



KONYA TİCARET ODASI

KONYA'DA LOJİSTİK SEKTÖRÜ

2013, KONYA

İÇİNDEKİLER

GİRİŞ	1
1. KONYA'DA KARAYOLU TAŞIMACILIĞI	2
1.1. Karayolu Ulaşımı.....	2
1.2. Konya'da Karayolu Nakliye Sektörünün Durumu.....	3
2. KONYA'DA DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞI	7
2.1. Demiryolu Taşımacılığında Mevcut Durum.....	7
2.2. Demiryolu Taşımacılığının Geliştirilmesine Yönelik Projeler.....	9
2.2.1. Konya Lojistik Merkezi Projesi	9
2.2.2. Konya-Mersin Demiryolu Hattı Projesi	10
2.2.3. Konya-Karaman-Taşucu Demiryolu Projesi.....	13
2.2.4. Büyük Anadolu Lojistik Organizasyonlar (BALO) Projesi.....	15
SONUÇ	17

GİRİŞ

Küreselleşme ile beraber artan rekabet, firmaları 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, müşteri ihtiyaçlarını karşılamak üzere, üretim ve tüketim noktaları arasındaki mal, hizmet ve bilginin iki yönlü akışı olarak kabul edilebilir. Bu açıdan bakıldığında sektörün; Karayolu Taşımacılığı, Havayolu Taşımacılığı, Deniz ve İç Suyolları Taşımacılığı, Demiryolu Taşımacılığı, Boru Hattı Taşımacılığı, Kombine Taşımacılık, Kentsel Lojistik, Liman İşletmeciliği (Hava-Deniz), Depo, Antrepo, Serbest Bölge Kalite Kontrol-Gözetim, Dış Ticaret, Gümrük, Sigorta, Finansman, Eğitim, Bilgi Teknolojileri, Basım-Yayım, Ekipman gibi kavramları içermektedir.

Lojistik sektörünün gelişmesi ile bir bölgenin erişebilirliğinin artırılması, daha geniş bir işgücü pazarına erişim imkânı 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 ürünlerini ulusal ve uluslararası piyasalara ulaştırmasında en çok kullandığı yol olan karayolu taşımacılığındaki mevcut durum ele alınacak, ardından da Konya'nın limanlara bağlantısının sağlanmasında büyük önem taşıyan demiryolu taşımacılığındaki mevcut durumu ve projelerine yer verilecektir.

1. KONYA'DA KARAYOLU TAŞIMACILIĞI

1.1. Karayolu Ulaşımı

Konya, İç Anadolu Bölgesinin ortasında diğer ürün illeri birbirine bağlayan önemli bir geçiş güzergâhıdır. Bu nedenle Konya lojistik açıdan doğal bir merkez konumdadır.



Konya'nın ürünlerini ulusal ve uluslararası piyasalara ulaştırmasında karayolu taşımacılığı büyük önem taşımaktadır. Bugün Konya neredeyse bütün merkezlere bölünmüş yollar ile bağlanmaktadır. Bu nedenle Konya, karayolu ile Türkiye'nin %80'ine 6 saatte ulaşabilmektedir.

Konya'da biten ve devam eden ulaşım projeleri şu şekildedir:

TABLO 1. Konya'daki Bölünmüş Yol Çalışmaları – 2012

Yol	Uzunluğu	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

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 ihrac ürünlerini Mersin Limanı'na ulaştırmasının önünde duran ciddi bir engeldir. Coğrafi koşullar nakliye masraflarını artırmaktadır.

Konya – İstanbul: 668 Km
Konya – Ankara: 258 Km
Konya - Antalya (liman): 250 Km
Konya - Mersin (liman): 348 Km

1.2. Konya'da Karayolu Nakliye Sektörünün Durumu

Konya'da yurtiçi nakliye firmalarının sayısı gün geçtikçe artmaktadır. Konya, ticari taşımacılıkta İstanbul ve İzmir'den sonra üçüncü sırada yer almaktadır.

Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Karayolu Düzenleme Genel Müdürlüğü verilerine göre, 2012 sonu itibarıyla Konya'da 27.992 adet işlem gören belge bulunmaktadır. Bu belgelerden 20.199 belge, geçerli durumdadır. 7.793 belge ise yenileme ya da iptal sürecindedir.

