

TRA1 VE TRA2 BÖLGELERİNİN AZERBAIJAN, GÜRCİSTAN VE İRAN İLE DIŞ TİCARET ÖZELLİKLERİ VE KARS LOJİSTİK MERKEZİ (KLM) VE ERZURUM LOJİSTİK MERKEZİNİN (ELM) BÖLGENİN KALKINMASINDA ÖNEMİ®Adem ÜZÜMCÜ²⁸Samet TOPAL²⁹Murat AKÇA³⁰**ÖZET**

Türkiye, Azerbaycan ve Gürcistan yanı sıra İran ile dış ticaret ilişkilerini geliştirme yolunda önemli mesafe kat etmiştir. Günümüzde azalsa da, 2013’de Türkiye ile Azerbaycan arası dış ticaret hacmi 3,3 milyar dolara, Gürcistan ile 1,5 milyar dolara yaklaşmıştır. İran ile dış ticaret hacmi 2012’de 22 milyar dolar düzeyindeyken günümüzde 10 milyar dolara gerilemiştir. TRA1 ve TRA2 Bölgelerinin bu üç ülke ile dış ticaret hacmi 2012’de 178 milyon dolarken düzenli biçimde artarak 2015’de 252 milyon doları aşmış, ancak 2016’da 192 milyon dolara gerilemiştir. Bu üç ülke ile dış ticarete TRA2 Bölgesi daha büyük ağırlığa sahiptir. Bu çalışmada, TRA1 ve TRA2 bölgelerin dış ticaret özellikleri ve bu ülkelerle dış ticaretlerinin gelişimi ele alınmaktadır. Ayrıca Erzurum Lojistik Merkezi (ELM) ve Kars Lojistik Merkezinin (KLM) bölge dış ticareti ve kalkınması açısından önemi üzerinde durulmaktadır.

Anahtar kelimeler: Dış Ticaret, TRA1 ve TRA2 Bölgesi, Azerbaycan, İran, Gürcistan, Lojistik Merkezler

JEL: F10, F50, R40

© Bu çalışma III. Uluslararası Kafkasya Orta Asya Dış Ticaret ve Lojistik Kongresi’nde özet bildiri olarak sunulmuştur. 19-21 Ekim 2017, Kastamonu, Turkey.

²⁸ Prof. Dr., Kafkas Üniversitesi, İİBF, İktisat Bölümü, ademuzumcu58@gmail.com

²⁹ Arş. Gör, Kafkas Üniversitesi, İİBF, İktisat Bölümü, asttopal@gmail.com

³⁰ Arş. Gör, Kafkas Üniversitesi, İİBF, İktisat Bölümü, murat_209@yahoo.com

**FOREIGN TRADE FEATURES OF TRA1 AND TRA2 REGIONS WITH AZERBAIJAN, GEORGIA AND
IRAN AND THE IMPORTANCE OF KARS LOGISTICS CENTER (KLC) AND ERZURUM LOGISTICS
CENTER (ELC) IN DEVELOPMENT OF REGION**

ABSTRACT

Turkey has made significant progress in developing foreign trade relations with Iran besides Azerbaijan and Georgia. However there is a decline in the foreign trade with Azerbaijan and Georgia in today, foreign trade volume with Azerbaijan was 3,3 billion dollars and with Georgia 1,5 billion dollars in 2013. Foreign trade with Iran was 22 billion dollars in 2012 nowadays it declined to 10 billion dollars. Foreign trade of TRA1 and TRA2 Regions with these three countries was 178 million dollars in 2012, 252 million dollars in 2015 but it declined to 192 million dollars in 2016. TRA2 Region has a greater part in the foreign trade to these countries. In this study, foreign trade features of TRA1 and TRA2 regions and development of foreign trade with these countries were analyzed. Also, focuses on importance of Erzurum Logistics Center (ELC) and Kars Logistics Center (KLC) on foreign trade and development of region.

Keywords: Foreign Trade, TRA1 and TRA2 Regions, Azerbaijan, Iran, Georgia, Logistics Centers

JEL: F10, F50, R40

I.GİRİŞ

Türkiye, 1980 sonrası ihracata dayalı dışa açık büyüme modelini benimsemiş ve ihracatın bileşimini sanayi ürünleri ihracatı yönünde çeşitlendirirken ihracat yapabileceği ülke sayısını artırmayı başarmıştır. Türkiye'nin ithalatının da serbestleştirildiği 1980-1990 döneminde ihracat ithalattan daha fazla artmıştır. Diğer taraftan 1990'lı yılların başında Türkiye, ihracat pazarlarını büyük oranda çeşitlendirmiş, İran, Irak, Bulgaristan ve Yunanistan gibi komşu ülkelerle dış ticaretini artırmıştır. Bu ortamda SSCB'nin 1991'de dağılması ve Azerbaycan, Gürcistan, Türkmenistan, Kazakistan gibi çok sayıda yeni ülkenin bağımsızlığını kazanması, Türkiye'nin bu ülkelerle dış ticaret yapma ve yatırım yapma fırsatı oluşturmuştur. Bu ülkeler içinde Azerbaycan ile din, dil, kültür yakınlığımız ve bağımsızlığını kazanması sonrası politik ve ekonomik çıkarlarımızın örtüştüğü Gürcistan ile dış ticaret ilişkilerimiz büyük ölçüde gelişme göstermiştir. Ayrıca 1980-1990 döneminde Özal'ın etkisiyle İslam ülkeleriyle dış ticaretin artış göstermesi ve 1990-2000'li yıllarda artan enerji dış ticareti ile İran'ın Türkiye dış ticaretinde önemi giderek artmıştır.

Türkiye'nin artan dış ticaretinden ülkemizin genellikle İstanbul, İzmir gibi batısındaki iller ve bölgeler daha yüksek pay alırken ülkemizin doğusunda ne yazık ki yeterince ilerleme sağlanamamıştır. Bu durum 1990'lı yıllarda ülkemizin doğusu ve güneydoğusunda şiddetlenen PKK terörü nedeniyle bölgeler arası gelişmişlik farklarının daha da artmasına ve özellikle Doğu Anadolu Bölgesinin (DAB) ülkemizin en az gelişmiş bölgesi haline gelmesinin ve bölgeden göç olayının artışının en önemli nedeni olmuştur.

Ülkemizin siyasi-ekonomik istikrara kavuştuğu AK Parti iktidarı döneminde bölgesel gelişmişlik farklarını azaltmaya dönük bölgesel kalkınma ajanslarının 26 Düzey 2 bölgesinde kurulmasıyla birlikte TRA1 Bölgesinde Kuzeydoğu Anadolu Kalkınma Ajansı (KUDAKA), TRA2 Bölgesinde Serhat Kalkınma Ajansı (SERKA), bu iki alt bölgenin kalkındırılması yönünde çabaların koordinasyonu noktasında önemli görevler üstlenmişlerdir. Bu iki alt bölge ve DAB'nin kalkınma çabalarında bölgelerin yerel kalkınma dinamikleri ve yerel potansiyeli ortaya koyulurken TRA2 bölgesi için tarım-hayvancılık, turizm yanı sıra dış ticaret önemli bir fırsat olarak görülmüştür. TRA1 bölgesinde de tarıma dayalı sanayinin geliştirilmesi, kış turizmi ve dış ticaretin artırılmasının bölge kalkınmasına katkı yapacağı belirtilmiştir. İki bölgenin dış ticaretini artırması ve dış ticaretle bağlantılı lojistik hizmetler sunması noktasında Kalkınma Bakanlığı, SERKA ve KUDAKA'nın çalışmaları yol gösterici olurken Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme (UDH) Bakanlığı da yeni demir ipek yolunun Bakü-Tiflis-Kars (BTK) kısmını realize etmeye başlamış, TCDD aracılığı ile Erzurum ve Kars'da lojistik merkezler kurulmasını kararlaştırmıştır. Böylece bölgenin kalkınmasında dış ticaret potansiyelinden azami biçimde yararlanmayı sağlayacak entegre çoklu lojistik hizmetlerini sunmayı sağlayacak Erzurum Lojistik Merkezi (ELM) ve Kars Lojistik Merkezinin (KLM) inşa edilmesi fikri bu bağlamda ortaya çıkmıştır.

II. ARAŞTIRMANIN AMACI, YÖNTEMİ ve KAPSAMI

DAB ve özelde TRA1 ve TRA2 bölgelerinin az gelişmişlikten kurtulması ve kalkınması açısından dış ticaretin ve lojistik hizmetlerin önemini açıklamaya çalışmak ve bu iki alt bölgenin komşu üç ülke ile dış ticaretinin özelliklerini göstermek makalemizin iki önemli amacını oluşturmaktadır. Bu çerçevede makale planı şu şekildedir. Girişten sonra, ikinci başlıkta TRA1 ve TRA2 bölgelerinin sosyo-ekonomik durumları gösterilmekte, her iki bölgenin genel makro ekonomik göstergeleri ve sosyo-ekonomik gelişmişlik endeksi (SEGE) açısından durumu belirtilmektedir. Üçüncü başlıkta iki bölgenin dış ticareti değişik açılardan ele alınmakta, her iki bölgeden Azerbaycan, Gürcistan ve İran'a yapılan ihracat ve ithalatın gelişimi incelenmektedir. Dördüncü başlıkta lojistik merkezler bağlamında Erzurum ve Kars Lojistik Merkezinin kurulması ve günümüze varan kurulma ve inşaat süreçleri belirtilmektedir. Beşinci başlıkta ELM ve KLM'nin bölge dış ticareti ve kalkınması açısından önemine değinilmekte ve çalışma kısa bir sonuçla tamamlanmaktadır.

