

GİRİŞ

Küreselleşme ile beraber artan rekabet, firmalar ürünlerini daha iyi ve daha hızlı hazırlamaya, daha çabuk teslim etmeye itmektedir. Üretilen malların uluslararası piyasalarla rekabet edebilir fiyatlarla, zamanında arzının sağlanması gerekmektedir. Üretim maliyetlerinin yaklaşık değerler arz ettiği göz önüne alınacak olursa; lojistik, uluslararası piyasalarda rekabet edebilmek için kullanılacak en önemli araçtır.

Lojistik alanda kullanılan 5 yöntem bulunmaktadır. Bu yöntemler şunlardır:

- 1- Denizyolu Taşımacılığı,
- 2- Karayolu Taşımacılığı,
- 3- Demiryolu Taşımacılığı,
- 4- Havayolu Taşımacılığı,
- 5- Boru Hatları Taşımacılığı,

Konya'da lojistik sektöründe ağırlığı karayolu ve demiryolu taşımacılığı almaktadır. Konya, coğrafi olarak Türkiye'nin merkezinde yer aldığı için lojistik açıdan oldukça avantajlı bir konuma sahiptir.

Türkiye genelinde sektöre yönelik birçok çalışma mevcut olup il düzeyinde sektörel çalışma oldukça az bulunmaktadır. En son 2012 yılında MÜSİAD Konya öncülüğünde sektöre yönelik bir anketi de kapsayan bir çalışma yapılmıştır. Sektöre yönelik bu çalışmada lojistik hizmeti alan ve lojistik hizmet sağlayan firmalara yönelik olarak bir anket çalışması yapılmış ve sektörün sorunlarına yönelik olarak her iki açıdan da bir perspektif geliştirilmiştir.

Konya lojistik sektöründe firmalar düzeyinde yaşanan sorunlar genel sanayinin sorunlarını yansıtırken bürokratik engellerin hala sürmesi, hem Türkiye geneli hem de Konya özelinde sektörün gelişmesinin önündeki en büyük engellerden birisi olarak karşımıza çıkmaktadır.

En son yayınlanan "Araçların Yüklenmesine İlişkin Ölçü ve Usullere ilişkin yönetmelik karayolu taşımacılığında uzun süredir dillendirilen birçok soruna çözüm olmuştur. Ancak sektörde hala bürokrasinin hantal işleyişi kendini hissettirmektedir.

Bu çalışma kapsamında öncelikle Türkiye'de karayolu ve demiryolu taşımacılığının genel bir görünümü sergilenmektedir. Ardından Konya'da sektörün durumu ele alınmış ve son olarak da sektörde yaşanan sorunlar ve buna yönelik çözüm önerilerimizden bahsedilmektedir.

I. BÖLÜM TÜRKİYE LOJİSTİK SEKTÖRÜ

Günümüzde Türkiye’de yük ve yolcu taşımacılığında en çok tercih edilen yöntem karayolu taşımacılığıdır. Yolcu taşımacılığının yaklaşık % 95’i, mal taşımacılığının da yaklaşık % 90’ı kara yolu üzerinden yapılmaktadır.

Günümüz itibarıyla uluslararası ticaret firmalarına lojistik hizmeti sunan 2.000 gümrük şirketi, 1.200 uluslararası kara yolu taşımacılığı şirketi, 1.000 uluslararası deniz yolu şirketi, 250 gümrük komisyoncusu ve 200 gümrük antreposu bulunmaktadır.

Ulaştırma yolları açısından dış ticaretimize bakıldığında en çok denizyolunun tercih edildiği görülmektedir. Türkiye’nin 2011 Kasım ayı itibarıyla ihracatına bakıldığı zaman toplam ihracatın %54,3’ü, ithalatımızın ise %55’ini denizyolu aracılığı ile yapılmaktadır. Denizyolunun ardından ise en çok kullanılan taşıma türü karayolu taşımacılığıdır. Ardından Havayolu ve Demiryolu taşımacılığı gelmektedir.

Tablo 1. Ulaştırma Türlerine Göre Dış Ticaretimiz (milyon \$)

Yol Türü/Yıl	Denizyolu	Karayolu	Havayolu	Demiryolu	Diğer	Toplam
İhracat						
2009	47.145	42.392	9.764	906	1.933	102.142
2010	57.784	45.948	7.684	990	1.474	113.883
2011 *	66.592	45.855	7.719	1.146	1.188	122.502
İthalat						
2009	73.962	33.514	11.562	1.723	20.165	140.928
2010	98.629	42.442	15.131	2.454	26.885	185.544
2011 *	122.230	40.711	19.575	2.899	34.815	220.232

Kaynak: TÜİK

* Kasım ayı itibarıyla

Taşımacılık sistemlerini, taşıma araçları ve özelliklerine göre Tablo 9’da görüldüğü gibi sınıflandırmak mümkündür.

Taşıma maliyeti ve ulaştırma süresi açısından karşılaştırıldığında en iyi alternatifin karayolu taşımacılığı olduğu görülmektedir. Karayolu taşımacılığı maliyeti yüksek olmasına karşın, hız bakımından havayolu haricinde en hızlı ulaşım türüdür. Diğer ulaşım türlerinde maliyet açısından en avantajlı grup demiryolu ve boru hattı taşımacılığı olmasına karşın ulaştırma hızı bakımından en yavaş ulaşım türleridir. Havayolu taşımacılığı en hızlı ulaşım türü

olmasına rağmen yüksek maliyet ve sınırlı sayıda mal taşıma kapasitesinden dolayı dezavantaj getirmektedir.

