

GÜRBULAK GÜMRÜK KAPISI ve ÇEVRESİ

Y.Doç.Dr. Kenan ARINÇ\*

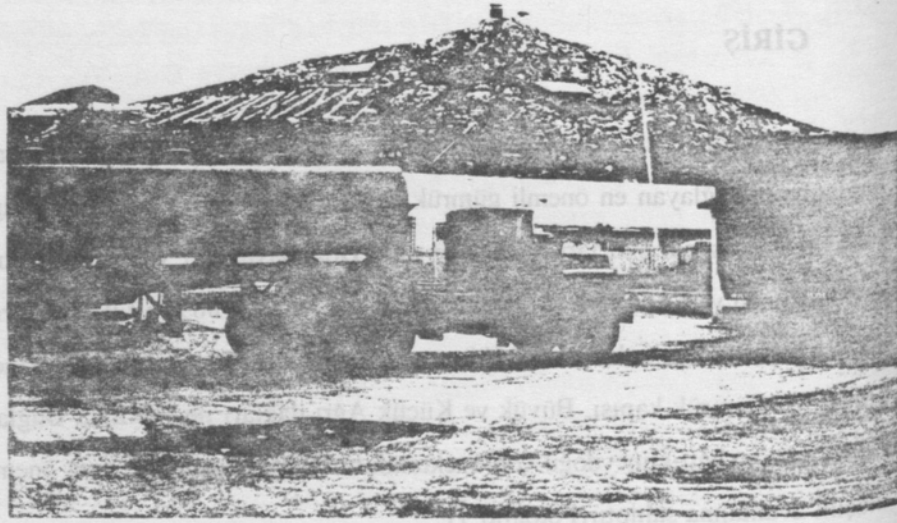
GİRİŞ

Gürbulak, Türkiye'nin İran üzerinden Asya ülkeleri ve Türk Dünyası ile bağlantısını sağlayan en önemli gümrük kapısıdır. Bu kapı, Ağrı İli'ne bağlı Doğubayazıt İlçesi'nin sınırları içinde yer alır. Doğubayazıt'ın yaklaşık 36 km. güneydoğusunda ve Türkiye-İran sınırı üzerindeki Ziyaret (1889 m.) ile Gülveren (1642 m.) tepeleri arasında kalan 1500 m. yükseltisindeki bir boyun noktasında kurulmuştur. Gümrük kapısı, Büyük ve Küçük Ağrı dağları ile Akyayla Dağları arasındaki, kuzeybatı-güneydoğu yönlü tektonik bir oluğa kurulduğu için, önemli bir ulaşım avantajına sahiptir(Fotoğraf 1).

Tarih boyunca ulaşımı avantajını hemen her devrede korumuş bir yol üzerinde bulunan Gürbulak Gümrük Kapısı, Türkiye için olduğu kadar, İran Devleti açısından da büyük bir öneme sahiptir. Çünkü, İran'ın Trabzon ve Hopa limanlarına, dolayısıyla da Karadeniz'e ulaşabilmesinin en kestirme yolu, Gürbulak'tan geçer. Bu ülkenin Avrupa ile olan karayolu bağlantıları da ancak Türkiye üzerinden sağlanabilir (Harita 1). Aksı taktirde, ulaşım maliyeti çok yüksek olan Basra Körfezi-Hint Okyanusu-Kızıldeniz-Süveyş Kanalı deniz yolunun kullanılması gerekecek ya da Ermenistan ve Gürcistan üzerinden Karadeniz'e ulaşılacaktır. Bu ikinci güzergâh ise, dağlık sahaların aşılması

\*Atatürk Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Coğrafya Bölümü

zorunluluğu, yüksek geçiş ücretleri, mesafenin uzunluğu, yol şebekesinin yeterince gelişmemiş olması ve güvenlik sorunları nedeniyle, ulaşım bakımından rantabl değildir.



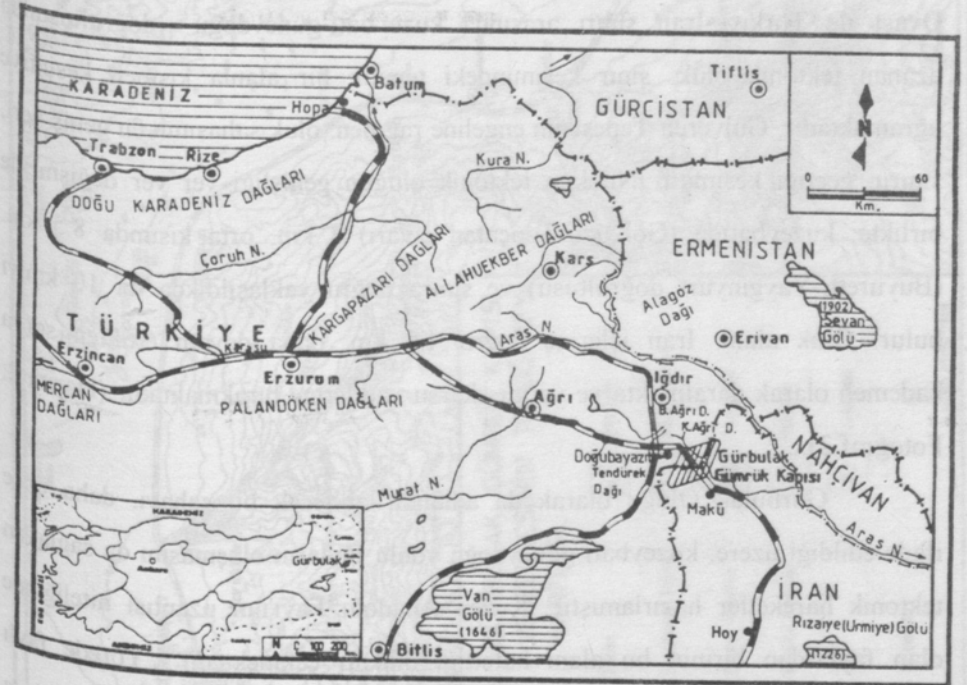
FOTOĞRAF 1: Türkiye-İran sınırını oluşturan Gülveren Tepesi'nden bir görünüm.

Gürbulak Gümrük Kapısı'ndan birbirini izleyen geniş akarsu vadileri, ovalar, tektonik depresyonlar ya da havzalar zinciri ile Doğu Anadolu'nun önemli merkezlerine kolayca ulaşmak mümkündür. Bilhassa Erzurum İli sınırlarından Hopa ve Trabzon limanlarına, Erzincan üzerinden de İç Anadolu'ya ulaşan işlek karayolu bağlantıları bulunmaktadır<sup>1</sup>. Bu nedenle karayolu ile Türkiye'ye giriş yapan yabancıların her yıl %10'dan fazlası (1989 yılında %11,3'ü)<sup>2</sup>. Gürbulak

<sup>1</sup> YAZICI, H., 1995. Kızıldağ (Sivas) Geçidi Çevresinde Coğrafi Gözlemler. Türk Coğrafya Dergisi, Sayı 30, İSTANBUL, s. 97-113  
<sup>2</sup> DOĞANER, S., 1996. Türkiye'de Turizm Ulaştırması. Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Coğrafya Bilim ve Uygulama Kolu, Coğrafya Araştırmaları, Sayı: 4, ANKARA, s. 27

Gümrük Kapısı'nı kullanmaktadır. Fonksiyonel özellikleri, özellikle de ulaşım kolaylığı nedeniyle Gürbulak, Kapıkule Gümrük Kapısı'nın (Edirne), doğudaki karşılığı olarak kabul edilmektedir.

Sınırın İran tarafı incelendiğinde ise ulaşım kolaylığının bu kesimde de devam ettiği görülür. Nitekim, Gürbulak Gümrük Kapısı'nın hemen doğusunda sınırlarımızı terkederek Sarısu, İran'ın Makû kentinden sonra Rûd-a-Zangemar (Zengimar) adını alarak doğuya doğru ilerlemekte ve Nahçıvan Özerk Cumhuriyeti'nin batı sınırlarını oluşturan Aras Irmağı'na karışmaktadır. Gerek Sarısu ve gerekse Zengimar akarsuları, geniş vadi tabanlarına sahip olmaları nedeniyle, ulaşım faaliyetlerine son derece elverişlidirler.



HARİTA 1: Gürbulak Gümrük Kapısı'nın Lokasyon Haritası.

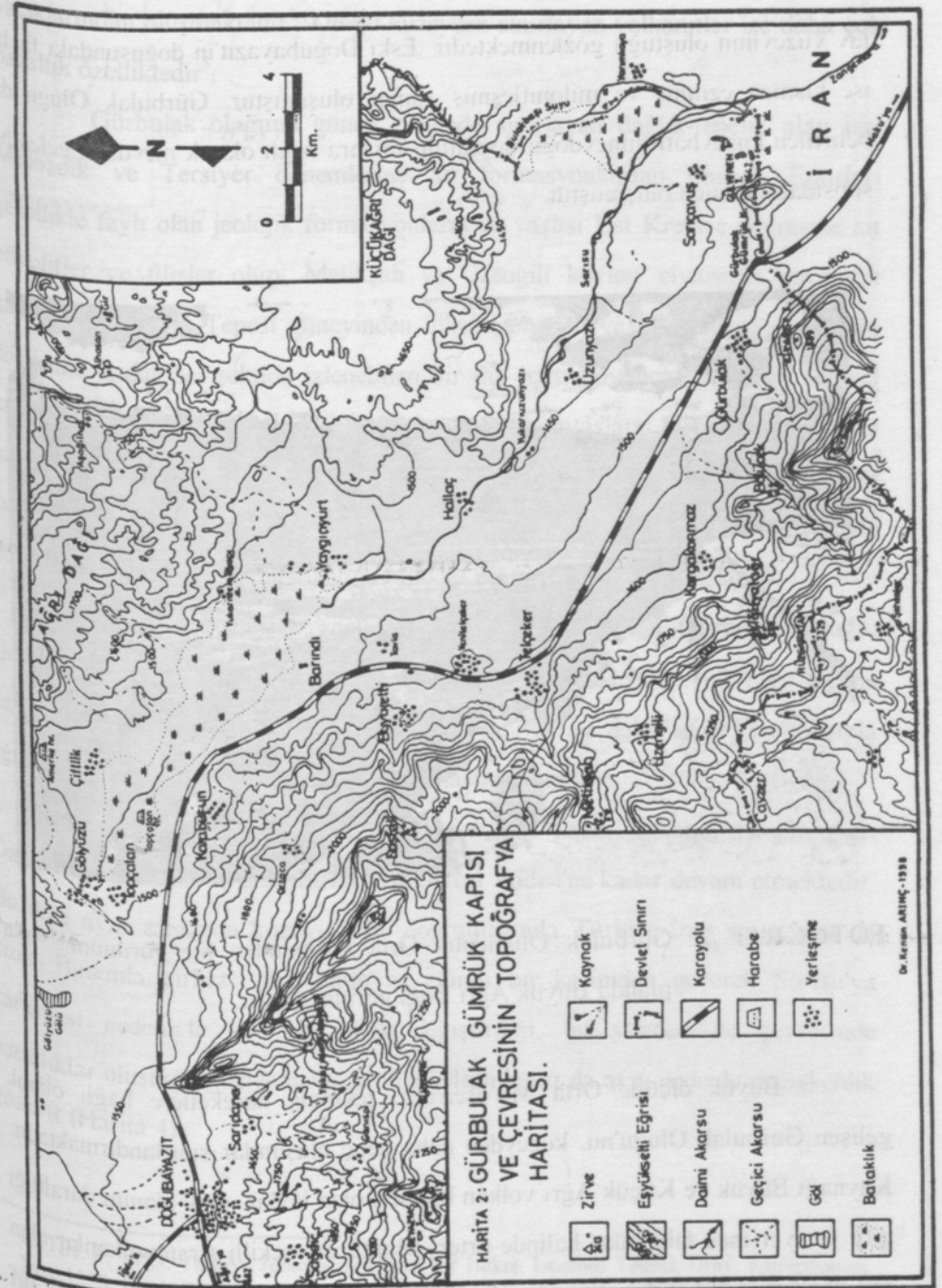
Hinterlandı geniş olan tüfü gümrük kapıları gibi, Gürbulak Gümrük Kapısı'nın da coğrafi çevreye etkileri oldukça fazladır. Başta Doğubayazıt kenti olmak üzere, çevresindeki birçok yerleşmede iktisadi faaliyetler çeşitlenmiş ve bu nedenle de önemli gelişmeler sağlanmıştır. Bununla birlikte, Türkiye-İran ilişkilerindeki dalgalanmalar nedeniyle, yüksek ticaret potansiyelinden tam anlamıyla yararlanılamamaktadır.

