

PALANDÖKEN LOJİSTİK KÖYÜ'NÜN ERZURUM'UN SOSYO-EKONOMİK YAPISINA KATKISI

CONTRIBUTION TO SOCIO-ECONOMIC STRUCTURE OF ERZURUM OF THE PALANDOKEN LOGISTICS VILLAGE

Abdulkadir ALBEZ¹, Murat AKIN²

ÖZET: Ulaştırma Bakanlığı Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları'nın (TCDD) öncülüğünde yapılmakta olan Palandöken Lojistik Köyü'nde özel sektöre de ihtiyaçları oranında yer ayrılmıştır. Ancak özel sektörün konu hakkında yeterli bilgiye sahip olmadığı, ayrıca lojistik köyde faaliyet gösterebilecek nitelikte firma sayısının çok az olduğu yapılan anket çalışmalarından anlaşılmaktadır.

Palandöken Lojistik Köyü inşası tamamlandıktan sonra yeterli tanıtım yapıldığı, teşvikler alındığı, ulusal ve uluslararası lojistik firmalar bölgeye çekilebildiği durumda, lojistik köy Erzurum'un sosyo-ekonomik yapısının gelişmesinde önemli bir rol oynayacaktır. Türkiye'nin 2023 hedeflerine ulaşabilmesi, üretimin ve ticaretin önünün açılabilmesi için Doğu Anadolu Bölgesinin önemli şehirlerinden biri olan Erzurum'un ekonomisine önemli katkısı olacak Palandöken Lojistik Köyü devlet tarafından özel olarak desteklenmelidir.

Anahtar sözcükler: Palandöken Lojistik Köyü, Erzurum Lojistik Sektörü, Ekonomik Kalkınmada Lojistiğin Önemi

ABSTRACT: In the Palandöken Lojistik Village, which is being carried out under the leadership of the Ministry of Transport the Republic of Turkey State Railways (TCDD), has allocated a certain proportion of the private sector's needs. However, it is understood from the survey studies that the private sector does not have enough information about the issue and that the number of companies that can operate in the logistic village is very small.

After the construction of the Palandöken Lojistik Village has been completed, the logistics village will play an important role in the development of the socio-economic structure of Erzurum that national and international logistics companies can be taken to the region in the form of the promotion is made and the incentives are taken. The Palandöken Logistic Village which will be an important contribution to the economy of Erzurum Where one of the important cities of the Eastern Anatolia Region, in order to reach Turkey's 2023 targets and to open its production and trade, should be specially supported by the government.

Keywords: Palandöken Logistics Village, Erzurum Logistics Industry, Importance of Logistics In Economic Development.

GİRİŞ

Lojistik köyler, lojistiğe dair tüm faaliyetleri bir araya getirerek maliyet, hız, etkinlik, iyileştirme ve sürdürülebilirlik açısından çevresel fayda sağlayarak önemli bir rekabet avantajı oluşturmaktadır. Lojistik köyler, işletmeler arasındaki rekabeti en üst seviyeye çıkararak bölgenin kalkınmasına ve yerel ürünlerin dünya pazarlarına kolayca açılabilmesini sağlaması açısından önemli ve etkili merkezlerdir. Özellikle büyük şehirlerden ziyade Anadolu'da kurulan

¹ Yrd.Doç.Dr., Atatürk Üniversitesi Aşkale Meslek Yüksekokulu.

(e-posta): aalbez@atauni.edu.tr

² Okt.,Atatürk Üniversitesi Aşkale Meslek Yüksekokulu

(e-posta): murat_akin@msn.com

lojistik köyler sanayi ve ticaretin gelişmesi, istihdamın artması açısından ülkenin ekonomik gelişmesinde önemli rol oynayacaktır. Ayrıca lojistik köyler kurulduğu bölgelerde şehrin sosyal yaşamını etkileyerek insanların yaşam kalitelerinin artmasına neden olmaktadır.

Türkiye’de 2005 yılında telaffuz edilmeye başlayan lojistik köyler, 2006 yılında TCDD tarafından yapılmaya başlanmış, 2007 yılında Türkiye’deki ilk lojistik köyün birinci etabı tamamlanarak Samsun Gelemen’de faaliyete açılmıştır.

Bu çalışmasının amacı, TCDD tarafından yapımına 2012 yılında başlanan birinci etabı tamamlanan, ikinci etabın inşası devam eden Erzurum Palandöken Lojistik Köyü’nün Erzurum ve bölgenin sosyo-ekonomik yapısına yapacağı katkıları belirlemektir. Bu amaçla yapılan çalışmada birinci bölümde lojistik kavramı ile ilgili bilgiler, ikinci bölümde Erzurum ve bölgenin sosyo-ekonomik yapısı incelenmiş ve Erzurum Palandöken Lojistik Köyü ile ilgili bilgiler verilmiştir. Erzurum Palandöken Lojistik Köyü ile ilgili bilgiler TCDD görevli yetkili müdür ve Lojistik Müdüründen alınmıştır. Üçüncü bölümde, Erzurum Palandöken lojistik köyünde hizmet alacak ve hizmet verecek işletmelere, lojistik köyüne talep ve lojistik köyden beklentileri ile lojistik köy algısı anketleri uygulanmıştır.

1. LOJİSTİĞİN EKONOMİDEKİ YERİ VE ÖNEMİ

A. Lojistik Kavramı

Lojistik; bir ürünün ilk üreticiden son tüketiciye kadar olan nakliye, depolama, gümrükleme, ambalajlama, dağıtım gibi tüm süreçlerini ifade eder. Bir başka tanımla lojistik; doğru ürünü, doğru yerde, doğru zamanda, doğru miktarda, doğru şekilde, doğru kalitede, rekabetçi bir fiyatla sağlamaktır. Dünyanın en büyük lojistik organizasyonu olan Tedarik Zinciri Uzmanları Konseyi’nin (Council of Supply Chain Management Professionals, CSCMP) tanımıyla lojistik; “Müşterinin ihtiyaçları doğrultusunda hizmetler de dâhil olmak üzere tüm ürünlerin ve ilgili bilgilerin çıkış noktasından varış noktasına kadar etkili ve verimli bir biçimde taşınması ve depolanması için gerekli prosedürleri planlama, uygulama ve denetleme sürecidir. Bu tanıma içe doğru, dışa doğru, dahili ve harici hareketler dahildir.

Lojistik yönetimi, taşımacılık ve depolama faaliyetlerinin entegrasyonu ile başlamakta ve bu faaliyetlere gümrükleme, sigorta, paketleme ve katma değerli hizmetler, muayene ve gözetim, stok yönetimi, sipariş yönetimi gibi unsurları da ekleyerek kapsamını geliştirmektedir. Lojistik ülkemizde en iyi geleceği olan üç meslekten biri olarak gösterilmektedir. Lojistik, üretim noktası ile tüketim noktası arasında fark olduğu sürece daima söz konusu olabilecek bir kavramdır. Tedarik Zinciri Yönetimi Profesyonelleri Konseyi (Council of Supply Chain Management Professionals–CSCMP), lojistik yönetimini; “Müşteri gereksinmelerini karşılamak üzere, üretim noktası ve tüketim noktaları arasındaki mal, hizmet ve ilgili bilgilerin ileri ve geri yöndeki akışları ile depolanmalarının etkin ve verimli bir şekilde planlanması, uygulanması ve kontrolünü kapsayan tedarik zinciri süreci aşaması” olarak tanımlamaktadır (<http://cscmp.org/digital/glossary/glossary.asp>, 02.04.2016).

B. Temel Lojistik Faaliyetler

Lojistik, üretim ve satış fonksiyonları için bir destek fonksiyondur. Lojistik, taşımacılık ve depolama ana faaliyetleri ile paketleme, katma değerli hizmetler, gümrük, sipariş yönetimi, stok yönetimi, sigorta, muayene ve gözetim tamamlayıcı faaliyetlerinden oluşmaktadır. Lojistik, ürün/yükün çıkış ve varış noktaları arasındaki tüm malzeme hareketlerinin eşgüdümüdür. Lojistiğin ürün akışı ile ilgili faaliyetleri; Taşıma (Transportation), Depolama (Warehousing), Paketleme (Packing) ve Katma Değerli Hizmetler (Value Added Services). Hizmet akışı ile ilgili faaliyetleri; Gümrükleme (Customs Clearance), Sigorta (Insurance), Muayene/Ekspertiz/Gözetim (Inspection), Stok Yönetimi (Inventory Management) ve Sipariş

Yönetimi/Müşteri Hizmetleridir (Order Management/Customer Services) (MÜSİAD, 2004: 22-23).

C. Lojistik Köy / Merkez Kavramı

Lojistik merkezler (logistics center); kentsel lojistik sorunlarına bütünsel (holistic) bir yaklaşım getiren çözümlerdir. Tanım olarak Lojistik Merkez; lojistik ve taşımacılık şirketleri (dağıtım şirketleri, taşımacılık şirketleri, lojistik hizmet sağlayıcılar-3PL) ve konu ile ilgili resmi kurumların içinde yer aldığı, her türlü ulaştırma ağına etkin bağlantıları olan ve yükleri farklı taşımacılık modları arasında düşük maliyetli, hızlı ve güvenli aktarma donanımlarına sahip organize lojistik bölgelerdir. Lojistik Merkezler/Köyler, Dağıtım Merkezleri, Limanlar, Demiryolu Platformları, Katı Atık Toplama ve İmha Tesisleri gibi lojistik merkezler kategorisindedir.

Bu tür merkezler, yüklerin konsolide, de-konsolide ve aktarma faaliyetlerine yöneliktir. Lojistik Merkez; hem ulusal hem de uluslararası geçişlerde taşımacılık, lojistik ve dağıtımla ilgili tüm faaliyetlerin ticari temele dayandırılarak çeşitli işletmeler tarafından yerine getirildiği uzmanlık merkezlerdir. Lojistik ile ilgili tüm faaliyetlerin çeşitli işletmeciler tarafından yürütüldüğü belirli bir bölge olarak tanımlanan lojistik merkezlerde, iyi planlanmış ve iyi yönetilen, yük taşıma ve depolamalarıyla ilişkili faaliyetlerin, bu amaçla inşa edilmiş ortak alan içerisinde kümelenmesi söz konusudur. Çevre Planı ile geliştirilmiş, farklı taşıma modlarına cevap verebilecek nitelikte yerlerdir (Laitio, Perala, 2004).

