



# TRA1 VE TRA2 BÖLGELERİ DIŞ TİCARETİNİN ÖZELLİKLERİ VE KARS LOJİSTİK MERKEZİNİN ÖNEMİ

**Prof. Dr. Adem ÜZÜMCÜ<sup>1</sup>, Arő. Gör. Samet TOPAL<sup>2</sup>, Arő. Gör. Murat AKÇA<sup>3</sup>**

## Özet

Erzurum, Erzincan ve Bayburt illerini içine alan TRA1 Bölgesi ile Kars, Ardahan, Iğdır ve Ağrı illerini kapsayan TRA2 Bölgelerinin sosyo-ekonomik gelişmişlik düzeyi Türkiye ortalamasının oldukça gerisindedir. Türkiye'deki 26 Düzey II bölgesi içinde TRA2 Bölgesi 25. sıradadır. TRA1 ve TRA2 Bölgesi illerinin dış ticaretinde son dönemde olumlu gelişmeler görülmektedir. Bölge dış ticaretini Erzurum, Ağrı ve Iğdır illeri sürüklemektedir. Örneğin 2002-2014 yılları arasında Erzurum'un ihracatı 3,7; ithalatı 4,2 kat artış göstermiştir. Ağrı ve Iğdır illerinin aynı dönemde ihracatları sırasıyla 25,2 ve 4,7 kat artış gösterirken ithalatları sırasıyla 6,9 ve 9,1 kat artış göstermiştir. Ağrı, Iğdır ve Ardahan illeri dış ticaret fazlası verirken diğer iller dış ticaret açığı vermektedir. 2014 yılı itibarıyla Kars hariç her iki bölge illerinin ihracatında ilk sırayı imalat sanayi almaktadır. Bölge illeri içinde 2014 yılı itibarıyla Erzurum'un en fazla ihraç ettiği ürün grubu adi metallerden çeşitli eşya (83.fasıl), Ağrı'nın en fazla ihraç ettiği ürün grubu kazanlar, makinalar, mekanik cihazlar (84.fasıl), Iğdır'ın en fazla ihraç ettiği ürün grubu demir ve çelik (72.fasıl), Kars'ın en fazla ihraç ettiği ürün grubu diğer hayvansal menşeli ürünler (5.fasıl) olmuştur.

Bu çalışmada, TRA1 ve TRA2 Bölgeleri illerinin dış ticaret özellikleri yanı sıra, son dönemde artan mal dış ticaretiyle beraber ortaya çıkan lojistik merkez ihtiyacı çerçevesinde bölge illerinde dış ticarete katkı sağlayacak Kars Lojistik Merkezinin (KLM) önemi üzerinde durulmaktadır. Bu bağlamda yapımı ihale aşamasına gelen KLM'nin serhat illerinde ekonomik faaliyetlerin canlanmasına yol açacağı ve bölgesel kalkınma potansiyelini harekete geçirerek Türkiye'nin batısı ile doğusu arasındaki mevcut bölgesel dengesizliklerin azalmasına katkı sağlayacağı düşünülmektedir.

## Anahtar Kelimeler:

TRA1 ve TRA2 Bölgesi, Dış Ticaret, Bölgesel Kalkınma, Kars Lojistik Merkezi

**JEL Kodları: R11, R40, F19, I32**

1 Kafkas Üniversitesi İİBF İktisat Bölümü, e-posta: ademuzumcu@kafkas.edu.tr

2 Kafkas Üniversitesi, İktisat Bölümü, e-posta: asttopal@hotmail.com

3 Kafkas Üniversitesi, İktisat Bölümü, e-posta: murat\_209@yahoo.com

## **FOREING TRADE PROPERTIES OF TRA1 AND TRA2 REGIONS AND THE IMPORTANCE OF KARS LOGISTICS CENTER**

### **Abstract**

TRA1 Region's which include Erzurum,Erzincan,Bayburt and TRA2 Region's which include Kars, Ardahan, Iğdır and Ağrı, socio-economic development level is far behind Turkey's average. TRA2 Region is at 25th place of 26 Level 2 Regions in Turkey. It has seen positive developments in citys of TRA1 and TRA2 Region's foreign trade recently. Erzurum, Ağrı and Iğdır are dragging the region's foreign trade. For example, between 2002-2014 Erzurum's export increased 3,7 times and import increased 4,2 times. In the same period Ağrı and Iğdır's exports increased respectively 25,2 and 4,7 times, and imports increased 6,9 and 9,1 times. While Ağrı, Iğdır and Ardahan have foreign trade surplus the other citys have foreign trade deficit. Expect Kars, manufacturing take the first place in exports of the citys of both of regions. In the region citys, the most exported product group of Erzurum is various articles of base metal (83th section), the most exported product group of Ağrı is boilers, machinery and mechanical appliances (84th section), the most exported product group of Iğdır is iron steel (72nd section), the most exported product group of Kars is other products of animal origin (5th section) as of 2014.

In this study, besides of foreign trade properties of TRA1 and TRA2 Regions, it is emphasizes to Kars Logistics Center (KLC), which contribute foreign trade at region citys within the logistics center requirement framework with the resulting increasing goods foreign trade in last period. In this context, the KLC which is in tender phase, leads to economic activities revival of border citys and prompt the regional development potential. It is believed that KLC will contribute to the reduction of recent regional imbalances between east and west of Turkey.

### **Keywords:**

TRA1 and TRA2 Region, Foreign Trade, Regional Development, Kars Logistics Center

**Jel Codes: R11, R40, F19, I32**



## 1) Giriş

Türkiye’de bölgesel dengesizliklerin olumsuz etkilerini azaltmak amacıyla kalkınma planları uygulamasına geçilen 1963 yılı sonrasında bölgesel planlama denemeleri yapılsa da, homojen ve polarize bölge mantığıyla gerçekleştirilmek istenen, ülke ulusal planını bölgesel dilimlere ayırmaktan uzak bu denemeler genelde sonuçsuz kalmıştır. Ayrıca 1971 yılı sonrası Kalkınmada Öncelikli Yörelere (KÖY) uygulaması ile az gelişmiş bölgeler geliştirilmek istense de, bu amaca da ulaşılammıştır. Ülkemizin doğusu ile batısı arasında bölgesel dengesizliklerin arttığı bu ortamda Avrupa Birliği (AB) ile tam üyelik yolunda mesafe kat edilmeye başlanan 1999 yılı Helsinki Zirvesi sonrası, Türkiye’de bölgesel dengesizlikleri azaltma ve bölgesel kalkınma politikalarının AB bölgesel kalkınma politikalarına uyumu amacıyla 2002 yılında Bakanlar Kurulu kararı ile ülkeyi bölgesel dilimlere ayıran İstatistiki Bölge Birimleri Sınıflandırması (İBBS) yapılmıştır. Bu sınıflandırmada Düzey-I olarak 12 bölge, Düzey-II olarak 26 bölge, Düzey-III olarak 81 bölge (il) belirlenmiştir. İBBS’ye göre iller, Düzey-III olarak tanımlanmış; ekonomik, sosyal ve coğrafi yönden homojen veya benzer özellikler gösteren komşu iller Düzey-I ve Düzey-II olarak düşünülmüştür.

Düzey I olarak belirlenen 12 bölge arasında yer alan TRA Bölgesi, Kuzeydoğu Anadolu Bölgesi olarak adlandırılmıştır. TRA Kuzeydoğu Anadolu Bölgesi, iki alt Düzey II bölgesinden oluşmaktadır. Bunlardan TRA1 Erzurum Alt Bölgesi; Erzurum, Erzincan ve Bayburt illerini, TRA2 Ağrı Alt Bölgesi ise Kars, Ardahan, Iğdır ve Ağrı illerini içine almaktadır. Bu yedi ilin yer aldığı bu bölgedeki illerin sosyo-ekonomik gelişmişlik düzeyleri oldukça geridir ve ekonomik faaliyetler daha çok tarım ve tarıma dayalı sanayi biçiminde şekillenmektedir. Bölgede kalkınma çabalarını desteklemek amacıyla 1998’de hazırlanan 14 ili içine alan Doğu Anadolu Bölgesi Ana Planı (DAP) bağlamında DAP bölge idaresi Erzurum ilinde bulunmaktadır. Ayrıca 2006’dan itibaren DPT koordinatörlüğünde oluşturulan ve 2011’de Kalkınma Bakanlığına bağlanan Bölgesel Kalkınma Ajansları bağlamında TRA1 Bölgesinde Erzurum merkezli Kuzeydoğu Anadolu Bölgesi Kalkınma Ajansı (KUDAKA) ve TRA2 Bölgesinde Kars merkezli Serhat Kalkınma Ajansı (SERKA) bölgesel kalkınma çabaları çerçevesinde faaliyet göstermektedir.

Bölge illeri içinde sınırda bulunan TRA2 bölgesi illerinin dış ticareti de oldukça düşük düzeydedir. Bununla birlikte son dönemde bölge illerinin dış ticaretinde görülen gelişmeler umut vericidir. Bu çerçevede Türkiye’nin artan dış ticaretiyle birlikte lojistik faaliyetlerin artması TCDD öncülüğünde lojistik merkezlerin kurulmasını gündeme getirince, Kuzeydoğu Anadolu Bölgesi illeri içinde Erzurum ve Kars illerinde lojistik merkezlerin kurulması söz konusu olmuştur. Bu bağlamda Erzurum ili Palandöken Lojistik Merkezi inşaatında büyük mesafe alınmıştır. Buna karşılık Kars Lojistik Merkezinin (KLM) inşaat ihaleleri öncesi hazırlıklar halen devam etmekte, bölge açısından önemli bir kamu yatırımı olarak bölge dış ticaretinin gelişmesine ve bölgenin kalkınmasına hizmet etmesi beklenmektedir.

Bölgesel dengesizliklerin azaltılması ve bölge dış ticaretinin gelişimini görmek açısından bu iki düzey bölgesinin dış ticareti ve KLM’nin önemini ele alınmaya çalışıldığı bildirinin

planı şu şekildedir. İkinci başlıkta TRA1 ve TRA2 bölgelerinin genel ekonomik görünümü, üçüncü başlıkta TRA1 ve TRA2 bölgeleri dış ticaretinin 2002 yılı sonrası gelişimi ve temel özellikleri, dördüncü başlıkta bu bölgelerin dış ticaretinin yapısal görünümü üzerinde durulmaktadır. Beşinci başlıkta KLM'nin kurulma çabaları ve bölge dış ticareti açısından önemi değerlendirilmeye çalışılmakta ve sonuç kısmında ülkemizdeki bölgesel dengesizlikleri azaltma bağlamında bu iki düzey 2 bölgesinin dış ticaretinin gelişiminin ve lojistik faaliyetlerin önemi vurgulanmaktadır.

## 2) TRA1 ve TRA2 Bölgelerinin Ekonomik Görünümü

TRA1 bölgesinde başta tarım ve hayvancılık olmak üzere uluslararası geçiş güzergahı olmasından dolayı ticaret ve hizmetler sektörü yüzyıllardır devam eden ekonomik faaliyetler olarak göze çarpmaktadır. Turizm sektörü, son dönemde gelişme göstererek sosyoekonomik kalkınmaya katkı sağlayan önemli bir sektör haline gelmiştir. Sanayi üretimi ise özel sektör yatırımlarıyla gelişme göstermekle birlikte görece yavaş bir gelişim seyri izlemektedir. (KUDAKA, 2013: 69).

Bu noktada bu iki bölgede üretilen katma değer ile üretilen katma değerın sektörel dağılımı yanısıra bölgelerdeki istihdamın sektörel dağılımına ve bölgenin sosyo ekonomik gelişmişlik endeks (SEGE) değerleri açısından durumlarına geçilebilir.

### 2.1. Bölgesel Katma Değer ve Sektörel Dağılımı

Bu iki bölgenin ekonomik görünümünün incelenmesi amacıyla öncelikle bölgesel katma değerinin gelişimi ve sektörel dağılımına bakılabilir. Bilindiği gibi Türkiye'de iller düzeyinde GSYİH verilerinin TÜİK tarafından üretilmesine 2001'de son verilmiş, bunun yerine 26 Düzey II bölgesi için bölgesel gayri safi katma değer (GSKD) verileri üretilmeye başlamıştır. Bölgesel GSKD verilerinin başlangıcı 2004 yılıdır ve en son 2011 yılı verileri bulunmaktadır. Bu çerçevede TRA1 ve TRA2 bölgeleri, bölgesel GSKD verileri incelendiğinde Tablo 1'de anlaşılacağı gibi, TRA1 bölgesinin ürettiği GSKD yaklaşık 10,6 milyar TL ve TRA2 bölgesinin GSKD düzeyi ise yaklaşık 7,7 milyar TL'dir. Bu çerçevede 2011 yılı itibarıyla bu iki bölgenin Türkiye içerisinde üretilen toplam GSKD içindeki payları oldukça düşüktür. Toplamda iki bölgenin ülke tarımsal GSKD içindeki payı % 3,5; ülke sanayii GSKD içindeki payı sadece % 0,9 ve hizmetler sektörü GSKD içindeki payı %1,5 düzeyindedir. Bu iki bölgenin ürettiği toplam GSKD'in Türkiye GSKD içindeki payı ise yalnızca % 1,5 düzeyindedir.

**Tablo 1: TRA1-TRA2 Bölgesi, Bölgesel GSKD ve Türkiye İçindeki Payı: 2011 (Bin TL ve %)**

	TARIM	%	SANAYİ	%	HİZMETLER	%	GSKD	%
TRA1	1.839.156	1,7	2.115.500	0,6	6.637.771	0,9	10.592.427	0,9
TRA2	1.906.694	1,8	1.076.938	0,3	4.701.548	0,6	7.685.179	0,6
TÜRKİYE	103.635.252	100	316.326.396	100	730.491.491	100	1.150.453.139	100

Kaynak: TÜİK (2014), **Gayri Safi Katma Değer: Bölgesel Sonuçlar 2004-2011**, Ankara: Nisan 2014: ss. 50-51.



TRA1 ve TRA2 bölgeleri ve Türkiye’de üretilen gayri safi katma değer (GSKD), 2004, 2008 ve 2011 yılları itibarıyla sektörel dağılımı da Tablo 2’de yer almaktadır. Tablodaki dağılım incelendiğinde bu bölgeler ile Türkiye arasında büyük farklılıklar görülmektedir. Örneğin 2004’de Türkiye’de tarım sektörünün toplam GSKD içindeki payı %10,7 iken TRA2 bölgesinde bu oran %34,5 ve TRA1 bölgesinde %23,4 düzeyindedir.

**Tablo 2: TRA1, TRA2 Bölgesi ve Türkiye’de GSKD’in Sektörel Dağılımı (%)**

	Tarım			Sanayi			Hizmetler		
	2004	2008	2011	2004	2008	2011	2004	2008	2011
TRA1	23,5	16,8	17,4	17,5	16,9	20,0	59,0	66,4	62,7
TRA2	34,5	24,6	24,8	11,9	12,6	14,0	53,7	62,8	61,2
Türkiye	10,7	8,5	9,0	28,0	27,2	27,5	61,3	64,3	63,5

*Kaynak: TÜİK (2014), Gayri Safi Katma Değer: Bölgesel Sonuçlar 2004-2011, Ankara: Nisan 2014: ss. 54-55.*

Tabloda görüldüğü gibi, sanayi sektöründe durum tam tersidir, Türkiye’de sanayi sektörünün toplam katma değer içindeki payı 2004’de %28 iken TRA2 bölgesinde %11,9 ve TRA1 bölgesinde %17,5 oranındadır ve her iki bölgede az da olsa sanayi sektöründe gelişme görüldüğünden söz edilebilir. Örneğin 2011 yılı itibarıyla sanayi sektörünün her iki bölgenin GSKD içindeki payı TRA1 bölgesinde %20 düzeyine, TRA2 bölgesinde ise %14 düzeyine ulaşmıştır. Hizmetler sektöründe ise bölgelerin değerleri Türkiye değerlerine yakındır. Örneğin 2004’de Türkiye’de hizmetler sektörünün GSKD içindeki payı %61,3 iken TRA2 bölgesinde %53,7 ve TRA1 bölgesinde %59 olmuştur. 2011’de ise TRA2 bölgesinde hizmetler sektörünün GSKD içindeki payı %61,2’ye çıkmış, TRA1 bölgesinde 2008’de Türkiye ortalamasının üstüne (%66,4) çıkan hizmetler sektörü GSKD payı 2011’de %62,7 ile Türkiye’deki hizmetler sektörü payına (%63,5) oldukça yakın düzeyde gerçekleşmiştir. Öte yandan tarımsal GSKD’in TRA2 ve TRA1 bölgesi toplam GSKD içindeki payı zamanla azalarak 2011 yılında TRA2 bölgesinde %24,8 düzeyine ve TRA1 bölgesinde %17,4 düzeyine gerilemiştir. Bununla birlikte, tarımsal GSKD’in toplam GSKD içindeki payı her iki bölgede halen yüksektir ve TRA1 bölgesinde Türkiye ortalamasının iki ve TRA2 bölgesinde Türkiye ortalamasının üç katına yakın düzeydedir.

