

TRA2 Bölgesinde  
**SERHAT LOJİSTİK VADİSİ İMKANI**

**“Lojistik burada başladı...”**



**T.C.**  
**SERHAT KALKINMA AJANSI**

**TRA2 BÖLGESİNDE**  
**SERHAT LOJİSTİK VADİSİ İMKANI**



*Dr. Hüseyin TUTAR*

*Burak AYDOĞDU*

*İbrahim TAŞDEMİR*

*Musa ERDAL*

ARALIK 2011

**COPYRIGHT © 2012 SERKA**

**T.C. SERHAT KALKINMA AJANSI**

*Ortakapı Mah. Atatürk Cad. No:117 Kars - TÜRKİYE*

*Tel: +90 ( 474 ) 212 52 00 Faks: + 90( 474 ) 212 52 04*

*e-mail:info@serka.org.tr • web: [www.serka.org.tr](http://www.serka.org.tr)*

**ISBN: 978-605-62728-1-3**

## İÇİNDEKİLER

SUNUŞ.....	04
1. GİRİŞ.....	09
2. LOJİSTİK VE TÜRKİYE .....	13
3. SERHAT BÖLGESİ VE LOJİSTİK FAALİYETLERİ.....	19
3.1. SERHAT BÖLGESİ'NİN COĞRAFI KONUMU .....	19
3.2. SERHAT BÖLGESİ'NİN ULAŞIM BAĞLANTILARI .....	21
3.2.1. Karayolu .....	21
3.2.2. Demiryolu .....	22
3.2.3. Havayolu .....	23
3.2.4. Boru Hatları .....	24
3.3. SERHAT BÖLGESİ'NDE DIŞ TİCARET .....	25
3.4. SERHAT BÖLGESİ'NDE LOJİSTİK FAALİYETLERİ .....	27
4. SERHAT LOJİSTİK VADİSİ .....	31
4.1. LOJİSTİK PARK .....	31
4.2. LOJİSTİK İHTİSAS ORGANİZE SANAYİ BÖLGESİ.....	33
4.3. LOJİSTİK EĞİTİM KURUMLARI.....	34
4.4. LOJİSTİK AR-GE MERKEZİ .....	34
4.5. LOJİSTİK TİCARET MERKEZİ.....	35
4.6. LOJİSTİK MÜZESİ .....	35
5. SONUÇ.....	37
KAYNAKÇA.....	41
EK: LOJİSTİK MERKEZİNİN KARS'TA KURULABİLİRLİĞİNE İLİŞKİN RAPOR .....	42





## SUNU

İkinci Dünya Savaşı'ndan 2000'li yılların başlarına kadar Avrupa-Amerika ve Asya Pasifik-Amerika odaklı yürütülen dünya ticaretinde, 2000'li yıllarla birlikte yeni ağırlık merkezleri ve yeni pazarlar ortaya çıkmıştır. Dünya ticaretinde yaşanan bu değişimin sonucunda Avrupa-Orta Asya, Avrupa-Ön Asya, Avrupa-Uzak Doğu ve Afrika-Asya odaklı yeni ticaret koridorları oluşmuştur. Bu yeni ticaret koridorlarının geçtiği coğrafi bölgelere bakıldığında bu koridorlara en yakın, en istikrarlı ve en güvenli ülkelerin başında Türkiye gelmektedir.

Coğrafi konumunun verdiği avantajla küresel lojistik merkez olma potansiyeline sahip olan Türkiye'nin, 2023 Vizyonu doğrultusunda 1 trilyon ABD dolarının üzerinde bir dış ticaret hacmine ulaşması öngörülmektedir. 2023 Vizyonu hedefleri ve ortaya çıkan yeni küresel eğilimlerin ortak noktası, lojistik faaliyetlerinin önümüzdeki dönemde çok daha önem kazanacak olmasıdır.

Türkiye, dış politikası, ulaştırma politikası, ekonomisi ve kalkınması açısından önem arz eden stratejilerinin altyapısını, büyük kamu yatırımlarını gerçekleştirerek hazırlamaktadır. Kars, Ağrı, Ardahan ve Iğdır illerinden oluşan ve Türkiye'nin Kafkasya, Ön Asya ve Orta Asya'ya açılan kapısı olan Serhat Bölgesi'nde gerçekleştirilecek bazı büyük kamu yatırımlarının durumu da bu nedenlerden ötürü yöre insanı tarafından dikkatle takip edilmektedir.

Serhat Bölgesinin en önemli özelliği, kutsal metinlerde insanlığın ikinci babası olan Hz. Nuh'un metaforik olarak Gemisinin Ağrı Dağı'na oturduğunun inanılmasına binaen dünyada bilinen ilk lojistik faaliyetinin bu bölgede gerçekleşmiş olmasıdır. Bu coğrafya aynı zamanda tarih boyunca İpek Yoluna ev sahipliği yapmıştır. Bugün bölge Demirden İpek Yolu gibi önemli projelere ev sahipliği yapmaktadır. Bu projeler sayesinde bölgede yaşayan insanlar için lojistik yüzyıllar sonra tekrar bir gelir kapısı olabilecektir.

İnsanların geleceğini doğduğu topraklarda görmesini sağlayacak olan bu projeler bölgenin kaderini değiştirecek nitelikte olup; Türkiye'nin bölgeler arası gelişmişlik farklarının azaltılmasında da oldukça etkili olacaktır. Bu çalışma ile amaçlanan bölgedeki lojistik potansiyeline dikkat çekmektir.

Dr. Hüseyin TUTAR  
Genel Sekreter



## PRESENTATION

New centers of gravity and new markets have emerged in world trade along with 2000s that have been carried out focused on the Europe-America and Asia Pacific-America from the World War II until the early 2000s. As a result of this change in world trade, new trade corridors focused on the Europe-Central Asia, Europe-Asia Minor, Europe-Far East and Africa-Asia have been formed. When looked at these new geographical regions, it is understood that Turkey is one of the countries where is the nearest, the most stable and the safest country to these corridors.

It is expected to reach Turkey, which has the potential of being a global logistics center with the advantage of its geographic location, a foreign trade volume of more than U.S. \$ 1 trillion in line with Vision 2023. The common point of 2023 Vision objects and emerging new global trends is that the logistics activities will gain more importance in coming period.

Turkey prepares the infrastructure of its strategy, which is important in terms of transportation policy, foreign policy, economy and development by realizing big public investments. The situation of some big public investments which are going to be realized in Serhat Region, where consists of Kars, Ağrı, Ardahan and Iğdır provinces and is the gateway of Turkey to the Caucasia, Asia Minor and Central Asia, is being followed carefully by local people.

The most important point of the Serhat Region is to come true the first known logistics operation in the World after going aground Noah's Ark on Mt. Ararat. This geography has also hosted the Silk Road along history. Today the region is hosting great projects such as Iron Silk Road. Thanks to these projects logistics would be an income opportunity again for people living in the region after centuries.

These projects that are going to provide people to see their future in their homeland have qualification to change the destiny of the region and are even going to be quite effective to decrease inter regions development differences of Turkey. The aim of this study is to draw attention logistics potential in Serhat Region.

**Dr. Hüseyin TUTAR**  
Secretary General



## I. GİRİ

**E**konomik ve sosyal değişim bakımından yeryüzü, en hızlı dönemlerinden birini yaşamaktadır. Bilim ve teknoloji alanındaki hızlı gelişmeler ülkeleri yakınlaştırmış ve ortaya çıkan bilginin çok hızlı yayılmasına ve kullanılmasına imkân sağlamıştır. Küçülen dünyada gelişmiş ülkeler, konumlarını koruyarak daha ileri bir refah seviyesine ulaşmayı ve bilgi toplumu olmayı hedef erken, Çin, Rusya, Hindistan ve Brezilya (BRIC ülkeleri) başta olmak üzere dünyanın başka coğrafyalarında bu ülkelerle rekabet edebilecek yeni ve büyük ekonomik güçler oluşmaya başlamıştır. Gelişmiş ülkelerin yeni kaynak ihtiyacı ve gelişmekte olan ülkelerin hızla kalkınma arzuları, yeni rekabet ortamları oluşturmuş ve tüm ülkeler bu yarışta öne geçmek amacıyla yeni ve etkili kalkınma metotları geliştirmek çabası içerisine girmişlerdir.

Bu süreçte bir taraf an ülkeler arasında rekabet artarken diğer taraf an artan küresel ticaret hacmi ile birlikte işbirlikleri de geliştirilmiştir. Genel kanı şudur ki, alıcıların satın alma gücü yoksa üretici ülkenin o malı üretmesi de anlamsız olmaktadır. Bu noktada işbirliklerinin temel amacı etkili ve verimli yöntemlerle ülkesel kalkınmaların hızlanmasıdır. Bu çerçevede kurulan işbirlikleri, ulusal kalkınma çabalarında kullanılan yöntemlerden birisi olmaktadır.

Ulusal ve uluslararası düzeyde rekabet edebilen, yenilikçi ve sürdürülebilir kalkınma için son dönemlerde geliştirilen önemli ve etkili metotlardan birisi de yerel ve bölgesel kalkınma anlayışıdır. Uluslararası rekabet için; öncelikle ulusal düzeyde topyekun kalkınmanın sağlanması, zayıf ve geri kalmış bölgelerin geliştirilmesi, gelişmiş bölgelerin ise güçlü ve zayıf yönlerini tespit edip daha da ilerlemeleri için “yerel ekonomik kalkınma” anlayışına dayalı bir yaklaşım benimsenmiştir.

Genel eğilime paralel olarak Türkiye, kalkınma çabalarında diğer ülkelerle ikili ve çok taraf ı işbirlikleri kurmakta, bu ilişkilerin yerele yansıtılmasına çalışmakta ve bu şekilde hem uluslararası işbirlikleri hem de yerel ve bölgesel kalkınma yöntemleri arasında bağlantı kurabilmektedir.

Türkiye, Cumhuriyetin kuruluşunun 100. yılı olan 2023 yılında 500 milyar dolar ihracat, 625 milyar dolar ithalat yapmayı ve dünyanın en büyük 10. ekonomisi olarak yer almayı hedef emektedir.<sup>1</sup> Buna yönelik olarak gerekli altyapı ve diğer faaliyetleri hızla yürüten Türkiye, her platformda Doğu-Batı arasındaki konumuna ilaveten Kuzey-Güney arasındaki konumunu vurgulamakta ve artan küresel ticaret hacminden ihracat, ithalat ve lojistik anlamında pay almaya çalışmaktadır.

<sup>1</sup> Cumhurbaşkanlığı Makamının himayesinde Türkiye'nin Stratejik Vizyonu 2023 (Mayıs 2011), <http://www.tsv2023.org>

Kalkınma anlayışındaki paradigma değişiklikleri ve Türkiye'nin 2023 Vizyonu hazırlıkları ile birlikte tanık olduğumuz bir başka gelişme de küresel ticarete yaşanan değişimlerdir.

İkinci Dünya Savaşı'nın sona ermesi ile birlikte ABD, Japonya, Batı Avrupa ve Sovyetler Birliği'nde üretim merkezleri oluşmaya başlamıştır. ABD ve müttefikleri liberal ekonomiler olarak öne çıkarken, Sovyetler Birliği sosyalist ekonomik sistemiyle bu ülkelerle her alanda rekabete girişmiştir.

Bu gruplaşmanın dışında kalan Bağlantısızlar<sup>2</sup> ise çıkarlarını maksimize etmek için iki kutup arasında denge kurmaya çalışmış, ancak genelde Sovyet etkisinde kaldıkları görülmüştür.

Bu etki 60'lı yıllarda Afrika'da yeni ülkelerin ortaya çıkmasıyla daha da belirginleşmiştir. Sürekli çatışmaların ve darbelerin yaşandığı Ortadoğu ve Afrika ülkeleri sadece hammadde tedarikçisi olarak algılanmıştır. Bu arada ABD, Avrupa ve Japonya ise birbirleriyle olan ticaret hacmini arttırmışlardır. Bu yıllarda küresel sermaye hareketlerinin de anılan ülkeler arasında gerçekleştiği görülmektedir.<sup>3</sup>

70'li ve 80'li yıllarda ABD, Japonya ve Avrupa ticaretteki liderliğini korurken bu ülkelere Güney Kore, Singapur, Malezya, Avustralya, Hong Kong gibi yeni halkalar eklenmiştir.

