



BAKÜ – TİFLİS - KARS DEMİR YOLU PROJESİNDE LOJİSTİK BİR ÜS OLAN KARS İLİNİN PEST ANALİZİ İLE DEĞERLENDİRİLMESİ

Savaş DURMUŞ¹, Akif Alperen ARISOY²
Yrd. Doç. Dr. Kafkas Üniversitesi İkt. ve İdari Bil. Fak.
Uluslar Arası Ticaret ve Lojistik Bölümü
sdurmus_75@hotmail.com
Yüksek lisans Öğrencisi, Kafkas Üniversitesi,
Sosyal Bilimler Enstitüsü, İşletme Anabilim Dalı
alptagon@hotmail.com

ÖZET

Bakü - Tiflis - Kars demiryolu hattı inşa projesi komşu ülkeler olan Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye devletlerinin ortak projesidir. Fiili olarak 2007 yılında başlatılan projede üç ülkenin farklı beklentileri söz konusudur. Türkiye'nin projeden başlıca beklentisi küresel alanda güçlü bağlantı yollarına sahip olmaktır. Jeopolitik konum nedeniyle tarihi ipek yolu hattında önemli bir konuma sahip olan Kars ilinde lojistik üssün kurulmasıyla sağlanacak kazançlar PEST analizi ile değerlendirilmiştir. Çalışmamızda bu projenin Kars'a sağlayacağı katma değer araştırılmıştır.

Anahtar Kelimeler:

Lojistik üs, Kars, BTK,

Jel Sınıflandırılması: L92, R11

ABSTRACT

EVALUATION OF THE CITY KARS WHICH IS A LOGISTIC BASE IN THE PROJECT OF RAILWAY BAKU-TIFLISI-KARS WITH PEST ANALYSIS

The project of railway line construction of BAKU-Tiblisi-Kars is a joint project of the neighboring countries Azerbaijan, Georgia, Turkey. It is subject to the different expectations of three countries in this project which was actually started in 2007. The main expectation of Turkey in this project is to have strong links in global field. The profits provided by establishment of logistic base in Kars which has an important location in historical silk road due to its geopolitical position have been evaluated with Pest analysis. In our study the added -value which will be provided for Kars by this project has been researched.

Key words:

Logistic base, Kars , BTK

Classification of Jel = L92, R11



GİRİŞ

Mevcut ulaşım kanallarına alternatifler üretip yeni uluslararası bağlantı yollarının açılması devletlerarası protokole bağlı anlaşmalarla sağlanmaktadır. Demir yolunun etkin kullanımı ve uluslararası lojistik faaliyetini içeren antlaşmalar, ülkemizde raylı sisteme ve bağlı faaliyetlere yatırımların artırılması için baskı unsuru oluşturmuştur. Bu bağlamda; Türkiye Cumhuriyeti, Azerbaycan Cumhuriyeti ve Gürcistan Hükümetleri arasında 7 Şubat 2007 tarihinde Bakü-Tiflis-Kars demir yolu projesi Tiflis'te imzalanmıştır (Milletlerarası Antlaşma. (2007). T.C. Resmi Gazete, 27901, 10 Nisan 2011). Bölgesel açıdan antlaşmaya konu ilgili devletlere siyasi üstünlük getirecek olan bağlantı hattı sayesinde ticari faaliyetler artacak ekonomik güç elde edilecektir. Çağdaş demir ipek yolu olarak adlandırılan hat Orta Asya Demir yolu koridorunu genişletecek ve Marmaray projesinin tamamlanmasıyla Avrupa'ya kadar kesintisiz yük ve yolcu ulaşımı gerçekleşmiş olacaktır. Böylece uluslararası demir yolu koridoru genişleyecektir. Bu demiryolu hattı ile kıtalar arası ulaşım faaliyetlerinde ağır tonajlı, bozulmayan, mevzuata uygun yüklerin taşınması ve yolcu transferi sağlanacaktır. Maliyetlerin yüksek olmaması, kaza riskinin yüzde sıfıra yakın olması, çalışan sayısının az olması vb. nedenlerle ayrıca demir yolu hattına rağbet artacaktır. (Milli Eğitim Bakanlığı, 2011: 3-6)

Avrupa Birliği; Avrupa Birliğini oluşturan ülkeler ve AB ile ticari faaliyet yürüten ülkelerin demir yolu koridorunun genişlemesine önem vermiştir. Bu kapsamda Avrupa Birliği, demir yolu ağlarının güçlendirilmesi, modernize edilmesi, sektörün özendirilmesine (sektörün girişimciye açılması, yasal zeminin AB müktesebatı ile uyumlu hale getirilmesi) yönelik teşvikler ve bildirimler ile ülkeleri yatırım konusunda harekete geçirmeye çalışmıştır.

Ülkemizde demir yollarının gelişimine bakıldığında, Cumhuriyetin ilk yıllarında demir yoluna gereken önem verilmiştir. TCDD o dönemde yapılan yatırımlarla altın çağını yaşamıştır. Ancak ilerleyen yıllarda demir yollarına yapılan yatırımların azaltılması ve karayollarına yapılan yatırımlarla özendirmelerin artmasıyla transfer faaliyetler ülkemizde konum değiştirmiştir. Özellikle 1950'den sonra Marshall yardımları, 1980 de otoyol planlamaları, 2000'li yıllarda bölünmüş yolların ve otoyolların yapımına ağırlık verilmesi kara ulaşım bağlantılarını güçlendirmiştir. Böylece karayolu transfer faaliyetleri için tam rekabet koşulu taşıyan ulaşım sektörüne giriş, demir yoluna göre daha kolay ve yatırım finansmanı açısından daha ucuz hale getirilmiştir (Kurnaz, 2007: 4).

Harita 1: 1856'dan 2014'e Demiryolları



Kaynak: www.ubak.gov.tr. (Erişim: Mayıs 2015:130)

Karayollarının ulaşımında ön plana çıkmasıyla 1950 ve 2003 yılları arasında demir ağlarda yeterli düzeyde yenileme ve yeni hat oluşumuna gidilememiştir. Ülkemizde geç de olsa lojistik sektörü açısından vazgeçilmez bir unsur olan raylı sistemlerde modernizasyon faaliyetlerine 2004 yılında fiili olarak başlamıştır. Teknolojik yenilenme kapsamında demir ağların, ulusal ve uluslararası lojistik faaliyetlerde etkin ve verimli kullanılması amacıyla TCDD ticaret veya üretim hacminin yoğun olduğu önemli bağlantı noktalarından Lojistik Merkez kurulumuna karar vermiştir. Lojistik merkez uygulaması TCDD'de yenilik sürecinin tamamlayıcı unsurlarındandır. Ülkemizde 19 adet lojistik merkez bulunmaktadır. Bunlardan birisi "demir İpek yolu" projesinin can damarı olan Kars ilimiz de inşa edilmektedir. Lojistik Merkez projesiyle depo, antrepo, yükleme boşaltma alanı, tren manevra alanı, çeşitli idari birimler vb. kurulacaktır. Bu çalışmada Kars ilinde sosyal ekonomik ve kültürel açıdan bölgeye katkısı olan BTK projesinin gerçekleştirilmesi pest analizi ile değerlendirilmiştir.

