

SERHAT BÖLGESİ'NDE LOJİSTİK VADİSİ İMKANI



MAYIS 2011

İÇİNDEKİLER

I. GİRİŞ.....	2
II. KÜRESEL TİCARETTE YENİ EĞİLİMLER.....	3
III. 2023 YILINDA TÜRKİYE VE LOJİSTİK	5
IV. SERHAT BÖLGESİ VE LOJİSTİK.....	10
A) SERHAT BÖLGESİ'NİN COĞRAFİ KONUMU	10
B) SERHAT BÖLGESİ'NİN ULAŞIM BAĞLANTILARI.....	12
a) Karayolu.....	12
b) Demiryolu	13
c) Havayolu	14
d) Boru Hatları.....	15
C) SERHAT BÖLGESİ'NDE DIŞ TİCARET VE İRAN İLE ORTAK SANAYİ BÖLGESİ	17
a) Serhat Bölgesi'nde Dış Ticaret.....	17
b) İran ile Ortak Sanayi Bölgesi.....	19
D) SERHAT BÖLGESİ'NDE LOJİSTİK FAALİYETLERİ VE SORUN ALANLARI	22
a) Bölgedeki Lojistik Faaliyetleri.....	22
b) Bölgedeki Lojistiğin Sorun Alanları	24
V. SERHAT LOJİSTİK VADİSİ	26
A) LOJİSTİK ÜSSÜ	26
B) LOJİSTİK İHTİSAS ORGANİZE SANAYİ BÖLGESİ	28
C) LOJİSTİK EĞİTİM KURUMLARI	30
D) LOJİSTİK AR-GE MERKEZİ	30
E) LOJİSTİK TİCARET MERKEZİ VE FUAR ALANI.....	30
F) LOJİSTİK MÜZESİ	31
VI. DEĞERLENDİRME	31

TABLolar

Tablo 1: Iğdır ve Ağrı'nın Yıllara Göre Karşılaştırmalı İhracat Rakamları (ABD Doları) 18

Tablo 2: Dilucu-Gürbulak Bölgesindeki Aylık TIR Trafiği (Adet) 23

I. GİRİŞ

Ekonomik ve sosyal değişimler bakımından yeryüzü, belki de en hızlı ve baş döndürücü dönemlerinden birini yaşamaktadır. Bilim ve teknoloji alanındaki hızlı gelişmeler, ülkeleri yakınlaştırmış ve ortaya çıkan bilginin çok hızlı yayılmasına ve kullanılmasına imkân sağlamıştır. Küçülen ve daha hızlanan dünyada gelişmiş ülkeler, konumlarını koruyarak daha ileri bir refah seviyesi ve bilgi toplumu olmayı hedeflerken, Çin, Rusya, Hindistan ve Brezilya başta olmak üzere dünyanın başka coğrafyalarında bu ülkelerle rekabet edebilecek yeni ve büyük ekonomik güçler oluşmaya başlamıştır. Gelişmiş ülkelerin yeni kaynaklar ihtiyacı ve geliştirmekte 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 taraftan ülkeler arasında rekabet artarken diğer taraftan 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 ülkelerin kullandığı 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” kavramında ifadesini bulan paradigma değişikliklerine gidilmiştir.

Genel eğilime paralel olarak Türkiye, kalkınma çabalarında diğer ülkelerle ikili ve çok taraflı ilişkiler 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

hedeflemektedir.¹ Buna yönelik olarak gerekli altyapı ve diğer faaliyetleri hızla yürüten Türkiye, her platformda Doğu-Batı arasındaki konumunu vurgulamakta ve artan küresel ticaret hacminden ihracat, ithalat ve lojistik anlamında pay almaya çalışmaktadır.

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.

Ortaya çıkan bu eğilimler ışığında, Türkiye'nin yükselen pazarlar olan Uzak Doğu, Ön Asya, Orta Asya ve Kafkasya'ya açılan ve bu bölgelerin ise Avrupa ve Afrika'ya açılan kapısı olan, gelişmişlik sıralaması bakımından 26 Düzey II (NUTS II) Bölgesi içinde 25. sırada yer alan TRA2 Bölgesi (Ağrı, Ardahan, Iğdır ve Kars) -ki bundan sonra Serhat Bölgesi diye isimlendirilecektir- önemli potansiyelleri ve fırsatları içinde barındırdığından **2023 Vizyonuna** ulaşılmasına büyük katkılar sağlayacaktır. Ancak şurası da unutulmamalıdır ki, bu potansiyel ve fırsatlar doğru zamanda kullanılırsa bir anlam ifade edecektir.

Bu çalışma ile dünyadaki ve Türkiye'deki eğilimler ışığında Serhat Bölgesi'nin ve dolayısıyla Türkiye'nin kalkınmasında önemli bir fırsat sunan 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. KÜRESEL TİCARETTE YENİ EĞİLİMLER

Dünya ticareti, yaşanan iki dünya savaşı sonrasında büyük bir değişim geçirmiştir. Bu süreçte sanayileşmeye ve yeniden yapılanmaya bağlı olarak hammadde ihtiyaçları artmış, ülkeler ekonomik işbirliği anlaşmaları imzalamış ve küresel ticareti düzenleyecek uluslararası örgütleri oluşturmuştur.

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.

¹ Cumhurbaşkanlığının himayesinde Türkiye'nin Stratejik Vizyonu 2023, www.tsv2023.org (Erişim tarihi: 05.05.2011)

Bu gruplaşmanın dışında kalan **Bağlantısızlar**² 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.³

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, Avusturalya, Singapur, Malezya, Hong Kong) ve ABD-Avrupa ülkeleri arasındaki ticaret oluşturmuştur.⁴

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 şüphe götürmez bir gerçektir.

Bu gelişmeler ışığında, ABD-Asya/Pasifik ve ABD-Avrupa ekseninde gerçekleşen ticaret hareketine Asya-Avrupa eksenini de dahil olmuştur. Burada şu hususu belirtmek gerekir ki, daha önce de Asya-Avrupa eksenini bulunmaktaydı, fakat Çin ve Hindistan'ın üretim merkezi olması, Avrupa sermayesinin bu ülkelere büyük yatırımlarda bulunması ve Avrupa-Asya

² Bağlantısızlar 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.

³ "Dünya Ekonomik Görünüm Raporu", Uluslararası Para Fonu, Yayınlar, Ekim 2010, www.imf.org (Erişim tarihi: 30.12.2010)

⁴ "Dünya Ekonomik Görünüm Raporu", Uluslararası Para Fonu, Yayınlar, Ekim 2010, www.imf.org (Erişim tarihi: 30.12.2010)

ekseninde Orta Asya ve Orta Doğu enerji kaynaklarının ve pazarlarının ortaya çıkması söz konusu eksenin küresel ticarete ağırlığını koymasına neden olmuştur.

Ağırlık merkezi olmaya başlayan yeni Asya-Avrupa eksenini, doğal kaynaklar bakımından son derece zengin olan Orta Asya, Orta Doğu ve Kafkasya bölgelerinden geçmekte, bu güzergâh vasıtasıyla Afrika'ya ulaşmakta ve gerekli altyapının yapılması durumunda Avrupa ile Asya arasındaki en kısa güzergâhı oluşturmaktadır.

