TR52 KONYA-KARAMAN BÖLGESİ LOJİSTİK STRATEJİ PLANI ÖNHAZIRLIK RAPORU

Prof. Dr. Mehmet TANYAŞ

Doç. Dr. Turan PAKSOY

KONYA, 2012

MÜSİAD KONYA ŞUBESİ



Dr. Lütfi ŞİMŞEK
MÜSİAD Konya Şube Başkan Vekili
MÜSİAD Konya Lojistik Komitesi Başkanı

Bugün Türkiye, Sayın Başbakanımızın gösterdiği doğrultuda 2023 vizyonu ile büyük bir motivasyonla eğitimden, sağlığa, turizmden ulaştırmaya konulan hedeflere ulaşmak ve ülkemizi dünyanın en büyük ilk 10 ekonomi arasına sokabilmek için gayret sarf etmektedir. Biz de 2023 vizyonu içerisinde Konya'nın merkez bir şehir olarak bölgesel kalkınmada lider konumda yer almasını arzu ediyoruz. MÜSİAD Konya Şubesi olarak Türkiye'nin 2023 ihracat hedefine ulaşabilmesi için lojistiğin rekabetin anahtarı olduğu kanaatindeyiz. Bu bağlamda, artık sadece ucuza üretmek veya kaliteli üretmenin rekabet için yeterli olmadığının, üretilen ürünlerin hızla müşteriye ulaştırılması gerektiğinin de bilincindeyiz.

Küresel ekonomik kriz ile birlikte lojistik maliyetleri yüksek olan ülkelerin rekabette daha zorlandıkları ve ekonomik büyümelerinin negatif bir seyir izlediği görülmektedir.Türkiye'de lojistik faaliyetler ve yük taşımacılığının geleceğine yön verirken bütünsel bir bakış açısı kullanılması gerekmektedir. Onun için, Türkiye'nin yerelden ulusala doğru giden lojistik strateji planları ile Türkiye'nin önümüzdeki dönemlerdeki rekabetçi gücünü koruyacak ve geliştirecek lojistik alt yapı yatırımları ve çalışmalarının ivedilikle ortaya konulması hayati önem taşımaktadır. MÜSİAD Konya Şubesi bölgemiz için böyle bir çalışmanın hazırlanması için önderlik ettiği için kıvançlıdır.

Bu rapor bölgemizin lojistik konusundaki veritabanını oluşturacak ve yapılacak yatırımlara referans olacak mahiyettedir. Konya Lojistik Merkezi'nin hazırlanan bu rapor sayesinde bilimsel temellere dayanan ve bölgemizin ihtiyaçlarıyla bire bir örtüşen bir tasarım ve modelleme ile, diğer bir deyişle doğru bir strateji ile hayata geçirilmesi mümkün olabilecektir.

Hedefimiz, Konya'yı tüm yolların kesiştiği bir kavşak, bölgenin merkezi haline getirmektir. Konya Lojistik Merkezi'de bu hedef doğrultusunda atılmış büyük bir adım olacaktır. Konya Lojistik Merkez'inin sadece Konya iline değil tüm bölgemize özellikle Karaman, Niğde, Aksaray gibi komşu illerimize de hizmet edecek büyük bir proje olarak değerlendirmekteyiz. Bu büyük bölge projesinin gerçekleştirilmesinde hazırlanan bu rapor önemli bir veritabanı ve bilimsel bir temel teşkil etmektedir.

Bu raporun hazırlanmasına zemin hazırlayan ve Konya'da Lojistik konusunda bir tür "Think-Tank" konumuna gelen MÜSİAD Lojistik Komitesi'nin kıymetli üyelerine ve komitemize verdikleri değerli katkılardan dolayı Sayın Valimiz Aydın Nezih Doğan'a, Büyükşehir Belediye Başkanımız Tahir Akyürek'e, Selçuklu Belediye Başkanı Uğur İbrahim ALTAY'a, Sanayi Odası Başkanı Tahir BÜYÜKHELVACIGİL'e, Ticaret Odası Başkanı Selçuk ÖZTÜRK'e, Ticaret Borsası Başkanı Muhammet Uğur KALELİ'ye, MÜSİAD Konya Şube Başkanı Aslan KORKMAZ'a, MEVKA Genel Sekreteri Ahmet AKMAN'a teşekkür ediyor, çalışmanın Konyamız adına hayırlara vesile olmasını temenni ediyorum.



Prof.Dr.Mehmet TANYAŞ

1954 yılında Eskişehir'de doğdu. 1975 yılında Eskişehir D.M.M.A. Makine Mühendisliği Bölümünden mezun oldu. İstanbul Teknik Üniversitesi Makina Fakültesi Sanayi Mühendisliği Bölümünden 1978 yılında Yüksek Lisans, 1982 yılında Doktora derecesi aldı. 1984 yılında Öğretim Görevlisi, 1986 yılında Yardımcı Doçent, 1990 yılında Doçent ve 2006 yılında Profesör oldu. 1976-1978 yılları arasında bir mühendislik ve müşavirlik firmasında kısmi zamanlı makine mühendisi olarak çalıştı. İ.T.Ü Endüstri Mühendisliği Bölümünde 1978-1983 yılları arasında Araştırma Görevlisi, 1983-2006 yılları arasında ise Öğretim Üyesi olarak çalıştı ve bu süre içinde Dekan Yardımcılığı, Bölüm Başkan Yardımcılığı, Staj Komisyonu Başkanlığı, Fakülte ve Yönetim Kurulu Üyelikleri gibi çeşitli idari görevlerde bulundu ve 2006 yılında emekli oldu. İ.T.Ü.'nün çeşitli fakülte ve enstitülerinde, Hava ve Deniz Harp Okulu'nda ders verdi. İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü Endüstri Mühendisliği Anabilim Dalı Mühendislik Yönetimi (Engineering Management) isimli Tezsiz Yüksek Lisans Programı ve İTÜ Sürekli Eğitim Merkezi Lojistik ve Tedarik Zinciri Yöneticiliği Sertifika Programı Kurucu Koordinatörlüklerini yaptı. Okan Üniversitesinde Lojistik Yönetimi Yüksek Lisans ve İngilizce Uluslararası Lojistik programlarını açtı. Halen Maltepe Üniversitesi Uluslararası Ticaret ve Lojistik Yönetimi Bölüm Başkanlığı görevini yürütmektedir. 2001 yılında Lojistik Derneğinin (LODER) Kurucu Başkanlığını yaptı ve halen Yönetim Kurulu Başkanıdır. 2005 yılında Ulaştırma Bakanlığı için hazırlanan Türkiye Ulaştırma Ana Planı Strateji Çalışmasının Lojistik Grup Başkanlığını yürüttü. İstanbul Metropolitan Alan Kentsel Tasarım Lojistik Grubunda danışmanlık yaptı. 2006 yılında KALDER Tedarik Zinciri Yönetimi Kıyaslama Grup Projesinde Danışman olarak görev yaptı. Halen İstanbul Ticaret Odası(İTO) Ulaşım ve Lojistik Alt Komisyonu ve Türkiye İhracatçılar Meclisi(TİM) Lojistik Konseyi Lojistik Master Plan Alt Komisyonu üyesidir. Uzmanlık alanları, Üretim Planlama ve Kontrol, Stok ve Depo Yönetimi, Lojistik Yönetimi ve Tedarik Zinciri Yönetimi olup, bu konularda AKSA Akrilik, TEMSA, Kale Nakliyat, Mars Lojistik, Assan Gıda, SERLOG(Havi Logistics), Türkiye Denizcilik İşletmeleri, Türkiye Gemi Sanayi, Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü, STFA Holding, Atropatena(Azerbeycan), Schott Orim, Betek Boya, Bioder, İGDAŞ, İBB Hal Müdürlüğü, Ulusoy Lojistik, Delta Grup(Azerbeycan), Umur Basım, Aslanoba,vd. birçok kurum ve kuruluşa proje ve danışmanlık hizmetleri verdi. Çok sayıda ulusal ve uluslararası yayını olup, Siemens Akademi, Milli Produktivite Merkezi, Lojitek, Türk Tekstil Vakfı, TÜSSİDE, MESS, Microsoft, KALDER, UND, vd birçok kuruluşta eğitim verdi. Lojistik Derneği, Makine Mühendisleri Odası ve Yöneylem Araştırması Derneği üyesidir.



Doç. Dr. Turan PAKSOY

Doç. Dr. Turan Paksoy, 1977 yılında Ereğli'de doğmuş, Gazi Endüstri Mühendisliği Bölümünden şeref derecesi ile 1998 yılında mezun olmuştur. Aynı yıl Sanayi Bakanlığının açtığı Uzman Yardımcılığı sınavını Türkiye genelinde üçüncülük derecesi ile kazanmıştır. Paksoy, yine aynı dönemde Selçuk Üniversitesinin açtığı öğretim elemanı sınavını da kazanmış ve Selçuk Endüstri Mühendisliği bölümünde Araştırma Görevlisi olarak çalışmayı tercih etmiştir. Yüksek Lisans eğitimini Gazi Üniversitesi'nde (Endüstri Mühendisliği Bölümü) sürdürmüş, derecesini Selçuk Fen Bilimleri Enstitüsü'nden almıştır. Doktora derecesini ise "Tedarik Zinciri Yönetiminde Dağıtım Ağlarının Tasarımı ve Optimizasyonu: Bir Örnek Olay ve Genetik Algoritmalara Dayalı Deneysel Bir Çalışma" başlıklı tez çalışması ile İşletme Anabilim Dalında Selçuk Üniversitesi'nde 2004 yılında almıştır. Dört yıl kadar Araştırma Görevlisi kadrosunda Öğretim Görevlisi olarak hizmet verdikten sonra Dr. Paksoy, 2007 yılında Selçuk Üniversitesi Endüstri Mühendisliği Bölümü Yöneylem Araştırması Anabilim Dalında Yardımcı Doçentlik kadrosuna atanmıştır. Hemen ardından 2008 yılında Doçentlik derecesini Üretim Yönetimi alanında alan Dr.Paksoy, 1998 yılından bu yana Selçuk Üniversitesi Endüstri Mühendisliği bölümünde çalışmış ve halen aynı üniversitede öğretim üyesi olarak görev yapmaktadır. Dr.Paksoy, bu süre içinde Anabilimdalı Başkanlığı, Bölüm Başkan Yardımcılığı, Staj Komisyonu Başkanlığı gibi çeşitli idari görevlerde bulunmuştur. Dr. Paksoy'un çoğunluğu uluslararası düzeyde olmak üzere 100'ün üzerinde eseri vardır. Bu eserlerin yayınlandığı yerler arasında *Computers and Industrial Engineering, European Journal of Operational Research, Transportation Research* gibi uluslararası kabul görmüş dergiler bulunmaktadır. SCI kapsamındaki dergilerde yayınlanan çalışmaları 40 civarında atıf almıştır. Dr. Paksoy, temel ilgi alanı olan Üretim Sistemleri, Lojistik, Tedarik Zinciri Yönetimi ve Bulanık Küme Teorisi alanlarında, Selçuk Üniversitesi'nde lisans ve lisansüstü düzeyinde dersler vermektedir. Ayrıca, üniversite-sanayi işbirliği bağlamında gerçekleştirilen projeler ve üniversite döner sermaye esasları çerçevesinde MÜSİAD Konya Şubesi, Enkomak Makine Sanayi A.Ş. gibi kurum ve kuruluşlarda kısmi zamanlı danışmanlık yapmış, Kombassan Holding gibi kuruluşlara Üretim Planlama ve Kontrol, Yalın Üretim, Lojistik ve Tedarik Zinciri Yönetimi alanlarında eğitimler vermiştir. Dr. Paksoy, Konya Teknokent tarafından çıkarılmakta olan "*International Journal of Lean Thinking*" dergisinin kurucu Editörlüğünü yapmış ve halen eş-editörlüğünü sürdürmektedir. Aynı zamanda çeşitli ulusal ve uluslar arası dergilerde hakem olarak görev yapmaktadır. 2009 yılından bu yana Lojistik Derneği (LODER) tarafından düzenlenen Üniversitelerarası Lojistik Vaka Yarışmalarında jüri üyeliği yapmaktadır. Evli ve bir kız çocuk babası olan Dr. Paksoy, Makine Mühendisleri Odası, Yöneylem Araştırması Derneği, LODER ve Bulanık Sistemler Derneği üyesidir.

YÖNETİCİ ÖZETİ

Değişim ve **hız çağı** olarak tanımlayabileceğimiz bu dönemde, ayakta kalmak, büyüyebilmek ve refahını artırmak isteyen ülke, sektör ve işletmeler, rekabet üstünlüğü yolunun müşteri memnuniyetinden geçtiğinin farkında olmalıdır. Müşterilere kaliteli ve düşük maliyetli ürün sunmanın yanı sıra, talep ettikleri ürünü istenen yer, çeşit, süre, miktar ve şekilde karşılayabilmek de son derece önemlidir. Doğru ürünü, doğru yer, doğru zaman, doğru miktar, doğru şekil ve doğru maliyette hızla müşterilere sunabilmek **"Lojistik"** kavramı ile özdeşleşmektedir.

Lojistik, ürün/yükün çıkış ve varış noktaları arasındaki tüm malzeme hareketlerinin entegrasyonudur. Lojistik; taşımacılık ve depolama faaliyetlerinin eşgüdümü ile başlar ve bu faaliyetlere gümrükleme, sigortalama, paketleme, tersine faaliyetler(iade, imha, boş kap), stok yönetimi, tedarik ve dağıtım gibi faaliyetleri de ekleyerek kapsamını geliştirir. Lojistik, ürünleri ihtiyaç duyulduğu yerde bulundurma işidir ve 9 temel faaliyetten oluşur: **Taşımacılık, Depolama, Paketleme, Katma Değerli Hizmetler, Sipariş Yönetimi ve Müşteri Hizmetleri, Stok Yönetimi, Gümrükleme, Sigorta ve Muayene/Gözetim.**

Öncelikle taşımacılık, nakliye, ulaştırma gibi farklı terimlerin kullanıldığı Lojistik disiplinine ilişkin tanımlamalarda bir birliktelik oluşturmak gerekir. **Taşımacılık;** *insan/ürünlerin* belirli nokta/lardan alınıp belirli nokta/lara götürülmesi/aktarılmasıdır. **Nakliye** ise; *ürünlerin/yüklerin* belirli sevk nokta/larından alınıp belirli teslim nokta/larına kamusal alanlar üzerinden ve uygun taşıma belgesi kullanılarak götürülmesi/ taşınmasıdır. **Ulaşım** ise; *İnsan/ürün/bilgiyi* belirli nokta/lardan alıp belirli nokta/lara kara, su veya havayoluyla aktarmak üzere bu noktalarda oluşan ağ(şebeke) yapısıdır. **Ulaştırma;** ulaşım taleplerini karşılamak üzere yapılan yatırım ve işletme çalışmalarıdır. Dolayısıyla, nakliye, taşımacılık ve ulaştırmayı iç içe geçmiş halkalar gibi düşünürsek, yalnız yük taşıması ile ilgilenen *nakliye* en iç halkada; insan ve yük taşıması ile ilgilenen *taşımacılık* onun çevresinde; hem insan ve yük hem de bilgi transferi ile ilgilenen *ulaştırma* ise nakliye ve taşımacılığı kapsayacak şekilde en dış halkada yer almaktadır.

Tedarik, gereksinim duyulan bir ürünün temin edilmesidir. Temin edilen ürünün tedarikçi tarafından üretilebilmesi için kendi hammaddelerinin tedarikini de aynı şekilde sağlanması gerekir. Bu şekilde ilk maddeye kadar giden bir tedarik zinciri oluşur. Tedarik zinciri, bir ürünün ilk maddesinden başlayarak, tüketiciye ulaşması ve geri dönüşümünü de içeren tüm süreçlerde yer alan tedarikçi, üretici, distribütör, perakendeci ve lojistikçilerden oluşan bir bütündür. Tedarik zinciri boyunca ürün/malzeme, bilgi ve para akışı gerçekleşir. Bu

akışların her biri zincir içindeki işletmelerin tümünün performansını etkiler. Söz konusu akışlar yavaşladıkça maliyetler artmaya başlar. **Malzeme akışı yavaşladıkça, hatta durunca stok maliyetleri veya kayıp satış maliyetleri; bilgi akışı yavaşladıkça değişkenlik ve belirsizlikten kaynaklanan maliyetler ve para akışı yavaşladıkça finansman ve fırsat maliyetleri artar.** Zincir içindeki gecikme ve beklemeler tüm akışları olumsuz yönde etkiler. Bu çerçevede zincirin çevikliği ve esnekliği ile zincir üyesi işletmeler arası işbirliği kavramı son derece önem arz etmektedir. Amaç bu işletmeler arasında malzeme, bilgi ve paranın akış hızını artırmaktır. Dolayısıyla tedarik zinciri ilk maddeden zincirin son ürününe kadar çok sayıda üretim ve lojistik aşamasından oluşur.

Nakliye, lojistik içindeki en önemli faaliyetlerden biridir. **Aynı yerde üretip tüketmek çoğu zaman imkânsız olduğu için nakliye, üretimin ayrılmaz bir parçasıdır.** Hızlı ve verimli bir nakliye süreci olmadan üretimde sürdürülebilir bir rekabetçilik elde etmek mümkün değildir. Tarih boyunca ekonomik kalkınmaların ana yol güzergâhları üzerindeki şehir ve limanlarda olması da tesadüfi değildir. **Nakliye, lojistik maliyeti içindeki en büyük kalemi, yaklaşık toplam maliyetin %50-60'ını temsil eder.** Ülke ekonomisi içinde de önemli bir yer işgal eder. Dolayısıyla, taşımacılıkta ve ulaştırmada yapılan iyileştirmeler ve verimlilik artışları, işletme, bölge ve ülke ekonomilerine büyük geri dönüşler sağlayacaktır. Bir ülkede lojistik sektörünün gelişmesi için söz konusu faaliyetlerin etkin ve verimli bir şekilde yapılabilmesi gerekir. **Ancak lojistik sektörü; ulusal ulaştırma koridorlarının netleşmemesi, dönüş yükü teminindeki zorluklar, sektörel kümelenmelerin olmaması, küçük hacimli taşımalar, yerel güç odaklarının fazla maliyet etkileri, kentsel lojistik ise trafik sıkışıklıkları, olumsuz çevresel etmenler, yüksek enerji tüketimi, yüksek yol bakım-onarım maliyetleri, verimsiz arazi kullanımı, gibi pek çok sorunla karşı karşıyadır.** Bu güç koşullar altında lojistik sektöründen düşük maliyetli, ama yüksek kalite ve hızda hizmet beklenmektedir. Amaç, lojistiğin sosyal, çevresel, trafik, ekonomik, mali ve enerji tüketimi ile ilgili etkilerini dikkate alarak bölge ve kentlerdeki lojistik faaliyetlerin sosyal pazar ekonomisi şartları çerçevesinde optimizasyonunu gerçekleştirmektir.

Değişen üretim ve tüketim anlayışları çerçevesinde lojistiğe yönelik ulusal, bölgesel ve kentsel planlamalar oldukça yetersiz kalmakta ve verimsizliklere neden olmaktadır. Türkiye'nin refah seviyesinin yükseltilmesi için, dış ticaretin geliştirilmesi ve ticaret açığı yerine fazlasının sağlanması gerekmektedir. 2023'te 500 milyar dolarlık mal ihraç etmek istiyorsak, bunun için gerekli lojistik alt yapısını da şimdiden düşünmemiz gerekir. İyi planlanmış ve ülkemizin dört bir yanında tesis edilerek birbirlerine modern alt yapılarla bağlanmış Lojistik Merkezler, lojistik sektörüne hız, güvenlik ve maliyet açısından rekabetsel

avantaj getirecek ve düşük lojistik maliyetler iç ve dış ticaretimize yani kalkınmamıza alt yapı teşkil edecektir. **Konya Lojistik Merkezi** de bölgemizin ve hatta uluslar arası lojistik merkez olarak ülkemizin kalkınmasında öncü rol oynayacaktır.

MÜSİAD Konya Şubesi Lojistik Merkez fikrini bir proje olarak ele almış ve ilk adım olarak MÜSİAD Lojistik Komitesini kurmuştur. Bu komitenin amacı, Konya'yı bir merkez şehir haline dönüştürme idealine ulaşmak için elzem görünen Lojistik Merkezi Konya'ya ve bölgeye kazandırmaktır. Bu hedefe ulaşmak için de proje odaklı düşünülerek **dört adım** belirlenmiştir*:*

i) Farkındalık; ii) Mevcut Durum Analizi ve Strateji Geliştirme; iii) Modelleme ve Tasarım; iv) Fiziksel Yapılanma ve Kümelenme.

Birinci adımda, MÜSİAD öncülüğünde Konya'nın kanaat önderleri Sanayi Odası, Ticaret Odası, Ticaret Borsası, MEVKA gibi kurum ve kuruluşlarından tam destek alarak lojistik hizmet alan ve verenlerin katılımı ile oluşturulan Lojistik Komitesi, 3 - 3,5 ay kadar kısa bir süre içerisinde, Konya'da lojistik konusunda bir farkındalık yaratmak, Konya'nın ve bölgenin lojistik sorunlarına dikkat çekmek ve lojistik konusunda gerek kamu gerekse de özel sektörün enerjisinin doğru ve ortak bir hedefe yönlendirmek amacıyla faaliyetlerde bulunmuştur. MÜSİAD Konya Lojistik Komitesi, Konya Lojistik Merkezi'ni Türkiye gündemine taşıyabilmek için Konya Şubesi olarak ilk etapta **MÜSİAD Lojistik Sektör Kurulu Türkiye İstişare Toplantısı**'na ev sahipliği yapmıştır.

Konferans, **ikinci adımda** gerçekleştirilmesi planlanan Konya için özgün bir **Lojistik Strateji Belgesi** oluşturulması için bir başlangıç aşaması olmuştur. Birinci aşamadan sonra ikinci aşama olan Lojistik Strateji Planı oluşturma adımında Mevlana Kalkınma Ajansı Doğrudan Faaliyet Desteği ile projelendirilmiş ve **09 Eylül 2011** tarihinde başlamıştır. **"TR52 Bölgesi Lojistik Strateji Planı Önhazırlık Raporu"** başlıklı projemizin amacı; TR52 Konya-Karaman bölgesinde Lojistik Strateji Planının hazırlanması için gerekli olan saha çalışmasının yapılması ve ihtiyaç duyulan verilerin toplanarak elde edilen sonuçlara dayalı bir "Lojistik Strateji Planı Ön Hazırlık Raporu"nun oluşturulması olarak belirlenmiştir. Bu belge, bölgenin lojistik yapısına ve geleceğine ilişkin yol gösterici bir nitelik taşıyacak gerek kamu gerekse de özel sektör tarafından yürütülecek projelere ışık tutacaktır. Konya'da Lojistik Kümelenme ve Lojistik Merkez çalışmalarının başlatılması için etkin bir bilgi ve referans kaynağı oluşturacaktır.

İkinci adım aslında bir nevi bölgenin lojistik açısından röntgenin çekilmesi mahiyetinde bir analiz çalışmasını içermektedir. Konya bölgesinde Lojistik Strateji Planın hazırlanması için gerekli olan saha çalışmasının yapılması ve ihtiyaç duyulan verilerin

toplanarak elde edilen sonuçlara dayalı bir mevcut durum analizi raporu gerçekleştirilmiştir. Bu rapor ile Konya bölgesinin yük analizi çıkartılmış, lojistikte yaşanan sorunlar ve lojistik hizmet verenlerin mevcut yapısı tespit edilmiş, Konya-Karaman Bölgesi Lojistik Sektörünün mevcut durumu analiz edilmiş, sorunlar ve çözüm önerileri ortaya koyulmuştur. Bu aşamada, bölgenin lojistik analizini yaparak lojistik etkinlik ve verimliliğini artıracak, sanayici ve işadamlarımıza ulusal ve uluslararası rekabet avantajları sağlayacak bir Lojistik Merkez için rehber bir doküman oluşturulmuştur. **Bu adımda elde edilen veriler bir sonraki adımda fonksiyon ve model belirleme aşamasında kullanılması gerekmektedir.**

TCDD tarafından Konya Organize Sanayi Bölgesinin hemen karşısında, demiryolu güzergâhı üzerinde **300 bin metre karelik** bir alan Lojistik Merkez olmak üzere tahsis edilmiştir. MÜSİAD Lojistik Komitesinin yaptığı çalışmalar ve başta Dışişleri Bakanımız Ahmet Davutoğlu ve Konya Valimiz Aydın Nezih Doğan olmak üzere yetkililerin yakın ilgi ve desteği neticesinde Bakanlar Kurulu kararı ile bu alan dünyadaki örneklerine benzer şekilde **bir milyon metre kareye** çıkarılmıştır. Lojistik merkez için yer seçimi aşaması böylece geçildikten sonra **üçüncü adımda** lojistik merkez için tasarım ve modelleme çalışmaları yapılmalıdır. Bu aşamada model, fonksiyon ve alt yapı çalışmaları ile yaratacağı katma değer lojistik merkezin etkinliğini doğrudan etkileyecektir. İkinci adımda elde edilen verilerden yola çıkılarak, bu aşamada TCDD'nin 300 bin metrekarelik demiryolu yük aktarma istasyonu dışında kalan 700 bin metre karelik bölümde konumlandırılması gereken birimlerin adedi, türü, özellikleri ve konumları ile genişleme alanları tasarlanmalıdır.

Dördüncü adımda ise, fiziksel yapılanma ve inşaat safhasına geçilecektir. Lojistik Merkezde faaliyette bulunan firmaların yalnız fiziksel mekân birlikteliğinin ötesine geçerek "kümelenme yaklaşımı" çerçevesinde sinerjik işbirliği içinde çalışabilmesine destek olabilmek için Lojistik Komitesi, lojistik firmaları, sanayi ve ticaret odaları, üniversiteler, kamu kurumları, meslek odaları ve diğer ilgili kurum ve kuruluşların katılımıyla dördüncü aşamadan itibaren **Lojistik Kümelenme Komitesi** olarak görevine devam etmelidir.

Birinci adımdan sonraki ikinci adım olan Lojistik Strateji Planı oluşturulması için Mevlana Kalkınma Ajansından Doğrudan Faaliyet Desteği alınmış ve **"TR52 Bölgesi Lojistik Strateji Planı Önhazırlık Raporu Projesi"** başlıklı projemiz **09 Eylül 2011** tarihinde başlamıştır. Projemizin amacı; TR52 Konya-Karaman bölgesinde Lojistik Strateji Planının hazırlanması için gerekli olan saha çalışmasının yapılması ve ihtiyaç duyulan verilerin toplanarak elde edilen sonuçlara dayalı bir "Lojistik Strateji Planı Ön Hazırlık Raporu"nun oluşturulması olarak belirlenmiştir.

Bu bağlamda projemizin özel amacı ise; TR52 Konya-Karaman bölgesinde lojistik sektörünün gelişimi önündeki sorunlar ve olası sebeplerin araştırılması, kısa, orta ve uzun vadede yapılması gereken lojistik yatırımlar ve izlenmesi gereken yöntemlerin belirlenmesine yönelik araştırmaların yapılmasıdır.

Yaklaşık **4 ay** süren bu proje ile yapılan saha araştırmaları ve analizler neticesinde elde edilen bulgular ile bölgenin lojistik yapısına ve geleceğine ilişkin yol gösterici bir nitelik taşıması, gerek kamu gerekse de özel sektör tarafından yürütülecek projelere ışık tutması hedeflenen bir rapor hazırlanmıştır. Proje ile**:**

- Lojistik Hizmet Alan İşletmelere *"Lojistik Yönetimi"* konusunda eğitim verilmiş,
- Lojistik Hizmet Veren İşletmelere *"Stratejik Bir Sektör Olarak Lojistik ve Dünya'da ve Türkiye'de Lojistik Merkezler"* konusunda eğitim verilmiş,
- TR52 Konya-Karaman Bölgesindeki Lojistik hizmet alan ve hizmet veren firmaların Lojistik konusundaki bilinç düzeyi artırılmış,
- TR52 Konya-Karaman bölgesinde Lojistik Hizmet Alan İşletmelerde 404 (354 Konya ve 50 Karaman) anket uygulanmış,
- TR52 Konya-Karaman bölgesinde Lojistik Hizmet Veren İşletmelerde 61 (51 Konya ve 10 Karaman) anket uygulanmış,
- *IV. Mersin Uluslararası Lojistik Fuar ve Konferansına* katılım sağlanmış, yapılan inceleme ve görüşmelerle proje ekibinin bilgisi arttırılmış,
- TR52 Konya-Karaman bölgesinin "Lojistik Strateji Planı Ön Hazırlık Raporu" ile ilgili sonuç toplantısı yapılarak kamuoyuna duyurulmuştur.

Bu rapor ile Konya Lojistik Merkez projesinin, doğru bir strateji ile hayata geçirilmesi amacıyla gerekli bilimsel alt yapının oluşturulması için literatür araştırması yapılmış, anketlere dayalı güncel saha bilgilerini ve ulusal ve uluslar arası kurumsal bilgi havuzlarında yer alan istatistiksel bilgileri kullanarak, görüşme ve gözlemlerde bulunarak bölgenin üretim, ticaret, tüketim ve dış ticaret yapısı, demografik özellikleri, ulaştırma alt yapısı, depolama, yük ayrıştırma, birleştirme ve aktarma merkezleri, taşımacılıkta kullanılan araç envanteri, lojistik ve taşımacılık şirketlerinin kapasiteleri belirlenmiştir. Bu araştırmalardan yola çıkarak sonraki aşamada ileriye yönelik projeksiyonların çıkarılması gerekmektedir. Mevcut yapı ve projeksiyonlar bölgenin coğrafyası üzerine işlenmelidir. Bir sonraki adımda bölgenin lojistik analizi yapılarak lojistik etkinlik ve verimliliğini artıracak, sanayici ve işadamlarımıza ulusal

ve uluslararası rekabet avantajları sağlayacak bir Lojistik Merkez için fonksiyon ve model belirleme çalışması yapılmalıdır.

Bu raporda, Türkiye ve Konya-Karaman Bölgesi Lojistik Sektörünün mevcut durumu analiz edilmekte, sorunlar ve çözüm önerileri ortaya konmaktadır. Bölgesel kalkınma planlarına alt yapı oluşturarak kamu ve özel sektör yatırımlarının etkin ve verimli bir şekilde kullanılması için rehber doküman oluşturmak ve lojistik sürecinin kurumsallaşmasına katkı sağlamak, TR52 Konya-Karaman bölgesinin yük analizini yapmak, TR52 Konya-Karaman bölgesinin lojistikte yaşadığı sorunları ve lojistik hizmet verenlerin mevcut yapısını tespit etmek projenin özel amaçları arasında yer almıştır.

Böyle bir çalışmanın yapılmasına ve sektörün bilgisine sunulmasına öncülük eden ve destekleyen Konya Valimiz **Sayın Aydın Nezih DOĞAN**'a, Konya Büyükşehir Belediye Başkanımız **Sayın Tahir AKYÜREK**'e, MÜSİAD Konya Şube Başkanı **Sayın Arslan KORKMAZ**'a, MÜSİAD Lojistik Komitesi Başkanı **Sayın Dr. Lütfi ŞİMŞEK**'e ve MEVKA Genel Sekreteri **Sayın Ahmet AKMAN**'a teşekkür ederiz.

Prof. Dr. Mehmet TANYAŞ
Maltepe Üniversitesi
Uluslararası Ticaret ve Lojistik Yönetimi
Bölüm Başkanı
Lojistik Derneği Başkanı

Doç. Dr. Turan PAKSOY
Selçuk Üniversitesi
Mühendislik Mimarlık Fakültesi
Endüstri Mühendisliği Bölümü
Öğretim Üyesi

İçindekiler

1. GİRİŞ 21

2. DÜNYA LOJİSTİK SEKTÖRÜ 23

2.1 Lojistik 23

2.2 Dünya Ekonomisi 25

2.3 Dünya Bankası Lojistik Performans Endeksi 28

2.4 AB Lojistik Pazarı 29

2.5 AB Lojistik Stratejisi: Beyaz Kitap 2011 32

2.6 Küresel Ulaştırma Koridorları 40

2.7 Lojistik Köy 45

2.7.1 Lojistik Köy Kavramı 45

2.7.2 Lojistik, Lojistik Köyler ve Sürdürülebilir Kalkınma 54

2.8 Dünyada Lojistik Merkezler 60

2.8.1 Europlatforms nedir? 64

2.8.2 Dünya Bankası Lojistik Performans İndeksi(LPI) Raporu 66

2.8.3 Rotterdam Limanı-Hollanda 68

2.8.4 Shanghai Limanı-Çin 82

2.8.5 Singapur Limanı 85

2.8.6 İtalya Lojistik Köyleri 88

2.8.7 Almanya Lojistik Köyleri 95

2.8.8 İspanya Lojistik Köyleri 96

3. TÜRKİYE LOJİSTİK SEKTÖRÜ 101

3.1 İhracat ve İthalat 101

3.2 Türkiye Taşıma Modları 105

3.2.1 Kara Yolu Taşımacılığı 105

3.2.2 Hava Yolu Taşımacılığı 107

3.2.3 Deniz Yolu Taşımacılığı 108

3.2.4 Demir Yolu Taşımacılığı 111

3.3 Türkiye'de Lojistik Merkez Çalışmaları 113

3.3.1 TCDD'nin Lojistik Merkez Projeleri 113

3.3.2 Lojistik Merkez ve Taşıma Kapasiteleri 121
3.4 Türkiye Lojistik Master Plan Çalışmaları 153
4. KONYA-KARAMAN BÖLGESİ LOJİSTİK SEKTÖRÜ 161
4.1 Ulaştırma Altyapısı 163
4.2 Bölgenin Lojistik Durumu 174
4.2.1 Kara Yolu Taşımacılığı 174
4.2.2 Hava Yolu Taşımacılığı 176
4.2.3 Demir Yolu Taşımacılığı 176
4.3. Dış Ticaret Yapısı 177
4.3.1 TR 52 Konya-Karaman Bölgesi İhracat Yapısı 177
4.3.2 TR52 Konya-Karaman Bölgesi İhracat Performansı 183
4.3.3 TR 52 Konya – Karaman Bölgesi İthalat Yapısı 191
4.3.4 TR 52 Konya – Karaman Bölgesi Dış Ticaret Lojistik İlişkisi 197
4.4 Sosyo-ekonomik Durum ve Projeksiyonu 204
4.4.1 Demografik Yapı 204
4.4.2 Sosyo-kültürel Yapı 210
4.4.3 Ekonomik Alt Yapı 216
4.4.4 Nüfus, İhracat ve İthalat Projeksiyonu 235
4.5. Konya Lojistik Merkezi 243
4.5.1 Konya'da Lojistik Merkez Çalışmalarının Geçmişi 243
4.5.2 Konya Lojistik Merkezi Projesi Aksiyon Planı 250
4.5.3 Konya-Karaman Bölgesinin (TR52) Yük Haritasının Çıkarılması 252
4.5.4 Lojistik Merkezin ve Yük Birleştirmenin Önemi 254
4.5.5 Konya Lojistik Merkez'inin çözülmesi gereken sorunları 256
5. SAHA ARAŞTIRMASI VE SONUÇLARI 259
5.1 ÖRNEKLEM 259
5.2 ANKET VE UYGULAMA 259
5.3 ANALİZ VE RAPORLAMA 260
6. SONUÇ VE DEĞERLENDİRME 308
KAYNAKLAR 317
EKLER 321
EK A. 322

2006 YILI TR52 KONYA-KARAMAN BÖLGESİ FASIL ADINA GÖRE İHRACAT İSTATİSTİKLERİ 322

EK B. 335

2006 YILI TR52 KONYA-KARAMAN BÖLGESİ FASIL ADINA GÖRE İTHALAT İSTATİSTİKLERİ..... 335

EK C. 348

LOJİSTİK HİZMET ALANLAR SORUN LİSTESİ ANKETİ 348

EK D. 349

LOJİSTİK HİZMET ALANLAR YÜK ANALİZİ ANKETİ 349

EK E. 350

LOJİSTİK HİZMET VERENLER YÜK ANALİZİ ANKETİ 351

EK F. 352

FARKINDALIK AŞAMASINDA GERÇEKLEŞTİRİLEN ZİYARETLER 354

Tablo Listesi

Tablo 2. 1 DTÖ Dünya ve bölgesel ihracat raporu 25
Tablo 2. 2 Ülkeler ihracat ve ithalat sıralaması 27
Tablo 2. 3 Lojistik Performans Endeksi 2010 28
Tablo 2. 4 Ticari mal taşımacılığı ve GSYİH 29
Tablo 2. 5 Ticari mal taşımacılığı ve GSYİH 30
Tablo 2. 6 AB içinde ülkeler arası taşıma oranları, nakliyeci oranları 42
Tablo 2. 7 TRACECA ağında GSYİH, Karayolu Taşımacılığı tahminlemesi 44
Tablo 2. 8 Lojistik maliyetlerin bölümlendirilmesi 58
Tablo 2. 9 Lojistik köylerdeki destekleyici hizmetler 62
Tablo 2. 10 Europlatforms'a üye ülkeler ve merkez sayıları 65
Tablo 2. 11 Dünya lojistik köyler sıralaması 65
Tablo 2. 12 Lojistik performansı en iyi olan ilk 10 ülke 67
Tablo 2. 13 Lojistik performansı en iyi olan ilk 10 ülke 67
Tablo 2. 14 Rotterdam limanı alt yapı ve ekipmanları 72
Tablo 2. 15 Rotterdam limanı nehir yolu bağlantıları 76
Tablo 2. 16 Rotterdam yakın deniz taşımacılığındaki bağlantılar. Konteynerler için gemi servislerinin transit zamanları (gün) 78
Tablo 2. 17 Rotterdam limanı demir yolu bağlantıları 79
Tablo 2. 18 Rotterdam karayolu bağlantıları 80

Tablo 3. 1 Türkiye ihracat ve ithalat bilgileri 102
Tablo 3. 2 Modlara göre ihracat değerleri 103
Tablo 3. 3 Modlara göre ithalat değerleri)..... 104
Tablo 3. 4 Türkiye kara yolu uzunlukları (km) 107
Tablo 3. 5 Havayolu istatistikleri 108
Tablo 3. 6 Gemilerin yıllık gelişimi 109
Tablo 3. 7 Demir yolu uzunluğu (km) 111
Tablo 3. 8 Demir yolu ile yolcu taşımaları 112
Tablo 3. 9 Demir yolu ile yük taşımaları) 112
Tablo 3. 10 Bazı TCDD lojistik merkezlerin alanları ve mevcut yük potansiyelleri 116
Tablo 3. 11 İzmir'in Swot Analizi 150

Tablo 4. 1 Konya Kent Merkezi Toplu Taşıma İstatistikleri 165

Tablo 4. 2 Konya Kent Merkezi Tramvay İstatistikleri 165
Tablo 4. 3 Karaman Kent İçi Seyahatlerin Türel Ayrımı 166
Tablo 4. 4 TR52 Düzey 2 Bölgesinde Meydana Gelen Trafik Kaza ve Motorlu Taşıt Sayıları 168
Tablo 4. 5 2004-2009 Yılları Arası Sivil Havacılık Rakamları 173
Tablo 4. 6 Türkiye'de Bazı Havaalanlarında Gerçekleşen Tüm Uçak Trafiği 173
Tablo 4. 7 TR52 Düzey 2 Bölgesinde ve Türkiye'de Taşıt-Km, Yolcu-Km, Ton-Km Değerleri 175
Tablo 4. 8 Havaalanı Trafiği Bilgisi 176
Tablo 4. 9 Blok Tren Taşımacılığında TR52 Düzey 2 Bölgesindeki Düzenli Seferler 177
Tablo 4. 10 Uluslararası Taşımalara Açık İstasyonlar 177
Tablo 4. 11 Yıllara göre ihracat rakamları (Dolar/Euro/TL-YTL) 178
Tablo 4. 12 Konya ve Karaman illerinin ihracat istatistikleri (fasıl adı / yıl olarak) 178
Tablo 4. 13 2010 yılı itibari ile orta ve ileri teknolojili ürün ihracatı yüz milyon doların üzerinde olan illerimiz 184
Tablo 4. 14 Konya ve Karaman illerinin 2006 yılından bu yana yapmış oldukları ithalat rakamları . 191
Tablo 4. 15 2010 yılı TR52 bölgesi toplam ithalatında en yüksek yüzdeye sahip ilk 20 fasıl. 192
Tablo 4. 16 Konya İli Sektör Bazlı İhracat Rakamları 197
Tablo 4. 17 Karaman İli Sektör Bazlı İhracat Rakamları 198
Tablo 4. 18 Bazı Düzey2 Bölgeleri 2010 Nüfusları 204
Tablo 4. 19 Bazı İllerin 2010 Nüfusları 205
Tablo 4. 20 Düzey 2 Bölgelerinin 2010 Yılı Nüfus Yoğunlukları 206
Tablo 4. 21 Bazı Bölgelerin 2008 Yılı Nüfus Artış Hızı 207
Tablo 4. 22 Bazı Bölgelerin 2009 Yılı Nüfus Artış Hızı 207
Tablo 4. 23 TR52 Düzey 2 Bölgesi 2010 Yılı İlçe Nüfusları 208
Tablo 4. 24 Yaş Gruplarına Göre 2010 Yılı Bölge Nüfusu 209
Tablo 4. 25 İllerin Dernek Sayısına Göre Sıralaması 211
Tablo 4. 26 Dernek Sayılarına Göre Düzey 2 Bölgelerinin Sıralaması 211
Tablo 4. 27 TR52 Düzey 2 Bölgesi TOBB'a Bağlı Oda ve Borsalar 212
Tablo 4. 28 TR52 Düzey 2 Bölgesinde Mevcut Aktif Oda ve Üye Sayısı 213
Tablo 4. 29 Konya Esnaf ve Sanatkarlar Odaları Birliğine Bağlı Odalar 213
Tablo 4. 30 Karaman Esnaf ve Sanatkarlar Odaları Birliğine Bağlı Odalar 214
Tablo 4. 31 Konya ve Karaman Küçük Sanayi Siteleri 234
Tablo 4. 32 Türkiye, TR52, Konya ve Karaman nüfus bilgileri 235
Tablo 4. 33 2011-2025 yılları için nüfus tahminleri 236
Tablo 4. 34 Türkiye, TR52, Konya ve Karaman ihracat rakamları 237
Tablo 4. 35 2011-2025 yılları için ihracat tahminleri 238
Tablo 4. 36 Türkiye, TR52, Konya ve Karaman ithalat rakamları 240
Tablo 4. 37 2011-2025 yılları için ithalat tahminleri 241

Tablo 5. 1 Örneklemdeki Firmaların Sektörel Dağılımı 260
Tablo 5. 2 Örneklemdeki Firmaların 2010 Yılı Ciro Dağılımı 261
Tablo 5. 3 Örneklemdeki Firmaların Lojistik Maliyetleri (Nakliye ve Depolama) Dağılımı 262
Tablo 5. 4 Lojistik Hizmeti Alan Firmaların Karşılaştıkları Sorun Listesi 263
Tablo 5. 5 Lojistik Hizmeti Alan Firmaların "Zamanında Teslimat Yapılamaması" Sorununun Dağılımı 264
Tablo 5. 6 Lojistik Hizmeti Alan Firmaların "Nakliye Aracı Bulma" Sorununun Dağılımı 265
Tablo 5. 7 Lojistik Hizmeti Alan Firmaların "Nakliye Maliyetlerinin Yüksekliği" Sorununun Dağılımı 266
Tablo 5. 8 Lojistik Hizmeti Alan Firmaların "Nakliye Aracı ve Ürünlerin İzlenebilirliğinin Olmaması" Sorununun Dağılımı 267
Tablo 5. 9 Lojistik Hizmeti Alan Firmaların "Elleçlemede (yükleme, boşaltma, aktarma) Yaşanan Sıkıntılar" Sorununun Dağılımı 268
Tablo 5. 10 Lojistik Hizmeti Alan Firmaların "Kalifiye Lojistikçi İşgücü Bulunamaması" Sorununun Dağılımı 269
Tablo 5. 11 Lojistik Hizmeti Alan Firmaların "Firmanız İçinde Müstakil Bir Lojistik Biriminin Olmaması" Sorununun Dağılımı 270
Tablo 5. 12 Lojistik Hizmeti Alan Firmaların "Firmanız İçinde Lojistik Konusunda Bilişim Teknoloji ve Yazılımlarının (RFID, barkod, GPS, ERP, WMS vb.) Olmaması" Sorununun Dağılımı 271
Tablo 5. 13 Lojistik Hizmeti Alan Firmaların "Nakliye Sırasında Ürünlerin Kaybolması, Bozulması veya Zarar Görmesi" Sorununun Dağılımı 272
Tablo 5. 14 Lojistik Hizmeti Alan Firmaların "Nakliye Kaynaklı Çevre Kirliliği ve Kent İçi Trafik" Sorununun Dağılımı 273
Tablo 5. 15 Lojistik Hizmeti Alan Firmaların "Stok Oranlarının Yüksekliği ve Yönetiminin Zorluğu" Sorununun Dağılımı 274
Tablo 5. 16 Lojistik Hizmeti Alan Firmaların "Lojistik İçin Kullanılacak Teçhizat ve Araçların Yüksek Sabit Yatırım Gerektirmesi Sebebiyle Satın Alınamaması veya Alınsa Bile Yüksek Kapasitede Kullanılamaması" Sorununun Dağılımı 275
Tablo 5. 17 Lojistik Hizmeti Alan Firmaların "Alternatif Lojistik Firmalarına Ulaşma (Bilgi Alma, Fiyat Sorma, Yeni Partner Geliştirme) Zorluğu" Sorununun Dağılımı 276
Tablo 5. 18 Lojistik Hizmeti Alan Firmaların "Parsiyel Yük Sevkiyatındaki Zorluk" Sorununun Dağılımı 277
Tablo 5. 19 Lojistik Hizmeti Alan Firmaların "Entegre Lojistik Hizmet (Taşıma, Depolama, Gümrük, Sigorta vb.) Sağlayan Lojistik Firma Bulma Zorluğu" Sorununun Dağılımı 278
Tablo 5. 20 Lojistik Hizmeti Alan Firmaların "Limanlara Uzak Konya Gibi Orta Anadolu Şehirlerine Devlet Tarafından Navlun Desteği Verilmemesi" Sorununun Dağılımı 279

Tablo 5. 21 Lojistik Hizmeti Alan Firmaların "Ulaştırma Altyapısının Yetersizliği" Sorununun Dağılımı 280
Tablo 5. 22 Firmaların, Lojistik Merkezdeki Lojistik Firmalarına Yaptırmayı Düşündüğü Lojistik Faaliyetleri 283
Tablo 5. 23 Lojistik işini nasıl gerçekleştiriyorsunuz? 283
Tablo 5. 24 Firması Bünyesinde Lojistik Birimi (Lojistik, Sevkiyat, Dağıtım vb.) Olanların Dağılımı 284
Tablo 5. 25 Depo hacmi ne kadar? 287
Tablo 5. 26 Firmaların Sahip Olduğu Depo Türü 287
Tablo 5. 27 Firmaların Konya ve Karaman'dan En Çok Yük Gönderdiği İller, Taşıma Modu ve Taşıma Kabı Türü 288
Tablo 5. 28 Firmaların Konya ve Karaman'a En Çok Yük Aldığı İller, Taşıma Modu ve Taşıma Kabı Türü 290
Tablo 5. 29 Firmaların Konya ve Karaman'dan En Çok Yük Gönderdiği Ülkeler, Taşıma Modu ve Taşıma Kabı Türü 292
Tablo 5. 30 Firmaların Konya ve Karaman'a En Çok Yük Aldığı Ülkeler, Taşıma Modu ve Taşıma Kabı Türü 295
Tablo 5. 31 Firmaların 2010 Yılı Cirolarının Dağılımı 297
Tablo 5. 32 Lojistik Firmalarının Kurulacak Lojistik Merkezi'nde Yer Alma Türleri ve Büyüklükleri 298
Tablo 5. 33 Lojistik Firmalarının Müşterilerine Hizmet Verdiği Modlar ve bu Modlarda Yılda Taşınan Yük Müktarı 299
Tablo 5. 34 Lojistik Firmalarının Araç Parklarındaki Araç Tipleri ve Adetleri 300
Tablo 5. 35 Lojistik Firmalarının Mevcut Depo ve Antrepo Büyüklükleri 300
Tablo 5. 36 Lojistik Firmalarında Çalışan Personelin Eğitim Yapısı 302
Tablo 5. 37 Lojistik Firmaların Konya ve Karaman'dan En Çok Yük Taşıdığı İller, Taşıma Modu ve Taşıma Kabı Türü 303
Tablo 5. 38 Lojistik Firmaların Konya ve Karaman'a En Çok Yük Taşıdığı İller, Taşıma Modu ve Taşıma Kabı Türü 304
Tablo 5. 39 Lojistik Firmaların Konya ve Karaman'dan En Çok Yük Taşıdığı Ülkeler, Taşıma Modu ve Taşıma Kabı Türü 305
Tablo 5. 40 Lojistik Firmaların Konya ve Karaman'a En Çok Yük Taşıdığı Ülkeler, Taşıma Modu ve Taşıma Kabı Türü 306

Şekil Listesi

Şekil 2. 1 AB içi taşıma miktarları (milyar ton*km) 31
Şekil 2. 2 AB taşımacılık politikasındaki değişimin kilometre taşları 32
Şekil 2. 3 TEN-T ve PEC ulaştırma ağları 40
Şekil 2. 4 AB iç taşımalarının modlara göre dağılım 41
Şekil 2. 5 TRACECA rotaları ve katılımcı ülkelerin durumu [AB Komisyonu] 43
Şekil 2. 6 TRACECA ağı üzerindeki ülkelerin performans parametreleri seyri 44
Şekil 2. 7 Önceden tahmin edilebilmelerine göre lojistik maliyetler 57
Şekil 2. 8 Avrupa kıtasındaki mevcut lojistik köyler 61
Şekil 2. 9 Dünyadaki ülkelerin LPI puan aralıkları 66
Şekil 2. 10 Kuzey Avrupa limanları 68
Şekil 2. 11 Rotterdam limanının tarihsel gelişim süreci 70
Şekil 2. 12 Rotterdam limanından eşya dağıtımının taşıma türlerine göre oranları (metrik ton) 74
Şekil 2. 13 Rotterdam limanından eşya dağıtımının taşıma türlerine göre oranları (konteyner TEU) . 75
Şekil 2. 14 Singapur 85
Şekil 2. 15 İtalya'daki Lojistik Köyler 88
Şekil 2. 16 Parma lojistik köyü, İtalya 89
Şekil 2. 17 Parma lojistik merkezi görüntüleri 89
Şekil 2. 18 Bologna lojistik köyü 91
Şekil 2. 19 Bologna lojistik köyünden bir görünüş 92
Şekil 2. 20 Bologna Lojistik Merkezi Görüntüleri 93
Şekil 2. 21 Verona lojistik köyü 94
Şekil 2. 22 Almanya'daki Lojistik Köyler 95
Şekil 2. 23 Bremen 95
Şekil 2. 24 İspanyadaki Lojistik Köyler 96
Şekil 2. 25 Barselona, Zal Cilsa Lojistik Köyü, İspanya 98
Şekil 2. 26 Barselona, Zal Cilsa Lojistik Köyü, İspanya 98
Şekil 2. 27 Zaragoza Plaza Lojistik Köyü, İspanya 99
Şekil 2. 28 Zaragoza Plaza Lojistik Köyü, İspanya 100

