

1. GİRİŞ

Bir bölgenin kalkınmasında en önemli etkenlerden biri, etkin bir ulaşım altyapısına sahip olmaktır. Kişilerin ve eşyaların bir noktadan başka bir noktaya hareketi” olarak tanımlanan ulaşım, sosyo-ekonomik ve lojistik gelişmenin temel itici güçlerinden birisidir. Bir bölgenin erişebilirliğinin artırılması daha geniş bir işgücü pazarına erişim imkanı vermekte, tedarikçiler ve müşterilere daha hızlı ve ucuza ulaşılmasını sağlamakta, Pazar alanını genişletmekte, arazi kullanımı ile ilgili kısıtları kaldırmaktadır.

Konya, Türkiye haritasındaki merkezi konumundan dolayı doğal bir lojistik merkez konumundadır. Konya’nın ürünlerini ulusal ve uluslararası piyasalara ulaştırmasında karayolu taşımacılığı büyük önem taşımaktadır. Bununla birlikte ihracat ve ithalatta çok büyük miktarlar söz konusu olduğundan limana ulaşılabilirlik mutlaka göz önünde bulundurulması gereken bir noktadır. Hem ihraç edilen hem de ithal edilen mallar açısından hızlı bir şekilde pazara ve üretime mal ve malzeme sevk etmek uluslararası rekabetçiliğimizi artırmamız için kaçınılmazdır. Bu çerçevede Konya’nın ihracatının artırılmasına yönelik olarak Konya’nın limanlara ulaşımını kolaylaştırmak ve çeşitlendirmek büyük önem taşımaktadır.

Bu raporda öncelikle Konya’nın ulaşım altyapısı ele alınacak, ardından da Konya’nın ürünlerini Mersin Limanına ulaştıran Konya-Mersin Demiryolu Hattı’nın mevcut durumu, ortaya çıkan sıkıntılar ve önerilere yer verilecektir.

2. KONYA’NIN ULAŞIM ALTYAPISI

2.1. Karayolu Ulaşımı

Konya, İç Anadolu Bölgesinin ortasında diğer ürün illeri birbirine bağlayan önemli bir geçiş güzergâhıdır. Bu nedenle Konya lojistik açıdan merkez konumdadır. Bu çerçevede Konya’da hem karayolu hem de demiryolu ulaşımında önemli projeler gerçekleştirilmektedir.

Konya sahip olduğu 2.964 km’lik il ve devlet yolu ile Türkiye sıralamasında 1. sırada yer almaktadır. 62 bin kilometrelik toplam il ve devlet yollarının %4,6’sı Konya’da bulunmaktadır.

TABLO 1. Yol uzunlukları 2012

	İl-devlet	Ot	Köy	Demir
Türkiye	62.930	21	305.	12000
Konya	3051	-	7655	590

Kaynak: TÜİK

Konya'da yapılan ulaşım projelerine bakıldığında ise önemli oranda bölünmüş yol yapılmıştır. Yapılan bölünmüş yollara bakıldığında ise sırasıyla şu şekildedir:

TABLO 2. Konya'daki Bölünmüş Yol Çalışmaları – 2012

Yol	Uzunlu ğu	Konya İlindeki Uzunluğu	Toplam Biten Yol (km)
Konya-Afyon Yolu	216	141	141
Konya-Ereğli-Ulukışla Yolu	173	141	141
Konya-Aksaray Yolu	135	72	72
Konya-Ankara Yolu	155	155	155
Konya-Karaman yolu	100	62	62
Konya-Seydişehir-13. Böl.Hud.Yolu	133	119	66
Konya-Beyşehir Yolu	93	93	22

Kaynak: Karayolları 3. Bölge Müdürlüğü

Konya'da yapılan birçok bölünmüş yol olmasına karşılık Konya'nın ticaretini geliştirmeye yönelik olarak farklı alternatif çalışmalar yürütülmelidir. Bunlardan biri olan Konya-Kulu makasındaki Bala Yolu'nun açılması gerekmektedir. Bu yolun açılması ile Konya'nın, Karadeniz'e ulaşımı kolaylaşacak ve bölgeler arası trafik akışı daha çok artacaktır.

