



**KARAMAN
TİCARET İL MÜDÜRLÜĞÜ**

KARAMAN LOJİSTİK MERKEZİ ÖN FİZİBİLİTE RAPORU

BASKI

AYBİL DİJİTAL BASKI SİSTEMLERİ
VE MATBAA HİZMETLERİ
Ferhuniye Mh. Sultanşah Cd. No:30/A / KONYA
Sertifika No: 20781

ISBN

978-605-5254-12-4



KARAMAN-2014

Bu rapor T.C. Mevlana Kalkınma Ajansı 2013 yılı Doğrudan Faaliyet Desteği kapsamında desteklenen “Karaman Lojistik Merkezi Ön Fizibilite Raporu” projesi kapsamında hazırlanmıştır. T.C. Mevlana Kalkınma Ajansının görüşlerini yansıtmaz

© 2014, Mevalana Kalkınma Ajansı tüm hakları saklıdır. Bu eserin tamamı ya da bir bölümü, 5846 sayılı Fikir ve Sanat Eserleri Kanunu uyarınca kullanılmadan önce hak sahibinden 52. Maddeye uygun yazılı izin alınmadıkça, hiçbir şekilde ve yöntemle işlenmek, çoğaltılmak, çoğaltılmış nüshaları yayılmak, satılmak, kiralanmak, ödünç verilmek, temsil edilmek, sunulmak, telli/telsiz ya da başka teknik, sayısal ve/veya elektronik yöntemlerle iletilmek suretiyle kullanılamaz.

Hazırlanmış olan çalışmanın tüm hakları Mevlana Kalkınma Ajansı'na aittir. Çalışmadan kaynak gösterilmek suretiyle alıntı yapılabilir. Çalışma Hizmet Alımı Kapsamında üretilmiştir. Mevlana Kalkınma Ajansının kendi kurumsal görüş ve yaklaşımını yansıtmaz. Raporlardaki görüş ve yaklaşımlar yazarların kendilerine aittir.

İçindekiler Tablosu

BİRİNCİ BÖLÜM	1
1. GENEL KAVRAMLAR VE TANIMLAR.....	1
1.1. Lojistik Kavramı	1
1.2. Lojistik ve Tedarik Zinciri Yönetimi Kavramları	1
1.3. Temel Lojistik Faaliyetler	2
1.3.1. Taşımacılık	2
1.3.2. Depolama ve Antrepo	3
1.3.3. Müşteri hizmet düzeyi	4
1.3.4. Sipariş İşleme ve Talep Planlama.....	4
1.3.5. Elleçleme.....	4
1.3.6. Ambalajlama ve Paketleme	5
1.3.7. Gümrükleme.....	5
1.3.8. Sigortalama.....	5
1.3.9. Stok Yönetimi	5
1.4. Üçüncü ve Dördüncü Parti Lojistik.....	6
1.5. Lojistik maliyetler ve verimlilik	6
İKİNCİ BÖLÜM	8
2. DÜNYADA VE TÜRKİYE’DE LOJİSTİK SEKTÖRÜ.....	8
2.1. Dünya lojistik sektörü	8
2.2. Dünya bankası lojistik performans endeksi ve Türkiye.....	8
2.3. Dış ticaret	9
ÜÇÜNCÜ BÖLÜM.....	14
3. KARAMAN İLİ GENEL BAKIŞ.....	14
3.1. Karaman ilinin sosyo-ekonomik analizi	14
3.1.1. Dış ticaret.....	14
3.2. Lojistik faaliyetler	17
3.2.1. Bölge içi lojistik faaliyetler	17
3.2.2. Bölge ve çevresi iller lojistik faaliyetler	20
3.3. TR52 Bölgesi Konya - Karaman ulaştırma altyapısının mevcut durumu.....	27
3.3.1.1. Karayolu ulaştırma mevcut durumu.....	27
3.3.2.1. Demiryolu Ulaştırması Mevcut Durumu	30
3.3.3.1. Havayolu Ulaştırması Mevcut Durumu	32
3.3.4.1. Denizyolu Ulaştırması Kullanımı Mevcut Durumu.....	33
3.4. Karamanda Bulunan Firmaların Mevcut Durumu	35
3.4.1. Lojistik hizmet alan ve hizmet veren işletmelerin profili	35
3.4.2. Nakliye hizmeti alan firmaların lojistik analizleri	36
3.4.2.1. Hizmet alan firmaların nakliye için kullandığı günlük araç ve yük sayıları	36
3.4.2.2. Hizmet alan firmaların nakliye süreleri.....	36
3.4.3. Karamandan Gönderilen Yüklerin Analizi	37
3.4.4. Nakliye Maliyet Analizi.....	38
3.4.4.1. Nakliye faaliyetleri neticesinde ortaya çıkan maliyet	38
3.5. Karaman’da Lojistik Merkeze Olan Talebin İncelenmesi	39
3.5.1. Hizmet veren ve hizmet alan işletmelerin geleceğe ilişkin beklentileri,	40
DÖRDÜNCÜ BÖLÜM.....	41
4. KARAMAN LOJİSTİK STRATEJİLERİ.....	41
4.1. Karaman ili Lojistik Misyon ve Vizyonu	43
4.2. Gelişme Senaryoları ve Eğilimler	44
4.3. Karaman ili Lojistik Sektörü Hedefleri	44
4.3.1. Taşucu Limanının ticaret limanına dönüşümünün sağlanması.....	47



BEŞİNCİ BÖLÜM.....	49
5. KARAMAN İLİ LOJİSTİK STRATEJİLERİNE YÖNELİK EYLEM PLANI.....	49
5.1. Karaman Lojistik Komitesi ve Önerilen Temel Eylem Planları	49
5.2. Karaman Lojistik Komitesi Görev Tanımı.....	50
5.3. Karaman Lojistik Komitesinin Yönetim Yapısı	52
5.4. Karaman Lojistik Komitesi Eylem Planı ve Çalışma Alanları	53
5.5. Komitenin Lojistik Merkez Yol Haritası.....	54
ALTINCI BÖLÜM.....	56
6. KARAMAN LOJİSTİK MERKEZ YATIRIMLARI	56
6.1. Karaman İli Gelişme Senaryosu	56
6.2. Karaman İli Lojistik Merkezi Tesis Yerleşim Planının özellikleri	58
6.3. Lojistik Merkezde Verilmesi Düşünülen Hizmetler	62
YEDİNCİ BÖLÜM	71
7. LOJİSTİK MERKEZİ MALİYETLER VE GELİRLER.....	71
7.1. Yatırım Maliyeti.....	71
7.1.1. Gerçekleştirilecek Yatırımlar	71
7.2. Karaman Lojistik Merkez Hizmet Tesisleri Yıl Bazında Detay Gelir Tablosu	74
7.3. Altyapı Tesisleri	79
7.3.1. Yol Altyapısı	79
7.3.2. İçme Suyu Altyapısı	79
7.3.3. Yagmur Suyu Altyapısı	79
7.3.4. Atık Su Altyapısı	79
7.3.5. Katı Atık Toplama, Arıtma ve Depolama	79
7.3.6. Elektrik ve Aydınlatma Altyapısı	80
7.3.7. Yatırım Planı ve İş Takvimi	80
7.4. Yatırım Giderleri.....	80
7.5. Mali Değerlendirme	80
7.5.1. Kabuller	80
7.5.2. Lojistik Merkez İşletme Giderleri	80
7.5.3. Lojistik Merkez Finansal Analiz.....	81
SEKİZİNCİ BÖLÜM.....	85
8. LOJİSTİK MERKEZ MODEL VE YÖNETİM	85
8.1. Karaman lojistik merkezinin/kara limanının yönetimi	85
8.2. Karaman Lojistik Merkezinin Yönetim Modelinin Belirlenmesi.....	85
8.3. Karaman Lojistik Merkezi Mülkiyet Modelinin Belirlenmesi	87
8.4. Karaman Lojistik Merkezinin Pazarlama ve Satış Süreçlerinin Belirlenmesi.....	88
8.5.1. Hedef Pazar ve Konumlandırma Stratejisinin Tanımlanması.....	88
8.5.2. Lojistik Merkezi Yatırımı Öncesi Farkındalığın Arttırılmasına Yönelik Tutundurma Faaliyetleri	89
8.5.3. Lojistik Merkez Satış Süreci.....	90
DOKUZUNCU BÖLÜM.....	91
SONUÇ VE ÖNERİLER.....	91
KAYNAKÇA.....	93



ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1: Tedarik zinciri şeması.....	2
Şekil 2:Taşımacılık Modlarına Göre İhracat.....	11
Şekil 3:Taşımacılık Modlarına Göre İthalat.....	11
Şekil 4: Karaman ithalat ve İhracat Grafiği.....	15
Şekil 5:Konya-Karaman ithalat ve ihracat grafiği.....	16
Şekil 6:Ülkede TR52 Bölgesi	17
Şekil 7:Devlet Yolları Ağır Taşıt Ve Toplam Trafik Haritası.....	18
Şekil 8:Konya Karaman Sentez Erişilebilirlik	19
Şekil 9:Mekânsal Gelişme Senaryosu	20
Şekil 10:TR 52 Bölgesi ve Çevresi Tarım Ve Hayvancılık Ürünleri Giden Gelen Toplam Yük Hareketi	21
Şekil 11:TR 52 Bölgesi Ve Çevresi Madencilik Ve Petrol Ürünleri Giden Gelen Toplam Yük Hareketi	21
Şekil 12:TR 52 Bölgesi Ve Çevresi İşlenmiş Gıda Ve İçecek Giden Gelen Toplam Yük Hareketi	22
Şekil 13:TR 52 Bölgesi Ve Çevresi Mobilya Ve Orman Ürünleri Giden Gelen Toplam Yük Hareketi	23
Şekil 14:TR 52 Bölgesi Ve Çevresi Makina Ekipman Ve Ulaştırma Araçları Giden Gelen Toplam Yük Hareketi	23
Şekil 15:TR 52 Bölgesi Ve Çevresi Diğer Ürünler Giden Gelen Toplam Yük Hareketi	24
Şekil 16:TR 52 Bölgesi Ve Çevresi Tüm Ürünler Giden Gelen Toplam Yük Hareketi	25
Şekil 17:Espon Avrupa Demiryolu Erişilebilirlik Haritası.....	26
Şekil 18:Espon Avrupa Multimodal Erişilebilirlik Haritası.....	27
Şekil 19:Konya Karaman Karayolu Erişilebilirliği.....	28
Şekil 20:Türkiye Yol Altyapısı.....	29
Şekil 21:TR 52 Bölgesi Trafik Hacim Haritası	30
Şekil 22: Türkiye Demiryolu Lojistik Merkezleri	31
Şekil 23:Konya Karaman Demiryolu Erişilebilirliği	31
Şekil 24:Türkiye Demiryolları Haritası	32
Şekil 25:Konya Karaman Havayolu Erişilebilirliği.....	33
Şekil 26:Konya Karaman Limanlara Erişilebilirlik	34
Şekil 27:Karaman 2013 ihracat rakamları grafiği	35
Şekil 28:Taşucu Limanı Hinterlandı	48
Şekil 29:Karaman ihracat ve ithalat büyüme öngörülleri.....	58
Şekil 30:Karaman Lojistik Merkezi için düşünülen Alanın uydu görüntüsü.	58
Şekil 31:Lojistik Merkezi Yapılacak Alan	59
Şekil 32:Lojistik Merkezinin Haritaya Yerleşmiş Hali	59
Şekil 33:Lojistik Merkezinin Taslak Planı	60
Şekil 34: Lojistik Merkezi Amortisman Analizi.....	83



TABLolar LİSTESİ

Tablo 1:Lojistik Performans Endeksi	8
Tablo 2:Türkiye Lojistik Performans İndeksi.....	9
Tablo 3:Türkiye İhracat ve İthalat Bilgileri.....	10
Tablo 4:Modlara Göre İhracat Değerleri.....	10
Tablo 5:Modlara Göre İthalat Değerleri.....	11
Tablo 6:En çok ihracat yapılan 20 ülke.....	12
Tablo 7:En çok ithalat yapılan 20 ülke.....	13
Tablo 8:İllerin sosyo-ekonomik gelişmişlik sıralaması	14
Tablo 9:Konya Karaman İl Düzeyinde İthalat İhracat	15
Tablo 10:Karaman ilinden ihracat yapılan ülkeler	16
Tablo 11:Türkiye Yol Envanteri	29
Tablo 12: Karaman 2013 ihracat rakamları.....	35
Tablo 13: Karaman ili Organize Sanayi Bölgesinden çıkan araç sayıları	36
Tablo 14: Karamandan gönderilen yüklerin analizi	38
Tablo 15:Karaman Lojistik Sektörü Güçlü ve Zayıf Yanlar (SWOT)	42
Tablo 16:Karaman ili Lojistik Sektörü Fırsatlar ve Tehditler	43
Tablo 17:KONYA, KARAMAN LİMANLARA VARİŞ İSTATİSTİKLERİ	47
Tablo 18:Karaman Lojistik Komitesi	51
Tablo 19:Karaman İli İhracat Öngörülleri.....	57
Tablo 20:Karaman İli İthalat Öngörülleri.....	57
Tablo 21: Tren hareket saatleri.....	69
Tablo 22:Tesisler için önerilen Alanlar.....	70
Tablo 23:Karaman Lojistik Merkez Tesisleri Yatırım Fizibilitesi	71
Tablo 24:Karaman Lojistik Merkez Hizmet Tesisleri Yıl Bazında Gelir Tablosu.....	75
Tablo 25: Lojistik merkez gelir kalemleri.....	78
Tablo 26: Lojistik merkez Personel ve Yönetim Giderleri.....	81
Tablo 27: Yıllara göre gider dağılım öngörüsü.....	81
Tablo 28: Lojistik Merkez Yıllık Gelir ve Gider Tablosu	82
Tablo 29: Lojistik Merkezi Amortisman Analizi	82
Tablo 30: Yıllara göre yatırım maliyetleri.	84

BİRİNCİ BÖLÜM

1. GENEL KAVRAMLAR VE TANIMLAR

Lojistik kavramı, bir malın doğru yerde, doğru zamanda, doğru miktarda, en yüksek kalitede, en güvenli bir biçimde ve uygun maliyetlerle bulundurulması olarak tanımlanabilir (Kaynak, 2003). Geçen yıllar içinde yeni kavramlar ve yöntemler de lojistiğe dâhil edilmiştir. Bunlardan bazıları tersine lojistik, lojistik köyler, tedarik zinciri, üçüncü parti lojistik ve son günlerde gündemde olup ülkemizde henüz tam anlamı ile uygulamaya başlamayan dördüncü parti lojistik hizmetleridir.

1.1. Lojistik Kavramı

Lojistik Yunanca “logistikos” (hesaplama yeteneği) ve Fransızca “logistique” (arz etmek, kışla-konak yeri) kelimelerinden türemiştir. Böylece; askerlerin konak yeri, hesap ve mantık kavramlarının bileşimiyle lojistik kavramı elde edilmiştir. Ansiklopedilerde “hesap kitap yapma bilimi”, “hesapta becerikli” anlamına geldiği belirtilen lojistik kavramının, bir başka görüşe göre “Logic” ve “Statistics” kelimelerinin birleşmesinden meydana geldiğinde öne sürülmektedir. Bu kelimeler Türkçe karşılık olarak “istatistiksel mantık”ı ifade etmektedir.

Lojistiğin aşamalarına baktığımızda Tedarik, Üretim, Sevkiyat, Tersine Lojistik gibi dört aşama ile karşılaşmaktayız. Kavramları açacak olursak;

- **Tedarik Lojistiği:** Üretimden öncesi aşamayı içine almakta olup işletmenin ihtiyacı olan ürün ve hammadelerin tedarik edilmesidir.
- **Üretim Lojistiği:** Üretim aşamasındaki ihtiyaç duyulan lojistik faaliyetleridir.
- **Sevkiyat Lojistiği:** Üretimi tamamlanan ürünlerin müşteriye ulaşmasında kadar geçen paketleme, ambalaj, sigorta, nakliye gibi tüm aşamaları kapsayan lojistik faaliyettir.
- **Tersine Lojistik:** İade ürünlerin zincir içerisinde geri doğru hareketini kapsayan faaliyet olup, genel hatları ile geriye dönük bir lojistik faaliyettir.

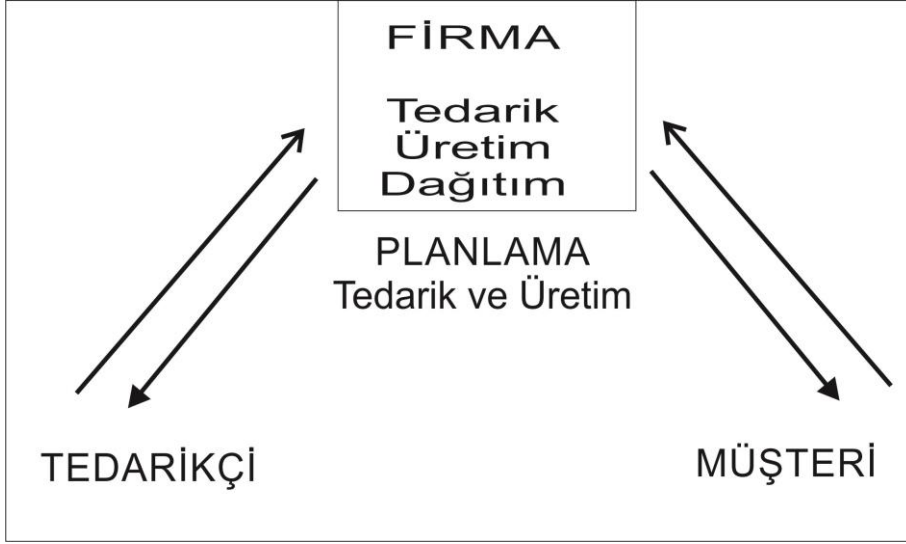
Bu aşamaların tamamı lojistik merkezin bütünleşik faaliyetlerini göstermektedir. Aşamalar baktığımızda sadece sevkiyat işlemi olmayıp hammadde temininden iade ürünlerin geri sevkiyatına kadar bir bütünlük içerisinde zincirin halkalarını kapsadığını görmekteyiz.

1.2. Lojistik ve Tedarik Zinciri Yönetimi Kavramları

Öncelikle tedarik zincirini tanımlayacak olursak, tedarik zinciri, hammadde temini yapan, onları ara mal ve nihai ürünlere çeviren ve nihai ürünleri müşterilere dağıtan, üretici ve dağıtıcıların oluşturduğu bir ağıdır (Özdemir, 2004). Lojistik ürünleri olması gereken yere ulaştırmak için taşıma, depolama, gümrükleme gibi birçok faaliyeti sistematik bir şekilde gerçekleştirir. Tedarik zinciri yönetimi, tüm şirket faaliyetlerini ve zincirin diğer şirketleriyle olan ilişkilerini kapsayacak şekilde organize ederek daha ileri aşamalara götürür.



Şekil 1: Tedarik zinciri şeması



Özetle tedarik zinciri yönetimi hammadde temininden, üretime, dağıtıma nihai tüketiciye kadar tüm süreci kapsayan bir zincir ve bilgi yönetim sistemidir.

Tedarik zincirinin özünde şu ilkeler yatmaktadır.

- Faaliyetleri ve beraberinde maliyetleri azaltmak
- Ürün ulaştırma hatalarını azaltmak
- Stok, depolama vb. maliyetlerin azaltılmasını sağlamak
- Zamandan tasarruf sağlamak
- Müşteri tatminini artırmak gibi birçok ilkeyi içinde barındırmaktadır.

Tedarik zincir yönetiminin işletmelere sağladığı faydalara baktığımızda;

- Teslimat performansı (doğru zamanda, doğru adrese, doğru miktar ve nitelikte ürün)
- Stok fazlalığından kurtulma ve aşırı stoklama ihtiyacı duymama
- Zincirin sağladığı tecrübeler ile birlikte öngörülerin güçlenmesi ve tahminlerde hata payının azalması
- Tedarik zinciri süreçlerince maliyetlerin düşerek verimliliğin en üst seviyelere taşınması

1.3. Temel Lojistik Faaliyetler

Lojistik, sadece taşımacılık ve depolamadan ibaret olmayıp alt faaliyetler olarak birçok unsuru içinde barındırmaktadır.

Tüm bu unsurlar düşünüldüğünde lojistik merkezin yeri ve kentsel faktörler ile birlikte vereceği hizmetler büyük önem taşımaktadır.

1.3.1. Taşımacılık

Taşımacılık; bir nesnenin veya ürünün bir noktadan alınıp başka bir noktaya ulaştırılması işidir. Taşıma hareketi sadece üretim bölgesinden alınıp tüketim bölgesine kadar olan süreci kapsa-



makla kalmayıp üretim öncesi hammadde temini vb. tüm süreçleri içerisinde barındıran bütünleşmiş bir işlemler ağıdır. İhtiyaçların giderilmesi amacı ile üretilen malların (hammadde, nihai ürün) ihtiyaç duyulan bölge ve merkezlere zamanında ulaştırılması bu zincirin halkalarıdır. Burada amaç sadece bir ürünün bir noktadan alınıp diğer noktaya nakledilmesi değil, doğru, zamanında, güvenli ve ekonomik şekilde hasarsız olarak taşıma işleminin yerine getirilmesidir.

Temel taşımacılık sistemleri (modları) aşağıda belirtilmiştir:

- 1) Karayolu Taşımacılığı (Road Transportation)
- 2) Denizyolu Taşımacılığı (Ocean Transportation)
- 3) Demiryolu Taşımacılığı (Railway Transportation)
- 4) Havayolu Taşımacılığı (Air Transportation)
- 5) Boru Hattı Taşımacılığı (Pipeline Transportation)
- 6) Karma Taşımacılık (Mixed Mode Transportation)

Karma taşımacılık; Aynı ürünün/yükün iki veya daha fazla taşıma modu kullanılarak yapılan taşımacılık şeklidir ve üç farklı uygulama şekli vardır:

1. Çok Modlu Taşımacılık (Multi-Modal Transportation): İki veya daha fazla taşımacılık modu kullanılarak yapılan, mod değişimlerinde araç veya kap içindeki yüklerin elleçlendiği taşımacılık sistemidir.

2. Intermodal Taşımacılık (Intermodal Transportation): Aynı taşıma aracı veya kabı ile iki veya daha fazla taşımacılık modu kullanılarak yapılan, mod değişimlerinde araç veya kap içindeki yüklerin herhangi bir elleçlemeye tâbi tutulmadığı sadece araç veya kabın elleçlendiği taşımacılık sistemidir.

3. Kombine Taşımacılık (Combined Transportation): Taşımanın başlangıç ve bitiş aşamalarında kısa mesafeli olmak koşulu ile karayolunun kullanıldığı ve aradaki uzun mesafeli taşımanın demir, nehir, kanal veya deniz yolu ile yapıldığı taşımacılık sistemidir.

Karma taşımacılık, taşıma modlarının avantajlarını kendi içinde entegre edip, dezavantajlarını mümkün olduğunca saf dışı bırakan ve devamlı kendini yenileyen gelişime açık bir taşımacılık sistemidir. Amaç; maliyet, hız, güvenilirlik ve hizmet kalitesi parametrelerinin optimum bileşimini yakalamaktır. Karma taşımacılıkta en çok rastlanan kombinasyonlar aşağıdadır.

1. Karayolu-Demiryolu Taşımacılığı (Piggybacking): Aynı sevkiyat kapsamında karayolu ve demiryolu taşımacılık modlarının birlikte kullanılmasıyla gerçekleştirilen karma taşımacılık olup kombine taşımacılık haline RO-LA (Rollende Landstrasse) denilmektedir.

2. Karayolu-Denizyolu Taşımacılığı (Fishybacking): Aynı sevkiyat kapsamında karayolu ve denizyolu taşımacılık modlarının birlikte kullanılmasıyla gerçekleştirilen karma taşımacılık olup kombine taşımacılık haline RO-RO (Roll On-Roll Off) denilmektedir.

3. Karayolu-Havayolu Taşımacılığı (Birdybacking): Aynı sevkiyat kapsamında karayolu ve havayolu taşımacılık modlarının birlikte kullanılmasıyla gerçekleştirilen karma taşımacılık sistemidir.

1.3.2. Depolama ve Antrepo

Tedarik zincirinin en önemli halkalarından belirli noktalardan gelen ürünlerin teslim alınıp, belirli bir süre korunup, belirli noktalara gönderilmek üzere hazırlanmasıdır. Depolar; ham madde, yarı tamamlanmış ve tamamlanmış mamullerin bekletildiği ve bulundurulduğu yerlerdir. Depolama



işlevinin temel amacı, bir taraftan üretim için gerekli tüm girdi kaynaklarının üretim sahalarına, diğer yandan ise büyük miktarlarda ve müşteri siparişlerine göre düzenlenmiş nihai ürünlerin pazara olan hareketine kolaylık sağlamaktır.

Uluslararası lojistik faaliyetlerinde mal sevkiyatı, ürünlerin birleştirilmesi, koordinasyonu vb. faaliyetler için depo ve antrepolar önemli bir role sahiptir.

Antrepolar, mal ve eşyaların miktar, kalite ve özelliklerinin incelenip, değer tespitinin yapıldığı ve uygun şartlarda korunmalarının gerçekleştirildiği, gümrüklü sahalarda kurulan, Gümrük Kanunu ve Gümrük Yönetmeliği'nin ilgili maddelerinde belirtilen özellikleri taşıyan yerler olarak uluslararası lojistik iş akışında ara noktalardan biridir.

1.3.3. Müşteri hizmet düzeyi

Firmanın müşteri ile yüz yüze olduğu süreci kapsamaktadır. Verimli bir lojistik hizmeti aynı zamanda rekabet gücünü de artıracaktır. Bu süreç ürünün elde edilebilirliği, yükleme, sipariş durumları gibi konularda müşterileri bilgilendirerek birincil bilgi kaynağı konumunda olabilmeyi gerektirir.

Bu düzeyde ürünleri doğru şekilde, doğru adrese, planlanan zamanda uygun maliyetler ile ulaştırmaktır. Bu bağlamda müşteri memnuniyetini sağlayabilmek için tutarlılık ve esneklikle birlikte kendini sürekli güncellemek önem kazanmaktadır.

Müşteri hizmet düzeyinde ayrıca müşterilerden geri bildirimler alarak (bunlar anketler, görüşme formları, şikâyet ve talep hatları gibi tekniklerle sağlanabilir) bu istekler doğrultusunda düzenlemeler yapmak müşteri hizmet düzeyinde büyük önem taşımaktadır.

1.3.4. Sipariş İşleme ve Talep Planlama

Siparişlerin yerinde ve zamanında müşteri memnuniyetini en üst seviyede tutacak şekilde sonuçlanması lojistik merkezinin başarısında büyük öneme sahiptir. Bu sürecin sağlıklı bir şekilde yönetilebilmesi için bilgi yönetimi ve bilgi işleme ağı kadar bu süreçte kullanılan ekipmanlarda çağın ihtiyaçlarına cevap verecek düzeyde olmalıdır.

Talebin doğru tahmini ve esnek üretim yeteneği ile talep yönetiminin doğru şekilde gerçekleşmesi zincirin yönetiminde büyük paya sahiptir.

1.3.5. Elleçleme

Geçici depolanan eşyanın görünüş ve teknik özelliklerinin değiştirilmemesi koşuluyla, aynı durumda muhafazalarını sağlamak üzere gümrük idaresinin izni ve denetlemesi altında bazı işlemlere tabi tutulabilir. Bu işlemlere "elleçleme" adı verilir ve aşağıdaki türden işlemleri kapsamaktadır:

- Kapların tamiri veya sağlamlaştırılması
- Kapların yenilenmesi
- Eşyanın havalandırılması
- Kalburlama
- Büyük kaplardan küçük kaplara boşaltma veya kapların birleştirilmesi
- Karıştırma
- Yeni kap çeşitleri yapma
- Kaplardan örnek veya numune alma



Elleçleme süreci, doğrudan etkileyen bir süreç olup doğru yapılmadığı takdirde ürün değerinde kayba neden olabilmektedir.

1.3.6. Ambalajlama ve Paketleme

Ürünlerin üreticiden tüketiciye kadar uzanan dağıtım zincirinde güvenli ve hasarsız ulaşımının sağlanabilmesi için kullanılan koruyucu araçların tümüdür. Ambalaj, ürünün tüm yaşam sürecince ekonomik ve çevreye duyarlı olarak, korunmasını, kontrol altına alınmasını, barınmasını, sunumunu, tanıtımını ve taşımayı kolaylaştırmayı sağlamalıdır.

1.3.7. Gümrükleme

Dış kaynak kullanımının ilk uygulamaları, gümrük alanında olmuştur. Ulusal sınırların dışına ya da ulusal sınırlar dışından yapılacak her türlü mal ve hizmet satışı ve alışında gümrük mevzuatı ile şekillenen gümrükleme işlemleri bir süreç olarak önemli olup, bu sürecin doğru yönetilmesi gereklidir. Gümrük işlemlerinin yürütülmesinde ortaya çıkabilecek hataların, eksikliklerin, işletmeleri ekonomik kayıplara uğratması kaçınılmaz olmaktadır. Özellikle ithal ve ihraç konusu ürüne ve ticari ilişkide bulunan ülkeye göre farklılaşan ve sık değişen yasal düzenlemelerin takip edilmesi ve hazırlanması gereken belgelerde hata yapılmaması gereklidir. Özellikle çok küçük hataların, büyük işletmeleri dahi gümrük kaçakçısı ya da vergi kaçırıcı işletme konumuna sokabildiği düşünüldüğünde, bu hizmetin konunun uzmanları tarafından yerine getirilmesinin gerekliliği açıktır.

1.3.8. Sigortalama

Dış ticarete konu olan malların taraflar arasındaki anlaşma hükümleri gereğince sigortalanması gerekmektedir. Sigortası yapılmamış malların taşınması söz konusu olamayacağı gibi, banka ve gümrük işlemlerinin gerçekleşmesi de zordur. O nedenle dış ticarete konu malların sigortalanması ve belirli risk unsurlarına karşı güvence altına alınması, bir yandan hukuki yönü ile zorunluluk iken, diğer yandan da taraflar arasındaki güven ortamının doğması ve taşınan malların ortaya çıkabilecek risk unsurlarına karşı en azından değerlerinin korunması açısından önemli görülmektedir.

Sigortalamaya ilişkin işlemler ithalatçı ya da ihracatçı tarafından yerine getirilirken, tarafların aralarında uzlaştıkları teslim şekilleri bu noktada belirleyici olmaktadır. Sigorta sorumluluğunu üstlenen tarafın diğer lojistik faaliyetleri için anlaşmış olduğu lojistik hizmet sağlayıcı firmalar, günümüzde lojistik firmalarının hizmet anlayışındaki gelişmenin de uzantısı olarak, sigortalama hizmetlerini de verebilmektedirler.

1.3.9. Stok Yönetimi

Üretimi istenen düzeyde tutmak, teslim ve satışı istenen özelliklere göre gerçekleştirmek amacıyla, malzeme, materyal, yarı işlenmiş ve tamamlanmış ürün mevcudunun elde bulundurulması işlemlerine stoklama denir. Stok yönetiminde arz-talep dengesine göre pazara doğru mal akışının sağlanabilmesi için hangi üründen hangi miktarda elinde bulunduracağını bilmek büyük önem taşımaktadır. Stok fazlalığı kadar azlığı da ek sorunlar ve ek maliyetler oluşturmaktadır.

İşletmeleri bu doğrultuda büyük bir yük ve sorumluluktan kurtaran stok yönetimi lojistik merkezlerin temel faaliyetlerinden birini oluşturmaktadır. Yanlış stok yönetimleri hem müşteriye mağdur edecek hem de lojistik merkezi işletme maliyetlerini artıracaktır.



1.4.Üçüncü ve Dördüncü Parti Lojistik

3PL terimi lojistik faaliyetlerde dış kaynak kullanımına geçilmesinin bir sonucudur. Şirketler müşterilerin artan ihtiyaçlarına karşılık verebilmek ve aynı zamanda düşük maliyetlerde çalışabilmek için üçüncü parti sağlayıcılardan yararlanmayı tercih etmektedir.

Üçüncü parti lojistik (3PL) firmanın lojistik faaliyetlerinin belli bir bölümünü veya tamamını kapsamaktadır. Bunun bir üst düzeyi olup ülkemizde tam anlamı ile uygulanmayan dördüncü parti lojistik 4PL aşamalarına baktığımızda;

1P- Satıcı şirket

2P- Müşteri

3P- Aracı şirket (satıcı veya alıcının bazı veya tüm faaliyetlerini onun adına yürüten şirket)

4P- Arz zinciri yönetimi (Danışmanlık hizmetleri), dönüştürme, keşfetme, uygulama, yürütme

4PL kavramı ve içeriği ilk olarak Accenture firması tarafından tanımlanmış olup hala ticari markasını elinde bulundurmaktadır. Bu nedenle konu hakkında çalışan diğer lojistik firmaları “Lider Lojistik Sağlayıcı” (Lead Logistics Provider-LLP) kavramını kullanmayı tercih etmektedir. LLP şirketlerin 3PL şirketlerden farkı, İşletme Lojistiğine odaklanması ve taktik (orta vadeli) planlamalar yapabilmesidir. Diğer bir deyişle sadece siparişlere dayalı değil talep tahminlere göre planlama yaparak faaliyetleri gerçekleştirebilmesidir. Konu ile ilgili diğer bir terim Dördüncü Parti Hizmet Sağlayıcı (Fourth Party Logistics-4PL) olup, bu tür şirketler tek bir müşteri şirketin lojistiğine değil bu şirketin içinde bulunduğu tedarik zincirinin tüm lojistik faaliyetlerine odaklanarak zincir boyu ürün, hizmet ve finans akışını yönetmeye çalışan firmalardır. Dolayısıyla zincirdeki tüm üretim ve ticaret şirketleri ile 3PL şirketlerden veri toplayarak tedarik zinciri çözümleri sunarlar.

3PL’de hizmet sağlayıcı firmalar riskleri üstlendikleri hizmet kalitesi ile tek taraflı olarak üzerinde taşıırken, 4PL ile hizmet sağlayıcı ve hizmetten faydalanan riskleri eşit oranda paylaşmaktadır. Dolayısı ile burada organizasyonun koordine edilme şekli çok önemlidir. 3. partide hizmetler zincirin belli başlı geleneksel evreleri ile sınırlı kalırken 4PL ile bu zincirin performansı artmaktadır.

Günümüz rekabet ortamında müşterilerine en iyi hizmeti vermeye çalışan şirketlere hizmet kalitesi olarak 3PL şirketleri çözüm ortaklığı sunmaktadır. Bunun bir ileri aşaması olan 4PL şirketleri ise bir adım daha ileri gidip tedarik zincirindeki birden çok halkaya eş zamanlı olarak hizmet vererek tedarik zincirinin performansını arttırmayı hedeflemektedir.

1.5.Lojistik maliyetler ve verimlilik

Tedarik zinciri içerisindeki lojistik faaliyetlerine baktığımızda karşımıza çıkan temel lojistik maliyetleri şu şekildedir.

- Yönetim maliyeti
- Taşıma maliyeti
- Geç teslimat, ceza vb. maliyeti
- Depolama maliyeti
- Paketleme, birleştirme, etiketleme vb. maliyetleri
- Bozulma, hasar, kayıp maliyeti
- Elleçleme maliyeti

- Sipariş ve bilgi yönetim süreçleri maliyeti
- Stok yönetim maliyeti
- İletişim maliyeti
- Bilişim maliyeti

gibi birçok maliyeti bünyesinde barındıran lojistik halkasında her bir işletme bu maliyetleri tek başına üstlenirken, tedarik zinciri yönetimi içerisinde bir lojistik merkezi tarafından bu maliyetler üstlenildiği takdirde temel giderler birleştirildiğinde her bir işletme için maliyetlerde düşüş yaşanacaktır. Bu maliyetlerin lojistik merkezden hizmet alan tüm işletmelere paylaştırılması ile hem lojistik merkezi maliyetleri azalacak hem de işletmelerin bu bağlamda birim maliyetlerinde ciddi oranlarda düşüşler yaşanacaktır. Bu düşüş oranları merkezin hitap ettiği bölge ve o bölgede lojistik merkezi kullanım alışkanlıklarına ve oranlarına göre değişkenlikler gösterecektir.

Profesyonel bir şekilde hizmet veren lojistik merkezi ile belirtilen maliyetlerin yanı sıra işletmeler için diğer birçok avantaj ve temel maliyetlerde düşüşler yaşanacaktır. Bu düşüşlere genel hatları ile baktığımızda;

- İşletmelerin sürekli olarak sabit lojistik maliyeti olan alt faaliyetlerin azalması ve sabit maliyetten çıkarak değişken (iş yoğunluğuna göre değişen) maliyetler haline dönüşmesi,
- Hizmet düzeyinde iyileşme, müşteri odaklılık ve müşteri ilişkilerinde iyileşmeler,
- Zamanında, doğru ürünün doğru adrese ve istenilen miktarda teslimi,
- Tedarik süresinin kısılması ve akabinde stokların en asgaride tutulması,
- Hasar, bozulma, kayıp oranlarında azalma,
- Merkezin esnek yapısı ile alternatif çözümlerin üretilebilmesi,
- Hızlı bilgi akışı, veri güvenilirliği ve gereksiz evrak vb. işlemlerde azalma,
- Risklerin ortak paylaşımı ve sorumluluk.



İKİNCİ BÖLÜM

2. DÜNYADA ve TÜRKİYE’DE LOJİSTİK SEKTÖRÜ

2.1.Dünya lojistik sektörü

Rekabetin üst seviyelerde seyrettiği günümüz ekonomi koşullarında işletmelerin rekabet edebilmelerinde birçok maliyetin yanı sıra lojistik maliyetlerinin düşürülebilmesi de büyük önem taşımaktadır. Ticaret hacminin büyüdüğü gelişen dünya koşullarında lojistik alanında atılımlar ve yenilikler o ülkenin kalkınmasında ve o ülkedeki işletmelerin rekabette avantaj sağlamasında büyük katkı sağlayacaktır. Burada sektörün gelişiminde lojistik faaliyetlerinin bir ileri aşamalara taşınarak geliştirilmesi ve işletmelerin klasik taşımacılık sistemlerini bırakarak lojistik zincirinin bir halkası olmaları büyük öneme sahiptir. İşletmelerin bu katılımları için de bölgelerde ihtiyaç duyulan ölçeklerde ve kapasitelerde lojistik merkezlerin varlıklarını göstermeleri gerekmektedir.

2.2.Dünya bankası lojistik performans endeksi ve Türkiye

Dünya bankası tarafından 2007 yılından bu yana belirli aralıklarla belirli kriterler ile ülkelerin lojistik performanslarını ölçmüştür. 2007, 2010, 2012 ve 2014 yılı lojistik performans indekslerinde baktığımızda 2007 yılında 7 kriterde 2010, 2012 ve 2014 yılında 6 kriterde lojistik performans endeksleri belirlenmiştir.