90'lı yıllar boyunca küresel ticaretin ağırlık noktasını ABD-Asya/Pasifik ülkeleri (Japonya, Güney Kore, Avustralya, Singapur, Malezya, Hong Kong) ve ABD-Avrupa ülkeleri arasındaki ticaret oluşturmuştur.<sup>4</sup>

90'lı yılların ikinci yarısından itibaren Hazar Bölgesi'nde yeni ülkelerin ortaya çıkması, 1997'de Hong Kong'un Çin'e iadesi, iki kutuplu düzenin ardından ortaya çıkan Bölgesel çatışmaların geçici çözümlerle sona ermesi, Hindistan'ın bazı sektörlerdeki gelişmeleri ve Avrupa Birliği'nin genişleme politikası dünyada önemli değişikliklere yol açmıştır.

Yaşlanan ve tüketime yönelen bir Avrupa ile Japonya karşısında, yeni üretim merkezleri olarak Çin, Hindistan, Brezilya, Rusya gibi ülkeler ortaya çıkmıştır. Bu ülkelerin bazı yapısal sorunları devam etse de küresel ticaretin eksenlerinde kaymaya neden oldukları gözden kaçmamıştır.

Dünya ticaretinde yaşanan bu değişimin sonucunda Avrupa-Orta Asya, Avrupa-Ön Asya, Avrupa-Uzak Doğu ve Afrika-Asya odaklı yeni ticaret koridorları oluşmuştur.<sup>5</sup> Bu koridorlardaki ticaret hacmi, Asya, ABD ve Avrupa üçgenindeki ticaret hacminin altında kalmakla birlikte hızla artmaktadır.

<sup>2</sup> Bağıntısızlar Hareketi 1955 yılında Endonezya'nın Bandung kentinde yapılan konferans ile başlamış olup; Mısır, Endonezya, Hindistan, Yugoslavya ve bağımsız Afrika ülkeleri gibi genelde 3. Dünya ülkeleri olarak isimlendirilen ve iki kutuplu sistemin dışında kalmayı amaçlayan ülkelerin uyguladığı bir tarafsızlık politikasıdır.

<sup>3</sup> Uluslararası Para Fonu (Ekim 2010), "Dünya Ekonomik Görünüm Raporu", <http://www.imf.org>

<sup>4</sup> Uluslararası Para Fonu (Ekim 2010), "Dünya Ekonomik Görünüm Raporu", <http://www.imf.org>

<sup>5</sup> Uluslararası Para Fonu (Ekim 2010), "Dünya Ekonomik Görünüm Raporu", <http://www.imf.org>

Bu gelişmelerin Türkiye'nin etrafında cereyan eden olaylar olduğu görülmektedir. Türkiye, ortaya çıkan yeni koridorlara en yakın ve en güvenli ülkelerden birisi olarak uluslararası ticaret kaynaklı lojistik faaliyetlerinden yeterince faydalanılması, özellikle sınır bölgelerinin kalkınması anlamında oldukça önemlidir.

Türkiye'nin, bu amacını gerçekleştirebilmesi için altyapısını hazırlayarak bölgesel ve yerel kalkınmada büyük mesafeler kat etmesi, maliyet avantajı sunması ve bölgesinde barış ortamını tesis etmesi gerekmektedir. Bu hususların gerçekleştirilmesi durumunda Türkiye, başkaları için de hem bir koridor hem de bir üretim ve tüketim merkezi olabilecektir.

Türkiye'nin, yükselen pazarlar olan Uzak Doğu, Ön Asya, Orta Asya ve Kaf asya'ya açılan kapısı olan Serhat Bölgesi yakın bir gelecekte önemli fırsatları barındırdığı gibi 2023 Vizyonu hedef erine ulaşılması noktasında da büyük katkılar sağlayacaktır.

Bu çalışma ile dünyadaki ve Türkiye'deki eğilimler ışığında Serhat Bölgesi'nin ve dolayısıyla Türkiye'nin kalkınmasında önemli bir rolü olan lojistik konusu ele alınmakta ve bu sektörün bölgede ve Türkiye'de daha sistemli bir şekilde gelişmesi için tasarlanan Serhat Lojistik Vadisi kavramı üzerinde durulmaktadır.





## II. LOJİSTİK VE TÜRKİYE

**B**ilindiği üzere lojistik, müşterilerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere her türlü ürün, servis hizmeti ve bilgi akışının başlangıç noktasından (kaynağından), tüketildiği son noktaya (nihai tüketici) kadar olan tedarik zinciri içindeki hareketinin etkili ve verimli bir biçimde planlanması, uygulanması, taşınması, depolanması ve kontrol altında tutulması hizmetidir.<sup>6</sup> Klasik lojistik hizmetleri daha önceleri, 1. taraf dediğimiz mal/hizmetin üreticisi tarafından alıcısına (müşterisine) ulaştırılması veya 2. taraf dediğimiz mal/hizmetin alıcısı tarafından üreticisinden alınması şeklinde gerçekleşmekteydi. Günümüzde ise 3. taraf dediğimiz üretici ile alıcı arasında yer alan ve dış kaynak kullanımı hizmeti sunan şirketler tarafından lojistik faaliyetleri sürdürülmektedir. Kısaca 3. taraf lojistik kavramı, şirket bünyesindeki lojistik eylemlerinin 3. bir şirkete devredilmesi işidir. Bu bağlamda şirketler, uluslararası nakliye, depolama, stok kontrolü, paketleme, etiketleme, sevkiyat, gümrükleme, dağıtım vb. işlerini alanında uzmanlaşmış ve gerekli tesis, ekipman veya personele sahip şirketlere devretmektedirler.<sup>7</sup> Bununla birlikte hızla gelişen sektörde riskin eşit paylaşıldığı ve tedarik zincirindeki halkaların etkinliğini artırmayı hedefleyen 4. taraf (parti) lojistik hizmetlerinden de bahsedilmektedir.

Lojistik ve ulaştırma sektörü dünyada ve Türkiye’de oldukça önemli bir paya sahiptir. 2008 yılı rakamları ile dünya genelindeki hizmet sektörünün yüzde 24,26’sını ulaştırma ve haberleşme sektörü oluşturmaktadır. Pazarın rakamsal büyüklüğü ise yaklaşık 6 trilyon ABD dolarıdır.<sup>8</sup> Türkiye’de ise ulaştırma sektörü Gayri Safi Yurtiçi Hasılanın yüzde 8 ile 12 arasında bir değere sahip olup; pazarın rakamsal büyüklüğü 59 milyar ABD doları olarak ifade edilmektedir.<sup>9</sup>

Lojistik sektörünün gelişmesi ticari faaliyetler ile doğru orantılıdır. Bugün artan küresel ticaret beraberinde lojistik sektörünün de büyümesini sağlarken, ticaretin ortaya çıkan yeni üretim merkezlerinden tüketim pazarlarına doğru gerçekleştirilmesi farklı koridorları ve projeleri gündeme getirmiştir. Asya’da gelişen ülkelerin Avrupa ve Afrika’ya ürünlerini ulaştırmasının yanı sıra Hazar ve Orta Doğu enerji kaynaklarının Avrupa’ya nakli sorunu çok sayıda ülkenin rekabet içine girmesine ve pazardan pay almaya çalışmasına neden olmuştur. Bu koridor arayışlarının en temel nedeni taşımacılıkta geçen süreyi azaltmak ve ulaşım maliyetlerini düşürmektir.<sup>10</sup>

<sup>6</sup> Genel Bilgiler, Logitrend (ubat-Mart 2011), Ankara Lojistik Üssü Dergisi, Sayı 1, s. 44

<sup>7</sup> Genel Bilgiler, Logitrend (ubat-Mart 2011), Ankara Lojistik Üssü Dergisi, Sayı 1, s. 44

<sup>8</sup> Mehmet TANYA , Lojistik Sektör Raporu, Müstakil Sanayici ve Şadamları Derneği, İstanbul, 2010.

<sup>9</sup> Türkiye Cumhuriyeti Başbakanlık Yatırım Destek ve Tanıtım Ajansı (2010), Taşımacılık ve Lojistik Sektörü Raporu, Deloitte.

<sup>10</sup> Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Birliği (IRU), Proje ve Kampanyalar, [http://www.iru.org/en\\_project-euroasian](http://www.iru.org/en_project-euroasian)

Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği (UT KAD) verilerine göre (2011) Türkiye'de ve dünyada lojistikte hacim ve taşınan eşyanın değeri açısından en yüksek paya sahip ulaşım türü denizyolu taşımacılığıdır. Denizyolunu Türkiye'de karayolu, havayolu ve demiryolu takip etmektedir.

Lojistiğin gelişmesi ve sürdürülebilirliği birçok faktöre bağlıdır. Bu faktörlerin başında üretim miktarı, dış ticaret, coğrafi konum, zaman, rekabetçilik, uygulanan gümrük işlemleri, beşeri, ekonomik, ulaştırma, siyasi ve hukuki altyapı gelmektedir. Dünya Bankası, gerçekleştirdiği Lojistik Performans İndeksi (2010) ile ülkeleri, anılan kıstaslar çerçevesinde değerlendirmeye tabi tutmakta ve ülkeler arasında karşılaştırma yapılmasına imkân tanımaktadır. Söz konusu indekse göre (Tablo 1) Türkiye 3.22 puan ile lojistik performansı bakımından dünyada 39. sırada yer almaktadır.

**Tablo1: Lojistik Performansı İndeksinde (LPİ) İlk On Ülke ve Türkiye**

Sıra No	Ülke	LPİ Puanı
1	Almanya	4.11
2	Singapur	4.09
3	İsveç	4.08
4	Hollanda	4.07
5	Lüksemburg	3.98
6	İsviçre	3.97
7	Japonya	3.97
8	Birleşik Krallık	3.95
9	Belçika	3.94
10	Norveç	3.93
39	Türkiye	3.22

Kaynak: Dünya Bankası, Lojistik Performans İndeksi (2010), [www.worldbank.org](http://www.worldbank.org)

Dünya Bankasının Finlandiya'daki Turku Ekonomi Okulu ile birlikte gerçekleştirdiği Lojistik Performansı İndeksi çalışmasında alınan 6 temel kıstas şu şekilde ifade edilebilir:

- Yetkili organların etkililiği (gümrük dahil tüm formalitelerin hız, basitlik ve öngörülebilirliği),
- Altyapıyla bağlantılı ulaştırma ve ticaretin kalitesi (bölünmüş yollar, limanların durumu, demiryolları, havayolları...),
- Rekabetçi bir şekilde ücretlendirilmiş taşımacılığın kolaylığı,
- Lojistik sektörünün kalitesi ve rekabetçiliği,
- Kara taşımacılığı ve küçük malların ulaştırılmasındaki becerisi,
- Taşınan malların öngörülen veya taahhüt edilen süre zarfında teslim edilebilirliği,

Yapılan çalışmada anılan kıstaslardan Türkiye'nin aldığı puanlar Tablo 2'de gösterilmektedir.

Tablo 2: Türkiye'nin LPI Performansı

TÜRKİYE		
Genel Sıralama	Puan	3.22
	Sıralamadaki Yeri	39
Gümrükler	Puan	2.82
	Sıralamadaki Yeri	46
Altyapı	Puan	3.08
	Sıralamadaki Yeri	39
Uluslararası Taşımacılık	Puan	3.15
	Sıralamadaki Yeri	44
Lojistikteki Rekabetçilik	Puan	3.23
	Sıralamadaki Yeri	37
Kara Taşımacılığı	Puan	3.09
	Sıralamadaki Yeri	56
Zamanlama	Puan	3.94
	Sıralamadaki Yeri	31

Kaynak: Dünya Bankası, Lojistik Performans İndeksi (2010), [www.worldbank.org](http://www.worldbank.org)

Not: Puanlama 5 puan üzerinden yapılmaktadır.