TABLO 2_ Bölge Müdürlükleri Bazında K Türü Belge Sayıları (Adet) (01.2004 – 31.2012)

Bölge Müdürlükleri		K1	K2	K3	TOPLAM
1. Bölge Müdürlüğü	İstanbul	12858	73491	233	86.582 (1)
2. Bölge Müdürlüğü	Ankara	6638	19463	192	26.293(3)
3. Bölge Müdürlüğü	İzmir	4532	24019	79	28.630 (2)
4. Bölge Müdürlüğü	Bursa	3816	13486	28	17.330 (5)
5. Bölge Müdürlüğü	Adana	2541	9581	37	12.159
6. Bölge Müdürlüğü	Antalya	3146	20214	35	23.395 (4)
7. Bölge Müdürlüğü	Gaziantep*	0	0	0	0
8. Bölge Müdürlüğü	Diyarbakır	1489	1751	6	3.246
9. Bölge Müdürlüğü	Samsun	2260	10029	16	12.305
10. Bölge Müdürlüğü	Erzurum	1515	3414	8	4.937
11. Bölge Müdürlüğü	Trabzon	1869	5660	6	7.535
12. Bölge Müdürlüğü	Sivas	2102	4285	7	6.394
13. Bölge Müdürlüğü	Bolu	1596	3700	9	5.305

*Gaziantep Bölge Müdürlüğü yeni kurulduğu için henüz faaliyetlere başlamamıştır.

Tablo 1, Bölge Müdürlükleri Bazında K Türü belge sayılarına baktığımızda, Ankara 2. Bölge Müdürlüğü'nün 26.293 belge sayısı ile 3. sırada yer aldığı görülmektedir. Ancak, Konya Ankara 2. Bölge Müdürlüğü'ne bağlıdır ve Ankara 2. Bölge Müdürlüğü'ndeki toplam sayının yaklaşık 6 bin adedi Konya Ticaret Odası'na devredilmiştir. Diğer bölge odalarına devredilen dosyalar da hesap edildiğinde Ankara 2. Bölge Müdürlüğü'nün dosya sayısı 8 bin civarında olmaktadır.

TABLO 2. Ticaret ve Sanayi Odaları Bazında K Türü Belge Sayıları (İlk 10 il) (Adet)**(01.2004 – 31.2012)**

Ticaret ve Sanayi Odaları	K1	K2	K3	TOPLAM
1 Konya Ticaret Odası	5270	14898	31	20.199
2 Mersin Ticaret ve Sanayi Odası	2640	13601	20	16.261
3 Manisa Ticaret ve Sanayi Odası	2616	8559	6	11.181
4 Antakya Ticaret ve Sanayi Odası	1499	9012	5	10.516
5 Balıkesir Ticaret ve Sanayi Odası	1975	7394	13	9.382
6 Kayseri Ticaret ve Sanayi Odası	1811	7231	19	9.061
7 Kocaeli Ticaret ve Sanayi Odası	2925	5835	12	8.832
8 Muğla Ticaret ve Sanayi Odası	1151	7372	15	8.538
9 Gaziantep Ticaret Odası	1608	5206	11	6.825
10 Eskişehir Ticaret Odası	1820	4611	8	6.439

Bu durumda, Tablo 2'de görüldüğü gibi ilk sırada olan Konya Ticaret Odası 20.199 adet belge sayısı ile Tablo 1 bazında aslında 3. sıradadır ve diğer 10 Bölge Müdürlüğünden daha çok işlem hacmine sahiptir.

Konya Ticaret Odası'na kayıtlı yurtiçi ve yurtdışı nakliye yapan 512 firma bulunmaktadır. Bu firmaların meslek gruplarına göre dağılımı şu şekildedir:

Komite No	Meslek Grubu	Sayı
59	Kara yolu ile şehirlerarası yük taşımacılığı (gaz ve petrol ürünleri hariç)	350
60	Uluslararası Karayolu ile diğer yük taşımacılığı ve hava, demir, deniz yolu ile yük taşımacılığı faaliyetleri	162

Konya'da nakliye sektöründe faaliyet gösteren firmaların araç sayısı ise şu şekildedir:

Taşıt Türü	Sayı
Çekici	6.305
Yarı Römork	6.828
Römork	96
Kamyon	11.088
Tanker	434

Konya'da R1 Yetki belgesi ile yurtiçi taşıma işleri organizatörlüğü yapan firma sayısı ise 37'dir. Konya'da dâhili yurtiçi nakliye hizmeti veren tır sayısı 6. 305'tir.