TRA1 ve TRA2 bölgesi kişi başına GSKD düzeyine bakıldığında ise Tablo 3’de görüldüğü gibi, cari fiyatlarla (TL ve dolar) kişi başına bölgesel katma değerlerin 2011’de TRA1 bölgesinde 9893 TL ve TRA2 bölgesinde 6708 TL düzeyinde gerçekleştiği ve Türkiye ortalamasının sırasıyla %63,8 ve %43,3 düzeyine ulaşabildiği görülmektedir. Bu oranlar, TRA1 bölgesinde kişi başına GSKD düzeyinin Türkiye kişi başına GSKD düzeyinin yaklaşık üçte ikisine yaklaştığı ve TRA2 bölgesinde ise henüz Türkiye düzeyinin yarısına bile ulaşamadığını göstermektedir.

**Tablo 3: TRA1, TRA2 Bölgesi ve Türkiye’de Kişi Başına GSKD, 2004-2011  
(Cari Fiyatlar TL ve %)**

	2004	2008	2011
Türkiye (TL)	7307	12020	15500
TRA1 (TL)	4260	7071	9893
TRA1 / Türkiye (%)	58,3	58,8	63,8
TRA2 (TL)	2933	4613	6708
TRA2 / Türkiye (%)	40,1	38,4	43,3

*Kaynak: TÜİK (2014), Gayri Safi Katma Değer: Bölgesel Sonuçlar 2004-2011, Ankara: Nisan 2014: ss. 56-57.*

## 2.2. Bölgesel İstihdam ve Sektörel Dağılımı

TRA1 ve TRA2 bölgeleri istihdamının sektörel dağılımı incelendiğinde, Tablo 4’den izlenebileceği gibi istihdamın önemli kısmının tarım sektöründe bulunduğu görülmektedir. Örneğin 2004 yılında Türkiye’de tarım sektöründe istihdam miktarı yaklaşık 5,5 milyon kişidir ve tarımda edilenlerin oranı %29,1 düzeyinde iken TRA1 bölgesinde tarımdaki istihdam miktarı 277 bin kişi ve tarımdaki istihdam oranı %70,5 gibi oldukça yüksek düzeydedir. Benzer biçimde TRA2 bölgesinde tarımdaki istihdam miktarı 189 bin kişi ve tarımdaki istihdam oranı %63,3 gibi çok yüksek oranlardadır. TRA2 bölgesi tarımsal istihdam oranı 2014’de yeni seriye göre yaklaşık %60 (232 bin kişi) ve TRA1 bölgesinde yaklaşık %51 (175 bin kişi) düzeyine inmiştir. TÜİK’in 2014 yılındaki yeni serilerine göre tarımsal istihdam ve oransal paylarının bu iki bölgede 2013 yılı ile karşılaştırıldığında arttığı dikkat çekmektedir. 2004 yılı verileri ile karşılaştırıldığında tarımsal istihdamın bölgelerin toplam istihdamı içindeki oransal payı görece azalsa bile bu oranlar Türkiye’nin 2014’deki yeni seriye göre yaklaşık %21 oranındaki tarımsal istihdam düzeyinin 2 veya 2,5 katını bulmaktadır. Ayrıca tarımdaki istihdam oranı yüksek olsa bile bu iki bölgede gerek çiftçi ve gerekse arazi başına tarımsal verimlilik oranı düşüktür. Bu durum ülkemizin Marmara ve Ege bölgesinin tarımsal katma değer oranı ile karşılaştırıldığında görülebilmektedir.

Bu iki bölgede tarımdan sonra en fazla istihdamın olduğu sektör, hizmetlerdir. Türkiye ortalamasından uzak olsa da TRA1 bölgesi açısından tarım sektöründe olduğu gibi belirgin bir uçurum yoktur. Örneğin yeni seriye göre 2014’de hizmetlerdeki istihdamın Türkiye’deki oranı %51 iken TRA1 bölgesinde %37,3 düzeyindedir. Yeni seriye göre TRA1 bölgesinde son yılların aksine hizmetler istihdamının tarımsal istihdamın gerisinde kaldığı görülmektedir. Öte yandan TRA2 bölgesi hizmetler sektörü istihdamı yeni seriye göre %26,4 oranı ile Türkiye ortalamasının yaklaşık yarısına ancak ulaşabilmektedir. Yine tabloda görüldüğü gibi sanayi sektöründeki istihdam oranı da Türkiye’nin oldukça gerisindedir. 2014 yılı öncesinde olduğu gibi inşaat sektörü istihdamının sanayi istihdamına dahil olduğu yeni seriye göre 2014’de Türkiye’de sanayi sektöründe istihdam edilenlerin oranı yaklaşık %28 iken sanayinin toplam istihdam içindeki payı TRA1 bölgesinde %12 ve TRA2 bölgesinde %14’ü ancak bulmaktadır. Bununla birlikte 2004 yılıyla karşılaştırıldığında iki bölgede sanayi sektörü istihdamının artması iki bölge açısından olumlu bir gelişmedir.



**Tablo 4: TRA1-TRA2 Bölgeleri ve Türkiye’de İstihdamın Sektörel Dağılımı (Bin Kişi ve %)**

Bölge	Yıl		Tarım (%)	Sanayi * (%)	Hizmet (%)	Toplam
TRA1	2004	Bin Kişi	277	15	102	393
		%	70,5	3,8	26,0	-
	2013	Bin Kişi	139	35	139	313
		%	44,3	11,2	44,5	-
	2014**	Bin Kişi	175	41	128	345
		%	50,8	11,9	37,3	-
TRA2	2004	Bin Kişi	189	15	95	299
		%	63,3	4,9	31,8	-
	2013	Bin Kişi	208	58	119	385
		%	54,0	15,0	31,0	-
	2014**	Bin Kişi	232	55	103	390
		%	59,6	14,0	26,4	-
TÜRKİYE	2004	Bin Kişi	5.713	4.885	9.033	19.632
		%	29,1	24,9	46,0	-
	2013	Bin Kişi	6.015	6.737	12.771	25.524
		%	23,6	26,4	50,0	-
	2014**	Bin Kişi	5.470	7.227	13.235	25.933
		%	21,1	27,9	51,0	-

Kaynak: TÜİK (2015a), **İşgücü İstatistikleri, Bölgesel Sonuçları, Eski Seri (2004-2013)**.

TÜİK (2015b), **İşgücü İstatistikleri, Bölgesel Sonuçları, Yeni Seri (2014)**.

\* İnşaat sektörü sanayi istihdamı içinde yer almaktadır. \*\*2014 yılı yeni istihdam serileri.

### 2.3. Bölge İllerinin Sosyo-ekonomik Gelişmişlik Endeksi (SEGE) ve İller Arası Rekabetçilik Sıralaması

Devlet Planlama Teşkilatı (DPT) tarafından 1996 ve 2003 yıllarında gerçekleştirilen illerin sosyo-ekonomik gelişmişlik endeksi (SEGE) sıralaması, 2011 yılında bu kurumun Kalkınma Bakanlığına bağlanması sonrası farklı göstergeleri içerecek biçimde 2011 yılında yenilenmiştir. Daha önceki iki çalışmadan farklı göstergeleri içerdiği için önceki çalışmalarla karşılaştırma için uygun olmadığı belirtilen bu çalışmada, iller sosyoekonomik gelişmişlik düzeylerine göre, Tablo 5’de görüldüğü gibi, altı farklı bölgeye ayrılmıştır.

**Tablo 5: SEGE – 2011 İl Grupları**

1. Bölge	2. Bölge	3. Bölge	4. Bölge	5. Bölge	6. Bölge
Ankara	Adana	Balıkesir	Afyonkarahisar	Adıyaman	Ağrı
Antalya	Aydın	Bilecik	Amasya	Aksaray	Ardahan
Bursa	Bolu	Burdur	Artvin	Bayburt	Batman
Eskişehir	Çanakkale	Gaziantep	Bartın	Çankırı	Bingöl
İstanbul	Denizli	Karabük	Çorum	Erzurum	Bitlis
İzmir	Edirne	Karaman	Düzce	Giresun	Diyarbakır
Kocaeli	Isparta	Manisa	Elazığ	Gümüşhane	Hakkari
Muğla	Kayseri	Mersin	Erzincan	Kahramanmaraş	Iğdır
	Kırklareli	Samsun	Hatay	Kilis	Kars
	Konya	Trabzon	Kastamonu	Niğde	Mardin
	Sakarya	Uşak	Kırıkkale	Ordu	Muş
	Tekirdağ	Zonguldak	Kırşehir	Osmaniye	Siirt
	Yalova		Kütahya	Sinop	Şanlıurfa
			Malatya	Tokat	Şırnak
			Nevşehir	Tunceli	Van
			Rize	Yozgat	
			Sivas		
8 İL	13 İL	12 İL	17 İL	16 İL	15 İL

*Kaynak: Kalkınma Bakanlığı (2013), İllerin ve Bölgelerin Sosyo-Ekonomik Gelişmişlik Sıralaması Araştırması (SEGE 2011), Bölgesel Gelişme ve Yapısal Uyum Müdürlüğü, Ankara.*

Bu çerçevede yapılan guruplamaya göre, en gelişmiş birinci bölgede 8 il, ikinci bölgede 13 il, üçüncü bölgede 12 il, dördüncü bölgede 17 il, beşinci bölgede 16 il ve altıncı bölgede 15 il bulunmaktadır. TRA1 bölgesi oluşturan illerden Erzurum ve Bayburt sosyoekonomik gelişmişlik düzeyine göre beşinci bölge iller arasında yer almaktadır, Erzincan ise dördüncü bölge iller arasında yer almaktadır. TRA2 bölgesini oluşturan Ağrı, Ardahan, Iğdır ve Kars illeri en az gelişmiş altıncı bölge illeri arasında yer almaktadır. Bu bağlamda, TRA1 ve TRA2 bölgesinde bulunan illerin SEGE değerleri incelendiğinde, Tablo 6'da görüldüğü gibi TRA1 bölgesi illerinden Erzincan -0,1056 endeks değeri ile dördüncü grup iller arasında ve 81 il arasında 45. sıradadır. Erzurum -0,4327 endeks değeri ile beşinci grup iller arasında ve 81 il arasında 59. sıradadır, Bayburt ise -0,5946 endeks değeri ile beşinci grup iller arasında ve 81 il arasında 64. sıradadır. TRA2 bölgesi illerinden Kars -1,0923 endeks değeri ile altıncı grup illeri arasında ve 81 il arasında 68. sıradadır. Iğdır -1,1184 endeks değeri ile altıncı grup iller arasında ve 81 il arasında 69. sıradadır. Ardahan -1,1384 endeks değeri ile altıncı grup iller arasında ve 81 il arasında 71. sıradadır. Ağrı ise -1,6366 endeks değeri ile altıncı grup iller arasında ve 81 il arasında 79. sıradadır.





**Tablo 6: TRA1 ve TRA2 Bölgeleri SEGE Değerleri ve İl Sıralaması**

TRA2	SEGE Bölge Grubu	2011 Sıralaması (81 İl)	Endeks Değeri 2011	TRA1	SEGE Bölge Grubu	2011 Sıralaması (81 İl)	Endeks Değeri 2011
Kars	6	68	-1,0923	Erzurum	5	59	-0,4327
Iğdır	6	69	-1,1184	Erzincan	4	45	-0,1056
Ardahan	6	71	-1,1384	Bayburt	5	64	-0,5946
Ağrı	6	79	-1,6366				

*Kaynak: Kalkınma Bakanlığı (2013), İllerin ve Bölgelerin Sosyo-Ekonomik Gelişmişlik Sıralaması Araştırması (SEGE 2011), Bölgesel Gelişme ve Yapısal Uyum Müdürlüğü, Ankara.*

TRA1 ve TRA2 bölgeleri illerine ilişkin Uluslararası Rekabet Araştırmaları Kurulu (URAK) tarafından hazırlanan iller arası rekabetçilik endeksi ve Ekonomi-Dış Politika Merkezi (EDAM) tarafından açıklanan Türkiye için rekabet endeksinden alınan sonuçlar bu iki bölgedeki ekonomik faaliyetlerin görece yetersizliğine ışık tutacak niteliktedir. URAK tarafından yapılan 2007-2008 çalışma sonuçlarına göre TRA1 bölgesi illeri içindeki ekonomisi güçlü ili Erzurum, iller arası rekabetçilik açısından 2007-2008 çalışması sonuçlarına göre 28. sırada iken 2008-2009 çalışmasında 27 sıra ve 2009-2010 çalışmasında 25 sıraya yükselmiştir. Erzincan, URAK'ın 2007-2008 çalışmasında 45 sırada iken 2008-2009 çalışmasında 53 sıraya gerilemiş, 2009-2010 çalışmasında 49. sırada yer bulmuştur. Bayburt ili URAK'ın 2007-2008 ve 2008-2009 çalışmasında 76. sırada iken 2009-2010 çalışmasında 75 sıraya yükselmiştir (URAK, 2011: 102-105). EDAM çalışması sonuçlarına göre 2009 yılı itibarıyla rekabetçilik endeksi açısından Erzurum 53. sırada, Erzincan ili 57 sırada ve Bayburt ili ise 66 sırada bulunmaktadır. (EDAM, 2009: 11)

URAK çalışmasına göre TRA2 bölgesindeki Kars ili 2007-2008 çalışmasında 68 sırada iken 2008-2009 çalışmasında 67. sıraya çıkmış, ancak 2009-2010 çalışmasında yeniden 68. sıraya yerleşmiştir. EDAM tarafından 2009'da yapılan çalışmada ise Kars ili 65. sırayı almıştır (SERKA, 2012: 3-4). Benzer biçimde URAK tarafından yapılan çalışmalarda önce 77. sırayı alan, daha sonra 70. sıraya yükselen Ağrı sonraki çalışmada yeniden 79. sıraya inmiş, EDAM çalışmasına göre 80. sırada yer bulmuştur (SERKA, 2013a: 5-7). Iğdır ili URAK çalışmalarında sırasıyla 75; 69 ve 72. sıralarda yer bulmuş, EDAM çalışmasında ise 70. sırada değerlendirilmiştir (SERKA, 2013b: 7-8). Ardahan ili URAK'ın ilk iki çalışmasında 79. sırada iken son çalışmada 78. sırada değerlendirilmiş, EDAM çalışmasında ise 73. sırada görülmüştür (SERKA, 2013c: 2-4).