### 1. DOĞAL ÇEVRE ÖZELLİKLERİ

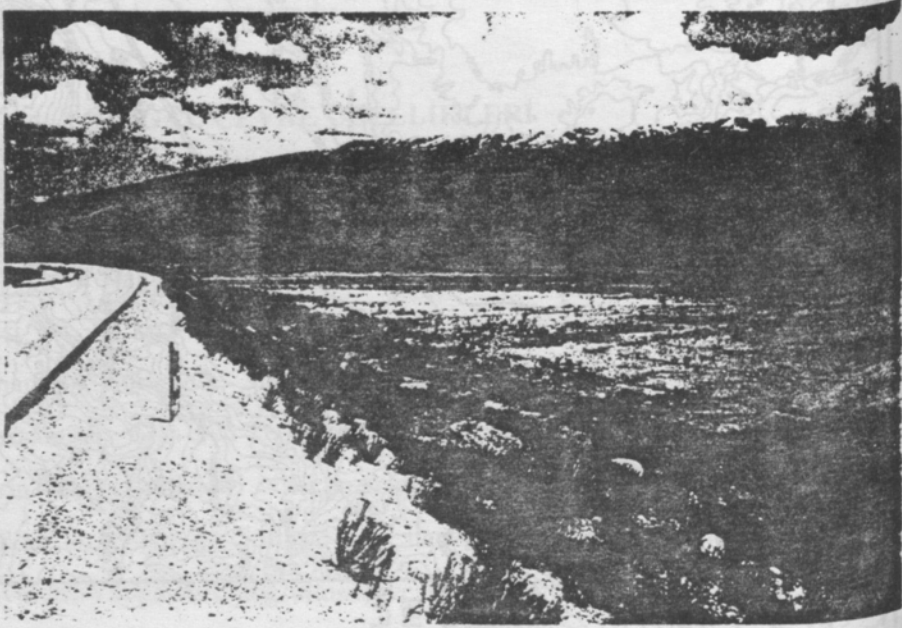
Gürbulak Gümrük Kapısı, Büyük ve Küçük Ağrı dağlarının uzantıları ile Akyayla Dağları arasındaki tektonik bir olukta yer almaktadır. Doğubayazıt Ovası ile Türkiye-İran sınırı arasında kuzeybatı-güneydoğu doğrultusunda uzanan tektonik oluk, sınır kesimindeki tepelik bir alanla kısmen kesintiye uğramaktadır. Gülveren Tepesi'nin engeline rağmen, oluk sahasının en geniş yeri, sınırın geçtiği kesimdir. Nitekim tektonik oluğun genişliği yer yer değişmekle birlikte: kuzeybatıda (Gölyüzü-Topçatan civarı) 4 km, orta kısımda 8.5 km (Buyuretti-Yaygınyurt doğrultusu) ve sınıra doğru yaklaşıldıkça da 10 km'yi bulur. Oluk alanı, İran içlerine doğru 4.5 km daha devam ettikten sonra kademeli olarak daralmakta ve yerini akarsu vadilerine bırakmaktadır (Harita 2, Fotoğraf 2).

Gürbulak Oluğu olarak da adlandırılabilir bu sahayı, daha önce ifade edildiği üzere, kuzeybatı-güneydoğu yönlü fayların oluşmasını da sağlayan tektonik hareketler hazırlamıştır. Kuzey Anadolu Fayı'nın uzantısı niteliğinde olan faylardan birinin bu alanı katettiği dikkati çekmektedir<sup>3</sup>. Yörede faylı blokların basit bir şekilde alçalıp yükselmesi sonucu, belirgin bir fay dikliği ve

<sup>3</sup> ARDOS, M., 1984, Türkiye Ovalarının Jeomorfolojisi. Cilt: 1, İstanbul Üniv. Yay. No: 3263, Edebiyat Fak. Yay No: 3199, İSTANBUL, s. 135.



fay yüzeyinin oluştuğu gözlenmektedir. Eski Doğubayazıt'ın doğusundaki faylar ise kısmen ezilmiş ve milonitleşmiş zonlar oluşmuştur. Gürbulak Oluğu da belirtilen kuzeybatı-güneydoğu doğrultulu faylara bağlı olarak meydana gelen bir subsidans sonucu oluşmuştur.



**FOTOĞRAF 2:** Gürbulak Oluğu'nun Orta kesiminden bir görünüm. Arka planda Büyük Ağrı Dağı görülmektedir.

Büyük ölçüde Orta Miyosen'deki tektonik hareketlere bağlı olarak gelişen Gürbulak Oluğu'nu, kuzeyden daha genç oluşumlar sınırlamaktadır. Kaynağı Büyük ve Küçük Ağrı volkan konileri olan lâvlar, oluk alanını daralttığı gibi yer yer ince tabakalar halinde örter. Muntazam şekilli stratovolkanlar olan bu dağlara ait koniler lâv akıntılarında, lâv breşlerinden, lapilli ve tüf

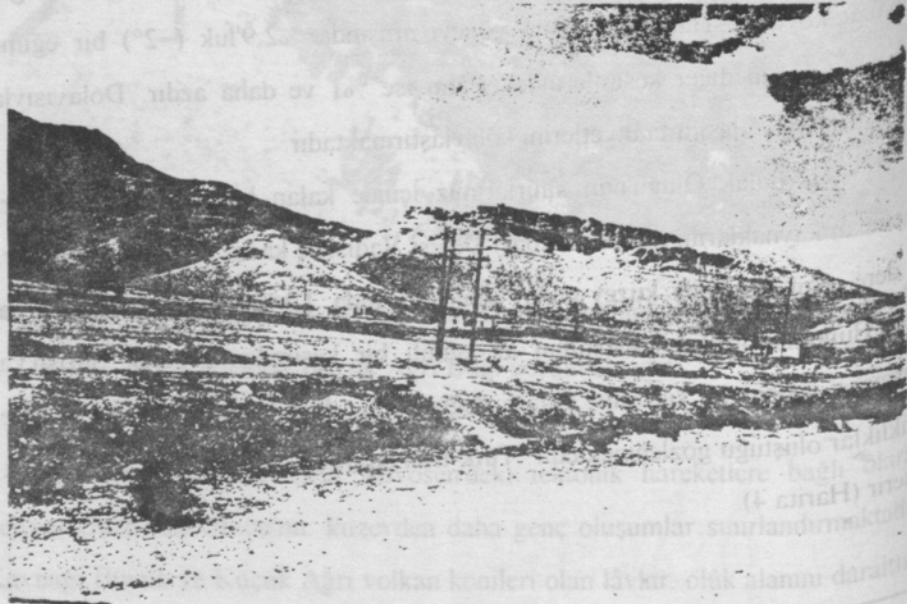
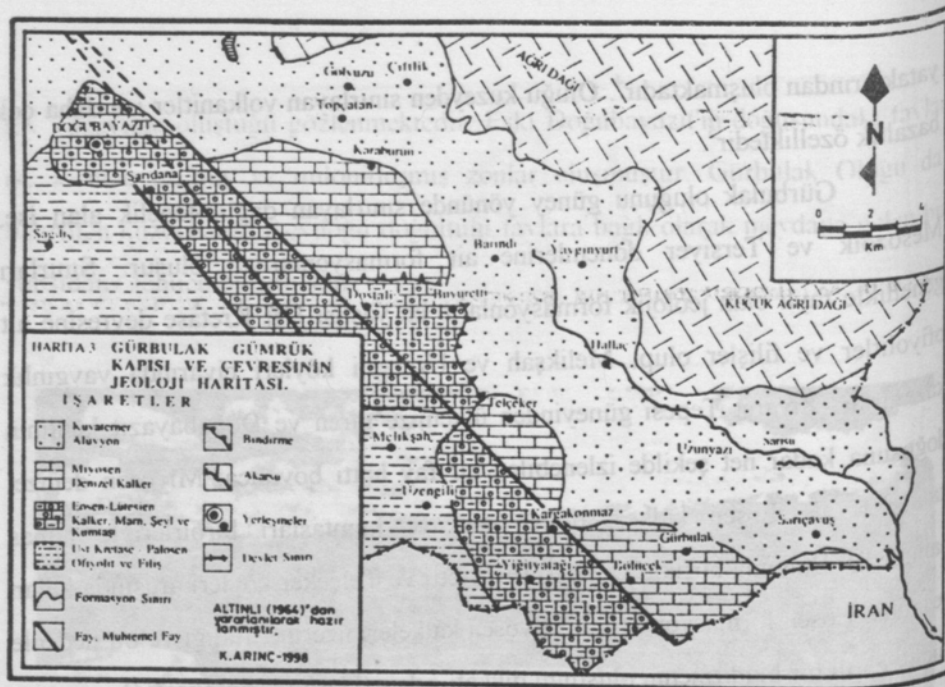
yataklarından oluşmaktadır<sup>4</sup>. Oluğu kuzeyden sınırlayan volkanitler ise daha çok bazaltik özelliktedir<sup>5</sup>.

Gürbulak oluğunu güney yönünde sınırlayan dağlık-tepelik alan ise, Mesozoik ve Tersiyer dönemlerine ait formasyonlardan oluşur. Sınırları genellikle faylı olan jeolojik formasyonların en yaşlısı Üst Kretase devresine ait ofiyolitler ve filişler olup, Melikşah ve Üzengili köyleri civarında yaygınlık kazanırlar. Ziyaret Tepesi güneyinden ülkemize giren ve Doğubayazıt kentinin doğusuna kadar net şekilde izlenebilen bir fay hattı boyunca, Miyosen denizel kalkerleri ile Eosen kalker, marn, şeyl ve kumtaşları birbirleriyle temas halindedir. Bununla birlikte Dostali, Buyuretti ve Telçeker köyleri arasında kalan kesimde, Eosen formasyonlarının Miyosen kalkeleri üzerine itildiği ve bu nedenle küçük çaplı bir bindirmenin oluştuğu dikkati çeker (Harita 3, Fotoğraf 3).

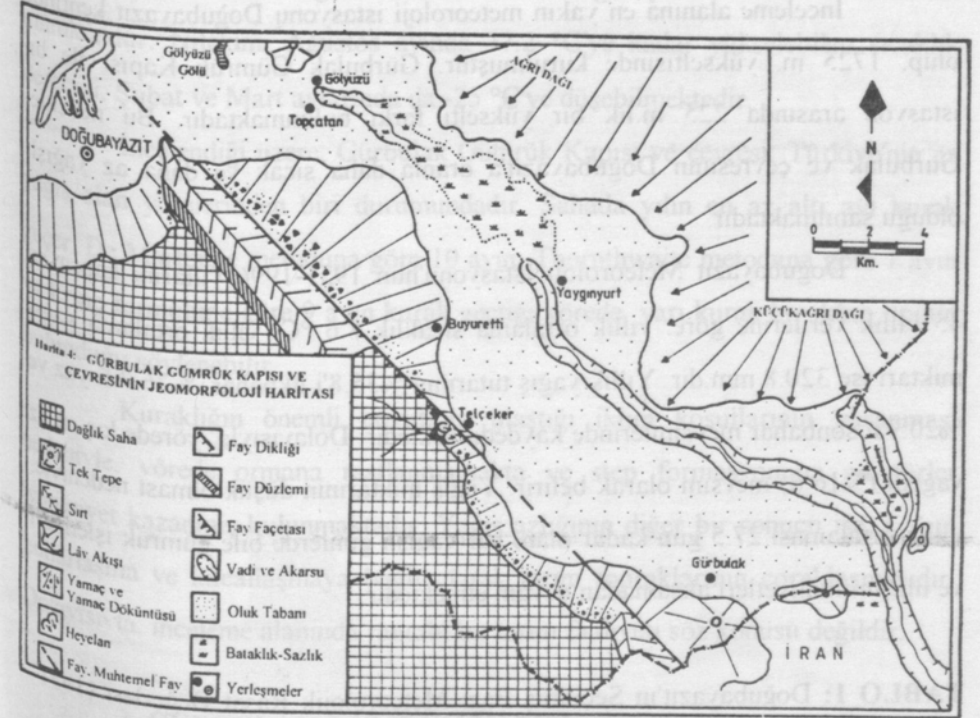
Tabanı Kuvaterner yaşlı alüvyonlarla örtülü olan Gürbulak Oluğu, Gölyüzü köyü ile Hallaç köyünün güneyi arasında %2,9'luk (~2°) bir eğime sahiptir. Oluğun diğer kesimlerindeki eğim ise %1 ve daha azdır. Dolayısıyla eğim şartları da ulaşım faaliyetlerini kolaylaştırmaktadır.

Gürbulak Oluğu'nun sınırlarımız içinde kalan bölümü, Küçük Ağrı Dağı'ndan kaynaklarını alan Bulakbaşı Deresi Vadisi'ne kadar devam etmektedir. Bu dere aynı zamanda kuzey-güney doğrultusunda Türkiye-İran sınırlarını da çizer. Bununla birlikte akarsunun az eğimli bir kesimden geçerek Sarısu'ya karışması nedeniyle sık sık yatak değiştirdiği, bu yüzden de çevresinde bataklıklar oluştuğu gözlenmektedir. Türk-İran sınırı da aynı nedenle değişkenlik gösterir (Harita 4).

<sup>4</sup> KETİN, İ. 1983. Türkiye Jeolojisine Genel Bir Bakış. İstanbul Teknik Üniv. Kütüphanesi, Sayı: 1259, İSTANBUL, s. 478.  
<sup>5</sup> ALTINLI, İ.E., 1964. 1:500 000 Ölçekli Türkiye Jeoloji Haritası. Van Paftası İzahnamesi, MTA Enst. Yay. ANKARA, s. 25, 26.



FOTOĞRAF 3: Buyuretti Köyü civarındaki bindirme alanı ve arka planda Gürbulak Fayı'ndan bir görünüm.



Söz konusu tektonik oluğa yerleşen Sarısu aynı zamanda Doğubayazıt Ovası'nı da drene etmektedir. Ancak yağışların büyük bir kısmı, geçirimli kayalardan derinlere nüfuz etmekte ve tüfler ile lâvlar arasında kaybolmaktadır. Bu nedenle, ovada önemli bir yeraltı suyu rezervinin olduğu sanılmamaktadır. Yeraltına sızan sular geçirimsiz formasyonlara rastladığında ise pınarlar şeklinde yüzeye çıkmaktadır ki, Topçatan ile Yaygınyurt köyleri arasındaki bataklık sahasının bu şekilde oluştuğu ileri sürülebilir. Yaklaşık 7 km. kadar devam eden bataklıktan çıkarak akışına devam eden Sarısu ise az yağışlı yıllarda çok az su

D.S.I., 1964, Doğubayazıt Projesi İstikşaf Raporu, Rapor No: 12-31, ANKARA, s. 20

taşımakta ve bazı yıllarda da bütünüyle kurumaktadır.