Tablo 2 incelendiğinde Türkiye'nin lojistik sektöründeki en yüksek puanının zamanlama olduğu görülmektedir. Bu durum, Türk lojistik sektörünün dünyanın herhangi bir yerine ürünü ulaştırma konusunda nispeten iyi bir durumda olduğunu göstermektedir. En düşük puanın ise formaliteleri içeren gümrük işlemlerinde (2.82) olduğu görülmektedir. İlk on sırada yer alan ülkelerden Almanya'da bu puan 4, Singapur'da 4.02, Lüksemburg'da 4.04'tür. Tablodaki puanlamalara bakıldığında Türkiye'nin eksik yönleri görülmekte ve hangi alanları iyileştirmesi gerektiği anlaşılmaktadır. Genel bir değerlendirme yapıldığında Türkiye'nin puanlarının üst orta düzeyde olduğu görülmektedir.

Lojistik sektörü için bir ülkenin uluslararası transit güzergâhı üzerinde yer alması kadar kendi üretimini ihtiyaç duyulan pazarlara ulaştırması da önemlidir. Dolayısıyla gelişmekte olan ülkelerin ekonomik kalkınma hamleleri lojistik sektörünü doğrudan etkilemektedir. Türkiye'nin ekonomik performansına bakıldığında dünyanın 16. büyük ekonomisi olduğu, 2010 yılı kişi başına düşen milli gelirinin 10.079 ABD doları<sup>11</sup>, 2009 yılı ihracatının 102,1 milyar ABD doları<sup>12</sup>, 2010 yılı gayri safi yurtiçi hasılasının ise 735.828 milyar ABD doları olduğu görülmektedir.<sup>13</sup> Türkiye ekonomisi küresel kriz nedeniyle 2009 yılında yaşanan daralmaya rağmen 2010 yılında sabit fiyatlarla yüzde 8,9'luk bir büyüme kaydetmiştir.<sup>14</sup>

Türkiye, 46.000 aracı, 1.500'den fazla şirketi ve 400.000 işgücü ile lojistik konusunda dünyanın en hızlı gelişen 10 ülkesinden birisidir.<sup>15</sup> Avrupa'nın en büyük TIR filosuna sahip olan Türkiye'de ortaya çıkan yeni eğilimler ve destinasyonlar çerçevesinde lojistik sektörünün de yapısal bir değişime uğraması kaçınılmaz olmuştur. Lojistik faaliyetleri günümüzde alanında uzmanlaşmış lojistik şirketlerince yürütülmektedir. Genel eğilim bu olmakla birlikte yeni bir oluşumun da Türkiye'de yaygınlaştığını görmekteyiz. Bu oluşum **Lojistik Üslerdir**.

Türkiye'nin dış ticaret hacmindeki artışa bağlı olarak sayıları hızla artan lojistik şirketleri arasında rekabet de artmaktadır. Bu faaliyetleri esnasında lojistik şirketleri depolama, paketleme, malzeme ve ekipman, TIR parkı, hizmetler (atıklar, yedek parça, bakım-onarım, çekici ve dorse satışları) gibi ihtiyaçları için ayrı ayrı yatırımlar yapmaktadırlar; ancak son yıllarda lojistik şirketleri, söz konusu maliyetleri azaltmak üzere **Lojistik Parklar/Üsler** kurarak bir araya gelmektedirler.

Avrupa-Asya ticaretinin ağırlık merkezine yerleşen Türkiye'nin lojistik anlayışı son on yılda büyük bir değişim göstermiştir. Avrupa Birliği (AB) mevzuatının Türk Hukuk Sistemine uyarlanması çalışmalarının da etkisiyle Türkiye'deki bu değişimlerin şu şekilde olduğu görülmektedir;

<sup>11</sup> Türkiye İstatistik Kurumu, Haber Bülteni, Gayri Saf Yurtiçi Hasıla, Sayı: 66, 31 Mart 2011,

<sup>12</sup> 17 Ekim 2010 tarih, 27732 sayılı Resmi Gazete, 2011 Yılı Programı, Temel Ekonomik Büyüklükler Tablosu, s.7

<sup>13</sup> Türkiye İstatistik Kurumu, Haber Bülteni, Gayri Saf Yurtiçi Hasıla, Sayı: 66, 31 Mart 2011

<sup>14</sup> Türkiye İstatistik Kurumu, Haber Bülteni, Gayri Saf Yurtiçi Hasıla, Sayı: 66, 31 Mart 2011

<sup>15</sup> Dudullu OSB (ubat 2011), Türk Lojistik Sektörü Dünya Liginde, 2 Aylık Yerel Dergi, Sayı 18, s.30

- Türkiye'nin kalkınma çabalarının yol haritasını oluşturan ve AB yükümlülüklerine uygun olarak hazırlanan 9. Ulusal Kalkınma Planı (2007-2013) lojistik konusunda intermodal taşımacılık sistemlerini öngörmektedir. Bu nedenle sadece kara yolu taşımacılığı odaklı değil, tüm taşıma türlerinin kullanıldığı (ro-la, ro-ro gibi) bir sistem öngörülmektedir. Bunun için demiryolu altyapısının geliştirilmesi, liman sayılarının artırılması ve limanlara demiryolu bağlantılarının sağlanması gibi stratejiler kabul edilmiştir.
- AB tarafından aday ve potansiyel aday ülkeleri AB'ye hazırlamak üzere kullanılan Katılım Öncesi Mali Yardım Aracı (IPA) çerçevesinde Türkiye'nin ulaştırma yatırımlarını finanse etmek üzere hazırlanan Ulaştırma Operasyonel Programı (UOP) AB tarafından kabul edilmiştir. Bu programın uygulanmasından sorumlu kurum olan Ulaştırma Bakanlığı 3 öncelik belirlemiştir. Bunlardan ilk ikisi demiryolu ve liman altyapısının geliştirilmesini öngörmektedir.<sup>16</sup>
- Özel sektör ve sivil toplum kuruluşlarının işbirliği ile Ulusal Lojistik Master Planı'nın hazırlanması ve Lojistik Mevzuatı çalışmaları yürütülmektedir.
- Üniversitelerin meslek yüksekokullarında Lojistik Programları açılmaktadır.
- Ülke sahilinde demiryolu, hızlı tren, liman, hava meydanları, otoyollar ve bölünmüş kara yolları inşaatı çalışmaları devam etmektedir.
- Devlet Demiryolları (TCDD) tarafından 16 yerde Lojistik Köy inşa edilmektedir.
- Türkiye kendi hızlı tren setlerini, raylarını, makaslarını ve vagonlarını imal etmektedir.
- Kars-Tiflis-Bakü, Kars-Iğdır-Nahçıvan-İran, Gaziantep-Halep, Kurtalan-İrak demiryolu çalışmalarının hazırlıkları yürütülmektedir.
- Denizyolu taşımacılığı için Özel Tüketim Vergisi (ÖTV) alınmaksızın yakıt teşviki sağlanmaktadır.
- Blok tren uygulamaları başlatılarak yük taşıma süresi ciddi oranda azaltılmaktadır.
- Yeni sınır kapılarının açılması ve mevcutların modernizasyonu çalışmaları sürmektedir.
- Özel sektör lojistik yazılımlarına yatırım yapmaktadır.
- Türkiye'nin özel sektör tarafından yapılan ilk ve tek kara lojistik üssü 2010 yılında faaliyete geçmiştir. (Ankara Lojistik Üssü)
- Önemli enerji boru hatları Türkiye üzerinden geçmektedir (Bakü-Tiflis-Ceyhan Petrol Boru Hattı, Mavi Akım, Bakü-Tiflis-Erzurum Doğalgaz Boru Hattı, Türkiye-İran Doğalgaz Boru Hattı). Yeni projelerin yapılması için de gerekli hazırlıklar yürütülmektedir (NABUCCO, Türkiye-İrak Doğalgaz Boru Hattı, Türkiye-Mısır Doğalgaz Boru Hattı, Azerbaycan-Türkiye-Nahçıvan Doğalgaz Boru Hattı).

<sup>16</sup> Ulaştırma Operasyonel Programı, T.C. Ulaştırma Bakanlığı, Ankara, Eylül 2007, sayfa 4

Tüm bu çalışmalar, küresel ticarete yeni ağırlık merkezlerinden olan Türkiye'nin Lojistik Performans ndeksinde daha üst sıralarda yer almasını sağlayacak gelişmelerdir. Yapılması planlanan projelere dikkat edildiğinde ulaştırma altyapısı yatırımlarına ciddi manada önem verildiği ve bütçe ayrıldığı görülmektedir. (Bakınız Harita 1)

### Harita 1: 2023 Yılına Kadar Gerçekleştirilecek Demiryolu Projeleri



Kaynak: Rayturk (2011), <http://www.rayturk.net>

Söz konusu yatırımların Türkiye'nin komşu ülkelerle bağlantılarını sağlayacak olan sınır bölgelerinde yoğunlaştığı görülmektedir. Bu durum sınır bölgelerinde bir hareketliliğe, istihdama kısacası umut ışığına sebep olmaktadır. Tüm bu çalışmalar, yeni ağırlık merkezlerinden birisi olan Türkiye'nin lojistik konusunda ortaya çıkan eğilimlere karşı gerekli hazırlıkları sürdürdüğünü göstermektedir. Lojistik için önemli faktörler olan istikrar, güven, maliyet, hareketlilik ve zaman unsurları Türkiye'nin sahip olacağı avantajlı unsurlardır.

## III. SERHAT BÖLGESİ VE LOJİSTİK FAALİYETLERİ

### 3.1. SERHAT BÖLGESİ'NİN COĞRAFİ KONUMU

Gürcistan, Ermenistan, Nahçıvan (Azerbaycan) ve İran olmak üzere 4 ülke ile sınırının bulunması nedeniyle Ağrı, Ardahan, Iğdır ve Kars illerinden oluşan bölgeye Serhat Bölgesi denilmektedir. (Bakınız Harita 2)

4 ülke ile sınır olan Serhat Bölgesi'nin en önemli özelliği Türkiye'nin Kafkasya, Orta Asya ve Çin'e açılan kapısı olmasıdır. Bu nedenle tarihipek Yolu'nun Bölgeden geçmesi tesadüf değildir. Bugün bile, Bölge sınırları içinden geçen Kapıkule (Bulgaristan)-Gürbulak (İran) güzergâhı, Türkiye'deki uluslararası karayolu ağının omurgasını oluşturmaktadır.

Serhat Bölgesi 4'ü kapalı olmak üzere 7 sınır kapısına sahiptir.<sup>17</sup> Açık olan kapılar Gürcistan, Nahçıvan ve İran'a açılmaktadır. Serhat Bölgesi sahip olduğu sınır kapıları ve coğrafi konumu nedeni ile büyük yoğunlukta ağır taşıt trafiğine sahiptir. Bu trafiğin İran (Gürbulak-Doğubeyazıt/Ağrı) ve Nahçıvan (Dilucu-Iğdır) sınır kapılarında yoğunlaştığı söylenebilir. Serhat Bölgesi'ndeki yoğun ağır taşıt trafiği, Bölge dışından (Mersin, İstanbul, Ankara...) İran ve Orta Asya'ya yük taşıyan araçlardan ve bu ülkelerden Türkiye ile Avrupa'ya yük taşıyan araçlardan kaynaklandığı gibi Bölgenin içinde barındırdığı ağır taşıt sayısından da kaynaklanmaktadır.