### 3) TRA1 ve TRA2 Bölgeleri Dış Ticaretinin Özellikleri

TRA1 ve TRA2 bölgelerine dış ticaret özellikleri bağlamında bakıldığında TRA1 bölgesi illerinin TRA2 bölgesinden farklılaştığı söylenebilir. TRA2 bölgesinin dört ülke ile sınırı bulunmaktadır. TRA2 bölgesinin doğusunda Ermenistan, güneydoğusunda İran ve Nahçıvan, kuzeyinde ise Gürcistan bulunmaktadır. TRA2 bölgesi, özellikle Kafkasya ve Orta Asya hattında önemli bir stratejik konuma sahiptir ve bölgedeki illerde yolcu, yük ve araçların giriş ve çıkış yaptıkları Gürbülak (İran), Dilucu (Nahçıvan) ve Türkgözü (Gürcistan) gümrük kapıları

aktif hizmet vermektedir. Bu açık kapıların yanı sıra kapalı 4 adet gümrük kapısı mevcuttur. Bunlar; Boralan, Alican, Doğu Kapı ve Aktaş sınır kapıdır (Karabulut, 2005). Aktaş sınır kapısının 2015 yılı içinde açılması için çalışmalar devam etmekte ve TRA2 bölgesindeki aktif sınır kapıları bölge illerine dış ticaret açısından büyük bir potansiyel oluşturmaktadır (Üzümcü, Tokucu ve Ergiçay, 2015: 200-203). Fakat bu potansiyelin bölge ekonomisine çok büyük bir katkı yaptığı söylenemez. Iğdır ve Ağrı'da bulunan sınır kapılarından aktif olarak ticaret yapılmaktadır, Ardahan'da bulunan sınır kapısında ise belli kotalar ile ticaret yapılmaktadır. Kapalı olan sınır kapılarının da açılmasıyla bölgenin dış ticaret kapasitesinin artması beklenmektedir. TRA1 bölgesinde olduğu gibi TRA2 bölgesinde de dış ticaret yoğun olarak imalat sanayi ve tarım ürünlerinde yoğunlaşmıştır (SERKA, 2010: 65-67).

Bu noktada TRA1 ve TRA2 bölgelerinin mevcut dış ticaretinin gelişimi üzerinde bölgesel düzeyde ve iller düzeyinde ele alabiliriz.

### 3.1. TRA1 ve TRA2 Bölgeleri Dış Ticaretinin Gelişimi

TRA1 ve TRA2 bölgeleri dış ticareti, Tablo 7'de görüldüğü gibi, son on yıl içerisinde artış göstermiş olsa da Türkiye dış ticareti içerisinde büyük bir paya sahip olamamıştır. Bu bağlamda 2002 yılında 36 milyar dolar seviyesinde olan Türkiye ihracatı 2014 yılı itibariyle 157 milyar dolara çıkarken TRA1 bölgesinin ihracatı 7,6 milyondan 40,3 milyona, TRA2 bölgesi ihracatı ise 25,6 milyondan 207,4 milyona ve Grafik 1'de görüldüğü gibi, iki bölgenin toplam ihracatı da 247,7 milyona yükselmiştir. İki bölgenin toplam ihracatının Türkiye ihracatı içindeki payı en yüksek değerine yaklaşık %0,2 ile 2010 yılında ulaşabilmiştir. Tabloda görüldüğü gibi, 2002-2007 yılları arasında sürekli artış gösteren iki bölgenin ihracat rakamları 2008 küresel finans krizi ile birlikte Türkiye ihracatındaki azalışa da bağlı olarak düşüş göstermiş ve sonraki yıllarda dalgalı bir seyir izlemiştir.

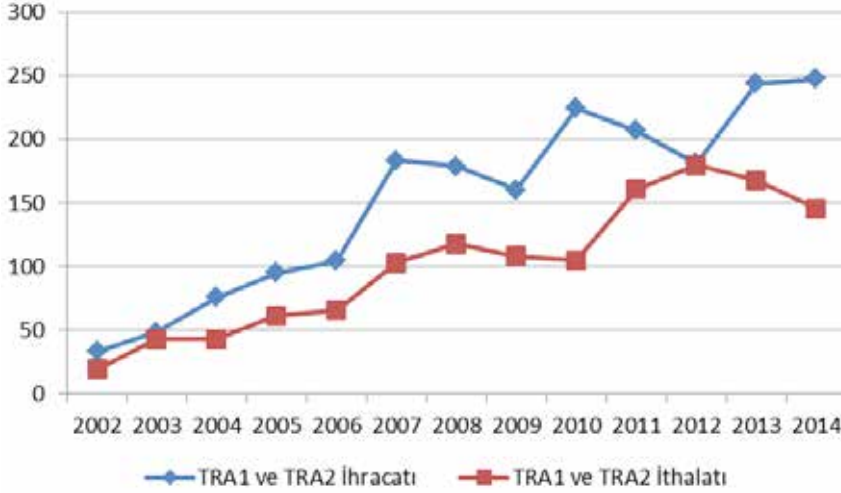
**Tablo 7. TRA1 ve TRA2 Bölgeleri Dış Ticaretinin Gelişimi (milyon dolar ve %)**

YIL	İHRACAT					İTHALAT				
	TRA1	TRA2	TRA1+ TRA2	TOPLAM İHRACAT	TRA1+TRA2/ TOP. İHR. %	TRA1	TRA2	TRA1+ TRA2	TOPLAM İTHALAT	TRA1+TRA2/ TOP. İTH. %
2002	7,6	25,7	33,3	36.059	0,09	8,7	10,8	19,5	51.554	0,04
2003	10,9	37,4	48,3	47.253	0,10	29,1	14,0	43,1	69.339	0,06
2004	15,6	60,2	75,8	63.167	0,12	21,4	21,6	43,0	97.540	0,04
2005	22,8	72,6	95,3	73.476	0,13	16,4	45,2	61,6	116.774	0,05
2006	21,7	82,7	104,5	85.535	0,12	20,7	44,8	65,5	139.576	0,05
2007	29,5	154,0	183,5	107.272	0,17	42,7	60,3	103,0	170.063	0,06
2008	40,0	138,9	178,9	132.027	0,14	37,9	79,9	117,8	201.964	0,06
2009	34,3	126,1	160,4	102.143	0,16	59,5	48,6	108,1	140.928	0,08
2010	42,6	182,1	224,6	113.883	0,20	36,8	68,0	104,8	185.544	0,06
2011	28,3	178,5	206,8	134.907	0,15	79,3	81,6	160,9	240.842	0,07
2012	49,3	131,9	181,2	152.462	0,12	91,2	88,3	179,5	236.545	0,08
2013	46,2	197,7	243,8	151.803	0,16	62,8	105,0	167,8	251.661	0,07
2014	40,3	207,4	247,7	157.614	0,16	59,5	85,8	145,3	242.177	0,06

Kaynak: TÜİK (2015c), **Dış Ticaret İstatistikleri, Dinamik Sorgulama Sonuçları.**



TRA1 ve TRA2 bölgeleri ihracat rakamlarında olduğu gibi ithalat rakamlarında da Türkiye içerisindeki payı oldukça düşüktür. 2002-2014 yılları arasında ithalat içerisindeki payı 0,03 ile 0,08 arasında dalgalanmış ve en yüksek paya 0,08 ile 2009 ve 2012 yıllarında sahip olmuştur. TRA2 bölgesinde bulunan illerin hepsinin bir ülke ile sınır kapısına sahip olması bu bölgenin ihracat rakamlarının TRA1 bölgesine oranla daha yüksek olmasının başlıca sebebidir.



**Grafik 1: TRA1 ve TRA2 Bölgeleri Dış Ticaretinin Gelişimi (2002-2014)**

Türkiye dış ticaretinin aksine, grafikte de görüldüğü gibi, TRA1 ve TRA2 bölgelerinin toplam dış ticareti genel olarak açık vermemektedir. Sadece 2007 yılında 14 milyon dolar, 2009 yılında 20 milyon dolar ve 2010 yılında ise 40 milyon dolar dış ticaret açığı vermiştir, diğer bütün yıllarda ise dış ticaret fazlası vermiştir. Bu veriler ışığında bölgelerin ihracatlarının ithalatlarını karşıladığını söyleyebiliriz.

### 3.2. TRA1 Bölgesi İlleri Dış Ticaretinin Gelişimi

Bölgenin nüfus ve toprak bakımından en büyük ili olan Erzurum dış ticarete de bölgede en büyük paya sahiptir. 2002'de bölgeden yapılan ihracatın %92'si Erzurum'dan yapılmıştır. Bu ilin ihracatı Tablo 8'de görüldüğü gibi, 2012'de 46 milyon dolara yaklaşıp da bölge ihracatında Erzurumun payı gerileyerek 2014'de %82'ye inmiştir. Oransal payın düşmesindeki ana neden Erzincan'dan yapılan ihracatın geçmiş yıllara göre büyük oranda artmasıdır. Erzurum'un ihracat rakamları kriz dönemleri hariç, genelde istikrarlı bir seyir izlerken aynı şeyi Erzincan ve Bayburt için söylemek mümkün değildir. Erzincan ili 2009'da 9,7 milyon dolar ihracat yaparken 2010'da sadece 1,3 milyon dolarlık ihracat yapmıştır, Bayburt ili 2009'da sadece 177 bin dolarlık ihracat yaparken 2010'da 2,7 milyon dolar ve 2011'de 3,2 milyon dolar tutarında ihracat yapmıştır.

**Tablo 8: TRA1 Bölgesi İlleri Dış Ticaretinin Gelişimi (2002-2014, Dolar)**

YIL	İHRACAT			İTHALAT		
	ERZURUM	ERZİNCAN	BAYBURT	ERZURUM	ERZİNCAN	BAYBURT
2002	7.070.466	364.403	178.258	7.496.153	838.831	409.555
2003	9.854.118	885.926	140.006	9.434.928	19.067.631	634.084
2004	14.171.266	361.460	1.076.112	6.427.219	13.804.240	1.137.724
2005	20.896.483	981.817	895.427	10.262.646	4.972.896	1.146.307
2006	20.545.519	582.545	610.367	15.538.312	2.307.220	2.841.130
2007	27.189.952	1.176.978	1.119.290	35.442.004	4.960.269	2.310.703
2008	34.104.993	5.646.759	266.775	34.068.907	2.707.967	1.129.170
2009	24.362.711	9.759.149	177.064	57.308.018	1.321.538	893.879
2010	38.439.393	1.350.707	2.761.244	25.912.015	8.983.970	1.891.299
2011	22.906.728	2.179.763	3.239.645	50.336.229	25.426.168	3.504.579
2012	45.859.243	3.081.824	347.523	77.800.848	8.227.982	5.145.170
2013	38.423.544	7.430.413	316.416	35.716.446	22.784.833	4.313.469
2014	32.990.247	6.061.621	1.249.402	38.750.817	18.042.612	2.704.250

Kaynak: TÜİK (2015c), **Dış Ticaret İstatistikleri, Dinamik Sorgulama Sonuçları.**

İhracat rakamlarında olduğu gibi ithalat rakamlarında da Erzurum diğer iki ile göre ön plana çıkmaktadır. Bölge ithalatının birçok yılda yaklaşık %80'lik kısmı Erzurum tarafından yapılmıştır. Bununla birlikte 2003 ve 2004'de bölge ithalatının yaklaşık %65'lik kısmı Erzincan tarafından yapılmıştır. İhracat rakamları çok düşük olmasına karşın ithalat rakamları yüksek olan Erzincan, TRA1 bölgesinin dış açık vermesinde önemli rol oynamaktadır. Bayburt ilinin ithalat rakamları Erzurum ve Erzincan'a göre oldukça düşüktür ve ithalat içindeki payı %2 ile %5 arasında değişmektedir. Öte yandan Erzurum belli dönemlerde dış ticaret açığı, belli dönemlerde dış ticaret fazlası vermiştir. Bununla birlikte genel olarak Erzincan ve Bayburt illerinin dış ticaret açıklarının bölgenin sürekli dış açık vermesine sebep olduğu söylenebilir.

### 3.3. TRA2 Bölgesi İlleri Dış Ticaretinin Gelişimi

TRA2 bölgesi illerinin, yukarıda belirtildiği gibi, hepsinin en az bir ülke ile sınır kapısı olmasına rağmen, bu dış ticaret potansiyeli ihracat ve ithalat rakamlarına fazla yansımamaktadır. TRA2 bölgesi toplam ihracatının Türkiye ihracatı içerisindeki payının %0,16 düzeyini geçmemesi bunun bir göstergesidir. Bölge illeri incelendiğinde, Tablo 9'da görüldüğü gibi, bölgenin ihracatta öncüsü Iğdır ilidir. Kriz dönemleri dışında Iğdır ilinin ihracatı sürekli olarak artmıştır. 2014 yılı itibarıyla bölge ihracatının yaklaşık %60'lık kısmı (123,2 milyon dolar) Iğdır'dan yapılmıştır. Iğdır'dan sonra bölgenin en büyük ihracatçısı Ağrı ilidir. Ağrı da kriz dönemleri dışında ihracatını sürekli artırmıştır. Örneğin Ağrı ili 2014'de 82 milyon dolarlık ihracat gerçekleştirmiştir.

Iğdır ve Ağrı illerinin ihracat rakamlarında önde olmasında sınır kapılarının aktif olarak kullanılmasının etkisi büyüktür. Buna karşın Kars ili, ihracat rakamlarında diğer illerin gerisinde kalmıştır. Kars ilinin ihracatının düşük olmasında devletimizin dış politikası gereği Ermenistan sınırındaki Kars, Akyaka ilçesi sınırındaki Doğu Kapınının 1993'den beri kapalı



olmasının görece etkili olduğu söylenebilir (Üzümcü, Tokucu ve Ergiçay, 20015: 202). Kars genelde bölgenin üçüncü büyük ihracatçısı iken 2014 yılı itibariyle Ardahan'ın da gerisinde kalmıştır. En yüksek ihracat miktarını 57,3 milyon dolar ile 2007 yılında yapan Kars'ın ihracatında yıllar içerisinde belirgin istikrarsızlık olduğu göze çarpmaktadır. Öyle ki, 2003-2006 arasında ortalama 2-3 milyon dolar civarında ihracat yapan Kars, 2007'de gerçekleşen 57,3 milyon dolarlık rekor düzeyindeki ihracatından sonra çok düşük ihracat rakamlarını gerçekleştirebilmiş, 2011 ve 2012'de ihracatını görece artırmış olsa da 2014'de 410 bin dolarlık ihracatıyla tekrar bölgenin en az ihracat yapan ili olmuştur. Bölgede en düşük ihracat hacmine sahip olan ve 2007'de ihracat gerçekleştiremeyen Ardahan, diğer bölge illeri aksine kriz döneminden sonra ihracatını önceki yıllara göre artırmıştır.

