

Emine Akman* 

* Sorumlu Yazar, Dr., Bağımsız Araştırmacı, e.akman47@outlook.com,

Habur Sınır Kapısı: Türkiye'nin Ortadoğu'ya Açılan Jeopolitik ve Ekonomik Kapısı

Öz

Türkiye'nin Ortadoğu'ya açılan en önemli kara sınır geçişlerinden biri olan Habur Sınır Kapısı, yalnızca bir gümrük noktası değil; aynı zamanda dış ticaret politikaları, enerji taşımacılığı, güvenlik stratejileri ve sınır ötesi etkileşimler açısından çok katmanlı bir jeopolitik mekândır. Bu çalışma, Habur Sınır Kapısı'nın jeopolitik ve ekonomik boyutlarını tarihsel gelişimi, sınır ticareti, bölgesel kalkınma ve dış ticaret bağlamlarında ele alarak çok ölçekli bir analiz sunmayı amaçlamaktadır. Habur'un, Türkiye ile Irak arasındaki dış ticaretin merkezi konumuna gelmesi yalnızca sınır ötesi ilişkilerin kurumsallaşmasına değil, aynı zamanda bölge halkı için önemli bir sosyo-ekonomik geçim kaynağına dönüşmesine de işaret etmektedir. Çalışmada ayrıca, sınır ticaretinin bölgesel eşitsizliklerin giderilmesindeki rolü, sınır kapısının mevcut altyapısı, kapasite kullanım düzeyi ve uzun bekleme süreleri bağlamında değerlendirmeler yapılmaktadır. Bu yönleriyle Habur, sadece bir sınır kapısı değil, aynı zamanda Türkiye'nin enerjipolitik hedefleriyle uyumlu biçimde Ortadoğu'ya açılan stratejik bir eşik olarak öne çıkmaktadır. Habur Sınır Kapısı, yalnızca bir geçiş noktası değil, bölgesel kalkınma ve Türkiye'nin Ortadoğu ile ekonomik entegrasyonu açısından stratejik bir odaktır.

Anahtar Kelimeler: Habur Sınır Kapısı, Siyasi Coğrafya, Sınır Ticareti, Jeopolitik Konum, Türkiye-Irak

JEL Sınıflama Kodları: O53, R58, P45

The Habur Border Gate: Turkey's Geopolitical and Economic Gateway to the Middle East

ABSTRACT

Habur Border Gate, one of Turkey's most important land border crossings to the Middle East, is not just a customs point; it is also a multi-layered geopolitical space in terms of foreign trade policies, energy transportation, security strategies and cross-border interactions. This study aims to provide a multi-scale analysis of the geopolitical and economic dimensions of the Habur Border Gate by addressing its historical development, border trade, regional development and foreign trade contexts. The fact that Habur has become the centre of foreign trade between Turkey and Iraq points not only to the institutionalisation of cross-border relations but also to its transformation into an important source of socio-economic livelihood for the people of the region. The study also evaluates the role of border trade in eliminating regional inequalities, the existing infrastructure of the border gate, the level of capacity utilisation and long waiting times. In these respects, Habur stands out not only as a border crossing, but also as a strategic threshold to the Middle East in line with Turkey's energy-political objectives. The Habur Border Gate is not just a crossing point, but a strategic focus in terms of regional development and Turkey's economic integration with the Middle East.

Keywords: Habur Border Gate, Political Geography, Border Trade, Geopolitical Position, Turkey-Iraq

JEL Codes: O53, R58, P45.

To Cite: Akman, E. (2025). Habur Sınır Kapısı: Türkiye'nin Ortadoğu'ya Açılan Jeopolitik ve Ekonomik Kapısı. *Gümrük ve Ticaret Dergisi*, 12(38), 128-143. doi: 10.70490/gumrukticaretdergisi.1707373



Content of this journal is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License.

Extended Summary

The Habur Border Gate, one of Turkey's most critical land crossings into the Middle East, holds strategic importance from both geopolitical and economic perspectives. As nearly all Turkey-Iraq foreign trade passes through this gate, Habur has evolved into a key international trade corridor. It plays a central role in the transportation of energy resources, the circulation of industrial goods, and the exchange of services, thereby aligning regional security with economic continuity. As the main route for trade between Turkey and Iraq, this border gate not only facilitates the movement of goods but also directly influences regional cooperation and security policies.

This study provides a comprehensive analysis of the Habur Border Gate—the busiest land crossing between Turkey and Iraq—by examining its geopolitical, economic, and spatial dimensions. Located in the Silopi district of Şırnak province in southeastern Turkey, the Habur Border Gate possesses multi-layered functionality in terms of its historical development, border trade, foreign trade structure, energy logistics, impact on regional development, and strategic geographical position. This summary highlights the gate's multidimensional character that goes beyond its role as a mere customs checkpoint.

The Habur Border Gate serves as one of the main arteries of Turkey's economic integration with the Middle East. As of 2024, it has become not only a hub for trade with Iraq, but also a focal point for regional energy policies, security strategies, and cross-border socio-cultural interactions. Vehicle traffic, including the movement of trucks and tankers, export categories, and passenger volumes through the gate have been analyzed as empirical indicators of this functionality. In fact, in 2024, the number of vehicles entering Turkey through Habur exceeded 1 million, while those exiting surpassed 889,000. These figures reflect not only the level of economic activity, but also the significance of the border gate in Turkey's foreign trade.

Habur's strategic location, situated on flat and accessible terrain, makes it the most favorable crossing point along the border. For this reason, it serves not only Turkey-Iraq trade but also a broader economic hinterland extending through Iraq to the Gulf countries and Iran. Its geopolitical significance is further heightened by its position along key energy transport routes and its direct influence on regional security dynamics. Within the scope of this study, the historical development of border trade has been examined in detail, explaining how border trade in Turkey became institutionalized starting in the 1970s—particularly with Iran. With the initiation of trade with Iraq through Habur in 1990, the regional economy opened to external markets, directly affecting numerous provinces, especially Şırnak, Mardin, and Hakkari. Border trade is viewed not only as an economic activity but also as a platform for sustaining

social, cultural, and political relations. Shared language, culture, kinship ties, and religious affiliations are among the factors that have facilitated the institutionalization of this trade. Moreover, the Habur Border Gate is not limited to commercial traffic—it also functions as a hub of social mobility. Everyday practices such as family visits, religious holidays, and weddings are conducted across this border. In this sense, Habur represents a border space where economic and socio-cultural flows intersect. However, the study also reveals that the full potential of the border gate has not been fully utilized in many respects. In particular, infrastructure deficiencies, inadequate technological equipment, low efficiency in capacity utilization, and long waiting times hinder the effective operation of the gate. Heavy vehicle traffic, delays at the border, and administrative and technical shortcomings on the Iraqi side are among the main issues threatening the sustainability of trade. This situation affects not only foreign trade but also other service sectors directly, including health tourism.

The article also analyzes the impact of the Habur Border Gate on regional development. Considering the disparities in development between regions in Turkey, the positive effects of border trade on employment, production, and entrepreneurship are regarded as a critical development tool, particularly for the Southeastern Anatolia Region. Specifically for the province of Şırnak, the lack of Border Trade Centers (BTCs) is highlighted, and the establishment of such infrastructure is emphasized as a necessity. Within the framework of DİKA's 2014–2023 regional development plan, transportation and logistics projects—such as the Habur-Nusaybin Railway and the Şanlıurfa-Habur Highway—are identified as priority goals expected to boost regional momentum.

Export data also underline Habur's significance in Turkey's foreign trade. According to 2024 figures, Iraq is Turkey's fourth-largest export market, accounting for 5.3% of total exports. A large portion of this trade passes through the Habur Border Gate, demonstrating that the gate serves not only as a channel for bilateral trade but also as a cornerstone of Turkey's access to Middle Eastern markets. In particular, Habur's use as a corridor for oil transport highlights its evolving role as an energy-political hub.

In conclusion, this study argues that the Habur Border Gate is not merely a trade passage, but a multidimensional geopolitical platform within Turkey's outward-oriented strategy. As a point where trade, security, cultural interaction, and development policies converge, this border crossing has the potential to become a key driver of Turkey's Middle East vision—provided that it is supported by comprehensive infrastructure investments and effective administrative reforms. Therefore, the restructuring of Habur is no longer just a matter of regional development, but a strategic necessity for national foreign policy and economic planning as well.

Giriş

Türkiye'nin Ortadoğu'ya açılan en önemli kara sınır geçişlerinden biri olan Habur Sınır Kapısı, hem jeopolitik hem de ekonomik açıdan stratejik bir öneme sahiptir. Türkiye ile Irak arasındaki dış ticaretin ana güzergâhı olan bu sınır kapısı, yalnızca malların dolaşımını değil, aynı zamanda bölgesel iş birliğini ve güvenlik politikalarını da doğrudan etkilemektedir. 2024 yılı itibarıyla Habur üzerinden Türkiye'ye giriş yapan araç sayısının 1.076.815'e ulaşması, kapının lojistik kapasitesini ve Türkiye'nin kara sınır geçişleri içindeki payını gözler önüne sermektedir (Ticaret Bakanlığı, 2025).