Karayolu ağı açısından Mersin Limanının etki alanında; Mersin, Adana, Konya, Karaman, Kahramanmaraş, Aksaray, Niğde, Nevşehir, Kırşehir, Kırıkkale, Kayseri, Kilis, Hatay, Osmaniye, Yozgat illeri bulunmaktadır. Ülkemizdeki limanların karayolu ağına göre etki alanları aşağıdaki haritada gösterilmektedir. Konya, hem İstanbul hem de Mersin limanlarını etki alanında kalmaktadır.

Karayolu Ağına Göre Liman Etki Alanları



Bununla birlikte Mersin Limanı daha yakın olduğu için daha fazla tercih edilmektedir. Konya-Mersin arası karayoluyla 348 km'dir. Karayolu ulaşımı açısından Akdeniz'de Torosların kıyıya paralel olarak uzanması Konya'nın ihraç ürünlerini Mersin Limanı'na ulaştırmasının önünde duran ciddi bir engeldir. Coğrafi koşullar nakliye masraflarını artırmaktadır.

2.2. Havayolu Ulaşımı

Konya Havaalanına 2012 yılında toplamda 4.742 ticari uçak inerken, bu uçaklar toplamda 7.024 tonluk yük taşımıştır. Konya, ticari uçak trafiğinde Türkiye sıralamasında 18. sırada yer alırken, yük trafiğinde ise 19. sırada yerini almıştır.

TABLO 3. Türkiye Havaalanları Ticari Uçak Trafiği ve Yük Trafiği (2012 - adet)

TİCARİ UÇAK TRAFİĞİ			YÜK TRAFİĞİ (Bagaj+Kargo+Posta) (TON)		
Sıra	Havaalanları	Toplam	Sıra	Havaalanları	Toplam
1	İstanbul Atatürk	346.060	1	İstanbul Atatürk	1.231.503
2	Antalya	151.131	2	Antalya	325.362
3	İstanbul Sabiha Gökçen	111.915	3	İstanbul Sabiha Gökçen	176.750
4	Ankara Esenboğa	74.860	4	İzmir Adnan Menderes	108.710
5	İzmir Adnan Menderes	66.417	5	Ankara Esenboğa	95.517
6	Adana	27.955	6	Muğla Dalaman	49.987
7	Muğla Milas-Bodrum	23.778	7	Muğla Milas-Bodrum	42.610
8	Muğla Dalaman	22.866	8	Adana	40.474
9	Trabzon	17.383	9	Trabzon	24.717
10	Gaziantep	10.872	10	Kayseri	17.585
11	Kayseri	9.950	11	Gaziantep	16.808
12	Diyarbakır	9.244	12	Tekirdağ Çorlu	12.936
13	Samsun Çarşamba	9.101	13	Samsun Çarşamba	12.635
14	Van Ferit Melen	6.575	14	Diyarbakır	11.066
15	Erzurum	5.797	15	Van Ferit Melen	9.271
16	Hatay	5.054	16	Hatay	8.314
17	Elazığ	4.772	17	Erzurum	7.245
18	Konya	4.742	18	Elazığ	7.206
19	Malatya	4.084	19	Konya	7.024
20	Batman	3.546	20	Malatya	5.895

Kaynak: DHMİ

2.3. Demiryolu Ulaşımı

Konya, demiryolu ulaşımında iki bölge müdürlüğünün kapsamı içerisindedir. TCDD 6. Bölge (Adana) ve 7. Bölge (Afyon) Müdürlüklerinin son verilerine göre, Konya merkezin de

içinde bulunduğu 6. Bölge Müdürlüğü verilerinde ilimizden demiryolu kullanılarak yapılan yük taşımacılığında geçen yıl %44,9'luk bir artış gerçekleşmiştir. Akşehir, Ilgın, Sarayönü gibi Konya'nın ilçelerini kapsayan 7. Bölge Müdürlüğü verilerine baktığımızda ise, demiryolu kullanılarak yapılan yük taşımacılığında %78'lik bir azalma görülmektedir.