**Tablo 9: TRA2 Bölgesi İlleri Dış Ticaretinin Gelişimi (2002-2014, Dolar)**

YIL	İHRACAT				İTHALAT			
	AĞRI	KARS	İĞDIR	ARDAHAN	AĞRI	KARS	İĞDIR	ARDAHAN
2002	3.153.400	806.912	21.505.059	217.655	8.317.274	556.290	1.668.571	217.931
2003	8.165.269	2.358.249	26.689.380	177.914	10.864.807	1.342.420	1.740.991	18.160
2004	21.072.519	3.276.902	35.627.585	255.363	14.743.041	1.117.050	5.558.963	165.496
2005	28.218.717	2.693.593	41.390.463	297.560	41.408.700	782.783	2.976.004	51.486
2006	26.112.567	1.944.859	54.499.871	167.781	40.609.768	1.081.857	3.086.405	18.88
2007	28.101.463	57.363.278	68.581.876	-	56.590.428	485.745	3.081.472	161.293
2008	50.687.048	343.657	86.497.433	1.358.555	77.074.365	686.292	2.097.879	-
2009	44.339.430	236.151	79.641.572	1.881.647	45.226.910	857.024	2.484.970	2.772
2010	76.903.824	158.694	101.691.576	3.306.480	58.973.059	3.048.936	5.630.683	357.624
2011	77.697.090	1.094.496	98.079.843	1.595.237	71.205.820	1.801.306	8.328.561	248.099
2012	42.141.556	3.241.226	84.661.654	1.880.516	76.221.458	3.982.378	8.115.367	9.854
2013	56.162.187	635.193	140.371.279	510.308	89.354.407	4.784.636	10.673.510	189.015
2014	82.604.733	410.663	123.217.420	1.207.644	65.574.257	3.375.329	16.827.953	1.965

Kaynak: TÜİK (2015c), **Dış Ticaret İstatistikleri, Dinamik Sorgulama Sonuçları.**

İthalat rakamlarına baktığımız zaman ihracatın aksine bölgenin en çok ithalat yapan ili Ağrı ilidir. 2002-2014 yılları arasında bölge ithalatının yaklaşık %80'i Ağrı ilince yapılmıştır. Hatta 2008'de bölge ithalatının %96'sını Ağrı ili gerçekleştirmiştir. Bölgenin ikinci büyük ithalatçısı Iğdır, ihracat rakamlarına göre çok daha düşük ithalat rakamlarına sahiptir. Kars ihracat rakamlarında olduğu gibi ithalat rakamlarında da diğer iki ilin oldukça gerisindedir. Ardahan ise bölgenin toplam ithalatı içerisinde çok fazla önemsenmeyecek ithalat rakamlarına sahiptir. 2007 yılında hiç ihracat yapmayan Ardahan 2008 yılında hiç ithalat yapmamıştır. TRA2 bölgesinde 2002-2014 yılları arasında her yıl dış ticaret fazlası verilmiştir. Bu durumun ortaya çıkmasında Iğdır'ın bölge içerisindeki yüksek ihracat hacmi önemli rol oynamaktadır.

TRA1 ve TRA2 bölgesi illeri dış ticaretinin toplam ve iller bazında gelişimini gördükten sonra bölgeden gerçekleşen dış ticaretin yapısal analizine geçebiliriz.

#### 4) TRA1 VE TRA2 Bölgeleri Dış Ticaretinin Yapısal Görünümü

Bu bölümde TRA1 ve TRA2 bölgelerinin dış ticaretinin sektörel bileşimi, bölge illerinin ihracatının ülkeler arası dağılımı ve bölge illerinin ihracatlarının ve ithalatlarının fasıllara göre dağılımı incelenmektedir.

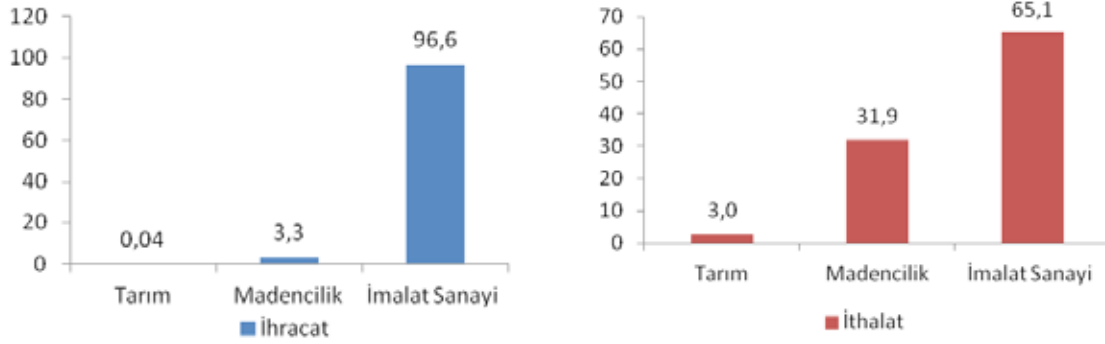
##### 4.1. TRA1 ve TRA2 Bölgeleri Dış Ticaretinin Sektörel Dağılımı

TRA1 bölgesi dış ticaretinin sektörel dağılımının yer aldığı Tablo 10'da görüldüğü gibi, bölge dış ticaretinde imalat sanayinin büyük ağırlığının olduğu göze çarpmaktadır. Bu bağlamda 2014 yılında TRA1 bölgesinde imalat sanayi sektörü ihracatı 38,9 milyon dolar olurken (toplam ihracatın %96,6'sı) imalat sanayi ithalatı da 38, 6 milyon dolar (toplam ithalatın %65,1'i) olarak gerçekleşmiştir. Grafik 2'de görüldüğü gibi, ihracatta tarım ve madencilik sektörlerinin TRA1 bölgesi ihracatında neredeyse hiç önemli bir ağırlığı olmasa bile bölgenin ithalatında tarımın payı 2011'de %9'a yaklaşmış ve 2014'de %3 civarında gerçekleşmiştir. Öte yandan bölge ithalatında imalat sanayinin payı %65 ile %77 arasında, madencilik ve taş ocakçılığı ürünlerinin bölge ithalatı içindeki payı da %20 ile %32 arasında değişmektedir.

**Tablo 10: TRA1 Bölgesi Dış Ticaretinin Sektörel Dağılımı (ISIC Sınıflaması, 2010-2014, Dolar)**

		İHRACAT				
Sektör		2010	2011	2012	2013	2014
Tarım	Miktar	91.025	600.402	13.735	6.912	18.765
	%	<b>0,2</b>	<b>2,1</b>	<b>0,02</b>	<b>0,01</b>	<b>0,04</b>
Madencilik	Miktar	840.027	477.597	862.522	1.361.396	1.332.599
	%	<b>2,0</b>	<b>1,7</b>	<b>1,7</b>	<b>2,9</b>	<b>3,3</b>
İmalat sanayi	Miktar	41.620.292	27.248.137	48.410.822	44.800.321	38.949.439
	%	<b>97,8</b>	<b>96,2</b>	<b>98,2</b>	<b>97,1</b>	<b>96,6</b>
Toplam	Miktar	42.551.344	28.326.136	49.288.210	46.170.373	40.301.270
		İTHALAT				
Sektör		2010	2011	2012	2013	2014
Tarım	Miktar	143.417	7.089.898	1.340.490	1.409.840	1.768.640
	%	<b>0,4</b>	<b>8,9</b>	<b>1,5</b>	<b>2,2</b>	<b>3,0</b>
Madencilik	Miktar	11.846.172	19.429.047	19.832.347	12.940.357	18.992.277
	%	<b>32,2</b>	<b>24,5</b>	<b>21,8</b>	<b>20,6</b>	<b>31,9</b>
İmalat sanayi	Miktar	24.797.695	52.742.017	70.000.332	48.413.425	38.655.956
	%	<b>67,4</b>	<b>66,5</b>	<b>76,7</b>	<b>77,1</b>	<b>65,1</b>
Toplam	Miktar	36.787.284	79.260.962	91.173.169	62.814.748	59.497.088

Kaynak: TÜİK (2015c), **Dış Ticaret İstatistikleri, Dinamik Sorgulama Sonuçları.**



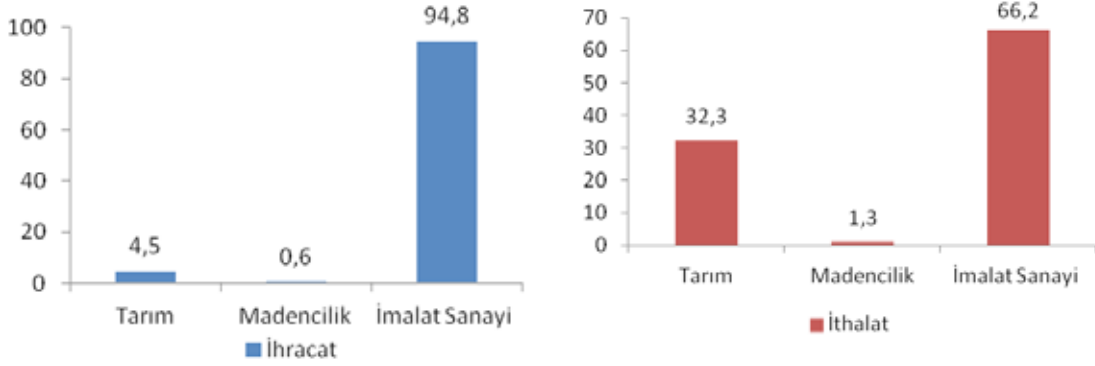
**Grafik 2: TRA1 Bölgesi Dış Ticaretinin Sektörel Dağılımı (2014, % Pay)**

TRA2 bölgesinin dış ticaretinin sektörel dağılımı da Tablo 11'de yer almaktadır. TRA2 bölgesi ihracat ve ithalatında ilk sırada imalat sanayi sektörü yer almaktadır. 2014 yılında TRA2 bölgesinden imalat sanayi ihracatı 196,6 milyon dolar (%94,8) olmuş, bölgenin aynı yıl imalat sanayi ithalatı da 56,8 milyon dolar (%66,2) olarak gerçekleşmiştir. Madencilik ürünlerinin ithalatta payının çok düşük olduğu TRA2 bölgesinde Grafik 3'de görüldüğü gibi, ihracatından ziyade ithalatında tarım ve ormancılık sektörünün de %32-%46 arasında değişen önemli bir payı bulunmaktadır. Ayrıca hem TRA1 ve hem de TRA2 bölgesinin ithalatında tarım sektörü önemli yer tutarken iki bölgenin ihracatında tarım ve ormancılık ürünlerinin payının incelenen dönemde payının TRA2 bölgesinde en fazla %4,5 oranına çıkabildiği TRA1 bölgesinde ise en yüksek %2,1 düzeyine erişebildiği dikkat çekmektedir.

**Tablo 11: TRA2 Bölgesi Dış Ticaretinin Sektörel Dağılımı (ISIC Sınıflaması, 2010-2014, Dolar)**

		İHRACAT				
Sektör		2010	2011	2012	2013	2014
Tarım	Miktar	4.949.559	4.791.875	1.613.190	1.723.854	9.262.228
	%	<b>2,7</b>	<b>2,7</b>	<b>1,2</b>	<b>0,9</b>	<b>4,5</b>
Madencilik	Miktar	245.111	923.686	833.172	524.026	1.294.617
	%	<b>0,1</b>	<b>0,5</b>	<b>0,6</b>	<b>0,3</b>	<b>0,6</b>
İmalat sanayi	Miktar	176.790.264	172.130.187	128.914.632	194.938.336	196.602.879
	%	<b>97,1</b>	<b>96,4</b>	<b>97,7</b>	<b>98,6</b>	<b>94,8</b>
Toplam	Miktar	182.060.574	178.466.666	131.924.952	197.678.967	207.440.460
		İTHALAT				
Sektör		2010	2011	2012	2013	2014
Tarım	Miktar	23.497.683	26.301.276	40.833.026	37.893.209	27.729.554
	%	<b>34,6</b>	<b>32,2</b>	<b>46,2</b>	<b>36,1</b>	<b>32,3</b>
Madencilik	Miktar	42.684	6.387	760.000	611.990	1.131.620
	%	<b>0,1</b>	<b>0,0</b>	<b>0,9</b>	<b>0,6</b>	<b>1,3</b>
İmalat sanayi	Miktar	43.993.547	54.858.491	46.420.213	66.190.254	56.809.211
	%	<b>64,7</b>	<b>67,2</b>	<b>52,6</b>	<b>63,0</b>	<b>66,2</b>
Toplam	Miktar	68.010.302	81.583.786	88.329.057	105.001.568	85.779.504

Kaynak: TÜİK (2015c), **Dış Ticaret İstatistikleri, Dinamik Sorgulama Sonuçları.**



**Grafik 3: TRA2 Bölgesi Dış Ticaretinin Sektörel Dağılımı (2014, % Pay)**

#### 4.2. TRA1 ve TRA2 Bölgeleri Dış Ticaretinin Fasıllara Göre Dağılımı

TRA1 bölgesi dış ticaretinin fasıllara göre dağılımı Tablo 12'de yer almaktadır. Tabloda 2010-2014 döneminde TRA1 bölgesinin dış ticaretine konu olan ilk beş fasıl gösterilmiştir. Tablodan görüleceği gibi, TRA1 bölgesi ihracatında 2010-2014 yılları arasında ağaç ve ahşap eşyalardan (44.fasıl) ürünler ile tuz, kükürt, toprak, alçı, kireç ve çimento (25.fasıl) ürünleri fasıllarının neredeyse her yıl ilk beş mal grubunda yer aldığı söylenebilir. 2014 yılı itibarıyla TRA1 bölgesinden en fazla ihraç edilen ürün grubu 3,7 milyon dolarla 'adi metallerden çeşitli eşya' (83.fasıl) olmuştur. Bu fasıldan sonra aynı yıl itibarıyla 3,6 milyon dolarla sebzeler ve meyvelerin müstahzarları (20. fasıl) ikinci sırayı almış, üçüncü sırayı ise 3,5 milyon dolarla 'tuz, kükürt, toprak, alçı, kireç ve çimento' (25.fasıl) ürünlerinin aldığı görülmektedir.





**Tablo 12: TRA1 Bölgesi Dış Ticaretinin Fasıllara Göre Dağılımı (Dolar)**

Yıl	İHRACAT			İTHALAT		
	No	Fasıl Adı	Değer	No	Fasıl Adı	Değer
2010	39	Plastikler ve mamulleri	17.680.043	27	Mineral yakıtlar ve yağlar	11.846.172
	25	Tuz, kükürt, toprak, alçı, kireç ve çimento	4.165.555	85	Elektrikli makina ve cihazlar	7.434.085
	44	Ağaç ve ahşap eşya	2.473.729	84	Kazanlar, makinalar, m.cihazlar	6.018.508
	62	Örülmemiş giyim eşyası	2.420.645	90	Optik alet ve cihazlar	1.894.358
	40	Kauçuk ve kauçuktan eşya	2.384.775	69	Seramik mamulleri	1.735.459
	İHRACAT			İTHALAT		
2011	No	Fasıl Adı	Değer	No	Fasıl Adı	Değer
	83	Adi metallerden çeşitli eşya	4.483.926	84	Kazanlar, makinalar, m.cihazlar	28.582.809
	44	Ağaç ve ahşap eşya	3.170.313	27	Mineral yakıtlar ve yağlar	19.657.546
	90	Optik alet ve cihazlar	2.465.864	85	Elektrikli makina ve cihazlar	9.265.669
	40	Kauçuk ve kauçuktan eşya	2.441.226	1	Canlı hayvanlar	7.037.680
	84	Kazan, makina, m. cihazlar	1.758.522	69	Seramik mamulleri	3.470.582
İHRACAT			İTHALAT			
2012	No	Fasıl Adı	Değer	No	Fasıl Adı	Değer
	73	Demir veya çelikten eşya	14.811.523	84	Kazanlar, makinalar, m.cihazlar	43.504.171
	25	Tuz, kükürt, toprak, alçı, kireç ve çimento	4.773.526	27	Mineral yakıtlar ve yağlar	20.943.131
	83	Adi metallerden çeşitli eşya	4.765.023	40	Kauçuk ve kauçuktan eşya	4.872.714
	62	Örülmemiş giyim eşyası	2.874.451	69	Seramik mamulleri	3.486.551
	90	Optik alet ve cihazlar	2.804.315	25	Tuz, kükürt, toprak, alçı, kireç ve çimento	3.174.541
İHRACAT			İTHALAT			
2013	No	Fasıl Adı	Değer	No	Fasıl Adı	Değer
	44	Ağaç ve ahşap eşya	5.590.040	27	Mineral yakıtlar ve yağlar	15.917.206
	73	Demir veya çelikten eşya	5.396.323	84	Kazanlar, makinalar, m.cihazlar	11.334.529
	83	Adi metallerden çeşitli eşya	3.973.737	73	Demir veya çelikten eşya	9.682.209
	72	Demir ve çelik	3.461.543	39	Plastikler ve mamulleri	5.193.698
	25	Tuz, kükürt, toprak, alçı, kireç ve çimento	3.213.946	40	Kauçuk ve kauçuktan eşya	4.869.640
İHRACAT			İTHALAT			
2014	No	Fasıl Adı	Değer	No	Fasıl Adı	Değer
	83	Adi metallerden çeşitli eşya	3.733.365	27	Mineral yakıtlar ve yağlar	21.650.637
	20	Sebzeler ve meyvelerin müstahzarları	3.659.149	73	Demir veya çelikten eşya	9.313.070
	25	Tuz, kükürt, toprak, alçı, kireç ve çimento	3.532.085	84	Kazanlar, makinalar, m.cihazlar	4.695.978
	44	Ağaç ve ahşap eşya	3.423.659	69	Seramik mamulleri	4.423.228
	11	Değirmencilik ürünleri	2.973.535	39	Plastikler ve mamulleri	3.603.350

Kaynak: TÜİK (2015c), **Dış Ticaret İstatistikleri, Dinamik Sorgulama Sonuçları.**

Tablo aracılığı ile TRA1 bölgesinin ithalatına bakıldığında ise mineral yakıtlar ve yağlar (27.fasıl) yani petrol ve petrol türevleri faslının 21,6 milyon dolarla ilk sırada yer aldığı, demir ve çelikten eşya (73 fasıl) biçimindeki ürünlerin 9,3 milyon dolarla ikinci sırada geldiği ve 'kazanlar, makinalar, mekanik cihazlar' (84.fasıl) mal grubunun da 4,7 milyon dolarla üçüncü sırada gelerek önemli fasılları oluşturduğu dikkati çekmektedir.