Asya-Avrupa eksenine en fazla önem veren ülkenin Türkiye ile birlikte Çin olduğu görülmektedir. Çin, bu eksen üzerinde yer alan ülkelere lojistik üsler kurmakta ve kendi kontrol noktalarını oluşturmaktadır.⁵

III. 2023 YILINDA TÜRKİYE VE LOJİSTİK

Türkiye son yıllarda olumlu bir ekonomik performans sergilemektedir. Türkiye'nin ekonomik performansına bakıldığında dünyanın 17. büyük ekonomisi olduğu, 2010 yılı kişi başına düşen milli gelirin 10.079 ABD doları olduğu⁶, 2009 yılı ihracatının 102,1 ithalatının 140,9 milyar ABD doları olduğu⁷, 2010 yılı gayri safi yurtiçi hasılanın 735.828 milyon ABD doları olduğu görülmektedir.⁸

Türkiye ekonomisi küresel kriz nedeniyle 2009 yılında yaşanan daralmaya rağmen 2010 yılında sabit fiyatlarla yüzde 8,9'luk bir büyüme kaydetmiştir.⁹

Bu gelişmeler, resmi söylemler ve yapılan veya yapılması planlanan projeler dikkate alındığında Türkiye'nin 2023 yılına hazırlandığı anlaşılmaktadır. Cumhuriyetin kuruluşunun 100. yılı olan 2023 yılında Türkiye dünyanın en büyük ilk 10 ekonomisi arasına girmeyi, 82 milyon nüfusa ulaşmayı, kişi başına milli gelirde 25 bin ABD dolarına ulaşmayı, en az 3 nükleer santrale sahip olmayı, kendi imkânlarıyla uzaya açılmayı, 500 milyar dolar ihracat,

⁵ "China Quietly Extends Footprints Into Central Asia" başlıklı haber, Edward WONG, New York Times World Asia, 02 Ocak 2011, www.nytimes.com (Erişim tarihi: 03.01.2011)

⁶ Türkiye İstatistik Kurumu, Haber Bülteni, Gayri Safi Yurtiçi Hasıla, Sayı: 66, 31 Mart 2011

⁷ 17 Ekim 2010 tarih, 27732 sayılı Resmi Gazete, 2011 Yılı Programı, Temel Ekonomik Büyüklükler Tablosu, s.7

⁸ Türkiye İstatistik Kurumu, Haber Bülteni, Gayri Safi Yurtiçi Hasıla, Sayı: 66, 31 Mart 2011

⁹ Türkiye İstatistik Kurumu, Haber Bülteni, Gayri Safi Yurtiçi Hasıla, Sayı: 66, 31 Mart 2011

625 milyar dolar ithalat gerçekleştirmeyi, dünya ticaretinden yüzde 1,58 oranında pay almayı ve ulaşımdan sağlığa, eğitimden savunmaya birçok alanda ilerlemeyi hedeflemektedir.¹⁰

Burada dikkati çeken husus dış ticarete ilişkin rakamlardır. 1 trilyon ABD dolarının üstünde bir dış ticaret hacmi, beraberinde bunun lojistiğinin de sorgulanmasına neden olacaktır. Konuyla bağlantılı bir diğer husus, Asya-Avrupa eksenindeki artan yük ve yolcu hareketinin ne ölçüde Türkiye üzerinden gerçekleşeceği ve Türkiye'nin bundan ne kadar pay alabileceğidir.

Türkiye, Avrasya Bölgesi'nin ortasında, 2 önemli boğaza sahip, Asya-Avrupa-Afrika kıtalarının kesişiminde, Hazar ve Orta Doğu enerji kaynaklarının yakınında, Asya-Avrupa (Doğu-Batı) ve Sibirya-Orta Doğu (Kuzey-Güney) eksenlerinin birleştiği noktada yer almaktadır. Bu nedenle Türkiye'nin jeopolitik konumu oldukça önemlidir. Bununla birlikte bu saptama bulunduğunuz yere göre değişiklik gösterebilmektedir. Örneğin, Rusya'dan bakılırsa Sibirya'nın, İran'dan bakılırsa İran-Ermenistan-Gürcistan-Karadeniz-Romanya güzergâhının, Suriye'den bakılırsa Asya-Orta Doğu-Lazkiye-Akdeniz-İtalya güzergâhının Asya-Avrupa koridorunu oluşturduğu söylenebilir. Bu noktada uygun koridoru maliyet, mobilite, güvenlik, altyapı ve zaman unsurları belirlemektedir.

Türkiye'nin 2023 Vizyonu doğrultusunda gerçekleştirdiği adımlar bu unsurları gerçekleştirmeye yöneliktir ki, ancak bu sayede başkaları için de koridor olunabilecektir; fakat potansiyel rakip ülkeler sabit bir durum içerisinde bulunamayacaklarından onların durumları da değerlendirilmelidir. Yani rakip ülkelerin, 2023 yılında Türkiye'nin ulaşmaya çalıştığı noktada nasıl bir durum içerisinde olacakları ve bugünden neler yaptıkları dikkate alınmalıdır. Türkiye, Ekonomik İşbirliği Örgütü (EİÖ), Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaşım Koridoru (TRACECA), Avrupa Birliği gibi çok taraflı örgütlerde bu politikasını uygulamakta ve alternatif güzergâh arayışlarına işbirlikleri ile politika geliştirmektedir.

Türkiye'de yapılan çalışmalar gelecekte 3 mesleğin öne çıkacağını göstermiştir. Bu meslekler genetik, bilgi teknolojileri ve lojistikler.¹¹ 2010 yılında Türkiye'de katma değer artışının en

¹⁰ Cumhurbaşkanlığının himayesinde Türkiye'nin Stratejik Vizyonu 2023, www.tsv2023.org (Erişim tarihi: 05.05.2011)

¹¹ Fatih Üniversitesi, Kariyer Merkezi, kariyer.fatih.edu.tr (Erişim tarihi: 05.05.2011)

fazla sanayi, inşaat, ticaret ve ulaştırma sektörlerinde olduğu değerlendirildiğinde¹² lojistik sektörünün şimdiden yıldızının parladığını söylemek mümkündür.

Bilindiği 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.¹³ 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.¹⁴ Bununla birlikte hızla gelişen sektörde riskin eşit paylaşıldığı ve tedarik zincirindeki halkaların etkinliğini artırmayı hedefleyen 4. taraf (parti) lojistik hizmetlerinden de bahsedilmektedir.

Türkiye, 46.000 aracı, 1.500'den fazla şirketi ve 400.000 işgücü ile lojistik konusunda dünyanın en hızlı gelişen 10 ülkesinden birisidir.¹⁵ Avrupa'nın en büyük TIR filosuna sahip Türkiye'de ortaya çıkan yeni eğilimler ve destinasyonlar çerçevesinde lojistik sektörünün de yapısal bir değişime uğraması kaçınılmaz olmuştur. Avrupa-Asya ticaretinin ağırlık merkezine yerleşen Türkiye'deki 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;

- Türkiye'nin 7 yıllık kalkınma çabalarının yol haritasını oluşturan ve AB yükümlülüklerine uygun olarak hazırlanan 9. Ulusal Kalkınma Planı (2007-2013) lojistik konusunda intermodal taşıma sistemlerini öngörmektedir. Bu nedenle sadece kara yolu taşımacılığı odaklı değil, tüm taşıma türlerinin kullanıldığı (ro-la, ro-ro gibi)

¹² 17 Ekim 2010 tarih, 27732 sayılı Resmi Gazete, 2011 Yılı Programı, Türkiye Ekonomisinde Gelişmeler ve Hedefler, s. 11

¹³ Logitrend, Ankara Lojistik Üssü'nün 3 Ayda Bir Yayımlanan Süreli Dergisi, Şubat-Mart 2011, Sayı 1, s.44

¹⁴ Logitrend, Ankara Lojistik Üssü'nün 3 Ayda Bir Yayımlanan Süreli Dergisi, Şubat-Mart 2011, Sayı 1, s.44

¹⁵ "Türk Lojistik Sektörü Dünya Liginde", Dudullu OSB, 2 Aylık Yerel Dergi, Şubat 2011, Sayı 18, s.30

bir sistem öngörülmektedir. Bunun için demiryolu altyapısının geliştirilmesi, liman sayılarının arttırılması ve limanlara demiryolu bağlantılarının sağlanması gibi stratejiler kabul edilmiştir.