İnceleme alanına en yakın meteoroloji istasyonu Doğubayazıt kentinde olup, 1725 m. yükseltisinde kurulmuştur. Gürbulak Gümrük Kapısı ile bu istasyon arasında 225 m.lik bir yükselti farkı bulunmaktadır. Bu nedenle Gürbulak ve çevresinin Doğubayazıt'ta oranla daha sıcak ve daha az yağışlı olduğu sanılmaktadır.

Doğubayazıt Meteoroloji İstasyonu'nun 1951-1996 yıllarını kapsayan 45 yıllık verilerine göre, yıllık ortalama sıcaklık 8.6 °C, yıllık ortalama yağış miktarı ise 320.8 mm.dir. Yıllık yağış tutarının %35.8'i ilkbahar, %26.7'si yaz ve %20.9'u sonbahar mevsimlerinde kaydedilmektedir. Dolayısıyla, yörede kış en az yağışlı (%16.6) mevsim olarak belirir. Yağış miktarının düşük olması nedeniyle, yıllık ortalaması 27.5 gün kadar olan, kar yağışlı günlerde bile gümrük işlemleri ve ulaşım faaliyetleri aksamadan devam etmektedir.

**TABLO 1:** Doğubayazıt'ın Seçilmiş Bazı Meteorolojik Rasat Değerleri (1951-1996).

AYLAR	O	S	M	N	M	H	T	A	E	Ek	K	A	Yıllık
En Yuk Sic °C	12.6	13.2	20.8	23.8	28.6	34.0	37.0	37.2	33.2	28.7	21.4	15.2	37.2
Ortalama Sic °C	-5.7	-4.6	1.2	8.2	13.2	17.9	22.4	21.8	17.3	9.9	3.8	-2.6	8.6
En Düş Sic °C	-24.0	-25.0	-25.0	-12.6	-3.5	-1.0	6.7	6.2	0.8	-6.7	-15.5	-22.4	-25.0
Ort. Yağış (mm)	16.0	21.1	24.3	33.6	57.2	47.0	21.9	16.6	13.4	33.2	20.3	16.2	320.8
Donlu gün say	30.0	26.6	22.3	4.3	0.2	0.1	-	-	-	3.4	16.2	27.7	130.8
Kar Yağ Gün s	7.8	6.8	5.0	0.8	-	-	-	-	-	0.3	1.8	4.9	27.5
Karla ort. Gün s	21.7	20.4	8.7	1.9	-	-	-	-	-	0.5	3.6	15.0	71.8

**KAYNAK:** D.M.İ.G.M. kayıtlarından derlenmiştir.

Yörede yağış azlığına karşılık, karasallığa bağlı olarak sıcaklık şartları kısa sürelerde önemli değişimler göstermektedir. Aylık ortalama sıcaklıklar incelendiğinde en sıcak geçen ayın 22.4 °C ile Temmuz, en soğuk geçen ayın ise -

5.7 °C ile Ocak ayı olduğu görülür. Dolayısıyla, sıcaklık amplitudu 28 °C'yi aşar. Ekstrem sıcaklık değerlerinden de karasallığın şiddetli etkilerini anlamak mümkündür. Nitekim, Ağustos ayında 37.2 °C'ye kadar yükselebilen sıcaklık derecesi, Şubat ve Mart aylarında da -25 °C'ye düşebilmektedir.

İncelendiği üzere, Gürbulak Gümrük Kapısı ve çevresi, Türkiye'nin az yağış alan yörelerinden biri durumundadır. Sahada yılın en az altı ayı kurak geçer. De Martonne metoduna göre 10 ayın, Thornthwaite metoduna göre 7 ayın ve Erinç formülüne göre 9 ayın kurak geçtiği yörede, yarı kurak bir iklim tipinin bulunduğu söylenebilir.

Kuraklığın önemli boyutlara ulaştığı iklim koşullarının yaşanması nedeniyle, yörede ormana rastlanmamakta ve step formasyonuna ait türler hakimiyet kazanmış bulunmaktadır. Yağış azlığının diğer bir sonucu ise, yoğun buharlaşma ve kılcallaşmaya bağlı olarak tarım topraklarının çoraklaşmasıdır. Dolayısıyla, inceleme alanında rantabl bir tarım faaliyeti söz konusu değildir.

## 2. GÜRBULAK GÜMRÜK KAPISI

Gürbulak Gümrük Kapısı, Cumhuriyet'in ilanından sonra yapılan ve ilk olma niteliğini taşıyan bir sınır düzenlemesi sonucunda oluşturulmuştur. Hatırlanacağı üzere ülkemizin İran sınırı, ana hatlarıyla IV. Murat devrinde, Bağdat'ın İran'dan geri alınmasıyla sonuçlanan bir savaş sonrasında çizilmiştir. Kerkük'ün güneydoğusundaki Kasr-ı Şirin kasabasında imzalanan, 1639 Kasr-ı Şirin Antlaşması'yla, 17 yıl süren Türk-İran Savaşı sona erdirildiği gibi, pek az farklarla günümüze ulaşan Türkiye-İran sınırı da çizilmiş oldu<sup>7</sup>. Oluşturulan sınır çizgisi, Türk bölgelerini birbirinden ayırmış olmasına rağmen, uzun bir süre

<sup>7</sup> UZUNÇARŞILI, İ.H., 1982, Osmanlı Tarihi, III. Cilt, II. Kısım, Türk Tarih Kurumu Yayınları, XIII. Dizi - Sa. 16c2b, ANKARA, s. 248.

değişmediği için, politik açıdan en dengeli sınırimız olarak kabul edilmektedir.

Türkiye-İran sınırında, kaçakçılık olaylarını önlemek amacıyla, iki ülke arasında 1932 yılında yapılan bir anlaşmayla küçük çaplı düzenlemeler yapılmıştır. Tahran'da 23 Ocak 1932'de imzalanan anlaşmaya göre, Küçük Ağrı Dağı ve Dilucu yöresi sınırlarımız içinde kalırken, başta Makû ve çevresi olmak üzere birçok yerleşme İran'a bırakılmıştır. Bu düzenlemeye göre Gürbulak köyünün 1.5 km. güneydoğusunda, yeni gümrük binaları oluşturulmaya başlanmış ve Gürbulak Gümrük Kapısı 1937 yılında faaliyete geçmiştir. Kuruluş tarihinde, biri giriş ve diğeri de çıkış amacıyla kullanılan iki gümrük peronu ve bir gümrük binasından oluşan Gürbulak Gümrük Kapısının, daha sonraki ilavelerle fiziki kapasitesi oldukça artırılmıştır (Fotoğraf 4).



**FOTOĞRAF 4:** Gürbulak Gümrük Kapısı ve gümrükten geçen İran'a ait motorin tankerlerinden bir görünüm.

\* DOĞANAY, H., 1997. Türkiye Beşeri Coğrafyası. Milli Eğitim Bakanlığı Yayınları: 2982. Bilim ve Kültür Eserleri Dizisi: 877. Eğitim Dizisi: 10. İSTANBUL, s. 103.  
° ERİM, N., 1952. Türkiye Cumhuriyeti'nin Kuzey Doğu ve Doğu Sınırları. Ankara Üni. Hukuk Fak. Dergisi. Cilt: IX, Sayı: 1-2. ANKARA, s. 22.

Günümüzde Başbakanlık Gümrük Müsteşarlığı'na bağlı olarak faaliyetine devam eden Gürbulak Gümrük Kapısı; 4 giriş peronu, 4 çıkış peronu, 2 gümrük binası, Ulaştırma, Sağlık ve Turizm bakanlıklarına ve Turing'e ait binalar ile 1 freeshop ünitesi, 3 depo, 2 garaj, 1 hangar, 1 yolcu salonu ve Emniyet teşkilâtı ile askerî birliklere ait binalardan oluşur. Ayrıca yörede, gümrükte çalışanların yararlandığı sosyal tesisler ile 50 kadar lojman bulunmaktadır (Fotoğraf 5).



**FOTOĞRAF 5:** Gürbulak Gümrük Sahası'nın Gülveren Tepesi'nden görünümü.

Yaklaşık 210 ha.lık bir alana yayılmış olan gümrük tesislerinde, farklı tarihlerde yapılan ilaveler nedeniyle, belli bir karmaşa ve düzensizliğin olduğu göze çarpar. Gümrük sahasındaki binaların plânsız dizilimi, stabilize yolları, eskimiş binaları ve belirgin bir çevre kirliliği, bu kapıdan Türkiye topraklarına

girenler üzerinde olumsuz bir imaj bırakmaktadır. Buna karşılık, İran keşimindeki binaların daha bakımlı ve yollarının ise tamamen asfalt kaplama olduğu dikkati çeker (Fotoğraf 6).

Sınırlar ve bunlar üzerindeki giriş-çıkış kapıları, siyasi coğrafya ile uğraşanların ortak düşüncesine göre, devletlerin kenar organlarıdır. Çünkü sınırlar, devletlerin gücünü, gelişmesini ve bünyesindeki değişiklikleri aksettiren en önemli unsurların başında gelir<sup>10</sup>. İtiraf edilmesi gerekir ki, Türkiye ile İran arasındaki gelişmişlik ve medeniyet farkı, Gürbulak Gümrük Kapısı ve çevresinde hissedilememektedir.



FOTOĞRAF 6: Gürbulak Gümrük Sahasından, İran gümrüğünün görünümü.

<sup>10</sup> GÖNEY, S., 1979, Siyasi Coğrafya, Cilt. 2, İstanbul Üniv. Yay. No: 2539, Coğrafya Enst. Yay. No: 103, İSTANBUL, s. 13.

## 2.1. Girişler ve Çıkışlar

Gürbulak, Sovyetler Birliği'nin resmen dağıldığı 21 Aralık 1991 tarihine kadar, Türkiye'nin doğu sınırlarındaki en fazla giriş-çıkış yapılan gümrük kapısı durumundaydı. Gerçekten de kuzeyden güneye doğru sıralanan Sarp, Türkgözü (Eminbey), Doğu (Akyaka, Kızılsakşak), Dilucu, Kapıköy ve Esendere gümrük kapıları 1990'lı yıllara kadar gerçek anlamda faal durumda değillerdi<sup>11</sup>. Örneğin 1983 yılında açık olan Doğu ve Esendere gümrük kapılarından toplam 357 kişi çıkış ve 377 kişi giriş yapmışken, aynı yılda Gürbulak Gümrük Kapısı'ndan 335001 kişi çıkış yapmış ve 294729 kişi de ülkemize gelmişti<sup>12</sup>.

Sovyetler Birliği'nin dağılma sürecinde, sınırlarımızda yeni devletler oluşmuş ve doğu sınırlarımızda büyük bir beşerî hareketlilik başlamıştı. Bu dönemde hemen her gümrük kapısından artan oranlarda giriş-çıkışlar meydana gelmeye başlamış ve mevcut gümrük kapılarına 1992 yılında açılan Iğdır Dilucu Gümrük Kapısı da eklenmiştir. Daha önce doğu sınırlarımızdan giriş-çıkış yapanların %99'u Gürbulak Gümrük Kapısı'nı kullanıyorken, 31 Ağustos 1988 tarihinde Sarp Gümrük Kapısı'nın açılmasıyla bu oran hızla azalmaya başlamıştı<sup>13</sup>. Gerçekten Türkiye-İran ilişkilerinin bozulmasının da etkisiyle Gürbulak'tan giriş yapanların oranı 1993 yılında %15'e, çıkış yapanların oranı ise %19,5'e kadar gerilemişti (Tablo 2).

<sup>11</sup> Kars'ı Gümrük'e bağlayan Doğu ile Özalp'i Kotur'a bağlayan Kapıköy gümrük kapıları, sadece demiryolu ulaşımı için düzenlenmiştir.  
<sup>12</sup> D.I.E., 1991, Turizm İstatistikleri, Yay. No: 1734, ANKARA, s. 16, 36, 41.  
<sup>13</sup> KODAY, Z., 1994, Sınır Ticaretimiz Bakımından Sarp Sınır Kapısının Önemi, Atatürk Üniv. Türkiyat Araştırmaları Enst. Dergisi, Sayı: 1, ERZURUM, s. 123.