TRA2 bölgesinin 2010-2014 döneminde dış ticaretine konu ilk beş mal grubu da Tablo 13'de yer almaktadır. TRA2 bölgesinin ihracatında ise 25, 84 ve 72 fasıllar ön plana çıkmaktadır. Bu çerçevede 2010 yılında tuz, kükürt, toprak, alçı, kireç ve çimento (25.fasıl) ilk sırada yer alırken 2011 yılında kazanlar, makineler, mekanik cihazlar (84.fasıl) yer almıştır. Bununla birlikte 2012, 2013 ve 2014 yıllarında ise demir ve çelik (72.fasıl) faslı ilk sırada yer almıştır. 2014 yılı itibarıyla TRA2 bölgesi ihracatında 72 fasıl demir ve çelik ürünleri 27,4 milyon dolarla ilk sırayı almış, ikinci sırayı 84 fasıl kazanlar, makineler ve m.cihazlar 21,2 milyon dolarla alırken üçüncü sırada en fazla ihraç edilen ürün 16,5 milyon dolarla hububat, un ve nişasta ürünleri (19 fasıl) olmuştur.

**Tablo 13: TRA2 Bölgesi Dış Ticaretinin Fasıllara Göre Dağılımı**

Yıl	İHRACAT			İTHALAT		
	No	Fasıl Adı	Değer	No	Fasıl Adı	Değer
2010	25	Tuz, kükürt, toprak, alçı, kireç ve çimento	15.737.630	8	Meyveler	11.252.899
	62	Örülmemiş giyim eşyası	14.952.023	70	Cam ve cam eşya	6.071.980
	84	Kazanlar, makina, m cihazlar	13.265.930	12	Yağlı tohum ve meyveler	5.547.890
	48	Kâğıt ve karton	13.030.661	44	Ağaç ve ahşap eşya	5.164.960
	85	Elektrikli makina ve cihaz	10.748.194	41	Ham post, deriler ve köseleler	4.930.845
2011	İHRACAT			İTHALAT		
	No	Fasıl Adı	Değer	No	Fasıl Adı	Değer
	84	Kazanlar, makineler, m.cihazlar	14.937.277	8	Meyveler	16.554.981
	19	Hububat, un, nişasta veya süt müstahzarları	13.614.730	41	Ham postlar, deriler ve köseleler	5.679.863
	85	Elektrikli makina ve cihazlar	12.851.010	42	Deri eşya	5.359.331
62	Örülmemiş giyim eşyası	12.007.855	95	Oyuncaklar, oyun ve spor mal.	5.119.681	
63	Dokumaya elverişli madde diğer hazır eşya	10.759.323	1	Canlı hayvanlar	4.672.480	
2012	İHRACAT			İTHALAT		
	No	Fasıl Adı	Değer	No	Fasıl Adı	Değer
	72	Demir ve çelik	19.466.214	8	Meyveler	31.901.830
	84	Kazanlar, makineler, m.cihazlar	12.771.539	41	Ham postlar, deriler ve köseleler	6.343.604
	19	Hububat, un, nişasta veya süt müstahzarları	10.172.700	95	Oyuncaklar, oyun ve spor malzemeleri	5.212.821
94	Mobilyalar	7.112.033	12	Yağlı tohum ve meyveler	4.622.287	
87	Kara taşıtları	6.256.986	84	Kazanlar, makineler, m.cihazlar	3.620.011	
2013	İHRACAT			İTHALAT		
	No	Fasıl Adı	Değer	No	Fasıl Adı	Değer
	72	Demir ve çelik	35.898.027	8	Meyveler	21.455.783
	27	Mineral yakıtlar ve yağlar	18.267.744	41	Ham post, deriler ve köseleler	7.432.545
	19	Hububat, un, nişasta veya süt	14.130.207	12	Yağlı tohum ve meyveler	6.337.619
84	Kazanlar, makineler, m.cihazlar	12.534.047	70	Cam ve cam eşya	5.918.217	
87	Kara taşıtları	9.905.546	82	Adi metallere aletler	5.650.014	
2014	İHRACAT			İTHALAT		
	No	Fasıl Adı	Değer	No	Fasıl Adı	Değer
	72	Demir ve çelik	27.439.162	8	Meyveler	19.999.087
	84	Kazanlar, makineler, m.cihazlar	21.188.254	41	Ham post, deriler ve köseleler	12.757.717
	19	Hububat, un, nişasta veya süt	16.563.359	70	Cam ve cam eşya	4.998.233
34	Sabunlar	11.703.340	68	Taş, alçı vb. eşyalar	4.542.098	
87	Kara taşıtları	10.169.767	84	Kazanlar, makineler, m.cihazlar	4.253.891	

Kaynak: TÜİK (2015c), **Dış Ticaret İstatistikleri, Dinamik Sorgulama Sonuçları.**



TRA2 bölgesi ithalatında 2010 yılında ilk sırada yer alan mal grubu meyveler faslı (8.fasıl), bu mal grubunu cam ve cam eşya (70.fasıl) ürünleri takip etmektedir. Diğer yıllarda meyveler ve ham postlar, deriler ve köseleler fasılları başı çekmiştir. TRA2 bölgesi ithalatında 2014 yılı itibarıyla ilk sırayı 8 fasıl meyveler yaklaşık 20 milyon dolarla alırken ikinci sırayı 41 fasıl ham post, deriler ve kösele ürünleri 12,7 milyon dolarla almış, üçüncü sırayı yaklaşık 5 milyon dolarla 70 fasıldaki cam ve cam eşya ürünleri almıştır.

### **4.3. TRA1 ve TRA2 Bölgeleri Dış Ticaretinin Ülkelere Göre Dağılımı**

TRA1 ve TRA2 bölge illerinin 2010-2014 yılları arasında dış ticaret yaptıkları başlıca beş ülke Tablo 14 ve Tablo 15’de gösterilmiştir. TRA1 illerinden Erzurum’un ihracatında 2010 yılında Kazakistan ilk sırada iken diğer yıllarda Azerbaycan ilk sırada yer almıştır. Bu ülkeyi 2012 yılında bölge ülkelerinden Rusya ve Gürcistan’ın izlediği, 2013 ve 2014 yıllarında ise Irak ve Gürcistan’ın ikinci ve üçüncü sırayı aldığı görülmektedir. Erzurum’un ithalatında Rusya, Çin ve Almanya ilk sıralarda gelen ülkeler olmuşlardır.

**Tablo 14: TRA1 Bölgesi İllerinin En Çok Dış Ticaret Yaptığı Ülkeler (Bin dolar)**

ERZURUM İHRACAT									
2010		2011		2012		2013		2014	
Ülke	Değer	Ülke	Değer	Ülke	Değer	Ülke	Değer	Ülke	Değer
Kazakistan	20.017	Azerbaycan	15.622	Azerbaycan	28.220	Azerbaycan	16.124	Azerbaycan	12.128
Azerbaycan	7.651	Gürcistan	1.795	Rusya	2.894	Irak	6.016	Irak	6.517
Gürcistan	1.965	Rusya	1.424	Gürcistan	2.573	Gürcistan	5.311	Gürcistan	3.850
İran	1.879	İran	1.237	Macaristan	2.145	İran	4.546	İran	3.098
Rusya	1.682	Özbekistan	1.002	Özbekistan	1.770	Ukrayna	2.076	Özbekistan	1.695
ERZURUM İTHALAT									
2010		2011		2012		2013		2014	
Ülke	Değer	Ülke	Değer	Ülke	Değer	Ülke	Değer	Ülke	Değer
Rusya	10.654	Çin	16.390	Almanya	27.703	Rusya	12.956	Rusya	18.170
Çin	8.936	Rusya	14.441	Rusya	19.833	Almanya	7.694	Çin	7.066
Almanya	1.243	Ukrayna	4.987	Çin	12.106	Çin	6.254	Almanya	3.676
Ukrayna	893	Almanya	4.483	Fransa	3.251	İran	2.418	İran	1.490
İtalya	869	Avusturya	2.918	Mısır	3.174	İspanya	1.059	İtalya	1.469
ERZİNCAN İHRACAT									
2010		2011		2012		2013		2014	
Ülke	Değer	Ülke	Değer	Ülke	Değer	Ülke	Değer	Ülke	Değer
Irak	782	Romanya	680	Irak	1.165	Kazakistan	4.018	Hollanda	1.322
İtalya	120	Irak	669	ABD	781	Fransa	992	Fransa	1.010
Hollanda	115	Fransa	247	Fransa	543	Irak	949	İran	906
Fransa	76	Hollanda	183	Kazakistan	191	Hollanda	403	Irak	791
Kazakistan	64	ABD	143	Hollanda	156.319	ABD	364	Almanya	679
ERZİNCAN İTHALAT									
2010		2011		2012		2013		2014	
Ülke	Değer	Ülke	Değer	Ülke	Değer	Ülke	Değer	Ülke	Değer
Almanya	4.394	Çin	19.628	İtalya	3.488	Almanya	6.952	Almanya	6.016
Avusturya	1.496	Hindistan	1.971	Avusturya	1.280	Çek Cum.	5.974	Çek Cum.	3.922
Çin	1.065	Avusturya	1.534	Hindistan	854	İspanya	2.844	Hollanda	2.514
İspanya	670	ABD	775	Çin	722	Çin	2.596	İspanya	1.825
Fransa	664	İtalya	579	Slovenya	660	Hollanda	1.946	Çin	1.416
BAYBURT İHRACAT									
2010		2011		2012		2013		2014	
Ülke	Değer	Ülke	Değer	Ülke	Değer	Ülke	Değer	Ülke	Değer
Almanya	2.059.	Almanya	2.466	Almanya	272	Lübnan	100	Almanya	877
Türkmenistan	542	Türkmenistan	308	Bulgaristan	63	Rusya	95	Mısır	207
Gürcistan	62	Gürcistan	156	İngiltere	7	Almanya	55	Lübnan	90
Suriye	32	Ukrayna	147	Danimarka	5	İran	50	İran	61
Irak	27	Suriye	138			Çin	8	Fas	12
BAYBURT İTHALAT									
2010		2011		2012		2013		2014	
Ülke	Değer	Ülke	Değer	Ülke	Değer	Ülke	Değer	Ülke	Değer
Almanya	220	Endonezya	1.454	Endonezya	2.535	Endonezya	2.513	Endonezya	1.464
Ukrayna	61	Avusturya	1.071	Çin	1.012	Çin	1.071	Çin	503
		Güney Kore	388	Güney Kor	632	Güney Kore	323	Ukrayna	254
		Ukrayna	277	Ukrayna	270	Çek Cum.	204	Avusturya	205
		Almanya	108	İtalya	152	Ukrayna	115	G. Kore	104

Kaynak: TÜİK (2015c), **Dış Ticaret İstatistikleri, Dinamik Sorgulama Sonuçları.**



Tablo 14'den görüleceği gibi Erzincan'ın ihracatında ilk sırada yer alan ülke sürekli değişmekte, bu ilin ithalatında Almanya ön plana çıkmaktadır. Bayburt ilinin ihracatında 2013 yılı hariç diğer yıllarda Almanya ilk sırada yer almaktadır. 2013 yılında Bayburt'un ihracatında ilk sırada Lübnan gelmekte, ithalatında 2010'da Almanya ilk sırada iken diğer yıllarda Endonezya ilk sırada yer almıştır. TRA1 illerinin dış ticaret yaptığı ilk beş ülkenin çok fazla değişiklik göstermediği, Irak ve İran pazarının son iki yılda ihracatta önem kazandığı görülmektedir.

Tablo 15'den görüleceği gibi Ağrı ilinin ihracatında İran ve ithalatında Çin sürekli ilk sıradadır. Kars ilinin dış ticaret yaptığı iller yıldan yıla değişmiştir. Kars'ın ihracatında Almanya ve Çin ön plana çıkarken, ithalatında İngiltere, Avusturya ve Almanya ön plandadır.

**Tablo 15: TRA2 Bölgesi İllerinin En Çok Dış Ticaret Yaptığı Ülkeler (Bin Dolar)**

AĞRI İHRACAT									
2010		2011		2012		2013		2014	
Ülke	Değer	Ülke	Değer	Ülke	Değer	Ülke	Değer	Ülke	Değer
İran	63.909	İran	69.738	İran	37.469	İran	41.682	İran	75.526
Azerbaycan	4.825	Kazakistan	4.259	Azerbaycan	2.308	Türkmenistan	9.905	Türkmenistan	5.420
Türkmenistan	4.171	Azerbaycan	1.766	Türkmenistan	1.769	Kazakistan	1.199	Kazakistan	1.080
Pakistan	1.779	Türkmenistan	614	Irak	177	Özbekistan	1.469	Afganistan	322
Irak	1.581	Irak	601	Gürcistan	129	Afganistan	733	Irak	82
AĞRI İTHALAT									
2010		2011		2012		2013		2014	
Ülke	Değer	Ülke	Değer	Ülke	Değer	Ülke	Değer	Ülke	Değer
Çin	31.152	Çin	42.081	Çin	30.967	Çin	41.632	Çin	25.181
İran	14.756	İran	12.507	İran	17.484	İran	22.847	İran	21.016
Hindistan	2.902	Özbekistan	4.939	Özbekistan	17.057	Özbekistan	8.442	Özbekistan	6.649
Özbekistan	2.326	Hindistan	2.601	Vietnam	2.231	Hindistan	4.732	Hindistan	4.359
Türkmenistan	1.994	Vietnam	1.963	Hindistan	2.117	Afganistan	2.565	ABD	1.541
KARS İHRACAT									
2010		2011		2012		2013		2014	
Ülke	Değer	Ülke	Değer	Ülke	Değer	Ülke	Değer	Ülke	Değer
Çin	88	Çin	771	Ukrayna	1.758	Almanya	409	Almanya	371
Suriye	40	Azerbaycan	279	Çin	782	Ukrayna	115	Ürdün	31
Gürcistan	22	Suriye	31	Azerbaycan	591	Azerbaycan	52	İran	7
Bulgaristan	7	Bulgaristan	11	Gürcistan	50	Kosova	30		
				Kosova	32	Irak	27		
KARS İTHALAT									
2010		2011		2012		2013		2014	
Ülke	Değer	Ülke	Değer	Ülke	Değer	Ülke	Değer	Ülke	Değer
Uruguay	1.103	Avusturya	1.407	İngiltere	1.929	İngiltere	1.964	Almanya	1.379
Polonya	706	Almanya	227	Rusya	749	Avusturya	772	İtalya	893
Macaristan	689	Polonya	102	Almanya	711	Vietnam	692	Vietnam	521
Avusturya	253	Danimarka	22	Avusturya	254	Almanya	400	Portekiz	186
Almanya	188	İngiltere	14	İtalya	218	Güney Kore	224	İspanya	72