- AB tarafından aday ve potansiyel aday ülkeleri AB'ye hazırlamak üzere kullandırılan 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.¹⁶
- 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 sathında 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 trenlerini, raylarını, makaslarını ve vagonlarını imal etmektedir.
- Kars-Tiflis, Kars-Iğdır-Nahçıvan-İran-Pakistan, Gaziantep-Halep, Kurtalan-İrak demiryolu çalışmalarının hazırlıkları yürütülmektedir.
- Denizyolu taşımacılığı için Özel Tüketim Vergisi (ÖTV) alınmaksızın yakıt teşviki sağlanmaktadır.
- Türkiye-İran-Pakistan tren seferleri gerçekleştirilmektedir.
- 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 gerekli hazırlıklar yürütülmektedir. (NABUCCO, Türkiye-Suriye Doğalgaz Boru Hattı, Türkiye-İrak

¹⁶ Ulaştırma Operasyonel Programı, T.C. Ulaştırma Bakanlığı, Ankara, Eylül 2007, sayfa 4

Doğalgaz Boru Hattı, Türkiye-Mısır Doğalgaz Boru Hattı, Azerbaycan-Türkiye-Nahçıvan Doğalgaz Boru Hattı gibi)

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.

Anlaşılacağı üzere, lojistik faaliyetleri artık alanında uzmanlaşmış lojistik şirketlerince yürütülmektedir. Genel eğilim bu olmakla birlikte yeni bir oluşumun da Türkiye'de yaygınlaştığını görmekteyiz. Bu oluşum **Lojistik Üsler**dir.

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 Üsler/Merkezler** kurarak bir araya gelmektedirler. Bu bir araya geliş, lojistik şirketlerinin ortaklaşa şirket kurması ve kurulan ortak şirketin lojistik üssü işletmesiyle gerçekleşmektedir. Türkiye'de bunun ilk ve tek örneği Ankara/Kazan'da 2010 yılında faaliyete geçen Ankara Lojistik Üssü'dür.

Avrupa'da yıllardır uygulanan bu sistemin ekonomik, çevresel ve sosyal boyutları bulunmaktadır. Ekonomik yönden lojistik üsler, bir lojistik şirketinin ihtiyaç duyabileceği her türlü hizmeti tek bir ortamda sunarak zaman ve para kaybını en aza indirmektedir. Bu üslerde araçların bakım-onarımı, depolama işleri, laboratuvar kontrolleri, gümrük hizmetleri, TIR karnesi, ihracata ilişkin belgelerin temini gibi ihtiyaçlar giderilmektedir. Çevresel yönden lojistik üsler, kendi atık arıtma tesislerine sahip olup, bulundukları sahada yeşil alan çalışmaları yürütmektedirler. Lojistik şirketlerinin her birinin ayrı ayrı TIR parkı kurmak yerine tek bir alanda, görüntü kirliliği bulunmayan güvenli bir ortamda hizmet alması da sağlanmış olmaktadır. Sosyal boyutu ise sağlanan istihdam noktasında ortaya çıkmaktadır. Ankara Lojistik Üssü tam kapasite ile çalıştığında 4.000 kişiye doğrudan iş imkânı sağlamaktadır. Ayrıca söz konusu lojistik üssünde uygulama simülatörü bulunduğundan

üniversitelerin lojistik bölümlerinde okuyan gençler, anılan simülasyondan faydalanmakta ve eğitim kalitesini arttırmış olmaktadır.

Türkiye kamu kurumları, özel sektörü, sivil toplum kuruluşları, üniversiteleri ve Kalkınma Ajansları ile lojistik konusunda adeta bir seferberlik başlatmıştır.

IV. SERHAT BÖLGESİ VE LOJİSTİK

A) 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 1)

4 ülke ile sınır olan Serhat Bölgesi'nin en önemli özelliği Türkiye'nin Kafkasya, Orta Asya ve Çin'e açılan kapısı olmasıdır. Bu nedenle tarihi İpek 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.¹⁷ 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.

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

Harita 1: Serhat Bölgesi'nin Coğrafi Konumu



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

B) SERHAT BÖLGESİ'NİN ULAŞIM BAĞLANTILARI

a) Karayolu

Serhat Bölgesi (Iğdır hariç tutulursa) karayolları bakımından iklim ve coğrafi koşullar nedeniyle zor bir bölgede yer almaktadır. Bununla beraber Hükümetin Acil Eylem Planları ile uygulanan bölünmüş yollar projesi kapsamında özellikle il merkezlerini sınır kapılarına ve Erzurum'a bağlayan ana koridorlarda iyileştirilmeler yapılmaktadır. (Bakınız Harita 2)

Bölünmüş yol çalışmaları devam eden veya tamamlanan güzergâhlar şu şekildedir;

- Iğdır-Doğubeyazıt-İran Sınırı (Tamamlanmış),
- İran Sınırı-Doğubeyazıt-Ağrı-Erzurum (Tamamlanmış),
- Iğdır-Tuzluca-Kars (Kısmen tamamlanmış),
- Iğdır-Tuzluca-Kağızman-Horasan (Kısmen tamamlanmış),
- Iğdır-Aralık-Nahçıvan Sınırı (Tamamlanmış),
- Kars-Ardahan (Büyük ölçüde tamamlanmış),
- Ardahan-Çıldır-Gürcistan Sınırı (İhalesi yapılacak),
- Ardahan-Damal-Posof-Gürcistan Sınırı (İhalesi 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; Iğdır-Doğubeyazıt-İran; Iğdır-Aralık-Nahçıvan ve Iğdır-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.

Önemli koridorlardaki mesafeler ise şu şekildedir;

- Iğdır-Doğubeyazıt-İran Sınırı 85 km,
- Iğdır-Nahçıvan Sınırı 86 km,
- Iğdır-Ermenistan Sınırı 19 km,

- Iğdır-Doğubeyazıt 49 km,
- Kars-Iğdır 140 km,
- Erzurum-Ağrı-Doğubeyazıt-İran Sınırı 312 km,
- Erzurum-Iğdır 294 km,
- Erzurum-Kars 203 km,
- Van-Iğdır 225 km¹⁸

b) Demiryolu

Serhat Bölgesi'nin tek demiryolu hattı Erzurum-Kars-Ermenistan Sınırı 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 yenileme çalışmaları devam etmektedir. Devlet Demiryolları 2023 Vizyonu doğrultusunda hattı beton traversli, elektrikli ve sinyalizasyonlu hale getirecektir.

Demiryolları konusunda Bölgede yaşanan en büyük gelişme, **Kars-Tiflis-Bakü Demiryolu** Projesinin inşaatının sürmesidir. Demiryolunun 2013 yılında tamamlanması öngörülmekte olup; Türkiye sınırları içinde 76 km'lik yeni bir hattın inşası söz konusudur. Bu demiryoluna Kazakistan, Azerbaycan ve Çin yük verme taahhüdünde bulunmuştur.¹⁹

Londra-Pekin hattını oluşturacak olan Kars-Tiflis demiryoluyla birlikte gerçekleşen bir diğer gelişme, **Kars-Iğdır-Nahçıvan Demiryolu** çalışmalarıdır.²⁰ Bu demiryolu, Serhat Bölgesi'ni 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 sağlanmasıdır. Anılan hatlarla birlikte Kars, demiryolu kavşak noktası ve dağıtım üssü haline gelecektir.