1) LOJİSTİK ve LOJİSTİK TARİHİ

Lojistik kavramı karmaşık ve değer yaratan operasyonel faaliyetlerin bütünüdür. Mamül, yarı mamül veya hizmetin; üretim aşaması da dahil olmak üzere son kullanıcıya kadar ulaşması için gerek rekabet stratejileri gerekse yeni ekonomik düzen ve küreselleşme açısından alternatif ulaşım kanalları arasından biri veya bir çoğu tercih edilmektedir (Durmuş ve Öztürk, 2014: 8).

Dolayısıyla çoğunlukla karmaşık bir süreç olan ulaştırma işlemleri için ihtiyaçlar doğrultusunda, gerekli olan ürünü, en uygun zamanda, ürün veya hizmetin gerektirdiği şartlarda, finansal açıdan etkin ve verimli ulaşım kanalları kullanılarak tüketicisine ulaştırılmasıdır (Çengel, 2008: 45).

Lojistik kelimesinin kökeni Eski Yunanda görülmektedir. Hesaplama konusunda maharet, aritmetikte sebep-sonuç ilişkisi kurabilme anlamına gelen "logistikos" kelimesinden



gelmektedir. Dolayısıyla maliyetleri en aza indirgeyen, stratejik açıdan hedefimize ulaşmayı ilke edinen ilk anlamıyla da değerlendirmek mümkündür. Lojistik kelimesi askeri faaliyetler içinde yer alan bir terimdir (Koban ve Yıldırım Keser, 2013: 57). Günümüzdeki anlama yakın kullanımı ise 17. yy.da Fransa'da olmuştur. Napolyon'un ordusunda "logistique" kelimesinin karşılığı; ihtiyaçlar dolayısıyla ordunun mevcut konumundan istenilen yere taşınmasını ifade eder (Durusu, 2011: 13). *Lojistik kavramı 1905 yılında Ordulara ait malzeme ve personelin taşınma, tedarik, bakım ve yenilenmesi faaliyetlerin bütünü olarak tanımlanmıştır (Çekerol, 2013: 4). 20.yy başlarında ABD'de askeri bir tanımlama olmuştur; "Personel ve malzemenin iyileştirilmesi, devamlılığının sağlanması, dağıtımı ve yeniden yerleştirilmesi faaliyetleri" denilmiştir. Yine ABD'de 1960'ların başlarında ticari faaliyetlerde lojistik kavramı kullanılmıştır (Çakırlar, 2009: 7). Görüldüğü üzere teknolojiyle birlikte lojistik faaliyetlerde değişim yaşamıştır. Bu değişim aslında ihtiyaçlar doğrultusunda bilimsel süreç ile meydana gelmiştir. Lojistiğin gelişim seyrinde bunu açıkça görebilmekteyiz.*

Tablo 1: Lojistiğin gelişim seyri

1. DÖNEM	2. DÖNEM	3. DÖNEM	4. DÖNEM
İlkel Lojistik	Askeri Lojistik	Ticaret Lojistiği	Modern Lojistik
Planlamanın olmadığı, üretim faaliyetlerinin ön planda olduğu, depolama, dağıtım gibi operasyonel faaliyetlerde neredeyse hiçbir kontrolün sağlanmadığı ilk lojistik faaliyetler başlamıştır.	Bu dönem, başarının sürdürülebilirliği için, askeri malzemelerin teminini, tedarikini, depolanması, ulaştırılması, dağıtılması, bakımı, tamiri, tahliyesini içeren işlemlerin tümünü kapsamaktadır.	Ticari alanda, teknolojik ve ekonomik ihtiyaçların hızla değişmesiyle lojistiğin tüm faaliyetlerini içeren yeni oluşumlar ortaya çıkmaya başlamıştır. Bu dönem, materyal yönetimi ile fiziksel dağıtım bağlantısını da kapsamaktadır.	Lojistik faaliyetlerin modernizasyonu sonucunda, yönetsel ve operasyonel düzeyde uygulanmaya başlanmıştır. Yönetsel Lojistik Tedarik Lojistiği Lojistik Yönetimi Operasyonel Lojistik Materyal Yönetimi Üretim-Operasyon Yönetimi Dağıtım Yönetimi

Kaynak: Çekerol (2013: 6).

Lojistik kavramı 1900'lü yıllarda İşletmeler için yönetim stratejisi alanında değer kazanmıştır. 1960'larda akademik çalışmalarda görülmüş ve 1970'den sonra kurumsallaşmanın etkisiyle kurumlarda önemli bir mekanizma haline gelmiştir. Bilgi çağında ise lojistik faaliyetler kıt kaynakların etkin kullanımı açısından yönetim sürecinde operasyonel ve yönetsel değer olmuştur. Bilgi toplumunda yeni ekonomi anlayışı ve artan küresel rekabet lojistik sektörünün gelişmesi için ayrıca katkı sağlamıştır. Lojistik faaliyetler organizasyonlarda önemli ölçüde kâr maksimizasyonu veya maliyet minimizasyonu sağlamaktadır. Bu nedenle lojistik

faaliyetler yürüten organizasyonlar teknolojinin etkisiyle değişen çevreye uyumlu bir davranış sergilemiş bazen de organizasyon çevresini değiştirecek etkide bulunmuştur. Görüldüğü üzere ‐lojistik‐ yaşıyan, gelişen ve teknolojiyle değişen bir organizmadır. (Koban, E. ve Yıldırım Keser H., 2013: 57-63).