Konya güney kesimi 7. Bölge Müdürlüğüne bağlı iken, kuzey kesimi Afyondaki 6. Bölge Müdürlüğüne bağlı bulunmaktadır. Afyon Bölge Müdürlüğüne bağlı istasyonlar; Akşehir, Ilgın, Sarayönü, Argıthanı, Çavuşçugöl, Meydan ve Pınarbaşı olarak sıralanmaktadır. Adana Bölge Müdürlüğü kapsamında ise Konya, Arıkören, Horozluhan, Çumra, Kaşınhanı ve Ereğli istasyonları yer almaktadır.

Mevcut taşıma kapasitemizin en iyi şekilde kullanılarak daha hızlı ve etkin bir taşımacılık yapılması amacıyla 2004 yılı başından itibaren yük taşımacılığında blok tren işletmeciliğine geçilmiştir. Blok tren işletmeciliğine geçilmesi ile taşınan yük miktarında artış sağlanmış, kaynaklar daha etkin kullanılmış, taşıma süreleri kısaltılarak müşteri memnuniyeti artırılmıştır.

Konya bağlantılı olarak blok sefer düzenlenen iki adet rota bulunmaktadır. Bunlardan ilki Kayseri-Niğde üzerinden çıkan ve Konya'da son bulan seferdir. Bu seferde demir cevheri taşınmaktadır olup tek seferin net yük miktarı 550 tondur.

Konya-Horozluhan'dan çıkıp Nusaybin'de son bulan diğer bir hat ise daha çok ihraç mallarına yönelik olup net 550 tonluk bir kapasiteye sahiptir.

TABLO 4. Blok Tren Taşımacılığında Düzenli Seferler

Çıkış İstasyonu	Variş İstasyonu	K m	Madde cinsi	Net yük miktarı	Brüt yük miktarı
Kayseri/Niğde	Konya	4 21	Demir cevheri	550	825
Horozluhan/Konya	Nusaybin	1. 092	İhraç eşya	550	825

Kaynak: TCDD 2010

Konya'da gelen ve giden yük miktarlarına yıllar itibariyle bakıldığında yük miktarlarının değişkenlik gösterdiği görülmektedir. Konya'da boşalan yük miktarına bakıldığında 2009 yılından itibaren sürekli olarak düşüş gösterdiği görülmektedir. 2009 yılında 681 bin ton olan gelen yük miktarı 2012 yılında 251 bin tona gerilemiştir.

Konya'dan yüklenen yük miktarına bakıldığında ise 2010 yılında düşüş göstermesine

karşılık tekrar bir artış eğilimine girmiştir. 2009 yılında 350 bin tonluk yük yüklenirken bu rakam 2010 yılında 209 bin tona düşmüştür. Ancak tekrar yükselişe geçerek 2012 yılında 431 bin tona yükselmiştir.

TABLO 5. Konya'da Taşınan Yük Miktarı (ton)

Yıl	6. Bölge		7. Bölge		Toplam	
	Giden	Gelen	Giden	Gelen	Giden	Gelen
2008	89.830	524.270	84.052	60.628	173.882	584.898
2009	108.855	487.795	242.048	193.531	350.903	681.326
2010	157.705	393.720	51.730	121.311	209.435	515.031
2011	118.475	349.560	125.631	13.704	244.106	363.264
2012	83.796	151.475	347.310	100.118	431.106	251.593

Kaynak: TCDD Bölge Müdürlükleri

Konya-Mersin Demiryolunun bağlı olduğu 6. Bölge Müdürlüğü verilerine göre, 2011 yılında Konya'dan 19.315 ton ihracat kayıtlı mal taşınırken, 2012 yılında bu rakamda düşüş yaşanmış ve 11.144 ton olarak gerçekleşmiştir.

Diğer yandan Konya'nın demiryolu üzerinden ihracat yaptığı başlıca ülkeler Irak, İran ve Suriye'dir.