<sup>17</sup> Bu kapılar şu şekildedir: Gürcistan'a ulaşan Türkgözü (Açık-Ardahan) ve Aktaş (Açılması bekleniyor-Ardahan); Ermenistan'a ulaşan Doğu kapı (Kapalı-Demiryolu Sınır Kapısı-Kars) ve Alican (Kapalı-Iğdır); Nahçıvan'a ulaşan Dilucu (Açık-Iğdır); İran'a ulaşan Boralan (Kapalı-Iğdır) ve Gürbulak (Açık-Ardahan)





## 3.2. SERHAT BÖLGESİ'NİN ULAŞIM BAĞLANTILARI

### 3.2.1. Karayolu

Serhat Bölgesi (İğdır hariç tutulursa) karayolları bakımından iklim ve coğrafi koşullar nedeniyle zor bir bölgede yer almaktadır. Bununla beraber uygulanan bölünmüş yollar projesi kapsamında özellikle il merkezlerini sınır kapılarına ve Erzurum'a bağlayan ana koridorlarda iyileştirilmeler yapılmaktadır. (Bakınız Harita 3)

Bölünmüş yol çalışmaları devam eden veya tamamlanan güzergâhlar şu şekildedir;

- İğdır-Doğubeyazıt-İran Sınırı (Tamamlanmış),
- İran Sınırı-Doğubeyazıt-Ağrı-Erzurum (Tamamlanmış),
- İğdır-Tuzluca-Kars (Kısmen tamamlanmış),
- İğdır-Tuzluca-Kağızman-Horasan (Kısmen tamamlanmış),
- İğdır-Aralık-Nahçıvan Sınırı (Tamamlanmış),
- Kars-Ardahan (Kısmen tamamlanmış),
- Ardahan-Çıldır-Gürcistan Sınırı (ihalesi yapılacak),
- Ardahan-Damal-Posof-Gürcistan Sınırı (ihalesi yapılacak),
- Ardahan-Göle-Oltu-Erzurum (Kısmen tamamlanmış),
- Kars-Sarıkamış-Horasan (Kısmen tamamlanmış)

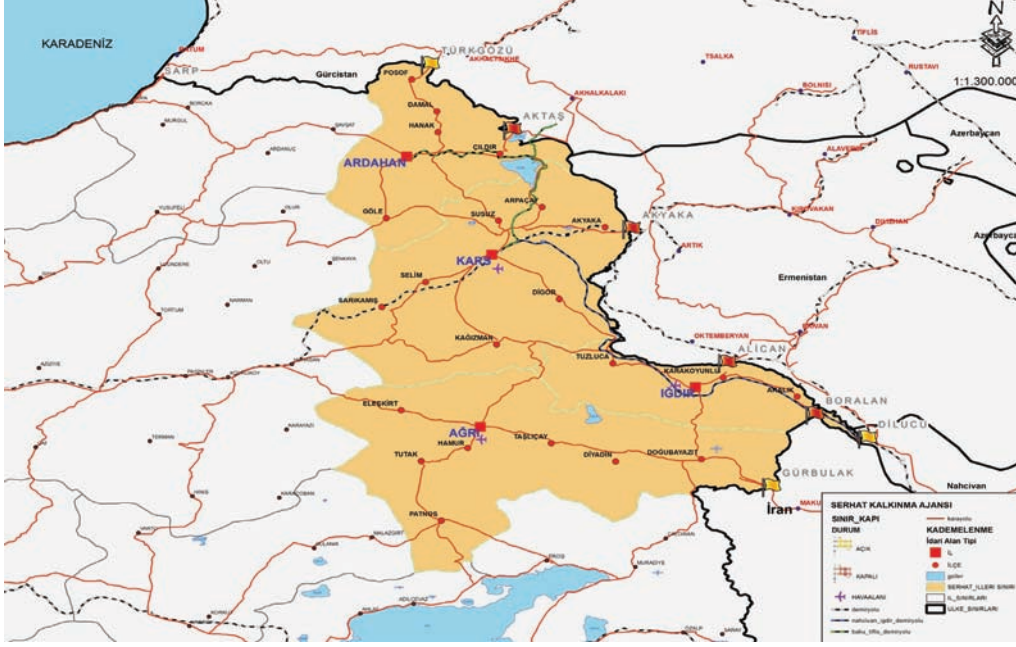
Bölünmüş yol çalışmalarının, yatırım programlarına göre 2013 yılına kadar tamamlanması öngörülmektedir. Yol kalitesinin sathi kaplamalı yol olması ağır taşıt trafiğinin yoğun olduğu Erzurum-Ağrı-Doğubeyazıt-İran; İğdır-Doğubeyazıt-İran; İğdır-Aralık-Nahçıvan ve İğdır-Tuzluca-Kağızman-Horasan-Erzurum güzergâhlarında asfalt yenileme maliyetlerini arttırmaktadır. Bununla birlikte Bitümlü Sıcak Karışım (BSK) kaplama için yıl içinde gerekli ihaleler de gerçekleştirilmektedir. Her ne kadar iklim ulaşımı güçleştirse de Karayolları ekipleri tarafından yollar sürekli açık tutulmaktadır.

Karayolu taşımacılığı için önem arz eden koridorlardaki mesafeler ise şu şekildedir;

- İğdır-Doğubeyazıt-İran Sınırı 85 km,
- İğdır-Nahçıvan Sınırı 86 km,
- İğdır-Ermenistan Sınırı 19 km (Kapalı durumdadır),
- Erzurum-Ağrı-Doğubeyazıt-İran Sınırı 312 km,
- Kars-Ardahan-Posof- Gürcistan Sınırı 187 km,
- Erzurum-Kars 203 km<sup>18</sup>

<sup>18</sup> Karayolları Genel Müdürlüğü (Mayıs 2011), Uzaklıklar, <http://www.kgm.gov.tr>

Harita 3: Serhat Bölgesi'ndeki Ulaşım Ağları ve Sınır Kapıları



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

### 3.2.2. Demiryolu

Serhat Bölgesi'ndeki tek demiryolu hattı Erzurum-Kars-Ermenistan hattıdır. Bu hattın Serhat Bölgesi'ndeki uzunluğu 174 km'dir. Hat, Rusların 1878-1918 yılları arasında 40 yıl Bölgede hüküm sürdükleri sırada açılmıştır. Demiryolu hattı tek hat olup; ahşap traversli, elektriksiz ve sinyalizasyonsuzdur. Bununla birlikte hattın ray ve beton travers çalışmaları devam etmekte ve yenilenen hattın Kars-Tif is demiryolu açılışına yetiştirilmesi planlanmaktadır.

Demiryolları konusunda Bölgede yaşanan en büyük gelişme, **Kars-Tiflis-Bakü Demiryolu** Projesinin inşaatının sürmesidir. Demiryolunun 2014 yılında tamamlanması öngörülmekte olup; Türkiye sınırları içinde 76 km'lik yeni bir hattın inşası söz konusudur. Marmaray ile birlikte düşünüldüğünde Avrupa ile Asya arasında Sibiryaya dışında yeni bir koridor oluşacaktır. Bu demiryoluna Kazakistan, Azerbaycan ve Çin yük garantisinde bulunmuştur.<sup>19</sup>

Londra-Pekin hattını oluşturacak olan Kars-Tif is demiryoluyla birlikte gerçekleşen bir diğer gelişme, **Kars-Iğdır-Nahçıvan Demiryolu** çalışmalarıdır.<sup>20</sup> Bu demiryolu, Serhat Bölgesi'ni

<sup>19</sup> Zaman Gazetesi, Dostluk Köprüsü Enerjiden Sonra Demir A larla Güçlenecek, 08 ubat 2007

<sup>20</sup> 2011 Yılı Yatırım Programı, 13.01.2011 tarih ve 27814 sayılı Resmi Gazete

Nahçıvan üzerinden İran, Türkmenistan ve Pakistan'a bağlayacaktır. Van Gölü geçişi nedeniyle kesintiye uğrayan Türkiye-İran demiryolu bağlantısı bu sayede kesintisiz sağlanacaktır. Hattın bir diğer önemi, Azerbaycan ile Nahçıvan arasında demiryolu bağlantısının Tiflis üzerinden sağlanacak olmasıdır. Çin Halk Cumhuriyeti'nden temin edilen krediyle gerçekleştirilecek olan Edirne-Kars hızlı tren yolu da demiryolu altyapısının geliştirilmesini sağlayarak demiryoluyla yük taşımacılığındaki ticari işletme hızını arttıracaktır. Anılan hatlarla birlikte Kars, demiryolu kavşak noktası haline gelecektir (Bakınız Harita 1 ve 3).

Kars'ın demiryolu kavşak noktası haline gelmesi, Kars'ta **Lojistik Merkezi**'nin kurulacak olmasına yol açmıştır. Türkiye'de TCDD tarafından gerçekleştirilen lojistik merkezlerden birisi de Kars'ta kurulacaktır.<sup>21</sup>

Demiryolları ile ilgili tek sorun eski Sovyet ülkelerindeki (Nahçıvan, Gürcistan, Türkmenistan, Azerbaycan...) ray açıklığının Türkiye ve Avrupa standartlarından daha fazla olmasıdır. Bu durumda genel uygulama sınırda tren değiştirilmesidir. Ancak tren değiştirme işleminde, taşınan malların ray açıklığına uygun vagonlara nakli sırasında bazı hasarlar oluşabilmektedir. Oluşabilecek hasarı önlemek üzere vagon veya tren değiştirme işlemi yerine boji (tekerlek grubu) değiştirme işlemi de uygulanabilmektedir.

### 3.2.3. Havayolu

Serhat Bölgesi'nde hâlihazırda Ağrı ve Kars Havaalanları açık bulunmaktadır. Iğdır Havaalanı'nın inşaatı ise devam etmekte olup; altyapısı tamamlanan üst yapısı ise Mart 2012'de tamamlanacak olan havaalanının 2012 yılının ikinci çeyreğinde açılması planlanmaktadır. Kars Havaalanı şehir merkezine 4 km, Ağrı Havaalanı 8 km, Iğdır Havaalanı ise yaklaşık 15 km mesafededir.

Ağrı ve Kars havaalanlarında yeni terminal binalarının inşaatı sürmektedir. Her gün Ankara ve İstanbul'a düzenli seferler gerçekleştirilmektedir. Kars Havaalanından hafif anın belirli günlerinde İzmir'e ve yaz mevsiminde tarifersiz seferlerle Almanya'ya uçmak mümkündür.

Iğdır Havaalanı'nın inşaatı devam etmekle birlikte, havaalanından Iğdır'ın dışında 400 bin nüfuslu Nahçıvan'ın ve Şak Paşa Sarayı, Ağrı Dağı, Dünya'nın en büyük ikinci meteor çukuru gibi turizm değerlerine ve 100 bin civarında nüfusa sahip olan Doğubeyazıt'ın da faydalanması beklenmektedir. Iğdır Havaalanı'nın bir diğer önemli özelliği, havaalanı yakınında Kars-Iğdır-Nahçıvan demiryolunun bulunacak olması ve söz konusu demiryolu ile bağlantısı öngörülmesi olan Organize Sanayi Bölgesi'nin yer almasıdır.

<sup>21</sup> 2011 Yılı Yatırım Programı, 13.01.2011 tarih ve 27814 sayılı Resmi Gazete

#### 3.2.4. Boru Hatları

Serhat Bölgesi, Hazar enerji kaynaklarına yakın bir coğrafyada yer aldığından bu kaynakların dış pazarlara ulaştırılması noktasında önemli boru hatlarına ev sahipliği yapmaktadır. Bu kapsamda Bölgede yer alan ve yapılması planlanan hatlar şu şekildedir;

- Bakü-Tiflis-Ceyhan Ham Petrol Boru Hattı,
- Bakü-Tiflis-Kars-Erzurum Doğalgaz Boru Hattı,
- İran-Ağrı-Erzurum Doğalgaz Boru Hattı,
- Kars-Iğdır-Nahçıvan Doğalgaz Boru Hattı (Planlama aşamasında)
- NABUCCO

### 3.3. SERHAT BÖLGESİ'NDE DIŞ TİCARET

Serhat Bölgesi'nde yer alan illerden Ağrı, Ardahan, Erzurum, Iğdır, Ermenistan, Nahçıvan ve Van ile, Kars ise Ermenistan ile sınırdır. Serhat Bölgesi, Kafkasya ile Orta Doğu'nun ve Ön Asya ile Anadolu'nun kesiştiği noktada yer almaktadır. Sınır olmasının verdiği avantajın yanı sıra Bölge halkının komşu ülkelerdeki halklarla yakın kültürel ve tarihsel bağlarının bulunması, ticari faaliyetlerin ve diğer sınır ötesi işbirliklerinin kurulmasını kolaylaştırmaktadır. Bu durum, Bölgenin sürekli göç veren nüfusu (1.133.660 kişi) nedeniyle iç pazarın küçük olmasının da bir zorlaması olarak değerlendirilebilir.