Habur'un önemi yalnızca sayısal verilere indirgenemez. Sınır ticareti, özellikle Türkiye-Irak sınır hattında yaşayan yerel halk için temel bir ekonomik faaliyettir. Bölge halkı, bu ticaret sayesinde ihtiyaç duyduğu ürünleri daha düşük maliyetle ve kısa sürede temin etmekte; aynı zamanda bu faaliyet, istihdam yaratmakta ve yerel ekonomiyi canlandırmaktadır (Kökçe, 2005: 17–18). Akrabalık bağları, ortak dil ve kültürel yakınlık gibi etkenler de, sınır ötesi ticareti kolaylaştıran sosyal dinamikler arasında yer almaktadır.

Öte yandan, küreselleşme ve Soğuk Savaş sonrası sınır anlayışlarının dönüşümü, Habur'un anlamını daha da derinleştirmiştir. Artık sınırlar sadece coğrafi ayrımlar değil, aynı zamanda toplumsal, siyasal ve kültürel etkileşim alanlarıdır (Laine, 2016). Türkiye-Irak sınırı da bu çok katmanlı yapının somut örneklerinden biri olarak değerlendirilebilir. Habur, bu sınırın merkezinde yer alarak hem ticari akışın hem de siyasal etkileşimin odak noktası haline gelmiştir.

Nitekim, son yıllarda yapılan araştırmalar da Habur'un yalnızca ekonomik değil, aynı zamanda jeopolitik ve güvenlik temelli ilişkilerde belirleyici bir rol üstlendiğini ortaya koymaktadır (Zhao & Liu, 2021; Omid & Özdağ, 2023). Özellikle enerji hatlarının güvenliği, TIR ve ağır taşıma araçlarının geçişleri, kaçakçılıkla mücadele ve sınır güvenliği

politikaları bu kapı etrafında şekillenmektedir. 2024 yılı verilerine göre, ağır taşıma araçlarının giriş sayısı 581.480, çıkış sayısı ise 531.538 olarak gerçekleşmiştir (Ticaret Bakanlığı, 2025). Bu yoğunluk, Türkiye'nin Ortadoğu'ya yönelik ticaretinin büyük kısmının bu güzergâh üzerinden yürütüldüğünü göstermektedir.

Sonuç olarak, Habur Sınır Kapısı yalnızca Türkiye-Irak ilişkilerinin bir ticaret noktası değil; aynı zamanda bölgesel güvenlik, enerji politikaları ve kültürel etkileşim gibi çok katmanlı süreçlerin merkezinde yer alan stratejik bir geçiş alanıdır. Bu çalışma, Habur Sınır Kapısı'nın jeopolitik ve ekonomik coğrafya bağlamındaki rolünü bütüncül bir yaklaşımla ele alarak, Türkiye'nin Ortadoğu'daki bölgesel etkisini nasıl pekiştirdiğini analiz etmeyi amaçlamaktadır.

Sınır Ticareti

Sınır ticareti, komşu iki ülke arasında belli anlaşmalara bağlı olarak yapılan stratejik özel bir dış ticarettir. Sınır illerinde yaşayan nüfusun günlük ihtiyaçlarını daha ucuz ve kolay yoldan temin etme amacı ile yapılan sınır ticaretinde özellikle bölgesel kalkınma kapsamında ele alınması gereken stratejik bir konudur. Tan ve Altundal (2008)'in da ifade ettiği gibi 'sınır ticaretinde amaç;

- Sınır bölgelerinde yaşayan insanların girişimcilik anlayışının gelişmesine katkı sağlamak.
- Sınır bölgesinin kalkınmasına yardımcı olarak, bölge halkının refahını sağlamak
- Sınırın her iki yakasında yaşayanların ihtiyaçlarını daha kolay ve ucuz temin etmek
- Sınırdaki yaşayan insanlara istihdam sağlayarak, sınır bölgesinden göçün yaşanmasını engellemek
- Komşu her iki ülkenin dış ticaret hacminin olumlu katkı sağlamak
- Sınırdaki kaçakçılık ve yasadışı yollardan yapılan ticaretin önüne geçmek.

Klasik iktisadi düşünce sisteminin dış ticaret modelleri, uluslararası ticaretin öneminin artmasıyla birlikte bölgesel ticaret açısından da önemli bir rol oynamaktadır. Günümüz ticaret anlayışı doğrultusunda bölgesel ticaret ülkeler arasındaki sınırların esnekleşmesi ve karşılıklı bağımlılığın artması yönünde yapılan çalışmaların temelini meydana getirmektedir. Bu çerçevede uluslararası ticaretin bir kolu olarak değerlendirilen sınır ticareti özellikle sınır bölgelerinde ekonomik canlılık meydana getirmesi ve yerel halkın geçim kaynaklarını çeşitlendirmesi bakımından önemi her geçen gün artmaktadır (Becerren ve Koç, 2016: 83).

3/12/2021 tarih ve 31678 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren 2/12/2021 tarihli ve 2021/4874 sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararı eki "Sınır Ticaretinin Düzenlenmesine İlişkin Karar" kapsamında yer alan illerin ihtiyaçlarının bir kısmının, sınır komşusu ülkelere ithalat yoluyla daha düşük maliyetle karşılanması ve bu illerimizden ihracatın artırılması suretiyle söz konusu illere ekonomik canlılık kazandırılması amacıyla yapılan ticari işlemlerdir (Ticaret Bakanlığı, 2025). Bu kapsamda Türkiye'de Artvin, Ardahan, Kars, Iğdır, Ağrı, Van, Hakkari, Şırnak, Mardin, Şanlıurfa, Kilis, Gaziantep ve

Hatay illerinde sınır ticareti yapılmaktadır. Bakanlık Kararı'yla bu illerde sınır komşuluğu yaptıkları ülkeler ile sınır ticareti yapılabilmektedir. Türkiye-Irak sınırında yer alan Habur Sınır Kapısı ile öne çıkan Şırnak ili, sınır ticareti açısından stratejik bir konuma sahiptir

Türkiye stratejik coğrafi konumu ile kara ve deniz ulaşımı bakımından önemlidir. Harita 1'de görüldüğü üzere Türkiye'nin uluslararası ulaşım ağındaki stratejik konumu ve sınır geçiş çeşitliliği görülmektedir. Haritada kara sınır kapılarının yanı sıra deniz limanlarından yapılan gümrüklü geçiş noktaları dikkat çekmektedir. Bu durum Türkiye'nin sadece kara sınır komşularıyla değil, aynı zamanda deniz yolu ticareti ve uluslararası taşımacılık bakımından bir "kavşak ülke" olduğunu göstermektedir (Çavuşoğlu, 2019). Özellikle Ege, Akdeniz ve Karadeniz kıyılarında yoğunlaşan liman geçişleri, Türkiye'nin deniz ticaretindeki stratejik rolünü vurgularken, doğu ve güney sınırlarında bulunan kara sınır kapıları Türkiye'nin Ortadoğu, Kafkasya ve Orta Asya ile olan bağlantılarını temsili bakımından önemlidir. Bu sınır kapıları, hem ekonomik lojistik hem de siyasal coğrafi stratejiler açısından devletin sınır yönetiminde kritik rol oynamaktadır (Yomralıoğlu ve Demirci, 2021).



Harita 1: Türkiye'nin Kara ve Deniz Yoluyla Gümrüklü Geçiş Noktaları

Sınır ticaretinin yapılmasında, Sınır Ticareti Merkezleri'nin (STM) yeri önemlidir. Buna göre STM 2021/4874 sayılı Karar kapsamında sınır komşusu ülke ile müşterek sınır hattı üzerinde kurulan ve sınır ticareti yapılabilen mağazaların bulunduğu yerlerdir (Ticaret Bakanlığı, 2025). Böylelikle STM'lerde mağaza kiralama olmadan da sınır ticareti yapılması mümkündür. Ancak sınır ticaretinin yapılabilmesi için STM'lerin bulunması zorunluluğu yoktur. Türkiye'de sınır ticareti yapılan il sayısı 13 iken STM'lerin sayısı sadece 4 tanedir. Bunlar Ağrı, Van, Hakkari ve Iğdır illeridir. STM'ler, sınır illerinin ticaret hacmini artırmada önemli bir rol oynamakta olup, bu merkezlerin diğer sınır illerinde yaygın şekilde bulunmaması, sınır ticaretinin gelişimi açısından önemli bir eksiklik olarak değerlendirilmektedir. Ticaret hacmi potansiyeli açısından değerlendirildiğinde, Habur Sınır Kapısı'na ev sahipliği yapan Şırnak ili, STM kurulması gereken önemli bölgelerden biri olarak öne çıkmaktadır.

Ağrı-Sansu, Van-Kapıköy, Hakkâri-Esendere (İran) ve Iğdır-Dilucu sınır ticaret merkezlerinin bulunduğu yerlerdir. Bu merkezlerde STM'lerin kurulması, yalnızca Türkiye'nin tek taraflı uygulamaya koyabileceği bir süreç olmayıp, sınır komşusu ülkelerle karşılıklı anlaşmaları gerektiren bir yapıdır. Bu bağlamda, Şırnak ili ve Habur Sınır Kapısı'nda bir STM kurulması, hem ticaretin canlanması hem de bölgesel kalkınma açısından önemli bir adım olacaktır. Türkiye ile Irak yetkilileri arasında gerçekleştirilecek görüşmeler sonucunda açılacak karşılıklı STM'ler, bölgenin ekonomik gelişimine katkı sağlayarak ticaret ve ekonomik etkileşimi artıracaktır.

