır ticareti yapılan illerdeki kişiler adına belge alarak, istedikleri malları indirimli tarifeden ithal edip sattıkları görülmüştür. Bu kapsamda "belge almaktan nakliye işlemlerine kadar" çıkar zinciri oluşturulduğuna dikkat çekilmiştir (Toskay, 1999; Hürriyet, 2000). Sınır ticaretinin gerçek tanımına uymayan bu uygulamaların dikkatle izlenmesi gerekmektedir.

- Sınır ticareti kapsamında ithal edilen düşük kaliteli motorinin araç motorları üzerindeki olumsuz etkileri kanıtlanmıştır. Ancak hem sınır ticaretinin sürdürülmesi hem de ithal motorinin araçlar üzerindeki olumsuz etkilerini ortadan kaldıracak bir formüle gereksinim vardır. Bize göre Türkiye'ye rafine ürünlerden ziyade *ham petrol* getirilmeli, ham petrol Türkiye'de rafine edilmeli ve piyasaya sürülmelidir. Bu şekilde piyasaya daha kaliteli ürünler sunmak mümkün olur.
- Sınır ticareti kayıt rakamlarının gerçekçi olmadığı, gerçek ithalatın ancak 5'te birinin kayıtlarda görüldüğü yetkililer tarafından sık sık ifade edilmiştir (Hürriyet, 2000). Sınır ticaretinde karşılaşılan sorunlardan birisi de sağlıklı istatistiklerin tutulmamasıdır. Devlet İstatistik Enstitüsü sınır ticareti istatistiklerini toplayıp yayınlamamıştır. Konuyla ilgili istatistikler bu konuda çalışanlarca sınır illeri valiliklerince yayınlanan kimi kitaplar veya internet sitelerinden toplanmaya çalışılmaktadır. Bu durum bir taraftan toplanan istatistiklerde standartlaşmayı güçleştirirken diğer taraftan istatistiklerin güvenilirliğini zedelemektedir. Bu istatistiklerin Devlet İstatistik Enstitüsünce düzenli olarak yayınlanmaması, sınır ticaretinin gerçek hacmi konusunda spekülative söylemlere de izin vermekte ve konunun gerçek boyutunun ortaya çıkmasında şeffaflığı zedelemektedir. Bu nedenle başta Dış Ticaret Müsteşarlığı ya da Devlet İstatistik Enstitüsünce sınır ticareti rakamlarının yayınlanması gerekmektedir.
- Sınır ticaretinin yapıldığı Doğu Anadolu Bölgesinde iktisaden faal nüfusun %79'u tarım ve hayvancılıkla uğraşmaktadır. Güneydoğu Anadolu Bölgesinde bu oran %63'tür. Sanayi kesiminde çalışan iktisaden faal nüfus %3.7'dir ve Türkiye ortalamasının dörtte biri kadardır (Yıldırım, 2000). Türkiye'de fert başına düşen gayrisafi yurtiçi hasıla Haziran 2000 itibariyle 2 878 dolardır. Bu değer Güneydoğu Anadolu Bölgesinde 1 700 dolar, Doğu Anadolu Bölgesinde ise 1 497 dolardır. Bu değer Ağrı'da 874 dolar, Muş'ta 654 dolar, Şırnak'ta 1 092 dolardır (Yıldırım, 2000). Yine Haziran 2000 itibariyle Güneydoğu Anadolu Bölgesinde okuryazar oranı %60.4'tür; Doğu Anadolu Bölgesinde bu oran %65'tir. 5 yaşın altında olup da nüfusa kayıtlı olmayan insan sayısı, Güneydoğu Anadolu Bölgesinde %57'dir. 7 ile 13 yaş grubu arasında olup da okuryazar olmayan insan oranı, kızlarda %61, erkeklerde ise %40 civarındadır. Böyle bir sosyoekonomik yapıya sahip bölgenin en önemli gelir kaynaklarından birisi olan sınır ticaretinin kesintiye uğramaması gerekir (Yıldırım, 2000).
- Türkiye'nin 8 komşu ülkesiyle yaptığı resmi ticaret 2004 yılı itibariyle 7.5 milyar USD'dir. Türkiye'nin dış ticaretinde komşu ülkelerin payı ise %6 civarındadır ve bu oran gittikçe azalmaktadır. İskandinav ülkelerine bakıldığında dış ticaretlerinde %40.5 oranında Baltık denizi çevresini kullandıkları görülür. Gelişmiş ülkelerin dış ticaretinde komşu ülkelerin yüksek payına karşılık dış ticaretimizde komşularımızın aldığı bu küçük pay, ihracatımızı nereye yönlendirmemiz gerektiğini göstermektedir. Dış ticarete yakın komşuların payının artırılmasının çeşitli avantajları bulunmaktadır.