İĞDIR İHRACAT									
2010		2011		2012		2013		2014	
Ülke	Değer	Ülke	Değer	Ülke	Değer	Ülke	Değer	Ülke	Değer
Azerbaycan	89.012	Azerbaycan	91.671	Azerbaycan	79.288	Azerbaycan	118.884	Azerbaycan	108.294
Türkmenistan	6.041	Türkmenistan	2.031	İran	2.756	Türkmenistan	5.267	Türkmenistan	4.564
İran	3.782	Kırgızistan	1.674	Türkmenistan	1.666	Kazakistan	3.828	Gürcistan	4.213
Kırgızistan	1.093	İran	952	Libya	364	İran	3.351	Kırgızistan	2.282
Irak	732	Irak	779	Ukrayna	165	Kırgızistan	3.294	İran	2.409
İĞDIR İTHALAT									
2010		2011		2012		2013		2014	
Ülke	Değer	Ülke	Değer	Ülke	Değer	Ülke	Değer	Ülke	Değer
İran	2.970	İran	1.793	İran	3.271	Afganistan	4.332	Afganistan	8.278
Tacikistan	992	Afganistan	1.392	Afganistan	2.383	İran	2.945	İran	5.289
Irak	953	Avusturya	1.002	Irak	1.260	Avusturya	1.361	Irak	1.625
Azerbaycan	126	Tacikistan	763	Avusturya	642	Irak	1.304	S.Arabistan	368
Özbekistan	125	Irak	660	Kırgızistan	221	S. Arabistan	308	BAE	254
ARDAHAN İHRACAT									
2010		2011		2012		2013		2014	
Ülke	Değer	Ülke	Değer	Ülke	Değer	Ülke	Değer	Ülke	Değer
Azerbaycan	2.704	Azerbaycan	855	Azerbaycan	602	Gürcistan	311	Gürcistan	960
İran	428	Güney Afrika	510	Güney Afrika	474	Azerbaycan	198	Azerbaycan	246
Gürcistan	164	Gürcistan	126	Suriye	403				
BAE	5	Almanya	73	Gürcistan	399				
Türkmenistan	3	Mısır	19						
ARDAHAN İTHALAT									
2010		2011		2012		2013		2014	
Ülke	Değer	Ülke	Değer	Ülke	Değer	Ülke	Değer	Ülke	Değer
Azerbaycan	280	Avusturya	245	Gürcistan	9	Avusturya	120	Almanya	1
Bulgaristan	55	Almanya	2			Gürcistan	68		
Gürcistan	22								

Kaynak: TÜİK (2015), **Dış Ticaret İstatistikleri, Dinamik Sorgulama Sonuçları**.

Yine tabloda görüldüğü gibi bölgenin en önemli ihracat merkezi İğdir ilinin ihracatında Azerbaycan, ithalatında ise İran ve Afganistan ilk sırada bulunmaktadır. Ayrıca, İğdir'ın Irak ve S. Arabistan'dan önemli miktarda ithalatı bulunmaktadır. Bölgenin bir diğer ili olan ve dış ticaret rakamları diğer illere görece oldukça düşük Ardahan ilinin ihracatında ilk sıralarda Azerbaycan ve Gürcistan yer alırken ithalatında yıldan yıla farklı ülkelerin yer aldığı görülmektedir. TRA2 illerinin başlıca dış ticaret yaptığı ülkelere genel olarak bakıldığında ise Orta Asya ve Orta Doğu ülkelerinin ağırlığı göze çarpmaktadır.

## 5) Kars Lojistik Merkezinin (KLM) Kurulma Çabaları, Bölge Dış Ticareti ve Ekonomisi Açısından Önemi

Dünyada hızla artan mal dış ticareti lojistik faaliyetlerin de hızla artmasına yol açmaktadır. Küreselleşen dünyada firmalar sadece çevrelerindeki değil, tüm ülke ve dünyadaki şirketlerle rekabette avantaj sağlamak açısından lojistik hizmetlere ihtiyaç duymaktadırlar. Bu hizmetleri üreten lojistik firmalar, ürünlerin ulusal/uluslararası düzeyde taşınması için



gereken işbirliklerini yaparak, üretici işletmeler açısından tek başlarına yapılması zor, maliyetli olabilecek işleri kolayca ve uygun maliyetle yaparak işletmelerin karlılıklarını artırma fırsatı sunmaktadır. Dış ticaretle bağlantılı uluslararası firmaların ihracatları/dış ticaretleri sırasında lojistik hizmetlerin etkin şekilde kullanılabilmesi işletmelerin toplam maliyetlerinin azaltılması açısından büyük önem taşımaktadır (Behar, Manners ve Nelson, 2011: 1-2).

Lojistik faaliyetleri, karayolu, demiryolu, denizyolu gibi farklı taşıma modlarını bir arada entegre biçimde lojistik merkezlerde verme fikri ABD’de doğmuş, Japonya ve Avrupa’dan sonra Türkiye’ye ulaşmıştır. Türkiye’de lojistik merkezler 2006’da TCDD tarafından oluşturulmaya başlanmış, özel sektör tarafından da kabul görmüştür (Kılıç vd., 2009: 11). Türkiye’de özel sektör öncülüğünde ilk lojistik merkez Ankara’da 2010’da faaliyete geçmiştir. TCDD tarafından başlangıçta 12 lojistik merkez düşünülürken günümüzde Türkiye’de 20 farklı yerde lojistik merkezin kurulması öngörülmüştür (Üzümcü, Tokucu ve Ergiçay, 2015: 196) . Kamu öncülüğünde kurulması düşünülen lojistik merkezlerin ulusal/uluslararası ticarete lojistik katkıları yanısıra ülkenin tümünde kalkınmanın daha adil şekilde gerçekleşmesine katkısı ve bölgesel dengesizliklerin azaltılmasında bir çeşit teşvik aracı olacağı düşünülmektedir. Bu bağlamda Kars’da lojistik merkezinin kurulmasının bölge ekonomisinin gelişimine katkısı ve bölge dış ticareti açısından önemine değinebiliriz.

### **5.1. Kars Lojistik Merkezinin (KLM) Kurulma Gerekçesi ve Geline Aşama**

Türkiye’de 2014 yılına kadar planlanan lojistik merkezlerden 5 tanesi faaliyete geçerken altıncısı Eskişehir, Hasanbey Lojistik Merkezi 19 Mart 2014’de faaliyete geçmiştir (Ekinci: 2014). Balıkesir, Gökköy lojistik merkezi de 15 Mart 2015’de Cumhurbaşkanı R. Tayyip Erdoğan tarafından açılmıştır. Böylece faaliyete geçen lojistik merkez sayısı 7’ye ulaşmıştır. Bu lojistik merkezler Samsun (Gelemen), Uşak, denizli (Kaklık), İzmit (Köseköy), Eskişehir (Hasanbey), İstanbul Halkalı/Yeşilbayır ve Balıkesir (Gökköy) lojistik merkezleridir. Türkiye’de planlanan 5 lojistik merkezin inşaat çalışmaları sürmekte ve aşağıdaki haritada görüldüğü gibi KLM’nin de aralarında bulunduğu 8 lojistik merkeze ilişkin proje, kamulaştırma ve inşaat ihale işlemleri sürdürülmektedir (TCDD, 2015)<sup>4</sup>.

4 Geniş bilgi için bkz: (<http://www.tcdd.gov.tr/lojistik-merkezler+m129>. Erişim: 5 Temmuz 2015)



**Harita: TCDD, Lojistik Merkezleri**

Bu noktada KLM'nin kurulmasının ekonomik gerekçesi, lojistik merkezlerin kuruluş yeri seçimi bağlamında ele alınabilir ve KLM'nin kurulması noktasında gelinen aşamaya bakabiliriz. Öncelikle lojistik merkezlerin kuruluş yeri seçimi açısından KLM'nin uygun olduğunu destekleyen aşağıdaki noktaları belirterek başlayabiliriz (Üzümcü, Tokucu ve Ergiçay; 199-200);

*Kars, üretim merkezine yakınlık bağlamında önemli bir üretim ve ihracat merkezi, süt ürünleri (kaşar, gravyer), bal ve kaz üretimi açısından Türkiye'de markadır. Bu ürünlerin Türkiye çapında dağıtımını yanısıra Gürcistan, Azerbaycan ve İran'a ihracatı mümkündür.*

*Kars önemli tüketim merkezleri Erzurum ve Van'a yakındır. Bakü-Tiflis-Kars (BTK) demiryolu hattı tamamlandığında Kars, bu büyük şehirlere de oldukça yakın olacaktır. Kars'da üretilen süt ürünlerinin bu yerlere gönderilmesi yanısıra buralardan Kars'a ve yurt dışına gönderilecek mallar için önemli bir aktarma merkezi olacaktır.*

*Kars, en fazla teşvik verilen 6. Bölge içindeki illerden biridir ve sağlanan kamusal teşvikler yatırım maliyetlerini belirgin biçimde azaltabilmektedir. Sağlanan teşviklerin Kars ilinde ve bölge illerinde alternatif sanayi üretimi ve katma değerini artırtabileceği söylenebilir.*

KLM faaliyete geçtiğinde Kars'a ve bölgeye yatırım amacıyla gelen *firmalar lojistik maliyetlerininin azalmasıyla karlarını artırtabileceklerdir*. Lojistik firmaların KLM'de faaliyete geçmesi aşaması öncesi bu teşvikler sağlanabilirse, lojistik firmaların KLM'yi yatırımları açısından seçmesi sözkonusu olabilecektir.





*Kars ili demiryolu hattına entegre karayolu hattına sahiptir. Uluslararası hava limanı bulunmaktadır. Kars'dan Trabzon hattına demiryolu bağlantısı kurulduğunda denizyolu ile entegre ulaşım koridoru oluşabilir.* BTK demiryolu hattı Hazar üzerinden Türkmenistan'a bağlanabildiği gibi, Kars'daki mevcut demiryolu hattı, İğdır-Nahcivan üzerinden alternatif demiryolu projesiyle İran'a, Türki Cumhuriyetlere ve Çin'e ulaşacaktır. Aktaş Sınır Kapısı ile Kars-Tiflis arası 300 km'ye inmekte, Kars-İğdır-Nahcivan Demiryolu proje çalışmaları tamamlanmakta, uluslararası uçuşların yapılabildiği 2 milyon kapasiteli havaalanından İstanbul, Ankara ve İzmir'e düzenli seferler yapılmaktadır. Dolayısıyla Kars, bir sınır kenti olarak Türkiye'nin her yerinden üretilen ürünlerin bu ülkelere ulaştırılmasında önemli bir kavşak noktası durumundadır. BTK Demiryolu Projesi, TRACECA Projesi kapsamında İpek Demiryolu'nun Türkiye-Kafkas bağlantısı olarak büyük öneme sahip olduğu gibi, ortaya çıkacak büyük miktardaki uluslararası yükün taşınmasında Kars, Erzurum, Sivas, Eskişehir, İzmit ve İstanbul'daki lojistik merkezlerin çok önemli olacağı öngörülmektedir. Bu çerçevede İpek Demiryolu hayata geçirildiğinde hem Avrupa'ya hem de Asya ülkelerine Türkiye'nin lojistik merkezlerden sevkiyat yapılması; aynı zamanda İzmir, Samsun, Mersin, İzmit ve İstanbul'daki lojistik merkezlerden de deniz yoluyla Avrupa'ya hatta bütün dünyaya sevkiyat yapılması planlanmaktadır (Üzümcü ve Akdeniz, 2014: 171-180). Nitekim bu özellikleri dikkate alan TRA2 Bölgesi, Serhat Kalkınma Ajansı (SERKA), Kars'da lojistik merkez/vadi kurulabilmesinin bölge ve il ekonomisine büyük katkısının olacağını belirten bir rapor hazırlamış ve "TRA2 Bölgesinde Serhat Lojistik Vadisi İmkânı" adlı yayını ile KLM kurulması yönünde kamuoyu oluşmasına katkı sağlamıştır (Tutar ve diğerleri, 2011).

Ayrıca belirtmek gerekir ki, lojistik merkezlerin önemli bir ekonomik fonksiyonu, bölgeler arası kalkınmışlık farkını azaltmada bir araç olabilmesidir. Bu bağlamda lojistik merkezler hayata geçirildiğinde buldukları bölgenin *ticari potansiyeline ve ekonomik gelişimine önemli katkı sağlayarak* bölgedeki ticari şirketlerin rekabet gücünü artırmakta ve kombine taşımacılığın gelişmesine katkıda bulunmaktadır. Bu noktada Kars ilinin ticari potansiyeline bakarak ve TRA2 bölgesi açısından oluşturacağı fırsatları belirterek KLM'nin kurulmasının ekonomik gerekçelerini daha belirgin biçimde ifade edebiliriz. Bilindiği gibi, TRA2 Bölgesinin merkezi Kars, ülkemizin Orta Asya, Kafkaslar ve Çin'e kadar uzanan ipek yolunun kapısıdır. Kars'ın stratejik potansiyeli, inşaatı devam eden Ankara-Kars hızlı tren, BTK ve etüt çalışmaları süren Kars-İğdır-Nahcivan-İran demiryolu projeleri ile bağlantılıdır. Öte yandan Marmaray Projesinin tamamlanmasına paralel olarak, BTK Demiryolu Projesi 2015 yılı sonu itibarıyla planlandığı gibi hayata geçirildiğinde Londra'dan Pekin'e demiryoluyla kesintisiz yük taşınması gerçekleşebilecektir. Böylece Avrupa ile Orta Asya arası yük taşımalarının tamamının demiryoluna kaydırılması planlanmaktadır. BTK Demiryolu hizmete girdiğinde, orta vadede yılda yaklaşık 3 milyon ton yük taşınması, 2034 yılına gelindiğinde yılda 16,5 milyon ton yük ile 1,5 milyon yolcu taşınması hedeflenmektedir (İris ve Tanyaş, 2010: 81). Bu bağlamda, Serhat Bölgesi'nde yapımı planlanan demiryollarının önemli ileri-geri bağlantıları, bölgenin sahip olduğu güçlü TIR filosunun taşımacılık sistemindeki yeni anlayışa uyarlanması ile rekabet üstünlüğüne ulaşma hedefi Kars'ta lojistik merkez kurulmasının en önemli ekonomik gerekçesidir (Tutar vd., 2011: 43-45). Kars-Trabzon demiryolu bağlantısı yapıldığında Rusya, Gürcistan ve İran'dan, Türkiye'de Karadeniz ile iç ve batı kesimlerden

gelecek yüklerle uluslararası öneminin artacağı düşünölen Kars'a lojistik merkez kurulmasının bir başka gerekçesini oluşturmaktadır. Kars'ta yılda ortalama 104.000 ton demiryolu taşıması yapılmaktadır. Bu projeler tamamlanırsa Kars'ın taşıma potansiyelinin 412.000 tona ulaşacağı tahmin edilmektedir.<sup>5</sup>

Kars ilinin bulunduğu bölge, içinde barındırdığı ağır taşıt sayısına ilaveten önemli bir güzergâhta yer aldığından dolayı bölge dışından karayolu ile gelen ağır taşıtlara da hizmet sunmaktadır. Bölgedeki taşımacılık şirketlerinin kendi TIR parkları ve depoları bulunmakta, ancak düzensiz ve dağınık görüntü arz etmektedir. Bu durum çevre sorunları ve işletme maliyetlerinin artmasına yol açmaktadır. Bölgede, önemli bir ağır taşıt varlığına rağmen çekici üreten firmaların yetkili bakım ve onarım servisleri bulunmamaktadır. Sınır kapılarında oluşan kilometrelerce uzunluğundaki kuyruklara rağmen şoförlerin/araçların güvenliğini sağlayacak ve ihtiyaçlarını karşılayacak bir TIR parkı bulunmaması önemli bir sorundur (Tutar vd., 2011: 27-29). Serhat Bölgesinde bazı sınır kapılarındaki ağır taşıt yoğunluğunu (aylık TIR trafiği) gösteren Tablo 16'da bu durumu doğrulamaktadır. Tabloda göröldüğü üzere Serhat Bölgesinde bulunan Dilucu, Gürbulak ve Türkgözü sınır kapılarındaki Eylül-Kasım 2014 dönemi giriş ve çıkış değerleri toplandığında (yaklaşık 28.000 civarında) bölgede küçümsenemeyecek yoğunlukta bir TIR trafiği bulunmaktadır. Dolayısıyla, daha önce de değinildiği gibi ağır taşıt trafiğinin bu denli yoğun olduğu bir bölgede yük taşımacılığında alternatif hizmetleri birlikte sunabilen bir lojistik merkezin kurulması zaruri bir ihtiyaç hâline gelmiştir.

