



LOJİSTİK BÖLGELER : Kütahya Örnek Çalışması

Nadir ELİBOL

Yetkilendirilmiş Gümrük Müşaviri

Alayunt Lojistik İhtisas Organize Sanayi Bölgesi adı altında, Zafer Kalkınma Ajansı'nın himayesi ve finansmanında özellikle TR33 bölgesine hitap edecek, çoklu taşımacılık modlarından demir yolu ve kara yolu entegrasyonunun sağlanması, yükleme, boşaltma, depolama ve elleçleme işlemleri, ekonomik etkili gümrük rejimlerinin antrepolarında uygulanması neticesinde sanayicinin diğer teşviklerle finansal ve lojistik masraflarının asgariye indirilmesi, lojistik ve ticari mekanların düzenlenmesi, Balo projesine bağlanarak Bandırma Limanı ve Zafer Havaalanı aracılığıyla, bölge ve Anadolu'nun sanayi ürününü demiryolu ile Avrupa ve Rusya pazarına ulaştırılmasına yönelik çalışma amaçlanmıştır.

Bölgesel (Kütahya, Afyon, Uşak, Manisa-TR33) ve yerel kamusal (Belediyeler, Valilikler, İl Özel İdareleri, İlçe Belediyeleri, Kaymakamlıklar, Ticaret ve Sanayi Odaları, Zafer Kalkınma Ajansı gibi) ve merkezi kamusal (TCDD ve TASIŞ vs. gibi) aktörlerin geliştireceği iş birliği ile ulusal ve bölgesel ölçekteki bir lojistik ihtisas OSB oluşturulmaya çalışılmıştır.

Ekonomik, sosyal ve kültürel çalışmaların değerlendirilmesi sonucunda, Kütahya'nın dinamizminin harekete geçirilmesi ve halkın refahının yükseltilmesi hedeflenmiştir.

Lojistik denilince;

- Lojistik merkezlerde kombine taşımacılığının geliştirilmesi, Intermodal terminallerin geliştirilmesi ve yaygınlaştırılması,
- Ulusal taşıma koridorlarının ve lojistik merkezler üzerinde ulaşım ağının oluşturulması ve ulusal koridorların uluslararası koridorlara dâhil edilmesi, yük aktarmalarında kullanılan ekipmanların standart hale getirilmesi,

BALO Türkiye Güzergahı ve Yük Toplama Merkezleri





- Antrepo, depo ve dağıtım merkezleri için asgari standartların oluşturulması, işletilmesi, kontrol edilmesi, ortak araç ve gereçlerin tesis edilmesi,
- Demir yolunun kullanımının yaygınlaştırılması, deniz taşımasının geliştirilmesi, karayolu taşımacılık ağının tasarlanması, taşımalarında kalite ve verimin artırılması,
- Limanlarımızın lojistik merkez olması için hava, kara ve demiryolu bağlantılarının sağlanması,
- Kargo taşımasının geliştirilmesi ve yaygınlaştırılması hedef olarak belirlenmiştir.

Giderek küçülen dünya ve küreselleşen ticaret, hızlı ve çabuk iletişim ile ileri teknolojinin desteğiyle günümüzde tedarik, üretim ve pazarlama faaliyetleri yeniden düzenleyerek, aralarındaki koordinasyonla işletmelerin maliyetlerini aşağı çekilmiştir. Maliyetler düşmesine rağmen rekabet nedeniyle karlılık daralmış, dolayısıyla fiyatların gözden geçirilmesi zorunlu olmuştur. Bu kez gözler maliyet unsurlarına dönmüş, en kolay görünen ve fiyatı dışardan etkileyen lojistik maliyeti dikkatleri üzerine toplamıştır.

Gelişmiş ülkeler, kara, deniz, hava ve demir yolu ulaşım modlarını öncelikle hızla gelişen sanayileri ile birlikte derhal yenilemiş, geliştirmiş, daha sonra bunlar arasındaki eş güdümü sağlamışlardır. Dolayısıyla lojistik maliyetleri asgariye indirecek çoklu taşıma modlarını bir arada organize eden lojistik merkezleri oluşturmuşlardır.

Tüm gelişmiş ülkelerde lojistik merkezleri devletin himaye ve kontrolünde hızla oluşturulmuş, kuruluş sonrasında devletin ve yerel yönetimlerin desteğiyle geliştirilmiş, daha sonra işletmeler özel sektöre devredilmiştir.