III. BULGULAR

TRA1 VE TRA2 BÖLGELERİNİN SOSYO-EKONOMİK DURUMU

Ülkemizin doğusunda bulunan Erzurum, Erzincan ve Bayburt illerini içine alan

TRA1 Bölgesi ile ülkemizin kuzeydoğusunda bulunan Kars, Ardahan, Iğdır ve Ağrı illerini kapsayan TRA2 Bölgesi, tarıma dayalı ekonomik yapısı, olumsuz iklim koşulları ve ekonomik faaliyetler açısından yetersiz yapısı nedeniyle göç veren iki alt bölgedir. Bu iki bölgenin genel makro ekonomik göstergeleri ve sosyo-ekonomik açıdan geri kalmışlığı aşikârdır. Özellikle TRA2 bölgesi ülkemizde 26 düzey 2 bölgesi içinde sosyo-ekonomik açıdan sondan ikinci sırada bulunmaktadır (Üzümcü, Topal ve Akça, 2015).

Bu iki alt bölgenin genel makro ekonomik göstergeleri ve sosyo-ekonomik gelişmişlik indeksi açısından durumu iki alt başlıkta ele alınabilir. Bu çerçevede ilk olarak iki bölgenin genel makro ekonomik göstergeleri, ardından her iki bölgenin sosyo-ekonomik gelişmişlik göstergeleri incelenecektir.

TRA1 ve TRA2 Bölgelerinin Genel Makro Ekonomik Göstergeleri

TRA1 ve TRA2 bölgelerine ait genel makro ekonomik göstergelerine; bölgesel GSYİH, bölgesel kişi başına GSYİH, bölgesel GSYİH'nın sektörel dağılımı, bölgesel istihdamın sektörel dağılımı, bölgesel işsizlik ve enflasyon (TÜFE) verileri üzerinden Türkiye ile karşılaştırmalı biçimde bakılabilir. Bu çerçevede Tablo 1'de Türkiye ve TRA1 ile TRA2 bölgesinin GSYİH düzeylerinin 2004-2014 dönemindeki bazı yıllardaki gelişimi almaktadır.

Tablo 1. Türkiye, TRA1, TRA2 Bölgeleri GSYİH Düzeyi: 2004-2014 (Bin TL ve %)

	2004		2008		2010		2014	
	Değer	Pay	Değer	Pay	Değer	Pay	Değer	Pay
TR	577.023.497	100	994.782.858	100	1.160.013.978	100	2.044.465.876	100
TRA1	5.245.211	0,9	8.575.479	0,9	10.946.810	0,9	18.142.063	0,9
TRA2	3.892.183	0,7	5.992.175	0,6	8.054.964	0,7	12.425.511	0,6

Kaynak: TÜİK (2017), *Bölgesel Hesaplar*.

Tablo 1 incelendiğinde, TRA1 ve TRA2 bölgelerinin Türkiye GSYİH içinde payının %1'in altında olduğu görülmektedir. TRA1 bölgesi toplam GSYİH içindeki payı 2004-2014 döneminde %0,9 düzeyinde sabit kalırken, TRA2 bölgesinin toplam GSYİH içindeki payı %0,6 – 0,7 arasında değişmektedir. Bu gösterge iki bölgede iktisadi faaliyet ve katma değer düşüklüğü ile ilgili bize fikir vermektedir. Benzer durum kişi başına GSYİH açısından Tablo 2'de görülmektedir.

Tablo 2. Türkiye, TRA1, TRA2 Bölgelerinde Kişi Başı GSYİH, 2004-2014 (TL ve %)

	2004	2008	2010	2014

Türkiye	8.536	14.001	15.860	26.489
TRA1	4.855	8.028	10.276	17.036
TRA2	3.411	5.260	7.098	10.880
TRA1 / Türkiye (%)	56,9	57,3	64,8	64,3
TRA2 / Türkiye (%)	40,0	37,6	44,7	41,1

Kaynak: TÜİK (2017), *Bölgesel Hesaplar*.

Tablo 2’de görüldüğü gibi TRA1 ve TRA2 bölgelerinin kişi başı GSYİH değerleri Türkiye kişi başına GSYİH değerleri gibi bu dönemde cari fiyatlarla artış göstermiştir. Bununla birlikte hem TRA1 hem de TRA2 bölgesine ait bölgesel kişi başına GSYİH değerleri, Türkiye kişi başına GSYİH değerlerinin gerisindedir. Bu dönemde TRA1 bölgesinin kişi başına GSYİH değeri Türkiye ortalamasına görece yaklaşmışken TRA2 bölgesi için bir iyileşme olmamıştır. Bu bağlamda TRA1 bölgesi bölgesel kişi başı GSYİH değeri, 2004’de Türkiye GSYİH’nın %57’si kadarken 2014’de %64,3’e çıkmıştır. TRA2 bölgesinde ise bölgesel kişi başı GSYİH 2004’de Türkiye GSYİH’nın %40’ı kadarken 2008’de %37,6’na gerilemiş, 2010’da %44,7 olmuş, 2014’de %41’ne gerilemiştir.

Tablo 3’de TRA1, TRA2 bölgeleri ve Türkiye’ye ait GSYİH değerlerinin sektörel dağılımı verilmiştir. Tabloda görüldüğü üzere TRA1 ve TRA2 bölgesel GSYİH içinde hizmetler sektörü, Türkiye’de olduğu gibi ilk sırada gelmektedir. Türkiye GSYİH’nı oluşturan ikinci sektör sanayi sektörü iken TRA1 ve TRA2 bölgelerinde tarım sektörü ikinci sırada, sanayi sektörü ise üçüncü sırada yer almaktadır.

Tablo 3. GSYİH’nın Sektörel Dağılımı 2004-2014 (Bin TL ve %)

Yıl	Bölge	Tarım		Sanayi		Hizmetler	
		Değer	Pay	Değer	Pay	Değer	Pay
2004	Türkiye	54.365.145	9,4	145.005.909	25,1	304.887.404	52,8
	TRA1	1.193.976	22,8	518.010	9,9	2.871.782	54,8
	TRA2	1.234.102	31,7	310.246	8,0	1.857.015	47,7
2014	Türkiye	134.724.745	6,6	576.440.635	28,2	1097.024.575	53,7
	TRA1	2.818.604	15,5	3.193.186	17,6	10.033.622	55,3
	TRA2	2.833.632	22,8	1.571.049	12,6	6.584.831	53,0

Kaynak: TÜİK (2017), *Bölgesel Hesaplar*.

Türkiye GSYİH içinde tarım sektörünün payı azalarak 2014’de %6,6’ya kadar

düşerken, TRA1 ve TRA2 bölgelerinde Türkiye ortalamasına göre sırasıyla 2,5 kat ve 3,5 kat daha yüksek paya sahiptir. Sanayi sektörünün Türkiye GSYİH içindeki payı 2014’de %28,2 düzeyinde iken her iki bölgede GSYİH içinde sanayi sektörünün payı düşüktür. Bu bağlamda sanayinin GSYİH içindeki payı TRA1 bölgesinde 2004 yılına göre iki katına çıkmış olsa da halen Türkiye’nin yaklaşık 11 puan gerisindedir. Sanayinin GSYİH içindeki payı yine TRA2 bölgesinde 2004-2014 döneminde artsa da halen Türkiye ortalamasının yarısına ulaşmamıştır. Bu durum her iki bölgede sanayinin yetersiz olduğunu ve tarıma dayalı sanayinin bölgede ağırlıklı olduğu gerçeğini göstermektedir.

Tablo 4’de TRA1, TRA2 bölgeleri ve Türkiye’de istihdamın 2016 yılı itibarıyla sektörel dağılımı gösterilmiştir. Türkiye genelinde istihdamın %53,7’si hizmetler sektöründeyken bu oran sanayi sektöründe %26,8, tarım sektöründe %19,5’tir. Buna karşın TRA1 ve TRA2 bölgelerinde istihdamın sektörel dağılımı oldukça farklıdır. TRA1 bölgesinde istihdamın %45,8’i tarım, %43,5’i hizmetler, %10,7’si sanayi sektöründe bulunmaktadır. TRA2 bölgesinde; istihdamın %55,5’i tarım, %31,5’i hizmetler ve %13,1’i sanayi sektöründe bulunmaktadır.

Tablo 4. İstihdamın Sektörel Dağılımı (2016)

	Toplam İstihdam	Bin Kişi			%		
		Tarım	Sanayi*	Hizmetler	Tarım	Sanayi*	Hizmetler
TRA1	357	163	38	155	45,8	10,7	43,5
TRA2	377	209	49	119	55,5	13,1	31,5
TÜRKİYE	27.205	5.305	7.283	14.617	19,5	26,8	53,7

Kaynak: TÜİK (2016), *İşgücü İstatistikleri*. *İnşaat sektörü, sanayi içine dâhildir.

Tablo 5’de TRA1, TRA2 bölgeleri ve Türkiye’nin istihdam verilerinin 2004-2014 dönemi gelişimi yer almaktadır.

Tablo 5. TRA1, TRA2 Bölgeleri ve Türkiye’nin İstihdam Göstergeleri

		2004	2008	2010	2014	2016
Türkiye	İşgücü	22.016	23.805	25.641	28.786	30.535
	İstihdam Edilenler	19.632	21.194	22.594	25.933	27.205
	İşsiz	2.385	2.611	3.046	2.853	3.330
	İşsizlik Oranı	10,8	11,0	11,9	9,9	10,9
	İşgücü	408	368	378	372	376

TRA1	İstihdam Edilen	393	345	354	345	357
	İşsiz	15	23	24	28	19
	İşsizlik Oranı	3,6	6,3	6,2	7,4	5,0
TRA2	İşgücü	304	334	339	403	397
	İstihdam Edilen	299	315	304	390	377
	İşsiz	5	19	35	14	19
	İşsizlik Oranı	1,8	5,6	10,3	3,4	4,9

Kaynak: TÜİK (2017), *Hane Halkı İşgücü Anketi Sonuçları*.