Tablo 2. Taşımacılık Sistemlerinin Özelliklerinin Karşılaştırılması

Taşıma Türü	Karay	Denizy	Havay	Demir	Boru
Taşıma Maliyeti	Yükse	Çok	Çok	Düşük	Düşük
Ulaştırma	Hızlı	Yavaş	Çok	Yavaş	Yavaş
Hizmet verilen yerlerin	Çok	Sınırlı	Geniş	Sınırlı	Çok
Çeşitli malları kullanma	Yükse	Çok	Sınırlı	Yüksek	Çok
Tarifeli yükleme sıklığı	Yükse	Çok	Yüksek	Düşük	Orta
Tarifelerin uygulanma	Yükse	Orta	Yüksek	Yüksek	Yükse

Kaynak: Dumlupınar Üniversitesi

Denizyollarının kullanılması suretiyle, birim taşıma maliyetleri yönüyle en ekonomik olan 0.006 birim maliyet ile mal taşınabilmektedir. Denizyolu taşımacılığından sonra birim maliyet bazında en ucuzu taşımacılık demiryolu taşımacılığındadır. 500 ton bir tren 0.003 birim maliyet ile taşıma yapabilmektedir. Demiryolları bu birim maliyet ile denizyolu taşımacılığından 5 kat daha pahalıdır.

Ancak yine de birim maliyet açısından en pahalı kara ve havayolu taşımacılığıdır. 10 ton yüke sahip bir kamyonun birim taşıma maliyeti 1.00 olmaktadır. Bu bağlamda 200 km.nin üzerinde yapılan taşımacılıkta karayolu taşımacılığı, denizyolu taşımacılığından yaklaşık 166,6 kat, demiryolu taşımacılığından yaklaşık 33,3 kat daha pahalıdır. Havayolu taşımacılığı ise 4.40 birim maliyete sahiptir.

Tablo 3. Taşıt Türlerinde Ton-Mil Bazında Maliyet

Taşıt Türü	Birim Maliyet (ton-mil)
Kamyon	1,00
Tren	0,03
Gemi	0,006
Hoverkraft (Deniz Otobüsü)	7,80
Uçak	4,40

Kaynak: Dumlupınar Üniversitesi

Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) tarafından verilen istatistiklere göre en fazla kaza sayısı

karayollarında yaşanmıştır. 2010 yılı verilerine göre karayollarında oluşan kaza sayısı 1 milyon 106 bin 201'dir. Bu kazalarda ölenlerin sayısı ise 4 bin kişidir. Diğer taşıma türlerine göre en fazla kaza ve ölüm oranları karayolu taşımacılığındadır. İkinci sırada ise demiryolu ve denizyolu taşımacılığı gelmektedir. Her iki taşıma türünde de yaşanan kaza sayısı 2010 yılında 194'tür. 2009 yılında ise demiryolunda yaşanan kaza sayısı 299 iken, denizyolunda yaşanan kaza sayısı 147'dir. Ölüm oranlarında da ikinci sırada 69 ölüm vakası ile demiryolu, 22 ölüm vakası ile denizyolu gelmektedir.

Karayolu ile karşılaştırıldığında diğer ulaşım türlerinde yaşanan kaza ve ölüm oranları oldukça düşük düzeyde kalmaktadır. Bu bakımdan, karayoluna alternatif olarak diğer ulaşım türlerine yapılacak yatırımlarda kaza ve ölüm oranları asgari düzeye inmiş olacaktır. Muhakkak ki taşıma türü ne olursa olsun, kaza ve ölümler yaşanacaktır. Ancak alınacak tedbir ve önlemlerle bu düzeyin asgari düzeye inmesi sağlanabilir.

Tablo 4. Ulaşım Türlerine Göre Kaza Ve Ölü Sayısı

Taşıma Türü	Kaza Sayısı			Ölü Sayısı		
	2008	2009	2010	2008	2009	2010
Karayolu	950.120	1.053.346	1.106.201	4.236	4.324	4.045
Denizyolu	206	147	194	10	18	22
Demiryolu	386	299	194	111	89	69
Havayolu	2	6	5	3	7	3

Kaynak: TÜİK

1.1. Karayolu Taşımacılığı

Türkiye'de en çok tercih edilen yük ve yolcu taşıma şekli kara yolu taşımacılığıdır. Günümüz itibarıyla yolcuların % 95'i ve ürünlerin % 90'ı karayolu üzerinden taşınmaktadır. Otoyol ağı önemli ölçüde iyileştirilmiş ve otoyolların önemi nispeten artmıştır. Türkiye, Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü'ne üye 12 ülkeden geçmesi planlanan 7.140 kilometre uzunluğundaki Karadeniz Otoyolu'nun inşaatına dahil olmuştur. Buna ek olarak, İstanbul'daki trafik sıkışıklığını hafifletmek için, İstanbul Boğazı'na üçüncü bir köprü inşa edilmesi planlanmaktadır. Mevcut iki köprünün de özelleştirilmesi planlanmaktadır.

Genelde aktarmalı taşımanın olduğu demiryolu, denizyolu ve hava taşımalarında tamamlayıcı bir tür olması nedeniyle tüm dünyada karayolu, diğer türlere göre daha hızlı gelişme göstermiştir.

Türkiye'de karayolları dört ana gruba ayrılmaktadır: 1- Otoyol, 2- Devlet yolları, 3- İl yolları, 4- Kasaba yolları.

Türkiye'deki yol türlerine göre kilometreye düşen araç ve kilometre başına taşınan yük

miktarına bakıldığında ise ağırlığı Devlet Yollarının aldığı görülmektedir. 2010 yılında geçen kilometreye düşen taşıt sayısında devlet yolları toplam yolların %72'sini oluşturmuştur. Devlet yollarının ardından ise Otoyol ve İl Yolları gelmektedir.

Karayollarında taşınan yük miktarlarına bakıldığında da Devlet Yollarının ağırlığı görülmektedir. 2010 yılında karayollarında kilometre başına düşen 190 bin tonluk yük miktarının 138 bin tonu devlet yollarında, 42 bin tonu Otoyollarında ve 8 bin tonu İl Yollarında taşınmıştır. Bu bakımdan devlet yollarında taşınan yük miktarı toplam içindeki payı %72,9, Otoyolların payı %22,5 ve İl Yollarının payı ise %4,4'tür.

Tablo 5. Devlet Yolu, İl Yolu ve Otoyollar Üzerindeki Yük ve Yolcu Taşımaları

Taşıt/km				
Yıllar	Toplam	Devlet Yolu	İl Yolu	Otoyol
2008	69 771	50 255	6 385	13 131
2009	72 432	51 932	6 592	13 908
2010	80 124	58 159	7 016	14 949
Ton/km				
Yıllar	Toplam	Devlet Yolu	İl Yolu	Otoyol
2008	181 935	135 607	9 403	36 925
2009	176 455	127 211	8 729	40 515
2010	190 365	138 921	8 503	42 941

1.2. Demiryolu Taşımacılığı

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD) Genel Müdürlüğü tarafından işletilen demir yollarının uzunluğu 8.697 km'dir..