Konya'da uluslararası taşımacılık yapan ve C2 Yetki belgesine sahip firma sayısı ise 29 olup, bunlar yaklaşık 850 araç ile faaliyet göstermektedir. Diğer yandan, Konya'da soğuk zincir taşıma zorunluluğu hala olmadığından, bu 850 firmadan yaklaşık 100 adedi thermoking frigo araç olarak hizmet vermektedir.

Diğer yandan Konya'nın denize uzaklığı taşıma maliyetlerine de yansımaktadır. Karayolu taşımacılığında en çok kullanılan tırlarda mazot fiyatına ihracat teşvikinin verilmesi gerekmektedir. Böylece bir yandan ihracatta nakliye fiyatları düşecek, diğer yandan da lojistik sektörü gelişecektir.

Konya'dan Türkiye'deki diğer illere karayolu ile yapılan nakliye fiyatları şu şekildedir:

KONYA MERKEZLİ İLLERE GÖRE KARAYOLU NAKLİYE FİYATLARI

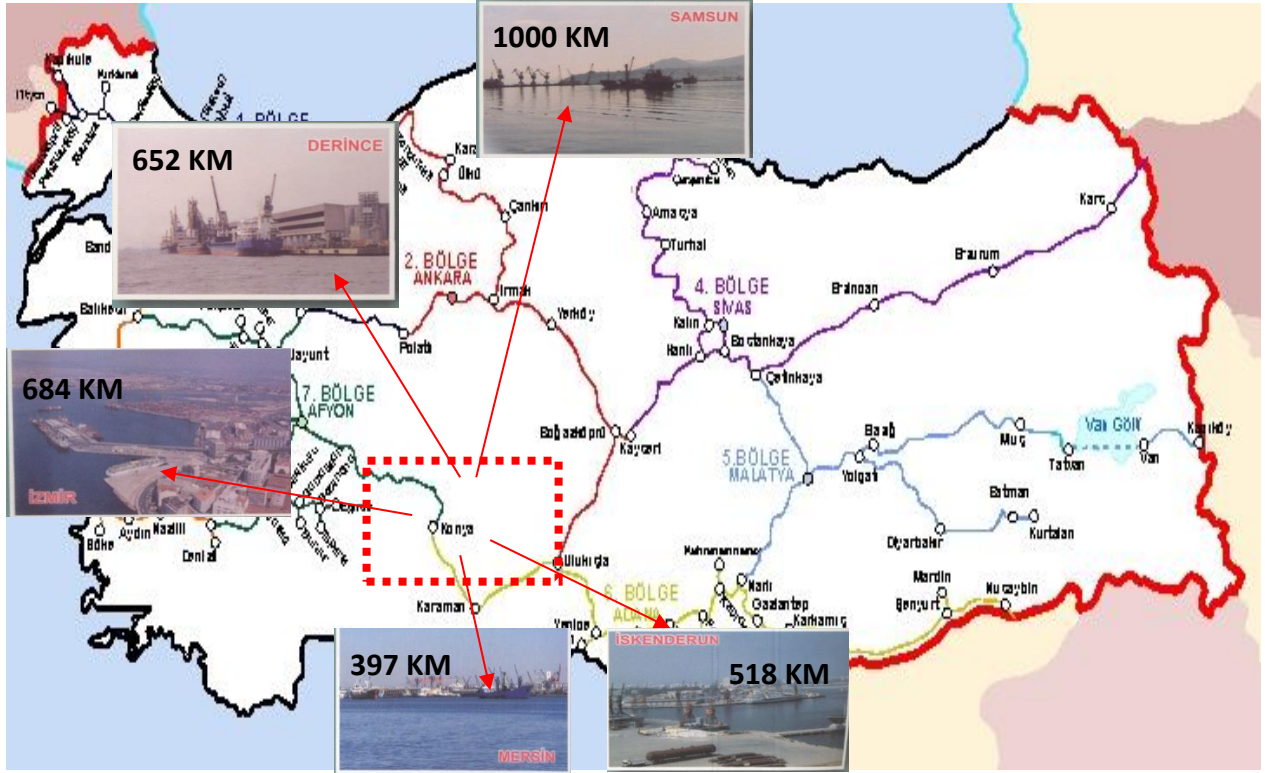
İL KODU	İL ADI	TIR	Kırkayak
		TL	Kamyon
01	ADANA	800,00	640,00
02	ADİYAMAN	1.300,00	1.040,00
03	AFYON	625,00	500,00
04	AĞRI	2.400,00	1.920,00
05	AMASYA	1.100,00	880,00
06	ANKARA	750,00	600,00
07	ANTALYA	950,00	760,00
08	ARTVİN	2.400,00	1.920,00
09	AYDIN	110,00	880,00
10	BALIKESİR	1.200,00	960,00
11	BİLECİK	1.000,00	800,00
12	BİNGÖL	200,00	1.760,00
13	BİTLİS	2.300,00	1.840,00
14	BOLU	1.000,00	800,00
15	BURDUR	850,00	680,00
16	BURSA	1.100,00	880,00
17	ÇANAKKALE	1.400,00	1.120,00
18	ÇANKIRI	1.000,00	800,00
19	ÇORUM	1.050,00	840,00
20	DENİZLİ	1.000,00	800,00
21	DIYARBAKIR	1.900,00	1.520,00
22	EDİRNE	1.900,00	1.520,00
23	ELAZIĞ	1.900,00	1.520,00
24	ERZİNCAN	1.800,00	1.440,00
25	ERZURUM	2.000,00	1.600,00
26	ESKİŞEHİR	800,00	640,00
27	GAZİANTEP	1.200,00	960,00
28	GİRESUN	1.900,00	1.520,00
29	GÜMÜŞHANE	1.900,00	1.520,00
30	HAKKARİ	3.000,00	2.400,00
31	HATAY	1.100,00	880,00
32	ISPARTA	625,00	500,00
33	MERSİN	800,00	640,00
34	İSTANBUL	1.250,00	1.000,00
35	İZMİR	1.000,00	800,00
36	KARS	2.300,00	1.840,00
37	KASTAMONU	1.100,00	880,00
38	KAYSERİ	800,00	640,00
39	KIRKLARELİ	1.800,00	1.400,00
40	KİRŞEHİR	750,00	600,00