1.1. Lojistik Üs ve Türkiye

Türkiye mevcut konumu sayesinde; Avrupa, Balkanlar, Kafkaslar, Ortadoęu, Karadeniz, Orta Asya, Kuzey Afrika, Adriyatik, Akdeniz, Kızıldeniz, Basra Körfezi ve Hazar Havzası vb. önemli bağlantı noktalarının merkezi konumundadır. (Milli Savunma Bakanlığı Beyaz Kitap, 2011; Davutoğlu, 2001:118). Türkiye coğrafi ve stratejik konumundan kaynaklı bu özelliği nedeniyle çok yönlü bağlantı imkânı sunar.

Ticari ilişkiler bakımından Avrupa ile Asya arasında, enerji kaynakları açısından Hazar havzası, Kafkaslar, Ortadoęu ile AB, ABD arasında önemli bir köprü konumundadır. Dolayısıyla gelişen pazar ile birlikte şüphesiz lojistik yapıdaki gelişmişlik önemini artıracaktır (Karataş, 2012: 4).

Lojistik gelişimi, ülkelerin lojistik olanak ve yetenekleri ile doğrudan ilgilidir. Bir çok argüman ülkeler ve bölgeler arası farklılığı getireceği ticari kârlılık ve ulaşım potansiyeli açısından ele alır. Bazı bölgeler de ise lojistik yetenekler; iklim, ulaşım koşulları, yasal sınırlamalar, birbirinden farklı ulaşım ağlarının transfer kolaylığı gibi unsurlarda göz önünde tutulur. Türkiye mevcut konumu nedeniyle sınır komşuluğu bulunan ülkeler ile lojistik alanında değer yaratan ilişkileri oluşturması diğer ülkelere göre rekabet avantajı sağlayacaktır (Tutar vd., 2009: 7).

Türkiye’ de ekonominin gücü, rekabet gücü ile doğru orantılıdır. Lojistik sistemi, maliyet kalemleri arasında rekabeti doğrudan etkiler bir durumdur. Öte yandan bir diğer nokta da lojistik ve ülke ekonomisi iş hacmi bağlamında aynı değer seviyesinde seyir eder. (Bektaş, 2005: 61). Görüldüğü gibi lojistik sektörünün iktisadi kârlılık açısından değerlendirilmesi ön plandadır. Bu nedenle ölçek ekonomilerinin getirdiği faydayı elde etmek için TCDD demiryolları ağlarında lojistik üs faaliyetleri hayata geçirilmiştir.

Üs kelimesi TDK’ da şu şekilde açıklanmıştır: ‐Bazı görevleri yürütebilmek amacıyla kurulan, özel yapıları, donatımları, atölyeleri, onarım yerleri, servis alanları olan, sürekli veya geçici olarak konaklanılan yer‐(TDK, E.T.03.06.2015).

Lojistik üs ifadesi ise içine birçok kavramı alan bir alanı anlamlandırmaktadır. Günümüzde lojistik faaliyetler kişilerin ihtiyaçlarını karşılamak için organizasyonlarda çeşitli faaliyet bölümlerine ayrılmıştır. Bunlardan bir kaçı: Planlama ve Pazarlama Stratejisi, Pazar stratejisi ürün ve tasarım, Üretim planlama, malzeme yönetimi, envanter yönetimi, depolama ve malzeme eleçleme, dağıtım, depo ve antrepolar, taşımacılık, sigorta, gümrükleme hizmetleri, satın alma, müşteri hizmetleri, teknik destek vb. (Çancı ve Erdal, 2013: 41-43; Erdal, 2005: 19).



Lojistik üsler; deniz, hava, kara veya demir ulaşım sistemlerinden bir veya birkaçını temel olarak belirli bir bölgede kurulan, kontrol, koordinasyon ve transfer faaliyetlerini bünyesinde barındıran ve istenilen bir noktaya ulaştırma imkanı sunan organizasyonlardır (Erol, D. ve Yıldırım K., 2014: 237; Kara vd., 2009: 80).

Raylı sistemler bu organizasyonlarda kombine yük taşıma sisteminin çevreci ve ekonomik bir parçasını teşkil eder. Raylı sistemlerin unsurlarından olan tren garları ve şehir içi bağlantı transfer hatları özellikle 1960'dan sonra hızla gelişen ve büyüyen şehir yoğunluğuna hapsolmuş, transfer faaliyetlerin de yetersiz kalmıştır. Bu nedenle modern yük taşımacılığının vazgeçilmez gelişiminin bir parçası olan lojistik merkezler; alternatif transfer araçlarıyla koordineli bir şekilde çalışabilecek şehir dışında tercih edilebilirlik açısından üretimin merkezlerine yakın bölgelerde faaliyet göstermeyi amaçlamaktadır. Toplamda Türkiye'de 19 adet Lojistik Merkez bulunmaktadır: Lojistik merkezlerden yedi tanesi etkin durumda, beş adet lojistik merkezde inşaat çalışmaları devam etmekte ve yedi adet lojistik merkezde proje ve kamulaştırma faaliyetleri sürdürülmektedir. Proje ve kamulaştırma faaliyetleri devam eden lojistik merkezlerden bir tanesi de Kars ilinde bulunmaktadır. (TCDD, Mayıs 2015).

Harita 2: Türkiye Cumhuriyetinde Planlanan, Kurulumu Devam Eden, Kurulan Lojistik Merkezler



Kaynak: TCDD (Erişim: Mayıs 2015)

2) KARS İLİ LOJİSTİK ÜS KURULUMUNUN PEST ANALİZİ İLE DEĞERLENDİRİLMESİ

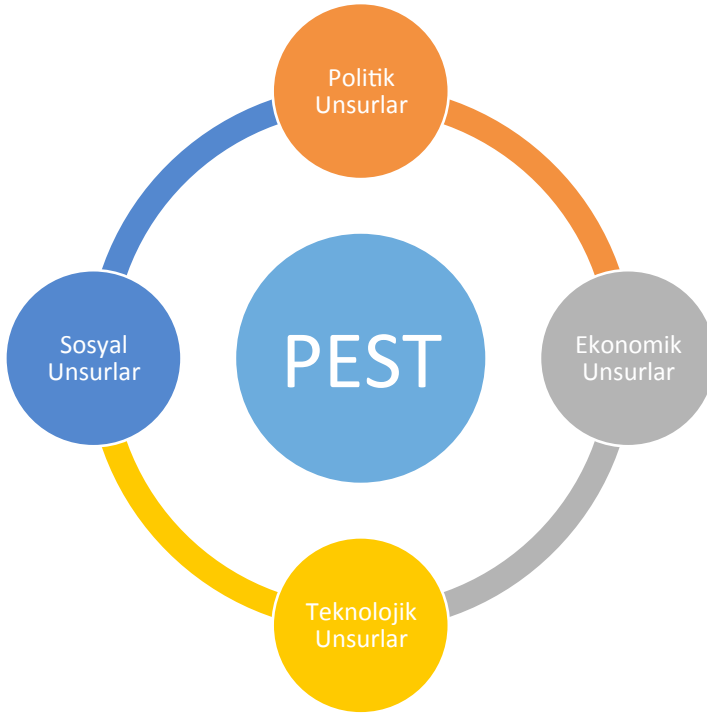
2.1. Pest Analizi ve Çevresel Risk Matrisi