TABLO 6. Konya'dan Demiryolu ile İhracat Kayıtlı Mal Taşınması

İhracat Kayıtlı	2011	2012
Irak	529	462
İran	547	1526
Suriye	4058	82

Kaynak: TCDD 6. Bölge Müdürlüğü

3. KONYA-MERSİN DEMİRYOLU HATTI

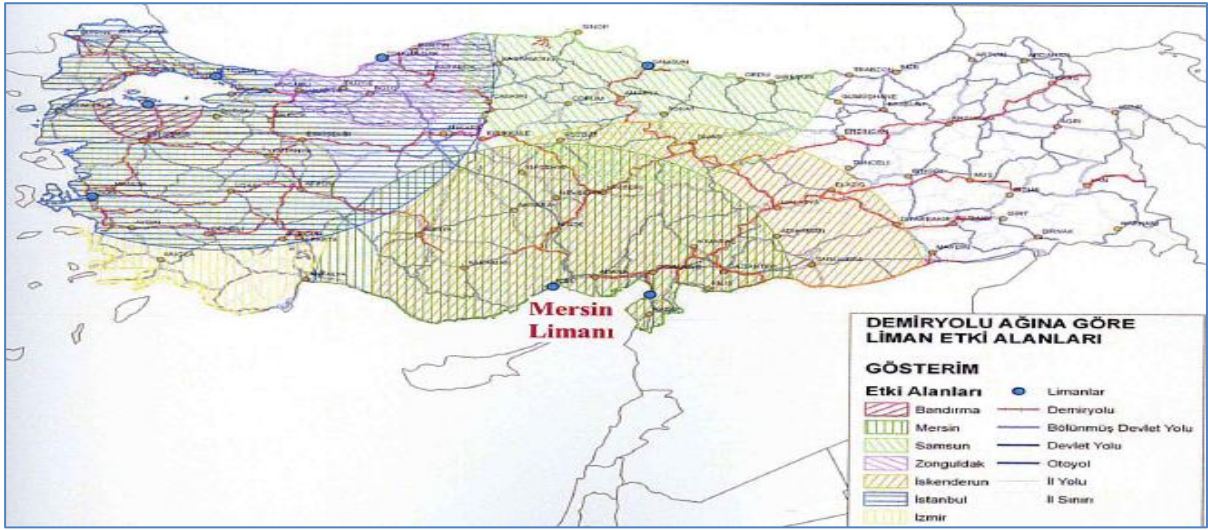
3.1. Mevcut Durum

Konya'nın ihracatının artırılması için demiryolu yük taşımacılığının geliştirilmesi büyük önem taşımaktadır. Hali hazırda Mersin üzerine bulunan hat, tek yönlü olması ve daha çok sinyalli olarak yapılan mevcut taşımacılığın ağır işlemeden dolayı verimli bir şekilde kullanılamamaktadır.

Bu kapsamda, Konya demiryolu yük taşımacılığının geliştirilmesi için mevcut Mersin demiryolu hattına ikinci bir hattın döşenmesi ve karşılıklı seferlerle taşımacılığın rahatlatılması gerekmektedir.

Konya demiryolu bağlantısı açısından Mersin ve İskenderun Limanlarının etki alanı içerisinde yer almaktadır. Demiryolu ağına göre Mersin Limanı etki alanında kalan diğer iller; Mersin, Adana, Konya, Karaman, Kahramanmaraş, Aksaray, Niğde, Nevşehir, Kırşehir, Kayseri, Kilis, Hatay, Osmaniye, Gaziantep olarak sıralanmaktadır.

Demiryolu Ağına Göre Liman Etki Alanları



Konya, ihracatında denizyolu açısından daha çok Mersin'i tercih etmektedir. Bunun en önemli nedeni ise, Mersin Limanının coğrafi açıdan en yakın il olmasıdır.

Mevcut demiryolu hattıyla Konya, Karaman – Ulukışla - Yenice üzerinden Mersin'e bağlanmaktadır. Toplam 388 km olan hattın, Yenice istasyonuna kadar olan 347 km'lik kısmı tek hatlıdır. Bu durum da limana ulaşım sürelerini olumsuz etkilemektedir. Hali hazırda bir yük treninin Mersin'e ulaşım için geçirdiği süre 12 saattir. Bu süre de deniz yolunun yoğun kullanıldığı sektörleri olumsuz etkilemektedir. Daha da önemlisi Konya'ya yapılacak büyük ölçekli yatırımların önünü kesmektedir.