İL KODU	İL ADI	TIR	Kırkayak
		TL	Kamyon
41	KOCAELİ	1.100,00	880,00
43	KÜTAHYA	750,00	600,00
44	MALATYA	1.800,00	1.440,00
45	MANİSA	1.100,00	880,00
46	KAHRAMANMARAŞ	1.100,00	880,00
47	MARDİN	1.900,00	1.520,00
48	MUĞLA	1.100,00	880,00
49	MUŞ	2.300,00	1.840,00
50	NEVŞEHİR	750,00	600,00
51	NİĞDE	750,00	600,00
52	ORDU	1.800,00	1.440,00
53	RİZE	2.200,00	1.760,00
54	SAKARYA	1.100,00	880,00
55	SAMSUN	1.200,00	960,00
56	SIİRT	2.250,00	1.800,00
57	SİNOP	1.600,00	1.280,00
58	SİVAS	1.100,00	880,00
59	TEKİRDAĞ	1.500,00	1.200,00
60	TOKAT	1.200,00	960,00
61	TRABZON	2.100,00	1.680,00
62	TUNCELİ	2.100,00	1.680,00
63	ŞANLIURFA	1.500,00	1.200,00
64	UŞAK	850,00	680,00
65	VAN	3.000,00	2.400,00
66	YOZGAT	850,00	680,00
67	ZONGULDAK	1.100,00	880,00
68	AKSARAY	500,00	400,00
69	BAYBURT	1.800,00	1.440,00
70	KARAMAN	500,00	400,00
71	KIRIKKALE	750,00	600,00
72	BATMAN	2.000,00	1.600,00
73	ŞIRNAK	2.450,00	1.960,00
74	BARTIN	1.100,00	880,00
75	ARDAHAN	2.900,00	2.320,00
76	İĞDIR	3.400,00	2.720,00
77	YALOVA	1.100,00	880,00
78	KARABÜK	1.100,00	880,00
79	KİLİS	1.200,00	960,00
80	OSMANİYE	1.000,00	800,00
81	DÜZCE	1.050,00	840,00

Not: Yukarıda verilen fiyatlar KDV hariçtir.

2. KONYA'DA DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞI

Konya'nın gerçek bir yatırım üssü haline gelebilmesi, dünya ticaretinin yaklaşık % 90'ının gerçekleştirildiği denizyoluna hızlı ve düşük maliyetli bağlantı sağlanmasıyla mümkün olabilecektir.