Lojistik merkezlerin tanımı, yatırım ve işletme modelleri üzerinde çalışan birçok

Avrupa'da farklı isimlerde tanımlanan lojistik merkezlerin içerik ve sunduğu lojistik hizmetler de farklıdır. Almanya'da lojistik merkez uygulamasına bakıldığında, merkezler kentsel lojistiği desteklemek üzere şehir içi toplama/dağıtım sisteminin rasyonalizasyonu üzerine oturtulmuştur (Cardebring, Warnecke, 1995).

D. Lojistik Köylerin Getirileri Ve Sürdürülebilir Kalkınmaya Etkisi

Lojistik köyler yalnızca onları kullanan işletmeler için değil içinde operasyonları gerçekleştiren iş gücünü de dikkate almalı, onların da ihtiyaçlarını karşılayacak yapılarla donatılmış olmalıdır. Eğer bir lojistik köy istihdamı için de yemek yeme alanlarına, konaklama alanlarına ve dinlenme alanlarına sahipse o zaman lojistik köyün kalitesinden bahsedilebilir.

Günümüzde dünya nüfusunun hızlı ve kontrolsüz bir biçimde artması ve küreselleşme olgusunun yayılmasıyla birlikte, gelişmiş ülkelerin daha fazla kar amacı gütmek hırslarının yanı sıra hızla gelişen ve değişen dünya ihtiyaçlarını karşılayabilmek için üretim kapasitelerini artırmaları buna paralel olarak çevreyi ve doğal kaynakları kontrolsüz bir biçimde tüketmelerine ve zarar vermelerine, dolayısıyla ekolojik dengenin bozulmasına yol açmıştır. Sonuç olarak bir kısım dünya ülkeleri zenginliklerini artırırken kimi ülkelerde giderek yoksullaşmıştır. Dolayısıyla dünyadaki sosyal denge bozulmuştur. Bu bağlamda "sürdürülebilir kalkınma" kavramı ortaya çıkmış ve tüm ülkeleri etkisi altına almaya başlamıştır. 1987 yılında Birleşmiş Milletler Dünya Çevre ve Kalkınma Komisyonu'nca hazırlanan "Brundtland Raporu'nda" sürdürülebilir kalkınma kavramı "bugünün gereksinimlerini, gelecek kuşakların gereksinimlerini karşılama yeteneğinden ödün vermeden karşılayan kalkınma" olarak tanımlanmış ve o günden bugüne yaygın olarak kullanılmaktadır. Bu raporda sürdürülebilir kalkınma iki temele oturtulmuştur: birincisi kalkınmada doğal kaynak ve çevrenin korunması, ikincisi de gelişmekte olan ülkelerdeki insanların temel ihtiyaçlarının karşılanmasıdır. Sürdürülebilir kalkınmayla ekonomik büyümenin tek başına yeterli olamayacağı üretilen zenginliklerin ülkeler, bölgeler ve gelir grupları arasında adaletli bir şekilde dağıtılarak, çevresel değerlerin de korunması gerektiği vurgulanmaktadır (Bayram, 2014,31).

E. Lojistik, İhracat ve Büyüme İlişkisi

İhracat ve ekonomik büyüme konusu sürekli iktisatçıların ilgi alanı olmuştur ve zamanla ihracata dayalı ekonomik büyüme modelleri oluşturulmuştur. Şüphesiz ihracat ekonomik büyüme üzerinde etkisi olan bir unsurdur, fakat bu etkinin derecesi ve sürdürülebilir olması önemlidir. Dış ticarete lojistik sektörü, olmazsa olmaz unsurdur. İthal edilen ve ya ihraç edilen tüm ürünler lojistik hizmetlere mutlaka konu olmaktadır. Dolayısıyla dış ticaret ve lojistik, özellikle de taşımacılık, arasında bir ilişki olduğu ve bu ilişkinin de dolaylı olarak ekonomik büyümeyi etkilediği bu çalışmanın temel varsayımdır. Zaman içinde taşımacılık projelerinin ekonomik büyümeye etkilerini değerlendirmek için yöntemler geliştirilmeye çalışılmıştır. Örneğin taşımacılık yatırım seviyeleri ve ekonomik büyüme oranı arasında ve otoyol varlığı ile sınırlı büyüme arasında genel bir ilişki olduğunu kanıtlayan bir dizi araştırma vardır (Weisbord, 2007: 520).

Dünya genelinde lojistik sektörü ve ekonomik büyüme arasında 1980’li yıllardan itibaren ilişki kurulmaya çalışılmış ve bu ilişkinin etkilerini ortaya koyacak modeller geliştirilmeye çalışılmıştır. Bu modellerden ilki “Girdi – Çıktı (I-O)” modelidir. Bu model, bölgesel olarak herhangi bir endüstride yaşanan büyümenin diğer endüstrilerdeki geniş bir büyümeye etkisinin araştırılması için geliştirilmiştir. İkinci model ise, “Otoyol Sistemleri İçin Bölgesel Ekonomik Etki Modeli (REIMHS)” olmuştur. Bu model, otoyollar ve otoyol seyahat maliyeti tasarrufundaki harcamaları, ev halkı ve iş gelirlerinin akışında beklenen artışlara çeviren bir dizi faktör içermiştir. Bu model daha sonra I-O modellerine bütün ek iş büyümesi konusunda başvurmuştur. Geliştirilen bir diğer model ise “Hesaplanabilir Genel Denge (CGE)” olarak bilinen modellerdir. CGE modelleri yatırımların makroekonomik sonuçlarını hesaplayabilmek için endüstri kaynakları, iş anapara ve taşıma maliyetlerine odaklanır ve bunlarla ilgili bir dizi eş zamanlı denklem kullanır (Weisbord, 2007: 527-528).

2. ERZURUM PALANDÖKEN LOJİSTİK KÖYÜ ANALİZİ

A. Bölgenin Ulaşım ve Lojistik Altyapısının Değerlendirilmesi

Erzurum’un içinde bulunduğu Kuzeydoğu Anadolu Bölgesi coğrafi konumu itibariyle dış ticaret için transit bir alan özelliği göstermektedir. Türkiye’nin batısını doğusu ile kuzeyini güneyi ile bağlayan bir kavşak noktası olan bölge, tarih boyunca askeri ve ticari geçiş güzergâhı olmuştur. Sibiryaya ve Kafkaslar üzerinden gelen tarihi Kürk Yolu ile Çin, Türkistan ve İran’dan gelen İpek Yolu ve Hindistan ve İran üzerinden geçen Baharat Yolu gibi tarihi ticaret kervan yollarının Anadolu’ya giriş kapısı olan bu bölge Orta Asya ülkelerine de yakındır. Bu nedenle, Türkiye’den Kafkaslara, İran’a, Orta Asya’ya ve Orta Doğu’ya olabilecek her türlü ticari hareketlilikte bölgenin doğrudan etkilenme olasılığı mevcuttur (KUDAKA 2013). Bölge, aynı zamanda Türkiye’nin kara ve demiryolu güzergâhlarının önemli bir geçiş noktasıdır. Dünya, Avrupa ve Türkiye’nin en önemli ulaşım akslarından birinin üzerinde yer alan bölge bu aksa bağlanan kuzey – güney bağlantılarının da kesişim noktasındadır (KUDAKA 2013).

Bölgenin bu konum ve önemi devam eden uluslararası büyük projelerle de giderek artmaktadır. Edirne’den başlayıp İstanbul, Ankara, Sivas, Erzurum, Kars, Tiflis ve Bakü’yü bağlayan ve Erzincan’da ikiye ayrılarak Erzincan – Trabzon – Batum üzerinden Urfa’ya ve buradan da Trans-Sibiryaya hattı ile Vladivostok’u bağlayan Trans-Anadolu Demiryolu Koridoru Projesi bölgenin önemini artırmaktadır. Bakü – Tiflis – Kars Demiryolu ve Marmaray/Boğaz Tüp Geçişiyile Modern Demir İpekyolu hayata geçirilmekte ve Uzak Asya-Batı Avrupa demiryolu koridoru işlevsel kılınmaktadır. Bunun yanında, Doğu-Dikey Koridoru adı verilen ve Erzincan’ı Gaziantep’e bağlayan koridor ile hem Türkiye’nin kuzey doğusu ile güney doğusu bağlanmakta hem de kuzey ülkelerine hızlı Ortadoğu erişimi sağlanmaktadır (Ulaştırma Bakanlığı 2011; KUDAKA 2013). Kara ve demiryolu bağlantısının iyileşmesiyle kuzey ve

güney limanlara bağlantı konusunda avantajlı duruma geçecek olan bölgenin, kuzeyden Trabzon ve Rize limanları, güneyden ise İskenderun limanı ile dış dünyaya açılması mümkün olabilecektir. Karadeniz üzerinden Tuna Nehri boyunca Avrupa'nın ortasına kadar su yolu ile erişebilirliği olan bölgenin doğu aksında Orta Asya ve Kafkaslar ile coğrafi ve kültürel yakınlığı vardır (KUDAKA 2013). Bölge enerji doğu – batı ana aksı üzerindedir. Orta Asya ve Kafkasya coğrafyasında bulunan zengin enerji kaynaklarının uluslararası pazarlara taşınmasında geçiş konumuna sahiptir. Bakü-Tiflis-Ceyhan Petrol Boru Hattı ve Bakü-Tiflis Erzurum ve Doğu Anadolu Doğalgaz Boru Hattı bölge içerisinden geçmektedir (KUDAKA 2013).