Kars'ın demiryolu kavşak noktası haline gelmesi, Kars'ta **Lojistik Köyü**'nün kurulmasına yol açmıştır. Türkiye'de TCDD tarafından gerçekleştirilen lojistik köylerden birisi de Kars'ta kurulacaktır.²¹

¹⁸ Karayolları Genel Müdürlüğü, Uzaklıklar, www.kgm.gov.tr (Erişim tarihi: 05.05.2011)

¹⁹ "Dostluk Köprüsü Enerjiden Sonra Demir Ağlarla Güçlenecek" başlıklı haber, Zaman Gazetesi, 08 Şubat 2007

²⁰ 2011 Yılı Yatırım Programı, 13.01.2011 tarih ve 27814 sayılı Resmi Gazete

²¹ 2011 Yılı Yatırım Programı, 13.01.2011 tarih ve 27814 sayılı Resmi Gazete

Demiryolları ile ilgili tek sorun eski Sovyet ülkelerindeki (Nahçıvan, Gürcistan, Türkmenistan, Azerbaycan...) ray genişliklerinin Avrupa standartlarından daha geniş 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.

Serhat Bölgesi'nin planlanan Edirne-Kars-Tiflis-Bakü demiryolu, Kars-Iğdır-Nahçıvan-İran-Pakistan demiryolu, İran-Nahçıvan-Iğdır-Kars-Erzincan-Trabzon demiryolu ve Çıldır-Ardahan demiryolu (Hopa limanı bağlantısı ile düşünülmeli) projeleri ile stratejik bir konumda olacağı şüphe götürmemektedir. Uzun vadede Horasan-Ağrı-Doğubeyazıt-Gürbulak-Tebriz demiryolu da Serhat Bölgesi'nin sunduğu diğer bir potansiyel olarak göze çarpmaktadır.

c) Havayolu

Serhat Bölgesi'nde hâlihazırda Ağrı ve Kars Havaalanları açık bulunmaktadır. Iğdır Havaalanı inşaatı ise devam etmekte olup; havaalanının 2011 yılı sonunda açılması planlanmaktadır. Kars Havaalanı şehir merkezine 4 km, Ağrı Havaalanı ise şehir merkezine 8 km mesafededir.

Ağrı ve Kars havaalanlarında yeni terminal binalarının inşaatı sürmektedir. Bu havaalanları için dış hatlar terminali de yapılmaktadır. Her gün Ankara ve İstanbul'a düzenli seferler gerçekleştirilmektedir. Kars Havaalanından haftanın belirli günlerinde İzmir'e ve yazın tarifesiz seferlerle Almanya'ya uçmak mümkündür.

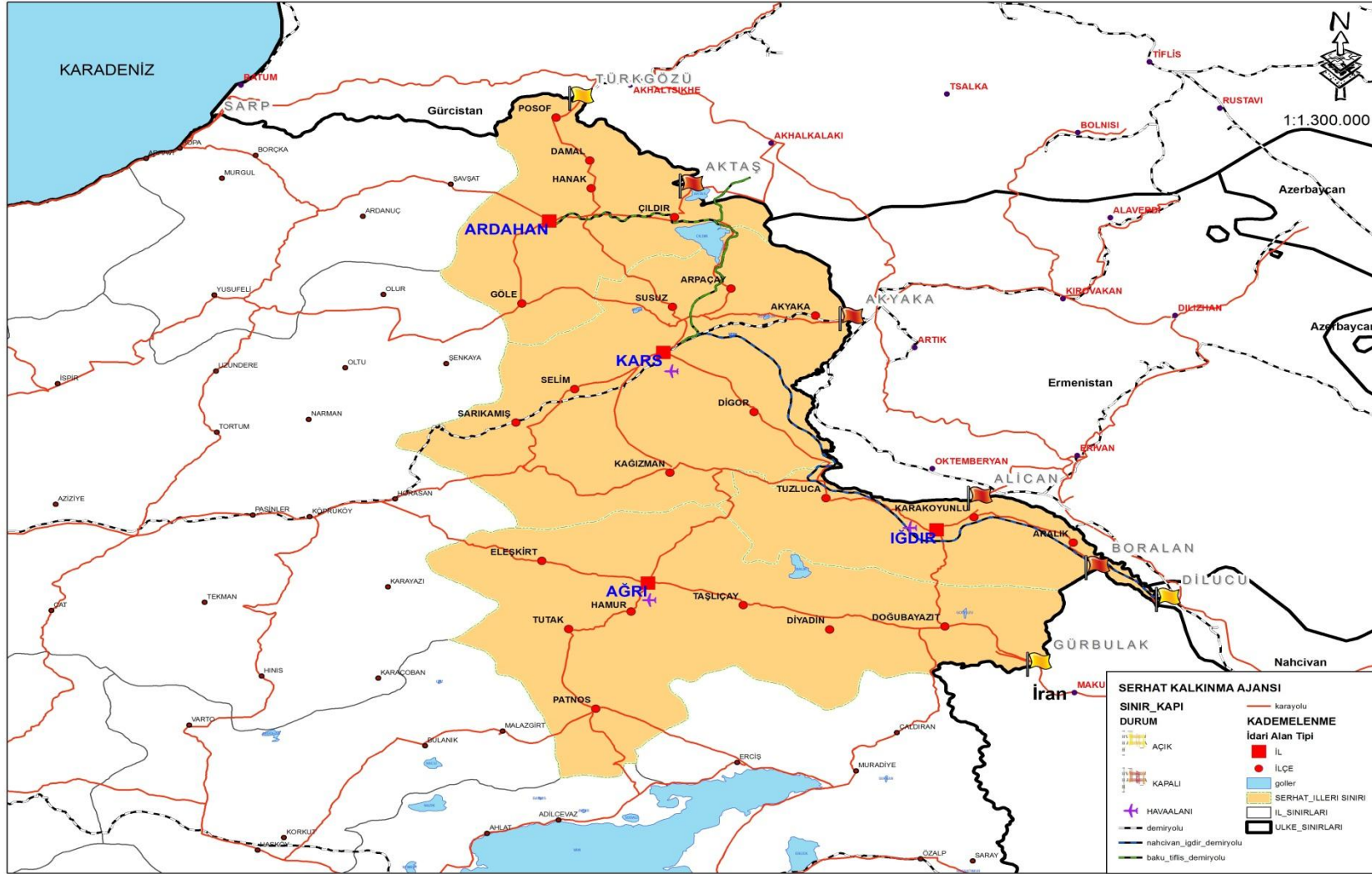
Şehir merkezine 20 km mesafede Iğdır Havaalanı'nın inşaatı devam etmekle birlikte, havaalanından Iğdır'ın dışında 400 bin nüfuslu Nahçıvan'ın ve İshak Paşa Sarayı, Ağrı Dağı, Dünya'nın en büyük ikinci meteor çukuru gibi turizm değerlerine ve 100 bin civarında nüfusa sahip olan Doğubeyazıt'ın da faydalanması beklenmektedir. Iğdır Havaalanı'nın bir diğer önemli özelliği, havaalanı kenarından Kars-Iğdır-Nahçıvan demiryolunun geçecek olması ve havaalanı yakınında demiryolu ile bağlantısı öngörülmüş olan Organize Sanayi Bölgesi'nin yer almasıdır.

d) 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)