**TABLO 2: Türkiye'nin Doğu Sınırlarındaki Gümrük Kapıları ve Yıllara Göre Giriş ve Çıkışlar (1983-1997).**

YILLAR	SARP	%	DOĞU	%	DİLUCU	%	GÜR- BULAK	%	KAPI- KÖY	%	ESEN- DERE	%	TOPLAM
<b>GİRİŞLER</b>													
1983	-	-	362	0.1	-	-	294729	99.8	-	-	15	0.1	295106
1984	-	-	1217	0.3	-	-	443198	99.5	-	-	838	0.2	445253
1985	-	-	400	0.1	-	-	377856	99.7	-	-	765	0.2	379021
1986	-	-	1411	1.0	-	-	144143	98.2	-	-	1128	0.8	146682
1987	-	-	869	0.7	-	-	124649	98.5	-	-	1039	0.8	126557
1988	304	1.0	1179	0.6	-	-	207097	98.8	-	-	950	0.5	209530
1989	11108	4.9	1044	0.5	-	-	200854	89.5	-	-	11426	5.1	224432
1990	143193	41.7	4119	1.2	-	-	172153	50.2	93	0.1	23407	6.8	342965
1991	532467	60.3	3715	0.4	-	-	305548	34.6	1172	0.1	40147	4.6	883049
1992	820310	47.4	9350	0.9	31703	2.9	190611	17.3	4939	0.4	41693	3.8	1098606
1993	568355	70.2	4280	0.5	89885	11.1	127436	15.8	1582	0.2	17624	2.2	809162
1994	352914	58.7	-	-	83014	13.8	150286	25.0	-	-	15338	2.5	601552
1995	264883	40.8	-	-	163288	25.1	205409	31.6	-	-	16243	2.5	649823
1996	239428	37.2	-	-	138101	21.5	235670	36.7	-	-	29766	4.6	642965
1997	*	-	-	-	*	-	162087	-	-	-	*	-	*
<b>ÇIKIŞLAR</b>													
1983	-	-	335	0.1	-	-	335001	99.8	-	-	22	0.1	335158
1984	-	-	1211	0.3	-	-	453118	99.4	-	-	1404	0.3	455733
1985	-	-	509	0.1	-	-	380283	99.1	-	-	3118	0.8	383910
1986	-	-	1378	0.9	-	-	145033	96.6	-	-	3662	2.5	150073
1987	-	-	1004	0.7	-	-	130053	96.3	-	-	4059	3.0	135116
1988	413	0.2	1405	0.7	-	-	194201	97.0	-	-	4275	2.1	200294
1989	10607	4.9	954	0.4	-	-	196048	89.6	-	-	11223	5.1	218872
1990	143269	25.9	5253	0.9	-	-	210743	38.1	105	0.1	193599	35.0	552969
1991	497766	59.2	5482	0.7	-	-	300385	35.7	285	0.1	36558	4.3	840476
1992	583484	65.5	10702	1.2	28432	3.2	222868	25.0	3009	0.4	41825	4.7	890320
1993	437415	64.4	6344	0.9	79731	11.8	132117	19.5	650	0.1	22554	3.3	678811
1994	297279	52.5	-	-	90633	16.0	165211	29.2	7	0.0	12679	2.3	565809
1995	235837	39.8	-	-	162354	27.4	179082	30.6	-	-	14719	2.5	591992
1996	248646	39.8	-	-	135968	21.8	206906	33.1	-	-	32802	5.3	624322
1997	*	-	-	-	*	-	146135	-	-	-	*	-	*

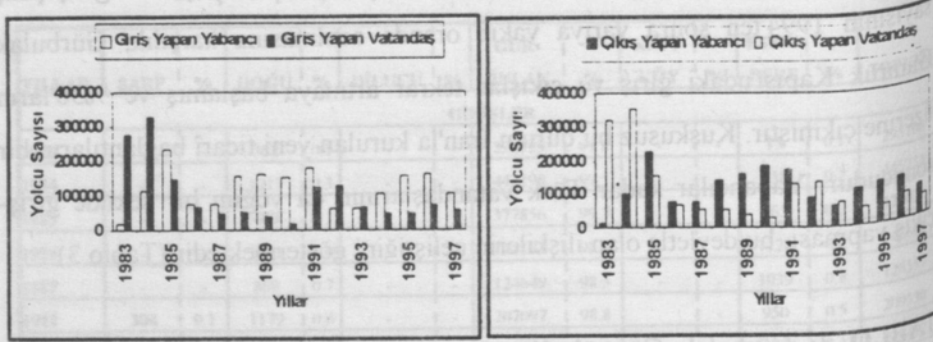
**KAYNAK: D.İ.E., Turizm İstatistikleri (1992-1996) ve Gümrük Müsteşarlığı verileri (1997). \*Verisi olmayanlar**

Bununla birlikte, Sarp Gümrük Kapısı'ndan yapılan giriş-çıkış sayısının 1994'ten sonra yarıya yakın oranda azalmasına karşılık, Gürbulak Gümrük Kapısı'ndaki giriş ve çıkışlar tekrar artmaya başlamış ve %30'ların üzerine çıkmıştır. Kuşkusuz bu durum İran'la kurulan yeni ticarî bağlantıların bir sonucudur. Yabancılar kadar Türk vatandaşlarının da yoğun bir şekilde giriş-çıkış yapması, bu devletle olan ilişkilerin geliştiğini göstermektedir (Tablo 3).

**TABLO 3: Gürbulak Gümrük Kapısı'ndan Giriş-Çıkış Yapan Yolcu Sayısı (1983-1997).**

YILLAR	ÇIKIŞ YAPAN		GİRİŞ YAPAN		TOPLAM	
	Yabancı	Vatandaş	Yabancı	Vatandaş	Yabancı	Vatandaş
1983	14831	320170	19880	274849	34711	595019
1984	103428	349690	113790	329408	217218	679098
1985	225943	154340	231900	145956	457843	300286
1986	76401	68632	78523	65620	154924	134252
1987	77428	52625	75554	49095	152982	101720
1988	140002	54199	155507	51590	295509	105789
1989	158770	37278	163627	37227	322397	74505
1990	184020	26723	153429	18724	337449	45447
1991	171202	129183	179471	126077	350673	255260
1992	88308	134560	63402	127209	151705	261769
1993	60959	71158	62520	64916	123479	136074
1994	113032	52179	103208	47078	216240	99257
1995	126922	52090	158868/	46510	285790	98631
1996	131110	75796	163069	72601	294179	148397
1997	89570	56565	104853	57234	194423	113799

**KAYNAK: D.İ.E., Turizm İstatistikleri (1983-1996) ve Başbakanlık Gümrük Müsteşarlığı, Gümrükler Genel Müdürlüğü Verileri (1997).**



ŞEKİL 1: Gürbulak Gümrük Kapısından Giriş-Çıkış Yapan Yolcu Sayısı Grafiği (1983-1997)

Bilindiği üzere 1983 yılından sonra, ülkemizde serbest piyasa ekonomisinin kuralları işletilmeye ve yabancı paraların ülke içinde dolaşımına izin verilmiştir. Ekonomik sistemdeki değişmeye bağlı olarak ihracat ve ithalat işlemleri kolaylaşmış ve Gürbulak Gümrük Kapısı da bu amaçla yoğun bir şekilde kullanılmaya başlanmıştır. İran sınırında ilk defa 1979 yılında denenen ancak başarılı olamayan sınır ticaretine, 1986 yılında tekrar başlanmış ve yoğunluğu artan bir biçimde günümüze kadar devam etmiştir. Ancak, her iki ülke vatandaşlarının karşılıklı geçişleri, Türk-İran siyasi ilişkilerinin seyrine göre, zaman zaman yoğunlaşmış ve zaman zaman da azalmıştır.

Ülkemize Gürbulak Gümrük Kapısı'nı kullanarak giriş yapan yabancıların en büyük kısmını kuşkusuz İran vatandaşları teşkil etmektedir. Nitekim 1993 yılında, Türkiye'ye giriş yapan yabancıların %62.4'ü ve çıkış yapanların ise, %54.1'i İran vatandaşlarından oluşuyordu<sup>14</sup>. Ülkemize gelen İran vatandaşlarının seyahat nedenleri birbirinden çok farklıdır. Çünkü, giriş

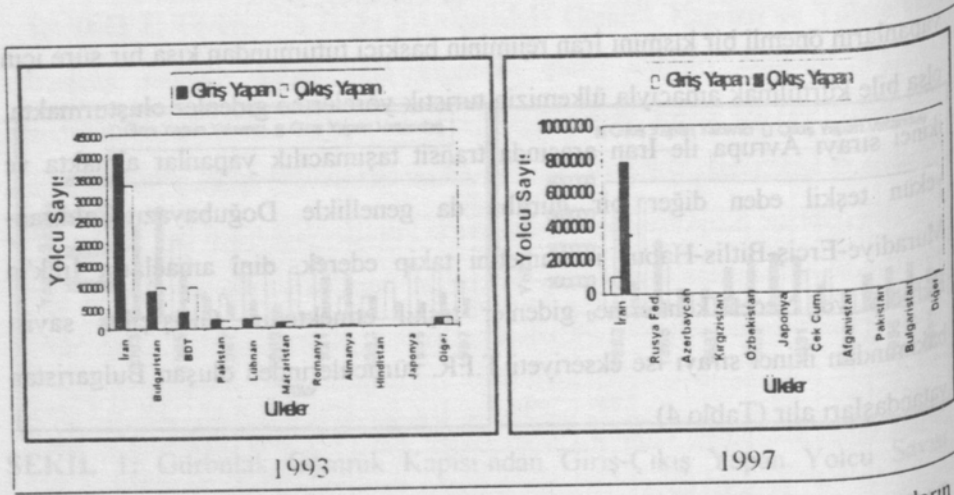
<sup>14</sup> D.I.E., 1993, Turizm İstatistikleri, Yay. No: 1702, ANKARA, s. 12-18. (Bu tarihten sonra turizm istatistikleri geçici sonuçlar şeklinde yayınlandığından, istatistiklerde milliyet ayrımı bulunmamaktadır).

yapanların önemli bir kısmını İran rejiminin baskıcı tutumundan kısa bir süre için olsa bile kurtulmak amacıyla ülkemizin turistik yörelerine gidenler oluşturmakta, ikinci sırayı Avrupa ile İran arasında transit taşımacılık yapanlar almakta ve yekün teşkil eden diğer bir gurubu da genellikle Doğubayazıt-Çaldıran-Muradiye-Erciş-Bitlis-Habur istikametini takip ederek, dinî amaçlarla Irak'ın Kerbela ve Necef kentlerine gidenler teşkil etmektedir. Giriş-çıkış sayısı bakımından ikinci sırayı ise ekseriyeti T.I.R. sürücülerinden oluşan Bulgaristan vatandaşları alır (Tablo 4).

TABLO 4: Gürbulak Gümrük Kapısından En Çok Giriş ve Çıkış Yapan Yabancıların Milliyetlerine Göre Dağılımı (1993-1997).

ÜLKESİ	1993				1997				
	GİRİŞ Y.	ÇIKIŞ Y.	TOPLAM	% si	GİRİŞ Y.	ÇIKIŞ Y.	TOPLAM	% si	
İran	40709	32971	73680	59.7	İran	101883	78697	180580	92.9
Bulgaristan	9009	9737	18746	15.2	Bulgaristan	464	565	1029	0.5
BDT	4064	9668	13732	11.1	BDT	173	662	835	0.4
Pakistan	2259	1846	4105	3.3	Pakistan	401	254	655	0.3
Lübnan	2122	2396	4518	3.7	Lübnan	318	256	574	0.3
Macaristan	13169	1281	2597	2.1	Macaristan	378	153	531	0.3
Romanya	501	415	916	0.7	Romanya	156	248	404	0.2
Almanya	414	424	838	0.7	Almanya	207	180	387	0.2
Hindistan	207	159	366	0.3	Hindistan	112	170	282	0.2
Japonya	139	140	279	0.2	Japonya	160	111	271	0.1
Diğer	1780	1922	3702	3.0	Diğer	601	8274	8875	4.6
TOPLAM	62520	60959	123479	100.0	TOPLAM	104853	89570	194423	100.0

KAYNAK: D.I.E., 1993, Turizm İstatistikleri, Yay. No: 1702, ANKARA, s. 12-35. ve Başbakanlık Gümrük Müsteşarlığı Gümrükler Genel Müdürlüğü verileri 1997.



ŞEKİL 2: Gürbulak Gümrük Kapısı'ndan Giriş ve Çıkış Yapan Yabancıların Milliyetlerine Göre Dağılım Grafiği.

Ancak, 1997 yılına gelindiğinde giriş-çıkış yapan yabancıların ülkelere göre dağılımında büyük bir değişimin meydana geldiği dikkati çekmektedir. Bu yılda da İran %92.9 ile yine ilk sırayı almakta, ikinci sıradaki Rusya Federasyonu, altıncı sıradaki Çek Cumhuriyeti ve onuncu sıradaki Bulgaristan vatandaşları dışında, ilk on sıra içinde Asya ülkelerinden gelenler yer almaktadır. Kuşkusuz, Azerbaycan, Kırgızistan ve Özbekistan gibi Türk ülkeleri vatandaşlarının sıralamada ilk on arasında yer alması, bu ülkelerle ilişkilerin gelişmekte olduğunu ifade eder.

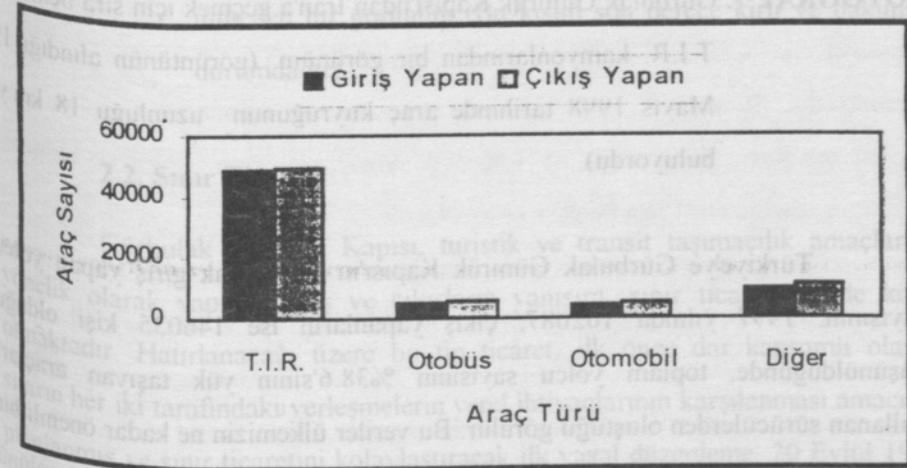
Gürbulak Gümrük Kapısı'ndan 1997 yılı istisna tutulacak olursa, bilhassa Balkan Ülkeleri vatandaşlarının yoğun bir şekilde giriş-çıkış yaptıkları gözlenmektedir. Bu ülkeler, eskiden beri büyük T.I.R. filolarına sahip bulunmaktadır. Dolayısıyla, giriş-çıkış yapanların büyük kısmını T.I.R. sürücüleri teşkil eder. Türk, T.I.R. kamyonlarının da sıkça geçiş yaptığı Gürbulak Gümrük Kapısı'nın yolcu ulaşımından daha çok yük taşımacılığı amacıyla kullanıldığı söylenebilir. Bu durumu geçiş yapan taşıtların niteliğinden

de anlamak mümkündür (Tablo 5, Şekil 3, Fotoğraf 7).