Erzurum ülke sınırına sahip olmasa da İran, Azerbaycan, Gürcistan ve daha doğuda Orta Asya Türk Cumhuriyetlerine coğrafi ve kültürel olarak oldukça yakındır ve Türkiye'nin doğu sınırı girişinden itibaren en büyük nüfus, yerleşme, ticaret ve eğitim merkezidir.

aa. Karayolu

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı (UBAK) Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM) verilerine dayanarak TRA1Bölgesi karayolu ağı durumuna bakıldığında toplam 1703 km'lik devlet yolunun 1101 km'si Erzurum, 415 km'si Erzincan ve 187 km'si Bayburt sınırları içerisinde bulunmaktadır. Toplam 1086 km'lik il yollarının 590 km'si Erzurum, 415 km'si Erzincan ve 81 km'si Bayburt sınırları içerisinde bulunmaktadır. Son yıllarda yapımları hızla tamamlanan bölünmüş yollara baktığımızda toplam 805 km'lik bölünmüş yolun 486km'si Erzurum, 263 km'si Erzincan ve 56 km'si Bayburt sınırları içerisinde bulunmaktadır.

TRA1 Düzey 2 Bölgesi için son derece önem arz eden karayolu projelerinden birisi Ovit Dağı Geçişi projesidir. Geçmiş bir asırdan daha öncesine dayanan Ovit Tüneli'nin yapım çalışmaları, 13 Mayıs 2012 Pazar günü başlatılmıştır. 14 700 metre uzunluğunda çift tüp olarak yapılacak olan Ovit Tüneli bağlantı yollarıyla birlikte 17 030 metre uzunluğa sahip olacak ve Türkiye'nin en uzun, dünyanın da ikinci en uzun çift tüplü tüneli olacaktır (KGM, 2012).

2016 yılında bitirilmesi planlanan Ovit Geçişi, Rize'yi İkizdere ve İspir üzerinden Erzurum'a bağlayacaktır. Ovit Geçişi Karadeniz bölgesini Güneydoğu Anadolu bölgesine bağlayacak olan Rize-Mardin kuzey güney karayolu bağlantısının en önemli noktalarından bir tanesidir. Ovit Tüneli tamamlandığında Rize'yi, Kuzey Kafkasya'yı, Doğu ve Güneydoğu Anadolu'ya, oradan Orta Asya ve İran'a bağlayacak önemli bir geçiş güzergâhı tamamlanmış olacaktır.

Bölge için önemli karayolu projelerinden bir tanesi de Erzurum-Bayburt-Gümüşhane Trabzon karayolu üzerinde yapımına başlanan Kop Dağı Tüneli'dir. Doğu Karadeniz'i güneye ve doğuya bağlayan önemli bir geçiş noktasında yer alan Kop Dağı Tüneli'nin temeli 23 Ağustos 2012 tarihinde atılmıştır. (KGM,2012).

ab. Havayolu

1966 yılında hava trafiğine açılan Erzurum Havalimanı halen askeri ve sivil uçuşlara açık olan bir havalimanıdır. Erzurum Havalimanı'nda iç hat uçuşlarının yanı sıra dış hat uçuşları da gerçekleştirilmektedir. Bugün kullanılan Apron, Terminal Binası ve Destek Binaları 02 Aralık 2005 tarihi itibarıyla hizmete açılmıştır (Aydm, 2012;8).

Havalimanı terminal binası toplam büyüklüğü 12950 metrekaredir. İç hatlar terminal binası 6532 metrekarelik alana sahip olup yolcu kullanım alanı 2900 metrekaredir. Dış hatlar terminal binası 6418 metrekarelik alana sahip olup yolcu kullanım alanı 2850 metrekaredir. Havalimanı'nda VIP ve CIP salonları bulunmaktadır. Yolcu kapasitesi 2.000.000 yolcu/yıl (İç+Dış Hat) olup toplam 14 adet kontuar (İç + Dış Hat) bulunmaktadır (Aydm, 2012;8).

DHMI Genel Müdürlüğü tarafından açıklanan 2016 yılı Şubat ayı İstatistiklerine göre; Türkiye Geneli Havalimanlarına Şubat ayında gelen+giden yolcu sayısı 11,7 milyon, iniş-kalkış yapan uçak trafiği, 99.939 oldu. 2016 Yılı Şubat ayı itibariyle havalimanlarında toplam 197.863 ton yük (kargo+posta+bagaj) taşımacılığı gerçekleşti.

2016 Yılı Şubat Sonu gerçekleştirmelerine göre; hizmet verilen toplam uçak trafiği (üstgeçişler dahil) % 9,6 artışla 249.612'ye, toplam yolcu trafiği (direkt transit dâhil) % 11 artışla 23.821.596'ya, yük (Kargo+Posta+Bagaj) trafiği ise % 10,3 artışla 410.004 tona ulaştı.

2016 Yılı Şubat ayında Erzurum Havalimanına iç hat iniş-kalkış yapan uçak trafiği bir önceki yılın aynı ayına göre %22 artışla 660 oldu. Dış hatlar uçak trafiği 13 olmak üzere toplam uçak trafiği %21 artışla 673'e ulaştı.

2016 Yılı Şubat ayında Erzurum Havalimanı Yük (kargo+posta+bagaj) trafiği ise toplamda %8 artışla 828 ton olarak gerçekleşti.

ac. Demiryolu

Erzincan ve Erzurum illeri mevcut demiryolu ağlarıyla Doğu Ekspresi güzergâhı üzerinde bulunmaktalar. Normal şartlarda Haydarpaşa – Kars – Haydarpaşa hattında her gün işleyen Doğu Ekspresi, Ankara – İstanbul hızlı tren hattı çalışmaları nedeniyle 1 Şubat 2012 tarihinden geçerli olmak üzere iki yıl boyunca Ankara – Kars – Ankara arasında seferlerine devam etmektedir. Doğu Ekspresi haricinde bölgesel trenler kapsamında Erzincan – Divriği – Erzincan hattında da tren seferleri yapılmaktadır. Yolcu taşımacılığı ile beraber demiryolları yük taşımacılığı amacıyla da kullanılmaktadır (Aydın, 2012;11).

Bölge demiryolu ağının iyileştirilmesine yönelik birçok proje geliştirilmektedir. Planlama aşamasında olan projeler ile birlikte 3 yeni proje de uygulamaya konulmuştur. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü tarafından Erzincan – Muş demiryolu hattı ile Erzincan – Trabzon demiryolu hattı projelerinin etüt çalışmaları tamamlanmıştır. Etüt projeleri tamamlanmış olan Erzincan – Trabzon demiryolu hattı projelerinin etüt çalışmaları bölge açısından önemli bir tartışmayı da gündeme getirmiştir. Etüt çalışmalarında belirlenmiş olan Erzincan – Gümüşhane – Trabzon hattı maliyeti yaklaşık olarak 5,2 Milyar TL ve güzergâh uzunluğu 247 km'dir. Ancak, Giresun'dan Rize'ye kadar olan Karadeniz kıyısından her noktada Erzincan demiryoluna en ekonomik bağlantı Bayburt üzerinden sağlanabilmektedir.

Bu durum, bağlantı Erzincan istasyonundan ya da Çadırkaya ve Erbaş üzerinden Erzincan istasyonuna bağlanacak şekilde olsa bile değişmemektedir. Çadırkaya ve Erbaş bağlantıları, güzergâhı 40-80 km kadar kısaltmaktadır ki bu kısalma çok önemli bir tasarruf sağlamaktadır. Ayrıca, Bayburt'tan geçen güzergâhların 50 – 60 kilometresi düz alan olduğundan toprak işleriyle birlikte tünel ve köprü işleri de daha az maliyetli olmaktadır. Bu alternatif güzergâhlarda yürütülecek olan projelerin yaklaşık olarak 2 Milyar TL tasarruf sağlayacağı düşünülmektedir (Çelik, 2013).

Ülkemiz yüksek hızlı trenlerle 2009 yılında açılan Ankara – Eskişehir hattı ile tanışmıştır. Kuzeydoğu Anadolu Bölgesi'nde Erzincan ve Erzurum'un yapılması planlanan Ankara – Sivas – Erzincan – Erzurum – Kars yüksek hızlı tren hattı güzergâhında bulunması bölge adına son derece önemli bir gelişmedir.

Erzurum'a 2014-2015 yıllarında demiryolu ile gelen toplam 281.422 ton eşya için kullanılan vagon sayısı toplam 8.246 adettir. 2014 yılı geliri toplam 4.651.802,10 TL, 2015 yılı geliri ise 3.930.658,82 dir. **Kaynak:** TCDD Erzurum Lojistik Müdürlüğü

Erzurum'dan 2014-2015 yıllarında demiryolu ile giden toplam 52.717 ton eşya için kullanılan vagon sayısı toplam 2.491 adettir. 2014 yılı geliri toplam 438.086,40 TL, 2015 yılı geliri ise 319.492,70 dir. **Kaynak:** TCDD Erzurum Lojistik Müdürlüğü

B. Nüfus Yapısı

Türkiye İstatistik Kurumu verilerine göre; Erzurum'un nüfusu 2015 yılında 762.321'dir. Bu nüfus, 382.163 erkek ve 380.158 kadından oluşmaktadır. Yüzde olarak ise: %50,13 erkek, %49,87 kadındır.

Yüzölçümü 25.355 km² olan Erzurum ilinde kilometrekareye **30** insan düşmektedir. Erzurum nüfus yoğunluğu **30/km²**'dir.

