

## LOJİSTİK MERKEZİNİN KARS'TA KURULABİLİRLİĞİNE İLİŞKİN RAPOR

### GİRİŞ

İki kutuplu sistem üzerine inşa edilen uluslararası ilişkiler teorileri, Soğuk Savaş sonrası dönemle birlikte yeni dünya düzenini açıklamakta yetersiz kalmışlardır. Eş tarih eğrilerine (Coğrafyadaki eş zaman eğrilerinden esinlenerek) bakıldığında, Doğu Bloku'nun çökmesi sonrasında Avrupa Topluluğu'nun Maastricht Antlaşması ile Avrupa Birliği (AB) adını alması ve NATO'nun (Kuzey Atlantik Anlaşması Örgütü) yeni bir savunma konsepti belirlemesi, yeni dünya düzenini kurgulamak ve oluşturmak üzere gerçekleştirilmiştir.

Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği'nin (SSCB) dağılması ile ortaya çıkan 15 yeni devlet ile diğer Doğu Bloğu ülkelerinin söz konusu düzene dahil edilmesi görevi AB ve NATO işbirliği ile gerçekleştirilmeye çalışılmıştır. Bu çalışmalar, Orta ve Doğu Avrupa'da (Bulgaristan, Romanya, Macaristan, Çek Cumhuriyeti, Slovakya, Polonya, Slovenya, Estonya, Litvanya ve Letonya) başarılı olurken Kafkasya, Balkanlar ve Orta Asya'da 90'lı yıllar boyunca devam edecek çatışmalara neden olmuştur.

Günümüzde Kafkasya ve Orta Asya'daki sorunların zaman zaman alevlenmesi bölgedeki zengin enerji kaynakları (petrol ve doğalgaz) üzerinde hegemonya kurma çabasından kaynaklanmaktadır.

Söz konusu enerji kaynaklarının Rusya toprakları dışında farklı güzergâhlarla uluslararası piyasalara taşınması Avrupa, ABD ve Japonya açısından büyük önem arz etmektedir. Hazar Bölgesi'nin Çin açısından önemi, Çin'in 1993 yılında petrol ithalatçısı ülke konumuna düşmesi ile daha da artmıştır.<sup>1</sup> Konunun Çin ve Avrupa açısından bir başka boyutu, Orta Asya ve Kafkasya'da sürececek bir istikrarın Çin ile Avrupa arasındaki ticaret yolunu güvence altına alması ve Türkiye'nin de dâhil olması ile bu koridorun tarihte olduğu gibi en kısa ticaret yolunu oluşturmasıdır.

Yukarıda yer alan değerlendirmeler ve yapımı devam eden Kars-Tiflis-Bakü ile etüt çalışmaları süren Kars-Iğdır-Nağçıvan-İran-Pakistan demiryolları birlikte düşünüldüğünde, demiryollarında kavşak noktası olacak olan Kars'ın lojistik merkez olabilme durumu bu çalışma ile incelenmektedir.

Anahtar kavramlar: *Lojistik merkez, Kars, demir ipek yolu, kombine taşımacılık, enerji kaynakları, Avrupa, Çin, Orta Asya ve Kafkasya'dır.*

---

<sup>1</sup> Uluslararası İlişkiler ve Stratejik Analizler Merkezi, <http://www.turksam.org/tr/a35.html>

## LOJİSTİK MERKEZLERİ VE KARS

Türkiye, üç önemli jeopolitik/jeostratejik etki alanı içinde bulunmaktadır. Bu etki alanları yakın kara (Balkanlar-Ortadoğu-**Kafkaslar**), deniz (Karadeniz-Adriyatik-Doğu Akdeniz-Kızıldeniz-Basra Körfezi-**Hazar Denizi**) ve kıta (Avrupa-Kuzey Afrika-Güney, **Orta ve Doğu Asya**) havzalarından oluşmaktadır.<sup>2</sup> Üç önemli jeopolitik etki alanının ortasında yer alması Türkiye'ye önemli getiriler sunmaktadır.