[Tablo incelendiğinde hem TRA1 hem de TRA2 bölgesine ait işsizlik oranlarının bu dönemde Türkiye işsizlik oranlarından daha düşük olduğu görülmektedir. TRA1 bölgesinde 2004’de%3,6 olan işsizlik oranı, 2014’de%7,4 ile en yüksek seviyesine çıkmış ve 2016’da %5 olarak gerçekleşmiştir. TRA2 bölgesinde ise 2004’de işsizlik oranı %1,8 olarak gerçekleşmiş, 2010’da çift haneli rakamlara yükselerek %10,3 olmuş, 2016’da %4,9 düzeyine inmiştir.](#)

Tablo 6’da TRA1, TRA2 ve Türkiye’de 2004-2014 döneminde enflasyonun gelişimi yer almaktadır. Tabloda görüldüğü gibi, TRA1 ve TRA2 bölgesi için gerçekleşen enflasyon değerleri Türkiye’nin üzerinde olmuştur. TRA1 ve TRA2 bölgeleri kendi aralarında kıyaslandığında; 2014 yılı hariç diğer bütün yıllarda TRA2 enflasyon oranları TRA1 enflasyon oranlarından yüksek olmuştur. 2016 yılı itibarıyla, Türkiye için enflasyon oranı %8,53 olurken TRA1 bölgesinde %9,12 oranında TRA2 bölgesinde %9,79 olarak gerçekleşmiştir.

Tablo 6. Türkiye, TRA1 ve TRA2 Bölgelerinin Enflasyon Göstergeleri (%)

	2004	2008	2010	2014	2016
Türkiye	10.3	10.44	8.57	8.85	8,53
TRA1	-	11.69	8.76	8.91	9,12
TRA2	-	12.07	10.58	8.66	9,79

Kaynak: TÜİK, *Bölgesel Enflasyon İstatistikleri*.

TRA1 ve TRA2 Bölgeleri Sosyo-Ekonomik Gelişmişlik Göstergeleri (SEGE)

Sosyo-ekonomik gelişmişlik endeksi (SEGE) çalışmaları ülkemizde illerin sosyo-ekonomik gelişmişlik düzeyini tespit etmek, bölgesel kalkınma politikaları çerçevesinde il ve alt bölgeler düzeyinde projeleri yönlendirmek, kamu teşvikleri ve kamu yatırımlarında öncelik verilecek iller ve bölgeleri tespit ve AB

bölgesel kalkınma politikalarına uyum amacıyla kullanılmaktadır. 1996 ve 2003’de DPT tarafından gerçekleştirilen illerin SEGE sıralaması, bu kurumun 2011’de Kalkınma Bakanlığına bağlanması ile birlikte, farklı göstergeleri içeren şekilde 2011’de yeniden oluşturulmuştur. 2011’de SEGE hesaplamasında kullanılan göstergeler ve bunların yer aldığı kategori sayısındaki farklılık nedeniyle bu çalışma önceki iki çalışma ile mukayesede kullanılamamaktadır.

DPT tarafından yapılan 1996 ve 2003 yıllarındaki çalışmalarda beş farklı bölgede değerlendirilen iller, 2011’de yapılan çalışmada altı farklı bölgeye ayrılmıştır. Bu farklılıkları gözetenek bir değerlendirme yapılmak istenirse TRA1 ve TRA2 bölgeleri illerinin SEGE değerlerinin 1996, 2003 ve 2011 yılları için yapılan hesaplamaları ve il sıralamaları Tablo 7’de görülmektedir.

Tablo 7. TRA1 ve TRA2 Bölge İlleri 1996 – 2003 – 2011 SEGE Değerleri

İller	1996 (76 il)			2003			2011		
	Sıra	Endeks	SEGE Grup	Sıra	Endeks	SEGE Grup	Sıra	Endeks	SEGE Grup
Erzincan	47	-0,369	4	58	-0,492	4	45	-0,105	4
Erzurum	56	-0,550	4	60	-0,532	4	59	-0,432	5
Bayburt	64	-0,798	5	66	-0,801	5	64	-0,594	5
Kars	62	-0,754	5	67	-0,819	5	68	-1,092	6
İğdır	69	-1,057	5	69	-0,890	5	69	-1,118	6
Ardahan	72	-0,980	5	74	-1,073	5	71	-1,138	6
Ağrı	74	-1,134	5	80	-1,281	5	79	-1,636	6

Kaynak: Kalkınma Bakanlığı (2017), *Sosyo-Ekonomik Gelişmişlik Araştırmaları*.

Tablodaki SEGE değerleri incelendiğinde, 2011 yılı verilerine göre; TRA1 bölgesi illerinden Erzincan 45, Erzurum 59, Bayburt ise 64. sıradadır. TRA2 bölgesinde Kars 68, İğdır 69, Ardahan 71 ve Ağrı 79. sıradadır. Diğer yandan 1996’da 76 il varken 2003 ve 2011 yıllarında 81 il bulunduğu dikkate alınmalıdır. İlk iki çalışmayı 2011 yılı çalışmaları ile mukayese edemesek bile Erzincan, Erzurum, Bayburt, İğdır ve Ardahan’ın bu dönemde yerlerini korudukları buna karşın Kars ve Ağrı’nın gerilediği söylenebilir. Öte yandan SEGE, Kalkınma Bakanlığı tarafından sağlanan teşviklerde illerin gruplanmasında (Harita 1) kullanılmaya başlanmıştır. Buna göre kalkınma teşviklerinde, Erzincan dördüncü bölgede, Erzurum ve Bayburt beşinci bölgede yer almaktadır. TRA2 bölgesi illerinin

tamamı teşviklerde altıncı bölge illeri arasında yer almaktadır.



Harita 1. SEGE-2011 Çerçevesinde Belirlenen 6 Kademeli Yeni Teşvik Sistemi

3. TRA1-TRA 2 BÖLGELERİNİN DIŞ TİCARETİ VE AZERBAYCAN, GÜRCİSTAN VE İRAN İLE DIŞ TİCARETLERİNİN GELİŞİMİ

TRA1 ve TRA2 bölgelerinin dış ticaretinin gelişimine ilişkin değerlendirmeleri iki alt başlık altında inceleyeceğiz. İlk alt başlıkta iki bölgenin 2010-2016 dönemi ihracat ve ithalatının gelişimini, bu iki bölgenin dış ticaretinin 2016 yılı itibarıyla sektörlere ve önemli fasıllara göre dağılımını ve iki bölgenin dış ticaretinde 2016 yılı itibarıyla önemli ülkeleri ele alacağız. İkinci alt başlıkta ise iki bölgenin bu ülkelerle dış ticaretinin 2010-2016 dönemi niceliksel gelişimi yer alacaktır.

3.1. TRA1 ve TRA2 Bölgelerinin Dış Ticareti ve Özellikleri

TRA1 ve TRA2 bölgeleri dış ticaretinin 2010-2016 dönemi niceliksel gelişimi Tablo 8'de yer almaktadır. Tablo incelendiğinde, TRA1 bölgesinin 2012'de en yüksek ihracat, ithalat ve en yüksek dış ticaret hacmine ulaştığı görülmektedir. TRA1 Bölgesinin sadece 2010 yılında dış ticaret fazlası verirken takip eden yıllarda dış ticaret açığı verdiği ve en yüksek dış ticaret açığının 2011'de 51 milyon dolar civarında olduğu dikkati çekmektedir.

Tablo 8. TRA1 ve TRA2 Bölgelerinin Dış Ticaretinin Gelişimi (Dolar)

İller	Yıllar	İhracat (X)	İthalat (M)	Hacim (X+M)	Denge (X-M)
TRA1	2010	42.551.344	36.787.284	79.338.628	5.764.060
	2011	28.326.136	79.266.976	107.593.112	-50.940.840
Erzurum	2012	49.288.590	91.174.000	140.462.590	-41.885.410

Erzincan	2013	46.170.373	62.814.748	108.985.121	-16.644.375	
Bayburt	2014	40.301.270	59.579.141	99.880.411	-19.277.871	
	2015	33.552.838	50.538.479	84.091.317	-16.985.641	
	2016	33.646.261	50.756.280	84.402.541	-17.110.019	
TRA2	2010	182.060.574	68.010.302	250.070.876	114.050.272	
	2011	178.466.666	81.583.786	260.050.452	96.882.880	
	Ağrı	2012	131.924.952	88.329.057	220.254.009	43.595.895
	Kars	2013	197.678.967	105.001.568	302.680.535	92.677.399
	Ardahan	2014	207.622.851	85.779.504	293.402.355	121.843.347
	İğdir	2015	220.701.102	115.361.376	336.062.478	105.339.726
		2016	150.802.296	164.441.268	315.243.564	-13.638.972

Kaynak: TÜİK (2017), *Dış Ticaret İstatistikleri*.

TRA2 bölgesi ise 2010-2015 döneminde dış ticaret fazlası verirken, 2016'da en yüksek düzeyine (164 milyon dolara) ulaşan ithalat nedeniyle dış ticaret açığı vermiştir. TRA2 bölgesi en yüksek ihracat (220,7 milyon dolar) ve dış ticaret hacmine (336 milyon dolar) 2015 yılında ulaşmıştır. TRA2 bölgesinin dış ticaret hacmi, TRA1 bölgesine göre yaklaşık olarak iki kat daha fazladır. Bunun sebebi, TRA2 bölgesinin dört ülke ile sınırının bulunması ve dört adet sınır kapısının aktif durumda olmasıdır. Hem yolcu hem de yük taşımacılığının yapıldığı bu sınır kapıları, TRA2 bölgesinin dış ticaret hacminin yüksek olmasında büyük öneme sahiptir. Ancak bölge bu potansiyeli yeterince kullanamamaktadır.