Endeks belirlemede ölçüme tabi olan kriterlere baktığımızda; gümrük, altyapı, uluslararası gönderiler, lojistik yetkinlik, takip-izleme ve yerindelik kriterlerine göre performanslar tespit edilmiştir.

Bu doğrultuda 2007 yılından bu yana ülkelerin lojistik performanslarına baktığımızda karışımıza şöyle bir tablo çıkmaktadır.

Tablo 1:Lojistik Performans Endeksi

2007 LPI			2010 LPI			2012 LPI			2014 LPI		
Sıra	Ülke	Puan	Sıra	Ülke	Puan	Sıra	Ülke	Puan	Sıra	Ülke	Puan
1	Singapur	4,19	1	Almanya	4,11	1	Singapur	4,13	1	Almanya	4,12
2	Hollanda	4,18	2	Singapur	4,09	2	Hong Kong	4,12	2	Hollanda	4,05
3	Almanya	4,10	3	İsveç	4,08	3	Finlandiya	4,05	3	Belçika	4,04
4	İsveç	4,08	4	Hollanda	4,07	4	Almanya	4,03	4	İngiltere	4,01
5	Avusturya	4,06	5	Lüksemburg	3,98	5	Hollanda	4,02	5	Singapur	4,00
6	Japonya	4,02	6	İsviçre	3,97	6	Danimarka	4,02	6	İsveç	3,96
7	İsviçre	4,02	7	Japonya	3,97	7	Belçika	3,98	7	Norveç	3,95
8	Hong Kong	4,00	8	İngiltere	3,95	8	Japonya	3,93	8	Lüksemburg	3,95
9	İngiltere	3,99	9	Belçika	3,94	9	A.B.D.	3,93	9	ABD	3,92
10	Kanada	3,92	10	Norveç	3,93	10	İngiltere	3,90	10	Japonya	3,91
34	Türkiye	3,15	39	Türkiye	3,22	27	Türkiye	3,51	30	Türkiye	3,50

(World Bank, 2007.2010.2012.2014)



Tabloya bakıldığında Singapur, Almanya, Hollanda sürekli ilk sıraları paylaşmaktadır. 2010-2012 yılları değerlendirmesinde Türkiye ciddi bir yükselme ile 39.sıradan 27.sıraya yükselirken 2014 yılında 3 sıra gerileyerek 30. sıraya gelmiştir.

2007 yılından bu yana yapılan değerlendirmelerde Türkiye'nin LPI endeks değerlendirmelerindeki kriter puanlarına baktığımızda iyileşme ve gerileme dönemlerinde detayları daha net görme imkanımız olacaktır.

Tablo 2:Türkiye Lojistik Performans İndeksi

	<u>LPI Rank</u>	<u>LPI Puan</u>	<u>Gümrük</u>	<u>Altyapı</u>	<u>Uluslararası gönderiler</u>	<u>Lojistik yetkinlik</u>	<u>Takip ve izleme</u>	<u>Yerindelik</u>
2007	34	3,15	3,00	2,94	3,07	3,29	3,27	3,38
2010	39	3,22	2,82	3,08	3,15	3,23	3,09	3,94
2012	27	3,51	3,16	3,62	3,38	3,52	3,54	3,87
2014	30	3,50	3,23	3,53	3,18	3,64	3,77	3,68

(World Bank, 2007.2010.2012.2014)

Tablo incelendiğinde ve yıllara göre her bir değeri incelediğimizde karşımıza sektörün gelişimi için şu öneriler çıkmaktadır.

2007 yılı ile 2010 yılı arası değerlendirmelerde LPI sıralamasında düşüş yaşanırken LPI puanında küçükte olsa artış gözlenmektedir. Puan artışı yaşanırken sıralamada gerilemenin temel faktörleri diğer ülkelerde bu puanların daha hızlı yükselişi dikkat çekmektedir. 2010 yılında 2007 yılına oranla gümrük, lojistik yetkinlik, takip ve izleme gibi konularda düşüşler yaşanmıştır.

2010-2012 yılları arasını değerlendirdiğimizde; Türkiye iyi yükseliş ile 39. sıradan 27. sıraya gelmiştir. Bu süreçteki bu denli iyileşmede gümrük, altyapı, uluslararası gönderiler, lojistik yetkinlik, takip ve izleme faaliyetlerindeki iyileşmeler etkin olmuştur.

2012-2014 yılları arası geçişe baktığımızda; Türkiye'nin 3 puan gerileyerek 27. sıradan 30. sıraya gelmesinde altyapıda revizyon eksikliği, uluslararası gönderilerde düşüşler ve yerindelik faaliyetlerinde düşüşler etkili olmuştur.

İMF veri tabanından alınan verilere göre Türkiye dünya ekonomisinde 2014 yılı itibari ile 16. sırada yer alırken lojistik faaliyetleri bakımından LPI sıralamasında 2014 yılında 30. sırada yer almaktadır. Tüm bu unsurlar değerlendirildiğinde Türkiye Lojistik Master Planının hayata geçirilmesi gerekmektedir. Diğer ülkelerde bu bağlamda ciddi çalışmalar yapılırken Türkiye'de bu türden çalışmaların olmaması LPI puanında iyileşmeleri öngörmemektedir.

2.3. Dış ticaret

TÜİK verilerine göre dış ticaret verileri analiz edildiğinde ihracat ve ithalat rakamlarında ara dalgalanmalar olsa da 2000 yılından 2008 yılına kadar sürekli bir artış gözlenmektedir. 2008-2009 yılları arasındaki küresel kriz ve ülkemizde de derinden hissedilen ekonomik krizin etkileri ile ihracat oranlarında 2009 yılında bir önceki yıla göre %22,6'lık bir düşüş yaşanırken ithalat oranlarında bir önceki yıla göre 30,2'lik bir düşüş yaşanmıştır. 2009 yılından sonra 2012 yılına kadar tekrar bir artış izlenirken İhracatın 2013 yılında düşmesinde veya yerinde saymasında ülkede yaşanan sosyo-ekonomik olaylar etkili olmuş ve 2009 krizinden bu yana her yıl artan ihracat oranı 2013 yılında olumsuz seyretilmiştir.



Tablo 3:Türkiye İhracat ve İthalat Bilgileri

Yıllar	İhracat		İthalat		Dış Ticaret Dengesi	Dış Ticaret Hacmi	İhracatın İthalatı Karşılama Oranı
	Değer'milyon\$	Değişim%	Değer'milyon\$	Değişim%	Değer'milyon\$	Değer'milyon\$	
2000	27.774	4,5	54.502	34,0	-26.727	82.277	51,0
2001	31.334	12,8	41.399	-24,0	-10.064	72.733	75,7
2002	36.059	15,1	51.553	24,5	-15.494	87.612	69,9
2003	47.252	31,0	69.339	34,5	-22.086	116.592	68,1
2004	63.167	33,7	97.539	40,7	-34.372	160.706	64,8
2005	73.476	16,3	116.774	19,7	-43.297	190.250	62,9
2006	85.534	16,4	139.576	19,5	-54.041	225.110	61,3
2007	107.271	25,4	170.062	21,8	-62.790	277.334	63,1
2008	132.027	23,1	201.963	18,8	-69.936	333.990	65,4
2009	102.135	-22,6	140.928	-30,2	-38.785	243.071	72,5
2010	113.979	11,6	185.541	31,7	- 71.561	299.520	61,4
2011	134.954	18,2	240.833	29,4	- 105.879	375.787	56,0
2012	152.462	12,9	236.544	-1,8	-84.85	388.976	64,4
2013	151.812	-0,4	251.650	6,4	-99,93	403.463	60,3

(TÜİK, 2014)

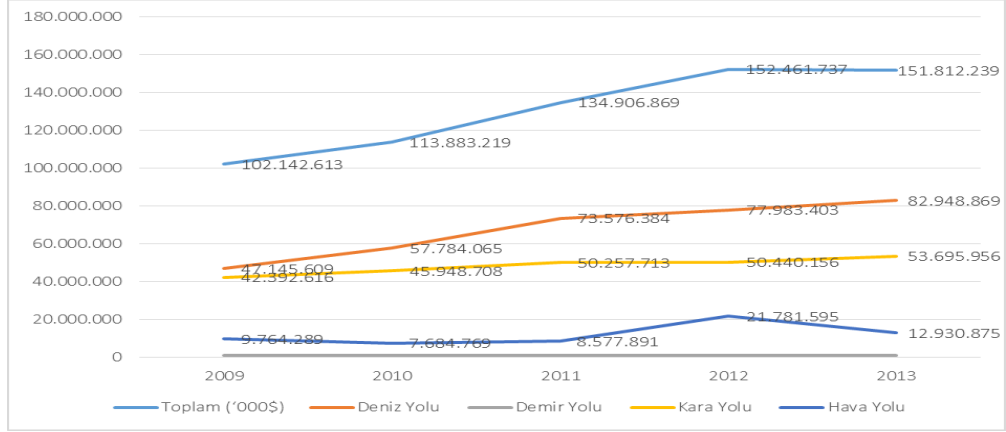
Tablo 4:Modlara Göre İhracat Değerleri

Yıllar	Toplam ('000\$)	Deniz Yolu	Demir Yolu	Kara Yolu	Hava Yolu
2009	102.142.613	47.145.609	906.923	42.392.616	9.764.289
2010	113.883.219	57.784.065	990.802	45.948.708	7.684.769
2011	134.906.869	73.576.384	124.2610	50.257.713	8.577.891
2012	152.461.737	77.983.403	1.017.753	50.440.156	21.781.595
2013	151.812.239	82.948.869	956.539	53.695.956	12.930.875

(TÜİK, 2014)



Şekil 2:Taşımacılık Modlarına Göre İhracat



Kullanılan demiryolu (0,87%) alternatifinin azlığı dikkat çekmektedir. Modlar arası denge hedefinin ve çok modlu taşımacılığın temel bileşenlerinden olan demiryolu taşımacılığı hususunda ciddi çalışmaların yapılması gerekmektedir. Birinci olarak deniz yolu (51,58%), ikinci kara yolu (40,35%), üçüncü ise hava yolu (6,75), ihracatta en sık kullanılan modlar olmuştur.

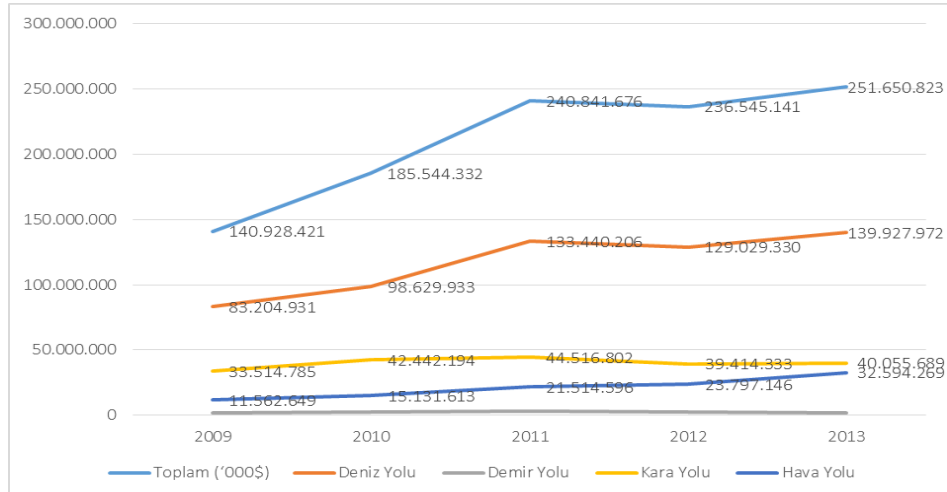
Tablo 5:Modlara Göre İthalat Değerleri

Yıllar	Toplam ('000\$)	Deniz Yolu	Demir Yolu	Kara Yolu	Hava Yolu
2009	140.928.421	83.204.931	1.723.491	33.514.785	11.562.649
2010	185.544.332	98.629.933	2.454.604	42.442.194	15.131.613
2011	240.841.676	133.440.206	3.185.525	44.516.802	21.514.596
2012	236.545.141	129.029.330	2.346.113	39.414.333	23.797.146
2013	251.650.823	139.927.972	1.773.327	40.055.689	32.594.269

(TÜİK, 2014)

Modlara göre gerçekleşen ithalat oranları incelendiğinde, ithalatta da en çok tercih edilen mod ihracatta olduğu gibi deniz yolu (60,69%) olmuştur. İkinci kara (22,88%), üçüncü hava (9,38%), dördüncü diğer modlar (5,73%) olurken, ihracatta olduğu gibi demir yolu (1,32%) yine sonuncu olmuştur.

Şekil 3:Taşımacılık Modlarına Göre İthalat



Modlara göre dağılımda sadece ihracatın değil, dış ticaret toplamının incelenmesi oldukça faydalı olabilir. TÜİK veri tabanlarından elde edilen bilgilere göre, 2010 yılının sonunda Türkiye dış ticaretinin modlara göre dağılımı %51,58 Denizyolu, %40,35 Karayolu, %6,75 Havayolu, %0,87 Demir-yolu şeklinde gerçekleştiği söylenebilir. İhracatta %51,58 olan Denizyolu payı, ithalat ile birleştiğinde %57,22 değerini almaktadır.

Tablo 6:En çok ihracat yapılan 20 ülke

Sıra	Ülke	(.000\$)					
		2013	2012	2011	2010	2009	2008
	Toplam	151 812 239	152 461 737	134 906 869	113 883 219	102 142 613	132 027 196
1	Almanya	13 702 970	13 124 375	13 950 825	11 479 066	9 793 006	12 951 755
2	Irak	11 954 971	10 822 144	8 310 130	6 036 362	5 123 406	3 916 685
3	İngiltere	8 773 820	8 693 599	8 151 430	7 235 861	5 937 997	8 158 669
4	Rusya F.	6 965 712	6 680 777	5 992 633	4 628 153	3 189 607	6 483 004
5	İtalya	6 717 817	6 373 080	7 851 480	6 505 277	5 888 958	7 818 988
6	Fransa	6 378 261	6 198 536	6 805 821	6 054 499	6 211 415	6 617 511
7	ABD	5 636 491	5 604 230	4 584 029	3 762 919	3 240 597	4 299 941
8	BAE	4 966 087	8 174 607	3 706 654	3 332 885	2 896 572	7 975 400
9	İspanya	4 335 803	3 717 345	3 917 559	3 536 205	2 818 470	4 047 267
10	İran	4 192 776	9 921 602	3 589 635	3 044 177	2 024 546	2 029 760
11	Çin	3 600 986	2 833 255	2 466 316	2 269 175	1 600 296	1 437 204
12	Hollanda	3 538 231	3 244 429	3 243 080	2 461 371	2 127 297	3 143 835
13	Mısır	3 200 921	3 679 195	2 759 311	2 250 577	2 599 030	1 426 450
14	Suudi Arabistan	3 191 529	3 676 612	2 763 476	2 217 646	1 768 216	2 201 875
15	Azerbaycan	2 960 376	2 584 671	2 063 996	1 550 479	1 400 446	1 667 469
16	Libya	2 753 285	2 139 440	747 629	1 932 370	1 795 117	1 074 288
17	İsrail	2 650 415	2 329 531	2 391 148	2 080 148	1 522 436	1 935 235
18	Romanya	2 617 102	2 495 427	2 878 760	2 599 380	2 201 936	3 987 476
19	Belçika	2 574 641	2 359 575	2 451 030	1 960 441	1 795 682	2 122 434
20	Ukrayna	2 189 865	1 829 207	1 729 760	1 260 423	1 004 772	2 187 675
	Diğerleri	48 910 180	45 980 102	44 552 166	37 685 804	37 202 809	46 544 274

TÜİK -2013

2013 yılı itibari ile en çok ihracat yapılan ülkelere baktığımızda ilk 5'te Almanya, Irak, İngiltere, Rusya ve İtalya'yı görmekteyiz.

2013 yılı itibari ile en çok ithalat yapılan ülkelere baktığımızda ilk 5'te Rusya, Çin, Almanya, İtalya ve ABD'yi görmekteyiz.



Tablo 7:En çok ithalat yapılan 20 ülke

		(.000\$)						
Sıra	Ülke	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007
	Toplam	251 650 823	236 545 141	240 841 676	185 544 332	140 928 421	201 963 574	170 062 715
1	Rusya F.	25 064 246	26 625 286	23 952 914	21 600 641	19 450 086	31 364 477	23 508 494
2	Çin	24 686 555	21 295 242	21 693 336	17 180 806	12 676 573	15 658 210	13 234 092
3	Almanya	24 181 545	21 400 614	22 985 567	17 549 112	14 096 963	18 687 197	17 539 955
4	İtalya	12 884 891	13 344 468	13 449 861	10 139 888	7 594 645	10 682 037	9 751 280
5	ABD	12 596 177	14 130 546	16 034 121	12 318 745	8 575 737	11 975 929	8 166 068
6	İran	10 383 117	11 964 779	12 461 532	7 645 008	3 405 986	8 199 689	6 615 394
7	İsviçre	9 647 289	4 304 864	5 018 977	3 153 702	1 999 386	5 588 439	5 268 879
8	Fransa	8 079 820	8 589 896	9 229 558	8 176 600	7 091 795	9 022 015	7 849 709
9	İspanya	6 417 722	6 023 625	6 196 452	4 840 062	3 776 917	4 548 182	4 342 994
10	Hindistan	6 367 869	5 843 638	6 498 651	3 409 938	1 902 607	2 457 908	2 299 732
11	İngiltere	6 270 860	5 629 455	5 840 380	4 680 611	3 473 433	5 258 923	5 477 102
12	Güney Kore	6 088 466	5 660 093	6 298 483	4 764 057	3 118 214	4 091 711	4 369 903
13	BAE	5 384 468	3 596 545	1 649 456	698 421	667 857	691 202	470 092
14	Ukrayna	4 516 333	4 394 200	4 812 060	3 832 744	3 156 659	6 106 325	4 519 114
15	Yunanistan	4 206 020	3 539 869	2 568 826	1 541 600	1 131 065	1 150 715	950 157
16	Belçika	3 843 435	3 690 309	3 959 279	3 213 606	2 371 516	3 150 747	2 868 671
17	Romanya	3 592 568	3 236 425	3 801 297	3 449 195	2 257 963	3 547 820	3 112 752
18	Japonya	3 453 189	3 601 427	4 263 730	3 297 796	2 781 971	4 026 764	3 703 442
19	Hollanda	3 362 322	3 660 634	4 004 955	3 156 000	2 543 073	3 056 340	2 655 039
20	Polonya	3 184 376	3 058 078	3 496 189	2 620 956	1 817 093	1 977 852	1 646 232
	Diğerleri	67 439 555	62 955 148	62 626 053	48 274 844	37 038 881	50 721 091	41 713 614

TÜİK-2013



ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

3. KARAMAN İLİ GENEL BAKIŞ

3.1. Karaman ilinin sosyo-ekonomik analizi

Rakamlarla Karaman

RAKAMLARLA KARAMAN	
Yüzölçümü	9.590 kilometrekare
Ortalama Yükseklik	1033 metre
Deprem Konumu	5.Derecede Riskli Deprem Bölgesi
Sosyo-Ekonomik Gelişmişlik Sırası(SEGE 2012)	32

(KTSO, 2013)

Tablo 8:İllerin sosyo-ekonomik gelişmişlik sıralaması

İl Kodu	İller	SEGE 2011
TR521	Konya	20
TR612	Isparta	21
TR221	Balıkesir	22
TR331	Manisa	23
TR622	Mersin	24
TR334	Uşak	25
TR613	Burdur	26
TR413	Bilecik	27
TR812	Karabük	28
TR811	Zonguldak	29
TRC11	Gaziantep	30
TR901	Trabzon	31
TR522	Karaman	32

(MEVKA, 2013)

Bir ülkenin gayri safi yurtiçi hâsılası (GSYİH), ekonomik büyüklüğünün birkaç ölçütünden biridir. GSYİH, GSMH'den farklı olarak, bir ülke sınırları içerisinde belli bir zaman içinde, üretilen tüm nihai mal ve hizmetlerin para cinsinden değeridir. Bu doğrultuda yapılan hesaplamalarda Karaman ili SEGE (Sosyo-Ekonomik-Gelişmişlik-Endeksi) sıralamasında 32. sırada yer almaktadır.

3.1.1. Dış ticaret

Tüm dünyada etkisini gösteren 2009 yılındaki küresel kriz Türkiye'de de etkisini göstermiş ve 2009 yılında ülkemizde ihracat %22 oranında küçülmüştür. Aynı yıl Karaman ilinde de %10 civarında dış ticaret hacminde bir küçülme yaşanmıştır. Fakat 2009 yılı sonrasında her dönem dış ticaret hacminde artışlar yaşanmış olup 2013 yılında en yüksek seviyelere ulaşarak 338 milyon dolarlık bir dış ticaret hacmine ulaşmıştır.



2013 yılında ülke dış ticaretinde çok küçük oranda bir küçülme yaşanırken Karaman ilinde tam tersi bir durum yaşanıp 2012 yılına göre artış gözlenmiştir.

2013 yılı ithalat rakamlarına baktığımızda ise Karaman ilinin yaklaşık 136 milyon dolarlık bir ithalat hacmine sahip olduğunu görmekteyiz.

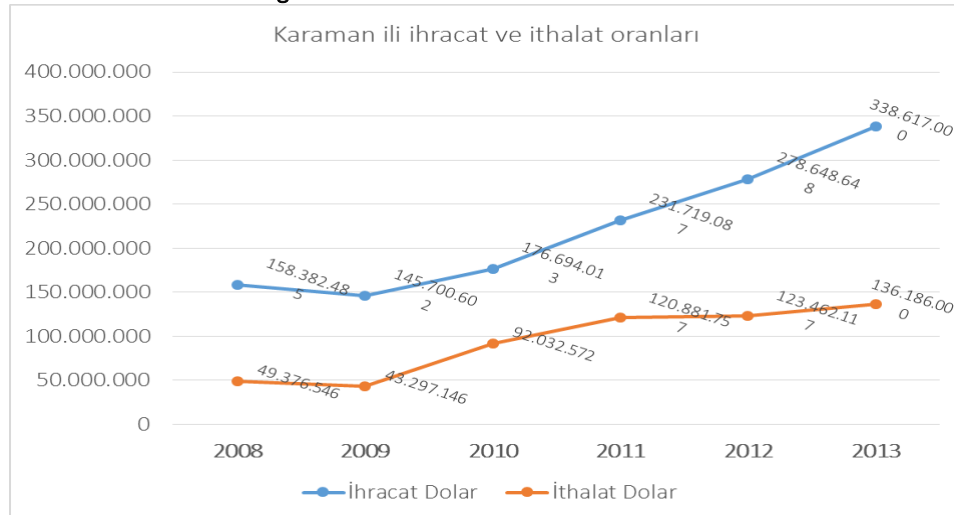
Karaman ilinde kurulacak olan bir lojistik merkezinin ildeki dış ticaret hacminin artmasına ciddi katkılar sağlayacağı öngörüler arasındadır.

Tablo 9:Konya Karaman İl Düzeyinde İthalat İhracat

Yıl	İl	İhracat Dolar	İthalat Dolar
2008	Konya	871.222.794	775.418.185
	Karaman	158.382.485	49.376.546
	Yıl toplamı:	1.029.605.279	824.794.731
2009	Konya	735.997.449	583.483.069
	Karaman	145.700.602	43.297.146
	Yıl toplamı:	881.698.051	626.780.215
2010	Konya	980.101.143	802.841.756
	Karaman	176.694.013	92.032.572
	Yıl toplamı:	1.156.795.156	894.874.328
2011	Konya	1.168.597.978	1.170.863.856
	Karaman	231.719.087	120.881.757
	Yıl toplamı:	1.400.317.065	1.291.745.613
2012	Konya	1.275.489.888	1.153.774.351
	Karaman	278.648.648	123.462.117
	Yıl toplamı:	1.554.138.536	1.277.236.468
2013	Konya	1.346.111.000	1.226.467.000
	Karaman	338.617.000	136.186.000
	Yıl toplamı:	1.667.728.000	1.362.653.000

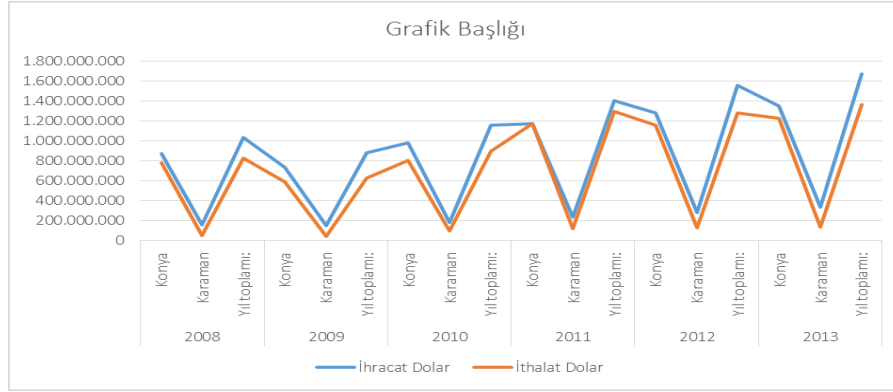
TÜİK 2014

Şekil 4: Karaman ithalat ve ihracat Grafiği



Karaman ilinin grafiksel dağılımına baktığımızda 2009 yılından bu yana Karaman ihracat hacminde ciddi artışlar gözlenmiştir.

Şekil 5:Konya-Karaman ithalat ve ihracat grafiği



Karaman ilinden gönderilen ihracat rakamları yanı sıra ihracat hacimlerine göre ağırlıklı olarak hangi ülkelere ürün gönderildiğine baktığımızda lojistik faaliyet ve sevkiyat yollarının şekillenmesi daha sağlıklı olacaktır.

Tablo 10:Karaman ilinden ihracat yapılan ülkeler

Ülke adı	Toplam 2013 AĞIRLIK (KG)	Toplam 2013 FOB (USD)
Irak	34.488.050	\$58.001.360
Suriye	14.228.510	\$26.660.316
Yemen	11.668.976	\$24.354.861
Libya	8.249.500	\$18.731.565
Cezayir	6.347.930	\$17.099.552
Ürdün	5.053.034	\$11.120.713
Suudi arabistan	4.855.761	\$10.979.318
Belçika	10.816.265	\$10.515.392
Lübnan	4.492.704	\$8.591.067
Kazakistan	2.376.096	\$8.427.671
İsrail	3.526.269	\$8.029.067
Angola	5.611.869	\$7.361.858
İşgal alt. Filistin t	3.729.247	\$6.753.003
Birleşik devletler	14.128.467	\$6.739.335
Türkmenistan	2.963.255	\$6.565.815
Mısır	3.944.390	\$6.474.542
Romanya	3.543.652	\$5.904.223
Arnavutluk	3.192.779	\$5.435.293
Birleşik arap emirlikleri	6.399.999	\$5.277.017
Bulgaristan	2.390.241	\$3.945.627
Kongo(dem.cm)e.zaire	1.590.782	\$3.404.889
Polonya	2.280.510	\$2.921.429
Sudan	1.155.464	\$2.899.397
Almanya	1.793.308	\$2.761.840
Kosova	1.290.413	\$2.708.637
Azerbaycan-nahcivan	1.289.257	\$2.550.687
Kanada	2.329.198	\$2.265.927
Bosna-hersek	878.355	\$2.162.619
Birleşik krallık	1.008.206	\$2.130.350
Tacikistan	948.415	\$2.101.869
Toplam		\$282.875.237



Tablo genelinde 2013 yılı itibari ile Karaman ilinden 140 noktaya ürün ihraç edilmiştir. 2013 yılında Karaman ilinden ihraç edilen ürünlerin %86'sının ihraç edildiği ve yıllık ihracat rakamı 280 milyon doların üzerinde olan ilk 30 ülkeye baktığımızda Karaman ilinin Mersin limanını tercih etme sebepleri ve maliyet bakımından ekonomikliği ortaya çıkmaktadır.

İhracat yapılan ülkeler ve bu doğrultuda ürün gruplarında da özellikle gıdanın %90 oranında bir paya sahip olduğunu gözlemlediğimizden nakliye sürelerinin kısa olması büyük önem taşımaktadır.

Nakliyede zaman ve maliyet hesaplaması yaptığımızda TR52 bölgesinde yer alan Karaman ve Konya illerinde lojistik faaliyetlerin gelişmesi ve işletmelerin rekabet edebilme seviyelerinin yükselmesi için Taşucu limanı demir yolu hattının oluşturulması, geliştirilmesi ve bu illerin Taşucu limanından dünyaya deniz yolu ile açılması sağlanmalıdır.

Şekil 6: Ülkede TR52 Bölgesi



(MEVKA, 2013)

3.2. Lojistik faaliyetler

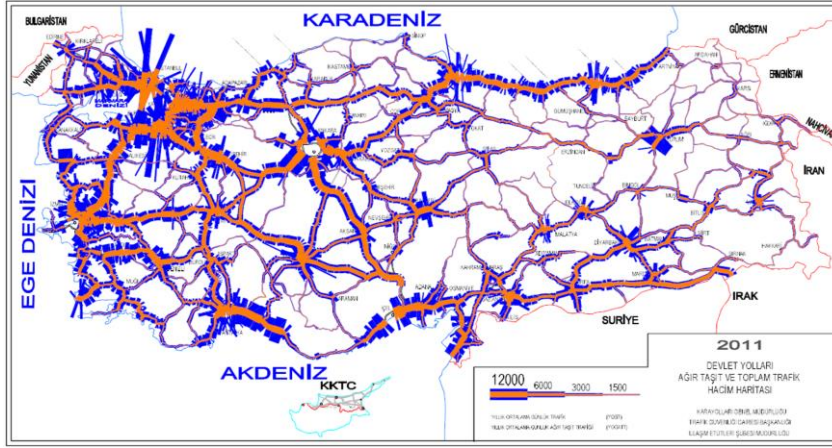
3.2.1. Bölge içi lojistik faaliyetler

Türkiye genelinde ağır taşıtların toplam trafik içindeki payı oldukça yüksektir. Bunun en önemli nedeni yük taşımacılığının büyük oranda karayolları ile yapılmasıdır. Karayolları taşımasının oransal fazlalığı demiryollarının altyapı yetersizliği yanında taşınan yük türü ve ortalama taşıma mesafesinin kısa olmasından kaynaklanmaktadır. Ortalama taşıma mesafesi 500 km, yüklerin türünde ise yaş sebze ve meyve ile parça yük oranı yüksektir. Demiryollarıyla taşınması daha az maliyetli olan maden, petrol ve kimya ürünlerinin çıktığı veya vardığı illerin herhangi birinde demiryolu yok ise mecburen karayolu taşımacılığı yapılmaktadır.

Ülkemizde taşımacılık maliyetlerinin azaltmak ve karayolları üzerindeki yük ağırlığını paylaş-tırmak adına demiryolu taşımacılığının yaygınlaşması ve bunun içinde devlet politikası olarak demir-yolu ağlarının yaygınlaştırılması gerekmektedir. Son dönemlerde özellikle yüksek hızlı trenler ile yolcu taşımacılığında demiryolu ağı hız kazanırken aynı hızın ve hassasiyetin yük taşımacılığında da bir an önce gerçekleştirilmesi önerilmektedir.



Şekil 7:Devlet Yolları Ağır Taşıt Ve Toplam Trafik Haritası

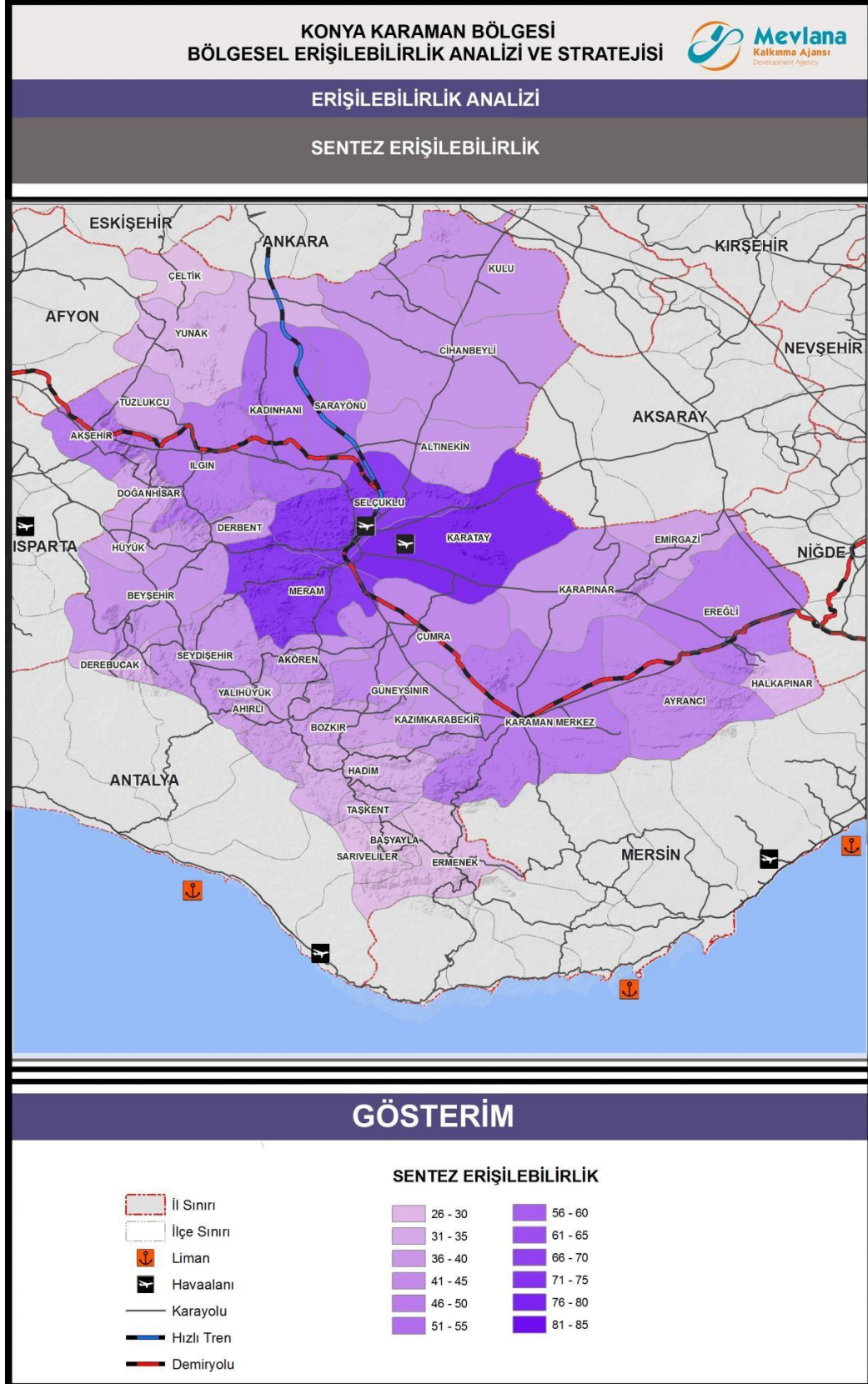


TCK, 2011

Bölge içindeki yolların toplam taşıt ve ağır taşıt hacmi Türkiye’deki diğer bölgelerle kıyaslandığında ortalamanın üstündedir. İstanbul, Ankara, İzmir, Bursa ve Çukurova bölgelerinden sonra taşıt trafiği en yüksek karayolu koridoru bölge içerisinden geçmektedir. İzmir başta olmak üzere Ege-Çukurova ve Güneydoğu bölgeleri arasındaki yük trafiği Afyon Konya-Ereğli koridorundan geçmektedir. Konya kent merkezi çevresinden geçen bu yolların çevresel olumsuzlukları olmakla beraber, ilin ve bölgenin gelişiminde önemli fırsatlar sunmaktadır. Konya kentinin lojistik aktarma merkezlerinden biri olarak işlev görmesi için potansiyel oluşturmaktadır. Ancak bölgenin miktar ve değer olarak üretimi ve dışsatımının mevcut durumda diğer 5 bölgeye göre az olması nedeniyle lojistik altyapı ve yük trafiği yeterince gelişmemiştir. Konya-Karaman bölgesinde ağır taşıtların toplam trafik içindeki payı yüksektir. Bu oran yol kesimlerine göre %16 ile %41 arasında değişmektedir. Bu durum iki önemli stratejinin gelişmesi için dikkate alınabilir. Birincisi karayolları taşımacılığının demiryoluna aktarılması için gerekli altyapı iyileştirmeleri, işlem kolaylığı, özel sektör taşımaları ve blok tren gibi iyileştirmelerin yapılması durumunda gelecekte demiryolu taşımasına yönelme sağlanabilir. Diğer bir husus ise bölgenin karayolu yük taşımasında doğu batı aktarma merkezlerinden biri olma potansiyelidir. Kuzey yönündeki (Ankara ve Karadeniz bölgesi) yük trafiği daha az, ancak ikinci sıradadır. Bu durum doğu batı yönünde transit trafiğin, kuzey güney yönünde ise Konya merkezli taşımacılığın yüksek olduğunu göstermektedir. (MEVKA, 2013)



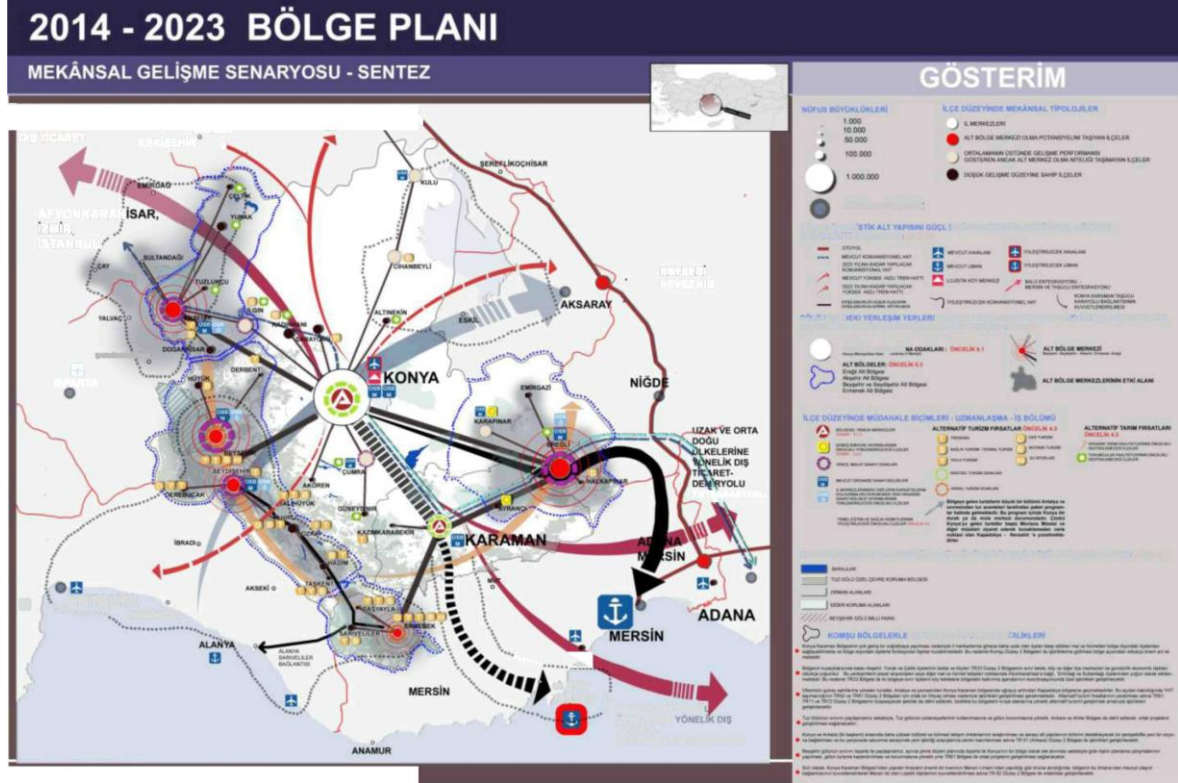
Şekil 8:Konya Karaman Sentez Erişilebilirlik



3.2.2. Bölge ve çevresi iller lojistik faaliyetler

Lojistik hareketler; Konya ve Karaman ile birlikte, İstanbul, İzmir, Adana, Afyon, Ankara, Antalya, Burdur, Denizli, Eskişehir, Isparta, Mersin, Kayseri, Niğde ve Aksaray illeri çerçevesinde analiz edilmiş ve bu iller arasında ortaya çıkan lojistik ağ ortaya konulmuştur.