Pest Analiz tekniği işletmelerin veya bir projenin yaşam evresinde hangi noktada olduğunu ve dış çevreye olan duyarlılığını gösteren analiz tekniğidir. Organizasyonlar pest analizi kullanarak, faaliyette bulunduğu çevrede (dış çevre) makro düzeyde veriler elde eder. Strateji uzmanları bu verileri örgüt lehine bir durumda kullanarak fayda sağlamasına ya da örgüt

aleyhine bir durumu önceden gözlemleyerek tehditleri görmesine olanak sağlar.

PEST; Political (politik), Economic (ekonomik), Sociocultural (sosyokültürel), Technological (teknolojik) kelimelerin baş harflerinin birleşiminden oluşmaktadır. Görüldüğü üzere PEST analiziyle organizasyonun genel çevresinde kendini doğrudan veya dolaylı etkileyen unsurların analizini yaparak sürekli yenilenecek, kendini güncelleyen ve daima değişim halinde olan faktörlere karşı, organizasyonun duyarlı durumda bulunmasını sağlar. Organizasyonlar reaktif (*çevreye uyum sağlayan*) veya proaktif (*çevreyi değiştiren*) bir yol izleyerek yaşamlarını devam ettirirler (Ülgen ve Mirze, 2004: 80).

Tablo 2: Pest Analiz Şablonu



Kaynak: Ülgen ve Mirze, (2013: 331).



2.2. Kars İli Lojistik Üs Kurulumunun PEST ANALİZİ ile Değerlendirilmesi



Kaynak: Ülgen ve Mirze, (2013: 331)

2.2.1 Politik Çevre ve Unsurlar

Kars kelimesi Dağıstan'dan gelen Bulgar Türklerinden armağandır. Kars ismi Türkiye'de en eski Türkçe şehir adıdır. Konumu nedeniyle Gürcülerin "Kapı Kenti" olarak adlandırdığı bilinmektedir (URAL ve AKYÜZ ORAT, 2011: 1). Türkiye'nin Kuzey Doğusunda; Doğu Anadolu bölgesinde yer alır. Doğusunda; Ermenistan, Batısında; Erzurum, Güneyinde; Ağrı ve Iğdır, Kuzeyinde ise Ardahan illeri vardır. Serhat şehir olan Kars ilimize demiryolu, karayolu ve havayolu ulaşım kanallarıyla bağlantı ağları mevcut olup yük ve yolcu taşımacılığı aktif bir şekilde yapılmaktadır. Ancak sınır şehrimiz mevcut üretim faktörlerinin yoksunluğu ve sınır kapısının kapalı olması nedeniyle sanayi faaliyetleri istenilen noktaya ulaşamamış serhat şehrimiz dışa bağımlı hale gelmiştir.

Planlı ekonomiye geçiş kapsamında gelişmişlik düzeyi düşük olan Doğu Anadolu bölgesine 1980 ve 1999 yılları arası nakdi, vergisel teşvikler verilmiştir. 1999 yılından sonra IMF ile yapılan stand-py anlaşması gereği verilen bu yardımlar belirli oranda azaltılmış ve enerji, sosyal güvenlik vb. teşviklerle sınırlandırılmıştır. Dolayısıyla bölgeler arasında yaşanan bu gelişmişlik farkı günümüzde etkisini şiddetli bir şekilde göstermesine neden olmuştur (Korkmaz, 2007: 178). Bölgesel eşitsizlik sadece gelir ve istihdam verileri ile sınırlı kalmamış, eğitim, sosyal hizmetler ve fiziki altyapıda da etkisini göstermiştir (ÇAKMAK, 2007:178).

Ekonomik kalkınmanın önceliklerinden biri, değer oluşturmak ve bu değeri diğer ülkelere

pazarlayarak dış ticaretten daha fazla pay alarak ülke insanının refahını yükseltmektir. Ülkeler dış ticaretten daha fazla pay almak için çeşitli bölgesel ticari anlaşmalar yapmakta, birlikler kurmakta, ticaret engellerini ortadan kaldırmaktadır. Politika belirleyiciler, lojistik merkezin öneminin ve ticari hacminin artması için çeşitli birlikler oluşturabilir, (serbest bölge, serbest ticaret alanı, gümrük birliği, ortak Pazar, ekonomik birliği, politik birlik anlaşması) anlaşmalar yapabilir. Uluslararası ticaret engellerini azaltma politikalarıyla Kars'ın stratejik konumu lojistik sektörü açısından önemli bir ticaret noktasına dönüştürülebilir.

Demir yolu sektörü ve bağlı faaliyetler Avrupa Birliğinin desteklediği faaliyet grupları içinde yer alması projenin önemini artırmaktadır. Avrupa birliği karayollarının meydana getirdiği çevresel kirliliği, yol tıkanıklığını önlemek için transfer faaliyetlerini karayollarından; demir yolu, deniz yolu ve nehir taşımacılığına kaydırmayı amaçlamaktadır. Gerekli yasal düzenlemeleri sağlayarak; PACT, Marco Polo I, Marco Polo II vb. çeşitli fonlarla birlik üyeleri ve birliğe yakın aday ülkeleri desteklemektedir(European Commission, 2013) Küresel mekanizmalar Avrupa ile Orta Asya arasında yer alacak kesintisiz demir yolu hattına sıcak bakmakta söz konusu devletler mevcut alt yapılarını oluşturmaktadır. Aynı zamanda AB, AB Üyesi olmayan devletler için su taşımacılığını ve raylı sistemleri önermektedir(Saygılı ve Erdal, 2013: 152). Demiryollarının ilk yatırım maliyetlerinin finansal yükü ağır olduğundan yatırım yapılması devlet eliyle işletilmesi özel sektör olmaktadır. Geçmişte Kars ilinde yapılan hatalı özelleştirmeler, fabrikaların kapanmasına istihdamın azalmasına neden olmuştur. Kars Et Konbinası, Kars Yem Fabrikası, Sarıkamış Ayakkabı Fabrikası buna örnek teşkil eder. (BAKİ, 2008:105). Bölgesel bir kalkınma için istihdam oluşturacak etki alanlarına ihtiyaç vardır. Lojistik merkez uygulamasıyla bağlı yatırımlara özel sektörün ilgisi artacaktır.