Tablo 9'da TRA1 ve TRA2 bölgelerinin 2016 yılı itibarıyla dış ticaretinin sektörel dağılımı görülmektedir. TRA1 ve TRA2 bölgesinin dış ticaretinin ve özelle ihracatının çok büyük kısmını imalat sanayi ürünleri oluşturmaktadır. TRA1 bölgesinde imalat sanayi ürünlerinin bölge toplam ihracatındaki payı %96,7 ve ithalat içindeki payı %76,7'dir. Madencilik ürünleri ihracat içinde %3,1 paya sahipken, ithalatta %19,3 pay almaktadır. TRA1 bölgesi ihracatında tarım ürünleri çok düşük paya sahipken, ithalatta %4'lük paya sahiptir.

Tablo 9. TRA1 ve TRA2 Bölgeleri Dış Ticaretinin Sektörel Dağılımı (2016)

Bölge	İhracat						
	Tarım		Madencilik		İmalat sanayi		Toplam
	Değer	%	Değer	%	Değer	%	Değer

TRA1	26.766	0,07	1.061.824	3,1	32.557.671	96,7	33.646.261
TRA2	2.630.385	1,8	546.288	0,4	147.409.032	97,8	150.802.296
Bölge	İthalat						
	Tarım		Madencilik		İmalat Sanayi		Toplam
	Değer	%	Değer	%	Değer	%	Değer
TRA1	2.043.310	4,0	9.792.925	19,3	38.913.453	76,7	50.756.280
TRA2	88.756.746	54,1	794.117	0,5	74.274.155	45,4	164.441.268

Kaynak: TÜİK (2017), *Dış Ticaret İstatistikleri*.

Öte yandan TRA2 bölgesi dış ticaretinin sektörel dağılımına bakıldığında, 2016 yılı itibarıyla imalat sanayi ürünlerinin ihracat içindeki payının benzer biçimde çok yüksek (%97,8) ve ithalattaki payının %45,4 olduğu görülmektedir. TRA2 bölgesinin ithalatının yarısından fazlasını TRA1 bölgesinin aksine tarım ürünlerini oluşturmaktadır. Tarım ürünlerinin ithalattaki payı %54,1 iken, ihracat içindeki payı sadece %1,8'dir. Diğer yandan TRA2 bölgesinin ihracat ve ithalatında madencilik ürünlerinin payı ihmal edilecek kadar azdır.

TRA1 bölgesi dış ticaretinin fasıllara göre dağılımı Tablo 10'da görülmektedir. İncelenen yıllar itibarıyla ilk beş fasıl incelendiğinde, tuz, kükürt, toprak, alçı, kireç ve çimento ürünlerinin 2003, 2015 ve 2016 yıllarında bölge ihracatı içinde ilk beş içinde olduğu görülmektedir. Seramik mamulleri, plastik ve mamulleri TRA1 bölgesi ihracatında 2003'de ilk beş mal grubu arasında yer alırken 2015 ve 2016'da ilk beş mal grubu arasında yer almamaktadır. TRA1 bölgesi ihracatında 2016 yılı itibarıyla en yüksek pay sebze-meyve müstahzarları ve kara taşıtları ürünlerine aittir. Bu iki faslı değirmencilik ürünleri, sabunlar ve tuz, kükürt v.b. izlemektedir.

Tablo 10. TRA1 Bölgesi Dış Ticaretinin Fasıllara Göre Dağılımı (Bin Dolar)

İhracat					
Fasıl	2003	Fasıl	2015	Fasıl	2016
	Değer		Değer		Değer
Sabunlar	2.270	Kara taşıtları	5.674	Sebze-meyve	8.168
Metal eşya	1.189	Sebze-meyve	4.874	Kara taşıtları	4.990
Plastik mamul	1.154	Değirmen ürün	3.539	Değirmen ürün	2.714
Tuz, kükürt v.b	933	Tuz, kükürt v.b	2.883	Sabunlar	2.382

Seramik	643	Metal çeşitli eşya	2.265	Tuz, kükürt, v.b.	2.340
Toplam	10.880	Toplam	33.552	Toplam	33.651
İthalat					
Fasıl	2003	Fasıl	2015	Fasıl	2016
	Değer		Değer		Değer
Kazan- makine	10.158	Mineral yakıtlar	16.866	Elektrikli makineler	16.673
Elektrikli mak.	6.132	Kazan ve makine	7.187	Mineral yakıtlar	11.268
Optik fotoğraf	5.495	Seramik mamul	5.510	Ağaç, ahşap eşya,	5.283
Motorlu taşıt	3.609	Kauçuk eşya	2.735	Kazan ve makineler	4.214
Kimya ürün.	904	Ağaç, ahşap eşya	2.623	Seramik mamul	2.871
Toplam	29.136	Toplam	50.538	Toplam	52.367

Kaynak: TÜİK (2017), *Dış Ticaret İstatistikleri*.

TRA1 Bölgesi ithalatına önemli fasıllar açısından bakıldığında, kazanlar ve makineler faslı hem 2003, hem 2015 hem de 2016'da ithalat içerisinde ilk beş mal grubu arasındadır. Bu durum bölgenin sanayi ürünleri ihraç etmesinin doğal sonucu olarak yorumlanabilir. Bu bağlamda TRA1 bölgesinde 2016 yılı itibariyle bölgenin ithalatında en yüksek pay elektrikli makine, cihazlar ve mineral yakıtlara aittir. Bu iki faslın ardından ağaç, ahşap eşya, odun kömürü üçüncü sırayı alırken dördüncü sırayı kazanlar ve makineler ve beşinci sırayı seramik ve mamulleri almaktadır.

TRA2 bölgesi dış ticaretinin fasıllara göre dağılımı Tablo 11'de görülmektedir. Tablo incelendiğinde, hububat, un, nişasta veya süt ürünlerinin 2003, 2015 ve 2016'da bölge ihracatında ilk beş mal grubu içinde olduğu görülmektedir.

Tablo 11. TRA2 Bölgesi'nin Dış Ticaretinin Fasıllara Göre Dağılımı (Bin Dolar)

İhracat					
Fasıl	2003	Fasıl	2015	Fasıl	2016
	Değer		Değer		Değer
Tuz, kükürt v.b.	5.850	Örme giyim eşyası	23.533	Hububat, un v.b.	16.591
Hububat, un	3.137	Sabunlar	20.057	Sabunlar	10.597
Yenilen sebze	3.037	Hububat, un v.b.	19.514	Örme giyim eşyası	10.352

Şeker-şeker m.	2.606	Kazan, makineler	16.274	Kazan, makineler	8.350
Motorlu taşıt	2.221	Çeşitli mamul eşya	14.400	Örülmemiş giyim	7.840
Toplam	37.390	Toplam	220.701	Toplam	150.879
İthalat					
Fasıl	2003	Fasıl	2015	Fasıl	2016
	Değer		Değer		Değer
Seramik mamul	2.114	Meyveler	38.335	Meyveler	79.063
Yağlı tohum ve meyve	2.093	Oyuncaklar, oyun ve spor malzeme	10.426	Oyuncaklar, oyun ve spor malzeme	17.348
Meyveler	1.635	Ham post, deri	9.264	Ham post, deri	10.003
Cam, cam eşya	1.163	Yağlı tohum, mey	6.257	Taş, alçı, çimento	6.892
Kazan, makine	1.016	Cam ve cam eşya	5.207	Cam ve cam eşya	5.035
Toplam	13.966	Toplam	115.361	Toplam	164.542

Kaynak: TÜİK (2017), *Dış Ticaret İstatistikleri*.

TRA2 bölgesi ihracatında 2016 yılı itibarıyla en yüksek pay hububat, un, nişasta veya süt müstahzarları ve sabunlar mal gruplarına aittir. Bu ürünleri sırasıyla örme giyim eşyası ve aksesuarları, kazanlar, makineler ve mekanik cihazlar ile örülmemiş giyim eşyası izlemektedir. 2015’de ihracat içinde en fazla paya sahip örme giyim eşyası ve aksesuarları 2016’da üçüncü sırada yer almıştır. TRA2 bölgesi ithalatına bakıldığında önemli fasıllar olarak; meyveler ve cam ve cam eşya ürünleri 2003, 2015 ve 2016’da ithalat içerisinde ilk beş mal grubu arasında yer almaktadır. 2015 ve 2016 yılları itibarıyla TRA2 bölgesi ithalatında en yüksek pay sırasıyla meyveler ve oyuncaklar, oyun ve spor malzemeleri mal gruplarına aittir. Diğer yandan 2015 ve 2016’da ham post ve deri kösele ithalatı bölgenin tarımsal ürünler ithalatının yüksek olmasının nedeni olan üçüncü önemli fasılken bu fasılın ardından taş, alçı, çimento v.b. ürünler ve cam ve camdan eşya diğer ithalat konusu önemli fasılları oluşturmaktadır.

Tablo 12’de TRA1 bölgesinin 2016 yılı itibarıyla en fazla dış ticaret yaptığı on ülke yer almaktadır. Tablo incelendiğinde TRA1 bölgesinin en fazla ihracat yaptığı ülke %19,4 payla Irak olmuştur. Bu ülkeyi sırasıyla Almanya (%16,6), Azerbaycan (%10,3), Gürcistan (%9,4), ABD (%8,7), Hollanda (%8,6), Ukrayna (%3,3), İran (%3,2), Somali (%3,1) ve Mısır (%2,2) takip etmektedir.