Sınır Ticaretinin Tarihsel Gelişimi ve Habur Sınır Kapısı

Sınır ticareti, kavram olarak ilk kez 01.08.1972 tarihli ve 14263 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan 1615 sayılı Gümrük Kanunu'nda yer almıştır (Alkan, 2011). Türkiye'de, dar anlamda bir dış ticaret sayılan sınır ticareti ilk kez sınır komşuluğu yaptığı

İran ile 1979 yılında başlamıştır. Fakat yoğun olarak bu ticaretin başlaması VII. Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda "Kalkınmada Öncelikli Yörelere dış pazarlara ihracat imkanları geliştirilecektir. Bu konuda, komşu pazarlara öncelik tanınacak, sınır ticaretinin ve serbest bölgelerin geliştirilmesine çalışılacaktır" ifadeleriyle, bölgesel gelişme politikaları kapsamında bir düzenleme yapılmıştır (DPT, 1996). Kalkınma planı ile getirilen bu maddeyle, birçok ilde sınır ticareti yapılmaya başlanmıştır. 1978-1979 yıllarında yaşanan küresel petrol ve döviz krizleri sonucunda ülkede kaotik bir ortam ortaya çıkmıştır.

Türkiye'de yapılan ilk sınır ticareti uygulaması İran ile yapılmıştır. Yaşanan küresel ekonomik krizden çözüm amaçlı Ağrı Valiliği ve İran'ın Batı Azerbaycan Genel Valiliği arasında ortak mutabakata varılmıştır. Üzerinde anlaşılan ortak mutabakat da canlı hayvan, sigara gibi muhtelif tüketim mallarına karşılık motorin, fuel-oil ve benzin alımı yapılmıştır (Sugözü ve Atay, 2010). Ancak Türkiye'ye giren petrolün, devletin belirlemiş olduğu fiyattan devlete teslim edilmesi zorunluluğu getirilmiştir. Çünkü mevcut petrol krizinden dolayı karaborsacılık ve değerinden çok yüksek bir fiyattan petrol satılmaktaydı. Bunun önüne geçmek için gelen petrolün depolamak üzere Petrol Ofisi Genel Müdürlüğü Ağrı-Doğubayazıt ilçesinde inşa etmiştir. Buradan ihtiyaç olan diğer illere ihtiyaç duyulan petrol ihtiyacı karşılanmaya çalışılmıştır (Tan ve Altundal, 2008: 22).

Sınır ticaretiyle ilgili ilk yasal düzenleme, 1979 yılında 79/17493 sayılı Dışsatım Düzenleme Kararı ile gerçekleştirilmiştir. Bu karar ile bazı sınır bölgelerinde sınır ticaretinin önü açılmıştır. Ardından, 1980 yılında yayımlanan Sınır Ticareti Yönetmeliği ile İran-Ağrı (Gürbulak) Sınır Kapısı'ndan sınır ticareti yapılması resmî bir düzenlemeye bağlanmıştır. Bu kapsamda, Gürbulak Sınır Kapısı'ndan yapılması planlanan ticaret için belirli kurallar getirilmiştir (Öztürk, 2006: 111). Söz konusu düzenlemeye göre, isteyen herkes, herhangi bir belge aranmaksızın,

bir çıkışta en fazla 10.000 Amerikan doları karşılığı Türk Lirası değerindeki eşyayı yurtdışına çıkarabilecek ve bunun %80'ini döviz olarak ülkeye geri getirecek ya da aynı değerinde bir malı ithal edebilecektir (Güneş vd., 2010).

20 Ocak 1980 kararlarıyla Türkiye Neo-liberal ticaret politikası ile dışa açık büyüme modeline geçmiştir. Böylelikle yabancı mal talebine yönelik mal üretmeyi hedefleyerek ihracata yönelik sanayileşme stratejisini uygulamaya koymuştur. Amaç; dünya piyasalarında rekabetçi olmak, ihracat edilebilir ürün sayısını artırarak, döviz gelirlerini arttırmaktır. Hükümet döviz dar boğazını aşip borçlarını kapatma adımlarını hazırlıyordu. Yeni ticaret stratejisi ile Türkiye yeni Pazar arayışlarına girerek, sınır ticaretinde de il çeşitlendirmesine gitmiştir. Güneş vd (2010) ifade ettiği gibi 'başlangıçta sadece Ağrı ilinde yapılan sınır ticareti 1985 yılında Gaziantep Öncüpınar ve Karkamış sınır kapılarından Suriye ile sınır ticareti yapılmasına izin verilmiştir'.

Sınır ticareti yapılan illere her geçen yıl yenileri eklenerek artmaya devam etmiştir. 1986 yılında yine Suriye devleti ile Hatay Cilvegözü sınır ticareti yapılmasına izin verilmiştir. 1987 yılında Van-Kapıköy sınır kapısı İran ile sınır ticaretine açılmıştır. 1988 yılında Hakkari-Esendere, 1989 yılında ise Artvin-Sarp sınır kapısı ticaretine açılmıştır. Aynı yıl Erzurum Mücavir il statüsünden faydalanarak, Ağrı-Gürbulak sınır kapısından İran'la, Artvin-Sarp sınır kapısından da Bağımsız Devletler Topluluğu (BDT) ile sınır ticareti yapılmasına izin verilmiştir. 1990 yılında Kars mücavir il statüsünden Ağrı-Gürbulak sınır kapısında İran'la, Artvin-Sarp sınır kapısında BDT ile sınır ticaretine izin verilmiştir. Güneydoğu Anadolu Bölgesi illerinden Şırnak, Mardin ve Doğu Anadolu Bölgesi'nde Hakkari ili 1990 yılında Habur Sınır Kapısı'ndan Irak ile sınır ticaretine başlamıştır (Öztürk, 2006: Sürmen, 1996).

Gelişmekte olan Güneydoğu Anadolu Bölgesi için sınır ticareti stratejik bir öneme sahiptir. Bölgenin sınır komşuları olan Irak ve Suriye ile coğrafi

yakınlık ile din, dil ve kültürel benzerlikler, bu sınır ticaretini kolaylaştıran başlıca etkenlerdir. Sınır ticaretine karar verilmesinde bu unsurların yanı sıra, ekonomik faktörler temel belirleyici olmuştur. Ayrıca güvenlik, siyasal ve toplumsal etkilerin yanı sıra, komşu sınır ülkelerle yapılan ikili anlaşmalar ve bölgenin ihtiyaçları da dikkate alınmaktadır. Türkiye ile Irak arasındaki sınır ticareti, 1990 yılında Silopi'ye bağlı Habur Sınır Kapısı üzerinden başlatılmıştır. Bu sınır kapısından Mardin, Hakkâri ve Şırnak illerine sınır ticareti yapma izni verilerek, bölge ticareti açısından önemli bir kapı aralanmıştır.

Habur Sınır Kapısının Stratejik Coğrafi Konumu

Türkiye'nin Güneydoğusunda, Şırnak ilinin Silopi ilçesinde yer alan Habur Sınır Kapısı, Türkiye'nin Irak ile olan yaklaşık 384 kilometrelik kara sınırının en işlek geçiş noktasıdır. 1973'te Gümrük İdare Memurluğu olarak faaliyete geçen, 1976'da Gümrük Müdürlüğü, 1981'de Habur Gümrükler Başmüdürlüğü, 2011 yılından beri de İpekyolu Gümrük ve Ticaret Bölge Müdürlüğü olan Habur Sınır Kapısı Türkiye'nin Ortadoğu'ya açılan stratejik sınır kapsıdır (DİKA, 2013:16). Coğrafi konumu itibarıyla Türkiye'nin Ortadoğu'ya açılan temel ticaret ve ulaşım arterlerinden biri olan bu kapı, yalnızca ekonomik değil, aynı zamanda jeopolitik ve güvenlik boyutlarıyla da stratejik bir öneme sahiptir (Yalçın, 2020).

Habur Sınır Kapısı 402,500m²'lik bir arazi üzerine kurulmuş olup, Gümrük Müsteşarlığı ile Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) arasında imzalanan yap-işlet-devret sözleşmesi çerçevesinde Ekim 2005-Ekim 2006 tarihleri arasında tamamen yeniden inşa edilmiştir. Bu çerçevede 40,000 m² kapalı alan, 12 giriş-12 çıkış için 24 hat üzerinde 62 işlem peronu, 30,000 m² uzay çatı ve 350,000 m² saha betonu imalatı gerçekleştirilmiştir. Toplamda 528 personelin çalıştığı Habur Sınır Kapısı'nda 24 hattan sadece 6 adedi çalışmaktadır. TOBB Yap-İşlet-Devret modeli

Bu durum, sınır ticareti, taşımacılık ve lojistik faaliyetlerin yoğun şekilde bu noktaya yönelmesini sağlamaktadır (Kurt, 2019). Öte yandan, sınır güvenliği ve bölgesel istikrar açısından yaşanan gelişmeler, bu kapının Türkiye'nin dış güvenlik politikalarında da özel bir konuma sahip olmasına yol açmıştır (Demirtaş, 2017). Habur, tarihsel olarak Asya ile Avrupa arasında uzanan İpek Yolu güzergâhının üzerinde bulunması nedeniyle, uzun yıllardır bölgesel ticaretin kilit noktalarından biri olmuştur. Günümüzde de bu özelliğini korumakta ve Türkiye'nin özellikle Irak yerel yönetim ile olan ticaretinde ana geçiş noktası olarak işlev görmektedir (Özdemir, 2018). Bu bağlamda, enerji nakil hatlarının geçiş güzergâhında yer alması, Habur'un yalnızca ticari değil, aynı zamanda enerji jeopolitiği açısından da belirleyici bir rol üstlenmesine neden olmaktadır.