Türkiye'de bulunan ana demiryolu bağlantıları şu şekildedir:

- Kuzey Hat (İstanbul-Eskişehir-Ankara-Kayseri-Sivas-Erzurum-Kars)
- Batı Anadolu Hattı (İzmir-Göller Yöresi-Ankara-Balıkesir-Bandırma-Balıkesir-Kütahya)
- Karadeniz (Zonguldak-Samsun) ve Akdeniz (Mersin-İskenderun) bağlantılı kıyı hattı
- Doğu (Eskişehir-Afyon-, Konya-Adana üzerinden Maraş-Malatya-Elazığ-Bingöl-Muş-Tatvan-Van ile Sivas-Erzincan-Erzurum-Kars) ve Güneydoğu (Diyarbakır-Kurtulan)hattı
- Dış Hatlar (Trakya'da İstanbul-Edirne, Bulgaristan ve Yunanistan, Güneydoğuda Mardin olmak üzere beş grupta toplanabilir)

Türkiye'de demiryolları, yolcu ve yük taşımacılığında karayollarından sonra ikinci sırada gelmektedir. Özellikle ağır maddelerin ulaştırılmasında başlıca görevi üstlenmektedir. Demiryollarının karayollarına göre tercih edilmemesinin en önemli nedeni hız sorunudur.



1882
KONYA TİCARET ODASI
KONYA CHAMBER OF COMMERCE

KONYA LOJİSTİK SEKTÖRÜ VE SEKTÖRE İLİŞKİN SORUNLAR NAZLI ÜSTÜN

Tablo 6. TCDD Limanlarında Elleçlenen Mal Miktarı (1000 ton)

Limanlar	Yıllar	Yükleme	Boşaltma	ADET	TEU	Ton
Haydarpaşa	2010	54.989	65.534	505.858	532.999	1.491.861
Mersin	2007	72.393	76.781	0	0	5.604.532
İskenderun	2010	85	18	0	0	2.400.506
Samsun	2010	0	62	532	550	404.645
Derince	2010	312	216	27	36	2.485.260
Bandırma	2010	0	0	823.271	784.377	3.381.334
İzmir	2010	259.039	262.621	1.912.252	1.892.403	9.926.558
Toplam	2010	1.076.259	1.089.422	2.892.712	2.784.710	20.090.164

Kaynak: TCDD

Şekil 1. TCDD Şebekesi



Kaynak: TCDD

Şekil 2. Türkiye Demiryolu Hatları



Kaynak: TCDD

1.3. Karşılaştırmalı Olarak Ulaşım Türleri

1.3.1. Yatırım Maliyetleri Karşılaştırması

Ulaşım sektörü başından beri üç önemli alt sektörde gelişim göstermiştir. Bunlar denizyolu, demiryolu ve karayolu alt sektörleridir. Altyapı maliyetinin sıfır olması ve denizyolu ulaşımın tek gerçekleştirici olması nedeniyle denizyolu bu ayırım ve çatışmanın kısmen de olsa dışında kalmıştır. Demiryolu-karayolu çatışması ise farklı ekonomik sistemlerin temel ulaşım sistemi olma özelliklerini neredeyse bütün bir yüzyıl devam ettirmiştir. Aslında uzun yıllar iki sektörün beraberce kullanıldığı göz ardı edilmektedir.

Yol Yapım Maliyetleri Açısından Bakıldığında;

Demiryolu sektörünün 1980'lerde dahi yatırımlar içinde %30 oranında olan payı giderek düşmüş ve 2000 yılında %6,2 oranında gerçekleşmiştir.

Almanların kabul ettiği bir esasa göre, platform genişliği 13,7 m olan bir çift hatlı elektrikli bir demiryolu altyapısı, kapasite açısından 37,5 m olan genişliğindeki 6 şeritli otobana eşdeğerdedir. Kapasite ve standartlar açısından aynı baza getirilen maliyetler karşılaştırıldığında, 6 şeritli otobanın maliyet ortalaması 8 milyon dolar iken, çift hatlı elektrikli, sinyalizasyonlu bir demiryolu ortalama maliyeti 2 milyon 853 bin dolar olmaktadır. Buna göre, yol yapım maliyetleri açısından da demiryollarının avantajlı olduğu ortaya çıkmaktadır.

Tablo 7. Arazi Türüne Göre Demiryolu Yapım Maliyetleri

Yolun Topoğrafik Durumu	Yapım Maliyeti (\$/Km)	Faydalı Ömür (Yıl)	Yatırım Tutarı/ Faydalanılan Ömür (\$/Yıl – Km)
1. Düz Arazi			
Çift hatlı + sinyal + elekt.	1,356,873	30	45,229
Tek hatlı + sinyal + elekt.	894,678	30	29,823
2. Engebeli Arazi			
Çift hatlı + sinyal + elekt.	2.961.117	30	98.704
Tek hatlı + sinyal + elekt.	2.143.704	30	71.457
3. Çok Engebeli Arazi			
Çift hatlı + sinyal + elekt.	4.241.824	30	141.394

Tek hatlı + sinyal + elekt.	3.127.069	30	104.236
-----------------------------	-----------	----	---------

Kaynak: Berna Dengiz, Fevzi Kutay, İsmet Duman, a.g.e., s 40.

1.3.2. Taşıma Maliyetleri Karşılaştırması

Avrupa’da yük taşımacılığını etkileyen yalnızca üretilen malların yapısı değildir. Aynı zamanda ulaştırmanın üretim sürecinde oynadığı rol de değişmektedir. Tüm sanayileşmiş ülkelerde tam zamanında dağıtım sistemleri yaygınlaşmıştır. Bu durum, üretim ve pazarlamada minimizasyon ile hız ve güvenilirlik arasında duyarlı dengelerin sağlanmasını gerektirmektedir. Mallar fabrikalar arasında taşınmaktan çok depolara ya da müşterilere taşınmaktadır. Bu nedenle, taşıma maliyetleri daha az olmakla birlikte daha düşük hızlı ve daha az esnek olan demiryolu ve iç suyolu taşımacılığı yerine karayolu ve hava taşımacılığı öne çıkmaktadır.