Tablo 12. TRA1 Bölgesi Dış Ticaretinde İlk 10 Ülke (2016, Dolar ve %)

İhracat				İthalat			
Sıra	Ülke	Miktar	Pay	Sıra	Ülke	Miktar	Pay
1	Irak	6.513.163	19,4	1	Çin	20.934.765	41,2
2	Almanya	5.584.614	16,6	2	Rusya	9.650.848	19,0
3	Azerbaycan	3.471.263	10,3	3	Almanya	7.305.714	14,4
4	Gürcistan	3.173.422	9,4	4	Hırvatistan	3.085.843	6,1
5	ABD	2.918.545	8,7	5	ABD	2.117.145	4,2
6	Hollanda	2.908.064	8,6	6	İtalya	1.559.742	3,1
7	Ukrayna	1.106.824	3,3	7	Macaristan	1.342.604	2,6
8	İran	1.066.028	3,2	8	Finlandiya	873.437	1,7
9	Somali	1.051.915	3,1	9	Avusturya	504.579	1,0
10	Mısır	740.497	2,2	10	Ukrayna	454.121	0,9
Toplam		33.646.261	100	Toplam		50.756.280	100

Kaynak: TÜİK (2017), *Dış Ticaret İstatistikleri*.

2016 yılı itibarıyla TRA1 bölgesinin en fazla ithalat yaptığı ülke ise toplam ithalat içinde %41,2 payla Çin olmuştur. Bu ülkeyi sırasıyla Rusya (%19), Almanya (%14,4), Hırvatistan (%6,1), ABD (%4,2), İtalya (%3,1), Macaristan (%2,6), Finlandiya (%1,7), Avusturya (%1) ve Ukrayna (%0,9) takip etmektedir.

Tablo 13’de TRA2 bölgelerinin 2016 yılı itibarıyla en fazla dış ticaret yaptığı on ülke görülmektedir.

TRA2 bölgesinin 2016 yılı itibarıyla en fazla ihracat yaptığı ülke toplam ihracat içinde %46,5 payla Azerbaycan olmuştur. Bu ülkeyi sırasıyla İran (%41,1), Gürcistan (%6), Türkmenistan (%3,5), Kırgızistan (%1), Bulgaristan (%0,7), Ukrayna (%0,23), Almanya (%0,18), Kazakistan (%0,17) ve Estonya (%0,11) takip etmektedir. 2016 yılı itibarıyla TRA2 bölgesinin en fazla ithalat yaptığı ülke ise %28,3 payla Çin olmuştur. Bu ülkeyi sırasıyla İran (%25,1), Özbekistan (%21,6), Hindistan (%5,3), Afganistan (%3,3), ABD (%3,2), Irak (%2,9), Vietnam (%1,6), Ukrayna (%1,2) ve Kırgızistan (%0,8) ile takip etmektedir.

Tablo 13. TRA2 Bölgesi Dış Ticaretinde İlk 10 Ülke (2016, Dolar ve %)

İhracat				İthalat			
Sıra	Ülke	Miktar	Pay	Sıra	Ülke	Miktar	Pay
1	Azerbaycan	70.184.739	46,5	1	Çin	46.525.957	28,3
2	İran	62.033.095	41,1	2	İran	41.330.141	25,1
3	Gürcistan	9.052.561	6,0	3	Özbekistan	35.467.827	21,6
4	Türkmenistan	5.207.677	3,5	4	Hindistan	8.655.409	5,3
5	Kırgızistan	1.546.125	1,0	5	Afganistan	5.441.816	3,3
6	Bulgaristan	1.052.439	0,7	6	ABD	5.295.318	3,2
7	Ukrayna	349.333	0,23	7	Irak	4.796.941	2,9
8	Almanya	280.839	0,18	8	Vietnam	2.712.520	1,6
9	Kazakistan	259.085	0,17	9	Ukrayna	1.952.858	1,2
10	Estonya	178.355	0,11	10	Kırgızistan	1.285.673	0,8
Toplam		150.802.296	100	Toplam		164.441.268	100

Kaynak: TÜİK (2017), *Dış Ticaret İstatistikleri*.

3.2. TRA1 ve TRA2 Bölgelerinin Azerbaycan, Gürcistan ve İran ile Dış Ticareti

TRA1 ve TRA2 bölgelerinin Azerbaycan, Gürcistan ve İran ile dış ticaretinin 2010-2016 dönemindeki niceliksel gelişimine bu noktada bakılabilir. Tablo 14’de TRA1 bölgesinin Azerbaycan, Gürcistan ve İran ile olan dış ticaret verileri incelendiğinde, TRA1 bölgesinin incelenen üç ülke içinde en fazla dış ticaret hacmini Azerbaycan ile gerçekleştirdiği görülmektedir. Fakat 2013 ve 2014 yılları hariç Azerbaycan’a sadece ihracat yapılırken, yine aynı yıllarda bu ülkeden sadece ithalat yapılmıştır. Azerbaycan ile olan dış ticaret hacmi en yüksek seviyesine 28 milyon dolar ile 2012’de ulaşırken, 2015 ve 2016’da bir önceki yıla göre dış ticaret hacminde %50’lik düşüş yaşanmıştır.

TRA1 bölgesinin toplam ihracatında üçüncü sırada bulunan Azerbaycan’dan sonra dördüncü sırada Gürcistan gelmektedir. TRA1 bölgesinin Gürcistan ile dış ticareti daha çok ihracat üzerinedir. 2011’de Gürcistan’dan ithalat yapılmamış, bütün yıllarda dış ticaret fazlası verilmiştir. TRA1 bölgesi toplam ihracatı içinde 2016’da 8. sırada bulunan İran ile dış ticarete bakıldığında 2012’de ithalat miktarında artış görünürken, 2015’de İran ile dış ticarete açık vermiştir. TRA1

bölgesi her üç ülke ile dış ticaretinde 2015 yılı hariç dış ticaret fazlası vermiştir.

Tablo 14. TRA1 Bölgesinin Azerbaycan, Gürcistan ve İran ile Dış Ticareti

TRA1	Yıllar	İhracat (X)	İthalat (M)	Hacim (X+M)	Denge (X-M)
Azerbaycan	2010	7.711.919	-	7.711.919	7.711.919
	2011	15.646.141	-	15.646.141	15.646.141
	2012	28.224.753	-	28.224.753	28.224.753
	2013	16.124.868	404.000	16.125.272	16.124.464
	2014	12.128.120	791.616	12.919.736	11.336.504
	2015	6.496.062	-	6.496.062	6.496.062
	2016	3.471.263	-	3.471.263	3.471.263
Gürcistan	2010	2.027.851	297.390	2.325.241	1.730.461
	2011	1.976.615	-	1.976.615	1.976.615
	2012	2.631.961	8.698	2.640.659	2.623.263
	2013	5.317.599	491.559	5.809.158	4.826.040
	2014	3.886.866	18.238	2.915.104	2.858.628
	2015	4.080.856	115.632	4.196.488	3.965.224
	2016	3.173.422	6.800	3.180.222	3.166.622
İran	2010	1.879.475	183.606	2.063.081	1.695.869
	2011	1.257.443	284.269	1.541.712	973.174
	2012	1.714.992	1.214.127	2.929.119	500.865
	2013	4.664.650	2.418.923	7.083.573	2.245.727
	2014	4.066.386	1.490.714	5.557.364	2.575.936
	2015	1.089.048	4.326.207	5.415.255	-3.237.159
	2016	1.066.028	431.924	1.497.952	634.104

Kaynak: TÜİK (2017), *Dış Ticaret İstatistikleri*.

TRA2 Bölgesinin Azerbaycan, Gürcistan ve İran ile dış ticaretinin 2010-2016 dönemindeki gelişimi Tablo 15’de yer almaktadır.

Tablo 15. TRA2 Bölgesinin Azerbaycan, Gürcistan ve İran İle Dış Ticareti

TRA2	Yıllar	İhracat (X)	İthalat (M)	Hacim (X+M)	Denge (X-M)
Azerbaycan	2010	96.542.676	416.009	96.958.685	96.126.667
	2011	94.572.943	235.157	94.808.100	94.337.786
	2012	82.791.104	143.115	82.934.219	82.647.989
	2013	119.229.912	88.809	119.318.721	119.141.103
	2014	108.772.175	127.050	108.899.225	108.645.125
	2015	107.557.011	286.117	107.843.128	107.270.894
	2016	70.184.739	557.534	70.742.273	69.627.205
Gürcistan	2010	874.832	22.213	897.045	852.619
	2011	833.448	52.713	886.161	780.735
	2012	664.303	9.854	674.157	654.449
	2013	1.413.700	101.798	1.515.498	1.311.902
	2014	5.255.422	-	5.255.422	5.255.422
	2015	11.297.427	386.947	11.684.374	10.910.480
	2016	9.052.561	328.838	9.381.399	8.723.723
İran	2010	68.120.001	17.727.450	85.847.451	50.392.551
	2011	70.691.083	14.300.642	84.991.725	56.390.441
	2012	40.226.247	20.756.248	60.982.495	19.469.999
	2013	45.034.595	25.806.898	70.841.493	19.227.697
	2014	77.948.326	26.306.175	104.254.501	51.642.151
	2015	87.993.393	28.740.728	116.734.121	59.252.665
	2016	62.033.095	41.330.141	103.363.236	20.702.954

Kaynak: TÜİK (2017), *Dış Ticaret İstatistikleri*.