Konya-Mersin Demiryolu Projesi; Konya, Karaman, Niğde, Adana, Mersin illerinin idari sınırları içerisinde geçmekte ve toplam 380+788 km uzunluğundadır. Konya-Mersin Demiryolu güzergahında, Konya-Yenice arasındaki 340+803 km.lik kısmında yeni çift hat demiryolu inşaatı yapılacak, Yenice-Mersin arasında kalan 39+985 km.lik kısmında ise mevcut hat kullanılacak olup, sadece gerekli revizyonlar yapılacaktır.



1882
KONYA TİCARET ODASI
KONYA CHAMBER OF COMMERCE

KONYA'NIN ULAŞIM ALTYAPISI VE KONYA – MERSİN DEMİRYOLU HATTI NAZLI ÜSTÜN

Konya'yı Mersin'e bağlayan demiryolunu gösteren harita aşağıda yer almaktadır.



Ulaştırma Bakanlığı tarafından hazırlanan Konya-Mersin Demiryolu Projesinin Ön Fizibilite raporunda projenin sonuçlanması ile ulaşılabilecek yük taşıma kapasitesine ve tren kapasitesine ilişkin çeşitli öngörülerde bulunulmuştur.

Yük trenlerinin, işletmeci kuruluş olan TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü'nün mevcut yük vagonlarının teknik özellikleri, kapasiteleri ile İstatistik Yılığında belirtilen taşıma kapasitesi (dolan vagon başına düşen yük 39 ton) ve istasyon yollarının uzunluğu ve elektrikli işletmeciliğin yüksek taşıma tonajı imkânları dikkate alınarak 828 nettonluk trenlerin teşkili suretiyle işletmeye konulması öngörülmüştür.

TABLO 7. Konya-Mersin Demiryolu Projesi Yıllık Yük Taşıma Öngörülleri (Ton/Yıl)

Yıllar	Kuzey-Güney Yönlü Yıllık Yük Taşımaları (Ton/Yıl)			Güney - Kuzey Yönlü Yıllık Yük Taşımaları (Ton/Yıl)		
	Konya-Ulukışla	Ulukışla-Yenice	Yenice-Mersin	Konya-Ulukışla	Ulukışla-Yenice	Yenice-Mersin
2014	1.916.883	4.080.287	2.328.892	1.032.168	2.197.077	1.254.019
2015	1.955.221	4.161.892	2.375.470	1.052.811	2.241.019	1.279.099
2016	1.994.325	4.425.130	2.422.979	1.073.867	2.285.839	1.304.681
2017	2.034.211	4.330.033	2.471.438	1.095.345	2.331.556	1.330.775
2018	2.074.896	4.416.633	2.520.867	1.117.252	2.378.187	1.357.390
2019	2.116.394	4.504.966	2.571.285	1.139.597	2.425.751	1.384.538
2020	2.158.721	4.595.065	2.622.710	1.162.388	2.474.266	1.412.229
2021	2.245.070	4.778.868	2.727.619	1.208.884	2.573.237	1.468.718
2022	2.334.873	4.970.023	2.836.823	1.257.239	2.676.166	1.527.466
2023	2.428.268	5.168.824	2.950.192	1.307.529	2.783.213	1.588.565

Kaynak: Konya-Mersin Demiryolu Projesi ÇED Başvuru Dosyası, Mayıs 2009

Tren sayılarının belirlenmesi yolcu ve yük trenleri için ayrı ayrı olarak günlük taşıma potansiyeli üzerinden yapılmıştır. Genel olarak demiryollarında tren işletimi karşılıklı tren işletim mantığı ile yapıldığından hesaplamalar tek yön/gün şeklinde yapılmıştır. Ancak, TCDD'nin blok ve direkt tren taşımaları ve lokomotif ihtiyacının belirlenmesine yönelik hazırladığı çalışmanın etüt edilmesi neticesinde bu hattaki yük trafiğinin kuzeyden güneye doğru toplam trafiğin % 65'ini güneyden kuzey yönüne de % 35'ini oluşturduğu hesaplaması yapılmıştır.