Bölgesel Geri Kalmışlığın Anahtarı: Habur Sınır Ticareti

Türkiye'de bölgesel gelişmişlik farklarının yüksek olduğu düşünüldüğünde, sınır ticareti önemli bir kalkınma aracı olarak öne çıkmaktadır. Özellikle Habur Sınır Kapısı'nın bulunduğu Güneydoğu Anadolu Bölgesi, sosyoekonomik eşitsizliklerin derin biçimde hissedildiği alanlardan biridir. Bu nedenle sınır ticareti, sınırın her iki tarafında yaşayan halkın refah düzeyini yükseltmek amacıyla hayata geçirilmiştir.

Güneydoğu Anadolu Bölgesi'nde sınır ticareti, tarihsel olarak 1986 yılında resmîyet kazanmıştır. Türkiye'nin sınır komşuları olan Irak, İran ve Suriye ile sahip olduğu tarihî, dinî ve kültürel benzerlikler, bu ticaretin gelişiminde belirleyici rol oynamıştır. Söz konusu ülkelerle yürütülen sınır ticareti, büyük ölçüde Türkiye'nin petrol ve doğalgaz ihtiyacının karşılanmasına yönelik olmuş; buna karşılık Türkiye, bu ülkelere işlenmiş tarımsal ürünler ve sanayi malları ihraç etmiştir (Marangoz vd., 2010:165). Bu karşılıklı ticaret yapısı, bölgesel ekonomiyi canlandırmanın yanı sıra, sınır ötesi sosyo-ekonomik ilişkilerin sürekliliğini de pekiştirmektedir.

Türkiye ile Irak arasında sınır ticaretinin resmîyet kazanmasının ardından geçen dört yılın sonunda, 1990 yılında karşılıklı sınır ticareti fiilen başlamıştır. Silopi ilçesi sınırları içerisinde yer alan Habur Sınır Kapısı üzerinden Mardin, Hakkâri ve Şırnak illerinin ticaret yapmalarına izin verilmesiyle, günümüze kadar süregelen sınır ticaretinin temelleri atılmıştır (Sesa Enstitüsü, 2016:5). Bu gelişme, bölge illerinin ekonomik faaliyetlerini çeşitlendirmiş ve sınır ötesi ticaretin kurumsallaşmasına önemli bir zemin hazırlamıştır.



Foto 1. Türkiye-İrak Devletleri Arasında Stratejik öneme Sahip Habur Sınır Kapısı

Bölgenin kalkınması için ulaştırma ve lojistik sektörünün geliştirilmesi, ulaşım ve altyapı hizmetlerinin modernize edilmesi gerekmektedir. Habur Sınır Kapısı'nın bölge dışı pazara erişiminin kolaylaşması için, bölgesel altyapı destekleyici bir role sahip olması gerekir. Bölgedeki mevcut karayolu standartlarının düşük olması, otoyol ve bölünmüş yol standartlarının iyileştirilmesi, bölgenin diğer bölgelere ulaşımını artırarak, bölgesel kalkınmaya katkı sağlayacaktır.

Mardin, Batman, Şırnak ve Siirt illerinden oluşan TRC3 Düzey 2 Bölgesi 2013-2023 Planı'nda (2014-2023) bölgenin kalkınması bakımından atılması öngörülen adımlar (Dicle Kalkınma Ajansı [DİKA], 2014);

- Şanlıurfa-Habur Otoyol projesinin hayata geçirilmesi
- Nusaybin-Habur Demiryolu projesinin hayata geçirilmesi

- Mardin ve Habur'da Lojistik Merkezlerin kurulmasına yönelik adımların atılması
- Bölge sanayi ve işadamlarının Suriye ve Irak pazarları dışında dış ticaret imkanları ve alternatif pazarlar hakkında bilgilendirilmesi
- Markalaşma potansiyeli yüksek olan ürünlerin yeteri kadar tanıtımı yapılarak, alternatif pazarlara yönlendirilmesi
- Irak ve Suriye'ye dönük dış ticari potansiyel imkanı yüksek olan sektörlerde yatırımcıların bölgeye çekilmesinin sağlanması
- Habur Sınır Kapısı'nın potansiyelinin artırılması ve Irak pazarına yönelik yeni alternatif sınır kapıların aktif hale getirilmesi
- Bölge ilçeleri (Silopi, Cizre, Nusaybin) sınır etkisinin artırılması ve dış ticaret yapmasının önünün açılması
- Bölgenin sınır ülkesi Irak ile sanayi, ticari ve kültürel işbirliği adımların artırılması
- Özellikle firmaların komisyonculuk ve taşımacılıktan, ihracata dönük üretime geçmelerinin sağlanması gerekir.

Bölgede 2012 yılında yapılan 2,06 milyar dolar ihracatın %96'lık bölümü Irak ile geriye kalan %4'lük bölümü ise diğer ülkeler ile yapılmıştır. Diğer illere kıyasla bu sınır bölgesinin Irak'a bağlılık oranları yüksek düzeydedir. Bu durum bölgenin coğrafi yakınlık, kültürel ve akrabalık bağları büyük rol oynamaktadır. Ancak bölgenin tez pazara bağlı olması yüksek bir risktir. Bölge içerisinde ilçeler arasında ihracat yapma kapasitesi sınır kapısına yakınlık ve üretim kapasitesi ile doğrudan alakalıdır. Ancak bölgedeki ilçelerin büyük kısmı ihracat yapamamaktadır. Bu durum ulaşım olanaklarının iyileştirilmesi ve bölge rekabetçiliğinin artırılması ile önüne geçilebilecektir. Ticarete Mersin-Habur güzergâhında sınır etkisinde yer alan Kızıltepe, Nusaybin, Cizre ve Silopi ilçeleri birincil olarak etkilenmektedir. Mardin, Midyat, Yeşilli ve İdil ise dolaylı şekilde etkilenmektedir. Bölge ilçelerinin düşük olan üretim kapasiteleri iyileştirilerek, ihracat yapmalarına imkân sağlanmalıdır (DİKA, 2014). Böylece Türkiye'de bölgeler arası var olan gelişmişlik farkları azaltılarak, bölgesel kalkınmanın önü açılmış olacaktır.

Habur Sınır Kapısı, Türkiye'nin Ortadoğu'ya açılan stratejik eşik rolü yadsınamaz bir gerçektir. Ancak sınır kapsının fiziksel ve teknolojik altyapısının iyileştirilmesi, bölgede mevcut diğer sınır kapıların daha aktif hale getirilerek çalıştırılması bölgenin kalkınması açısından önemlidir. Öte yandan ihtiyacın olduğu diğer bölgelerde yeni sınır kapılarının açılarak, sınır kapılarında uzun bekleme sürelerinin en aza indirilmesi gerekir. Özellikle sınır kapısından geçişlerde yaşanan sorunlar bölgenin yakınlık cazibesini azaltmaktadır. DİKA'nın bölge eylem planında; *"Mevcut pazar paylarının artırılması, Yüksek büyüme potansiyeli olan hedef pazarlarda pazar payının artırılması, ihracatçı sayısının ve ihracatçı kapasitesinin artırılması, Türk markalarının bilinirliğinin artırılması, ihracatçıların küresel alanda rekabetçiliklerinin artırılması, Uluslararası rekabetçiliğin artırılmasına yönelik lojistik altyapının güçlendirilmesi, Dış ticaretle konu olan alanlarda yabancı yatırımcının Ülkemize çekilmesi, Doğru bilgi ve pazar istihbaratına hızlı erişimin temin edilmesi, İkili ve çoklu uluslararası ticaret işbirliklerinin güçlendirilmesi"* (DİKA, 2014) ön plana çıkan vurgular arasındadır.

Aşiret ve yakın akrabalık ilişkilerinden devam eden ve sınır köylerinin temel geçim kaynağı olan kaçakçılık, Türkiye-Irak sınır bölgesi, günümüzde Habur Sınır Kapısı ile beraber "merkezi ekonomik" yer potansiyeli taşımaktadır. Bu sınır kapısı hem Türkiye-Irak devletleri için hem de uluslararası sermaye için önemli "geçiş koridoru" görevindedir. Türkiye-Irak arasındaki ticaret alışverişinde kritik koridor olmanın yanı sıra, üçüncü ülkelerden ve özellikle Avrupa'dan gelen mallar da Habur Sınır Kapısı'ndan geçerek Irak pazarına girmektedir. Yine Irak'tan da Türkiye üzerinden Avrupa pazarına doğru bir hareketlilik olmaktadır. Özellikle Türkiye'nin son yıllarda Ortadoğu ile diplomatik ve ekonomik anlamda yoğunlaşan ilişkileri sonucu yeni pazarların açılması önemlidir (Danış ve Aksel, 2013: 85).