Harita 2: Serhat Bölgesi'ndeki Ulaşım Ağları ve Sınır Kapıları



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

Türkgözü Kara Sınır Kapısı-Ardahan



C) SERHAT BÖLGESİ'NDE DIŞ TİCARET VE İRAN İLE ORTAK SANAYİ BÖLGESİ

17

a) Serhat Bölgesi'nde Dış Ticaret

Serhat Bölgesi belirtildiği üzere, Ağrı, Ardahan, Iğdır ve Kars illerinden oluşan bölgeye verilen isimdir. Bu ismin verilmesinin nedeni, söz konusu 4 ilin de sınır illeri olmasıdır. Ağrı İran ile, Ardahan Gürcistan ile, Iğdır Ermenistan, Nahçıvan ve İran ile, Kars ise Ermenistan ile sınırdır. Serhat Bölgesi, Kafkasya ile Orta Doğu'nun ve Ön Asya ile Anadolu'nun kesiştiği noktada yer almaktadır. Bölgedeki 7 sınır kapısından 3'ü açıktır. Ardahan'dan Gürcistan'a ve Iğdır'dan İran'a 2 sınır kapısının daha açılması için gerekli çalışmalar yürütülmektedir. 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 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 şeklindedir. Bölgenin en fazla ihracat yapan illeri ise Iğdır, Ağrı, Ardahan ve Kars şeklinde sıralanmaktadır. En fazla ticaret yapılan ülkelere ve en fazla ihracat

yapan illere bakıldığında bu iki husus arasında paralellik olduğu anlaşılmaktadır. İran ve Nahçıvan'a sınır olan Iğdır'ın ihracatı birinci sırada iken, yine İran'a sınırı olan Ağrı ikinci sıradadır. Bölgede kayda değer ihracat yapan bu iki ilin durumunu ve Doğu Anadolu Bölgesi'ndeki diğer önemli illerle kıyaslamasını gösteren Tablo 1 şu şekildedir;

Tablo 1: Iğdır ve Ağrı'nın Yıllara Göre Karşılaştırmalı İhracat Rakamları (ABD Doları)

İller/Yıllar	2010	2009	2008
Iğdır	101.674.000	79.642.000	86.497.000
Ağrı	76.904.000	44.339.000	50.687.000
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 (Erişim tarihi: 10.03.2011)

2011 yılı Şubat ayı itibariyle Iğdır'da 71, Ağrı'da ise 28 ihracatçı firma bulunmaktadır.²² İhraç 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. Bu nedenle son dönemde kimyevi maddeler, ağaç ürünleri, mobilya, plastik, çimento ve toprak ürünleri (mermer, granit, ponza), makine ve aksamaları, demir ve demir dışı metaller, hazır giyim, gıda (makarna, hazır su, meyve suyu, şekerleme, un, gofret...), yem, çocuk bezi gibi alanlarda üretim yapmak üzere Iğdır ve Ağrı başta olmak üzere Bölge OSB'lerinde çeşitli imalathanelerin kurulduğu veya planlandığı gözlenmektedir.²³ Söz konusu ülkelere Türkiye'nin yaptığı ihracat kalemlerinin de benzer şekilde bu sektörler üzerinde yoğunlaştığı görülmektedir.

²² Dış Ticaret Müsteşarlığı, *Dış Ticaretin Görünümü ve İstatistikler*, *Dış Ticaret İstatistikleri, İllere Göre İhracat*, www.dtm.gov.tr (Erişim Tarihi: 18.04.2011)

²³ Iğdır ve Ağrı Organize Sanayi Bölgesi Müdürlükleri

Bölge illerinin ithalatı ise oldukça düşük seviyelerdedir.²⁴ İhracatı Geliştirme Etüt Merkezi verilerine göre Iğdır'ın Tacikistan'dan deri ithalatı dikkati çekmektedir. Bunun dışında Bölgenin dış ticaret fazlası verdiği söylenebilir.

b) İran ile Ortak Sanayi Bölgesi

Türkiye'nin hedeflediği 2023 Vizyonuna ulaşmada belirlenen araçlardan birisi de *"komşularla sıfır sorun"* politikasıdır. *"Komşularla sıfır sorun"* politikasının sonucu olarak Türkiye, aktif bir dış politika izlemekte ve komşularıyla birçok konuda yakın işbirlikleri geliştirmektedir. Bu işbirliği örneklerinden birisi de İran ile müzakereleri yürütülen **"Türkiye-İran Ortak Sanayi Bölgesi Kurulması"**na ilişkin çalışmalardır. Ortak Sanayi Bölgesinin özelliği ve cazibesi İran tarafından doğalgaz ve elektrik enerjisinin maliyet avantajlı sunulması, Türkiye tarafından ise gerekli alt yapı ve teknik imkânların oluşturulmasıdır.

Sanayi ve Ticaret Bakanlığı koordinasyonunda 2009 yılından itibaren çalışmalarına başlanılan Ortak Sanayi Bölgesi için İran'dan da uzmanların katıldığı teknik, ekonomik ve hukuki komiteler kurulmuştur. Bu komitelerden teknik komite, Ortak Sanayi Bölgesi'nin yapılabilişliğini ve uygun yerleri 2010 yılı içinde araştırmıştır.

Dilucu Kara Sınır Kapısı-Iğdır



²⁴ Dış Ticaret Müsteşarlığı, *Dış Ticaretin Görünümü ve İstatistikler*, *Dış Ticaret İstatistikleri, İllere Göre İthalat*, www.dtm.gov.tr (Erişim Tarihi: 18.04.2011)

Teknik komite Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı, Gümrük Müsteşarlığı, Dış Ticaret Müsteşarlığı, Sanayi ve Ticaret Bakanlığı gibi kurum ve kuruluşların temsilcilerinden oluşmakla birlikte, bu komiteye Bölge illerinin Valilik ve Kaymakamlıkları ile Ticaret ve Sanayi Odaları da destek vermişlerdir.

Teknik komite Hakkâri-Yüksekova, Van, Ağrı-Gürbulak ve Iğdır-Dilucu Bölgeleri olmak üzere 4 Bölge üzerinde çalışmıştır. Teknik komite, 4 Bölgeyi belli kıstaslara göre puanlamaya tabi tutmuş ve bu puanlama sonucunda Türkiye tarafınca Iğdır-Dilucu, Ağrı-Gürbulak, Van ve Hakkâri-Yüksekova şeklinde bir sıralama ortaya çıkmıştır.²⁵ Anılan çalışma gerekli kararların alınması için Sanayi ve Ticaret Bakanlığı tarafından Bakanlar Kurulu'na sunulmuştur.

Görüleceği üzere ilk iki sırada yer alan yerler, Serhat Bölgesi'nde bulunmaktadır. Öncelikle İran daha sonra Azerbaycan (Nahçıvan), Pakistan, Özbekistan gibi ülkelerin de katılmasının beklendiği ve Serbest Bölge ilan edilmesiyle daha da gelişeceği düşünülen Ortak Sanayi Bölgesi, Ekonomik İşbirliği Örgütü üyesi ülkeler için oldukça önemli bir fırsat sunmaktadır.

Dilucu Kara Sınır Kapısı-Iğdır



²⁵ "İran'la Ortaklık İçin 4 İl Yarıştı" başlıklı haber, Sabah Gazetesi, 20 Temmuz 2010

Ortak Sanayi Bölgesi'nin Iğdır-Dilucu'nda kurulmasının avantajları şu şekilde sıralanabilir;

- Dilucu Bölgesi'nin Ermenistan, İran ve Nahçıvan ile sınır olması,
- Türkiye'nin İran ile kesintisiz demiryolu bağlantısını sağlayacak olan Kars-Iğdır-Aralık-Dilucu-Nahçıvan-Tebriz demiryolunun Ortak Sanayi Bölgesi için düşünülen araziden geçmesi,
- Iğdır Üniversitesi'ne bağlı Mühendislik Fakültesinin ve Meslek Yüksekokulunun bulunması,
- İran ile imzalanan enerji mutabakatı gereği Iğdır'da doğalgaz ile çalışacak elektrik üretim tesisinin kurulacak olması,
- Arazide içme suyu sıkıntısının bulunmaması,
- Bakü-Tiflis-Erzurum doğal gaz boru hattından Nahçıvan'a doğal gaz ulaştırmak üzere yapılması planlanan Kars-Iğdır-Nahçıvan boru hattının araziden geçecek olması ve bu sayede enerji çeşitliliğinin sağlanması,
- 2011 yılı sonunda demiryolu ile entegrasyonu sağlanmış Iğdır Havaalanının açılacak olması,
- Iğdır'ın uygun iklimi gereği inşaat sezonuna ve tarıma dayalı sanayiye daha elverişli olması,
- Arazinin yeterli genişlikte olması ve tamamı hazine arazisi olduğundan kamulaştırma masraflarının olmaması.