Lojistik merkez ve çoklu taşıma modlarının, lojistik planlanması ancak gelişmiş ülkelerde bu şekilde imkan bulabilirken, gelişmekte olan ülkeler ise mevcut ulaşım ağları ve taşıma modlarını rehabilite ederek ve uyumlu hale getirerek, bunun üzerine lojistik merkezleri yapmayı tercih etmektedirler. Sanayinin bölgede böyle gelişmesi hedeflenmiştir. Kütahya Alayunt Lojistik İhtisas OSB'de bu şekilde, mevcut kara ve demiryolları üzerine sanayi gelişimini hızlandırması için planlanmıştır.

T.C.D.D. Genel Müdürlüğü'nün Yenileme Yapılmış ve Yenilenecek Hatları



Kara ve demiryolunun rehabilitasyon ve koordinasyonu ile dağıtım bağlantıları, depolama koşulları, alan ve arazi seçimi, alanın optimum kullanımı, elleçleme, ayrıştırma düzeni, gümrükleme ve kamusal hizmet, ardından alt yapı hizmetlerini bütünleştirilmesi planlanarak, Kütahya Alayunt Lojistik İhtisas OSB düzenlenmeye çalışılmıştır.

Taşıma modlarını yeni düzenleyen gelişmemiş ülkeler, bunların koordinasyonu yüksek maliyetli görerek planlayamamış ve ele alamamıştır. Lojistik çok erken bir düşünce olarak kalmış, hele lojistik merkezler ve lojistik ağı oluşturma fikri gündeme bile gelememiştir. Ancak bir veya iki taşıma modunu tesadüfen yeni yeni bir araya getirebilmiş olan bu ülkeler, Avrupa'nın 40 sene önce gerçekleştirdiği lojistik merkez oluşturma fikrini yeni akıl edebilmişlerdir.

Ülkemizdeki TCDD'nin lojistik köy uygulaması ile yalnızca demiryolu ve işlemlerinin rasyonel, verimli, teknolojik yapılandırılmasını ve mal trafiğini hedeflemesi; ancak Marmara'daki tüm limanlarda (çok sayıda olmalarına rağmen) liman alanı genişliğinin yetersizliği, bunların demiryoluna erişim noksanlığı, sanayi bölgelerine demiryolu bağlantılarının yokuşu

veya uzaklığı, limanların yüksek maliyetleri, işletmelerin eskimiş bürokratik yönetim şekilleri, işletmelerin otomasyondan uzak takip ve izleme yöntemleri, noksanlığı, liman araç ve gereçlerinin teknolojik yetersizliği, eşya akışındaki ve depolanmasındaki antrepoların yetersizliği, farklı kamusal kurumların birbiriyle uzlaşmaz mevzuatları nedeniyle mümkün olamamıştır. Bunların çözüm yolu olarak lojistik köyler devreye sokulmuştur.

Türkiye, son 10-15 sene içinde geliştirdiği, hava ve deniz limanlarını, ancak otoban ve bölünmüş taşıt yolları ile geliştirdiği kara yollarıyla birleştirebilmiş, çok yakın zamanda da demiryollarına el atarak, taşıma modları arasında eş güdümü sağlamaya başlamıştır. Bu nedenle önce akademik çalışmalar yapılmış, sonra özel sektör konuya yönelmeye başlamış, ancak 2007'den sonra lojistik merkez fikri ortaya atılarak bürokrasi de kulak alışkanlığı yaratılabilmektedir. Buna rağmen 2011 yılına kadar ne icraat, ne de mevzuat çalışması başlatılabilmektedir. Halen mevzuatsız, pek çok kurumun gölgesinde geliştirilmeye çalışılmaktadır.

Buna rağmen, TCDD İşletmesinin belirli istasyonlarda düzenlemeye çalıştığı 21 adet lojistik köyde (İstanbul, İzmit, Samsun, Eskişehir, Kayseri, Balıkesir, Erzurum, Uşak, Konya, Denizli, Mersin vs. illerinde) demiryolu teşkil, aktarma ve transfer merkezi oluşturulmaya çalışılmış, ileri yıllarda gümrüklü saha, antrepolar ve gümrük idarelerinin bulunması ve diğer taşıma modlarıyla birleştirilmesi halinde de, (kara, deniz ve hava ile koordine edildiğinde) lojistik merkezler şekline dönüşebilecektir. Günümüzde henüz böyle bir düzenleme bulunmamaktadır.