Şekil 9: Mekânsal Gelişme Senaryosu



(MEVKA, 2013)

Bölge ve çevresi iller arasındaki lojistik faaliyetler aynı zamanda güzergâh olarak Konya ve Karaman illerini mal alım satımı dışında da etkilemektedir. Toplam yük miktarları ve güzergâhları aynı zamanda bölgeye önerilecek ulaşım altyapısı önerileri için de girdi sağlamaktadır.

Mersin - Ankara, Antalya - Aksaray, Antalya - Kayseri vb. güzergâhlar çıkış ve varış noktaları bakımından bölgeyi kapsamasa da güzergâh olarak TR 52 bölgesi ulaşım altyapısını çoğunlukla kullanılmaktadır.

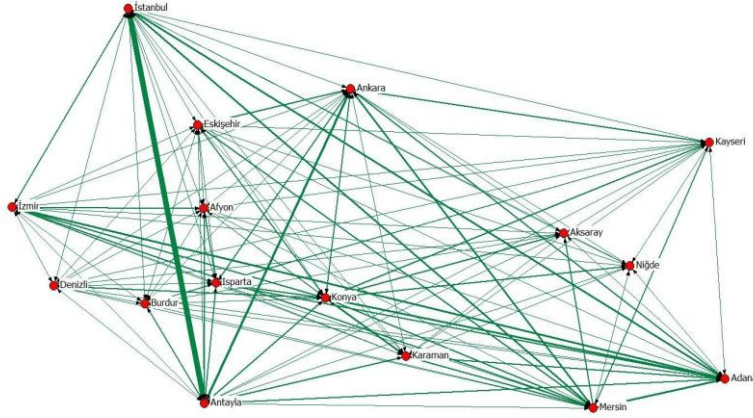
Tarım ürünlerinin TR 52 Bölgesi ve çevresi merkezlerde iletim ilişkisine bakıldığında ilk tespit edilen husus tarımda önemli bir yere sahip olan Antalya'nın Ankara ve İstanbul ile olan ilişkisidir. Antalya Ankara'ya günlük ortalama 1.773 ton, İstanbul'a 5.121 ton tarım ürünü göndermektedir. Toplamda bu iller arasında günlük dolaşımda olan tarım ürünü miktarı ise 53.222 tondur. Toplamda bölgenin diğer illere en fazla tarım ürünleri gönderen illeri ise; 12.370 tonla Antalya, 7.917 tonla Konya, 8.617 tonla Adana ve 7.139 tonla Mersin'dir. Bu iller bölgenin büyük bir bölümü ile tarım ürünleri ticareti yapmaktadır. En fazla tarım ürünleri alan iller ise; günlük ortalama 8.600 tonla İstanbul, 6.852 tonla Konya, 6.825 tonla Ankara, 5.165 tonla Antalya ve 4.187 tonla Mersin'dir. (MEVKA, 2013)

Karaman ili günlük ortalama 2.821 ton tarım ürününü bu illere satmaktadır. En fazla tarım ürünü sattığı il 964 tonla Konya'dır. Konya'dan sonra Mersin ve Antalya'ya da 500 tonun üzerinde



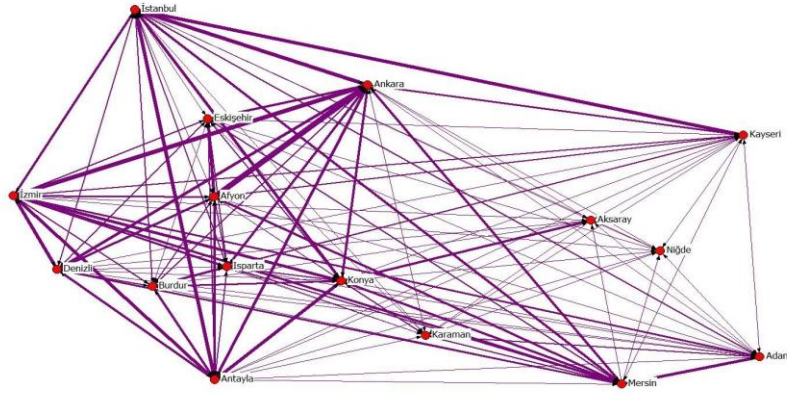
günlük ortalama tarım ürünü yollamaktadır. Karaman'ın aldığı tarım ürünlerine bakıldığında ise en fazla tarım ürününü günlük ortalama 465 tonla Konya'dan aldığı görülmektedir. Karaman; 394 ton tarım ürününü Adana'dan, 261 ton tarım ürününü Aksaray'dan 171 ton tarım ürününü ise Mersin'den almaktadır. Yakın bölgenin en önemli tarım aktörlerinden birisi olan Antalya'dan aldığı tarım ve hayvancılık ürünleri ise günlük ortalama olarak yalnızca 124 tondur. (MEVKA, 2013)

Şekil 10:TR 52 Bölgesi ve Çevresi Tarım Ve Hayvancılık Ürünleri Giden Gelen Toplam Yük Hareketi



(MEVKA, 2013)

Şekil 11:TR 52 Bölgesi Ve Çevresi Madencilik Ve Petrol Ürünleri Giden Gelen Toplam Yük Hareketi



(MEVKA, 2013)

Madencilik, petrol ve kimya ürünleri sektörüne ait lojistik faaliyetlerde ise analiz edilen iller toplamında günlük ortalama 64.309 ton ürün hareketi görülmektedir. Analiz bölgesinin en fazla madencilik, petrol ve kimya ürünleri satan illeri; 11.343 tonla İzmir, 9.291 tonla Ankara, 6.864 tonla Denizli, 6.130 tonla İstanbul, 5.439 tonla Afyonkarahisar, 4.608 tonla Konya ve 4.104 tonla Isparta'dır. Adana, Antalya, Eskişehir ve Mersin'in bu illere sattığı ürün miktarı da günlük ortalama 2.000 tonun üzerindedir. Aynı ürün grubunda analiz bölgesinde günlük ortalama ile en fazla ürün alan iller ise 11.455 tonla Ankara, 9.852 tonla İzmir, 7.360 tonla Antalya ve 6.182 tonla Konya'dır. Günlük 2.000 tonun üzerinde ürün alan diğer iller ise Adana, Denizli, Eskişehir, Isparta ve Mersin'dir.



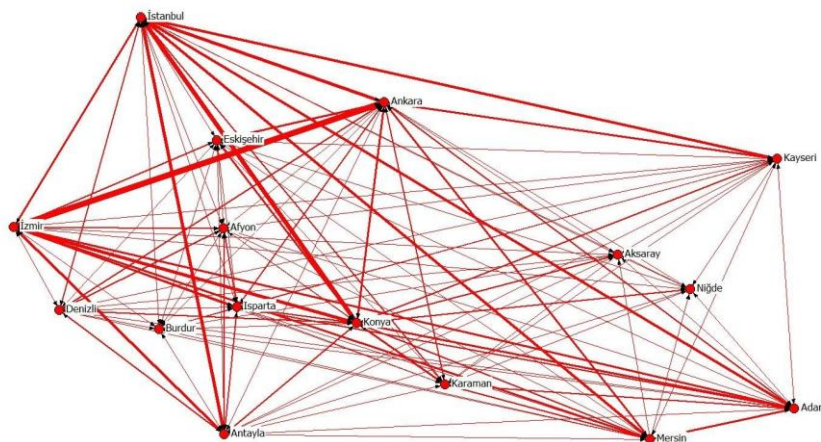
Karaman en fazla ürünü 162 ton günlük ortalama ile Mersin'den almaktadır. Yollanan ürünlerde ise Karaman en fazla ürünü 194 ton günlük ortalama ile Adana'ya yollamaktadır. (MEVKA, 2013)

İşlenmiş gıda ve içecek ürünlerinin analiz edilen iller arasındaki hareketi incelendiğinde günlük ortalama olarak 28.804 ton ürün hareketi bulunduğu görülmektedir. Bu ürün kolunda en fazla ürünü 5.355 tonla İzmir ve 4.475 tonla Konya yollamaktadır. Konya bu anlamda yakın çevresinin lideridir. Adana ise 3.056 ton işlenmiş gıda ürününü analiz bölgesine yollamaktadır. Mersin ortalama günlük 2.226 ton ürün yollamakta, Karaman da yine bölgeye 1.219 ton ürün yollamaktadır. (MEVKA, 2013)

En fazla ürün alan iller ise; 5.170 tonla İstanbul, 4.759 tonla İzmir, 4.735 tonla Ankara, 2.522 tonla Konya ve 2.742 tonla Antalya'dır. Konya ve Karaman'ın performansları incelendiğinde ise Konya'nın en fazla işlenmiş gıdada 1.233 ton yükü İstanbul'a yolladığı görülmektedir. Ayrıca 728 ton yükü İzmir'e, 468 ton yükü de Eskişehir'e yollamaktadır. Konya günlük olarak ortalama 442 ton yükü ise Ankara'ya yollamaktadır. Konya en fazla ürünü ise 397 ton günlük ortalama ile Karaman'dan, 380 ton günlük ortalama ile Adana'dan ve 370 ton yükü de İzmir'den almaktadır. Karaman ise gıda ve içecek ürünlerinde en fazla ürünü Konya'ya ve 289 ton günlük ortalama ile Ankara'ya yollamaktadır.

Bu ürün kolunda analiz bölgesinde öne çıkan lojistik koridorlar ise; 1.738 ton yükün yollandığı İzmir-Ankara koridoru, 1.233 ton yükün yollandığı Konya-İstanbul koridoru, 728 ton yükün yollandığı Konya-İzmir koridoru, 358 ton yükün yollandığı Mersin-Adana koridoru, 340 ton yükün yollandığı Mersin-Ankara koridoru, 399 ton yükün yollandığı Kayseri-Ankara koridoru, 442 ton yükün yollandığı Konya-Ankara koridoru, 468 ton yükün yollandığı Konya-Eskişehir koridoru, 317 ton yükün yollandığı Adana-Mersin koridoru ve 380 ton yükün yollandığı Adana-Konya koridorudur. (MEVKA, 2013)

Şekil 12:TR 52 Bölgesi Ve Çevresi İşlenmiş Gıda Ve İçecek Giden Gelen Toplam Yük Hareketi



(MEVKA, 2013)

Mobilya ve Orman ürünlerine gelindiğinde ise çalışma bölgesi içinde günlük ortalama 15.762 ton ürün dolanımının olduğu tespit edilmektedir. En fazla ürün çıkışı olan iller; günlük 2.640 tonla Kayseri, 2.358 tonla İstanbul, 2.521 tonla Ankara'dır. En fazla ürün alan iller ise; 2.660 tonla Antalya, 2.489 ton yükü Ankara, 2.015 ton yük ortalaması ile İzmir'dir.

Mobilya ve orman ürünleri sektöründe analiz edilen iller arasında yaklaşık ortaya çıkarılmış olan tablo sonucunda Kayseri-İstanbul koridoru 499 ton yük, İzmir-Kayseri koridoru 418 ton yük, Kayseri-Ankara koridoru 375 ton yük, İstanbul-Antalya koridoru 1.109 ton yük, Ankara-Konya koridoru 248 ton günlük ortalama yük akışı ile öne çıkmaktadır. (MEVKA, 2013)

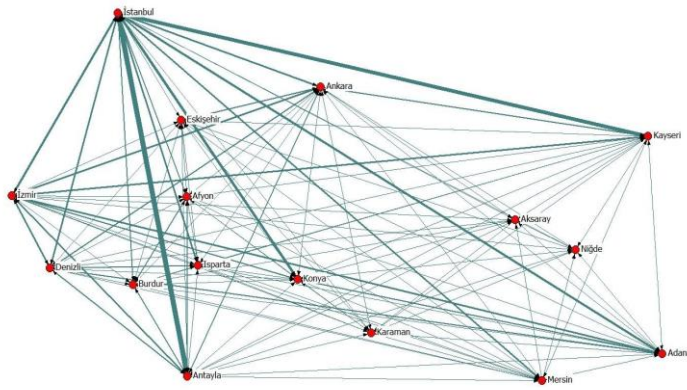


Konya ve Karaman illerinin ayrı ayrı performansları incelendiğinde ise Konya'nın en fazla ürünü 194 tonla İzmir ve 121 tonla İstanbul'a yollanmıştır. Konya en fazla ürünü ise 426 tonla İstanbul'dan almakta, ikinci sırayı ise 140 tonla İzmir'den almaktadır. Karaman ise bu ürün grubunda bölge genelinde çok etkin görünmemekte, toplam işlem gören ürün, 55 tonda kalmaktadır.

Bu ürün grubunda lojistik olarak mal iletimi dikkati çeken koridorlar ise; günlük ortalama 955 ton yükün taşındığı İzmir-Ankara koridoru, 655 ton yükün taşındığı İstanbul-Antalya koridoru, 628 ton yükün taşındığı Ankara-İstanbul koridoru, 625 ton yükün taşındığı Ankara-İzmir koridoru, 579 ton yükün taşındığı İstanbul-Kayseri koridoru, 426 ton yükün taşındığı İstanbul-Konya koridorudur. Yukarıda açıklanan kategorilere dâhil olmayan karma yükler, kargo, tekstil ve parça yükler gibi diğer yükler kategorisinde ise; analiz bölgesinde günlük ortalama 15.678 ton yük dolaşımı bulunmaktadır. En fazla yük çıkışı 6.489 ton yük ile İstanbul'dan yapılmakta, onu 2.619 tonla İzmir ve 1.465 ton yük ile Ankara takip etmektedir. En fazla yük girişi olan merkezler ise; 3.221 tonla Antalya, 1.843 tonla İstanbul, 1.344 tonla Ankara ve 1.161 ton yük girişi ile Konya'dır.

TR 52 Bölgesi illerinin performansları irdelendiğinde ise ortaya çıkan sonuç Konya'nın bu ürün grubu giriş ve çıkışında da yine Karaman'ın çok üzerinde hacme sahip olduğudur. Zira Konya günlük olarak ortalama 223 ton yük çıkışına sahne olurken, Karaman'da bu rakam 93 tonda kalmaktadır. Yük girişinde ise Konya'ya bu ürün grubunda günlük ortalama giren yük miktarı 1.161 ton olarak gerçekleşmekte, Karaman'da bu rakam 31 tonda kalmaktadır. Bu ürün grubunda analiz bölgesinde dikkati geçen yük iletim koridorları ise; 1.716 tonluk günlük ortalama kapasite ile İstanbul-Antalya, 438 tonla İzmir-Antalya, 424 tonla İstanbul-Denizli, 472 tonla İstanbul-Isparta, 638 tonla Adana-İstanbul, 544 tonla İstanbul-İzmir, 1.108 tonla İstanbul-Kayseri, 407 tonla İzmir-Kayseri ve 813 tonla İstanbul-Konya koridorudur. (MEVKA, 2013)

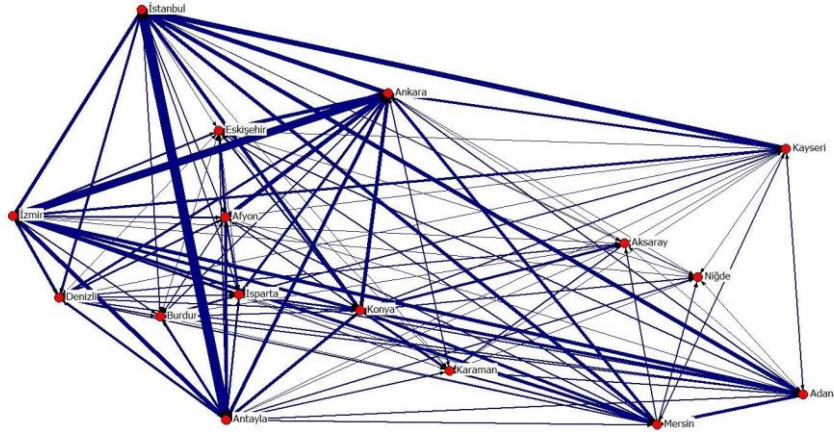
Şekil 15:TR 52 Bölgesi Ve Çevresi Diğer Ürünler Giden Gelen Toplam Yük Hareketi



(MEVKA, 2013)



Şekil 16:TR 52 Bölgesi Ve Çevresi Tüm Ürünler Giden Gelen Toplam Yük Hareketi



(MEVKA, 2013)

Bölge ve çevresinin bütün yükler bakımından hareketi incelendiğinde ise; günlük ortalama 192.598 ton yükün analiz edilen iller arasında dolaşımının bulunduğu görülmektedir. En fazla yük çıkışı olan iller, 26.617 ton günlük ortalama ile İzmir, 21.038 ton yük ile İstanbul ve 20.626 ton yük ile Ankara'da olduğu görülmektedir. Yük girişlerine bakıldığında ise en fazla yükün girdiği il; 29.319 ton günlük ortalama yük ile Ankara, 25.030 ton yük ile İzmir ve 22.826 ton yük ile Antalya'dır.

Konya ve Karaman'ın ayrı ayrı yük giriş ve çıkış performanslarına bakıldığında da Konya'ya günlük ortalama 18.793 ton yükün girdiği aynı başlığın Karaman'da 3.716 ton olarak gerçekleştiği, yük çıkışında ise Konya'nın ortalama 19.351 tonluk bir değere sahip olduğu ve aynı rakamın Karaman'da 4.659 ton olarak gerçekleştiği görülmektedir.

Bölgede bütün yükler bakımından yaklaşık değerler ile öne çıkan iletim koridorları ise; 1.717 tonla Mersin-Adana koridoru, 2.077 tonla Eskişehir-Ankara koridoru, 1.742 tonla Mersin-Ankara koridoru, 2.165 tonla Konya-Ankara koridoru, 5.500 tonla İstanbul-Antalya koridoru, 1.896 tonla Konya-Antalya koridoru, 3.695 tonla Ankara-İzmir koridoru, 2.433 tonla İstanbul-İzmir koridoru, 1.900 tonla Konya-İzmir koridoru, 3.419 tonla İstanbul-Kayseri koridoru, 1.720 tonla Adana-Konya koridoru, 1.704 tonla Mersin-Konya koridoru, 2.407 tonla İstanbul-Konya koridoru ve 1.524 tonla Konya-Aksaray koridorudur.

Bütün yüklerin iletilmesinden oluşturulmuş olan şekle bakıldığında da Konya'nın toplam yük ortalamasında bir kavşak noktası olacak şekilde yük hareketlerinde rol aldığı görülmektedir. Bu bakımdan Konya ilinin bu başlık altındaki lojistik potansiyelinin uygun ulaşım modlarında uygun gelişim metotları tespit edilerek kuzey güney doğrultulu yatırımlara dönüştürülmesi ve realize edilmesi gerekmektedir. Karşılıklı yük transferlerinin toplamından ortaya çıkan yük analiz şemasında Konya'nın, Mersin, Adana, Ankara, Antalya ve Ankara ile bağlantılarının olduğu dikkati çekmektedir.

Yapılan yük analizi çerçevesinde Konya ve Karaman'ın çevre ve metropol iller ile olan bağlantısının güçlü çalışma öncesi beklenen düzeyin altında görülmektedir. Belirli bazı sektörlerle yoğunlaşmış olmasının, bölgenin çevre ile olan bağlantısını belirli bir noktada tuttuğu görülmektedir. Bu haliyle bölge daha çok kendi içinde etkileşim halinde olduğu görüntüsünü vermektedir. Buna rağmen bölgede sıralamada geride olan sektörlerle yönelik gelişimler ve ulaşım altyapısı yatırımlarının hızla-



arak devam etmesi, bölgenin orta ve uzun vadede ulaşım altyapısı, gelişimi ve ürün çeşitliliği ile sektörel gelişmelerin lineer artıştan ziyade üssel olarak gerçekleşeceği yorumunun yapılmasını sağlamaktadır.

Bölge genelinde yapılacak yatırımlara ve lojistik tablonun ortaya konulmasına destek olan bir başka analiz de çevre nüfus merkezleri de dâhil edilerek yapılmış olan erişilebilirlik analizidir. Nüfus da başlıca erişilebilirlik parametrelerinden birisi olduğu için İstanbul, Ankara gibi büyük nüfus merkezlerinin etkilerinin analiz sonuçlarında yanlış yönlendirmelere neden olmaması amacıyla, çevre nüfus merkezleri dâhil erişilebilirlik analizi ayrı bir başlık altında irdelenmektedir.

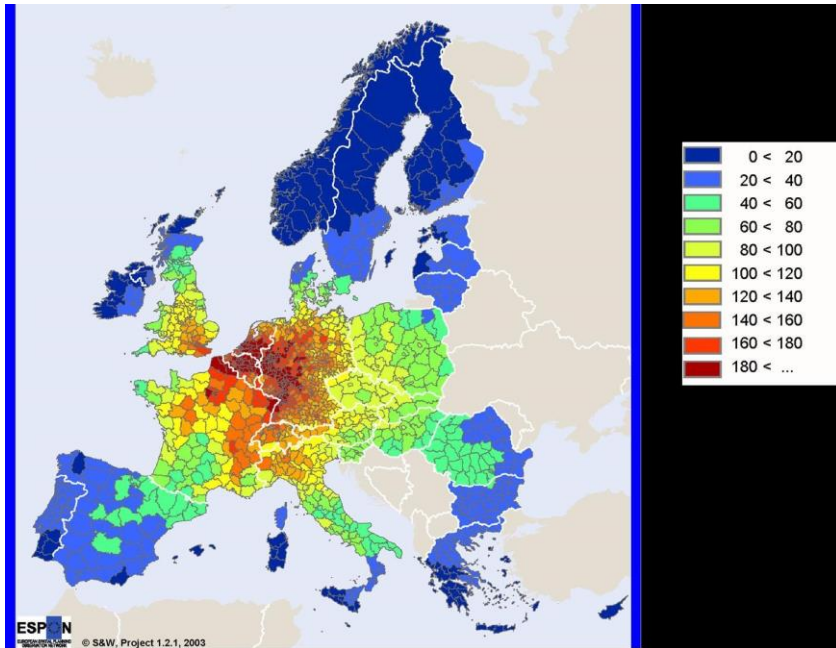
Doğu Batı doğrultusunda transit niteliği de bulunan TR52 bölgesinin kuzey güney doğrultulu olarak Mersin Limanı ya da etüt edilerek geliştirilmesi gereken Taşucu Limanı boyunca yapılacak karayolu ve özellikle demiryolu yatırımları ile cazibesinin artırılması gerekmektedir.

Karaman Ereğli hattında hâlihazırda mevcut olan demiryolu altyapısı da mevcut hali ile demiryolu boyunca çizilebilecek alt bölge için erişilebilirliğine yüksek katkı sağlamaktan bu haliyle uzaktır. Dolayısı ile yapılacak yatırımlarda bu hattın da etüt edilerek iyileştirilmesi gerekli ise çift hatta dönüştürülmesi gibi alternatiflerin düşünülmesi makuldür.

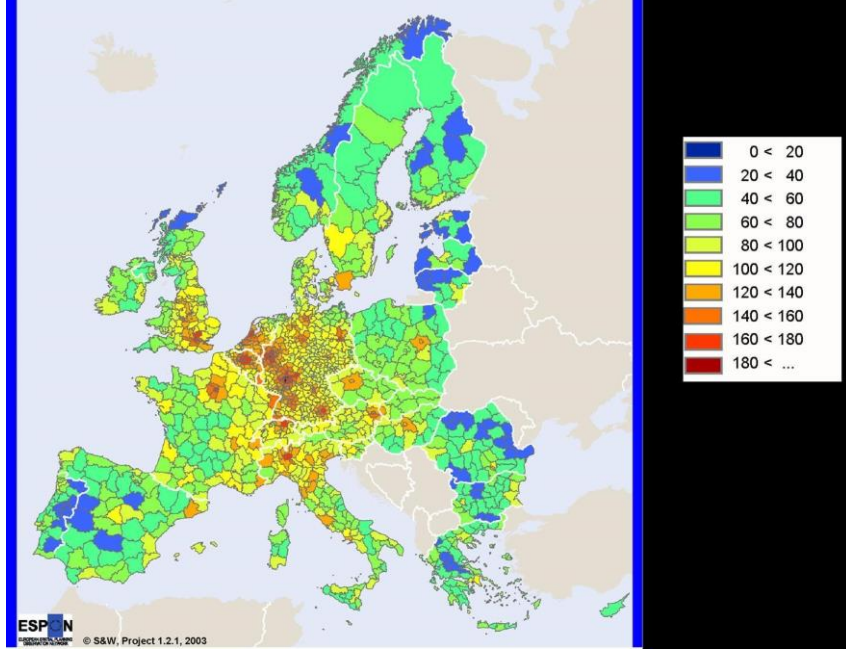
Bu kapsamda güney hattı ulaşım stratejisi sonuçlandırılırken ayrıca etüt edilmiş, hattın yatırımlar ve özellikle de Taşucu Limanının bölge için bir güçlü yöne dönüştürülmesi halinde hizmet vereceği hinterland ve hedeflenen pazar üzerinde de öneriler getirilmiştir.

Her ulaşım modu için ayrı ayrı (karayolu, denizyolu, havayolu, demiryolu) hesaplanan erişilebilirlik düzeyleri, daha sonra her bir modun çakıştırılmasıyla oluşturulan multimodal erişilebilirlik analizi sayesinde her bir merkezin tüm ulaşım modları göz önüne alınarak erişilebilirliği ortaya çıkarılmaktadır. (MEVKA, 2013)

Şekil 17:Espn Avrupa Demiryolu Erişilebilirlik Haritası



Şekil 18:Espo Avrupa Multimodal Erişilebilirlik Haritası



ESPON'un da uygulamış olduğu ve çalışmada uygulanmış olan erişilebilirlik tespit metodu aynı zamanda "aktivite esaslı potansiyel erişilebilirlik" (AEPE) olarak da tanımlanmaktadır. Potansiyel-lik konsepti ilk olarak, ekonomide pazar potansiyellerinin konumsal analiz ile belirlenmesinde kullanılmıştır. Hansen 1959 ilk defa bu yaklaşımı erişilebilirlik üzerinde "olanakların etkileşim potansiyeli" şeklinde uygulamıştır.

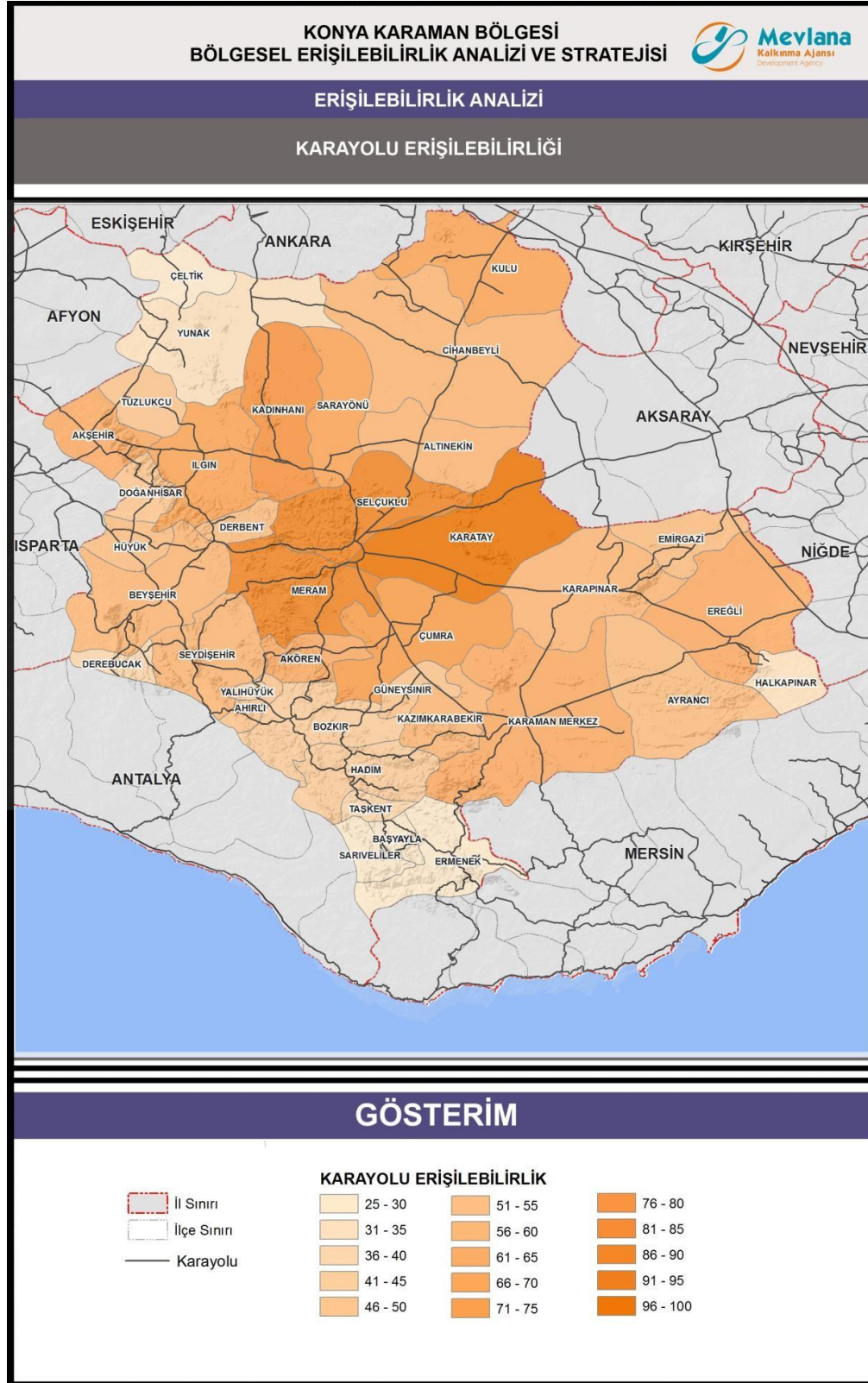
3.3. TR52 Bölgesi Konya - Karaman ulaştırma altyapısının mevcut durumu

3.3.1.1. Karayolu ulaştırma mevcut durumu

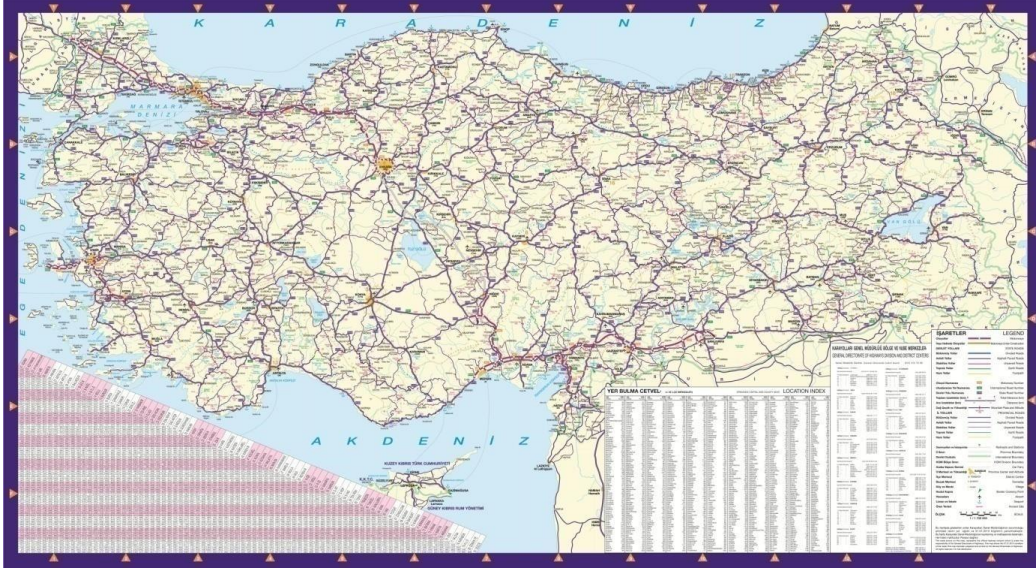
Karayolları Genel Müdürlüğünün Ocak 2013 için açıklamış olduğu karayolları envanterine bakıldığında Türkiye'de cinslerine göre toplam 65.382 km yol ağı olduğu görülmektedir. (KGM, 2013) Türkiye genelinde hâlihazırda 2.127 km uzunluğunda otoyol olmasına karşın TR52 Bölgesine doğrudan hizmet veren bir otoyol olmaması da dikkate değer bir veridir.



Şekil 19:Konya Karaman Karayolu Erişilebilirliği



Şekil 20:Türkiye Yol Altyapısı



Kgm, 2013

Tablo 11:Türkiye Yol Envanteri

YOL SINIFI	ASFALT BETONU	SATHİ KAPLAMA	PARKE	STABİLİZ TOPRAK	GEÇİT VERMEZ	TOPLAM UZUNLUK (KM)
OTOYOLLAR	2127	-	-	-	-	2127
DEVLET YOLLARI	11240	19631	73	112	290	31375
İL YOLLARI	1910	26831	183	957	1362	31880
TOPLAM (KM)	15227	46462	256	1069	1652	65382

KGM, 2013

Ulaşım kalitesinin artmasında en önemli verilerden birisi olarak görülebilecek bölünmüş yol çalışmalarında ise son yıllarda Türkiye genelinde gözle görülür bir artış olduğu görülmektedir. Öyle ki; 2013 yılı başında Türkiye genelinde toplam 19.066 km bölünmüş yolun hizmet verdiği görülmektedir. Konya-Karaman illerinden oluşan TR52 Bölgesinde ise toplam bölünmüş yol uzunluğu 953 km'dir. Bu altyapının 869 km'si Konya İli sınırları içinde 84 km'si ise Karaman İli sınırları içerisinde. (KGM, 2013) TR52 Bölgesinde çevre illeri birbirine bağlayan ve bölge içi ana ulaşım akslarının bölünmüş yola dönüştürülmüş olduğu ifade edilebilir. (MEVKA, 2013)

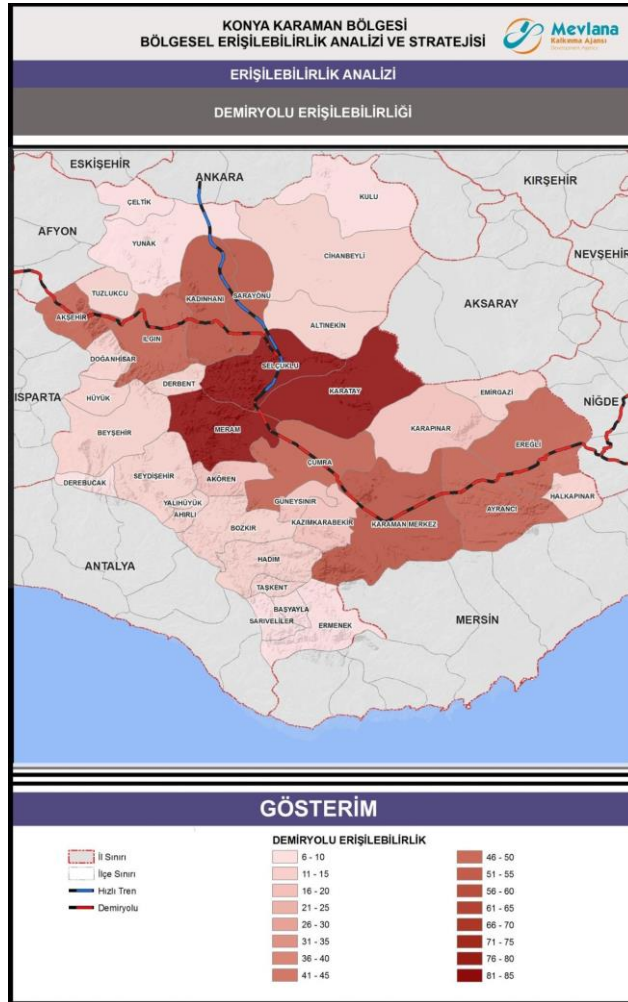


Şekil 22: Türkiye Demiryolu Lojistik Merkezleri



(TCDD, 2014)

Şekil 23: Konya Karaman Demiryolu Erişilebilirliği



(MEVKA, 2013)

Şekil 24:Türkiye Demiryolları Haritası



(TCDD, 2013)

2011 Yılı verilerine göre Konya ve Karaman illerinden yurtiçine 330.553 ton yük dağıtılmış, yurt içinden bu iki ile toplam 454.337 ton yük gelmiştir. 2012 yılında giden yük %60 oranında artarak 528.585 tona, gelen yük miktarı ise %29 artarak 587.033 tona ulaşmıştır. Giden ve gelen yük arasında dengeli bir dağılım olması taşımacılık verimliliği açısından olumlu bulunmuştur. Bu durum aynı zamanda iç pazara demiryolları ile taşınan maden ürünleri ve tahıl gibi ürünleri dağıtımını, iç pazardan da sanayi ve tarım ürünleri alımı yapıldığı anlamına gelmektedir.