C. Ekonomik Yapı

Erzurum'un ekonomisini genel olarak tarım - hayvancılık ve sanayi - ticaret unsurları oluşturmaktadır. Sanayi siciline kayıtlı 69 kuruluş vardır. Birisi yapım aşamasında olan 2 tane organize sanayi bölgesi vardır. Bölgenin geçmiş dönemlerde de ipek yolu üzerinde olması, şehrin ekonomi alanında gelişmesini sağlamakla birlikte ticari anlamdaki önemini de ortaya koymaktadır. 1957 yılında Erzurum'da kurulmuş olan [Atatürk Üniversitesi](#), şehirde ticari anlamda da canlılık sağlamaktadır. Erzurum, Türkiye'nin ve Doğu Anadolu bölgesinin en önemli ticaret merkezlerinden biridir. Bölgede, [Oltu](#) ilçesinde çıkarılan ve yarı kıymetli maden özelliğinde olan [Oltu taşı](#) ve bu taştan yapılan özel aksesuarlar, takı ve benzeri eşyalar bölge insanı ve esnafı için geçim kaynağıdır. Daha önceleri bölgede mevcut olup, Palandöken dağı kış spor tesisleri ile sınırlı olan kış turizmi, özellikle son yıllarda önemli kazanımlar elde etmiş ve bölge geneline yeni altyapı ve tesisler olarak dağılmıştır. Bu özelliği ile Türkiye sınırlarını aşarak alanında dünyanın sayılı merkezlerinden biri haline gelmiştir. Spor tesislerinin bölge turizmine ve ekonomisine önemli katkıları söz konusudur (<http://www.erkurum.gov.tr-10.05.2016>).

Tarım ve Hayvancılık

Yüz ölçümü itibariyle [Türkiye](#)'nin dördüncü büyük ili olma özelliğine sahip Erzurum, toplam 2.533.000 hektarlık bir yüz ölçüme sahiptir. Ekonomi tarım ve hayvancılığı dayanmaktadır. 460 bin hektarlık tarım arazisinin 306 bin hektarlık bölümü sulanabilir konumda olup, 268 bin hektarlık bölümünde ekim yapılmaktadır. Bitkisel üretimi; tahıllar, yem bitkileri, baklagiller, endüstri bitkileri, yumrulu bitkiler, yağlı tohumlar oluşturmaktadır. Ekili alanların; 181 bin hektarında tahıl, 937 hektarında baklagiller, 3 bin hektarında yumrulu bitkiler, 2 bin hektarında endüstriyel bitkiler, 80 bin hektarında yem bitkileri, bin 500 hektarında meyve, 780 hektarında sebze yetiştirilmektedir. Bitkisel üretimin değeri günümüzde 240 bin TL civarında gerçekleşmektedir.

Tahıl türlerinden en fazla buğday, arpa ve çavdar ekimi; sanayi bitkilerinden ise çoğunlukla şeker pancarı, patates ve ayçiçeği ekimi yapılmaktadır.

Yaklaşık 4 bin çiftçi 40 bin hektarlık alanda organik tarım yapmaktadır. 2012 yılı itibariyle 154 bin tona yakın ürün elde edilmiştir. Organik tarım uygulamalarını buğday, yonca, yem bitkileri, çayırotu, meyve ve bal üretimi oluşturmaktadır.

Erzurum'da meyve olarak; elma, armut, ceviz, kayısı, erik, kiraz, vişne ve kızılılık yetişmektedir.

2012 yılı verilerine göre Erzurum'da yaklaşık olarak 760 bin küçükbaş, 550 bin büyükbaş hayvan bulunmakta; 15 bin ton et, 358 bin ton süt, 7 bin ton tereyağı, 70 bin ton peynir, 50 bin ton yoğurt üretimi yapılmaktadır. Bal üretimi ise bin 500 tona yakındır (<http://www.erkurum.gov.tr>).

Sanayi ve Ticaret

Erzurum ekonomisi başta tarım olmak üzere, hizmet ve inşaat sektörlerinden oluşmaktadır. Erzurum şehir merkezindeki günlük ticari hareketliliğe yön veren en önemli etkenlerden birisi de yaklaşık 70.000 öğrencisi olan Atatürk Üniversitesi ve Erzurum Teknik Üniversitesidir. Yaz aylarında üniversite öğrencilerinin şehirde olmaması ile oluşan ekonomik durgunluk bariz bir şekilde hissedilir. (<http://www.erkurum.gov.tr>)

Sanayi sektöründe faaliyet gösteren işletmeler, küçük ve orta ölçekli özelliktedir. Bu özelliklerinden dolayı söz konusu işletmeler, sadece yerel pazarlara yönelik üretim yapmakta ve düşük bir oranda istihdam sağlamaktadırlar.

Ekonomi Bakanlığı 2015 Ocak-Ekim dönemi dış ticaret verilerini paylaşmıştır. Erzurum'da bu yılın on ayında 46 ihracat, 48 ithalatçı firma tarafından 17,4 milyon TL'lik ihracat, 32,0 milyon TL'lik ithalat olmak üzere toplam 49,4 milyon TL tutarında dış ticaret gerçekleştirilmiştir. 2015 yılının aynı döneminde 64,5 milyon dolarlık dış ticaret gerçekleştirilmiştir.

Erzurum'da 46 ihracatçı firma 10 ayda 17,4 milyon TL tutarında ihracat yapmıştır. Yapılan ihracat 2014 yılının aynı dönemine göre yüzde 40,5 oranında gerilemiştir. 2014 yılının 10. ayında 49 ihracatçı firma tarafından 29,2 milyon TL tutarında ihracat kaydedilmiştir.

2015 yılının ocak-ekim ayları arasında İlden 48 ithalatçı firma 32,0 milyon TL tutarında ithalat gerçekleştirmiştir. Erzurum'dan yapılan ithalat 2014 yılının aynı dönemine göre yüzde 9,4 oranında düşüş göstermiştir. 2014 yılının ilk on ayında 41 ithalatçı firma tarafından 35,3 milyon TL tutarında ithalat yapılmıştır.

Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) Erzurum Bölge Müdürlüğü tarafından verilen bilgiye göre, Erzurum'da 2016 yılı Ocak ayında ihracat 945 bin dolar, ithalat 2,6 milyon dolar olmuştur.

Geçici dış ticaret verilerine göre, Erzurum'da ithalat 2016 yılı Ocak ayında, 2015 yılının aynı ayına göre yüzde 35,2 azalarak 2,6 milyon dolar, ihracat yüzde 50,2 azalarak 945 bin dolar olarak gerçekleşmiştir. İthalat ve ihracatın toplamı şeklinde hesaplanan dış ticaret hacmi, 2016 yılı Ocak ayında 3 milyon 501 bin dolar, ihracatın ithalatı karşılama oranı ise yüzde 36,97 olmuştur.

C. Erzurum Organize Sanayi Bölgesi

Erzurum Organize Sanayi Bölgesi, 14.08.1968 tarih ve 6/10529 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile kurulmuştur. Bölge yer olarak; Erzurum Ilıca Karayolunun, eski havaalanı yol ayrımından başlayarak kara ve demiryolu arasındaki arazi şeridinin 3 km.'lik kısmında yer almıştır. Bölge askeri havaalanına 2 km uzaklıkta olup, hemen önünden E23 karayolu geçmektedir. Bunun hemen yanı sıra DDY geçmekte olup, Palandöken istasyonu da bölgemiz sınırları yanında bulunmaktadır. Bölge arsa ofisi tarafından kamulaştırılmış olup, tamamı 1.147.973.-m2'dir.

Sanayi parseli alanı toplam 866.931.87 m2'dir. Bölgede 22'si sanayi tesisi olmak üzere toplam 90 tesis faaliyet göstermektedir. Organize Sanayi Bölgesindeki tesislerin sağladığı istihdam ise 2.500 civarındadır. Bölgede yeşil alan için toplam 106.798.95.-m2'lik bir alan ayrılmış olup, mümkün olduğu kadar ağaçlandırma ve çimlendirme yapılmaktadır

2. OSB'nin de il merkezine 5 kilometre uzaklıktaki Güney Taşırtı mevkiindeki 216 hektarlık bir alana kurulma çalışmaları devam etmektedir. 2. OSB yeni yatırımcılarını beklemektedir (<http://www.erkurum.gov.tr/organize.asp>).

D. Erzurum Palandöken Lojistik Köyü

Erzurum OSB yanında bulunan Palandöken'de kurulmaktadır. Otomobil, kömür, demir, un, tuğla, kiremit, konteyner, seramik, gıda maddesi, su, içecek maddeleri, gübre, askeri taşımalar, yem ve saman taşınması yapılacaktır. Söz konusu lojistik merkez ile Türkiye lojistik sektörüne 437 bin ton taşıma kapasitesi sağlanacak, 276 bin metrekare lojistik alan kazandırılacaktır. Lojistik Merkezi Müdürlüğü Hizmet Binası yapımı tamamlanmıştır. Alt ve üst yapı yapım işi ihalesine çıkılmış, inşaat çalışmalarına başlanmıştır.

Erzurum Palandöken Lojistik Köyü Projesi 05.07.2012 Tarihinde ihalesi Yapılarak 16.10.2012 Tarihinde Elron İnşaat Taahhüt ve Ticaret Limited Şirketi' ile sözleşme yapılarak sonuca bağlanmıştır.