Ağrı-Gürbulak Bölgesi'nin avantajları ise şu şekilde belirtilebilir;

- Düşünülen arazinin tarihi İpek Yolu üzerinde bulunması,
- Türkiye'nin İran, Orta Asya ve Ön Asya'ya açılan en önemli ve işlek kapısına sahip olması,
- İran-Türkiye doğal gaz boru hattının araziden geçmesi,
- Arazinin büyük çoğunluğunun hazine arazisi olmasından dolayı kamulaştırma maliyetlerinin düşük olması,
- Doğubeyazıt'ta Gümrük Başmüdürlüğü'nün bulunması.

D) SERHAT BÖLGESİ'NDE LOJİSTİK FAALİYETLERİ VE SORUN ALANLARI**a) Bölgedeki Lojistik Faaliyetleri**

Serhat Bölgesi, denize çıkışı olmaması ve yetersiz demiryolu ağları nedeniyle sadece karayolu lojistiği ağırlıklı bir faaliyet sürdürmektedir.

Ulaştırma Bakanlığı Erzurum Bölge Müdürlüğü verilerine göre Iğdır'da 44, Ağrı/Doğubeyazıt'ta ise 7 uluslararası taşımacılık yapma yetki belgesine **(C2 Yetki Belgesi)** sahip firma bulunmaktadır. (Türkiye toplamı 1.574'tür.) Bu rakamlara göre, Erzurum Bölge Müdürlüğü'ne bağlı illerdeki C2 Yetki Belgeli firma sayısının yüzde 85'i Iğdır'da, yüzde 13'ü Ağrı/Doğubeyazıt'ta ve yüzde 2'si Erzurum'da bulunmaktadır.

Bölgenin en fazla lojistik şirketinin bulunduğu Iğdır'daki lojistik şirketlerine bakıldığında bu firmaların ortalama 60 çekiciye sahip olduğu anlaşılmaktadır. Bu durumda Iğdır'da yaklaşık 2.500 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 Şubat ayı itibarıyla 4.040 ağır vasıta (kamyon+çekici) bulunmaktadır.²⁶ Görüldüğü üzere, Iğdır'daki firma ve çekici sayısı gün geçtikçe artmakta olup; Iğdır'da ağır taşıt sayısı içindeki çekici varlığının yüzde 61'lik bir orana tekabül ettiği değerlendirilmektedir.

Bölgedeki firmaların her birinin kendine ait TIR parkları ve depoları mevcuttur. Bu parklar verimli Iğdır Ovası'na dağılmış durumdadır. Firmalarla yapılan görüşmelerde Türkiye'nin İran ve Orta Asya yönlü mal 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 yoğunluğunu, sınır kapılarıyla karşılaştırmalı olarak belirten Tablo 2 aşağıda sunulmuştur.

²⁶ Türkiye İstatistik Kurumu, Bölgesel İstatistikler, Ulaştırma, Motorlu Kara Taşıtı Sayıları-Kamyon, www.tuik.gov.tr (Erişim tarihi: 09.03.2011)

Tablo 2: Dilucu-Gürbulak Bölgesindeki Aylık TIR Trafiği (Adet)

Aylar	Aralık 2010		Kasım 2010		Ekim 2010	
Sınır Kapıları	Giriş	Çıkış	Giriş	Çıkış	Giriş	Çıkış
Habur (Irak)	50.013	50.810	36.129	35.571	41.394	44.068
Dilucu-Gürbulak (Nahçıvan-İran)	20.567	21.791	17.862	19.286	18.743	20.627
Kapıkule (Bulgaristan)	19.807	20.893	19.463	18.448	20.609	21.488
Sarp (Gürcistan)	9.581	9.317	7.897	7.431	8.700	8.006
Cilvegözü (Suriye)	7.906	7.945	6.316	6.059	7.956	7.520
İpsala (Yunanistan)	7.082	6.836	5.910	5.226	6.054	5.707

Kaynak: Ulaştırma Bakanlığı, Kara Ulaştırması Genel Müdürlüğü, 2010 Yılı Sınır Geçiş İstatistikleri (Erişim tarihi: 10.03.2011)

Tablo 2'den anlaşılabacağı üzere, Dilucu-Gürbulak sınır kapısı bölgesi Türkiye'nin TIR yoğunluğu bakımından en işlek 2. kara sınır kapısı konumundadır. Bölgede, aylık 40.000'den fazla TIR hareketi (1 hareket gidiş-dönüşü içermektedir) gerçekleşmektedir.

Tabloda dikkati çeken önemli husus, uluslararası karayolu taşımacılığında 3 koridorun öne çıkmasıdır. Bunlardan birincisi Habur ve Cilvegözü sınır kapılarını içeren ve hinterlandında Mersin, Adana, Gaziantep, Mardin, Halep ve Musul'u barındıran **Türkiye-Suriye-Irak koridoru**, ikincisi Kapıkule ve İpsala sınır kapılarını içeren ve hinterlandında İstanbul, Sofya, Atina, Milano, Paris ve Münih'i kapsayan **Türkiye-Avrupa koridoru**, üçüncüsü ise 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 koridorudur**. 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 bunu **Rusya-Türkiye-Orta Doğu koridoru** olarak isimlendirebiliriz. Ulaştırma Bakanlığı Kara Ulaştırması Genel Müdürlüğü istatistiklerine göre İran'ın Gürcistan bağlantısını Türkgözü sınır kapısından gerçekleştirdiği görülmüştür. Mart 2011 tarihinde Gürbulak'tan transit dolu giriş yapan 974 İran TIR'ının 152'si (yüzde 15'i) Gürcistan'a transit dolu çıkış yapmıştır. Kalan miktar İran'ın Avrupa ve Orta Doğu yönlü mallarını oluşturmaktadır. Yapılan incelemelerde İran'ın Ermenistan'daki güvenlik sorunları nedeniyle Türkiye üzerinden Gürcistan'a ulaştığı anlaşılmıştır. Kuzey-Güney yönlü bu hareket de Serhat Bölgesi'nde gerçekleşmektedir. Sonuç olarak, Türkiye-

Kafkasya-Ön Asya ve Rusya-Türkiye-Orta Doğu koridorlarının kesişim noktasında Serhat Bölgesi yer almaktadır.

Gürbulak Kara Sınır Kapısı-Doğubeyazıt/Ağrı



b) Bölgedeki Lojistiğin Sorun Alanları

Serhat Bölgesindeki lojistik faaliyetlerinin yürütülmesinde yapısal sorunlar bulunmaktadır. Bölgenin sunduğu büyük potansiyele rağmen taşımacılık faaliyetleri ucuz mazot 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, Bursa, Adana gibi sanayileşmiş kentlerde imal edilen malların komşu coğrafyalara nakliyatı temel lojistik faaliyetidir. Ancak yukarıda açıklandığı üzere İran ile Ortak Sanayi Bölgesi, çalışmaları devam eden büyük projeler, komşu ülkelere yakınlık, Bölgede oluşan yeni üretim alanları ve Bölgenin ticaret kültürü gerekli değişimleri sağlamaktadır.