Şekil 3. 1 Taşımacılık modlarına göre ihracat 104
Şekil 3. 2 Taşımacılık modlarına göre ithalat 105
Şekil 3. 3 Uluslararası karayolu taşımacılığı ağı 106
Şekil 3. 4 Hava yolu taşımacılığı ağı (Hava limanı; Hava alanı) 107
Şekil 3. 5 Başlıca limanlar 109
Şekil 3. 6 Deniz yolu yük taşıma 110
Şekil 3. 7 Ro-Ro hatları 110

Şekil 3. 8 Ro-Ro ile taşınan araç sayısı 111
Şekil 3. 9 Lojistik merkez minyatürü 113
Şekil 3. 10 TCDD lojistik merkezleri 115
Şekil 3. 11 Rotterdam Lojistik Merkezi'nden bir görüntü 121
Şekil 3. 12 Halkalı/Ispartakule Lojistik Merkezi Minyatürü 122
Şekil 3. 13 İstanbul'un limanları ve lojistik merkezleri. 123
Şekil 3. 14 İstanbul Metropol Bütünü Lojistik Bölge Büyüklükleri 123
Şekil 3. 15 Hadımköy'ün İstanbul içerisindeki konumu 124
Şekil 3. 16 Hadımköy'deki lojistik firmaların kuruluş yıllarına göre dağılımı 127
Şekil 3. 17 Lojistik firmaların Hadımköy'e taşınma tarihleri 127
Şekil 3. 18 Hadımköy'deki lojistik firmalarında çalışanların sayılarına göre dağılımı 128
Şekil 3. 19 Hadımköy'deki lojistik firmalarındaki araç sayılarının dağılımı 128
Şekil 3. 20 Hadımköy'deki firmaların sahip olduğu araç tipleri 128
Şekil 3. 21 Hadımköy'deki firmaların taşımacılık yaptığı alanlar 129
Şekil 3. 22 Ambarlı Limanı'na gelen-giden yüklerin çeşitli merkezlere göre dağılımı 129
Şekil 3. 23 Firmaların Hadımköy'ü tercih etme nedenleri 130
Şekil 3. 24 Hadımköy'deki firmaların taşıma şekli 130
Şekil 3. 25 Hadımköy'deki firmaların hizmet verdiği sektörlerin dağılımı 130
Şekil 3. 26 Lojistik firmaların sorunları 131
Şekil 3. 27 İzmit Köseköy Lojistik Merkez Alanı 132
Şekil 3. 28 Gelemen(Samsun) Lojistik Merkez Alanı 132
Şekil 3. 29 Hasanbey Lojistik Merkez Alanı 133
Şekil 3. 30 Kayseri Boğazköprü Lojistik Merkez Alanı 134
Şekil 3. 31 Mersin Yenice Lojistik Merkez Alanı 135
Şekil 3. 32 Lojistik köy alternatif alanları 137
Şekil 3. 33 Arazinin Topografik Durumu 137
Şekil 3. 34 Lojistik Merkezi; Otoban ve Demiryolu 138
Şekil 3. 35 Mersin lojistik ihtisas OSB yerleşim planı 138
Şekil 3. 36 Konya'nın limanlara ve yurtiçine demiryolu bağlantıları 142
Şekil 3. 37 Konya lojistik köyünün ulaşım bağlantıları 143
Şekil 3. 38 Konya lojistik köyü yönetim modeli 144
Şekil 3. 39 Konya lojistik merkez alanı 145
Şekil 3. 40 Gökköy Lojistik Merkezi Alanı 145
Şekil 3. 41 Uşak Lojistik Merkez Alanı 146
Şekil 3.42 Denizli Kaklık lojistik merkez alanı 146
Şekil 3. 43 Mevcut durum ile lojistik merkezin kurulmasıyla meydana gelecek durumun karşılaştırılması 147

Şekil 3. 44 Yıllara Göre Dış Ticaret 150

Şekil 4. 1 Altyapı ve Erişilebilirlik Açısından Düzey 2 Bölgelerin Karşılaştırılması 164
Şekil 4. 2 Altyapı ve Erişilebilirlik Açısından İllerin Karşılaştırılması 164
Şekil 4. 3 TR2 Düzey 2 Bölgesi Karayolu Ulaşım Haritası 167
Şekil 4. 4 Düzey 2 Bölgeleri Yatırımları ile Devlet Yolu Taşımaları Karşılaştırması 169
Şekil 4. 5 T.C. Devlet Demiryolları, Demiryolu Ağı Haritası 170
Şekil 4. 6 Ankara-Konya Hızlı Tren Projesi 171
Şekil 4. 7 İllere Göre Demiryolu Anahat Uzunlukları..... 172
Şekil 4. 8 TR52 Düzey 2 Bölgesi Devlet Yollarının Trafik Hareketliliği 175
Şekil 4. 9 Fasıl türlerine göre Konya ve Karaman illerinin ihracat yapısı 2006-2011 (ilk 8 ay)..... 180
Şekil 4. 10 Konya ve Karaman illerinin ihracatında ilk 20 faslın toplam içindeki yüzde değerleri.... 180
Şekil 4. 11 Kazan: makina ve cihazlar, aletler, parçaları ihracatının yıllara göre değişimi 181
Şekil 4. 12 Motorlu kara taşıtları, traktör, bisiklet, motosiklet vb. ihracatının yıllara göre değişimi.. 181
Şekil 4. 13 Esasını hububat, un, nişasta, süt teşkil eden müstahzar ihracatının yıllara göre değişimi 182
Şekil 4. 14 Alüminyum ve alüminyum eşya ihracatının yıllara göre değişimi 182
Şekil 4. 15 Kakao ve kakao müstahzarları ihracatının yıllara göre değişimi 182
Şekil 4. 16 İllerin İhracattaki Çeşitlilik Performansı..... 186
Şekil 4. 17 İllerin çeşitlilik ve sıradanlık değerleri karşılaştırma grafiği 188
Şekil 4. 18 İl bazında ihracatta sıradanlık ve çeşitlilik sınıflandırması..... 188
Şekil 4. 19 Ülkeler bazında iharacat sofistikasyon düzeyi 189
Şekil 4. 20 Konya ve Karaman'ın ihracat sofistikasyon düzeyinin ülke ortalaması ile karşılaştırılması 190
Şekil 4. 21 TR52 bölgesi toplam ithalatında ilk 20 faslın toplam içindeki yıllara göre yüzde değişimi 193
Şekil 4. 22 TR52 bölgesi ithalatında ilk 20 faslın yıllara göre değişimi 194
Şekil 4. 23 Plastik ve plastikten mamul eşya ithalatının yıllara göre değişimi 194
Şekil 4. 24 Kazan: makina ve cihazlar, aletler, parçaları ithalatının yıllara göre değişimi 195
Şekil 4. 25 Hububat ithalatının yıllara göre değişimi..... 195
Şekil 4. 26 Mineral yakıtlar, mineral yağlar ve müstahsalları, mumlar ithalatının yıllara göre değişimi 196
Şekil 4. 27 Aluminyum ve aluminyum eşya ithalatının yıllara göre değişimi 196
Şekil 4. 28 2007-2010 arasında ilk 1000 ihracatçının Düzey 2 bölgeleri bazında dağılımı..... 199
Şekil 4. 29 İhracat-otoyol ilişkisi 199
Şekil 4. 30 TR52 Bölgesinin Arazi Yapısı..... 200
Şekil 4. 31 Mesin-Silifke-Karaman ve Konya bağlantı yollarının son durumu 202
Şekil 4. 32 Mersin Konya Demiryolu projesi 203

Şekil 4. 33 Türkiye, TR52 Bölgesi, Konya ve Karaman Nüfus Yoğunlukları 206
Şekil 4. 34 Türkiye'deki Organize Sanayi Bölgelerinin İllere Dağılımı 228
Şekil 4. 35 Türkiye'deki OSB'lerin Fiziki Durumu 229
Şekil 4. 36 TR52 Bölgesindeki OSB'lerin Fiziki Durumu 229
Şekil 4. 37 2011-2025 yılları için nüfus tahminleri 237
Şekil 4. 38 2011-2025 yılları için ihracat tahminleri 239
Şekil 4. 39 2011-2025 yılları için ithalat tahminleri 242

Şekil 5. 1 Konya'da kurulması planlanan Lojistik Merkez hakkında bilginiz var mı? 282
Şekil 5. 2 Firmanızda bağımsız lojistik birimi (lojistik, sevkiyat, dağıtım vb.) var mı? 284
Şekil 5. 3 Lojistik Birimi Olmayan Firmalarda Lojistik Fonksiyonlarının Gerçekleştirildiği Bölüm 285
Şekil 5. 4 Lojistik Birimi Tarafından Gerçekleştirilen Lojistik Fonksiyonlar 286
Şekil 5. 5 Lojistik Birimi Tarafından Gerçekleştirilen Tedarikçi Yönetimi Süreçleri (Lojistik Birimi Olan Firmalar) 286
Şekil 5. 6 Depo veya depolarınız var mı? 287
Şekil 5. 7 İhracat yapıyor musunuz? 292
Şekil 5. 8 İthalat yapıyor musunuz? 294
Şekil 5. 9 Firmaların Çalıştığı Lojistik ve Taşımacılık Firmalarının Orijini 296
Şekil 5. 10 Kurulacak olan Konya Lojistik Merkezi'nde siz de yer almak ister misiniz? 298
Şekil 5. 11 Lojistik Firmalarının Hizmet Verdiği Müşterilerin Sektörel Dağılımları 299
Şekil 5. 12 Lojistik Firmalarının Sahip Olduğu Taşımacılık Belgeleri ve Lisansları 301
Şekil 5. 13 Lojistik Firmalarının Üye Oldukları Mesleki Dernekler 301
Şekil 5. 14 Lojistik Firmalarının Kullandığı Bilişim Teknolojileri 302

1. GİRİŞ

Küreselleşme eğilimi ve rekabet sürekli olarak artmakta olup etkin ve verimli olan ülke, sektör ve şirketler ayakta kalabilmekte, büyüyebilmekte ve refahını artırmaktadır. Rekabet üstünlüğünün yolu müşteri memnuniyetinden geçmektedir. Müşterilere kaliteli ve düşük maliyetli ürün sunmanın yanı sıra, talep ettikleri ürünü istenen yer, çeşit, süre, miktar ve şekilde karşılayabilmek de son derece önemlidir. Doğru ürünü, doğru yer, doğru zaman, doğru miktar, doğru şekil ve doğru maliyette müşterilere sunabilmek "Lojistik" kavramı ile özdeşleşmektedir (Tanyaş ve İris, 2010).

21. yüzyılda en önemli gelişmelerin gözleneceği konuların başında gelen lojistik, çok genel olarak, ürün akışının, hammadde sağlayıcılardan başlayarak nihai ürünü kullanan tüketicilere kadar ki tüm üretim ve dağıtım süreci boyunca malzeme ve bilgi akışının planlanması, uygulanması ve kontrolüdür. Doğru ürünün doğru yerde, zamanda ve miktarda bulunmasını sağlamak, kavram olarak ilk olarak akla taşımayı getirse de, lojistik taşımanın ötesinde malzeme tedariği, hammadde, yarı ve bitmiş mamullerin envanter yönetimi (fabrika içi/dışı), dağıtım planlaması gibi konuların hepsini içerir. Bugün lojistik konusunda araştırma yapanların kabul ettiği gerçeklerden biri de yaptığınız iş her ne olursa olsun, yapılan işin maliyetinin ortalama olarak **%10**'u lojistik maliyetler oluşturmaktadır.

- Lojistik maliyetlerin içinde ise **taşımacılık** ortalama %50-60 ile en yüksek maliyet kalemidir.
- Onu takiben ise %25-40 ile **depolama** (depo planlama, stok tutma ve yok-satma maliyetleri) ve elleçleme, istifleme ve benzeri ürün aktarım maliyetleri gelmektedir.
- %5-10 arası da **bilişim ve iletişim** maliyetleri ve aynı şekilde,
- %5-10 **yönetim** maliyetleri olmaktadır.

Lojistikte başarılı olmanın en önemli yolu, lojistik kavramını sadece taşıma olarak görmemek, çıktımız ne olursa olsun ister ürün ister hizmet, tüm sürecin etkili bir şekilde ele alınmasından geçmektedir. İstersek dünyadaki en kaliteli ürünü, en son teknoloji fabrikalarımızda, en modern mühendislik teknikleriyle ve en ucuza üretelim, bu ürünün hammaddesini zamanında tedarik edemez veya müşteriye istediği şekilde arz edemez isek hiçbir işe yaramaz.

Türkiye gerek coğrafi ve jeopolitik konumu, gerekse bulunduğu bölgedeki yaklaşık 450 milyon civarındaki nüfus rakamlarıyla dünyada lojistik alanında merkez sayılabilecek bir potansiyele sahiptir. Kıtalar arası köprü vazifesi gören ülkemiz müşterilerin önem verdiği iki temel konu olan maliyet ve zaman açısından da önemini artırmaktadır. Günümüzde lojistikten kastedilen kavramlar sıralanacak olursa; depolama, taşıma ve gümrükleme, çapraz sevkiyat, konsolidasyon, toplu taşıma, üretimde erteleme, özel işlemler (etiketleme, paketleme, palet bozma, yeniden paketleme) gibi süreçlerdir.

Değişen müşteri taleplerine kısa sürede cevap verebilmenin yolu mevcut yapının merkezileştirilmesi, çevikleştirilmesi ve esnekleştirilmesiyle gerçekleşebilir. Günümüzde lojistik faaliyetlerinde bu kavramlara ulaşmanın yolu da dış kaynak (out-sourcing) kullanımından geçmektedir. Yani belirlenen lojistik faaliyetlerinin (depo işletmesi, hammadde deposu, ithalat ve ihracat organizasyonu, malların imalata sevki, ürünlerin kalite kontrolü ve satış noktalarına dağıtımı) başka firmalara devredilerek esnek yapının oluşturulmasıdır. Fakat bu kavram henüz Türkiye'de istenen seviyeye gelmemiştir. Yapılan araştırmalarda Türkiye'de dış kaynak kullanım oranı %20-30 arasında iken bu oran ABD'de % 80' e kadar çıkmaktadır.

Özet olarak, ülkemizdeki mevcut lojistik potansiyelinin etkin bir şekilde kullanılabilmesi için başta Lojistik Merkezler olmak üzere gerekli altyapının hızlı bir şekilde tesis edilmesi, gerektiği takdirde dış kaynak kullanımının teşvik edilmesi, bilişim teknolojilerinin (RFID, barkod, ERP programları) sıklıkla kullanılması ve bu sektörde çalışacak nitelikli eleman ihtiyacının giderilmesi gerekmektedir.

MÜSİAD bünyesinde oluşturulan **MÜSİAD Konya Lojistik Komitesi** ile yukarıda bir kısmı ifade edilen lojistik faaliyetlerin Konya'da sistematik bir şekilde hayata geçirilebilmesi için Konya'da lojistik konusunda bir farkındalık yaratmak ve Konya Lojistik Strateji Belgesinin hazırlanması sürecini başlatmak, lojistik konusunda gerek kamu gerekse de özel sektör yatırımlarının doğru ve ortak bir hedefe doğru kanalize edilmesi için bir fikir birliği sağlamak amaç edinilmiştir. MEVKA desteğinde hazırlanan bu rapor, bölgenin sürdürülebilir kalkınmasına destek sağlayacak lojistik strateji ve altyapının gelişimine zemin hazırlayabilmek için bir ön adım niteliğinde hazırlanmıştır.

2. DÜNYA LOJİSTİK SEKTÖRÜ

Dünya lojistik sektörüne ilişkin bilgilerin verilebilmesi için, Dünya ekonomisi ile ilgili bir takım verilerin sunulması gerekmektedir. Bu bölümde Dünyadaki genel ihracat ve ithalat rakamları, ülkelerin lojistik performanslarının bir göstergesi olan lojistik performans endeksi kavramı ve AB lojistik pazarıyla ilgili bir takım bilgiler sunulmuştur.

2.1 Lojistik

Değişim ve **hız çağı** olarak tanımlayabileceğimiz bu dönemde, ayakta kalmak, büyüyebilmek ve refahını artırmak isteyen ülke, sektör ve işletmeler, rekabet üstünlüğü yolunun müşteri memnuniyetinden geçtiğinin farkında olmalıdır. Müşterilere kaliteli ve düşük maliyetli ürün sunmanın yanı sıra, talep ettikleri ürünü istenen yer, çeşit, süre, miktar ve şekilde karşılayabilmek de son derece önemlidir. Doğru ürünü, doğru yer, doğru zaman, doğru miktar, doğru şekil ve doğru maliyette hızla müşterilere sunabilmek **"Lojistik"** kavramı ile özdeşleşmektedir.

Lojistik, ürün/yükün çıkış ve varış noktaları arasındaki tüm malzeme hareketlerinin entegrasyonudur. Lojistik; taşımacılık ve depolama faaliyetlerinin eşgüdümü ile başlar ve bu faaliyetlere gümrükleme, sigortalama, paketleme, tersine faaliyetler(iade, imha, boş kap), stok yönetimi, tedarik ve dağıtım gibi faaliyetleri de ekleyerek kapsamını geliştirir. Lojistik, ürünleri ihtiyaç duyulduğu yerde bulundurma işidir ve 9 temel faaliyetten oluşur: **Taşımacılık, Depolama, Paketleme, Katma Değerli Hizmetler, Sipariş Yönetimi ve Müşteri Hizmetleri, Stok Yönetimi, Gümrükleme, Sigorta ve Muayene/Gözetim.**

Öncelikle taşımacılık, nakliye, ulaştırma gibi farklı terimlerin kullanıldığı Lojistik disiplinine ilişkin tanımlamalarda bir birliktelik oluşturmak gerekir. Taşımacılık; insan/ürünlerin belirli nokta/lardan alınıp belirli nokta/lara götürülmesi/aktarılmasıdır. Nakliye ise; ürünlerin/yüklerin belirli sevk nokta/larından alınıp belirli teslim nokta/larına kamusal alanlar üzerinden ve uygun taşıma belgesi kullanılarak götürülmesi/ taşınmasıdır. Ulaşım ise; İnsan/ürün/bilgiyi belirli nokta/lardan alıp belirli nokta/lara kara, su veya havayoluyla aktarmak üzere bu noktalarda oluşan ağ(şebeke) yapısıdır. Ulaştırma; ulaşım taleplerini karşılamak üzere yapılan yatırım ve işletme çalışmalarıdır. Dolayısıyla, nakliye, taşımacılık ve ulaştırmayı iç içe geçmiş halkalar gibi düşünürsek, yalnız yük taşıması ile ilgilenen nakliye en iç halkada; insan ve yük taşıması ile ilgilenen taşımacılık onun

çevresinde; hem insan ve yük hem de bilgi transferi ile ilgilenen ulaştırma ise nakliye ve taşımacılığı kapsayacak şekilde en dış halkada yer almaktadır.

Dünya lojistik hareketlerinin artmasına paralel olarak çalışmaların türleri ve iş süreçlerinde de bir takım farklılıklar ortaya çıkmaktadır. Bu farklılıklar, hem ulusal hem de uluslar arası lojistik zincirinin gerçekleşmesinde intermodal taşımacılık, kombine taşımacılık, çok türlü taşımacılık, depo ve stok yönetimi, 3PL lojistik işletmeleri, gümrük ve sigorta yönetimi gibi alanların doğmasını ve tüm bu hizmetlerin mümkün olduğunca kaliteli, hızlı, birbirine bütünleşmiş ve ölçek ekonomisinden yararlanarak en az maliyetle gerçekleşmesi gerektiğini ortaya koymuştur (Aydın ve Öğüt, 2010).

Lojistiğin temel hedefi, müşteri hizmetlerinde yüksek bir seviyeye ulaşılması, kaynak ve yatırımların optimum kullanımıyla rekabet avantajının oluşturulmasıdır. Lojistik, doğasında tahminleme, planlama, örgütleme, organizasyon, koordinasyon ve kontrol unsurlarını taşımaktadır. Lojistik, bir ürün veya hizmetin üretimi ve dağıtılması ile ilgili olarak tüm faaliyetleri sevk ve idare eder. Lojistikte amaç; firmanın varlığını sürdürebilmesi için organizasyonu, kalite, fiyat, zaman ve hizmet gibi hayati pazar değişkenlerine karşı dayanıklı hale getirmektir. İşletmeler açısından lojistik, hammadde, yarı mamul ve hazır parçaların üretim ortamına taşınması yani "tedarik (inbound) lojistiği"; sonrasında bunların iş istasyonları ve tezgâhlara taşınması yani kurum içi (inplant) malzeme akışı ve elleçleme; nihayetinde ise çıkış ambarından dağıtım kanallarına ve müşterilere kadar uzanan zincir, "sevkiyat (outbound) lojistiği" olarak üç aşamalı bir yönetim sürecinden oluşmaktadır (Kılıç ve ark., 2009).

Tedarik Zinciri Yönetimi Profesyonelleri Konseyi (Council of Supply Chain Management Professionals-CSCMP) tarafından yapılan tanıma göre lojistik; müşterilerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere ürünlerin üretildiği veya kaynaklandığı noktadan, nihai kullanımının bulunduğu tüketim noktasına kadar olan tedarik zinciri içindeki malzemelerin, servis hizmetlerinin ve bilgi akışının etkin ve verimli bir şekilde iki yöne doğru sevkiyatının ve depolanmasının, planlanması, uygulanması ve kontrol edilmesidir. İşletme-yönetim literatüründe lojistik, hammadde temininden üretim ortamına, nihai ürünün tamamlanmasından dağıtım kanalları ve müşteriye kadar tedarik zinciri dahilindeki tüm yönetim ve sevk faaliyetlerini sağlamayı amaçlayan bir süreçtir (Kılıç ve ark., 2009).

Lojistik hizmet sektörünün artan önemi, Dünya'da gözlemlenen uzun dönemli değişikliklere bağlıdır. Bunlar; küreselleşme, yeni ekonomi anlayışı, değişen piyasa koşulları ve talep yapısı, farklılaşan rekabet olgusu ve teknolojik gelişmeler şeklinde ifade edilebilir. Tüm iş süreçlerinin, hizmet temeline dayalı entegrasyonunu hedefleyen ve geniş bir alana

uzanan lojistik kapsamında, müşteri siparişlerinin alımından mal bedellerinin tahsiline, gümrük ve transit geçiş evraklarının hazırlanmasından depolamaya ve sigortalamaya kadar uzanan pek çok faaliyet yer almaktadır (Kılıç ve ark., 2009).

Küreselleşmeye bağlı olarak farklılaşan ve çeşitlenen ürün ve hizmet ihtiyacı ile talebin ve piyasanın değişen görünümü, rekabet stratejilerinin çekirdek öğesi olarak üretim sisteminin yanı sıra lojistik olgusunu da yönetir konuma gelmiştir. Günümüzde işletmeler lojistik faaliyetleri; işleri tamamlayan ve değer oluşturan bir süreç olarak görmektedirler. Bu bağlamda lojistik faaliyetlerde bulunurken geniş açıdan bakabilme, şirket ve müşteri adına en verimli ve en düşük maliyetli çözümler ortaya koyabilme, teknolojiyi ve modern gelişmeleri yakından takip etmek çok önemlidir (Kılıç ve ark., 2009).

2.2 Dünya Ekonomisi

Dünya Ticaret Örgütü (DTÖ) tarafından Temmuz 2010'da yayınlanan 2000-2008 yılları arasında Dünya ticari mal ithalat ve ihracat durumunu yansıtan Tablo 2.1'de, ihracat kalemleri hem ihracatı yapan ülkelerin konumu hem de yine ihracatı gerçekleştiren ülkelerin ekonomik gelişmişlik düzeyine göre sınıflandırılmış ve ayrıntılı analiz yapılmasını kolaylaştırmıştır. Buna göre; ekonomik durum değerlendirmesinde "Gelişmekte olan ülkeler" sınıfına Türkiye'nin de dâhil olduğu G20'ye üye olup da G10'a üye olmayan ülkelerin yanı sıra, dünya genelinden gelişmekte olan ülkeler de eklenmiştir (Tanyaş ve İris, 2010).

Tablo 2. 1 DTÖ Dünya ve bölgesel ihracat raporu (DTÖ, 2011)

Mal Ticareti			**Oranlar**		**Yıllık Yüzde Değişim**		
		Değer Milyon $	**2000**	**2008**	**2000-08**	**2007**	**2008**
Yapılan İhracat Coğrafi Bölgeler	**Avrupa**	6.735.575	42	43	12	16	13
	Asya	3.903.389	23	25	13	16	18
	Kuzey Amerika	2.708.310	25	17	7	6	8
	Orta Doğu	618.109	2	4	19	24	26
	Orta ve Güney Amerika	582.704	3	4	14	23	30
	Bağımsız Devletler Topluluğu	516.721	1	3	27	37	29
	Afrika	457.733	2	3	18	24	26
Ekonomik Durum	**Gelişmiş ülkeler**	9.866.885	70	63	11	13	12
	Gelişmekte olan ülkeler	5.138.934	28	34	15	19	21
	Az gelişmiş ülkeler	161.200	1	1	18	18	29
Dış ticaret	**Ticari mal ihracatı**	15.716.725	100	100	12	16	15

	Ticari mal ithalatı	16.492.949	100	100	7	15	15

Bu tabloya göre yapılabilecek bazı çıkarımlar aşağıdadır:

- 2000 ile 2008 yılları arasında Dünya genelinde ithalat artış hızı, ihracata göre daha yavaş bir seyir izlemektedir.
- 2008 yılı sonunda Dünya genelinde ithalat rakamı, ihracat rakamından yüksektir. Bu da ülkeler için dış ticaret açıklarının sebebi olarak gösterilebilir.
- 2000 yılından bu yana ihracat verileri açısından bölgelerin ihracat miktarlarında ciddi bir farklılık görülmemektedir. Fakat Kuzey Amerika bölgesinde meydana gelen bir miktar düşüşün Asya'ya kaydığı söylenebilir.
- Diğer taraftan, 2000 ile 2008 yılları arasında Türkiye'nin de aralarında olduğu gelişmekte olan ülkelerin toplam ihracat içindeki payının anlamlı bir artış (%15) gösterdiği söylenebilir.
- Bunun yanı sıra, 2007 ve 2008 yıllarında gerçekleşen ihracat artış oranlarının son 8 yılın ortalamasının neredeyse iki katı olması Dünya dış ticaretinin giderek büyüdüğünü göstermektedir.
- Az gelişmiş ülkelerin Dünya ihracat pastasından daha fazla pay alması için yapılması gerekenlerin daha ayrıntılı analiz edilmesi gerekmektedir.
- Lojistik açıdan bakıldığında ticari mal ihracat ağırlığı Asya'ya ve gelişmekte olan ülkelere kaymaktadır. Bu durum mevcut ulaştırma yollarının yanında yeni ulaştırma koridorlarının gereksinimini ortaya koymaktadır.

2008 yılında kriz sebebiyle gerçekleşen ciddi düşüşler, Dünya lojistik sektöründe de hacimsel olarak daralmalara sebep olmuştur. Üretilen ürün miktarında yaşanan düşüşler bölgeler arası akışlarda aksamalara ve sevkiyatlarda gecikmelere sebep olmuştur. Dünya genelinde lojistik sektörünün ayrıntılarının anlaşılabilmesi için dış ticaret verileri açısından oldukça aktif olan ülkelerin tespit edilmesi gerekmektedir. Dünya Ticaret Örgütü tarafından yayınlanan ve en son 2009 yılı sonunda güncellenen yıllık ithalat ve ihracat şampiyonu ülkeler istatistikleri Tablo 2.2'de ayrıntılı bir biçimde görülebilmektedir. Dünya üzerinde yapılan ihracatların neredeyse %30'unun üç ülke tarafından gerçekleştirilmesi Dünya ekonomilerinin dağılımı konusunda fikir vermektedir. İhracat sıralamasında ülkemiz Türkiye 32. sıradan listeye girmeye hak kazanmıştır (DTÖ, 2011).

ABD'nin ithalat odaklı (iç talep odaklı) ekonomi stratejilerinin sonucu olarak ABD Dünya genelinde en yüksek ithalat yapan ülke konumunu almıştır. ABD'ye ihracat yapan

Avrupa bölgesi ve Çin gibi ülkeler de bu sayede ekonomilerini sağlıklı bir çevrim ile yönetebilir hale gelmişlerdir. Türkiye ithalat listesine ise 20. sıradan girerek, iç üretimden çok ithalata dayalı sanayi ve ticaret modelini geliştirdiği söylenebilmektedir.

Tablo 2. 2 Ülkeler ihracat ve ithalat sıralaması (DTÖ, 2011)

Sıra	İhracatçı Ülke	Değer (milyar $)	Yüzde	Sıra	İthalatçı Ülke	Değer (milyar $)	Yüzde
1	**Almanya**	1461,9	9,1	**1**	**ABD**	2169,5	13,2
2	**Çin**	1428,3	8,9	**2**	**Almanya**	1203,8	7,3
3	**ABD**	1287,4	8,0	**3**	**Çin**	1132,5	6,9
4	**Japonya**	782,0	4,9	**4**	**Japonya**	762,6	4,6
5	**Hollanda**	633,0	3,9	**5**	**Fransa**	705,6	4,3
6	**Fransa**	605,4	3,8	**6**	**İngiltere**	632,0	3,8
7	**İtalya**	538,0	3,3	**7**	**Hollanda**	573,2	3,5
8	**Belçika**	475,6	3,0	**8**	**İtalya**	554,9	3,4
9	**Rusya**	471,6	2,9	**9**	**Belçika**	469,5	2,9
10	**İngiltere**	458,6	2,9	**10**	**Güney Kore**	435,3	2,7
11	**Kanada**	456,5	2,8	**11**	**Kanada**	418,3	2,5
12	**Güney Kore**	422,0	2,6	**12**	**İspanya**	401,4	2,4
13	**Hong Kong**	370,2	2,3	**13**	**Hong Kong**	393,0	2,4
14	**Singapur**	338,2	2,1	**14**	**Meksika**	323,2	2,0
15	**Suudi Arabistan**	313,4	2,0	**15**	**Singapur**	319,7	1,9
16	**Meksika**	291,7	1,8	**16**	**Hindistan**	293,4	1,8
17	**İspanya**	268,3	1,7	**17**	**Rusya**	291,9	1,8
18	**Taipei, Çin**	255,6	1,6	**18**	**Taipei, Çin**	240,4	1,5
19	**Birleşik Arab Em.**	231,6	1,4	**19**	**Polonya**	204,3	1,2
20	**İsviçre**	200,3	1,2	**20**	**Türkiye**	202,0	1,2
32	**Türkiye**	132,0	0,8	**32**	**Danimarka**	110,8	0,7
	Listedeki 50 ülke toplamı	14871,8	92,5		**Listedeki 50 ülke toplamı**	15002,2	91,4
	Dünya geneli	16070,0	100,0		**Dünya geneli**	16422,0	100,0

2.3 Dünya Bankası Lojistik Performans Endeksi

Dünya Bankası tarafından, altı farklı lojistik kriter dikkate alınarak Lojistik Performans Endeksi geliştirilmiş ve ülkelerin lojistik açıdan gelişmişlik düzeyinin ortaya çıkması sağlanmıştır. Bu performans endeksinin hesabında, iş hacminin etkisi oldukça az dikkate alınırken, lojistik alt yapı ve sistemlerin etkinliği önem kazanmaktadır. Puanlamaların hesabında birebir görüşmeler ve denetimler dikkate alınmaktadır (Dünya Bankası, 2011).

Lojistik Performans olarak kısaltılan endeks temel olarak;

- Gümrük ve sınır kapısı işlemleri,
- Lojistik altyapı,
- Uluslararası taşıma olanakları,
- Lojistik operasyonların kalitesi,
- Ürünlerin izlenebilirliği ve
- Zamanında teslimat performans kriterlerini dikkate almaktadır.

Son olarak 2010 yılı için yayınlanan endekste puanlamalar beş tam puan üzerinden gerçekleştirilmektedir ve ülke puanı tüm alt kriter puanlarının ağırlıklı ortalaması şeklinde hesaplanmaktadır (Tablo 2.3) (Dünya Bankası, 2011).

Tablo 2. 3 Lojistik Performans Endeksi 2010 (Dünya Bankası, 2011)

2010 yılı sıralama	Ülke Adı	Toplam LPI
1	Almanya	4.11
2	Singapur	4.09
3	İsveç	4.08
4	Hollanda	4.07
5	Lüksemburg	3.98
6	İsviçre	3.97
7	Japonya	3.97
8	İngiltere	3.95
9	Belçika	3.94
10	Norveç	3.93
39	Türkiye	3.22

Tablo 2.3'ten de görülebileceği üzere İsveç, Lüksemburg, İsviçre her ne kadar yükleme ve boşaltma açısından yoğun trafik içermeyen ülkeler olsa da LPI endeksine göre,

Dünya üzerindeki lojistik mükemmelliğe sahip ülkeler olarak değerlendirilebilir. Ülkemiz Türkiye ise bu listede 155 ülke arasından 39. sırada bulunmaktadır.

2007 yılında hazırlanan raporda 3,15 puan ile 34. sırada bulunan Türkiye, 2 yılda beş basamak gerileyerek 39.sırada yerini almıştır. Yüksek gelirli ülkelerin dışında, lojistik alt yapısının performans üzerine büyük etkisi olduğu görülmektedir. Listenin orta sıralarında bulunan ülkelerin daha üst sıralarda yer alması önündeki en büyük engel olarak yetersiz altyapı ve iletişim yatırımları gösterilebilir. Listenin 40 ve üstü sıralarındaki ülkelerde ise operasyonların analizi ve etkinlik artırılması öncelikli hedef olarak belirlenmelidir. Ülke lojistik planlamasında LPI çalışmasının dikkate alınması gerekmektedir (Tanyaş ve İris, 2010).

2.4 AB Lojistik Pazarı

AB'nde lojistik açıdan yapılan değerlendirmeler, artan bu ticari mal üretiminin ülkeler arası lojistiğin son yıllarda ne kadar önem kazandığını ortaya koymaktadır. Benzer şekilde AB genelinde gerçekleşen üretim artışlarının ticari mal taşımacılığında da ciddi artışlara neden olduğu söylenebilir. Buna göre Tablo 2.4'te yıllara göre AB genelinde gerçekleşen ticari taşımacılık değerlerindeki değişim listelenmiştir. Buna göre; 2000 ile 2008 yıllarında yıllık ortalama %2 büyüyen taşımacılık sektörü, son yılda kriz nedeniyle % 2,1 oranında daralma yaşamıştır. Yaşanan bu daralma sektör üzerinde ciddi bir maliyet baskısı oluşturmaktadır (EUROSTATS, 2011).

Tablo 2. 4 Ticari mal taşımacılığı ve GSYİH (EUROSTATS, 2011)

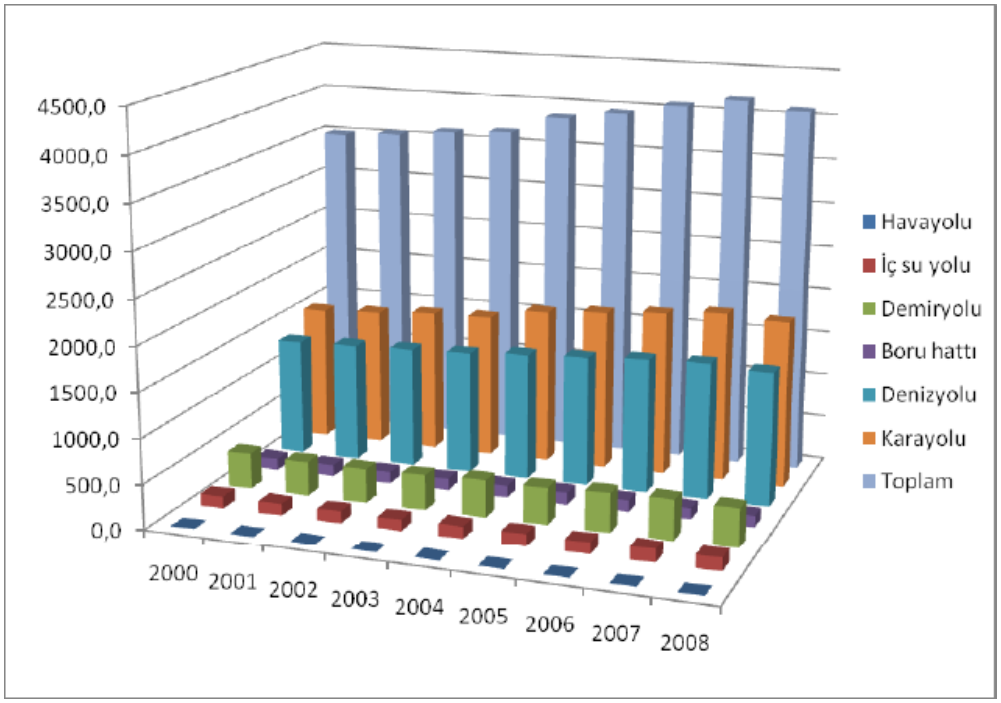
GSYİH (2000 yılı fiyatları)	1995-2008	2.3%	2000-2008	2.0%	2007-2008	0.7%
Ticari mal taşımacılığı (ton*km)	1995-2008	2.3%	2000-2008	2.0%	2007-2008	-2.1%

AB genelinde gerçekleştirilen bu taşımacılık faaliyetlerinin 2008 yılı için tonaj ve değer açısından da analiz edilmesi gerekmektedir. AB dışından yapılan dış ticaret faaliyetlerinde kullanılan taşımacılık modlarına göre bir analiz gerçekleştirildiğinde, AB lojistik sektörünün uluslararası bağlamda denizyolu odaklı faaliyet gösterdiği tespitinde bulunulabilir. Dış ticaretinin tonaj olarak % 72,4'ünü, değer olarak ise % 50,7'sini denizyolu ile yapılandıran Avrupa Birliğinin, bunun yanı sıra iç sevkiyatlarda ise % 72 oranında karayolu kullanılan birlik sınırları içinde politikaların denge içinde oluşturulması büyük önem taşımaktadır.

AB içinde gerçekleşen taşımaların yıllık değişimlerinin modlara göre dağılımı ise Tablo 2.5'da ayrıntılı görülmektedir. Buna göre, AB içinde de çok yüksek bir karayolu ve denizyolu tabanlı taşıma oranı olduğu görülmektedir. Modlar arasındaki bu ciddi farklılık sebebiyle AB hazırladığı Beyaz Kitabında birliğin öncelikleri arasına modlar arası taşıma dengesini ilk sıralara yerleştirmiştir. Tablo 2.5'den görülebileceği üzere 1995 ila 2008 yıllarda en yüksek artışın sağlandığı taşımacılık modu karayollarıdır. Toplam taşımalarda gerçekleşen artış ise % 34'dür. Yıllık artış ortalamasında ise karayolu ve denizyolu modları en yüksek değeri almıştır. Çalışmanın yapıldığı son yılda ise, birçok modda azalışlar meydana gelmiştir. Şekil 2.1'de ise gerçekleşen milyar ton*km verileri karşılaştırmalı grafik olarak verilmektedir (Tanyaş ve İris, 2010).

Tablo 2. 5 Ticari mal taşımacılığı ve GSYİH (EUROSTATS, 2011)

Yıllar	**Havayolu**	**İç suyolu**	**Demiryolu**	**Boru hattı**	**Denizyolu**	**Karayolu**	**Toplam**
2000	2,5	134	404	127	1314	1519	3499,4
2001	2,5	133	386	133	1334	1556	3544,3
2002	2,4	133	384	128	1355	1606	3608
2003	2,4	124	392	130	1378	1625	3651,6
2004	2,5	137	416	132	1427	1747	3861,4
2005	2,6	139	414	136	1461	1800	3952,6
2006	2,7	139	440	135	1505	1854	4076
2007	2,8	147	453	127	1532	1915	4176,7
2008	2,6	145	443	124	1498	1878	4090,5
1995-2008	35,00%	19,00%	14,70%	8,00%	30,70%	45,70%	33,70%
Yıllık artış ortalaması	2,30%	1,30%	1,10%	0,60%	2,10%	2,90%	2,30%
2007-2008 artışı	-1,80%	-1,20%	-2,30%	-2,20%	-2,20%	-1,90%	-2,10%



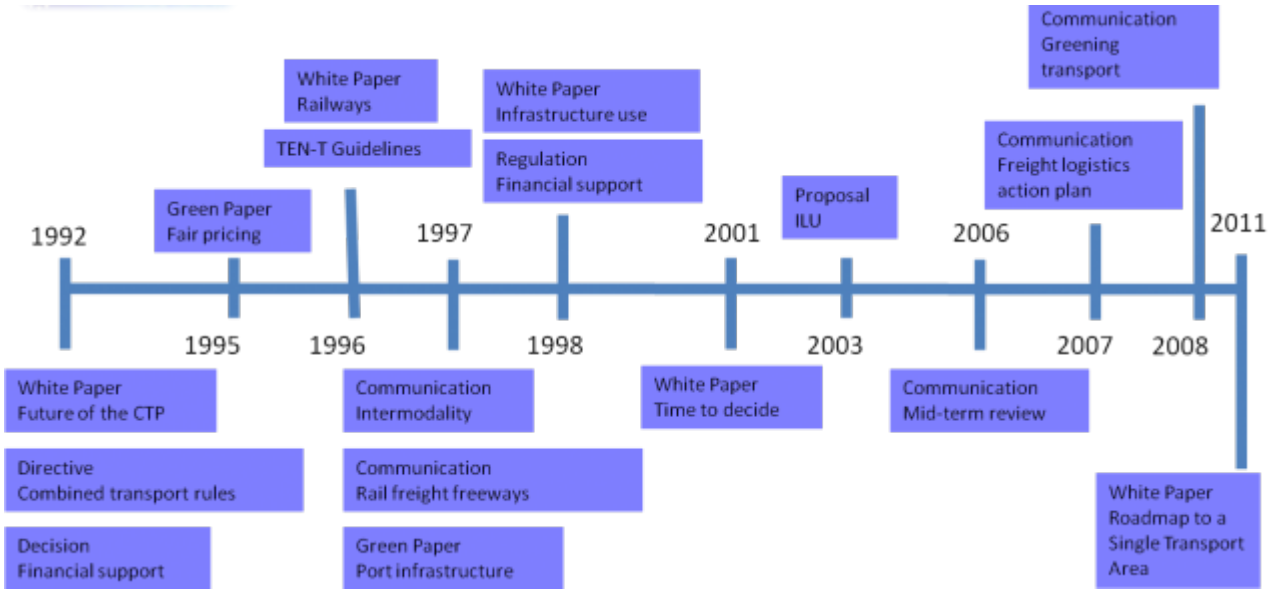
Şekil 2. 1 AB içi taşıma miktarları (milyar ton*km) (ERF, 2010)

AB açısından büyük öneme sahip olan taşımacılık ve lojistik sektörü, AB kurumları tarafından yakından takip edilmektedir. Bu çerçevede, AB komisyonu tarafından 2001 yılında, Avrupa Konseyine sunulmak üzere hazırlanan "**European transport policy for 2010: time to decide"** isimli beyaz kitap AB'nin temel belgeleri arasında yerini almıştır. Bu belgenin hazırlanmasının ardından 2006 yılında yapılanmanın durumu ve kontrolünün sağlanması için bir kontrol raporu hazırlanmış ve AB parlamentosuna sunulmuştur (Tanyaş ve İris, 2010).

2001 yılında yayınlanan Beyaz Kitap, birliğin lojistik operasyonlarında ne gibi önceliklerinin olduğu konusunda ayrıntılı bilgi vermektedir. Beyaz kitap kullanıcı (müşteri) gereksinimlerini stratejilerin temeline koymuştur. Avrupa vatandaşı için yüksek kaliteli ve güvenli bir hizmet ve sürdürülebilir kalkınmaya somut bir destek sağlanması amaçlanmaktadır. Bu rapora göre, AB için öncelikli olarak yapılması gerekenler ve 2006 yılına göre bu hedeflerin durumu şu şekilde özetlenebilmektedir (AB Komisyonu, 2011):

- Taşıma modları arasında denge kurulması
- Darboğazlardan kurtulma
- Kullanıcı odaklı taşımacılık politikası
- Taşımacılıkta küreselleşme

2.5 AB Lojistik Stratejisi: Beyaz Kitap 2011



Şekil 2. 2 AB taşımacılık politikasındaki değişimin kilometre taşları

Avrupa Komisyonu tarafından 28.3.2011 tarihinde Brüksel'de yayınlanan Beyaz Kitap (White Paper) Avrupa Birliği'nin(AB) taşımacılıkta yeni bir kavşak noktasında olduğunu göstermektedir (Şekil 2.2). "Tek Avrupa Taşımacılık Alanı için Yol Haritası – Rekabetçi ve Verimli Kaynak Kullanımına Dayalı Taşımacılık Sistemine Doğru" alt başlığı ile yayınlanan kitap gene 2001 yılında yayınlanan Beyaz Kitap gibi hareketliliği/serbest dolaşımı/mobilite (mobility) ön plana çıkarmaktadır. Taşımacılıkta küresellik, uluslararası işbirliği, entegrasyon ve ekonomik büyümenin önemi gene önemli konular olarak görülmektedir. 2011 kitabında öne çıkan konular, sürdürebilirlik başlığı altında kaynak kullanımında verimlilik ve çevresel duyarlılıktır. 2001 kitabında insan öncelikli politikalar ağırlıkta iken, 2011 kitabında çevresel ölçütler ağırlık kazanmıştır. Önceki dönemde çevre konusunda yapılan çalışmalar yeterli olmamıştır. Mevcut taşımacılık sistemi sürdürebilir değildir. Petrol bağımlılığı %90 düzeyindedir. Yollarda ve havada trafik yoğunluğu hala büyük sorundur. CO2 emisyonu, sıkışıklık maliyeti, merkezi ve dış alanlar arası erişme zorluğu, kaza ve gürültünün sosyal maliyeti artmaktadır. Taşımacılık hacmi artarken ve mobilite desteklenirken %60 emisyon azaltma hedefi konmuştur. Dolayısıyla yeni dönemde sürdürebilir mobilite küresel bir hedef olmuştur. Taşımacılık altyapısı mobiliteyi şekillendirmektedir. Altyapı ve uzmanlık olmadan taşımacılıkta önemli geliştirmeler yapmak mümkün değildir. Kitaptaki öne çıkan konular aşağıda özetlenmiştir.

AB'nin genişlemesi ile Avrupa'nın batısı ve doğusu arasındaki büyük taşımacılık alt yapısı farklılığı sorunu oluşmuştur. Avrupa'nın tek bir taşımacılık alanı olarak yönetilebilmesi

için Avrupa'nın Batı ve Doğu kısımlarının entegre etmek gerektiği, ancak bazı darboğaz nokta ve sorunlar olduğu belirtilmektedir. Avrupa bütün olarak aynı altyapıya sahip olması hedeflenmektedir.

Petrol rezervlerinin azalması ve fiyatının artmasının taşımacılıkta bazı dengeleri bozacağı öngörülmektedir. Petrole olan bağımlılığın verimlilik-mobilite uzlaşımı içinde azaltılması gerekmektedir. Verimli Kaynak Kullanımı ve Enerji Verimlilik Planları oluşturulmaktadır. Avrupa 'nın ekonomik gelişmesi verimli kaynak kullanımına dayanan yüksek kalitede mobilite hizmetleri rekabetini gerektirmektedir

Kitapta seragazı emisyonlarının azaltılması gerektiği belirtilmektedir. Taşımacılık kaynaklı emisyonu azaltmak için araçlara ve trafik yönetimine yönelik yeni teknolojilerin anahtar rol oynayacağı söylenmektedir. Tüm modlarda araçların enerji verimlilik performansları geliştirilmelidir

Maliyet etkin enerji verimliliği politika ve çalışmalarının artacağı, taşımacılıkta araç bazında bazı gelişmeler olsa da ekonomiye bağlı olarak taşımacılığın artması gürültü ve hava kirliliğinin önem derecesini korumaktadır.

Çoğu Avrupa ülkesinin altyapı, lojistik, trafik yönetim sistemi ve taşımacılık araçlarının imalatında lider olduğu ama Dünya'nın başka bölgelerinin de büyük taşımacılık modernizasyonu ve altyapı yatırım programlarının yapıldığı ve Avrupa'nın rekabetçi pozisyonda kalabilmesi için yatırım ve geliştirme yapması gerektiği belirtilmektedir.

Taşımacılık altyapısı fonlaması konusunda kamu kaynakları üzerinde artan bir baskı vardır. TEN-T ulaştırma ağının finansmanı ile bölgesel entegrasyon ve yüksek hızlı demiryolu hatları oluşturulmuştur. Tüm taşımacılık sistemlerinde iyileştirmelere yönelik AB fonları oluşturulmuştur. AB fonlaması için seçilebilir projelerin bu vizyona dayanması gerektiği belirtilmektedir. İyi işleyen taşımacılık ağı(şebekesi) önemli kaynaklar gerektirir. TEN-T ağ yapısının tamamlanması için 2020 yılına kadar 550 milyar Euro gerekmektedir. Kamu ve özel sektörde bazlı kaynaklar gerekmektedir. Her ülke kendi yatırımları için bütçe ayırmak durumundadır. Diğer bir kaynak ise dışsal maliyetlerin içselleştirilmesidir. Özel sektör finansmanının önünün açılması için gelişmiş bir yasal düzenleme çerçevesi ve yeni mali entrümanlar gerektirmektedir. Kamu-Özel Sektör İşbirliği (Public-Private Partnership-PPP) böyle bir enstrümandır. Proje değerlendirme ve yetkilendirme sistematiği, verimli ve şeffaf bir şekilde zaman, maliyet ve belirsizlikleri sınırlandırmak durumundadır.

Vatandaşlar için güvenli taşıma esastır. AB'de ölümlü kazalar yarıya düşse de 2009 yılında 34.500 kişi karayolu kazalarında ölmüştür. Geçtiğimiz yıllar içinde Avrupa'da taşımacılık güvenliği tüm taşımacılık modlarında artmıştır. Taşımacılık güvenliği AB'nde çok

yüksektir. İzleme ve risk bazlı yaklaşımlar uygulanmalıdır. Karayolu taşımacılığında 0 kaza seviyesine yaklaşmak, bu çerçevede 2020'de karayolu hasar ve kayıplarını yarıya indirmek hedeflenmiştir. Tüm modlarda güvenlikte AB'yi dünya lideri yapmak öngörülmektedir. Teknoloji, eğitim, kurallar ve yol bakım-onarımlarına önem verilmelidir.

Yüksek kaliteli taşımacılık sistemi kaliteli insan kaynakları ve çalışma koşulları gerektirmektedir. Çalışma koşulları ve çalışan hakları ile ilgili yeni kurallar oluşturulmuştur.

Sektörün yatırımlarına yön verebilmesi için gelecek politikalar konusunda açıklık şarttır. AB genelinde ülkeler arası uyum hayati bir konudur. Bir üye ülkenin elektrikli arabaya, diğer üye bir üye ülkenin bioyakıta yönelmesi verimsizliklere neden olacaktır.

Büyük hacimli yük ve yolcuyu istedikleri yerlere birlikte taşıyabilen yeni taşımacılık modelleri geliştirilmek zorundadır. Kabotaj kısıtlamaları, kısa mesafeli taşımacılık önündeki engeller ve demiryolu taşımacılığının entegrasyonu gerçekleştirilmelidir. Karma taşımacılık (multimodal, intermodal ve kombine taşımacılık) zinciri verimli kaynak kullanımı açısından optimize edilmelidir. Mesafeye bağlı olarak teknolojik yenilikler, farklılıklar gösterebilir. Bireysel taşıma son aşamada ve çevreye duyarlı araçlarla yapılmalıdır. Daha etkin mod seçimi mod ağları arasında daha fazla entegrasyon gerektirecektir. Havaalanları, limanlar, demiryolu, metro ve otobüs taşımacılığı birbirine daha kolay ve hızlı bir şekilde bağlanmalıdır.