Tabloda görüldüğü üzere TRA2 bölgesinin bu üç ülke ile olan dış ticaret verileri incelendiğinde, bölgenin Azerbaycan ve İran ile dış ticaretinin Gürcistan ile dış ticaretinden çok daha fazla olduğu dikkati çekmektedir. Azerbaycan ile dış ticaret hacmi 2013’de 119 milyon dolar, İran ile dış ticaret hacmi 2015’de 116

Kamu öncülüğünde kurulan lojistik merkezlerin ulusal/uluslararası ticarete lojistik katkıları yanı sıra ülkenin tümünde dengeli kalkınmanın gerçekleşmesi ve bölgesel dengesizliklerin azaltılmasında teşvik sağlayacağı düşünülmektedir. Bu çerçevede Türkiye’de günümüze kadar faaliyete geçen lojistik merkez sayısı 7’ye ulaşmıştır. Bu lojistik merkezler Samsun (Gelemen), Uşak, Denizli (Kaklık), İzmit (Köseköy), Eskişehir (Hasanbey), İstanbul Halkalı/Yeşilbayır ve Balıkesir (Gökköy) lojistik merkezleridir. Türkiye’de planlanan 7 lojistik merkezin inşaat çalışmaları sürmekte ve Harita 2’de görüldüğü gibi, 7 lojistik merkeze ilişkin proje, kamulaştırma ve inşaat işlemleri sürdürülmektedir (TCDD, 2017).

Bu noktada Erzurum Lojistik Merkezi (ELM) yanı sıra Kars Lojistik Merkezinin (KLM) kurulması ve son gelişmeler üzerinde kısaca durabiliriz.

Erzurum Lojistik Merkezi (ELM)

Erzurum’da kurulması planlanan Palandöken Lojistik Köyü 2008 yılında yatırım planına alınmıştır. Aziziye ilçesinde yapımına devam edilen lojistik köy 327.000 metrekare alan üzerine kurulacak olup, mevcut durumda 200.000 ton olan yıllık yük taşıma kapasitesinin 437.000 tona çıkacağı düşünülmektedir. Lojistik köy ile birlikte 400 kişiye istihdam imkânı sağlanacağı düşünülmektedir. Palandöken Lojistik Merkezi ile ilgili ihale 2012 yılında yapılmış ve 2016 yılı sonu itibariyle bitmesi planlanmıştır (KUDAKA, 2014), fakat yapımı halen devam etmektedir. Öte yandan Erzurum lojistik merkezinin Ağustos 2017’de bitirileceğini belirten UDH Bakanı Aslan, Erzurum içinde toplu taşıma noktasında 13 km uzunluğunda raylı sisteme ilişkin çabaları olacağını belirtmiştir (Pusula Gazetesi, 13 Nisan 2017).

Yapraklı ve Ünalın (2017)’in yaptığı SWOT analizinde, Erzurum lojistik köyü için güçlü ve zayıf yönler olarak şu noktalar belirtilmektedir;

• Güçlü Yönler

- *Ulaştırma altyapısının iyileştirilmesine yönelik kuzey-güney yönlü çalışmalar,*
- *Erzurum’da ikinci organize sanayinin kurulması,*
- *Konumu itibariyle kuzeyde Artvin-Rize, batıda Gümüşhane-Erzincan, güneyde Bingöl-Muş, doğuda Ağrı-Kars illerine yakınlık,*
- *Şehirde bulunan köklü Atatürk Üniversitesi ile Erzurum Teknik Üniversitesi’nin bölgesel kalkınmaya etkisi,*
- *Atatürk Üniversitesi’nde Uluslararası Ticaret ve Lojistik Bölümü’nün olması,*
- *Lojistik ve taşımacılık hizmeti veren şirketlerin varlığı,*

- Teknopark kapasitesi ve uygulamaları,
- Kop Tüneli ve Ovit Tünelinin bitirilmesiyle sağlanacak ulaşım rahatlığı,
- İpek yolu güzergâhındaki Asya Ülkelerini birleştiren demiryolu koridoru planı içerisinde Erzincan-Erzurum-Kars hızlı tren projesinin hedeflenmesi,
- Tarihi olarak önemli bir ticaret merkezi olması,
- Tarım, hayvancılık (kırmızı et ve süt ürünleri), arıcılık ve arı ürünleri, organik tarım, yem bitkileri ve tohumculuk sektörü faaliyet yoğunluğu ve potansiyeli,
- Kış turizmiyle ulusal ve uluslararası alanda tanınırlığının artması,
- Havalimanına sahip olması,
- Erzurum'da büyük ölçekli spor tesislerinin yaygınlaşması".

- **Zayıf Yönler**

- Soğuk iklimi sebebiyle sanayinin yeterince gelişmemesi,
- Mevcut durumda denizyolu bağlantısının olmaması,
- Sektörde yer alan firmaların kurumsallaşma konusunda yaşadıkları sorunlar,
- Erzurum iline ait Lojistik Master Planının olmaması,
- Karma taşımacılık altyapısının gelişmemesi,
- İmalat sanayinin yeterince gelişmemesi,
- Hammaddeye uzaklık ve nakliye maliyetleri,
- Dış ticaret kapasitesinin düşük olması ve yabancı yatırım yetersizliği,

Yapılan analiz sonucunda ortaya çıkan güçlü ve zayıf yönler incelendiğinde, Erzurum'un lojistik merkez olabilmesi için gerekli potansiyele sahip olduğu fakat mevcut eksikliklerin giderilmesi gerektiği görülmektedir.

Kars Lojistik Merkezi (KLM): Kurulması ve Son Gelişmeler

Bu noktada KLM'nin kurulmasının ekonomik gerekçesi ve KLM'nin kurulması noktasında geline aşamaya bakabiliriz. KLM'nin ekonomik gerekçeleri arasında (Üzümcü, Tokucu ve Ergiçay; 2015); *Kars'ın, üretim merkezine yakınlık bağlamında önemli bir üretim ve ihracat merkezi olması, süt ürünleri (kaşar, gravyer), bal ve kaz üretimi açısından Türkiye'de marka olması ve bu ürünlerin Türkiye çapında dağıtımını yanı sıra Gürcistan, Azerbaycan ve İran'a ihracatının mümkün olması; Bakü-Tiflis-Kars (BTK) demiryolu hattı tamamlandığında Kars'ta üretilen süt ürünlerinin bu yerlere gönderilmesi ve buralardan Kars'a ve*

yurt dışına gönderilecek mallar için önemli bir aktarma merkezi olması; *en fazla teşvik verilen 6. Bölge illerinden biri olması ve kamusal teşviklerin yatırım maliyetlerini belirgin biçimde azaltabilmesi*; KLM faaliyete geçtiğinde Kars'a ve bölgeye yatırım amacıyla gelen *firmaların lojistik maliyetlerinin azalmasıyla kârlarını artırabilme imkanı*; *Kars demiryolu hattına entegre karayolu hattı ve uluslararası hava limanının bulunması*; *Kars ilinden Trabzon hattına demiryolu bağlantısı kurulduğunda denizyolu ile entegre ulaşım imkânı sayılabilir.*

BTK demiryolu hattı Hazar denizi üzerinden Türkmenistan'a bağlanabildiği gibi, Kars merkezli mevcut demiryolu hattı, Iğdır-Nahçıvan üzerinden alternatif demiryolu ile İran'a, Türk Cumhuriyetleri ve Çin'e ulaşacaktır. Ardahan'da açılan Aktaş sınır kapısı ile Kars-Tiflis arası 300 km'ye inmiştir. Ayrıca 30 Ekim 2017'de hizmete giren BTK Demiryolu Hattı, TRACECA Projesi kapsamında Londra'dan Pekin'e ulaşacak İpek Demiryolu'nun Türkiye-Kafkas bağlantısı olarak büyük öneme sahiptir. Ortaya çıkacak büyük miktarda uluslararası yükün taşınmasında Kars, Erzurum, Sivas, Eskişehir, İzmit ve İstanbul'daki lojistik merkezlerin önemini artırmaktadır. Bu çerçevede İpek Demiryolu hayata geçirildiğinde hem Avrupa'ya hem de Asya ülkelerine Türkiye'nin lojistik merkezlerden sevkiyat yapılması; İzmir, Samsun, Mersin, İzmit ve İstanbul'daki lojistik merkezlerden deniz yoluyla Avrupa ve dünyaya sevkiyat yapılması planlanmaktadır (Üzümcü ve Akdeniz, 2014: 171-180).

BTK Demiryolu Hattı sayesinde orta vadede yılda yaklaşık 3 milyon ton yük taşınması, 2034 yılına gelindiğinde yılda 16,5 milyon ton yük ile 1,5 milyon yolcu taşınması hedeflenmektedir (İris ve Tanyaş, 2010: 81). Bu bağlamda, Serhat Bölgesi'nde yapımı planlanan demiryollarının önemli ileri-geri bağlantıları, bölgenin sahip olduğu güçlü TIR filosunun taşımacılık sistemine uyarlanması ile rekabet üstünlüğüne ulaşma hedefi KLM'nin kurulmasının en önemli ekonomik gerekçesidir (Tutar vd., 2011: 43-45). Kars'ta yılda ortalama 104.000 ton demiryolu taşıması yapılmaktadır. Bu projeler tamamlanırsa Kars'ın taşıma potansiyelinin 412.000 tona ulaşacağı tahmin edilmektedir. BTK demiryolu hattının işlemeye başlamasıyla Kars ili, 1,5 milyon nüfuslu Tiflis'e ve 2 milyon nüfuslu Bakü'ye komşu olacaktır. KLM'nin kurulması, bölgenin taşımacılık sektöründeki konumunu uluslararası arenada rekabet edebilir hale yükseltebilecek, bölge illerinin komşu ülkelerle daha fazla ticaret yapabilme potansiyeline pozitif katkıda bulunacaktır. KLM, öncelikle BTK üzerindeki Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye arası lojistik için kullanılabilir, zamanla uluslararası taşımacılık ve depolama işlemleri gerçekleşecektir. Transit işlemlerde öncelikle İran ve Avrupa Birliği ülkeleri ile İran ve Gürcistan arasındaki taşımacılıktan pay alınacaktır. Zamanla Çin'in AB ticareti, Rusya ve

Kazakistan'ın buğday ve hububat ticareti başta olmak üzere birçok ticari emtia için KLM kullanılabilir (SERKA, 2015).