Serhat Bölgesi'nin en fazla ticaret yaptığı ülkeler İran, Nahçıvan, Irak, Orta Asya Türk Cumhuriyetleri ve Gürcistan şeklinde sıralanmaktadır. Bölgenin en fazla ihracat yapan illeri ise Iğdır, Ağrı, Ardahan ve Kars şeklinde sıralanmaktadır. En fazla ticaret yapılan ülkelere ve ihracat yapan illere bakıldığında bu iki husus arasında paralellik olduğu anlaşılmaktadır. İran ve Nahçıvan'a sınır olan Iğdır'ın ihracatı Serhat Bölgesi'nde birinci sırada iken, yine İran'a sınırı olan Ağrı ikinci sıradadır. Bölgenin durumu ve Doğu Anadolu Bölgesi'ndeki diğer önemli illerle kıyaslaması Tablo 3'te gösterilmiştir.

**Tablo 3: Serhat Bölgesi'nin Yıllara Göre Karşılaştırmalı İhracat Rakamları (ABD Doları)**

İller/Yıllar	2010	2009	2008
Iğdır	101.692.000	79.642.000	86.497.000
Ağrı	76.904.000	44.339.000	50.687.000
Ardahan	3.306.000	1.882.000	1.359.000
Kars	159.000	236.000	344.000
Elazığ	39.956.000	30.015.000	45.260.000
Erzurum	38.401.000	24.363.000	34.105.000
Malatya	275.344.000	221.155.000	255.607.000
Van	18.517.000	17.341.000	13.073.000

Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK), Dış Ticaret Verileri, İllere Göre İhracat, [www.tuik.gov.tr](http://www.tuik.gov.tr)

2011 yılı Temmuz ayı itibariyle Iğdır'da 100, Ağrı'da 44, Kars'ta 2, Ardahan'da 3 ihracatçı firma bulunmaktadır.<sup>22</sup> Hraç mallarının niteliğini Bölgede üretilen mallardan ziyade komşu ülkelerin ihtiyaç duyduğu mallar belirlediğinden, yapılan ihracat genelde ticari malların satılması şeklindedir. Bölgede sanayinin gelişmediği dikkate alındığında bu sonucun doğal olduğu anlaşılmaktadır. Ancak son yıllarda İran, Nahçıvan, Gürcistan, Azerbaycan, Ermenistan, Irak ve Orta Asya Türk Cumhuriyetleri'nde pazar araştırmaları yapılmakta ve bu durum bölgedeki sanayi faaliyetlerinin ihracat odaklı yapılması sonucunu doğurmaktadır.

2011 yılı Temmuz ayı itibariyle Ağrı'da 125, Iğdır'da 24, Kars'ta 6 ithalatçı firma bulunmaktadır. Ardahan'da ise ithalatçı firma bulunmamaktadır. Bölgede 2010 rakamlarıyla en fazla ithalat 30.827.000 ABD Doları ile Ağrı'ya aittir. Diğer illerden Iğdır'ın 2.419.000 ABD Doları tutarındaki ithalatı ise Tacikistan'dan getirilen deri ağırlıklıdır. Kars'ın ithalatı 327.000, Ardahan'ın ise 358.000 ABD Dolarıdır.<sup>23</sup>

Bölgenin dış ticaretine konu olan başlıca mallar şu şekilde sınıflandırılabilir;

- Kimyasal ürünler,
- Demir, çelik veya alüminyumdan inşaat ve inşaat aksamı,
- Mobilya,
- Kaplamalık ağaçlar, levhalar, kontaplak, sırik, kazık vs. ile ağaç yünü
- Kâğıt ve kâğıt ürünleri,
- Hazır giyim eşyası,
- Buğday unu, çikolata, şekerleme gibi gıda ürünleri,
- Deri

<sup>22</sup> Ekonomi Bakanlığı, İstatistik ve Analizler (2011), Dış Ticaret Verileri, İlere Göre Dış Ticaret, <http://www.ekonomi.gov.tr>

<sup>23</sup> Ekonomi Bakanlığı, İstatistik ve Analizler (2011), Dış Ticaret Verileri, İlere Göre Dış Ticaret, <http://www.ekonomi.gov.tr>



### 3.4. SERHAT BÖLGESİ'NDE LOJİSTİK FAALİYETLERİ

Serhat Bölgesi, düşük üretim ve düşük dış ticaret verilerine rağmen sınır olmasının verdiği avantajla birçok nakliye firmasına ev sahipliği yapmaktadır. Serhat Bölgesi, denize çıkışı olmaması ve yetersiz demiryolu ağları nedeniyle sadece karayolu lojistiği ağırlıklı bir faaliyet sürdürmektedir.

Ulaştırma Bakanlığı Erzurum Bölge Müdürlüğü verilerine göre (2011) Iğdır'da 52, Ağrı/Doğubeyazıt'ta 10 ve Erzurum'da 2 olmak üzere toplam 64 uluslararası taşımacılık yapma yetki belgesine (**C2 Yetki Belgesi**) sahip firma bulunmaktadır. Bu rakamlara göre, Erzurum Bölge Müdürlüğü'ne bağlı illerdeki C2 Yetki Belgeli firma sayısının yüzde 81'i Iğdır'da, yüzde 15'i Ağrı/Doğubeyazıt'ta ve yüzde 4'ü Erzurum'da bulunmaktadır.

Bölgenin en fazla uluslararası nakliye şirketinin bulunduğu Iğdır'daki taşımacılık şirketlerine bakıldığında bu firmaların ortalama 60 çekiciye sahip olduğu görülmektedir. Bu durumda Iğdır'da yaklaşık 3.120 civarında bir çekici varlığından bahsedilebilmektedir. Toplam ağır taşıt sayısına bakıldığında Iğdır'da 2008 yılında 3.045, 2009 yılında 3.243, 2010 yılında 3.872 ve 2011 yılı Haziran ayı itibarıyla 4.297 ağır vasıta (kamyon+çekici) bulunmaktadır.<sup>24</sup> Görüldüğü üzere, Iğdır'daki firma ve çekici sayısı gün geçtikçe artmakta olup; Iğdır'da ağır taşıt sayısı içindeki çekici varlığının yüzde 72'lik bir orana tekabül ettiği değerlendirilmektedir.

Bölgedeki firmaların her birinin kendine ait TIR parkları ve depoları mevcuttur. Firmalarla yapılan görüşmelerde Türkiye'nin İran ve Orta Asya yönlü yük taşımacılığının büyük oranda Iğdır'lı firmalar tarafından gerçekleştirildiği değerlendirilmiştir.

Bölge, içinde barındırdığı ağır taşıt sayısına ilaveten önemli bir güzergâhta yer aldığından Bölge dışından gelen ağır taşıtlara da hizmet sunmaktadır. Serhat Bölgesi'ndeki ağır taşıt yoğunluğunun, diğer sınır kapılarıyla karşılaştırılması Tablo 4'te düzenlenmiştir.

<sup>24</sup> Türkiye İstatistik Kurumu (Eylül 2011), Bölgesel İstatistikler, Ulaştırma, Motorlu Kara Taşıtı Sayıları-Kamyon, <http://www.tuik.gov.tr>



Tablo 4: Dilucu-Gürbulak Bölgesindeki Aylık TIR Trafiği (Adet)

Aylar	Ağustos 2011		Temmuz 2011		Haziran 2011	
	Giriş	Çıkış	Giriş	Çıkış	Giriş	Çıkış
Sınır Kapıları						
Habur (Irak)	49.834	42.577	42.512	46.289	45.747	46.665
Dilucu-Gürbulak (Nahçıvan-İran)	13.907	16.840	12.982	14.604	14.490	17.115
Kapıkule (Bulgaristan)	18.282	19.403	19.127	19.736	19.870	20.201
Sarp (Gürcistan)	10.131	9.845	9.984	9.703	9.751	9.421
Cilvegözü (Suriye)	6.243	6.010	5.990	8.031	5.098	5.805
İpsala (Yunanistan)	5.086	5.148	6.050	6.166	5.972	5.841

**Kaynak: Ulaştırma Bakanlığı, Kara Ulaştırması Genel Müdürlüğü, 2011 Yılı Sınır Geçiş İstatistikleri**

Tablo 4'e göre Dilucu-Gürbulak Sınır Kapıları Türkiye'nin Habur ve Kapıkule'den sonra en işlek 3. koridorudur. Habur ve Cilvegözü sınır kapılarını içeren ve hinterlandında Mersin, Adana, Gaziantep, Mardin, Halep ve Musul'u barındıran **Türkiye-Suriye-Irak koridoru**; Kapıkule ve İpsala sınır kapılarını içeren ve hinterlandında İstanbul, Sofya, Atina, Milano, Paris ve Münih'i kapsayan **Türkiye-Avrupa koridoru**; Sarp, Dilucu ve Gürbulak sınır kapılarını içeren ve hinterlandında İstanbul, Ankara, Mersin, Samsun, Trabzon, Gürcistan, İran, Orta Asya, Pakistan ve Çin'i kapsayan **Türkiye-Kafkasya-Ön Asya koridoru** karayolu ve gelecekte demiryolu taşımacılığında 3 önemli koridoru oluşturmaktadırlar. Bu koridorlar Türkiye'nin lojistik merkez stratejisi açısından birbirlerinin tamamlayıcısı durumunda olup, ana koridorları oluşturmaktadırlar. Bununla birlikte tali koridor olarak kuzey-güney koridoru da mevcuttur ki bu koridor **Rusya-Türkiye-Orta Doğu koridoru** olarak isimlendirilebilir. Görüldüğü üzere Türkiye-Kafkasya-Ön Asya ve Türkiye-Rusya-Orta Doğu koridorlarının kesişiminde Serhat Bölgesi yer almaktadır.

Karayolu lojistiğinin yanı sıra Kars-Tiflis demiryolu ve Kars-Iğdır-Nahçıvan demiryolu projelerinin yapılacak olması, Bölgedeki 3 ilde havaalanının bulunması, Kars'ta demiryollarının kavşak noktasında bir lojistik merkezinin inşa edilecek olması ve yeni sınır kapılarının

hazırlıklarının yapılması Serhat Bölgesi'nin demiryolu ve havayolu lojistiği konusunda da gerekli altyapıya sahip olacağını göstermektedir. Bu gelişmelere Horasan-Ağrı- ran demiryolunun da konuşulmaya başlanması ve gündeme getirilmesi de eklendiğinde Bölgenin önemi daha iyi anlaşılacaktır.

Bununla birlikte Serhat Bölgesindeki karayolu lojistiği faaliyetlerinin yürütülmesinde bazı yapısal sorunlar bulunmaktadır. Bölgenin sunduğu büyük potansiyele rağmen taşımacılık faaliyetleri, ucuz motorin tedarikiyle elde edilen fiyat avantajının diğer bölgelerdeki firmalarla rekabet üstünlüğüne yol açması anlayışına dayanmaktadır. Bu yapısal soruna Bölgenin bir üretim merkezi olmaması da eklenebilir. Bu nedenle İstanbul, Zmit, Bursa gibi sanayileşmiş kentlerde imal edilen malların komşu coğrafyalara ulaştırılması temel taşımacılık faaliyetidir.

Bölgedeki taşımacılık şirketlerinin kendi TIR parkları ve depoları bulunmakta olup, düzensiz ve dağınık bir görüntü arz etmektedir. Bu durum çevre sorunlarına ve işletme maliyetlerinin artmasına yol açmaktadır. Bölgedeki firmaların birlikte iş yapma kültürünün bulunmaması da büyük bir engel olarak ortaya çıkmaktadır.