Bilişime dayalı trafik yönetimi altyapı kullanımı ve taşımacılık operasyonlarında kullanılmalıdır.Yatırımlar gecikmemelidir. Altyapı yatırımları uzun süreli yatırımlardır. 2050 yılına gelindiğinde hedeften sapmalar olmamalıdır.

Taşımacılık üç segmenttir: Uzun mesafeli taşımalar, orta mesafeli taşımalar ve kentsel taşımalar. Dolayısıyla AB, Ülke, Bölge, Kent, sektör, STK ve Vatandaşlar gibi birçok taraf vardır. Orta mesafeli taşımalarda yeni teknolojiler daha az gelişmiştir ve mod seçimi kentlere göre daha azdır. Kaynak verimli araç kullanımı ve daha temiz yakıtlar trafik sıkışıklığı sorununu çözmeyecektir. Bu mesafelerde ancak konsolidasyonlar yapılabilir.

Tüm taşımacılık türleri için gerçek zamanlı bilgiler, elektronik rezervasyon ve ücret ödeme karma taşımacılığı artıracaktır.

300 km aşağısındaki kısa ve orta mesafeli yük taşımaları TIR'lara kalacaktır. Dolayısıyla demir ve suyolu ile taşıma için seçenek çözümlerin yanı sıra TIR kullanım verimliliği de önemlidir (yeni motorlar, temiz yakıtlar, akıllı ulaştırma sistemleri vd.).

Daha uzun mesafelerde karayolunda karbon salınımını azaltma daha zordur ve yük taşımacılığında karbon salınımı azaltma için karma taşımacılık caziptir. Verimli enerji kullanımı ve emisyonu, çevresel etkileri enküçükleyen güvenilir, az trafik sıkışıklığı

oluşturacak, düşük işletme ve yönetim giderleri olan özel olarak geliştirilmiş yük taşıma koridorlarına gereksinim vardır.

Yük için demiryolu bazen uygun görülmemektedir. Demiryolunu rekabetçi hale getirebilmek, orta ve uzun mesafeli taşımalardan daha büyük pay alabilmesi için demiryolu ağının kalitesi ve kapasitesi artırılmalıdır.

Kıyılarda gereksiz trafiğe neden olmadan Avrupa pazarlarına daha fazla ve daha verimli giriş noktalarına gereksinim vardır. Deniz limanları lojistik merkez olarak önemli rol oynarlar ve ancak verimli arka alan bağlantıları gerektirirler. Fonksiyon ve kapasitelerinin uygun şekilde belirlenmesi gerekir. Keza iç suyolu taşımacılığı da önem arzetmektedir.

Uçakların ve hava trafik yönetiminin verimliliğinin de artırılması gerekir. AB küresel havacılık merkezi olma rolünü olumsuz yönde etkilemeden bu modda da emisyonu azaltma konusuna önem verilmelidir. Seyahat talebi artarken havaalanı kapasite gereksinimi optimize edilmelidir. AB havacılık sektörü düşük karbonlu yakıt kullanımında öncü olmak durumundadır.

Denizyolu taşımacılığında da küresel anlamda rol oynanmalıdır. Yüksek standartlı güvenlik, çevre koruma, çalışma koşulları ve korsanlığı önlemek için uluslararası kuruluşlarla işbirliği içinde çalışılmalıdır. Gemi çevresel kirlilik kayıtları tutulmalı, yüksek teknoloji, daha iyi yakıt ve verimli operasyonlar ile emisyonlar düşürülmelidir.

Kentlerde daha temiz taşımacılık için araç başına kişi yoğunluğunun artırılması gerekir. Yürüme ve bisikletin yanı sıra toplu taşımacılık bu yönde bir çözümdür. Kentsel taşımacılık CO_2 emisyonunun dörtte birini oluşturmaktadır. Çözüm uygun yakıt ve elektrikli araç sistemleridir.

Toplu taşımacılık ile oluşan seyahatlerin yüksek yüzdesi, düşük hizmet düzeyi ile birleşince hizmetin yoğunluk ve sıklığının artmasına neden olmaktadır. Etkin talep yönetimi ve mekansal planlama ile trafik hacimlerinin düşürülmesi gerekmektedir. Yürüme ve bisiklet altyapısı da, kentsel hareketlilik ve altyapı tasarımının ayrılmaz parçası olmak durumundadır

Daha küçük, daha hafif ve daha özel araçlar desteklenmelidir. Otobüsler, taksiler, kamyonetler ve vanlar seçenek teknolojiler ve yakıtlar için uygundur. Yol fiyatlandırma ve vergilendirme toplu taşımacılığı ve yeni teknolojileri destekleyecektir.

Uzun mesafeli taşıma ile son noktaya teslimat verimli organize edilmelidir. Bu noktada bireysel teslimleri sınırlandırmak için en verimli rotalar belirlenmelidir. Akıllı Ulaştırma Sistemleri (ITS) kullanımı, gerçek zamanlı trafik yönetimini ile teslimat sürelerini ve trafik sıkışıklıklarını azaltır. Elektrik, hidrojen ve melez teknolojiler kullanımı sadece

emisyonu azaltmayacak, gürültüyü de düşürecektir. Yük taşımacılığı geceye kaydırılarak, sabah ve akşam saatlerindeki trafik yoğunluğu azaltılmış olacaktır.

Beyaz Kitap 2011'de rekabetçi ve kaynak verimli taşımacılık sistemi için 10 Hedef aşağıdaki şekilde belirlenmiştir:

- Yeni ve sürdürebilir yakıt ve tahrik sistemleri geliştirmek ve yaygınlaştırmak. Klasik yakıt kullanan araçları 2030 yılında yarıya indirmek. Havacılıkta sürdürebilir düşük karbon yakıt kullanımını 2050 yılında %40'a ulaştırmak, Denizcilikte tanker gemilerin yakıt emisyonunu % 40 azaltmak.
- Daha verimli enerji kullanımına dayanan taşımacılık yöntemlerinin kullanımı için karma taşımacılık zincirlerinin performansını optimize etmek.
- 2030 yılında verimli ve yeşil yük koridorları oluşturarak 300 km üzerindeki karayolu taşımacılığının % 30'unu demiryolu ve suyolu taşımacılığına dönüştürmek. 2050'de ise %50'den fazlasını gerçekleştirmek. Bunun için yeni altyapı yatırımları yapmak.
- 2050'de Avrupa yüksek hızlı demiryolu ağını tamamlamak, 2030 yılında mevcut ağ uzunluğunu üç katına çıkarmak ve tüm üyelerde bunu korumak, orta mesafe yolcu taşımalarının çoğunluğunun demiryolu ile yapılmasını sağlamak
- 2030'da Genişletilmiş AB TEN-T karma taşımacılık ağ yapısını tam fonksiyonel hale getirmek, 2050'de söz konusu ağın kalite ve kapasitesini bilişim bazlı yükseltmek
- 2050'de tüm havalimanlarını yüksek hızlı demiryolu ağına bağlamak, liman ve iç su yollarını da demiryolu yük taşıma ağına bağlamak
- Bilişim sistemleri ve pazar ekonomisi tabanlı girişimlerin kullanımı ile taşımacılık altyapısının verimliliğini artırmak
- 2020 yılında çağdaş hava trafik yönetimi altyapısının yayılımını sağlamak ve Avrupa Ortak Hava Sahasını tamamlamak. Kara ve içsuyolları taşımacılık yönetim sisteminin yayılımını sağlamak, Avrupa Küresel Navigasyon Satelite Sisteminin (Galileo) yayılımını sağlamak
- 2020'de Avrupa karma taşımacılık bilgi, yönetim ve ödeme sisteminin çerçevesini oluşturmak
- Kullanan ve kirketen öder ilkelerini tam anlamıyla hayata geçirmek. Hataları önlemek, yanlış sübvansiyonları önlemek, büyüme yaratarak geleceğe yönelik taşımacılık yatırımlarını finanse edebilmek için özel sektörle işbirlikleri oluşturmak

Yukarıdaki stratejik hedeflerin gerçekleştirebilmesi lojistik ve taşımacılık şirketleri ile lojistik hizmet alan şirketlerin verimliğinin artırılmasına, yeni teknolojilerin erken yayılımına ve uygun alt yapının geliştirilmesine bağlıdır.

AB iç pazarında etkin rekabet ve düzgün bir işleyiş önündeki engeller sürmektedir. Amaç modlar ve ülkeler arası kalan engelleri ortadan kaldırarak, entegrasyon sürecini kolaylaştırmak, uluslararası ve karma taşımacılık şirketlerinin oluşmasını teşvik ederek gelecek 10 yılda "Tek Avrupa Taşımacılık Alanı"nı oluşturmaktır. Bu noktada tüm modlar arası rekabete dikkat edilmelidir. Gerilim ve bozulmalardan kaçınmak için sosyal, güvenlik, çevre, asgari hizmet standartları ve kullanıcı haklarının yüksek düzeyde entegrasyonu gerekmektedir. Bunun için inovasyon esastır. Daha rekabetçi ve sürdürebilir taşımacılık sistemine yönelik çabalar uygun ağ yapısı özellikleri ve uygun yatırımları gerektirmektedir. AB taşımacılık altyapısı politikası ortak vizyon ve yeterli kaynak gerektirmektedir.

Tek Avrupa Taşımacılık Alanı, yolcu ve yükün hareketini kolaylaştıracak, maliyetleri düşürecek ve sürdürebilirliği sağlayacaktır. Tek Avrupa Hava Sahası havalimanlarının kapasite ve kalitesinin artırılmasını öngörmektedir. Hala demiryolu taşımacılığında darboğazlar vardır ve Tek Avrupa Demiryolu Alanına geçilmelidir. Bu noktada teknik, yönetsel ve hukuksal engeller vardır. Karayolu yük taşımacılığının daha fazla entegrasyonu karayolu taşımacılığının da daha verimli ve rekabetçi olmasını gerektirmektedir. Denizcilikte Mavi Kemer(Blue Belt), AB limanlarında formalitelerin basitleştirilmesini gerektirmektedir. Benzer şekilde iç suyolu taşımacılığı için de uygun bir yapı gerekmektedir

Taşımacılık hizmetlerinin kalite, erişebilirlik ve güvenirliliği gelecek yıllarda daha önemli hale gelecektir. Sıklık, konfor, kolay erişim, hizmet güvenilirliği ve intermodal entegrasyon kalitenin temel bileşenleridir. Yük ve yolcu için kapıdan kapıya kesintisiz hareket, taşıma süresi ve taşıma seçenekleri hakkında bilgi önemlidir.

AB yolcu hakları ile ilgili kapsamlı bir metin hazırlamıştır. Kül bulutu ve diğer kriz durumları için "Hareketlilik Sürdürme Planları" yapılmasını gerektirmektedir.

Petrolden vazgeçmek tek teknolojik çözüme bağlılık açısından mümkün değildir. Sürdürebilirlik açısından yeni teknolojiler gerekmektedir.

Daha verimli ve sürdürebilir Avrupa Taşımacılık Sistemine hızlı ve düşük maliyetli geçiş üç konuya bağlıdır: Araç verimliliği, daha temiz enerji kullanımı ve bilişim ve iletişim sistemleri ile taşımacılık ağının daha etkin ve güvenli kullanımı

AB taşımacılık sisteminin çağdaş, verimli ve kullanıcı dostu haline gelmesi için taşımacılık araştırma ve yenileşim politikasının, anahtar teknolojilerin geliştirilmesi ve yaygınlaştırılmasına yönelik olmasını gerektirmektedir. Daha verimli teknolojik

araştırmaların sistem yaklaşımı ile gerçekleştirilmesi, altyapı, yasal düzenlemeler, taraflar ve diğer projeleri dikkate alması gerekir. Avrupa Komisyonu taşımacılık sektörü için bir yenileşim ve yayılım stratejisini Stratejik Enerji Teknoloji Planı ile işbirliği içinde uygun yönetsel ve finansal koşulları öngörerek araştırma sonuçlarının hızlı uygulanması için tasarlamıştır.

Yenileşim ve yayılım yasal düzenlemeleri de gerektirmektedir. Kişilerin özel bilgilerinin korunması ilkesi ile bilişim teknolojilerinin daha fazla kullanılması ilkesi birlikte düşünülmek durumundadır. Uluslararası boyutu da içerecek şekilde standardizasyon ve birlikte çalışabilirlik (interoperability) gereksinmeleri teknolojik araştırmalara yön verecek, AB işletmecilerinin tüm Avrupa taşımacılık pazarından yararlanmasını sağlayacaktır.

Daha iyi hareket planlama için tüm taşımacılık modları ile ilgili bilgiler, tüm olasılıkların temini ve çevresel etkilerin görülmesine gereksinim göstermektedir. Tüm AB ülkelerini içeren ve onların yasalarına ve rekabet kurallarına uygun akıllı intermodal bilet satışı önemlidir. Yük için farklı modları içeren daha iyi elektronik rota planlama, dokümantasyon (sigorta, vd) ve gerçek zamanlı teslimat bilgisi gerekmektedir. Bu hizmetler için İletişim ve Bilişim Teknolojileri(ICT) önemlidir

Kentsel açıdan mekânsal planlama, fiyatlandırma, verimli kamu taşımacılık hizmetleri, motorsuz taşıma modları için gerekli altyapı, temiz araçların şarjı/doldurulmasını vd. konuları içeren bir karma strateji, trafik sıkışıklığı ve emisyonu azaltmak için gerekmektedir. Belirli büyüklüğün üzerindeki kentler tüm unsurları bir araya getiren Kent Hareketlilik Planı oluşturmak için teşvik edilmelidir.

Avrupa'nın büyük ve konsolide yük ve yolcuyu yüksek verimlilik ve düşük emisyon ile taşıyan temel koridor ağ yapısına gereksinim vardır. Bu yapıda karma taşımacılık kombinasyonlarının etkin ve yoğun kullanımı, ileri teknolojilerin geniş ölçüde uygulanması ve temiz yakıt için tedarik altyapısı olmalıdır.

Bu temel yapı içinde bilişim teknolojisi araçları, yük takip ve izleme, optimize programlar ve e-yük şeklindeki trafik akışları, yönetsel prosedürlerin basitleştirilmesini sağlayacaktır. TEN-T altyapısının yayılımı ve modal sistemlerin kademeli entegrasyonu gerekecektir.

Temel taşımacılık ağı, AB başkent ve ana kent, liman, havaalanı, ana ekonomik merkezler ve önemli kara sınırı kavşaklarının birbirine verimli çok modlu bağlantılarını sağlayacaktır. Bu konuda yapılmamış bağlantılar ve darboğazlara, mevcut altyapının kalitesinin yükseltilmesi ve deniz ve nehir limanlarında karma taşımacılık terminallerin

geliştirilmesine, uzun mesafeli taşımalar için daha iyi demiryolu-havayolu bağlantılarına ve deniz otoyollarına odaklanılacaktır.

Fiyat sinyalleri taşımacılık sistemleri üzerinde uzun süreli etkili olan birçok kararda çok önemli rol oynar. Taşımacılık vergileri kullanan öder, kirleten öder ilkelerine dayanmalı ve AB taşımacılık vizyonuna hizmet etmelidir.

Dışsal faktörlerin içselleştirilmesi, vergi haksızlıklarının ve yetkisiz sübvansiyonların eliminasyonu, serbest ve sürdürebilir rekabet gereksinmeleri çabalarının sonucudur.

Seragazı emisyonu bazında iki temel pazar bazlı enstrüman kullanılmaktadır: Enerji vergilendirme ve emisyon ticareti sistemi.

Gürültü, hava kirliliği ve sıkışıklık gibi dışsal maliyetler altyapı kullanımı ücretlendirmesi olarak içselleştirilebilir.

Binek arabalar için yol ücretleri, dışsal maliyetleri içselleştirmek, trafik ve seyahat davranışlarını etkilemek için kullanılabilir.

2020'de komisyon demiryollarında gürültü ve lokal kirlenme maliyetlerini içselleştirmek için bir ortak yaklaşım geliştirecektir.

Taşımacılığın çoğu türüne vergilendirme yolu ile etki edilebilir. Motorlu taşıtlar vergisi, KDV ve ÖTV oranları değiştirilebilir.

Taşımacılık temelde uluslararasıdır. Dolayısıyla sınırların dışındaki taşımacılık sistemleri ile ilgilidir. Taşımacılık hizmet, ürün ve hizmetlerinde üçüncü ülke pazarlarının açılması yüksek önceliğini koruyacaktır. Taşımacılık, hem dünya(WTO), hem bölgesel, hem de ikili anlaşmalardan doğan ticaret kurallarından etkilenir. Taşımacılık alanında AB'nin rolü bir standart koyucu olarak ele alınarak esnek stratejiler kullanılmalıdır. Bu çerçevede;

-AB kendi pazar kurallarını uluslararası organizasyonlara taşımalıdır

-AB taşımacılık sistemlerini komşularına taşımalıdır

- AB taşımacılık sistemlerini tüm Dünya'ya taşımalıdır

Avrupa taşımacılık sisteminin dönüşümü tüm seviyelerde çoklu otoritelerin uzlaşımı ile mümkün olabilir. Yol haritasındaki farklı eylemler ve ölçümler ileride detaylandırılacaktır. Komisyon 10 yıl içinde uygun bir yasal düzenleme ile gelişmeleri kontrol altına alacaktır.

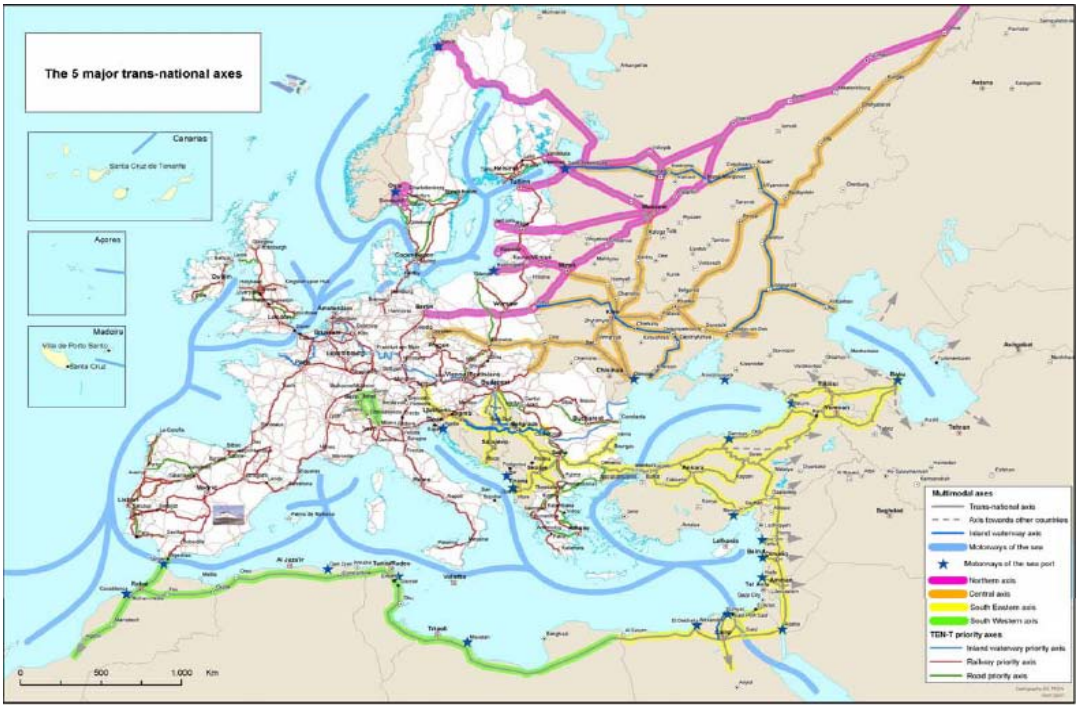
2.6 Küresel Ulaştırma Koridorları

TEN-T Trans-Avrupa Ulaştırma Ağları

AB, iç pazarı güçlendirmek, ekonomik ve sosyal birliği sağlamak ve üye ülkeler arasında dayanışma ve işbirliğini geliştirmek üzere, etkin bir ulaştırma ağı kurmak parolasıyla yola çıkarak ulaştırma ağlarının kurulum sürecini başlatmıştır (Uluslararası Nakliyeciler Derneği, 2010).

AB bu çerçevede üç temel ağ yapısını uygulamaya almaktadır. Bunlar; Trans-Avrupa Ulaştırma Ağları (TEN-T), Pan-Avrupa Ulaştırma Ağları (Pan European Corridors-PEC) ve bölgesel ulaştırma ağları olarak listelenebilinir. TEN-T ulaştırma ağları 30 öncelikli koridor üzerine kurulmuş, üye ülkelerin birbirleri ile olan bağlantılarını güçlendirmek için geliştirilen projeleri kapsamaktadır. TEN-T ulaştırma ağları, AB ile komşuluk politikası dahilinde ilişkisi olan ülkeleri kapsamamaktadır. Bu ülkeleri de kapsayacak şekilde geliştirilen PEC ağları, Avrupa kıtasının bir bütün olarak ulaştırma konusunda daha da etkin bir hale gelmesini garanti altına almaktadır (Uluslararası Nakliyeciler Derneği, 2010).

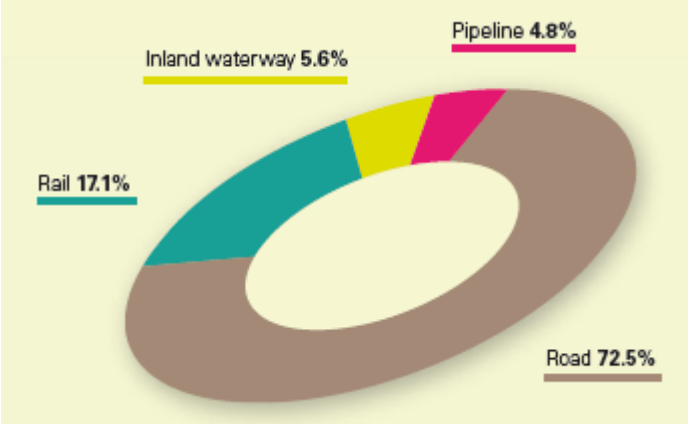
Avrupa Birliğinin oluşturduğu ve içinde Türkiye gibi aday ülkelerin yanı sıra, Rusya gibi komşuluk politikasına tabi olan ülkelerin de bulunduğu ulaştırma ağlarının Avrupa haritası üzerinde bir gösterimi Şekil 2.3'de görülmektedir.



Şekil 2. 3 TEN-T ve PEC ulaştırma ağları [AB Komisyonu]

Çalışma kapsamında, sadece bu ağların nasıl ve nerelerde oluşturuldukları değil, bunun yanı sıra bu koridorlarda ne kadarlık yüklerin akmakta olduğu da analiz edilmiştir. Buna göre, Avrupa Birliği resmi istatistik kurumu olan EUROSTATS'ın veritabanından bu bilgiler araştırılmış ve bilgiler filtrelenerek hangi koridorların daha büyük önem kazandıkları belirlenmiştir.

Şekil 2.3'de renklendirmeler ile hangi bölge için ne gibi planlamalar yapıldığı anlaşılabilmektedir. Kırmızı renk ile belirtilmiş çizgiler demir yollarını gösterirken, alt düzlemde gri renk ile çizilen çizgiler karayolu ağını göstermektedir. Renklendirilmiş kalın çizgiler ise AB'nin genişletmeyi sürdürdüğü projelerin üye olmayan ülkelerdeki geçiş güzergâhlarını ifade etmektedir. AB içinde gerçekleşen toplam taşımaların 2008 yılında modlara göre dağılımı ise Şekil 2.4'de görülmektedir (European Union Road Federation, 2010). Buna göre, AB içinde de çok yüksek bir karayolu tabanlı taşıma oranı olduğu görülmektedir. 2000 yılında % 69 olan karayolunun iç taşımalardaki toplam oranı, raporun hazırlandığı 2008 yılında % 72,5 değerini almıştır. Modlar arasındaki bu ciddi farklılık sebebiyle AB'nin hazırladığı ve ulaştırma politikalarını belirttiği Beyaz Kitabında AB'nin öncelikleri arasına modlar arası taşıma dengesini kurma ilkesi ilk sıralara yerleştirmiştir. Yapılan toplam taşımalar yolcu taşımalarını da içerdiği için karayolu yüzdeleri oldukça yüksek görülmektedir.



Şekil 2. 4 AB iç taşımalarının modlara göre dağılım (European Union Road Federation, 2010)

AB içinde oluşturulan bu TEN-T koridorlarının birlik içindeki ülkeler arasındaki akışları da etkilediği tartışılamaz bir gerçektir. AB resmi istatistik kurumu tarafından hazırlanan son analizlere göre, TEN-T ağının yoğun olduğu ve ticaret hacimlerinin yüksek olduğu batı Avrupa ülkeleri arasında akışlar oldukça yüksek oranlardadır. Tablo 2.6'da AB içinde ülkeler arasında gerçekleşen en yüksek taşımalar ve bu taşımaları gerçekleştiren

nakliyecilerin oranları ayrıntılı bir şekilde görülmektedir. Tablodan da görüldüğü üzere, taşımalar yoğunlukla Batı Avrupa ülkeleri arasında gerçekleşmektedir ve taşımayı gerçekleştiren nakliyecilerin en fazla %25-%30'u bu iki ülke nakliyecileri dışındaki ülkelerin firmalarıdır.

Tablo 2. 6 AB içinde ülkeler arası taşıma oranları, nakliyeci oranları (European Union Road Federation, 2010)

Sıra	Ülkeler Arası	ToplamTonaj (milyon ton)	Başlangıç Ülkesi Nakliyeci Oranı	Bitiş Ülkesi Nakliyeci Oranı	Diğer Ülkelerden Nakliyeci Oranı	Ağ Dışı Nakliyeci Ülkeler
1	GER-NL	86.2	33.6	61.3	5.2	PL
2	BE-FR	62.7	51.1	35.9	13.0	LU
3	GER-FR	54.5	61.8	20.7	17.6	PL
4	BE-NL	49.7	26.6	69.2	4.2	PL
5	BE-GER	43.1	26.7	48.6	24.7	NL
6	ESP-FR	38.7	72.5	17.7	9.8	PT
7	AT-GER	37.1	44.5	45.1	10.4	CZ
8	GER-PL	29.1	8.4	90.5	1.1	CZ
9	ESP-PT	26.0	35.0	64.5	0.6	PL
10	GER-IT	25.5	45.8	32.5	21.7	AT
11	FR-IT	22.8	39.1	50.8	10.1	PL
12	CZ-GER	19.6	78.6	16.7	4.8	PL
13	IE-UK	18.9	38.1	61.4	0.5	NL
14	FR-NL	17.2	11.5	66.3	22.2	BE
15	GER-DK	15.0	63.6	29.8	6.6	LU
16	FR-UK	13.5	40.0	32.4	27.5	PL

TRACECA

Mayıs 1993'te Brüksel'de üç Kafkas ülkesi; Gürcistan, Ermenistan, Azerbaycan ve beş Orta Asya ülkesi; Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan, Türkmenistan, Özbekistan'ın ticaret ve ulaştırma bakanlarının katılımlarıyla Avrupa-Kafkasya-Asya Taşıma Koridoru (**TRA**nsport **C**orridor **E**urope **C**aucuses **A**sia-**TRACECA**) projesi doğmuştur. Projeye 1996

yılında Mogolistan ve Ukrayna, 1998'de Moldova dahil olmuşlardır. Daha sonrasında Mart 2000'de ise ilk yıllık toplantıda Bulgaristan, Romanya ve Türkiye TRACECA Projesine katılmışlardır.

TRACECA Projesinin temel amacı, Avrupa Birliği öncülüğünde, AB fonlarının kullanılması ve teknik yardımın alınması suretiyle Avrupa'dan başlayarak Karadeniz, Kafkaslar, Hazar Denizi ve Orta Asya arasında bir taşıma koridorunun oluşturulmasıdır (TRECACE-AB).

Şekil 2.5'de TRACECA projesinin parçası olan ülkelerden geçiş güzergahları ve planlanan yeni projeler görülmektedir. Bu proje çerçevesinde Türkiye'nin Kuzey Anadolu bölgesi geçiş güzergahı olarak belirlenmiştir. Bu çerçevede, devam eden beş adet ana proje bulunmaktadır. Bu projeler; Gerede-Merzifon Karayolu iyileştirilmesi, Rehafiye-Erzurum-Gürbulak Karayolu iyileştirilmesi, Mersin Konteyner Limanı, Filyos Limanı, Irmak-Karabük-Zonguldak Hattının Sinyalizasyonu olarak listelenmiştir.



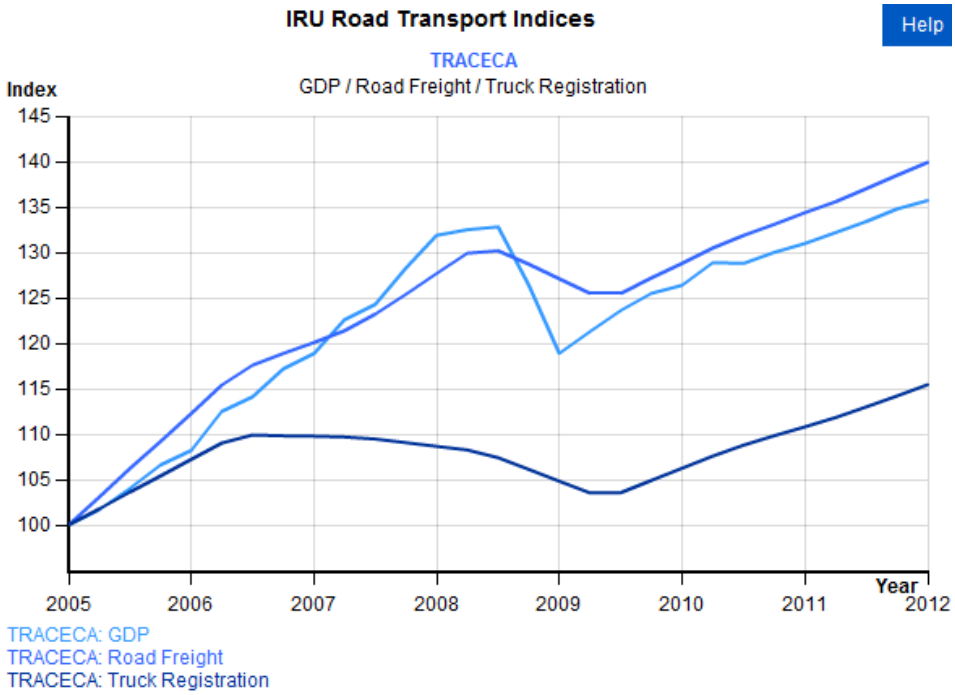
Şekil 2. 5 TRACECA rotaları ve katılımcı ülkelerin durumu [AB Komisyonu]

Bu çalışmanın devamında TRACECA rotasındaki ülkeler için yapılan ayrıntılı tahminlerden bahsedilmesi gerekmektedir. Bu grup kategorideki ülkeler için gerçekleşen değer ve indeks rakamları temel alınarak 2011 ve 2012 verileri tahminlenmiş ve yeni parametrelerin planı Tablo 2.7'de yansıtılmıştır.

Tablo 2. 7 TRACECA ağında GSYİH, Karayolu Taşımacılığı tahminlemesi [TRACECA]

	Base		Forecast			
	2005 - 1st Quarter		2011 - 1st Quarter		2012 - 1st Quarter	
Category	Index	Value	Index	Value	Index	Value
GDP ($ Billion)	100.0	319.6	131	418.5	135.7	433.8
Road Freight Transport (Million tonnes)	100.0	1425.2	134.4	1914.9	139.9	1994.5
Truck Registration (Nb Registration)	100.0	52198	110.83	57852	115.44	60258

Bu verilen tablodan yapılabilecek çıkarımların başında, bu rotaya üye olan ülkelerde 2011 ve 2012 yılları için GSYİH, Karayolu taşımacılığı ve kayıtlı araç sayılarında ciddi artışlar beklenmektedir. 2005 yılında gerçekleşen 1.425,2 milyon ton'luk taşımaların 2012 yılında 1.994,5 milyon ton değerine ulaşması planlanmaktadır. Bu da bu ağa dahil olan ülkelerin lojistik açıdan yarar sağladığını ve yeni projelerin uygulanabilirliğinin birlikte değerlendirildiğinin göstergesi olmaktadır. Şekil 2.6'da ise, TRACECA ağındaki bu parametrelerin grafik versiyonlarının yansımaları görülmektedir. Burada eğrinin sürekli artan yönlü bir eğilim izlediği görülebilmektedir.



Şekil 2. 6 TRACECA ağı üzerindeki ülkelerin performans parametreleri seyri

(Not: GDP-GSYİH, Road Freight Transport- Karayolu yük taşımacılığı, Truck Regisration-Kayıtlı araç sayısı)

2.7 Lojistik Köy

2.7.1 Lojistik Köy Kavramı

Lojistik köy, hem ulusal hem de uluslar arası geçişlerde taşımacılık, dağıtım, depolama, elleçleme, konsolidasyon, ayrıştırma, gümrükleme, ihracat, ithalat ve transit işlemler, alt yapı hizmetleri, sigorta ve bankacılık, danışmanlık ve üretim gibi birçok bütünleşmiş lojistik faaliyetin ticari temele dayandırılarak belirli bir alanda çeşitli işletmenler tarafından yerine getirildiği özel merkezlerdir. Lojistik köy, yükle ilgili hareketlerin yani bir anlamda yük dağıtım demetlerinin ana plan kapsamında belirlenen bir amaç için tesis edilen belirli bir alanda toplanmasıdır (Raçlı, 2010).

Genelde lojistik köyleri, büyük ve önemli üretim merkezlerine (sanayi bölgeleri, iş merkezleri vs.) şehirlere ve demiryolu, karayolu hatlarına ve mümkünse limanlara yakın, ancak şehir trafiğini doğrudan etkilemeyecek noktalarda kurulmaktadır. Ayrıca ölçek ekonomisi sayesinde aynı olanakları, donanımları ve aktarma terminalini kullanan birbirinden bağımsız olan kullanıcılar, lojistik köyün gelişmesini sağlayarak kendi yük akışlarını yönetmede üstünlük sağlarlar. Bu durum dönüş yükü için taşıma maliyetlerini azaltır (Raçlı, 2010).

Lojistik köylerin oluşumunda alt yapı sistemlerinin önemi kadar, lojistik köyün konumu ve yerel otorite ve politikalar da önemlidir. Lojistik köy kavramı her ülkedeki gümrük işleyişinin farklı olmasına bağlı olarak farklı isimlendirilmektedir. “Logistical park”, “transport center”, “integrated merchandise center” gibi isimlerle dünyanın dört bir yanında adlandırılmaktadır. Lojistik köy, iyi planlanmış ve iyi yönetilen, yük taşımalarıyla ilgili tüm etkinliklerin, bu amaçla inşa edilmiş ortak bir alan içerisinde kümelenmesidir. Bu köylerde nakliye ve lojistikle ilgili etkinlikleri gerçekleştiren işletmeciler, burada inşa edilmiş olan binaların sahibi ya da kiracıları olabilmektedir (antrepolar, dökme yük merkezleri, depolama alanları, bürolar, araç parkları vb.). Ayrıca, serbest rekabet kuralları doğrultusunda bir lojistik köyün, her işletmenin ilgili tüm etkinliklerle uğraşabilmesine olanak sağlaması ve bu işlemlerin gerçekleştirilmesi için gereken tüm kamusal tesislerle donatılmış olması öngörülmektedir. Mümkünse, bu köylerin, kullanıcıları için gerekli personel ve donanım gibi kamu hizmetlerini de vermesi gerekmektedir (Raçlı, 2010).

Lojistik köylerin temelini 4 önemli unsur oluşturmaktadır:

1. Alt yapı sistemlerinin rasyonalizasyonunun yanında bölgesel planlamanın yapılması.
2. Taşımacılık kalitesinin arttırılması.
3. Farklı taşıma türlerinin bütünleşmiş kullanımının geliştirilmesi.

4. Bütünleşmiş taşıma sistemleri arasında yüksek düzeyde bilgi sistemine dayalı koordinasyonun sağlanması
(Raçlı, 2010).

Taşımacılık kalitesinin arttırılması konusunda anahtar sözcük "uzmanlaşmak"tır. Lojistik köyler, üretim sektörüne mümkün olan en iyi hizmeti sağlamalıdır. Ayrıca taşıma maliyetlerindeki artışın ve sektördeki rekabet ortamının kontrol edilmesinde bir üstünlük oluşturmalıdırlar. Farklı taşıma türlerinin bütünleşmiş kullanımının geliştirilmesi için taşımacılık ve lojistik operatörleri tarafından idare edilen navlun akışlarını birleştirmek ve uzun yolculuklarda blok mekik trenler ve mavnalar kullanarak elverişli taşımacılık ve sinerjik çözümler (demiryolu/karayolu/iç suyolları/deniz taşımacılığı) önermek ile mümkündür. Bütünleşmiş taşıma sistemleri arasında yüksek düzeyde bilgi sistemine dayalı koordinasyon sağlanması için IT alt yapısına sahip olmalıdır (Raçlı, 2010).

Lojistik köyler, lojistik hizmetlerin bir noktada toplanmış olmasından dolayı hız ve maliyet açısından önemli avantajlar sağlamaktadır. Lojistik köylerin hayata geçirilmesiyle bulundukları bölgenin ticari potansiyeline ve ekonomik gelişimine önemli katkı sağlayarak bölgedeki ticari şirketlerin rekabet gücünü artırarak kombine taşımacılığın gelişmesine katkı sağlayacaktır. Lojistik üs, taşımacılık, dağıtım, depolama, elleçleme, konsolidasyon, yarıştırma, gümrükleme, ihracat, ithalat ve transit işlemler, altyapı hizmetleri, sigorta ve bankacılık, danışmanlık ve üretim gibi birçok entegre lojistik faaliyetin belirli bir bölgede gerçekleştirilmesini ifade etmektedir. Lojistik üsler, deniz veya havalimanı tabanlı olsun faaliyetlerini belirli bir merkezde yürütmekle birlikte, dünyanın her yerine ulaşabilme imkânını sağlamaktadır. Lojistik üs kavramının tarihsel gelişimine bakıldığında, başlangıç aşamasında kullanım alanı ağırlıklı olarak deniz ve havalimanlarıdır (Raçlı, 2010).

Uluslararalılaşma süreci ile birlikte deniz ve havalimanlarının birbirleriyle entegrasyonu, önce taşıma merkezi daha sonra dağıtım merkezi olma konumuna getirmekte, nihayetinde ise kendisini bir ülke geneline hâkim olan lojistik kültür daha genel bir ifade ile lojistik üs uygulamaları ile göstermektedir. Bu durumun temel nedenleri; ‘‘uluslararası etkileşim derecesi", ‘‘ekonomideki rol", ‘‘ulaşabilme (erişim)", ‘‘hız", ‘‘ölçek", ‘‘taşıma sistemlerinin entegrasyonu ve ‘‘maliyetlerdir (Raçlı, 2010).

Lojistik merkez içerisindeki bütün çalışmaların ana amacı, ulaştırma sisteminin aşağıdaki hedeflerini gerçekleştirerek yüksek kalite düzeyine ulaşmaktır.

- Lojistik zincirinin optimizasyonu
- Kamyon kullanımının optimizasyonu

- Ambar kullanımının optimizasyonu
- İnsan gücü organizasyonunun optimizasyonu
- Toplam ulaştırma maliyetlerinde azalma
- Toplam endüstriyel maliyetlerde azalma
- Personel maliyetlerde azalma
- Ulaştırma operatörlerinin toplam iş hacminde artış

(Raçlı, 2010)

Türkiye'de lojistik sektöründeki gelişmelerin yetersizliğinden dolayı limanlar gerçek birer lojistik üs olmaktan uzaktırlar. Bunun yanında bu limanlarda yapılan lojistik çalışmaları lojistik köylerin alt yapısını kurma amaçlı olup ileride beklenen düzeye ulaştığında bu limanlar ayrı birer üs olma durumuna geçeceklerdir. Bu bağlamda İstanbul, İzmir ve Mersin deniz ve hava limanları incelendiğinde hepsi birer uluslararası liman özelliğine sahip olmasına rağmen verdikleri hizmetlerden dolayı bu merkezlerin çok gerilerde kaldıkları bölgesel ve hatta yerel ölçekte faaliyet gösterdikleri söylenebilir.Bu limanlardan yurtiçi ve yurtdışı taşımaların yanında bölge ülkelerine verilen hizmetlerin oldukça dar boyutta gerçekleştiği ve belirli ürün gruplarında sıkışıp kaldığı bilinmektedir (Raçlı, 2010).

Lojistik köyleri; lojistik ve taşımacılık şirketleri ile ilgili Resmi Kurumların içinde yer aldığı, her türlü ulaştırma moduna etkin bağlantıları olan, depolama, bakım-onarım, yükleme-boşaltma, elleçleme, tartı, yükleri bölme, birleştirme, paketleme v.b. faaliyetlerini gerçekleştirme imkanları olan ve taşıma modları arasında düşük maliyetli, hızlı, güvenli, aktarma alan ve donanımlarına sahip bölgelerdir (Anonim, 2009).

Lojistik köylerdeki hizmetler de; uzun mesafe taşımacılık, dağıtım, malların sınıflandırma ve gruplandırılması, depolama, dekonsolidasyon (ayrıştırma) ve bütün bu işlemlerin yapılabilmesi için gerekli diğer bağlı işlemleri (bankacılık, sigortacılık vb.) olarak özetlenebilir. Lojistik köyler, yük taşımacılığıyla ilgili olarak tüm hizmetlerin en iyi şekilde verildiği, müşterilerin idari, teknik, sosyal ve tüm ihtiyaçlarının karşılanabildiği, buna ek olarak taşıma faaliyetlerinin en iyi şekilde yapıldığı bu bağlamda müşteri memnuniyetini maksimum seviyede tutan merkezler olduğu için kurulması zorunlu hale gelmiştir. Lojistik köylerin kurulmasıyla sanayiciler ürünlerini daha verimli ve hızlı taşıyabileceklerdir. Yüklemeden gümrüğe her türlü faaliyet bu üslerde yapılacaktır. Lojistik köyler ürünlerin daha hızlı bir şekilde alıcıya ulaşmasını sağlayarak maliyetlerin büyük ölçüde düşmesine neden olmaktadır (Aydın ve Öğüt, 2009).

Lojistik köylerde farklı taşıma türlerinin (demiryolu, karayolu, liman, havaalanları) bir arada bulunduğu bölgelerde kurulması önemlidir. Farklı taşıma türlerini kullanarak malı bir noktadan diğer bir noktaya taşıyacak olan tüm taşıma operatörleri için lojistik köyün konumu, anahtar bir etmendir. Lojistik köyler, taşıma bağlantıları arasındaki akışı sağlamalı ve tüm taşıma türlerini koordine etmelidir. Böylece lojistik köylerin küresel ve bölgesel pazarlara erişebilmesi daha kolay olacaktır. Lojistik köylerde tek bir merkezden yönetilmesi, şehir merkezlerinin yakınında kurulması, alt yapı sistemlerinin çok iyi şekilde dizayn edilmesi (açık ve kapalı stok alanları), lojistik faaliyetlerdeki tüm yardımcı hizmetleri içinde barındırması, karayolu, demiryolu v.b bağlantılarına yani çok modlu taşıma modlarına yer vermesi gibi yapısal özellikleri bulunmaktadır (Aydın ve Öğüt, 2009).

Lojistik köylerin sahip olması gereken en temel özellikleri arasında; birden fazla taşıma türünün kullanılmasına olanak sağlaması, dağıtımın tek merkezden yapılması, akıllı depolama sistemlerinin olması, katma değerli üretim ya da işletmelerin varlığı, showroom'lar, gümrük işlemleri gibi özellikler sayılabilir. Fiziksel özellikleri arasında ise; lojistik köylerin en az 250 hektar yüzölçümü olması, bir metropolün içinde ya da yakınında olması, karayoluyla ulaşım imkânı, demir yolu bağlantılarına sahip olması, çok modlu taşıma tesislerine, limanlara, iç su yollarına ve havaalanlarına yakınlığıyla doğrudan erişim imkanı, planlı imar, modern ofisler ve binalar ile gelişmiş iletişim ve bilgi teknolojisi altyapısı sayılabilir. Ancak bir lojistik köyde köyün ihtiyaçlarını en iyi şekilde karşılayabilecek en önemli alt yapı sistemleri depolar ve çok modlu terminallerdir. Lojistik köylerde; araç tamir, kiralama hizmetleri, otel motel, tır parkı, sürücüler için dinlenme tesisleri, eğitim tesisleri, iş bulma kurumu, sigorta, haberleşme (ISP, web hizmetleri, GPS) gibi ilave destek hizmetleri de yer alır (Aydın ve Öğüt, 2009).

Lojistik köyler yalnızca onları kullanan işletmeler için değil içinde operasyonları gerçekleştiren iş gücünü de dikkate almalı, onların da ihtiyaçlarını karşılayacak yapılarla donatılmış olmalıdır. Eğer bir lojistik köy istihdamı için de yemek yeme alanlarına, konaklama alanlarına ve dinlenme alanlarına sahipse tam bir lojistik köy olarak nitelendirilebilir (Aydın ve Öğüt, 2009).

2.7.1.1 Lojistik Köyün Tarihsel Gelişimi

Ticaret akışlarını rasyonelleştiren bütünleşmiş hizmet sağlayan, ulaştırma türlerinin birleşimini sağlayan, katma değerli lojistik hizmetler veren kesintisiz şehir dağıtımını sağlayan ve şehir tıkanıklığını önlemeye çalışan lojistik hareketlerin toplandığı yer olan lojistik köy kavramı ilk olarak ABD'de endüstrinin gelişmesiyle doğmuştur. Bu kavramın

Japonya'da da trafik sıkışıklığını, çevresel, enerji ve işgücü maliyetlerini azaltmak için önerildiği de bilinmektedir. Daha sonra Batı Avrupa'ya geçmiş olan uygulamanın ilk örnekleri Fransa'da geniş ölçekte Paris bölgesel alanında Garanor ve Sogoris (Rungis)'te oluşturulmuştur. Bu uygulama kentsel politikalara bağlı olarak gelişmiştir. 1960'ların sonları ve 70'lerin başında ise lojistik köyler, İtalya ve Almanya'da görülmeye başlanmıştır. Bu sırada lojistik köy kavramı da şekillenmeye başlamış ve karayolu/demiryolu çok türlü taşımacılığını sağlar hale gelmiştir. 1980 ve 90'lı yıllarda ise lojistik köyler dünyada hızla artmış ve Fransa, Almanya, İtalya, Hollanda, Belçika ve İngiltere'de ilerlemeler kaydetmiş, ABD'de doğan bu kavram Avrupa'da benimsenmiştir (Aydın ve Öğüt, 2009).

ABD'de "lojistik köy" kavramına "inland port" denilmektedir. Örneğin Texas'taki Huntsville Limanı içerisinde, demiryolu/karayolu/havayolu taşımacılık türlerini barındıran bir alandır. Burada Huntsville Uluslararası Havaalanı, uluslar arası intermodal merkezi ve Jetplex Endüstri Parkı yer almaktadır. Benzer şekilde Kuzey Coralina'daki "Küresel Transpark" denilen alanda Texas, Ohio, Missouri, California, Alabama, Michigan, Newyork, Virginia gibi birçok alan içi potansiyel bir "inland port" olarak çalışmaktadır. Avrupa'nın bütünü sarmalayan lojistik köyler kavramı ABD'de hala oluşturulmaya çalışılmaktadır (Aydın ve Öğüt, 2009).

ABD New York/New Jersey'de yük taşımasının artmasıyla şehir içinde ağır taşıtların oluşturduğu trafik tıkanıklığının önlenmesi için lojistik köye benzer bir yapılanmaya gidilmiştir. Burada lojistik köy yaklaşımı iki amaçla uygulanmıştır:

- Az büyüme gösteren eski sanayi alanlarının iyileştirilmesi.
- Yük amaçları için planlanmış birim gelişimi (Planned Unit Development-PUD) denen oluşumların kurulması.

(Aydın ve Öğüt, 2009)

Avrupa'da ise kurulan lojistik köyler daha çok estetik açıdan zengin ve kamyon trafiğini, kamyon taşımacılığına bağlı oluşan çevresel kirliliği, lojistik hizmetlerin dağınıklığı ve ana ulaşım ağına yakın olan ve intermodal taşımaya olanak sağlayan eski sanayi alanlarının kullanılması temeline dayanılarak oluşturulmuştur (Aydın ve Öğüt, 2009).

Lojistik köylerin doğma nedenlerinden belki de en önemlisi artan ticaret hacminin ve beraberinde gelen lojistik hareketliliğin şehir içinde yaptığı baskılardır. Tüm dünya da artan küresel ticaret ülke ekonomilerine olumlu bir etki yapar, satışları artırır, iş dünyasını canlandırır ve dengeler. Ancak bu olumlu etki, ağır taşıtların daha fazla kullanılmasına dolayısıyla hava kirliliğine sebep olur ve oluşturduğu şehir içi trafik tıkanıklıklarıyla insanların yaşam kalitesini bozar. Ayrıca bölgesel rekabetçiliği de artırır. Artan ticaret

hacmine ve yük taşımacılığına paralel olarak ağır taşıtların şehir yaşamının kalitesini olumsuz etkilememesi için tek çözüm, ağır taşıtların şehir içinde kat ettikleri mesafeyi ve ağır taşıt bazlı tıkanıklığı azaltmaktır. Bunun için de intermodal taşımacılık ve çok türlü taşımacılık gibi çok türlü sistemler devreye girer ancak bu türleri kullanırken lojistik köyler şehir pazarının içinde değil mümkün olduğunca yakınında bulunmalıdır. Bu çözümün uygulanabilmesi için de yükle bağlantılı (çok türlü, intermodal yük taşımacılığı, yük dağıtımı ve depolama olanakları) olarak belirlenecek bu alanın, hem ulaşım ağlarına ve hem de şehir pazarına erişimi kolay olmalıdır (Aydın ve Öğüt, 2009).

2.7.1.2 Lojistik Köylerin Önemi

Lojistik köylerde taşımacılık, intermodal faaliyetler ve lojistik faaliyetlere odaklanır ve bu merkezler genellikle metropol bölgelerin dışında kalan, farklı taşıma türleri bağlantılarına yakın olan bölgelerden seçilir. Bu köylerde nakliye ve lojistikle ilgili faaliyetleri gerçekleştiren işleticiler, inşa edilen binaların sahibi ya da kiracıları olabilmekteler. Ayrıca serbest rekabet kuralları doğrultusunda bir lojistik köyünün her firmanın ilgili tüm faaliyetlerle iştigal edebilmesine olanak sağlaması ve bu işlemlerin gerçekleştirilmesi için gereken tüm kamusal tesislerle donatılmış olması öngörülür. Lojistik köyler, bir yandan kentlerdeki trafik tıkanıklığı sorununun çözülmesi diğer yandan da yük taşımaların verimliliğinin arttırılmasına yönelik pratik çözümler sunar. Özellikle şehir içinde, karayolu araçlarının daha az yol kat etmesi ile hava kirliliğinde azalma sağlar (Raçlı, 2010).