Büyük filoya rağmen Serhat Bölgesi'nde Mercedes, MAN, Scania, DAF, Renault, Volvo gibi firmaların yetkili satış ve bakım servisleri bulunmamaktadır. Bu nedenle araç sahipleri gerekli bakım ve onarımları küçük sanayi sitelerinde yaptırmaktadır. Küçük sanayi sitelerinde yapılan incelemede ise buradaki bakım servislerinin yeterli teknik donanımına sahip olmadıkları, bu nedenle ciddi arızalarda yedek parçaları tamir için en yakın Diyarbakır veya Ankara'ya gönderdikleri, bunun da vakit ve maddi kayba neden olduğu görülmüştür. Söz

konusu yedek parça arayışlarına İran ve Azerbaycan'dan gelen parçalar da eklendiğinde Bölgede oluşturulacak katma değerın Bölge dışına gittiği görülmektedir.

Bölgedeki lojistik şirketlerinin kendi TIR parkları, depo ve antrepoları bulunmakta olup, düzensiz ve dağınık bir görüntü arz etmektedir. Bu durum çevre sorunlarına ve işletme maliyetlerinin artmasına yol açmaktadır. Yine Bölgedeki lojistik firmalarının birlikte iş yapma kültürünün bulunmaması ve büyük filoya rağmen TIR karnesini yerelde temin edememeleri büyük bir handikap olarak ortaya çıkmaktadır.

Bölge üniversitelerinde lojistik konusunda eğitim veren bir programın bulunmaması lojistik faaliyetlerinin planlı gelişimi açısından olumsuz bir unsur teşkil etmektedir. Bununla birlikte Ardahan (Gürcistan'a ulaşan Çıldır-Aktaş sınır kapısının açılacak olması), Iğdır (Dilucu sınır kapısının Nahçıvan'dan sonra İran'a da açılacak olması ve TIR filosu) ve Ağrı/Doğubeyazıt'ta (İran'a ulaşan Gürbulak sınır kapısının bulunması) dış ticaret ve lojistik konusunda eğitim veren programların açılması ihtimali kuvvetle muhtemeldir.

Gürbulak Kara Sınır Kapısı-Doğubeyazıt/Ağrı



Bölge içinde karşılaşılan sorun alanlarıyla birlikte Bölge dışında oluşan ve Bölgedeki firmaları etkileyen sorun alanları da mevcuttur. Bu konuda ortaya çıkan en önemli sorun İran'ın uyguladığı mazot farkı uygulamasıdır. Sorunun çözümü ulusal düzeyde bulunmaktadır.

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 geliştirilen **Serhat Lojistik Vadisi** dünyada eşine rastlanmayacak nitelikte bir lojistik kampüsüdür. Bu kampüs içinde her biri zamana ve mekâna bağlı olarak gelişecek **Lojistik Üssü**, **Lojistik İhtisas Organize Sanayi Bölgesi**, **Lojistik Eğitim Kurumları (Lojistik Mühendisliği, Lojistik Meslek Yüksekokulu ve Lojistik Lisesi)**, **Lojistik Ar-Ge Merkezi**, **Lojistik Ticaret Merkezi (Fuar alanı ile birlikte)** ve **Lojistik Müzesi** yer almaktadır.

V. SERHAT LOJİSTİK VADİSİ

Serhat Lojistik Vadisi, bünyesinde lojistik üssünü, lojistik ihtisas organize sanayi bölgesini, lojistik eğitim kurumlarını, Ar-Ge merkezini, ticaret merkezini ve lojistik müzesini barındırmaktadır.

A) LOJİSTİK ÜSSÜ

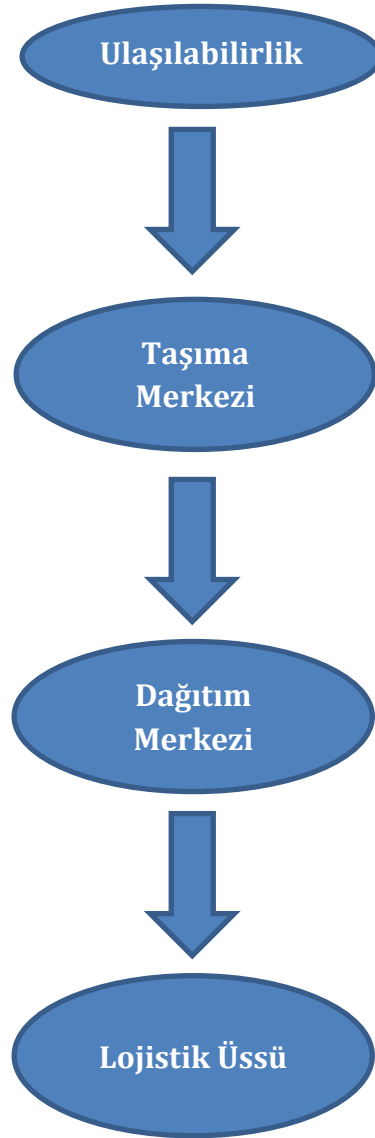
Lojistik üssü, Lojistik Vadisi'nin ilk ve en önemli bileşenlerinden birisidir. Başta Iğdır ve Doğubeyazıt olmak üzere Serhat Bölgesi'nde günlük hareket halindeki ağır taşıt sayısı ortalama 1.500 civarındadır. Yapımı devam eden ve planlanan ulaşım bağlantıları düşünüldüğünde demiryolu ile entegrasyonu sağlanmış lojistik üslerin, Türkiye'nin küresel lojistik merkez olma hedefi açısından önemli bir rol oynayacağı anlaşılmaktadır.

Lojistik üslerinin teknik, hukuki ve coğrafi konum açılarından değerlendirmeye tabi tutulduğu bilinmektedir. Bu nedenle lojistik üslerin bazı özelliklere sahip olması gerekmektedir. Üssün sahip olduğu özellikler onun niteliğini de belirlemektedir. Bu kapsamda Serhat Bölgesi'ndeki lojistik üssün coğrafi konumu gereği uluslararası bir lojistik üs olması beklenmektedir. Bu durum, şu şekilde formüle edilebilir;²⁷

Yerel → Bölgesel → **Uluslararası** → Küresel

²⁷ Doç. Dr. Murat ERDAL'ın ders notları, www.muraterdal.com (Erişim tarihi: 14.04.2011)

Lojistik Üssün değerini arttıran en temel unsur ulaşılabilirliktir. Bu nedenle, Lojistik Üssün demiryolu, denizyolu, havayolu ve karayolu ile ulaşılabilir olması ve farklı taşıma modlarının entegrasyonunu sağlaması gerekmektedir. Serhat Bölgesi havayolu, komşu ülkelere ulaşan demir ve kara yolları ile bu öneme haizdir. Ulaşılabilirlikten sonra taşıma ve dağıtım merkezi olma potansiyeli gelmektedir.²⁸



Serhat Bölgesi'ndeki Lojistik Üssün özellikleri ve içeriği şu şekilde tanımlanabilir;

- Coğrafi konum,
- Kara, hava ve demiryolu ile enerji nakil (boru) hatları bağlantıları,

²⁸ Doç. Dr. Murat ERDAL'ın ders notları, www.muraterdal.com (Erişim tarihi: 14.04.2011)

- Kombine taşımacılık altyapısı,
- Komşu ülkelere yakınlık (İran, 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 Üssün saha genişliği (ofisler, konteyner alanları, araç parkları, depolar, antrepolar, kapalı ve soğutmalı depolar, paketleme-ambalajlama ve elleçleme-yük indirme ve bindirme-, ihracat ve suphalan -TIR üstünde, malı yere indirmeden yapılan ticaret- sahası),
- Transit taşımacılık için elverişlilik,
- TIR gümrük müdürlüğü,
- Muhafaza müdürlüğü,
- Merkez laboratuvar müdürlüğü,
- İl müdürlüklerinin temsilciliği (Tarım, Sanayi ve Ticaret),
- Ticaret ve sanayi odası,
- Banka ve finans, sigorta, 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

Yukarıda yer alan listeye bakıldığında Serhat Bölgesi'nde lojistik üssün kurulması ile istihdamın artacağı şüphe götürmez bir gerçektir.