Bu lojistik köyler ve onların bağlandığı ulaşım ağı ile bugün eski ipek yolu üzerindeki kervansarayların görevi üstlenilecek, dün ipek yolu üzerindeki doğu ve batı arasındaki mal akışının benzeri mal hareketi sağlanacaktır.



TCDD'nin Lojistik Köy ağı ile: Demiryolu sisteminin yeniden yapılandırılması, gerekli yenileme ve bakım çalışmaları yapılması, kombine taşımacılığa öncelik tanınması, Organize Sanayi Bölgelerine ve önemli üretim merkezlerine doğrudan hatlarla (İltisak hatları) bağlantı kurulması, liman/demiryolu entegrasyonunu engelleyen tüm sorunların ivedilikle çözülmesi doğrudan hedeflenmiştir.

Ancak bu lojistik köylerde gümrüklü saha içinde antrepoların bulunmaması, bölgede gümrük idaresinin olmaması, bu TCDD lojistik köylerinin eksikliğinin İzmir, İstanbul, Kırklareli, Manisa, Ankara, Kütahya gibi lojistik bölgelerle tamamlanmasını zorunlu hale getirmiştir.

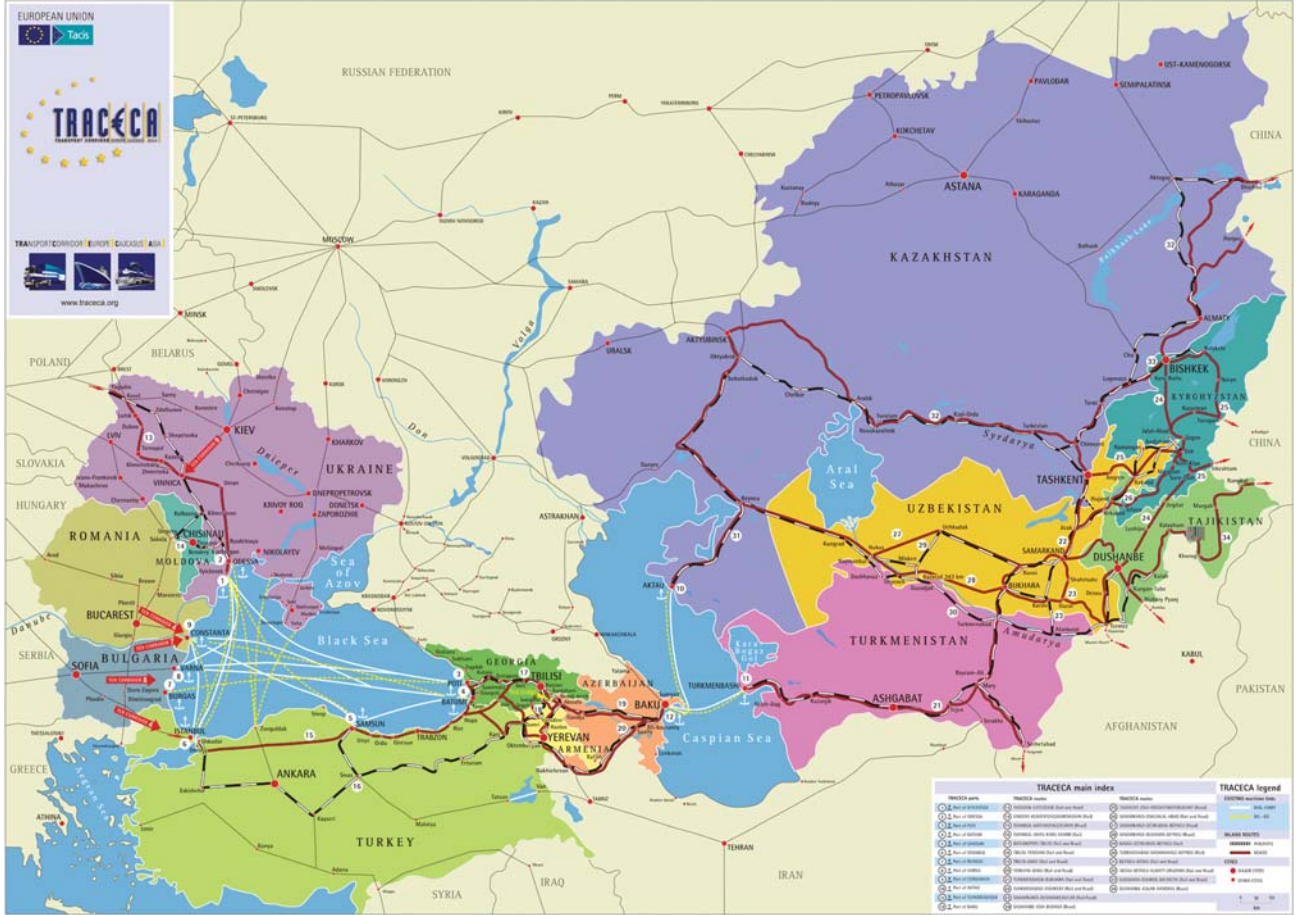
İstanbul, İzmir, Samsun ve Balı projeleri tıpkı TCDD Lojistik Köyler gibi projeler, henüz etüd düzeyinde olup, bu projeleri bölgenin alansal yetersizliği sonucu, sıkışmış sanayi ve lojistik sektörünün sorunlarına çıkış arayan projeler haline getirmiştir. Ankara Lojistik Üssü, özel sektörün özellikle nakliyecilerin kendileri için kurdukları büyükçe bir antrepo işletmeciliğinin henüz yalnızca karayolu ulaşım moduna bağlı bir düzenlemesidir. İleride demiryoluna başlanacaktır. Henüz çoklu ulaşım modu ve rekabetçi antrepoculuk bulundurmadağı için lojistik bölge için yeterli bir örnek teşkil edememektedir.