## 8. SONUÇ

Sınır ticaretinin kapsamının daraltıldığı 2000 yılından bu yana sınırdan petrol ticaretine de kısıtlama getirilmiştir. Ancak Dünya petrol fiyatlarının gittikçe yükselmesi ve varil fiyatının 60 USD'ı geçmesi, ayrıca IMF'nin artan petrol fiyatlarının dünya ekono-

mik büyüme oranını düşüreceğini açıklaması, petrol ithalatçısı Türkiye'yi alternatif çözümlere itmektedir. Türkiye'nin petrol maliyetlerini azaltmaya yönelik tedbirlerden birisi de sınır ticareti olabilir. Türkiye'de sınır ticaretinin ilk başladığı yıl olan 1978 yılı dünyada petrol fiyatlarının yükseldiği ve petrol krizinin yaşandığı bir dönemdir. Benzer bir şekilde 2005 yılı da uluslararası petrol fiyatlarının hızla arttığı bir dönemdir. Uluslararası Enerji Ajansı (IEA)'nın öngörülerine göre petrol fiyatlarının 2030 yılına kadar %50 oranında artması beklenmektedir. Bu da konunun kısa dönemli bir sorun olmadığını ve uzun dönemli çözümler düşünülmesi gerektiğini göstermektedir.

Türkiye'nin sınır ticaretinden çeşitli zararlar görüp dersler çıkararak bir ülke olarak yapacağı düzenlemede başarılı olma şansı yüksektir. Burada atılacak en önemli adım komşularımız Irak, İran ve Nahçıvan'la (dolaylı olarak Azerbaycan'la) bu konuda protokoller yapmaktır. Getirilecek petrolün kesinlikle rafine edilmemiş olması koşulu bulunmalı, yani ham petrol getirilmeli ve Türkiye rafinerilerinde rafine edilmeli, tıpkı TPIC'in Silopi uygulamasında olduğu gibi devlete satılma zorunluluğu bulunmalıdır.

Sınır ticaret belgesi alma ve kullanma hakkı yalnızca Doğu ve Güneydoğu Anadolu bölgelerinde mukim kişilere verilmeli, bu insanların sırtından araçların bu belgeleri almaları ve bölge halkını devre dışı bırakmaları engellenmeli ayrıca sıkı denetimler bulunmalıdır. İllere kotalar verilmeli ve böylece fazla ürün girişi kontrol altında tutulmalıdır.

**KAYNAKÇA**

- Akşam (2001); “Kuzey Irak Petrolünden 60 Trilyon Vergi Geldi”, 07.03.2001.
- Ash, R. F. (2005); “China’s Regional Economies and the Asian Region: Building Interdependent Linkages”, *Power Shift: China and Asia’s New Dynamics*, (Ed.: David Shambough), University of California Press, California, ss.96-134.
- Bakanlar Kurulu Dışsattım Düzenleme Kararı; 1979 yılı 79/17493 sayılı.
- Bakanlar Kurulu Kararı; “Sınır Ticaretinin Düzenlemesine İlişkin”, 26.12.1996 tarih ve 96/9025 sayılı.
- Bakanlar Kurulu Kararı; 23.12.1998 tarih ve 98/12254 sayılı.
- Bakanlar Kurulu Kararı; 4.6.1998 tarih ve 98/11160 sayılı.
- Bil, F. Ç. (2000); “Akaryakıtın Yarıısı Kalitesiz Çıktı”, *Sabah*, 04 Nisan.
- Bayer, Y. (1999a); “Fıstıkçılığımız Can Çekişiyor”, *Hürriyet*, 24 Şubat.
- Bayer, Y. (1999b); “Bulgaristan’ın İthal Mazotuna Dahi Müşteri Olduk”, *Hürriyet*, 07 Ekim.
- Beijing Review (1999); “Sino-Russian Border Trade Rebounds”, Vol.42, I.40, 04 October.
- Büyükcengiz, N. (1997); *TBMM Tutanak Dergisi*, Dönem 20, Cilt 32, Yasama Yılı 2, 06 Ağustos.
- Cine-Tarım Dergisi (2004); “TMO Alımları Çeltik Üreticisini Sevindirdi”, Sayı 57, Nisan.
- Çaykur Basın Bülteni (2005); 2005 Yılı Yaş Çay Fiyatı Hk., 03 Haziran.
- Çelebi, E. (1999); “Hileli Motorine Fon Engeli”, *Hürriyet*, 28 Haziran.
- Çetinkaya, M. N. (1999); *TBMM Tutanak Dergisi*, Dönem: 21, Cilt 9, Yasama Yılı 1, 12 Eylül.
- Demir, A. (2002); “Çay”, *TEAE Bakış*, Nüsha 10, Sayı 1, Tarımsal Ekonomi Araştırma Enstitüsü Yayını, Ankara, Aralık.
- Dışişleri Bakanlığı Uluslararası İlişkiler Sözlüğü; <http://www.mfa.gov.tr/Turkce/gruph/ha/ha05ahtm/02.htm#26>, 20.03.2003.
- DİE (2005); Türkiye Motorlu Kara Taşıtları İstatistikleri (Çeşitli Yıllar),
- DİE (2005); 1923-2004 İstatistik Göstergeler, DİE Yayını, Ankara.
- DTM; “Geniş Ekonomik Gruplar Sınıflamasına Göre İthalat”, <http://www.dtm.gov.tr/ead/ekolar1/eko15.xls>, 21.12.2005.
- Dünya Gazetesi (1998); 22 Temmuz.
- Dünya Gazetesi (1999); 28 Ocak.