2.2.2. Ekonomik Çevre ve Unsurları

Ekonomik çevre; "toplumun gereksinimlerini karşılayacak mal ve hizmetlerin eldeki sınırlı kaynaklarla üretildiği, tüketildiği, kaynakların, mal ve hizmetlerin ve gelirin bölüşüldüğü ortam" (Ülgen ve Mirze, 2004: 82).

Kars ilinde mevcut olan Sanayi işletmelerinin sektörel dağılımında ilk sıralardaki sektörler, % 46 ile gıda ürünleri, % 13 ile diğer madencilik ve taş ocakçılığı, %13 ile diğer metalik olmayan mineral ürünlerinin imalatı yer almaktadır. Diğerleri sırasıyla; % 7 ile başka yerde sınıflandırılmamış makine ve teçhizat imalatı, % 5 ile Madencilik destekleyici hizmet faaliyetleri, % 4 ile Ağaç ve mantar ürünlerinin imalatı (mobilya hariç), saz, saman ve benzeri malzemelerden, örülerek yapılan eşyaların imalatı, % 3 ile Elektrik, gaz, buhar ve havalandırma sistemi üretim ve dağıtım, % 2 ile Metal cevherler madencilik, % 2 ile Tekstil ürünleri imalatı, % 1 ile Kimyasal ürünlerin imalatı, % 1 ile Ana metal sanayi, 244 % 1 Fabrikasyon metal ürünleri imalatı (makine ve teçhizatı hariç) % 1 ile Mobilya imalatı, % 1 ile Makine ve ekipmanlarının kurulumu ve onarımı yer almaktadır.(T.C. B.S. ve T. Bakanlığı, 2014:243)

Kamu yatırımlarıyla birlikte OBS ve BTK hatlarının desteklenmesi ile bölgedeki katlanı-



labilir yatırım riskini en aza indirecek ve dolayısıyla yerli ve yabancı yatırımcıyı teşvik ederek yatırıma elverişliliğini cazip hale getirecektir. Bölgedeki işletmelerin büyüme politikası izlemesi ve yabancı yatırımcıyı çekmesiyle de Kars ili lojistik merkezin bölgesel ekonomik hacmini arttırması ve ticari canlılık kazandırılmasının yanında bölgesel anlamda bir cazibe merkezine dönerek ekonomik hacminin büyümesinde büyük katkı sağlayacaktır.

Lojistik merkez ve bağlı yatırımlar bölge için istihdam artırıcı ve temel kalkınma fırsatı olacaktır. Başta inşaat ve lojistik sektörü akabinde gelişen ve büyüyen Kars organize sanayi bölgesi istihdam artırıcı etki oluşturacaktır.

Bazı endüstrilerde üretilen her artı birim ölçek ekonomisi nedeniyle ürün başına maliyeti azaltıcı etki eder. Bölgede faaliyet gösteren ticari tesislerin ölçek ekonomisinden faydalanması için birlikler oluşturabilir, kooperatifler kurabilir veya optimal üretim tesis ölçeğini artırma yoluna gidebilir. Böylelikle lojistik merkezin ölçek ekonomisinden dolayı maliyet azaltıcı kâr elde edilmiş olur (Dinler, 2011:204).

Kars ekonomisinin gelişim sürecinde en önemli etkenlerden biriside tarım ve hayvancılık sektörüdür. Süt ve süt ürünleri, et ve et ürünleri ve önemli düzeyde büyük baş hayvan ticareti ve üretimi oldukça gelişmiş ve yaygınlaşmıştır. Üretimi sağlanan ürünlerin sevkiyatında kullanılan ulaşımda genel itibari ile karayolu kullanılmaktadır. İşletmelerin kar düzeylerini yükseltmekte kullandıkları maliyet azaltıcı politikalarını düşündüğümüzde ürünlerin sevkiyatında kullanılan ulaşım aracı olarak demiryolunun kullanım alanının artması ile maliyet azaltıcı etki oluşturacaktır. Lojistik Merkez bünyesinde kurulan danışmanlık hizmetleriyle de sektör uluslararası ticari rekabet zincirini kırarak Tarım ile Hayvancılık sektörüne ileri düzeyde büyük katkılar sağlayacaktır. Aynı zamanda yatırıma hazır kitleyi harekete geçirip büyüme daha geniş iş alanları aynı zamanda sosyokültürel alanda değişim ve gelişimi sağlayacaktır.

Tarihi önemi yüksek olan serhat şehrin derin kültürel mirası vardır. “Bacasız Sanayi” olan turizm sektörü açısından Kars vilayeti istenilen noktada değildir. (BAKİ, 2008:105). Halbuki Kars ili turizm potansiyeli bakımından oldukça zengin ve köklü bir mirasa sahip olup bünyesinde geçmişten günümüze ulaşmış değerli ve eşi benzeri bulunmayan sayısız nadide eserler bulundurmaktadır. Bunlardan başlıcaları; Ebul Hasan Harakani türbesi ve camisi, Ani Örenyeri, Kars Tabyaları, Kars Kalesi, Taş Köprü, plato ve yaylar, Kuyucuk Kuş Cenneti, Gazi Ahmet Muhtar Paşa Konağı, Sarıkamış Katerina (Av) Köşkü, Osmanlı Evleri, 19. Yy. Baltık Mimari Örnekleri o günün yapısı ve kültürünü tanıma, yaşama ve hissetme imkanı sağlar. Bunun yanı sıra kış sporları yapabilme imkanı sağlayan Sarıkamış Kayak Tesisi yılın belli zamanlarında yoğun olarak turist çekmektedir. Bölgede her kesimden insanın rahatça misafir olup konaklayabileceği otel, pansiyon ve misafir haneler, yerli ve yabancı insanların hizmetine sunulmuştur. BTK hattının tamamlanması ile yerli turistin yanısıra en başta Azerbeycan ve Gürcistan olmak üzere Orta Asya ve Avrupa'dan önemli ölçüde turist gelecektir. Bölgede artan yoğunluk ve ilgi buradaki

2.2.3. Sosyokültürel Çevre ve Unsurları

Sosyal mobilitenin şiddeti eğitim, ekonomik durum, milli gelirin büyüklüğü, vergi politikaları, sosyal güvenlik sistemleri, teknoloji vb. unsurlarla doğrudan ilintilidir. Aynı zamanda bu göstergeler sosyal piramitin şekillenmesini sağlar. Sosyal sınıflar arası geçişin katı olduğu ve yoksulluğun hakim olduğu üçgen yapıdan şişkin bir orta tabakanın olduğu zengin ve yoksul kesimin yoğun olmadığı modele geçiş sosyal mobilite ve sosyo-ekonomik duruma bağlıdır. Ulaştırma imkânları ve bağlı faaliyet alanlarında yapılan yatırımlar bölgede yeni faaliyet alanlarını oluşturacak ve ekonomik unsurların dışı açılmasını sağlayacaktır. Böylelikle bir sınıftan diğerine geçiş kolaylıkla yapılabilecek yani sosyal mobilite artacaktır (Eroğlu, 2010:263).