TABLO 8. Konya-Mersin Demiryolu Günlük Yük Treni Sefer Sayıları Öngörüsü (Tren/gün)

Yıllar	Kuzey-Güney Yönü Günlük Yük Treni Sefer Sayıları (Tren-gün)			Güney-Kuzey Yönü Günlük Yük Treni Sefer Sayıları (Tren/gün)		
	Konya-Ulukışla	Ulukışla-Yenice	Yenice-Mersin	Konya-Ulukışla	Ulukışla-Yenice	Yenice-Mersin
2014	6	14	8	3	7	4
2015	6	14	8	3	7	4
2016	7	14	8	4	8	4
2017	7	14	8	4	8	4
2018	7	15	8	4	8	4
2019	7	15	9	4	8	5
2020	7	15	9	4	8	5
2021	7	16	9	4	9	5
2022	8	16	9	4	9	5
2023	8	17	10	4	9	5

Kaynak: Konya-Mersin Demiryolu Projesi ÇED Başvuru Dosyası, Mayıs 2009

TCDD Genel Müdürlüğü yurtiçi yük taşıma ücretlerini, yükün taşınacağı yerin uzaklığına göre belirlemektedir. 2011 yılı için belirlenen yurt içi yük taşıma ücretlerinin ilk 400 km'ye kadar olan kısmını gösteren tablo aşağıda yer almaktadır.



TABLO 9. TCDD Yük Taşıma Tarifesi

Uzaklık (km)	Ton/TL	Uzaklık (km)	Ton/TL	Uzaklık (km)	Ton/TL	Uzaklık (km)	Ton/TL
1-150	6,85	201-220	12,65	281-300	17,25	361-380	21,91
151-160	9,20	221-240	13,90	301-320	18,40	381-400	23,12
161-180	10,35	241-260	14,95	321-340	19,55		
181-200	11,50	261-280	16,10	341-360	20,70		

Kaynak: TCDD

Konya-Mersin arasında son üç yıl içerisinde demiryolu ile nakledilen yükün mevcut Konya-Mersin Demiryolu Hattı ücretleri aşağıda gösterilmiştir:

TABLO 10. Konya-Mersin Demiryolu Hattında Taşıma Ücretleri

Yıllar	Taşınan Yük Miktarı (Ton)	Mevcut Konya-Mersin Demiryolu Hattında Taşıma Ücreti (388 km)	
		Ton Başına Taşıma Ücreti	Tutarı (TL)
2009	69.655	23,12	1.610.424
2010	81.734	23,12	1.889.690
2011	60.450	23,12	1.397.604
2030*	1.000.000	23,12	23.120.000

* 2030 yılı değerleri tahminidir.

3.2. Sorunlar ve Çözüm Önerilerimiz

Günümüzün rekabet koşullarında hiçbir firma uzun ve belirsiz bir teslimat süresini kabul etmeyeceği için hızlı ve pratik olan karayolu taşımacılığına yönelmektedir. Bu durum demiryolu yük taşımacılığındaki talep azalmasındaki kısır döngüyü izah etmektedir. Konya sanayisi yükünü tüm hatlara ve özelde Mersin Limanına bekletilmeden ve limitlere boğulmadan ulaştırmak istemektedir.

Konya Mersin arasında Mersin Limanı ve serbest bölgeye hızlı bir şekilde lojistik sağlanması için özellikle konteynır taşımacılığına müsait çift hatlı bir alt yapının iki il arasında oluşturulması gerekmektedir.

Konya-Mersin arasında Yenice istasyonundan aktarmalı olarak yapılan yolcu ve yük taşımacılığı, Ulukışla-Yenice arasında mevcut hat kapasitesinin dolu olması sebebiyle gecikmeli olarak yapılabilmekte, söz konusu hattın, Toros dağlarını geçilen yerde olması

yaşanan sıkıntıları artırmaktadır. Bu soruna köklü bir çözüm getirmek için Toprakkale-Adana-Mersin ve Yenice-Ulukışla-Boğazköprü hattını sinyalli hale getirecek çalışmalar bitirilmelidir. Sinyalizasyon kapsamında söz konusu kesimin telekomünikasyon sistemi de yenilenmelidir.