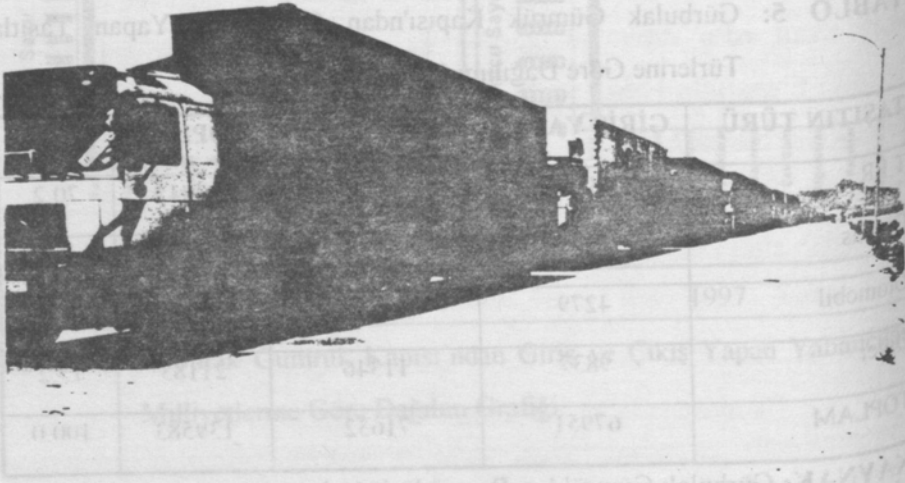
TABLO 5: Gürbulak Gümrük Kapısı'ndan Giriş-Çıkış Yapan Taşıtların Türlerine Göre Dağılımı (1997).

TAŞITIN TÜRÜ	GİRİŞ YAPAN	ÇIKIŞ YAPAN	TOPLAM	%si
T.I.R	48586	49357	97943	70.2
Otobüs	5249	5657	10906	7.8
Otomobil	4279	25272	9551	6.8
Diğer	9837	11346	21183	15.2
TOPLAM	67951	71632	139583	100.0

KAYNAK: Gürbulak Gümrükleri Başmüdürlüğü kayıtları.

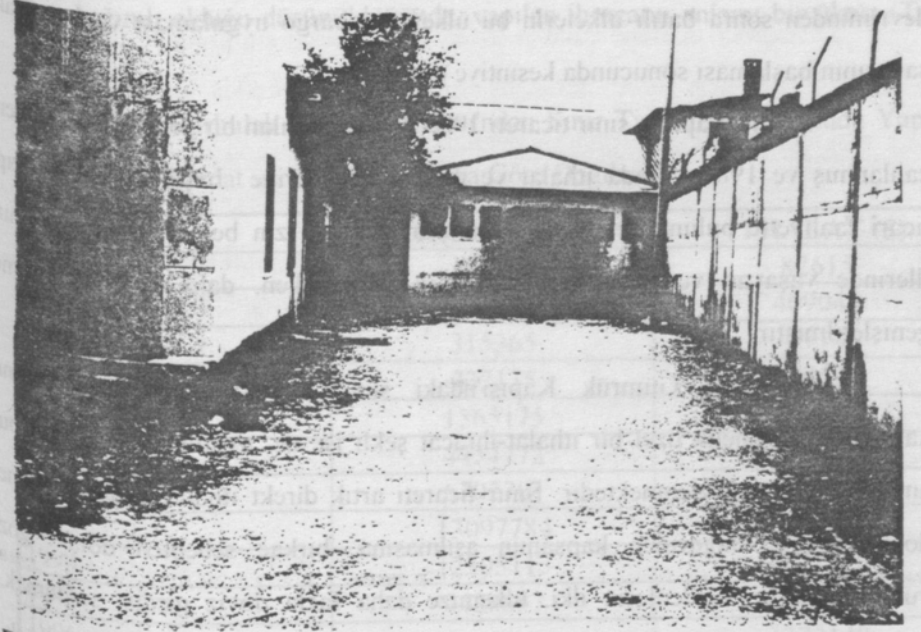


ŞEKİL 3: Gürbulak Gümrük Kapısı'ndan Giriş ve Çıkış Yapan Taşıtların Türlerine Göre Dağılım Grafiği (1997)



**FOTOĞRAF 7:** Gürbulak Gümrük Kapısı'ndan İran'a geçmek için sıra bekleyen T.I.R. kamyonlarından bir görünüm. (görüntünün alındığı 19 Mayıs 1998 tarihinde araç kuyruğunun uzunluğu 18 km.yi buluyordu).

Türkiye'ye Gürbulak Gümrük Kapısı'nı kullanarak giriş yapan yolcu sayısının, 1997 yılında 162087, çıkış yapanların ise 146035 kişi olduğu düşünüldüğünde, toplam yolcu sayısının %38.6'sının yük taşıyan araçları kullanan sürücülerden oluştuğu görülür. Bu veriler ülkemizin ne kadar önemli bir konumda yer aldığını ve Avrupa ile Asya arasındaki birleştirici (köprü) rolünü açıkça vurgulamaktadır (Fotoğraf 8).



**FOTOĞRAF 8:** Gürbulak Gümrük Kapısı'ndan yolcu giriş-çıkışı için kullanılan üniteden bir görünüm (Bu kısım son derece kirli ve bakımsız durumdadır).

## 2.2. Sınır Ticareti

Gürbulak Gümrük Kapısı, turistik ve transit taşımacılık amaçlarına yönelik olarak yapılan giriş ve çıkışların yanısıra, sınır ticaretine de konu olmaktadır. Hatırlanacağı üzere bu tip ticaret, ilk önce dar kapsamlı olarak sınırın her iki tarafındaki yerleşmelerin yerel ihtiyaçlarının karşılanması amacıyla plânlanmış ve sınır ticaretini kolaylaştıracak ilk yasal düzenleme, 20 Eylül 1979 tarihli Resmî Gazete'de yayımlanarak, yürürlüğe girmiştir.

Yasanın yürürlüğe girdiği yılda Ağrı Valiliği ve İran İslâm Cumhuriyeti, Batı Azerbaycan Genel Valiliği arasında varılan bir mutabakat üzerine, İran'a çeşitli tüketim malları verilmesine karşılık, motorin, benzin ve

fuel-oil gibi petrol ürünleri alınmaya başlanmıştır. Ancak sınır ticareti, İran devriminden sonra batılı ülkelerin bu ülkeye ambargo uygulaması ve İran-Irak savaşının başlaması sonucunda kesintiye uğramıştır<sup>15</sup>.

İran ile yapılan sınır ticareti 1985 yılında yapılan bir protokolle yeniden canlanmış ve 1986 yılında ithalat ve ihracat işlemlerine başlanmıştır. Bu tip ticarî faaliyette bulunabilmek için alınması gereken izin belgesi, önceleri sınır illerinde yaşayan ve ticaretle uğraşanlara verilmişken, daha sonra kapsamı genişletilmiştir.

Gürbulak Gümrük Kapısı'ndaki sınır ticareti bölge ihtiyaçlarını karşılamaya yönelik özel bir ithalat-ihracat şekli ise de, uygulama sırasında bu amacın aşıldığı gözlenmektedir. Sınır ticareti artık direkt ithalat-ihracat şekline dönmüştür. Öngörülen kapsamın aşılmasına, birkaç sebepten dolayı göz yumulmaktadır. Nedenlerin ilki, ülkemize daha fazla döviz girdisi sağlamak. ikincisi sınır ticaretine konu olan malların Türkiye'de üretilmesini teşvik etmek. üçüncü ve en önemlisi ise ihracat ve ithalat yapabilecek girişimci bir tacir kitlesi yetiştirmektir. Çünkü Türkiye, sınır ticaretini bir nevi meslekî eğitim olarak görmektedir. Bu nedenle, sınır illerinde en az bir yıl ikamet edenlere ve yine kanunî merkezi, bir yıldan az olmamak koşuluyla sınır illerinde bulunan firmalara sınır ticareti izin belgesi verilmektedir.

Bu düşüncenin olumlu sonuçları kısa zamanda alınmış ve sınır ticareti belgesi olan Türk vatandaşlarının sayısı, Ağrı Valiliği'nin verilerine göre, 1996 yılında 4500 kişiyi aşmıştı (4595). Nitekim İran ile Türkiye arasındaki ithalat-ihracat farkı, bazı yıllarda motorin ithalatından kaynaklanan farka rağmen, Türkiye lehine gelişme göstermiştir. Türkiye daha çok mamul maddeler ihraç ederken, İran daha çok ham maddeler ihraç etmektedir. Bu da ülkemizin İran'a

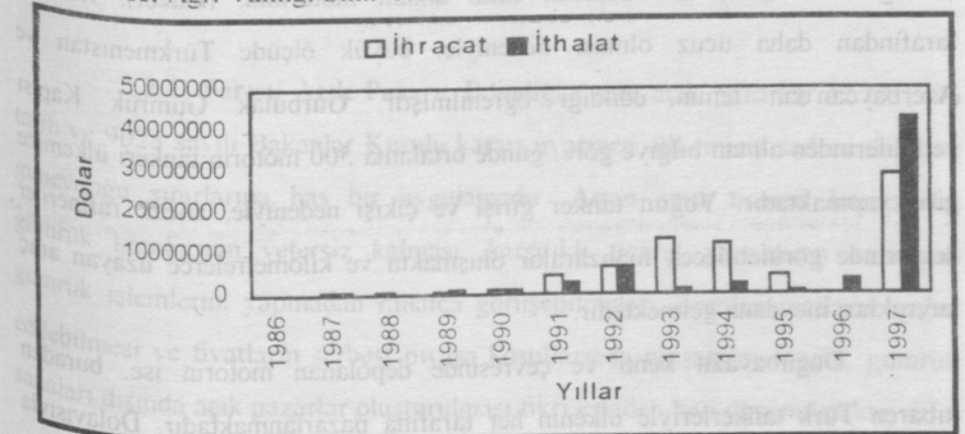
<sup>15</sup> ÖZEY, R., 1997, Dünya Denklemi Ortadoğu: Ülkeler, İnsanlar, Sorunlar. Öz Eğitim Yayınları: 9, KONYA, s. 265.

göre daha çok sanayileştiğini ifade eder. Türkiye'nin enerji ihtiyaç bakımından dışa bağımlı olduğu düşünüldüğünde, yapılan ihracatın anlamı büyüktür (Tablo 6).

**TABLO 6:** Gürbulak Gümrük Kapısı'ndan Sınır Ticareti Kapsamında Yapılan İthalat ve İhracatın Yıllara Göre Dağılımı.

YILLAR	İHRACAT (\$)	İTHALAT (\$)
1986	64150	82615
1987	491484	409041
1988	315365	189145
1989	732135	977545
1990	1365175	1138737
1991	4454772	2645170
1992	6702701	6939049
1993	13097784	934617
1994	12305113	2027357
1995	4428853	280640
1996	-	3272140
1997	29023159	42724218

**KAYNAK:** Ağrı Valiliği Sınır Ticareti Bürosu verileri.



**ŞEKİL 4:** Gürbulak Gümrük Kapısı'ndan Sınır Ticareti Kapsamında Yapılan İthalat ve İhracatın Yıllara Göre Dağılımı (1986-1997)

Daha önce de ifade edildiği üzere, sınır ticareti kapsamında İran'a daha çok sanayi mamulleri ihraç edilmiştir. En fazla ihraç edilen mallar arasında: çeşitli makineler ve makina parçaları, ham ve baskılı kâğıtlar, otomobil yedek parçaları, fotokopi ve benzeri optik cihazlara ait yedek parçalar, elektrik motorları, kaynak elektrotları, polyester iplik, tıbbî araç ve gereçler, cam ürünler, ambalajlı gıda maddeleri ve kaliteli deterjanlar ilk sırayı almaktadır.

Buna karşılık, İran'dan ise en çok petrol ürünleri, kömür (kok ve linyit), deri, sebze ve meyve çeşitleri, baklagiller, çay, kuru üzüm, ceviz, susam, hurma, dari, porselen yemek takımları, seramik inşaat malzemeleri ile hurda metaller (demir, aliminyum ve bakır) ithal edilmektedir.

Son yıllarda İran'dan yapılan ithalatın en büyük bölümünü motorin alımı oluşturmaktadır. Satın alınan motorin İran'a ait tankerlerle Doğubayazıt kentine kadar getirilmekte ve buradaki depolara boşaltılıp dönülmektedir (Fotoğraf 4 ve 9). Bu ülkeden satın alınan motorinin, (mazot), İranlılar tarafından daha ucuz olması nedeniyle, büyük ölçüde Türkmenistan ve Azerbaycan'dan temin edildiği öğrenilmiştir. Gürbulak Gümrük Kapısı yetkililerinden alınan bilgiye göre, günde ortalama 500 motorin tankeri ülkemize giriş yapmaktadır. Yoğun tanker girişi ve çıkışı nedeniyle, ancak rafineriler çevresinde görülebilecek manzaralar oluşmakta ve kilometrelerce uzayan araç kuyrukları meydana gelmektedir.