Kars ilinin şehir içi trafik yoğunluk faaliyetlerinin en az seviyeye ulaştırılması maksadıyla; Organize sanayi bölgesinde oluşturulacak olan lojistik merkez sayesinde yükleme ve boşaltma faaliyetleri şehir trafiğini aksatmadan ve transfer ürünün nakliyat süresini uzatmadan gerçekleşmesini sağlayacaktır. Ayrıca organize sanayi bölgesinin modernize edilmesiyle raylı sistem fabrikaların içlerine kadar ulaşabilecek böylelikle harici karayolu transfer maliyetlerini en aza indirmiş olacaktır.

Yapılacak yatırımlar hane halkının ekonomik refahın yükselmesine ve yeni iş imkânlarının oluşmasını sağlayacaktır. Sosyal devlet politikalarıyla desteklenmesiyle daha önce batıya göç etmiş nüfusun tekrar Kars'a dönmesine olanak sağlanacaktır. Yaşam boyu öğrenme; nitelikli iş gücü oluşturası adına Kafkas Üniversitesi ile Özel Sektör işbirliği bünyesinde her yaşta çalışana hizmet içi eğitimin sağlanmasının yolu açmaktadır.. Meslek yükseköğretimlerinin özel sektör ara elaman ihtiyacı karşılmasını sağlamak için müfredat değişikliğine gidilmeli, teorik eğitimin yanında pratik eğitimde verilmelidir.

Karsın sadece turizm , kültür, eğitim ve lojistik faaliyetlerin yanısıra bir marka şehri olması yolunda atılımlar yapılmalı ve bölgesel olarak değeri yüksek ürünlerin ulusal olarak isminin durulması sağlanmalıdır. Bu maksatla; Kars iline has olan; Kars Kaşarı, Kars Balı ve Kars Eti gibi değeri yüksek ürünler mevcuttur. Ayrıca sırada markalaşmayı bekleyen birçok ürün bulunmaktadır. Kars'ın marka şehir olması ve bu yolda ilerlemesi maksadıyla ürün değerlerini ve ticaret hacminin arması için markalaşma yoluna gidilmelidir.

T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, TCDD, Kafkas Üniversitesi, Serka, Kars Valiliği, Kars Belediyesi, Kars İl Özel İdaresi, Kars Gümrük Müdürlüğü, Gıda Tarım Hayvancılık Bakanlığı, DSİ, Kars SS yapı Kooperatifi Başkanlığı, TOKİ Başkanlığı, Aras EDAŞ, Kars Kadastro Müdürlüğü, Kars Tapu Müdürlüğü, Karayolları 18. Bölge Müdürlüğü, Kars Halk Sağlığı Müdürlüğü, Kars Aile ve Sosyal Politikalar İl Müdürlüğü ve diğer tüm paydaşlar, bölgenin kalkınması için üzerlerine düşen görevi bürokratik engelleri aşarak yerine getirmelidir.



2.2.4. Teknolojik Çevre ve Unsurları

Teknoloji ve ulaşım faaliyetlerinde çağdaşlaşma, kalkınmanın öncül adımıdır. Ankara-Kars hızlı tren, Kars-Tiflis-Bakü hattı Kars-Iğdır-Nahçıvan-İran demiryolu projeleri ve Kars lojistik merkez uygulaması; Lojistik merkez ile Akıllı depolama alanının getirdiği yenilik sayesinde depolama ve gümrüklemede kolaylık sağlanacaktır. Kars İline Bağlı Kuruluşların Araştırma Geliştirme Faaliyetleri için Hükümet, endüstri ve üniversitelerin gelişimi için kaynak ayırması gerekmektedir, Kıtalar arası kesintisiz yük taşınmasının kolaylaşması, Mevcut ulaşım kanallarının yenilenmesi ve yeni ulaşım kanallarının kurulması gerekmektedir, Organize Sanayi Bölgesinde modernizasyon çalışmalarının yapılması sağlanmalıdır, Depolama, eleçleme, kontrol alanı, bina ve tesislerin kurulumu, tesislerin içerisine yük trenlerinin girmesi *sağlanmalıdır. Anılan demiryolu projelerinin, üç noktada incelenmesi ve birlikte düşünülmesi gerekmektedir. İleri-geri bağlantıları, Enerji nakil hatları, Taşımacılık sistemindeki yeni anlayış* Taşıma Modları arasında transfer kolaylığı sağlayacaktır. (Erdal, 2005: 31)

Teknolojik çevre zamanın ayak uydurulması en zor ve en çabuk değişen alanlarından. Bu bakımdan ele aldığımızda yapılması gereken bölgesel ve ulusal olarak Kars ilinin ulaşım ve dolaşım hacmi sürekli olarak gelişmeli, kullanılan ulaşım araçları sürekli aktif ve güncel tutulmalıdır. Bölgesel olarak çağın gerisinde kalmış olan bir ulaşım aracını bölgeye katkısının negatif olacağı göz önünde tutulması lazımdır. Kars ili bünyesinde bulundurduğu eğitim ve lojistik faaliyetlerin gelişimini hızlandırmak ve bölgesel kalkınması maksimum düzeye çıkarmasına katkı sağlayacak teknolojik imkan ve ulaşım araçlarının temininde baskın ve aktif olması lazımdır. Çağın gerisinde kalmış ulaşım ve sevkiyat araçlarının güncellenmesi bölgenin tekrar çağın ilerisinde bir şehir olmasında büyük katkı sağlayacaktır. Bunun yanısıra teknolojiyi kültürel yapı ile bir araya getirmenin olumsuz yanlarından sakınmak için önlemler alınmalı, yapılacak katkıların etkisinin negatif olarak hissedilmemesi önlenmelidir. Nitekim teknolojik unsurlar beraberinde birçok olumsuzluğu da getirmektedir bireysel ve toplumun bu negatif etkiden zarar görmemesi için yapılacak çalışmaların tamamen devlet araştırmacıları gözetiminde yapılmalı ve pozitif etkilerle sağlıklı bir ekonomik aynı zamanda kültürel kalkınma sağlanmalıdır.