Bu mevcut durum sonucu, Türkiye Cumhuriyeti Devleti, 2011 Yatırım Programında dünyada mevcut örnekleri, ülkenin içinde bulunduğu durumu, taşıma türleri arasında bağlantının bugüne kadar kurulamamış olmasını, lojistik düzenlemelerin daha önce yapılmamış olmasını, ülkede karayolunun ancak son 5 senede yenilenmesi ve deniz, hava ve deniz yollarının ihmal edilmiş olmasını değerlendirmiş, bu yönelik tedbirler ile lojistik bölgeler uygulamasına başlamıştır.

Ulaştırma Bakanlığı, ulusal ulaşım politikası geliştirmek için batıda ki; Avrupa-Kafkasya Asya Taşıma Koridorları (TRACECA) Projesi, Pan-Avrupa Taşıma Koridorları Projesi, Cream Projesi, Avrupa Akdeniz Ulaştırma Koridorları Projesi, Güneydoğu Avrupa'da Ticaret ve Taşımacılığı Basitleştirme Projesi (TTFSE) – Güney Doğu Avrupa Ortak Girişimi (SECI) proje ve hatlarını dikkate almıştır. Ülkemizin en çok kullandığı Pan Avrupa taşıma koridorlarında Koridor 4'e bağlantı için politikalar hazırlamıştır.

Avrupa'yı Güneydoğu Avrupa'ya bağlayan 4 no.lu koridor; kara ve demiryolu, ferry bağlantısı, hava ve deniz limanları, kombine taşımacılık ile TRACECA'nın bel kemiği olduğundan ülkemizi, özellikle ulusal lojistik ağıımızı ilgilendirmektedir.

TRACECA Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaşım Koridoru -1



Ayrıca, Pan-Avrupa Koridorları ile AB, Karadeniz'de kıyısı olan ülkeleri ve Kafkasya ve Orta Asya ülkelerini, Türkiye ve Karadeniz üzerinden kombine taşımacılık ile birbirine bağladığından, Koridor 9'unda; Kara ve demiryolu, liman bağlantısı ile Rusya pazarına Türk malını çıkaran önemli bir koridor olduğundan, Türkiye TRACECA projesini yakından takip etmektedir.

TRACECA – Transport Corridor Europe Caucasus Asia - (Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaştırma Koridoru), Avrupa Birliği tarafından, zengin kaynaklara sahip Orta Asya cumhuriyetlerini Kafkasya üzerinden Avrupa'ya bağlamayı hedefleyen ağırlıklı olarak demiryolu olmak üzere tüm ulaşım sistemlerini kapsayan bir Doğu – Batı Koridoru'dur.