2.1. Demiryolu Taşımacılığında Mevcut Durum

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. Blok Tren Taşımacılığında Düzenli Seferler

Çıkış İstasyonu	Varış 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

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. 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 ihraç kayıtlı mal taşınırken, 2012 yılında bu rakamda düşüş yaşanmış ve 11.144 ton olarak gerçekleşmiştir.

Gümrüğü yapılmış ihracat mallarının iç destinasyonlardaki taşımalarda tren vagon fiyat uygulaması, 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.

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

TABLO. Konya'dan Demiryolu ile İhraç Kayıtlı Mal Taşınması

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

Kaynak: TCDD 6. Bölge Müdürlüğü

2.2. Demiryolu Taşımacılığının Geliştirilmesine Yönelik Projeler

Konya'nın ihracatının artırılması için demiryolu yük taşımacılığının geliştirilmesi büyük önem taşımaktadır. Bu yönde Konya'da son dönemde önemli projeler hayata geçirilmektedir. Bu projeler: Konya Lojistik Merkezi Projesi, Konya-Mersin Demiryolu Projesi, Konya-Karaman-Taşucu Demiryolu Yük Taşımacılığı Projesi ve Büyük Anadolu Lojistik Organizasyonlar (BALO) Projesi'dir. Bu girişimler ile bölge önemli bir lojistik üssü haline gelmektedir.

2.2.1. Konya Lojistik Merkezi Projesi

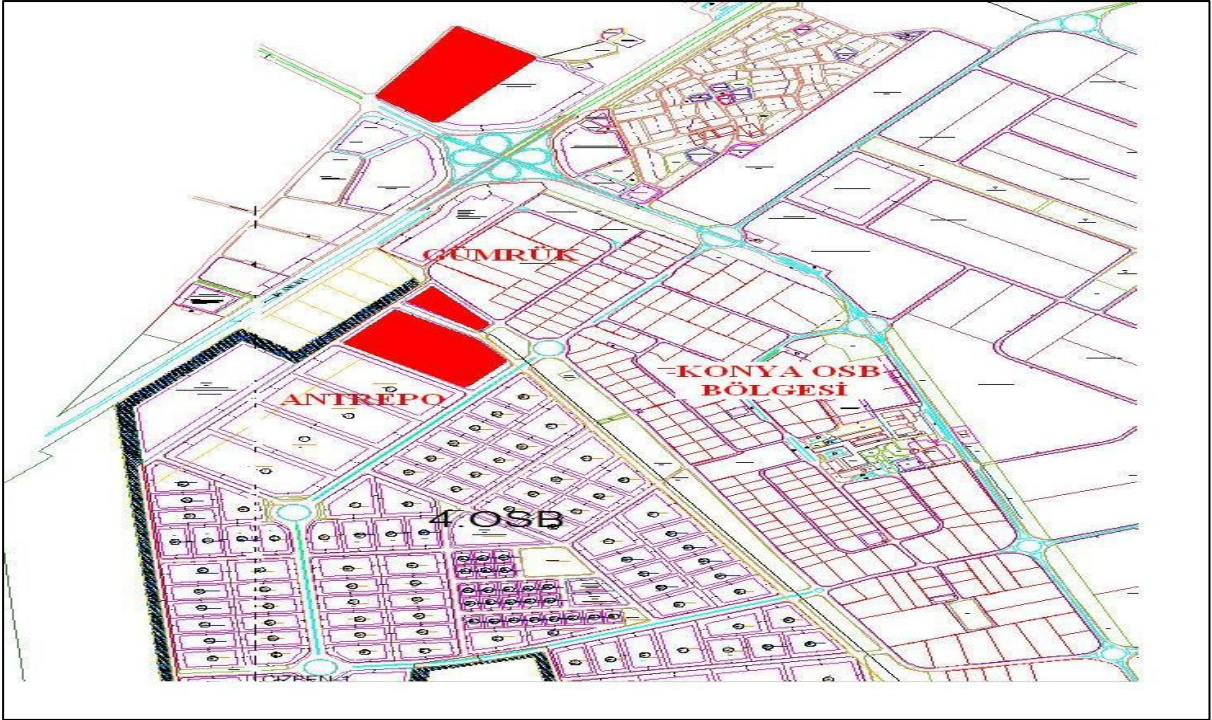
Konya'da bir Lojistik Merkez'in kurulması, 2011 yatırım programına alınmıştır ve çalışmalar TCDD tarafından yürütülmektedir.