Ulaştırma sisteminde büyük miktardaki yükü ve çok sayıda yolcuyla uzak mesafelere taşımada demiryolu ve denizyolunun büyük üstünlüğü bulunmaktadır. Karayollarında taşımacılık ise küçük ve kısa mesafelerde daha etkindir.

Demiryolu ile yapılan yük taşımacılığında 1 ton yükün 1 km’ye taşınması, 1 yolcunun 1 km’ye taşınmasının karayoluna göre maliyetini belirlemek ve karşılaştırmayı bu şekilde yapmak gerekir.

İşletmecilik giderlerine göre karşılaştırma yapıldığı zaman demiryolu taşımacılığı, yük taşımacılığında, karayolu taşımacılığına göre daha ekonomiktir.

Tablo 8. Ulaşım Türlerinin Farklı Alanlarda Karşılaştırılması

Sistem	Hız	Kitle Taşıma Kapasitesi	Güvenlik	Enerji Tüketimi	Ulaşım Ağı Kurma (Erişebilirlik)	Maliyet	
						İlk Yatırım	İşletme
Demiryolu	Orta-yüksek	Yüksek	Yüksek	Az	Doğal koşullarla sınırlı	Yüksek	Orta
Karayolu	Orta	Düşük	Yüksek	Çok	Çok fazla	Orta-Az	Az
Denizyolu	Düşük	Yüksek	Yüksek	Az	Sınırlı	Yüksek	Orta-az
Havayolu	Çok yüksek	Orta, fakat artmakta	Yüksek	Çok	Doğal koşullarla sınırlı	Yüksek	Çok yüksek
Boru hattı	Düşük	Orta-yüksek	Çok yüksek	Az	Az	Yüksek	Az

1.3.3. Enerji Maliyetleri Karşılaştırılması

Türkiye demiryolu toplan hat uzunluğunun (10.922 km) elektriksiz hat uzunluğu %80 oranında; elektrikli hat uzunluğu %20 oranındadır.

Türkiye’de sektörün kullandığı enerji, toplam enerjinin %17-19’udur. Enerji raporları incelendiğinde (1992 yılı) demiryolu için kullanılan 100 birim enerjiden ancak 2,8’i elektrikten sağlanırken %96’sının petrol kökenli olduğu görülmektedir. Son yıllarda elektrik kullanımı bir miktar artmıştır. Karayolu için gerekli enerjinin tamamı ise petrol ürünlerinden elde edilmekte ve dizel yakıtı göre daha büyük oranda benzin tüketilmektedir. Bu durumda taşıt kaynaklı hava kirliliğinin önemli boyutlarda olması kaçınılmazdır.

Tablo 9. Ulaşımında Yolcu ve Yük Taşımacılığında Araçların Karşılaştırılması

Ulaşım Türleri	Trafik Hacmi	Enerji Tüketimi	Enerji Tüketim Oranı	İndis Sayıları
Yolcu Trafiği				
- Demiryolları	3.215	3.365	104	1
* JNR (Yük Treni Türü)	1.929	2.058	106	-
*Özel demiryolları	1.286	1.307	101	-
- Otobüsler	1.034	1.544	149	1,4
- Otomobiller	3.607	25.432	705	6,8
- Uçaklar (iç hat)	306	1.727	564	5,4
Yük Trafiği				
- Demiryolları (JNR)	271	409	151	1
- Kamyonlar	1.935	22.040	1.139	7,5
. Ticari	1.247	7.386	591	3,9
. Özel	688	14.674	2.132	14,1
- Gemiler (ülke içi)	2.007	2.805	140	0,9

Kaynak: Berna Dengiz, Fevzi Kutay, İsmet Duman a.g.e., s. 38

Almanya’da yapılan bir araştırmaya göre, yolcu taşımacılığında demiryolu 1 kabul edilirse, otoyolda tüketilen enerji 3 olmaktadır. Buna eşdeğer taşıma yapan havayolunda ise enerji tüketimi 5,2 olmaktadır. Yük taşımacılığında ise demiryolunu 1 kabul edersek, karayolu 3, denizyolu (gemi) da 1.3 birim olmaktadır.

Yakıt tüketimi ve yakıt verimi konusunda da karayolu taşımacılığına göre bir üstünlüğü olan demiryolu 1 yolcu-km için kullanılan yakıtı 1 birim kabul edersek, karayolu taşımacılığında 1 ton-km için 9,80, 1 yolcu-km için 11,60 olmaktadır.

1.3.4. Çevre Etkilerinin Karşılaştırılması

Ulaştırma sistemlerinin çevresel etkileri havaya, suya ve toprağa yönelik olmaktadır. Ayrıca, insan sağlığına yönelik olarak “gürültü kirliliği” etkisi bilinmektedir.

Çevre etkilerine ilişkin maliyetlerin işletme maliyetleri içindeki yerini ve önemini somut bir örnek üzerinde belirlemek amacıyla İstanbul-Ankara koridoru ve bu koridorda yapılması düşünülen hızlı demiryolu ile otoyol ele alınmıştır. Demiryolu diğer ulaştırma sistemlerine göre çevresel etkiler açısından avantajlı bir konuma sahip olduğu görülmektedir. Otoyolda çevre maliyeti toplam maliyetin %20’sini oluştururken yüksek hızlı demiryolunda %6’sını meydana getirmektedir. Havayolu ve iç su yolu gibi sistemler de çevresel etkileri açısından karayoluna göre daha çevreye uyumlu sistemler olarak değerlendirilebilir.

- Arazi kullanımı açısından: Alan kullanımından doğan çevre maliyetinin belirlenmesinde sistemlerin gerektirdiği alan, bu alanın değeri ve başka amaçla kullanılması durumunda sağlayacağı fayda dikkate alınmaktadır.

Demiryolu ulaşımının, karayoluna göre arazi kullanımında da daha ekonomik olduğu görülmektedir.