DİKA'nın 2013 tarihli 'Habur Sınır Kapısı Sorunlar ve Çözüm Önerileri' raporunda, Habur Sınır Kapısı'ndaki işlem sürelerinin azaltılması amacıyla teknoloji kullanımının artırılması ve yeni sınır ticareti

prosedürlerinin uygulanmasının, sınırın diğer tarafında benzer uygulamaların işlem sürelerini kısaltmasına olanak tanıyacağı vurgulanmaktadır. İbrahim Halil Sınır Kapısı ile ilgili uygulamalarda uyum sağlanamamasının önündeki en büyük engelin, Irak tarafındaki teknik bilgi ve nitelikli personel eksikliği olduğu belirtilmiştir. Habur Sınır Kapısı'nda özellikle büyük araçların giriş ve çıkışlarında yaşanan bekleme süreleri zaman zaman oldukça uzayabilmektedir. Bu durum, tır parkı ve Silopi-Cizre yolunda oluşan kuyrukların karayolundaki trafiği olumsuz etkilemesine neden olmaktadır. Ayrıca, araçların ağır yük taşımaya uluslararası yolun kısa sürede büyük hasar görmesine yol açmakta ve yol yapım-onarım maliyetlerinin yüksek olmasına sebep olmaktadır (DİKA, 2013: 31-32). Bu kapsamda, mevcut sorunların çözümü için altyapı yatırımlarının artırılması ve personel eğitimlerinin geliştirilmesi kritik öneme sahiptir.

Habur Sınır Kapısının Türkiye Dış Ticaretindeki Yeri

Türkiye ile Irak arasındaki ekonomik ilişkiler, sadece iki komşu ülkenin ticaret hacmini değil, aynı zamanda Ortadoğu'daki jeopolitik dengeleri ve enerji arz güvenliğini de doğrudan etkileyen çok boyutlu bir yapıya sahiptir. Bu ilişkilerin gelişimi, tarihsel olarak hem karşılıklı ekonomik ihtiyaçların hem de bölgesel ve küresel siyasal konjonktürün şekillendirdiği bir zeminde ilerlemiştir (Altunışık, 2011). 2003 yılında ABD'nin Irak'ı işgali sonrasında Türkiye'nin Irak ile ekonomik ilişkilerinde belirgin bir ivme gözlemlenmiştir. Savaş sonrası yeniden yapılanma sürecinde Türkiye, özellikle inşaat, altyapı, enerji ve sağlık sektörlerinde Irak'a önemli ölçüde mal ve hizmet ihraç etmiştir. Bu süreçte Türk müteahhitlerinin Irak'ta üstlendiği projeler, iki ülke arasındaki ekonomik iş birliğinin somut göstergeleri arasında yer almıştır (Yılmaz, 2014). Özellikle 2010 sonrasında Irak, Türkiye'nin dış ticaretinde öncelikli partnerlerden biri haline gelmiştir. Türkiye'nin Irak'a yaptığı ihracatın büyük bir kısmını inşaat malzemeleri, gıda ürünleri, mobilya, tekstil ve makine ekipmanları

oluşturmaktadır (TOBB, 2020). Türkiye, Irak Bölgesel Yönetim ile ayrıca ayrı bir ticaret ağı kurarak bu bölgeyle özel ilişkiler geliştirmiştir. Bu çerçevede Erbil, Duhok ve Süleymaniye gibi şehirler, Türkiye menşeli ürünlerin en yoğun tüketildiği merkezlere dönüşmüştür (Bilgin, 2012).

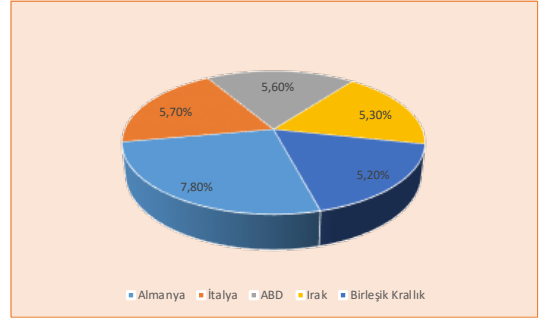
2012 yılı itibarıyla Irak, Almanya'nın ardından Türkiye'nin en fazla ihracat gerçekleştirdiği ikinci ülke konumunda yer almıştır. Yıllar içinde bu sıralamada çeşitli değişiklikler yaşanmakla birlikte, Irak Türkiye açısından dış ticarete stratejik bir müttefik olma özelliğini korumaktadır. Uzun yıllar savaş, istila ve iç çatışmalarla karşı karşıya kalan Irak, siyasi ve ekonomik yeniden yapılanma sürecinde oldukça zorlu bir dönemden geçmiştir. Sınır komşusu olan Türkiye, Irak'ta yaşanan bu gelişmelerden kimi zaman doğrudan, kimi zaman ise dolaylı biçimde etkilenmiştir. Türkiye'nin ihracat performansı 2023 ve 2024 yılları incelendiğinde (Tablo 1), Avrupa pazarı önceliğini hala koruduğu görülmektedir. Almanya ihracat da ilk sırayı korumaktadır. Irak 2023 yılında 1,1 milyar dolar ihracat ile Türkiye'nin dördüncü büyük ihracat pazarı olurken, 2024 yılında bu sayı 1,18 milyar dolara yükselmiştir. Bu artış Irak'ın ihracattaki payını %4,7'den %5,3'e çıkararak stratejik bir konuma taşımıştır. Bununla beraber iki ülke arasında ekonomik ilişkilerin istikrarlı biçimde derinleşerek, Irak'ın Türkiye açısından sadece coğrafi değil, aynı zamanda ekonomik olarak da 'stratejik bir ortak' olduğunu göstermesi açısından önemlidir.

Tablo 1: Türkiye İhracatında ilk beş ülke (2024-2025)

Sıra	Ülke	2023 Değer (milyon \$)	2023 Pay (%)	2024 Değer (milyon \$)	2024 Pay (%)
1	Almanya	2.001.551	8,5%	1.749.425	7,8%
2	İtalya	1.192.326	5,1%	1.287.893	5,7%
3	ABD	1.315.074	5,6%	1.264.971	5,6%
4	Irak	1.106.183	4,7%	1.188.626	5,3%
5	Birleşik Krallık	1.128.618	4,8%	1.171.915	5,2%

Kaynak: TÜİK, 2025.

Türkiye ile Irak arasındaki kara ticaretinin neredeyse tamamı Habur Sınır Kapısı üzerinden gerçekleşmekte olup, bu kapının açık ve işlevsel tutulması ticaretin sürekliliğini sağlamaktadır. 2024 yılı verileri, bu rotanın etkin biçimde kullanıldığını göstermektedir. 2024 yılı dış ticaret verilerine göre Irak, Türkiye'nin dış ticarete en fazla işlem yaptığı beşinci ülke olarak öne çıkmaktadır. Irak'ın toplam dış ticaret içindeki payı %5,30 düzeyindedir. Bu oran, Irak'ın Türkiye açısından önemli bir ticaret partneri olduğunu göstermekte, özellikle Ortadoğu coğrafyasındaki ekonomik ve jeopolitik konumunun etkisini yansıtmaktadır. (Şekil 1). Türkiye'nin Irak ile dış ticaret hacmini şekillendiren temel dinamiklerin başında coğrafi yakınlık, kültürel benzerlikler, ticaret yollarının açıklığı ve tamamlayıcı ekonomik yapılar gelmektedir. Irak, özellikle enerji kaynakları bakımından zengin bir ülke olup Türkiye açısından stratejik bir tedarikçi konumundadır.



Şekil 1: 2024 Yılı Türkiye Dış Ticaret Yaptığı İlk Beş Ülke

Türkiye'nin Ortadoğu ile entegrasyonunda kara sınır kapılarının taşıdığı önem, Habur sınır kapısı özelinde öne çıkmaktadır. Türkiye-Irak arasında yer alan bu sınır kapısı bir gümrük noktasından öte, jeopolitik, jeoekonomik ve lojistik bağlamda stratejik eşik görevindedir. Bu bağlamda 2018-2025 yıllarına dair araç geçiş verileri, Türkiye'nin dış ticaret hacmini ve yönünü değerlendirmek bakımından önemlidir.

Ticaret Bakanlığı'nın yıllar içerisinde Habur Sınır Kapısı'ndan ticari araçların (tır, çekici, dorse ve tanker) yoğunluğu Türkiye'nin kara taşımacılığına dayalı dış ticaretinde başat rol oynadığını göstermektedir. Özellikle 2022 yılında 905.095 giriş ve 909.797 çıkış aracıyla verilen tüm yıllar içerisinde en yüksek trafiğine sahip olmuştur (Tablo 2). Bu durum Irak ile ticaretin sadece ikili değil aynı zamanda da Türkiye'nin Ortadoğu pazarına açılması bakımından kritik bir politika izlediğini göstermektedir.