Konya sanayisinde ve tarımında üretilen ürünlerin ulusal ve uluslararası pazarlarda rekabet edebilme gücüne sahip olmalarına kurulacak "Konya Lojistik Merkezi" büyük katkı sağlayacaktır. Konya lojistik merkezinin kurulması ile firmalar, ürettikleri ürünleri daha ucuz, etkin ve hızlı bir şekilde müşterilerine ulaştırabilecektir. Yüklemeden gümrüğe lojistik ile ilgili bütün süreçler Konya Lojistik Merkezinde yapılabilecektir.

TCDD tarafından Konya Organize Sanayi Bölgesinin hemen karşısında, demiryolu güzergâhı üzerinde 1 milyon 350 bin metre karelik bir alan Lojistik Merkez olmak üzere tahsis edilmiştir. Kurulacak olan Konya Lojistik Merkezi'nin mülkiyeti ve işletme hakkı TCDD'ye aittir. TCDD bu alanın 350 bin metrekaresi için Nisan 2013'te ihaleye çıkacaktır.

Mevcut durumda yıllık 634.000 ton olan taşıma kapasitesi, proje ile birlikte 1.679.000 ton civarına yükselecektir.

KONYA LOJİSTİK MERKEZ PROJESİ



Konya Lojistik Merkezi, sadece Konya iline değil, tüm bölgemize özellikle Ankara, Afyon, Karaman, Niğde, Aksaray gibi komşu illerimize de hizmet edecek büyük bir projedir. Bu çerçevede Konya Lojistik Merkezi bölgemizin kalkınmasında öncü rolü oynayacak ve Konya'yı da tüm yolların kesiştiği bir kavşak, bölgenin merkezi haline getirecektir.

Konya Lojistik Merkezi'nin verimli ve etkin bir şekilde çalışabilmesi için Merkezin denizyoluna hızlı bir şekilde ulaşabilmesi gerekmektedir. Bu noktada Konya-Mersin ve Konya-Karaman-Taşucu Demiryolu Projeleri büyük önem taşımaktadır.

2.2.2. Konya-Mersin Demiryolu Hattı Projesi

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, 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.

Bu çerçevede Ulaştırma Bakanlığı tarafından Konya- Mersin Demiryolu Projesi hazırlanmıştır. 2,5 milyar liraya mal olması beklenen Konya-Mersin Demiryolu Projesi; Konya, Karaman, Niğde, Adana, Mersin İllerinin idari sınırları içerisinde geçmekte ve toplam 380+788 km uzunluğundadır. Konya-Mersin Demiryolu güzergâhında, 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.

KONYA-MERSİN DEMİRYOLU PROJESİ



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 net tonluk trenlerin teşkili suretiyle işletmeye konulması öngörülmüştür.

TABLO. 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 . 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. 2012 yılı için belirlenen yurt içi yük taşıma ücretlerinin ilk 400 km'ye kadar olan kısmını gösteren tablo aşağıda yer almaktadır.

TABLO . 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 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.

2.2.3. Konya-Karaman-Taşucu Demiryolu Projesi

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.

Diğer taraftan demiryolunun çift hatlı olarak gerçekleşmesi halinde ara istasyonlarda bekleme süresi minimize edileceğinden ulaşım süresi çok daha kısılacaktır. Bu durum, Konya ve Karamana illerinin limanlara hızlı ve düşük maliyetli olarak bağlanmasının getireceği avantajlardan dolayı bütün sektörlerde bir sinerji oluşturacaktır.

Önerilen 145 km uzunluğundaki çift hatlı, sinyalli ve elektrikli demiryolunun yapım maliyeti 435 milyon \$ (km'si 3 milyon \$) olarak hesaplanmaktadır.

KONYA-KARAMAN-TAŞUCU DEMİRYOLU PROJESİ



Konya-Mersin Demiryolu hattındaki taşıma ücretleri ile Konya-Karaman-Taşucu Demiryolu hattındaki taşıma ücretleri karşılaştırıldığında, Taşucu limanının daha yakın olmasından dolayı maliyeti düştüğü görülmektedir.