Proje 1. Kısım Yaklaşık Maliyeti	: 34.369.820,55 TL
1. Kısım İhale Bedeli	: 26.171.770,88 TL
Sözleşmeye Göre İş Bitim Tarihi	: 29.07.2013
1. Süre Uzatımı ile İşin Bitim Tarihi	: 31.08.2014

(Süre uzatımı nedenleri: Kamulaştırma sürecinin tamamlanmaması (halen devam ediyor), statik ve mimari projelerin revize edilmesi, zemin etüdünün yeniden yapılması ve zemin iyileştirmelerinin yapılması)

Proje Kurulu Alanı	: 360.000,00 m ²
Proje Kapsamındaki Kapalı Alan Toplamı	: 7.500 m ²
Proje Kapsamındaki Kapalı Kullanım Alan Toplamı	: 12.000 m ²
Proje Kapsamında Yapılacak Olan İşler;	

- Kapalı Alanlar;
 - Loko-Vagon Bakım Atölyesi; (5.750 m² ve Bakım Kanalları)
 - İdari ve Sosyal Tesisler Binası (540 m² B+Z+2 Kat)
 - Lojistik Müdürlüğü Binası (350 m² B+Z+1 Kat)
 - Gözetleme Kulesi ve Rölevi Binası (240 m² Rölevi +Çelik Konstrüksiyon Gözetleme Kulesi)
 - Su Deposu Binası (500 tonluk Su Deposu)
 - Trafo Binası (500KW)
 - Giriş Kontrol Binası
- Beton Kaplamalı Sahalar ve Yollar
 - Yükleme Boşaltma Sahası (34.600 m²)
 - Yüksek Yük Yükleme Rampası (10.500 m²)
 - Müşteri Stok Sahası (62.500 m²) (2. Etap)
 - Ek Depolama ve Manevra Alanı (36.000 m²) (2. Etap)
 - Müşteri Depo ve Konteyner Alanı (15.850 m²) (Dolgu ihale kapsamında, kaplama 2. Etapda)
 - Beton Kaplamalı Yollar (19.000 m²)

➤ Diğer İşler;

- 6.000 m Ø 1000 Yağmursuyu Hattı (Yapı tamamlandı)
- 1.200 m Ø 1000 Dadaşkent Atıksu Hattının Deplasmanın Yapılması (Yapı tamamlandı)
- 1.850 m Çevre İhata Duvarı Yapılması (Devam ediyor)
- 1.300 m Manisa Tipi İhata Yapılması (Devam Ediyor)
- 8.200 m Fore Kazık Yapılması (Yapı Devam Ediyor)
- 320.000 m³ Kazı ve 450.000 m³ Dolgu (Devam Ediyor)

Fili olarak işin %45'i bitmiş durumda olan Palandöken Lojistik Köyünün faaliyete geçmesi ile mevcut durumda yaklaşık 150.000 ton/yıl olan taşıma miktarının 350.000 ton /yıl olması hedeflenmektedir. Lojistik köyden kömür, demir, un, konteyner. Seramik, gıda maddesi, yem ve askeri taşımacılık yapılacaktır.

Tablo 1: Erzurum Palandöken Lojistik Merkezi 1. Etap Yapılan İşler

Sıra no	Grup Kodu	Tanımı	İŞİN KAPSAMI
1	TOPRAK İŞLERİ		Arazinin tesis kotuna getirilmesi için kazı-dolgu işleri tamamlanmıştır.
2	ALTYAPI		Genel saha yağmur suyu, içme suyu ve pis su altyapısı yapılmıştır.
3	Yüksek yük rampası		15.000 m ² yüksek yük yükleme rampası yapılmıştır.
4	Konteyner stok sahası		45.000 m ² Beton saha yapılmıştır.
5	Trafik tesisler binası		900 m ² inşaat alanı bulunan idari bina yapılmıştır.
7	Loko –Vagon Atölye binası		5500 m ² oturma alanlı bakım ve tamir atölyesi yapıldı
8	Gözetleme Kulesi		Beton saha işletme faaliyetlerinin takibi için gözetleme kulesi yapıldı.
9	Çevre ihata, saha aydınlatma, kamera sistemleri, yangın hidrantı.		Tesis güvenliği için çevre ihata, saha aydınlatma, saha cctv kamera sistemleri kurulmuş, yangın önleme için saha hidrantları ve su deposu yapılmıştır.

Tablo 2: Erzurum Palandöken Lojistik Merkezi 2. Etap Yapılacak İşler (İnşaat)

Sıra no	Grup Kodu	Tanımı	İŞİN KAPSAMI
1	A.1	SAHA YAPILARI	120.000 m ² Beton saha
2	A.2	ÜSTGEÇİT VE OSB YOL BAĞLANTISI	350 mt. yol; 200 köprü Yaklaşma yolu; 30 mt. açıklıklı karayolu Üstgeçit.
3	A.3	MESCİT VE ŞADIRVAN	225 m ² Oturma alanı olan 150 kişilik cami ve şadırvan.
4	A.4	GİRİŞ KONTROL YAPISI	Bekçi kulübesi 10-15 m ²

Sıra no	Grup Kodu	Tanımı	İŞİN KAPSAMI
5	A.5	MSB PROTOKOLÜ KAPSAMINDA YAPILACAK İŞLER	Hava meydan komutanlığına yeni tel çit, aydınlatma ve nöbetçi kulübesi (2ad.) ve nizamiye binası 2ad.
7	A.7	BOŞALTMA ÇUKURU	5000 m2 kuru yük boşaltma çukuru
8	A.8	İHATA	1100 mt istinat duvarı ve profil ihata
9	A.09	GÜMRÜKLÜ SAHA	15.000 m2 açık alanlı gümrüklü saha oluşturulacaktır.
10	D	DEMİRYOLU ÜSTYAPISI	9850 mt konvansiyonel, 2475 mt. betona ankrajlı yol, 38 adet makas

3. ERZURUM'DA LOJİSTİK MERKEZ TALEP ANKET UYGULAMASI

Erzurum'da Lojistik Merkeze olan talebin incelenmesinde öncelikle “mevcut talebin karşılanma şekli” değerlendirilecek sonraki aşamada ise “geleceğe ilişkin beklentiler” ortaya konulacaktır.

Haziran 2016 ayı içerisinde “lojistik hizmet sağlayıcılar” ve “lojistik hizmet alanlar” için iki ayrı anket formu kullanılarak bire bir görüşme yöntemi ile verilerin toplanılması yoluna gidilmiştir. Lojistik hizmet sağlayıcılardan 28, lojistik hizmet alanlardan ise 46 işletme anketlere cevap vermiştir. Bu durumda, toplamda 74 işletme ile görüşme yapılmıştır.

A Ankete Katılan İşletmelerin Profili

Mevcut talebin karşılanma şekli “lojistik hizmet alan işletmeler” ve “lojistik hizmet veren işletmeler” olarak iki ayrı çerçevede incelenecektir. Lojistik hizmet alan işletmeler ağırlıkla üretici firmalar olup lojistik hizmet verenler ise karayolu nakliyesi ile iştigal eden firmalardır.

aa. Lojistik Hizmet Alan İşletmelerin Profili

Ankete katılan işletmelerin sayıları genelleştirme konusunda bir takım kısıtlar yaratsa da, gözlemlerimize de dayanarak Erzurum'da faaliyet gösteren lojistik hizmet alan işletmelerin cirolarının ve buna bağlı olarak lojistik maliyetlerinin düşük olduğu yorumu yapılabilir. Ankete katılan işletmelerin % 73,92'nin ithalat yaptığı, ihracat yapanların ise daha düşük olduğu da (%26,08) belirlenmiştir. Hizmet alacak işletmelerin büyük çoğunluğunun (%57,82) Lojistik köy hakkında bilgisinin olmadığı görülmektedir. Erzurum'daki işletmelerin önemli kısmının ihracat ve ithalat yapmadığı saptanmıştır.

Tablo – 3: Ankete Katılan Lojistik Hizmet Alan İşletmelerin Ciro ve Lojistik Maliyetleri

Erzurum Palandöken Lojistik Köy Bilinirliği	s	%
Evet	19	42,18
Hayır	27	57,82
Ciro (2015)	s	%
1.000.001-5.000.000 TL	16	34,78
5.000.001-10.000.000 TL	7	15,21
15.000.001-20.000.000 TL	11	23,91
20.000.001 TL Üzeri	12	26,10
Lojistik (Nakliye ve Depolama) Maliyetleri (Yıllık)	s	%
50-100.000 TL	20	43,47

100.001-250.000 TL	12	26,08
250.001-500.000 TL	4	8,69
500.000 TL Üzeri	10	21,76
İhracat Yapma Durumu	s	%
Evet	12	26,08
Hayır	34	73,92
İthalat Yapma Durumu	s	%
Evet	8	17,39
Hayır	38	82,61

ab. Lojistik Hizmet Veren İşletmelerin Profili

Ankete katılan lojistik hizmet sağlayan işletmelerin cirolarının 10.000.000 TL'yi aşmadığı (%80,76) ve K1 belgesine (yurt içi eşya taşıma belgesi) sahip olma (%26,93) toplam belge sahipliklerinin içerisinde en yüksek oranda olduğu görülmektedir (Tablo 4). Diğer taraftan, ankete katılan işletmelerin Uluslararası Nakliyeciler Derneğine (UND) üyeliklerin oranının da (% 7,69) düşük olduğu tespit edilmiştir.

Ankete katılan işletmelerin sayıları genelleştirme konusunda bir takım kısıtlar yaratsa da, gözlemlere de dayanarak Erzurum'da faaliyet gösteren lojistik hizmet veren işletmelerin cirolarının düşük olduğu ve yoğunlukla yurt içi pazarda faaliyet gösterdiği yorumu yapılabilir.

Çalıştırdıkları personelin eğitimi açısından yapılan değerlendirme sonucunda ise Lise mezunu ve altı çalışanların yoğunlukla (% 75,47) bu tür işletmelerde istihdam edildiği sonucuna varılmıştır.

Lojistik köyde hizmet verecek işletmelerin büyük kısmının Palandöken Lojistik Köyünden haberleri olmasına rağmen, %80,77'sinin yeterli büyüklükte olmadıkları nedeniyle kurulacak Lojistik köyde yer almak istemediklerini ifade etmişlerdir.

Lojistik işletmelerinin kullandıkları bilişim sistemi açısından çoğu (%26,82'si) barkod kullanmakta ve halihazırda işletmelerin büyük bir kısmı (20,37'si) gıda sektörüne hizmet vermektedir.