Türkiye'nin üç kıtanın kesişim noktasında yer alması başta transit olmak üzere dış ticaret taşımacılığında söz sahibi olmasını sağlamaktadır. Nitekim rakamlar da Türkiye'nin bu alanda üstünlüğünü kanıtlamaktadır. Uluslararası Nakliyeciler Derneği (UND) verilerine göre Türkiye yaklaşık 27 bin TIR ile Avrupa'nın en fazla TIR'a sahip ülkesidir.<sup>3</sup>

Türkiye'de planlanan ve devam eden stratejik yol çalışmaları, Türkiye'nin üstünlüğünü pekiştirmekle birlikte, bu planlamalar isabetli öngörülere ve yönlendirmelere de ihtiyaç duymaktadır. Bu öngörü ve yönlendirmelerin belirlenmesinde dünyadaki ve ülkedeki gelişmeler, mevcut altyapının durumu, ulusal çıkar ve ekonomik değerler dikkate alınmalıdır.

Dünyadaki ve Türkiye'deki gelişmeler, incelemenin temel ekseninin oluşturan Kars'ın da içinde bulunduğu TRA2 Düzey II Bölgesi (Ağrı, Kars, Iğdır ve Ardahan) ile bağlantılı olarak ele alındığında, Hazar enerji kaynaklarının dünya pazarlarına sunulması ve dünyanın iki büyük ekonomisi Çin ile Avrupa arasındaki yük sevkiyatının en kısa sürede ve en güvenli biçimde gerçekleştirilebilmesi için gerekli yolları kontrol etmek, Avrasya'nın da kontrolü anlamına gelmektedir.

Bu değerlendirmeler ışığında TRA2 Bölgesinin merkezi olan Kars, Türkiye'nin Orta Asya ve Kafkaslara açılan kapısı olarak gerek Türk dünyası ile kültürel ve ekonomik bağların güvenli bir şekilde sürdürülmesi gerekse Avrupa ile Çin arasındaki ticaretten çıkar sağlanması açısından kilit noktada bulunmaktadır. Kars'ın bu stratejik potansiyeli, bugüne kadar Avrupa odaklı sürdürülen, ancak son yıllarda çok boyutlu hale gelen Türk dış politikasını da sağlam temeller üzerine inşa etmektedir.

Kars'ın stratejik potansiyeli, inşaatı devam eden Ankara-Kars hızlı tren, Kars-Tiflis-Bakü ve etüt çalışmaları süren Kars-Iğdır-Nahçıvan-İran demiryolu projeleri ile ortaya çıkmaktadır. Anılan demiryolu projelerinin, ileri-geri bağlantıları, enerji nakil hatları ve taşımacılık sistemindeki yeni anlayış ile birlikte düşünülmesi gerekmektedir.

Kars-Tiflis-Bakü demiryolunun ileri-geri bağlantıları düşünüldüğünde hattın Bakü'den sonra Hazar geçişi ile Türkmenistan'a (devamında Çin'e) ulaştığı görülmektedir (Bakınız Harita 1). Hat Kars'ın gerisinde Ankara, İstanbul (Marmaray), Bulgaristan, Sırbistan,

---

<sup>2</sup> DAVUTOĞLU A., Stratejik Derinlik Türkiye'nin Uluslararası Konumu, Birinci Baskı, Küre Yayınları, İstanbul, 2001, s.118

<sup>3</sup> Sabah Gazetesi, "İhracat Artışı ve Bayram Piyasada TIR Bırakmadı" başlıklı haber, 06 Eylül 2010

Macaristan, Avusturya, İsviçre, Almanya, Fransa ve İngiltere'ye (Manş Tüneli vasıtasıyla) ulaşmaktadır. Bu durum Londra-Pekin demir yolu hattını tesis etmektedir.

**Harita 1: Kars'ın Konumu ve Komşu Ülkelerle Demiryolu Bağlantısı**



**Kaynak:** T.C. Serhat Kalkınma Ajansı tarafından hazırlanmıştır.

Etüt çalışmaları devam eden Kars-İğdır-Nahçıvan demiryolu projesinin ileri bağlantıları düşünüldüğünde Nahçıvan'dan sonra Tebriz-Tahran-Zahedan ve İslamabad'a ulaştığı görülmektedir. Hattın yapılması ile, halihazırda tek bağlantıyı oluşturan Van-Tebriz hattı dışında Erzurum-Erzincan-Sivas ve Ankara'ya doğrudan ulaşan yeni bir İstanbul-İslamabad koridoru tesis edilmiş olacaktır.