Doğubayazıt kenti ve çevresinde depolanan motorin ise, buradan itibaren Türk tankerleriyle ülkenin her tarafına pazarlanmaktadır. Dolayısıyla Gürbulak'ı Türkiye'nin iç kesimlerine bağlayan E-23 Devlet karayolu boyunca, zaman zaman trafiği aksatan binlerce tankerin hareket halinde olduğu gözlenir.



FOTOĞRAF 9: Doğubayazıt yakınlarındaki bir motorin deposundan görünüm.

**2.2.1. Sarısu Açık Pazarı:** Bilindiği üzere açık pazarlar 27.12.1996 tarih ve 9025 sayılı Bakanlar Kurulu kararı uyarınca, ülkemizin sadece doğu ve güneydoğu sınırlarına has bir uygulamadır. Artan sınır ticareti karşısında, gümrük kapılarının yetersiz kalması, karşılıklı ticaret yapanların karmaşık gümrük işlemlerini yapmadan rahatça görüşebilmeleri, üretilen malların teşhir edilebilmesi ve fiyatların serbest piyasa koşullarında oluşabilmesi için, gümrük sahaları dışında açık pazarlar oluşturulması fikri eskiden beri düşünülmekteydi.

Bu düşünce, Ağrı Valiliği ve İran İslâm Cumhuriyeti Batı Azerbaycan Genel Valiliği arasında 1989 yılında yapılan bir protokolle hayata geçirilmiş ve sınır kuşağında bir açık pazar kurulması Bakanlar Kurulu kararı ile de

onaylanmıştı<sup>10</sup>

Sarısü Açık Pazarı, her iki ÷lke arasında varılan anlaşmaya göre, Gülveren Tepesi (1642 m.) ile Sarısü'nun sınırlarımızı terkettiği konum arasında bulunan 42 ve 43 numaralı hudut taşları arasında kurulmuştur. Açık Pazar, 26 Aralık 1989 tarihinde faaliyete geçmiş ve iki kez kısa aralıklarla kapatılmış olmasına rağmen, 1990 yılına kadar sınıir ticaretine açık tutulmuştu. (Fotoğraf 10).



**FOTOĞRAF 10:** Gülveren Tepesi'nin doğusunda kurulan Sarısü Açık Pazarı'nun genel görünüşü.

<sup>10</sup> 26 Ekim 1989 tarihli Resmi Gazete'de yayınlanan 89/14453 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı.

Ancak, birkaç işyerinden oluşan açık pazarın, ihtiyaca cevap verememesi nedeniyle, 1990 yılında işyeri sayısını artırmak amacıyla faaliyeti durdurulmuştur. Ağrı İli Özel İdare Müdürlüğü'nün finansmanı ile bu yöreye gümrük tampon alanı, gümrük binası, 102 işyeri ve ihtiyaç duyulan diğer binalar inşa edilmiştir. Aynı şekilde pazarın İran tarafında da 100'ün üzerinde işyeri, gümrük binaları ve gözetleme kulesi yapılmıştır (Fotoğraf 11).



**FOTOĞRAF 11:** Sarısü Müşterek Açık Pazarı'nın İran'a ait kısmından bir görünüm.

Sarısü Açık Pazarı'nda 1992 yılında tam kapasiteyle sınıir ticaretine yeniden başlanmıştır. Pazar yerinde mal değişimi ve satın alma şeklinde ticaret

Ancak birkaç istisna dışında açık pazarın ihracatı yapılmaktadır. İranlı tüccarlar tarafından daha çok kumaş çeşitleri, camdan yapılmış mutfak malzemeleri, yağ, şeker, makarna, şekerleme çeşitleri, gazlı içecekler, çelik tencere, teflon tava, çivi, bazı kozmetikler ve plastik boru satın alınmaktadır. İran'dan en fazla satın alınan mallar ise: su termosları, salamura deri, sebze ve meyve çeşitleri, tuz, seramik süs eşyaları, terlik, plastik su hortumu, ayna çeşitleri ve porselen yemek takımlarıdır.

Bu konuda yapılan ticaret faaliyetlerinin de, devamlı bir şekilde Türkiye lehine geliştiği dikkati çeker. Örneğin 1987 yılında 187.3 milyar TL'lik ithalata karşılık, 434 milyar TL'lik ihracat yapılmıştır. Ancak 1987 ve 1988 yılları, açık pazardaki sınır ticaretinin en düşük düzeye indiği dönem olarak belirmektedir. Çünkü İran son yıllarda dar kapsamlı bir sınır ticaretine izin vermekte ve bazı malların girişini engellemektedir. Ayrıca İran'da devletçi bir ekonomik sistem hakim olduğundan, hemen her mala sübvansiyon uygulanmakta. Dolayısıyla iç piyasa fiyatları da Türkiye'ye oranla daha düşük düzeyde kalmaktadır. Kuşkusuz, ihracat miktarının artmasını engelleyen faktörlerin en önemlisi budur.

İran'ın bu tutumu nedeniyle, Sarısu Açık Pazarı'ndaki ticarî faaliyetler azalmış ve işyerleri birer birer kapanmaya başlamıştır. En son saha gözlemi yaptığımız 1998 yılında ise açık işyeri sayısı dörde inmiş ve karşılıklı alış-verişler de hemen hemen durmuş vaziyetteydi. Buradaki işyeri sahipleri ise faaliyetlerini 1992 yılında açılan Iğdır Dilucu Gümrük Kapısı'na yöneltmiş bulunmaktadırlar (Fotoğraf 12).



FOTOĞRAF 12: Sarısu Müşterek Açık Pazarı'nın Türk kesiminden bir görünüm.

### 3. GÜRBULAK GÜMRÜK KAPISI'NIN HİNTERLANDI ve YAKIN ÇEVREYE ETKİLERİ

#### 3.1. Etki Bölgesi ve Jeopolitik Durum

Gürbulak Gümrük Kapısı, daha önce de ifade edildiği üzere, Anadolu'dan İran'a ve dolayısıyla da Asya ülkelerine en kolay ulaşılabilen bir coğrafi konumda kurulmuştur. Aksi yönde de Anadolu, Balkanlar ve Avrupa ülkeleriyle bağlantı noktası durumundadır. Bu nedenle, Gürbulak'ın etki bölgesi batıda Türkiye ve Avrupa ülkeleri, doğuda ise İran, Asya ülkeleri ve Türk



Dünyası'dır.

Bilindiği üzere Türk Dünyası, alanı 11.2 milyon km<sup>2</sup>'yi aşan ve nüfusu 1990 yılında 140 milyona ulaşan büyük bir siyasî coğrafya birliğinin adıdır<sup>17</sup>. Adriyatik'ten Çin'e kadar olan bir coğrafyayı kapsamasına rağmen, bünyesinde ancak sekiz bağımsız Türk devleti vardır. Bu nedenle Türkiye'nin, Çin'in egemenliği altındaki Doğu Türkistan ve Rusya Federasyonu'nun işgalinde bulunan 20 özerk Türk cumhuriyeti ile arzuladığı ilişki yoğunluğunu elde etmesi yakın gelecekte mümkün gözükmemektedir.

Türkiye'nin doğu sınırlarına bakıldığında bağımsız Türk Devletleri ile en kolay ulaşım sağlanabilecek karayolu bağlantısının Gürbulak'tan geçtiği görülür. Çünkü Gürcistan ve Ermenistan'a açılan gümrük kapıları, Hazar Denizi çevresinden başlayarak doğuya doğru yayılan bağımsız Türk devletlerinden uzak kaldığı gibi, Hazar Denizi'nin kuzeyindeki sahalar, Rusya Federasyonu'nun etki sahası içinde kalır. Siyasî ve jeopolitik nedenlerle de belirtilen güzergâhın kullanılması mümkün gözükmemektedir.

Ülkemize en yakın Türk devleti olan Azerbaycan ise, Dağlık Karabağ'daki Zengezor Bölgesi'nin 1921 yılında Azerbaycan Sovyet komiseri ve Bakü komünist partisi sekreteri Neriman Nerimanof tarafından Rusya ve Ermenistan'a bırakılması (peşkeş çekilmesi) ile Nahçıvan ve Azerbaycan olmak üzere iki parçaya bölünmüştür<sup>18</sup>. Türk Dünyası'nı parçalayan bu koridor sahasının genişliği ortalama 40 km. kadarken (Aras Irmağı boyunca 48 km). 1992-1994 devresinde Rusya'nın desteğini alan Ermenistan'ın; Şuşa, Laçin, Kelbecer, Ağdam, Fuzuli, Kubatlı ve Cebrail kentlerini ele geçirmesi ile birlikte büyük bir genişliğe ulaşmıştır.

<sup>17</sup> DOĞANAY, H. 1995. *Türk Dünyası'nın Siyasî Sınırları*. Atatürk Üniv. Doğu Coğrafya Dergisi, Sayı: 1, ERZURUM, s. 132.

<sup>18</sup> SARAY, M.. 1993. *Azerbaycan Türkleri Tarihi*. İSTANBUL, s. 42-45.

Dolayısıyla günümüzde, Türkiye'nin Türk Dünyası ve diğer Asya ülkeleriyle olan ihracat-ithalatı ile yolcu geçişleri, karayolu kullanıldığında sadece İran üzerinden mümkün olabilmektedir. Bu durum Türkiye açısından Gürbulak Gümrük Kapısı'nın önemini son derece artırmıştır. Ancak, zaman zaman İran ile gerginleşen ilişkiler, bu güzergâhın da verimli bir şekilde kullanılmasına engel olmaktadır.

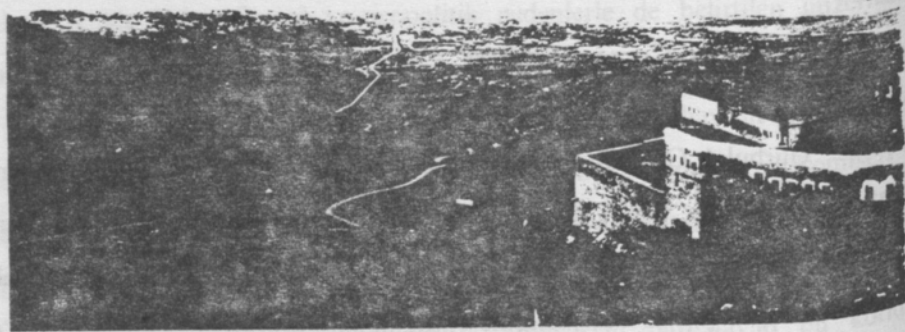
Asya ülkeleri, bilhassa da Türk Dünyası ülkemiz için önemli bir pazar niteliğindedir. Sanayileşen ancak yeterli ham maddeye sahip olmayan Türkiye, başta petrol, doğalgaz, kömür ve çeşitli metaller olmak üzere ihtiyaç duyduğu birçok ham maddeyi, doğal müttefikleri olan ve zengin rezervlere sahip olan Azerbaycan, Tataristan, Başkırdistan, Türkmenistan ve Kazakistan'dan kolayca temin edebilir<sup>19</sup>. Ancak, ham maddelerin ülkemize taşınması, aradaki tampon devletler nedeniyle son derece güçtür. Bu bakımdan gelecekte önemli bir gelişme olmazsa, İran'a açılan gümrük kapılarının alternatifsiz kalacağı söylenebilir.

### 3.2. Yakın Çevreye Etkileri

Gürbulak Gümrük Kapısı'nın gerek Türkiye tarafında ve gerekse İran tarafında büyük bir beşerî hareketliliğin olduğu gözlenmektedir. Bu nedenle yörede fonksiyonel sürekliliği sağlayacak yeterlikte olmayan ham maddeler üretimine karşın, çok sayıda yerleşme varlığını sürdürmektedir. Nitekim, İran'ın, sınır ticareti başlamadan önce, az nüfuslu iki yerleşmesi durumunda olan Makû ve Hoy'un nüfuslarının 1990-1997 devresinde büyük bir artış göstererek her ikisinin de 30000'in üzerine çıktığı öğrenilmiştir. Aynı özelliği Türk kesiminde de görmek mümkündür.

<sup>19</sup> DONMEZ, Y.. 1987. *Türk Dünyasının Beşerî ve İktisadi Coğrafyası*. İstanbul Üniv. Edebiyat Fak. Yay. No: 1878, Coğrafya Bölümü Yay. No: 74. İSTANBUL, s. 74-86.

İnceleme alanındaki en önemli yerleşme kuşkusuz Doğubayazıt kentidir. Ekonomik faaliyetlerini büyük ölçüde Gürbulak Gümrük Kapısı'na endekslemiş olan bu kent, Ağrı Dağı'nın güneybatısında, Sarısu çevresindeki düzlükte ve denizden 1600 m. yükseklikte kurulmuştur<sup>20</sup>. Kentin belirtilen konumda kurulması, Cumhuriyet'in ilanından sonraya rastlar. Bayazıt adını taşıyan eski merkez ise, bugünkü Doğubayazıt'ın 8 km. güneydoğusunda ve Akyağla Dağları'nın kuzey yamaçlarında yer almaktadır (Fotoğraf 13).



FOTOĞRAF 13: Eski Doğubayazıt'dan Doğubayazıt Kentinin görünümü.