Uluslararası taşımacılıkta demiryollarında herhangi bir tahdit uygulaması bulunmazken, bu tahditler yurt içi taşımacılıkta uygulanmaktadır. Demiryolu taşımacılığına getirilen 500 ton limit uygulaması özel izinlerle 250 tona düşürülebilmektedir. Ama bu mal tahdidi dahi fazla olmaktadır. Bu durum firmaların yüksek maliyetli olsa da hızı ve kolaylığı nedeniyle demiryolu yerine karayolunu seçmesine neden olmaktadır. Parça yüklerin biriktirilerek uygun hatlarda toplu taşınması uygulaması ise yüklerin bekletilmesine sebebiyet vermektedir. Oysa bir vagon yük bile olsa onun hemen Mersin'e taşınması gerekmektedir.

Bu kapsamda, Konya Garının daha çok hızlı trene hizmet etmesi amacıyla Kaşınhanı yükleme ve boşaltma merkezinin alanının genişletilmesine karar verilmiş ve projeleri hazırlanmış ve ihalesine çıkmıştır. Horozluhan Bölgesinde mevcut işleyen yükleme boşaltma istasyonu, hazırlanan yeni proje ile Konya Lojistik Merkezi olacaktır. Proje kapsamında, mevcut alanın genişletilerek 1 milyon metrekareye çıkarılması amaçlanmaktadır. Proje TCDD Genel Müdürlüğü tarafından yürütülmektedir. Proje kapsamında Türkiye'de kapasite bakımından hem demiryolu bağlantısı hem de karayolu bağlantısı olan en büyük proje olacaktır.

4. SONUÇ

Dünyada artan rekabete karşı olarak firmaların sağlayacağı maliyet avantajları küresel rekabette firmaların daha avantajlı olmasını sağlamaktadır.

Konya gibi liman bağlantısı sorunu yaşamakta olan ve ülkenin önemli bir üretim gücünü yansıtan bölgelerin, mevcut yapıya alternatif bir çıkış yakalamaları, hiç şüphesiz yalnızca o bölgenin yararına değildir. Bugün ülke ekonomisinin temel problemlerinden biri, ekonomik değerlerin %50'ye yakın bölümünün Marmara Bölgesinde yoğunlaşmasıdır. Bu durum ekonomi için başlı başına stratejik tehdit olduğu gibi, Marmara Bölgesinde günlük yaşama dair pek çok probleme de neden olmaktadır.

Artık yeni sanayi yatırım içi alan ya yoktur ya da satın alma değerlerinin üzerindedir. Hâlbuki bölgede sunulan lojistik hizmetlerin sağladığı avantaj nedeniyle yerli ve yabancı yatırımcı başka bölgeleri, uygulanan teşvik tedbirlerine rağmen ekonomik bulmamaktadır. Aslında yeni teşviklerle alınan mesafede fazla olacak gözükmemektedir.

Yeni ve nitelikli yatırım alanları oluşturmanın en etkili yolunun lojistik dezavantajları gidermek olduğuna kuşku yoktur. Nitekim Çin Halk Cumhuriyetinde denize mesafesi yüzlerce kilometre olan ciddi üretim alanları, lojistik sorunları çözülerek oluşturulmuştur.

Türkiye açısından dengeli kalkınma perspektifi ve 2023 hedeflerinin gerçekçi bir zemine oturtulması bakımından, genelde Orta Anadolu'nun ve özelde de Konya'nın dinamik gücünden ve geniş üretim potansiyelinden yararlanmak gerekmektedir. Bunun yegâne yolu Konya'nın üretim gücünü destekleyecek lojistik yatırımlardır.

Hiç şüphesiz Dünya ekonomisi ile entegre olmak için en ucuz ulaşım imkanları kullanmak gerekmektedir. Deniz ve demiryolunu içeren bir intermodal taşımacılık sistemi rekabetçilik açısından vazgeçilmezdir. Limana hem hızlı ve hem de düşük maliyetle ulaşmak, Konya'nın ve Türkiye'nin gücüne güç katacaktır.

Bu çerçevede Konya-Mersin Demiryolu hattının çift hatlı, sinyalizasyonlu, işletme hızı yüksek altyapı projesinin bir an önce hayata geçirilmesi Konya'nın Mersin Limanına erişim süresini ciddi ölçüde azaltarak ihracat performansının artmasında belirleyici rol oynayacaktır.