Tablo - 4. Ankete Katılan Lojistik Hizmet Verenlerin Profili

Erzurum Palandöken Lojistik Köy Bilinirliği	S	%
Evet	16	61,53
Hayır	10	38,47
Lojistik Köyde Yer Almak İster misiniz?	S	%
Evet	5	19,23
Hayır	21	80,77
Yer Almak İstememenizin nedeni nedir?	S	%
Maliyetleri Azaltacağını Düşünmüyorum	6	28,57
Potansiyel Büyüklükte Değilim	5	23,81
Büyük Sevkiyat Yapmıyorum	5	23,81
Uygun Depolama Alanına sahip Değilim	5	23,81
Yer Almak İsterseniz Nasıl?	S	%
İdari Bina	6	

Depo	8	
Araç (Tır) Parkı	6	
Konteynır Parkı	1	
Ciro	S	%
50-1.000.000 TL	5	19,23
1.000.001-5.000.000 TL	10	38,46
5.000.001-10.000.000 TL	6	23,07
15.000.001-20.000.000 TL	2	7,69
20.000.001 TL Üzeri	3	11,55
Sahip Olunan Belgeler	S	%
R1 belgesi	2	7,69
C2 belgesi	2	7,69
G1 belgesi	6	23,08
K1 belgesi	7	26,93
K2 belgesi	5	19,24
L2 belgesi	1	3,84
N2 belgesi	2	7,69
Diğer	1	3,84
Üye Olunan Mesleki Dernekler	S	%
Uluslararası Nakliyeciler Derneği (UND)	2	7,69
Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenler Derneği (UTGKAD)	2	7,69
Türkiye Nakliyeciler Derneği (TND)	6	23,07
Diğer	16	61,55
Personelin Eğitim Durumu	S	%
Üniversite ve yüksekokul mezunu	98	23,33
Lise ve meslek lisesi mezunu	162	38,57
İlköğretim mezunu ve altı	155	36,90
Lojistik Bölüm Mezunu	5	1,20
Firmaların Kullandığı Bilişim Teknolojileri	S	%
ERP (Kurumsal Kaynak Planlama)	7	17,07
GPS (Küresel Yer Tanımlama Sistemi)	9	21,95
Barkod	11	26,82
WMS (Depo Yönetim Sistemi)	6	14,63
TMS (Taşımacılık Yönetim Sistemi)	8	19,53
Hizmet Verdiğiniz Sektörler	S	%
Gıda Sektör	11	20,37
Çimento ve İnşaat Malzemeleri Sektörü	6	11,11
İlaç ve Tıbbi Ürünler Sektörü	3	5,55
Elektronik ve Bilişim Sektörü	7	12,97
Tekstil ve Hazır giyim sektörü	5	9,25
Makine ve imalat sektörü	4	7,42
Tarım sektörü	4	7,42

Ayakkabıcılık sektörü	3	5,55
Perakende sektörü	6	11,11
Mobilya sektörü	5	9,25

B. Mevcut Talebin Karşılama şekli

Mevcut talebin karşılama şekli “lojistik hizmet alan işletmeler” ve “lojistik hizmet veren işletmeler” olarak iki ayrı çerçevede incelenecektir.

ba. Lojistik Hizmet Alan İşletmelerin Değerlendirilmesi

Ankete katılan lojistik hizmet alan işletmelerin % 52,18’in lojistik departmanının olmadığı ancak kendilerine ait depolarının olduğu (%84,78) görülmektedir. Diğer taraftan, bu tür işletmeler rafsız depo tipini (% 28,20) yoğunlukla kullanmaktadırlar (Tablo 5). Lojistik hizmet alan işletmelerin nakliye fonksiyonu kapsamında dış kaynak kullanımı gerçekleştirmekte (% 52,18) oldukları görülmektedir (Tablo 6).

Tablo - 5. Ankete Katılan Lojistik Hizmet Alan İşletmelerin Lojistik Departmanı ve Depo Sahipliği

Lojistik Departmanı Varlığı	S	%
Yok	24	52,18
Var	22	47,82
Depo Sahipliği	S	%
Evet	39	84,78
Hayır	7	15,22
Depoların Tipi	S	%
Rafsız satıl depo (rafsız depo)	11	28,20
Açık depo (Arazi deposu)	9	23,07
Silo (hububat, bakliyat depoları gibi)	5	12,82
Soğuk hava deposu	4	10,27
Yüksek raflı depo	5	12,82
Alçak raflı satıl depo	5	12,82

Tablo 6. Ankete Katılan Lojistik Hizmet Alan İşletmelerin Nakliye Fonksiyonunu Yaptırma Biçimleri

	S	%
Nakliye kendi eleman, taşıt ve ekipmanlarımızla yapıyoruz	22	47,82
Sürekli çalıştığımız nakliyeciyi yok. Her ihtiyaç olduğunda piyasadan kamyon veya gerekli araçları temin ederek naklettiriyoruz	11	23,92
Sürekli çalıştığımız birkaç firma var, ihtiyaç olduğunda bunlar arasından seçim yapıp bu firmalara malımızı taşıttırıyoruz	8	17,39
Anlaştığımız bir lojistik firması tüm nakliye işlerimizi gerçekleştiriyor	5	10,87

Ankete katılan lojistik hizmet alan işletmelerin yurt içi sevkiyatlarını/tedariklerini karayolu ile yaptıkları ve ağırlıklı parça yük bazında çalıştıkları gözlenmektedir (Tablo – 7).

Tablo – 7. Lojistik Hizmet Alan İşletmelerin Kullandıkları Ulaştırma Alanları

Ulaştırma Alanları	S	%	Toplam ton
Karayolu	24	92,30	650.000
Demiryolu taşımacılığı	2	7,70	100.000
Havayolu taşımacılığı	0	0	-
Kombine taşımacılık	0	0	-

Ankete katılan lojistik hizmet alan işletmelere çeşitli lojistik değişkenlerini “sorunla karşılaşma sıklığı” (Tablo 8). “Depo/antrepo maliyetlerinin yüksekliği (ortalama=3,93)”, “Hasarlı /eksik teslimat yapılması (ortalama=3,91)” değişkenleri en sık karşılaşılan sorunlar olarak ortaya konulmuştur.

Ulaştırma altyapısının yetersizliği değişkeninin “sorunla karşılaşma sıklığı” çok düşük değere sahip olması (3,24) önemli bir bulgu olarak saptanmıştır. Her ne kadar, Erzurum ve Güneydoğu Anadolu Bölgesi kapsamında ulaştırma altyapısı anlamında önemli eksiklikler olsa da, işletmelerin çok ileri lojistik beklentilerinin olmaması mevcut altyapının olumlu algılanmasını sağlamaktadır.

Tablo - 8. Lojistik Hizmet Alan İşletmelerin Lojistik Sorunları Değerlendirmesi

	Sorunla Karşılaşma Sıklığı* (Ortalama)
Zamanında teslimat yapılamaması	3,67
Hasarlı /eksik teslimat yapılması	3,91
Zamanında uygun araç temin edilememesi	3,14
Dokümantasyonun hatalı ve eksik olması	3,27
Nakliye Maliyetinin Yüksekliği	3,88
Gerçek zamanlı bilgi paylaşımı / entegrasyonun sağlanamaması	3,67
Bilgili ve deneyimli personel çalıştırılmaması	3,74
Nakliye kaynaklı çevre kirliliği ve kent içi trafik sorunları	3,71
Depo/antrepo maliyetlerinin yüksekliği	3,93
Entegre lojistik hizmeti (taşıma, depolama, gümrük, sigorta vb.) sağlayan lojistik firma bulma zorluğu	3,52
	* 1=az; 5=çok

Tablo - 9. Lojistik Hizmet Alan İşletmelerin Lojistik Altyapı Sorunları Değerlendirmesi

	Sorunla Karşılaşma Sıklığı* (Ortalama)
Karayolu taşımacılık altyapısı	3,24
Kent içi trafik sorunları	3,17
Havayolu taşımacılığı altyapısı	3,28
Demiryolu taşımacılığı altyapısı	3,46
Lojistik köy/merkez olmaması	3,72
Gümrükleme işlemleri	3,32
Depolama	3,50
Antrepo	3,45
	* 1=az; 5=çok

bb. Lojistik Hizmet Veren İşletmelerin Değerlendirilmesi

Lojistik hizmet veren 26 işletmenin en çok çalıştığı sektörler ise; gıda sektörü (%34,61), elektronik ve bilişim sektörü (%26,92) ve perakende sektörü (%23,07) olarak sıralanmaktadır (Tablo 10).

Tablo - 10. Lojistik Hizmet Veren İşletmelerin Çalıştıkları Sektörler

Sektörler	S	%
Makine İmalat Sektörü	3	11,53
Otomotiv/yedek parça imalat sektörü	3	11,53
Elektronik ve bilişim sektörü	7	26,92
Gıda sektörü	9	34,61
Tarım ürünleri sektörü	2	7,69
Tekstil sektörü	3	11,53
Ayakkabıcılık sektörü	2	7,69
Çimento ve inşaat malzemeleri sektörü	4	15,38
İlaç ve tıbbi ürünler sektörü	2	7,69
Perakende sektörü	6	23,07
Maden sektörü	2	7,69
Metal Sektörü	3	11,53

Lojistik hizmet veren işletmeler sahip oldukları araçlar açısından incelendiğinde ise en çok kamyon (160 adet) ve kamyonet (70) sahip oldukları gözlenmektedir (Tablo 11).

Tablo - 11. Lojistik Hizmet Veren İşletmelerin Sahip Oldukları Araç Tipleri

Araç Tipleri	Toplam Adet
Çekici	62
Yan römork	51
Kamyon	160
Kamyonet	70
Panelvan	32
Forklift	48

Ankete katılan lojistik hizmet alan işletmelerin yurt içi sevkiyatlarını/tedariklerini karayolu ile yaptıkları gözlenmektedir (Tablo 12).

Tablo - 12. Lojistik Hizmet Alan İşletmelerin Sevkiyatları

Yük Gönderirken kullanılan Yol	S	%
Karayolu	43	93,47
Havayolu	2	4,34
Demiryolu	1	2,19
Çoklu taşımacılık	-	
Yük Çekerken Kullanılan Yol	S	%
Karayolu	40	86,95
Havayolu	2	4,36
Demiryolu	4	8,69
Çoklu taşımacılık	-	

C. Geleceğe İlişkin Beklentiler

Geleceğe ilişkin beklentiler anket sonuçları doğrultusunda öncelikle lojistik hizmet alan ve lojistik hizmet veren işletmeler çerçevesinde ele alınacaktır. En son olarak da, Erzurum'da yapılan anketin içerik analizi yöntemi ile bütünleştirilen sonuçlar ortaya konulacaktır.

ca. Lojistik Hizmet Alan İşletmelerin Değerlendirilmesi

Lojistik hizmet alan işletmelere Erzurum'da kurulacak olan lojistik merkez hakkında daha önceden bilgilerinin olup olmadığı sorulmuş ve % 41,31'inin (19 işletme) kurulacak olan bu merkeze ilişkin bilgi sahibi olduğu ortaya çıkmıştır (Tablo 13).