- Dünya Gazetesi (2000a); 17 Mart.
- Dünya Gazetesi (2000b); 08 Mayıs.
- Erk, N. (2000); "Akaryakıt Dağıtımına Disiplin Getirilmeli", *Hürriyet*, 31 Temmuz.
- Erten, T. (1998); "Sınır Ticaretinde Sınır Bir Sorun", *Dünya Gazetesi*, 25 Aralık.
- Fadahunsi, A. and P. Rosa (2002); "Entrepreneurship and Illegality: Insights from the Nigerian Cross-Border Trade", *Journal of Business Venturing*, Vol. 17, I.5, September, s.397-429.
- FAO, (2002), Agricultural Data, <http://faostat.fao.org/faostat/collections?subset=agriculture>, 21.12.2005.
- Gall, C. (2002); "US Officials will Try to Tame Afghanistan Border Trade", *New York Times*, Vol.152, I.52309, 21 November.
- Gökalp, Y. H. (2002); "Hormon Zararsız", <http://hurriyetim.com.tr/haber/0,,sid~2@tarih~2002-05-06-m@nvid~123969,00,asp>, 06.05.2002
- Gümrükler Genel Müdürlüğü (2005), <http://gumrukler.gumruk.gov.tr>, 12.11.2005
- Hasan, A. (2002); "Beş Depodan Birinde Hileli Benzin Var", *Milliyet*, 24 Şubat.
- Hendrischke, H. (1997); "Guangxi: towards Southwest China and Southeast Asia", *China's Provinces in Reform: Class Community and Political Culture*, (Ed.: David S. G. Goodman), Routledge, New York, ss.21-52.
- Hürriyet (1998); "Irak Mazotu İçin Şirket Kuruluyor", 29 Haziran.
- Hürriyet (2000); "Sınır Ticaretinde İndirim", 12 Ocak.
- İşsever, Ö. (1993); "Sınır ve Kıyı Ticareti Üzerine bir Değerlendirme", *Gümrük Dergisi*, Sayı 6, Eylül.
- Kerr, D. (1996); "Opening and Closing the Sino-Russian Border: Trade, Regional development and Political Interest in North-East Asia", *Europe-Asia Studies*, Vol.48, I.6, September, ss.931-958.
- Kün, E. vd. (2005); "Tahıl ve Yemelik Dane Baklagiller Üretimi", (Proje), Ziraat Mühendisleri Odası Yayını, Ankara, <http://www.zmo.org.tr/etkinlikler/6tk05/019ekremkun.pdf>, 21.12.2005.
- Milliyet (2002); "Motorine Sınır Ticareti Yasağı", 16 Ağustos.
- Orhan, O. Z. (2000); *Sınır Ticaretinin Türkiye Ekonomisine Etkileri*, İTO Yayınları No.2000-27, İstanbul.
- Oyan, O. vd. (2001); "Türkiye Nereye Gidiyor?", Panel, Öğretim Elemanları Derneği ODTÜ Şubesi, [http://www.oed.metu.edu.tr/documents/turkiye\\_nereye\\_gidiyor2.doc](http://www.oed.metu.edu.tr/documents/turkiye_nereye_gidiyor2.doc), 21.12.2005.
- Pankobirlik, (2005); "Dünya Şeker İstatistikleri", <http://www.pankobirlik.com.tr/haberler.asp?process=oku&bolum=makale&id=137>, 21.12.2005.