TR 52 Bölgesinde de Konya-Karaman-Adana-Mersin konvansiyonel hattı, Konya-Afyon konvansiyonel hattı ve yine Konya-Karaman- Niğde-Kayseri doğrultusundaki konvansiyonel altyapı ile Konya-Ankara ve Konya-Eskişehir yüksek hızlı hatları bölgede hizmet vermektedir. (MEVKA, 2013)

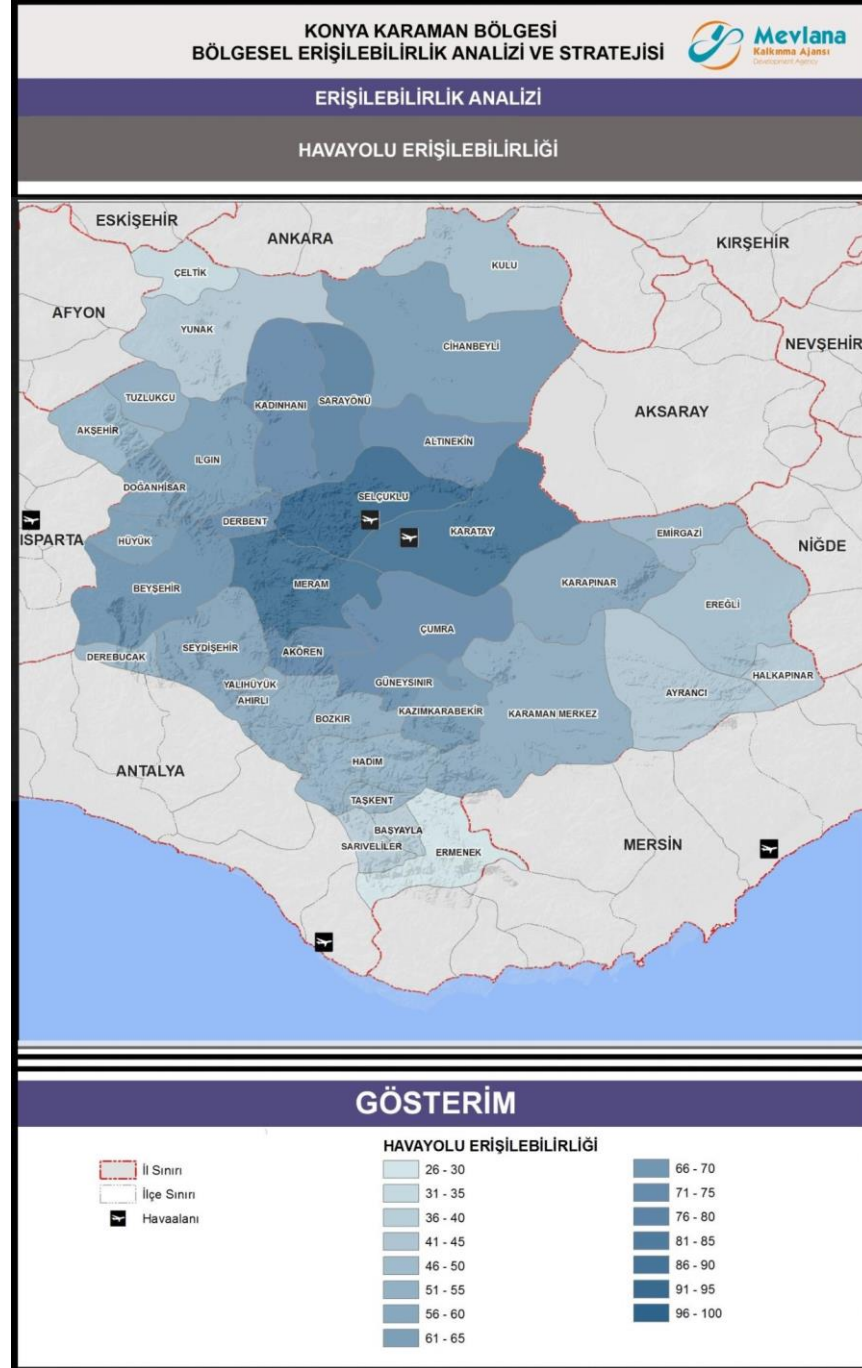
3.2.3.3. Havayolu Ulaştırması Mevcut Durumu

TR52 Bölgesi içinde yer alan Karaman ilinin komşuluğunda ulusal ve uluslararası uçuşların gerçekleştiği hava meydanları bulunmaktadır. Özellikle Karaman ilinin komşusu olan Antalya ve Antalya da bulunan havalimanlarının ulusal ve uluslararası seferlerinin fazlalığına dikkat edilecek olur ise Karaman ilinde Antalya Havalimanları ile ulaşılabilirliğin geliştirilmesi gerekmektedir.

Özellikle karaman ilinde havayolu taşımacılığının yaygınlaştırılabilmesi için Konya-Karaman illerine hitap edecek ulusal ve uluslararası boyutta bir havalimanı projesi veya öncelikli olarak Antalya havalimanları ile ulaşılabilirliğin geliştirilmesi önerilmektedir. (MEVKA, 2013)



Şekil 25:Konya Karaman Havayolu Erişilebilirliği



3.2.3.4. Denizyolu Ulaştırması Kullanımı Mevcut Durumu

TR52 Bölgesinde yer alan Karaman ve Konya illerinin denizyolu taşımacılığında komşu limanlardan faydalanabilmektedir. Karaman'ın liman komşularına baktığımızda Antalya ve Mersin illeri ile olan komşuluğu dikkat çekmektedir. Komşu illerden Mersin Taşucu limanı demiryolu bağlantısı ile hem bölgeye hem de Karaman iline ulaşılabilirlik noktasında ciddi avantajlar sağlamaktadır. Yüksek hacimli Mersin limanlarının değerlendirilerek ilin demiryolu ulaşımın güçlendirilmesi önerilmektedir.

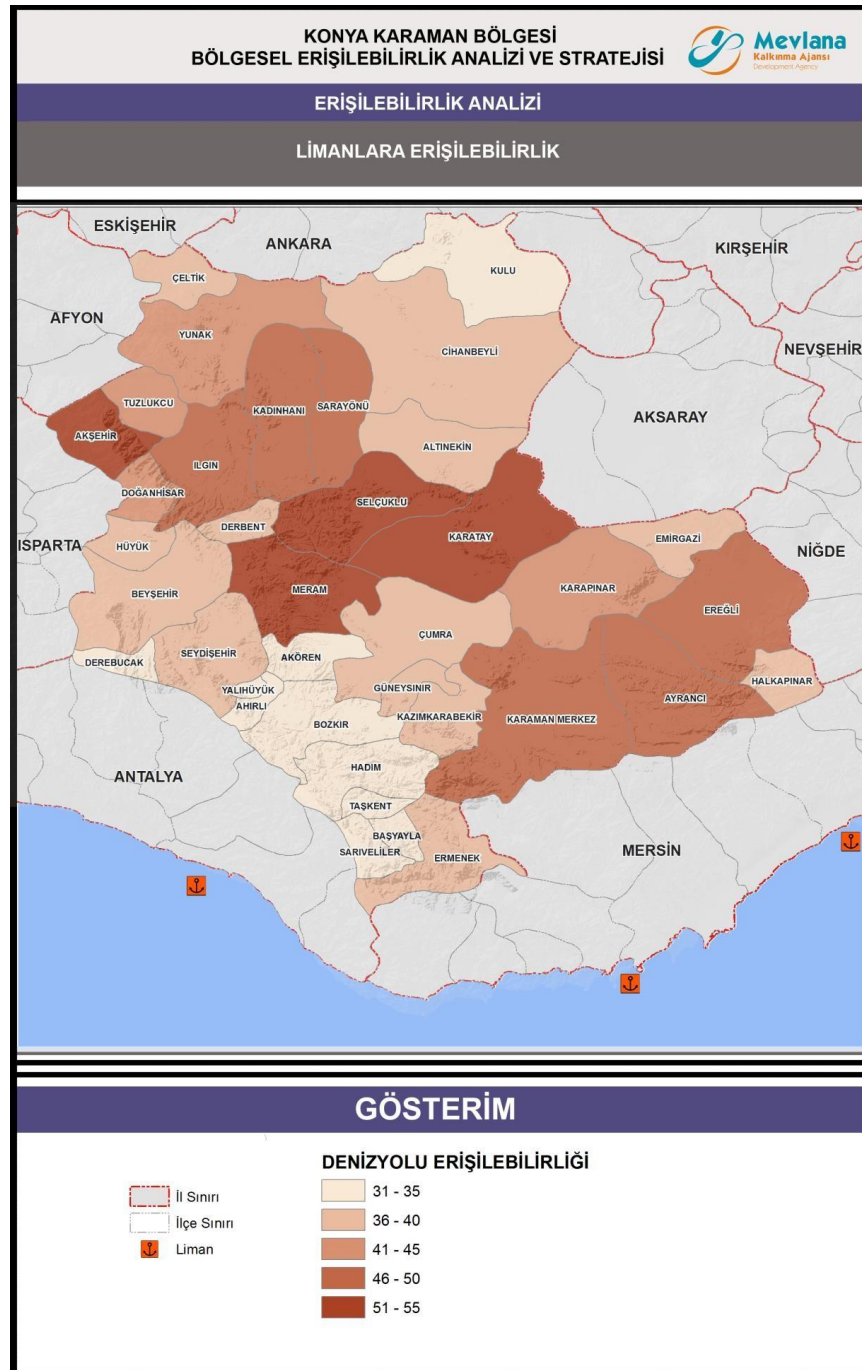
Bölge için yüksek potansiyel taşımakla birlikte henüz yeterli büyüklüğe ulaşmamış olan Taşucu Limanı ise 2012 yılında 387.857 ton yük elleçlemiştir. Buna rağmen Konya ve Karaman bölgesi-



ne olan erişilebilirliği ile birlikte, Taşucu'nun bölge için sunduğu avantajlar ve sahip olduğu dezavantajlar ortaya konulmalı, erişilebilirlik analizi ile doğru öneri ve proje başlıkları ortaya konulmalıdır. (MEVKA, 2013)

Özellikle Mersin, Antalya ve Taşucu liman ve iskeleleri bölgeye olan erişilebilirlikleri doğrultusunda yeni erişim öneri marifeti ile değerlendirilerek, bölgeye olumlu anlamda katkı yapmak üzere, özellikle demiryolu bağlantılarının doğru kurgulanması, yeni güzergâh önerileri de dahil olmak üzere sağlanmalıdır. (MEVKA, 2013)

Şekil 26:Konya Karaman Limanlara Erişilebilirlik



3.4.Karamanda Bulunan Firmaların Mevcut Durumu

3.4.1. Lojistik hizmet alan ve hizmet veren işletmelerin profili

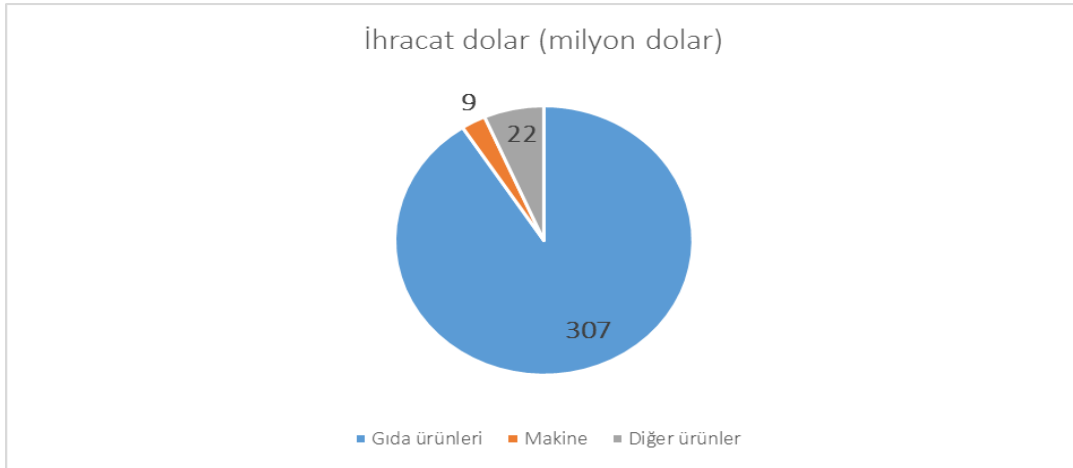
Karamanda bulunan firmaların mevcut durumuna baktığımızda özellikle üretim hacimlerini ve bu doğrultuda dış ticaret rakamlarını incelememiz gerekmektedir. Akdeniz ihracatçıları birliğinden alınan verilere baktığımızda 2013 yılı sonu itibarı ile Karamandan 338 milyon doların üzerinde bir ihracat rakamı ve yaklaşık 196.000 ton ürün ihracatı gerçekleştirildiğini görmekteyiz. Firmaların mevcut durumu ve üretim ağlarını görebilmek adına alt detaylara baktığımızda imalat sektörünün dağılımını net olarak görebilmekteyiz.

Tablo 12: Karaman 2013 ihracat rakamları

Ürün Grubu	2013 İhracat Rakamı (DOLAR)	İhracat Miktarı
Gıda ürünleri	307 MİLYON	173.732 TON
Makine	9 milyon	856 TON
Diğer ürünler	22 milyon	21.000 TON

Rakamlara baktığımızda Karamanda firmaların üretim alanlarına göre durum değerlendirilmesinde %90'ın üzerinde firma gıda sektöründe faaliyet göstermektedir. Bu doğrultuda kurulacak olan lojistik merkezinde özellikle depolama alanlarında bu faktörün göz önünde bulundurulması gerekmektedir.

Şekil 27:Karaman 2013 ihracat rakamları grafiği



Lojistik hizmeti alan işletmeler ve dolayısı ile Karaman imalat sanayisinde faaliyet gösteren firmaların yaklaşık %90'ı gıda sektöründedir.

Lojistik hizmeti veren firmaların durumuna baktığımızda Karaman ilinden bu talebin karşılanması şekli büyük önem taşımaktadır. Ağırlıklı olarak karayolu taşımacılığının yaygın olduğu Karaman ilinde özellikle ürünlerin %50'ye yakını Mersin ve Taşucu liman bölgelerine sevk edilmektedir. %50 civarında kalan diğer kısmı ise karayolu ile diğer gümrük kapılarına yönlendirilirken bu noktalardan ileriye yine karayolu ile nakliye hizmetleri devam etmektedir.

Karaman ilinin %50'ye yakın yükünün Mersin üzerinden dünyaya açıldığını düşündüğümüzde özellikle Mersin ve Taşucu liman bölgelerine hitap edecek şekilde ulaşım ağının revize edilmesi, demiryolu taşımacılığının geliştirilmesi gerekmektedir.



Karaman ilindeki firmalar nakliye hizmetinin tamamını Karaman'dan almayıp bu ihtiyaçlarını ağırlıklı olarak Konya ve Mersin illerinden karşılamaktadır.

3.4.2. Nakliye hizmeti alan firmaların lojistik analizleri

3.4.2.1. Hizmet alan firmaların nakliye için kullandığı günlük araç ve yük sayıları

Karaman ilinde nakliye için günlük kaç araç kullanıldığı ile ilgili olarak Karaman Gümrük Müdürlüğünden alınan veriler ve ihracat rakamlarında tonajlara göre elde edilen veriler ışığında araç sayıları şu şekildedir.

Tablo 13: Karaman ili Organize Sanayi Bölgesinden çıkan araç sayıları

	TOPLAM ÇIKIŞ YAPAN ARAÇ	TIR ÇIKIŞI	KONTEYNER ÇIKIŞI	ÇALIŞILAN GÜN SAYISI	GÜNLÜK ORT. ÇIKIŞ	MERSİN GÜMRÜK MD. ÇIKIŞ YÜZDESİ
OCAK	574	305	269	22	26	46,85
ŞUBAT	591	300	291	20	29	49,23
MART	614	294	320	21	29	52,13
NİSAN	643	303	340	21	31	52,87
MAYIS	607	316	291	22	27	47,93
HAZİRAN	480	262	218	20	24	45,41
TEMMUZ	612	292	320	23	27	52,29
AĞUSTOS	515	296	219	19	27	42,53
EYLÜL	771	429	342	21	37	44,36
EKİM	882	488	394	18	49	44,68
KASIM	834	500	334	21	40	40,05
ARALIK	796	443	353	22	36	44,34
TOPLAM	7919	4228	3691			46,89
ORTALAMA/ GÜNLÜK	32	17	15	21	32 ÇIKIŞ	46,89

Tablodaki rakamlar Karaman Organize Sanayi Müdürlüğünden alınmış olup, tabloyu incelediğimizde Karman ilinden günlük ortalama 17 tır, 15 konteyner çıkışı olup ilden ortalama 32 çıkış gerçekleşmektedir. 2013 yılı itibarı ile karamandan 7919 araç çıkışı gerçekleşmiştir.

Araç çıkışlarının aylara göre dağılımına baktığımızda ortalama çıkışlarda ocak ve haziran aylarında en düşük oranda çıkışlar gerçekleşmiş olup, ekim ayında en yüksek seviyede çıkışlar gerçekleşmiştir. Eylül, Ekim ve Kasım ayları en üst seviyelerde araç çıkışının olduğu aylardır.

Firmaların taşıma kapasiteleri ve aylık ortalama yük sayısına baktığımız zaman aylık ortalama 660 araç ve yük çıkışı Karaman ilinden yapılmaktadır. Bu araçların aylık dağılımlarında ise ortalama 352 tır çıkışı, 308 adet konteyner çıkışı gerçekleşmektedir.

3.4.2.2. Hizmet alan firmaların nakliye süreleri

Nakliye hizmeti alan firmaların nakliye sürelerine baktığımızda Karaman Gümrük Müdürlüğünden alınan veriler eşliğinde Karaman'dan çıkan araçların %46,5'i Mersin gümrük müdürlüğüne sevk edilmekte ve %53,5'i ise Habur, Cilvegözü, Öncüpınar, Hamzabeyli, Kapıkule, İpsala, Sarp, Gürbulak, Taşucu ve İskenderun gümrük müdürlüklerine sevk edilmektedir.



Nakliye süreleri hesaplanırken araçların takografli olarak ve resmi hız limitleri dikkate alınarak hesaplanmıştır.

Mersin ve Taşucu gümrük müdürlüklerine sevk edilen araçların buradan deniz yolu ile ulaşım-ları hesaplandığında ortalama olarak bu gümrük müdürlüklerine ulaşım süreleri 4-5 saat civarındadır. Buradan gideceği ülkeye gidiş süreleri ise geminin limanda hazır bulunma durumuna göre 1 gün ile 1 hafta arasında değişmektedir. Genellikle Taşucu gümrük müdürlüğüne sevk edilen araçlar buradan Ürdün'e ürün nakli yapmaktadır.

Irak'a gönderilmek üzere Habur Gümrük Müdürlüğüne sevk edilen araçların ortalama gümrük müdürlüğüne ulaşma süresi 2 gündür. Araçlar yaklaşık olarak 3-4 gün gümrükte bekledikten sonra Irak'a ulaşmaları tekrar 2 günü bulmaktadır. Toplamda Irak'a ulaşımı 7-8 günü bulmaktadır.

Suriye'ye gönderilmek üzere Cilvegözü ve Öncüpınar Gümrük Müdürlüğüne sevk edilen araç-ların gümrük müdürlüğüne ulaşma süresi 1 gündür. Araçlar ortalama 1-2 gün gümrükte bekledikten sonra Suriye'ye ulaşım-ları 2 günü bulmaktadır. Bu doğrultuda Suriye'ye ulaşmak ortalama 4-5 günü bulmaktadır.

AB ülkelerine gönderilmek üzere Hamzabeyli, Kapıkule, İpsala Gümrük Müdürlüklerine sevk edi-len araçların gümrük müdürlüğüne ulaşma süreleri ortalama 2 gündür. Araçların en az 1 gün yoğunluk durumuna göre gümrükte beklediği hesaplanacak olursa bu noktadan yakın AB ülkelerine ulaşım süre-leri ortalama 2 gün iken uzak AB ülkelerine ulaşım süreleri ortalama 4-5 gündür. Toplamda yakın ülkele-re ulaşım süresi ortalama 5 gün, uzak ülkelere ulaşım süresi ortalama 8-10 gündür.

Türki Cumhuriyetlere gönderilmek üzere Sarp ev Gürbulak Gümrük Müdürlüklerine sevk edi-len araçların gümrük müdürlüğüne ulaşım süresi ortalama 2 gün olup, araçlar gümrükte yaklaşık 1 gün bekledikten sonra gideceği ülkeye ulaşması uzaklık durumuna göre 7-10 gün arasında değişmek-tedir. Bu doğrultuda Türki Cumhuriyetlere ortalama ulaşım süresi 10-12 gün arasında değişebilmek-tedir.

S.Arabistana gönderilmek üzere İskenderun Gümrük Müdürlüğü'ne sevk edilen araçların gümrük müdürlüğüne ulaşım süresi 7-8 saat ortalamasıdır. Buradan gideceği ülkeye ulaşımı Mer-sin ve Taşucu gümrük müdürlüklerindeki duruma benzer RO-RO taşımacılık modeli ile geminin duru-muna göre 1 gün ile 1 hafta arasında bekleme süresi olabilmektedir. Ayrıca geminin direk S.Arabistana gitme veya ara limanlara uğraması nakliye süresine etkili olmaktadır. İskenderun gümrük müdürlüğünden direk S.Arabistana gidecek bir gemi ile limanda 1 gün bekleme hesap edilirse ortalama ulaşım süresi 5 gündür. Geminin limanlara uğrama ve bekleme durumlarına göre bu süre 10 günü bulabilmektedir.

3.4.3. Karamandan Gönderilen Yüklerin Analizi

Karaman ilinden gönderilen yüklerin analizine baktığımızda 2013 yılı itibari ile Karaman ilinden 338 milyon doların üzerinde 196.000 ton ürün ihraç edilmiştir. Bu ürünlerin detaylarına baktığımızda gıda ürünlerinin başı çektiğini görmekteyiz.



Tablo 14: Karamandan gönderilen yüklerin analizi

ÜRÜN	Toplam 2013 AĞIRLIK (KG)	Toplam 2013 FOB (USD)
BİSKÜVİLER	62.136.069	\$104.342.074
KEK	33.125.101	\$75.005.200
ÇİKOLATA ÜRÜNLERİ	31.214.721	\$72.629.374
BAKLİYAT ÜRÜNLERİ	24.766.548	\$21.037.571
GOFRETLER	7.776.986	\$15.295.329
DİĞER GIDA	11.162.161	\$10.720.332
MAKİNA	856.727	\$9.672.943
ŞEKER MAMULLERİ	2.771.873	\$7.162.425
BEBEK BEZLERİ VE BENZERİ HİJYENİK EŞYA -	1.858.653	\$4.914.670
DİĞER	658.258	\$3.025.204
TRAVERTEN	7.009.103	\$2.714.976
METAL ÜRÜNLER	525.552	\$2.362.314
MERMER	7.087.292	\$2.337.442
AMBALAJ KUTULARI	1.005.787	\$1.601.849
AĞAÇ ÜRÜNLERİ	836.700	\$1.535.881
TEKSTİL ÜRÜNLERİ	346.056	\$1.386.478
KÂĞIT ÜRÜNLERİ	1.168.479	\$1.301.553
BUĞDAY MAMULLERİ	779.507	\$1.046.965
MERMER	1.237.880	\$287.645
DİĞER	113.640	\$168.942
CAMDAN EŞYALAR	2.978	\$58.294
Genel Toplam	196.440.069	\$338.607.460

(Akdeniz İhracatçılar Birliği, 2014)

Karaman'dan gönderilen yüklerin analizini yaparken ürün gruplarına baktığımızda değer bakımından en yüksek maliyete ve ağırlığa sahip ilk 6 ürün grubu aynı zamanda pazarın %90'ına yakın bir orana sahip olan aşağıdaki gıda ürünleridir. Bunlar; bisküviler, kekler, çikolata ürünleri, bakliyat ürünleri, gofretler ve farklı çeşitlerden oluşan diğer gıda ürünleridir.

3.4.4. Nakliye Maliyet Analizi

3.4.4.1. Nakliye faaliyetleri neticesinde ortaya çıkan maliyet

Karayolu taşımacılığı maliyetleri;

2014 yılı nakliye maliyetleri hesaplandığında yaklaşık olarak yürüyen bir aracın günlük maliyeti yurtdışında 150, yurtdışında 250 TL civarında olup yakıt gideri buna dâhil değildir. Ortalama bir maliyet hesabı yapılacak olur ise bir aracın Mersin gümrük müdürlüğüne ulaşım maliyeti yaklaşık olarak 700 TL, İstanbul'a ulaşımı 2.000 TL ortalamasıdır.

Karaman Gümrük Müdürlüğünden çıkan araçların yaklaşık olarak %47'si yani 3700 civarında araç Mersin Gümrük Müdürlüğü'ne ulaşmaktadır. Ulaşım süreleri hesaplandığında bir aracın Mersin Gümrük Müdürlüğü'ne ulaşım maliyeti 700 TL olduğundan ve Mersin Limanına 2013 yılında yaklaşık 3.700 araç gittiğinden 2013 yılında araçların toplam Mersin'e ulaşım maliyeti yaklaşık olarak 2.600.000 TL civarındadır. AB ülkeleri ve Türkiye Cumhuriyetlere ulaşmak üzere Türkiye çıkışına kadar maliyetler 3 katını bulabilmektedir.



Ortalama bir hesaplama ile 10 milyon TL civarında Karaman ilinden gümrüklere karayolu ulaşım maliyeti oluşmaktadır.

Bundan sonraki hesaplamalarda gümrükte bekleme süreleri, gümrükten sonra gideceği noktaya ulaşım modeli gibi çok değişken faktörler ulaşım maliyetlerini etkilemektedir.

Gümrüklerden sonraki maliyet hesaplamaları için gerek gümrük müdürlüklerinde gerekse işletmelerde bu konu ile ilgili kayıtlar bulunamadığından hesaplama yapılamamaktadır. Gümrük müdürlüklerinde il bazında detaylı döküm oluşturulması ve işletmelerin bu kayıtları tutmaları önerilmektedir.

Demiryolu taşımacılık maliyetleri;

Karaman ilinde demiryolu taşımacılık maliyetlerini tespit edebilmek amacı ile son 5 yılda Karaman ilindeki yük hareketlerinin incelememiz gerekmektedir. Karaman Devlet Demiryolları Müdürlüğünden alınan verilere göre Karaman ilinden 2013 yılı itibari ile 382 ton yük ihraç edilmek üzere Mersine gönderilirken Adana ve Mersin gibi illerden 119.425 ton yük Karaman'a gelmiştir.

	GELEN		GİDEN	
	VAGON ADET	NET TON	VAGON ADET	NET TON
2008	575	14.091	140	3591
2009	249	6512	115	1.876
2010	242	4331	104	1792
2011	150	4302	165	3438
2012	410	6201	235	4987
2013	2816	119.425	382	
2014/3 ay	6	176	5	283

Karaman ile Mersin arası yaklaşık 300 Km'dir ve maliyet analizi yapılacak olur ise Karaman ilinden Mersin iline 1 ton yükün nakliye maliyet 20 TL olup 20 tonluk bir vagonun maliyet 400 TL'dir. (TCDD, 2014)

Karayolu ve Demiryolu Maliyet Analizi ve uygun taşıma modeli;

Karayolu ve demiryolu maliyetlerini karşılaştıracak olur isek demiryolu maliyetleri karayoluna göre yaklaşık olarak %50 daha ekonomik olmasına rağmen Karaman ilinde karayolu taşımacılığı hakim iken demiryolu taşımacılığı yok denilecek seviyededir. 2013 yılında Karaman Gümrük Müdürlüğü'nden 7919 araç çıkışı yapılırken Karaman Devlet Demiryolları garından 382 vagon çıkış yapmıştır.

Özellikle Mersin ve Adana illerinden Karaman iline yük taşımacılığında 2013 yılı itibari ile 2816 vagon gelmiş olup 119.425 ton ürün taşınmıştır. Aynı şekilde ihraç ürünlerde de iller arası taşımacılıkta olduğu gibi demiryolu taşımacılığının Mersin-Karaman arasında geliştirilmesi gerekmektedir.

Karaman ili için uygun taşıma modeline bakacak olursak en uygun şekli ile Mersin limanlarına kadar demiryolu ve Mersin limanlarından sonra Denizyolu taşımacılığının geliştirilmesi gerekmektedir.

3.5.Karaman'da Lojistik Merkeze Olan Talebin İncelenmesi

Karaman ilinde mevcut lojistik talebin nasıl karşılandığına bakacak olur isek;

Karaman ilinde mevcut lojistik talebi büyük oranda karayolu taşımacılığı ile karşılanmakta olup, kimi işletmelerde lojistik faaliyetlerini kendi bünyesinde çözerken kimi işletmeler Karaman ve komşu (Konya, Mersin gibi) illerdeki nakliye firmalarından hizmet almaktadır.



Lojistik hizmeti alan ve hizmet veren işletmeleri değerlendirdiğimizde yapılan toplantılar ve görüşmeler neticesinde Karaman ilinde ihtiyaçlar doğrultusunda geliştirilebilecek bir lojistik merkeze ihtiyaç duyulduğunu görmekteyiz.

Bu taleplere bakacak olursak;

- Yükleme ve boşaltma için forklift hizmetleri
- Kantar ve tartı hizmetleri
- Ambar, depolama ve antrepo hizmetleri
- Konteyner indirme ve bindirme araçları
- Dış ticaret firmaları, sigortalama, danışmanlık gibi hizmetler
- Parsiyel taşımacılık ve ürün montaj hizmetleri

gibi birçok hususta firmaların ihtiyaçlarının olduğu tespit edilmiş olup bu talebi en iyi karşılama şeklinin de bir lojistik merkezden geçtiği açıktır.

3.5.1. Hizmet veren ve hizmet alan işletmelerin geleceğe ilişkin beklentileri,

Karaman ilinde imalat sanayinde faaliyet gösteren ve pazarın yaklaşık olarak %80'ine hâkim olan firmalar ve lojistik faaliyetlerini üstlenen firmalar ile yapılan lojistik merkezi ön değerlendirme toplantısında ortaya çıkan veriler ve mülakatlar neticesinde şu sonuçlar çıkmıştır.

1. Gerek nakliye hizmeti alan gerekse nakliye hizmeti veren firmaların lojistik merkezinin avantajları ve rekabette sağlanacak üstünlüğün farkında olmadıkları
2. Taşımacılık veya nakliye hizmeti alan firmaların Tedarik zincirinin tüm halkalarını içinde barındıran bir lojistik merkezinin ulusal ve uluslararası rekabette sağlayacağı avantajların neler olduğunun bilinmediği
3. Lojistik merkezinden alacakları hizmetler ile mevcut nakliye hizmetlerinin ötesinde bir zincirin halkası olacaklarının ve lojistik merkezin birçok sabit kalem giderlerinin sabit olmaktan çıkarak değişken bir durum alacağı ve düşük maliyetler ile gerçekleşeceği.

gibi birçok hususta bilgilendirilmeleri neticesinde Lojistik merkezi hizmetlerinden tam kapasite ile faydalanacakları ve gelişimine ciddi katkılar sağlayacakları öngörülmektedir.



DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

4. KARAMAN LOJİSTİK STRATEJİLERİ

Karaman şehrinin mevcut lojistik altyapısının olmayışı, bugüne kadar üretici firmaların ihtiyaç duydukları lojistik hizmetlerini yapabildikleri ölçüde kendi bünyelerinde oluşturdukları birimlerce tedarik edilmiştir. Bu hizmetlerin profesyonel anlamda Karaman'da var olmayışı, üretici firmaların maliyetlerinin yükselmesine, teslim sürelerinin gecikmesine, Konsolide (Parsiyel) ve Komple yükler için uygun araç tedarikinde zorluklara, Nakliye araçlarının beklemlerine, depolama hizmetleri için üretici firmaların kendi bünyelerinde tesisler kurmak mecburiyetinde kalmalarına, Mersin limanındaki Depo ve Antrepoları kullanmalarına vb. birçok soruna sebep olmaktadır. Karaman ilinde üreticilerin en önemli sorunlarından bir tanesi Araç tedarikinde karşılaşılan sorunlardır. Karaman'daki üretici firmalar Yurtiçi taşımalar için ihtiyaç duydukları araçları nakliyecilerden tedarik etmektedir. Bunun yanında Yurtdışı ihracat ve ithalat taşımaları ise özellikle Konya ve Mersin'de yerleşik Uluslararası Nakliye firmaları tarafından karşılanmaktadır.

Firmaların, organizasyonların ve diğer kurumların belirli bir proje ya da hedefi gerçekleştirmek için kendilerini tanımlarına yardımcı olacak, bu hedefe ulaşmak için sahip oldukları güçlü ve zayıf yönlerinin, var olan ya da karşılarına çıkabilecek fırsat ve tehditlerin belirlendiği tabloların oluşturulması ve bunların analiz edilmesi, bir projeye başlamadan Firma ve Organizasyonların risklerini azaltacak ve projenin başarıya ulaşması için önemli bir adım olacaktır. SWOT analizi olarak bilinen yöntemde S (Strengths) firma ya da organizasyonun Güçlü yönlerini, W (Weaknesses) Zayıf yönlerini, O (Opportunities) fırsatları, T (Threats) Tehditleri sembolize eder.

Swot analizi ile varılmak istenen amaçlardan bazıları;

- Firma ya da organizasyonun kendisini tanımasını sağlar.
- Güçlü yönleri firmanın kabiliyetlerini belirler.
- Fırsatlar belirlenerek bu fırsatları değerlendirmek için gerekli çalışmalar yapılır.
- Firma ya da Organizasyonlar Zayıf yönlerini tespit edebilirse bu zayıflıkları ortadan kaldıracak çalışma ve stratejiler belirleyebilir.
- Var olan veya öngörülen Tehditler için gerekli tedbirler alınırsa bu tehditler fırsat haline dönüştürülebilir.

Karaman ili lojistik sektörünün mevcut durumunu, güçlü yönlerini, zayıf yönlerini, fırsatları ve tehditlerini daha belirgin bir şekilde ortaya koymak adına aşağıdaki tablo düzenlenmiştir.



Tablo 15:Karaman Lojistik Sektörü Güçlü ve Zayıf Yanlar (SWOT)

LOJİSTİK SEKTÖRÜ

GÜÇLÜ YÖNLER	ZAYIF YÖNLER
- Karamanın Mersin Limanına yakın olması. - Mersin ve Konya ile demir yolu bağlantısı. - Türkiye ortalamasının çok üzerinde yaşanan Büyüme - Organize Sanayi Bölgesi - Üretici firmaların yurtiçi satışlarının hacmi - İlde Gümrük Müdürlüğünün bulunması - Gıda Sektörünün en büyük ve Kurumsal firmalarının Karamanda oluşu - Nakliye Kooperatiflerinin varlığı - Kamu kurumlarının ve STK'ların sahip oldukları - Lojistik Farkındalık - Arazi yapısının lojistik hizmetler ve sanayileşme için uygunluğu 2013 yılı itibarı ile 332 Milyon USD'lik İhracat rakamı - Karamanda üretilen ürünlerin Türkiye genelinde Sıradanlık seviyesinin düşük olması	- Havalimanının olmayışı - Katma değeri yüksek ürünlerin yetersiz üretimi. - Karamanda üretilen ürünlerin Türkiye genelinde çeşitlilik seviyesinin düşük olması - Çağdaş depolama tesislerinin ve antrepoların olmaması - Tedarik kaynaklarına uzaklık - Kombine taşımacılık altyapısının gelişmemiş olması - Kalifiye eleman eksikliği - Kurumsallaşma ve Teknoloji kullanımındaki eksiklikler - Lojistik merkez olmaması - Yabancı yatırım yetersizliği - Karaman da Demiryolu taşımacılık şirketlerinin var olmayışı - Karaman da Uluslararası nakliye firmalarının var olmayışı - Pazarlama-Organizasyon-Tanıtım eksikliği - Üniversite sanayi işbirliğinin istenen düzeyde olmaması - İthalat rakamlarının düşük olması - Üretici firmaların Lojistik hizmetler hakkında yetersiz bilgi sahibi olması - Karamanın Otoyol güzergâhının dışında kalması - Serbest Bölge Olmaması



Tablo 16:Karaman ili Lojistik Sektörü Fırsatlar ve Tehditler

LOJİSTİK SEKTÖRÜ	
Fırsatlar	Tehditler
- Taşıyıcı Limanına yakınlık ve bu Limana ulaşımın sağlayacağı avantajlar hakkında farkındalık - Türkiye Bisküvi ve Çikolata Sektörünün öncülüğü - Çift Hatlı ve Sinyalizasyonlu demiryolu hattının Konya- Karaman arasında inşasına başlanması - Karayolu ve Demiryolu taşımacılığının entegrasyonu. - Kombine ve İntermodal taşımacılık çeşitlerine duyulan ihtiyaç - İhracat Miktarının yüksek oranda artışı - Üretici firmaların yatırımlarına devam etmesi.	- Üretici Firmaların Lojistik merkezde sunulan hizmetlere ilgi göstermemesi - Uluslararası Nakliye ve Demiryolu nakliye firmalarının Karaman Lojistik merkezinde faaliyet göstermemesi - Karayolu taşımacılığının çevreye olumsuz etkileri - Göç sorunu - Komşu illerin lojistik köy projeleri - Konya'nın bölgede ekonomik cazibe merkezi olması - İthalat rakamlarının düşük olması - Lojistik merkez alanının ilan edilmesi ile rant oluşma olasılığı

4.1.Karaman ili Lojistik Misyon ve Vizyonu

Karaman şehri son 10 yılda yakaladığı büyüme oranları ve ihracat rakamlarındaki büyüme ile Türkiye’de bu büyümeyi yakalayan ender şehirlerden bir tanesi durumundadır. Şehrin yakaladığı büyüme oranları Lojistik Merkeze olan ihtiyacın daha da artarak devam edeceğini göstermektedir. Karaman ilinde ticari faaliyetlerine devam eden tüm paydaşlar ortak bir lojistik misyon ve vizyon belirleyip aşağıda belirtilen ana hatlarda mutabık kalmaları gerekir.

Lojistik Misyon açısından;

1. Üretici firmalar bünyelerinde devam ettirdikleri lojistik hizmetlerin bazılarında vazgeçmeli ve bu hizmetleri Lojistik Merkezde faaliyet gösteren firmalardan sağlamalıdır.
2. Üretici firmalar Lojistik merkezinde verilecek hizmetleri kullandıkları ölçüde lojistik maliyetlerini düşürebileceklerdir.
3. Karaman şehrinde üretim yapan firmalara hizmet veren Lojistik firmalar, Karaman Lojistik merkezinde kümelenmelidir.
4. Lojistik merkezinde verilecek hizmetler özellikle Karaman’da üretim yapan firmaların talep ve ihtiyaçlarını karşılayacak türde olmalıdır.

Karaman İli Lojistik Sektörünün Misyonu: "Karaman ilinde üretilen ürünlerin; zamanında, hasarsız ve asgari maliyetle, karayolu ve demiryolu taşımacılık hizmetleri etkin ve verimli şekilde kullanılarak ulaştırılmasıdır."



Lojistik Vizyon açısından;

1. Üretici firmalara daha çok üretmesi ve daha çok satması için verilecek Lojistik destekler.
2. Şehir ile birlikte sektörel olarak büyüme.
3. Alıcı kısmında müşteri memnuniyetinin sağlanması ve satışların sürekliliği.
4. Mersin Taşucu Limanının faaliyete geçmesi ile Karaman'ın, Taşucu Limanına en yakın lojistik merkeze sahip olan şehir haline gelmesi. Yüklerin konsolidasyonunun Karaman'da gerçekleştirilmesi ve şehrin Transit güzergâh haline dönüşmesi.
5. Lojistik hizmetlerin sağlayacağı destekle üretici firmaların rekabet üstünlüğünü yakalama fırsatları.