Tablo - 13. Erzurum'da Kurulacak Olan Lojistik Merkez/Kara Limanı Hakkında Bilgi Sahibi Olma

Bilgin;	S	%
Var	19	41,31
Yok	27	58,69

Bu sonuç, kurulacak olan merkezin henüz potansiyel kullanıcıları tarafından bilinmediğini ve bu çerçevede de tanıtım faaliyetlerinin proje sürecinde başlamasının gerekliliğini ortaya koymaktadır.

Katılımcılara, “hangi lojistik faaliyetlerinizi kurulacak olan lojistik merkezdeki lojistik firmalarına yaptırmayı düşünürsünüz” sorusu da sorulmuş ve Tablo 14’de yer alan sonuçlar elde edilmiştir. Merkezin potansiyel müşterilerinin öncelikli beklentisinin “karayolu taşımacılığı” olduğu, bunu “demiryolu taşımacılığının” izlediği gözlenmektedir. Depolama, dağıtım, paketleme gibi diğer lojistik faaliyetler ise beklentiler içerisine dahil edilmiştir.

Tablo - 14. Lojistik Merkez/Kara Limanından Beklenen Hizmetler

Hizmetler;	S	%
Depolama	9	19,56
Dağıtım	13	28,26
Karayolu Taşımacılığı	32	69,56
Demiryolu Taşımacılığı	10	21,73
Havayolu Taşımacılığı	4	8,69
Konteyner Elleçleme	6	13,04
Paketleme ve Katma Değerli Hizmetler	4	8,69

cb. Lojistik Hizmet Veren İşletmelerin Değerlendirilmesi

Katılımcıların, % 80,76’i Erzurum’da kurulacak olan bir lojistik merkeze katılacaklarını beyan etmişlerdir. Katılacağını belirten işletmeler ise toplam olarak 8.000 m² depo, 3.000 m²’de araç parkı ihtiyacı içinde olduklarını belirtmişlerdir (Tablo 15ve 16).

Tablo – 15. Erzurum’da Lojistik Merkeze Katılmak İsteyenlerin Dağılımı

	S	%
Evet	21	80,76
Hayır	5	19,24

Tablo - 16. Erzurum’da Lojistik Merkez Nasıl Yer Almak İstersiniz

Katılım Türü	S	%	Toplam m2
İdari Bina	6	28,57	400
Depo	8	38,09	8.000
Araç (Tır) Parkı	6	28,57	3.000
Konteynır Parkı	1	4,77	500

D. Lojistik Merkez Algı Anketi

Erzurum’da faaliyet gösteren lojistik hizmeti alan ve lojistik hizmeti veren yukarıdaki anketlere katılan toplam 74 işletmeye toplam 32 sorudan oluşan anket (Ahmet Gürbüz,, Nurettin Ayaz, Sevgi Kebeci; (2016) Üretim İşletmeleri Yöneticilerinin Lojistik Köy Algıları: Karabük İli Örneği- adlı çalışmadan alınmıştır) uygulanmış ve tablo 2 deki sonuçlar elde edilmiştir.

Sorulara katılıyorum veya katılmıyorum şeklinde cevap verilen bu ankete göre en yüksek katılıyorum şeklinde cevap verilen sorular ve %’leri sırası ile şöyledir (Tablo-17):

1. Lojistik köyler işletmeler arasında işbirliğini geliştirecektir. 95,08

2. Lojistik köyler depolama kolaylığı sağlayacaktır. 95,08
3. Lojistik köyler, ilimizdeki ürünlerin hedef pazarlara güvenli ulaşımını sağlayacaktır. 90,16
4. Lojistik köyler ilimizde istihdam edilen personel sayısını artıracaktır. 90,16
5. Lojistik köyler müşteri memnuniyetini artıracaktır. 90,16
6. Lojistik köyler ilimizdeki vergi gelirlerini artıracaktır. 90,16

Tablo 17. Ankete Katılan İşletmelerin Lojistik Köy Algılarının Belirlenmesine Yönelik Önergeler

Önerme	Katılıyorum %	Katılmıyorum %
Lojistik köyler ilimizde istihdam edilen personel sayısını artıracaktır.	90,16	9,14
Lojistik köyler müşteri memnuniyetini artıracaktır.	90,16	9,14
Lojistik köyler ilimizdeki vergi gelirlerini artıracaktır.	90,16	9,14
Lojistik köyler ihracatı artıracaktır.	81,96	18,04
Lojistik köyler nakliye maliyetlerini düşüreceklerdir.	81,96	18,04
Lojistik köyler karayolundaki trafik yükünü azaltacaktır.	77,04	22,96
Lojistik köyler işletmelere rekabet avantajı sağlayacaktır.	85,24	14,76
Lojistik köyler çevre kirliliğini azaltacaktır.	72,13	27,87
Lojistik köyler demiryolu ulaşımını geliştireceklerdir.	81,96	18,04
Lojistik köyler pazarlara ulaşım maliyetlerini düşüreceklerdir.	80,32	19,68
Lojistik köyler gümrük kolaylığı sağlayacaktır.	77,04	22,96
Lojistik köyler, ürünlerin pazarlamasında avantaj sağlayacaktır.	80,32	19,68
Lojistik köyler, firmaların karlılığını artıracaktır.	80,32	19,68
Lojistik köyler üretim maliyetlerinin düşmesine yardımcı olacaktır.	75,40	24,60
Lojistik köyler yeni pazarlama alanları oluşturacaktır.	78,68	21,32
Lojistik köyler müşterilerle olan ilişkileri geliştirir.	80,32	19,68
Lojistik köyler, ilimizdeki ürünlerin hedef pazarlara güvenli ulaşımını sağlayacaktır.	90,16	9,14
Lojistik köyler, ilimizin dış dünyaya tanıtımını sağlayacaktır.	81,96	18,04
Lojistik köyler, ilimizdeki ürünlerin hedef pazarlara hızlı ulaşımını sağlayacaktır.	86,88	13,12
Lojistik köyler yenilikçiliği artıracaktır.	85,24	14,76
Lojistik köyler bakım-onarım kolaylığı sağlayacaktır.	70,49	29,51
Lojistik köyler depolama kolaylığı sağlayacaktır.	95,08	4,92
Lojistik köyler danışmanlık kolaylığı sağlayacaktır.	77,04	22,96
Lojistik köyler ilimizdeki üretim miktarını artıracaktır.	77,04	22,96
Lojistik köyler, ilimizdeki sanayi dışındaki diğer sektörlerin de gelişimine sinerji oluşturacaktır.	81,96	18,04
Lojistik köyler sigortalama kolaylığı sağlayacaktır.	85,24	14,76
Lojistik köyler girişimciliği teşvik edecektir.	81,96	18,04
Lojistik köyler işletmelerin kurumsallaşmasına yardımcı olacaktır.	88,52	11,48
Lojistik köyler işletmeler arasında işbirliğini geliştireceklerdir.	95,08	4,92

Lojistik köyler yeni üretim alanları oluşturacaktır.	81,96	18,04
Lojistik köyler farklı ilçeler arasında işbirliğini geliştirecektir.	88,52	11,48
Lojistik köyler ildeki altyapının gelişimine destek sağlayacaktır.	83,60	16,40

SONUÇ VE ÖNERİLER

Erzurum Lojistik Köyü projesine ilişkin kamunun rolünün net olarak belirlenmesi projenin planlanan düzeyde ilerlemesi ve gerçekleştirilmesi için büyük önem teşkil etmektedir. Küreselleşen rekabet ortamında özel sektörün etkin faaliyet gösterebileceği yatırım ortamının sağlanması, potansiyel yatırımcıların talep ve beklentilerinin karşılanması amacıyla, temel kamusal hizmetlerin, yeterli, hızlı, etkili ve kaliteli bir biçimde sunumunun sağlanması, özel sektör için günümüz dünyasında rekabet edebilirliğin en etkin şeklidir. Bu bağlamda kamunun otoyollar, demiryolu, elektrik ve diğer altyapı yatırımları gerçekleştirilmesi özel sektör tarafından büyük önem teşkil etmektedir. Bu tür altyapı yatırımları, özel sektörün yatırımlarını kolaylaştırmakta, yatırım planlarını şekillendirmekte, kârlılığını arttırmakta ve sermaye birikimlerine de katkıda bulunmaktadır.

Bugün, hemen bütün dünya ülkelerinde kamunun, altyapı yatırımlarının finansmanında, özel sektörle işbirliği yapması gerektiği ve özel sektörün altyapı yatırımlarının finansmanında daha büyük rol alması gerektiği kabul görmektedir. Bu bakış açısı ile Erzurum ilinin ekonomik ve sosyo-ekonomik gelişmişliğini olumlu yönde etkileyecek olan Erzurum Lojistik Merkezi projesinde kamu finansman desteğinin kullanılması projenin rekabet edebilirliğini ve sürdürülebilirliğini sağlaması için önem teşkil etmektedir.

Bu nedenle kurulmakta olan Erzurum Lojistik Merkezi'nin sahip olması gereken asgari ulaşım alt yapısı olan karayolu, demiryolu (kılçık hatlar dâhil) bağlantısı ve multimodal taşımacılığı destekleyecek demir yolu aktarım istasyonunun kamu finansmanı ile yapılması gerekmektedir. Erzurum lojistik merkezinin yönetim modelinin belirlenmesi proje yatırım modellerine bağlı olarak Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı çatısı altında TCDD'nin lojistik köy uygulaması şeklindedir. Arazi tahsisi ve altyapı yatırımlarının tamamı kamu tarafından yapılmakta olan bu projenin yönetimi de kamu tarafından yapılmaktadır. Özel sektör ise bu oluşumda kullanıcı olarak yer almaktadır.