- Para Dergisi (1998); “Kent/VAN”, 02 Mart.
- Petder (2005); “Petrol Ürünlerinde Kaçakçılık, Vergi Kaybı Çözüm Önerileri”, [http://www.petder.org.tr/Yayinlar/files/doc/PetrolUrunlerindeKacakcilik\\_VergiKaybi\\_CozumOnerileri.doc](http://www.petder.org.tr/Yayinlar/files/doc/PetrolUrunlerindeKacakcilik_VergiKaybi_CozumOnerileri.doc), 22.12.2005.
- Polat, A. (2000); *TBMM Tutanak Dergisi*, Dönem 21, Cilt 24, Yasama Yılı 2, 27 Ocak.
- Resmi Gazete (1980); Sınır Ticareti Yönetmeliği, (20.09.1980 tarih ve 16760 sayılı).
- Resmi Gazete (1982); İhracat Rejimi Kararı ve İhracat Yönetmeliği, (07.01.1982 tarih ve 17567 sayılı).
- Resmi Gazete (1985); Bakanlar Kurulu Kararı Eki, (21.02.1985 tarih ve 18673 sayılı).
- Resmi Gazete (1993); Sınır ve Kıyı Ticaretinin Düzenlenmesine İlişkin Bakanlar Kurulu Kararı, (01.09.1993 tarih ve 21685 sayılı).
- Resmi Gazete (1996a); Başbakanlık Dış ticaret Müsteşarlığının 96/7782 Sayılı Sınır Ticareti Kararı (31 Ocak 1996 tarih ve 22540 sayılı)
- Resmi Gazete (1996b); Başbakanlık Dış ticaret Müsteşarlığının 96/7782 Sayılı Sınır Ticareti Kararına İlişkin Tebliği, (06.09.1996 tarih ve 22749 sayılı).
- Resmi Gazete (1997); 97/9113 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı, (19.03.1997 tarih ve 22938 sayılı).
- Resmi Gazete (2003); Sınır Ticaret Merkezlerinin Kurulmasına İlişkin Bakanlar Kurulu Kararı, (10 Nisan 2003 tarih ve 25075 sayılı).
- Servais Afouda, A. (1996); “A Tradition of Cross-Border Trade”, *The UNESCO Courier*, Vol.49, I.11, s.22-23.
- Sönmez, M. (1995); *Sınır ve Kıyı Ticareti*, Yayıncılık Matbaası, Erzurum.
- TBMM Tutanak Dergisi (1999); “Çay Üreticilerinin İçinde Bulunduğu Durum Hakkında TBMM Başkanlığı’na Sunulan Meclis Araştırma Önergesi”, Dönem 21, Cilt 9, Yasama Yılı 1, 10 Ağustos.
- TBMM Tutanak Dergisi (2000); Dönem 21, Yasama Yılı 2, 40. Birleşim, 27 Ocak,
- Toskay, T. (1999); *TBMM Tutanak Dergisi*, Dönem 21, Cilt 7, Yasama Yılı 1, 40 Birleşim, 28 Temmuz.
- Toskay, T. (2000); *TBMM Tutanak Dergisi*, 75. Birleşim, 04 Nisan.
- Tuğ, Y. (2002); *Antep Fıstığı Raporu*, Tarım ve Köyişleri Bakanlığı Araştırma, Planlama ve Koordinasyon Kurulu Başkanlığı Yayını, Ankara.
- Tüzmen, K. (2003); *TBMM Tutanak Dergisi*, 22. Dönem, 1. Yasama Yılı, 24. Birleşim 21.01.
- TZOB (2003); “Üzüm Çalışma Grubu Raporu” (Çalışma Grubu Raporları), Ankara, Ağustos.
- Usumi, S. (1998); “Kaçak Karpuzun Darbesi” *Cumhuriyet Gazetesi*, 30 Mayıs.



- 
- Womack, B. (1994); "Sino-Vietnamese Relations: The Age of Normalization", *Asian Survey*, Vol. XXXIV, No.6, June, s.495-512.
- Yıldırım, M. S. (2000); *TBMM Tutanak Dergisi*, Dönem 21, Yasama Yılı 2, Birleşim 115, 22.06.
- Yılmaz, Ö. (1999); "Sınırdaki Ticaret Skandalı", *Milliyet*, 6 Ekim.
- Yücelen, R. K. (1999); *TBMM Tutanak Dergisi*, Dönem 21, Cilt 5, Yasama Yılı 1, 06 Temmuz.