Konya-Karaman-Taşucu Demiryolu Hattına Göre Taşıma Ücreti (259 km)

Yıllar	Taşınan Yük Miktarı (Ton)	Ton Başına Taşıma Ücreti	Tutarı (TL)	Taşıma Tutarları Farkı (TL)
2009	69.655	14,95	1.041.342	569.081
2010	81.734	14,95	1.221.923	667.767
2011	60.450	14,95	903.728	493.877
2030*	1.000.000	14,95	14.950.000	8.170.000

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

Özetlemek gerekirse, Karaman-Taşucu Limanı arasında yeni demiryolu projesinin gerçekleşmesi halinde Konya'nın limana ulaşma süresi ve maliyeti üçte bir oranında azalmış olacaktır.

2.2.4. Büyük Anadolu Lojistik Organizasyonlar (BALO) Projesi

Konya'nın uluslararası piyasalara ürünlerini ulaştırabilmesi noktasında bir diğer önemli proje Büyük Anadolu Lojistik Organizasyonlar (BALO) Projesi'dir.



Büyük Anadolu Lojistik Organizasyonlar (Balo) Projesi, yük taşımacılığında tıkanıklığa neden olan İstanbul'u, Bandırma ve Tekirdağ arasında tren feribotu işletmek yoluyla bypass ederek, limanlara yakın olmayan Anadolu'nun üretim merkezlerini, demiryoluyla, Orta Avrupa'ya, doğrudan bağlamayı amaçlamaktadır. Projenin ayrıca önümüzde dönemde Litvanya'nın önderliğinde Belarus ve Ukrayna'nın içinde yer aldığı Viking-Line projesi ile bağlantılandırılarak ürünlerimizin Samsun limanı ve Ukrayna üzerinden kuzey ve kuzeydoğu Avrupa dağıtımının sağlanması planlanmaktadır. Uzun vadede ise projenin Proje İslamabad'ı Londra'ya bağlayarak, tarihi İpek Yolu'nun yeniden hayata geçirecektir.

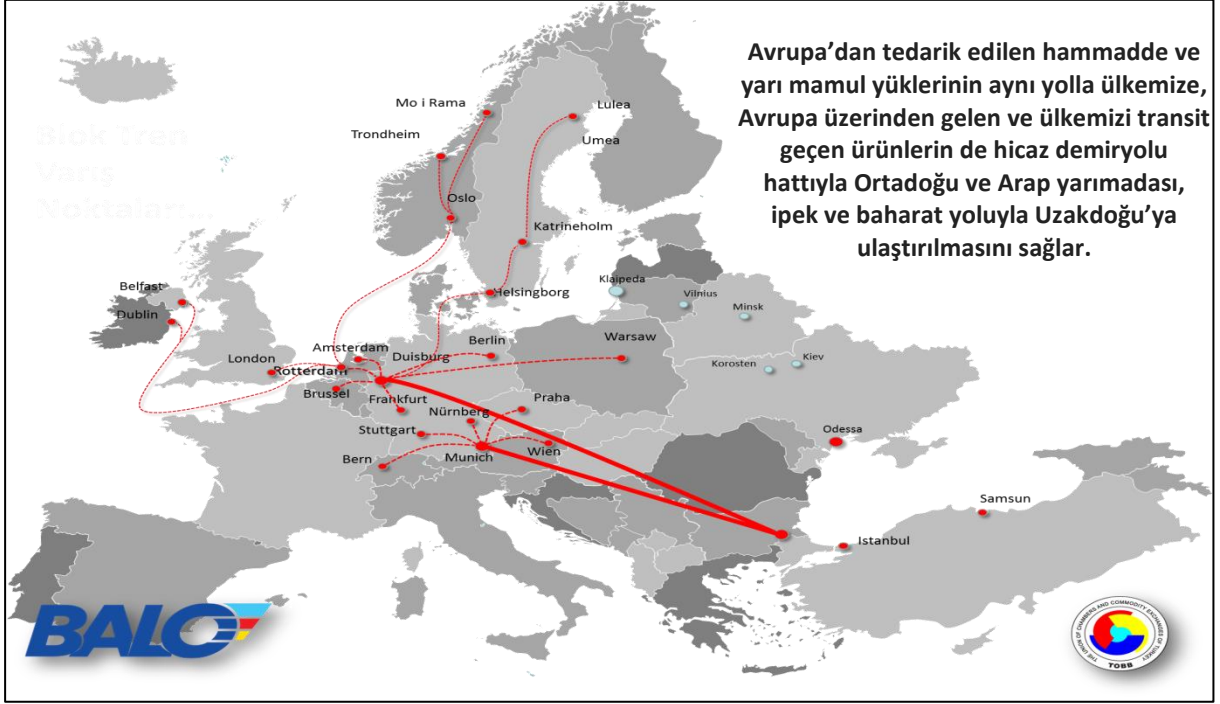
Bu proje, Konya gibi limanlara uzak üretim merkezlerinin sofistike bir talep yapısına sahip olan Orta Avrupa kentleri ile bağlantıları kuvvetlendirerek bu üretim merkezlerinin gelişime önemli katkı sunacaktır. BALO Projesinin ekonomiye katkıları sağlayacağı lojistik imkanlarıyla sanayinin rekabetçiliğinin geliştirilmesiyle sınırlı kalmayacak, ayrıca yük taşımacılığında karayolu ve havayoluna düşük enerjili bir alternatif sunarak hem enerji talebinin hem de enerji kullanımına bağlı sera gazı emisyonlarının azaltılmasında önemli rol oynayacaktır.