Bölgede, önemli bir ağır taşıt varlığına rağmen çekici üreten firmaların yetkili bakım ve onarım servisleri bulunmamaktadır. Sınır kapılarında oluşan kilometrelerce uzunluğundaki kuyruklara rağmen şoförlerin/araçların güvenliğini sağlayacak ve ihtiyaçlarını karşılayacak bir TIR parkının bulunmaması da başka bir sorundur.<sup>25</sup>

#### Resim 1: Dilucu Kara Sınır Kapısı-Iğdır



<sup>25</sup> Serhat Bölgesi Sınır Kapıları İnceleme Raporu, Serhat Kalkınma Ajansı, Kasım 2011, s. 19-20

Bölgedeki nakliye firmalarının karşılaştıkları bir diğer sorun, İran Devleti tarafından alınan motorin farkı uygulaması ve yol kullanım ücretidir. Bilindiği gibi İran'da motorin fiyatları Türkiye ile kıyaslandığında daha ucuzdur. Bu nedenle İran'dan transit geçiş yapan veya İran'a giden Türk nakliye araçları İran'dan motorin almaları karşılığında aradaki fiyat farkını İran'a ödemek durumundadırlar. Ancak uygulamada motorin almadan transit geçiş yapan araçlardan da söz konusu fiyat farkının alınması navlun fiyatlarını arttırmaktadır. Yol kullanım ücreti ise İran'a ait karayollarını kullanan Türk nakliyecilerinden mesafeye göre Euro üzerinden tahsil edilen bir bedeldir. Mütakabiliyet esas gereği Türk tarafınca İran plakalı araçlara da uygulanması gereken bu uygulama ne yazık ki tek taraf 1 olarak Türkiye aleyhine uygulanmaktadır.

### Resim 2: Gürbulak Kara Sınır Kapısı-Doğubeyazıt/Ağrı



Türkiye'yi ve Serhat Bölgesi'ni 2023 yılına hazırlamak, Serhat Bölgesi'ndeki lojistik sorunlarını çözerek bu faaliyetleri sistemli ve düzenli bir şekilde geliştirmek ve Bölgedeki üretimi ve istihdamı artırmak için önemli koridorların kesişiminde yer alan Serhat Bölgesi'nde bir Serhat Lojistik Vadisi fikri geliştirilmektedir. Serhat Lojistik Vadisi (SLV) zamana ve mekâna bağlı olarak geliştirilecek bir lojistik kampüsüdür. Bu kampüs tüm Serhat Bölgesini kapsayacak bir koridor içerisinde Lojistik Parkını, Lojistik Hıftas Organize Sanayi Bölgesini, Lojistik Eğitim Kurumlarını (Lojistik Sistem Mühendisliği, Lojistik Meslek Yüksekokulu ve Lojistik Lisesi), Lojistik Ar-Ge Merkezini, Lojistik Ticaret Merkezini (Lojistik firma temsilcilikleri, lojistik borsası ve fuar alanı) ve Lojistik Müzesini kapsamaktadır.

## 4. SERHAT LOJİSTİK VADİSİ

### 4.1. LOJİSTİK PARK

Lojistik parkların teknik, hukuki ve coğrafi konum açılarından değerlendirmeye tabi tutuldukları bilinmektedir. Bu nedenle lojistik parkların bazı özelliklere sahip olması gerekmektedir. Parkın sahip olduğu özellikler onun niteliğini de belirlemektedir. Bu kapsamda Serhat Bölgesi'ndeki lojistik parkın coğrafi konumu gereği uluslararası bir lojistik park olması beklenmektedir. Bu durum, şu şekilde formüle edilebilir;<sup>26</sup>



Lojistik parkın değerini arttıran en temel unsur ulaşılabilirliktir. Bu nedenle, lojistik parkın demiryolu, denizyolu, havayolu ve karayolu ile ulaşılabilir olması ve farklı taşıma modlarının entegrasyonunu sağlaması gerekmektedir. Bu durum 9. Ulusal Kalkınma Planında da teyit edilmiştir. Ulaşılabilirlikten sonra taşıma ve dağıtım merkezi olma potansiyeli gelmektedir.<sup>27</sup>



<sup>26</sup> Murat ERDAL, www.muraterdal.com (Erişim tarihi: 14.04.2011)

<sup>27</sup> Murat ERDAL, www.muraterdal.com (Erişim tarihi: 14.04.2011)

Lojistik Parkı, Serhat Lojistik Vadisi'nin önemli bir bileşenidir. Serhat Bölgesi sınır bölgesi olduğundan ve önemli projelere ev sahipliği yaptığından doğal bir lojistik koridoru oluşturmaktadır. Bu koridorun yansması konsolidasyon ve de-konsolidasyon niteliğine haiz lojistik parkın yapılmasında ifadesini bulmaktadır.

Devlet Demiryolları (TCDD) tarafından 50 milyon TL'lik yatırımla<sup>28</sup> Kars'ta kurulacak olan Lojistik Park (Köy/Merkez), Serhat Lojistik Vadisi'nin en önemli ve yapım hazırlıkları süren tek unsurudur. Kars-Tiflis-Bakü, Kars-Erzurum-Mersin/ İstanbul ve Kars-Iğdır-Nahçıvan- Erzurum gibi 3 önemli demiryolu hattının kesiştiği noktada yer alması planlanan parkın, yük trafiğinde önemli bir lojistik faaliyet yürütmesi, blok tren uygulamalarıyla Kars'ta toplanacak malların buradan dağıtılması, Kafkaslardan gelen malların ise bazı standardizasyon ve AB'ye uygunluk denetimlerinin Kars'ta yapılması planlanmaktadır.

Iğdır'daki çekici varlığı hesaba katıldığında, özellikle Kars-Iğdır-Nahçıvan demiryolu ile birlikte karayolu taşımacılığının demiryolu ile entegrasyonu sağlanacak ve koridorun cazibesi arttırılmış olacaktır.

Kars'taki lojistik parkın özellikleri ve içeriği şu şekilde tanımlanabilir;

- Coğrafi konum,
- Kara, hava ve demiryolu ile bağlantıları,
- Kombine taşımacılık altyapısı,
- Komşu ülkelere yakınlık (İran, Azerbaycan, Nahçıvan, Gürcistan, Ermenistan, Orta Asya Türk Cumhuriyetleri),
- Üretim ve tüketim merkezlerine yakınlık (dış pazarlarla birlikte düşünülürse),
- Yasal çerçevede basitlik,
- İş süreçlerinde standartlaşma,
- Gelişmiş bilgi ve iletişim altyapısı,
- Lojistik parkın saha genişliği (ofisler, konteyner alanları, araç parkları, depolar, antrepolar, kapalı ve soğutmalı depolar, paketleme-ambalajlama ve elleçleme-yük indirme ve bindirme-, ihracat ve suphalan sahası),
- Transit taşımacılık için elverişlilik,
- TIR gümrük müdürlüğü,
- Muhafaza müdürlüğü,
- Merkez laboratuvar müdürlüğü,
- İl müdürlüklerinin temsilciliği (Gıda Tarım ve Hayvancılık, Bilim Sanayi ve Teknoloji),

<sup>28</sup> "Uluslararası Kaşgar'dan Endülü's'e Türk-İslam İlişkileri Sempozyumları Gazi Kars - Kahramanmaraş'ta Ulaştırma Bakanı Sayın Binali YILDIRIM'ın yaptığı açılış konuşması (29-31 Ekim 2011)

- Ticaret ve Sanayi Odası,
- Banka ve finans kurumları, sigorta şirketleri, PTT, motel, restoran, kafe, alışveriş merkezi, parklar, akaryakıt ve LPG istasyonları, arıtma ve ısıtma tesisleri, konferans salonu, sağlık ocağı, terzi, kırtasiye, spor sahaları, internet kafeler, kameralı TIR parkları, bakım-onarım ve yetkili satış servisleri,
- İhracatçı birlikleri,
- Saymanlık müdürlüğü,
- Türk Standartları Enstitüsü,
- Ulaştırma Bakanlığı'nın ilgili kuruluşları

## 4.2. LOJİSTİK İHTİSAS ORGANİZE SANAYİ BÖLGESİ

Lojistik İhtisas Organize Sanayi Bölgesi (OSB) bölgedeki lojistik firmalarının yanı sıra komşu ülkelerin de ihtiyacını karşılamak üzere tasarlanmaktadır. Serhat Bölgesi sahip olduğu TIR varlığı, dolaşımda bulunan aylık 30.000'den fazla ağır taşıt hacmi ve komşu ülkelerden gelen talepler ile birlikte büyük bir potansiyele sahiptir. Önemli bir lojistik parka sahip olmasının verdiği avantajla birlikte stok yönetimi mükemmel bir konsolidasyon sanayisi oluşturulabilecektir.

Bölgede yer alacak bir lojistik ihtisas OSB, bölgenin ihtiyacını kısa sürede ve daha az maliyetle temin etme imkânı sunacaktır. Lojistik OSB'de lojistik sektörünün ihtiyaç duyabileceği malzemelerin üretimi gerçekleştirilebilecektir. Bu nedenle kurulacak bir lojistik ihtisas OSB'de şu sektörler yer alabilecektir;

- Damper veya karoser üretimi,
- Lastik kaplama veya lastik üretimi,
- Treyler üretimi,
- Beton travers üretimi,
- Treyler brandası üretimi,
- Hidrolik sistemler,
- Koltuk üretimi,
- Diğer oto yedek parçaları,
- Oksijen tüpü üretimi,
- Deri imalathanesi,
- Bisiklet ve motosiklet üretimi,
- Plastik imalatı ve plastik doğrama,
- Alüminyum ve demir-çelik,
- İplik ve diğer tekstil ürünleri

Anılan sektörler ihtiyaçlara göre şekillendirilebilecektir. Lojistik ihtisas OSB için yatırım aşamasında kullanılacak teşviklerin uygulanması ve elde edilecek ürünlerin ileri-geri bağlantılarının sağlanması gerekmektedir. Orta ve uzun vadede bu cazibeyi sağlayacak ana unsur komşu ülkelerle Ortak Sanayi Bölgesi'nin kurulması veya bölgenin özel ekonomik bölge/serbest bölge ilan edilmesidir. Ortak Sanayi Bölgesi kurulması durumunda komşu ülkelerdeki enerji (Iran ve Azerbaycan doğalgazı) kaynaklarından düşük fiyatla yararlanılabilecektir. Türkiye-Iran Ortak Sanayi Bölgesine ilişkin yürütülen görüşmelerde uygun yerlerin Serhat Bölgesinde bulunması (Iğdır ve Doğubeyazıt) bölgenin avantajını ortaya koymaktadır.<sup>29</sup>

### 4.3. LOJİSTİK EĞİTİM KURUMLARI

Bölgede lojistiğin önem kazanması üniversitelerde lojistik ile ilgili bölümlerin açılmasını da beraberinde getirmiştir. Kafkas Üniversitesi ve Iğdır Üniversitesi bünyesinde lojistik önlisans programlarının açılması bunun bir kanıtıdır.

Serhat Lojistik Vadisi'nin bir eğitim yuvası olması kaçınılmazdır. Vadinin ihtiyaç duyabileceği nitelikli insan kaynaklarının yetiştirilmesi ve geleceğe yönelik stratejilerin bilimsel yaklaşımlarla belirlenebilmesi amacıyla lojistik konusunda eğitim veren fakülte, yüksekokul ve meslek lisesinin Vadi içinde yer alması gerekmektedir.

Bölgedeki üniversitelerin Lojistik Meslek Yüksekokulu veya lojistik sistem mühendisliği programının yanı sıra dış ticaret, iş ve gümrük idaresi, muhasebe, makine mühendisliği, işletme gibi programları da ihtiyaç duyulacak programların başında gelecek; Lojistik Vadisinde eğitimlerini tamamlayan gençler staj imkanına sahip olacak ve simülasyon merkezleri ile uygulamalı olarak işi yerinde öğrenebileceklerdir.

Lojistik eğitim kurumları bölgedeki gençlerin üniversiteye gitme oranlarını arttıracak ve istihdamda artış sağlayacaktır. Bu eğitim kurumlarında komşu ülkelerin dili ve gümrük mevzuatları dahil nitelikli bir eğitimin verilmesi yerinde olacaktır.