Lojistik merkez kurulumuyla birlikte, sağlanacak potansiyel faydalar şöyledir:

- Ürün trafik akışının optimize etmesi,
- Kombine taşımacılığı teşvik etmesi ve kullanımını arttırması,
- Konteyner yükleme boşaltma faaliyetlerinin iyileştirilmesi,
- Tır ve ağır kamyon sirkülâsyonunu azaltması, demiryolu taşımacılığının artması,
- Lojistik merkezden faydalanan firmaların, tüketicilerinin ihtiyaçlarına daha hızlı cevap vermelerini sağlaması,
- Kullanıcıların işletme maliyetlerinin düşürülmesi,
- Bölgesel gelişimde lojistik merkez altyapısının önemli bir rolünün bulunması,
- Lojistik merkez kurulumu vasıtasıyla çevresel düzenlemelerin ve gereklerin gerçekleştirilmesi,

- Hava, kara, demiryolu ve deniz ulaşım merkezlerine bağlantı için olanak sağlaması,
- Cross-docking, konsolidasyon gibi dağıtımla ilgili değer katıcı faaliyetlerin sağlayacağı potansiyel fayda,
- Şirketlerin kendi dağıtım kanalları üzerindeki kontrolü arttırmaları için bir platform yaratması,
- Firmalar için tedarik zinciri operasyonlarının esnekleştirilmesini sağlaması,
- Şirketlerin kapasitelerini genişletmelerine olanak sağlaması.

(Raçlı, 2010)

2.7.1.3 Lojistik Köylerin Temel Özellikleri

Lojistik üslerin temel özelliklerini aşağıdaki gibi sıralamak mümkündür:

1. Coğrafi konum; küresel tasıma koridorları, bölge ülkeleri, üretim ve tüketim merkezlerine yakınlık, transit taşımacılık için elverişlilik
2. İhracat, ithalat, transit ve gümrük rejimlerinde ticaret odaklılık
3. Uluslararası ve yurtiçi demiryolu, denizyolu, karayolu, iç suyolu ve boru hattı taşıma bağlantıları
4. Kombine taşımacılık altyapısı
5. İş süreçlerinde standartlaşma
6. Yasal çerçevede basitlik
7. Gelişmiş bilgi ve iletişim teknolojileri altyapısı
8. Lojistik meslek kollarında çeşitlilik ve uzmanlaşmış insan kaynakları
9. Lojistik üs saha genişliği (ofisler, konteyner alanları, araç parkları, depolar, vb.)
10. Havayolu kargo taşımacılığında hizmet veren pistlerin sayı ve uzunlukları
11. Havayolu eşya taşımacılığında gelişmiş yer hizmetlerinin varlığı
12. Denizyolu eşya taşımacılığında liman altyapısı; teknik donanımlar; vinçler, forkliftler, vb.
13. Denizyolu eşya taşımacılığında liman derinliği, gemi manevra kapasitesi ve rıhtım uzunluğu
14. Ro-Ro ve yolcu terminalleri
15. Gümrük idari üniteleri
16. Lojistik isletmeleri için ofisler
17. Dağıtım merkezleri

18. Açık, kapalı ve soğutmalı depolama alanları
19. Tehlikeli madde depolama merkezleri
20. Tamir ve bakım hizmetleri
21. Bankacılık ve finans kurumları
22. Sigorta hizmetleri
23. Ambalaj-paketleme ve elleçleme hizmetleri
24. Lojistik eğitiminde çeşitlilik ve uzmanlaşma; tehlikeli madde taşımacılığı eğitimi ve diğer tüm alanlarda uluslararası sertifikalara sahip yetkili kurumlar.
25. Sosyal mekânlar; konaklama, dinlenme ve eğlence alanları
(Erdal, 2004 a)

2.7.1.4 Lojistik Köylerde Gerçekleştirilen Faaliyetler

Lojistik köylerin faaliyetlerinin, lojistik köyü yönetecek işletme tarafından yapılması gerekmektedir. Lojistik köyün faaliyetleri temel olarak 6 başlıkta toplanmaktadır:

1) Alt yapı sistemi ihtiyaçlarının belirlenmesi: Karayolu, demiryolu ve limanlarla bağlantılar gibi alt yapı ihtiyaçlarının belirlenmesi gereklidir.

2) Lojistik köyünün yapı planı: Lojistik köyün yapı planında gümrükleme işlemleri, posta/ banka/sigorta servisleri, ofis alanları, farklı taşıma türleri arasında aktarmaların yapıldığı terminaller, depolar, diğer genel servisler göz önüne alınarak belirlenmelidir.

3) İş planı: Bir lojistik köyün yönetilmesi yatırım ve yapı planıyla bağlantılı olarak kalkınma planının oluşturulmasını da gerektirmektedir.

4) Genel alt yapı sisteminin, depoların ve bütünleşmiş servislerin oluşturulması: Lojistik köyü yöneten işletme, yapı planı ve iş planı tamamlandıktan sonra tüm alt yapı sistemlerinin yapımından sorumludur.

5) Taşımacılık işletmelerine arazi kiralanması/depoların ve ofislerin kiralanması/depoların ve ofislerin satışı: Lojistik köyünün yönetim şirketi, kiralama veya satışla ilgili tüm işlemlerden (ticari ve kanuni) sorumludur.

6) Lojistik köyünün idari, ticari olarak yönetilmesi ve işletilmesi: Lojistik köyün yönetim şirketi, ortak kullanım alanlarının tüm bakım ve yönetim işlerini üstlenir.
(Raçlı, 2010)

Lojistik hizmet endüstrisinin artan önemi, dünyada gözlemlenen uzun dönemli değişikliklere bağlıdır. Bunlar; küreselleşme, yeni ekonomi anlayışı, değişen piyasa koşulları ve talep yapısı, farklılaşan rekabet olgusu ve teknolojik gelişmeler şeklinde ifade edilebilir.

Küreselleşmeyi sadece tarihin akışı içerisinde ortaya çıkan bir gelişim olarak görmek mümkün değildir. Uluslar arası ticaretin yaygınlaşması, emek ve sermaye hareketlerinin artması, devletlerarasında ideolojik kutuplaşmaların sona ermesi, teknolojideki hızlı değişime bağlı olarak ülkelerin pek çok yönden birbirine yakınlaşması sonucunda gelinen ortak nokta olarak değerlendirmek gereklidir (Raçlı, 2010).

Tüm iş süreçlerinin, hizmet temeline dayalı entegrasyonunu hedefleyen ve geniş bir alana uzanan lojistik kapsamında, müşteri siparişlerinin alımından mal bedellerinin tahsiline, gümrük ve transit geçiş evraklarının hazırlanmasından depolamaya ve sigortalamaya kadar uzanan pek çok faaliyet yer almaktadır (Raçlı, 2010).

Lojistik Merkezlerde Gerçekleştirilmesi Gereken Temel Lojistik Faaliyetler:

- Depolama ve antrepo
- Dağıtım merkezleri
- Gümrükleme hizmeti
- Kargo toplama/ stoklama/ işleme/ muayene/ paketleme
- Etiketleme
- İç taşımacılık düzenlemeleri
- Barkod operasyonları
- Montaj
- Tedarik nakliyesi
- Dağıtım nakliyesi
- Envanter yönetimi
- Sipariş yönetimi
- Elleçleme
- Destek Hizmetler

(Raçlı, 2010)

Küreselleşmeye bağlı olarak farklılaşan ve çeşitlenen ürün ve hizmet ihtiyacı ile talebin ve piyasanın değişen görünümü, rekabet stratejilerinin çekirdek öğesi olarak üretim sisteminin

yanı sıra lojistik olgusunu da yönetir konuma gelmiştir. Günümüzde işletmeler lojistik faaliyetleri; işleri tamamlayan ve değer oluşturan bir süreç olarak görmektedirler. Bu bağlamda lojistik faaliyetlerde bulunurken geniş açıdan bakabilme, şirket ve müşteri adına en verimli ve en düşük maliyetli çözümler ortaya koyabilme, teknolojiyi ve modern gelişmeleri yakından takip etmek çok önemlidir (Raçlı, 2010).

2.7.2 Lojistik, Lojistik Köyler ve Sürdürülebilir Kalkınma

Günümüzde dünya nüfusunun hızlı ve kontrolsüz bir biçimde artması ve küreselleşme olgusunun yayılmasıyla birlikte, gelişmiş ülkelerin daha fazla kar amacı gütmek hırslarının yanı sıra hızla gelişen ve değişen dünya ihtiyaçlarını karşılayabilmek için üretim kapasitelerini artırmaları buna paralel olarak çevreyi ve doğal kaynakları kontrolsüz bir biçimde tüketmelerine ve zarar vermelerine, dolayısıyla ekolojik dengenin bozulmasına yol açmıştır. Sonuç olarak bir kısım dünya ülkeleri zenginliklerini artırırken kimi ülkelerde giderek yoksullaşmıştır. Dolayısıyla dünyadaki sosyal denge bozulmuştur. Bu bağlamda "sürdürülebilir kalkınma" kavramı ortaya çıkmış ve tüm ülkeleri etkisi altına almaya başlamıştır (Kılıç ve ark., 2010).

1987 yılında Birleşmiş Milletler Dünya Çevre ve Kalkınma Komisyonu'nca hazırlanan "Brundtland Raporu'nda" sürdürülebilir kalkınma kavramı "bugünün gereksinimlerini, gelecek kuşakların gereksinimlerini karşılama yeteneğinden ödün vermeden karşılayan kalkınma" olarak tanımlanmış ve o günden bugüne yaygın olarak kullanılmaktadır. Bu raporda sürdürülebilir kalkınma iki temele oturtulmuştur (Kılıç ve ark., 2010):

Birincisi kalkınmada doğal kaynak ve çevrenin korunması, ikincisi de gelişmekte olan ülkelerdeki insanların temel ihtiyaçlarının karşılanmasıdır. Sürdürülebilir kalkınmayla ekonomik büyümenin tek başına yeterli olamayacağı, üretilen zenginliklerin ülkeler, bölgeler ve gelir grupları arasında adaletli bir şekilde dağıtılarak, çevresel değerlerin de korunması gerektiği vurgulanmaktadır (Kılıç ve ark., 2010).

Bu bağlamda sürdürülebilir kalkınmanın birbirinden ayrılamaz sosyal, ekonomik ve çevresel olmak üzere 3 temel boyutu bulunmaktadır. Sosyal boyut ile insanların hayat kalitelerinin sürekli eğitim yoluyla artırılarak hem kendilerine hem de sonraki jenerasyonlara faydalarının artırılması ve yoksullukla mücadele edilmesi sağlanmalıdır. Ekonomik boyut ile dünyadaki tüm kaynakların kıt kaynaklar olduğu ve bu kaynakların adaletli bir biçimde insan yaşamının kalitesini artıracak şekilde dağıtılmalıdır. Çevresel boyut ile doğal kaynakların ve çevrenin korunması ilkesi göz önünde tutularak ekonomik faaliyetlerin yerine getirilmesi, geri dönüşümlü olup olmadığına bakılmaksızın her doğal kaynağın devamlılığı sağlanarak dikkatli

bir şekilde tüketilmelidir. Dolayısıyla sürdürülebilir kalkınma, birbiriyle çelişebilen farklı amaçlar arasında optimal, kabul edilebilir bir dengenin kurulabilmesini; yani, bir hedefin diğer hedefler aleyhine öne çıkmasını değil, ama, hedefler arasında optimal, kabul edilebilir bir dengenin bulunmasını ifade eder. Dolayısıyla, sürdürülebilir kalkınma için lojistik köyler oldukça önemli yararlar sağlamaktadır. Özellikle çevre boyutu açısından bakıldığında lojistik faaliyetler çevre, gürültü ve görsel kirliliğe sebep olmaktadır. Bununla birlikte şehirlerdeki kent trafiğini artırarak ve büyük araçların şehir merkezlerine girerek çeşitli trafik sorunlarına yol açmasına neden olmaktadır. Araçların kullanılma durumuna göre, harcadıkları yakıtın çevreye verdikleri zarar doğru orantılı olarak artmaktadır. Yakıt tüketimi arttıkça çevreye yaydıkları gazlar artmakta bu durum da "sera etkisi" denilen olaya neden olarak küresel iklim değişikliğine sebep olmaktadır. Ayrıca ağır vasıta araçlarının şehir merkezlerinde yarattıkları trafik yoğunluğunun yanı sıra karayollarını yıpratarak trafik kazalarının artmasına yol açmaktadır. Bu bağlamda diğer bir taşımacılık türü, demiryolu taşımacılığı çevreye daha duyarlı bir taşımacılık türü olarak öne çıkmaktadır. Demiryolu taşımacığı, lokomotif türüne göre kullandığı elektrik enerjisi sebebiyle hem çevreye daha duyarlı hem de güvenli taşıma kapasitesine ek olarak, ekonomiklik açısından çok önemli bir taşıma türü olarak öne çıkmaktadır. Bu bağlamda lojistik köyler, şehir içi trafik yükünün azaltılmak amacıyla yerleşim merkezlerinden uzak bölgelerde kurulduğu için ve çok modlu taşıma türlerini özellikle demiryolunu etkili bir şekilde kullandığı için yukarıda değinilen sorunları büyük ölçüde azaltmaktadır (Kılıç ve ark., 2010).

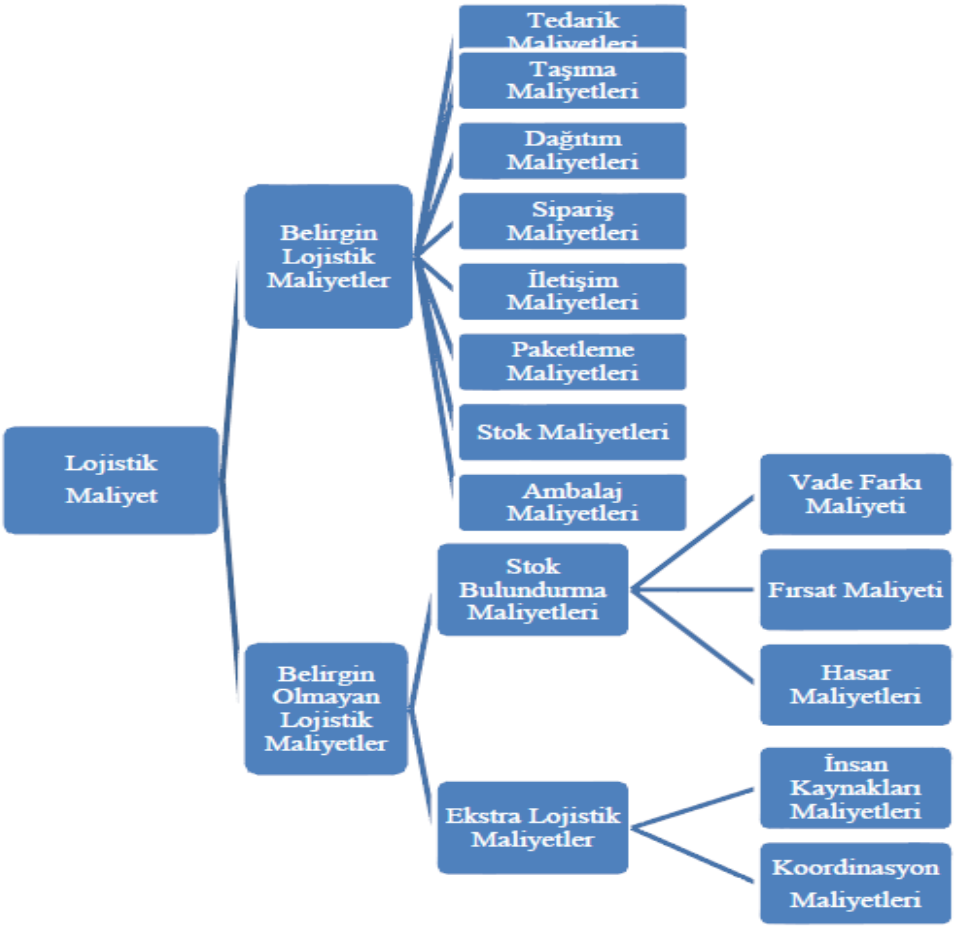
Bununla birlikte, yük taşımacılığıyla ilgili tüm hizmetlerin tek bir yerden ve etkili olarak verildiği lojistik köyler malların alıcıya gönderilmesinde çok kolaylık sağlamaktadır. Böylece çevreye vereceği zararlar azalmaktadır. Lojistik köyler, işletmeler arasındaki rekabeti maksimum düzeyde tutarak bölgenin kalkınmasında ve yerli ürünlerin dünya pazarlarında kolayca açılabilmeleri açısından önemli ve etkili merkezlerdir. Özellikle büyük şehirlerden ziyade Anadolu'da kurulan lojistik köyler sanayi açısından bölgenin gelişmesinde önemli rol oynamakta ve istihdam oluşturarak o yörede yaşayan halkın büyük şehirlere göç etmesini bir ölçüde engellemektedir. Ayrıca lojistik köyler kurulduğu bölgelerde şehrin sosyal yaşamını etkileyerek insanların yaşam kalitelerinin artmasına neden olmaktadır. Buna ek olarak arazilerin etkin ve planlı bir şekilde kullanılmasını sağlayarak estetik açılardan daha güzel bir görüntü vermektedirler (Kılıç ve ark., 2010).

2.7.2.1 Lojistik Köylerin İşletmelere Sağladığı Maliyet Avantajları

Giderek artan küreselleşme baskısı altında, değer zincirinin öğeleri olan tedarik, üretim ve pazarlama gibi işletme fonksiyonları, mekânsal olarak dünya ölçeğine yayılmış ve bu fonksiyonlar arası koordinasyonun sağlanabilmesi, lojistiğin önemini her geçen gün daha da artırmıştır. Lojistik köyler lojistik faaliyetlerin tek bir merkezden ve koordinasyonlu bir şekilde yapılabilmesine olanak tanıyan merkezler olarak görülmektedir (Bezirci ve Dündar, 2011).

Küreselleşme ile birlikte küçük bir köy haline gelen dünyada, mal ve hizmet tedariki ülkeler arasında sınırların önemi olmaksızın arz ve talebe göre hızlı bir şekilde artmaktadır. Bu hızlı değişime bağlı olarak faaliyette bulunan işletmeler ise kar hedeflerine ulaşabilmek için artan bir şekilde çeşitli maliyetlere katlanmak zorunda kalmaktadır. Dünya bankası tarafından yayımlanan bir rapora göre lojistik maliyetlerin GSMH'a oranı gelişmiş ülkelerde ortalama % 10 civarında iken bu oran gelişmekte olan ülkelerde ise ortalama % 30 civarındadır. Firmaların artan rekabet ortamında yüksek kar marjını sağlamaları maliyet girdilerinin düşük olmasına bağlıdır. Lojistik alanda faaliyet gösteren firmaların genel olarak bu faaliyetleri gerçekleştirme sürecinde karşılaştıkları maliyetler şöyle sınıflandırılabilir (Bezirci ve Dündar, 2011).

- Navlun, Sigorta, Gümrükleme, Ara Taşıma Maliyetleri
- Depolama ve Ardiye Maliyetleri,
- Bozulma, Hasar ve Kayıp, Tazminat Maliyetleri
- Gecikmiş Teslimat Maliyetleri
- Ceza, Hata Maliyetleri
- Bilgi Sistemleri ve Bilgi İletişim Maliyetleri
- Personel ve İşgücü Maliyetleri
- Optimum Olamayan Sipariş Miktarları Maliyetleri
- Ekonomik Olmayan Stok Bulundurma Maliyetleri
- Atıl Kapasite (depo, taşıma aracı, vd.) Maliyetleri
- Kullanılan Araç ve Donanımın Amortismanı veya Kirası
- Her Bir Taşıma İstasyonuna Göre Maliyetleri
- Taşıma ve Depolama Amaçlı Paketleme Maliyetleri
- Elleçleme ve İstifleme vd Ürün Aktarım Maliyetleri
- Birleştirme, ayrıştırma, etiketleme, vd. katma değerli işlem maliyetleri
- Lojistik yönetim maliyetleri (Bezirci ve Dündar, 2011)



Şekil 2. 7 Önceden tahmin edilebilmelerine göre lojistik maliyetler (Bezirci ve Dündar, 2011)

Lojistik maliyetler sektörün belirsiz olmasına bağlı olarak belirgin olan ve belirgin olmayan maliyetler şeklinde sınıflandırılabilir. Lojistik sektöründe faaliyet gösteren bir firma sektörde önceden bilinen ve tahmin edilen belirgin lojistik maliyetler ile karşılaşacağı için bu maliyetlere karşı hazırlıklı durumdadır. Ancak sektörün değişkenliğinden veya müşterinin taleplerindeki değişkenliğinden dolayı belirgin olmayan ve ne zaman karşılaşılacağı tahmin edilemeyen maliyetler de vardır. Belirgin olmayan maliyetlere karşı savunmasız olan lojistik firmaları önceden bilinen ve belirgin olan maliyetleri kontrol altında tutmak ve maliyetleri yönetebilmek için lojistik köylerde kümelenmeyi tercih etmektedirler. Yukarıdaki Şekil 2.7'de bu durum şematize edilmiştir (Bezirci ve Dündar, 2011).

Lojistik maliyetlerin sektörlere göre analizi yapıldığı zaman satışlar ile lojistik maliyetlerin ters orantılı olduğu görülmekte olup satışların düşmesine bağlı olarak lojistik maliyetlerin satışlar içindeki payı da artmaktadır. Lojistik maliyetlerin satışlara göre değişkenlik göstermesine bağlı olarak 100 birimlik bir satış meydana geldiği zaman lojistik maliyet unsurlarına ait oranların ortalama olarak değişimi de; sevkiyat %5, depolama %2,5, yönetim giderleri %0,5, stokların maliyeti %2, lojistik: %10 dur. Bu maliyetler ise lojistik

maliyetler incelendiği zaman %10'luk bir dilime tekabül etmektedir. Bu dilim içindeki %100'lük bir lojistik maliyet incelendiği zaman ise bunun %45'ini sevkiyat, %26'sını depolama, %9'unu yönetim giderleri ve %20'sini ise stokların maliyetinin oluşturduğu görülmektedir (Bezirci ve Dündar, 2011).

Lojistik firmaları açısından ulaştırma tipine göre maliyetlerin sabit ve değişken olarak sınıflandırılması da mümkündür. Bu durum aşağıdaki tablo 2.8'de gösterilmiştir:

Tablo 2. 8 Lojistik maliyetlerin bölümlendirilmesi (Bezirci ve Dündar, 2011)

TAŞIMA TİPİ	**SABİT MALİYETLER**	**DEĞİŞKEN MALİYETLER**	**MALİYET TÜRÜ**
TREN	Arazi, konstrüksiyon, lokomotif ve vagonlar	Bakım, işçilik, yakıt	Yüksek sabit maliyet Düşük değişken maliyet
KARAYOLU	Arazi, konstrüksiyon, kamyonlar	Bakım, işçilik, yakıt ve trafik giderleri	Düşük sabit maliyet Orta değişken maliyet
HAVA	Arazi, alan ve terminal, konstrüksiyon, uçaklar	Bakım, işçilik, yakıt	Düşük sabit maliyet Yüksek değişken maliyet
DENİZ	Terminal alanı ve limanlar, kargo taşıma ekipmanı ve gemiler	Bakım, işçilik, yakıt	Düşük sabit maliyetler Orta değişken maliyetler

Rekabet alanlarının sürekli olarak değiştiği günümüzde firmaların bu değişime uygun bir şekilde ürünlerini optimum zaman, miktar ve fiyat doğrultusunda maksimum tüketiciye ulaştırılması için belirleyeceği stratejilerden bir tanesi de lojistik köylerde faaliyet göstermektir. Küresel ticari hayattaki bu hızlı gelişim, ülkeler arası mal ve hizmet tedariki yapan firmaları hızlı, zamanında ve güvenilir bir şekilde müşteriye ulaşabilmenin optimum çözümünü sağlamaya yöneltmiştir (Bezirci ve Dündar, 2011).

Lojistik köylerde tek bir ulaştırma modu ile taşıma işlemleri gerçekleştirilebilir ancak lojistik köylerin en önemli özelliğinden biri de çoklu ulaştırma modlarına bağlantısının ve bu tarz taşımalara olanak tanıyan tesislerinin olmasıdır. Böylelikle küresel ve bölgesel pazarlara doğrudan erişim olanağı sağlanmış olmaktadır. Özellikle eşya elleçlemelerinde çoklu ulaşım modlarının teşvik edilmesi için lojistik köylerde intermodal taşıma bağlantıların olması

gerekmektedir (karayolu, demiryolu, havayolu, denizyolu ve iç suyolları). Lojistik köylerde birbiriyle bağlantısı olmayan yani ayrı sektörlerde faaliyet gösteren işletmeler tarafından, eşya hareketlerinin bir ulaşım terminali etrafında bulunan aynı tesislerin ve donanımların kullanarak yapılması, ölçek ekonomilerine ulaşılmasını ve dolayısıyla ulaştırma ve taşıma sürecinde katlanılan maliyetlerinin azaltılmasını sağlayacaktır (Bezirci ve Dündar, 2011).

2.7.2.2 Lojistik Köylerin Oluşumunda ve İşletilmesinde Karşılaşılan Sorunlar ve Çözüm Yolları

Lojistik köylerinin, lojistik hizmet ve faaliyetleri sağlayabilecek ulaşım türlerinin yakınında olması gerekliliği nedeniyle, yer seçimi önemli olan bölgelerdir. Arazi uygun yerde seçilmezse lojistik köyün etkinliği ve verimliliği azalır. Lojistik köylerin kurulduğu araziler genellikle yüksek maliyetli yerlerdir. Yine lojistik köyün bulunduğu alan, ülkenin, bölgenin ve hatta yerel pazarın mevcut durumu ve gelecekteki eğilimleri ve taleplerini karşılayacak şekilde büyümeye olanak verecek bir konumda olmalıdır. Zira lojistik köyün işletilmesi sırasında ortaya çıkan en önemli sorun, lojistik köyün planlanması aşamasındaki alan büyüklüğü hakkında yapılan araştırmaların yetersiz ya da yanlış oluşundan kaynaklanmaktadır (Raçlı, 2010).

Gerek yerel gerekse bölgesel bazda lojistik faaliyetlerde swap body, konteyner, semi treyler gibi yük ünitelerinden elleçlenen TEU ve ton miktarı, belirlenmiş alana hizmet eden kamyon sayısı, çevresinde yer alan intermodal veya konteyner terminalleri yine bu alanda hizmet eden lojistik işletmelerinin varlığı ve sayısı gibi etmenler alan büyüklüğünün belirlenmesinde göz önüne alınması gereken parametrelerdir. Yine, normal şartlarda, sağlıklı bir şekilde büyüyen lojistik köyün işletilmesi sırasında, büyüme alanının bulunmaması, yükün türüne hizmet edemeyip pazar talebini karşılayamaması ve o pazarı kaybetmesi gibi sorunları ortaya çıkaracaktır (Raçlı, 2010).

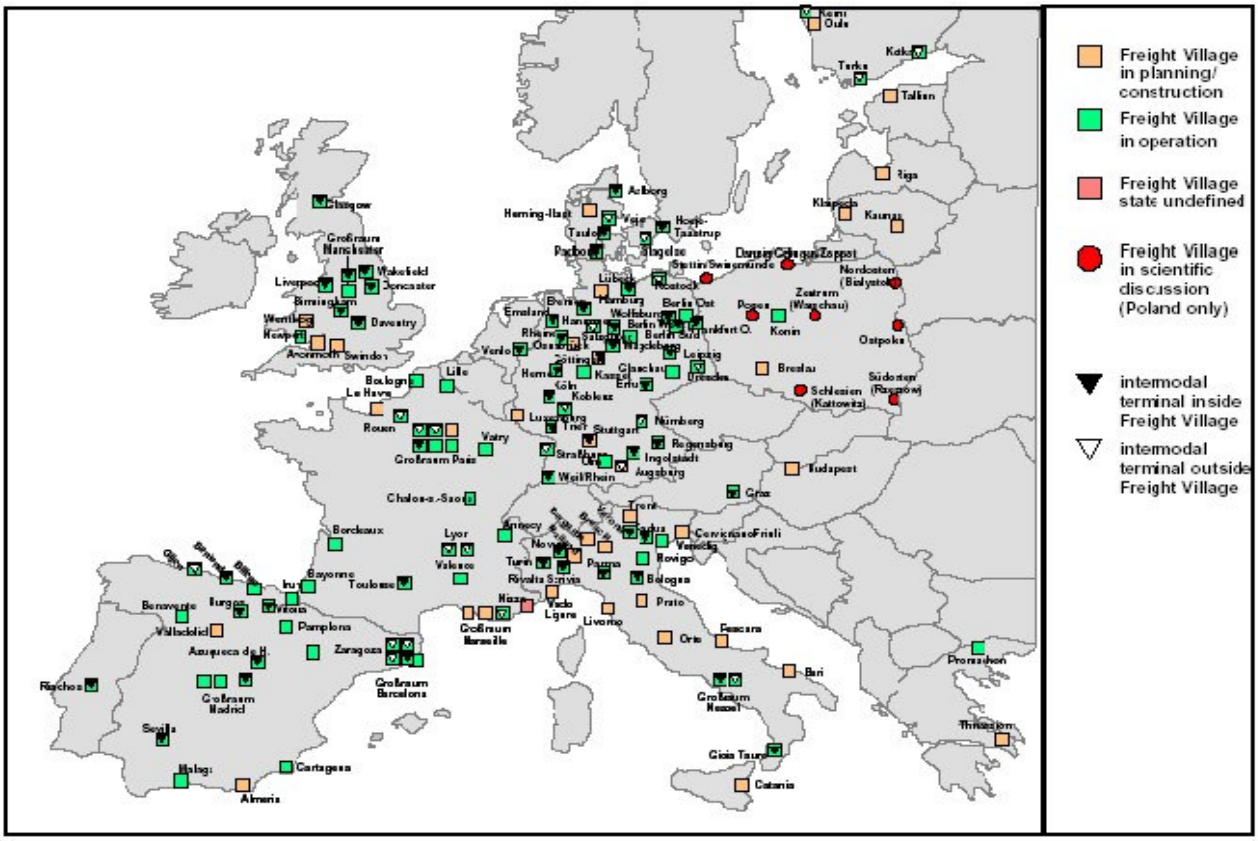
Lojistik köyün yeri seçilirken yine bu alanın birçok olanağı yerine getireceği düşünülmeli buna göre pazara yakınlık, erişebilirlik, operasyon sürelerinin ve maliyetlerinin azaltılması, şehirde açacağı kirlilik ve tıkanıklık ile şehrin yaşam kalitesinde nasıl etkileneceği göz önüne alınmalıdır. Yine bu alana yatırım yapan işletmeler için yatırımın geri dönüş süresi ve daha fazla pazara ulaşma önemli bir etmendir. Lojistik köylerin vereceği hizmete ve yapısına göre depolama ve dağıtım sistemlerinin tasarlanması gerekmektedir. Bu nedenle, lojistik köyün iç tasarımı da operasyonları hızlandıracak şekilde ve hizmet edeceği pazarda muhatap olacağı yüke göre planlanmadır (Raçlı, 2010).

Lojistik köylerin var olma nedeni, lojistik hizmetlerin dağınık şekilde bulunma yerine bir noktaya toplanmış olmasıdır ki bunun ana getirisi hız ve maliyetten tasarruf etmektir. Lojistik köylerin yer seçiminde karar verirken o alandaki bölgesel planlar ve ulaştırma politikalarının mevcut ve gelecekteki olası ve dinamik kararları da incelenmelidir. Lojistik köylerin kuruluş sebebi olan ölçek ekonomisinden yararlanarak intermodal sistemleri birbirini tamamlayarak kullanma ve böylece aynı donanımları kullanarak lojistik faaliyetlerin maliyetini azaltmaktır (Raçlı, 2010).

2.8 Dünyada Lojistik Merkezler

Avrupa'da ilk defa 1960'lı yılların sonlarından itibaren, "yük köyü" (freight village) kavramı gündeme gelmiştir. İtalya Verona'da "Freight Village Quadrante Europa" nın yaklaşık 30 yıldır hizmet verdiği düşünülürse AB kavramı henüz oluşmamışken bile yük köyü kavramının var olduğunu söylenebilir. İtalya'da 25, İspanya'da 22 adet olmak üzere Avrupa'da 60'ın üzerinde lojistik merkez tanımına giren yapılanma mevcuttur. Yaklaşık 2 bin 400 adet taşıma işletmecisi bu merkezlerden yararlanmaktadır. Tüm ulaşım bağlantıları arasında ve farklı taşıma türleri arasında koordinasyonu sağlamak, bir lojistik merkezin en önemli görevidir. Bu yüzden Avrupa'daki lojistik merkezlerin çoğu nakliye ve dağıtım faaliyetleri için birer üs konumunda olan yerlerde; yani demiryolu, otoban ve deniz arterleri yakınında kurulmuştur ve hepsi bulundukları büyük şehirlerin 40 mil yakınındadır. Komşumuz Yunanistan'da da bir adedi planlanmış, bir adedi inşa halinde ve bir adedi de çalışan 3 adet lojistik merkez bulunmaktadır (Raçlı, 2010).

Avrupa kıtasında özellikle Batı Avrupa'da mevcut lojistik bölgeler ticaret, üretim ve tüketim merkezlerine yakın liman, havaalanı gibi lojistik terminaller ile karayolu, iç suyolu ve demiryolu gibi ulaşım ağlarının kesişim noktalarında yer almaktadır. Avrupa çapında 10 ülke'de (İtalya, İspanya, Fransa, Portekiz, Almanya, Danimarka, Yunanistan, Macaristan, Ukrayna ve Lüksemburg) bulunan 62 lojistik köy Avrupa Lojistik Köyleri Birliği (Europlatforms)'ne üyedir. Bu birliğin amacı, lojistik köylerinin ve intermodal terminallerin ulaşım ve lojistik faaliyetlerinin gelişimi bakımından stratejik önemini desteklemektir. Birlik bünyesindeki lojistik köylerinde toplam 2400 işletme faaliyet göstermektedir. Avrupa'daki lojistik köyler şekil 2.8'de görülmektedir (Aydın ve Öğüt, 2009).



Şekil 2. 8 Avrupa kıtasındaki mevcut lojistik köyler (Aydın ve Öğüt, 2009)

Lojistik köyler Avrupa çapında yaygınlaşırken, hiçbir ülkede Almanya kadar fazla sayıda lojistik köy bulunmamaktadır. Almanya'da birçoğu 200 hektardan büyük olan 33 lojistik köy, bunlarda da toplam 1200 işletme ve 40.000 istihdam bulunmaktadır. Almanya'da Bremen Lojistik Köyü'nden başka Leipzig Lojistik Köyü 8330 hektar), Lübeck Lojistik Köyü (264 hektar) en gelişmiş lojistik köylerdir. Fransa'da ise 23 adet lojistik köy bulunmaktadır ve bunların en başında Rungis Lojistik Köyü gelmektedir. İtalya'da ise lojistik hub olan lojistik köyler daha çok Milan etrafında oluşturulmuştur. Özellikle Bologno lojistik köyü (200 hektar) en gelişmiş lojistik köyüdür. İspanya ise coğrafi konumu olarak Avrupa'nın lojistik anahtar rolündedir ve çok iyi organize edilmiş bir karayolu ağı ile çevrelenmektedir. En gelişmiş lojistik köyü Barselona Lojistik Köyü'dür (Aydın ve Öğüt, 2009).

Bu bildiri kapsamında, Avrupa'daki en köklü 4 lojistik köy incelenmiştir.

Bu lojistik köyler;

- The Zona Actividades Logisticas (ZAL) – Barselona, İspanya
- The Sogaris Yük Köyü – Rungis, Fransa (Paris yakınlarında)
- The Guterverkehrszentren (Dağıtım Merkezi -GVZ) – Bremen, Almanya
- The Eurocentre – Toulouse, Fransa'dır.

(Aydın ve Öğüt, 2009)

Bu köylerden iki tanesi liman kentinin yanındadır. Bunlar Barselona ve Bremen lojistik köylerdir. İki tanesi ise iç kesimde yer alan lojistik köylerdir. Bunlar da Rungis ve Toulouse lojistik köylerdir. Tüm lojistik köyler şehirlerin ana merkezinden 10 mil uzaktadırlar. Ulaşım ağları bakımından ise erişebilirlikleri çok yüksek olan ve ana hatların kesi_im noktalarında yer alan bu lojistik köylerde iç suyolu bağlantısı bulunmamaktadır. Büyüklükleri bakımından ise; Rungis 50, Toulouse 296, Barselona 200 ve Bremen Lojistik Köyü 360 hektardır. Özü lojistik işletmelerine hizmet vermek olan bu küresel lojistik köylerden beklenen yük transferi, dağıtım ve depolamadır. Küresel lojistik köylerde yüksek değerde hizmet ve katma de_erli hizmetler verilmektedir. Barselona'da 19 binada 55 işletmeye, Rungis Lojisitk Köyü'nde 83 işletmeye, Bremen Lojistik Köyü'nde ise 60 işletmeye hizmet verilmektedir. Ayrıca Alman posta servisi Bremen'de ana intermodal yük istasyonu yapmayı planlamaktadır. Destekleyici hizmetler bakımından lojistik köylerde güvenlik ve telekomünikasyon bağlantıları, posta hizmetleri, restoranlar, bakım alanları, eğitim ve istihdama yönelik alanlar yer almaktadır (Aydın ve Öğüt, 2009).

Tablo 2. 9 Lojistik köylerdeki destekleyici hizmetler (Aydın ve Öğüt, 2009)

Hizmet	Barcelona	Rungis	Bremen	Toulose
Güvenlik 24 saat	+	+	+	KA
İletişim	+	+	+	+
Bakım alanları	+	+		
Banka	+	+	+	
Gümrükler	+	+		
Serbest Tic. Böl.	+	-		
Araç bakım istasyonları		+	+	PA
Posta hizmeti	+	+	+	PA
Transit erişim	+	+		
Lokanta/Kafe	3 saat	24 saat	+	PA
Ofisler	+	+	+	+
Konferans/Toplantı salonları	+	+		
Eğitim	TA		+	
İstihdam hizmeti	TA	+		PA
Otel/Motel		+	+	PA
Dinlenme Alanı	+			PA
Bahçe	+	+		+

TA: Tasarım aşamasında. KA: Kabul aşamasında. PA: Planlama aşamasında

Bremen Lojistik Köyü hizmet sağlayıcılar ile taşıyıcıları aralarında gönüllü işbirliği yapmaları yolunda teşvik etmektedir. Böylece Bremen sahasında kamyon yolculuklarını ve boş konteyner hareketlerini azaltmayı amaçlamaktadır. Yine bu lojistik köy atık malzemelerin geri dönüşümüne de katkıda bulunmaktadır. Barselona Lojistik Köyü operasyonlar sırasında meydana gelebilecek kötü sonuçlar için işletmelere sağlık sigortası sunmaktadır. Yine bu köy,

lojistik köye ve lojistik köyden ücretsiz transit otobüs servisleri sunmaktadır ve bunun için hafif raylı sistem bağlantısı üzerinde düşünülmektedir (Aydın ve Öğüt, 2009).

Rungis Lojistik Köyü'nde depolama alanları kiracıların gerektiğinde leasing etmeleri için uyundur. Toulouse Lojistik Köyü içinde iki park yapılması planlanmaktadır (Aydın ve Öğüt, 2009).

Tüm bu lojistik köyler kamu ve özel sektör işbirliği yapılarak oluşturulmuşlardır. Çünkü lojistik köyler gerek teknoloji gerekse fiziksel ve hizmet altyapıları gerektiren maliyetli oluşumlardır. Bu nedenle kamu özel sektör ortaklıklarına dayanarak oluştururlar (Aydın ve Öğüt, 2009).

Avrupa'daki lojistik köylerde var olan ve lojistik köyü lojistik köy yapan işlevsel ve fiziksel özellikler şunlar olarak tespit edilmiştir:

- *Büyüklük*: En az 100 (250 acre) hektar yüzölçümüne sahip olmalıdır.
- *Konum*: Bir şehrin içinde ya da yakınında ama yerleşim bölgelerinden uzakta olmalıdır.
- *Erişebilirlik*: Karayoluyla mükemmel ulaşım olanağı, sıklıkla demiryolu bağlantılarına sahip, giriş kontrollü olarak yapılmalıdır.
- *Yakınlık*: Çok türlü taşıma tesislerine, limanlara, iç suyollarına ve/veya havaalanlarına yakınlık ya da doğrudan erişim olanağı olmalıdır.
- *Tasarım*: Tasarım açısından planlı imar, konfor ve manzarası (şehir estetiğine katkı) olmalıdır.
- *Ofisler*: Modern ofisler ve binaları (depolar) barındırmalıdır.
- *Bilişim alt yapısı*: Gelişmiş iletişim ve bilgi teknolojisi alt yapısı olması gerekmektedir.

(Aydın ve Öğüt, 2009)

Çekirdek işlevsel özellikleri ise; birden fazla taşıma türünün kullanılmasına olanak sağlaması, türlerin bütünleşmiş edilmesiyle dağıtımın tek merkezden yapılması, akıllı depolama/uzman depolama (ör; frigorifik mallar için özel depolama gibi), katma değerli üretim ya da süreçler, lojistik faaliyetler, Dış Ticaret Bölgesi statüsü ile gümrük işlemlerinin yapılabilmesidir. Hizmete dayalı çekirdek işlevsel özellikler ise; güvenlik, bakım ve tamir yerleri, ofisler, toplantı ve konferans salonları, lokanta ve kafe gibi yemek için alanlar, banka, posta hizmet alanları, kamu taşımacılığı ve intermodal transit hizmetlerinin verilmesidir (Aydın ve Öğüt, 2009).

Destekleyici hizmetler ise; araç servis, bakım ve ya parça olanakları, istihdam acenteleri, kamyonu park etmiş sürücüler için konaklama alanları (otel, motel gibi), eğitim olanakları, yönetim için konferans toplantı alanlarının varlığıdır. Sahiplik ve yönetim açısından yönetim büyük ölçekte kamunun olabilir veya kamu özel sektör işbirliği içinde de

gerçekleştirilebilir. Yalnızca GFV olarak bilinen lojistik köylerde yönetim genelde tek bir elin altındadır bu ya sahibidir ya da sözleşme imzalayan kuruluştur örneğin Bremen Lojistik Köyü bir komite tarafından yönetilmektedir (Aydın ve Öğüt, 2009).

2.8.1 Europlatforms nedir?

Europlatforms temel amacı lojistik merkezlerinin ve intermodal terminallerin ulaşım ve lojistik faaliyetlerinin gelişimi bakımından stratejik önemini desteklemek olan ve Avrupa çapında 9 ülkeyi temsilen 55 üyesi (55 lojistik merkez) bulunan Avrupa Lojistik Köyleri (Merkezleri) Birliği'dir. 1991 yılında kurulan birlik bünyesindeki lojistik merkezlerde toplam 2.400 şirket faaliyet göstermektedir (Raçlı, 2010).

Buradaki tüm lojistik merkezler bulundukları devletlerden çeşitli destekler almaktadır. Lojistik merkezler projesi, gereken yatırımın büyüklüğü nedeniyle kamu özel sektör işbirliğinden doğmaktadır. Bu tür oluşumlarda hissedarlık yapısı; ulusal ve yerel planlama mercileri, ulusal ve yerel demiryolu şirketleri, yerel nakliyeci dernekleri, ticaret odası, bankalar, sigorta şirketleri, endüstriyel birlikler arasında paylaşılabilir. Üyelerinin ortak çıkarları doğrultusunda Europlatforms'un asıl amacı Avrupa'daki lojistik sahayı genişletmek dünya çapında yaymak ve Avrupa'daki diğer platformlarla ve diğer uluslararası organizasyonlarla ilişkiler kurup geliştirmektir (Raçlı, 2010).

Europlatforms, üye olan lojistik merkezlerle ilgili yıllardır sayısız girişimlerde bulunmuş, değişik proje ve aktivitelere imza atmıştır. Lojistik köy (merkez) tanımı 1992 yılında Europlatforms tarafından çıkarılmış, ulaşım ve iletişim şebekelerinde AB inisiyatifleri doğrultusunda bir Avrupa şebekesi yaratılmasına karar vermek ve iyileştirmek amacıyla ortak çatı altında hareket etmeyi sağlamıştır (Raçlı, 2010).

Tablo 2. 10 Europlatforms'a üye ülkeler ve merkez sayıları (Raçlı, 2010)

	ÜLKE	LOJİSTİK MERKEZ SAYISI
1	İTALYA	21
2	İSPANYA	21
3	DANİMARKA	6
4	FRANSA	2
5	YUNANİSTAN	1
6	MACARİSTAN	1
7	PORTEKİZ	1
8	UKRAYNA	1
9	LÜKSEMBURG	1
	TOPLAM	55

Tablo 2. 11 Dünya lojistik köyler sıralaması (Raçlı, 2010

Sıralama	**Lojistik Köy - Konumu**	**Performans**
1	Interporto – Verona	211
2	GVZ – Bremen	209
3	GVZ – Nürnberg	205
4	Interporto – Bologna	202
5	Madrid CTC – Coslada	199
6	Interporto – Torino	198
7	Interporto – Nola	195
8	Interporto – Parma	190
9	ZAL – Barcelona	189
10	GVZ – Berlin	188
11	Interporto – Padova	187
12	Plaza Lojistica – Zaragoza	186
13	Cargo Center – Graz	182
14	GVZ – Leipzig	175
15	Delta 3 – Lille	174
16	BILK Logistics	170
17	Interporto – Novara	169
18	Drift – Daventry	167
19	Wakefield	165
20	Eurocenter – Toulouse	165

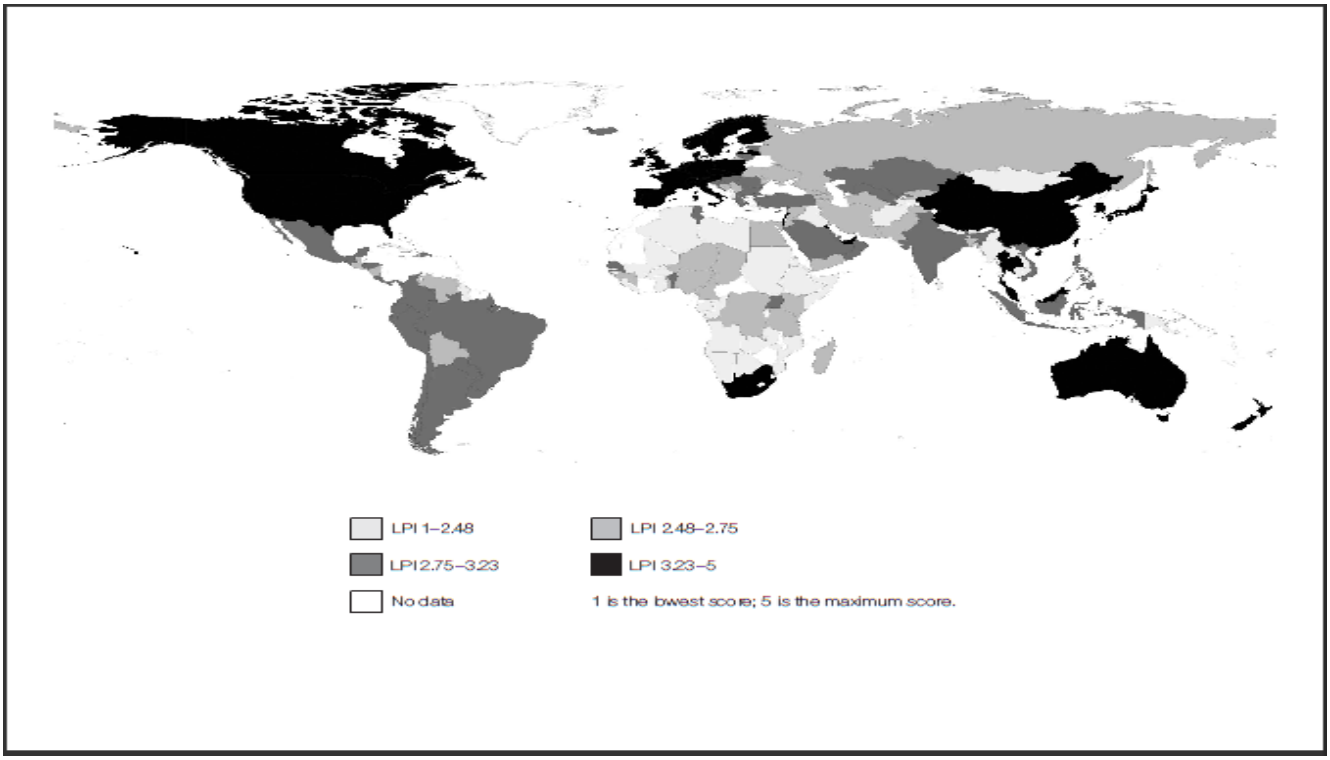
2.8.2 Dünya Bankası Lojistik Performans İndeksi(LPI) Raporu

Dünya Bankası'nca hazırlanan ve 155 ülkenin lojistik performanslarının incelendiği "The Logistics Performance Index (LPI)" raporunda aşağıdaki 6 ölçüte göre puanlama yapılmaktadır:

- Gümrüklerin ve diğer sınır işlemlerinin etkinliği,
- Ticaret ve taşımacılık altyapısının lojistik açıdan kalitesi,
- Uluslararası sevkiyatların düzenlenmesinin kolaylığı ve maliyeti,
- Lojistik hizmetlerin kalitesi ve lojistik yetkinlik,
- Sevkiyatların takibi ve izlenebilmesi,
- Sevkiyatların alıcıya zamanında ulaşması.

(Tanyaş, 2010)

Rapor, Dünya'daki yaklaşık 1.000 lojistik profesyonelden anket yoluyla toplanan nitel verilere dayalı olarak oluşturulmaktadır. Sıralamada Lojistiği büyümede stratejik sektör olarak benimseyen Almanya 4,11 puanla birinci, Singapur 4,09 puanla ikinci ve İsveç 4,08 puanla üçüncü sıradadır. Türkiye 2007'de 3,15 puanla 34. sırada idi. 2010 itibarıyla puanımız 3,22 'ye artmış ama sıramız 39. 'unculuğa düşmüştür (Tanyaş, 2010).



Şekil 2. 9 Dünyadaki ülkelerin LPI puan aralıkları (Connecting to Compete Trade Logistics in the Global Economy Raporu, 2010)

Tablo 2. 12 Lojistik performansı en iyi olan ilk 10 ülke (Connecting to Compete Trade Logistics in the Global Economy Raporu, 2010)

Top 10 logistics performers 2010

	2010 LPI			2007 LPI		
Economy	LPI rank	LPI score	% of highest performer	LPI rank	LPI score	% of highest performer
Germany	1	4.11	100.0	3	4.10	97.1
Singapore	2	4.09	99.2	1	4.19	100.0
Sweden	3	4.08	98.8	4	4.08	96.4
Netherlands	4	4.07	98.5	2	4.18	99.6
Luxembourg	5	3.98	95.7	23	3.54	79.5
Switzerland	6	3.97	95.5	7	4.02	94.5
Japan	7	3.97	95.2	6	4.02	94.8
United Kingdom	8	3.95	94.9	9	3.99	93.8
Belgium	9	3.94	94.5	12	3.89	90.7
Norway	10	3.93	94.2	16	3.81	88.1

Tablo 2. 13 Lojistik performansı en iyi olan ilk 10 ülke (Connecting to Compete Trade Logistics in the Global Economy Raporu, 2010)

Bottom 10 logistics performers 2010

	2010 LPI			2007 LPI		
Economy	LPI rank	LPI score	% of highest performer	LPI rank	LPI score	% of highest performer
Somalia	155	1.34	10.9	127	2.16	36.3
Eritrea	154	1.70	22.4	124	2.19	37.2
Sierra Leone	153	1.97	31.2	144	1.95	29.9
Namibia	152	2.02	32.8	126	2.16	36.3
Rwanda	151	2.04	33.4	148	1.77	24.3
Cuba	150	2.07	34.3	n/a	n/a	n/a
Guinea-Bissau	149	2.10	35.4	116	2.28	40.0
Iraq	148	2.11	35.5	n/a	n/a	n/a
Nepal	147	2.20	38.6	130	2.14	35.7
Sudan	146	2.21	38.7	64	2.71	53.6

2.8.3 Rotterdam Limanı-Hollanda



Şekil 2. 10 Kuzey Avrupa limanları (Erdal, 2004 b)

Kuzey denizinde Fransa ve Almanya arasında; Le Havre, Dunkirk, Zeebrugge, Ghent, Antwerp, Rotterdam, Amsterdam, Eems, Emden, Wilhelms, Bremen, Brunsbuttel ve Hamburg olmak üzere toplam onüç büyük liman yer almaktadır (Sekil 2.10). Bütün bu Kuzey Avrupa limanları, Avrupa ve dünya ticareti için hayati öneme sahip olup Amerika ve Uzak Doğu ile gerçekleştirilen sevkiyatlarda büyük rol oynamaktadırlar. Kuzey ve Orta Avrupa ülkelerine yönelik ithalat, ihracat ve transit taşımalarda limanlar giriş, çıkış ve aktarma noktası konumundadırlar. Avrupa limanlarının 2004 yılı konteyner trafiği sıralamasında Rotterdam, 8.270.787 konteyner elleçlemesi ise Avrupa'da birinci sıradadır. Onu sırasıyla, Hamburg 7.003.479, Antwerp 6.063.746, Bremen/B-Haven (Almanya) 3.469.104, Gai Tauro (İtalya) 3.261.000 ve Algeciras (İspanya) 2.937.381 konteyner ile takip etmektedir (Erdal, 2004 b).