Karaman İli Lojistik sektörünün Vizyonu: “ Taşucu Limanı, Konvansiyonel deniz yolu taşımacılığı hizmetlerini vermesi ile birlikte, sadece Karaman için değil aynı zamanda Konya ve Antalya bölgelerinde faaliyetlerine devam eden üretici firmalar ile Lojistik firmaları için de büyük avantaj sağlayacaktır. Karaman sadece Gıda sektörü ile değil aynı zamanda Taşucu limanının faaliyet geçmesi ile birlikte Lojistik sektörü içinde önemli bir şehir haline dönüşecektir.”

4.2.Gelişme Senaryoları ve Eğilimler

Yukarıda öngörülen vizyonun dayandığı senaryolar aşağıda belirtilmiştir:

Karaman'ın hızla büyüyen İhracat ve Yurt içi Satış rakamları Lojistik merkezinin de gelişimini sağlayacaktır. Lojistik merkezin gelişimi aynı zamanda İhracat ve Yurt içi Satışları pozitif yönde etkileyecektir.

Şehrin komşu şehirler ve etrafındaki ilçeler ile ticari alışverişi artacaktır. Bu ticaret mal alım satımının yanında lojistik destek olarak ortaya çıkacaktır.

Konya – Karaman arası çift hatlı sinyalizasyonlu demir yolu hattı özellikle iki şehir arasındaki hacimli yüklerin taşınmasını ve elleçlenmesini kolaylaştıracak hacmi yükseltecektir. Bu hatta çalışacak trenlerin hızlarının 120 km den 200 km ye çıkması ve hızlı tren seferlerinin konulması 2 şehir arasındaki etkileşimi artıracaktır. Zaman içinde gelişimine devam eden Konya makine sanayisi gibi ağır sanayii ürünlerinin üretimi Karaman'da gerçekleştirilecektir.

Lojistik farkındalık ile lojistik ve dış ticaret eğitimleri artacak, karayolu taşımacılığından ziyade lojistik şirketlere dayalı bir lojistik sektörü oluşacaktır.

Lojistik kümelenmeler, lojistik merkezler vasıtası ile gerçekleştirilecektir.

Kalkınmaya yönelik işbirliği ve proje destekleri artacaktır.

4.3.Karaman ili Lojistik Sektörü Hedefleri

Karaman ili Lojistik Sektörü Uzun Dönem Strateji (UDS) ve Projeleri(UDP) ise aşağıdaki şekilde önerilmektedir:

UDS 1: Lojistikte Dış Kaynak yani Lojistik merkezde faaliyet gösteren firmaların vereceği temel lojistik hizmetlerin üreticilere sunulması ile Maliyet Avantajları ve ulusal ve uluslararası rekabet üstünlüğüne ulaşmak.



UDS 2: Depolama, paketleme, paletleme, elleçleme gibi özelliklere sahip lojistik merkez oluşturma çalışmalarını hızlandırmak, bu konuda en uygun fonksiyon, finansman ve yönetim yapısını oluşturmak.

UDS 3: Gıda sektörüne yönelik Lojistik Merkez hizmetlerini profesyonel seviyelere çekmek.

UDS 4: Bölge halkının lojistik sektörüne yönelik girişimcilik düzeyini artırmak.

UDS 5: İlin en uygun demiryolu, karayolu ve karma taşımacılık alt yapısını oluşturarak lojistik maliyetleri düşürmek, müşteri memnuniyetini artırmak. Bununla birlikte yük, araç ve insan güvenliğini sağlamak.

UDS 6: Karayolu taşımacılığının yanı sıra diğer taşımacılık, depolama, antredepo, paketleme, muayene, gözetim, ekspertiz gibi lojistik hizmet çeşitliliğini artırmak.

UDS 7: Sürdürülebilir büyüme ve lojistik hizmetleri müşteriye sunmak.

UDS 8: Lojistik ve dış ticaret öğreniminin, uygulama sahalarında, fabrikalarda, lojistik merkezlerde teorinin yanında birebir uygulama ile öğrencilere aktarılmasını sağlamak.

UDS 9: Karaman'ın çevre iller ile olan ticaretini, lojistik merkezin sağlayacağı destekle artırmak.

UDS 10: Oluşturulacak lojistik hizmetlerin ulusal ve uluslararası düzeyde tanıtımını yapmak, bölgeyi lojistik cazibe merkezi haline getirmek.

UDS 11: Lojistik sektöründe bilişim ve iletişim teknolojilerinin etkin kullanımını teşvik etmek ve gerekli altyapıyı oluşturmak.

UDS 12: Kurumsal ve profesyonel bir lojistik sektörü oluşturmak.

Yukarıdaki stratejiler doğrultusunda öngörülen Uzun Donem Projeleri (UDP) aşağıda belirtilmiştir:

UDP 1: Mersin Taşucu limanı faaliyete geçtikten sonra TR52 bölgesi Konya ve Karaman şehirlerinin bu liman yolu ile denize ulaşımının sağlanması.

UDP 2: Konya, Karaman, Mersin ve Ereğli gibi şehirlerin birbirleri ile Hem Lojistik hem de ticari alanda işbirliği içerisinde bulunması.

UDP 3: Bölge bazında tüm illeri kapsayan uzun dönem lojistik master planın yapılması, lojistik kümelenmelerin gerçekleştirilmesi ve en uygun karma taşımacılık altyapısının belirlenmesi.

UDP 4: Lojistik merkezin kurulması ve bu lojistik merkezin yerelden başlayarak bölgesel baza dönüştürülmesi.

UDP 5: Kentsel gelişim planı çerçevesinde kentsel lojistik planın yapılması.

UDP 6: Konya-Karaman- Taşucu arası demiryolu bağlantısının sağlanması.

UDP 7: Lojistik merkezin tanıtım ve pazarlamasının yapılması, kongre, sempozyum, fuar ve tanıtım gezileri düzenlenmesi.

UDP 8: Lojistik sektöründe girişimciliğe yönelik bilgilendirme ve destek çalışmalarının gerçekleştirilmesi.

UDP 9: Üniversitelerde lojistik bölümler/programların açılması.



Karaman ili Lojistik Sektörü Orta ve Kısa Donem Stratejileri

Yukarıdaki stratejiler doğrultusunda öngörülen Orta ve Kısa Donem Strateji (OKDS) ve Projeleri (OKDP) aşağıda belirtilmiştir:

OKDS 1: Lojistik sektörü ile ilgili Karaman’da üreticiler ve nakliye firmaları başta olmak üzere tüm paydaşların katılacağı eğitimler vermek.

OKDS 2: Lojistiğin önemi ile ilgili ilde farkındalık oluşturmak.

OKDS 3: Lojistik Merkez de yer almaları için lojistik firmalarına davette bulunmak.

OKDS 4: Lojistik merkezin ihtiyaca göre büyümesini sağlamak.

OKDS 5: Lojistik merkezden maksimum faydayı alabilmek için kentteki lojistik hizmet ünitelerini bu alana yönlendirmek, Hizmet sağlayıcıları teşvik etmek.

OKDS 6:Karaman’da Lojistik hizmet vermek isteyen profesyonel ve kurumsal firmaların karşılaşacağı bürokratik problemlerin çözümünde bu firmalara destek olmak.

Yukarıdaki stratejiler doğrultusunda öngörülen Orta ve Kısa Donem Projeleri (OKDP) aşağıda belirtilmiştir:

OKDP 1: Lojistik Merkezin gereksinimlerine göre tasarımı ve yerinin uygun seçilmesi.

OKDP 2: Lojistik hizmet vermek isteyen üretici firmaların ve mevcut lojistik hizmet sağlayıcılarının bir araya getirilmesi.

OKDP 3: Mevcut ekonomik şartlarda Lojistik Merkezin zaman içerisinde büyümesinin, ihtiyaçların bu büyümeyi yönlendirmesinin sağlanması ve bunun için sabır gösterilmesi.

OKDP 4: Projenin gelişmeye ve büyümeye elverişli olması

OKDP 5: Lojistik merkez ve hizmetlerin faydalarının bürokratik çevrelere en iyi şekilde tanıtılması. Bürokrasiden kaynaklanacak gecikmelerin minimuma indirilmesi.

OKDP 6: Özellikle Gıda ve Tarım sektörüne yönelik lojistik hizmetlere yönelik çalışmaların yapılması, ihtiyaçların belirlenmesi.

OKDP 7: Dış ticaret ve lojistik eğitim sertifika programlarının gerçekleştirilmesi ve uygulanması.

OKDP 8: Konteyner gümrükleme ve elleçleme işlemlerinin Lojistik Merkezde yapılabilmesi.

OKDP 9: Lojistik faaliyetlere ve haberleşmeye yönelik veri tabanı ve web sitesi oluşturulması

OKDP 10: Sadece Limanlar ve Çıkış kapılarında verilen ÖTV siz yakıt avantajlarının İç Anadolu bölgesinden çıkan ihracat malı yüklü tırlara da ihracat beyannamesi karşılığı kullandırılması.

OKDP 11: Lisanslı Depoculuk faaliyetlerinin lojistik merkezde yer edinmesi.

OKDP12: Mevcut Yurtiçi karayolu nakliye firmalarının, Lojistik hizmet sunan, Kombine taşımacılık hizmetleri verebilen lojistik firmalar haline dönüşmesi.

OKDP 13: Modern TIR-Kamyon parkları oluşturulması



Konya – Karaman - Taşucu konvansiyonel demiryolu hattının gerçekleştirilmesi.

TR52 Bölgesinde sanayi sektörünün ve bağlı hizmetlerin geliştirilebilmesi aynı zamanda bölgenin üretim miktarını da artmasını sağlayacak ve yeni dış ticaret pazarlarının yeni sektörler için kullanımını da sağlayacak lojistik altyapının iyileştirilmesi ile sağlanacaktır. Çalışmanın önceki bölümlerinde de değinildiği gibi bölgenin erişilebilirliği düşük çıkan güney bölgesi ve aynı zamanda bölgenin lojistik olarak farklı limanları kullanıyor olması, aynı çerçevede düşünülmeli bu kapsamda iyileştirmeler önerilmelidir.

Tablo 17:KONYA, KARAMAN LİMANLARA VARİŞ İSTATİSTİKLERİ**Değişkenler**

Yok

	Takvim yılı	2011			2012			2013		
		Netton	Vagon sayısı	Taşıma geliri	Netton	Vagon sayısı	Taşıma geliri	Netton	Vagon sayısı	Taşıma geliri
Çıkış ili	Varış İstasyonu	TON		TRL	TON		TRL	TON		TRL
Karaman	Mersin	11.539	224	124.000,70	8.804	229	116.419,16	6.052	237	93.579,35
	Tırmıl	3.391	67	39.357,54	9.171	178	120.801,61			
Konya	Biçerova	205	10	2.167,54	80	5	6.152,72	3	1	801,02
	Derince				15	1	706,61			
	Gelemen	76	16	7.143,05	308	66	37.645,93			
	Kuşçenneti	27.873	740	773.110,83	20.655	601	534.837,59	7.822	220	197.979,18
	Mersin	45.659	1.208	659.140,87	62.222	1.668	1.143.725,88	25.562	656	466.409,14
	Tırmıl				11.544	218	156.874,23			
Toplam sonuç		88.743	2.265	1.604.920,53	112.799	2.966	2.117.163,73	39.438	1.114	758.768,69

Kaynak: TCDD,2013

Karaman'ın Mersin ve Tırmıl'ı, Konya'nın da ağırlıklı Mersin, Kuşçenneti (Balıkesir) varışlı ticaret yollarını demiryolu marifeti ile kullanıyor oluşu, bölgenin güneyinde erişilebilirliği arttırmaya yönelik yatırımların, ulaşım maliyetlerinin kara üzerinde azaltılması ve dolayısı ile bölgede yatırımın cazibesinin de aynı oranda artmasını sağlayacaktır.

Bu çerçevede Konya Merkez ile Mersin Taşucu arasında lojistik faaliyetlerinin özellikle güney ve doğu ülkelere yönelik olarak yapıları ticaret için artması amacıyla Konya ve Taşucu arasında konvansiyonel demiryolu hattının projelendirilerek gerçekleştirilmesi kısa ve orta vadede öngörülmelidir.

Mersin limanına olan mesafenin de seçilecek demiryolu güzergâhı ve uygulama projelerinde netleşmek üzere 50 km ile 100 km arasında kısalması, bu limanın cazibesini arttıracak, kısa zamanda kapasitesine doğru doluluk oranlarının artmasına neden olacaktır.

Bu çeşit bir yatırım için bölge ve ülke düzeyinde lobi faaliyetleri mutlak suretle yapılmalıdır.

4.3.1. Taşucu Limanının ticaret limanına dönüşümünün sağlanması.

Konya Taşucu arasında konvansiyonel hattın gerçekleştirilmesi aynı zamanda Taşucu Limanının ticaret limanına dönüştürülmesi projesi ile entegre edildiğinde verimli olacaktır. Bu liman aynı zamanda Konya Karaman Dış Ticaret Limanı olarak da tanımlanabilecek bir nitelikte olmalıdır.

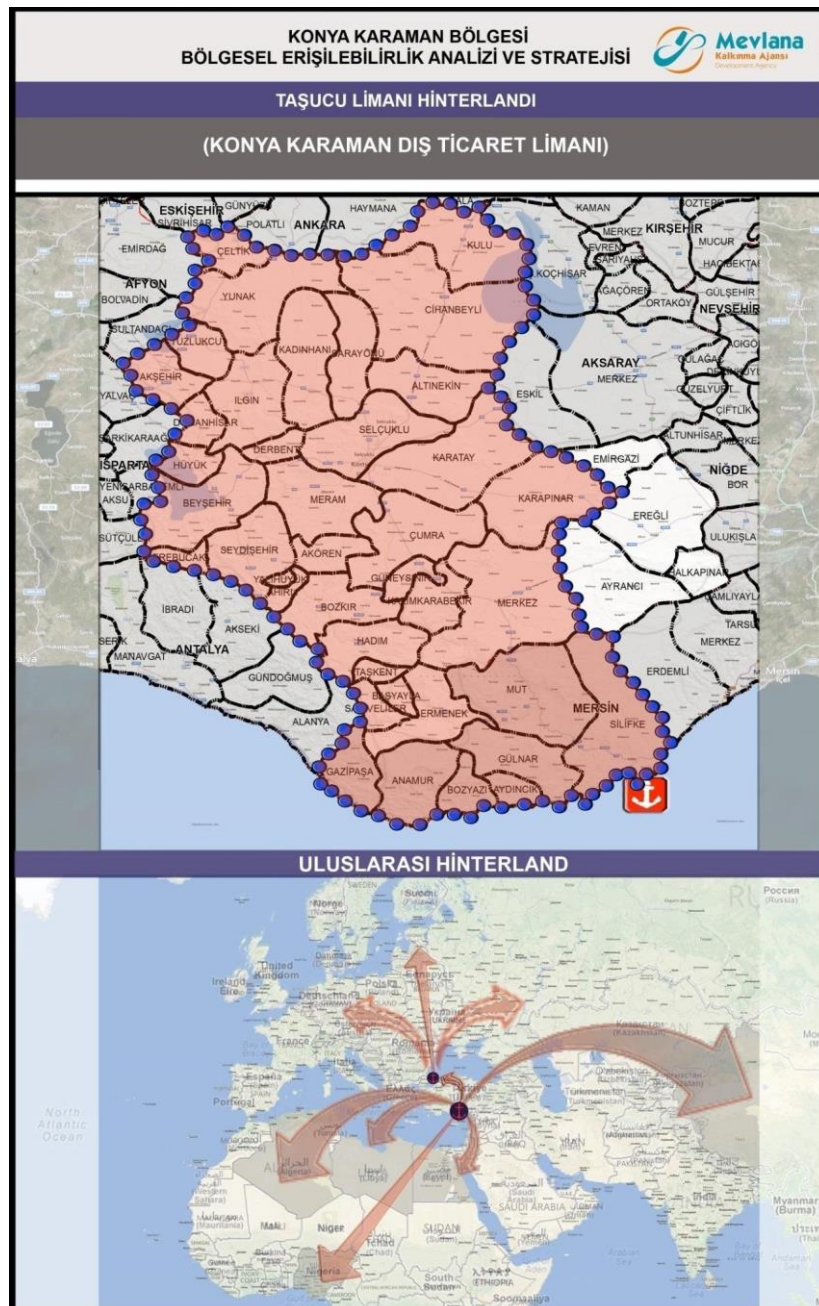
Böyle bir liman projesinin hedeflediği pazarlar genellikle Asya ve Afrika pazarları olmalıdır. Bu proje hinterlandına Mersin Limanı ile çalışmaya devam etmesi muhtemel Ereğli başta olmak üzere TR52 bölgesinin doğusu kısmen hariç olmak üzere, Mersin'in Anamur, Bozyazı, Aydıncık İlçeleri ile



Gazipaşa'nın da dâhil olduğu bir etki alanına sahip olacaktır. Bu merkezler ile bir önceki başlıkta tanımlanan demiryolu marifeti ile TR52 bölgesi arasında tarım ürünleri başta olmak üzere ticaretin de artması bu vesile ile kaçınılmazdır.

Konya Taşucu hattının çalışma prensibi aynı zamanda gümrüklemenin geri sahada yapılacağı bir "kara limanı" şeklinde de kurgulanabilir. Zaragoza Barselona ilişkisinde günümüzde deneyimlenen bu yöntem ile gümrükleme demiryoluna yüklendiği noktada yapılmakta, böylelikle yükün daha organize ve hızlı şekilde varış noktası ile buluşması sağlanmaktadır.

Şekil 28:Taşucu Limanı Hinterlandı



(MEVKA, 2013)



BEŞİNCİ BÖLÜM

5. KARAMAN İLİ LOJİSTİK STRATEJİLERİNE YÖNELİK EYLEM PLANI

Bir önceki bölümde anlatılan Karaman ili Lojistik Sektörü Vizyon ve Misyonuna yönelik Uzun, orta ve kısa dönem plan ve stratejilerinin işletilebilmesi, projenin hayata geçirilebilmesi için Karaman Lojistik Komitesinin kurulması icap etmektedir. Bu komite projeye başlamadan vereceği seminer ve eğitimler, yapacağı ziyaretler, kuracağı alt komisyonlar ile Karaman'da mevzubahis Lojistik merkezin fikri altyapısını hazırlayacak ve firmaları hem Lojistik hizmetlerden faydalanmaya hem de bu hizmetleri kullanmaya teşvik edecektir.

5.1. Karaman Lojistik Komitesi ve Önerilen Temel Eylem Planları

Komite Lojistik sektörüne yönelik yerel alanda kamu kurum, kuruluş, sivil toplum kuruluşları, üniversite ve dernekler arasında ortak anlayışın ve işbirliğinin gelişmesini sağlamak ve bu gelişimi sürdürülebilir şekilde arttırmak amacı ile bir araya gelen ve gönüllülük ilkesi ile çalışan organizasyonun aşağıdaki temel eylemleri gerçekleştirmesi öngörülmektedir. Bu önerilen eylemler var olan birçok komite, platform ya da inisiyatifin hali hazırda yaptığı çalışmalarda denenmektedir. Avrupa ülkelerinde komiteler, platformlar (cluster) olarak tanımlanmaktadır. Ülkemizde bu gibi organizasyonlar için yasal düzenlemeler maalesef mevcut değildir.

Karaman Lojistik Komitesi için önerilen temel faaliyetler;

Lojistik sektöründe ulusal, bölgesel, yerel ve hatta uluslararası düzeyde sektörel iş birlikteliklerinin gelişimini sağlamak üzere politikaların planlanması, geliştirilmesi ve uygulanması için belirlenecek yol haritalarının sektörle ilgili tüm paydaşların desteğinin alınarak hazırlanması.

Paydaşlar arasında iletişim, koordinasyon ve iş birliği ortamının geliştirilmesi.

Sektörün uluslararası, ulusal, bölgesel ve yerel alanda tanınırlığının sağlanması ve etkili işbirliklerinin artırılması için gerekli olan tüm iletişim ağlarının kurulması ve bu ağların aktif olarak kullanılması.

Gerektiği takdirde ilgili sektörde deneyime sahip mesleki örgütler, dernekler ve kurumlar ile iş birlikteliklerinin sağlanması,

Sektörün; ekonomik ve sosyo-ekonomik gelişimini sağlamak, sürdürülebilir şekilde büyümesini sağlamak için çeşitli projeler üretmek ve bunların hayata geçirilmesi için gerekli olan lobi faaliyetlerinin yapılması,

Sektöre yönelik var olan bilgi birikimini paylaşarak verilen/alınan ulusal ve uluslararası desteklerin sektörün gelişimini destekleyecek şekilde doğru ve verimli kullanılmasının sağlanması,

Ulusal ve uluslararası projeler oluşturulmasının ve bunlardan alınacak mali destekler ile ilgili sektörde ortak kullanım amaçlı fiziksel alt yapıların oluşmasının ve geliştirilmesinin sağlanması,

Sektör tarafından talep edilen kalifiye insan gücünün sektöre kazandırılması için gerekli eğitim sertifika programı (teorik ve pratik alanda) faaliyetlerinin geliştirilmesi ve uygulanmasının sağlanması,



Bölge üniversiteleri ile ikili ilişkilerin geliştirilmesi ile sektöre yönelik bölümlerin açılması (lojistik ve dış ticaret bölümleri) veya sektöre yönelik danışmanlık hizmetleri verebilecek araştırma merkezlerinin kurulumu için gerekli lobi faaliyetlerinde bulunulması

Sektöre yönelik bilimsel çalışmaların desteklenmesi, bu çalışmaların sahada bulacağı karşılığın araştırılması.

Kurulacak olan uluslararası ve ulusal işbirlikleri ağı ile ilgili sektörün uluslararası rekabet gücünün artmasına katkı sağlanması.

Kümeleme, markalaşma ve ortak dış pazar faaliyetlerinin hayata geçirilmesi için stratejilerin belirlenmesi ve bu stratejilerin uygulanması,

Ulusal ve uluslararası iyi örneklerle kıyaslama çalışmalarının yapılması; sektör paydaşlarının uluslararası kuruluşlar ile iş birliklerinin geliştirilmesi,

Ulusal ve uluslararası hibe fonlarından yararlanma ve bölgede var olan düzeyinin artırılması için çalışmalar yapılması.

5.2.Karaman Lojistik Komitesi Görev Tanımı

Karaman Lojistik Komitesinin, yukarıda önerilen temel eylem ve faaliyet planlarını geliştirilmesi ve uygulaması için bölgede bulunan sivil toplum kuruluşları, sektörel dernekler, meslek örgütleri, yerel yönetimler ve üniversiteler, hatta kalkınma ajanslarının da katılımı ile oluşan özel sektör destekli bir organizasyon şeklinde yapılandırılması gerekmektedir. Bu yapı yerelde tüm tarafları (kamu, üniversite, STK ve özel sektör) kapsayacağından dolayı sektöre yönelik olarak var olan veya oluşabilecek sorunların çözülmesinde, proje üretilmesi ve uygulanmasında etkin rol alabilecek güce ve yetkinliğe sahip olabilecektir.

Türkiye’de birçok sektör için komite ve platformlar kurulmuş ve hali hazırda çalışmaktadır. Bunlardan bir tanesi 2007 yılında kurulan Mersin Lojistik Platformu'dur. Platformun kuruluş amacı Mersin ilinin var olan lojistik potansiyelinin arttırarak ilin ekonomik ve sosyo-ekonomik gelişimine destek olunması olarak tanımlanmaktadır.

Örnek olarak incelediğimiz Mersin lojistik platformunun oluşumunda, özel sektör başkanlığında (on iki lojistik firması) ilin önde gelen STK'ları, kamu-kurum ve kuruluşları, yerel yönetim, üniversitesi ve Çukurova Kalkınma Ajansı yer almaktadır. Bu yapıda özellikle dikkat çeken 12 adet Özel sektör kuruluşunun platformda yer alması ve başkanlık görevinin özel sektör temsilcileri eli ile yürütülüyor olmasıdır.

Tabii ki Mersin Lojistik Platformu ile Karaman Lojistik Komitesi arasında bariz farklar olacaktır. Maalesef Karaman şehrinde Lojistik hizmet veren firma sayısı yetersizdir. Karaman’da mevcut lojistik hizmetler araç tedarikinden ibaret kalmış durumdadır. Üretici firmalar ile yapılan görüşmelerde ise ortaya çıkan ilk sorun araç tedarikinde yaşanan sorunlardır. İlin Lojistik Altyapısının olmayışı, Lojistik hizmet veren firmaların sayısının az olması ve bu hizmetlerin nitelik ve nicelik yönünden zayıf kalması, üretici firmaların lojistik anlamda herhangi bir beklenti içerisinde olmamalarına ve dolayısıyla Lojistik Merkez faydalarının bilinmemesine sebep olmaktadır. Karaman Lojistik Komitesinin önündeki en büyük engel Karaman’da üretim yapan firmaların Lojistik Algısının değiştirilmesi yönünde ortaya çıkacaktır.



Karaman Lojistik Komitesi oluşturulurken özellikle bu hususlar göz önüne alınmalı ve Komite üyelerinin farklı sektörleri, odaları, devlet kurumlarını, ticari organizasyonları, lojistik hizmet tedarikçilerini ve özellikle üretici firmaları temsil etmeleri Lojistik Komitesinin ve çalışmalarının ilde farkındalığının artmasına sebep olacağı öngörülmektedir.

Komitenin; farkındalığın oluşturulmasından sonra yerine getirmesi gereken bir başka görevi ise, üretici firmaların Lojistik Merkez hizmetlerine karşı önyargı ile yaklaşmamalarını sağlamak ve bu hizmetleri kullanmaları için üreticileri teşvik etmek olacaktır.

Lojistik Merkez faaliyetlerine başladıktan sonra üreticilerin taleplerinin tespit edilmesi ve bu talepleri karşılayacak hizmetlerin sunulmasının sağlanması olacaktır.

Komite kendi içinde de çeşitli birim ve komisyonlara ayrılıp, komite üyelerinin belirli konularda çalışmalar sağlanabilir.

Tablo 18:Karaman Lojistik Komitesi

Önerilen Paydaş Listesi	Görev Tanımı İşlevi
Karaman Valiliği	Komitenin genel koordinasyonunu sağlayacak olup uyumsuzluk konularında karar verici mekanizma olacaktır.
Özel sektörde yer alan taşımacılık ve lojistik firmaları	Mevcut Lojistik hizmet sağlayıcıların Lojistik Komitesinde bulunmaları, bu firmaların da Lojistiği tanımlarına ve müşterilerine yeni hizmet sunma imkânlarını arama fırsatı verebilir. Firmalar bu şekilde nakliye firmalarından lojistik firmalara dönüşebilir.
İl Belediyesi	Komite tarafından üretilen yatırım projelerinde gerekli imar çalışmaları ve düzenlemelerde etkin rol oynayacaktır. Var olan kamusal yetkisi ile komite tarafından üretilecek Yatırım projelerine destek verebilir. İlde önemli karar verici organ olması; lobi çalışmalarına yönelik komitedeki diğer bir önemini de vurgulamaktadır.
Karamanoğlu Mehmet Bey Üniversitesi	Komite tarafından sektöre yönelik gerçekleştirilecek eğitim, seminer, proje hazırlanması vb. aktivitelerde var olan insan kaynağı ile komite çalışmalarına önemli katkılar sağlayacaktır. Ayrıca farkındalık çalışmalarında etkin görev alacaktır. Bunun için kendi bünyesinde "Lojistik ve Dış Ticaret Araştırma Merkezi" kurabilir.
Karaman Ticaret ve Sanayi Odası	Karaman sanayi ve ticari kuruluşları temsil etmesinden dolayı ulusal, bölgesel ve yerel alanda Komite adına lobi faaliyetlerinde etkin görev alabilir. Ayrıca ilin ekonomik aktörlerinden oluşan bu odalar Lojistik Merkez projelerine ekonomik ve insan kaynağı desteği verebilir.
Karaman Ticaret Borsası	Ulusal, bölgesel ve yerel alanda lobi faaliyetlerinde etkin görev alabilir. Ayrıca ilin ekonomik aktörlerinin bulunduğu bir kurum olması komite projelerinin Ticaret Borsası üyelerince kabul görmesine yardımcı olacaktır.



Mevlana Kalkınma Ajansı	Komite eylem planlarının hayata geçirilmesine yönelik gerekli olan yatırım desteği ve koordinasyonun sağlanmasında etkin görev alabilir. Ayrıca komitenin ekonomik ve sosyo-ekonomik hedeflerine yönelik gerek duyulan ulusal ve uluslararası işbirliği ağlarının geliştirilmesinde etkin görev alabilir. Ajansın sahip olduğu bilgi ve raporlar Lojistik Komitesine teori ve uygulamada yardımcı olacaktır.
Karaman Organize Sanayi Bölgesi Müdürlüğü	Sanayi ile komite çalışmalarının ortak sinerjide ilerlemesinde önemli destek sağlayabilir. Sanayiciyi doğrudan etkileyen lojistik süreçlerinde ciddi öneriler sunabilir.
TCDD 6.Bölge Müdürlüğü	Kurulması planlanan Karaman Lojistik Merkezine ilişkin gerekli olan demiryolu bağlantısı ve aktarma istasyonu gibi temel konularda aktif görev alabilir.
Sektöre yönelik var olan ilgili dernekler	Ulusal alanda farkındalığın sağlanmasında etkin rol oynayabilir. Danışmanlık hizmetlerinde sahip olduğu danışman havuzundan yararlanılabilir. Komite tarafından organize edilecek olan konferans, seminer vb. çalışmalara destek verebilir.
Üretici firma temsilcileri	Komitede görev alarak hem Lojistik merkez ve hizmetleri ile ilgili detaylı bilgi sahibi olabilirler hem de Lojistik merkez hizmetlerinden faydalanmaları adına diğer üretici firmaları teşvik edebilirler.

5.3.Karaman Lojistik Komitesinin Yönetim Yapısı

Bu bölümde kurulacak Karaman Lojistik Komitesinin yönetim yapısı hakkında temel önerilere yer verilmektedir. Karaman Lojistik Komitesinin amaca ulaşmak için ihtiyaç duyacağı desteği sağlamak adına belirleyeceği politikaları uygulamaya geçirmesi için bir icra kuruluna ihtiyaç duyacağı öngörülebilir. Bu icra kurulunun yapacağı çalışmaların, Karaman'da genel kabul görmesi için Karaman Valiliğinin desteği ve himayesi altında olması önem teşkil eder.

Lojistik Komitesinin veya İcra Kurulunun yapacağı periyodik toplantıların Valilik tarafından desteklenmesi ve özellikle Karaman Valisi'nin bu toplantıları iştiraki, İlde lojistiğe bakışın olumlu yönde değişmesine çok büyük katkı sağlayacaktır.

Komitenin çalışmalarını organize edecek, aldığı kararları ilgisine duyuracak bir sekreteryasının bulunması önem teşkil eder. Sekreteryada görev alacak personel ya da yöneticilerin özellikle Lojistik hizmetler konusunda bilgi ve tecrübe sahibi olması, özel sektör ticari faaliyetleri ile ilgili çalışmalar yapan Ticaret odalarının ilgili departmanlarından seçilmesi uygun ve faydalı olacaktır.

Sekreteryaya, Komitenin yıllık çalışma planlarını, proje çalışma gruplarını, yapılan ziyaretlerden elde edilen veri ve sonuçları, Komite üyelerinin geniş katılımı belirlenen periyotlarda yapılacak istişare ve karar toplantılarında bu çalışmaları görüş ve onaya sunmalıdır. Ayrıca istişare ve karar toplantılarının dışında daha uzun zaman dilimlerinde olmak üzere Karaman Valiliği başkanlığında yapılacak toplantılar da ilde farkındalığın oluşması, Lojistik Merkeze verilen önemin gösterilmesi ve lojistik merkeze olan ilginin artması için önemli toplantılar haline gelecektir.

Onaylanan çalışmaların takibinden sekreteryaya sorumlu olmalıdır. Sekreteryaya ayrıca Komite toplantılarının (toplantı konuşma ve sonuç tutanaklarını) hazırlamalı, ayrıca bu toplantılarda alınan



kararları imzalı tutanak haline getirmelidir. Sekreteryaya toplantı tutanaklarını tüm Lojistik Komitesi üyelerine iletmekle yükümlü olmalıdır. Ayrıca sekreteryaya komite başkanı ve çalışma grupları ile yakın temasta olmalı ve gerekli olan bütün iletişimi ve koordinasyonu sağlamalıdır.

Komite çalışmalarının etkin ve verimli olması, hantal bir yapıya sahip olmaması, esneklik gösterebilmesi gibi temel yapılar dışında lojistik sektörünün en alt temsilcisinin de ulaşabilmesi için Komite başkanlığını, sektörde birikimi ve başarılı çalışmaları ile öne çıkan gönüllü bir özel sektör temsilcisi (firma sahibi) tarafından yerine getirilmesi uygun görülmektedir.

Komite çalışmalarının verimli olabilmesi ve sonuca gidebilmesi için Komite üyelerinden oluşan alt komisyonların oluşturulması faydalı olacaktır. Örneğin Eğitim çalışmaları için oluşturulacak Eğitim Komisyonunu; Akademisyen komite üyeleri ile lojistik uygulama bilgisine sahip üyelerden, Pazarlama Komisyonunu; Üretici Firma ve Lojistik firmalarının temsilcilerinden, Medya Tanıtım Komisyonunu; Belediye, Valilik ve Oda temsilcilerinden seçilmelidir. Bu şekilde oluşturulacak komisyonlar komitenin çalışmalarının farklı kesimlerce anlaşılması ve desteklenmesini sağlayabilecektir.

Bu bağlamda Komite çatısı altında önerilen Alt komisyonlar şu şekilde sıralanabilir; Eğitim Komisyonu, Proje Hazırlama ve Uygulama Komisyonu, Medya ve Tanıtım Komisyonu, Pazarlama Komisyonu, Ar-Ge Komisyonu, Organizasyon ve Etkinlik Komisyonu olmak üzere temelde altı farklı gruptan oluşmasında fayda görülmektedir. Komite çalışmaları esnasında ihtiyaç duyduğu takdirde farklı komisyonlar da kurabilmelidir.

Komite çalışmalarının süreklilik arz etmesi ve çalışmaların kesintiye uğramaması için Sekreteryanın çalışmaları ve üyelerin katılımını takip etmesi gerekebilir.

5.4.Karaman Lojistik Komitesi Eylem Planı ve Çalışma Alanları

Karaman Lojistik Komitesinin yapacağı çalışmaların amacı, Karaman ili üretim, taşımacılık ve lojistik sektörünün ekonomik gelişmişliğinin arttırılmasıdır.

Karaman ilinde sektöre yönelik olarak var olan sorunların çözümü, sektörün ihtiyaç duyduğu kalifiye insan kaynağının yetiştirilmesi, sektörün ulusal ve uluslararası alanda tanıtımının yapılması, sektörde bulunan firmaların uluslararası organizasyon yapma yeteneğini kazanması yönünde faaliyetlerin hayata geçirilmesi, sosyal ve ekonomik alanda projeler hazırlaması, geliştirmesi ve bunların uygulanması Komitenin temel eylem planları arasında yer almalıdır. Bunların yanı sıra Komitenin en önemli çalışma alanları arasında sektörün önünü açmak, sektöre ivme kazandırmak için gerekli tüm alanlarda lobi faaliyeti yapabilme kabiliyeti de göz ardı edilmemelidir.

Karaman lojistik komitesinin eylem planı ve plan kapsamında yer alması önerilen paydaşlar hakkında detaylı bilgi aşağıda yer almaktadır. Sunulan bu eylem planları platformda ele alınmalı ve gerek görülen düzenlemeler komite sekreteryası tarafından yapılmalıdır. Eylem planlarının belirli periyotlara bağlı olarak yapılması büyük önem teşkil etmektedir. Yıl veya yıllar içerisinde yapılacak olan eylem planlarının komitenin önceliklerine göre öncelikli olarak değişebileceği göz ardı edilmemelidir.

Karaman Lojistik Komitesi, eylem planı ve çalışma alanlarına ilişkin öneriler aşağıda yer almaktadır:



Komiteye katılacak olan kurumların belirlenmesi ve sekreteryanın bulunacağı ve sekreterya görevini yürütecek personel ya da yöneticinin bağlı bulunduğu kurum veya kuruluş tarafından davet yazılarının gönderilmesi gerekmektedir.

Davetlilerin belirlenmesinin ardından yapılacak olan ilk toplantı kapsamında, komite toplantıları ile komite çalışma usullerinin belirlenmesi ve komitenin yol haritasının (yol haritasına ilişkin bilgiler aşağıda yer almaktadır) tüm üyeler ile oluşturulması gerekmektedir.

Komite çalışmalarının etkinliğinin, verimliliğinin ve kamuoyu bilinirliğinin sağlanması için sekreterya tarafından sistemli ve düzenli veri tabanları oluşturulmalı ve bu veri tabanı sürdürülebilir olarak güncellenerek kullanılmalıdır. Bu nedenle komiteye ait bir web sayfasının Türkçe ve İngilizce olarak hazırlanması önem teşkil etmektedir. Bu sürecin yönetilmesinde sekreteryanın yanı sıra Komite Medya ve Tanıtım komisyonunun yer alması uygundur.

Komite eğitim komisyonu, sektörün ihtiyaç duyduğu kalifiye personel ihtiyacını belirlemeli ve bu yönde teorik ve pratik eğitim odaklı programlar (sertifika programı, staj vb.) oluşturmalı ve uygulamalıdır. Ayrıca Eğitim Komisyonu Karamanoğlu Mehmet Bey Üniversitesinde dört yıllık fakülte açılması için gerekli lobi faaliyetlerinde bulunabilir.

Komite organizasyon ve etkinlik grubu, Karaman ilinin ve lojistik sektörünün tanıtımı amacı ile sektöre yönelik ulusal ve uluslararası alanda çeşitli etkinlikler düzenlemelidir. Bu kapsamda Lojistik Konferansları düzenleyebilir. Bunların yanı sıra sektörde bulunan firmaları, ulusal ve uluslararası alanda düzenlenen konferanslara veya seminer programlarına götürmek için çalışmalar yapabilir.

Ayrıca Komite organizasyon ve etkinlik komisyonu, sektörde bulunan firmaların uluslararası faaliyetlere başlaması, vizyonlarının geliştirilmesi, ulusal iş birlikteliklerinin artırılması ve iyi örneklerin incelenmesi için çeşitli yurt dışı iş ziyaret programları organize edebilir. Bu tür programların organize edilmesinde KOSGEB desteklerinden faydalanılabilir. Bu süreçte firmaların ikili görüşmeler yapabilmesi için yurtdışında bulunan Ticaret Odaları veya Sanayi Odalarının muadilleri birlikler ile irtibata geçebilir.