Şehirlerarası ulaşımda, eşit trafik değerleri için gerekli demiryolu ve karayolu kesit genişlikleri karşılaştırıldığında da karayolu 2-3 kat fazla genişlik kaplamaktadır. Örneğin, çift hatlı yüksek hızlı demiryolunda 13,7 m kesit genişliği yeterli iken, çift şeritli otoyol için 29 m, üç şeritli otoyol için ise 37,5 m gerekli olmaktadır. Ayrıca karayolu ulaşım alanına yolun dışındaki tesisler ve park alanları da dahil edildiğinde aradaki fark artmaktadır.

- Hava kirliliği açısından: Bu konuda Almanya’da yapılan bir çalışmanın sonuçları aşağıdaki tabloda verilmektedir. Bu tablonun oluşturulmasında baz alınan hususlar şunlardır;

Demiryolunda dizel lokomotif emisyonları ve elektrikli çekim için gerekli enerjiyi üreten santral emisyonları değerlendirmeye alınmıştır.

Demiryolunda kullanılan enerjinin $\frac{1}{4}$ ’ü dizel yakıttan, $\frac{3}{4}$ ’ü ise elektrik enerjisinden sağlanmaktadır.

Karayolu taşıtlarından yayılan kirliliğin yalnızca $\frac{1}{10}$ ’u dizel yakıttan kaynaklanmaktadır.

- Güvenlik açısından: Demiryollarına önem verilmesi karayollarında yaşanan ölümcül kazaların büyük ölçüde azalmasına yardımcı olacaktır. Ayrıca, demiryolu ulaşımının artması milyonlarca aracın karayollarındaki seyir sürelerinin azalması ve petrol tüketimi açısından ekonomiye büyük bir getiri sağlayacaktır. Avrupa’da yapılan bir araştırmaya göre, ulaştırma

sistemlerinde ölüm riski 1 milyar yolcu-km başına demiryollarında 17 iken karayollarında 140, yaralanma riski de demiryollarında 41 iken karayollarında 8.500-10.000'dir.

- Tıkanıklık açısından: Trafik tıkanıklığı maliyetini belirlemek için üç eleman incelenmelidir. Bunlar; zaman kaybı maliyeti, taşıt beklemelerine bağlı ilave enerji tüketim maliyeti, yük trafiğinin gecikme maliyeti. Fransa'da şehirlerarası devlet yolları için 1985 yılında yapılan çalışmada şu sonuçlar elde edilmiştir; ağır taşıtların her bir özel araçta neden olduğu zaman kaybı 2,7 saniye/taşıtlar-km'dir.

OECD tarafından 1999 yılında yayımlanan "Çevre ve Ulaştırma Raporu"nda dünyada sürdürülebilir ulaştırma yönündeki gelişmelere paralel olarak, Türkiye için öngörülen sürdürülebilir ulaştırma politikalarının ana ilkelerinden biri de "sürdürülebilir ulaştırma için başlangıç noktasının hareketlilik değil, olanak ve aktivitelere erişebilirlik" olduğunun benimsenmesi ve ulaştırma politikalarının şehir ve bölge planlamaları, arazi kullanımı ve ekonomik faaliyetlerin dağılımı ile birlikte değerlendirilerek oluşturulmasıdır.

Tablo 10. Bölgelere Göre Yurtiçi Taşımlar – Net ton

		2008	2009	2010
1. Bölge	Yükleme	1.495	1.415	1.336
	Boşaltma	1.347	1.377	1.399
2. Bölge	Yükleme	5.103	5.292	6.432
	Boşaltma	6.142	5.991	6.667
3. Bölge	Yükleme	2.875	2.254	2.593
	Boşaltma	2.701	1.949	2.403
4. Bölge	Yükleme	3.528	4.341	4.380
	Boşaltma	1.426	1.514	1.352
5. Bölge	Yükleme	694	758	961
	Boşaltma	942	966	1.079
6. Bölge	Yükleme	3.178	2.506	2.734
	Boşaltma	5.445	5.737	6.752
7. Bölge	Yükleme	2.783	2.345	2.688
	Boşaltma	1.654	1.381	1.472
Toplam		19.656	18.911	21.124

Kaynak: TCDD İstatistik Yıllığı 2006-2010

Demiryolların en fazla taşınan malzeme, demir cevheridir. Toplam taşınan malzemelerin



yaklaşık %22'sini tek başına karşılamaktadır.

Demir cevherinin ardından ise sırasıyla en fazla taşınan malzemeler; manyezit boraks ve akaryakıt ürünleridir.

Tablo 11. Madde Cinslerine Göre Yük Taşımaları - Net Ton

	2008	2009	2010
I. Tarımsal Ürünler ve Canlı Hayvanlar	232	150	194
II. Gıda Mad. Ve Hayv. Yemi	119	142	64
III. Katı Mineral Yakıtlar	3.18 8	2.75 3	2.46 1
IV. Kimyasal Maddeler	539	987	1.09 3
V. Cevher ve Metal Artıklar	4.26 3	4.55 5	6.82 0
VI. Metalürji Ürünleri	598	924	777
VII. Üretilmiş Mineraller, İnşaat Malzemeleri	2.17 7	1.45 6	1.64 1
VIII. Gübreler	311	174	169
IX. Araç ve Makine	6.93 0	6.49 9	6.71 8
X. Diğer Taşıma	1.29 8	1.27 1	1.18 7
XI. Uluslararası	3.21 5	2.35 9	2.69 2
Toplam	22.8 70	21.2 70	23.8 17

Kaynak: TCDD İstatistik Yıllığı 2006-2010

II. BÖLÜM KONYA LOJİSTİK SEKTÖRÜ

Konya, Türkiye haritasındaki merkezi konumundan dolayı doğal bir lojistik merkez konumundadır. Konya'nın ihracatının artırılmasına yönelik olarak Konya'nın limanlara ulaşımını kolaylaştırmak ve çeşitlendirmek büyük önem taşımaktadır. Konya'nın ulaşım modlarına göre durumuna bakıldığında ise durum şu şekildedir:

2.1. Karayolu Ulaşımı

Konya, İç Anadolu Bölgesinin ortasında diğer ürün illeri birbirine bağlayan önemli bir geçiş güzergahıdır. 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. (Mevka)

Tablo 12. Yol uzunlukları 2009

	İl-devlet yolu	Otoyol	Köy yolu	Demiryolu
Türkiye	62.219	2.036	298.405	9.080
Konya	2.964	-	6.796	298

Kaynak: TÜİK

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

Tablo 13. Konya'daki Bölünmüş Yol Çalışmaları

Yol	Uzunluğu	Konya ilindeki uzunluğu	Toplam Biten yol (km)
Konya-Afyon Yolu	173	173	173
Konya-Ereğli-Ulukışla Yolu	216	141	141
Konya-Aksaray Yolu	100	62	62
Konya-Ankara Yolu	155	155	155
Konya-Karaman yolu	135	72	72
Konya-Seydişehir-13. Böl. Hud. Yolu	132	118	60,4
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.