TRACECA Projesi; ülkeler arası standartları ve mevzuatı uyumlaştırmayı, lojistik ağlarını geliştirmeyi, sınırlardan geçişleri ve ticareti kolaylaştırmayı, gümrükleri modernleştirmeyi, yeni alt projelere finansman sağlamayı, Avrupa'dan Asya'ya Karadeniz, Kafkasya ve Hazar Denizi üzerinden alternatif ve

güvenli ulaşım ağı oluşturmayı, bölgede rekabeti, ticareti, yük taşımacılığını geliştirmeyi, ticaret ve ulaştırma sistemleriyle ilgili problem ve eksikliklerini ortaya koymayı ve çözmeyi amaçlamıştır.

Bunun yanı sıra Türkiye, İstanbul Boğazı dışında yedekleme yapacağı ikincil koridoru da planlamıştır. Anadolu ve Asya'nın malının, İzmir-Çandarlı üzerinden deniz yoluyla Avrupa'ya çıkarılması veya Balo projesiyle Bandırma-Tekirdağ üzerinden 4 no'lu Avrupa (TER) koridoruyla Avrupa'ya ulaştırılması planlanmış, buna Kütahya Alayunt Lojistik İhtisas Organize Sanayi Bölgesi projesi dahil edilerek, Anadolu yükünün Balo projesine bağlanması hedeflenmiştir.

Türkiye; lojistik köyler ve bu köylerin kullandığı çoklu taşıma modlarını birleştirmeye, demiryolu ağını yenilemeye, şehir içi yolları modernleştirerek ve asfaltlayarak, ana taşıt yollarına ve demiryollarına bağlamaya, liman işletmelerini ulusal ve uluslararası ticaretteki gelişmelerle uyumlu hale getirmeye, yönelik projeleri başlatmıştır.

Türkiye, kendi irade ve inisiyatifiyle bu projeler dışında kalmaya çaba gösterse dahi, stratejik konumu ve siyasal yapısı, pek çok küresel gücün gözü önündedir. TRACECA (Treseka) adlı projesiyle, Avrupa sermayesinin Kafkaslar ve Anadolu üzerinden

Asya'ya uzanması, denizi olmayan Orta Asya pazarına ulaşması, keza Orta Asya'nın petrol, doğal gaz, madenler ve tarımsal ürünlerin Avrupa ve dünyaya açılması arzusu önlenemez düzeyde projenin temelini teşkil eder.

TRACECA Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaşım Koridoru - 2



Türkiye, Tekirdağ-Muratlı, Samsun-Diyarbakır, Yozgat-Sivas, Kars-Ahılfelek-Tiflis, Kars-Gümrü hatları ve MARMARAY hattı ile TRACECA projesindeki kopuklukları tamamlamış, Karadeniz sahil karayoluyla, Samsun, Filyos, Zonguldak, Trabzon, Karasu deniz limanlarıyla Avrupa, Asya bağlantısını güçlendirmiştir.

Kütahya Alayunt Lojistik İhtisas OSB'si projesi İstanbul-Kars üzerinde bulunduğu sürece vazgeçilmesi mümkün olmayan bir proje durumundadır. Ayrıca Türkiye dünya ticaretinde, enerji kaynakları ile ulaşım yolları üzerinde bulunduğu sürece, mutlaka bir siyasi güç olmaya devam edecektir. Türkiye'nin uluslararası lojistik ağı üzerindeki yeri, tıpkı Kütahya'nın Türk ulusal ulaşım ağı üzerindeki konumu gibidir, önemlidir, vazgeçilmezdir. Dolayısıyla Türkiye, uluslararası barış ve ticarete yardımcı olmak

ve geliştirmek amaçlı, küresel sermayenin kazanımlarına yönelik projelerin üzerindedir, vazgeçilmez bir noktasındadır. Kütahya'da Türkiye'nin ulaşım koridorları üzerinde aynı konumundadır.

Türkiye başarılı bir siyasal kararla Marmaray projesine başlamış, Muratlı-Tekirdağ hattını tamamlamış, diğer TRACECA projelerini derhal uygulamaya koymuştur. Kütahya da aynı kararlılıkla ulusal plan ve programlara uygun olarak lojistik ağı üzerinde yerini bu proje ile alacaktır.

Lojistik ile ilgili pek çok Bakanlık, ulusal ve uluslararası ulaşım politikası üzerine görüş, öneri ve uygulama başlatmış ve planlamıştır.

Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı ve Çevre Şehircilik Bakanlığı'nın yaptığı yasal düzenlemelerde; lojistik ihtisas merkezlerinin kurulacağı OSB alanlarında yer seçiminden sonra sınırlarındaki alanların düzenlenmesi için mevzii imar planları ve parselasyonunun yapılması sağlanmıştır. Yerel yönetimlerce oluşacak müteşebbis heyetler vasıtasıyla; özel ve tüzel kişilere gerekli arsa tahsisinin yapılmasını, yollar, rekreasyon alanların düzenlenmesini, alt yapısını, elektrik, su, kanalizasyon, doğalgaz, arıtma tesisi, haberleşme, spor tesislerinin düzenlenmesi oluşturulmuştur. Lojistik ve antrepoculuk dalında ihtisaslaşmış sektörlerde, ihtisas organize sanayi bölgeleri kurma görevi üstlenilmiştir.



Ekonomi Bakanlığı ise, Yatırımlarda Devlet Yardımları hakkında Bakanlar Kurulu Kararlarında yatırım teşvik belgesi destekli yatırımları belirlemiştir. Bu yatırımlarda vergi indirimi, sigorta primi işveren hissesi desteği, yatırım yeri tahsis, KDV istisnası, gümrük vergisi muafiyeti uygulayarak projeye destek olmuştur. Türkiye teşvik uygulamasında dört bölgeye ayrılmıştır. Kütahya'nın bulunduğu TR33 Bölgesi, III. Bölge olarak belirlenmiştir. Özellikle "Teşviki belirli şartlara bağlı yatırım konuları" içindeki "hizmet sektörü"ne de teşvik imkanları yaratılmıştır. Konteyner kiralama yatırımları hariç olmak üzere karayolu, denizyolu, havayolu ve demiryolundan en az ikisinde kombine taşımacılık yaptığını tevsik eden yatırımcıların gerçekleştirecekleri kara, deniz, hava ve demiryolu kombine konteyner taşımacılığı yatırımları için teşvik belgesi düzenleyebildiği gibi tüm antrepo işletmecileri ve fuar sergi, kongre işletmecileri yatırımın büyüklüğü ve kapasitesi sınırlanmaksızın teşvik edilmiştir.

Gümrük ve Ticaret Bakanlığı; Avrupa'da Almanya (33), Fransa (2), İtalya (25), İspanya (22), Danimarka (6) yaklaşık 100 lojistik köyü dikkate alınarak, 2023 hedefleri içinde çok önemli görev üstlenmiştir. Lojistik bölgeler mevzuatını üstlenmiş ve mevzuat çalışmalarına hız vermiştir. AB ile uyum sürecinde bu bölgelerin geliştirilmesine yönelik tedbirler almaktadır.

Oluşturulacak her lojistik köyde mutlaka bu organizasyonun tamamlayıcı unsuru olarak "Lojistik İhtisas Gümrük Müdürlükleri" kurulacak, her lojistik köyün Gümrük İdaresi ve gümrüklü antrepoları bulunacaktır.

Bu bölgelerde gümrüklü sahalar yaratılarak, gümrük gözetim ve denetiminde "Organize Antrepo Bölgeleri" gibi rekabetçi

pek çok genel antrepo işletmeciliği sağlanacak, bölgede özel antrepoların toplulaştırılması denetimin kolaylaştırılması yoluna gidilecektir.

Bu bölgelerde "Tarım Ürünleri Lisanslı Depoculuk" düzenlemesine destek olunacaktır.

Antrepo rejimi ve ekonomik etkili gümrük rejimleri, bu antrepo bölgelerinde uygulamalı, ithalat ve ihracatta, sanayici ve tüccara vergi yükü ve lojistik maliyetler asgariye indirilerek destek olunacak, bölgenin cazibesi artırılabilecektir.

TASİŞ gibi kuruluşlarıyla örnek antrepoculuk hizmetinin verilmesi sağlanacak, TCDD'nin eş güdümü sağlanarak, lojistik merkezindeki yükleme, boşaltma, araç gereçlerinin teşkili ve modernizasyonu gerçekleştirilecektir.

Tıpkı sınır gümrüklerinde uygulandığı gibi lojistik merkezlerde de, ihracat yükü taşıyan kara, hava, deniz ve demiryolu taşıtlarına vergisiz ucuz akaryakıt satışı için düzenlemeler yapılabilecektir.