TRA2 Bölgesi, Hazar enerji kaynaklarının Avrupa'ya taşınmasında en istikrarlı koridorun önemli bir kesimini oluşturmaktadır. Yüzyılın projesi olarak nitelendirilen ve Dünya Petrol İhraç Eden Ülkeler Birliğinin kontrolünde olmayan tek boru hattı olan Bakü-Tiflis-Ceyhan (BTC) petrol boru hattı ile Bakü-Tiflis-Erzurum doğal gaz boru hattı TRA2 Bölgesinden geçmektedir. Kazakistan'ın BTC hattına petrol vermeyi<sup>4</sup> taahhüt etmesi ile anılan boru hattının önemi daha da artmıştır. Bununla birlikte boru hattının tam kapasite ile çalışması durumunda Kars-Tiflis-Bakü demiryolu da devreye girerek Azeri ve Kazak petrolünün sevkiyatında kullanılabilir olacaktır. Bu hat Bakü-Tiflis-Erzurum doğal gaz boru hattının tam kapasite ile çalışması durumunda sıvılaştırılmış Azeri ve Türkmen doğal gazı taşınmasında da kullanılabilir olacaktır. Ayrıca İran'dan gelen doğal gaz boru hattının yanı sıra Kars-İğdır-Nahçıvan demiryolu vasıtasıyla da sıvılaştırılmış doğal

<sup>4</sup> Milliyet Gazetesi, "Kazak Petrolü Ceyhan'a Akacak" başlıklı haber, 09 Haziran 2006

gaz veya petrol taşınabilecektir. Burada dikkati çeken husus tüm enerji nakil hatlarının Kars'ta kesişmesidir. Söz konusu kaynak çeşitliliği Hazar ve Ortadoğu Bölgesinin doğal gaz kaynaklarının Nabucco hattı ile Avrupa'ya taşınması projesini ve Türkiye'nin enerji kaynaklarını çeşitlendirmesi stratejisini desteklemektedir. Bu durumda Türkiye doğal gazın Avrupa'ya girdiği dört önemli kapıdan birisi olacaktır. (Diğer üç kapı Rusya, Cezayir ve Norveç'tir.)

Taşımacılık sistemindeki yeni anlayış (taşımacılığın maliyetlerini düşürmek için ro-ro ve ro-la kombine sistemleri gerçekleştirilmesi<sup>5</sup>), planlanan demiryolları ile birlikte düşünüldüğünde, TRA2 Bölgesindeki lojistik sektörünün gelişmesine katkıda bulunacak niteliktedir. TRA2 Bölgesinde bulunan güçlü TIR filosunun (özellikle Iğdır ve Ağrı) ro-la sistemine entegre olması durumunda, Bölgenin lojistik konusunda rekabet üstünlüğüne sahip olacağı öngörülmektedir.

Bu projeler ile taşımacılıktan turizme, kültürel ilişkilerden ticarete kadar birçok hususta komşu ülkeler ile ilişkiler güçlendirilebilecektir. Bu ilişkilerin güçlendirilmesini kolaylaştıracak en önemli husus ise TRA2 Bölgesinin komşu ülkelerle yakın sosyo-kültürel ve tarihi bağlarının bulunmasıdır.

TRA2 Bölgesinde yapımı planlanan demiryollarının önemli ileri-geri bağlantılarının bulunması, enerji nakil hatlarının Bölgede kesişmesi ve Bölgenin sahip olduğu güçlü TIR filosunun taşımacılık sistemindeki yeni anlayışa uyarlanması ile rekabet üstünlüğüne ulaşması hedefi, Kars'ta lojistik merkez kurulmasını gerektirmektedir.