SONUÇ

Transfer faaliyetlerde demir yolunun diğer ulaşım kanallarına entegre olması demir yolunun önemini artırmaktadır. Demiryolu ile yük ve yolcu taşımacılığında fiziki şartların oluşturulması için "takingoff" aşamasının tamamlanmasına ihtiyaç vardır. Şöyle ki; bir uçağın herhangi bir sudan veya karadan havalanması için belirli bir itiş gücüne ihtiyaç duymaktadır. Demir yolu yatırımlarında da yüksek olan ilk maliyetlerin devlet tarafından gerçekleştirilmesi sektör için itiş gücü oluşturacaktır. Fiziki şartlar oluştuktan sonra sektör kendini idame ettirecektir. Nitekim son on yıl da yapılan çalışmalara bakıldığında demiryolu ve bağlı faaliyetler özel sektöre açılması için gereken yasal düzenleme AB müktesebatıyla uyumlu bir şekilde yorulmuştur. Böylelikle ulaşım sektöründe devlet ilk yatırım maliyetlerini üstlenerek özel sektör için yatırım olanağı sağlayacaktır. Bölgelerin kalkınması için kamu

özel sektör faaliyetlerde bulunacaktır. Kars vilayeti lojistik merkez uygulaması ve BTK projesi Kars vilayetinin kalkınması için itiş gücü olacaktır. Bu iki proje birbirini tamamlayıcı niteliktedir. Bilindiği üzere BTK projesi Türkiye-Azerbaycan-Gürcistan gibi üç ülkenin demiryolu hattı birleştirmekle kalmayacak, Asya-Avrupa bağlantısı köprü konumunda olacaktır. Ancak transit geçişlerin Kars'a artı bir etki sağlamayacağı ortadır. Dolayısıyla bu geçiş güzergâhında bölgeye katma değer oluşturması için lojistik üs kurulumuna ihtiyaç vardır. Kars-Trabzon, Kars-Iğdır demir yolu hattı projesi ve Kars-Edirne bağlantı hatlarında yeni demir yolu ulaşım güzergâhları ve hızlı tren projeleri hesaba katıldığında Kars'da oluşturulacak olan lojistik merkezin önemi daha da anlaşılmaktadır. *Bu üsler, teknik ve hukuki altyapısı ile coğrafi konumu elverdiği ölçüde, yerel ölçekten başlayarak bölgesel, uluslararası ve küresel boyutta bir cazibe merkezi olabilmektedir.* (Kara vd., 2009: 80)

Bölgede artan yoğunluk ve ilgi buradaki turizm'e ilginin artmasını sağlayarak bölgenin turizm gelirlerine de olumlu anlamda etki edecektir. Artan ticari etkinlikler komşu ülkeler arasında diplomatik ve Sosyal ilişkileri de arttıracaktır. Yükselen ticaret hacmi bölgede refah ortamı sağlayacaktır. Aşırı yoksullaşmayı önleyici vergi politikaları ve sosyal güvenlik sistemleri devreye sokulması gerekir. Lojistik merkezin kurulması, Bölgedeki üniversitelerin kapasitelerinin artmasına, Bölgenin teknokent kurma gücüne erişmesine ve üniversite-sanayi işbirliği zemininin hazırlanmasına imkân sunacaktır. Kars'ta lojistik merkezin kurulması, Bölgenin taşımacılık sektöründeki konumunu uluslararası arenada rekabet edebilir hale yükseltebileceği gibi, Bölge illerinin sınır ülkeleri ile daha fazla ticaret yapabilme potansiyelini de arttıracaktır. Asya'dan Avrupa'ya kesintisiz yük taşınması konusunda köprü konumuna gelecek olan Türkiye'nin stratejik önemi yerini daha da pekiştirecektir. Sürdürülebilir kalkınma yaklaşımı açısından tüm araçlar etkin bir şekilde kullanımı bölgede yeni bir çığır açmasına neden olacaktır.

Aynı zamanda BTK hattı ile yapılaştırılacak olan yeni ihracat alanı bölgesel kalkınmanın yanı sıra ulusal anlamda ödemeler bilançosunda olumlu etki gösterecek ve dış ödemeler bilançosunda aktif rol üstlenecektir. BTK hattının hayata geçmesi ile birlikte gerek ürün ve mamullerin ihracı bölgesel kalkınmayı artırarak Kars ve Doğu Anadolu bölgesine olan ilgiyi gün yüzüne çıkaracaktır. Ulusların birliği ve turizm çerçevesinden bakıldığında yabancı ülke vatandaşları ile kültür alışverişi hız kazanacak ve ulusların yapısal değişikliği ve kaynaşmasına olanak sağlayacaktır. Meydana gelecek bu yeni sosyokültürel çevrenin istek ve düşüncelerinin ortak olması yapılacak üretim ve ticareti hızlandıracak yabancı sermayenin yurtiçine girişini kolaylaştırıp özendirici duruma getirecektir.

Politik çevre konusu olarak bakıldığında yeterli devlet yardımı, vergi teşviği ve yatırıma yardım paketleri uygulandığında belli gelişim süreci sonucunda bölgesel kalkınma gerçekleşecek ve devletin teşvik ve özendirmesi kalktığına bile sürdürülebilir bir yatırım alanı ortaya çıkacaktır. Yapılan yatırımların bölgesel kalkınma beraberinde yeni istihdam alanları oluşturacaktır dolayısıyla tersine göç söz konusu olacaktır. Görüldüğü üzere BTK hattı ve Lojistik Merkezi sadece Kars için değil tüm Türkiye için değer yaratacak, bölge için sürdürülebilir önemli bir etki oluşturacaktır.