TCDD'nin mevcut yatırım planları incelendiğinde, Erzurum Lojistik Köyü için, temel altyapı (karayolu, demiryolu, elektrik vd) gereksinimlerinin kamu tarafından yapıldığı ve arazi tahsisinde kamu arazilerinin kullanımında kolaylık sağlanan İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi modeli kullanılabilir modeller arasındadır. Model kapsamında yeni bir tüzel kişiliğin kurulması (müteşebbis heyet) için önerilen kurumlar ise aşağıdaki gibidir.

- Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
- Erzurum Valiliği
- Erzurum Büyükşehir Belediyesi,
- Erzurum İl Özel İdaresi
- Erzurum Ticaret ve Sanayi Odası,
- Erzurum Ticaret Borsası,
- Erzurum Organize Sanayi Bölgeleri

Erzurum lojistik köyü, "Erzurum'un ticari ve transit faaliyetlerine yönelik karayolu ve demiryolu hizmetlerini etkin ve verimli bir şekilde gerçekleştirmek" misyonu ve "Bölgenin uluslararası ve ulusal kombine taşımacılık anlamında hizmet veren lojistik merkezi olma" vizyonu ile kurulmalıdır. Belirlenen vizyonun senaryosu; Erzurum'da, hem dış ticaretin hem de

lojistik farkındalığın artması ile kalkınma ve refahı artırmayı hedeflemelidir. Bu durumda, lojistik köy, hem Erzurum'da yaşayan tüm paydaşlarla bu yapılanmanın kalkınma ve refahı artırma yönlü özelliklerinin iletişimini yapmalı hem de müşteri sayısını artırmak ve sürdürülebilir kılmak için çalışmalar yapmak durumundadır. Bu süreçte, organizasyonu ve yönetimi yapacak olan oluşumun önerilen ana aktörü ise Erzurum Lojistik Platformu olarak değerlendirilmelidir. Yukarıda belirtilen vizyon ve senaryo kapsamında ise aşağıda ana aşamaları belirtilen pazarlama ve satış planlama süreci ortaya konulmuştur. Hedef pazar ve konumlandırma stratejisinin tanımlanması, pazarlama sürecinin en önemli aşmalarından biridir. Bu kapsamda, hangi hedef pazarlara yöneleceği kararı verilmelidir. Erzurum Lojistik Köyünün hedef pazarında öncelikle lojistik işletmeleri bulunmaktadır. Paketleme tesisleri, toptancılık yapan ticari işletmeler ve sanayi işletmeleri de (özellikle depo/antrepo işletmeciliği konularında) hedef pazar içerisinde değerlendirilmelidir. Lojistik köy, öncelikle şehrin ve bölgenin işletmelerine yönelmelidir. Ancak, tamamıyla bu tür işletmelere yönelik bir satış ve pazarlama çalışmasının yapılması çeşitliği azaltabilir. Ayrıca yapılan anket çalışmasında da Lojistik Köyünü sürükleyip götürecektir işletme sayısının ve kapasitesinin yeterli düzeyde olmadığı görülmektedir. Bu kapsamda, Türkiye çapında faaliyet gösteren büyük işletmelere yönelik çabaların da gösterilmesi faydalı olacaktır. Uluslararası işletmeler de özellikle Asya ticareti bağlamında hedef pazarlar içine dâhil edilebilir. Erzurum Lojistik Köyü'nün ipek yolu üzerinde olması nedeniyle konumlandırma stratejisinin "Bölgenin Asya'ya Açılan Kapısı" şeklinde belirlenmesi faydalı olacaktır. Özellikle kurulacak olan Erzurum Lojistik Köyü Platformu ve Türkiye genelinde tanınan kişilerinde bu süreçte yer alması sağlanarak, Erzurum Lojistik Köyünün bir lojistik merkez olma yolunda önemli potansiyele sahip olduğu vurgulanmalıdır.

Farkındalığın artırılmasına yönelik yapılacak olan tutundurma faaliyetleri planında yer alması önerilen tutundurma araçları şunlar olabilir;

- Web sayfası oluşturulması; Erzurum lojistik sektörünü ve lojistik merkezinin tanıtımını yapacak olan web sayfasının yapılması gerekmektedir.

- Tanıtım broşürü hazırlanması; Türkçe ve İngilizce olarak hazırlanacak olan bir tanıtım broşürün Erzurum'un lojistik potansiyeli üzerine vurgu yapması faydalı olacaktır.

- Bülten haberler; Lojistik sektörü ile ilgili dergi vb yayınlara demeç verilmesi Erzurum dışında potansiyel yatırımcılara ulaşılmasında etkin bir araç olacaktır.

- Görsel ve işitsel medyanın kullanılması; yerel ekonomik aktörlerin lojistik merkeze ilişkin haber demeçler vererek kamuoyunda farkındalık oluşturulması.

- Asya ülkeleri fuarlarına katılım; Erzurum lojistik merkezi için potansiyel yatırımcı veya kullanıcı olarak görülen Azerbaycan, Gürcistan, Rusya, Kazakistan, Özbekistan, Afganistan, Irak ve İran'da yapılacak olan fuar organizasyonlarına katılım ve stant açılması.

- Lojistik temalı konferans düzenlenmesi; Erzurum lojistik sektörünün tanıtımını amacıyla bir konferans düzenlenmesi ve burada Erzurum lojistik merkezi hakkında farkındalık yaratılması. Ayrıca Türkiye'de her yıl farklı illerde düzenlenen lojistik temalı konferanslara Atatürk Üniversitesi de katılmalıdır. Bu organizasyon, Türkiye'deki akademisyen ve uygulamacılar dışında yurt dışındaki birçok ilgili tarafında katılımını sağlayacak ve Erzurum'un lojistik yönlü farkındalığının artmasına neden olacaktır.

- Dış ticaret ve lojistik fuar organizasyonu; bölgesel olarak bir lojistik fuarının lojistik konferansı ile paralel olarak Erzurum'da düzenlenmesinin sağlanması.

- Platform ziyaret organizasyonları; Bölgede bulunan illerin (Erzincan, Bayburt, Ağrı, Ardahan, Kars ve Van vb.) OSB ve STK'larına Erzurum Lojistik Platformunun oluşturacağı ekiplerin ziyaret etmesi lojistik olgusuna vurgu yapması açısından önemli olacaktır.

TRAl Bölgesi'nin (Erzurum-Erzincan) ekonomik ve sosyo-ekonomik gelişmesi için desteklenecek sektörler içinde lojistik sektörü de yer almaktadır. Lojistiğin, bölge kalkınmasında stratejik bir kaldıraç etkisi yaratması ancak bölgesel ve yerel bir lojistik toplama ve dağıtım üssü olmasına bağlıdır.

Erzurum'da lojistik sektörünün gelişerek bölgenin ve komşu illerin ekonomik gelişmesine destek olması, bölgeden geçecek yerel ve bölgesel yüklerin intermodal taşıma fırsatına kavuşması mümkün olacaktır. Kurulması öngörülen Erzurum Palandöken Lojistik Köyü, bölgesel-yerel bir merkez olarak işlev görecektir. Bunun yanı sıra mevcut durumda olduğu gibi kurulması planlanan Erzurum lojistik köyünde uluslararası ve ulusal dağıtım yapılması sahip olacağı taşıma modları (karayolu - demiryolu) ve gümrük hizmet alt yapısı ile söz konusu olacaktır.

Erzurum'un mevcut dış ticaret verileri ve geleceğe yönelik projeksiyonlar (DAP Projesi) hesaba katıldığında, ilerleyen dönemde artan talebe paralel olarak İlde Lojistik İhtisas Bölgesi kurulması da hedeflenebilir. Erzurum mevcut demiryolu yük kullanım durumu ve potansiyeli değerlendirildiğinde, TCDD Lojistik Köyü kurulması için yeterli talep (yük miktarı) bulunmaktadır.

Erzurum Palandöken Lojistik Köyünün Organize Sanayi Bölgesi ile iç içe olması lojistik merkezin en önemli kullanıcıları OSB'de faaliyet gösteren sanayi kuruluşları ve bu firmalara hizmet vermekte olan lojistik firmaları olacaktır. Bu neden ile OSB'de yeni yatırım yapacak firmalar için de önemli bir avantaj sağlanmış olunacaktır.

KAYNAKLAR

- Aydın, Mustafa Emre (2012); TRAl Düzey 2 Bölgesi Ulaşım Ve Lojistik Altyapısının Değerlendirilmesi, Kuzey Anadolu Kalkınma Ajansı (KUDAKA).
- Bayram, Bahri (2014), Lojistik Köy Uygulaması, Gümüşhane Üniversitesi, İrfan Can Köse Meslek Yüksekokulu.
- Cardebring, P. W. ve Warnecke, C., (1995), Combi-Terminal and Intermodal Freight Centre Development: An Assessment.
- Council of Supply Chain Management Professionals, "Supply Chain Management Terms and Glossary", Updates: February 2010.
- Çelik, Fazıl, (2013) "Doğu Karadeniz Demiryolu Bağlantısı Nereden Sağlanmalıdır?", KTÜ.
- Ekonomi Bakanlığının Teşkilat Ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname
- Gümrük ve Ticaret Bakanlığının Teşkilat Ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname
- Gürbüz, Ahmet; Ayaz, Nurettin; Kebeci, Sevgi; (2016) Üretim İşletmeleri Yöneticilerinin Lojistik Köy Algıları: Karabük İli Örneği, Karabük Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Sayı 2, 1-19.
- [http. www.tuik.gov.tr/](http://www.tuik.gov.tr/), 11.05.2016
- <http://cscmp.org/digital/glossary/glossary.asp>, 02.04.2016
- <http://www.erkurum.gov.tr/organize.asp> 09.06.2016
- Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM), (2012). 2012 Yılı Global Projeler Detayı.
- Laitio K., Perala H., (2004), NeLoc, Summary of Activities and Results of The NeLoc Project, Center For Maritime Studies, University of Turku.
- Müstakil İşadamları Derneği, (2014), İstanbul Lojistik Sektör Analizi Raporu, İstanbul.
- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kararname
- Weisbord, G. (2008) Models To Predict The Economic Development Impact Of Transportation Projects: Historical Experience And New Applications, Annals Of Regional Science, Volume 42, Number 3, Pages 519-543.