Tablo 2: Habur Sınır Kapısı Giriş-Çıkış Araç Verileri (2018-2025)

Yıl	Yön	Tır/Çekici/Dorse	Tanker	Kamyon	Otobüs	Otomobil	Diğer Araç	Toplam Araç
2025	Giriş	116.479	1.239	5.030	1.872	21.079	27	145.726
	Çıkış	87.943	30.821	5.498	1.874	23.597	59	149.792
2024	Giriş	684.232	5.535	25.087	10.692	131.180	495	857.222
	Çıkış	606.910	100.635	26.140	10.718	144.439	598	889.440
2023	Giriş	575.825	6.064	33.683	16.694	175.185	520	807.972
	Çıkış	514.977	74.648	33.931	16.799	182.018	581	822.953
2022	Giriş	622.091	13.722	40.477	17.230	211.244	331	905.095
	Çıkış	572.780	65.530	40.493	17.235	213.194	565	909.797
2021	Giriş	544.826	9.080	29.614	10.886	145.027	260	739.693
	Çıkış	522.849	36.240	28.872	10.941	143.766	378	743.046
2020	Giriş	527.256	8.814	17.702	5.284	62.147	140	621.343
	Çıkış	502.857	16.467	16.911	5.309	63.968	279	605.791
2019	Giriş	510.714	28.477	50.406	10.223	151.185	325	751.330
	Çıkış	527.741	22.226	47.420	10.250	152.809	396	760.842
2018	Giriş	455.494	33.118	57.442	8.540	111.014	301	665.909
	Çıkış	465.078	27.601	54.999	8.587	112.978	283	669.526

Kaynak: Ticaret Bakanlığı. 2025.

2020 yılından tüm yaşanan Covid-19 pandemisinin etkileri Habur Sınır Kapısı üzerinde de görmek mümkündür. Bu dönemde sınır kapsısından geçişlerde ciddi düşüşler yaşanmıştır (Giriş: 621.343; çıkış: 605.791). Yaşanan düşüş sınır kapısının kırılgan yapısını ve küresel sağlık krizlerinin dış ticaret üzerindeki etkisini açıkça göstermiştir. Fakat sonraki yıllarda özellikle 2022 yılında araç trafiğinde yeniden hızlı bir toparlanma yaşanarak ivme kazanmıştır.

Türkiye'nin dış ticaretinde stratejik bir geçiş noktası olan Habur Sınır Kapısı, mevcut fiziki ve idari kapasitesiyle günümüz ihtiyaçlarına yeterli düzeyde cevap verememektedir. Özellikle Irak ile artan ticaret hacmi doğrultusunda TIR ve kamyon trafiğinde gözlemlenen yoğunluk, sınır kapısında uzun bekleme sürelerine neden olmakta; iş insanları ise özel araçlarıyla giriş-çıkış sırasında beklemek zorunda kalmaktadır. Nakliye araçlarının bazen bir haftaya varan bekleme süreleri, dış ticaretin lojistik sürekliliğini sekteye uğratmakta ve ekonomik maliyetleri artırmaktadır. Bu durum yalnızca ticari taşımacılığı değil, aynı zamanda sağlık turizmini de olumsuz etkilemektedir. Son yıllarda Diyarbakır, Mardin ve Şırnak gibi bölge illerinde kamu, üniversite ve özel sektöre bağlı hastanelerin sunduğu tedavi olanakları nedeniyle sağlık hizmeti almak amacıyla bölgeye yönelen hasta ve refakatçiler için gümrük işlemlerindeki gecikmeler, yaşamsal riskler oluşturabilmektedir. Irak, Türkiye'nin en çok ihracat yaptığı dördüncü ülke konumundayken; Habur'daki yönetsel aksaklıkların giderilmesi, hem bölgesel kalkınma açısından hem de ulusal dış ticaret stratejileri açısından bir zorunluluk haline gelmiştir (Kaya, 2022). Özellikle Habur Sınır Kapısı'nın karşı tarafında İbrahim Halil Sınır Kapısı'nda yaşanan gecikmeler ve sistemsel hatalar sınırda geçiş bekleyenlere uzun zaman kayıpları yaşatmaktadır.

Habur sınır kapısı enerji taşımacılığı bakımından da bir koridor görevi görmektedir. Sınırın diğer tarafı Irak'ın kuzeyinde bulunan zengin petrol sahaları Türkiye'yi doğrudan ilgilendiği konular arasındadır.

Bu petrol kaynaklarının taşınması ve pazara ulaştırılmasında, enerjide 'merkez' olma rolü üstlenen Türkiye açısından önemlidir. Dolayısı ile Irak'ın kuzeyinden Türkiye'ye yönelik enerji akışı, Habur'un sadece bir kara sınırı değil, enerjipolitik bir geçiş noktası olduğunu göstermektedir.

Türkiye-Irak sınırı üzerinde bulunan Habur Sınır Kapısı sadece bir gümrük ve ticaret geçidi değil, aynı zamanda günlük yaşam pratiklerini, kimlik ilişkilerini ve mekânsal hareketliliği kontrol eden bir eşik konumundadır. Tarihsel, sosyo-kültürel, etnik ve din bakımından aynı coğrafyada yaşayan akraba toplulukları zamanla ayrılması ile bu sınır kapısından geçişler artmıştır. Habur Sınır Kapısı etrafında yaşayan akraba topluluklar ticaret ve kültürel etkileşimleri devam etmektedir. Özellikle dini bayramlar, düğünler, ölümler gibi sosyo-kültürel olaylar, bu sınır hattında geçişleri işlevsel 'sosyal bir koridor'a dönüştürmektedir.

Türkiye'nin dış ticaretinde kara sınır kapıları, yalnızca lojistik geçiş noktaları değil, aynı zamanda jeopolitik ve ekonomik stratejilerin uygulama alanlarıdır. Bu bağlamda, Habur Sınır Kapısı, Türkiye'nin güneydoğu sınırında yer alması, Irak ile olan ekonomik ve politik ilişkilerin ana hattını oluşturması açısından özel bir konumda yer almaktadır. Batı sınır kapıları daha çok Avrupa ile entegrasyonu temsil ederken, Habur, Türkiye'nin Ortadoğu'ya açılan kapısı olarak, bölgesel ticaretin sürekliliği, enerji koridorlarının yönetimi ve sınır ötesi ekonomik iş birliklerinin sürdürülebilirliği açısından benzersiz bir işleve sahiptir. Habur'un taşıdığı bu önem, yalnızca ikili ticaretle sınırlı kalmamakta; aynı zamanda Türkiye'nin doğu sınır kapıları arasında öne çıkan bir lojistik merkez ve stratejik geçiş noktası olarak konumlanmasına da olanak tanımaktadır. Türkiye'nin kara sınır kapıları üzerinden gerçekleşen geçiş istatistikleri, Habur Sınır Kapısı'nın yıllar içerisinde Türkiye-Irak hattındaki lojistik trafiğin en önemli merkezlerinden biri olduğunu açıkça ortaya koymaktadır. 2017–2024 yılları arasında Kapıkule ve Sarp Sınır Kapılarından sonra en yüksek araç geçiş hacmine

sahip olan Habur, özellikle 2019 (3.701.510) ve 2022 (4.688.541) yıllarında dikkate değer bir artış göstermiştir.

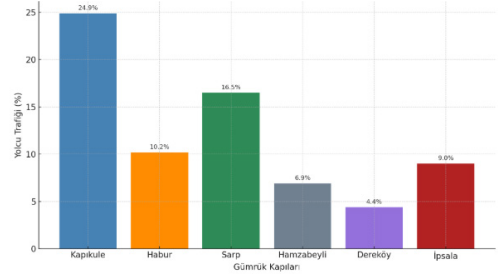
Tablo 3: Kara Gümrük Kapılarına Göre Yolcu Sayıları (2017-2025),(kişi)

Yıl	Kapıkule	Habur	Sarp	Hamzabeyli	Dereköy	İpsala
2017	5.008.826	2.504.337	7.121.472	1.272.394	780.496	2.069.224
2018	6.190.486	2.772.974	6.933.997	1.566.733	1.031.256	2.165.129
2019	5.731.717	3.701.510	6.843.797	1.279.352	1.178.883	2.239.996
2020	1.938.915	1.561.592	1.335.160	560.387	406.705	381.966
2021	5.392.795	2.991.721	959.533	1.255.367	643.191	618.594
2022	7.880.243	4.688.541	5.081.473	2.191.082	1.369.427	1.819.564
2023	8.104.408	3.946.108	6.332.920	2.328.664	1.490.543	2.517.455
2024	8.309.511	3.404.391	5.519.011	2.296.762	1.469.640	2.992.019
2025*	1.371.342	792.195	873.990	384.241	223.985	537.417

*2025 yılı verileri henüz yılın 3 ayı alınmıştır.

Kaynak: Ticaret Bakanlığı, 2025.