Komite Komisyonlarının birlikte çalışması ile sektöre veri tabanı oluşturulabilir. Bu veri tabanı Komitenin ilgili komisyonlarınca takip edilerek sektörel analizler yapılabilir ve analiz sonuçlarına göre Komite hareket planını yenileyebilir veya yeni stratejiler geliştirebilir.

Yine Komitenin ilgili komisyonlarınca hazırlanacak dergi, bülten, bilgisayar ortamında hazırlanmış haber ve kataloglar ile sektör ile ilgili bilgi ve gelişmeler Lojistik merkez paydaşlarına duyurulabilir.

5.5.Komitenin Lojistik Merkez Yol Haritası

1. Karaman Lojistik Merkez Fizibilite raporunun içeriğinin, oluşacak Karaman Lojistik Komitesi tarafından incelenmesinden sonra Komite üyelerinin rapor hakkındaki görüş ve önerileri alınmalıdır. Komite üyeleri raporda karşılaşılabilecekleri eksiklikleri giderici çalışmalar yapmalıdır.

2. Komite üyeleri arasından ilgileri, mesleki bilgi ve tecrübeleri, eğitimleri, temsil ettikleri kurumların niteliklerine göre komisyonlar oluşturulmalıdır. Komisyonların görev tanımları önceden belirlenmeli, yapılacak çalışmalar ortak hedefe ulaşmak için hazırlanan stratejilere uygun olmalıdır.



3. Mevlana Kalkınma Ajansı temsilcilerinin Karaman Lojistik Komitesinde yer almaları çok büyük öneme haiz olacaktır. Lojistik sektörü ile alakalı Karaman ilinin ortaya çıkacak ihtiyaçlarına Mevka projeleri vasıtası ile cevap verilebilir. Lojistik komitesi, Lojistik ve Bölge ile ilgili Mevlana Kalkınma Ajansının hazırladığı birçok projeden ve Mevka'nın lojistik hafızasından faydalanabilir.

4. Karaman Lojistik Merkez farkındalığının öncelikle yerel aktörler nezdinde ve daha sonra merkezi hükümet nezdinde sağlanması uygun görülmektedir. Bu bağlamda hazırlanan raporun dağıtılması, rapor sonuçlarının çeşitli ortamlarda (konferans, seminer, Web vb.) sunumunun yapılması, görsel ve işitsel medyada çeşitli haberlerde yer alması bu süreci hızlandıracak olan adımlar olarak düşünülmeli gerekir.

5. Tanıtım ve farkındalık stratejilerinin gerçekleştirilmesinin ardında kurulması uygun bulunan Karaman Lojistik Merkezi'nin tüzel kişiliğinin kazandırılması için hareket planının oluşturulması ve uygulanması önem teşkil etmektedir.

Bu bağlamda oluşturulacak olan hareket planının birinci adımı olarak Karaman Lojistik Merkezi'nin Müteşebbis Heyeti'nin belirlenmesi gerekmektedir. Bu heyette şu kurumlardan temsilcilerin bulunması önerilmektedir.

- Karaman Valiliği
- Karaman Belediyesi
- Karaman Ticaret ve Sanayi Odası
- Karaman Ticaret Borsası
- Karaman Organize Sanayi Bölgesi
- TCDD
- Özel Sektör Temsilcileri



ALTINCI BÖLÜM

6. KARAMAN LOJİSTİK MERKEZ YATIRIMLARI

6.1.Karaman İli Gelişme Senaryosu

Karaman Şehri İç Anadolu Bölgesi'nin Gıda sektöründe faaliyet gösteren en önemli şehirlerinden bir tanesi durumundadır. Karaman şehrine düşünülen Lojistik Merkez özellikle Gıda sektöründe faaliyet gösteren firmalara hitap edecektir. Şehrin 2013 yılı ihracat rakamı 338.617.000 dolar olarak gerçekleşmiştir. 2002 yılında 36.099.000 dolarlık ihracat gerçekleştiren şehir geride kalan 10 yılda bu rakamı neredeyse 10 kat artırmıştır. Bu büyüme oranının yakalanması büyük bir başarı olarak göze çarpmaktadır. Eğer şehir Son 10 yılda yakaladığı büyüme oranını önümüzdeki on yıl boyunca devam ettirebilirse ulaşacağı ihracat rakamı 3 Milyar dolar seviyeleridir. Fakat biz bu çalışmamızda 2 farklı büyüme oranına göre bir tahminde bulunduk. Her sene şehrin yapacağı ihracat ve ithalat rakamları %10 ve %15 büyüme ile gerçekleşirse 2023 yılında Karaman şehrinin toplam Dış Ticaret Hacmi %10 büyüme ile 1,4 Milyar USD ve %15 büyüme ile 1,9 Milyar USD olarak gerçekleşebilir. Ek olarak Yurtiçi Satışlar da eklendiğinde bu rakamların 2 katına rahatlıkla çıkacağı söylenebilir. 2002 den bu yana Karaman şehri Türkiye ortalamasının çok üzerinde bir büyüme yakalamıştır. % 10 ve % 15 büyüme rakamı hesaplanırken aşağıdaki hususlar dikkate alınmıştır;

1. Türkiye ortalama büyüme hızının % 4 - % 5 seviyelerinde gerçekleşiyor olması,
2. Karaman ilinin son 12 yılda ihracat rakamlarının 10 katı büyümesi,
3. Şehirde üretim yapan firmaların yatırımlarına devam etmeleri,
4. Lojistik merkezin ihracat ve yurtiçi satışlara vereceği olumlu katkı,
5. Lojistik merkezin ortaya çıkaracağı Lojistik firmalar, Depolama firmaları, Nakliye firmalarının şehrin büyümesine yapacağı katkı,
6. Konya, Çumra ve Ereğli gibi şehir ve ilçelerin Lojistik ihtiyaçlarını Karaman lojistik merkezinden alabilmeleri için uygun coğrafi şartlar,
7. Şehrin özellikle gıda sektöründe var olan büyüme potansiyeli,
8. Gıda sektörünün büyümesi ile birlikte bu sektörün ihtiyacını karşılayacak yan sektörlerin oluşması,
9. Konya – Karaman arası çift hatlı, sinyalizasyon özellikli ve 200 km hıza sahip demiryolu altyapı yatırımının başlaması,
10. Taşucu limanı alternatifinin, Konya ve Karaman şehirlerinin ihracat ithalat taşımalarında bölgeye önemli bir maliyet avantajı sağlayacak olması.



Tablo 19:Karaman İli İhracat Öngörülleri

Yıllar	%10 Büyüme(1000 USD)	%15 Büyüme (1000 USD)
2013	338000	338000
2014	371800	388700
2015	408980	447005
2016	449878	514056
2017	494865	591164
2018	544351	679839
2019	698786	781815
2020	768664	899087
2021	845530	1033950
2022	930038	1189042
2023	1023041	1367399

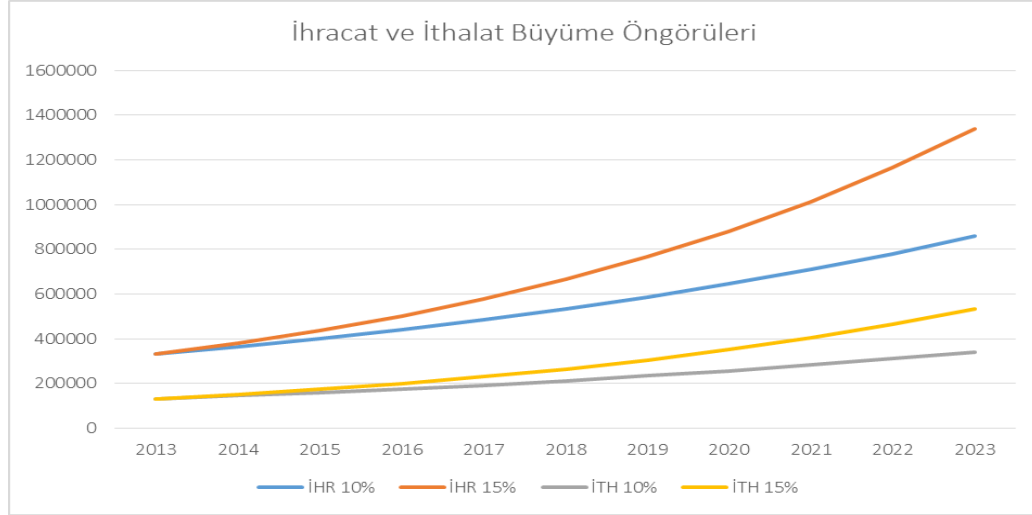
Tablo 20:Karaman İli İthalat Öngörülleri

Yıllar	%10 Büyüme (1000 USD)	%15 Büyüme (1000 USD)
2013	136186	136186
2014	149805	157338
2015	164785	180939
2016	181264	208080
2017	199390	239292
2018	219329	275186
2019	241262	316464
2020	265388	363933
2021	291927	418523
2022	321119	481302
2023	353231	553497

Yukardaki tabloda Karaman ilinin % 10 ve %15 büyüme oranları ile yakalayacağı ihracat rakamları verilmiştir. Rakamların Milyar dolar seviyelerine gelmesi için mutlaka üretici firmaların, fabrikaların ek hizmetler ile desteklenmesine ihtiyaç olacaktır. Bu noktada Lojistik, Ar-Ge, İnsan kaynakları gibi hizmetlere olan ihtiyaç artacaktır. Özellikle Karaman Lojistik merkezi, bu rakamlara ulaşılması için hem mecburi hem de destekleyici bir hizmet haline gelecektir. Lojistik merkez ve burada verilecek hizmetlerin gelişmesine en büyük katkısı Karaman'da üretim yapan firmalar sağlayacaktır. Lojistik merkez ve burada verilecek hizmetler üretici firmaların, Yurtiçi ve Yurtdışı pazarlara daha kolay ulaşmalarını, bu pazarlarda rekabet edebilmelerini, kendi bünyelerinde gidermeye çalıştıkları lojistik ihtiyaçları maliyet avantajlarını yakalayabilecekleri lojistik hizmet veren firmalara devretmelerini, ana konuları olan üretime odaklanmalarını sağlayacaktır.



Şekil 29:Karaman ihracat ve ithalat büyüme öngörülleri



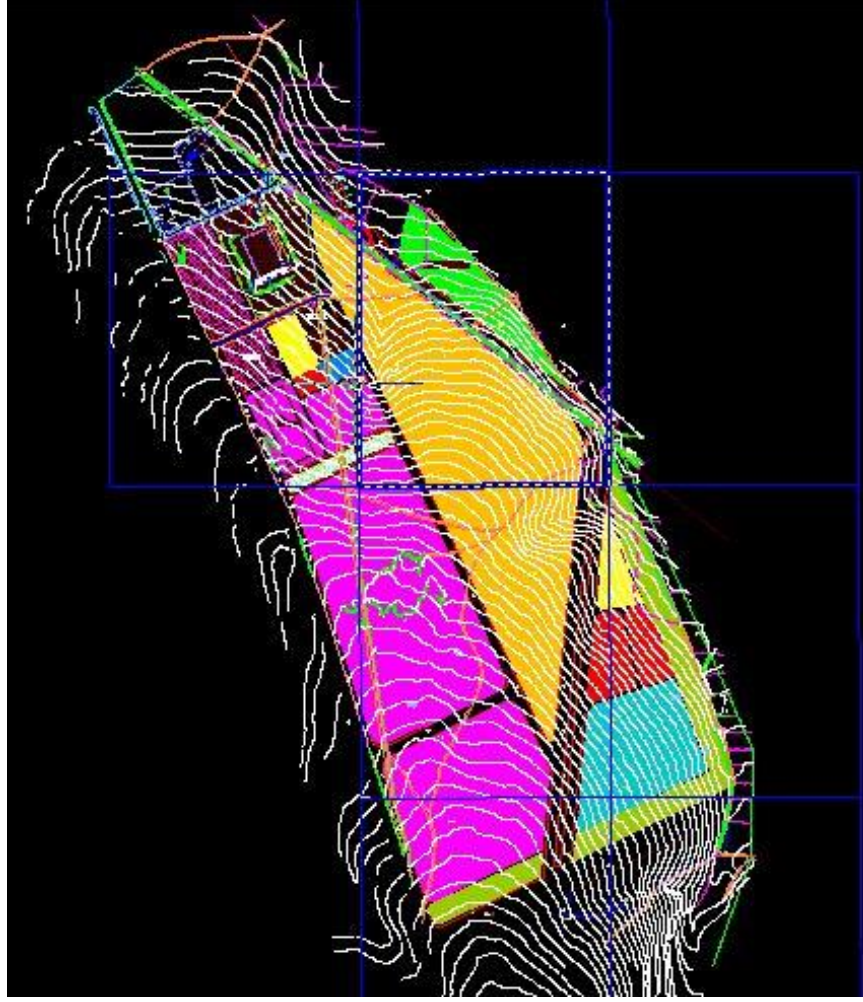
6.2. Karaman İli Lojistik Merkezi Tesis Yerleşim Planının özellikleri

Hazırlanan bu raporda Karamanda kurulması düşünülen Lojistik merkez ve bu merkezde hizmet verecek tesisleri gösteren bir yerleşim planı hazırlanmıştır. Genel çerçevede yerleşim planının özellikleri ve lojistik merkez hedefleri şunlardır.

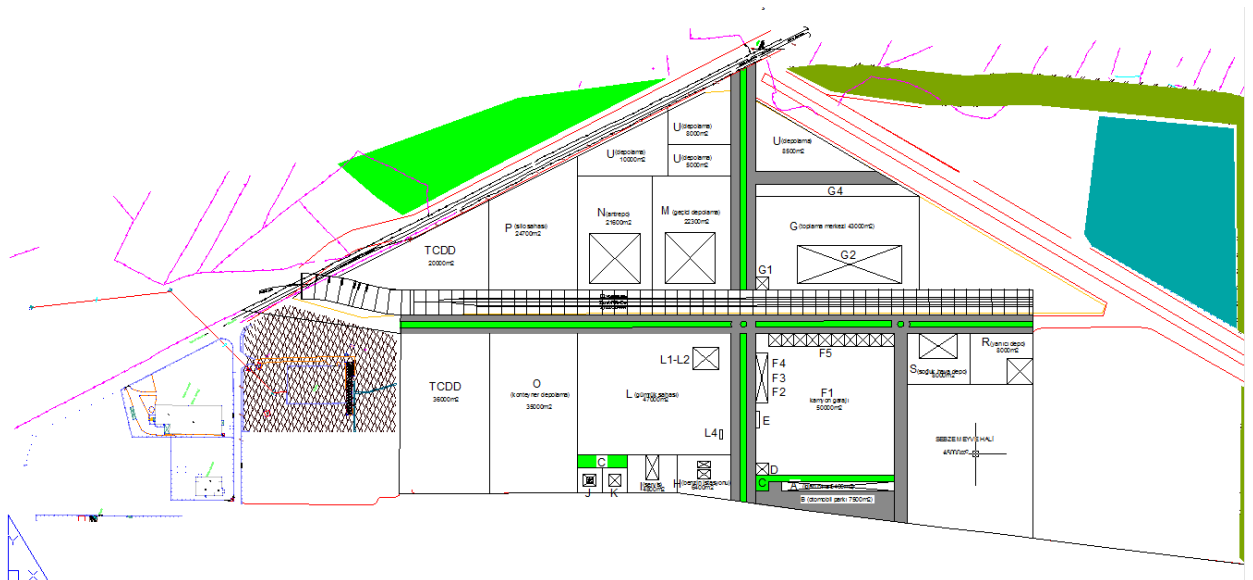
Şekil 30:Karaman Lojistik Merkezi için düşünülen Alanın uydu görüntüsü.



Şekil 31:Lojistik Merkezi Yapılacak Alan



Şekil 32:Lojistik Merkezinin Haritaya Yerleşmiş Hali



- Merkezin toplam kapladığı alan 525.000 metrekaredir, Merkez Karaman Organize Sanayi bölgesinin yanına kurulması hedeflenmiştir.
- TCDD yatırımları ve yük istasyonu lojistik merkezden ayrı düşünülmemiş, lojistik merkezin önemli parçası olarak düşünülmüştür. TCDD yatırımları için toplam 96.000 metrekare alan önerilmiştir. Bu alanın 40.000 metrekarelik kısmını rayların kaplaması ve 56.000 metrekarelik kısmının ise TCDD tesislerini kapsamaları öngörülmüştür.
- Karaman Lojistik Merkezinde karayolu ve demiryolu taşımacılığı birbirine entegre edilmiştir.
- Denizyolu taşımacılığında kullanılan konteynerlerin elleçlenmesi ve taşınması için hem karayolu taşımacılığından hem de demir yolu taşımacılığından maksimum seviyede faydalanılmaya çalışılmıştır.
- Lojistik merkezde farklı sektörlerden gelebilecek farklı taleplere merkezin gelecekte cevap verebilmesi için özel sektör firmalarının kullanımına 31.500 metrekare alan ayrılmıştır.
- Tesislerin yerleşimi sırasında, lojistik hizmetlerin en hızlı ve maliyet avantajlı şekilde üreticiye sunulması gerektiği ilkesine önem verilmiştir.
- Nakliye, Sigorta, Dış Ticaret firmaları gibi farklı fakat birbirine bağımlı sektörlerin bir arada olabilecekleri, sektörel kümelenmeleri destekleyen bir lojistik merkez olması,
- Lojistik merkezde yer alan lojistik hizmet sağlayıcılarının kaliteli ve koordineli lojistik hizmet üretmeleri için gerekli altyapının var olduğu bir lojistik merkez olması,
- Üretici firmalara maliyet avantajı sağlaması,
- Kombine ve intermodal taşıma türlerinin yaygınlaşması ve Karaman'da bu hizmetlerin verilmesi,
- Üretici firmaların, Lojistiği bir Dış Kaynak olarak algılayıp kendi bünyelerinde üretmeye çalıştıkları lojistik hizmetleri, Lojistik Merkeze devretmelerinin sağlaması,
- Lojistik Merkezin kapasite ve hizmet birimlerinin, Karaman şehrinin Lojistik ihtiyaçlarını en az 30 yıl boyunca karşılaması,
- Karaman'da eksikliği hissedilen Uluslar Arası Nakliye ve Yurtiçi Nakliye firmalarının sayısının artması, bu sayı artarken bu tür firmaların lojistik hizmetleri kaliteli sunmaları, 3PL firmaları halinde büyümelerinin sağlanması
- Üreticilerin en büyük sorunlarından olan müşteriye eksik, hasarlı, vb. şekilde teslimat oranlarının düşürülmesi,
- Nakliye hizmeti veren, Karamanda ikamet etmeyen özellikle araç sürücüleri için gerekli tesislerin kurulması,
- Üretici firmaların koordine etmek zorunda oldukları tedarik ve ürün trafiğini Lojistik Firmalarına devredebilme imkânlarının sunması,
- Üretici firmaların tedarik zincirinde yaşadıkları sorunların azaltılması,
- Bölgesel gelişime katkı vermesi,



Karaman Lojistik Merkezinde verilecek hizmetler.

Karaman Lojistik merkezinde 30'un üzerinde farklı konuda hizmet üretilmesi düşünülmektedir. Paketlemeden vagon yüklemeye, Antrepo hizmetlerinden soğuk hava deposuna kadar bir şehrin mevcut ve ileriki yıllarda ortaya çıkabilecek lojistik ihtiyaçlarını karşılayacak bir merkez olarak düşünülməsi son derece önemlidir. Karaman ili lojistik ihtiyaçları da üretilen ürün miktarı ile doğru orantıda artacaktır. Dünya ve Türkiye'de lojistiğı incelerken özellikle ticaretin yaklaşık %10 u kadar kısmının da lojistik giderlerden oluştuğundan bahsedilmiştir. Buradan hareketle 350 Milyon dolarlık bir ihracat rakamı olan Karaman şehrinin lojistik gideri de ihracat kısmında yaklaşık 35 milyon dolar civarı olacaktır. Buna ithalat ve yurtiçi taşımacılığı, hammadde, yarı mamul taşımacılığı, liman ücretleri, beklemler, müşavirlik, sigorta gibi giderler dahil değildir. Diğer lojistik giderleri de dahil edildiğinde ortaya çok daha büyük bir rakam çıkacaktır. Lojistik merkezde sunulacak hizmetler ile Karaman lojistik giderlerine yansıyacak %2 - %3'lük tasarruflar, Merkezin Karaman'a parasal olarak kazandıracağı değerlerden bir tanesidir.

6.3. Lojistik Merkezde Verilmesi Düşünülen Hizmetler

Yönetim Binası:

Lojistik merkez komitesi, yönetimi ve sekreteryasının çalışmalarını yürüteceğı lojistik merkezde;

- Verilen hizmetlerin ve bu hizmetlerin kullanım oranlarını hesaplanacağı,
- Merkezin çalışması sırasında ortaya çıkacak sorunların çözüleceğı,
- Üretici ve lojistik firmalarının bir araya getirileceğı ve her iki tür firmanın birbirlerinden faydalanmalarının sağlanacağı,
- Merkezdeki tesislerin kiraya verileceğı, kira ve diğer gelirlerin toplanacağı,
- Merkezin verdiği hizmetlerin takip edileceğı,
- Lojistik merkezin karlılığının sürdürülebilir olması için kararların alınacağı,
- Lojistik Merkez tutundurma aktivitelerinin yapılacağı,
- Lojistik Merkezin yönetim organının bulunacağı binadır.

500 metrekare olarak hesaplanmıştır.

Toplantı Salonu

Aynı bina içerisinde yapılacak ve 200 kişi kapasiteli bir toplantı salonu, sadece lojistik merkeze değil, OSB'ye, STK'lara, Ticaret ve Sanayi Odalarına, Ticaret Borsasına, Derneklere ve diğer kurumlara fiziksel şartlar uygun olduğu sürece hizmet vermelidir. Lojistik Merkez toplantı veya Kongre Salonu olarak lansmanı yapılmalı, bu salonda yapılacak toplantıların şehirde Lojistik Merkezin farkındalığını arttıracığı unutulmamalıdır. Bu toplantılara katılan kişilere Lojistik Merkez ile ilgili broşür ve tanıtım kitapçıkları dağıtılmalı, Lojistik Merkeze yeni müşteriler kazandırmak için uygun fırsatlar değerlendirilmelidir. 200 metrekare önerilmektedir.

Restoran

Aynı bina içerisinde ve toplam 250 metrekare önerilmektedir. Sadece Lojistik merkez çalışanlarına değil OSB çalışanlarına da hitap edecek bir restoran olması tavsiye edilir.



Üniversite Öğrencileri İçin Derslikler Ve İrtibat Bürosu

Toplam 3 derslik ve 1 irtibat bürosu önerilmektedir. Üniversitenin, Lojistik, Dış Ticaret ve Gıda Mühendisliği bölümü öğrencilerinin Lojistik merkezde derse gelmeleri, bu öğrencilerin uygulamada lojistiği görmelerini, staj yapma imkânlarını sunacaktır. Sektörün ihtiyacı duyduğu kalifiye eleman sıkıntısının çözümünde yardımcı olacak bir adım olarak değerlendirilmelidir. Bunun yanında uygulamadan uzak teori ile yetiştirilen öğrencilerin mezun olduktan sonra mesleki açıdan yetersiz oldukları gözlemlenmektedir.

Laboratuvar / Kontrol Merkezi

Karaman iline gelen veya Karaman ilinden gönderilen ürünlerin fiziksel muayenelerinin yapılabilmesi, standartlara uygunluğunun kontrol edilmesi, özellikle gıda sektörünün ihtiyaç duyacağı bir hizmet türü olarak karşımıza çıkmaktadır. Ürün sağlığı ve kontrolü ile ilgili bir ünitenin Merkez’de yer alması Üretici firmaların yararına olacaktır.

Bankalar

Hem Organize Sanayi Bölgesi üreticileri hem de Lojistik Merkez paydaşlarına hizmet verecek 3 ayrı banka için ofislerin Lojistik merkezde bulunmaları gereklidir. Bankalara verilecek ofislerden elde edilecek kira gelirlerinin yanında, Bankaların vereceği finansal hizmetler, OSB ve Lojistik Merkezde çalışan işçi ve işveren için kolaylıklar getirecektir. Bunun yanında ticaretin merkezi sayılacak OSB ye yakın bir alanda Bankalar Şube açmak için istekli olacaklardır.

Kargo Şirketleri İçin Ofis Ve Depolar

Özellikle havayolu ile gönderilen evrak, numune ve küçük hacimli fakat pahalı eşyanın sevki hizmetlerini veren kargo şirketlerinin Lojistik Merkezde ofis + depo şeklinde yapılandırılmaları gereklidir.

Sigorta Şirketleri İçin Ofisler

Ulusal veya Uluslararası ticarete hiçbir mal sigortasız hareket ettirilmemelidir. Bu nedenle Sigorta hizmetleri, Mal Ticaretini güvenle yapabilmenin ayrılmaz destekleyici unsurlarından bir tanesidir. Sigorta şirketlerinin hem taşıtana hem de taşıyana vereceği hizmetlerden ve zaman zaman aralarında yapacağı rekabetten OSB ve Lojistik Merkez paydaşları faydalanabilir.

Uluslar Arası Nakliye Şirketleri İçin Ofisler

Karaman ilinin mevcut problemlerinden bir tanesi de Uluslararası Nakliye hizmeti veren Karamanda yerleşik nakliye firmalarının bulunmayışı İthalat ve İhracat yapan firmaların başlıca problemlerindendir. İşletmeler bu hizmeti, Konya, Mersin, İstanbul ve Kayseri gibi illerde bulunan Uluslararası nakliyecilerden tedarik etmeye çalışmaktadır. Karaman’ın karayolu ile yaptığı ihracatta EXW taşımalarının önemli bir hacme sahip olduğu söylenebilir. EXV türü anlaşma şeklinde alıcı bütün organizasyonu yapar, tersi durum yani CIF türü anlaşma söz konusu ise İhracatçı firma bütün nakliye organizasyonu yapmalıdır. Lojistik hizmet sağlayıcı sayısının yetersiz oluşu EXW anlaşma şeklinin sayısını etkilemektedir.



Denizyolu Taşımacılığı Acentaları İçin Ofisler

Karaman ilinden ve iline yapılan konteyner yüklemeleri, bu tür acentaların Karaman'da ofisler kiralayıp müşterileri ile direk bağlantı kurmaları için yeterli gözükmekle beraber, lojistik merkezin hizmetlerine başlayacağı düşünülen 2016-2017 yıllarına kadar çok daha yüksek rakamlara ulaşacağı öngörülmektedir. Özellikle Taşucu limanının ticari bir liman haline getirilmesi Karaman Lojistik Merkezi için son derece stratejik bir gelişme olacaktır.

Demiryolu Taşımacılığı Acentaları İçin Ofisler

Karaman'da Tarım ve Gıda sektörleri diğerlerine oranla daha gelişmiş ve bunları ticareti daha yaygın olarak yapılmaktadır. Bakıldığında bu tür ürünler için en uygun maliyet avantajlarını Demiryolunun sağlayacağı tartışmasız bir gerçektir. Özellikle Karaman şehrinin ticaret yaptığı Konya, Mersin, gibi yakın havzasındaki iller ile olan demiryolu bağlantıları gelişmektedir. Bu da demir yolu taşımacılığının artacağı anlamına gelmektedir.

Dış Ticaret Firmaları İçin Ofisler

Dış ticaret firmaları Karaman gibi gelişen şehirlerimizin ticaret hacimlerinin artmasında, şehrin ürettiği veya ihtiyaç duyduğu ürünlerin pazarlanmasında, Dış ticaret organizasyonlarının üretici firmalar tarafından takip edilmesinde önemli bir misyona sahiptirler. Bu tür firmaların sayısının artması ve verilen hizmetlerin kalitesinin artması özellikle önemlidir.

Kosgeb, Mevka, Eximbank Gibi Kurumlar İçin Ofisler

Mal ticaretini doğrudan ve dolaylı olmak üzere destekleyen, ülkenin ve şehirlerin ekonomik kalkınmaları için projeler hazırlatan, bu firmalara kredi sağlayan kurumlar ile işletmelerin etkileşimlerinin artırılması, bunun içinde bu tür kurumların OSB ve Lojistik Merkez gibi yerlerde hizmet sunmaları önerilmektedir.

Ticaret Ve Sanayi Odaları İrtibat Büroları

Ticaret ve Sanayi Odalarının İhracat ve İthalat ile ilgili yayınladıkları belgelerin işletmelerce kolaylıkla tedarik edildiği, uygulamada yaşanan evrak problemlerinin ivedi çözülebileceği, nakliye firmalarının ihtiyaç duyduğu karayolları belgeleri, tır karneleri gibi evrakların ilgisine verildiği irtibat bürolarının Lojistik Merkezde yer almaları lojistik ve dış ticaret uygulamaları için büyük kolaylıklar sağlayacaktır.

Lojistik merkezde bulunmalarının lojistik merkeze işlerlik kazandıracağı, bu bölgeyi bir ticari cazibe merkezi haline getirecek diğer hizmet ve kurumlar aşağıda sıralanmıştır.

Yurtiçi Taşımacılığın Yönelik Kamyon Garajı

Bilindiği üzere her şehirde taşıma kooperatifleri oluşmuş durumdadır. Yurtiçi nakliye hizmeti veren nakliyecilerin kümelenmesini, gelen malların kısa süreli depolanmalarını, küçük miktardaki ürünlerin konsolide edilmelerini yani toplanmalarını ve birlikte düşük maliyetler ile sevk edilmelerini sağlayacak depolar ile birlikte bu hizmeti verecek ofislerin oluşturulacağı bir kamyon garajının Lojistik Merkezde yer alması firmalara, yurtiçi satışlarının organize edilmesi için gerekli kolaylığı verecektir.

Her nakliyecinin depo tutma imkânı bulunmamaktadır. Her depo hizmeti veren firmanın kamyonları olmayabilir. Bu nedenle depo ve ofislerin aynı kişiler tarafından işletilmesi bugünün şart-



larında Yurtiçi nakliye firmalarını zorlayabilecektir. Fakat kurulacak yapı nakliye firmalarını bu şekilde düşünmeye ve 3PL hizmetlerini vermelerine yardımcı olacak onları bu yönde yatırım yapmaya ikna edecektir.

Karaman şehrinin en önemli sorunlarından bir tanesi şehrin ürettiği ürünün taşınması için gerekli araç sayısının yetersiz oluşudur. Lojistik merkezde toplanacak Taşıma Kooperatifleri ve nakliye şirketleri üretici firmalar ile Lojistik Merkez vasıtası ile irtibata geçebilecektir. Lojistik merkez yönetimi, üretici firma temsilcileri ile nakliye şirketlerini bir araya getirecek organizasyonlar yapmalı, firmaların birbirlerini doğru anlamalarını sağlamalı, ziyaretler organize etmeli, işbirliklerini teşvik edici önlemler almalıdır. Üretici firmaların araç taleplerini doğrudan Kooperatif veya nakliye şirketlerine iletmeleri, nakliye firmalarının araç filolarındaki araç sayısını arttırmaları için teşvik edici bir rol üstlenecektir. Özellikle yıllık bazda ve her iki taraf için uygun şartlar altında yapılan nakliye anlaşmaları, üretici firmaların her seferinde farklı firma ile çalışmasından çok daha verimli olmaktadır. Bu tür çalışmalar ile 3PL hizmetlerinin hem alınması hem de verilmesi için son derece önemlidir. Bunun içinde yurt içi nakliye hizmetleri veren Türkiye çapında faaliyet gösteren sektörün önde gelen firmaları ile görüşmeler yapılabilir ve bu firmaların Karaman Lojistik Merkezinde ofis ve depo hizmetleri vermeleri için çalışma yapılabilir. Bu tür firmaların Karaman'da çalışmaları Karaman'lı nakliye firmalarını da teşvik edebilir ve büyümelerini sağlayabilir.

Karaman Lojistik merkezi yerleşim planında kamyon garajı olarak belirlenen alanın özellikleri;

- Merkezin çıkış noktasında olması, bu şekilde merkezin kalan kısmında gereksiz kamyon ve tır trafiği engellenmiş olmaktadır.
- Kamyon ve tır şoförleri için banyo, kafeterya ve bekleme salonu imkânlarını sunması.
- Nakliye firmaları için ofisler,
- Güvenliği sağlayacak karakol binasının bu alanda olması,
- 10 adet depo ile farklı ürünlerin farklı ihtiyaçlara göre depolanması için gerekli altyapı,
- Depolardan Karayolu ve Demir yoluna doğrudan bağlantı,
- Kamyon ve vagonlardan birbirlerine mal aktarma imkânları,
- Depoların bir cephesinin kamyonlara diğer cephesinin vagonlara hizmet edebilmesi ve malların aktarılması,
- Büyük tır kantarının kamyon garajı alanı içerisinde olması,
- İdari bina ve diğer sosyal alanlara yakın olması,
- Kombine taşımacılık hizmetlerinin altyapısını oluşturması,

Kombine Taşımacılık; Sevk edilen ürünün ve bu ürünü taşıyan aracın, birlikte başka taşıma araçlarına yüklenmesi ve yükün indirileceği noktaya kadar en az iki taşıma modunu kullanması gerekir. Örneğin, Karaman ilinden yüklenen bir tırın, Mersin limanında RO-RO gemisine binmesi ve İtalya'nın Trieste limanına varması, Trieste limanında gemiden inip RO-LA olarak bilinen, tırları katar halinde taşıyan trenlere binip Avusturya'ya gitmesi gibi.



Yurtiçi nakliye hizmetlerinin verileceği kamyon garajının genişlemeye müsait bir ortamda olması özellikle Ofis ve depo sayısının kapasiteye bağlı olarak artacağı göz ardı edilmemelidir.

Sebze-Meyve Hali

Karaman ve çevre illerde üretilen tarım ürünlerinin dağıtımı, temizliği, paketlenmesi vb. gibi destek hizmetlerinin Lojistik Merkezde sağlanması aynı zamanda şehrin ihtiyaç duyduğu tarım ürünlerinin şehre dağıtımının daha kolay ve düşük maliyetler ile sağlanması için sebze ve meyve halinin Lojistik Merkez'de bulunması son derece faydalı olacaktır.

İhracat Taşımacılığına Yönelik Toplama Merkezi.

Maalesef Karaman menşeli uluslararası nakliye hizmeti veren bir firma Karaman'da yoktur. Karaman bu hizmetleri Konya, Mersin gibi diğer şehirlerde yerleşik nakliye firmalarından tedarik etmektedir. Yapılan anketlerde ortaya çıkan en büyük sorunlardan bir tanesi olan parsiyel ihraç ürünlerin düşük maliyetler ile taşıyamamasıdır. Yük Toplama Merkezi olarak adlandırabileceğimiz bir deponun hizmet vermesi, ihraç ürünlerin farklı üreticilerden toplanıp bu depoda biriktirilerek sevke hazır hale getirilme imkânları Uluslararası nakliye firmalarının Karaman'da ofisler açmalarını ve bu hizmetleri ilk elden vermelerini sağlayacaktır.

Toplama Merkezi içerisinde ürünlerin ambalajlanması, paketlenme ve paletleme hizmetleri verilebilecektir.

Bununla birlikte bu toplama merkezi sadece ihraç ürünlere değil, genel anlamda tüm ürün gruplarına depolama hizmeti verecektir. Sezonluk depolama ihtiyacı olan üretici firmaların, depolama ihtiyacı duyan diğer nakliye firmaların yanında vatandaşların da depolama ihtiyaçlarına cevap verebilecektir. Örneğin yaz tatilinde ev kirası vermek istemeyen bir öğrenci ev eşyalarını bu depoların içinde ayrılacak ve küçük bölümlerde depolayabilir. Bunun yanında az sayıda konteyner depolama hizmetlerini verebilecek ve buna uygun ekipmana sahip bir sundurma alanı da önemli bir hizmet yerine getirecektir.

Toplama Merkezi'nin doğrudan karayolu ve demiryolu bağlantısı mevcut olduğu gibi, Toplama Merkezi olarak adlandırdığımız alan ile kamyon garajındaki depoların arasından demiryolu geçmektedir. Bu yerleşim planına göre, Toplama Merkezi Kamyon garajındaki depolardan mal alabilecek aynı zamanda bu depolara sevkiyata hazır hale getirilen malları arada herhangi bir taşıt olmaksızın forklift veya el transpaletleri vasıtası ile aktarabilecektir. Ek olarak Soğuk hava Deposu ve Tehlikeli Eşya deposu toplama merkezi ile aynı alan içerisinde düşünülmüştür.

Toplama Merkezi alanında Sundurma olarak adlandırılan yanları açık üstü kapalı sahalarda hava şartlarından etkilenmeyen ürünler depolanabilecektir.

Soğuk Hava Deposu

Tarımsal üretimin yaygın olduğu Karaman'ın yanında Çumra gibi ilçelerin ürettiği ürünlerin belirli ısı seviyelerinde ve nem kontrollü ortamlarda depolanacakları, bu ürünlerin ambalajlanacağı, paketleneceği ve paletlenip, barkodlarının yapılandırılacağı depolar önemli bir ihtiyaç olarak göze çarpmaktadır. Özellikle bu tür ürünlerin Toplama Merkezine indirilip burada sevkiyata hazır hale getirildikten sonra Soğuk Hava Deposunda bekletilmeleri önerilmektedir.



Tehlikeli Madde Deposu

Mevcut ekonomik göstergelere göre böyle bir depoya ihtiyaç gözükmemektedir. Karaman'ın ürün çeşitliliğinin artması ile ortaya çıkabilecek bir hizmet türü olarak projeye eklenmiştir.

Benzin istasyonu

Lojistik Merkezlerinde lojistik ihtiyaçları vardır. Bu ihtiyaçlardan bir tanesi de merkeze gelen ve merkezden ayrılan araçların akaryakıt ikmali yapabilecekleri akaryakıt istasyonlarıdır. Kira ve işletme gelirleri açısından düşünüldüğünde lojistik merkez akaryakıt istasyonları bu merkezlerin en önemli gelir kaynaklarından bir tanesi olacaktır.

Araç Servisi

Lojistik merkezlerde mutlaka olması gereken Araç Servisi kurulduğu zaman kira geliri olarakta önemli katkı verecektir. Merkeze yük getiren veya merkezden yük almak için bekleyen araçlar araç servisinde, ihtiyaç duydukları tamir, yağ değişimi, lastik değişimi, elektrik tesisat gibi minor(küçük) problemleri çözebilirler.

Gümrük Sahası

Karaman Gümrük Müdürlüğü'nün Lojistik Merkez'de bulunması, ihraç ve ithal edilen ürünlerin aynı merkez içerisinde gümrükleme işlemlerinin yapılması önerilmektedir.