KAYNAKÇA

- Arabacı, İ.B. (2010). “Stratejik Planlamada Çevre Analizi Tekniği Olarak Pest Analiz (FÜ. Eğitim Fakültesi Örneği)”. *e-Journal of New World Sciences Academy Qualitative Studies*, 5 (3):38-49.
- Baki, Ü. (2008), T.C. Kafkas Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Anabilim Dalı, Sürdürülebilir kalkınma kapsamında kars ilminin ekonomik kaynaklarının değerlendirilmesi: Turizm sektörü Örneği: KARS
- Bektaş, G. O. (2005). *Dünya Ticaret hizmetinde gelişmeler ve Türkiye açısından yarattığı fırsatlar*. İstanbul: İGEME sanayi dairesi.
- Kars Valiliği, http://www.karsozelidare.gov.tr/default_b0.aspx?content=352 Erişim: 01.07.2015
- Korkmaz, E. (2007), O Belli, Doğu Kalkınması, KARS 2. Kent Kurultayı Kafkasya’da Ortak Geleceğimiz, 178, İstanbul: Kars Belediyesi
- Çakmak, E. (2007), O Belli, Doğu Kalkınması, KARS 2. Kent Kurultayı Kafkasya’da Ortak Geleceğimiz, 272, İstanbul: Kars Belediyesi
- Çancı, M. ve Erdal M. (2013), Lojistik Yönetim, İstanbul: UTİKAD
- Çakırlar, H (2009), İşletmelerin Lojistik Faaliyetlerinde Dış Kaynak Kullanımı: Trakya Bölgesinde Faaliyet Gösteren İşletmeler Üzerinde Bir İnceleme. Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Edirne.
- Çekerol, G. S. (2013). “Lojistik Yönetimi”. *Mehmet Nejdet TİMUR (Ed). Lojistik Yönetimi* (s.4-6). Eskişehir: Anadolu Üniversitesi
- Çengel, Ö. (2008). *Tedarik Zinciri Yönetimi ve Lojistik Sektöründe bir araştırma*. İstanbul: Bigart Yayınları.
- Davutoğlu, A. (2001). “*Stratejik Derinlik Türkiye’nin Uluslararası Konumu*”. İstanbul: Küre yayınları.
- Dinler, Z. (2011). “*İktisada giriş*”. Bursa: Ekin
- Durmuş, S. Ve Öztürk S. (2014). “Havayolu Taşımacılığında Lojistik Faaliyetler”. “III. Ulusal ve Tedarik Zinciri Kongresi Bildiriler Kitabı”. (s. 8). Trabzon: Harman Yayıncılık.
- Durusu, A. (2011). *Türkiye’de Lojistik Sektörünün Gelişimi Ve Örnek Uygulamaların İncelenmesi*. İstanbul Arel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul
- Erdal, M. (2005). LOJİSTİK ÜS KAVRAMI ve TÜRKİYE ANALİZİ, Erişim:04.03.2015: <http://utikad.org.tr/pdf/Lojistikuskavrami.pdf>
- Eroğlu, F. (2010), Davranış Bilimleri. İstanbul: Beta
- Erol, D. Ve Yıldırım K. (2014). “Ankara Lojistik Üssü ve İtalya Lojistik Merkezleri”. “II. Ulusal ve Tedarik Zinciri Kongresi Bildiriler Kitabı”. (s. 237).
- European Commission (2013). Erişim:01.07.2015, <http://ec.europa.eu/transport/marcopolo/files/calls/docs/2013/successful-applications.pdf>
- Karataş, İ. A. (2012). *Lojistik Üsler Türkiye Ve Avrupa Analizi*, Sosyal Bilimler Enstitüsü Üretim Yönetimi ve Pazarlama Bilim Dalı, Doktora Dersi Ödev Sunumu, Malatya

- Kara, M., Tayfur, L., Basık, H., (2009). “Küresel Ticarete Lojistik Üslerin Önemi ve Türkiye” *Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 6(11):80
- Koban, E. ve Yıldırım Keser H. (2013). *Dış Ticarete Lojistik*. Bursa: Ekin
- Kurnaz, K. (2007). Üretim Merkezlerinden Hammade Taşımacılığının *Karayoluna Etkileri*, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Ankara.
- Milletlerarası Andlaşma. (2007). *T.C. Resmi Gazete*, 27901, 10 Nisan 2011.
- MEB (Milli Eğitim Bakanlığı) (2011). *Ulaştırma Hizmetleri Demiryolu Taşımacılığı*. Ankara: MEB
- Saygılı, M. ve Erdal M. (2013). *Küresel Lojistik*. İstanbul: Dünya yayıncılık
- TCDD (Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları) (Erişim: Mayıs 2015), <http://www.tcdd.gov.tr/Upload/Files/ContentFiles/2010/yurticibilgi/lojistikkoz.pdf>
- T.C. B. S. Ve T. B.(Türkiye Cumhuriyeti Bilim Sanat ve Teknoloji Bakanlığı) (Ekim 2014). *Türkiye 81 İl Sanayi Durum Raporu*. Ankara: Sanayi Genel Müdürlüğü, <http://www.tarsusticaretborsasi.com/DOSYALAR/pdf/81%20IL%20SANAYI%20DURUM%20RAPORU.pdf>
- Tutar, E.,Tutar F, Yetişen H. (2009). “Türkiye’de Lojistik Sektörünün Gelişmişlik Düzeyinin Seçilmiş AB Ülkeleri (Romanya Ve Macaristan) İle Karşılaştırmalı Bir Analizi”. *KMU İİBF Dergisi*, 11(17):7
- “Türkiye’nin Jeopolitik, Jeostratejik Ve Ekostratejik Önemi” (Haziran 2011), Milli Savunma Bakanlığı, Beyaz Kitap: http://www.tasam.org/tr-TR/Icerik_/2317/turkiyenin_jeopolitik_jeostratejik_ve_ekostratejik_onemi
- Ülgen, H. ve S. Kadri, M., (2004), “*İşletmelerde Stratejik Yönetim*”, İstanbul: Literatür Yayınları
- Ülgen, H. ve S. Kadri, M., (2013), “*İşletmelerde Stratejik Yönetim*”, İstanbul: BETA Yayınları
- Ural, S. ve Akyüz Orat, J.(2011), “*T.C. Kafkas Üniversitesi Yayınları KARS TARHI geçmişten Cumhuriyete*”, ERZURUM: Eser Ofset Matbaacılık
- Üs,TDK, Erişim: 03.06.2015, http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_bts&arama=kelime&guid=TDK.GTS.556f6c9ba8cc99.62667824
- “1856’dan 2014’e Demiryolları” (Erişim: Mayıs 2015). “ Demiryolu Sektörü”, http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/UBAK/tr/dokuman_ust_menu/projeler_faaliyetler/20130319_101534_204_1_64.pdf