Bayazıt kenti, Trabzon'dan başlayıp Erzurum'dan geçerek Tebriz'e varan büyük ticaret yolunun üzerinde, Türkiye topraklarının son durak yerini

<sup>20</sup> TUNCEL, M., 1994. *Doğubayazıt* Maddesi. Türkiye Diyanet Vakfı. İslâm Ansiklopedisi. Cilt: 9, İSTANBUL, s. 492.

teşkil ettiği için, eskiden beri gümrük merkezi ve kale hizmetini görmüştür<sup>21</sup>. Bu nedenle Osmanlı döneminde önce Van sonra da Erzurum eyaletlerine bağlı bir sancak merkezi durumuna getirilmişti<sup>22</sup>. Bayazıt, tarih boyunca Anadolu'ya doğudan sokulmak isteyen istilâcı ordulara karşı ilk hedefi teşkil eden bir kale olduğu gibi, aksi doğrultudaki askerî hareketler için de çok önemli bir üs teşkil etmiştir<sup>23</sup>. En son Rus işgali sırasında (1915-1918), Gürbulak Oluğu'ndan Bayazıt önlerine kadar uzanan bir demiryolu (dekovil) hattı döşenmiş, fakat bu hat yine Ruslar tarafından sökülüştür.

Cumhuriyetin ilk yıllarında vilayet merkezi durumuna getirilen Bayazıt'ın adı Doğubayazıt olarak değiştirilmiş ve 1927'de de ilçe merkezi statüsüne indirilmişti. İl merkezinin Karaköse'ye (Ağrı) nakledilmesi nedeniyle 1927'de 3930 olan nüfusu 1935'de 1860'a düştü. Türk-İran ilişkilerinin normalleşmesine neden olan 1932 antlaşmasından sonra<sup>24</sup>, kasabanın 36 km. güneydoğusunda kurulan ve 1937'de hizmete geçen Gürbulak Gümrük Kapısı'ndan ekonomik yararlar sağlamak ve kentsel gelişimi teşvik etmek amacıyla Doğubayazıt'ın yeri değiştirilerek, ova üzerinde eskiden istasyon denilen Sarıova mevkiine taşındı<sup>25</sup>. Yeni yerinde gelişmeye başlayan yerleşmenin nüfusu hızla artarak 1990 yılında 35213'e, 1997 yılında ise 48766'ya ulaştı (Tablo 7).

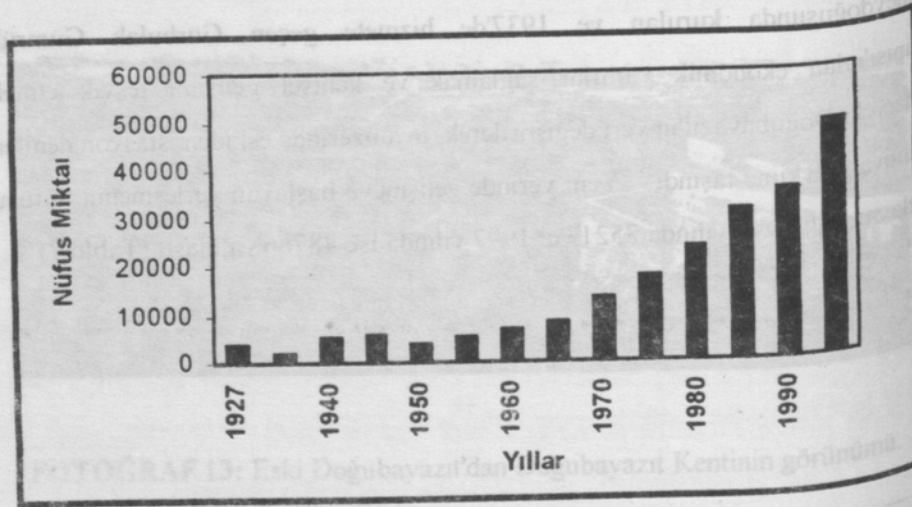
<sup>21</sup> DARKOT, B., 1979. *Bayezid* Maddesi. İslâm Ansiklopedisi, Milli Eğitim Basımevi, Cilt: 2, İSTANBUL, s. 368.  
<sup>22</sup> PARRY, V.J., 1960. *Bayazıt (Doğu-Bayazıt)*. The Encyclopaedia of Islam, Volume: 1, Luzac&Co LONDON, s. 1117.  
<sup>23</sup> TUNCEL, M., 1994. a.g.m., s. 492.  
<sup>24</sup> ERİM, N., 1952. a.g.m., s. 26.  
<sup>25</sup> TUNCEL, M., 1994. a.g.m., s. 494.

**TABLO 7: Genel Nüfus Sayımı Devrelerine Göre Doğubayazıt Kenti'nin Nüfus Gelişimi (1927-1997)**

SAYIM DEVRESİ	NÜFUS MİKTARI	YILLIK ARTIŞ %si	SAYIM DEVRESİ	NÜFUS MİKTARI	YILLIK ARTIŞ %si
1927	3930	-	1965	8523	4.1
1935	1860	-10.5	1970	13373	11.3
1940	5483	38.9	1975	17612	6.3
1945	5723	0.9	1980	23515	6.7
1950	3894	-6.3	1985	31134	6.4
1955	5589	8.7	1990	35213	2.6
1960	7047	5.2	1997(1)	48766	5.5

(1) Geçici sonuç

**KAYNAK:** D.İ.E., Genel Nüfus Sayımı İstatistikleri



**ŞEKİL 5: Doğubayazıt Kenti'nin Nüfus Gelişimi Grafiği (1927-1997).**

Nüfus artışına paralel olarak, Doğubayazıt'ın hızla geliştiği ve 1998 yılında on mahalleden oluştuğu görülmektedir. Iğdır, Ağrı ve Gürbulak

istikametlerine doğru gelişen yerleşmenin alanı, aynı yılda 930 ha. ulaşmıştır. Ancak, en önemli gelişmeler sınır ticaretinin de etkisiyle kentin ticaret alanlarında görülmektedir. Gerçekten İsmail Beşikçi, Güven, Meryemana ve I. Nolu Iğdır caddelerinin yoğun iş ve ticaret alanları niteliği taşıdığı dikkati çeker. Kentte, Doğubayazıt Belediyesi'nin verilerine göre 2304 işyeri bulunmaktadır. Genellikle İran'dan getirilen süs eşyaları, elektronik aletler, saat çeşitleri, mutfak eşyaları ve oyuncak satan işyerlerinin sayısı 558 kadar olup, bu işyerleri 7 pasajın içinde toplanmıştır.

Iğdır ve Çaldıran istikametlerinde yeni yolların açılması ve kaliteli duruma getirilmesiyle birlikte, bir yol kavşağı özelliği kazanan Doğubayazıt'da, hizmet sektörü yatırımları da hızla artmaktadır. Bu yatırımların en önemlisi ise kuşkusuz konaklama tesisleridir. Kentte turistik aktivitenin de etkisiyle, turistik işletme belgeli ve üç yıldızlı otellerinin sayısı 1998'de 10'a yükselmişti (Tablo 8, Fotoğraf 14).

**TABLO 8: Doğubayazıt Kenti'ndeki Turizm Bakanlığı İşletme Belgeli Konaklama Tesisleri ve Yatak Kapasiteleri (1998).**

OTELİN ADI(1)	ODA SAYISI	YATAK KAPASİTESİ
Simer	125	250
Grand Derva	68	136
İsfahan	58	116
Ararat	57	110
Nuh	57	107
Ortadoğu	40	85
Gürbulak	40	76
Ishak Paşa	37	63
Şiraz	33	66
Karakurt	30	57
TOPLAM	545	1066

(1) Sadece üç yıldızlı ve turistik işletme belgeli olanları kapsar.

**KAYNAK:** Yerinde yapılan tespitlerden.



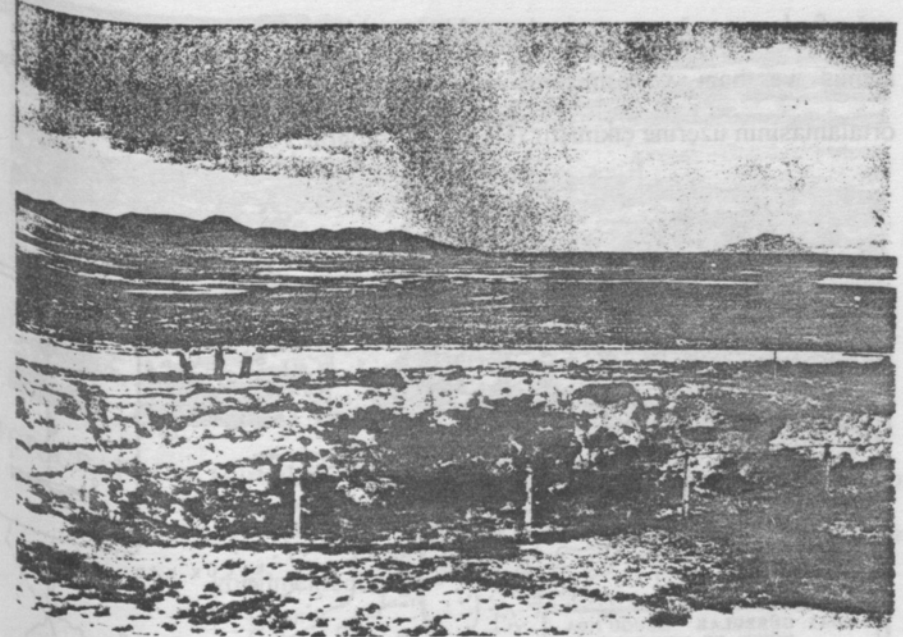
FOTOĞRAF 14: Doğubayazıt kentindeki üç yıldızlı Grand Derya Otelinden bir görünüm.

Yörede turistik konaklama tesislerinin artışı devam etmekte ve bunlara her geçen yıl yenileri eklenmektedir. Doğubayazıt ve çevresinin yüksek turistik potansiyelinin de bunu teşvik ettiği kuşkusuzdur. Çünkü Doğubayazıt İlçesi: Büyük ve Küçük Ağrı dağları, Tendürek Dağı, Balık Gölü, Gürbulak Gümrük Kapısı'nın 2 km. kuzeydoğusunda yer alan, ancak oluşumu tartışmalı olan Meteor (Göktaşı) Çukuru<sup>26</sup>, Gürbulak Oluğu'ndaki Üzengili köyünün güneyinde ve sınır kuşağı üzerindeki bir sahada Nuh'un gemisi olduğu sanılan doğal yapı<sup>27</sup>

<sup>26</sup> YALÇINLAR, İ., 1985, Strüktürel Jeomorfoloji, Cilt: I, İstanbul Üniv. Edebiyat Fak. Yay. No: 800, İSTANBUL, s. 119.

<sup>27</sup> GÜNER, Y., 1985, *Nuh'un Gemisi Ağrı Dağında mı? Gemi ile İlgili Sanılan Doğubayazıt-Telçeker Heyelanının Jeomorfolojik Evrimi*, Jeomorfoloji Dergisi, Sayı: 14, ANKARA, s.

ve yine bu çevrede bulunduğu iddia edilen Nuh'un kayıp kenti Naxuan<sup>28</sup>. Hallaç Köyünün 3 km. kuzeydoğusundaki Buz Mağarası ile Eski Doğubayazıt'daki İshak Paşa Sarayı, Aydın Kalesi ve ören yerleri ile önemli bir turizm merkezi olmaya adaydır<sup>29</sup>.



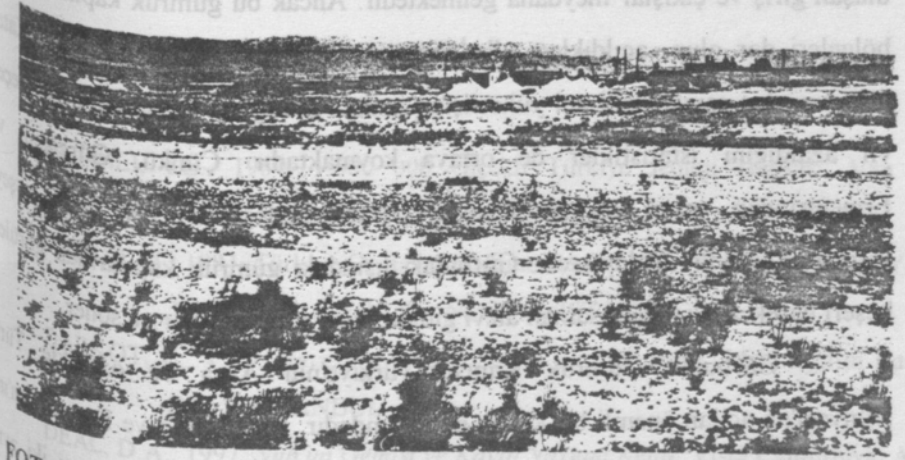
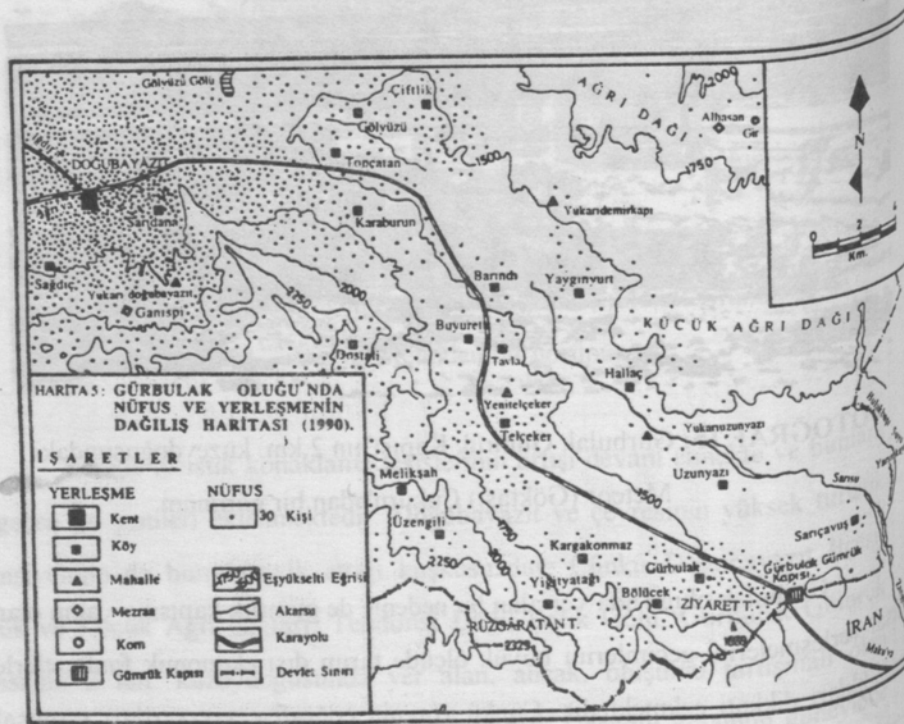
FOTOĞRAF 15: Gürbulak Gümrük Kapısı'nın 2 km. kuzeydoğusundaki Meteor (Göktaşı) Çukuru'ndan bir görünüm.