**Tablo 16: Serhat Bölgesindeki Sınır Kapılarındaki Aylık TIR Trafiği (Adet)**

Sınır Kapıları	Eylöl 2014		Ekim 2014		Kasım 2014	
	Giriş	Çıkış	Giriş	Çıkış	Giriş	Çıkış
Dilucu (Nahçıvan)	4.904	4.112	4.624	3.638	3.922	3.004
Gürbulak (İran)	11.026	14.042	9.243	11.105	10.012	11.462
Sarp (Gürcistan)	12.412	12.096	12.229	12.212	14.070	13.163
Türkgözü (Gürcistan)	981	664	1.242	1.061	378	1.104

*Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Kara Ulaştırması Genel Müdürlüğü, 2014 yılı Sınır Geçiş İstatistikleri, (Bkz: <http://www.kugm.gov.tr/> Erişim: 23.06.2015).*

Özetle, Kars, BTK demiryolu hattının işlemeye başlamasıyla, 1,5 saatlik mesafedeki 1,5 milyon nüfuslu Tiflis'e ve 4 saat mesafedeki 2 milyon nüfuslu Azerbaycan'ın başkenti Bakü'ye komşu olacaktır. Bu bağlamda KLM'nin kurulması, TRA2 Bölgesinin taşımacılık sektöründeki konumunu uluslararası arenada rekabet edebilir hale yükseltebilecek, bölge illerinin sınır ölkeleri ile daha fazla ticaret yapabileme potansiyeline pozitif katkıda bulunacaktır. KLM, öncelikle Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Hattı üzerindeki Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye arasındaki lojistik işlemleri için kullanılacaktır KLM'de zamanla uluslararası transit taşımacılık ve depolama işlemleri gerçekleşecektir. Transit işlemlerde öncelikle İran ve Avrupa Birliği ölkeleri ile İran ve Gürcistan arasındaki taşımacılıktan pay

5 Geniş bilgi için bkz: ([http://www.kha.com.tr/guncel/4366-TCDD-genel-Mudurlugu\\_-Kars'a-Lojistik-Merkezi-kurulmasi-dusunuluyor\\_.html](http://www.kha.com.tr/guncel/4366-TCDD-genel-Mudurlugu_-Kars'a-Lojistik-Merkezi-kurulmasi-dusunuluyor_.html)). Erişim: 25 Haziran 2015.



alınacaktır. Zamanla Çin'in AB ticareti, Rusya ve Kazakistan'ın buğday ve hububat ticareti başta olmak üzere birçok ticari emtia için KLM kullanılabilir. Çünkü KLM, doğu ile batı arasındaki stratejik konumu nedeniyle etiketleme, paketleme, montaj ve üretim yapan işletmelere ev sahipliği yapabilecektir. (SERKA, 2015).

KLM'nin kuruluş hazırlıklarına değinilecek olursa, SERKA'nın TRA2 Bölgesinde Lojistik Vadisi İmkanı adlı yayınıyla birlikte Kars'da lojistik merkez yanı sıra ileride komşu ülkelerle dış ticarete ve bölgenin üretimine katkı yapacak bir Lojistik İhtisas Organize Sanayi Bölgesinin kurulabileceği belirtilmiş (Tutar vd., 2011: 33-34) ve KLM'nin realize edilmesi yönünde çalışmalara girilmiştir. Bu ekonomik gerekçelerle uluslararası lojistik merkezi olarak düşünülen KLM'nin TCDD tarafından 50 milyon TL tutarında yatırımla gerçekleştirileceği ilk olarak dönemin Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Binali Yıldırım tarafından 29-31 Ekim 2011'de Kars'da düzenlenen sempozyumda ifade edilmiştir. 2011-2018 döneminde tamamlanması planlanan KLM'nin proje bedeli 41,3 milyon TL olarak belirlenmiş ve 2014 yılı için 500.000 TL tutarında ödenek ayrılmıştır. KLM tamamlandığında Türkiye lojistik sektörüne ilave 412.000 ton taşıma kapasitesinin sağlanması ve ülkeye ilave 665.000 m<sup>2</sup> lojistik alan kazandırılması beklendiği belirtilmiştir. BTK demiryolu hattı ile bir lojistik üs konumu alacak Kars'ta genişleme alanı bulunan, geçiş ve bağlantı sorunu olmayan, Kars OSB bağlantı yolu ile Kars çimento fabrikası yakınında KLM'nin kurulmasının uygun olduğu 28 Haziran 2013'de Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Binali Yıldırım tarafından açıklanmıştır<sup>6</sup>.

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Lütfi Elvan, 14 Mart 2014'de KLM'nin yapılacağı Kars OSB yakınında bulunan arazide incelemelerde bulunmuştur. TCDD Genel Müdürlüğü 15 Nisan 2014'de KLM'nin tevsiat planlarını hazırlayarak onaylamıştır. Bu çerçevede KLM'nin Kars OSB Bozkale Yolu, TEİAŞ, Üniversite, Eski Erzurum Yolu arasında kalan 260 hektarlık alan içerisinde 665.000 m<sup>2</sup> (66,5 hektar) alan üzerine kurulması planlanmıştır. KLM'de depo sahasına ulaşan 8 adet demiryolu hattı, gümrüklü sahada 5 adet demiryolu hattı, 9 adet depo, antrepo, giriş güvenlik binası, gümrük idare binası, gümrük müşavirleri binası, lojistik firmaları binası, lojistik merkezi yönetim binası, misafirhane, sinyalizasyon ve elektrifikasyon kumanda merkezi, ısı merkezi, su deposu, camii, genel mutfak, itfaiye, kara araçları bakım onarım, sağlık ocağı, restoran ve AVM, sürücü dinlenme tesisi, TCDD idare binası, TCDD yemekhane, hamam, yakıt istasyonu ve toplam kapalı alanın 173.851 m<sup>2</sup> olması planlanmaktadır. KLM'nin BTK Demiryolu ile paralel biçimde tamamlanması hedeflenmektedir. KLM'nin bina inşaatları ile ilgili TCDD tarafından 19 Eylül 2014'te ihale yapılmış, ancak müratlar toplanmasına karşın ihale iptal edilmiştir. TCDD Genel Müdürlüğü "Kars Lojistik Merkezi ve Demiryolu Bağlantısı Uygulama Projeleri Hazırlama İşi Hizmet Alımı" ihalesi için 3 Mart 2015 günü yeniden toplanmış, bu kez yaklaşık maliyeti 753905 TL olan ihaleye 6 firma teklif vermiş bulunmaktadır<sup>7</sup>.

6 Bilgi için bkz: Bakan Binali Yıldırım'ın 28 Haziran 2013 tarihinde Kars'da KLM'nin yerinin açıklanması haberi. (<http://www.karsmanset.com/haber/lojistik-merkezinin-yeri-belli-oldu-16505.htm>). Erişim: 25 Ocak 2015.

7 Geniş bilgi için bkz: (<http://www.rayhaber.com/2015/kars-lojistik-merkezi-ve-demiryolu-baglantis-uygulama-projelerinin-hazirlanmasi-ihalesinin-teklifleri-toplandi/>) (Erişim: 5 Mayıs 2015)

Kars Valisi Günay Özdemir, 9 Temmuz 2015 tarihinde yaptığı basın açıklamasında kadastro çalışmalarının uzun sürmesi nedeniyle ihalenin geç yapıldığını, 3 Mart 2015'te yapılan ihalenin 447 milyon TL bedelle ATAÇ şirketine verildiğini, ilgili şirket ile 9 Nisan 2015'de sözleşme imzalandığını belirtmiştir. Sözleşme hükümlerine göre yer tespiti, sondaj işlemleri, bina inşaatlarının yapılması 180 gün süre içinde bitirilecektir. Halen bölgede sondaj işlemleri yapılmaktadır. Valinin açıklamasına göre, firmanın 20 Ekim 2015'de Lojistik Merkez Uygulama Projesini Ulaştırma Bakanlığına sunması, inşaat projesinin hazırlanarak ihale ile inşaatlara 2016 yılında başlanması öngörülmektedir<sup>8</sup>.

## 5.2. KLM'nin Bölge Dış Ticareti ve Ekonomisi Açısından Önemi

Öncelikle belirtmek gerekir ki, KLM'nin TRA1 ve TRA2 bölgesinin dış ticareti açısından önemi daha önceki tablolarda yer alan TRA1 ve TRA2 bölgesinin 7 ilinin dış ticareti ile sınırlamak yanlış olacaktır. Çünkü, gerek birinci inşaat aşaması tamamlanan Erzurum-Palandöken Lojistik Merkezi ve gerekse KLM, bu bölgeye sınırdaş olan ülkelere ve Kafkasya, Ortaasya ülkeleri ve hatta Çin'e ihracat yapan tüm Türkiye sathındaki firmalara lojistik hizmeti sunmak durumundadır. Bu bağlamda 2014 yılında Türkiye'nin Azerbaycan ve Gürcistan'a ihracatının yaklaşık 4 milyar dolara ve bu iki ülkeden ithalatının yaklaşık 500 milyon dolar düzeyinde olduğunu hatırlamak bile yeterlidir. Ayrıca Türkiye'nin Azerbaycan, İran ve Gürcistan yanısıra Rusya Federasyonu ve Türkî Cumhuriyetlere ihracatı 2012'de 24 milyar dolara ulaşmış, 2014'de 18,7 milyar dolar olmuştur<sup>9</sup>. Bununla birlikte daha önceki iki bölgenin toplam dış ticaretini gösteren Tablo 7 ile Tablo 14 ve 15'den çıkarılabileceği gibi, TRA1 ve TRA2 Bölgesi, özellikle Kars hali hazırda bu ticarettten neredeyse hiç pay alamamakta, daha çok Erzurum ili yanı sıra Iğdır ile Ağrı, Doğu Beyazıt gümrüğü üzerinden bu bölgenin dış ticaretini gerçekleştirmektedir. TRA2 bölgesinden doğrudan gerçekleşen ihracat son 5 yıl itibarıyla yıllık yaklaşık 180-210 milyon dolar arasını ancak bulmakta, ithalat ise 70-105 milyon dolar arasında değişmektedir. Bununla birlikte KLM'nin öncelikle Gürcistan ve Azerbaycan daha sonra zamanla İran, Kazakistan ve diğer çevre ülkeler ile 2014 yılında 18,7 milyar dolara ulaşan Türkiye ihracatının lojistiğini üstlenmesi beklenmektedir. Ayrıca ithalat lojistiği olarak Azerbaycan ve Gürcistan'ın yanı sıra öncelikle Kazakistan, Özbekistan ve 2014 yılında 23 milyar doların üzerinde ithalat yapılan Çin'den gelen sevkiyatlarda KLM'nin kullanılacağı düşünülmektedir (SERKA, 2015).

Bu noktada serhat illerinde ekonomik faaliyetlere hem hizmet götüren bir faaliyet alanı olarak hem de kendisi önemli bir yatırım olarak KLM'nin özeldir Kars iline katkıları ile TRA1 ve TRA2 Bölgesine yatırım yapan firmalara sağlayabileceği avantajlar da şunlar olabilir (Üzümcü, Tokucu ve Ergiçay, 2015: 215-217);

- Kars ili diğer üç serhat ilinden farklı olarak dış ticarettten yeterince yararlanamamaktadır. Bir devlet politikası olarak Ermenistan sınır kapısının kapalı olmasından dolayı diğer illere göre Kars dış ticaret açısından dezavantajlı durumdadır. Kars ilinde kurulacak ve faaliyete geçecek bir lojistik merkez, bir hizmet alanı olarak il ekonomisinin üretim

8 Geniş bilgi için bkz: <http://www.karsmanset.com/haber/lojistik-merkezin-yapim-tarihi-vali-bey-tarafindan-revize-edildi-28601.htm>. Erişim: 20 Temmuz 2015.

9 bkz: TÜİK (2015d), Ülkelere Göre İhracat ( [http://www.tuik.gov.tr/PrelstatistikTablo.do?istab\\_id=624](http://www.tuik.gov.tr/PrelstatistikTablo.do?istab_id=624)) ve Ülkelere Göre İthalat ([http://www.tuik.gov.tr/PrelstatistikTablo.do?istab\\_id=625](http://www.tuik.gov.tr/PrelstatistikTablo.do?istab_id=625)). (Erişim: 15.07.2015).



gücünün, üretilen katma değer, dış ticaretin artması ve çeşitlenmesine katkı sağlayabilecektir.

- Orta ve uzun vadede bölgeden dış ticaretin gelişmesi ile sınır ülkelerinin ihtiyaç duyacağı malların coğrafi yakınlık avantajı nedeniyle bölgede üretimi cazip hale gelecektir. Bu durum bölgenin yatırım teşviklerinde 6. Bölgede bulunmanın ekstra avantajlarıyla bulunduğu bölgenin cazip hale gelmesiyle potansiyel yatırımcıları bölgeye çekerek bölge sanayisinin gelişmesine katkı yapabilecektir. Bu çerçevede İran, Azerbaycan ve Gürcistan'a yapılması muhtemel ihracat kalemlerinde<sup>10</sup> yatırım ve üretim yapabilecek yatırımcıların bölgeye çekilmesi halinde bölgenin ekonomik faaliyetlerinde, üretim, dış ticaret ve istihdamda büyük artışlar ortaya çıkabilecektir.
- Kurulacak lojistik merkezde gümrükleme faaliyetleri ile birlikte uluslar arası yük taşımacılığı da artacak ve lojistik merkezin genişletilmesi dahi gündeme gelebilecektir.
- KLM tamamlandığında bölgede ulaşım ve lojistikle bağlantılı hizmet sektörü alanlarında (antrepoculuk, sigorta-finans kuruluşları, oto servis hizmetleri) üretim ve istihdam artabilecek, ihracata dönük uzmanlaşmış banka şubeleri, dış ticarete dönük leasing-faktöring kuruluşları v.b faaliyetleri bağlamında özel sektör yatırımları artabilecektir.
- KLM'nin tam kapasite faaliyete geçmesi halinde dış ticaret işlemlerini gerçekleştirecek danışmanlık şirketleri, aracılık faaliyetleri, bankacılık ve sigorta faaliyetleri doğrudan artış gösterecek, dolaylı biçimde bu faaliyetlerle ilgili araştırma ve raporlama faaliyetleri, bilişim-teknoloji hizmetleri faaliyetleri, mesleki teknik eğitim faaliyetleri, hukuk büroları faaliyetleri olabilecek, ayrıca artan ölçüde burada faaliyet gösterecek firmalara dönük yemek tedariki, özel güvenlik hizmetleri ve işgücü/istihdam temini aracı faaliyetleri de görülebilecektir.
- TRA2 bölgesinin yatırım teşviklerinde 6. Bölgede bulunması nedeniyle TRA1 ve TRA2 bölgesi ekonomisine dolaylı katkı yapabilecektir. Bölgede üretim yapacak firmaların lojistik hizmetlerinden yararlanması gerektiği için bölge illerine sağlanan genel yatırım teşviklerini cazip bularak faaliyete geçen firmalar için KLM pozitif dışsallık oluşturacak, bölge geniş perspektifte yatırımlar için daha cazip bölge haline gelebilecektir.
- Lojistik merkezdeki firmalar, oluşturacakları istihdamla (merkezin büyüklüğüne göre doğrudan istihdam tahminen 500 kişi, dolaylı yan sektörlere istihdamla birlikte toplam 2000 kişi arası) Kars ili ve bölge ekonomisine doğrudan katkı yapacakları gibi buralarda çalışan kişiler ve ailelerinin harcamaları çarpan etkisiyle artacak, hem il, bölge sakinleri ve hem de lojistik firmalar için tüketim ve üretim artışının uyardığı

10 TRA2 Bölgesi sınırında bulunan bu üç ülkeyle yapılan mevcut dış ticaret kalemleri yanısıra çok sayıda potansiyel ihracat kalemleri için bkz: SERKA, 2015: 9.

pozitif ekonomik dışsallıklar görülebilecektir.