Hollanda, Rotterdam ve Amsterdam deniz limanları, Amsterdam Schiphol Uluslararası Hava Limanı, kargo köyleri, dağıtım parkları, endüstriyel bölgeleri, uluslararası taşımacılık ve lojistik hizmetleri ile Avrupa'nın lojistik açıdan lider ülkelerinden biridir ve alanında bir dünya markasıdır. Rotterdam Limanı, mükemmel karayolu, demiryolu, suyolu ve boru hattı bağlantılarına sahiptir. Bu özellikleri onu "küresel lojistik üs" pozisyonuna getirmiştir. Dünya ticareti ve uluslararası eşya hareketi açısından çok önemli olan liman, Avrupa ve Hollanda ekonomisi için vazgeçilmez bir konumdadır (Erdal, 2004 b).

Rotterdam Limanı, kuzey denizi içerisinde 77 km. rıhtım uzunluğu ile Avrupa'nın tam ortasında bulunmaktadır. Fransa, Almanya ve İngiltere üçgeninde yer alan liman, tarihsel gelişim sürecinde coğrafi konum avantajını çok iyi bir şekilde kullanmış, uluslararası taşımacılık ve lojistik üzerinden elde ettiği kazancı altyapı yatırımlarına yönlendirerek büyük

bir atılım göstermiştir. Devlet bankacılık, finans ve ticaret alanındaki düzenlemeleri ile ekonominin gelişimine daima destek olarak, lojistik açıdan bütünleyici mekanizmalarda katalizör görevi görmüştür. Liman, Rotterdam'da 60.000'den fazla insana doğrudan, 255.000 insana da dolaylı olarak is imkânı sunmaktadır. Rotterdam limanı ve endüstriyel bölgenin ülke ekonomisine doğrudan yarattığı katma değer yaklaşık 7,7 Milyar Euro civarındadır ve bu rakam Hollanda Gayri Safi Milli Hâsılasının % 1,9'una denk düşmektedir (Erdal, 2004 b).

Rotterdam Limanı'nın hedefi, liman ticaret hacmi ve Rotterdam'daki endüstriyel bölgenin güçlendirilmesidir. Liman ve endüstriyel bölge arasında 40 km. mesafede bulunmakta olup, bu iki stratejik yerleşim yeri şehir merkezinden Kuzey Denizi'ne kadar uzanmaktadır. Rotterdam müşterilerine bütüncül bir liman hizmeti sunmaktır. Liman Yönetimi 1.300 çalışanı ile birlikte 26.000 hektarlık liman ve endüstriyel bölgenin yedi gün 24 saat isler halde çalışmasından sorumludur. Liman her sene kendisini yenilemekte ve sürekli yatırım yapmaktadır. 2002 yılında 110 proje için ayrılan kaynak miktarı 156 Milyon Euro civarındadır (Erdal, 2004 b).

Rotterdam Limanı'nın temel faaliyet alanları,

- Liman ve endüstriyel bölge operasyonları ve yönetimi, altyapı inşaatları ve gelişimi,
- Deniz trafik yönetiminde verimlilik, güven ve etkinliktir

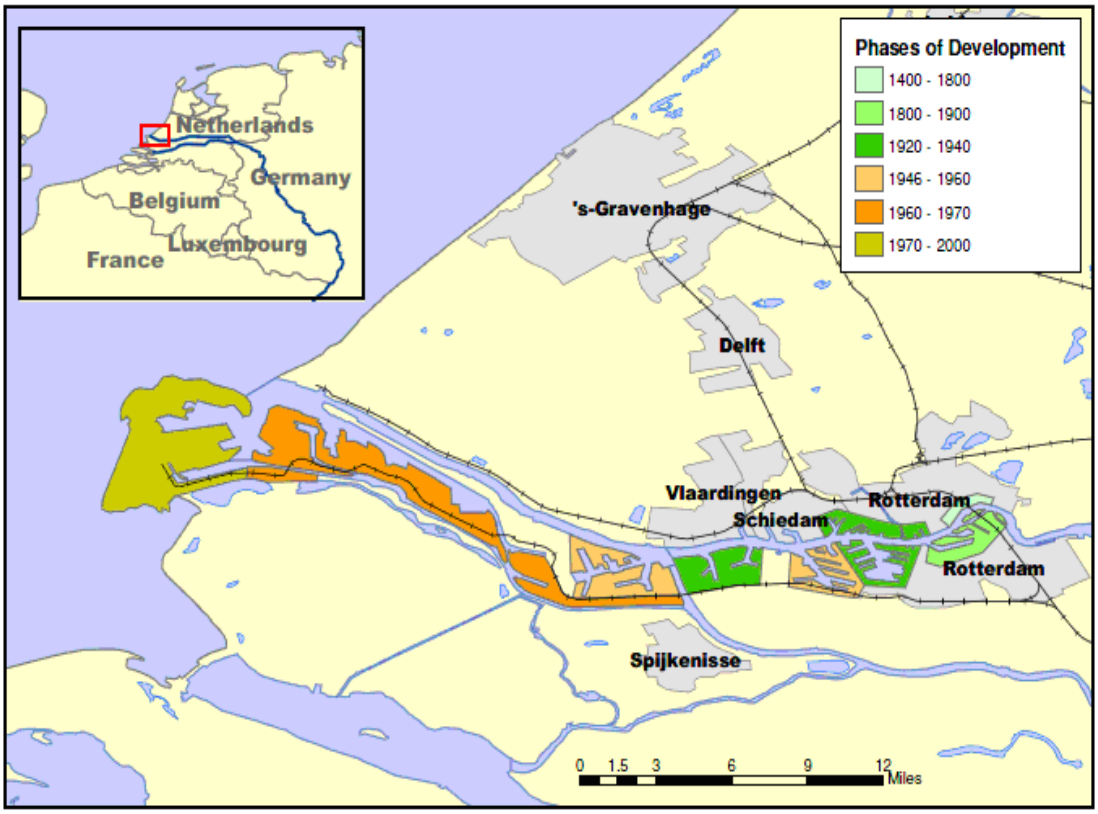
(Erdal, 2004 b).

Rotterdam Limanı, 2004 yılı verilerine göre, gerçekleştirdiği 352,4 Milyon Metrik Ton işlem hacmi ile 393,4 Milyon Metrik Ton Singapur ve 379,7 Milyon Metrik Ton işlem kapasiteli Shanghai'dan sonra dünyada üçüncü sırada yer almaktadır. Bu değerin büyüklüğünü tam olarak yansıtabilmek için su örneği vermek mümkündür. Limanın metrik ton işlem kapasitesi, Avrupa'nın iki, üç ve dört numarasında yer alan Antwerp (Belçika-152,3 Milyon MT), Hamburg (Almanya- 114,5 Milyon MT), Marsilya (Fransa-94,1 Milyon MT) limanlarının toplamına neredeyse eşittir. Bu durumun arkasındaki en önemli neden dökme yüklerin; petrol, petrol ürünleri, kimyasallar, kömür ve maden cevherleri vb. giriş ve çıkısının artmasıdır (Erdal, 2004 b).

Rotterdam, Avrupa ithalat-ihracat pazarı açısından hayati rol taşır. Birçok eşya hammadde, yarı mamul veya hazır parça seklinde gelerek kısa sürede islenir. Örneğin, ham petrolün rafinerilerde islenmesi, sentetik malzemelerin üretimi gibi süreçlerle birlikte mamuller yeni ürünlere dönüştürülür ve sevkiyatı gerçekleştirilir. Diğer taraftan Avrupa içerisindeki birçok üretim ve tüketim merkezi bu limandan çıkan ürünlerle ihtiyacını karşılamaktadır. Avrupa ülkeleri ile Amerika ve Uzakdoğu arasındaki ticaretin önemli bir yüzdesi Rotterdam Limanı üzerinden sağlanmaktadır (Erdal, 2004 b).

2.8.3.1 Rotterdam Limanı'nın Tarihsel Gelişimi

Rotterdam'ın tarihsel gelişim süreci incelediğinde 13.yüzyılın ikinci çeyreğinde bir balıkçı köyü olarak kurulduğu görülmektedir (Sekil 2.11). Sömürgecilik döneminde, basta İspanyol ve Portekiz tüccarların Afrika, Amerika ve Uzakdoğu ile yaptıkları deniz ticareti Avrupa'ya taşınan eşya miktarını arttırmıştır. Hollanda, bu dönemde ticaret borsası ve bankacılık düzenlemeleri ile farklı ülkelerden birçok girişimciyi ülkesine çekmiştir. Daha sonraki yüzyıllarda bu cazibe devam etmiş fakat Fransa ve İngiltere'nin deniz ticaretindeki payları arttıkça zaman zaman gerileme dönemine girmiştir (Erdal, 2004 b).



Şekil 2. 11 Rotterdam limanının tarihsel gelişim süreci (Erdal, 2004 b)

Buharlı gemilerin icat edilmesi ile birlikte denizaşırı ve iç suyolunda liman trafiği artmıştır. 18. Yüzyıldan itibaren kent nüfusu hızla büyümüş 1900'lü yıllarda ise liman geliştirme projeleri devreye sokulmuş ve altyapı yatırımları hız kazanmıştır. İkinci Dünya savası sırasında Almanlar tarafından stratejik konumu fark edilmiş ve transit liman olarak görev yapmıştır. 1950'li yıllarda Ortadoğu'da yaşanan siyasi istikrarsızlıklar ve yeniden yapılanma döneminde sömürge altındaki birçok devletin bağımsızlık talepleri artmıştır. Mısır'ın 1956 yılında Süveyş Kanalı'nı kapatması Avrupa ve Amerika'nın enerji ihtiyacı nedeniyle yeni bir gelişmeye neden olmuştur. Ortadoğu'daki petrolün Avrupa ve ABD'ye taşınmasında Güney Afrika burnu üzerinden yapılan

sevkiyatların maliyeti dolayısı ile büyük petrol tankerlerinin üretimi gündeme gelmiştir. Aynı dönemlerde Rotterdam petrol ve petrol ürünlerinin depolanması, islenmesi ve Avrupa içerisindeki sevkiyatı için yeni eylem planlarını hazırlayarak altyapı yatırım alanlarını genişletmiştir (Erdal, 2004 b).

Bugüne gelindiğinde Rotterdam dünyanın en önemli Petro-kimyasal endüstri bölgelerinden bir tanesi olmuştur. Diğer taraftan konteyner trafiğine bakıldığında 1966 yılında ilk konteyner gemisi limana gelmiştir. 1968 yılında 65.000 konteyner (TEU) olan rakam 2004 yılında 8,27 Milyon TEU' ya ulaşmıştır. Limana yılda 30.000 okyanus gemisi ve 120.000 nehir gemisi gelmektedir. Deniz trafiğinin bu denli yoğun olması liman yönetimini yeni önlemler almaya itmektedir. Hızlı, etkin ve güvenli bir deniz trafiği için Liman Koordinasyon Merkezi (HCC) ile 33 radar istasyonundan oluşan bir şebeke görev yapmaktadır. Bu şebeke 100 kilometre uzunluğunda bir alanı kontrol etmektedir. Gemilerin tüm hareketleri tam zamanlı olarak izlenmekte ve karşılıklı bilgi alış verisi gerçekleştirilmektedir (Erdal, 2004 b).

2.8.3.2 Rotterdam Limanı Altyapısı

Taşımacılıktaki büyüme Avrupa pazarını lojistik anlamda Rotterdam limanında birleştirmektedir. Liman, fiziksel açıdan, bilişim ve altyapı sistemi bakımından daha fazla gelişme için son derece kararlıdır. Hâkim olan temel anlayış ***"gelecekteki eşya akısına yanıt verebilmeliyiz ve beklenmedik durumlara hazırlıklı olmalıyız"*** görüsüdür. Rotterdam'ın altyapı sistemi; terminaller ve dağıtım merkezlerinin hepsi doğrudan karayolu ve demiryolu ağıyla bağlantılıdır. Yakın deniz taşımacılığında her tür hava koşulunda gidiş gelişler, yük doldurup boşaltma işlemleri yapılmakta ve taşıyıcılara gerekli kolaylıklar sağlanmaktadır (Erdal, 2004 b).

Tablo 2. 14 Rotterdam limanı alt yapı ve ekipmanları (Erdal, 2004 b

Toplam Liman Alanı	10.500 Hektar
Endüstriye Bölge	4.940 Hektar
Su Alanı	3.500 Hektar
Toplam Liman Genişliği	40 Km.
Boru Hattı Uzunluğu	1.500 Km.
Rıhtım Genişliği	77 Km.
Silo	1.813.000 m^3
Tank Depolama (x 1 Milyon)	
Ham Petrol (Rafineri Depolama)	12,0 m^3
Ham Petrol (Bağımsız Depolama)	1,0 m^3
Mineral Petrol Ürünleri (Rafineri Depolama)	13,2 m^3
Mineral Petrol Ürünleri (Bağımsız Depolama)	4,1 m^3
Kimyasal Ürünler (Bağımsız Depolama)	2,1 m^3
Bitkisel Yağ (Bağımsız Depolama)	0,9 m^3
Toplam Tank Kapasitesi	33,3 m^3
Vinçler	
Köprü Vinç	93
Çok Amaçlı Vinç	147
Yüksek Kapasiteli Vinç	58
Yüzer Vinç	25
Mobil Vinç	10
Terminaller	
Konteyner Terminali	8
Çok Amaçlı Terminal	17
Dört Mevsim Terminal	1
Çok Amaçlı Terminal	7
Otomotiv Terminali	1
Meyve Terminali	2
Meyve suyu Terminali	3
Dökme Yük Terminali	20
Diğer	
Römorkör	40
Kılavuz	3
Dalgakıran	122
Şamandıra	28
Tersane	6
Sabit havuz	6
Yüzer havuz	13
Kızak	2

Liman içerisinde taşıma trafiği öncelik almaktadır. Yollarda düzgün akıcı yük trafiğini sağlamak için çekici/kamyon yolları şeritlerle ayrılmaktadır. Liman içerisinden Almanya iç bölgesine "the Betuwe Route" olarak adlandırılan özel bir demiryolu ağı vardır. Liman, yatırımlarda daha fazla ilerleme sağlamak amacıyla Hollanda Hükümeti'yle birlikte hareket etmektedir. Rotterdam daha düzgün bir altyapıyla bir dahaki yüzyıla hazır olmak için elinden geleni yapmaktadır. Yeni karayolları, yeni tünel geçitleri, çift hat yeni demiryolu planlamaları ile Rotterdam gelecek için çalışmaktadır. Tüm bu yeni altyapı yatırımları ve inşası bugünkü liman faaliyetlerini aksatmamaktadır, ana liman 24 saat hizmet vermeye hazır durumdadır (Erdal, 2004 b).

2.8.3.3 Rotterdam Limanı Hinterland Trafiği

Her bir tasıma türünün; suyolları (deniz ve nehir), demir yolları ve kara yolları ile boru hatlarının şebeke (ağ) yapı ve sistemleri Rotterdam'da üst seviyede mevcuttur. Liman Avrupa'daki 350 milyon tüketiciye hizmet vermekte olup her yıl Rotterdam'dan ortalama 350 milyon ton kargo geçmektedir. Rotterdam Limanı, hızla Avrupa'nın eşya giriş-çıkış, transit geçiş noktası halini almaktadır. Örneğin, Maasvlakte iç taşımada güvenli ve kolay ulaşılabilir bir yer haline getirilmiş, demiryolu kapasitesi arttırılmıştır. Karayollarının ve boru hatlarının yapılması, genel taşımacılık işlemlerinde bağlantıların kurulması için büyük yatırımlar yapılmıştır (Erdal, 2004 b).

Rotterdam Belediyesi Liman Yönetimi için öncelik sıralaması;

_ Ticari meselelerde liman içerisinde yoğun işbirliği,

_ Diğer kamu kurum ve kuruluşlarıyla beraber hareket etmek ve

_ Çevreye karsı duyarlı olmaktır

(Erdal, 2004 b).

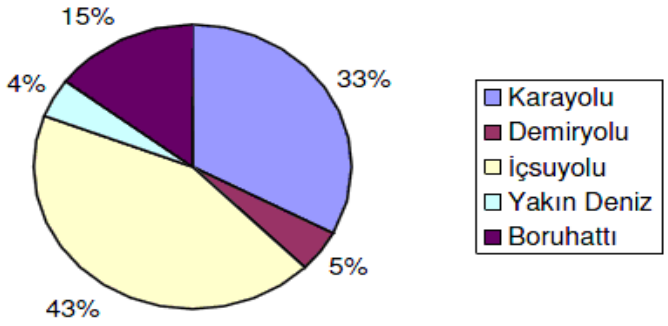
2.8.3.4 İntermodal Taşımacılık

Rotterdam Avrupa'nın taşımacılık merkezidir. Avrupa Kıtasının coğrafi olarak ön tarafta denize yakın bölgelerle, arka tarafta yer alan kara bölgelerine hızlı ve verimli iç taşımacılık için Rotterdam Limanı büyük avantaj sağlamaktadır. İntermodal taşımacılıkta farklı tasıma tür ve araçları birleştirerek hepsinden yararlanmak lojistik yönetim kalitesini arttırmakta ve maliyetleri azaltmaktadır. Örneğin "karayolu + demiryolu" modlar arası taşımacılık, isletmeler için sağlıklı lojistik organizasyon, karayolu trafiğinde rahatlama, sürücü açısından daha az stres, çevreye duyarlılık ve maliyet tasarrufu getirecektir (Erdal, 2004 b).

Rotterdam Limanı'nın, Avrupa'daki düzinelerce iç tasıma terminaliyle bağlantıları bulunmaktadır. Gönderilen büyük hacimli eşyaların liman içerisinde bekleme süreleri kısa, verimleri yüksek ve maliyetler uygun miktarlardadır. Yakın deniz taşımacılığı sadece Avrupa limanlarına değil, bunun yanında Kuzey Afrika, Karadeniz ve Doğu Akdeniz bölgelerine de yapılmaktadır. İstenilen zamanda herhangi bir kargoyu izlemek, gerekli belgeleri hazırlamak gelişmiş elektronik veri alış verisi (EDI) uygulamaları ve internet ağı ile kolaylıkla yapılabilmektedir (Erdal, 2004 b).

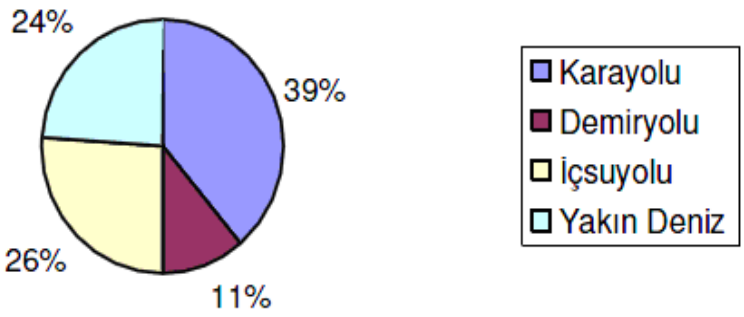
1) Dağıtım

Rotterdam Limanı'ndan eşya dağıtımının tasıma türlerine göre oranlarını genel eşya trafiği (metrik ton) ve konteyner trafiği (TEU) açısından iki şekilde değerlendirmek mümkündür. Genel eşya trafiği içerisinde iç suyolu taşımacılığı % 43'lük bir değer ile birinci sırada yer almaktadır. Bu rakam nehir yolu taşımacılığının işlevselliğini, uçsu yollarının mevcut bağlantılarla birçok ülkeyi dolaştığını ve Avrupa içinde yaygın kullanım alanı olduğunun göstergesidir. Uç suyolunu sırasıyla karayolu % 33, boru hattı taşımacılığı % 15, demiryolu eşya taşımacılığı % 5 ve yakın deniz taşımacılığı % 4 ile izlemektedir (Erdal, 2004 b).



Şekil 2. 12 Rotterdam limanından eşya dağıtımının taşıma türlerine göre oranları (metrik ton) (Erdal, 2004 b)

Rotterdam Limanı'nın Kuzey Avrupa'nın petrol depolama alanları arasında ilk sıralarda yer alması boru hattı taşımacılığının yoğun kullanılmasına neden olmaktadır. Sıvı ve dökme yüklerin taşınmasında boru hattı ve suyolu taşımacılığı son derece ekonomiktir. Konteyner sevkiyatında ise ilk sırayı % 39 ile karayolu taşımacılığı alırken onu iç suyolu % 26, yakın deniz taşımacılığı % 24 ve demiryolu taşımacılığı % 11 oranıyla takip etmektedir (Erdal, 2004 b).



Şekil 2. 13 Rotterdam limanından eşya dağıtımının taşıma türlerine göre oranları (konteyner TEU) (Erdal, 2004 b)

Konteyner taşımalarında da nehir yolu ve yakın deniz taşımacılığı kullanım miktarları toplam taşımanın % 50'sine den düşmektedir ki bu oran tasıma türlerinin dengeli kullanımı açısından tüm dünyaya örnek gösterilmektedir (Erdal, 2004 b).

2.8.3.5 Nehir yolu Taşımacılığı

Rotterdam konum itibariyle Rhine, Meuse ve Scheldt nehirlerine açılır ve bu nehirler Avrupa'da su yolu taşımacılığını sağlayan ana güzergahları oluşturmaktadır. Ayrıca liman, Rhine-Main-Tuna kanalı ile Almanya, Belçika, Fransa ve İsviçre'ye, doğuda ise Avusturya, Macaristan, Romanya üzerinden Karadeniz'e kadar uzanan ir hatta sevkiyat yapılabilmektedir (Erdal, 2004 b).

İstenilen miktarda ve her çeşit özellikteki eşya Avrupa kıtası içinde iç su yollarlı ile taşınabilmektedir. Nehir taşımacılığı olarak da ifade edilen bu tasıma türü; esnek, son derece ekonomik ve çevre dostudur. Roterdam'da nehir yolu taşımacılığının önemsenmesinin temel nedeni kömür, demir cevheri ve tahıl taşımacılığından dolayıdır. Tankerler ve büyük gemiler kimyasal maddelere güvenli ve ekonomik bir tasıma ortamı sağlamaktadır. Kimyasal ve sıvı madde terminalleri ayrıdır. Nehir yolu taşımacılığı içerisinde dökme yük taşımacılığının yanı sıra konteyner taşımacılığı da önemli mesafe almıştır. Günümüzde konteynerların ¼'ünden fazlası Rotterdam'dan hareketlerinde iç suyollarını kullanmaktadır (Erdal, 2004 b).

Nehir yolu taşımacılığında Hollanda'nın yirmi dört saat hizmeti, deneyimi, girişimci ve uzman nakliyecileri ve kaptanları vardır. Transit kargo taşımacılığı ve iç suyolu terminalleri konusunda Hollanda büyük bir deneyim sahibidir (Erdal, 2004 b).

Nehir yolu tasıma türünün göndericiler tarafından seçilmesinin arkasında;

- Her çeşit kargonun taşınabilmesi

- Güvenilir, esnek, son derece ekonomik olması
- Tam zamanında teslim garantisi
- Çevre dostu olması
- Nehir yolu taşımacılığında 27 tane konteyner isletmesi
- 40 endüstriyel merkeze110 düzenli konteyner tasıma hizmeti
- Ro-Ro gemileri (600 araba veya 80 kamyon)
- Yüksek hacimli nehir yolu konteyner gemileri
- Yüksek kalitede insan kaynakları yer almaktadır

(Erdal, 2004 b).

Tablo 2. 15 Rotterdam limanı nehir yolu bağlantıları (Erdal, 2004 b)

Roterdam	Km	Mil	Limandan Varış Noktasına Kadar Transit Zamanlar (Gün)	Çıkış Noktasından Limana Kadar Transit Zamanlar (Gün)
AVUSTURYA				
Krems	1,110	670	9.5	8.5
Linz	995	600	9.0	8.0
Viyana	1,180	715	10.0	9.0
BELÇİKA				
Antwerp	100	60	0.5	0.5
Avelgem	200	120	1.0	1.0
FRANSA				
Lille	225	135	2.0	2.0
Strasbourg	535	325	3.0	1.5
ALMANYA				
Berlin	710	430	8.0	8.0
Cologne	240	145	1.5	0.5
Duisburg	200	120	1.0	0.5
Frankfurt	455	275	2.0	1.5
Karsruhe	535	325	2.5	1.5
Kelheim	765	465	8.0	7.0
Mainz	450	270	2.0	1.0
Mannheim	470	285	2.5	1.5
Regensburg	785	475	8.0	7.0
MACARİSTAN				
Budapeşte	1,435	870	11.5	10.5
HOLLANDA				
Born	170	105	1.0	0.5
Harligen	175	105	0.5	0.5
Meppel	165	100	0.5	0.5
Nijmegen	110	65	0.5	0.5
SLOVAKYA				
Bratislava	1,240	750	10.5	9.5
İSVİÇRE				
Basel	670	405	4.0	3.0

2.8.3.6 Kısa Mesafeli Deniz Taşımacılığı

Kısa mesafeli deniz taşımacılığı, Avrupa ve çevresi için yoğun kullanılan bir tasıma türüdür. Rotterdam Limanı yakın deniz taşımacılığında Avrupa'nın en önemli merkezleri arasındadır. Limandan Avrupa ve çevresinde irili ufaklı 200 limana sevkiyat yapılabilmektedir (Tablo 3). Rotterdam'dan İngiltere, İrlanda, İskandinavya, İspanya, Yunanistan, İtalya, Baltık Ülkeleri ve Kuzey Afrika Limanlarına düzenli deniz hatları bulunmaktadır. Kısa mesafeli deniz taşımacılığının bir anlamı da konteynerler yoluyla taşımacılıkta bölgeler ve hatta kıtalar arası bağlantı kurmaktır. Rotterdam'dan bu şekilde Amerika Birleşik Devletleri, Uzak Doğu, Güney Amerika ve Güney Afrika'ya ulaşılmaktır (Erdal, 2004 b).

Kısa mesafeli deniz taşımacılığı, karayolu üzerindeki taşımacılığı azaltarak, maliyetleri düşürür, diğer limanlarla ekonomik ilişkileri canlandırır ve sınırsız olanaklar sağlamaktadır. Rotterdam kısa mesafeli deniz tasıma terminali anahtar bir bölgede kurulmuştur. Ro-Ro tasıma hatları karayolu araçlarının hızlı ulaşımı için farklı bir seçenek teşkil eder, örneğin Rotterdam'dan 24 saatte İngiltere'nin herhangi merkezine kapıdan kapıya tasıma yapabilmektedir (Erdal, 2004 b).

Kısa mesafeli deniz taşıma türünün göndericiler tarafından tercih edilmesinin temel nedenleri;

- Her çeşit kargo için uygunluk
- Uzman terminaller
- Avrupa'da 200'den fazla limana sevkiyat; Kuzey Afrika ve Akdeniz'de dahil olmak üzere bağlantı noktaları
- Ro-Ro taşımacılık anlayışı ile çekici ile kapıdan kapıya taşımacılıkta önemli bağlantı araçları olmasıdır

(Erdal, 2004 b).

Tablo 2. 16 Rotterdam yakın deniz taşımacılığındaki bağlantılar. Konteynerler için gemi servislerinin transit zamanları (gün) (Erdal, 2004 b)

BELÇİKA Zeebrugge	1	**LATVIA** Riga	3 – 5
DANİMARKA Arhus	2	**LIBYA** Tripoli	10 – 15
MISIR Alexandria	10 – 15	**FAS** Casablanca	6 – 8
ESTONYA Talin	4 – 5	**NORVEÇ** Aalesund Oslo	2 – 4 2 – 3
FİNLANDİYA Helsinki	3 – 5	**POLONYA** Gdynia	2
FRANSA Nantes Marsilya/Fos	2 6 – 8	**PORTEKİZ** Lizbon	4 – 6
ALMANYA Rostock	2	**ROMANYA** Köstence	10 – 15
İNGİLTERE Aberdeen Immingham Liverpool	2 1 2	**RUSYA** St. Petersburg	5 – 7
YUNANİSTAN Pire	8 – 15	**İSPANYA** Bilbao Algeciras	2 – 4 4 – 6
İZLANDA Reykjavik	4 – 5	**İSVEÇ** Gothenburg Stockholm	3 – 4 3 – 4
İRLANDA Kork	2 – 3	**TURKİYE** İzmir	10 – 15
İTALYA Solerno	8 – 10		

2.8.3.7 Demiryolu Taşımacılığı

Avrupa Birliği demiryolu taşımacılığına büyük yatırım yapmaktadır. Demiryolu ile taşıma hız, verim ve emniyet açısından iyi bir alternatiftir. Tüm Avrupa kıtasında, taşıma türleri arasında dengeli dağılım ve çevre dostu taşımacılık anlayışı dendiğinde demiryolu düşünülmektedir. Kuzey Avrupa'nın lider deniz limanı olan Rotterdam, her tür ve miktarda eşya için demiryolu taşımacılığının başlangıç ve bitiş noktalarından biri olarak kabul edilmektedir. Rotterdam Limanı, Avrupa'nın tüm üretim merkezleri ile demiryolu bağlantısını sağlamaktadır. Avrupa'nın büyük bir bölümüne demiryolu ile yirmi dört saatte ulaşılabilmektedir. Büyük miktarlardaki parça eşyalar için Rotterdam, demiryolu taşımacılığı açısından iyi bir konumdadır ve trenler günün her saatinde ve hafta sonunda düzenli olarak çalışmaktadır. Teslimatlar Belçika, Almanya, İspanya, İtalya ve Doğu Avrupa'ya hiçbir gecikme olmadan tam zamanında gerçekleştirilmektedir (Erdal, 2004 b).

Tablo 2. 17 Rotterdam limanı demir yolu bağlantıları (Erdal, 2004 b)

ROTERDAM	Km	Mil	Düzenli Demiryolu Sistemleri Transit Zamanları (saat)	İntermodal Demir Yolu Sistemleri Gidiş-Geliş Transit Zamanları (saat)
AVUSTURYA				
Viyana	1,180	715	48	–
Wels	927	575	–	20
BELÇİKA				
Antwerp	100	60	24	4
ÇEK CUMH.				
Prag	890	540	72	24
FRANSA				
Lille	225	135	48	8
Lyon	825	500	48	–
ALMANYA				
Duisburg	200	120	24	8
Germersheim	500	305	48	12
Hamburg	475	290	48	24
Münih	820	495	48	16
MACARİSTAN				
Budapeşte	1,435	870	72	–
İTALYA				
Milano	1,015	615	72	–
POLONYA				
Malaszewice	1,485	900	–	48
Warsaw	1,285	780	96	–
İSVEÇ				
Gothenburg	610	370	72	–
İSVİÇRE				
Basel	670	405	48	16

Limanın içinde Eemhaven ve Maasulakte'da bulunan "demiryolu servis merkezleri" çıkış ve varışla ilgili merkezi noktalardır. Bu merkezler büyük konteyner terminalleri olup günün 24 saati çalışmaktadır. Ayrıca tehlikeli ve tahditli eşyalar için özel "demiryolu kimyasal terminalleri" bulunmaktadır. Hacimli kargoların taşınmasında örneğin; araba, ağır makineler ve demir çelik ürünleri için sıklıkla demiryolu tercih edilmekte, kapıdan kapıya hizmet programlı ve kesintisiz bir şekilde sağlanmaktadır (Erdal, 2004 b).

Demiryolu tasıma türünün göndericiler tarafından seçilmesinin arkasında;

- 230.000 km' lik Avrupa demiryolu ağıyla, kıtanın tüm endüstri bölgeleriyle hafta sonları da dahil direkt bağlantı kurulabilmekte
- Her tür ve çeşitte kargo için uygun
- Büyük miktardaki, hacimli ve uzun mesafeli taşımalarda kolaylık
- Güvenilir,
- Haftada 200'ün üzerinde sefer,
- Yüksek kapasiteli demiryolu konteyner terminalleri,
- Tehlikeli ve tahditli maddeler için kimyasal terminaller bulunması gelmektedir

(Erdal, 2004 b)

2.8.3.8 Karayolu Taşımacılığı

Tasıma türünün belirlenmesinde hız ve esneklik birincil faktörlerse o zaman en iyi seçim karayolu araçlarıdır. Rotterdam'dan pek çok Avrupa ülkesine karayolu ağlarıyla yirmi dört saat içinde limandan kapıya hizmet verilebilmektedir. Rotterdam Limanı'ndan, genel kargo, özellikli kargo, kimyasallar ve konteynerler gibi her gün binlerce türden eşya 12.500 çekici ile Avrupa'nın çeşitli bölgelerinde gönderilmektedir (Erdal, 2004).

Karayolu tasıma türünün göndericiler tarafından seçilmesinin arkasında;

- Her tip kargoya uyması,
- Bilişim teknolojileri ile rahatlıkla izlenebilmesi,
- Uygun fiyat ve kalite oranına sahip olması,
- 10.000 tasıma şirketinin seçimi,
- 24 saat içinde Avrupa'nın pek çok bölgesine ulaşabilmesi,
- Esnek ve güvenilir olması yatmaktadır

(Erdal, 2004 b).

Tablo 2. 18 Rotterdam karayolu bağlantıları (Erdal, 2004 b)

Roterdam	Km	Mil
AVUSTURYA – Viyana	1,180	715
BELÇİKA – Antwerp	100	60
BULGARİSTAN – Sofya	2,170	1,315
ÇEK CUMHURİYETİ – Prag	890	540
FİNLANDİYA – Helsinki	1,495	905
FRANSA		
Bordeaux	1,040	630
Lyon	825	500
Paris	450	275
ALMANYA		
Berlin	710	430
Cologne	240	145
Dresden	765	465
Frankfurt	455	275
Münih	820	495
Stuttgart	590	355
İNGİLTERE		
Glasgow	860	520
Londra	240	145
MACARİSTAN – Budapeşte	1,435	870
ITALYA – Roma	1,610	975
NORVEÇ – Oslo	1,350	815
POLONYA – Varşova	1,285	780
PORTEKİZ – Lizbon	2,250	1,360
RUSYA – Moskova	2,540	1,540
SLOVAKYA – Bratislava	1,240	750
İSPANYA		
Barselona	1,495	905
Madrid	1,735	1,050
İSVEÇ – Stockholm	1,430	865
İSVİÇRE – Basel	670	405
TÜRKİYE – Ankara	3,200	1,935
UKRAYNA – Kiev	1,975	1,195

2.8.3.9 Liman Pazarlaması

Rotterdam Limanı, pazar payının daha da geliştirilmesi için büyük çaba sarf etmektedir. Rotterdam Limanı Tutundurma Konseyi (RPPC) adı altında dünya deniz ticaretinde aktif rol alan şirket ve organizasyonların katıldığı 300 üyesi bulunan bir örgüt kurulmuştur. Bu örgütün amacı, pazarlama ve halkla ilişkiler faaliyetleriyle birlikte Rotterdam ticaretini büyütme, eşya hareketini artırma ve denizcilik sektörünü desteklemektir (Erdal, 2004 b).

Pazarlama ve halkla ilişkiler faaliyetleri;

- Limanın daha fazla şirket ve örgüt tarafından ziyaret edilmesini sağlama,
- Tutundurma konseyi üyeleri arasındaki ticari ilişkilerin arttırılması,
- İki yılda bir gerçekleştirilen uluslararası müşteri toplantılarını organize etme,
- Halkla ilişkiler kapsamında örneğin, Rotterdam Liman Golf turnuvası düzenleme,
- Rotterdam Avrupa Liman Bilgisi Yıllık Rapor kitabını yayınlama,
- CD, internet, video, kaset, kitap ve broşür benzeri multi medya araçlarını üretme,
- Liman içinde "Liman Safarisi" adı verilen turları organize etme gibi konulara odaklaşmaktadır.

Ayrıca liman ve endüstriyel bölgenin sürdürülebilir gelişimi ve rekabet pozisyonunun güçlendirilmesine yönelik politik ve sosyal destek için çalışmalar yapılmaktadır
(Erdal, 2004 b).

2.8.3.10 Gelecek Vizyonu

Rotterdam Limanı'nın 2020 projeksiyonu, metrik ton bazında liman kapasitesini % 40 büyüterek 460 Milyon Metrik Ton hacmine ulaşmaktır. Bu hedef ile birlikte Rotterdam limanının temel özellikleri şu şekilde sıralanmaktadır:

Çok fonksiyonlu ve bütünsel liman; gemi ve taşıdığı eşya, kısaca deniz ticaretinin gerektirdiği her türlü hizmeti sunabilme özelliğine sahip olan bir liman. Taşımacılık, depolama, elleçleme, dağıtım, lojistik, paketleme ve üretim gibi birçok alanda hizmet verebilme.

Sürdürülebilir ve yenilikçi liman; Liman hizmetlerinde müşteriline özgün çözümler üretebilen, sürekli yeni projeler geliştirerek alternatifler yaratan, sürdürülebilir enerji kaynakları ve teknolojilerden yararlanan çevre dostu bir liman.

Akıllı liman; yüksek eğitimli insan kaynakları yapısı, eğitim kurumları, araştırma enstitüleri ile modern teknolojiyi tüm lojistik operasyonlarda kullanan bir liman.

Hızlı ve güvenli liman, gelecekte eşya hareketinin büyümesi ile birlikte tüm tasıma türlerinde; deniz, kara, demiryolu, boru hattı ve iç su yolundaki yaşanabilecek darboğazlar için önlem alan liman. Eşya, tasıma aracı ve çevre güvenliği konusunda hassasiyetini koruyarak tehlikeli madde taşıması konusunda emniyetli bir liman.

Sosyal liman, yeşil alanları, dinlenme ve eğlence alanları da olan bir liman. İş çevrelerini, ekonomi ile turizmle birleştiren, "eko-turizm" dinamiklerini isler hale getiren çekici bir liman.

Temiz liman, artan araç trafiğinin ortaya çıkardığı atık ve artıklara (toz, gürültü, gaz vb.) rağmen deniz, kara ve havanın temiz kalmasını sağlayan liman. Deniz kaza riskleri ve tehlikeli madde taşımacılığından kaynaklanan olasılıklarına karsı önlem alan liman.
(Erdal, 2004 b)

2.8.4 Shanghai Limanı-Çin

1,240 Milyar nüfusa sahip Çin, 9,5 Milyon kilometrekarelik bir yüzölçümüne sahiptir. Enflasyonun % 2 civarında seyrettiği Çin ekonomisi son on yılda hemen her yıl % 8'in üzerinde bir büyüme göstermiştir. 2002 yılında ticaret fazlası 30,4 Milyar Dolara ulaşırken doğrudan yabancı sermaye yatırımları 52,7 Milyar Dolarla bir önceki yıla göre %12,5'luk bir artış sağlamıştır. Yine aynı yıl döviz rezervleri, bir önceki yıla göre 74,2 Milyar Dolar artarak 286,4 Milyar Dolara ulaşmıştır. Dünya ticaretinin % 4'ten fazlasını Çin meydana getirmektedir. Ülkenin küresel konteyner trafiği içinde ithalat, ihracat ve transit olarak % 20 - 25 dolaylarında bir egemenliği bulunmaktadır. Trans-Pasifik ve Avrupa-Uzakdoğu güzergâhlarında bu oran daha da artmakta ve % 50 ila % 60 arasında değişen bir pazar payı anlamına gelmektedir (Erdal, 2004 c).

Çin, emek ve enerji maliyetlerinden kaynaklanan rekabet avantajını uluslararası lojistik ve pazarlama bilgisi ile birleştirmektedir. Çin lojistik altyapısı, ekonominin gelişimi ve ihracat-ithalat potansiyeline ayak uydurmakta zorlanmaktadır. Uluslararası ticaretteki yüksek büyüme beraberinde çeşitli problemleri de getirmektedir (Erdal, 2004 c).

Lojistik problemlerin basında;
- bürokrasi ve yönetim problemleri,
- yetersiz alt yapı,
- tasıma türleri arasındaki bütünleşme eksikliği ile
- düşük operasyon ve hizmet kalitesi gelmektedir.

(Erdal, 2004 c).

Bu nedenle hükümet on yıllık kalkınma planlarının merkezine "lojistik" konusunu yerleştirmiş ve bu zaman zarfında lojistik yatırımları için 18 Milyar Dolar bir kaynak aktarımına karar verilmiştir. Ülke içinde taşımacılık ve lojistik **"stratejik sektör"** olarak kabul edilmektedir (Erdal, 2004 c).

Çin uluslararası taşımacılık ve lojistik sektöründe kamu iktisadi teşebbüslerinin hakimiyeti büyük ölçüde devam etmektedir. Sektörde ülkenin önde gelen kamu isletmeleri;

- COSCO (China Ocean Shipping Company), denizcilikte,
- CMST (China Material Storage and Transportation Company) depolama ve karayolunda,
- SINOTRANS (China National Foreign Trade Transportation Corporation), havayolu ve denizcilikte,
- China Post, posta ve paket taşımacılığında,
- China Rail, demiryolunda, faaliyet göstermektedir. Yeni yeni bir takım yerel firmalar ve yabancı ortaklıklı girişimler pazara girmektedir

(Erdal, 2004 c).

Denizyolu, nehir yolu, demiryolu, karayolu, boru hattı ve havayolu taşımacılığı konusunda özellikle yasal çerçevede önemli reformlar gerçekleştirilmekte, altyapı, bina-tesis konusunda önemli adımlar atılmaktadır. Tasıma türleri arasında dengeli dağılım ve kombine taşımacılık için ne gerekiyorsa yapılmaktadır. Dağınık ve parçalı taşımacılık sistemi birbirine entegre edilmiş etkin ve verimli çalışan bir yapıya kavuşturulmaktadır. Bu kapsamda üretim ve tüketim merkezlerine yakın yüksek kapasiteli, çok fonksiyonlu depolama ve dağıtım terminalleri inşa edilmektedir. Dünya pazarları açısından Çin kaynaklı ekonomik tehdit ve tehlikenin esas olarak ülke lojistik altyapısının tamamlandığı zaman yaşanacağı seklindeki değerlendirmeler giderek yaygınlık kazanmaktadır. Yüksek kapasitede, daha hızlı eşya sevkiyatının neden olacağı olumsuz etkinin önümüzdeki on yıla damgasını vurması beklenmektedir (Erdal, 2004 c).

Üçüncü parti lojistik (3PL) ülke lojistik sektörü içerisinde % 1,5'lar düzeyindedir. Oysa bu rakam gelişmiş ülkelerde % 10'lar civarındadır. Gelecek yıllarda dış kaynaklardan yararlanma oranın hızla yükseleceği ve dördüncü parti lojistik hizmetlerin gelişeceği herkesin ortak görüsüdür. Limanlar ekonomide "ticareti kolaylaştırıcı" (trade facilitator) olarak görev yapmaktadır. Küreselleşmeye meydan okumada "deniz limanları" birinci dereceden öneme sahiptir. Çin, deniz limanlarını dahili tasıma ile entegrasyonunda büyük mesafeler almaktadır. Taşımacılık ve Lojistik sektörü, merkezi yerlerde ve deniz kıyılarında örneğin; Guangdong, Shanghai, Beijing ve Tianjin gibi büyük şehirlerde hızlı gelişim göstermektedir (Erdal, 2004 c).

2.8.4.1 Shanghai Konteyner Limanları

Çin deniz limanlarının kapasiteleri ekonomik gelişmenin de bir yansıması olarak yıllık iki haneli yüzdelerle artmaktadır. Bunun en çarpıcı örneklerinden biri Shanghai konteyner limanlarıdır. Shanghai konteyner limanları;

• 1998 yılında % 21,7,

• 1999 yılında % 37,3,

• 2000 yılında % 33,8,

• 2001 yılında % 45,7'lik bir kapasite artısı sergilemiştir (Erdal, 2004 c).

Shanghai, Changjaing Nehri'nin Huangpu Nehri ile birleştiği noktada Jiangsu ve Zhejiang eyaletlerini birbirine bağlamaktadır. 13 milyonluk nüfusu ve 6,341 kilometrekarelik yüzölçümü ile ülkenin sayılı büyük kentlerinden bir tanesidir. Shanghai, Hong Kong'dan sonra Çin'in en büyük konteyner limanlarına sahiptir. 2004 yılı verilerine göre Shanghai Limanı'nda 379,7 Milyon metrik ton kargo ve 14,554 Milyon TEU konteyner trafiği gerçekleşmiştir. 2011 Yılı tahminleri Shanghai 27,4 Milyon TEU'luk bir işlem kapasitesi öngörülmektedir. Bu tahminlemenin arkasında Shanghai Limanı'nın hızlı gelişim potansiyeli ve altyapı yatırımlarının getirileri düşünülmektedir (Erdal, 2004 c).

Shanghai, ülke toprakları içinde ana karadaki en büyük limandır. Nehir ve denizyolu eşya trafiğinin yanı sıra güçlü demiryolu bağlantılarına da sahiptir. Beijing- Shanghai, Shanghai-Hangzhou ve Zhejiang-Jianxi demiryolu ağları ülke demiryolu şebekesi ile entegrasyon sağlamış olup, nehir yolları ile birlikte kuzey-güney eşya trafiğinde büyük katkı sağlamaktadırlar (Erdal, 2004 c).

Çin, Orta Asya stratejisinin bir parçası olarak Kırgızistan, Özbekistan demiryolu şebekesini geliştirmekte ve Trans-Siberya Projesi olarak bilinen ve Avrupa, Rusya ve Uzak Doğu bağlantısını sağlayan projeye büyük önem vermektedir. Diğer taraftan İran, Hindistan ile ekonomik ilişkilerini geliştirmektedir. Ekonominin ihtiyaç duyduğu büyük enerji talebi için sürekli yeni arayışlar içinde bulunan ülke, boru hattı taşımacılığı ve enerji taşımacılığında yeni düzenlemelere gitmektedir (Erdal, 2004 c).

Çin için yakın deniz taşımacılığı hayati öneme sahiptir. Ülkede irili ufaklı yüzlerce deniz ve nehir yolu limanı bulunmakta ve bunlar küçük ölçekli gemilerle birbirine sürekli eşya taşımaktadır. Shanghai, Çin ihracat ve ithalatı açısından bir ticaret kapısıdır. Bu noktadan giriş veya çıkış yapan eşyalar bir dağıtım merkezine gelmiş sayılır. Liman, yurtiçi ve yurtdışı sevkiyatlar için bir lojistik üs konumundadır (Erdal, 2004 c).

2.8.4.2 Shanghai Uluslararası Havalimanı

Çin'de havayolu isletmeleri ağırlıklı olarak yolcu taşımacılığına yoğunlaşmaktadır. Oysa ki Çin, havayolu kargo taşımacılığında da büyük bir potansiyele sahiptir. ACI 2004 verilerine göre, Shanghai Uluslararası Havalimanı kargo trafiği, bir önceki yıla göre % 38.1'lik bir artışla 1.642.062 ton kapasite ile dünyada 14. sıradadır. Yıllık değişim miktarının bu oranlarda seyretmesi halinde birkaç yıl içinde havalimanın ilk beste yer alacağı kesindir (Erdal, 2004 c).

2.8.5 Singapur Limanı



Şekil 2. 14 Singapur (Erdal, 2004 d)

Singapur, Güney Doğu Asya'da Malezya ve Endonezya arasında bir ada devletidir. Malezya, ABD, Hong Kong, Japonya, Çin ve Tayland basta olmak üzere bölge ülkeleri olan Filipinler, Tayvan, Endonezya ve Avustralya ile yakın ticaret ilişkisi içerisindedir. Toplam 632,6 kilometrekare büyüklüğünde olan Singapur bölge ticaretinde önemli bir merkezdir. Bunun temel nedenleri arasında bir bölge aktarma limanı olması yani transit tasıma

özelliğinin bulunması gelmektedir. Bilişim ve finans konularındaki uluslararası kalite seviyesi ile gelişmiş altyapısı Singapur'u diğer bölge ülkelerinden ayırmaktadır (Erdal, 2004 d).

Singapur ekonomisi, güçlü imalat ve hizmet sektörleri ile uluslararası ticaret bağlantıları sayesinde sürekli bir gelişim içerisindedir. Ana sektörler olarak; petrol rafinerileri, elektronik, bilgisayar komponentleri, gemi inşası ve onarım hizmetleri, antrepo hizmetleri, finansal hizmetler, kauçuk ve kauçuk ürünleri, işlenmiş gıda ve içecekler ile biyo-teknoloji ön plana çıkmaktadır. Sektörlerin oransal dağılımı ise, finans, isletme ve diğer hizmetler % 33,5, imalat % 25,6, ticaret % 22,9, inşa sanayi % 6,6 ve diğer % 11,4 seklindedir. Singapur, 9 Agustos 1965'te Malezya'dan ayrılarak bağımsızlığını ilan etmiştir. 3,5 Milyon civarında nüfusu olan ülkenin % 76,4'ünü Çinliler, % 14,9'unu Malaylar, % 6,4'ü Hintliler ve % 2,3 ü diğer etnik gruplardan meydana gelmektedir (Erdal, 2004 d).

Ülke bazında rekabet analizi yapıldığında Singapur'un kuvvetli ve zayıf taraflarını su şekilde değerlendirmek mümkündür:

Kuvvetli Taraflar:

- Güçlü fiziksel altyapı,
- Uluslararası ticaret merkezleri ve endüstriyel bölgelerle hem hava hem deniz bağlantısı,
- Uluslararası taşıyıcı ve lojistik hizmet sağlayıcıların bölgesel merkezlerinin ve/veya ofislerinin Singapur'da bulunması.
- Eğitimli işgücü,
- Güçlü hukuk sistemi ve isletmeler için uygun vergi yapısı.
- Devletin ticareti kolaylaştırıcı düzenlemelerde bulunarak örneğin serbest ticaret bölgeleri veya çeşitli teşvik/yatırım düzenlemelerinde olduğu gibi isletmelere yeni açılımlar sağlaması.

Zayıf Taraflar:

- Nispi olarak yüksek operasyon maliyetleri (özellikle arazi kira ve ücretleri)
- Küçük coğrafya ve ulusal pazar
- Endüstrinin parçalı yapıda olmasından kaynaklanan dezavantajlar; küresel işletmeler karsısında ölçek sorunları

(Erdal, 2004 d).