İhracat amaçlı mal satışı gibi, sürekli sergi ve fuar statüsünde yerli ürün satış ve kargo hizmeti bölgede oluşturulacaktır.

Dolayısıyla, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı ile Gümrük ve Ticaret Bakanlığı önderliğinde, merkezi idareler, özellikle TCDD ve TASİŞ destek, katkı ve görüşleri dışında, lojistik bölge için oluşturulacak tesislerde bir kısmı yerel imkanlarla çözümlerken, genel antrepo işletmeciliği veya Tarım Ürünleri Lisanslı Depoculuk uygulaması için örnek düzenleme ve uygulamaları amacıyla Gümrük ve Ticaret Bakanlığı TASİŞ Tasfiye İşletmeleri Genel Müdürlüğü, istasyon ve lojistik bölge için de TCDD Genel Müdürlüğü bizzat plan ve programda yer alacaktır.





Lojistik bölge projesinin uygulamaya başlanması ile aşağıdaki doğrudan ve dolaylı hedeflere ulaşmak mümkün olacaktır.

- Gümrük İdaresi ve gümrüklü saha nedeniyle, ihracat işlemleri artacaktır. İthalatta ekonomik etkili gümrük rejimlerinden sanayicinin daha fazla yararlandığı gözlenecektir.
- Kütahya veya çevre illerdeki sanayicilere projenin tanıtımı ile bölgedeki antrepo talepleri artacaktır. Tarım Ürünleri Lisanslı Depoculuk gelişecektir.
- Sanayicinin üretim maliyetlerindeki, vergi yükü ve navlun bedelleri azalınca ürün fiyatlarında düşme görülecektir.
- Gelir dağılımında düzelme görülecektir.
- Hızla işçi ve işveren örgütlenmesi ve sendikalaşma oluşacak işsizlik önlenecektir.
- İstihdam yaratma hedefi dışında projenin bölgede katma değer yaratması kaçınılmaz olacaktır.
- Kütahya ve Gediz-Tavşanlı, Simav Ticaret Odaları ve OSB'lerin lojistik OSB'ye ortaklığı ile OSB'lerdeki oluşumu teşvik edecek ve yönlendirecektir.
- TCDD kendi lojistik köylerinin yük hacminde %130 artış beklendiğinden, Kütahya'daki TCDD'nin yük taşıma miktarı artacaktır.
- TCDD bölgede 45'lik veya 40'lık konteyner taşımasına yönelecek, navlun fiyatları düşecektir.

- Bandırma Limanı'nın ferri seferlerinin sayısı yükselecek, Balo projesinin başarı şansı artacaktır, Ege Bölgesi'nin ticaret hacmi artacaktır.
- Bölgesel ürünlerin depolanması, tanıtımı, satımı, ulaşımı, gümrükleme, vergilendirilmesinde ticari düzenleme ve mali denetimi sağlanabilecektir. Otomasyonla ticaret kayıt altına alınacaktır.
- Lisanslı depolar ile bölgesel ürünlerin (Kütahya ve ilçelerindeki patates, şeker pancarı ve endemik bitkilerin) tanıtım ve pazarlaması hızlanacaktır.
- Özellikle endemik bitkiler üzerine yapılan araştırma ve çalışmalarda, kurutma, işleme, depolama işlemleri lojistik merkezde yapılabilecektir.
- Doğal soğuk hava mağaraları ile lojistik bölge soğuk hava depoları eş güdümlü çalıştırılarak, verimlilik ve karlılık artırılabilir.
- Kütahya'ya gelir bırakmayan transit karayolu nakliyesinin, (TIR ve kamyonların) lojistik merkeze yönlendiği görülecektir. Yerel nakliyeciler lojistik bölge ürünlerinin nakliyesini üstlenecektir.
- Dumlupınar Üniversitesi'nde lojistik ve gümrük eğitim dalı gelişecektir.
- Eğlenme ve sosyal yaşam için Eskişehir'e giden Dumlupınar Üniversitesi öğrenci grubunun şehirde kalması sağlanacak, şehirde otel, eğlence yeri, sosyal alanlar gelişecektir. Gelir dağılımında ve sosyal gelişimde olumlu katkılar yaratacaktır.