Gümrük Sahasının Özellikleri

- 47.000 metrekare alandan oluşmaktadır. Bu büyüklükte bir sahada 300 araç bekleme yapılabilir. Mevcut veriler ışığında Karaman gümrüğünde günlük 30 karayolu aracı işlem yaptırmaktadır. Bu sayının on yıl içerisinde 100 aracın üzerine çıkacağı öngörülmektedir.
- Gümrük Müdürlüğü ile aynı bina içerisinde Gümrük Müşavirliği firmaları için ofislere yer verilmiştir.
- Gümrük sahasının yanından geçen Demiryolu hattı ile vagonların gümrükleme işlemleri, taşınan malın fiziksel muayenesi rahatlıkla gerçekleştirilebilir.
- Geçici depolama ve antrepo alanlarına yakınlık.
- Konteyner depolama alanına yakınlık
- İthalat ve ihracat işlemleri için gerekli hizmetleri verecek bütün bina ve tesislere erişim kolaylığı.
- Avrupa ülkelerinde uygulanan Araç Dingil Tartı sisteminin gümrük sahası içinde bulunması.

Geçici Depolama

Geçici depolama; İthalatı yapılan ürünün maksimum 20 gün süre ile Gümrük yetkililerinin kontrol ve denetimi altında bulunan, kaldığı süre içerisinde KDV ve Gümrük vergileri için Teminat ödenmesine gerek olmayan depolar. Bunun yanında ihracat veya yeniden ihracat amacıyla geçici depolama yerlerine konulması talep edilen eşya, buralarda bir ay kalabilir.



Antrepo

İthalatı yapılan ürünün, malın serbest dolaşıma geçmeden önce farklı sebeplerden dolayı Gümrük vergisi ve KDV si ödenmeksizin bekletildiği, buna karşılık bu vergi miktarı kadar da teminatın ilgili gümrük müdürlüğüne ödendiği, süre sınırlaması bulunmayan, gümrük yetkililerinin kontrol ve denetimi altındaki depo türleridir. A,B,C,D,E,F olmak üzere 6 tip antrepo vardır.

Kantar ve tartı Hizmetleri;

Kantar ve Tartı hizmetlerini verecek 60 ton kapasiteli Tır Kantarı Kamyon Garajı ve Toplam Merkezine yakın bir alanda yer almalıdır. Buna ek olarak Avrupa ülkelerine ihracat taşıması yapacak tırların toplam tonajını verecek tartı sisteminin, araç dingilini ölçen kantar türünden olması önerilir. Avrupa ülkelerinde araçlara dingil başına ağırlık limiti uygulanmaktadır. Büyük tır kantarlarında dingil başına düşen yük miktarı ölçülemediğinden Türk tırları kantar cezaları ile karşı karşıya kalmaktadır.

Konteyner Depolama Alanı

35000 metrekare alan ayrılan konteyner depolama alanı, ihtiyaçlar arttıkça genişletebilir nitelikte olmalıdır. Bütün taşıma türlerinin kullandığı Konteyner kapları Intermodal taşıma türünün en önemli parçalarından bir tanesidir.

Intermodal Taşımacılık; farklı taşıma üniteleri veya aracıyla, birden fazla taşıma türü kullanılarak yapılan taşıma türüdür. Multimodal taşımacılık konteynerlerin ortaya çıkması ile gündeme gelmiştir. Standart kap niteliğindeki konteyner, yük için hem ulaştırma aracıdır; hem de ambalaj görevi görür. Ayrıca, taşıyan açısından bir yatırım olan konteyner genellikle, çoklu taşımanın ana malzemesini olarak kullanılmaktadır. Çoklu taşımanın ilk uygulamacıları konteyner operatörleridir. Çoklu taşıma bir yükün, satıcıyla alıcı arasında, en az iki taşıma sistemiyle ve tek yük senediyle taşınmasıdır. Anlaşılması için burada Konteynerin baz alınması gerektiğini söyleyebiliriz.

Silo Sahası

Tarım ürünlerinin depolanabileceği, Lisanslı Depoculuk Hizmetlerinin verilebileceği, doğrudan Karayolu ve Demiryoluna ulaşım bağlantısı olan bir alan olarak Lojistik merkezde yer alması önerilmektedir.

Depolama Alanları

Özel Sektör Lojistik Firmalar için ayrılan toplam 31.500 metrekare bir alanı kaplayan ve 4 adet depolama tesisinden oluşan özel depolama alanları proje içerisinde önerilmektedir. İşletmelerin farklı ihtiyaçlarına cevap verecek, çözüm üretecek alanlar olarak değerlendirilmelidir.

TCDD yatırımları.

Lojistik merkezlerin en önemli özelliklerinden birisi de farklı taşıma modlarının birbirleri ile entegre şekilde çalışmasının sağlanmasıdır. Karayolları bağlantıları ile ilgili Karaman'ın mevcut durumuna ek olarak demir yollarının mevcut durumunun analiz edilmesi de gereklidir.

Konya, Karaman, Mersin demiryolu hattı için son dönemde somut projeler ortaya çıkmış ve bu projelerin bazılarının yapımına başlanmış durumdadır. Bunlarda bir tanesi Konya- Karaman arasında mevcut hattın yanına inşa edilecek 2. Hat'tır.235 milyon TL ihale bedeli ve 40 aylık yapım süresi olan proje bittiğinde 102 km olan Konya – Karaman demiryolu mesafesinde çalışan trenlerin hızı 120

km'den 200 km'ye çıkarılacaktır. Mevcut hat altyapısının iyileştirilmesi ile Konya – Karaman demiryolu hattı yük ve yolcu taşımacılığı için önemli hizmetler vermeye başlayacaktır. Karaman – Mersin arası demiryolu hattının da konvansiyonel yük taşımacılığına elverişli hale getirilmesi ile de Konya ve Karaman'da üretim yapan ve ürünlerini Mersin limanı ile dış pazarlara gönderen ihracatçı firmalarımızın maliyetlerini düşürecektir. Bu noktada Karaman – Taşucu arasında inşa edilecek çift hatlı demir Yolu ise Konya, Karaman ve bu şehirlerin hinderlandında bulunan diğer şehirlerimizdeki üreticilere ve nakliye firmalarına rekabet üstünlüğünü yakalama fırsatları verecektir. Karaman özellikle gıda sektöründe Türkiye'nin en önde gelen şehirlerinden bir tanesidir ve bu sektörde transit süreler çok daha önemlidir.

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.

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. Karaman yükünü tüm hatlara ve özelde Mersin Limanına bekletilmeden ve limitlere boğulmadan ulaştırmak istemektedir. Bilinmesi gereken bir başka husus ise uluslararası taşımacılıkta demiryollarında herhangi bir tahdit uygulaması bulunmazken bu tahditlerin yurt içi taşımacılıkta uygulandığıdır. En basit ifade ile bir vagon yük bile olsa onun hemen Mersin'e taşınması gerekmektedir.

Tablo 21: Tren hareket saatleri

	62421	62415	62417	62419
EREĞLİ	06.00	-	-	-
AYRANCI	06.32	-	-	-
SU DURAĞI	06.54	-	-	-
KARAMAN	07.10	10.45	14.25	19.00
ARIKÖREN	07.34	11:09	14:49	19:24
ÇUMRA	07:47	11.22	15.02	19.37
KAŞINHAN	08.03	DURMAZ	15.18	19.53
KONYA (Varış)	08.16	11.50	15.31	20.06
	62412	62414	62416	62422
KONYA	09.15	12.05	17.30	20.40
KAŞINHAN	09.30	12.20	DURMAZ	20.56
ÇUMRA	09.46	12.36	18.00	21.12
ARIKÖREN	09.59	12.50	18.13	21.25
KARAMAN (Varış)	10.23	13.14	18.37	21.49
KARAMAN	-	-	-	21.51
SU DURAĞI	-	-	-	22.05
AYRANCI	-	-	-	22.27
EREĞLİ (Varış)	-	-	-	22.59

Yukardaki tabloda Konya – Karaman – Ereğli merkezleri arasındaki tren kalkış saatleri verilmiştir. Buna göre hem Konya hem de Ereğli - Karaman arası tren süresi yaklaşık 1 saat 10 dakikadır. Buna ek olarak Karaman – Yenice Mersin istasyonu arası ise yaklaşık olarak 5 saattir. Süreler verilirken beklemler dikkate alınmamıştır.

Araç ve Ekipman

Karaman Lojistik Merkezinde yukarda bahsedilen tesislerin amacına yönelik çalışabilmesi için aşağıda listesi verilen araç ve ekipman Lojistik merkez bünyesinde bulundurulması önerilir.

1. Lokomotif
2. Forkliftler
3. Konteyner Yükleme, indirme ve elleçleme makinası
4. Dökme ve Kutulu yükler için Bantlar
5. Helezonlar

Tablo 22:Tesisler için önerilen Alanlar

		Tesis ve Diğer Alanlar	Metrekare
A	1	Yönetim ve Ofisler için Bina	5400
B	2	Araç Park Sahası	4800
C	3	Yeşil Alan	22100
D	4	Karakol Binası	200
E	5	Tır Kantarı ve Tesfiye	300
F	6	Kamyon ve Tır Garajı	50000
G	7	Yük Toplama Merkezi	43000
H	8	Benzin İstasyonu sadece tesfiye	6400
I	9	Araç Servisi	4800
J	10	Cami	1600
K	11	Sağlık ocağı	1600
L	12	Gümrük Binası ve Gümrük Sahası	47000
M	13	Geçici Depolama	22300
N	14	Antre Depo	21600
O	15	Konteyner Depolama Sahası	35000
P	16	Lisanslı Depo ve Silo Sahası	24700
R	17	Yanıcı / Parlayıcı Malzeme Deposu	8000
S	18	Soğuk Hava Deposu	8000
U	19	Özel Sektör Depolama alanı	31500
V	20	Diğer Alanlar	14000
Z	21	TCDD	96000
	22	Sebze ve Meyve Hali	45000
	23	Yollar	32000
		Toplam	525300

Tesis için 700.000 m² alan ayrılmış olup bugünün ticaret hacmi koşullarına göre Lojistik Merkez için 525.300 m² üzerine kurulması düşünülmüş olup kalan 175.000 m² 'lık alan ticaret hacmine göre Lojistik Merkez için genişleme sahası olarak düşünülmüştür.



YEDİNCİ BÖLÜM

7. LOJİSTİK MERKEZİ MALİYETLER VE GELİRLER

7.1.Yatırım Maliyeti

Bu bölümde Karaman ilinde kurulması öngörülen lojistik merkez projesine ilişkin yatırım maliyeti detaylı olarak hesaplanmaktadır. Öngörülen yatırım 3 bölümden oluşmaktadır. Bunlardan TCDD yatırımı ve özel firmaların yatırım sahası ayrı tutularak optimum faydayı verecek Lojistik Merkez'in yatırım maliyet ve gelir analizleri yapılmıştır.

7.1.1. Gerçekleştirilecek Yatırımlar

Kurulması düşünülen Karaman Lojistik Merkezinde yer alması gerekli bina ve tesisler aşağıda tablo haline verilmiştir.

Tablo 23:Karaman Lojistik Merkez Tesisleri Yatırım Fizibilitesi

(Toplam m ² /ünite sayısı=ünite m ² 'si)		Toplam Alan(m ²)	Birim Maliyet	Toplam Maliyet (€)
A	Yönetim ve Ofisler için Bina	5400	210	1134000
A.1	İdari Bina	1 ünite	500	
A.2	Toplantı Salonu	1 ünite	200	
A.3	Restoran	1 ünite	250	
A.4	Üniversite için derslikler	4 ünite	200	
A.5	Laboratuvar/Kontrol Merkezi	1 ünite	200	
A.6	Bankalar	3 ünite	600	
A.7	Kargo Şirketleri için Ofis ve Depolar	4 ünite	600	
A.8	Sigorta şirketleri için Ofisler	5 ünite	300	
A.9	Uluslar Arası Nakliye Şirketleri için Ofisler	5 ünite	300	
A.10	Gemi acentaları için Ofisler	5 ünite	300	
A.11	Demiryolu Taşımacıları için Ofisler	5 ünite	300	
A.12	Dış Ticaret Firmaları için Ofisler	10 ünite	600	
A.13	Kosgeb, Mevka, Eximbank vs.	5 ünite	300	
A.14	Ticaret ve Sanayi odaları İrtibat Büroları	2 ünite	100	
A.15	Noter	1 ünite	100	
A.16	Mescit	1 ünite	50	
A.17	Kafeterya	1 ünite	100	
A.18	Market	1 ünite	200	
A.19	Misafirhane	1 ünite	200	
B	Araç Park Sahası	4800	8	38400
C	Yeşil Alan	22100	14	309400



D	Karakol Binası	1 Ünite	200	210	42000
---	----------------	---------	-----	-----	-------

E	Tır Kantarı ve Tesfiye	1 ünite	300		30000
---	------------------------	---------	-----	--	-------

F	Kamyon ve Tır Garajı		50000		
F.1	Araç park Sahası	1 ünite	43600	8	348800
F.2	Ofisler	18 ünite	1200	210	252000
F.3	Kafeterya	1 ünite	100	210	21000
F.4	Banyo	1 Ünite	100	210	21000
F.5	Ofis + Depo	10 Ünite	5000	140	700000

G	Yük Toplama Merkezi		43000		
G.1	Ofis		200	210	42000
G.2	Depo		9960	140	1394400
G.3	Araç Park Sahası		28440	8	227520
G.4	Sundurma veya Açık Depolama		4400	12	52800

H	Benzin İstasyonu sadece tesfiye	1 ünite	6400	3	19200
---	---------------------------------	---------	------	---	-------

I	Araç Servisi	1 Ünite	4800		
I.1	Park sahası		4000	8	32000
I.2	Tamirhane / Servis Binası		800	140	112000

J	Cami		1600		
J.1	Bahçe		1000	8	8000
J.2	Cami Binası		600	210	126000

K	Sağlık ocağı		1600		
K.1	Bahçe		1400	8	11200
K.2	Sağlık ocağı Binası		200	210	42000

L	Gümrük Binası ve Gümrük Sahası		47000		
L.1	Gümrük Binası	1 Ünite	1000	210	210000
L.2	Gümrük Müşavirliği firmaları için ofisler	15 Ünite	1500	210	315000
L.3	Araç Park Sahası		44200	8	353600
L.4	Araç Dingilini Ölçen Kantar	1 Ünite	300		10000

M	Geçici Depolama		22300		
M.1	Depo	1 Ünite	6400	140	896000
M.2	Sundurma	1 Ünite	6000	12	72000
M.3	Park Sahası		9900	8	79200



N	Antre Depo		21600		
N.1	Depo	1 Ünite	6400	140	896000
N.2	Park Sahası		15200	8	121600

O	Konteyner Depolama Sahası		35000	8	280000
----------	----------------------------------	--	--------------	---	---------------

P	Lisanslı Depo ve Silo Sahası		24700	8	197600
----------	-------------------------------------	--	--------------	---	---------------

R	Yanıcı / Parlayıcı Malzeme Deposu		8000		
R.1	Depo		1600	140	224000
R.2	Park Sahası		6400	8	51200

S	Soğuk Hava Deposu		8000		
S.1	Depo		2400	140	336000
S.2	Park Sahası		5600	8	44800

T	Teknik Altyapı				
T.1	Yol ve Oto park		50000	13	650000
T.2	Elektrik hattı		30000	3	90000
T.3	Elektrik tesisi, Trafo	1 ünite			600000
T.4	Elektrik ana iletim hattı		250	1000	250000
T.5	İçme Suyu		2500	50	125000
T.6	Su Deposu	1 Ünite			12000
T.7	Kanalizasyon		2500	30	75000
T.8	Yağmur Suyu		2500	50	125000
T.9	Doğalgaz		4000	50	200000
T.10	Doğalgaz iletim hattı		500	1000	500000

U	Firma Tesisleri				
U.1	Depolama Alanları, Arazi tesfiye	4 Ünite	31500	4	126000

V	Diğer Alanlar				
	Atık Toplama		10000	10	100000
	Giriş Kapısı		50	225	11250
	Atık toplama birimleri		40	300	12000
	Çevre Güvenlik Kuş Ağı Tel Örgü		4000	10	40000
	Jeneratör		6	8000	48000
	Bilişim Sistemleri		1	100000	100000
	Binek oto		1	15000	15000
	Projelendirme ve Müşavirlik				450000



Y	ARAÇLAR	
Y.1	Lokomotif	
Y.2	Forkliftler	
Y.3	Transpaletler	
Y.4	İstif Makineleri	
Y.5	Reach truck	
Y.6	Yükleme bantları (Kutular için)	
Y.7	Yükleme bantları (Dökme Yükler için)	
Y.8	Rafli Depolama Alanları	

Z	TCDD	
Z.1	İstasyon	TCDD
Z.2	Aktarma Merkezi	TCDD
Z.3	Vagon bekleme Sahaları	TCDD
Z.4	Demiryolu Ray İnşaatı (Merkez içerisinde)	TCDD
Z.5	Yükleme ve Boşaltma Rampaları	TCDD

TOPLAM YATIRIM MİKTARI	12.579.970
-------------------------------	-------------------

7.2.Karaman Lojistik Merkez Hizmet Tesisleri Yıl Bazında Detay Gelir Tablosu

Aşağıdaki tabloda Karaman Lojistik Merkezi içerisinde hizmet üretmesi beklenen tesis ve binaların üreteceği hizmetlerden elde edecekleri gelirler hesap edilmiştir. Hesaplama yapılırken aşağıdaki kriterler dikkate alınmıştır.

- Tesis ve ofis doluluk oranı % 50 olarak hesaplanmıştır.
- Kira bedeli bugünün şartlarında alt raîç bedelleri üzerinden hesaplanmıştır.
- Senelik artışlara doluluk oranları % 20 hesap edilmiştir. % 20 belirlenirken %8 senelik olağan kira artışı, % 7 doluluk oranının artması ve % 5 ise iş hacmine bağlı olarak artacak talepten dolayı yeni kiraya verilecek alanlarda yapılacak kira artışı hesap edilmiştir.
- Kamu yararı gözetilen alanlar için herhangi bir gelir hesaplanmamıştır.
- Tesis ve ofis gelirleri İşletme ve Kira geliri olarak hesap edilmiştir.



Tablo 24:Karaman Lojistik Merkez Hizmet Tesisleri Yıl Bazında Gelir Tablosu

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
A Yönetim ve Ofisler için Bina / Kira								
A.1 İdari Bina								
A.2 Toplantı Salonu								
A.3 Restoran(kira)	5.000 €	6.000 €	7.200 €	8.640 €	10.368 €	12.442 €	14.930 €	17.916 €
A.4 Üniversite için derslik-ler		0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
A.5 Laboratuvar/Kontrol Merkezi (İşletme)	15.000 €	18.000 €	21.600 €	25.920 €	31.104 €	37.325 €	44.790 €	53.748 €
A.6 Bankalar(Kira)	15.000 €	18.000 €	21.600 €	25.920 €	31.104 €	37.325 €	44.790 €	53.748 €
A.7 Kargo Şirketleri için Ofis ve Depolar(Kira)	10.000 €	12.000 €	14.400 €	17.280 €	20.736 €	24.883 €	29.860 €	35.832 €
A.8 Sigorta şirketleri (Kira) için Ofisler	6.000 €	7.200 €	8.640 €	10.368 €	12.442 €	14.930 €	17.916 €	21.499 €
A.9 Uluslar Arası Nakliye Şirketleri için Ofisler (Kira)	6.000 €	7.200 €	8.640 €	10.368 €	12.442 €	14.930 €	17.916 €	21.499 €
A.10 Gemi acentaları için Ofisler (Kira)	6.000 €	7.200 €	8.640 €	10.368 €	12.442 €	14.930 €	17.916 €	21.499 €
A.11 Demiryolu Taşımacıları için Ofisler(Kira)	6.000 €	7.200 €	8.640 €	10.368 €	12.442 €	14.930 €	17.916 €	21.499 €
A.12 Dış Ticaret Firmaları için Ofisler(Kira)	12.000 €	14.400 €	17.280 €	20.736 €	24.883 €	29.860 €	35.832 €	42.998 €
A.13 KOSGEB, MEVKA, Eximbank vs.(Kira)	6.000 €	7.200 €	8.640 €	10.368 €	12.442 €	14.930 €	17.916 €	21.499 €
A.14 Ticaret ve Sanayi odaları İrtibat Büroları								
A.15 Noter(Kira)	3.500 €	4.200 €	5.040 €	6.048 €	7.258 €	8.709 €	10.451 €	12.541 €
A.16 Mescit								
A.17 Kafeterya(Kira)	3.500 €	4.200 €	5.040 €	6.048 €	7.258 €	8.709 €	10.451 €	12.541 €
A.18 Market(Kira)	10.000 €	12.000 €	14.400 €	17.280 €	20.736 €	24.883 €	29.860 €	35.832 €
A.19 Misafirhane(İşletme)	10.000 €	12.000 €	14.400 €	17.280 €	20.736 €	24.883 €	29.860 €	35.832 €
YILLIK TOPLAM	114.000 €	136.800 €	164.160 €	196.992 €	236.390 €	283.668 €	340.402 €	408.483 €



		2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
E	Tır Kantarı/ İşletme	4.000 €	4.800 €	5.760 €	6.912 €	8.294 €	10.783 €	14.018 €	18.223 €
F	Kamyon ve Tır Garajı / İşletme	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
F.1	Araç park Sahası	1.500 €	1.800 €	2.160 €	2.592 €	3.110 €	3.732 €	4.479 €	5.375 €
F.2	Ofisler	25.000 €	30.000 €	36.000 €	43.200 €	51.840 €	62.208 €	74.650 €	89.580 €
F.3	Kafeterya	2.000 €	2.400 €	2.880 €	3.456 €	4.147 €	4.977 €	5.972 €	7.166 €
F.4	Banyo	1.000 €	1.200 €	1.440 €	1.728 €	2.074 €	2.488 €	2.986 €	3.583 €
F.5	Ofis + Depo	40.000 €	48.000 €	57.600 €	69.120 €	82.944 €	99.533 €	119.439 €	143.327 €
	YILLIK TOPLAM	69.500 €	83.400 €	120.080 €	120.096 €	144.115 €	172.938 €	207.526 €	249.031 €

		2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
G	Yük Toplama Merkezi / Kira		60.000 €	72.000 €	86.400 €	103.680 €	124.416 €	149.299 €	179.159 €
G.1	Ofis								
G.2	Depo								
G.3	Araç Park Sahası								
G.4	Sundurma veya Açık Depolama								

		2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
H	Benzin İstasyonu / Kira	20.000 €	24.000 €	28.800 €	34.560 €	41.472 €	49.766 €	59.720 €	71.664 €

		2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
I	Araç Servisi / Kira	15.000 €	18.000 €	21.600 €	25.920 €	31.104 €	37.325 €	44.790 €	53.748 €
I.1	Park sahası								
	Tamirhane / Servis								
I.2	Binası								



KARAMAN İLİ | Lojistik Merkezi Ön Fizibilite Raporu

L	Gümrük Binası ve Gümrük Sahası	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
L.1	Gümrük Binası								
L.2	Gümrük Müşavirliği firmaları için ofisler (Kira)	30.000 €	36.000 €	43.200 €	51.840 €	62.208 €	74.650 €	89.580 €	107.495 €
L.3	Araç Park Sahası (işletme)	25.000 €	30.000 €	36.000 €	43.200 €	51.840 €	62.208 €	74.650 €	89.580 €
L.4	Araç Dingilini Ölçen Kantar (işletme)	1.500 €	1.800 €	2.160 €	2.592 €	3.110 €	3.732 €	4.479 €	5.375 €
	YILLIK TOPLAM	56.500 €	67.800 €	81.360 €	97.632 €	117.158 €	140.590 €	168.708 €	202.450 €

M	Geçici Depolama Kira	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
M.1	Depo		24.000 €	28.800 €	34.560 €	41.472 €	49.766 €	59.720 €	71.664 €
M.2	Sundurma								
M.3	Park Sahası								

		2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
N	Antre Depo Kira				25.000 €	30.000 €	36.000 €	43.200 €	51.840 €
N.1	Depo								
N.2	Park Sahası								

		2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
O	Konteyner Depolama Sahası (işletme)	10.000 €	12.000 €	14.400 €	17.280 €	20.736 €	24.883 €	29.860 €	35.832 €

		2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
P	Lisanslı Depo ve Silo Sahası (Kira)			10.000 €	12.000 €	14.400 €	17.280 €	20.736 €	24.883 €

		2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
R	Yanıcı / Parlayıcı Malzeme Deposu					20.000 €	24.000 €	28.800 €	34.560 €
R.1	Depo								
R.2	Park Sahası								

		2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
S	Soğuk Hava Deposu (Kira)			15.000 €	18.000 €	21.600 €	25.920 €	31.104 €	37.325 €
S.1	Depo								
S.2	Park Sahası								



Yukarıda detayı verilen gelirleri genel hizmet türüne göre gruplandırarak incelediğimiz aşağıdaki tabloda Lojistik Merkezin yıllık gelir rakamları hesap edilmiştir.

Dikkat çekeceği üzere bazı hizmetlerin verileceği tesislerin karşılığına belirli yıllar için gelir hesap edilmemiştir. Lojistik Merkez Kurulurken bütün yatırımı biranda yapmak Lojistik Merkezin kendi kendine yapılanmasına, ihtiyaçları ölçmesine imkân tanımayacaktır. Örneğin hiç ihtiyaç yokken Tehlikeli Madde deposunun projenin başında inşa edilmesi tamamen atıl bir yatırım olacaktır. Yapılan araştırmalar neticesinde bazı tesislerin ihtiyaç hasıl oldukça inşa edilmesi uygun olacaktır.

Projede 2017 yılına ait gelir gösterilen tesisler Karaman ili işletmelerinin başlangıçta talep edecekleri ihtiyaçları karşılamaları ve gelir getirme olanakları nedeni ile tercih edilmiştir. Özellikle akaryakıt istasyonu, kamyon ve tır garajı, gümrük sahası hem ihtiyacı karşılayacak hem de Lojistik Merkezin önemli gelir getirici unsurları arasında yer alacaklardır. Tabi bütün bu organizasyonun yapılacağı, Lojistik işletmelerin ticari faaliyetlerini yürütecekleri idari bina ayrıca öneme haizdir. Bu tesislerin 2017 yılında hizmete başlamaları öngörülmüştür.

Yük toplama Merkezinin 2018 yılında faaliyete geçmesi için özellikle 2017 yılında kamyon ve Tır garajında kurulan depoların doluluk oranları incelenmeli, ihtiyacın belirlenmesi durumunda Toplama Merkezi deposunun da hizmete alınması icap edecektir.

Geçici depolama sahasının yine 2018 yılında hizmete gireceği öngörülmüştür.

Soğuk hava deposunun 2019 yılında hizmete gireceği düşünülmüştür. Bu tesisin de kurulması için özellikle Kamyon ve Tır garajı içerisinde bulunan depoların taleplere ihtiyaç verememesi beklenmelidir.

Antrepo tesisinin hizmete girmesi de geçici depolama alanının doluluğu ve ithalatçı firmaların talepleri ile orantılı olarak düşünülmelidir.

Tablo 25: Lojistik merkez gelir kalemleri

	Gelir Kalemi	2017 (€)	2018 (€)	2019 (€)	2020 (€)	2021 (€)	2022 (€)	2023 (€)	2024 (€)	2025 (€)
A	Yönetim ve Ofisler için Bina / Kira	114.000	136.800	164.160	196.992	236.390	283.668	340.402	408.483	490.179
E	Tır Kantarı / Kira	4.000	4.800	5.760	6.912	8.294	10.783	14.018	18.223	21.867
F	Kamyon ve Tır Garajı / Kira	69.500	83.400	100.080	120.096	144.115	172.938	207.526	249.031	298.837
G	Yük Toplama Merkezi / Kira		60.000	72.000	86.400	103.680	124.416	149.299	179.159	214.991
H	Benzin İstasyonu / Kira	20.000	24.000	28.800	34.560	41.472	49.766	59.720	71.664	85.996
I	Araç Servisi / Kira	15.000	18.000	21.600	25.920	31.104	37.325	44.790	53.748	64.497
L	Gümrük Binası ve Gümrük Sahası	56.500	67.800	81.360	97.632	117.158	140.590	168.708	202.450	242.940
M	Geçici Depolama		24.000	28.800	34.560	41.472	49.766	59.720	71.664	85.996
N	Antre Depo				25.000	30.000	36.000	43.200	51.840	62.208
O	Konteyner Depolama Sahası	10.000	12.000	14.400	17.280	20.736	24.883	29.860	35.832	42.998
P	Lisanslı Depo ve Silo Sahası			10.000	12.000	14.400	17.280	20.736	24.883	29.860
R	Yanıcı / Parlayıcı Malzeme Deposu					20.000	24.000	28.800	34.560	41.472
S	Soğuk Hava Deposu			15.000	18.000	21.600	25.920	31.104	37.325	44.790
	TOPLAM	289.000	430.800	541.960	675.352	830.422	997.336	1.197.882	1.438.860	1.726.632

7.3. Altyapı Tesisleri

7.3.1. Yol Altyapısı

Merkezin karayolu bağlantısı mevcut olup, sadece tesis içi yollara gereksinim olacaktır. Lojistik Merkezi içinde ulaşımı sağlamak için ana caddesinde 20 şer metreden 2 yönlü yollar ile aralarında 20 metre yeşil alan kalacak şekilde 60 metre genişliğinde ana yol ve 20 metre genişliğinde dağıtıcı yollar öngörülmüştür.

7.3.2. İçme Suyu Altyapısı

Merkezin içme suyu kaynağının OSB ile aynı ana şebekeden karşılanacağı düşünülmüştür. Su tüketimi sezonluk ve günlük düzeyde çok değişmektedir. Bu nedenle tüketim tahmini oldukça zordur. Merkezdeki tesislerin ortalama tüketim tahminleri ve benzer örneklerden yararlanılarak su deposu hacmi belirlenmiştir. Su deposu ve ana şebekenin OSB ile entegre olarak inşa edilmesi ve kullanılması her iki bölge için verimlilik ve maliyet avantajı sağlayacaktır.

Tüketimdeki dalgalanmalar entegre sistemlerde daha iyi yönetilebilmektedir. Lojistik merkezi için arazinin en yüksek noktalarından birinde 50.000 m³ hacminde su deposu öngörülmüştür. Hazırlanan plan taslağı ve işletme sayısı dikkate alınarak bu metrajlar verilmiştir. Bu değerler detaylı uygulama projeleri aşamasında kesinleşecektir. Bu değerler merkezin taslak projesi esas alınarak hesaplanmış olup, uygulama projeleri aşamasında revize edilmelidir.

7.3.3. Yağmur Suyu Altyapısı

Merkezin yağmur suyu şebeke uzunluğu mevcut taslak plana göre 2.500 m dir. Projedeki yol sisteminin aynı şekilde uygulanması durumunda bu değer esas alınacaktır. Tesislerin inşası sırasında yüzey sularının toprağa nüfuzu söz konusu olmayacaktır. Merkez sınırları içinde yılda yaklaşık 50.000 m³ yağmur suyunun biriktirilme potansiyeli bulunmaktadır. Temizlik ve çevre sulamasında kullanılabilecek bu suyun değerlendirilmesi gerekir. Uzun vadede yağmur suyunu toplamak ve geri kullanılmasını sağlamak amacıyla arazinin en alt kotunda toplama suyu deposu ve pompa sistemi kurulması önerilmektedir. Bu değerler merkezin taslak projesi esas alınarak hesaplanmış olup, uygulama projeleri aşamasında revize edilmelidir.

7.3.4. Atık Su Altyapısı

Merkezin atık sularının OSB ana şebekesine bağlanması ve arıtma işlemlerinin OSB tesislerinde gerçekleştirilmesi önerilmektedir. Lojistik merkezde arıtma tesisi gerektirecek atık suyun oluşması beklenmemektedir. Bütün tesislere hizmet verecek ortak kullanım kanalizasyon şebeke uzunluğu 2.500 metre olarak hesaplanmıştır. Bu değerler merkezin taslak projesi esas alınarak hesaplanmış olup, uygulama projeleri aşamasında revize edilmelidir.

7.3.5. Katı Atık Toplama, Arıtma ve Depolama

Lojistik faaliyetlerinde ortaya çıkan atık türü çoğunlukla ambalaj atıklarıdır. Palet ve ambalaj atıkları geri dönüşüme uygun olmaktadır. Merkezde geri dönüşüm tesisi gerektirecek ölçekte atık oluşması beklenmemektedir. Atıkların değerlendirilmek üzere uygun şekilde toplanması için her tesise özel konteynerler yerleştirilmesi, merkez içinde genel bir atık depolama alanı oluşturulması öngörü-



mehtir. Katı atıkların türlere göre ayrıştırılması, toplanması ve ayrı ayrı depolanması için gerekli teçhizat ve araçların sağlanması öngörülmektedir.

7.3.6. Elektrik ve Aydınlatma Altyapısı

Merkezin toplam enerji ihtiyacı her bir tesisin özellikleri, kullanım miktarlarına göre belirlenmektedir. Depolar soğuk donuk veya kuru yük depolama amaçlı kullanımlarına paketleme yapıp yapılmamasına ve işlem hacmine göre elektrik tüketimi sezon bazında önemli farklılıklar göstermektedir. Merkezin toplam ihtiyacının Yüksek olması durumunda yeterli olabilecek ve OSB elektrik ana şebekesiyle entegre çalışabilecek bir sistem önerilmektedir

7.3.7. Yatırım Planı ve İş Takvimi

Yatırım uygulama projelerinin (mühendislik, müşavirlik ve uygulama) 2014 yılı içinde tamamlanması ve fiziki yatırıma 2015 yılı başında başlanması, ilk etap yatırımlarının 2016' de tamamlanması öngörülmektedir. İkinci etap yatırımları için (firmaların üst yapı yatırımlarının) 2018 yılında yatırıma başlanması ve 2018 yılında tamamlanması öngörülmektedir. Demiryolu istasyonu ve tesislerinin 2016 yılı sonunda tamamlanması öngörülmektedir.

7.4.Yatırım Giderleri

Lojistik Merkezde merkez yönetiminin altyapı ve sosyal tesisleri inşa etmesi ve arazileri tesviye ederek firmaların yatırımlarına hazır hale getirmesi gerekmektedir. Firmalar ise kendi ihtiyaçlarına göre üst yapı (depo, antrepo, silo vb.) yatırımları yapması öngörülmektedir. Depo alanı büyüklükleri taslak planda/vaziyet planında gösterilmiştir.

7.5.Mali Değerlendirme

7.5.1. Kabuller

Yatırımın amacı özel sektör yatırımlarını teşvik etmek olduğundan ve kar amacı güdülmediğinden Kamu Yatırımı olarak öngörülmektedir. Yatırım için gerekli kaynağın öz kaynaklardan ve hibe kaynaklarından sağlanması öngörülmektedir. Kredi kullanımı öngörülmediğinden faiz ve kredi ödemeleri hesaplama kapsamı dışında bırakılmıştır.

Yatırım kararı, uygulama projeleri, izin, onay ve ruhsat işlemlerinin 2014 yılında hazırlanması gerekmektedir. Yatırıma 2015 yılı başında başlanması, 1. Etap yatırımların 2016 yılında tamamlanması öngörülmüştür. İkinci etap yatırımların 2018 yılında başlaması ve 2018 yılında tamamlanması ile merkezin doluluk oranının % 50' e ulaşması beklenmektedir. Öngörülen yatırımların tamamı yatırımcıları teşvik etmek ve ortak ihtiyaçların karşılanmasına yöneliktir. Firmalarca yapılacak yatırımların maliyet ve gelir hesapları ise fizibilite kapsamı dışında bırakılmıştır. Firmalara yönelik talep ve potansiyel araştırması depo büyüklüğü, depo sayısı, destek birimleri ve altyapı tesisi ihtiyacının hesaplanması amacıyla yapılmıştır.

7.5.2. Lojistik Merkez İşletme Giderleri

Bu kapsamdaki merkezler kar amacı olmayan kurum veya şirketler tarafından yönetildiğinden yıllık işletme gelir ve giderlerinin eşit olması esastır. Sadece belirli bir kısım gelir sonraki yıllarda yapılacak yatırımlar için ayrılabilir.



Lojistik Merkez içindeki ortak kullanıma ve hizmetlere yönelik maliyetler işletmelerden aidat katkı payı olarak alınır. Aidat ve katkı payları tesis büyüklüğüne ve altyapı kullanım düzeylerine göre hesaplanır. Lojistik merkezdeki alanlar kiraya verileceğinden ve personelin büyük çoğunluğu kiracı (işletmeci) firmalar tarafından karşılanacaktır. Bu doğrultuda lojistik merkezin işletme kısmında 8 personel görevlendirilmesi önerilmektedir. Personel giderleri hesaplanırken sigorta vb. giderlerde göz önünde bulundurulmuştur.

Tablo 26: Lojistik merkez Personel ve Yönetim Giderleri

Personel Giderleri	Personel sayısı	Maaş	Yıllık toplam
Müdür	1	2.000 €/ay	24.000€
Müdür Yardımcısı	1	1.500 €/ay	18.000€
İdari Personel	2	700 €/ay	16.800€
Teknik personel	2	700 €/ay	16.800€
İşçi	2	600 €/ay	14.400€
Personel Toplam	8		90.000€

Tablo 24:Yönetim idari Giderleri			
			Yıllık top-
Yakıt ve Akaryakıt G.			5000€
Enerji Giderleri			30000€
Su Gideri			4000€
Haberleşme			10000€
Genel Giderler			10000€
Bakım Onarım			10000€
Beklenmeyen Giderler			15000€
Yönetim idari Giderleri Toplam			84000€
Yıllık işletme Giderleri			174.000€

Lojistik merkezin yıllık işletme giderleri 174.000€ olarak hesaplanmış olup 2023 yılına kadar yıllık ortalama %7'lik bir artışla giderleri hesapladığımızda yıllara göre dağılım tablodaki gibidir.

Tablo 27: Yıllara göre gider dağılım öngörüsü

2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
174.000 €	186.180 €	199.212 €	213.157 €	228.078 €	244.044 €	261.127 €

7.5.3. Lojistik Merkez Finansal Analiz

Finansal analizde 2014 yılına proje hazırlık çalışmalarının yapılması, Yatırıma 2015 yılında başlanması planına göre hesaplama yapılmıştır. Yatırımın 2020 yılında tamamlanması, işletmeye 2016 yılı sonunda ilk yatırımları takiben başlanması, 2016-2018 döneminin yatırım ve işletmeye başlama dönemi olması planlanmıştır.

Yük hesabı, talep analizi ve diğer projeksiyonlar 2023 yılı hesaplamasına dayandığından finansal analizde de aynı hedef yıl kabul edilmiştir. Net bugünkü değer hesabı 2014 yılı başlangıcı esas alınarak yapılmıştır. Yukarıdaki bölümlerde öngörülen arazi büyüklüğü, toplam parsel sayısı, tesis



sayısı ve büyüklükleri ile altyapı planlamasına göre toplam sabit Yatırım tutarı (kamulaştırma ve altyapı dahil) net bugünkü değer üzerinden 12.579.970 Avro olarak hesaplanmıştır.