Singapur güneydoğu Asya'nın ana tasıma güzergahları üzerindedir ve coğrafi olarak stratejik bir konumdadır. Tarihsel gelişimi içerisinde ülke daima bölgenin depolama ve dağıtım üssü olarak dikkat çekmiştir. Bilişim ve finans alanında gelinen son nokta, serbest ticaret bölgeleri, dağıtım parkları, taşıma ve lojistik hizmetleri ile Singapur'u yabancı yatırımcılar açısından bölgenin cazibe merkezi haline getirmiştir. Ülke içerisinde gerçekleştirilen hemen hemen bütün hizmetler bilgisayar desteklidir. Dünyada elektronik

devlet projelerinin hayata geçirilmesinde lider ülkelerden bir tanesi olan Singapur'da, e-devlet olgusu vatandaş, isletme ve kamu kurumları arasındaki iletişimi artırmakta ve bu durum ülke ekonomisine daha fazla dinamizm getirmektedir (Erdal, 2004 d).

E-Lojistik olarak ifade edilen birçok proje elektronik veri alış verisinin (EDI) yoğun kullanımı ile birlikte hayata geçirilmiştir. Bu projeleri;

- Elektronik Veri iletişim Sistemi (PORTNET)
- Bilgisayar Bütünleşik Terminal Operasyon Sistemi (CITOS)
- Entegre Deniz Bilgi Sistemi (MAINS)
- Acil Durum Hizmeti
- Finans Elektronik Alış Verisi olarak saymak mümkündür

(Erdal, 2004 d).

2.8.5.1 Singapur Deniz ve Hava Limanları

Derin deniz limanlarına sahip Singapur'a, 200'den fazla uluslararası deniz ticaret tasıma hattı düzenli olarak sefer gerçekleştirmekte ve dünya çapında 600 limana sevkiyat yapılmaktadır. Senede 135,386 gemi Singapur Limanlarını ziyaret etmektedir. 2003 yılında 986,4 Milyon Gross Tonluk bir yükleme sağlanmıştır. Her üç dakikada bir gemi Singapur'a giris veya çıkıs yapmaktadır. Singapur deniz limanı olarak, 2004 yılı verilerine göre dökme yük ilsem hacminde 393,4 Milyon Metrik ton ile dünya birincisidir. 2004 yılında 21.340.000 TEU konteyner trafiği ile Hong Kong'un ardından dünyada ikinci sırada yer almaktadır (Erdal, 2004 d).

Singapur'da birçok konteyner terminali bulunmaktadır. Tanjong Paggar, Keppel, Brani ve Pasir Panjang konteyner terminalleri, 339 hektarlık bir alana sahip olan bu terminaller; 20 tane ana rıhtım, 17 tane yakın deniz tasıma rıhtımı ve 119 vince sahiptir. Bölgesel kargo trafiğinin artmasıyla birlikte Pasir Panjang'ta yeni bir mega kargo terminali inşa edilmektedir. Bu terminalin tamamlanmasıyla birlikte ana rıhtım sayısı 49'a konteyner elleçleme kapasitesinin de 36 Milyon TEU'ya ulaşması hesaplanmaktadır. Konvansiyonel kargolar; Pasir Panjang, Sembawang ve Jurong limanlarında elleçlenmektedir. Singapur Denizcilik ve Liman Otoritesi (MPA) deniz ticaretinin gelişmesi için elinde geleni yapmaktadır (Erdal, 2004 d).

Jurong ve Loyang ülkenin uluslararası petrol ve gaz endüstriyel alanlarıdır. Singapur dünyanın üçüncü büyük petrol rafineri merkezlerine sahiptir. Petrol rafinerilerinin günlük isleme kapasiteleri günden 1 Milyon varilden fazladır. Ülkede iki adet ana havalimanı bulunmaktadır. Bunlar; uluslararası uçuşlar için Singapur Changi Havalimanı ile çarter ve

eğitim uçuşları için Seletar Havalimanıdır. 2004 yılı uluslararası havayolu kargo trafiği verileri incelendiğinde Singapur % 10'luk bir büyüme ile 1.795.646 ton kapasite ile dünyada sekizinci sıradadır. Uluslararası Deniz Yolcu Terminalleri dünyanın en işlek terminalleri arasındadır. Turizm ülke ekonomisi için önemli bir gelir kaynağıdır. Denizyolu ile yılda yaklaşık 6,5 milyon yolcu taşıması ile turizmde de iddialı bir konumdadır (Erdal, 2004 d).

2.8.6 İtalya Lojistik Köyleri



Şekil 2. 15 İtalya'daki Lojistik Köyler (Raçlı, 2010)

2.8.6.1 Parma Lojistik Köyü

1974 yılında kurulan Parma Lojistik Merkezin temel amacı demiryolu ve karayolu taşımacılığını entegre hale getirerek lojistik sektöründe uzmanlaşmış şirketleri bir araya toplamaktır. Ana işletici firma Ce. P.I.M. S.p.A. şirketin Interporto Di Parma'dır. Şirketin %35'i Praoil İtalyan Petrol Boru Hattı (Eco Fuel Spa) isimli bir enerji firması, % 29'u yerel otorite, % 24'ü kredi kuruluşlarına aittir. Sermayesi 6.642.928 Avrodur. Merkezde 86 firma depo sahalarını satın alarak faaliyet göstermektedir. İsteyen firmalar depo sahaları da kiralayabilmektedirler. Saha satın alan firma 2 yıl içerisinde yatırıma geçmek zorundadır. Emsal 0,45'tir. Depo yükseklikleri 9 – 11 m. arası değişmektedir. Her ürün için ayrı ayrı depo alanları mevcuttur. Operasyonlar farklı bir işletici tarafından gerçekleştirilmektedir.

Operasyonların niteliğine göre farklı farklı işleticiler mevcuttur. 2007 yılında 5,3 milyon ton elleçleme yapılmıştır. Bunun 1,7 milyon tonu demiryolu üzerinden gerçekleşmiştir (Raçlı, 2010).



Şekil 2. 16 Parma lojistik köyü, İtalya (Raçlı, 2010)



Şekil 2. 17 Parma lojistik merkezi görüntüleri (Raçlı, 2010)

2.8.6.2 Bologna Lojistik Köyü

Bologna'nın, kuzey Avrupa'nın en sanayileşmiş şehirlerinden biri olmasında en önemli etken şehrin stratejik konumudur. Şehir, ticaret merkezleri arasında zorunlu ara yol görevi görür. Böylece hem Avrupa ülkelerini hem de Avrupa ülkeleriyle Asya ve Afrika ülkelerini birbirine bağlar niteliktedir. Bologna'da küçük ve orta büyüklükte şirket ve sanayi kuruluşları mevcuttur. Bu kuruluşlar uluslararası pazarları hedeflemiş ve ihracat ürünlerini de buna göre yönlendirmişlerdir (Peksel, 2008).

Bologna'nın ekonomisi başlıca şu alanlardan oluşur: otomobil sanayi, makine, ambalaj sanayi, elektronik, yiyecek işleme, moda, lojistik, sağlık ve medikal sanayi, yaratıcılık ve katma değerli hizmetler sanayisi. Birçok alanda çok ünlü markalara (Ducati, Minarelli,

Lamborghini, Ferrari, Maserati, Italjet, Malaguti, Morini ve VM bunlardan bazılarıdır) ev sahipliği yapan Bologna, Emilia- Romagna bölgesindeki en aktif şehirdir. Hatta Emilia Romagna bölgesinin GSMH' sinin 3'te 1'ini Bologna oluşturmaktadır. Ayrıca Bologna, % 2,9 ile İtalya'daki en düşük işsizlik oranına sahiptir ve Avrupa'da kişi başına düşen GSMH'nin en yüksek olduğu şehirlerden biridir (35.156 €). Bologna yüksek yaşam standardına, özel ve uluslararası üretim sistemine, eğitimli çalışanlara ve canlı bir topluma sahiptir (Peksel, 2008).

Bologna birçok farklı fuara ev sahipliği yapar. Bologna Ticaret Fuarı da bunlardan bir tanesidir. Fuar ilk kez 1888'de müzik, güzel sanatlar ile ilgili sergiler gerçekleştirmek üzere kurulmuştur. Kral Umberto I başta olmak üzere döneminin önemli, yetkili birçok ismini konuk etmiştir. Bugünlerdeki ticaret fuarı haline ise, 60lardan sonra gelmiştir. 1980'de de üye sayısını arttırarak gelişim göstermiştir. Fuar her yıl 27 iştirakçi ve 22 tane uluslararası alanda etkisi olan katılımcıyı ağırlar. Bu fuarın dışında İtalya'daki tarım sektörüyle ilgili Tarım Fuarı da her yıl Bologna'da düzenlenmektedir. Yaklaşık olarak 1.700 firmayı ve 114.000 ziyaretçiyi ağırlamakta olan fuarın en büyük katılımcıları, Fransa, İspanya, Almanya ve ABD'dir (Peksel, 2008).

Bologna'nın üretim sistemi aşağıdaki özelliklere sahiptir:

- 88 binin üzerinde işletme (çoğunlukla küçük ve orta ölçekli),
- Kendi alanlarında dünya lideri olan sanayi grupları ve kısmen güçlü kooperatif sektörleri,
- Geleneksel sektörlerin (paketleme, motor, elektronik, moda, yiyecek) ve gelişen sektörlerin (lojistik, sağlık ve medikal, katma değer hizmet sanayi) kombinasyonu,
- Geniş bir ağda, özel yerel satıcılar tarafından desteklenen yeniliğe ve ihracata yönelik üretim sektörü,
- Sürekli genişleyen hizmet sektörü (özellikle katma değer hizmetlerinde),
- Kişi başına düşen yüksek iş oranı (ulusal ortalamanın üstünde),
- Son 10 yılda, şirket sayısında %83, işçi sayısında %33 büyüme

(Peksel, 2008).

Açık ekonomi sayesinde;

- İhracat son 10 yılda büyüyerek devam etmiştir; 2007 verilerine göre 11milyar Euro elde edilmiştir,
- 21.000'nin üzerinde işçi çalıştıran 200'den fazla yabancı şirket kurulmuştur (örneğin:
- Prologis, Audi AG, Texas Pacific Group, LVMH, Nike, Yamaha, Honda, TNT Logistics),

- Uluslararası desteklenen çoklu hizmet servis tesisleri kurulmuştur. (örneğin; Freight Village
- (Lojistik Köyü), Bologna Fair, Centergross, CAAB)

(Peksel, 2008).

Gelecek yıllarda, Bologna, rekabeti arttırmak ve stratejik konumunu daha iyi kullanmak amacıyla, altyapısını daha da geliştirecektir. Bologna'nın anakent bölgelerinde yapılması düşünülen altyapı projeleri 4,9 milyar Euro, ülke çapında yapılması düşünülen altyapı projesi ise yaklaşık 20 milyar Euro olarak belirlenmiştir. 2008'in sonlarında düşünülen projeler gerçekleştirilirse, Bologna'dan Milano'nun 60 dakika, Floransa'nın ise 30 dakika mesafede olması sağlanacaktır; bu da Bologna'ya lojistik konusunda birçok avantaj sağlayacaktır (Peksel, 2008).



Şekil 2. 18 Bologna lojistik köyü (Peksel, 2008)

Bologna Lojistik Köyü; lojistik, demiryolu ve karayolu altyapılarından oluşan entegre bir sisteme sahiptir. Toplamda 2 milyon metrekarelik yüzölçümüne sahiptir. Bu lojistik köyün temel özelliği 277 bin metrekarelik bir alana yayılan demiryolu terminalidir. Lojistik köye günde 15 tren giriş-çıkış yapmaktadır ve Avrupa'daki belli başlı lojistik üslerle bağlantı sağlanmaktadır. Bu lojistik köy, 81'den fazla ulusal ve uluslar arası taşımacılık şirketini, gümrük bürosunu, antrepoları, benzin istasyonlarını, bankaları, posta ofislerini ve dinlenme alanlarını kapsamaktadır. Avrupa çapında en önemli lojistik köylerden biri olan Bologna Lojistik Köyü, telematik ağ ile donatılmış olan ilk lojistik köydür. 236.000 metrekarelik ofislerin, antrepoların bulunduğu alan tamamlanıp satılmıştır. 2.270.000 metrekarelik alan ise gelecekteki genişleme için hazır beklemektedir (Peksel, 2008).

Bologna Lojistik Merkezi 1971 yılında taşımacılığın karayolundan ziyade demiryoluna kaydırılması, lojistik firmalarına avantajlar sağlayarak daha rekabetçi hale gelmeleri, çoklu taşımacılık modlarının kullanımının sağlanması amacıyla kurulmuştur. İşletici şirket Interporto Bologna SPA‘ dır. Kurucu ortakları içerisinde ağırlıklı olarak belediye, vilayet ve ticaret odası yer almaktadır. Sermayesi 13.743.928 Avro‘dur. Lojistik merkez içerisinde faaliyet gösteren firmaların toplam ciroları 2004 yılında 300 Milyon Euro olarak gerçekleşmiştir. Aynı yıl için, işletmeci firma olan Interporto Bologna SPA‘nın cirosu 12 Milyon Euro olmuştur (Peksel, 2008).

Bologna lojistik Merkezi 5 ana tren yolu ve 4 ana karayolu üzerinde bulunmaktadır ve Bologna Şehrinin merkezinden 12 km uzaktadır. A13 Bologna-Padua kara yoluna direkt bağlantısı bulunmaktadır. 250 hektarı ulusal ve uluslararası nakliye Şirketi, forwarding Şirketi, depolama ve lojistik Şirketlerinden oluşan SI firmanın yer aldığı binalardan oluşan toplam 2 milyon metrekarelik yüzölçümüne sahiptir. 2.000.000 m2‘lik alanın 650.000 m2‘si tamamen demir yolu taşımacılığına ayrılmış durumdadır. 236.000 metrekarelik ofislerin, antrepoların bulunduğu alan tamamlanıp satılmıştır. 2.270.000 metrekarelik alan ise gelecekteki genişleme için hazır beklemektedir. (Peksel, 2008).

Lojistik merkezde verilen hizmetler, şu şekilde sıralanabilir: İntermodal hizmetler; genel depolar, gümrüklü depolar, doldurma istasyonları, yükleme/boşaltma için park alanı, gümrük alanı, posta hane, otobüs hizmeti, restoran, banka, araç yıkama hizmetleri şeklindedir (Raçlı, 2010).



Şekil 2. 19 Bologna lojistik köyünden bir görünüş (Raçlı, 2010)

Merkezde haftada ortalama olarak 139 tren giriş çıkışı olmaktadır. Kamyon giriş çıkışları ise günde 4500 civarındadır. 2007 yılı içinde karayolu ile taşınan yük 2,6 milyon ton, demiryolu ile taşınan yük ise 2,2 milyon ton kadardır. Demiryolu taşımacılığı önümüzdeki

yıllardan itibaren daha da artacaktır. Tüm merkezdeki yükler sistemden görülebilmektedir. Senede 250.000 TEU konteyner elleçlenmektedir. 16 peronlu demiryolu terminali bulunmaktadır. Avrupa çapında en önemli lojistik köylerden biri olan Bologna Lojistik Köyü, telematik ağ ile donatılmış olan ilk lojistik köydür (Raçlı, 2010).



Şekil 2. 20 Bologna Lojistik Merkezi Görüntüleri (Raçlı, 2010)

- (Interporto Bologna) 4.000 dönüm üzerinde planlanmış,
- 2.000.000 m2 lik alanda yatırımı tamamlanmış.
- 1971 yılında projesi,
- 1982 yılında inşaatı başlamış.
- 1986 yılında aktif hale gelmiştir.
- Çevresinde 200 km lik bir çap içinde 4 adet daha lojistik köy bulunmaktadır.
- 147.000 m2 konteyner terminali,
- 130.000 m2 intermodal terminali
- 300.000 m2 alanda 200.000 m2, kapalı deposu,
- 50.000 m2 kapalı depo inşaatı olan bir terminaldir.
- 1.500 kişi görev yapmaktadır.
- 16.000 m2 ücretli, 340.000 m2 ücretsiz araç park alanı vardır.
- Günde 5.000 TIR girmekte ve çıkmaktadır.
- Projenin tamamlanması ile 1.000.000 m2 lik kapalı alana ulaşılacaktır.
- İçinde 100 lojistik şirketi çalışmaktadır.

  (Yıldıztekin, 2010)

2.8.6.3 Verona Lojistik Köyü

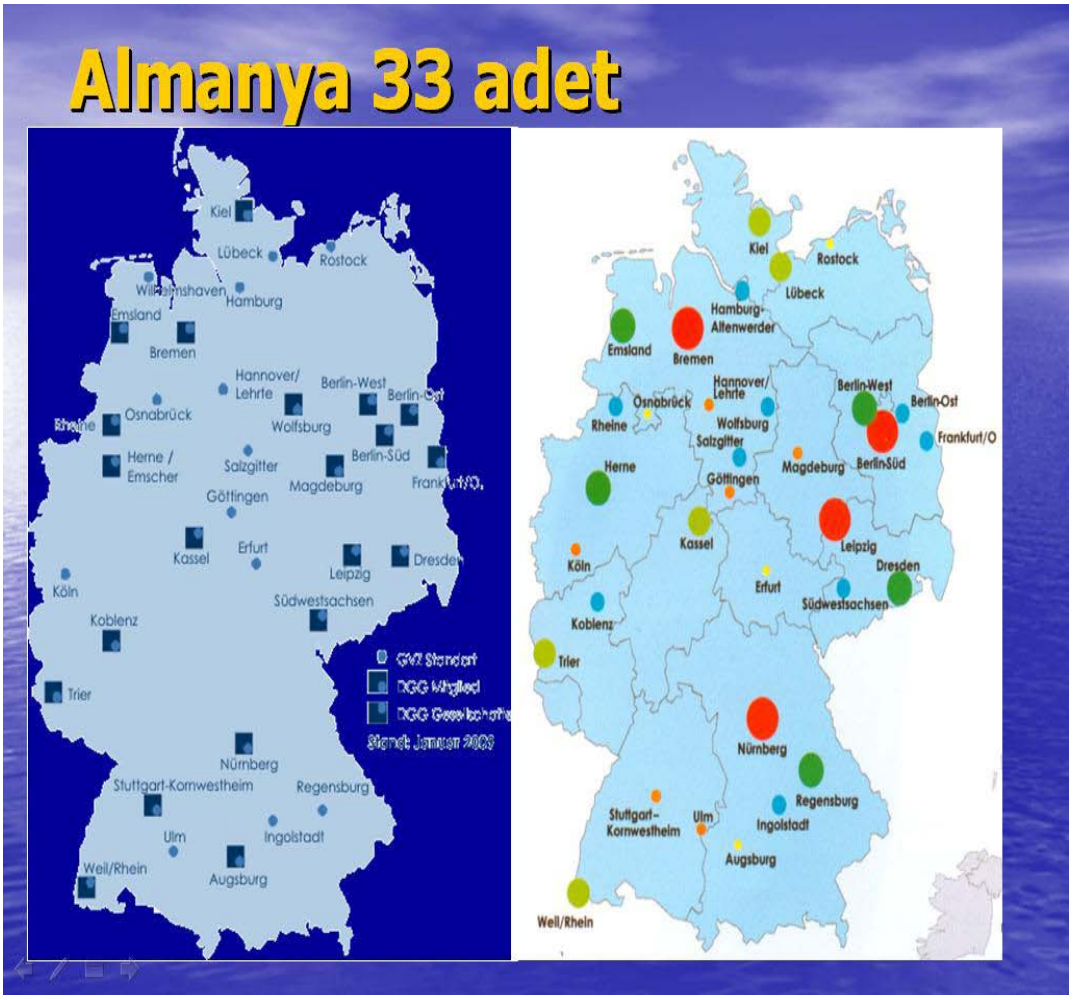


Şekil 2. 21 Verona lojistik köyü (Yıldıztekin, 2010)

- (Interporto Verona) 4.200 dönüm üzerine başlanmıştır.
- 2.500.000 m2 lik alanda faaliyet göstermektedir.
- 1980 yılında inşaatı başlamış 1985 yılında çalışır hale gelmiş.
- 800.000 m2 lik demiryolu intermodal terminaline sahiptir.
- Yılda 230.000 vagon yüklenebilmektedir.
- Alanın 220.000 m2 si Volkswagen grubunun İtalya distribütörü olan Autogerma firması tarafından kullanılmaktadır.
- 50.000 m2 lik kapalı alanda Volkswagen grubunun yedek parça
- 200.000 m2 lik kapalı alanda diğer şirketler lojistik depolama
- 600.000 m2 lik kısmı ise meyve, sebze ve çiçek gibi ürünler için
- Merkezde120 firma'da
- 4.000 kişi çalışmakta ve günde 4.000 araç girişi yapılmaktadır.
- Yılda 6 Milyon ton demiryolu ile ve
- 20 Milyon ton karayolu ile yük transferi sağlanmaktadır.

(Yıldıztekin, 2010)

2.8.7 Almanya Lojistik Köyleri



Şekil 2. 22 Almanya'daki Lojistik Köyler (Raçlı, 2010)

2.8.7.1 Almanya Bremen Lojistik Köyü



Şekil 2. 23 Bremen(Raçlı, 2010)

Almanya‘nın dağıtım altyapısının maksimize edilmesi amacıyla Alman hükümeti, lojistik sektörüyle işbirliği yaparak lojistik köyler oluşturmuş. Kısaca GVZ olarak bilinen bu kargo destek merkezleri, uzun mesafe ulaşım ağlarına ve yerel teslimat noktalarına en uygun erişimi sağlayarak bölgesel üsler olarak işlev görüyor. Almanya‘da bulunan Bremen lojistik köyü liman kentinin yanında bulunmaktadır. Bremen Lojistik Köyü hizmet sağlayıcılar ile taşıyıcıları aralarında gönüllü işbirliği yapmaları yolunda teşvik etmektedir. Böylece Bremen sahasında kamyon yolculuklarını ve boş konteyner hareketlerini azaltmayı amaçlamaktadır. Yine bu lojistik köy atık malzemelerin geri dönüşümüne de katkıda bulunmaktadır Bu merkezlerde ayrıca gümrükleme işlemleri, güvenlik ve araç bakımı telekomünikasyon bağlantıları, posta hizmetleri, restoranlar, bakım alanları, eğitim ve istihdama yönelik gibi hizmetler de veriliyor. Ulaşım ağları bakımından ise erişebilirlikleri çok yüksek olan ve ana hatların kesişim noktalarında yer alan bu lojistik köyde iç suyolu bağlantısı bulunmamaktadır. Büyüklüğü bakımından ise; Bremen lojistik köyü 360 hektardır (Raçlı, 2010).

Lojistik köyler Avrupa‘ da sayı olarak en çok Almanya‘ da bulunuyor. Al-manya‘da son 20 yılda 33 lojistik köy kurulmuş. Bu lojistik köyler arasında ilk sıralarda gelen Bremen GVZ, yılda 90 bin TEU elleçleme gerçekleştiriyor. En az 1200 Şirketin ofis kurduğu Almanya‘daki lojistik köylerde toplam 40 bin kişi istihdam ediliyor. Özü lojistik hizmetlerine hizmet vermek olan bu küresel lojistik köyünden beklenen yük transferi, dağıtım ve depolamadır. Bremen lojistik köyünde yüksek değerde hizmet ve katma değerli hizmetler verilmektedir. Bremen lojistik köyünde ise 60 işletmeye hizmet vermektedir. Ayrıca Alman posta servisi Bremen‘de ana intermodal yük istasyonu yapmayı planlamaktadır (Raçlı, 2010).

2.8.8 İspanya Lojistik Köyleri



Şekil 2. 24 İspanyadaki Lojistik Köyler (Raçlı, 2010)

2.8.8.1 İspanya Zal Cilsa Lojistik Köyü (Zal-Zona D'Activitats Logistiques)

İspanya'nın Barcelona Şehrinde, liman sahasının içinde kurulmuş olan bu lojistik köy, temel olarak bir konteyner limanının içinde olma avantajını kullanmaktadır. Barselona da yer alan Zal Cilsa lojistik köyünün Ulusal ve enternasyonal demiryolu hattında Madrid Lizbon, Paris, Brüksel, Rotterdam, Duesseldorf ve Londra'ya bağlantıları bulunmaktadır. Bulunduğu konum itibarıyla, 500 hektar alana yayılmış, 2 ana otoyol koridoru arasında konumlamıştır (Raçlı, 2010).

650m2'lik toplam alana sahip olan bu lojistik merkez de, 1.430m2 genişleme alanı ve toplam 15m2'de ofis alanları bulunmakla beraber; toplam 120m2 kamusal antrepolar, 105 m2 ise yükseltilmiş yükleme sahasına sahip antrepolar bulunmaktadır. Alanda bulunan 10 ulusal ve enternasyonal nakliye firması, 4 lojistik santral ve 3 distribütörlük olmak üzere toplam 17 adet taşıma firmasına sahiptir. 19 bina da 55 işletmeye hizmet veren bu işletmelerin yaklaşık 25 adedi yük taşımacılığı alanında faaliyet gösterirken, 10 adedi ise lojistik operasyonlarına destek sunmaktadırlar. Bu lojistik köyün hizmetleri bu şekilde sıralanmaktadır: intermodal hizmetler; konteyner ve konteyner depoları, birbiriyle bağlantılı terminaller, demiryolu terminali, yük araçları park alanı bulunmaktadır. Taşıma hizmetleri; idari işler, depolama, mal dağıtım, faturalandırma. Kamusal hizmetler olarak; diğer lojistik köylerden bir farkı bulunmaksızın, posta hane, restoran, bar, dijital erişim, 24 saat güvenlik (Raçlı, 2010).

Yine bu lojistik köy lojistik köye ve lojistik köyden ücretsiz transit otobüs servisleri sunmaktadır ve bunun için hafif raylı sistem bağlantısı üzerinde düşünülmektedir. Sağladığı özel hizmetlerse; banka, kurye ve operasyonlar sırasında meydana gelebilecek kötü sonuçlar için sağlık sigortası sunmaktadır. Bilgi İşlem Teknolojilerinde yine EDI ve internet erişimi bulunmaktadır. İspanya'nın en gelişmiş lojistik merkezidir (Raçlı, 2010).



Şekil 2. 25 Barselona, Zal Cilsa Lojistik Köyü, İspanya (Raçlı, 2010)



Şekil 2. 26 Barselona, Zal Cilsa Lojistik Köyü, İspanya (Raçlı, 2010)

2.8.8.2 İspanya Zaragoza Plaza Lojistik Köyü (Plaza)

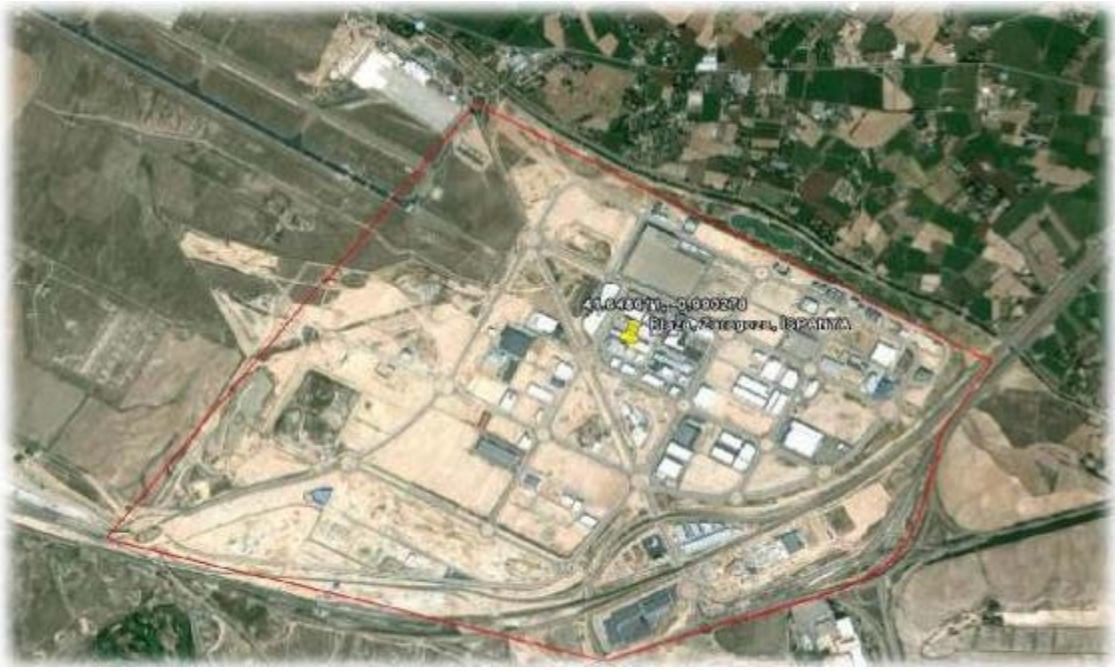


Şekil 2. 27 Zaragoza Plaza Lojistik Köyü, İspanya (Raçlı, 2010)

Zaragoza Lojistik Merkezi (ZLC) Massachusetts Teknoloji Enstitüsü ve Zaragoza Üniversitesi ile ortaklaşa İspanya'da Aragon Hükümeti tarafından kurulan bir araştırma enstitüsüdür. ZLC bilgi yayarak büyüme ve ekonomik kalkınmayı teşvik etmek için sanayi ve kamu sektörü ile ilgilendiği, lojistik ve tedarik zinciri yönetiminde Zaragoza; eğitim ve araştırma için misyonu, uluslararası bir mükemmellik merkezi olma yolunda işlemlere başlamıştır. Avrupa'nın en büyük lojistik parkı olan ZLC doğrudan PLAZA gelişmesine bağlıdır. ZLC MIT-Zaragoza, Uluslararası Lojistik Programı formatında MIT‘ de Taşımacılık ve Lojistik Merkezi ile işbirliği yapmıştır (Raçlı, 2010).

Zaragoza Lojistik Merkezi, PLAZA‘nın kalbinde yer alır. Bu Lojistik merkezinde sağlanan hizmetler: kamusal alanda; yağmur suyu içi drenaj sistemi, su tesisatı, içme suyu, endüstriyel su, gaz, elektrik ve telekomünikasyon sistemidir. Özel hizmetler; restoran, kafe, bar, yemek servisi, bankadan oluşmaktadır. Dağıtım merkezleri, nakliyat, kuru liman ve intermodal hizmetler olarak 13 milyon metrekarelik alanda gerçekleştirir. Bölgede 763.000 lineer metre olarak gelişmiş bir telekomünikasyon sistemi bulunmaktadır (Raçlı, 2010).

Kendi sınırları içinde büyük bir otoban, lojistik park, ulaşım ve ticaret bağlantıları bulunmaktadır. Dünyanın en büyük kargo uçaklarını ağırlayacak kapasitede olan Madrid ve Barcelona‘ya bağlanırken, yüksek hızlı tren ve 7 /24 havaalanına bağlantıları bulunmaktadır. Aynı zamanda uluslararası fuar tesisi, otoban karşısında yer alır. PLAZA Zara (Inditex), Imaginarium, DHL ve Gazeley, Wal-Mart bir yan kuruluşu da dâhil olmak üzere bu lojistik park önde gelen şirketleri çeken ilk ticari anlaşmayla başarıya imza attı. Alanda faaliyette bulunan lojistik ve taşıma firma sayısı 40‘tır (Raçlı, 2010).



Şekil 2. 28 Zaragoza Plaza Lojistik Köyü, İspanya (Raçlı, 2010)

3. TÜRKİYE LOJİSTİK SEKTÖRÜ

Coğrafi konumu itibarıyla Türkiye'nin Batı ile Doğu arasında bir köprü niteliğinde olması, bölgenin ekonomik gelişimi açısından taşımacılık sektörünü son derece kritik bir sektör haline getirmektedir. 1996 yılında yürürlüğe giren Türkiye ile AB arasındaki Gümrük Birliği anlaşması ve Türkiye'nin olası AB üyeliği sektörde yeni yatırımları teşvik edecek önemli fırsatlardır. Taşımacılık hâlihazırda Türkiye'nin AB'ye uyum süreci gündeminde yer alan beş önemli başlık arasındadır. AB'ye uyum süreci altyapı, araçlar ve çevre standartları ile uyumu, lojistik ağın geliştirilmesini ve dış ticaret politikalarının iyileştirilmesini kapsamaktadır. Türkiye'deki mevcut taşımacılık ağı, özellikle otoyollar, kara yolları ve demir yollarının yoğunluğu bakımından, EU-27 standartlarının gerisindedir. Devlet Planlama Teşkilatı taşımacılık sektörünün geliştirilmesi için atılması gereken adımların açıklandığı 2010 Yıllık Programı'nda bu gerçeğin altını çizmektedir. İleride beklenen büyümenin işaretlerini veren program ile ilgili diğer ayrıntılar raporun devam eden kısımlarında sunulmuştur. Türkiye'deki lojistik şirketleri çoğunlukla dış ticaretin yoğun olduğu sektörlere hizmet vermektedir. Tekstil ve konfeksiyon, otomotiv, hızlı tüketim ürünleri, perakende ve gıda, petrokimyasallar, makine üretimi ve inşaat sektörleri bu sektörler arasında yer almaktadır. İnşaat ve inşaat ekipmanları sektörlerinin payı 2002 yılından bu yana önemli ölçüde artmıştır (MEVKA, 2010).

Türkiye genelinde lojistik operasyonların boyutlarının ayrıntılı bir biçimde anlaşılabilmesi için dış ticaret verilerinin analiz edilmesi gerekmektedir. Bu çerçevede, sadece ithalat ve ihracat verilerinin değil, ülkemizden transit geçen yüklerin de dikkate alınması gerekmektedir. Bundan dolayı bundan sonraki kısımda yukarıda bilgiler verilmeye çalışılmıştır.

3.1 İhracat ve İthalat

Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) ve Gümrük Müsteşarlığı işbirliği ile oluşturulan dış ticaret raporuna göre, ülkemizin yıllara göre dış ticaret verileri ayrıntılı analiz edildiğinde son yıllarda gerçekleşen pozitif yönlü hareket rahatlıkla fark edilebilir. 2008 yılında yaklaşık 132 milyar ABD doları seviyesine ulaşan ihracatımız, 2009 yılında patlak veren ekonomik kriz sonrasında yıllık %22 oranında bir daralma ile 100 milyar dolar seviyelerine gerilemiştir. Dış

ticaret dengesi açısından ise gelişen olumlu seyir, ihracatın ithalatı karşılama oranlarında görülebilmektedir (Tanyaş ve İris, 2010).

Lojistik operasyonları açısından ihracat rakamlarının sadece değer ile değerlendirilmesi oldukça yanlıştır. İhracatın yapıldığı ülkenin konumu, ihracatın hangi taşıma modu ile gerçekleştirildiği ve taşınan toplam tonaj da taşınan değer kadar önemli parametreler halini almaktadırlar. Çalışmanın ilerleyen kısımlarında, Türkiye ihracatının gerçekleştirildiği bölgeler ve modlar arası dağılım açısından değerlendirmesi yapılacaktır. Türkiye'den yapılan ihracatların hangi bölgelere gerçekleştirildiğinin analizi yapıldığında, en büyük ihracat partneri olarak AB 27 ülkesinin bulunduğu görülmektedir. Bunun temel sebeplerinden biri de AB ile aramızda bulunan gümrük birliği anlaşması ile vergilerden muaf bir alanın oluşturulmuş olmasıdır. AB'ne yapılan bu yüksek değerli ihracatın lojistik açıdan yapılış şekli önem kazanmaktadır. AB yolunda ilerleyen Türkiye, AB ile geliştireceği ulaştırma ağları sayesinde taşıma şeklinin optimizasyonunu sağlayabilecektir. AB'nin ardından, dikkat çekici boyutlarda gelişen Rusya ve Orta Doğu'ya ihracat lojistik açıdan gerçekleştirilen projeler ile (Rusya'da lojistik köy, Denizyolu alternatifleri, Irak Demiryolu projesi) etkin bir hale getirilmek istenmektedir (Tanyaş ve İris, 2010).

Tablo 3. 1 Türkiye ihracat ve ithalat bilgileri (TÜİK, 2011)

Yıllar	İhracat		İthalat		Dış Ticaret Dengesi	Dış Ticaret Hacmi	İhracatın İthalatı Karşılama Oranı
	Değer '1000$	Değişim%	Değer'1000$	Değişim%	Değer '000$	Değer '000$	
2000	27.774.906	4,5	54.502.821	34,0	-26.727.914	82.277.727	51,0
2001	31.334.216	12,8	41.399.083	-24,0	-10.064.867	72.733.299	75,7
2002	36.059.089	15,1	51.553.797	24,5	-15.494.708	87.612.886	69,9
2003	47.252.836	31,0	69.339.692	34,5	-22.086.856	116.592.528	68,1
2004	63.167.153	33,7	97.539.766	40,7	-34.372.613	160.706.919	64,8
2005	73.476.408	16,3	116.774.151	19,7	-43.297.743	190.250.559	62,9
2006	85.534.676	16,4	139.576.174	19,5	-54.041.498	225.110.850	61,3
2007	107.271.750	25,4	170.062.715	21,8	-62.790.965	277.334.464	63,1
2008	132.027.196	23,1	201.963.574	18,8	-69.936.378	333.990.770	65,4
2009	102.135.006	-22,6	140.928.421	-30,2	-38.785.809	243.071.034	72,5
2010	113.979.452	11,6	185.541.037	31,7	- 71.561.585	299.520.489	61,4

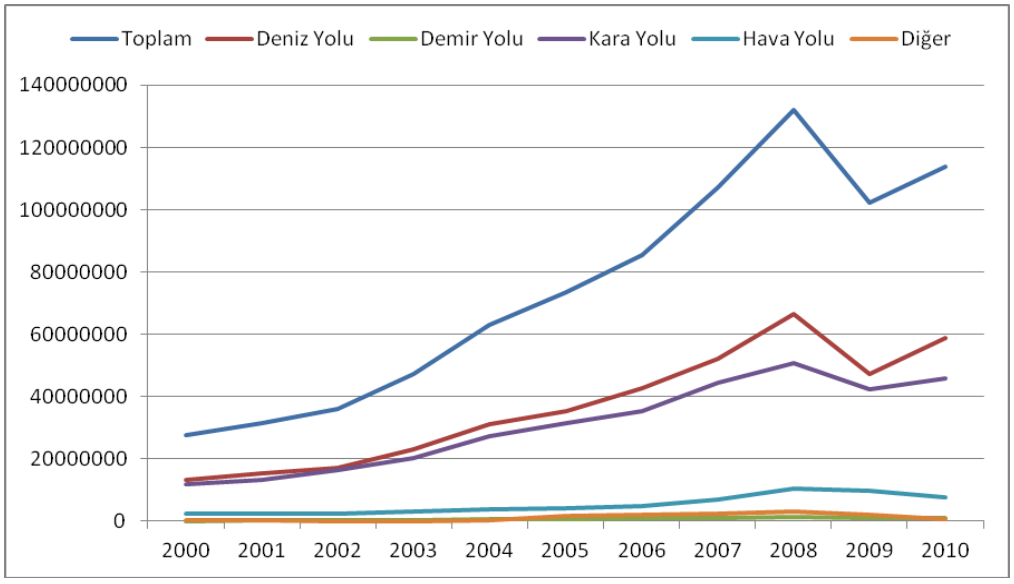
Tablo 3.1, 2000-2010 arası Türkiye'nin ihracat ve ithalat bilgilerini vermektedir.

Tabloya göre 2009 yılı hariç ihracat rakamları sürekli iyileşme göstermiştir. 2009 yılında ki küresel krizin etkileri ilgili yılda -22,6%'lık bir düşüşe sebep olmuştur. Buna karşın aynı yıl ithalat miktarında da -30,2% lik bir düşüş gerçekleşmiştir. 2009 yılında ki bu düşüşe rağmen, ihracatın ithalatı karşılama oranını son 10 yılda ikinci en yüksek değerine bu yıl ulaşmıştır.

Lojistik açıdan ihracatın gerçekleştirildiği bölgelerin konumu kadar, taşıma modunun da önemi oldukça fazladır. Ülkemiz, üç tarafı denizlerle çevrili yapısından dolayı, ihracatını denizyolu odaklı gerçekleştirme politikasına sahiptir. 2005'ten itibaren gerçekleştirilen ihracatın 2000'li yılların başlarına göre daha fazla denizyolu ile gerçekleştirilmesi, makasın denizyolu lehine açılmasına sebep olmuştur. Tablo 3.2'de yıllara göre kullanılan taşıma modlarının ihracat değerleri görülmektedir (Tanyaş ve İris, 2010).

Tablo 3. 2 Modlara göre ihracat değerleri (TÜİK, 2011) ('000$)

Yıllar	Toplam	Deniz Yolu	Demir Yolu	Kara Yolu	Hava Yolu	Diğer
2000	27.774.906	13.080.017	93.957	12.013.620	2.338.492	248.819
2001	31.334.216	15.521.220	173.592	13.219.437	2.263.689	156.277
2002	36.059.089	17.013.192	249.366	16.416.566	2.339.331	40.634
2003	47.252.836	23.233.359	394.459	20.306.073	3.227.575	91.370
2004	63.167.153	31.259.851	577.822	27.104.284	3.906.835	318.361
2005	73.476.408	35.425.856	756.935	31.602.012	3.978.592	1.713.013
2006	85.534.676	42.655.303	911.754	35.156.474	4.863.452	1.947.692
2007	107.271.750	52.174.049	1.081.911	44.482.360	7.018.292	2.515.138
2008	132.027.196	66.443.247	1.260.202	50.902.371	10.435.259	2.986.117
2009	102. 142.613	47.145.609	906.923	42.392.616	9.764.289	1.933.175
2010	113. 979.452	58.787.995	992.512	45.988.693	7.694.228	516.024



Şekil 3. 1 Taşımacılık modlarına göre ihracat (TÜİK, 2011)

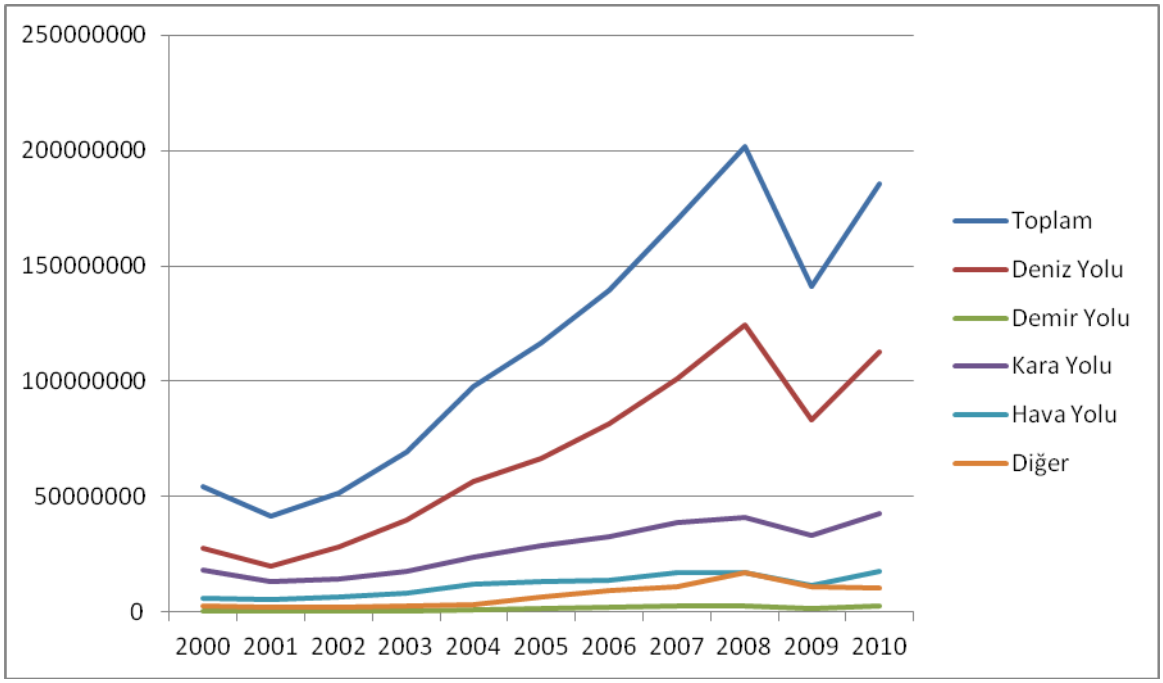
Tablo 3.2'in grafiklendirilmiş Şekil 3.1'deki hali incelendiğinde kullanılan demiryolu (0,87%) alternatifinin azlığı dikkat çekmektedir. Modlar arası denge hedefinin ve çok modlu taşımacılığın temel bileşenlerinden olan demiryolu taşımacılığı hususunda ciddi çalışmaların yapılması gerekmektedir. Birinci olarak deniz yolu (51,58%), ikinci kara yolu (40,35%), üçüncü ise hava yolu (6.75), ihracatta en sık kullanılan modlar olmuştur.

Tablo 3. 3 Modlara göre ithalat değerleri (TÜİK, 2011) ('000$)

Yıllar	Toplam	Deniz Yolu	Demir Yolu	Kara Yolu	Hava Yolu	Diğer
2000	54.502.821	27.558.493	229.889	18.301.107	5.892.215	2.521.117
2001	41.399.083	20.170.596	281.345	13.511.686	5.223.182	2.212.274
2002	51.553.797	28.334.416	460.799	14.224.528	6.366.107	2.167.947
2003	69.339.692	39.727.409	645.569	17.837.223	8.445.731	2.683.760
2004	97.539.766	56.774.423	1.258.679	23.982.411	12.294.583	3.229.670
2005	116.774.151	66.741.433	1.816.522	28.669.005	13.072.143	6.475.047
2006	139.576.174	81.411.375	2.196.112	32.697.468	13.710.656	9.560.564
2007	170.062.715	100.851.546	2.541.156	38.643.904	16.914.169	11.111.939
2008	201.963.574	124.248.358	2.573.769	41.296.231	16.898.466	16.946.750
2009	140.928.421	83.204.931	1.723.491	33.514.785	11.562.649	10.922.566
2010	185.541.037	112.599.854	2.454.676	42.445.871	17.409.929	10.630.706

Tablo 3.3 ve Şekil 3.2'de modlara göre gerçekleşen ithalat oranları verilmiştir. Buna göre 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. 2 Taşımacılık modlarına göre ithalat (TÜİK, 2011)

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

3.2 Türkiye Taşıma Modları

3.2.1 Kara Yolu Taşımacılığı

Türkiye'de en çok tercih edilen yük ve yolcu taşıma şekli kara yolu taşımacılığıdır. Günümüz itibarıyla yolcuların % 95'i ve ürünlerin % 90'ı kara yolu üzerinden taşınmaktadır. Otoyol ağı önemli ölçüde iyileştirilmiş ve otoyolların önemi nispeten artmıştır. Hükümet mevcut yolları daha da modernize etmeyi ve yeni yollar inşa etmeyi planlamaktadır. Planlanan yol modernizasyon ve yapım çalışmalarının tahmini toplam maliyeti yaklaşık 37 milyar TL'dir. Türkiye, Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü'ne üye 12 ülkeden geçmesi planlanan 140 kilometre uzunluğundaki Karadeniz Otoyolu'nun inşaatına dâhil olmuştur.

Buna ek olarak, İstanbul'daki trafik sıkışıklığını hafifletmek için, İstanbul Boğazı'na üçüncü bir köprü inşa edilmesi planlanmaktadır. Mevcut iki köprünün de özelleştirilmesi planlanmaktadır (Deloitte, 2010).

Yeni yol inşaatlarının yanı sıra, modernize edilecek belli başlı yollar aşağıda özet olarak verilmektedir (Şekil 3.3) (KGM, 2011):

- Denizli – Antalya Kara Yolu 135 km
- Şanlıurfa – Habur Sınır Kapısı Kara Yolu 400 km
- İpsala – Malkara Kara Yolu 54 km
- İskenderun – Antakya – Cilvegözü Kara Yolu 70 km
- Havsa – Malkara Kara Yolu 87 km
- Gerede–Amasya – Erzincan – Erzurum – Ağrı – Gürbulak Sınır Kapısı Kara Yolu 1300 km
- Ankara – Samsun Kara Yolu 400 km
- Trabzon – Şanlıurfa Kara Yolu 550 km
- Urfa – Diyarbakır – Gürbulak Kara Yolu 650 km
- Ankara – Pozantı Kara Yolu 316 km
- Aydın – Denizli Kara Yolu 182 km



Şekil 3. 3 Uluslararası karayolu taşımacılığı ağı (KGM, 2011)

Tablo 3. 4 Türkiye kara yolu uzunlukları (km) (TÜİK, 2011)

Karayolu uzunluğu	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**	**2007**	**2008**	**2009**
Devlet yolu	31 319	31 358	31 446	31 371	31 335	31 333	31 311	31 271
İl yolu	30 050	30 133	30 368	30 568	30 429	30 579	30 712	30 948
Köy yolu	364 329	365 171	285 739	285 632	285 632	286 888	288 013	298 405
Otoyol uzunluğu	1 851	1 882	1 741	1 667	1 908	1 908	1 922	2 036

Tablo 3.4, 2002-2009 yıları arası Türkiye'deki kara yolu uzunluklarını vermektedir. Tabloya göre devlet ve il yollarında ciddi bir değişme gözlemlenmezken, köy yolları bu süre zarfında %18,09 oranında azalırken, otoyol uzunluğu ise %9,08 oranında artmıştır.

3.2.2 Hava Yolu Taşımacılığı

Türkiye'de yurt içi ve yurt dışı uçuşların yapılabildiği çok sayıda modern havaalanı bulunmaktadır (Şekil 3.4). En büyük uluslararası havaalanları İstanbul'daki Atatürk, Antalya'daki dış hatlar terminali, Ankara'daki Esenboğa ve İzmir'deki Adnan Menderes havaalanlarıdır. Hükümet Türkiye'de mevcut bulunan 45 havaalanına ek olarak Bingöl, Iğdır, Hakkâri-Yüksekova, Şırnak, Kütahya-Afyon-Uşak, İstanbul, Çukurova ve Diyarbakır'da yeni havaalanları inşa etmeyi planlamaktadır. Havaalanı inşa ve modernizasyon projelerinin maliyetinin yaklaşık 4 milyar TL olacağı tahmin edilmektedir (Deloitte, 2010).



Şekil 3. 4 Hava yolu taşımacılığı ağı (Deloitte, 2010) (--- Hava limanı; --- Hava alanı)

Son yıllarda sektörde yaşanan liberalleşmenin sonucunda pazara birçok özel hava yolu şirketi girmiştir. En büyük özel hava yolu şirketleri Pegasus, Atlas Jet ve Onur Air'dir. Yurt içi ve yurt dışı hatlarda taşınan kargo miktarı 2008 yılına kadar sürekli artmıştır. Ancak, küresel ekonomik krizin etkilerine bağlı olarak, kargo hacmi 2008 yılında azalmıştır. Hacim olarak uluslararası hava yolu taşımacılığından daha küçük olsa da, yurt içi hava yolu taşımacılığı daha hızlı gelişmektedir. 2004 ile 2008 yılları arasında YBBO uluslararası hatlarda taşınan kargo için % 7,1; yurt içi hatlarda taşınan kargo için ise % 11 olarak gerçekleşmiştir (Deloitte, 2010).