Gürbulak oluğu'nda yer alan bu nedenle de gümrük kapısına yakın olan kırsal yerleşmelerin, geçimlerini büyük ölçüde tarım dışı ekonomik faaliyetlerle sağladıkları dikkati çekmektedir. Çünkü yörenin coğrafi çevre şartları tarımsal

<sup>28</sup> DEAL, D.A., 1997, *Nuh'un Gemisi ve Kayıp Naxuan Kenti*, Vista California, ABD (Bu makale, yazarı tarafından Ağrı Valiliği'ne sunulmuştur. Naxuan kenti olarak düşünülen yöre, askeri yasak bölge içinde kaldığından, bu alana girilememektedir).

<sup>29</sup> GÜNDOĞDU, H., 1991, Doğubayazıt İshak Paşa Sarayı, Kültür Bakanlığı Yayınları: 1319, Tanıtma Eserleri Dizisi: 42, ANKARA.

faaliyetleri büyük ölçüde kısıtlamıştır (Fotoğraf 16). Bilhassa E-23 Devle Karayolu'na yakın olan kırsal yerleşmelerde yaşayanlar tarım faaliyetlerini yanısıra sınır ticareti ve nakliyecilik yapmaktadır. Ayrıca Karaburun köyü civarında olduğu gibi yol kenarlarına mazot deposu, benzin istasyonu, lokanta ve kahvehane gibi çeşitli işyerleri kurmuş bulunmaktadırlar. Dolayısıyla fakir coğrafyalarına rağmen, geçim kaynakları çeşitlenen kırsal yerleşmelerin nüfusları artmış ve bazı yerleşmelerde ise nüfus miktarı Doğu Anadolu Bölgesi ortalamasının üzerine çıkmıştır (Harita 5, Fotoğraf 16).



FOTOĞRAF 16: Gurbulak Oluğu'ndaki Hallaç Köyü ve çevresinden bir görünüm (ön planda çoraklaşmış tarım toprakları görülmektedir).

## SONUÇ

Gurbulak, Türkiye'nin doğu sınırlarında yer alan yedi gümrük kapısından biri ve en önemlisidir. Gümrük kapısının bugünkü konumunda kurulması, tesadüfi olmayıp coğrafi çevre şartlarının bir sonucudur. Çünkü, doğu sınırlarımız boyunca, Gurbulak Oluğu kadar ulaşıma elverişli olan pek az yöre bulunmaktadır. Bu nedenle Gurbulak Gümrük Kapısı'nın varlığı, evrensel ve çevresel etkileri ile neden olduğu hareketlilik, yörenin coğrafi potansiyelinin bir sonucudur. O halde Gurbulak'ın fonksiyonel sürekliliği üzerinde olduğu kadar, bu çevredeki yerleşmelerin devamlılığı ve gelişmesi üzerindeki en etkin rolü,

bulunulan coğrafya dolayısıyla da konum şartları üstlenmiştir.

Coğrafi potansiyeli nedeniyle Gürbulak Oluğu'nun jeopolitik ve jeostratejik açıdan değeri azımsanmayacak ölçüdedir. Zaman zaman doğu sınırlarımızdaki bazı gümrük kapılarında (Sarp ve Dilucu gibi) büyük oranlara ulaşan giriş ve çıkışlar meydana gelmektedir. Ancak bu gümrük kapılarının etki bölgeleri dar olup, açıldıkları ülkelerin coğrafi potansiyelleri düşüktür. Zaten giriş ve çıkış sayısındaki ani yükselişin yanıltıcı olduğunu ve oranının her geçen yıl azaldığını istatistikler de ortaya koymaktadır. Çünkü, Gürcistan ve Ermenistan'ın, insan kaynağı dışında, pazarlayabilecekleri pek fazla birşeyi kalmamış gibidir. Dolayısıyla, Gürbulak dışındaki gümrük kapılarında görülen beşeri hareketlilik, âdeta saman alevi gibidir, kısa sürede yanar ve söner.

Gürbulak Gümrük Kapısı, Türkiye'nin Asya ve özellikle Türk Dünyası'na açılan önemli bir kapısı durumundadır. Ancak İran ve Ermenistan'ın arada tampon devletler konumunda olmaları nedeniyle, Türk Dünyası iki ayrı parçaya bölünmüştür. Ermenilerin klasik düşmanlığının yanısıra, İran da Türkiye'yi Asya'daki faaliyetlerini engelleyen bir rakip olarak görmekte, ayrıca işgal altında tuttuğu güney Azerbaycan nedeniyle, ülkemizin gelişmesini kendi varlığı açısından bir tehdit olarak algılamaktadır. Bu ve benzer nedenlerle İran Gürbulak Gümrük Kapısı'nın potansiyeli ile orantılı işleyişini engellemektedir.

Türkiye için önem taşıyan Gürbulak Gümrük Kapısı ve gümrük alanı son derece bakımsız olup, işleyişinde belli bir karmaşa bulunmaktadır. Nitekim, ülkemize ilk defa gelenler, İran tarafı ile mukayese edilemeyecek yetersizlikte olan bir gümrük alanı ile karşılaşmaktadırlar. Türkiye'nin imajı açısından, olumsuz değerlendirmelere yol açan bu durumun düzeltilmesi için, gümrük alanının yeni baştan inşa edilmesi ve Türkiye Cumhuriyeti'ne yaraşır bir duruma getirilmesi zorunludur.

Bütün olumsuzluklara rağmen İran ile, iki ülkeyi de bağlayıcı olacak

ulaşım ve ticaret anlaşmaları yapılmalı ve anlaşmaların hayata geçirilmesi konusunda ısrarlı olunmalıdır. Çünkü Türkiye'nin, Türk Dünyası ile ilişki kurabilmesi için İran'a muhtaç olduğu kadar, İran'ın da Avrupa'ya açılabilmesi için Türkiye'ye ihtiyacı bulunmaktadır.

## YARARLANILAN KAYNAKLAR

- ALTINLI, İ.E., 1964, 1:500 000 Ölçekli Türkiye Jeoloji Haritası, Van Paftası İzahnamesi, MTA Enst. Yay. ANKARA.
- ARDOS, M., 1984, Türkiye Ovalarının Jeomorfolojisi, Cilt: 1, İstanbul Üniv. Yay. No: 3263, Edebiyat Fak. Yay. No: 3199, İSTANBUL.
- DARKOT, B., 1979, Bayezid Maddesi, İslâm Ansiklopedisi, Millî Eğitim Basımevi, Cilt: 2, İSTANBUL.
- DEAL, D.A., 1997, Nuh'un Gemisi ve Kayıp Naxuan Kenti, Vista California, ABD.
- DOĞANAY, H., 1995, Türk Dünyası'nın Siyasi Sınırları, Atatürk Üniv. Doğu Coğrafya Dergisi, Sayı: 1, ERZURUM.
- DOĞANAY, H., 1997, Türkiye Beşeri Coğrafyası, Millî Eğitim Bakanlığı Yayınları: 2982, Bilim ve Kültür Eserleri Dizisi: 877, Eğitim Dizisi: 10, İSTANBUL.
- DOĞANER, S., 1996, Türkiye'de Turizm Ulaştırması, Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu, Coğrafya Bilim ve Uygulama Kolu, Coğrafya Araştırmaları, Sayı: 4, ANKARA.
- DÖNMEZ, Y., 1987, Türk Dünyasının Beşeri ve İktisadi Coğrafyası, İstanbul Üniv. Edebiyat Fak. Yay. No: 1878, Coğrafya Bölümü Yay. No: 74, İSTANBUL.
- ERİM, N., 1952, Türkiye Cumhuriyeti'nin Kuzey Doğu ve Doğu Sınırları, Ankara Üniv. Hukuk Fak. Dergisi, Cilt: IX, Sayı: 1-2, ANKARA.
- GÖNEY, S., 1979, Siyasi Coğrafya, Cilt: 2, İstanbul Üniv. Yay. No: 2539, Coğrafya Enst. Yay. No: 103, İSTANBUL.
- GÜNDOĞDU, H., 1991, Doğubayazıt İshak Paşa Sarayı, Kültür Bakanlığı Yayınları: 1319, Tanıtma Eserleri Dizisi: 42, ANKARA.

- GÜNER, Y.. 1985. *Nuhun Gemisi Ağrı Dağında mı? Gemi ile İlgili Sanılan Doğubayazıt-Telçeker Heyelanının Jeomorfolojik Evrimi*. Jeomorfoloji Dergisi. Sayı: 14. ANKARA.
- KETİN, İ.. 1983. Türkiye Jeolojisine Genel Bir Bakış. İstanbul Teknik Üniversitesi Kütüphanesi. Sayı: 1259. İSTANBUL.
- KODAY, Z.. 1994. *Sınır Ticaretimiz Bakımından Sarp Sınır Kapısının Önemi*. Atatürk Üniv. Türkiyat Araştırmaları Enst. Dergisi. Sayı: 1. ERZURUM.
- ÖZEY, R.. 1997. Dünya Denklemine Ortadoğu Ülkeler. *İnsanlar. Sorunlar. Öz Eğitim Yayınları*: 9. KONYA.
- PARRY, V.J.. 1960. *Bayazıt (Doğu-Bayazıt)*. The Encyclopaedia of Islam. Volume: 1. Luzac&Co. LONDON.
- SARAY, M.. 1993. *Azerbaycan Türkleri Tarihi*. İSTANBUL.
- TUNCEL, M.. 1994. *Doğubayazıt Maddesi*. Türkiye Diyanet Vakfı. İslâm Ansiklopedisi. Cilt: 9. İSTANBUL.
- UZUNÇARŞILI, İ.H.. 1982. *Osmanlı Tarihi*. III. Cilt. II. Kısım. Türk Tarih Kurumu Yayınları. XIII. Dizi - Sa. 16c2b. ANKARA.
- YALÇINLAR, İ.. 1985. *Strüktürel Jeomorfoloji*. Cilt: 1. İstanbul Üniv. Edebiyat Fak. Yay. No: 800. İSTANBUL.
- YAZICI, H.. 1995. *Kızıldağ (Sivas) Geçidi Çevresinde Coğrafi Gözlemler*. Türk Coğrafya Dergisi. Sayı: 30. İSTANBUL.

- D.İ.E.. 1991. *Turizm İstatistikleri*. Yay. No: 1734. ANKARA.
- D.İ.E.. 1993. *Turizm İstatistikleri*. Yay. No: 1702. ANKARA
- D.S.İ.. 1964. *Doğubayazıt Projesi İstikşaf Raporu*. Rapor No: 12-31. ANKARA.

## Güzle Yerleşmelerine Tipik Bir Örnek: "ALATAŞI GÜZLESİ" (Şalpaزاری, Trabzon)

A Typical Example of Güzle Settlements: Alataşı, the Güzle  
(Şalpaزاری, Trabzon)

Yrd. Doç. Dr. Mehmet ZAMAN \*

### ÖZET

Araştırmamızın konusunu oluşturan "Alataşı güzle yerleşmesi", Trabzon'un Şalpaزاری ilçesi yönetim sınırları içerisinde yer alan Gökçeköy aileleri tarafından, genellikle hayvancılık amacıyla, mevsimlik olarak kullanılmaktadır.

Çakıl deresi vadisinde, 1800-1900 m yükseltilerde bulunan güzle yerleşmesi, orman alanlarının tahrip edildiği bir sahada kurulmuştur.

Bilindiği gibi, yaylacılık hareketi ile arasında sıkı bir bağlantı bulunan güzle yerleşmeleri, asıl yayladan daha alçakta, devamlı yerleşme merkezine daha yakın, dolayısıyla çevresinin iklimi ile yayladan daha ılımlı kısmen ilkbaharda, genellikle de sonbahar mevsiminde, daha uzun süre kalınan, adeta ikinci bir yayla yerleşmesini oluşturmaktadır.

### ABSTRACT

The subject of the research, the Alataşı Güzle Settlement, takes place within Trabzon's Şalpaزاری administrative boundaries and is seasonally used for cattle-breeding by the families of Gökçeköy.

The Güzle settlement, which is situated on 1800-1900 m altitude within the "Çakıl dere" valley is in an area where the forest is destroyed.

As known, there is a strong tie between the Güzle settlement and nomadism. It is something like a second nomadism settlement because it is much closer to the centre of population and much lower than the plateau. It also has a much moderate temperature. People can stay there partly in spring and mostly in autumn for a longer time.

Atatürk Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi. Coğrafya Bölümü  
Öğretim Üyesi.