



TBMM
HALKLARIN EŞİTLİK VE DEMOKRASİ PARTİSİ
GRUP BAŞKANLIĞI

Sayı : 17828

Tarih : 08.05.2026

44608

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Aşağıdaki sorularımın **Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu** tarafından Anayasa'nın 98'inci ve İçtüzüğü'nün 96'ncı maddeleri gereğince yazılı olarak yanıtlanmasını arz ederim.

Gülüstan Kılıç Koçyiğit
Kars Milletvekili
DEM Parti Grup Başkanvekili

Kars, tarihsel olarak Kafkasya ile Anadolu arasında bir köprü işlevi görmüş; farklı halkların, kültürlerin ve inançların bir arada yaşama deneyimini bugüne taşıyan önemli bir sınır kentidir. Bugün ise hem bölgesel gelişmeler hem de Türkiye'nin içinde bulunduğu siyasal ve ekonomik koşullar, Kars'ın sınır ticareti, üretim yapısı ve diplomatik ilişkiler açısından yeniden ele alınmasını zorunlu kılmaktadır.

Nisan 2026 itibarıyla Kars-Ermenistan hattında sınırlı da olsa diplomatik temasların sürdürülmesi, özellikle Kars-Gümrü demiryolu hattının yeniden faaliyete geçirilmesinin gündeme gelmesi, bölge halkı açısından önemli bir beklenti yaratmaktadır. Ancak Alican (Doğu Kapısı) Sınır Kapısı'nın halen kapalı olması, bu potansiyelin somut ekonomik ve toplumsal faydaya dönüşmesini engellemektedir. Sınır kapısının kapalı tutulması, yalnızca ticari faaliyetleri değil, halklar arası temas ve barışçıl ilişkilerin gelişimini de sınırlamaktadır.

Öte yandan Şubat 2026 verilerine göre Kars'ın ihracatının 71 bin USD, ithalatının ise 645 bin USD düzeyinde gerçekleşmesi; ilin üretim kapasitesinin zayıflığını ve dışa bağımlılığını açık biçimde ortaya koymaktadır. İthalatın ihracattan yaklaşık 9 kat fazla olması, merkezi politikaların Kars gibi sınır illerinde üretimi desteklemekten uzak olduğunu, yerel ekonomilerin kendi potansiyelleri ile baş başa bırakıldığını göstermektedir. Tarım ve hayvancılık gibi Kars'ın temel geçim alanlarında katma değer yaratacak halkçı ve yereli destekleyen politikaların hayata geçirilmemesi, bölgedeki yoksulluğu ve göçü derinleştirmektedir.

Bununla birlikte İran sınırındaki Gürbulak, Kapıköy ve Esendere gümrük kapılarında günübirlik geçişlerin sık sık durdurulması gibi uygulamalar, bölge genelinde sınır ticaretinin daralmasına yol açmakta; küçük esnafı, üreticiyi ve sınır hattında yaşayan yurttaşları doğrudan etkilemektedir. Güvenlik gerekçesiyle alınan bu tür kararların, sosyal ve ekonomik etkileri gözetilmeden uygulanması, zaten kırılgan olan bölge ekonomisini daha da zayıflatmaktadır.

Türkiye'nin içinden geçtiği bu sancılı dönemde; köken, kimlik ve mezhep farklılıklarını ayrıştırma aracı haline getiren yaklaşımlar yerine, halkların eşitliği ve kardeşliğini esas alan bir perspektife her zamankinden daha fazla ihtiyaç vardır. Kars gibi çok kültürlü sınır kentlerinde barışçıl ilişkilerin geliştirilmesi, sınırların duvar değil köprü işlevi görmesi, yalnızca ekonomik değil aynı zamanda toplumsal barış açısından da hayati önemdedir.

Türkiye'nin Kürt, Türk, Ermeni, Arap, Türkmen ve diğer tüm halklarla eşitlik temelinde kuracağı ilişkiler; ortak tarih ve ortak gelecek perspektifiyle ele alındığında gerçek bir güvenlik ve refah zemini yaratacaktır. Sınırların kapalı tutulduğu, ticaretin kısıtlandığı, halkların birbirinden koparıldığı bir yaklaşım ne ekonomik kalkınma ne de kalıcı barış üretmektedir.

Bu çerçevede; Kars'ın üretim kapasitesini güçlendiren, yerel ekonomiyi destekleyen, sınır ticaretini geliştiren ve komşu halklarla barışçıl ilişkileri esas alan politikaların hayata geçirilmesi gerekmektedir. Aksi halde, bölgenin potansiyelini değerlendirmek yerine sınırlandıran mevcut politikalar; hem Kars halkının refahını hem de Türkiye'nin demokratik ve barışçıl geleceğini olumsuz etkilemeye devam edecektir.

Bu bağlamda;

1. 28 Nisan 2026 tarihinde Kars'ta gerçekleştirilen Türkiye–Ermenistan Ortak Çalışma Grubu toplantısında gündeme gelen Kars–Gümrü demiryolu hattının yeniden faaliyete geçirilmesine ilişkin hangi somut adımlar atılmıştır?
2. Kars–Gümrü demiryolu hattının açılması için öngörülen bir takvim bulunmakta mıdır? Hattın teknik altyapısının mevcut durumu nedir?
3. Söz konusu demiryolu hattının faaliyete geçmesi halinde bölgesel lojistik kapasiteye, ticarete ve istihdama katkısına ilişkin Bakanlığınızın yaptığı bir etki analizi var mıdır?