Ülkemizde lojistik merkezlerin kurulması ve işletilmesi Devlet Demiryolları (TCDD) öncülüğünde gerçekleştirilmektedir. TCDD, lojistik merkezler projesi ile dünyadaki eğilime uygun olarak yeni bir lojistik anlayışı getirmektedir. Lojistik merkezler; farklı işletici ve taşıyıcılarla ulusal veya uluslararası yük taşımacılığı, dağıtım, depolanması ve diğer tüm hizmetlerin yapıldığı alan olarak tanımlanmaktadır (Bakınız Resim 1).<sup>6</sup>

---

<sup>5</sup> **Ro-Ro:** TIR'ların deniz taşıtları ile taşınması; **Ro-La:** TIR'ların demiryolu ile taşınması

<sup>6</sup> TCDD resmi internet sitesi, Lojistik Merkezler, Ağustos 2010



Resim 1: Yapımı Tamamlanmış Bir Lojistik Merkez



TCDD karayolu, denizyolu, havayolu ve demiryolu ağlarını dikkate alarak yük potansiyeli olan 12 noktada farklı ölçeklerde lojistik tesisler kurmayı planlamıştır.<sup>7</sup> Kurulması planlanan lojistik merkezlerin yerleri, harita 2’de gösterilmektedir.

Harita 2: Lojistik Merkezlerin Yapılacağı Yerler



Lojistik merkezlerde;

- Konteynır yükleme boşaltma ve depolama alanları
- Gümrük sahaları
- Müşteri ofisleri, otopark, TIR parkı
- Bankalar, restoranlar, oteller, bakım onarım ve yıkama tesisleri, akaryakıt istasyonları ve antrepolar

<sup>7</sup> TCDD resmi internet sitesi, Lojistik Merkezler, Ağustos 2010

- Tren teşkil kabul ve sevk yolları bulunmaktadır. (Bakınız Resim 2)<sup>8</sup>

**Resim 2: Yapımı Tamamlanmış Bir Lojistik Merkez**



## SONUÇ

Orta Asya ve Kafkasya'dan gelerek Avrupa'ya taşınacak malların Avrupa gümrüğüne gireceği ilk yerin Kars olması, bu malların sağlık ve diğer standardizasyon kontrollerinin Kars'ta yapılmasını zorunlu kılmaktadır.

Kars'ta lojistik merkez kurulması ülkenin en az kalkınmış bölgesi için yeni istihdam olanakları sunacaktır.

Lojistik merkezi, TRA2 Bölgesi 2010-2013 Bölge Planında yer alan *Türkiye'nin Orta Asya ve Kafkaslara açılan kapısı olma* vizyonunu da güçlendirecektir.

İran ile planlanan Ortak Sınır Ticaret Merkezi uygulamasının başarılı olması halinde diğer komşu ülkelerle de benzer ilişkilerin kurulması lojistik merkezin etkinliğini arttıracaktır. Bölgedeki güçlü TIR filosunun İran başta olmak üzere Gürcistan, Azerbaycan, Nahçıvan, Türkmenistan, Kazakistan ve Özbekistan gibi ülkelere demiryolu ile taşınması ve gümrük hizmetlerinin Bölgede sunulması, lojistik merkezin Kars'ta yapılmasının getireceği önemli avantajlardandır.

Lojistik merkezin kurulması, Bölgedeki üniversitelerin kapasitelerinin artmasına, Bölgenin teknokent kurma gücüne erişmesine ve üniversite-sanayi işbirliği zemininin hazırlanmasına imkân sunacaktır.

<sup>8</sup> TCDD resmi internet sitesi, Lojistik Merkezler, Ağustos 2010

Enerji nakil hatlarının Bölgeden geçmesi, lojistik merkezde veya yakınında petrol ve doğalgaz depolama veya rafineri tesislerinin kurulmasını da beraberinde getirecektir.

Lojistik merkezin yapılması kadar yapılacağı yer de önem arz etmektedir. Bu açıdan, lojistik merkezinin yapılacağı yer Kars Organize Sanayi Bölgesi (OSB) ile birlikte değerlendirilmelidir.

Kars'ta lojistik merkezin kurulması, Bölgenin taşımacılık sektöründeki konumunu uluslararası arenada rekabet edebilir hale yükseltebileceği gibi, Bölge illerinin sınır ülkeleri ile daha fazla ticaret yapabilme potansiyeline de pozitif katkılarda bulunacaktır.