Şekil 4. Karayolu Ağına Göre Liman Etki Alanları



Kaynak: Konya-Karaman-Taşucu Demiryolu Bağlantısı Raporu

2.2. Demiryolu ve Denizyolu 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, Iğın, 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.

6. Bölge Müdürlüğü kapsamında yer alan istasyonlardan 2010 yılında toplam 157 bin ton yük yüklenirken, aynı yılda toplam 393 bin ton yük boşaltılmıştır.

7. Bölge Müdürlüğü kapsamında yer alan istasyonlardan ise 2010 yılında toplam 51 bin ton yük yüklenirken aynı yıl içerisinde toplam 122 bin ton yük boşaltılmıştır.

Tablo 14. Konya’da Demiryolu Taşımacılığına İlişkin Veriler

Tür	2009	2010	%
6. Bölge Müdürlüğü			
Dolan	108.775	157.605	44,9
Boşalan	484.855	393.720	-18,8
7. Bölge Müdürlüğü			
Dolan	238.409	51.740	-78,3
Boşalan	187.206	122.740	-34,4

Kaynak: TCDD Bölge Müdürlükleri

Demiryolu açısından bakıldığında ise Konya’da 2011 yılında olumlu gelişmeler yaşanmıştır. En önemli projelerden biri olan Yüksek Hızlı Tren, hizmete girerek Konya-Ankara arasında yolcu taşımacılığına başlanmıştır. Ankara-İstanbul arası hızlı tren hattının 2013 yılında devreye girmesi ile Konya-İstanbul Hızlı tren hattı işlemeye başlayacak ve Konya’nın Türkiye’nin en büyük iki ile olan ticari ve kültürel bağlantıları daha da güçlenecektir.

Konya’da hali hazırda ticari işlemler ve özellikle dış ticaret, karayolu vasıtasıyla yapılmaktadır. Ancak, demiryolu yük taşımacılığının da geliştirilmesi gerekmektedir. Hali hazırda Mersin üzerine bulunan hat, tek yönlü olması ve daha çok sinyalli olarak yapılan mevcut taşımacılığın ağır işlemeden dolayı verimli bir şekilde kullanılamamaktadır.

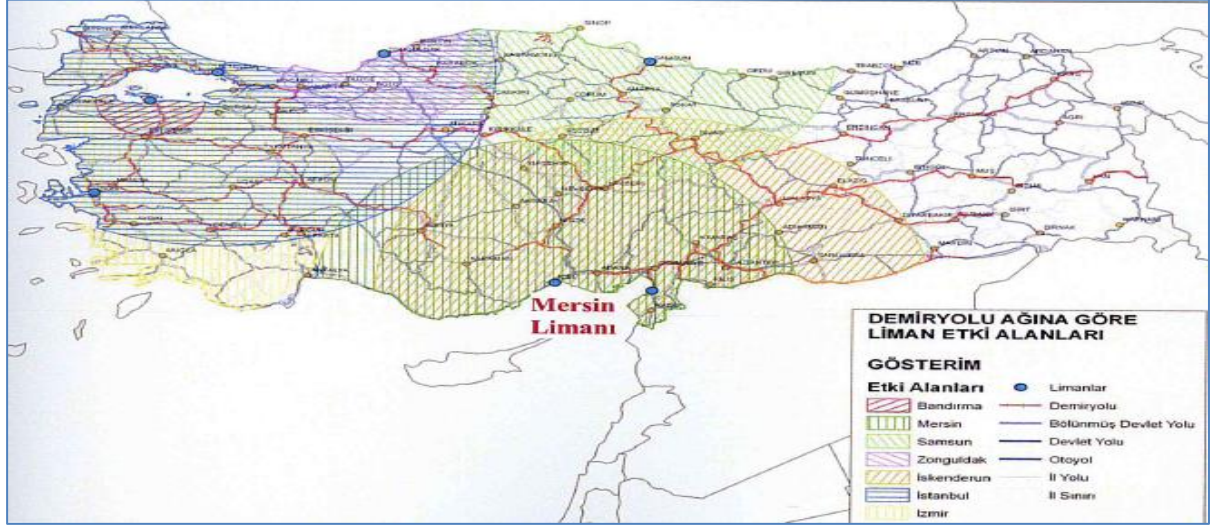
Bu kapsamda, Konya demiryolu yük taşımacılığının geliştirilmesi için iki alternatif bulunmaktadır. Bunlardan ilki, mevcut Mersin demiryolu hattına ikinci bir hattın döşenmesi ve karşılıklı seferlerle taşımacılığın rahatlatılmasıdır. İkinci seçenek ve daha uygun maliyetli seçenek ise Konya-Karaman demiryolu hattından bir kesikle Taşucu’na yeni bir hattın döşenmesidir.

İkinci seçenek, hem mesafeyi kısaltacağı gibi hem de Ulukışla’dan itibaren sorun yumağı haline gelen demiryolu ulaşımını rahatlatacaktır.

Demiryolu ağına göre Mersin Limanı etki alanında kalan iller; Mersin, Adana, Konya, Karaman, Kahramanmaraş, Aksaray, Niğde, Nevşehir, Kırşehir, Kayseri, Kilis, Hatay,

Osmaniye, Gaziantep olarak sıralanmaktadır. Konya demiryolu bağlantısı açısından Mersin ve İskenderun Limanlarının etki alanı içerisinde yer almaktadır.