KLM'nin TCDD tarafından kurulması Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme (UDH) Bakanı Binali Yıldırım tarafından 29-31 Ekim 2011'de Kars'da düzenlenen sempozyumda ifade edilmiş ve 2011-2018 döneminde tamamlanması planlanmıştır. KLM tamamlandığında Türkiye lojistik sektörüne ilave 412.000 ton taşıma kapasitesinin sağlanması ve ülkeye ilave 665.000 m² lojistik alan kazandırılması beklenmektedir. BTK demiryolu hattı ile bir lojistik üs konumu olacak Kars'ta genişleme alanı bulunan, geçiş ve bağlantı sorunu olmayan, Kars OSB bağlantı yolu ile Kars çimento fabrikası yakınında KLM'nin kurulmasının uygun olduğu 28 Haziran 2013'de UDH Bakanı Binali Yıldırım tarafından açıklanmıştır (Kars Manşet, 2017). TCDD, 15 Nisan 2014'de KLM'nin tevsiat planlarını onaylamıştır. KLM'de depo sahasına ulaşan 8 adet demiryolu hattı, gümrüklü sahada 5 adet demiryolu hattı, 9 adet depo, antrepo, giriş güvenlik binası, gümrük idare binası, gümrük müşavirleri binası, lojistik firmaları binası, lojistik merkezi yönetim binası, misafirhane, sinyalizasyon ve elektrifikasyon kumanda merkezi, ısı merkezi, su deposu, camii, genel mutfak, itfaiye, kara araçları bakım onarım, sağlık ocağı, restoran ve AVM, sürücü dinlenme tesisi, TCDD idare binası, TCDD yemekhane, hamam, yakıt istasyonu ve toplam kapalı alanın 173.851 m² olması planlanmıştır (SERKA, 2015). 2014-2016 döneminde kamulaştırma ve inşaat ihale işleri süren KLM'nin realize edilmesi Kars Milletvekili A. Arslan'ın UDH Bakanı olması ile hızlanmış ve 7 Nisan 2017'de Kars'ta, Organize Sanayi Bölgesi (OSB) yanındaki 300 bin metrekarelik alana kurulacak KLM'nin temeli kendisi tarafından törenle atılmıştır. Törende konuşan Bakan Arslan, yüklenici firma ile 94 milyon 300 bin TL bedelle imzalanan sözleşme kapsamında inşa edilecek lojistik merkez içerisinde toplam 16 kilometre uzunluğunda 27 demiryolu hattının inşa edileceğini belirtmiştir. Bakan Arslan, yaklaşık beş ay sonra 30 Ağustos 2017'de KLM alanında incelemeler yapmış, KLM'nin %25'nin tamamlandığını belirterek, KLM'nin 30 Ekim 2018'de bitirilmesinin planlandığını ve tamamlandığında 500 kişinin KLM'de istihdam edilebileceğini belirtmiştir (Rayhaber, 2017).

ERZURUM LOJİSTİK MERKEZİ (ELM) VE KARS LOJİSTİK MERKEZİNİN (KLM) BÖLGE DIŞ TİCARETİ VE KALKINMASI AÇISINDAN ÖNEMİ

ELM ve KLM'nin TRA1 ve TRA2 bölgesinin kalkınması ve dış ticareti açısından önemini yukarıda tablolarda gösterdiğimiz TRA1 ve TRA2 bölgesinin dış ticareti ile sınırlamak yanlıştır. Çünkü gerek büyük ölçüde tamamlanan ELM ve gerekse KLM, komşu ülkelere, Kafkasya, Ortaasya ülkeleri ve Çin'e ihracat yapan tüm Türkiye sahtındaki firmalara lojistik hizmeti sunmak üzere planlanmıştır. Bu

bağlamda 2014’de Türkiye’nin Azerbaycan ve Gürcistan’a ihracatının yaklaşık 4 milyar dolara yaklaştığı ve bu iki ülkeden ithalatın yaklaşık 500 milyon dolar düzeyinde olduğunu hatırlamak yeterlidir. Ayrıca ELM ve KLM, Türkiye’nin Azerbaycan, İran ve Gürcistan yanı sıra Rusya Federasyonu ve Türk Cumhuriyetlerine ihracat açısından da oldukça büyük önem taşımaktadır (Üzümcü, Topal ve Akça, 2015).

TRA1 ve TRA2 Bölgesi, özellikle Kars hali hazırda Türkiye’nin Azerbaycan, Gürcistan ve İran’a yönelik büyük miktardaki ticaretinden çok cüz-i miktarda pay almakta, daha çok Iğdır ile Ağrı, Doğu Beyazıt gümrüğü üzerinden bu bölgenin dış ticaretini gerçekleştirmektedir. Bununla birlikte ELM ve özelde KLM’nin öncelikle Gürcistan ve Azerbaycan daha sonra zamanla İran, Kazakistan ve diğer çevre ülkeler ile Türkiye ihracatının lojistiğini üstlenmesi beklenmektedir. Ayrıca ithalat lojistiği olarak Azerbaycan ve Gürcistan’ın yanı sıra öncelikle Kazakistan, Özbekistan ve Çin’den gelen sevkiyatlarda KLM’nin kullanılacağı düşünülmektedir (SERKA, 2015).

Serhat illerinde ekonomik faaliyetlere hem hizmet götüren bir faaliyet alanı olarak ve hem de kendisi önemli bir yatırım olarak ELM ve KLM’nin TRA1 ve TRA2 Bölgesine yatırım yapan firmalara, bölge illerine sağlayabileceği avantajlar arasında şunları belirtebiliriz (Üzümcü, Topal ve Akça: 2015);

- ELM ve KLM faaliyete geçecek bir lojistik merkez, bir hizmet alanı olarak bölge ekonomisinin üretim gücünün, üretilen katma değer, dış ticaretin artması ve çeşitlenmesine katkı sağlayabilecektir.
- Orta ve uzun vadede iki bölgede dış ticaretin gelişmesi ile komşu ülkelerin ihtiyaç duyacağı malların bölgede üretimi cazip hale gelecektir.
- TRA2 bölgesinin yatırım teşviklerinde 6. Bölgede bulunmasının avantajları ile Erzurum ve Kars’ın cazibe merkezleri olduğu dikkate alınırsa bölgeye potansiyel yatırımcılar geldiğinde bölge sanayi gelişecektir. Bu çerçevede İran, Azerbaycan ve Gürcistan’a yapılması muhtemel ihracat kalemlerinde üretim yapabilecek yatırımcıların bölgeye çekilmesi halinde bölgenin üretim, dış ticaret ve istihdamında büyük artışlar ortaya çıkabilecektir.
- ELM ve KLM ile bölgede gümrükleme faaliyetleri ile birlikte uluslararası yük taşımacılığı artacak, lojistik merkezlerin genişletilmesi ve hatta yenilerinin kurulması, serbest bölgelerin oluşturulması dahi gündeme gelebilecektir.
- ELM ve KLM tamamlandığında bölgede ulaşım ve lojistikle bağlantılı hizmet sektörü alanlarında (antropoculuk, sigorta-finans kuruluşları, oto servis hizmetleri) üretim ve istihdam artabilecek, ihracata dönük uzmanlaşmış

banka şubeleri, dış ticarete dönük leasing-faktöring kuruluşları v.b faaliyetleri bağlamında özel sektör yatırımları artabilecektir (SERKA, 2015).

- ELM ve KLM faaliyete geçtiğinde dış ticaret işlemlerini gerçekleştirecek danışmanlık şirketleri, aracılık faaliyetleri, bankacılık ve sigorta faaliyetleri yanı sıra dolaylı üretim ve hizmet faaliyetleri de artacaktır.
- ELM ve KLM’de faaliyete geçecek firmalar, oluşturacakları istihdamla (doğrudan istihdam tahminen ELM ve KLM’de 1000 kişi, dolaylı yan sektörler istihdamıyla toplam 4000 kişi) her iki bölge ekonomisine doğrudan katkı yapacaktır. Ayrıca ELM ve KLM’de çalışan kişiler ve ailelerinin harcamaları çarpan etkisiyle artacak, hem il, bölge sakinleri ve hem de lojistik firmalar için tüketim ve üretim artışının uyardığı pozitif dışsallıklar görülebilecektir.
- ELM ve KLM’nin yakın bölgesinde montaj sanayiler gelişerek yeni istihdam alanları oluşturabilecektir. Lojistik sektörü ileri ve geri bağlantıları ile hizmet sektörlerinde yeni yatırım ve istihdam alanları ortaya çıkabilecektir. Ayrıca ELM ve KLM içinde paketleme, montaj, etiketleme, taşıma işleri organizatörlüğü ve geri dönüşüm faaliyetleri oluşabilecektir.
- Her iki bölgenin turizm potansiyeli (kış turizmi, inanç turizmi, Doğu Beyazıt İshak Paşa Sarayı, Ağrı Dağı turizmi v.b) çerçevesinde bölgeye gelen yerli ve yabancı turistler BTK hattıyla Gürcistan, Azerbaycan ve İran’a gidebilecekleri gibi buralardan gelen turistler de TRA1 ve TRA2 bölgesi ekonomisinin canlanmasına dolayısıyla ilde ve bölgede lojistik firmaların iş kapasitelerinin artmasına katkı sağlayabilecektir.
- ELM ve KLM bir sosyal devlet anlayışı gereği olarak hayata geçirildiğinde, iki bölgedeki istihdam artışı, genç işsizliğini önlemede ve özellikle TRA2 bölgesinden göçün azalmasında etkili olabilir (Üzümcü ve Özyakışır, 2013).
- ELM ve KLM’nin kurulması, bölgede üniversitelerin dış ticaret ve lojistik bölümlerinin eğitimlerinin uygulamalı yapılmasına, ELM ve KLM’nin ihtiyaç duyduğu beşeri sermayenin oluşmasına ve üniversite-sanayi işbirliğine katkı sağlayabilir (SERKA, 2015).