B) 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 sayısı, aylık dolaşımda bulunan 40.000'den fazla ağır taşıt hacmi ve komşu ülkelere gelen

talepler ile birlikte büyük bir potansiyele sahiptir. Bununla birlikte bu büyük filonun ihtiyaçları bölge içinden karşılanamamakta, hatta bazı konularda en yakın Diyarbakır veya Ankara'ya gidilmektedir.

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,
- 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

Yukarıda sayılan liste ihtiyaçlara göre şekillendirilebilmektedir. Lojistik ihtisas OSB için teşviklerin uygulanması, Bölgenin cazibesinin bulunması ve elde edilecek ürünlerin ileri-geri bağlantılarının sağlanması gerekmektedir. Orta vadede bu cazibeyi sağlayacak unsur İran ile Ortak Sanayi Bölgesi'nin kurulacak olmasıdır. İran ile Ortak Sanayi Bölgesi kurulması durumunda otomotiv sanayi ve bağlı olarak demir-çelik sektörü Bölge'ye gelebilecektir. Söz konusu alanda rafineri kurulması da gündeme gelebilecektir. Bölgede rafineri kurulması halinde rafineri bulunmayan Nahçıvan, Kuzey İran, Doğu Anadolu ve Doğu Karadeniz'in ihtiyacı komşu ülkelerle ortak bir şekilde karşılanabilecektir. Rafinerinin ihtiyaç duyacağı petrol, Bölge'den geçen Bakü-Tiflis-Ceyhan Petrol Boru Hattı ve Nahçıvan-Iğdır-Kars-Tiflis-Bakü Demiryolu Hattı ile Azerbaycan'dan ve Kazakistan'dan, Tebriz-Nahçıvan-Iğdır Demiryolu Hattı ile İran'dan karşılanabilecektir.

C) LOJİSTİK EĞİTİM KURUMLARI

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

Bölgede Iğdır Üniversitesi, Ağrı İbrahim Çeçen Üniversitesi, Kafkas Üniversitesi ve Ardahan Üniversitesi bulunmaktadır. Bu üniversitelerin Lojistik Meslek Yüksekokulu veya Lojistik Sistem Mühendisliği programlarının yanı sıra, dış ticaret, iş ve gümrük idaresi, muhasebe, makine mühendisliği, otomotiv mühendisliği, işletme gibi programlara da Lojistik Vadisi ile birlikte ihtiyacı olacaktır. Lojistik Vadisi'nde eğitimlerini tamamlayan gençler staj imkanına sahip olacak ve simülasyon merkezleri ile uygulamalı olarak işi yerinde öğrenebileceklerdir.

D) LOJİSTİK AR-GE MERKEZİ

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

E) LOJİSTİK TİCARET MERKEZİ VE FUAR ALANI

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

F) LOJİSTİK MÜZESİ

Lojistik Vadisi içinde yer alacak olan lojistik müzesi, Türkiye’de ve dünyada lojistik faaliyetlerinde kullanılagelmiş araç ve gereçlerin sergilendiği bir müze olarak tasarlanmaktadır. Dünyanın bilinen ilk lojistik faaliyeti (Nuh’un Gemisi) Serhat Bölgesi’nde gerçekleştiğinden (Ağrı Dağı) bu müzede Nuh’un Gemisi teması öncelikli olarak işlenecektir. Serhat Bölgesi’nin önemli turizm değerleri olan İshakpaşa Sarayı, Ağrı Dağı, dünyanın en büyük ikinci meteor çukuru, Diyadin kaplıcaları, Ani Ören Yeri, Kafkasların ve Orta Asya’nın Davos’u Sarıkamış Kayak Merkezi ile birlikte düşünüldüğünde lojistik müzesi önemli bir turizm destinasyonu olacaktır.

VI. DEĞERLENDİRME

Değişen ve değişmekte olan koşullar altında Türkiye’nin ve Serhat Bölgesi’nin kalkınma çabalarında turizm ile birlikte yeni bir bacasız sanayi fırsatı doğmaktadır. 2023 yılına hazırlanan Türkiye, muasır medeniyet seviyesine ulaşma hedefi doğrultusunda gerekli hazırlıklarını sürdürmektedir. Bu hedefi gerçekleştirmek bölgeler arası gelişmişlik farklarını azaltmakla mümkün olabilecektir.

31

Avrupa’nın en büyük filosuna sahip olan Türkiye, 15-20 yıllık bir süre zarfında küresel bir lojistik üssü olacaktır. Bunun doğudaki ayağını Serhat Bölgesi oluşturacaktır. Serhat Bölgesi, filosu, ticaret kültürü, yapımı devam eden/planlanan ortak sanayi bölgesi, demiryolu, havaalanı projeleri, eksikliğini hissettiği lojistik üsleri, vadi için uygun arazilerin kamu mülkiyetinde olması ve komşu ülkelerle kültürel yakınlığı nedeni ile Lojistik Vadisi için en uygun yerlerden birisidir. Vadinin bileşenleri zamana göre etap etap gerçekleştirilebilecektir. Bu süreçte gelişen lojistik sektörüne Bölge insanı da uyum sağlamış olacaktır.

Yapılan değerlendirmelerde Serhat Bölgesi için öne çıkan sektörler tarım-hayvancılık, turizm ve lojistik şeklindedir. Nüfusun yüzde 64’ü tarım ve hayvancılıkla geçimini sağlamaktadır. Bölgede alternatif iş kolları olarak turizm ve lojistik kısmen de imalat sanayi bulunmaktadır. Serhat Lojistik Vadisi, tarım ve hayvancılık sektörünün yanında gerçek bir ekonomik ve sosyal kalkınma gündemi yaratacaktır.

Bölgedeki göç sorunlarına Serhat Lojistik Vadisi'nin sağlayacağı istihdamla çözüm bulunmuş olacak, bu durum Bölgenin gelişmişlik, yoksulluk ve kalkınmışlık hedeflerine ulaşmasında belirleyici olacaktır.

Türkiye ve Serhat Bölgesi'nin sahip olduğu fırsatlar başka ülke uygulamalarıyla da gündeme gelmektedir. Bugün Çin, Orta Asya'da kendi lojistik üslerini kurarak dağıtım merkezlerini oluşturmakta ve Orta Asya pazarına girmektedir.²⁹ Avrupa'ya yakınlaşan Asya'nın Serhat Bölgesi'ni lojistik faaliyetlerinde kullanması kaçınılmazdır. Kars-Tiflis demiryoluna Kazakistan ve Çin hükümetlerince yük garantisi verilmesi bunun en somut örneğidir. Benzer şekilde Kars-Iğdır-Nahçıvan demiryolu için 2030 yılında tek yönde öngörülen yük miktarı, yıllık 4.5 milyon ton civarındadır.³⁰ Bu nedenle **Serhat Lojistik Vadisi (SLV)** sadece Bölge için değil Türkiye için de bir saygınlık unsuru oluşturacaktır.

²⁹ "China Quietly Extends Footprints Into Central Asia" başlıklı haber, Edward WONG, New York Times World Asia, 02 Ocak 2011, www.nytimes.com (Erişim tarihi: 03.01.2011)

³⁰ Ulaştırma Bakanlığı, Kars-Iğdır-Aralık-Dilucu Demiryolu Projesi ÇED Raporu, 31 Ocak 2011, s.21