Türkiye'deki diğer önemli kara sınır kapıları ile karşılaştırıldığında, Habur Sınır Kapısı'nın zaman içinde inişli-çıkışlı fakat istikrarlı bir yoğunluğa sahip olduğu görülmektedir. 2017- 2025 yılları arasında Kapıkule (Edirne), Habur (Şırnak), Sarp (Artvin), Hamzabeyli (Edirne), Dereköy (Kırklareli), İpsala (Edirne) sınır kapılarından yolcu geçiş sayıları incelendiğinde; Kapıkule sınır kapısı en yüksek yolcu trafiğine sahip sınır kapısıdır. Habur Sınır Kapısı 2020 Covid-19 Pandemisinde sert bir düşüş yaşamış, ancak 2020 yılı sonrası yolcu sayısında dalgalanmalar yaşanmıştır. Habur Sınır Kapısı her ne kadar Kapıkule ve Sarp gibi yoğun nüfus hareketleri olan sınır kapılarının gerisinde olsa da, sahip olduğu jeopolitik değer, ticaret odaklı geçiş ve güneydoğu hinterlandında Türkiye'nin "stratejik" öneme sahip sınır kapısıdır.



Grafik 2. Kara Sınır Kapıları 2024 Yılı Yolcu Geçiş Oranları (%).

Gümrük kapılarından gerçekleşen yolcu geçişleri, yalnızca mobilite verisi olarak değil, aynı zamanda sınır ticaretinin canlılığı ve bölgesel ekonomik hareketliliğin bir göstergesi olarak da değerlendirilmektedir. Bu çerçevede, Habur Sınır Kapısı'nın Türkiye genelindeki yolcu geçişlerinin %10,2'sini oluşturması, kapının yalnızca bir taşımacılık güzergâhı değil, aynı zamanda sürekli işleyen bir ekonomik dolaşım alanı olduğunu ortaya koymaktadır. Özellikle sınır ticareti kapsamında değerlendirildiğinde, bu geçişlerin önemli bir bölümü hem mal hareketliliğini doğrudan destekleyen aktörler (sürücüler, lojistik personeli, küçük ölçekli tüccarlar) hem de sınır bölgelerinde ekonomik etkileşime giren bireylerden oluşmaktadır.

2024 yılına ait Ticaret Bakanlığı yolcu geçiş oranlarına göre Habur Sınır Kapısı 3. sırada yer almaktadır. Grafik 2'de görüldüğü üzere yolcu geçiş oranlarında birinci sırada Kapıkule, toplam yolcu trafiğinin yaklaşık %25'ini oluştururken, ikinci sırada Sarp (%16,5), üçüncü sırada Habur (10,2) ve İpsala (%9) takip etmektedir. Kapıkule ve Sarp gibi Avrupa ve Kafkasya'ya açılan kapılarının yanında, Habur Ortadoğu'ya açılan en önemli geçiş noktasıdır. Habur'un %10.2'lik oranı, Irak ile Türkiye arasında artan ekonomik ve kültürel etkileşimin de göstergesidir. Dolayısıyla, Habur'un yolcu trafiği açısından Avrupa sınır kapılarıyla rekabet edebilir bir düzeye ulaşabilmesi için, Türkiye'nin Irak ile iş birliği içinde gerekli adımları atması gerekmektedir.

Kapıkule ve Sarp gibi yoğun yolcu trafiği barındıran batı ve kuzeydoğu kapılarının aksine, Habur'un kendine özgü konumu, onu ticaret merkezli bir geçiş noktası olarak öne çıkarmaktadır. Bu bağlamda, yolcu sayısının mutlak değeri kadar, bu yolculukların niteliği ve bağlamı da önem arz etmektedir. Habur'dan geçen yolcuların büyük bir kısmı TIR şoförleri, ticaretle bağlantılı meslek grupları ve sınır ötesi ticaret faaliyetlerinde bulunan yerel halktan oluşmaktadır. Dolayısıyla bu geçişler, klasik anlamda turistik ya da bireysel geçişlerden ziyade, ticaret odaklı hareketliliğin bir yansımasıdır.

Bu durum, Habur Sınır Kapısı'nın yolcu trafiği aracılığıyla ticaret hacmine doğrudan katkı sağladığını ortaya koymaktadır. Başka bir ifadeyle, geçiş sayısı ile ekonomik hareketlilik arasında doğrudan bir ilişki bulunmaktadır. Hem transit ticaretin sürekliliği hem de sınır bölgesindeki mikro ölçekli ekonomik ilişkiler, bu yoğun geçiş trafiğiyle desteklenmektedir. Bu bağlamda Habur, diğer sınır kapılarına kıyasla daha düşük yolcu sayısına sahip gibi görünse de, geçişlerin ekonomik işlevselliği açısından stratejik bir öneme sahiptir.

Bununla birlikte, Türkiye-Irak ekonomik ilişkilerinin sürdürülebilir biçimde gelişebilmesi için bazı temel sorunların çözülmesi gerekmektedir. Bunlar arasında sınır geçişlerinde yaşanan gecikmeler, gümrük mevzuatlarının uyumsuzluğu, siyasi istikrarsızlık ve güvenlik tehditleri öne çıkmaktadır (Köni ve Yüksel, 2017). Sonuç olarak Habur Sınır Kapısı üzerinde yapılan araç geçişleri, Türkiye'nin dış ticaret politikalarının sahadaki görünürlüğünü göstermektedir. Bu geçişler sadece taşımacılık hacmini değil, sınırın ekonomik işlevselliğini, bölgesel entegrasyonunu ve Türkiye'nin sınır ötesi stratejik politikalarını göstermektedir. İki ülke arasındaki dış ticaretin gerçekleşmesinde Habur Sınır Kapısı'nın rolü tartışmasız bir şekilde stratejik öneme sahiptir. Ancak bu kapının kapasitesinin altında faaliyet göstermesi ve bölgesel güvenlik sorunları nedeniyle zaman zaman kapanması,

Türkiye-Irak ticari ilişkilerini olumsuz yönde etkilemektedir.

Sonuç ve Değerlendirme

Habur Sınır Kapısı, Türkiye'nin Ortadoğu'ya açılan en kritik lojistik ve ticari geçiş noktası olarak, yalnızca ikili ticaretin değil; aynı zamanda bölgesel entegrasyon, enerji jeopolitiği ve sosyo-ekonomik kalkınma politikalarının da merkezinde yer almaktadır. Türkiye-Irak dış ticaretinin yaklaşık tamamının bu kapı üzerinden gerçekleştirilmesi, Habur'u stratejik bir dış ticaret koridoruna dönüştürmekte; özellikle enerji kaynaklarının taşınması, sanayi ürünlerinin dolaşımı ve hizmet ticareti bakımından bölgesel güvenlik ile ekonomik sürekliliği aynı eksende buluşturmaktadır.

2024 yılı itibarıyla Türkiye'nin Irak ile dış ticaret hacmindeki artış ve Irak'ın toplam ihracat payı içindeki %5,3'lük oranı, iki ülke arasında karşılıklı bağımlılık düzeyinin güçlendiğini ortaya koymaktadır. Ancak bu ekonomik bütünleşme, yalnızca sayısal büyüme ile sınırlı kalmamalı; yapısal ve yönetsimsel reformlarla desteklenmelidir. Habur'un bu bağlamda taşıdığı rol, tek boyutlu bir sınır geçiş işlevinin ötesinde, Türkiye'nin dış ticaret stratejisinde "çok boyutlu bir geçiş platformu" oluşturduğunu göstermektedir.

Habur Sınır Kapısı'nın tarihsel gelişimi, Türkiye'nin dışa açık kalkınma politikalarıyla paralel ilerlemiş; buna rağmen kapının mevcut fiziksel kapasitesi, teknolojik altyapısı ve idari işleyişi, artan ticaret hacmi karşısında yetersiz kalmaktadır. Araç geçiş sayılarındaki ani dalgalanmalar, yolcu trafiğindeki kırılganlık ve sınırda yaşanan bekleme süreleri, Türkiye'nin lojistik rekabetçiliğini zayıflatan önemli göstergelerdir. Bu durum, yalnızca bölgesel ekonomik kalkınmayı değil; aynı zamanda Türkiye'nin Ortadoğu'ya yönelik ekonomik diplomasi araçlarının etkinliğini de sınırlamaktadır.

Stratejik bağlamda bakıldığında, Habur'un jeopolitik rolünün sürdürülebilir biçimde

devam ettirilebilmesi için üç temel öncelik öne çıkmaktadır:

- Altyapı ve dijitalleşme yatırımları,
- Bölgesel sınır entegrasyon mekanizmalarının güçlendirilmesi,
- Çok aktörlü yönetim modeliyle koordinasyonun kurumsallaştırılması.

Bu öncelikler kapsamında Habur'un yalnızca Türkiye-İrak ilişkileri için değil; aynı zamanda Türkiye'nin Ortadoğu'daki enerji ve ticaret ağlarıyla olan bütünleşmesini sürdürülebilir kılacak bir "lojistik merkez" olarak yeniden konumlandırılması gerekmektedir. Bölgesel ticaret serbest bölgeleri, sınır ticareti merkezleri ve gümrük modernizasyon projeleriyle entegre şekilde çalıştırılacak bir Habur modeli, yalnızca mevcut kapasiteyi artırmakla kalmayacak, aynı zamanda sınır bölgelerinde toplumsal refahı da yükseltecektir.

Sonuç olarak, Habur Sınır Kapısı yalnızca Türkiye'nin dış ticaretinin fiziksel geçiş noktası değil; aynı zamanda stratejik bir mekânın, çok aktörlü bir kalkınma vizyonunun ve bölgesel iş birliği idealinin somutlaşmış biçimidir. Bu nedenle, Habur'un işlevselliği yalnızca operasyonel değil, aynı zamanda kurumsal ve politik perspektiften yeniden ele alınmalıdır. Ancak bu yolla Habur, Türkiye'nin Ortadoğu'ya yönelik ticaret ve diplomasi vizyonunun taşıyıcısı olmaya devam edebilir.