### 4.4. LOJİSTİK AR-GE MERKEZİ

Lojistik Ar-Ge Merkezi, lojistik vadisinin yaşayan bir organizma olduğu ön kabulüyle sürekli kendini geliştirmesi, maliyetleri düşürmesi ve karşılaşılabilecek sorun alanlarına çözüm üretmesi amacıyla geliştirilecektir. Ar-Ge Merkezi sadece lojistik park için değil Türkiye ve dünyadaki diğer lojistik firmalarının da yurtiçi veya yurtdışı faaliyetleri sırasında karşılaştıkları sorunların çözülebilmesi için de çalışacaktır. Gerekli laboratuvar ve araç-gereçlerle donatılacak olan Ar-Ge Merkezinde lojistik yazılım faaliyetleri sürdürülebilecektir. Bu noktada merkezin en büyük destekçisi üniversiteler ve lojistik ihtisas OSB olacaktır.

<sup>29</sup> "Iran'la Ortaklık için 4 | Yarıştı" başlıklı haber, Sabah Gazetesi, 20 Temmuz 2010



#### 4.5. LOJİSTİK TİCARET MERKEZİ

Serhat Lojistik Vadisi içinde yer alacak olan bir diğer bileşen ticaret merkezidir. Lojistik Vadisinde yapılan hemen her türlü işlemin ekonomik bir yansıması bulunmaktadır. Bu nedenle Vadiide gerçekleştirilen faaliyetlerin tanıtımının yapıldığı, Vadiyi kullananların ticari ortaklıklar kurabildiği ve görüşmeler yapmak üzere bir araya gelebildiği bir alana ihtiyaç duyulacaktır. Ticaret merkezi ilgili ulusal veya uluslararası firmaların irtibat bürolarını barındıracaktır. Bu alan ulusal veya uluslararası lojistik fuarlarına da ev sahipliği yapabilecektir. Ticaret merkezinde yurtiçi ve yurt dışı firma temsilcileri bir araya gelebilecek, iş ortaklıkları kurabilecek, lojistik hizmetlerini yerinde görerek karar verebilecek, güvene ve güvenliğe dayalı işbirlikleri oluşturulabilecektir.

Ticaret merkezinin en önemli unsuru Lojistik Borsasıdır. Serhat Bölgesindeki nakliyecilerin kültürel yakınlıkların da etkisiyle Türkiye'nin İran, Kafkasya ve Orta Asya yönlü taşımacılık faaliyetlerinde önemli bir konumda bulunduğu daha önce belirtilmişti. Bu TIR'lar sanayi bölgelerine boş gitmekte ve yükünü alarak malı teslim edeceği ülkeye (İran, Orta Asya Türk Cumhuriyetleri vs.) ulaştırmaktadırlar.

Bu durumda nakliyecilerin masraf arı büyük ölçüde artmaktadır. Bu maliyetleri düşürmek amacıyla borsa sistemi geliştirilmelidir. Özellikle Iğdır'daki nakliyecilerin batıya boş gitmelerini önlemek amacıyla kurulacak sistemin şu şekilde çalışması planlanmaktadır. Batıya yük almaya gidecek bir nakliyeciyi boş gitmeyi önlemek amacıyla öncelikle sanal ortamda borsa sistemine şifresi ve kullanıcı adıyla giriş yapacaktır. Malını batıya göndermek isteyen imalatçı ise yine sisteme göndereceği yükün bilgilerini şifresi ve kullanıcı adıyla girecektir. Nakliyeciyi yolu üzerinde bulunan ve yine yolu üzerinde bir yere bırakılacak olan yükü sistemde görebilecek ve imalatçıya bir fiyat teklifi verebilecektir. Benzer şekilde başka nakliyeciler de sistemden yüke ilişkin bilgileri görebilecek ve fiyat teklifi verebilecektir. Bu şekilde hem üretici düşük fiyatlarla malını batıya ulaştırabilecek, hem de batı yönlü boş gidişlerin önüne geçilerek harcanan yakıtın maliyeti çıkarılacaktır. Örneğin Erzurum'daki bir üretici Bolu'ya mal gönderecekse Iğdır'dan İstanbul'a gitmek üzere yola çıkan bir TIR ile malını Erzurum'dan göndereceği fiyattan daha düşük bir fiyata gönderebilecektir. Bununla birlikte malın yeri, miktarı ve cinsine göre birden fazla müşteri de bulunabilecektir.

#### 4.6. LOJİSTİK MÜZESİ

Bilindiği gibi, dünyanın sular altında kalacağını bildirmesi üzerine Hz. Nuh, her canlıdan birer çift yaptırdığı gemiye almış, onları su üzerinde taşımış ve insanlığın tekrar yeryüzünde hayat bulmasını sağlamıştır. Bu olay tüm ilahi dinlerde Nuh Tufanı adıyla kutsal kabul edilmektedir. Nuh'un Gemisinin sular çekilince Ağrı Dağına oturduğu da yerli ve yabancı birçok otorite ile Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından kabul edilmektedir.<sup>30</sup> Bu nedenle dünyanın bilinen ilk lojistik faaliyeti Serhat Bölgesinde gerçekleşmiştir.

30 Taşınmaz Kültür ve Tabiat Varlıkları Yüksek Kurulu'nun 17.09.1987 tarih ve 3657 sayılı Kararı



Lojistik Vadisi içinde yer alacak olan lojistik müzesinde öncelikle Nuh'un Gemisi teması işlenecektir. Bununla birlikte Türkiye'de ve dünyada lojistik faaliyetlerinde kullanılmış araç ve gereçlerin sergilendiği bölümler de bulunacaktır. Lojistik Müzesinin Ağrı Dağını görecek bir mevkide bulunması (Iğdır veya Doğubeyazıt) bölgenin turizm marka değerini artıracaktır.

## 5. SONUÇ

**T**ürkiye, ortaya çıkan yeni küresel üretim merkezleri ile tüketim merkezleri arasında önemli bir koridor oluşturmakta; 2023 Vizyonu doğrultusunda dünyanın en büyük ilk on ekonomisi arasına girmek için gerekli yatırımları planlamakta ve gerçekleştirmektedir. Bu iki gelişmenin ortak noktası ise lojistikdir.

Türkiye'nin Kaf asya, Orta Asya ve Uzakdoğu'ya açılan kapısı olan Serhat Bölgesi, altyapı inşaatı büyük ölçüde tamamlanmış Kars-Tif is-Bakü demiryolu ve bu demiryoluyla bağlantılı Kars Lojistik Parkı ile lojistik konusunda önemli gelişmelere tanık olmaktadır. Demiryolu çalışmalarının tamamlanmamasına rağmen inşaat sırasında ihtiyaç duyulan çimento, işgücü, kamyon, iş makinesi, motorin gibi kalemlerin mümkün olduğunca bölgeden temin edilmesi, Kars'ın ekonomisinde bir hareketliliğe yol açmıştır. Bununla birlikte Kars Lojistik Parkının demiryolu kavşak noktasında olacak olması (Gürcistan-Azerbaycan-Kazakistan'dan gelen yükler ile Iğdır-Nahçıvan demiryolu hattı ile İran-Pakistan-Türkmenistan'dan gelecek yükler Kars'ta keşişecektir.) bu merkezin konsolidasyon veya de-konsolidasyon merkezi olması noktasında önemli bir cazibe alanı oluşturmaktadır. Nitekim Kars Lojistik Parkı Türkiye'nin son lojistik üssü olmakla birlikte, doğudan bakıldığında Avrupa Birliği Gümrüğüne ilk giriş noktası olacaktır.

Genel olarak bir lojistik merkezde idari bina, genel antrepo, Saymanlık müdürlüğü, ihracat sahası, TIR gümrük müdürlüğü, dış ticarete standardizasyon, suphalan sahası, soğuk hava depoları, muhafaza müdürlüğü, Türk Standartları Enstitüsü, geçici depolama alanları, merkez laboratuvar müdürlüğü, ihracatçı birliklerinin irtibat bürosu, Bilim, Sanayi ve Teknoloji Müdürlüğü, Gıda, Tarım ve Hayvancılık Müdürlüğü, firma temsilcilerinin ofisleri ve muhasebecileri, sosyal tesisler (motel, kafeterya, market, terzi, kırtasiye, büfe, internet kafe, spor sahaları vb.), bankalar, sigorta şirketleri, kargo ve PTT, akaryakıt istasyonları ve yetkili bakım-onarım servisleri, ısıtma ve atık yönetim sistemi, sağlık ocağı ve güvenlik birimleri yer almaktadır.<sup>31</sup>

Görüleceği üzere Kars'ta kurulacak lojistik park tam bir kampüs hüviyetinde olup; istihdam edeceği doğrudan ve dolaylı kişi sayısı ile birlikte Kars'ın işsizlik sorununun çözülmesine büyük katkı sağlayacaktır.

Kars'ta yapımı devam eden çalışmaların dışında Iğdır'da yeni havaalanının açılacak olması da bölgeden 400 kişinin istihdam edilmesini mümkün kılacaktır. Iğdırlılar tarafından sabırsızlıkla beklenen Kars-Iğdır-Nahçıvan demiryolu projesi ise gerek inşaatı sırasında geçeceği güz-

<sup>31</sup> Ankara'nın Kazan İçesindeki Ankara Lojistik Üssü'ne Serhat Kalkınma Ajansı tarafından 04 Mart 2011 tarihinde yapılan teknik inceleme ziyareti gözlemleri.

ergâhtan istihdam edeceği işgücü gerekse de tamamlandıktan sonra Iğdır Organize Sanayi Bölgesi'nde bir istasyona sahip olacak olması nedeni ile bölgeye önemli bir katma değer sağlayacaktır.<sup>32</sup>

Iğdır ve Doğubeyazıt hâlihazırda karayolu taşımacılığı yapan çok sayıda işletmeyi barındırmaktadırlar. Bu işletmelerde çalışan personel sayısının 4.000 civarında olduğu tahmin edilmektedir. Bu işgücü içerisinde TIR şoförü, muhasebeci, gümrük komisyoncusu ve ihracat danışmanları bulunmaktadır. Bölgedeki çekicilerin bakım-onarım ve yedek parça ihtiyacı düşünüldüğünde küçük sanayi sitesi esnafının önemi de anlaşılmış olacaktır.

Bölgeden batıya yapılan taşımacılığın maliyeti ise oldukça avantajlıdır. Komşu ülkelerden ucuz temin edilen motorin ile İstanbul gibi sanayileşmiş bölgelerden yük almaya giden ve oradan aldığı yükü Orta Asya, İran ve Kafkasya ülkelerine ulaştıran bölge firmaları, rekabet ve bu ülkelerde yaşayan insanlarla ortak dil ve kültüre sahip olmasının avantajlarını iyi kullanmaktadırlar.

Tüm bu gelişmeler bölgede önemli bir istihdam sunan; ancak henüz emekleme döneminde olan lojistiğin Serhat Bölgesi için orta ve uzun gelecekte ne kadar vazgeçilmez olacağını göstermektedir. Türkiye'nin gerek Avrupa-Asya ticaretinden yeterince faydalanabilmesi gerekse de 500 milyar dolarlık ihracat hedefine ulaşması için yeni pazarlara girebilmesi bakımından Serhat Bölgesinde önemli projeleri gerçekleştirmesi kaçınılmazdır. Bu hususların gerçekleştirilmesi durumunda Türkiye, başka ülkeler için de önemli bir koridor olabilecektir.

Bu amaçları gerçekleştirmek ve sistemli bir lojistik faaliyeti sunabilmek amacıyla tasarlanan Serhat Lojistik Vadisi, 6 bileşenden oluşan bir lojistik kampüsüdür. Vadi ile amaçlanan Serhat Bölgesinde tarım-hayvancılık ve turizm dışında yeni bir iş sahası geliştirmektir. Sınır olmasının avantajlarını yeterince kullanamayan Bölge, Türkiye'nin Orta Asya ve Kafkasya'ya açılan kapısı durumundadır. Lojistik hizmetlerinden istediği payı alabilmesi Bölgenin cazip hale getirilmesi ve büyük ölçekli kamu yatırımlarının tamamlanması ile mümkündür. Lojistik Vadisi ile Bölgede yeni iş imkanları oluşacak, hizmet sektörü gelişecek, lojistiğin getireceği avantajla montaj sanayi kurulacak ve Vadinin istihdam üzerindeki çarpan etkisi beklenenden fazla olacaktır. Bu durum Türkiye'nin gelişmişlik sıralamasında 26 Bölge içinde 25. sırada bulunan Serhat Bölgesinin kalkınmasına hizmet edecek ve bölgeler arası gelişmişlik farklarını azaltacaktır.