Şekil 5. Demiryolu Ağına Göre Liman Etki Alanları



Kaynak: Konya-Karaman-Taşucu Demiryolu Bağlantısı Raporu

Konya, ihracatında denizyolu açısından daha çok Mersini tercih etmektedir. Bunun en önemli nedeni ise, Mersin Limanının coğrafi açıdan en yakın il olmasıdır. Konya-Mersin arası karayoluyla 348 km, demiryoluyla 388 km'dir.

Dünyada artan rekabete karşı olarak firmaların sağlayacağı maliyet avantajları küresel rekabette firmaların daha avantajlı olmasını sağlamaktadır. 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 Mersine 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'yı Mersin'e bağlayan demiryolunu gösteren harita aşağıda yer almaktadır.



Şekil 7. Konya-Mersin Demiryolu Haritası



Kaynak: Konya-Karaman-Taşucu Demiryolu Bağlantısı Raporu

Konya, kendisine en yakın olarak Mersin Limanını tercih etmektedir. Ancak Mersin'de Konya'ya daha yakın olarak Taşucu Limanı bulunmaktadır. Taşucu Limanına demiryolu bağlantısı bulunmamakta olup, iç kesimlerden sadece karayoluyla ulaşmak mümkündür.

Karaman'dan sonra Taşucu Limanına bağlayan yeni bir demiryolu yapılması halinde, Konya ve Karaman illeri daha kısa yoldan denize ulaşacaktır. Konya-Karaman arası demiryolu uzunluğu 103 km'dir. Karaman'dan sonra 11. km'den Taşucu Limanına çekilecek hattın uzunluğu 145 km'dir. Bu durumda Konya-Taşucu Limanı arası mesafe 259 km olacaktır. Bu mesafe, Konya-Mersin arasına göre 129 km daha kısa durumdadır. Özetlemek gerekirse, Karaman-Taşucu Limanı arasında yeni demiryolu projesinin gerçekleşmesi halinde Konya'nın limana ulaşma süresi ve maliyeti üçte bir oranında azalmış olacaktır.

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 15. 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 ile önerilen Konya-Karaman-Taşucu Demiryolu Hattı arasındaki ücret farkı aşağıdaki tabloda görülmektedir.

Tablo 16. Konya-Mersin ve Konya-Taşucu Taşıma Ücretlerinin Karşılaştırılması

Yıllar	Taşınan Yük Miktarı (Ton)	Mevcut Konya-Mersin Demiryolu Hattına Göre Taşıma Ücreti (388 km)		Konya-Karaman-Taşucu Demiryolu Hattına Göre Taşıma Ücreti (259 km)		Taşıma Tutarları Farkı (TL)
		Ton Başına Taşıma Ücreti	Tutarı (TL)	Ton Başına Taşıma Ücreti	Tutarı (TL)	
2009	69.655	23,12	1.610.424	14,95	1.041.342	569.081
2010	81.734	23,12	1.889.690	14,95	1.221.923	667.767
2011	60.450	23,12	1.397.604	14,95	903.728	493.877
2030*	1.000.000	23,12	23.120.000	14,95	14.950.000	8.170.000

Kaynak: Konya-Karaman-Taşucu Bağlantısı Raporu * 2030 yılı değerleri tahminidir.

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 17. Blok Tren Taşımacılığında Düzenli Seferler

Çıkış İstasyonu	Variş İstasyonu	Km	Madde cinsi	Net yük miktarı	Brüt yük miktarı
Kayseri/Niğde	Konya	421	Demir cevheri	550	825
Horozluhan/Konya	Nusaybin	1.092	İhraç eşya	550	825

Kaynak: TCDD 2010

Limanların Geri Besleme Alanları

Türkiye'nin mevcut limanları arasında yük tedarik ettiği coğrafi alan, bu alanların üretim kapasitesi arasında derin farklılıklar bulunmaktadır. Limanların geri besleme fırsatları çerçevesinde yapılacak bir değerlendirmede üç kıstas kullanmak mümkündür. Bunlar;

- Hizmet ürettiği Organize Sanayi Bölgeleri,



Tablo 18. Limanların Hinterlandındaki Yer alan OSB'lerin Alan Büyüklüğüne göre sıralaması

S.	Limani Adı	OSB Toplam Alan (ha)	Sanayi Parsel Adedi	Fiilen İşletmede Bulunan Firma Sayısı	Boş Parsel Sayısı
1	Mersin	11.568	5.531	2.686	161
2	İzmir ve Aliğa Körfezi Limani	6.535	2.597	936	103
3	Gemlik Körfezi Limanları	4.810	2.308	1.494	55
4	İzmit Körfezi Limanları	3.621	2.067	1.480	87
5	Antalya	1.920	1.202	511	31
6	İskenderun Körfezi Limani	1.759	979	338	34
7	Samsun	1.702	774	309	32
8	Zonguldak	1.682	1.306	71	6
9	Tekirdağ	1.454	539	195	137
10	Bandırma	1.132	373	80	11
11	Ambarlı	860	552	15.259	4.000
12	Trabzon	588	439	145	21
13	Hopa	400	185	39	7
14	Haydarpaşa	265	296	2.494	-
15	Krd. Ereğlisi	204	97	51	9

Kaynak: Konya-Karaman-Taşucu Bağlantısı Raporu

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

KONYA DEMİRYOLU VE KARAYOLU TAŞIMACILIĞINDA YAŞANAN SORUNLAR

3.1. Türkiye Geneli

Müstakil Sanayici ve İşadamları Derneği (MÜSİAD) tarafından 2010 yılında hazırlanan “Lojistik Sektörü Raporu 2010” adlı raporun sonuç kısmında, Dünya Bankasının Lojistik Performans İndeksine göre bir sınıflandırma yapılarak öneriler getirilmiştir.

Bu kısımda sunulan görüş ve önerileri kısaca belirtmek gerekirse;

Gümrük:

- Gümrük süreçlerinin basitleştirilmesi, otomasyonu, gümrük, taşımacılık, lojistik vd. şirketler ile entegrasyonunun sağlanması,
- Gümrük Kanununa dayandırılarak alınana fazla mesai ücretlerinde yeknesak uygulamaya geçilmesi,
- Gümrük mesai sürelerinin genişletilmesi ve personel eksikliklerinin giderilmesi,

Altyapı:

- Çağdaş lojistik köylerin (Lojistik İhtisas Organize Sanayi Bölgeleri) oluşturulması, özellikle İstanbul’daki Halkalı ve Erenköy gümrüklerinin İstanbul’da oluşturulacak lojistik köylere taşınması, İskenderun’da hızla bir lojistik köy oluşturulması.