- Lojistik merkezin yakın bölgesinde montaj sanayiler gelişerek yeni istihdam alanları oluşturabilecektir. Lojistik sektörünün ileri ve geri bağlantıları nedeniyle bölgede çeşitli alanlarda hizmet sektörü faaliyetleri gelişecek ve dolayısıyla lojistikle bağlantılı hizmet sektörlerinde yeni yatırım ve istihdam alanları ortaya çıkabilecektir. Örneğin entegre (demiryolu, karayolu, havayolu ve denizyolu) taşımacılık faaliyetleri yanısıra, transit geçiş, konaklama terminalleri kurulabilecek, antrepolar, konteyner depolama alanları, sıvı depolama faaliyetleri ortaya çıkabilecek, ayrıca bozulması muhtemel ürünler için soğuk hava depoları faaliyetleri gerçekleştirilebilir. KLM içinde katma değerli hizmetler olarak bilinen paketleme, montaj, etiketleme, test ve laboratuvar işlemleri, müşteriye özel lojistik hizmetleri, taşıma işleri organizatörlüğü ve geri dönüşüm faaliyetleri ortaya çıkabilecektir (SERKA, 2015: 12).
- Kars iline gelen yükler yanı sıra bölgenin turizm potansiyeli (kış turizmi, inanç turizmi, Doğu Beyazıt İshak Paşa Sarayı, Ağrı Dağı turizmi v.b) gelen yerli ve yabancı turistler BTK hattıyla Gürcistan, Azerbaycan ve İran'a gidebilecekleri gibi buralardan gelen turistler de ilin, TRA1 ve TRA2 bölgesi ekonomisinin canlanmasına dolayısıyla ilde ve bölgede lojistik firmaların iş kapasitelerinin artmasına katkı sağlayabilecektir. Bu çerçevede turizm faaliyetleri ile entegre tur operatörlüklerinin mevcut kapasitelerinin artması da mümkün olabilecektir.
- Bölgedeki illerin olumsuz sosyo-ekonomik göstergeleri, özellikle TRA2 bölgesinden göçe yol açmaktadır. Bu bağlamda lojistik merkez ilde ekonomik canlanmaya yol açtığından ilden göçü azaltıcı bir etki oluşturabilecektir (Üzümcü ve Özyakışır, 2013). KLM'nin faaliyete geçmesi durumunda, yapılacak büyük ölçekli yatırımlar da Kars ili, TRA1 ve TRA2 bölgeleri ekonomisini hareketlendirecek ve istihdamı artıracaktır. KLM bir sosyal devlet anlayışı gereği olarak hayata geçirildiğinde bölgedeki istihdam artışı, bölgedeki genç işsizliğini önlemede etkili olabileceği gibi bölgeden göçün azalmasına da katkı yapabilecektir.
- KLM tamamlanırsa İğdır ve Doğu Beyazıt'ta bulunan tır-kamyon filosuna yönelik hizmetlerin (yedek parça, tamir atölyeleri, yıkama hizmetleri, petrol istasyonları yanısıra kamyon ve tır park alanları) daha da artması ve çeşitlenmesi mümkün olabilecektir.
- KLM'nin kurulması, bölgede üniversitelerin kapasitelerinin artmasına, dış ticaret ve lojistik bölümlerinin eğitimlerinin uygulamalı yapılmasına, KLM'nin ihtiyaç duyduğu beşeri sermayenin oluşmasına ve üniversite-sanayi işbirliğine katkı sağlayacaktır.
- Özetle bu gelişmeler her iki bölgede yatırım ve ticaret ortamında gelişmeye neden olacak, yeni üretim faaliyetleri artarken, bölgede ekonomik canlılığın sürüklediği tüketim talebi artışı, lojistik hizmetler ve diğer hizmetler alanında gelişime neden



olabilecek, sonuçta bölgede ekonomik hareketlilik artabilecektir. Ayrıca enerji nakil hatlarının bölgeden geçmesi, lojistik merkez veya yakınında petrol ve doğalgaz depolama veya rafineri tesislerinin kurulmasını beraberinde getirebilecektir. KLM'nin kurulması, bölgenin taşımacılık sektöründeki konumunu uluslararası arenada rekabet edebilir hale yükseltebileceği gibi, bölge illerinin sınır ülkeleri ile daha fazla ticaret yapabilme potansiyeline de pozitif katkılarda bulunacaktır.

## Sonuç

TRA1 ve TRA2 bölgelerinin sosyo-ekonomik gelişmişlik düzeyi Türkiye ortalamasının altındadır. Özellikle TRA2 bölgesinin sosyo-ekonomik durumu oldukça kötü durumdadır. Nitekim TRA2 bölgesi 26 "Düzyey-2" bölgesi arasında sosyo-ekonomik gelişmişlik seviyesi açısından 25. sırada yer almaktadır. TRA1 bölgesinde kişi başına düşen gayrisafi katma değer, ülke ortalamasının yaklaşık %60'na ulaşabilirken TRA1 bölgesi kişi başına gayri safi katma değeri ülke ortalamasının ancak %40'nı bulmaktadır. Ayrıca her iki bölgede ekonomide tarımsal üretim ve istihdam içinde tarımın önemli bir ağırlığı olmakla birlikte, hayvancılık ağırlıklı soğuk iklim koşullarında yapılan tarımsal faaliyetlerde verimlilik düzeyi de Türkiye ortalamasının gerisindedir.

Sanayinin son dönemde gelişme gösterdiği iki bölgede hizmetler sektörü ve TRA2 bölgesinde dış ticaret açısından gelişme görülmektedir. Bununla birlikte iki bölgedeki yedi ilin ihracatının toplam Türkiye ihracatı içindeki payı %0,20 düzeyini ancak bulmakta, iki bölgenin ithalatı da Türkiye ithalatının %0,08'ne ancak ulaşmaktadır. TRA2 bölgesi dış ticaret fazlası vermekle birlikte TRA1 bölgesinin genel de dış ticaret açığı verdiği görülmektedir. 2014 yılı itibarıyla Kars hariç her iki bölge illerinin ihracatında ilk sırayı imalat sanayi almaktadır. Bölge illeri içinde 2014 yılı itibarıyla Erzurum'un en fazla ihraç ettiği ürün grubu adi metallerden çeşitli eşya (83.fasıl), Ağrı'nın en fazla ihraç ettiği ürün grubu kazanlar, makinalar, mekanik cihazlar (84.fasıl), Iğdır'ın en fazla ihraç ettiği ürün grubu demir ve çelik (72.fasıl), Kars'ın en fazla ihraç ettiği ürün grubu diğer hayvansal menşeli ürünler (5.fasıl) olmuştur.

TRA1 bölgesinin dış ticaretinde lokomotif Erzurum ilidir. TRA1 bölgesinde Erzincan ili bölgede dış ticaret açıklarının önemli bir kısmına neden olmakta, Bayburt ili ise dış ticaret hacmi açısından oldukça düşük düzeylerde katkı sağlamaktadır. TRA2 bölgesinde ise İran sınırı bağlamında Iğdır yüksek dış ticaret hacmi ve dış ticaret fazlası ile bölgede lokomotif görevi üstlenmiş durumdadır. Iğdır ve Ağrı ili üzerinden bölgedeki komşularımız Azerbaycan ve İran'a ihracat gerçekleştirilmekte, Ardahan ili dış ticareti yetersiz olsa da Posof ilçesi üzerinden Gürcistan'a önemli ölçüde transit mal geçmektedir. Kars ili ise dış ticaret açısından şanssız bir durumdadır. TRA2 Bölgesinde Ardahan Posof ilçesi üzerinden ve Ağrı –Doğubeyazıt ilçesi üzerinden dış ticaretini gerçekleştirirken Ermenistan sınırındaki Kars-Ak-yaka Doğukapının kapalı olması Kars ekonomisi açısından bir dezavantaj oluşturmaktadır.

Ardahan ve Kars ilinden yoğun göçe yol açan sosyo-ekonomik gelişmişlikteki yetersizlikleri gören devletimizin kamu yatırımları bağlamında hem coğrafi konum olarak ve hem

de bölgeler arası dengesizlikleri azaltma çabalarına katkı olmak üzere planlanan 20 lojistik merkezden birisini Kars'da gerçekleştirecek olması ve lojistik merkezin 2016 yılında bitirilecek olması olumlu bir gelişme olacaktır. Bu bağlamda Kars Lojistik Merkezi (KLM)'nin kısa vadede olmasa bile orta ve uzun vadede ilin, TR2 bölgesi ve Erzurum-Palandöken Lojistik Merkezi ile birlikte entegre biçimde TRA1 düzey 2 bölgesi ve daha üst düzlemde TRA Kuzeydoğu Anadolu Bölgesi ekonomisine katkısı olacağı aşikardır.





## KAYNAKÇA

- Behar, Alberto, Phil Manners and Benjamin Nelson (2011), “Exports and International Logistics”, **Policy Research Working Paper**, No: 5691, The World Bank Development Research Group, Trade and Integration Team, June 2011, pp. 1-38.
- EDAM (2009), **Türkiye İçin Bir Rekabet Endeksi**, EDAM ve Deloitte Ortak Yayını, İstanbul. (<http://edam.org.tr/document/trkiye%20icin%20bir%20rekabet%20endeksi.pdf>). Erişim: 10 Temmuz 2015)
- Ekinci, İbrahim (2014), “Lojistik Merkezlerin 6’sı Açıldı, 5’de İnşaat Sürüyor”, **Dünya Gazetesi**, 19 Nisan 2014. (<http://www.dunya.com/print.php?type=1&id=225734>) (Erişim: 25 Haziran 2015).
- İris, Çağatay ve M. Tanyaş (2010), **Lojistik Sektör Raporu 2010**, MÜSİAD Sektör Raporu, Rapor No: 70, İstanbul.
- Kalkınma Bakanlığı (2013), **İllerin ve Bölgelerin Sosyo-Ekonomik Gelişmişlik Sıralaması Araştırması (SEGE 2011)**, Bölgesel Gelişme ve Yapısal Uyum Müdürlüğü, Ankara.
- Karabulut, Kerem (2005), **Doğuda Yakalanan Kalkınma Fırsatı: Ticaret**, Atlas Yayın, İstanbul
- Kılıç, Yavuz ve diğerleri (2009), “Gelişmekte Olan Ülkelerde Sürdürülebilir Kalkınma Açısından Lojistik Köyler: Türkiye Örneği”, **Süleyman Demirel Üniversitesi, 1. Uluslararası Davraz Kongresi Bildirisi**, ss. 1-17.
- KUDAKA (2013), **Kuzeydoğu Anadolu Bölge Planı: Mevcut Durum Analizi 2014-2023**, Erzurum. ([http://kudaka.org.tr/apb/tra1\\_duzey\\_2\\_bolgesi\\_mevcut\\_durum\\_analizi\\_2.pdf](http://kudaka.org.tr/apb/tra1_duzey_2_bolgesi_mevcut_durum_analizi_2.pdf)) Erişim: 20.07.2015.
- SERKA (2010), **TRA2 Düzey II Bölgesi (Ağrı, Ardahan, Iğdır, Kars) 2010-2013 Bölge Planı**, Ankara.
- SERKA (2015), **Kars Lojistik Doğu’nun Merkezi Broşürü**, Kars: Ocak 2015.
- Tutar, Hüseyin. vd. (2011), **TRA2 Bölgesinde Serhat Lojistik Vadisi İmkani**, SERKA Yayınları, Kars.
- TÜİK (2014), **Gayri Safi Katma Değer: Bölgesel Sonuçlar 2004-2011**, Ankara: Nisan 2014.
- TÜİK (2015a), **İşgücü İstatistikleri, Bölgesel Sonuçları**, Eski Seri (2004-2013). (Bkz:[http://www.tuik.gov.tr/PrelstatistikTablo.do?istab\\_id=605](http://www.tuik.gov.tr/PrelstatistikTablo.do?istab_id=605). Erişim: 10 Temmuz 2015).
- TÜİK (2015b), **İşgücü İstatistikleri, Bölgesel Sonuçları**, Yeni Seri (2014). (Bkz:[http://www.tuik.gov.tr/PrelstatistikTablo.do?istab\\_id=2321](http://www.tuik.gov.tr/PrelstatistikTablo.do?istab_id=2321). Erişim: 10 Temmuz 2015)
- TÜİK (2015c), **Dış Ticaret İstatistikleri**, Dinamik Sorgulama Sonuçları.
- TÜİK (2015 d), **Ülkelere Göre İhracat** ( [http://www.tuik.gov.tr/PrelstatistikTablo.do?istab\\_id=624](http://www.tuik.gov.tr/PrelstatistikTablo.do?istab_id=624)) **ve Ülkeler Göre İthalat** ([http://www.tuik.gov.tr/PrelstatistikTablo.do?istab\\_id=625](http://www.tuik.gov.tr/PrelstatistikTablo.do?istab_id=625)). (Erişim: 15.07.2015).
- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Kara Ulaştırması Genel Müdürlüğü (2015), **2014 Yılı Sınır Geçiş İstatistikleri**, Bkz: <http://www.kugm.gov.tr/>, (Erişim:

23.06.2015).

- URAK (2011), **İllerarası Rekabetçilik Endeksi 2009-2010**, İstanbul. ([http://www.urak.org/haberler/URAK\\_IllerarasiRekabetcilikendeksi2009-2010.pdf](http://www.urak.org/haberler/URAK_IllerarasiRekabetcilikendeksi2009-2010.pdf). Erişim: 10.07.2015).
- Üzümcü, Adem ve Deniz Özyakışır (2013), "TRA2 Bölgesinde Sosyo-ekonomik Gelişmişlik Düzeyi ve Göç İlişkisi (1996-2012)", **2. Uluslararası Bölgesel Kalkınma Konferansı, Konferans Bildirileri**, (Editör: Cemalettin Çopuroğlu v.d), , Fırat Kalkınma Ajansı ve Fırat Üniversitesi, 16-17 Mayıs 2013, Elazığ, ss. 157-181.
- Üzümcü, Adem ve Sıdıka Akdeniz (2014), "Yeni İpek Yolu: TRACECA ve Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Projesi", **Avrasya Etüdları, İpek Yolu Özel Sayısı**, TİKA, Yıl: 20, Sayı: 45, (2014/1), ss. 171-199.
- Üzümcü Adem, Erkan Tokucu ve Gülseren Ergiçay (2015), "Kars Lojistik Merkezinin (KLM) TRA2 Bölgesinin Kalkınması ve Kars Ekonomisi Açısından Önemi: Bir İktisadi Analiz", **Kafkas Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi**, Cilt: 6, Sayı: 10, 2015, ss. 191-222.