Tablo 3. 5 Havayolu istatistikleri (TÜİK, 2011)

	2002	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**	**2007**	**2008**	**2009**
Uçak sayısı	138	138	142	202	245	250	262	297
Koltuk kapasitesi	25 114	27 124	34 287	38 600	42 894	40 017	41 634	47 972
İç hat taşınan kargo (ton)	181 198	188 936	262 647	315 858	373 055	414 192	399 213	484 833
Dış hat taşınan kargo (ton)	698 935	742 255	860 461	933 697	973 934	1 131 833	1 130 464	1 241 512
İç hat uçak trafiği (adet)	157 415	156 301	195 935	264 805	343 956	365 136	385 053	419 422
Dış hat uçak trafiği (adet)	218 626	218 505	252 786	286 867	286 713	323 432	356 127	369 047
İç hat yolcu sayısı	8 700 839	9 128 124	14 438 292	20 502 516	28 799 878	31 970 874	33 546 000	41 226 959
Dış hat yolcu sayısı	25 054613	25 296 216	30 596 297	35 042 957	32 884 325	38 381 993	40 840 000	44 281 549

Tablo 3.5'e göre 2002-2009 yılları arası uçak sayısı %215,22 oranında bir artış göstermiştir. Uçak sayısında bu artış doğrusal olarak koltuk kapasitesini, taşınan yük ve yolcu sayılarını da büyük miktarda artırmıştır. İç hatlarda kargo taşıması 2002-2009 arası %267,57 artarken, bu oran dış hatlarda %177,63 olarak kalmıştır. Bu oranlar taşınan yolcu sayıları için ise sırasıyla %473,83 ve %176,74'dır.

3.2.3 Deniz Yolu Taşımacılığı

Türkiye, üç tarafı denizlerle çevrili olması ve sahip olduğu boğazlar sebebiyle, deniz yolu taşımacılığında önemli bir rekabet avantajına sahiptir. Türkiye'nin kıyı şeridinin uzunluğu 8.333 kilometredir. Deniz yolu taşımacılığı çoğunlukla İstanbul – İzmit, İzmir, Adana – Mersin ve Samsun limanlarında gerçekleştirilmektedir. Tablo 3.6 Türk Uluslararası gemi siciline ve milli gemi siciline kayıtlı gemileri yıllık gelişimini göstermektedir.

Tablo 3. 6 Gemilerin yıllık gelişimi (BDM, 2011)

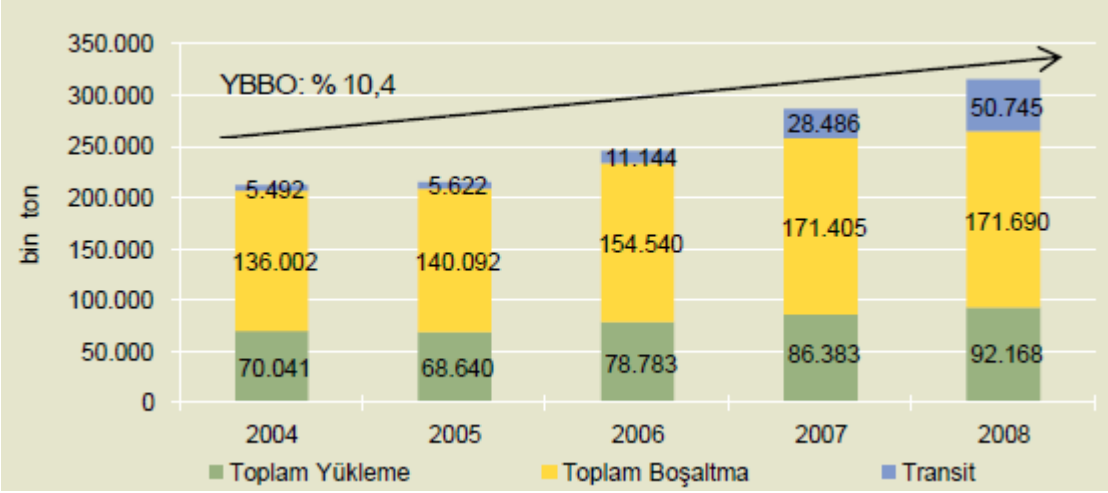
Yıl	TUGS			MGS			Toplam		
	Adet	GT	DWT	Adet	GT	DWT	Adet	GT	DWT
2003	446	3.299.581	5.145.251	702	1.813.833	2.481.596	1.148	5.113.414	7.626.847
2004	535	3.180.255	5.486.076	674	1.592.095	1.568.854	1.209	4.772.350	7.054.930
2005	677	4.412.902	6.753.346	702	815.637	849.944	1.379	5.228.539	7.603.290
2006	734	4.371.965	6.612.967	695	711.890	658.083	1.429	5.083.855	7.271.050
2007	807	4.406.072	6.758.218	744	788.915	511.523	1.551	5.194.987	7.269.741
2008	887	4.863.718	7.031.012	762	794.566	490.907	1.649	5.658.284	7.521.919
2009	940	5.313.832	7.674.388	782	825.344	476.200	1.722	6.139.176	8.150.588

Tablo 3.6'ya göre Türkiye'de gemi sayısı 2003-2009 arası 1.5 kat artmış ve bu artış toplam kapasitede 1.2 kat artışa neden olmuştur. Şekil 3.5'de başlıca limanlar gösterilmektedir.



Şekil 3. 5 Başlıca limanlar (BDM, 2011)

Deniz yolu taşımacılığında toplam yükleme, boşaltma ve transit hacimleri sürekli olarak artmaktadır. Deniz yolu ile taşınan toplam yük miktarı, 2004 ile 2008 yılları arasında % 10,4'lük YBBO ile artmıştır (Şekil 3.6). Türkiye limanlarına boşaltılan yükler deniz yolu ile yapılan yük taşımacılığındaki en büyük hacmi oluşturmaktadır.

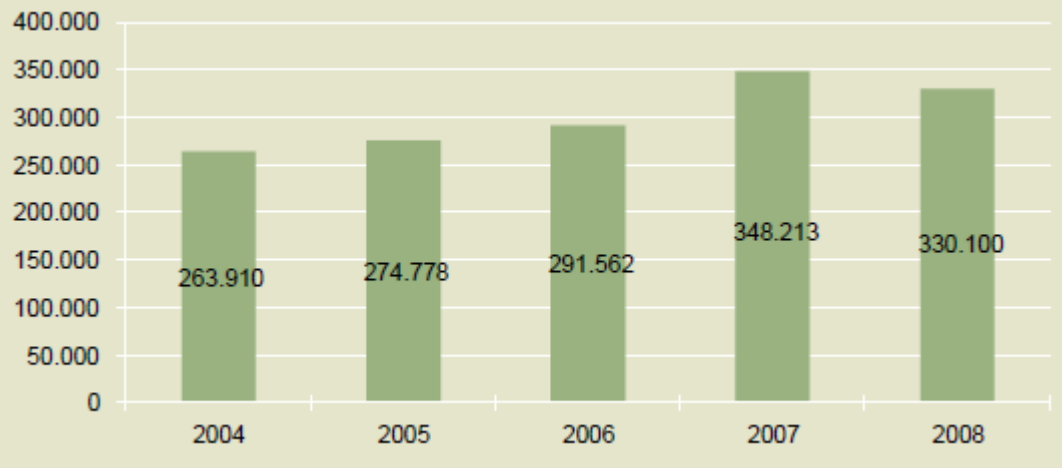


Şekil 3. 6 Deniz yolu yük taşıma (BDM, 2011)

Türk şirketleri tarafından kullanılan Ro-Ro hatları Haydarpaşa (İstanbul) - Trieste (İtalya), Ambarlı (İstanbul) - Trieste, Zonguldak - Ukrayna, Samsun - Novorossisk (Rusya Federasyonu), Trabzon - Soçi (Rusya Federasyonu), Rize - Poti (Gürcistan), Çeşme - Bari/Brindisi/Ancona, Mersin - Magosa, Derince - Köstence ve Taşucu – Girne'dir (Şekil 3.7). 2008 yılında Ro-Ro aracılığıyla 330.100 kamyon/otomobil taşınmıştır (Şekil 3.8) ve kara yolu transferlerinin % 18'i Ro-Ro hizmetleri tarafından gerçekleştirilmiştir (Deloitte, 2010).



Şekil 3. 7 Ro-Ro hatları (UTİKAD, 2011)



Şekil 3. 8 Ro-Ro ile taşınan araç sayısı (BDM, 2011)

3.2.4 Demir Yolu Taşımacılığı

Demiryolu taşımacılığının önemine yapılan vurgu son dönemde oldukça artmış, Ulaştırma Bakanlığı Ana Strateji planında da konuyla ilgili düzenlemeler öngörülmüş, bu strateji çerçevesinde demiryolu modu için önem verilecek noktanın yük taşımacılığı olduğunun da altı çizilmiştir. Demiryolu gelişiminde hedeflenen mod içi bir gelişmeden ziyade kombine taşımacılığı güçlendirecek şekilde destek sağlayacak alanlarda çalışmalar yapmaktır. Bu açıdan bakıldığında karşılaşılan en önemli eksiklik, denizyolu taşımacılığı ile iç suyollarında taşıma için henüz sağlıklı bir kombinasyonun oluşturulamamasıdır.

Türkiye'de demiryolu taşımacılığı cumhuriyetin ilk 10 yılında önemli ölçüde bir gelişim sağlamış, ancak sonraki yıllarda özellikle karayollarındaki gelişme hızına ayak uyduramamış ve gün geçtikçe geri kalmış durumdadır. Yıllar içerisinde ülkemiz demiryolu ağının gelişmesinin durmasından öte mevcut bazı hatların sistem dışı kaldığı ve bu bölgelerdeki demiryolu ağının geriye gittiğini söylemek dahi mümkündür. Tablo 3.7'de de görüleceği gibi demir yolu uzunluğu son 8 yılda sadece %4 artmıştır.

Tablo 3. 7 Demir yolu uzunluğu (km) (TÜİK, 2011)

Yıllar	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**	**2007**	**2008**	**2009**
Demiryolu hat uzunluğu	8 671	8 697	8 697	8 697	8 697	8 697	8 699	9 083

Nüfus artışı ve ekonomik gelişime rağmen artması beklenen demiryolu ile yolcu taşımaları belirli bir düzeyde kalmış hatta bir ölçüde azalma göstermiştir. Şehirlerarası düzeyde (anahat) yolcu taşımalarının yıllara göre dağılımına Tablo 3.8'de yer verilmiştir.

Tablo 3.8'e göre 2005-2009 arası demir yolu ile yolculuk eden yolcu sayısı %4,08 oranında azalmıştır.

Tablo 3. 8 Demir yolu ile yolcu taşımaları (TÜİK, 2011)

Yıllar	**2005**	**2006**	**2007**	**2008**	**2009**
Yolcu Sayısı	23.811.211	23.931.659	24.955.111	23.970.019	22.839.873

Türkiye'de demiryolu ile yük taşınması özellikle tarımsal yükler ve maden cevherlerinin taşınması konularına odaklanmış durumdadır. Mevcut demiryolu şebekesinin sınırlı seviyede olması yolcu taşımacılığında olduğu gibi yük taşımacılığında da olumsuzluğunu hissettirmektedir.

Demiryolu eşya taşımacılığı son dönemlerde köklü bir değişime uğramış olup, ağırlıklı olarak diğer taşıma türleri ile entegrasyonun sağlandığı bir intermodal taşımacılık bileşeni olmuştur. Özellikle hızları artan trenler, yeni vagon tipleri ve entegre teknolojiler ile birlikte diğer taşımacılık türlerine alternatif olarak sunulmaktadır. Dünyada demiryolu yük taşımacılığına olan talebin artmasında, mevcut demiryolu şebekesinin yaygınlaştırılması ile birlikte demiryollarının diğer taşıma modları ile ilişkilendirilerek intermodal taşımacılığa ağırlık verilmesi temel rol oynamaktadır (Yersel, 2010).

Tablo 3. 9 Demir yolu ile yük taşımaları (TÜİK, 2011)

	2001	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**	**2007**	**2008**	**2009**
Ton (Bin)	14 618	14 616	15 941	17 989	19 195	20 185	21 404	23 491	21 813
Yurtiçi	13 435	13 123	14 040	15 408	16 039	16 742	17 749	19 655	18 911
Uluslararası	927	1 301	1 715	2 300	2 906	3 003	3 100	3 215	2 359
Bagaj	7	7	5	5	3	3	2	1	-
İdari	249	185	181	276	247	437	553	620	543

Tablo 3.9'da demir yolu ile taşınan yük miktarı ton cinsinden verilmiştir. Buna göre toplam yük 2001-2009 yılları arası %49 oranında artarken, bu artış yurtiçinde %40, yurtdışında ise %154 oranında artış göstermiştir.

3.3 Türkiye'de Lojistik Merkez Çalışmaları

3.3.1 TCDD'nin Lojistik Merkez Projeleri

TCDD, ülkemizi bölgesinde bir lojistik üs haline getirmek için "lojistik merkezler" projelerini hayata geçirmektedir. Bu projeler ile yük taşımacılığı ile ilgili tüm hizmetlerin en iyi şekilde verilmesi, müşterilerin idari, teknik, sosyal, tüm ihtiyaçlarının karşılanabilmesi, yük merkezlerinin belli noktalarda oluşturulması, taşımaların ve taşıma kalitesinin arttırılması ve dolayısı ile müşteri memnuniyetinin sağlanması amaç edinilmiştir (Anonim, 2009).

TCDD tarafından özel sektörle işbirliği içerisinde işletilecek olan ve demiryolu işletmeciliği ağırlıklı olarak inşa edilen lojistik merkezlerine, özel sektöre ait fabrikalar, sanayi merkezleri, OSB v.b. iltisak hatları ile bağlantı sağlanabileceği gibi, özel sektör de lojistik merkezi mücavirinde arazi temin etmek suretiyle lojistik hizmeti (antrepo, depolama, yükleme-boşaltma, stoklama, paketleme, elleçleme v.b.) verebilecektir (Anonim, 2009).

Lojistik merkezler belirlenirken yük merkezlerinin mevcut yük durumları ile yük potansiyelleri incelenmiş, 10 yıllık yük tahminleri yapılmıştır. Fizibilite etüdü yapılabilir bulunmuş olup, ekonomik analizde de ekonomimize yaratacağı katma değer bilimsel olarak ortaya konmuştur. Kurulması planlanan lojistik merkezlerine ait tesis ve saha ihtiyaçları belirlenerek fizibilite etütleri yapılmıştır. Lojistik merkezler öncelikle organize sanayi bölgeleriyle bağlantılı olarak, yük taşıma potansiyelinin yoğun olduğu bölgelerde yapılacaktır. Lojistik merkezleri bulunduğu şehrin ekonomik ve sosyal gelişimine katkıda bulunduğu gibi kent trafiğine de rahat bir nefes aldıracaktır (Anonim, 2009).



Şekil 3. 9 Lojistik merkez minyatürü (Anonim, 2009)

Bu merkezlerde aşağıdaki faaliyetler gerçekleştirilecektir:

• Yükleme-boşaltma hizmetleri

• Elleçleme hizmetleri

• Gümrük hizmetleri

• Depo ve antrepo hizmetleri

• Tehlikeli ve özel eşya yükleme-boşaltma hizmetleri

• Müşteri ofisleri, sosyal tesisler, otopark, tır parkı, yönetim merkezleri…

• Bankalar, restoranlar, oteller, yıkama tesisleri, akaryakıt istasyonları, büfeler, iletişim ve gönderi merkezleri…

(Anonim, 2009)

TCDD, lojistik hizmetlerinde daha etkin ve verimli bir işletmecilik yapılabilmesi ve müşteri memnuniyetinin sağlanması için yük potansiyeli yüksek, karayolu, demiryolu ya da liman erişimi olan;

• Halkalı/Ispartakule, Muallimköy (İstanbul),

• Çandarlı, Menderes (İzmir)

• Köseköy (İzmit),

• Gelemen (Samsun),

• Hasanbey (Eskişehir),

• Boğazköprü (Kayseri),

• Gökköy(Balıkesir),

• Yenice (Mersin),

• Palandöken (Erzurum),

• Kayacık (Konya),

• Kaklık (Denizli),

• Türkoğlu (Kahramanmaraş),

• Nusaybin (Mardin),

• Kars,

• Sivas,

• Uşak'da lojistik merkez projelerini yürütmektedir

Modern yük taşımacılığının üssü kabul edilen lojistik merkezlerin Türkiye'ye de uygulanması için Ulaştırma Bakanlığı'nın öncülüğünde, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD), Türkiye'nin 18 yerinde lojistik merkez kurmaktadır. Bu lojistik merkezlerin kamu-özel sektör işbirliği ile gerçekleştirilmesi düşünülmektedir. Demiryolunun

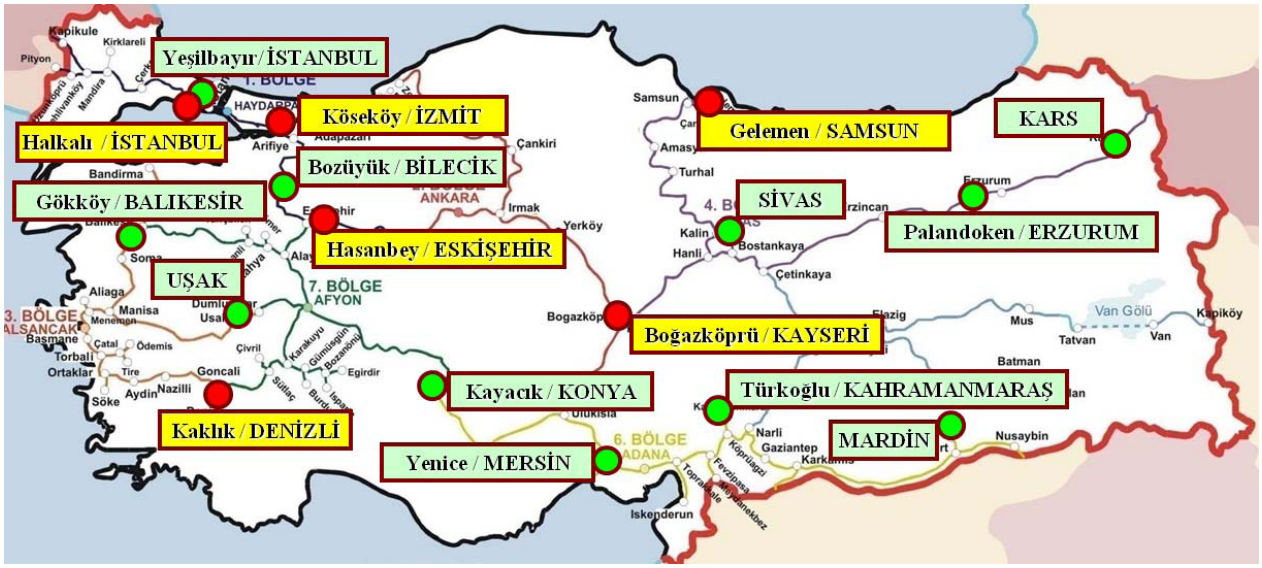
yanı sıra lojistik merkezler kara, hava ve deniz ile de bütünleşmiş olacak; kombine taşımacılık hayata geçecektir. Hem ulusal hem de uluslar arası tüm nakliye, lojistik ve eşya dağıtımının çeşitli işleticiler tarafından yürütüldüğü alanlar olarak kabul edilen lojistik merkezlerin tamamlanmasıyla TCDD yılda yaklaşık 6 milyon ton (% 35) daha fazla yük taşımayı hedeflemektedir. TCDD 18 lojistik merkezin yerini belirlerken 2 kriter göz önünde bulundurulmaktadır:

1. Organize sanayi bölgeleri ile bağlantılı olmak.
2. Yük taşıma potansiyeli yoğun olmak

(Aygın ve Öğüt, 2009).

Konteyner yükleme, boşaltma ve stok alanları; gümrük sahaları; acenteler, gümrük müşavirlerinin yer alacağı bu merkezlerde başta gümrük hizmetleri olmak üzere her türlü lojistik hizmetler kümeleştirilecektir. Bu merkezlerde, tehlikeli ve özel eşya yükleme, boşaltma ve stok alanları, sosyal ve idari tesisler; müşteri ofisleri, personel ofisleri ve sosyal tesisler, otopark, TIR parkı, yönetim merkezleri, genel hizmet tesisleri; bankalar, lokantalar, oteller, bakım-onarım ve yıkama tesisleri, akaryakıt istasyonları, büfeler, depo ve antrepolar, iletişim ve kargo aktarma merkezleri de yer alacaktır (Aydın ve Öğüt, 2009).

Ülkemizde TCDD'nin projeleri dâhilinde olan ve yapılması planlanan 18 lojistik merkezin harita üzerinde dağılımı aşağıdaki gibidir (Şekil 3.10)



Şekil 3. 10 TCDD lojistik merkezleri (TCDD, 2011)

Planlanan bu merkezlere ait toplam alan ve mevcut yük potansiyeli Tablo 3.10'da görülmektedir.

Tablo 3. 10 Bazı TCDD lojistik merkezlerin alanları ve mevcut yük potansiyelleri (Aygın ve Öğüt, 2009)

Lojistik Köy	Toplam Alan (m^2)	Mevcut Yük Potansiyeli(ton/yıl)
İstanbul (Halkalı)	1.060.000	944.000
Kocaeli (Köseköy)	765.000	600.000
Eskişehir (Hasanbey)	630.000	215.000
Samsun (Gelemen)	333.000	500.000
Balıkesir (Gökköy)	200.000	390.000
Kayseri (Boğazköprü)	511.000	717.000
Mersin (Yenice)	640.000	418.000
Uşak	140.000	113.000
Erzurum (Palandöken)	327.000	200.000
Konya (Kayacık)	300.000	634.000
Denizli (Kalkık)	120.000	150.000

TCDD'nin yanı sıra İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB) de Hadımköy ve Tuzla'ya lojistik merkez oluşturmayı planlamaktadır. Bu projenin tamamlanmasıyla İstanbul içinde yer alan birçok antrepo ve TIR deposu bu merkeze taşınacaktır. İstanbul'da yaklaşık 7.700 depo ve 424 antrepo olduğunu ortaya koyan belediyenin araştırmasına göre bu merkezin tamamlanmasının ardından yüzlerce TIR İstanbul trafiğine girmek yerine gümrükten yüklemeye kadar tüm işlemlerini lojistik merkezde yapabilecektir. Lojistik merkez aynı zamanda diğer ulaşım araçlarına da bütünleşmiş olacak ve böylece İstanbul trafiği rahatlayacaktır (Aygın ve Öğüt, 2009).

İstanbul trafiğine TIR'ların girmemesi ve bütün antrepoların kaldırılmasıyla şehrin yaşam kalitesi artacak, ürünlerin daha hızlı ulaştırılması ile üreticinin küresel sermaye karşısındaki rekabet gücü de artacaktır. Böylece maliyetler düşerken, zamandan da tasarruf sağlanacaktır. TCDD ve İBB dışında kamu ve özel sektörün ortaklaşa yürüttüğü 2 lojistik merkez projesi daha bulunmaktadır. Bunlar Tekirdağ/Çorlu Lojistik Merkezi ve Manisa (MOSBAR) Lojistik Merkezi'dir (Aygın ve Öğüt, 2009).

Türkiye, 60 milyar dolarlık lojistik potansiyelini harekete geçirmek için lojistik merkez çalışmalarını hızlandırmaktadır. Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD) 18 bölgede lojistik merkezler kurarak hem üretim yapanların pazara ulaşımını hem de

Türkiye'nin doğusu ile batısı arasında yük köprüsü olmasını sağlayacaktır. Lojistik merkezler, inşasından içindeki tesislerin donanımına, yol yapımından bulunduğu bölgeye yaratacağı katma değere kadar birçok açıdan ekonomiye hareket getirecektir. Lojistik merkezler, farklı işletici ve taşıyıcılarla ulusal ve uluslararası yük taşımacılığı, dağıtımı, depolama ve diğer tüm hizmetlerin yapıldığı alan olarak tanımlanıyor. Lojistik merkezler, lojistik ve taşımacılık şirketleri ile ilgili resmi kurumların içinde yer aldığı, her türlü ulaştırma moduna etkin bağlantıları olan, depolama, bakım-onarım, yükleme-boşaltma, elleçleme, tartı, yükleri bölme, birleştirme, paketleme gibi faaliyetlerin gerçekleştirildiği alanlardır. Bu merkezler, taşıma modları arasında düşük maliyetli, hızlı, güvenli, aktarma alan ve donanımlarına sahiptirler (Doğaner, 2010).

Lojistik üsler, uluslararası limanlar ve hava alanları olarak tanımlanmaktadır. Küresel olanlar kıtaların uçlarında yer alırlar. Buralarda depolama, demiryolu elleçlemesi ve hatta hafif montajlar yapmaktadır. Hong Kong, Antwerp, Rotterdam, Hamburg, Singapur, Dubai limanları, Tokyo, Los Angeles, New York, Paris hava alanları en önemli lojistik üsler arasında yer almaktadır. Bölgesel lojistik üsler ise ülkelerin uç noktalarında bulunur. Orta büyüklükte olan bu alanlar için "hub" tanımı yapılmaktadır. Hub'lar demiryolu bağlantılı ve konsolidasyon amaçlı olarak kullanılır. Amsterdam, Cenova, Pire limanları ve Brüksel havaalanı bu kapsamda yer alır (Doğaner, 2010).

Lojistik merkezler ise uluslararası, transit ve ulusal olmak üzere, nakliye, lojistik ve dağıtım ile ilgili tüm işlemlerin farklı operatörler tarafından yapıldığı bölgeler olarak gösterilir. Bu tür merkezler, ingilizce fright villages, logistics campuses, plates forms logistics, commercial center, dry ports, interporto adını almaktadır (Doğaner, 2010).

Karayolu, demiryolu, denizyolu ve havayolu erişimi ile kombine taşımacılık imkânlarının olduğu depolama ve ulaştırma hizmetlerinin birlikte sunulduğu lojistik merkezlerin önemi gün geçtikçe artmaktadır. Avrupa'da Bologna, Barselona gibi yük merkezleri bu merkezlerin en dikkat çekici olanlarıdır. Türkiye'de ise 5 yıllık süre içerisinde lojistik merkezler yatırım programına alınırken, modern yük taşımacılığının kalbi olarak görülen lojistik merkezler kurulması için hazırlıklar yapılmaktadır. Bu merkezler için lojistik ihtisas organize sanayi bölgesi adıyla organize sanayi bölgeleri kanunu içinde bir tanım yapılmıştır. TCDD lojistik merkezleri, "Yük ve taşımacılık şirketleri ile ilgili resmi kurumların içinde yer aldığı, her türlü taşıma türünde etkin bağlantıları olan, depolama, bakım-onarım, yükleme-boşaltma, elleçleme, tam yükleri bölme, birleştirme, paketleme vb.

faaliyetlerini gerçekleştirme imkânları olan ve taşıma modları arasında düşük maliyetli, hızlı, güvenli, aktarma alan ve donanımlarına sahip bölge" olarak tanımlamaktadır (Doğaner, 2010).

Etki alanı veya hinterlandında yaklaşık 400 milyon nüfus bulunan Türkiye'de, her türlü lojistik ihtiyacı karşılayabilecek lojistik merkezler kurulması ve işletilmesi önemlidir. Çünkü organize sanayi bölgelerinde üretim dışı fonksiyonların bulunmaması nedeniyle depolama gibi tesisler yapılamamakta ve lojistik hizmetler organize bölgelerin dışına atılmaktadır (Doğaner, 2010).

Öte yandan bu lojistik merkezlerin Türk lojistik sektörüne yıllık yaklaşık 10 milyon ton ilave taşıma imkânı doğuracağı belirtilmektedir. Bu merkezlerle karayolu-demiryolu entegrasyonu sağlanacak, 5,7 milyon metrekare konteyner stok ve elleçleme sahası oluşturulacaktır. Ayrıca demiryolu aktarma, stok ve manevra alanları TCDD tarafından yapılacaktır. Antrepo ve diğer lojistik alanların ise özel sektör tarafından yapılması planlanmaktadır. Bu lojistik merkezlerle yük taşımasının şehrin dışına kaydırılması, şehir içi trafiğin rahatlatılması, çevre ve trafik kirliliğini önlemeye destek verilmesi amaçlanmaktadır. Ayrıca daha verimli lojistik sistemler kullanılarak nakliye ve lojistik şirketlerinin rekabet gücünün arttırılması, lojistik maliyetlerin azaltılması, intermodal altyapının kurularak taşımanın karayolundan deniz ve demiryoluna aktarılması da hedeflenmektedir (Doğaner, 2010).

Türkiye'nin hedefleri arasında doğu ile batı arasında yük köprüsü olması, kombine taşımacılığın geliştirilmesi, ulusal taşıma koridorlarının oluşturulması bulunmaktadır. Orta Asya, Balkanlar, Ortadoğu ile taşıma bağlantılarının da bu yolla güçlendirilip iyileştirileceği düşünülmektedir. Yük taşımalarının demiryoluna kaydırılması ve özel tren işletmeciliğinin teşvik edilmesi öngörülmektedir. Bu arada Mersin-Samsun yük koridorunun da oluşturulacağı belirtilmektedir (Doğaner, 2010).

Lojistik merkez olması için kara ve demiryolu bağlantılarının sağlanacağı, kısa mesafe deniz taşımacılığının geliştirileceği vurgulanmaktadır. Mevcut limanlarda çağdaş teknolojinin uygulanarak, Türk boğazlarındaki gemi trafiği rahatlatılacaktır. Akdeniz bölgesinde yeni konteyner limanları projeleri hazırlanacak ve yatırımlar yapılacaktır. Kargo elleçleme kapasitesi olan yeni hava limanları inşa edilecek, taşımacılıkta ve lojistikte bilgi sistemlerinin kullanımı yaygınlaştırılacaktır. Performans kriterleri belirlenerek ölçümlemeler yapılacaktır. Öte yandan taşımacılık ve lojistik sektörü için ara eleman yetiştirilmesi gerekmektedir.

Lojistik merkezlerde katma değerli hizmetlerin verilmesi teşvik edilecektir. Serbest Bölge Kanunu kapsamı içine lojistik şirketlerin de dahil edileceği öngörülmektedir. Lojistik faaliyetlerin Anadolu'ya da yayılması teşvik edilecektir. Depo ve dağıtım merkezleri için asgari standartlar oluşturulacak, kent planlamaları yapılırken lojistik odakların kent dışına alınması zorunlu hale getirilecektir (Doğaner, 2010).

Lojistik merkezlerin, şehirlere etkili ve çevre dostu dağıtım sağlarken yükün gerekli yerlere teslimini kolaylaştırdığına dikkat çekilmektedir. Bu merkezlerin endüstriyel ve sevkiyat şirketleri için ilgi çekici imkânlar sundukları, bu nedenle de bölgenin ekonomik gelişimini teşvik edip, rekabet gücünü artırdıkları savunulmaktadır. Söz konusu merkezler, yükün karayolundan demiryoluna yönelmesini sağlayacaktır. Böylece karayolundaki trafiği azalırken, daha az çevre kirliliği yaratılmaktadır. Ayrıca bölgedeki istihdamın gelişmesine katkı sağlayacaktır (Doğaner, 2010).

Lojistik Merkezlerde hangi tür tesisler yer alır? Sorusunun yanıtı aşağıdaki gibi maddeler halinde verilebilir (Doğaner, 2010):

– Demiryolu yük transfer istasyonu,
– Kapalı gümrüksüz depolar,
– Kapalı gümrüklü depolar (antrepolar),
– Soğuk hava depoları,
– Demiryolu tesisleri (RTG, Stacker, Ro-La),
– Tehlikeli madde depoları,
– Demiryolu yük aktarma deposu,
– Sebze meyve hali,
– Kargo aktarma merkezleri,
– Konteyner stok ve doldurma alanı,
– Kamyon ve TIR park alanları,
– Ödeme noktası,
– Güvenlik ve plaka kontrol,
– Binek araç park alanları,
– Lojistik şirket ofisleri, banka şubeleri,
– Teknik altyapı ve atık su arıtma tesisi,

– Yağmur suyu toplama depoları,
– Çöp değerlendirme merkezi,
– Satış mağazaları,
– Giriş ve çıkış kapıları,
– Tamir bakım atölyeleri,
– Konaklama tesisleri,
– Gümrük binası, jandarma binası,
– Sağlık birimi, mescit, itfaiye,
– Akaryakıt istasyonu,
– Yemek catering hizmeti,
– Büfe, restoran, pastane, kırtasiye, telefon, ATM, sigorta, konfeksiyon, market, kahvehane, WC.

Lojistik merkezleri seçerken en önemli faktör olarak ihracat ve ithalatın yoğun ve sınır bölgelerine yakınlığı dikkate alımaktadır. Ayrıca mümkün olduğunca farklı birçok taşıma moduna erişebilirliği ön planda tutulmaktadır (Nebioğlu ve ark., 2011).



Şekil 3. 11 Rotterdam Lojistik Merkezi'nden bir görüntü

3.3.2 Lojistik Merkez ve Taşıma Kapasiteleri

3.3.2.1 İstanbul Lojistik Merkezleri

Uluslararası taşımanın yüzde 70'i Trakya Bölgesi'nden yapılırken, bunun büyük bölümü Halkalı'dan gerçekleştirilmektedir. İstanbul ve çevresinde fabrika ve tesislere etkin bir şekilde lojistik hizmet sağlanmasına yönelik olarak Avrupa ve Anadolu yakasında lojistik merkez kurulması amacıyla yerinde inceleme ve araştırmalar yapılmaktadır. İstanbul Trakya kesiminde Hadımköy mevkiinde, Anadolu yakasında Muallimköy mevkiinde toplam 1,5 milyon metrekare lojistik alan yapılması planlanmaktadır. Bu çalışmayla lojistik sektörüne 2 milyon ton taşıma kapasitesi sağlanacaktır (Doğaner, 2010).

a. İstanbul (Halkalı/Ispartakule) Lojistik Merkezi



Şekil 3. 12 Halkalı/Ispartakule Lojistik Merkezi Minyatürü (Anonim, 2009)

RO-LA taşımacılığına uygun bir yol ve rampa oluşturulmuştur. Halkalı gümrüklü ambarlar sahasında kantar çevresi, saha betonlaması tamamlanmıştır. Genişleme alanı olarak Ispartakule belirlenmiş olup, tevsiat planı hazırlanmıştır. Ispartakule lojistik merkezinin arazi temin çalışmaları sürdürülmektedir. Halkalı/Ispartakule Lojistik Merkezinin faaliyete geçmesi ile mevcut durumda yaklaşık 944.000 ton/yıl olan taşıma miktarı 2.000.000 ton/yıla çıkacaktır. Lojistik merkezden konteyner, ihraç ve ithal eşya, tekstil ürünleri, işlenmiş deri, küçük ev aletleri, kum, oto yedek parçası, tır, temizlik maddesi, gıda maddesi, kağıt, MDF, boru taşıması yapılacaktır (Anonim, 2009).

b. Hadımköy Lojistik Merkezi

Lojistik sektörü, Türkiye'de yeni olmasına rağmen coğrafi konumundan dolayı çok kısa bir sürede gelişme göstermiştir ve kısa süre içerisinde daha da gelişmesi ve dünyadaki en önemli lojistik merkezlerden birisi olması beklenmektedir. Taşımacılık ve lojistik şirketlerin önemli bir kısmı İstanbul'da bulunmaktadır. Lojistik tesislerin İstanbul metropolü içerisindeki dağılımına bakıldığında, Anadolu yakasında Tuzla'da ve Avrupa yakasında ise Gümüşyaka ve Hadımköy olmak üzere üç bölgede geliştikleri ve yoğunlaştıkları görülmektedir (Karakuyu, 2010).

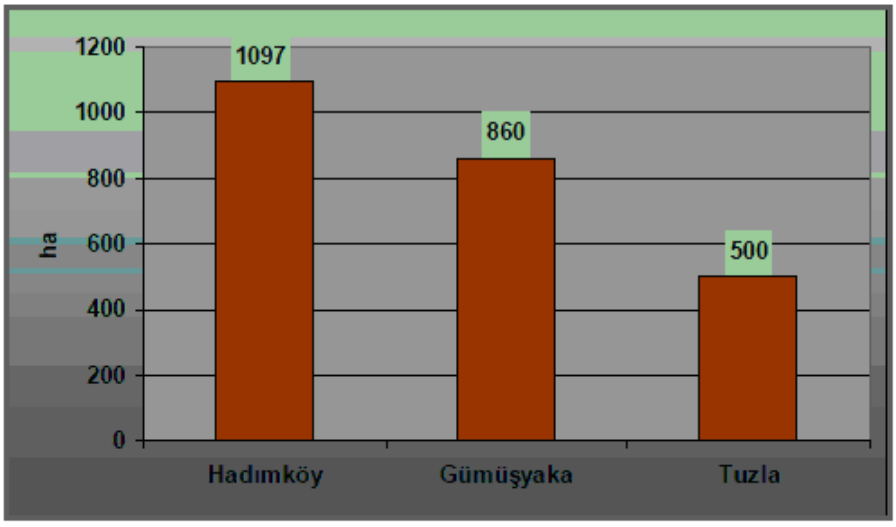
Bu üç lojistik bölge İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından hazırlanan 1/25.000 ölçekli İstanbul Nazım İmar Planı'nda öngörüldüğü şekilde konumlandırılmıştır. Bu planda lojistik fonksiyonlar için Hadımköy'de 1097, Gümüşyaka'da 860 ve Tuzla'da 500 ha'lık

alana ihtiyaç duyulduğu belirtilmiştir. Bunun yanı sıra, planda İstanbul'da sanayinin sektörler içerisindeki payının % 20'lere düşürülmesi ve bunun için sanayi talebinin Batıda Çorlu'ya, Doğuda Gebze'ye kaydırılması hedeflenmiştir (Karakuyu, 2010).



Şekil 3. 13 İstanbul'un limanları ve lojistik merkezleri. (Karakuyu, 2010)

Mekânsal öngörülerde; toplam ihtiyaç duyulan alan büyüklükleri, şehirlere, üretim merkezlerine, limanlara ve havalimanına yakınlık ve ulaşım olanakları, mevcut raylı sistem bağlantıları ve yapılabilirliği gibi kriterler göz önünde bulundurulmuştur. Bu bağlamda İstanbul'un en önemli lojistik merkezleri Haydarpaşa limanı çevresinde Kadıköy, Samandıra ve Ümraniye'de, Pendik limanı çevresinde Tuzla'da ve Ambarlı Limanı çevresinde Hadımköy'de konuşlanmıştır (Karakuyu, 2010).



Şekil 3. 14 İstanbul Metropol Bütünü Lojistik Bölge Büyüklükleri (Karakuyu, 2010).

İstanbul'un plânlanmasında öncelikle yakalar arası dengelenme stratejisi doğrultusunda çok merkezli yapılanmaya gidilirken, metropoliten düzeyde desantralizasyon

hedeflenmektedir. Mekânsal dengelenmenin metropoliten düzeyde gerçekleştirilmesi için geliştirilen ve raylı sisteme ağırlık verilen ulaşım altyapısı İstanbul'un kanat noktalarındaki Hadımköy, Silivri ve Tuzla gibi lojistik merkezlere taşınması planlanmaktadır. Lojistik merkezlerin, üretim ve iş merkezleri ile buluşturulduğu odaklardan Tekirdağ ve Kırklareli üzerinden batıda Avrupa'ya ve Kocaeli, Adapazarı ve Düzce üzerinden doğuda Anadolu'ya açılımlar, anakent düzeyinde geliştirilen ulaşım eksenlerinin uzantılarını oluşturmaktadır. Kanatlardaki odak noktalarının havalimanı ve liman bağlantıları ile diğer merkezlere açılımları sağlanırken, Marmara'yı içdeniz olarak kullanmak suretiyle anakentin kanat odaklarından Bandırma ile Yalova ve Mudanya'ya kurulacak merkezlerin ise bölgesel düzeyde desantralizasyona destek olması planlanmaktadır. Böylelikle; metropoliten düzeydeki desantralizasyonun bir ileri adımı olarak bir üst ölçekte ve bölgesel düzeyde desantralizasyona yönelinerek, bölgesel düzeyde de çok merkezli ve dengeli mekânsal gelişme stratejisi çerçevesinde daha etkin adımlar atılacaktır. Avrupa yakasında Gümüşyaka ve Hadımköy'de, Anadolu yakasında ise Orhanlı'da *Lojistik Bölgeler* önerilmektedir. Ayrıca, Erenköy ve Halkalı Gümrük Alanları'nın Lojistik Bölge içerisine taşınması da planlanmaktadır (Karakuyu, 2010).



Şekil 3. 15 Hadımköy'ün İstanbul içerisindeki konumu (Karakuyu, 2010)

Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği ve İstanbul Ticaret Odası tarafından geliştirilen *lojistik köyler projesi* uygulamaya konulursa lojistik sektörünün bundan çok olumlu bir şekilde etkilenmesi ve büyük bir ciro artışının meydana gelmesi beklenmektedir. Bu projelerle Türkiye'nin en hızlı büyüyen sektörleri arasında başı çeken lojistik, 10 milyar doları bulan hacmiyle yeni bir açılımın içerisine girmiştir. Bu projeyle lojistik sektörün belirli alanlarda toplanması ve rekabet ve altyapı avantajı sağlanması hedeflenmektedir. Bu bağlamda Hadımköy ve Tuzla-Tepeören'de iki lojistik köyün kurulması plânlanmaktadır (Karakuyu, 2010).

Lojistik firmalar, 1990'lı yılların sonlarından itibaren Hadımköy'de konuşlanmaya başlamışlarıdır. Bu firmaların bölgede yoğunlaşmasının nedenleri arasında öncelikle karar vericilerin yönlendirmeleri ve izinlerinin yanı sıra, ulaşım olanakları, geniş boş arazilerin olması, kira ve arazi fiyatlarının uygun olması ve bütün bunların yanında Ambarlı Limanı'na olan yakınlığı yer almaktadır. İstanbul İl Bütünü Çevre Düzeni Planı Raporu'nda, metropolitan alan bütününde dağınık olarak bulunan lojistik faaliyetlerin bir araya toplanması amacıyla lojistik bölgelerin belirlenmesi kararı doğrultusunda Hadımköy'de 1097 ha'lık bir alan bu sektöre ayrılmıştır. Lojistik faaliyetlerin yapılacağı bu alana da *Hadımköy Lojistik Bölgesi Özel Proje Alanı* ismi verilmiştir. Bu sınırlar içerisinde kalan Ömerli ve Deliklikaya yerleşim alanlarında, düzenlenecek toplulaştırma paket projeleri ile lojistik bölgenin merkez fonksiyonlarının yer alması öngörülmekte ve Eşkinoz Deresi vadisinin ise geniş tutularak yeşil, hizmet ve donatı alanı olarak değerlendirilmesi planlanmaktadır. Mevcut durumda metropol bütününde dağınık olarak bulunan gümrükler, depolar, antrepolar, konteyner depoları, haller, nakliye ambarları, kargo aktarma tesisleri, TIR ve diğer kamyon parkları, raylı sistem yük taşımacılığı güzergâh, depolama alanları vb. lojistik yük odakları ile lojistik hizmet birimlerinin; plan döneminde Hadımköy'de önerilen lojistik merkezde organize bir şekilde yer alması, zaman ve verimlilik bakımından çok önemli kazançlar sağlanması planlanmaktadır (Karakuyu, 2010).

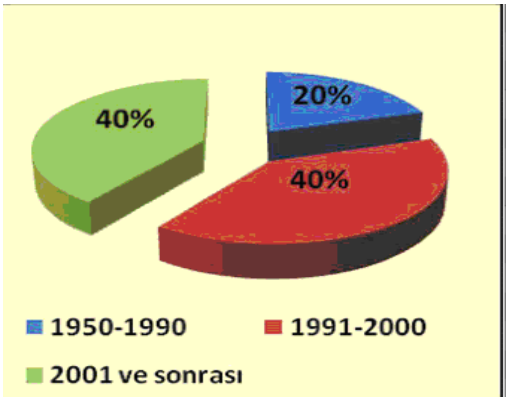
Hadımköy Lojistik Bölgesi, Büyükçekmece, Küçükçekmece ve Sazlıdere havzaları içerisinde mevcut plânlarda sanayi alanı olarak ayrılmış ancak yapılaşmamış 1097 ha'lık alan üzerinde konumlandırılmıştır. Plânda ayrıca Hadımköy Lojistik Bölgesi ile Ambarlı Limanı'na raylı sistemlerle bağlanmasından da bahsedilmektedir. Ayrıca Ambarlı Limanı ve Hadımköy Lojistik Bölgesi arasındaki raylı sistem bağlantısının Ispartakule'de Marmaray ile bütünleşmesinin sağlanması ve bu doğrultuda Ispartakule'nin yük transfer merkezi olarak düzenlenmesi düşünülmektedir. Kısa ve orta vadede İstanbul'da, Avrupa yakasının tek limanı olarak işlev verecek Ambarlı Limanı, plan döneminde kısıtlı da olsa geliştirilmesi önerilmiş ve Hadımköy'deki lojistik merkez ile olan ulaşım bağlantıları güçlendirilmiştir. Bu plana göre de Hadımköy, lojistik bölge olmasının yanı sıra aynı zamanda kuzey kesimi sanayi bölgesi ve mesken alanı olarak planlanmıştır (Karakuyu, 2010).

Ulaşım bakımından stratejik bir konumda bulunan çalışma alanı, deniz, hava, karayolu ve demiryolu ulaşımlarının tümünün lojistik hizmet sunabileceği ender merkezlerden birisidir. E–5 ve TEM yolları, Atatürk Havalimanı, Kumport ve Armaport limanları, Sirkeci-Avrupa demiryolu hattı, Kıraç-Hadımköy, İkitelli ve Çorlu sanayi bölgeleri ve Trakya Serbest Bölgesi gibi merkezlere yakınlığından dolayı Hadımköy birçok lojistik firmasının geliştiği bir yer

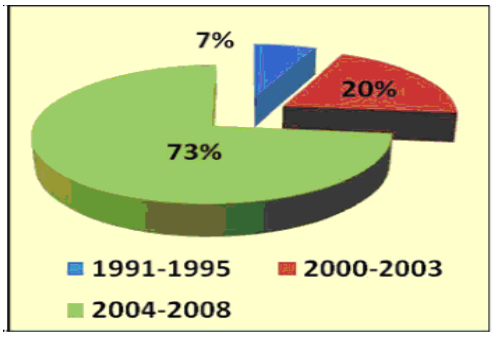
olmuştur. Ayrıca Marmaray Projesi'nin bölgeye yeni bir hareketlilik ve yoğunluk getirmesi beklenmektedir. Bunun yanında Marmaray'ın rahatlatacağı ulaşımın bölgede yatırımları artırması beklenmektedir. Barsan, Ekol, Ulusoy, Horoz gibi büyük çaplı lojistik firmaların tesisleri burada özellikle konumlandırılmıştır ve ayrıca Betatrans Uluslararası Taşımacılık, Çarıksız Global Lojistik, Hakan Nakliyat - İlaç Kargo Depolama ve Transalkım Uluslar arası Nakliyat gibi firmaların yönetim merkezleri de Hadımköy'de bulunmaktadır (Karakuyu, 2010).

Lojistik ve taşımacılık hizmet sunucularının merkez, depo, antrepo tesislerinin yoğunlukla bulunduğu Hadımköy'de lojistik faaliyetlerin artarak devam edeceğini gösteren gelişmelere ek olarak, yeni sanayi üretim tesisleri ile revize yatırımlar sürmektedir. Yine Hadımköy, İstanbul emlak piyasasının en hareketli ve arsaların sürekli prim yaptığı merkezlerden biri durumundadır (Karakuyu, 2010).

İlk lojistik tesislerin 1990'lı yıllarda kurulmaya başlandığı Hadımköy'de İstanbul'daki sanayinin desentralizasyonunun yanı sıra şehir içerisinde uygun geniş arazilerin bulunmaması ve serbest bölgelerdeki ticaretin de İstanbul dışına çıkarılmasının önemli bir yeri vardır. Buna göre İstanbul Atatürk Havalimanı (AHL) Serbest Bölgesi ile İstanbul Trakya Serbest Bölgesi önemli ticaret merkezleri olmayı sürdürmekle beraber İstanbul AHL'nin ticaret hacminde düşüş görülürken İstanbul Trakya Serbest Bölgesi'ninin ticaret hacminde artış görülmüştür. Ulaştırma Bakanlığı, Bayındırlık Bakanlığı, Gümrük Müsteşarlığı, Dış Ticaret Müsteşarlığı ve İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin bölgeye yönelik orta ve uzun dönem planlarında lojistik altyapı ve hizmetlerine yönelik yoğun çalışmaları bulunmaktadır. Bu bağlamda, Atatürk Havalimanı'nın yükünün Sabiha Gökçen'le paylaştırılması sağlanırken, Ulaştırma Bakanlığı'nın hava kargo taşımacılığını Çorlu Havalimanı'na kaydırması planlamaları devam etmektedir. Bu durumda da Hadımköy bir lojistik merkezi olmayı sürdürecek ve havalimanından alınan ürünler İstanbul'a ve bütün yurda dağılmadan önce bu alandaki antrepo ve depolarda depolanacaktır. Diğer taraftan, Haydarpaşa Limanı'nın Ambarlı'ya kaydırılması, Gümüşkaya'da yeni bir liman inşası, Marmara Bölgesi yüktaşımacılığında deniz moduna ağırlık verilmesi projeleri hızla devam etmektedir (Karakuyu, 2010).

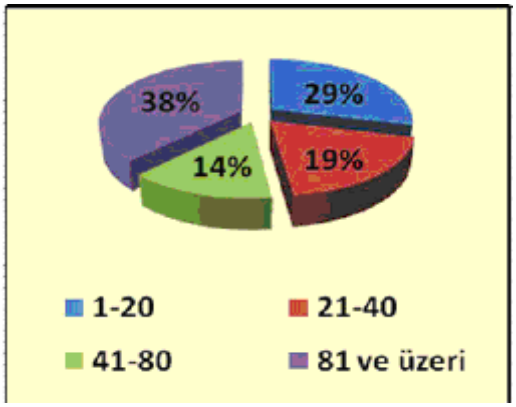


Şekil 3. 16 Hadımköy'deki lojistik firmaların kuruluş yıllarına göre dağılımı (Karakuyu, 2010)

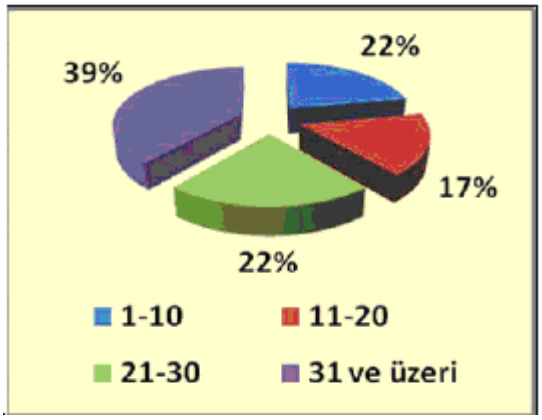


Şekil 3. 17 Lojistik firmaların Hadımköy'e taşınma tarihleri (Karakuyu, 2010)

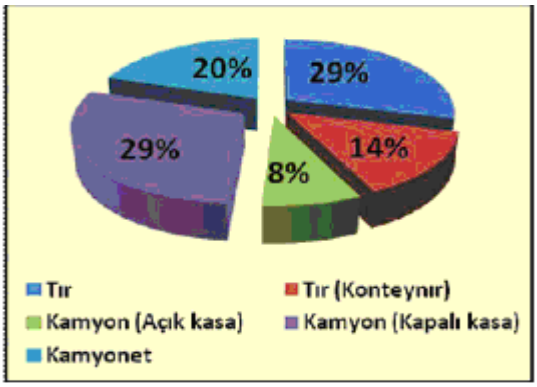
Hadımköy'de konuşlanan lojistik firmalarının % 29'unda 20 kişiden daha az, % 19'unda 21 ile 40, % 14'ünde 41 ile 80 arasında ve % 38'inde 80 kişiden daha fazla kadrolu (TIR ve kamyon şoförleri hariç) çalışan bulunmaktadır. Buradaki lojistik firmalarındaki araç sayılarının dağılımına bakıldığında % 22'sinde 10'dan daha az, % 17'sinde 11 ile 20 arasında, % 22'sinde 21–30 arasında ve % 39'unda 31 ve üzerinde araç bulunduğu tespit edilmiştir. Buna göre Hadımköy'deki lojistik firmalarının genel itibariyle çalışan sayısı ve araç sahipliklerine göre büyük firmalar olduğu görülmektedir. Hadımköy'deki lojistik firmaların sahip olduğu araçların tiplere göre dağılımına bakıldığında % 43'ünün TIR (% 29 kapalı kasa TIR ve % 14 konteyner taşıyabilen TIR olmak üzere), % 37'sinin kamyon (% 29'u kapalı kasa kamyon ve % 8'i açık kasa kamyon olmak üzere) ve % 20'sinin kamyonet olduğu görülmektedir. Bu rakamlara göre bölgenin önemli oranda tır ve kamyon taşımacılığına yönelik olduğu görülmektedir. Bu firmaların % 35'i şehirlerarası taşımacılık yaparken % 33'ü şehir içi taşımacılık ve % 32'si uluslar arası taşımacılık yapmaktadır (Karakuyu, 2010).