Hz. Nuh'un Gemisinin metaforik olarak dünyanın bilinen ilk lojistik faaliyeti olduğu düşünülürse, Ağrı Dağını bünyesinde barındıran Serhat Bölgesinin dünyadaki ilk lojistik faaliyetine ev sahipliği yapan yer olduğu anlaşılacaktır. Geçmişte pek Yolu nedeniyle insanlar yine bu topraklarda geçimlerini ticaret ile sağlamışlardır. Günümüzde ise Serhat Bölgesi,

<sup>32</sup> Ulaştırma Bakanlığı, Demiryollar, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı (DLH) Genel Müdürlüğü, Kars-İğdır Aralık-Dilucu Demiryolu Projesi Fizibilitesi,

yapımı planlanan veya devam eden projelerle sahip olduğu potansiyeli eski günlerde olduğu gibi harekete geçirecek bir fırsata kavuşmuş olacaktır. Bu gelişmelerin doğru yönlendirilmesi ve bundan en büyük verimin sağlanması temel amaçtır. Geçmişte olduğu gibi günümüzde ve gelecekte Serhat Bölgesinin lojistik faaliyetlerinden en büyük ekonomik faydayı sağlaması makro ölçekte böyle bir projenin hayata geçirilmesi ile mümkün olacaktır.



## KAYNAKÇA

1. Ankara Lojistik Üssü (Şubat-Mart 2011), *Genel Bilgiler*, Logitrend, Sayı 1,
2. Cumhurbaşkanlığı Makamının himayesinde *Türkiye'nin Stratejik Vizyonu 2023* (Mayıs 2011), <http://www.tsv2023.org>
3. Dostluk Köprüsü Enerjiden Sonra Demir Ağlarla Güçlenecek (08 Şubat 2007), *Zaman Gazetesi*,
4. Dudullu OSB (Şubat 2011), *Türk Lojistik Sektörü Dünya Liginde*, 2 Aylık Yerel Dergi, Sayı 18,
5. Dünya Bankası, *Lojistik Performans İndeksi-2010*, <http://web.worldbank.org/WBSITE/EXTERNAL/TOPICS/EXTTRANSPORT/EXTTLF/0,,contentMDK:21514122~menuPK:3875957~pagePK:210058~piPK:210062~theSitePK:515434,00.html>
6. İran'la Ortaklık İçin 4 İl Yarıştı (20 Temmuz 2010), *Sabah Gazetesi*,
7. Karayolları Genel Müdürlüğü (Mayıs 2011), *Uzaklıklar*, <http://www.kgm.gov.tr>
8. Müstakil Sanayici ve İşadamları Derneği (2010), *Lojistik Sektör Raporu*, İstanbul,
9. Doç. Dr. Murat ERDAL, [www.muraterdal.com](http://www.muraterdal.com)
10. Rayturk (2011), <http://www.rayturk.net>
11. Serhat Kalkınma Ajansı, Serhat Bölgesi Sınır Kapıları İnceleme Raporu, Kasım 2011,
12. Türkiye Cumhuriyeti Başbakanlık Yatırım Destek ve Tanıtım Ajansı (2010), *Taşımacılık ve Lojistik Sektörü Raporu*, Deloitte,
13. Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD) Genel Müdürlüğü, 2010-2014 Stratejik Planı, [www.tcdd.gov.tr](http://www.tcdd.gov.tr)
14. Türkiye İstatistik Kurumu Haber Bülteni (Mart 2011), *Gayri Safi Yurtiçi Hasıla*, Sayı: 66,
15. Türkiye İstatistik Kurumu (Eylül 2011), Bölgesel İstatistikler, Ulaştırma, *Motorlu Kara Taşıtı Sayıları-Kamyon*, <http://www.tuik.gov.tr>
16. T. C. Ekonomi Bakanlığı, İstatistik ve Analizler (2011), *Dış Ticaret Verileri, İllere Göre Dış Ticaret*, <http://www.ekonomi.gov.tr>
17. T. C. Ulaştırma Bakanlığı, Kara Ulaştırması Genel Müdürlüğü, *2011 Yılı Sınır Geçiş İstatistikleri*, <http://www.kugm.gov.tr>
18. T.C. Ulaştırma Bakanlığı, Demiryollar, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı (DLH) Genel Müdürlüğü, *Kars-İğdır-Aralık-Dilucu Demiryolu Projesi Fizibilitesi*,
19. T.C. Ulaştırma Bakanlığı (Eylül 2007), *Ulaştırma Operasyonel Programı*, Ankara,
20. Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Birliği (IRU), *Proje ve Kampanyalar*, <http://www.iru.org/en/project-euroasian>
21. Uluslararası Para Fonu (Ekim 2010), *Dünya Ekonomik Görünüm Raporu*, <http://www.imf.org>
22. *2011 Yılı Programı*, 17 Ekim 2010 tarih, 27732 sayılı Resmi Gazete,
23. *2011 Yılı Yatırım Programı*, 13.01.2011 tarih ve 27814 sayılı Resmi Gazete

## EK: LOJİSTİK MERKEZİNİN KARS'TA KURULABİLİRLİ İNE İLİ KİN RAPOR (A USTOS 2010)

### G R

ki 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 Bloku 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 Kaf asya, Balkanlar ve Orta Asya'da 90'lı yıllar boyunca devam edecek çatışmalara neden olmuştur.

Günümüzde Kaf asya 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>33</sup> Konunun Çin ve Avrupa açısından bir başka boyutu, Orta Asya ve Kaf asya'da sürecek 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-Tif is-Bakü ile etüt çalışmaları süren Kars-Iğdır-Nahçıvan- ran-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 Kaf asya'dır.

<sup>33</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-Kaf aslar), deniz (Karadeniz-Adriyatik-Doğu Akdeniz-Kızıldeniz-Basra Körfezi-Hazar Denizi) ve kıta (Avrupa-Kuzey Afrika-Güney, Orta ve Doğu Asya) havzalarından oluşmaktadır.<sup>34</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>35</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 Kaf aslara 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-Tif is-Bakü ve etüt çalışmaları süren Kars-Iğdır-Nahçıvan- ran demiryolu projeleri ile ortaya çıkmaktadır. Anılan demiryolu projelerinin, ileri-geri bağlantıları, enerji nakil hatları ve taşımacılık sistemindeki yeni anlayış ile birlikte düşünülmesi gerekmektedir.

<sup>34</sup> Ahmet DAVUTO LU, Stratejik Derinlik Türkiye'nin Uluslararası Konumu, Birinci Baskı, Küre Yayınları, İstanbul, 2001, s.118

<sup>35</sup> Sabah Gazetesi, "hracat Artışı ve Bayram Piyasada TIR Bırakmadı" başlıklı haber, 06 Eylül 2010





TRA2 Bölgesi, Hazar enerji kaynaklarının Avrupa'ya taşınmasında en istikrarlı koridorun önemli bir kesimini oluşturmaktadır. Yüzyılın projesi olarak nitelendirilen ve Dünya Petrol Hraç Eden Ülkeler Birliğinin kontrolünde olmayan tek boru hattı olan Bakü-Tif is-Ceyhan (BTC) petrol boru hattı ile Bakü-Tif is-Erzurum doğalgaz boru hattı TRA2 Bölgesinden geçmektedir. Kazakistan'ın BTC hattına petrol vermeyi<sup>36</sup> taahhüt etmesi ile anılan boru hattının önemi daha da artmıştır. Bununla birlikte boru hattının tam kapasite ile çalışması durumunda Kars-Tif is-Bakü demiryolu da devreye girerek Azeri ve Kazak petrolünün sevkiyatında kullanılabilir. Bu hat Bakü-Tif is-Erzurum doğal gaz boru hattının tam kapasite ile çalışması durumunda sıvılaştırılmış Azeri ve Türkmen doğal gazı taşınmasında da kullanılabilir. Ayrıca randan gelen doğal gaz boru hattının yanı sıra Kars-Iğdır-Nahçıvan demiryolu vasıtasıyla da sıvılaştırılmış doğal gaz veya petrol taşınabilir. 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 sistemlerin gerçekleştirilmesi<sup>37</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 güçlendirilebilir. Bu ilişkilerin güçlendirilmesini kolaylaştıracak 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 3).<sup>38</sup>

<sup>36</sup> Milliyet Gazetesi, "Kazak Petrolü Ceyhan'a Akacak" başlıklı haber, 09 Haziran 2006

<sup>37</sup> Ro-Ro: TIR'ların deniz taşıtları ile taşınması; Ro-La: TIR'ların demiryolu ile taşınması

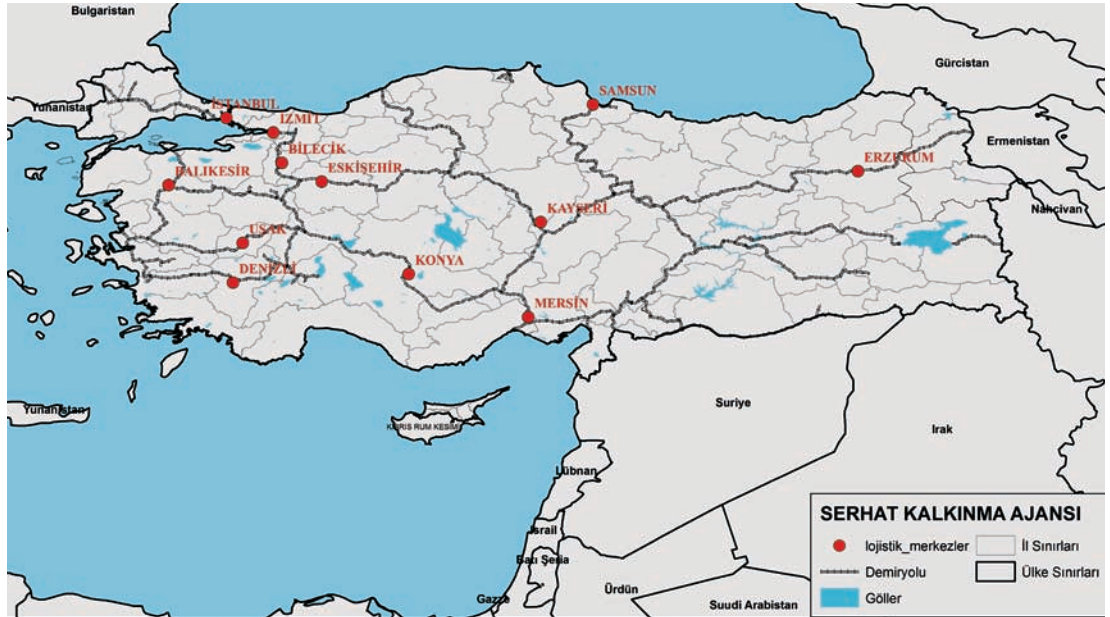
<sup>38</sup> TCDD resmi internet sitesi, Lojistik Merkezler, A ustos 2010

Resim 3: 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>39</sup> Kurulması planlanan lojistik merkezlerin yerleri, Harita 5'te gösterilmektedir.

Harita 5: Lojistik Merkezlerin Yapılacağı Yerler



<sup>39</sup> TCDD resmi internet sitesi, Lojistik Merkezler, A ustos 2010

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
- Tren teşkil kabul ve sevk yolları bulunmaktadır. (Bakınız Resim 4)<sup>40</sup>

Resim 4: Yapımı Tamamlanmış Bir Lojistik Merkez



<sup>40</sup> TCDD resmi internet sitesi, Lojistik Merkezler, A ustos 2010



## SONUÇ

Orta Asya ve Kaf asya'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 Kaf aslara açılan kapısı olma vizyonunu da güçlendirecektir.

ran 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 ran 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.

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.

ISBN 978-605-62728-1-3



9 786056 272813



## T.C. SERHAT KALKINMA AJANSI

Ortakapı Mahallesi Atatürk Caddesi No:117 Kars-TÜRKİYE

Tel: 0474 212 52 00 Faks: 0474 212 52 04

E-Posta: info@serka.org.tr Web: www.serka.org.tr