Uluslararası Taşımacılık:

- “Taşımacılar tarafından UBAK belgesi ile taşıma yaptığı ülke ve güzergah ülkeleri için ayrıca geçiş belgesi alınmış ise, alınan her belge için 0,2 ceza puanı uygulanır” hükmünün yönergeden kaldırılması,
- Araç yüksekliğinde AB’nde olduğu gibi %1’lik toleransın uygulanması,

Sevkiyatın İzlenebilirliği:

- İnternet altyapısı sürekli geliştirilmeli,
- E-devlet, e-belge uygulamaları hızla yaygınlaştırılması ve desteklenmelidir.

Zamanında Teslimat:

- Mevcut firmaları yeniden tasnifi yapılarak ve firmaların geçmişteki yetkinliklerine göre belgelerinin bir kez olmak üzere ücretsiz olarak yenilenmelidir.

3.2. Konya Özeli

MÜSİAD Konya şubesi tarafından 2012 yılında yayınlanan ve MEVKA destekli yapılan “TR52 Konya-Karaman Bölgesi Lojistik Strateji Planı Önhazırlık Raporu” kapsamında sektöre yönelik olarak lojistik hizmeti alan ve lojistik hizmeti sağlayan firmalara anket çalışması yapılmıştır. Bu anket çerçevesinde sektöre her iki açıdan da bakılmış ve sektörün sorunları ortaya konmaya çalışılmıştır.

Anket kapsamında lojistik hizmet alan 404, lojistik hizmet sağlayan 61 firma ile yüz yüze görüşme metoduyla görüşülmüş ve anket çalışması yapılmıştır. Sektörel bazda anket uygulanan firmalara bakıldığında; %24'ü başka yerde sınıflandırılmamış makine imalatı, %17,1'i ana metal sanayi, %11,4'ü gıda ürünleri imalatı ve %11,1'i motorlu kara taşıtı imalatçılarından oluşmaktadır.

Anket kapsamında lojistik hizmeti alan firmaların yaşadığı başlıca sorunlar şu şekilde sıralanmaktadır: nakliye maliyetlerinin yüksekliği, limanlara uzak kentlere navlun desteği verilmemesi, zamanında teslimat yapılamaması ve nakliye aracı bulma sorunu.

Lojistik hizmeti sağlayan firmalara yönelik anket çalışmasında ise 61 firma ile birebir görüşülmüş ve anket uygulanmıştır. Firmalar yılda toplam karayolu modunda 3,6 milyon ton, demiryolu modunda 20 bin ton, karayolu-denizyolu modunda 15 milyon ton ve karayolu-demiryolu modunda 25 bin ton yük taşımaktadır.

Sektördeki firmaların hizmet verdiği başlıca sektörler ise; %68,9 ile gıda sektörü, %60,7 ile otomotiv/yedek parça sektörü, %55,7 ile makine imalat sektörü, %47,5 ile tarım ürünleri sektörü ve %37,7 ile tekstil sektörü olarak sıralanmaktadır.

Anket kapsamında lojistik hizmeti sağlayan firmaların yaşadığı başlıca sorunlar şu şekilde sıralanmaktadır: Araç bakım ve tamir yapılacak yer, daha az bürokrasi, nakliye fiyatlarının standart olması olarak sıralanmaktadır.

Ayrıca, demiryolu taşımacılığında yaşanan sorunları şu şekilde sıralanmaktadır:

1- Konya'nın limanlarına uzak olması, yapılan ihracatta artı bir maliyet getirmektedir. Ayrıca, 40'lık konteynerlerin karayollarında geçişine izin verilmemesi, Konya-Mersin arası yapılan taşımacılığı önemli oranda engellemektedir. Getirilen yeni yönetmelik ile karayolu taşımacılığında %2'lik tolerans sağlanması olumlu bir gelişme olarak karşımıza çıkmaktadır.

2- Karayoluna göre daha az maliyetli olan demiryolu taşımacılığında ise, Konya Gümrük Müdürlüğünde mührün sıkılmayıp Horozluhan İstasyonuna yönlendirilmesi ve ayrıca, beher başına 75 TL harç uygulanması gibi sanayici açısından büyük sorunlarla karşı karşıya kalınmaktadır.

3- Konya'nın denize uzaklığı taşıma maliyetlerine de yansımaktadır. Gümrüğü yapılmış ihracat mallarının iç destinasyonlardaki taşımalarda tren vagon fiyat uygulaması ve tırlarda mazot fiyatına ihracat teşvikinin verilmemesi, Konya gibi iç bölgelerin ihracat olanaklarını sınırlandırmaktadır.

Gümrüklü ihracat malını vagonla Mersine taşımanın maliyeti 500 TL olması gerekirken 950 TL'ye ancak taşınabilmektedir. Halbuki, Mersin'in Konya'ya ve Kayseri'ye aynı mesafede olmasına karşılık Kayserili sanayiciler demiryolu taşımacılığında ihracat teşviklerinden yararlanabilmektedir.

SONUÇ

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. Halbuki 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.

Kuşkusuz Konya ve Karaman'ın ve geriye doğru Ankara, Eskişehir, Kırıkkale, Yozgat havalisinin denize en ucuz çıkışı Taşucu Limanıdır. Taşucu Limanı Orta Anadolu'nun ekonomik kıvılcığıdır.

2023 vizyonu kapsamında konan 500 milyar dolarlık ihracat hedefine ulaşılabilmesi için ihracatın önündeki engellerin kaldırılması ve daha çok teşvik kapsamına alınması gerekmektedir. Bu bağlamda, Konya gibi denize kıyısı olmayan iç bölgelerin limanlara ulaşımında da ihracat teşvik kapsamına alınarak diğer illerle aynı rekabet koşullarında ihracat yapması sağlanmalıdır.