Kaynakça

- Aksel, Damla B., ve Daniş, D. (2013). "Diverse Facts of Europeanization at the Iraqi-Turkish Border". İçinde Turkey: Beyond the Fortress Paradigm at the Southern Borders of the EU, editör Baklacioğlu, Nurcan Özgür ve Özer, Yeşim, (Edwin Edgar Melen Press, 2013).
- Ali, Y. (2022). Geographical assessment of the recognized border crossings in the Kurdistan Region of Iraq and the importance of geopolitics. Twejer. <https://doi.org/10.31918/twejer/2253.20>.
- Alkan, Ş. (2011). Gümrük Mevzuatında Sınır Ticareti Uygulamaları. Gümrük Bülteni, 6, 36-37.
- Altunışık, M. B. (2011). "Turkish Foreign Policy Towards Iraq." UNISCI Discussion Papers, 25, 143-160.
- Aras, H. (2019). Türkiye-İrak Ekonomik İlişkileri ve Gaziantep-İrak İhracatı. (Yüksek Lisans Tezi). Gaziantep Üniversitesi, Gaziantep.
- Beceren, Y. D. D. E., ve Koç, M. (2016). Habur Sınır Kapısının Bölge Üzerindeki Etkileri. Yüzüncü Yıl Üniversitesi İktisadi Ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi(2), 82-101.
- Bilgin, M. (2012). Energy Security and Turkey's Relations with the Kurdish Regional Government (KRG). Middle East Journal, 66(2), 255-269.
- Büyükkakın, F. (2017). 2000'li Yıllarda Bölgesel Kalkınmada Sınır Ticaretinin Önemi. Yönetim Ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi, 15(1), 72-98.
- Çavuşoğlu, S. (2019). Türkiye'nin Ulaşım Coğrafyası ve Bölgesel Etkileşim. Ankara: Palme Yayıncılık.
- Demirtaş, B. (2017). Türkiye'nin Güney Sınırlarında Güvenlik Politikaları. Ankara: SETA Yayınları.
- Dicle Kalkınma Ajansı (DİKA). (2013). Habur Sınır Kapısı: Sorunlar ve çözüm önerileri (Şırnak Yatırım Destek Ofisi Raporu). Dicle Kalkınma Ajansı Yayınları. Erişim Tarihi: 21.04.2025. <https://www.dika.org.tr>.
- Dicle Kalkınma Ajansı (DİKA). (2014). TRC3 Bölgesi 2014-2023 bölge planı (2. Cilt: Bölgesel gelişme stratejisi). Dicle Kalkınma Ajansı Yayınları. <https://www.dika.org.tr>
- DPT (Devlet Planlama Teşkilatı). (1996). Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1996-2000). T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı. Erişim adresi: <http://www.dpt.gov.tr/rapor.pdf>. E.T: 20.03.2025.

Güleç M. ve Gençay, O. (2003) Irak Savaşı'nın Gölgesinde Türkiye Orta Doğu Ülkeleri Ticari İlişkileri. T.C. Başbakanlık Dış Ticaret Müsteşarlığı Yayınları.

Güneş, R., Durmuş, A.F. ve Ceyhan, M. (2010). Doğu ve Güneydoğu Anadolu Bölgelerindeki Sınır Ticareti Sınır Ticaretinin Gelişimini Engelleyen Faktörler ve Çözüm Önerileri, Akademik Yaklaşımlar Dergisi, Kış, Cilt: 1, Sayı: 1.

Kaya, M. (2022). Diyarbakır Ticaret ve Sanayi Odası Yönetim Kurulu Başkanı'nın değerlendirmesi. Diyarbakır: DTSO Yayını.

Kökçe, R. (2005). 1994-2000 yılları arasında Güneydoğu Anadolu Bölgesi ile Suriye ve Irak arasında gerçekleşen sınır ticaretinin bölge ekonomisine etkisi. Yayınlanmamış yüksek lisans tezi, Marmara Üniversitesi Ortadoğu Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul.

Köni, H., ve Yüksel, M. (2017). Türkiye'nin Ortadoğu Politikası: Güvenlik, Enerji ve Diplomasi. Ankara: Nobel Yayınları

Kurt, M. (2019). Habur Sınır Kapısı'nın Türkiye-Irak Ticaretindeki Yeri ve Önemi. Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi, 12(63), 254-266.

Laine, J. (2016). The Multiscalar Production of Borders. Geopolitics, 21, 465-482. <https://doi.org/10.1080/14650045.2016.1195132>.

Marangoz, M., Önce, G., & Çelikkın, H. (2010). Girişimci Şehir Gaziantep ve Sınır Ticareti. Kilis: 7 Aralık Üniversitesi, Uluslararası Sınır Ticareti Kongresi, s. 157-168.

Omidi, A., & Özdağ, H. (2023). Analyzing the Mutual Geopolitical and Security Complementarity of Iran and Turkey: Border, Energy, and Water. Journal of Balkan and Near Eastern Studies, 25, 923 - 943. <https://doi.org/10.1080/19448953.2023.2167182>.

Özdemir, S. (2018). Enerji Jeopolitiği ve Türkiye-Irak İlişkileri. İstanbul: Beta Yayınları.

Öztürk, N. (2006). Türkiye'de Sınır Ticaretinin Gelişimi, Ekonomik Etkileri, Karşılaşılan Sorunlar ve Çözüm Önerileri. Uluslararası Yönetim İktisat Ve İşletme Dergisi, 2(3), 107-127.

Russell, H. (1985). The Historical Geography of the Euphrates and Habur According to the Middle- and Neo-Assyrian Sources. Iraq, 47, 57 - 74. <https://doi.org/10.1017/S0021088900006744>.

Sesa Enstitüsü, (2016). Türkiye-Irak Arasındaki Sınır Ticaretinin Toplumsal, Siyasal Ve Ekonomik Etkileri. <http://sesaenstitusu.org.tr>. Erişim Tarihi: 21.04.2025

Singh, K. (2023). Borderland Realities: Decoding the

Socioeconomic and Political Complexities of the Indo-Myanmar Border. Aug-Sep. <https://doi.org/10.55529/jpps.35.8.18>.

Su, X., & Li, C. (2021). Bordering dynamics and the geopolitics of cross-border tourism between China and Myanmar. Political Geography, 86, 102372.

Sugözü, İ. H., & Atay, M. (2010). Sınır ticaretinin bölge ekonomisi üzerindeki etkileri kapsamında Habur Sınır Kapısı. Uluslararası Şirnak ve Çevresi Sempozyumu, 14-16.

Sürmen, Y. (1996). "Türkiye'de Sınır ve Kıyı Ticaretinde Muhasebe İşlemleri", Vergi Dünyası, Sayı: 176, Nisan, http://www.muhasebe.gen.tr/mevzuat/vuk/GenelYazilar/vukmd175_06.htm. Erişim Tarihi: 28.03.2025.

Tan M. ve Altundal, F. (2008). Sınır Ticaretinin Gelişimi ve Mevcut Durumu, ITO Yayın No: 2008-26, İstanbul.

Tan, M., ve Altundal, F. (2008). Türkiye'de Sınır Ticaretinin Gelişimi Ve Mevcut Durumu. İstanbul: İTO Yayınları.

Ticaret Bakanlığı (2025). Kara Kapılarına Göre Yolcu Sayıları, Erişim Tarihi: 22.04.2025. <https://ticaret.gov.tr/istatistikler/bakanlik-istatistikleri/gumruk-istatistikleri/kara-kapilari-giris-cikis-verileri>

Ticaret Bakanlığı. (2024). Kara Kapılarına ve Araç Türlerine Göre Araç Giriş-Çıkış Sayıları. Erişim Tarihi: 20.04.2025. <https://ticaret.gov.tr/data/61efa03313b876476cc9f9b0/Kara%20Kapilarina%20ve%20Arac%20Turlerine%20Gore%20Arac%20Sayilari..pdf>

Ticaret Bakanlığı. (2025). Sınır Ticareti. E.T:25.02.2025. <https://ticaret.gov.tr/gumruk-islemleri/sikca-sorulan-sorular/ticari/sinir-ticareti>

TOBB (2020). Türkiye-Irak Ticari İlişkileri Raporu. Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği Yayınları.

Yalçın, M. (2020). "Stratejik Sınır Kapıları ve Türkiye'nin Jeopolitik Konumu". Türk Coğrafya Dergisi, 75, 85-102.

Yılmaz, E. (2014). "Irak ile Ekonomik İlişkiler ve Türk Mütteahhitlerinin Rolü." Ortadoğu Analiz, 6(65), 20-27.

Yomralıoğlu, T., & Demirci, A. (2021). Coğrafi Bilgi Sistemleri ve Uygulamaları. İstanbul: Nobel Akademik Yayıncılık.

Zhao, W., & Liu, J. (2021). Cross-Border Cooperation and Its Impact on Regional Development: The Case of Turkey-Iraq Border. Journal of Political Geography, 34(2), 112-123.