Özetle;

Alayunt Lojistik Bölgesi'nde antrepolarda yapılacak elleçleme ile yaratılacak katma değer, istihdam, stok ve ardiye ücretleri doğrudan bir kazanım gibi değerlendirilebilirse de, bu proje ile gelişecek sanayileşme sonucu lojistik bölge değil, lojistik bölge nedeniyle sanayileşmenin artması hedeflenmiştir.

Sanayicinin karlılığının artması, TCDD ve kara yoluna yükün fazlalaşması, lojistik masrafların düşmesi, ihraç imkanı ve pazarının genişlemesi, istihdam ile işsizliğin giderilmesi, kamu kuruluşlarının personeli ile kültürel yapının yükselmesi, Dumlupınar Üniversitesi'nin lojistik ve gümrüğe yönelik eğitiminin gelişmesi, kalifiye personel ihtiyacının üniversiteden karşılanması, lojistik merkezin kent uzağında olmasıyla taşıt trafiğinin hafiflemesi, çevre kirliliğinin asgari düzeyde olması, Çavdarhisar'ın (Aizonai) turizme tanıtılması, termal turizmin gelişmesi sonucu hizmete yönelik bu yatırımı ile hesaplaması güçte olsa, yapılan harcamanın geri dönüşü fazlasıyla sağlayacaktır.

Sonuç olarak; Kütahya Alayunt Lojistik İhtisas OSB ve benzer lojistik köylerle TR21, TR22, TR32, TR33, TR41, TR51, TR61, TR72 Kalkınma Ajanslarının işbirliği sonucunda, TCDD işletmesinin Türkiye'nin 21 bölgesinde kuracağı veya kurmakta olduğu lojistik köylerle bağlantı kurulması, bölgeler arasında ulaşım, lojistik, antrepoculuk sektörlerinin koordinasyonunun sağlanması, proje bütünlüğü ile ulusal kalkınma plan ve programlarında ön görülen hedeflere uyum sağlanması, Kalkınma ajansları arasında ortak projelendirmeler sonucunda bölgeler arası ve bölge içi gelişmişlik farkının azaltılması, adil gelir dağılımını tesis etmesi, geçmişte Avrupa ile Ortadoğu ve Asya'nın ticaret bağıını kuran İpek Yolu'nun; eski kervansaray şehirlerinde tekrar kurulacak lojistik ve ticaret üsleri olarak yeniden canlandırılması, uluslararası TRACECA (Tresaka) Projesinin "DEMİR İPEK YOLU" Türkiye üzerinden gerçekleştirilmesi, dolayısıyla kamu ve özel kesim ile sivil toplum örgütlerinin işbirliği ile bu lojistik organizasyonların geliştirilmesi, kaynakların yerinde, zamanında ve etkin kullanılması temin edilmiş olacaktır.



Türkiye'nin kendisini bekleyen tüm sorunlara ve gelecekte kendisini bekleyen olası senaryolara karşı siyasi ve ekonomik olarak hızla hazırlanması gerekmektedir. Türkiye vazgeçilmez ulaşım ve enerji koridoru olma pozisyonunu korumalı ve sürdürmelidir. AB'nin ulaştırma ve enerji koridorları projeleri işlerlik kazandıkça, Türkiye'nin önemi daha net ortaya çıkacak ve vazgeçilmez olacaktır.

Türkiye Cumhuriyeti Devleti, küresel ulaşım ve enerji koridoru üzerinde olduğunu görmüş, bölgesel lojistik üs olmanın yanı sıra, bölgesel güç olabileceğinin de farkına varmıştır.

Bu nedenle; global ulaşım ağı üzerindeki, Türkiye ve Kütahya'nın konumunu görmeyenler Alayunt Lojistik Bölge Projesi'nin fizibil olmadığını söyleyebilirler, Kütahya'nın makus talihinden, mevcut halinden yararlananlar bunu iddia edebilirler, bu yatırımın boş ve kazanç getirmeyeceğini ifade edebilirler. Ancak, böyle bir projeye asla engel olamazlar.

Alayunt Lojistik İhtisas Organize Sanayi Bölgesi Projesi; Kütahya'nın milli gelirden alacağı payı arttıracaktır ve sosyal refah düzeyini yükseltecektir demek de yeterli değildir. Bu lojistik projesi; Kütahya'nın tarihteki şöhretine tekrar ulaşmasını sağlayacak ve eski ihtişamına kavuşturacak demek daha doğru olacaktır.