Özetle bu gelişmeler iki bölgede yatırım ve ticarete gelişmeye neden olacak, yeni üretim faaliyetleri ve iki bölgede tüketim talebi artışı, lojistik hizmetler ve diğer hizmetler alanında gelişime neden olabilecek, sonuçta iki bölgede ekonomik faaliyetler canlanacaktır. ELM ve KLM’nin faaliyete geçmesi, iki bölgenin taşımacılık sektörünü uluslar arası düzeyde rekabetçi hale yükseltebilecek ve bölge illerinin komşu ülkelerle ticaretini artıracaktır.

IV. SONUÇ

TRA1 ve TRA2 bölgelerinin genel ekonomik durumu ve özelde SEGE düzeyi Türkiye ortalamasının altındadır. Özellikle TRA2 bölgesinin sosyo-ekonomik durumu oldukça kötüdür. TRA1 bölgesinde kişi başına düşen GSYİH, ülke ortalamasının yaklaşık %60'na ulaşabilirken TRA1 bölgesi kişi başına GSYİH düzeyi ülke ortalamasının %40'nı bulmaktadır. Ayrıca her iki bölgede ekonomide tarımsal üretim ve istihdam içinde tarımın önemli bir ağırlığı olmakla birlikte, hayvancılık ağırlıklı soğuk iklim koşullarında yapılan tarımsal faaliyetlerde verimlilik düzeyi Türkiye ortalamasının gerisindedir.

Her iki bölgede hizmetler sektörü Türkiye ortalamasına yakın olmakla birlikte sanayinin gelişimi henüz yetersizdir. TRA1 bölgesinde tarıma dayalı sanayinin son dönemde gelişme gösterdiği, kış turizmi faaliyetlerinin geliştiği ve TRA2 bölgesinde dış ticaret açısından gelişme olduğu aşikârdır. Bununla birlikte iki bölgedeki yedi ilin ihracatının toplam Türkiye ihracatındaki payı %0,20 düzeyini ancak bulmakta, iki bölgenin ithalatı Türkiye ithalatının %0,08'ne ulaşmaktadır. TRA2 bölgesi dış ticaret fazlası vermekle birlikte TRA1 bölgesi dış ticaret açığı vermektedir.

TRA1 bölgesinin dış ticaretinde lokomotif Erzurum ilidir. TRA1 bölgesinde Erzincan ili bölgede dış ticaret açıklarının önemli kısmına neden olmakta, Bayburt dış ticaret hacmi açısından oldukça düşük düzeyde katkı sağlamaktadır. TRA2 bölgesinde İran sınırı bağlamında Iğdır yüksek dış ticaret hacmi ve dış ticaret fazlası ile bölgede lokomotif görevi görmektedir. Iğdır ve Ağrı ili üzerinden Azerbaycan ve İran'a ihracat gerçekleştirilmekte, Ardahan ili dış ticareti yetersiz olsa da Posof ilçesi üzerinden Gürcistan'a önemli ölçüde transit mal geçmektedir. Kars ili Ermenistan sınırı kapısının kapalı olması nedeniyle dış ticaret açısından şanssız durumdadır.

Bölgeden göçe yol açan sosyo-ekonomik gelişmişlikteki yetersizlikleri gören devletimizin kamu yatırımları bağlamında bölgeler arası dengesizlikleri azaltma çabalarına katkı olmak üzere planlanan 21 lojistik merkezden ELM'nin büyük ölçüde tamamlanması ve KLM'nin 30 Ekim 2018'de bitirilmesinin planlanması olumludur. Bu bağlamda KLM'nin orta ve uzun vadede Kars, TRA2 bölgesi ve ELM ile birlikte entegre biçimde TRA1 bölge ekonomisine katkısı olacağı söylenebilir.

KAYNAKLAR

- İris, Çağatay ve Tanyaş, M. (2010), Lojistik Sektör Raporu 2010, MÜSİAD Sektör Raporu, Rapor No: 70, İstanbul.
- Kalkınma Bakanlığı (2013), İllerin ve Bölgelerin Sosyo-Ekonomik Gelişmişlik Sıralaması Araştırması: (SEGE-2011), Bölgesel Gelişme ve Yapısal Uyum Müdürlüğü, Ankara.
- Kalkınma Bakanlığı (2017), Sosyo-Ekonomik Gelişmişlik Araştırmaları. <http://www3.kalkinma.gov.tr/PortalDesign/PortalControls/WebContent/Gosterim.aspx?Enc=51C9D1B02086EAFB13C239EE2D6723BE> (12.09.2017).
- Kars Manşet (2017), “Lojistik Merkezin Yeri Belli Oldu”, <http://www.karsmanset.com/haber/lojistik-merkezinin-yeri-belli-oldu-16505.htm>. (14.09.2017).
- Kılıç, Yavuz ve diğerleri (2009), “Gelişmekte Olan Ülkelerde Sürdürülebilir Kalkınma Açısından Lojistik Köyler: Türkiye Örneği”, Süleyman Demirel Üniversitesi, 1. Uluslararası Davraz Kongresi Bildirisi, 24-27 Eylül 2009, Isparta.
- KUDAKA (2014), Mevcut Durum Analizi, Kuzeydoğu Anadolu Bölge Planı.
- Pusula Gazetesi (2017), “Erzurum’a 13 Kilometrelik Raylı Sistem”, <http://www.gazetepusula.net/2017/04/13/erzuruma-13-kilometrelik-rayli-sistem/>. (14.09.2017).
- Ray Haber (2017), “Kars Lojistik Merkezi 30 Ekim 2018 Yılında İşletmeye Açılacak”, <http://www.rayhaber.com/2017/04/kars-lojistik-merkezi-30-ekim-2018-yilinda-isletmeye-acilacak/> (14.09.2017).
- SERKA (2015), Kars Lojistik Doğu’nun Merkezi Broşürü, Kars: Ocak 2015.
- TCDD (2017), Lojistik Merkezler, <http://www.tcddtasimacilik.gov.tr/lojistik-merkezler>. (14.09.2017).
- Tutar, Hüseyin. vd. (2011), TRA2 Bölgesinde Serhat Lojistik Vadisi İmkkanı, SERKA Yayınları, Kars.
- TÜİK (2016), İşgücü İstatistikleri. http://www.tuik.gov.tr/PreIstatistikTablo.do?istab_id=2321 (11.09.2017).
- TÜİK (2017), Bölgesel Hesaplar. http://www.tuik.gov.tr/PreTablo.do?Alt_id=1075. (10.09.2017).

- TÜİK (2017), Bölgesel Enflasyon İstatistikleri. <https://biruni.tuik.gov.tr/bolgeselistatistik/> (12.09.2017).
- TÜİK (2017), Dış Ticaret İstatistikleri. <https://biruni.tuik.gov.tr/disticaretapp/menu.zul> (13.09.2017).
- TÜİK (2017), Hane Halkı İşgücü Anketi Sonuçları. http://www.tuik.gov.tr/PrelstatistikTablo.do?istab_id=603 (13.09.2017).
- Üzümcü, Adem ve Özyakışır, Deniz (2013), "TRA2 Bölgesinde Sosyo-ekonomik Gelişmişlik Düzeyi ve Göç İlişkisi (1996-2012)", 2. Uluslararası Bölgesel Kalkınma Konferansı, Bildiriler, (Editör: Cemalettin Çopuroğlu v.d), , Fırat Kalkınma Ajansı ve Fırat Üniversitesi, 16-17 Mayıs 2013, Elazığ.
- Üzümcü, Adem ve Akdeniz Sıdıka (2014), "Yeni İpek Yolu: TRACECA ve Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Projesi", Avrasya Etüdüleri, İpek Yolu Özel Sayısı, TİKA, Yıl: 20, Sayı: 45, (2014/1). 171-199.
- Üzümcü Adem, Tokucu, Erkan ve Ergiçay, Gülseren (2015), "Kars Lojistik Merkezinin (KLM) TRA2 Bölgesinin Kalkınması ve Kars Ekonomisi Açısından Önemi: Bir İktisadi Analiz", Kafkas Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, Cilt: 6, Sayı: 10, 2015. 191-222.
- Üzümcü, Adem, Topal, Samet ve Akça, Murat (2015), " TRA1 ve TRA2 Bölgesinin Dış Ticaret Özellikleri ve Kars Lojistik Merkezinin Önemi", 1.Uluslararası Kafkasya-Orta Asya Dış Ticaret ve Lojistik Kongresi, Bildiriler Kitabı, (Editörler: A. Karakaş v.d), Kafkas Üniversitesi, İİBF, 1-3 Ekim 2015, Kars.
- Yapraklı, T.Ş., Ünalın M. (2017), "Lojistik Merkez Olabilmesi Açısından Erzurum'un Swot Analizi İle Değerlendirilmesi", Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi, 31. 677-700.