Proje, Büyük Anadolu Lojistik Organizasyonlar A.Ş. tarafından yürütülmektedir. Proje ortakları arasında 16 Ticaret Odası, 24 Ticaret Borsası, 31 Ticaret ve Sanayi Odası, 3 Sanayi Odası, 15 Organize Sanayi Bölgesi, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği, Umumi Mağazalar Türk A.Ş. (UMAT) ve Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği İktisadi İşletmesi (UTİKAD) farklı hisse oranları ile yer almaktadır.

YÜKLEME MERKEZLERİ



Balo sisteminde; yurtiçinde 14 toplama merkezinden (Gaziantep, Kayseri, Samsun, Konya, Eskişehir, Ankara, Kütahya, Denizli, Aydın, Manisa, Balıkesir, İzmir, Bursa, İstanbul) ihracatçıların kapılarında 45' high cube konteynerler ile alınan yükler, 17 vagona oluşmuş ve her bir vagona iki, toplamda 34 adet konteynerin yüklendiği blok ve tarifeli seferler ile Anadolu ve Avrupa yakasındaki iki yük birleştirme merkezinde (Bandırma, Tekirdağ) toplanır. Yükler buralarda gideceği şehirlere göre ayrıştırılıp, yine blok ve tarifeli tren seferleri ile Avrupa kentlerindeki lojistik köylere ulaştırılır.



BALO projesinde taşımaların 2013 yılının ilk yarısında başlaması bekleniyor. BALO'nun hedefi Kasım ayına kadar haftada 5 tren seferiyle başlayacak olan taşımacılığı günde 4 tren seferiyle devam ettirebilmektir. BALO projesi kapsamında Bursa'dan yola çıkacak olan yükler Bandırma Limanı'na tırlarla ulaştırılacak, buradan trenlere yüklenecektir. 25 milyon euroluk bir proje olan BALO kapsamında İzmir-Almanya arasındaki yükün taşınması 7 günde yapılacaktır.

Balo projesi ihracatının % 38'ini Avrupa'ya yapan Konya için çok önemlidir. BALO Projesi özellikle Avrupa'ya yönelik dış ticaretimizin gelişmesinde etkin bir lojistik imkân olacaktır. Proje Konya Lojistik Köy Merkezi ile de ilişkilendirilerek lojistik gücümüzü doğru ve etkin olarak kullanabilmemizi sağlayacaktır. Proje faaliyete geçtikten sonra Avrupa'da daha fazla noktaya ulaşılmasıyla bu etkinliğimiz daha da artacak ve bu sayede bölgesinde önemli tarım, sanayi ve ticaret potansiyeli olan Konya'nın gelişimine önemli katkı yapacaktır. Balo Projesi ile Konya'nın bu dinamizm ve potansiyeli harekete geçecektir.

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 Lojistik Merkezi, Konya-Mersin Demiryolu Hattı, Konya-Karaman-Taşucu Demiryolu Hattı ile BALO Projelerinin hayata geçirilmesi Konya'nın lojistik açıdan gelişmesi ve ihracat performansını artırması açısından büyük önem taşımaktadır. Konya bu projeler ile limanlara uzak olma sorununu ortadan kaldırmış olacak ve Konya firmalarının rekabet gücü artacaktır.