Proje kapsamında etüd edilen 900.000 metrekare alanın 375.000 metrekarelik kısmının Lojistik Merkez kapsamı dışında bırakılması ve TCDD tarafından kısa sürede yatırıma başlanması önerilmektedir. Lojistik Merkez ilanı ve tüzel kişiliğin oluşmasını takiben, imar planı ve parselasyon planlarının onayı sonrasında parseller yatırımcılara tahsis edilebilir. Yatırımcıların tahsis aldıkları parsellerde üstyapı yatırımlarına 2 yıl içinde başlaması (2016 yılı başında) ve yatırıma başladıktan sonra en geç 5 yıl içinde (2020 yılında) tamamlaması öngörülmektedir.

Tablo 28: Lojistik Merkez Yıllık Gelir ve Gider Tablosu

Yıl	Gelir €	Gider €
2017	289.000	174.00
2018	430.800	186.180
2019	541.960	199.212
2020	675.352	213.157
2021	830.422	228.078
2022	997.336	244.044
2023	1.197.882	261.127

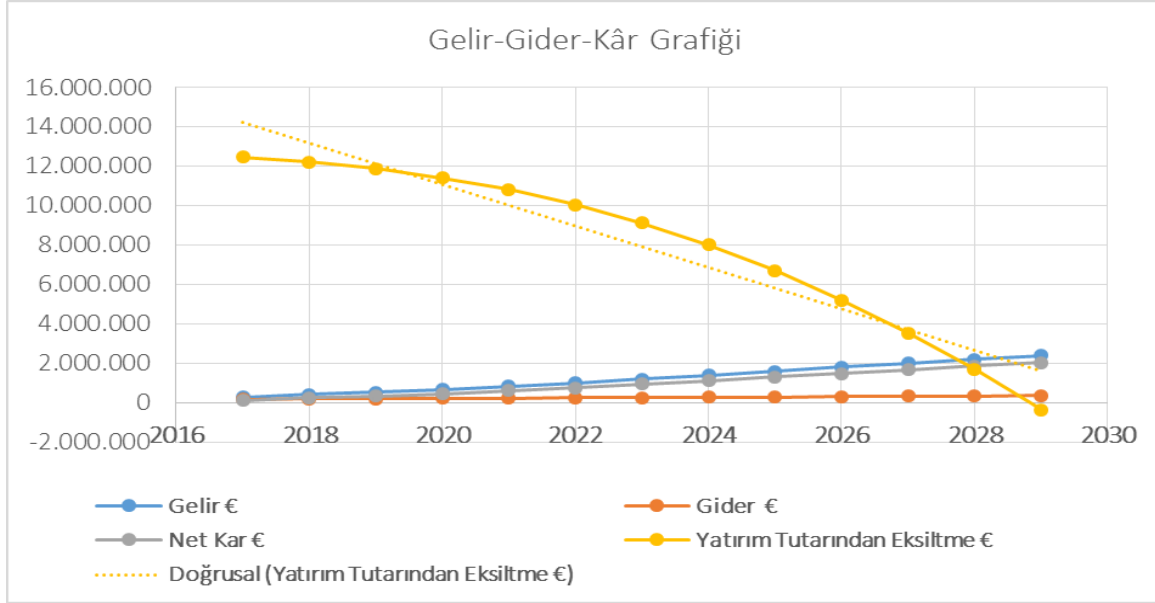
Lojistik merkezin yıllara göre gelir artışlarında merkezin doluluğu, tesislerin faaliyete geçmesi gibi birçok husus göz önünde bulundurulmuş olup, ilgili bölümde yıl bazında detaylı gelir tablosunda artışlar detaylı olarak erilmiştir. Yıllara göre giderlerde yıllık olarak ortalama %7'lik bir artış öngörüsü ile yıllara göre hesaplamalar yapılmıştır. Burada dikkat edilecek önemli bir husus yıllara göre gelirlerde yeni tesislerde devreye girdikçe bu tesisler personelleri ve merkeze olacak getirileri ile birlikte devreye girecektir. İlerleyen her dönemde lojistik merkez işletmesinde kar marjı oldukça yükselmektedir.

Tablo 29: Lojistik Merkezi Amortisman Analizi

Yıl	Gelir €	Gider €	Net Kar €	Yatırım Tutarından Eksiltme €
		İşletme Gideri		12.579.790
2017	289.000	174.000	115.000	12.464.790
2018	430.800	186.180	244.620	12.220.170
2019	541.960	199.212	342.748	11.877.422
2020	675.352	213.157	462.195	11.415.227
2021	830.422	228.078	602.344	10.812.883
2022	997.336	244.044	753.292	10.059.591
2023	1.197.882	261.127	936.755	9.122.836
2024	1.398.428	278.210	1.120.218	8.002.618
2025	1.598.974	295.293	1.303.681	6.698.937
2026	1.799.520	312.376	1.487.144	5.211.793
2027	2.000.066	329.459	1.670.607	3.541.186
2028	2.200.612	346.542	1.854.070	1.687.116
2029	2.401.158	363.625	2.037.533	-350.417



Şekil 34: Lojistik Merkezi Amortisman Analizi



Lojistik merkezin yatırım maliyetine baktığımızda 12.579.790€'luk bir yatırım maliyeti görmekteyiz.

Maliyetlerde Devlet Demir Yollarının yatırım maliyetleri bulunmamakta olup merkez DDY'nin de finansmanı ile ve eş zamanlı olarak gerçekleştirildiğinde daha kısa sürede kendini amorti edecektir.

Lojistik merkez amortisman analiz grafiğine temel yatırım maliyetleri ile birlikte işletme gelir ve giderleri doğrultusunda yıllara göre dağılımına ve lojistik merkezin kaçınıcı yılında kurulum maliyetlerini karşıladığını görebilmek için gelir ve gider dengesi bakımından kuruluşundan itibaren her yıl kar ederken yatırım maliyetlerini de karşıladıktan sonraki kar marjına baktığımızda 2029 yılında merkezin kendini amorti ettiğini görmekteyiz. Lojistik merkezin 2017 yılında faaliyete geçeceğini varsayarsak 12 yıl içinde yatırım maliyetlerini çıkarıp kâra geçmesi beklenmektedir.

Burada gözardı edilmemesi gereken bir diğer husus ise 12.579.790€'luk yatırımın tamamının 2017 yılında yapılmayıp yıllara göre ihtiyaç doğrultusunda gerçekleştirileceğidir.



Tablo 30: Yıllara göre yatırım maliyetleri.

		2017	2018	2019	2020	2021
A	Yönetim ve Ofisler için Bina	1.134.000 €				
B	Araç Park Sahası	38.400 €				
C	Yeşil Alan	309.400 €				
D	Karakol Binası	42.000 €				
E	Tır Kantarı ve Tesfiye	30.000 €				
F	Kamyon ve Tır Garajı	1.342.800 €				
G	Yük Toplama Merkezi		1.716.720 €			
H	Benzin İstasyonu sadece tesfiye	19.200 €				
I	Araç Servisi	144.000 €				
J	Cami	134.000 €				
K	Sağlık ocağı	53.200 €				
L	Gümrük Binası ve Gümrük Sahası	888.600 €				
M	Geçici Depolama		1.047.200 €			
N	Antre Depo				1.017.600 €	
O	Konteyner Depolama Sahası	280.000 €				
P	Lisanslı Depo ve Silo Sahası			197.600 €		
R	Yanıcı / Parlayıcı Malzeme Deposu					275.200 €
S	Soğuk Hava Deposu			380.800 €		
T	Teknik Altyapı	2.627.000 €				
U	Firma Tesisleri	126.000 €				
V	Diğer Alanlar	776.250 €				
TOPLAM		7.944.850 €	2.763.920 €	578.400 €	1.017.600 €	275.200 €

Tablodanda görüldüğü üzere 2021 yılında lojistik merkezin tamamının faaliyete geçtiği ön-görülmektedir.

SEKİZİNCİ BÖLÜM

8. LOJİSTİK MERKEZ MODEL VE YÖNETİM

8.1. Karaman lojistik merkezinin/kara limanının yönetimi

İhracat yaparak büyüyen illerimizin başında Karaman gelmektedir. Karaman ili her yıl il bazında dış ticaret fazlası vermektedir. Bu büyüme hızını yakalamış bir şehrin potansiyelinin değerlendirilmesi gerekmektedir. Şehrin özellikle gıda sektöründe sahip olduğu güç kullanılarak tarım ve ambalaj gibi yan sektörlerin gelişmesi de desteklenmelidir. Gıda sektörü ile yan sektörlerin büyüdükçe lojistik desteklere olan ihtiyaçları artacaktır.

Karaman Lojistik merkezi projesinin Karaman gündeminde bir yer bulması bu projenin gerçekleşmesi için ilk adımların atılmış olması Karaman şehri ve Çumra, Ereğli gibi komşu ilçelerin ekonomik gelişimine büyük katkısı olacaktır. Karaman şehrinin tek başına değerlendirilmemesi böylesi büyük bir projenin başarıya ulaşması, sürdürülebilir olması için son derece önemlidir. Her şeyden önce Karaman Lojistik Merkezi'nin zaman içerisinde karlı olabilmesi, merkeze çekeceği üretici ve diğer hizmet üreticilerinin nitelik ve nicelik özellikleri ile doğrudan ilişkili olacaktır. Merkez yönetiminin başlıca hedefi merkeze müşteri çekmek olmalıdır. Bu müşterilerin merkeze gelebilmeleri için lojistik ihtiyaçlarının belirlenmesi ve bu ihtiyaçlara cevap verebilecek hizmetlerin lojistik merkezde verilmesi gerekmektedir.

Karaman Lojistik Merkezi yönetim modeline ilişkin öneriler öncesinde kamunun projeye ilişkin rolünün net olarak belirlenmesi projenin planlanan düzeyde ilerlemesi ve gerçekleşebilmesi için önem teşkil etmektedir.

Küreselleşen rekabet ortamında özel sektörün etkin faaliyet gösterebileceği yatırım ortamının sağlanması, potansiyel yatırımcıların talep ve beklentilerinin karşılanması amacıyla, temel kamusal hizmetlerin, yeterli, hız, etkili ve kaliteli bir biçimde sunumunun sağlanması, özel sektör için günümüz dünyasında rekabet edebilirliğin en etkin şeklidir.

Bu bağlamda kamunun otoyollar, limanlar, demiryolu, elektrik ve diğer altyapı yatırımları gerçekleştirmesi özel sektör açısından büyük önem teşkil etmektedir. Bu tür altyapı yatırımları, özel sektörün yatırımlarını kolaylaştırmakta, yatırım planını şekillendirmekte, karlılığını arttırmakta ve sermaye birikimlerine de katkıda bulunmaktadır.

Bu bakış açısı ile Karaman ilinin ekonomik ve sosyo-ekonomik gelişmişliğini olumlu yönde etkileyecek olan Karaman Lojistik Merkezi projesinde kamu finansman desteğinin kullanılması projenin rekabet edebilirliğini ve sürdürülebilirliğini sağlaması için önem teşkil etmektedir. Bu neden ile kurulacak olan Karaman Lojistik Merkezi (Karaman Lojistik ihtisas 05B)'nin sahip olması gereken asgari ulaşım alt yapısı olan karayolu, demiryolu (kılçık hatlar dahil) bağlantısı ve multi-modal taşımacılığı destekleyecek demiryolu aktarım istasyonunun kamu finansmanı ile yapılması gerekmektedir

8.2. Karaman Lojistik Merkezinin Yönetim Modelinin Belirlenmesi

Ülkemizin bütün ekonomik unsurları 2023 yılında 500 Milyar dolarlık ihracat ve 1,2 trilyon dolarlık dış ticaret hacmi hedefini yakalamak için bir gayret göstermektedir. 2013 yılında hizmete



açılan Marmaray, İstanbul'a 3. Köprü, yine İstanbul'a 3. Hava limanı gibi mega projelerin hedefinde 2023 hedeflerini tutturmak için gerekli altyapının hazırlanması çalışmaları vardır. Yine aynı hedef doğrultusunda Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme bakanlığı belirli şehirlerde Lojistik Köylerin kurulması için çalışmalara başlamıştır. Lojistik köyler demiryolu, karayolu, havayolu ve denizyolu taşımacılığının birbirine entegre edilmesini, İntermodal ve Kombine taşımacılık türlerinin bütün şehirlerimizde maliyet esaslı olmak üzere kullanımını kolaylaştıracaktır. Bu noktada yine kamunun demiryolu ve Liman yatırımları ve ilgili alanlarda yaptığı özelleştirmeler son derece olumludur. Taşucu/ Mersin ilçesine Deniz Limanının yapılması son derece kritik ve bölgeye büyük destek verecek bir gelişme olacaktır. Bu durumda Karaman ili Taşucu Limanının ilk ve en önemli yük aktarma istasyonu haline dönüşecektir. İç Anadolu bölgesini uluslararası sulara yaklaştıracak en önemli adım atılmış olacaktır.

Lojistik Merkezler, Lojistik Köyler Türkiye gündemine son 3-4 yıl içerisinde girmiştir. Bu nedenle ülkemizde örnek olarak gösterilecek ve bitmiş lojistik merkez sayısı yetersizdir. Gelişmiş ülkelerde Lojistik köy ve merkezler çok farklı şekilde yapılandırılmıştır. Bu köylerin ortaya çıkmalarında temelde lojistik ihtiyaçlar temel etken olmuştur. Sadece bir işletmeye hizmet eden Lojistik Köylerden büyük şehirlere ve bu şehirlerin bulundukları bölgelerin ihtiyaçlarını karşılayan Mega Lojistik Köylere kadar çok farklı türde lojistik hizmetlerin verilebildiği İşletmelerin bulunduğu Lojistik Köyler oluşturulmuştur.

Ülkemizde iki farklı modelden bahsedebiliriz.

Türkiye'de mevcut Lojistik köylerden tamamen özel sektör eli ile yapılmış olan Ankara Lojistik üssü yatırım modeli olarak diğerlerinden ayrılmıştır. Ankara Lojistik üssü özellikle Uluslararası nakliye sektöründe faaliyet gösteren firmaların bir araya gelmeleri ile oluşturdukları depolama gibi lojistik hizmetlerin verildiği bir üs olarak ortaya çıkmıştır. Tabii burada yönetim tamamen Özel sektör eli ile yürütülmektedir. Kamu kuruluşlarının lojistik merkezin yönetimi ile bir alakaları bulunmamaktadır. Ankara Lojistik üssünün kurulumu Kooperatif olarak başlatılmış ve daha sonra Anonim Şirket haline dönüştürülmüştür. Ankara lojistik üssünü ortakların belirlediği yönetim kurulu yönetmektedir. Yönetim kurulu üyelerinin birçoğunun zaten Lojistik hizmet veren firmaların sahipleri veya temsilcileri olmaları göz ardı edilmemelidir. Bu tür yapı tamamen Kar etmek amacı ile kurulmuş ve faaliyetlerine bu amaç doğrultusunda devam etmektedir.

Ülkemizde Lojistik merkezler ile ilgili ikinci model ise kamu tarafından yapılan ve yönetilen Lojistik köy ve Merkezlerdir. Sektöre yönelik ülkemiz de kamu yatırımları incelendiğinde Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı çatısı altında TCDD'nin lojistik köy uygulaması gözlemlenmektedir. Arazi tahsisi ve altyapı yatırımlarının tamamı kamu tarafından yapılmakta olan bu projelerde yönetim de kamu tarafından yapılmaktadır. Özel sektör ise bu oluşumda kullanıcı olarak yer almaktadır.

Karaman Lojistik Merkezi özelinde yukarıdaki modellere ilişkin değerlendirme yapıldığında, bölgede sektörün mevcut durumdaki varlığının henüz gelişmekte olması nedeni ile doğrudan özel sektör yatırımının zor olacağı gözlemlenmektedir. Kurulacak Lojistik merkez ile bu bölgeye Lojistik hizmet sağlayıcılarını gelmeleri ve yatırımlarını bu bölgede çeşitlendirmeleri daha kolay olacaktır.



Bu bağlamda Karaman Lojistik Merkezi için önerilen model

1. Temel altyapı (karayolu, demiryolu, elektrik vb.) gereksinimlerinin kamu tarafından yapılması,
2. Karaman Organize Sanayi bölgesine komşu olarak konuşlandırılması,
3. Müteşebbis heyet tarafından kurulum aşamaları başlatılması ve devam ettirilmesi
4. Müteşebbis heyet tarafından seçilen Karaman Lojistik Komitesinin yatırım şamasında görevi başlayacağı
5. Komitenin içinden Yönetim, Sekreteryası, Denetim, AR-GE, Tanıtım ve Medya gibi Alt Komisyonların oluşturulacağı
6. Yönetim kurulunun özellikle Profesyonel Lojistik hizmet sağlayıcıları ile Üretici firmaların temsilcilerinde oluşacağı(Bu iki grubun birlikte çalışması hem üreticileri Lojistik Merkeze ilgisini hem de Lojistik hizmet sağlayıcıların üretici firmaların ihtiyaçlarını ilk elden tespit etmelerini sağlayacaktır)
7. Yönetim kurulu ve diğer komisyonlar ile birlikte Lojistik Merkez tüzel kişiliğinin kesinlikle Kar amaçlı bir Anonim şirket haline dönüşeceği bir model olarak tanımlayabiliriz.

Yukarıda bahsedildiği üzere Lojistik Merkezinde bir işletme gibi çalıştırılması, kar ettirilmesi gerekmektedir. Ancak bu yolla Lojistik Merkez hem varlığını devam ettirecek, hem de bölgeye faydalı bir yatırım haline dönüşecektir. Yapılan yatırımın amacına ulaşması için bürokratik kısıtlamalar ve zorluklar çıkarılmamalı, projelendirilen tesis ve binalar kar amacı güderek değerlendirilmelidir. Ancak bu şekilde bu lojistik merkezler kendi ayakları üzerinde durabilir ve Kamunun üzerinde yük olmaktan çıkarlar. Kamu lojistik merkezlerde denetleyici bir üst yapı şeklinde yer almalıdır.

Müteşebbis heyeti oluşturması için önerilen kurumlar ise aşağıdaki gibidir.

- Karaman Valiliği
- Karaman Belediyesi,
- Karaman Ticaret ve Sanayi Odası,
- Karaman Ticaret Borsası,
- Karaman Organize Sanayi Bölgesi,
- TCDD
- Bu yapıda yer almak ve ortak olmak isteyen özel şirketler.

8.3. Karaman Lojistik Merkezi Mülkiyet Modelinin Belirlenmesi

Bölüm 9,2’de Karaman Lojistik Merkezi’nin yönetim modelinin belirlenmesine ilişkin olarak Anonim Şirket önerilmektedir. Kurulacak şirketin ortaklarının Karaman ilinin yerel yönetimi olan belediye, ticari faaliyetlerde bulunan vatandaşın ve işletmelerin temsilcisi Ticaret ve Sanayi odaları ile Ticaret borsası, lojistik merkezden en çok faydalanması düşünülen OSB ve Lojistik Merkeze ortak olmak isteyen Ticari işletmeler özellikle Üretici, Lojistik firmaların bu yapıda yer alması önerilmektedir.



8.4. Karaman Lojistik Merkezinin Pazarlama ve Satış Süreçlerinin Belirlenmesi

- Karaman ilinin lojistik altyapısının yetersiz oluşu,
- Üretici firmaların mevcut durumda lojistik hizmetleri kendi bünyelerinde toplamış olmaları,
- Lojistik hizmet sağlayıcılarının nitelik ve nicelik yönünden zayıf olmaları,
- Genel anlamda işletmelerin lojistik algısını bir dış kaynak olarak görmeyişi veya lojistik ile ilgili yetersiz bilgiye sahip olmaları,
- Karaman Lojistik Merkezi Pazarlama ve Satış sürecini olumsuz etkileyecektir.
- Bu noktada Yönetim kurulunun üretici firmalardan gelen temsilcileri ve diğer Lojistik hizmet sağlayıcı firmaların ticari işletmeleri ziyaret etmeleri gerekecektir.

Özellikle Karaman OSB de üretim yapan 100 e yakın firma ile yüz yüze yapılacak görüşmeler Lojistik Merkez ve hizmetlerini tanıttacak, maliyetleri aşağıya çekebilecek, Transit süreleri azaltacak, ürünlerin zamanında ve hasarsız teslimine yardımcı olacak bir dış kaynak olarak algılanmasına yardımcı olacaktır. Bu algı Lojistik merkez ve hizmetlerine olan talebi arttıracaktır.

Lojistik merkezler, potansiyel müşterilerin hizmet tedarikçisi arama ve seçme süreçlerine hakim olması hedef pazarlara odaklarına ve pazarlama iletişimi açısından büyük önem taşımaktadır. Yeni yasa tasarılarına bağlı olarak yönetim ve örgütlenme temellerinde değişim yaşaması beklenen lojistik merkezlerin kuruluş amaçlarını gerçekleştirmesi için pazar odaklı bir strateji geliştirmesi, hedef pazarını başarılı bir şekilde analiz etmesi, potansiyel satın alma süreçlerini incelemesi ve hizmet tasarısını bu verilere dayandırması gerekmektedir.

Karaman Lojistik Merkezi, "Karaman ilinin ticari ve transit faaliyetlerine yönelik karayolu ve demiryolu hizmetlerini etkin ve verimli bir şekilde gerçekleştirmek" misyonu ve "Bölgenin uluslararası ve ulusal kombine taşımacılık bazında hizmet veren lojistik merkezi olma" vizyonu ile kurulacaktır.

Yukarda belirtilen vizyon kapsamında aşağıda ana aşamaları belirtilen pazarlama ve satış planlama süreci ortaya konulmuştur;

8.5.1. Hedef Pazar ve Konumlandırma Stratejisinin Tanımlanması

Hedef pazarlama, pazarlama sürecinin en önemli aşamalarından biri olarak değerlendirilmektedir. Bu kapsamda, hangi hedef pazarlara yöneleceği kararı verilmelidir. Karaman Lojistik Merkezinin hedef pazarında öncelikle lojistik işletmeleri bulunmaktadır. Paketleme tesisleri, toptancılık yapan ticari işletmeler ve sanayi işletmeleri de (özellikle depo/antrepo işletmeciliği konularında) hedef pazar içerisinde değerlendirilmelidir.

Lojistik Merkez, öncelikle şehrin ve bölgenin işletmelerine yönelmelidir. Ancak, tamamıyla bu tür işletmelere yönelik bir satış ve pazarlama çalışmasının yapılması çeşitliliği azaltabilir. Bu kapsamda, Türkiye çapında faaliyet gösteren büyük işletmelere yönelik çabaların da gösterilmesi faydalı olacaktır. Ulusal ve Uluslararası çapta Lojistik hizmet sağlayıcılarının Karaman Lojistik Merkezde hizmet vermeleri hem Üretici firmaların Lojistik ihtiyaçlarını kolaylıkla gidermelerini hem de Karamanlı nakliye firmalarının gelişimine katkı sağlayacaktır.



Taşucu Limanının Karaman ve Konya için stratejik öneme haiz olduğu bilinmektedir. Bu Limanın faaliyet geçmesi bütün bölgenin 3. Taşıma modu olan Denizyolu taşımacılığından da en üst seviyede faydalanmasını sağlayacaktır. Taşucu İç Anadolu bölgesinin limanı olarak hizmet verecek, Karaman ise Bölgenin Limana en yakın ili haline gelecektir. Bu noktada Karaman Bölgenin denize açılan kapısı olacaktır.

8.5.2. Lojistik Merkezi Yatırımı Öncesi Farkındalığın Arttırılmasına Yönelik Tutundurma Faaliyetleri

Karaman ili, Lojistik Merkez yatırımı gerçekleşmeden önce tutundurma faaliyetlerine başlamalıdır. Tutundurma faaliyetleri Karaman ilinin potansiyelinin Lojistik merkez gibi yatırımlar ile ortaya çıkarılabileceği üzerine kurgulanmalıdır.

Bu aşamada, Karaman Lojistik Komitesinin kurulmuş olması tutundurma faaliyetlerinin etkinliğinin arttırılmasında önemli bir rol oynayacaktır. Komitenin, bu işi öncelikli bir iş olarak belirlemesi ve tutundurma faaliyetlerin de ısrarcı bir anlayış ortaya koyması ise önemli bir unsur olarak değerlendirilmektedir. Bölgenin, genelinde tanınan kişilerin de bu süreçte yer alması gerekliliği vardır. Bu kişilere, gönüllü tanıtım ve pazarlama unvanı verilmesi gibi uygulamalar gerçekleştirilebilir. Bu süreçte, lojistik merkez tüzel kişiliğini henüz oluşmadığı varsayımı yapılır ise farkındalık kapsamında kullanılacak olan tanıtım araçlarına ilişkin mali yapının oluşturulması önem teşkil etmektedir. Bu kapsamda müteşebbis heyette yer alan aktörlerin mali desteği sağlaması gerekmektedir.

Farkındalığın arttırılmasına yönelik tutundurma faaliyetleri kapsamında öncelikle yapılması önerilen, asgari bir yıllık süreyi kapsayacak biçimde, pazarlama eylemlerinin nasıl gerçekleşeceğini tanımlayan "İlk Pazarlama Planının Karaman Lojistik Komitesi tarafından hazırlanmasıdır. Bu plan, farkındalığın arttırılmasına yönelik yapılacak olan tutundurma faaliyetlerinin yol haritası olacaktır. Planda yer alması önerilen tutundurma araçları aşağıda açıklanmaktadır.

Tanıtım Broşürünün Hazırlanması: Türkçe ve İngilizce olarak hazırlanacak olan bu broşürün Karaman ilinin gelecek potansiyeli üzerine vurgu yapması faydalı olacaktır.

Web Sayfası Oluşturulması: Karaman lojistik sektörünü ve lojistik merkezinin tanıtımını yapacak olan web sayfasının yapılması.

Görsel ve İşitsel Medyanın Kullanılması: Yerel ekonomik aktörlerin lojistik merkeze ilişkin haber demeçler vererek kamuoyunda farkındalık yaratması.

Bülten Haberler: Lojistik sektörü ile ilgili dergi vb. yayınlara demeç verilmesi, Karaman bölgesi dışında potansiyel yatırımcılara ulaşılmasında etkin bir araçtır.

Lojistik Temalı Konferans Düzenlenmesi: Karaman lojistik sektörünün bugünü ve yarını teması altında bir konferans düzenlenmesi ve burada Karaman lojistik merkezi hakkında farkındalık yaratılması. Ayrıca Türkiye'de her yıl farklı illerde düzenlenen lojistik temalı konferanslar Karamanoğlu Mehmet bey üniversitesi desteği ile bu ilde de düzenlenebilir. Bu organizasyona, Türkiye'deki akademisyen ve uygulamacıların dışında, yurtdışındaki birçok ilgilinin katılımı sağlanacak ve Karaman ilinin lojistik yönlü farkındalığının artmasına neden olacaktır.

Dış Ticaret ve Lojistik Fuar Organizasyonu: Karaman özelinde olmamakla birlikte bölgesel olarak bir lojistik fuarının lojistik konferansı ile paralel olarak Karaman'da düzenlenmesinin sağlanması.



Komite Ziyaret Organizasyonları: Özellikle Konya, Çumra, Ereğli gibi komşu il ve ilçelerin OSB ve STK'larına Karaman Lojistik Komitesinden oluşturulacak ekiplerce, ziyaretlerin düzenlenmesi lojistik olgusuna vurgu yapması açısından önemli olacaktır.

8.5.3. Lojistik Merkez Satış Süreci

Karaman Lojistik Merkezinin tüzel kişiliğini kazanması ve kurulum sürecine başlaması ile birlikte lojistik merkezdeki parsellerin satışına veya kiralanmasına yönelik çalışmalara başlanması gerekmektedir. Bu süreçte lojistik merkez yönetim kurulunun aktif rol alması beklenmektedir. Bölge müdürüne ilişkin temel satış rolleri şu şekildedir;

- Hedef yatırımcı kitlesini belirlemek için pazar araştırmaları yapmak ve hedef pazar yatırımcıları ile temasa geçmek,
- Merkezin tanıtımını, merkezdeki firmaların sağladığı hizmetlerin tanıtımını potansiyel yatırımcılara yapmak,
- Belirli periyotlarda ulusal, bölgesel ve yerel müşteri ziyaretleri yapmak, yatırımcıya kılavuzluk yapmak; fiyat teklifi hazırlamak ve vermek, istenilen parsel yeri ebadı hakkında detaylı bilgi vermek vd.
- Hâlihazırdaki müşterilerin takibini yapmak gerekli destekleri vermek,
- Faaliyetleri ile ilgili rapor hazırlamak ve müteşebbis heyeti bilgilendirmek.

Ayrıca merkez satış ve pazarlama sürecinde projenin maketinin yapılması ve Lojistik Merkez İdari Binası içerisinde oluşturulacak satış ofisinde sergilenmesi de önerilmektedir. Bu aşamada, ayrıca, ikinci aşamada belirtilen faaliyetlerin gerçekleştirilmesi de öngörülmektedir.



DOKUZUNCU BÖLÜM

SONUÇ VE ÖNERİLER

Lojistik Strateji Planı ve Lojistik Merkez Ön Fizibilite Etüdü kapsamında bir yandan ilin ve bölgenin ekonomik yapısı ile gelişme eğilimleri, istatistiksel ve ekonomik analizleri yapılmış diğer yandan saha çalışması içeltmeler ile toplantı ve mülakatlar yapılarak Karaman ilinde üretim firmalarının Lojistik ile ilgili algıları araştırılmıştır. İlk aşamada ilin lojistik potansiyeli tespit edilmeye çalışılmıştır. Bu kapsamda geçmiş veriler ve ulusal planlar kapsamında geleceğe yönelik tahminler yapılmıştır.

Tahminlerin gerçekleştirilmesinde özellikle Karaman ilinin 2002 yılından 2014 yılına kadar gerçekleştirdiği büyüme rakamları, ihracat rakamları ve gıda sektörünün lider kuruluşlarının Karaman'da üretim yaptıkları gerçeği dikkate alınmıştır.

Gıda üretiminde Türkiye'nin önde gelen illerinden bir tanesi de Karaman'dır. Sektörün lider firmalarının neredeyse tamamı Karaman'da kuruludur. Bu firmaları ve Gıda sektörünün büyüme hızı Türkiye'nin büyüme hızından daha fazladır bununla birlikte şehirde var olmayan lojistik altyapı ve hizmetler şehrin, yurtiçi ve ihracat satışlarını da olumsuz etkilemektedir. Bu sorunun giderilmesi ile Karaman ilinin ihracat ve yurt içi satış rakamlarının hızla artacağı öngörülmektedir.

Deniz limanına olan uzaklığı Demir yolu taşımacılığını Karaman için son derece önemli hale getirmiştir. Karayolu ile Demir yolunun birçok farklı noktada ve farklı türde ürünün taşınması için entegre edilerek çalıştırılması gerekmektedir. Konteyner yüklemeleri, FTL olarak bilinen komple tır yüklemeleri, LTL olarak bilinen parsiyel taşımacılık hizmetlerinin etkin bir biçimde ve maliyet avantajlı sunulması durumunda şehir hedeflediği Dış ticaret ve Yurtiçi satış miktarlarına ulaşabilecektir. 2017 yılında Lojistik Merkezin kısmen 2020 yılında ise tamamen bitmiş olarak hizmet üretecek Lojistik Merkez bölgenin iktisadi kalkınmasına büyük destek verecektir.

Lojistik merkezler ulaşım modlarının birbirine entegre edildiği, ürünlerin güvenle bekletilebildiği, üretici firmaların bünyelerinde yapmak zorunda kaldıkları lojistik hizmetlerin tümünün devredilebileceği firmaları barındıran, lojistik ve ticaret alanında resmi kurumlar, Oda'lar, STK'lar ve Lojistik hizmet sağlayıcılarının bir araya gelerek işbirliğine gidebilecekleri ortamları her zaman oluşturabilen organizasyonlardır. Bu yönünden bakıldığında Lojistik Merkez, Karaman ve Konya bölgesinde yaşanan en önemli sorunlardan birisi olan firmaların birlikte hareket edebilme engellerini ortadan kaldıracak özelliklere sahiptirler.

Tesis için 700.000 m² alan ayrılmış, bugünün ticaret hacmi koşullarına göre Lojistik Merkez için 525.300 m² üzerine kurulması düşünülmüş olup kalan 175.000 m² 'lik alan ticaret hacmine göre Lojistik Merkez için genişleme sahası olarak düşünülmüştür. Demir yollarının Karaman Mersin yönüne günlük 1.350 ton taşıma kapasitesi olduğu göz önüne alındığında bu hattın yaklaşık 7 yıl boyunca %100'ünün demiryolu ile taşınabileceği düşünülmektedir. Mevcut durumda bu oranın yaklaşık %3 olduğu göz önüne alındığında lojistik merkez katkısının ne kadar büyük olduğu görülmektedir.

Karaman Lojistik Merkezi özelinde yatırım modeli değerlendirmesi yapıldığında, bölgede sektörün mevcut durumdaki varlığının henüz gelişmekte olması nedeni ile Lojistik Merkezin kurulmadan özel sektör yatırımının zor olacağı gözlemlenmektedir. TCDD'nin mevcut yatırım planları dik-



kate alındığında 96.000 metrekareden oluşan bir alanda TCDD yatırımlarını gerçekleştireceği var sayılmıştır.

Karaman lojistik merkezinin yönetim modelinin belirlenmesine ilişkin olarak Anonim Şirket önerilmektedir. Kurulacak şirketin ortaklarının Karaman ilinin yerel yönetimi olan Belediye, ticari faaliyetlerde bulunan vatandaşın ve işletmelerin temsilcisi Ticaret ve Sanayi odaları ile Ticaret borsası, lojistik merkezden en çok faydalanması düşünülen OSB ve Lojistik Merkeze ortak olmak isteyen Ticari işletmeler özellikle Üretici, Lojistik firmaların bu yapıda yer alması önerilmektedir.

Karaman Lojistik Merkez yatırımı 2 etapta planlanmıştır. 1. Aşamada (2015-2016) 96.000 metrekare arazi üzerinde TCDD tarafından yapılacak demiryolu hat elleçleme ve depolama alanları yatırımları öngörülmüştür. Bu aşamaya paralel olarak Lojistik merkez onay ve kuruluş çalışmaları sürecektir. 2015-2016 yılları arasında Lojistik Merkezde hizmet üretmesi düşünülen İdari bina ve tesisleri ile Kamyon Garajı ve depoları, Benzin istasyonu, Konteyner elleçleme sahası, Tır Kantarları gibi tesislerin hizmet alınması planlanmıştır. Bu tesisler özellikle Karaman ilinin mevcut lojistik sorunlarını çözmeye yönelik adımlar olarak değerlendirilmelidir.

2. Aşamada ise 2017-2018 yılları arasında tamamlanması öngörülen, bu yıllarda Karaman şehrinin ulaşacağı ihracat ve ithalat rakamlarının ihtiyacı belirleyeceği Geçici Depolama, Antrepo, Soğuk Hava Deposu, Tehlikeli Madde Deposu, Toplama Merkezi, Hububat depolama alanlarının ve özel Sektör firmaları için yapılmış olan depo alanlarının hizmete girmesi öngörülmüştür.

Yatırımın toplam Maliyeti 12.579.970 Euro olarak hesap edilmiştir.

Yatırımın 2016 yılından 2027 yılına kara öngörülen gelirler toplamı 12.686.572 Euro olarak hesap edilmiştir. Yatırımın tamamının 2020 yılında bitirileceği unutulmamalıdır.

Son olarak Karaman ilinde Lojistik Merkez yatırımının önündeki psikolojik ve sosyal sınırları da belirtmekte fayda var.

- Üretici firmaların Lojistik Merkez Algısının yönü
- Üretici firmaların Lojistik Hizmetleri kendi bünyelerinden tedarik etmeye devam etme yönündeki eğilimleri
- Lojistik hizmet üreten firmaların Karaman ilinin potansiyelini yetersiz bulma olasılığı
- Nakliyecilik ile Lojistik arasındaki farkların işletmelerce algılanamaması
- Merkeze destek olması gereken kurumlarda ortaya çıkabilecek isteksiz tutum
- Merkez ile ilgili yatırımların başlamasının gecikmesi olasılığı
- Yasal süreçte yaşanacak tıkanmalar
- TCDD yatırım programı ile Lojistik Merkez yatırım programının eşgüdüm içinde olmaması



Kaynakça

- Akdeniz İhracatçılar Birliği. (2014). AKİB.
- Bamyacı, M. (2008). *Organize Lojistik Bölgeleri İçin Bir Yer Seçim Modeli*. İstanbul: İstanbul Üniversitesi.
- BDM . (2013). *Deniz Taşıtları ve Denizyolu Taşıma İstatistikleri*. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı.
- BEBKA. (2013). *Bursa İli Lojistik Merkez Ön Fizibilite Raporu*. BURSA: BUSİAD.
- DOKA. (Lojistik Master Planı). *Doğu Karadeniz Kalkınma Ajansı*. Trabzon: 2012.
- Handfield, R., & Nichols, B. (2012). Supply Chain Redesign. *Financial Times Prentice Hall*.
- Kara, M., Tayfur, L., & Basık, H. (2009, 11). Küresel Ticarete Lojistik Üslerin Önemi ve Türkiye. *Mustafa Kemal Ün. Sos.Bil.Ens.Derg*, s. 69-84.
- KARACADAĞ. (2012). *Güneydoğunun Lojistik Üssü*. DİYARBAKIR: KARACADAĞ KALKINMA AJANSI.
- Kaynak, M. (2003, 3). Ulaştırımda Yeni Eğilimler ve Türkiye'nin Bölgesel Lojistik Güç Olma Potansiyeli. *Avrasya EEtütleri*, s. 18.
- KGM. (2011). *KARAYOLLARI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ*.
- Kondratowicz, L. (2003). Planning Of Logistics Centers. *Work Package 1*.
- KTSO. (2013). *Karaman'ın Sosyo-Ekonomik Analizi*. Karaman: Karaman Ticaret ve Sanayi Odası.
- MEVKA. (2013). *Bölgesel Erişilebilirlik Analizi*. Konya: Mevlana Kalkınma Ajansı.
- MEVKA. (2013). *Bölgesel Taslak Planı*. Konya: Mevlana Kalkına Ajansı.
- MEVKA. (2013). *TR52 Düzey 2 Bölgesi 2010-2013 Bölge Planı*. Konya: Mevka.
- Özdemir, A. (2004, 12). Tedarik Zinciri Yönetimin Gelişimi, Süreçleri ve Yararları. *Erciye Üniversite İİBF Dergisi*, s. 87.
- Tanyaş , M., & İris, Ç. (tarih yok). *Lojistik Sektör Raporları*. İstanbul: Müsiad.
- TCDD. (2014). *Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demir Yolları*.
- TÜİK. (2011). *Türkiye İstatistik Kurumu*.
- TÜİK. (2014). *Türkiye İstatistik Kurumu*.
- World Bank. (2007,2010,2012,2014). *Connegting to Compete Trade Logistics in the Global Economy*.
- Yersel, H. (2010). *Türk Lojistik Altyapısının İntermodal Taşımacılık Açısından Değerlendirilmesi*. Afyon: Afyon Kocatepe Üniversitesi.