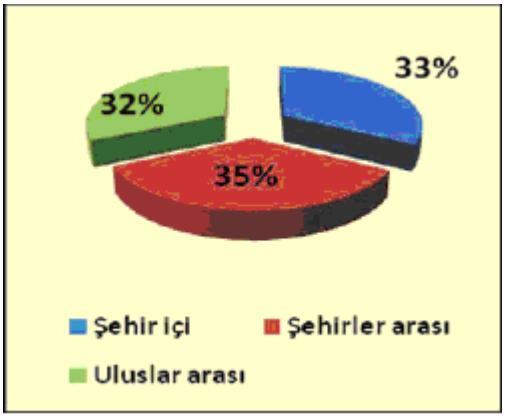
Şekil 3. 18 Hadımköy'deki lojistik firmalarında çalışanların sayılarına göre dağılımı (Karakuyu, 2010)



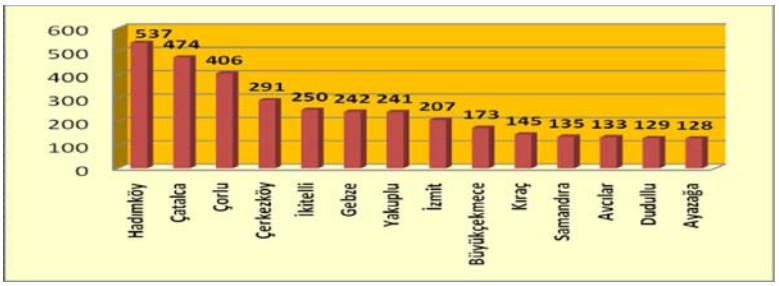
Şekil 3. 19 Hadımköy'deki lojistik firmalarındaki araç sayılarının dağılımı (Karakuyu, 2010)



Şekil 3. 20 Hadımköy'deki firmaların sahip olduğu araç tipleri (Karakuyu, 2010)

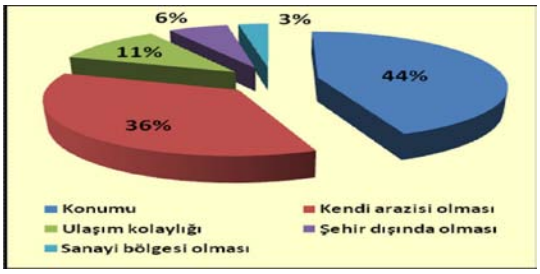


Şekil 3. 21 Hadımköy'deki firmaların taşımacılık yaptığı alanlar (Karakuyu, 2010)



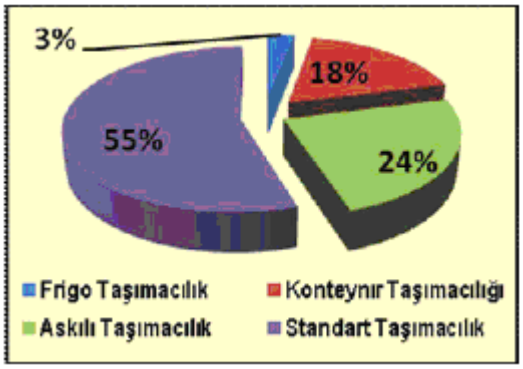
Şekil 3. 22 Ambarlı Limanı'na gelen-giden yüklerin çeşitli merkezlere göre dağılımı (Karakuyu, 2010)

Lojistik firmalarının lokasyon olarak Hadımköy'ü tercih etme nedenleri sorulduğunda % 44'ü konumu, % 36'sı kendi arazisi olması, % 11'i ulaşım kolaylığı, % 6'sı şehir dışında olması ve % 3'ü de sanayi bölgesi olduğu için burayı tercih ettiklerini söylemişlerdir. Firmaların kuruluş yeri seçiminde benimsedikleri en önemli kıstaslardan biri operasyon maliyetlerinin en aza indirmektir. Ulaşım maliyetleri, işçi, kamu hizmeti ve genel giderleri de kapsayan operasyon maliyeti, tesisin yerinin seçilirken ilk olarak arsa, bina ve donanım maliyetlerinin dahil olduğu sabit maliyet önem taşımaktadır. Bu nedenle de lojistik firmaların sabit maliyeti minimuma indirebilmek için arsa ve bina maliyetlerinin düşük olduğu Hadımköy'de konuşlandıkları görülmektedir. Ayrıca ulaştırma olanakları ve erişilebilirlik lojistik firmalarının yer seçiminde önem verdikleri diğer iki önemli etkeni oluşturmaktadırlar. Bu bağlamda ulaştırma maliyetleri, zaman ve erişebilirlik bakımından konumundan dolayı çok uygun bir yerde bulunan Hadımköy firmalar tarafından en önemli tercih nedeni olarak seçilmiştir (Karakuyu, 2010).

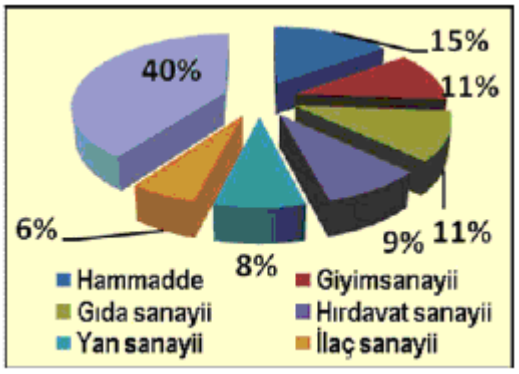


Şekil 3. 23 Firmaların Hadımköy'ü tercih etme nedenleri (Karakuyu, 2010)

Hadımköy'deki bu firmaların % 55'i standart taşımacılık yaparken % 24'ü askılı taşımacılık, % 18'i konteyner ve % 3'ü frigo taşımacılığı yapmaktadır. Hadımköy'deki firmaların % 15'i hammadde taşırken % 11'eri giyim ve gıda sanayine, % 9'u hırdavat sanayine, % 8'i yan sanayiye, % 6'sı ilaç sanayine ve % 40'ı diğer sektörlere hizmet vermektedir (Karakuyu, 2010).



Şekil 3. 24 Hadımköy'deki firmaların taşıma şekli (Karakuyu, 2010)



Şekil 3. 25 Hadımköy'deki firmaların hizmet verdiği sektörlerin dağılımı (Karakuyu, 2010)

Hadımköy'deki lojistik firmalara yapılan anket sonucunda bu firmaların en önemli sorunun % 16'lık oranlarla altyapı ve ulaşım imkânlarının yetersizliği olduğu anlaşılırken bunu % 8 ile çevre kirliği ve % 4 ile güvenlik sorunu takip etmektedir. Bütün bunların dışında buradaki lojistik firmaların asıl sorunlarının buraya yönelik olmayan benzin fiyatları,

sigorta primleri ve rekabet gibi genel sorunlar olduğu ve bu sorunların % 56 gibi çok ciddi bir orana sahip olduğu tespit edilmiştir (Karakuyu, 2010).



Şekil 3. 26 Lojistik firmaların sorunları (Karakuyu, 2010)

İstanbul için planlanan 3 lojistik bölgeden biri olan Hadımköy'deki lojistik tesislerin bölgede yer almaya başlaması 1990'lı yılların sonlarında başlamış ve asıl gelişimini 2004 yılından sonra yapmıştır. Hadımköy'e taşınan lojistik tesislerin % 73'ü 2004-2008 yılları arasında taşınmıştır ve bu rakamın bundan sonra daha da artması beklenmektedir. 2008 yılındaki Hadımköy-Yassıören yolunun çift şerit olarak açılması ve 2009 yılındaki Hadımköy-Yassıören yolunun otobanla bağlantısının tamamlanmasından sonra bu gelişimin daha da hızlanması beklenmektedir. Hadımköy'deki lojistik şirketlerin % 62'si 20'den fazla araca sahiptir ve bunların da büyük bir çoğunluğunu tırlar oluşturmaktadır. Ayrıca buradaki şirketlerin % 32'sinin uluslararası, % 35'inin şehirlerarası ve sadece % 33'ünün şehir içi taşımacılık yaptığı görülmektedir. Bu da Hadımköy Lojistik Bölgesi'nin genel itibariyle ulusal ve uluslararası ticarete yönelik bir lojistik bölge olduğunu göstermektedir (Karakuyu, 2010).

3.3.2.2 İzmit Köseköy Lojistik Merkezi

Bu merkez, lojistik sektörüne daha etkin ve modern bir hizmet sunulması amacıyla İzmit ve çevresinde özellikle gelişen otomobil sektörü ve buna bağlı olarak yan sanayilere hitap edecektir. Ayrıca diğer taşıma modları ile entegre olarak Marmara hinterlandına cevap verebilecek özellikte yapılacak olan merkez, ithalat ve ihracat taşımaları için kurulacaktır. İzmit Lojistik Merkezi ile Türkiye lojistik sektörüne 1,5 milyon ton taşıma kapasitesi sağlanacak ve 765 bin metrekare lojistik alan kazandırılacaktır (Doğaner, 2010).



Şekil 3. 27 İzmit Köseköy Lojistik Merkez Alanı (Anonim, 2009)

İlk etapta 151.000 m2 lik sahanın kamulaştırma çalışmaları tamamlanmıştır. 500.000 m2 lik yeni genişleme alanının kamulaştırılması için çalışmalar sürdürülmektedir. Tevsiat planı ve projesi hazırlanmıştır. Birinci etap yapım işlerine devam edilmektedir. Köseköy Lojistik Merkezinin faaliyete geçmesi ile mevcut durumda yaklaşık 600.000 ton/yıl olan taşıma miktarı 1.500.000 ton/yıla çıkacaktır. Lojistik merkezden, otomobil, otomotiv yedek parçası, mdf, sunta, petrol ürünleri, alçıtaşı, konteyner, klinker, demir, selüloz, emaye hammaddesi, su, borasit, çelik saç, odun, tutkal taşıması yapılacaktır (Anonim, 2009).

3.3.2.3 Samsun Gelemen Lojistik Merkezi

Yüklerin demiryolu bağlantısı ile direkt olarak taşınması, aynı zamanda ithalat ve ihracat taşımalarına da katkıda bulunmak üzere Samsun ve çevresinde gelişen sanayiye hitap edebilecek şekilde kuruluyor. Samsun Lojistik Merkezi'nin 1'nci etabı 2007 yılında hizmete açıldı. Bununla Türkiye lojistik sektörüne 1,1 milyon ton taşıma kapasitesi sağlanacak, 256 bin metrekare lojistik alan kazandırılacak (Doğaner, 2010).



Şekil 3. 28 Gelemen(Samsun) Lojistik Merkez Alanı (Anonim, 2009)

Türkiye'nin ilk "Lojistik Merkezi" Gelemen (Samsun)'de inşa edilerek, 06.07.2007 tarihinde işletmeye açılmıştır. Lojistik merkezin 2. etap yapım ihale çalışmaları sürdürülmektedir. Gelemen Lojistik Merkez projesiyle yılda 500.000 ton olan taşıma miktarı

1.100.000 tona çıkacaktır. Lojistik merkezden demir, hurda, rulo saç, bakır, klinker, konteyner, çimento, kömür, kereste, buğday, gıda maddesi, un, gübre taşıması yapılacaktır (Anonim, 2009).

3.3.2.4 Eskişehir Hasanbey Lojistik Merkezi

Eskişehir Organize Sanayi Bölgesi'ndeki yüklerin demiryolu bağlantısı ile direkt olarak taşınması, ithalat ve ihracat taşımalarına da katkıda bulunması amacıyla kurulacaktır. Eskişehir ve çevresinde gelişen sanayiye hitap edecek olan Eskişehir Lojistik Merkezi ile 1,4 milyon ton taşıma kapasitesi sağlanacaktır. Söz konusu merkez ile 769 bin metrekare lojistik alan kazanılacaktır (Doğaner, 2010).



Şekil 3. 29 Hasanbey Lojistik Merkez Alanı (Anonim, 2009)

Kamulaştırma işleri tamamlanmıştır. Alt yapı ve binalara ait uygulama projesi hazırlanmıştır. Altyapı inşaat çalışmaları sürdürülmektedir. Hasanbey Lojistik Merkezinin faaliyete geçmesi ile mevcut durumda yaklaşık 215.000 ton/yıl olan taşıma miktarı 566.000 ton/yıla çıkacaktır. Lojistik merkezden fayans, feldispat, demir, seramik, inşaat malzemeleri, buzdolabı, konteyner, manyezit, gıda maddesi, su, kömür taşıması yapılacaktır (Anonim, 2009).

3.3.2.5 Kayseri Boğazköprü Lojistik Merkezi

Bölgenin ticaretine katkı sağlanması amacıyla Boğazköprü ve Kayseri hinterlandında gelişen sanayileşmeye hitap edecek şekilde kurulacaktır. Bunun için gerek batı-doğu gerekse kuzey-güney arterinde önemli bir kavşak noktası olan Boğazköprü'de çalışmalara başlanmıştır. Lojistik sektörüne 1,8 milyon ton taşıma kapasitesi sağlayacak olan Kayseri Lojistik Merkezi ile 511 bin metrekare lojistik alan kazanılacaktır (Doğaner, 2010).



Şekil 3. 30 Kayseri Boğazköprü Lojistik Merkez Alanı (Anonim, 2009)

111.000 m2 lik saha ile ilgili olarak kamulaştırma çalışmaları tamamlanmak üzeredir. Diğer alanların kamulaştırma çalışmaları devam etmektedir Alt yapı ve binalara ait uygulama projesi hazırlanmıştır. Rampa ve yolu yapımı ile altyapı ihalesine çıkılmıştır. Boğaz köprü Lojistik Merkezinin faaliyete geçmesi ile mevcut durumda yaklaşık 717.000 ton/yıl olan taşıma miktarı 1.782.000 ton/yıla çıkacaktır. Lojistik merkezden demir, boru, yem, konteyner, saç levha, seramik, kömür, pamuk, çinko, mobilya, kablo, oto lastik, askeri yükler, soba taşıması yapılacaktır (Anonim, 2009).

3.3.2.6 Mersin Yenice Lojistik Merkezi

Lojistik merkezden konteyner, araç, makine yedek parçası, tarım aletleri, demir, çelik, boru, gıda maddesi, pamuk, seramik, kimyasal madde, çimento, askeri yükler, ambalaj malzemesi taşıması yapılacak. Limana mesafesi 13 km olacak. Bölgenin D-400 karayoluna mesafesi 1,5 km, demiryolu bağlantısına olan mesafesi ise 2,2 km. Lojistik sektörüne 896 bin ton taşıma kapasitesi sağlayacak olan Mersin Lojistik Merkezi ile 640 bin metrekare lojistik alan kazanılacak (Doğaner, 2010).



Şekil 3. 31 Mersin Yenice Lojistik Merkez Alanı (Anonim, 2009)

Projeler tamamlanmış olup kamulaştırma işlemleri sürdürülmektedir. Yenice Lojistik Merkezinin faaliyete geçmesi ile mevcut durumda yaklaşık 418.000 ton/yıl olan taşıma miktarı 896.000 ton/yıla çıkacaktır. Lojistik merkezden konteyner, araç, makine yedek parçası, tarım aletleri, demir, çelik, boru, gıda maddesi, pamuk, seramik, kimyasal madde, çimento, askeri yükler, ambalaj malzemesi taşıması yapılacaktır (Anonim, 2009).

1) Bölgesel Hedefler

- Ülkemizin Doğu'su ve Batı'sı, Kuzey'i ile Güney' arasında lojistik merkez oluşturulması
- Doğu Akdeniz bölgesinin iç ve dış ticaretine destek
- Bölge sanayicisine, Tarımsal üreticisine ve tüccarına destek
- Anadolu'ya giden ve Anadolu'dan gelen ürünlere lojistik merkez yaratılması
- Intermodal taşımacılığın desteklenmesi (Yıldıztekin, 2010)

2) Yerel Hedefler

- Yerel ticaret ve üretim merkezleri ile lojistik tesislerin bağlantısının sağlanması
- Kentsel lojistiğin düzenlenmesi
- Lojistiğin çevreye yapacağı olumsuz etkilerin azaltılması
- Lojistiğin bölge ekonomisine katkısı
- Mersin limanına intermodal hub özelliği kazandırılması
- Lojistik Köy (Organize Lojistik Bölgesi)
- Lojistik kavramının yerleştirilmesi, eğitimin verilmesi (Yıldıztekin, 2010)

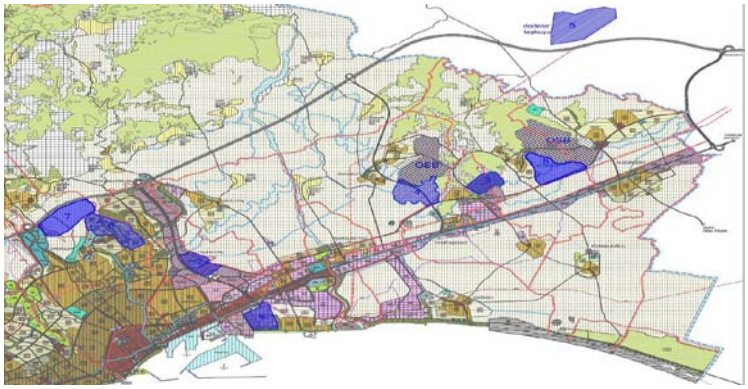
3) Master Plan

- Lojistik Köy Lokasyon Alternatifleri ve Ekonomik Analizleri
- Orta ve Kısa Vadede Liman Gelişim Stratejileri
- Bölgesel Lojistik Pilot Projesi
- Lojistik Eğitim Programı
- Lojistik Danışma ve Geliştirme Merkezi)
- Lojistik Konseyi ve Dergisi
- Lojistik Fuarı ve Kongresi

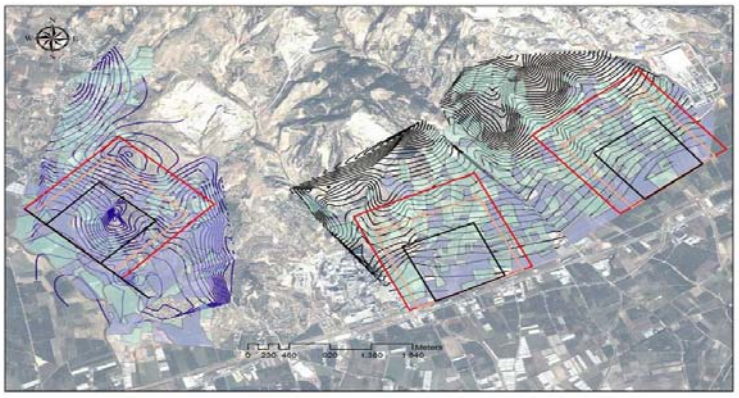
(Yıldıztekin, 2010)

4) Lojistik Köy Lokasyon Analizi

- 8 farklı bölge önerildi
- Bu alanlar haritalar üzerinde işlendi
- Lokasyonları GPS (küresel konumlandırma sistemi) kullanılarak belirlendi
- Alanların konumu
- Alanların büyüklüğü,
- Genişleme olanağı,
- Plan durumu,
- Ulaşım olanakları (karayolu, demiryolu),
- Mülkiyet durumu,
- Arazi yapısı ve Bitki örtüsü
- Arazi fiyatları gibi unsurları incelendi (Yıldıztekin, 2010).



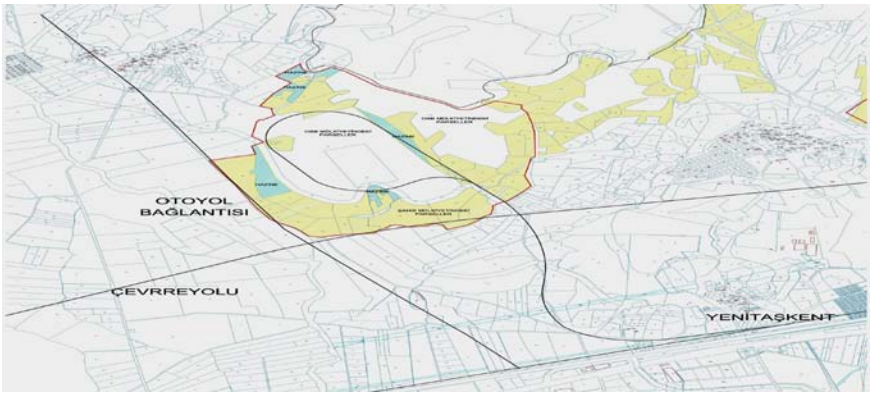
Şekil 3. 32 Lojistik köy alternatif alanları (Yıldıztekin, 2010)



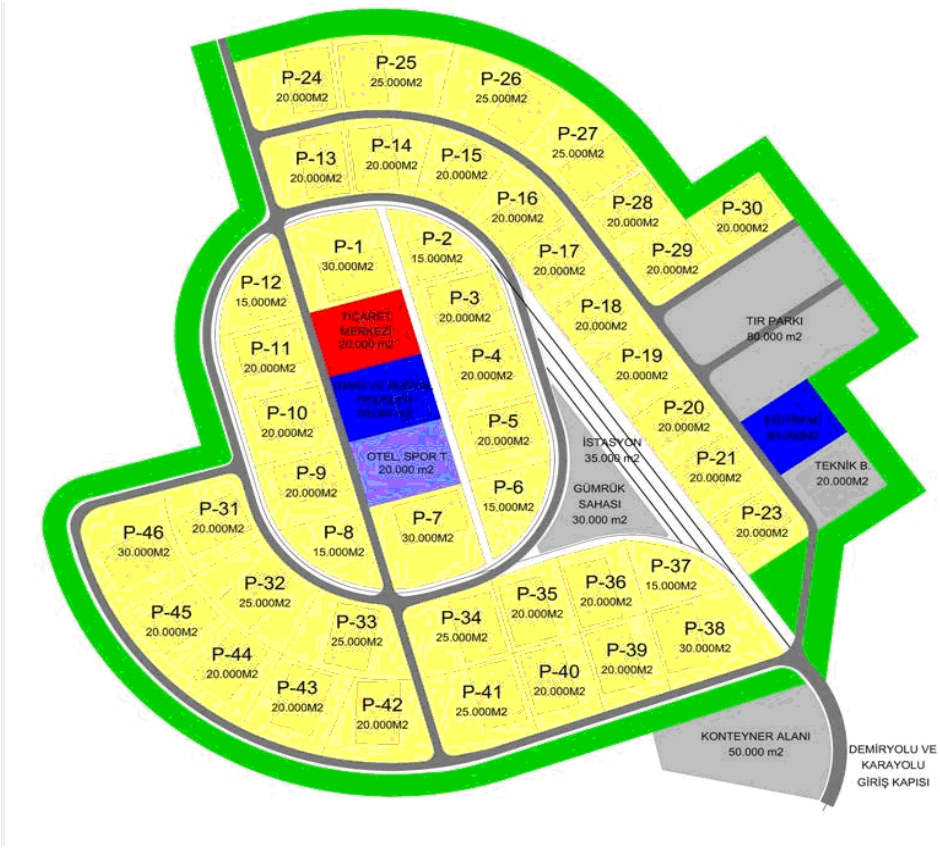
Şekil 3. 33 Arazinin Topografik Durumu (Yıldıztekin, 2010)

5) Öngörülen Bölgenin Özellikleri

- Limana mesafesi 13km. olduğundan kısa mesafe taşıma sınırı (15km) içindedir.
- Bölgenin D-400 karayoluna mesafesi 1.5km. dir.
- 1/100.000 ve 1/25.000 ölçekli Çevre Düzeni Planlarında öngörülen otoyol bağlantısı bölgenin batı sınırından, 2. Çevre Yolu ise bölgenin güney sınırından geçmektedir.
- Bölge demiryolu ulaşımına uygun dur. Demiryolu bağlantısına 2.2 km mesafede dir.
- Bölgede arazi eğimi yol ve yapılaşma için çok uygundur (Yıldıztekin, 2010)



Şekil 3. 34 Lojistik Merkezi; Otoban ve Demiryolu (Yıldıztekin, 2010)



Şekil 3. 35 Mersin lojistik ihtisas OSB yerleşim planı (Yıldıztekin, 2010)

6) Lojistik Köy İşletme Modeli

- Lojistik İhtisas Organize Sanayi Bölgesi
- Mevcut Organize Sanayi Bölgesi yanı
- Başlangıç olarak 1.800 dönüm
- 4.000 dönüme kadar büyüme potansiyeli

- Mersin Tarsus OSB projesi yanı
- Devlet Demir Yolları Intermodal Terminal
- 20.000 m^2 ortalama parsel ölçüsü
- 5.000 – 10.000 m^2 projeye uygun depolar
- Depolarda arkadan demiryolu önden karayolu araç bağlantısı
- Arazi satışı sonrası özel şirketlerin tesis inşaatlarını yapması
- Yap işlet devret modeli ile kiralama
- Genel amaçlı depolar
- Ortak kullanım tesisleri
- Mersin Limanı ve Yenice Demiryolu Hatları
- Dışarıya dönük hizmet veren üniteler
    - Demiryolu yük transfer istasyonu
    - Kapalı gümrüksüz depolar
    - Kapalı Gümrüklü depolar (Antrepolar)
    - Soğuk hava depoları
    - Tehlikeli madde depoları
    - Demiryolu yük aktarma deposu
    - Sebze meyve hali
    - Kargo aktarma merkezleri
    - Konteyner stok ve doldurma alanı
    - Kamyon ve TIR park alanları
- İçeriye Dönük Hizmet veren Üniteler
    - Binek araç park alanları

- Lojistik şirket ofisleri, Banka şubeleri
- Teknik alt yapı ve Atık su arıtma tesisi
- Yağmur suyu toplama depoları
- Çöp değerlendirme merkezi
- Satış mağazaları
- Giriş ve çıkış kapıları
- Tamir bakım atölyeleri
- Konaklama tesisleri
- Gümrük binası, Jandarma binası
- Sağlık birimi, Mescit, PTT, İtfaiye
- Akaryakıt istasyonu

(Yıldıztekin, 2010)

7) Müteşebbis Heyetin Kurulması:

1-Mersin Valiliği, İl Özel İdaresi,
2-Mersin Büyükşehir Belediye Başkanlığı,
3-Mersin Ticaret ve Sanayi Odası,
4-Mersin Deniz Ticaret Odası,
5-Mersin Serbest Bölge Müdürlüğü
6- Mersin Tarsus Organize Sanayi Bölgesi

Bu kurumların yanında uygun görülmesi halinde ve TCDD Genel Müdürlüğü'nün de katılması önerilmiştir (Yıldıztekin, 2010).

8) Mersin Lojistik Merkez Çalışmalarının Mevcut Durumu:

- Parseller belirlenmiştir
- Tesis planları hazırlanmıştır
- Demiryolu, Otoyol ve Şehir bağlantıları görüşülmektedir
- Geçici gümrükleme alanı izni alınacaktır
- Arazi satışı başlamıştır
- Öncelikle Mersin, sonra Bölge, Ulusal ve Uluslar arası bazda hizmet verecektir. (Yıldıztekin, 2010).

9) Satış Süreci

- Ön talep toplanmıştır.
- Sözleşmeler, Parsel Taahhüt Bildirimi, Arsa Tahsis Sözleşmesi hazırlanmıştır
- Bilim Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı Başvurusu yapılmıştır
- Arazi satışı 48 ay vadelidir
- 6 ay içinde parsel tahsisi yapılacaktır
- 12 ay içinde Yapı Ruhsatı alınacaktır
- 24 ay içinde İşyeri Açma Ruhsatı verilecektir (Yıldıztekin, 2010).

10) Neden Mersin?

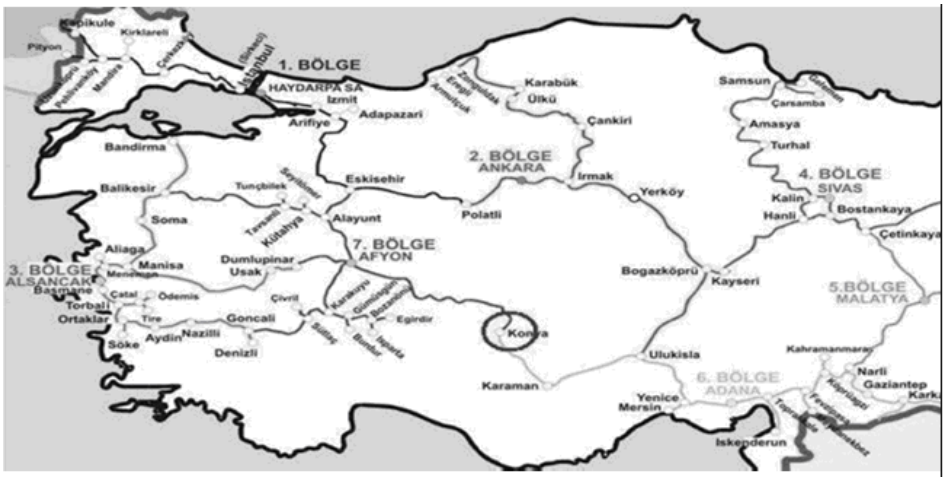
Ulusal kalkınma plan ve programlarında Mersin'in Türkiye ve Doğu Akdeniz'in lojistik merkezi olması hedeflenmektedir. Türkiye'de kurulan ilk ve kendi rıhtımlarına sahip tek serbest bölge; Mersin Serbest Bölgesidir. AB Ulaştırma Ağı genişleme planında Deniz Otobanları Projesi'ne Türkiye'den sadece Mersin ve Samsun Limanları kabul edilmiştir. Toplam rıhtım uzunluğu, liman alanı, maksimum derinlik, işçi sayısı, gemi kabul kapasitesi, konteyner stoklama kapasitesi alanlarında Türkiye'nin en büyük limanı konumunda olan Mersin Limanı; 2007 Temmuz ayı konteyner elleçleme miktarıyla İzmir Limanı'nı geride bırakmıştır.

Bölgesel akaryakıt dağıtımında Mersin (Kazanlı-Karaduvar) merkez konumundadır. Mersin'e

deniz yolu ile gelen transit yükler demir yolu ile Ortadoğu ülkeleri ve Orta Asya Türk Cumhuriyetleri'ne taşınmaktadır. Temeli atılan Kars-Tiflis-Bakü Demiryolu Hattı'nın Akdeniz'e açılan en önemli ayağını Mersin Limanı oluşturacaktır. 1991'de kurulan Europlatforms Avrupa çapında 1200'den fazla nakliye ve lojistik şirketinin faaliyet gösterdiği lojistik köyleri kuran ve yöneten 60 civarında şirketin üyeleri arasında olduğu bir dernektir. Amacı: Avrupa'da lojistik köy (merkez) kavramının geliştirilmesi ve yaygınlaştırılmasıdır. Akdeniz'de ve Avrupa'da lojistik köylerin kurulması amaçlı projeler geliştirmektedir. Türkiye de bu platformda yer alabilir (Coşkun, 2011).

3.3.2.7 Konya Kayacık Lojistik Merkezi

TCDD verilerine göre, Konya Lojistik Köyü'nün faaliyete geçmesi ile Konya için mevcut durumda yaklaşık 634.000 ton/yıl olan taşıma miktarının, 1.679.000 ton/yıla çıkması hedeflenmektedir. Konya Lojistik Köyünden Konya sanayisi ve tarımı için önemli mamul ve ürünler olan; kömür, çimento, mermer, gıda maddesi, un, yem, saman, gübre, şeker, tarım makineleri, tarım ürünleri, konteyner ve askeri eşya taşıması yapılması planlanmaktadır. Bu ürünlerin ulusal ve uluslar arası pazarlarda fiyat, hız ve kalite konusunda rekabet edebilme söz konusu lojistik ile mümkün olabilecektir (Ceran, 2011).



Şekil 3. 36 Konya'nın limanlara ve yurtiçine demiryolu bağlantıları (Ceran, 2011)

Konya Lojistik Köyü'nün kurulması için TCDD Pınarbaşı istasyonu yakınlarında, Konya Hava Alanı, Konya Organize Sanayi Bölgesi ve diğer özel sanayi bölgelerine yakın ve oldukça uygun bir arazi mevcuttur. Ayrıca Konya Organize Sanayi Bölgesi ve diğer organize sanayi bölgeleri ve sanayilerine yakın bölgeye kurulacak olan lojistik köyün aktif bir şekilde kullanımını sağlamak, işletmeleri lojistik köyü kullanmaya teşvik etmek ve Konya Organize Sanayi bölgesinde üretilen başta ağır sanayi ürünleri olmak üzere diğer ürünlerin taşınmasını

kolaylaştırmak için lojistik köy ile Konya Organize Sanayi Bölgesi'nin optimum kullanımına imkan sağlaması gerekmektedir. Aşağıda yer alan haritada; kurulması planlanan lojistik köyün Konya içindeki yeri gösterilmektedir (Ceran, 2011).



Şekil 3. 37 Konya lojistik köyünün ulaşım bağlantıları (Ceran, 2011)

Lojistik köy üslerinin en önemli özelliği lojistik süreçlerin işleyişindeki taşımacılıktaki temel bağlantı noktaları durumunda olmasıdır. Dünyadaki küresel lojistik üslerin bulunduğu hatlara; Trans-Pasifik Hattı, Trans-Atlantik Hattı ve Avrupa-Uzakdoğu Hattı örmek olarak verilebilmektedir. Konya Lojistik Köyü, bu hatlardan Avrupa-Uzakdoğu hattında yer alabilecek stratejik öneme sahip uluslar arası lojistik üs konumundadır. (Ceran, 2011)

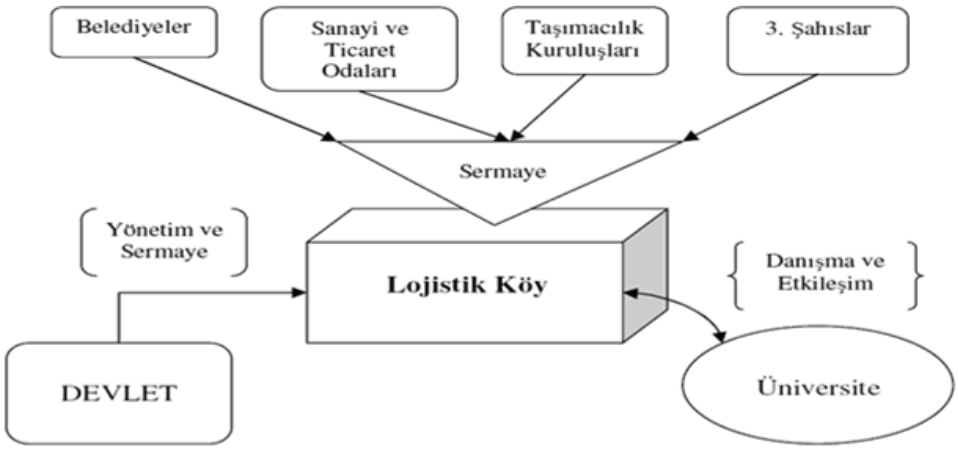
Konya Lojistik Köyü'nün devreye girmesi ile verilecek hizmetler şu şekilde özetlenebilir.

- Taşıma modları arasında geçiş sağlanmış olacaktır.
- Intermodal transfer ve operasyonların yapılması sağlanacaktır.
- Yükleme, boşaltma, elleçleme ve tartı hizmetleri verilecektir.
- Depolama ve ambarlama hizmetleri verilecektir.
- Gümrük hizmetleri verilecektir.
- Park hizmetleri verilecektir.

- Verilecek yardımcı hizmetler: Güvenlik, bakım-onarım tesisleri, müşteri ofis alanları, showroomlar, toplantı/konferans odaları, yemek tesisleri, toplu taşıma imkanları, banka, posta, ekstra depo hizmetleri gibi…

(Ceran, 2011)

Aşağıdaki şekilde Konya Lojistik Köyü'nün yönetim modeli verilmiştir:



Şekil 3. 38 Konya lojistik köyü yönetim modeli (Ceran, 2011)

Konya Lojistik Köyü içinde bulunacak tesisler şu şekilde sıralanabilir; Konteyner yükleme, boşaltma, stok alanları ve gümrüklü sahalar: acente ve gümrük müşavirlikleri. Ayrıca farklı materyaller (Yanıcı-Patlayıcı maddeler, Petrol ürünleri, Tıbbi ürünler, Gıda ürünleri) için ayrılmış özel yükleme, boşaltma ve stoklama yerleri gerekliliği göz ardı edilemez. Bir başka ihtiyaç duyulan tesis ise dökme ve yük boşaltma alanlarıdır. Doğal olarak, bu kadar büyük işlerin yönetildiği ve gerçekleştirildiği alanlarda sosyal ve idari tesis olması kaçınılmazdır. Müşteri ofisleri, personel ofis ve sosyal tesisleri diğer olmazsa olmaz tesislerdir (Ceran, 2011).

Otopark, tır parkı yine sistemli bir şekilde projelendirilmesi gereken tesislerdendir. Genel hizmetler sınıfında tesis ihtiyacı olan yerler ise bankalar, restoranlar, oteller, bakım-onarım ve yıkama şirketleri, akaryakıt istasyonları, büfeler, depo ve antrepolar, iletişim ve gönderi kuruluşlarıdır. Demiryolu bağlantısının büyük rol oynayacağı düşünüldüğünde ise tren teşkil kabul tesisleri ve yeterli sevk yolları gereksinimlerdir (Ceran, 2011)



Şekil 3. 39 Konya lojistik merkez alanı (Anonim, 2009)

Bu merkeze ilişkin detaylı bilgi ilerleyen bölümlerde verilmiştir.

3.3.2.8 Balıkesir Gökköy Lojistik Merkezi

Tevsiat planı ile binalara ait projeler hazırlanmıştır. Arazi kamulaştırılması tamamlanmıştır. İnşaat çalışmalarına başlanacaktır. Gökköy Lojistik Merkezi, mevcut ulaşım seçenekleri yanında, Tekirdağ-Bandırma Tren-Feri projesi ve Bakû-Kars-Tiflis demiryolu projesiyle bütünleşik olarak tasarlanmıştır (Anonim, 2009).



Şekil 3. 40 Gökköy Lojistik Merkezi Alanı (Anonim, 2009)

Gökköy Lojistik Merkezinin hizmete girmesiyle, yük taşıması 390 bin ton/yıldan 1.000.000 ton/yıla çıkacaktır. Lojistik merkezden otomobil, konteyner, sunta, mdf, mermer ürünleri, gıda maddesi (et ve süt ürünleri, kuru gıda vb.), kaolin, elyaf ve sentetik malzeme, içecek maddeleri, kömür, askeri yükler, demir cevheri, sanayi ürünleri vb. taşıması yapılacaktır (Anonim, 2009).

3.3.2.9 Uşak Lojistik Merkezi

Uşak Gar'da düzenleme çalışmaları sürdürülmektedir. Uşak Lojistik Merkezinin faaliyete geçmesi ile mevcut durumda yaklaşık 113.000 ton/yıl olan taşıma miktarı 246.000 ton/yıla çıkacaktır. Lojistik merkezden seramik, konteyner, battaniye, iplik, mermer ve mermer tozu,

plastik hammaddesi, makine ekipmanları, gıda maddeleri taşıması yapılacaktır (Anonim, 2009).



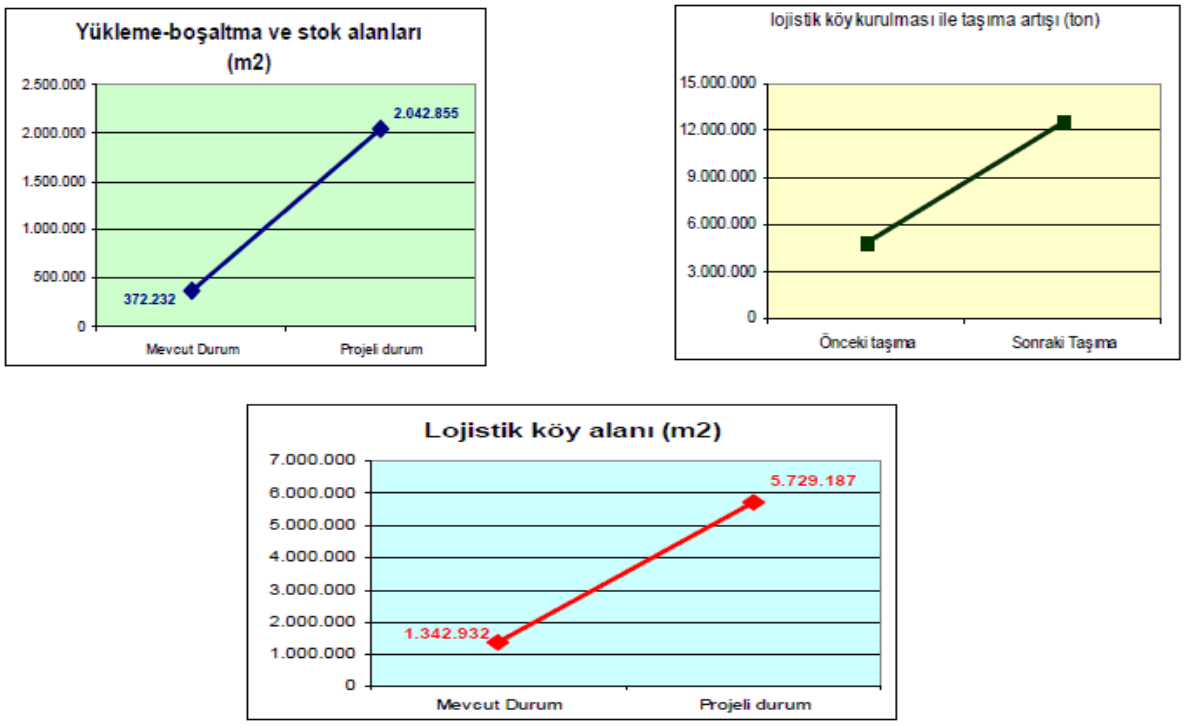
Şekil 3. 41 Uşak Lojistik Merkez Alanı (Anonim, 2009)

3.3.2.10 Denizli Kaklık Lojistik Merkezi

Kamulaştırma çalışmaları tamamlanmıştır. Yapım çalışmaları devam etmektedir. Kaklık Lojistik Merkezinin faaliyete geçmesi ile mevcut durumda yaklaşık 150.000 ton/yıl olan taşıma miktarı 500.000 ton/yıla çıkacaktır. Lojistik merkezden mermer ve işlenmiş mermer, kömür, klinker, konteyner, tekstil ürünleri, bakır hammaddesi taşıması yapılacaktır. Lojistik merkezlerin toplam yatırım bedeli tahmini olarak 400 milyon YTL'dir. Tüm lojistik merkezlerinin faaliyete geçmesi ile demiryolu taşımasında yaklaşık 7,6 milyon ton artış hedeflenmekte olup, demiryolu yük taşımacılığının % 56 artırılması sağlanacaktır (Anonim, 2009).



Şekil 3.42 Denizli Kaklık lojistik merkez alanı (Anonim, 2009)



Şekil 3. 43 Mevcut durum ile lojistik merkezin kurulmasıyla meydana gelecek durumun karşılaştırılması (Anonim, 2009)

3.3.2.11 Tekirdağ/Çorlu Lojistik Köyü

Çorlu'ya lojistik köy düşüncesinin temeli Çorlu Havaalanı'nın etkin olarak kullanılmamasından kaynaklanmaktadır. Çorlu Havaalanı'nın yanına bir lojistik köy yapılırsa, uluslar arası hava taşımacılığı ve kargo taşımacılığı yapan büyük çaplı işletmeleri de bir araya getirecek bir kargo merkezi haline gelirse, İstanbul Atatürk Havalimanı'nın kargo yükü Trakya'ya çekilebilecektir. Çorlu Lojistik Köyü'nün işletmeye açılması halinde, tüm kargolar Çorlu Havaalanı'nda toplandıktan sonra kargo şirketleri, gelen kargoları kendi birimlerine alarak ister demiryolu, ister havayolu, ister denizyolu isterse de karayolu ile gerekli yerlere ulaştırabileceklerdir. Böylece hem Çorlu Havaalanı atıl kapasiteden kurtulacak hem de Avrupa'ya açılan ve transit bir kapı olan Trakya Bölgesi lojistik bir köye kavuşacaktır. Çorlu'da lojistik köy olarak seçilen alan; Çorlu Havalimanı'na: 11 km, Marta Limanına (Kuru ve Dökme Yük Limanı) : 31 km, Akport Limanı'na (Kuru, Dökme Yük ve Konteyner Limanı) : 41 km, Asyaport Limanı'na (yapım aşamasında) : 49 km uzaklıktadır (Aydın ve Öğüt, 2009).

3.3.2.12 Manisa (Mosbar) Lojistik Köyü ve Balo Projesi

Manisa Lojistik Köyü Batı Anadolu Lojistik Organizasyonu (BALO) projesinin ilk lojistik istasyonunu oluşturmaktadır. BALO ise; Batı Anadolu Bölgesi'nde faaliyet gösteren ihracatçı ve sanayicilere lojistik destek vermek amacıyla özellikle akaryakıt fiyatlarındaki artış baz alınarak, yönetim olarak ayrı faaliyet gösteren organize sanayi bölgeleri içindeki sanayicilerin yüklerini birleştirip, sanayicilere navlun ve hizmet üstünlükleri sağlamak için hazırlanan bir projedir. BALO'nun ilk lojistik istasyonunun Manisa OSB olmasının sebebi ise; Manisa OSB ile İzmir Limanı arasındaki 35 km uzaklıkta her gün ortalama 400 TIR ile konteyner yük taşıması yapılmasıdır (Aydın ve Öğüt, 2009).

OSB'nin yıllık yük kapasitesi 3 milyon tonu aşmaktadır. İşte bu aşamada Manisa-İzmir karayolunda seyreden bu yüzlerce TIR'ın yarattığı trafik karmaşasının önlemek ve işletmelerin dış pazarlarda rekabet şansını zora sokan yük transfer giderlerini MOSBAR ile azaltmak amaçlanmaktadır. Ayrıca Manisa OSB'den İzmir limanına nakliyat yapan günlük 400 TIR'ın navlun maliyetlerini de % 50 oranında düşecektir. 20 milyon $'a mal olması planlanan proje demiryolu dahil 320 dönümlük alan üzerine konumlandırılmıştır (Aydın ve Öğüt, 2009).

3.3.2.13 İzmir (Çandarlı - Menderes) Lojistik Merkezleri

İzmir ve çevresindeki fabrika ve tesislere etkin bir şekilde hizmet sağlamak için Çandarlı ve Menderes-Oğlananası bölgelerinde lojistik merkezler kurulacaktır. Yerler Kütahya-Manisa- İzmir Çevre Düzeni Planı esas alınarak belirlenmiştir. Merkezlere TOBB, İzmir Ticaret Odası ve Ege Bölgesi Sanayi Odası başta olmak üzere İzmir'deki taşımacılık şirketleri ve diğer kuruluşlar ortak olacaktır (Doğaner, 2010).

İzmir; sanayi, ticaret, ulaşım, liman, askerî ve üniversite şehri özelliğiyle çok fonksiyona sahip bir kentimizdir. Doğal limanı olması, iyi bir ulaşım ağıyla çevresine bağlanması İzmir'i büyük bir sanayi ve ticaret şehri haline getirmiştir (Kaya, 2010).

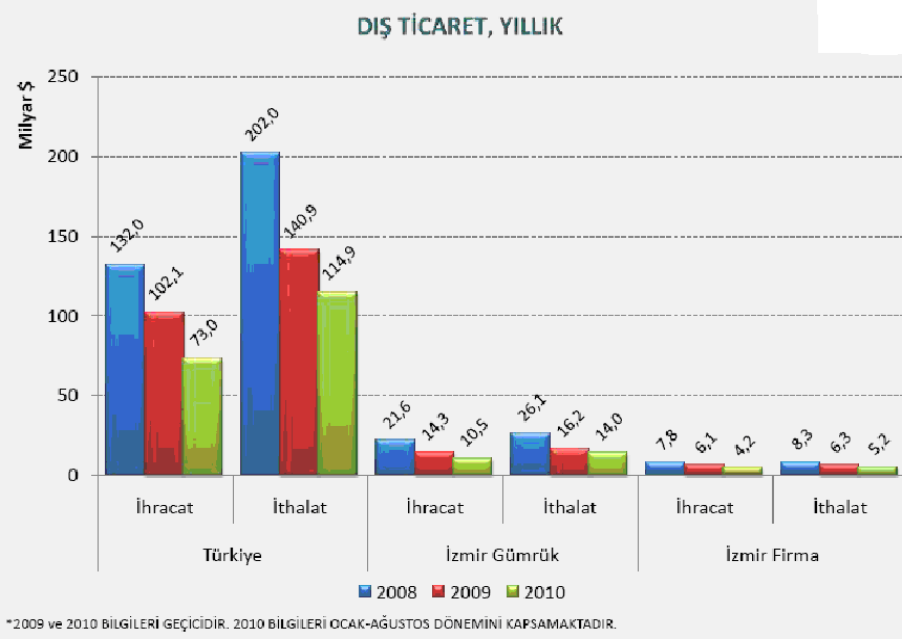
Türkiye'nin üçüncü büyük şehri olan İzmir'de ticaretin büyük bir kısmı deniz yolu taşımacılığı ile sağlanmaktadır. Kentte liman önemli bir yapı oluşturmuştur ve kentin ulaşım sisteminde etkilidir. İzmir, ihracatının % 91'ini denizyolu ile yapılmaktadır ve İzmir Limanı Türkiye'nin başta gelen konteyner limanları arasında yerini almaktadır. Ayrıca; İzmir Alsancak Limanı, ulaşım açısından elverişli bir konumdadır. Adnan Menderes Havalimanı'na 25 dakika, Ege Serbest Bölge Alanına 20 dakika, endüstri işlemlerinin yoğun olduğu bir bölge olan Bornova'ya 10 dakika, Torbalı ve Kemalpaşa'ya 35 dakika, Çiğli Atatürk Organize

Sanayi Bölgesi'ne 25 dakika, Manisa Organize Sanayi Bölgesi'ne 35 dakika ve Aliağa Sanayi Bölgesi'ne 50 dakika uzaklıktadır. Tüm bu faktörleri göz önünde bulundurduğumuzda, İzmir Alsancak Limanı, hem İzmir ili dış ticareti açısından hem de Ege Bölgesi dış ticareti için önemli bir limandır (Kaya, 2010).

İzmir'de faaliyet gösteren uluslararası taşımacılık yapan firma sayısı 291, uluslararası tasıma ve antrepo grubunda 44, iç taşımacılık hizmetleri grubunda 1.700 civarında firma bulunmaktadır. Gelecekte İzmir'in sektörde oynayacağı rolün ne olacağı, Türkiye'deki gelişmelere oldukça duyarlıdır. Örneğin Mersin Limanı'nın Asya ile ticarette önemli bir üs haline gelmesi, İzmir'i daha çok Avrupa ve Akdeniz ülkeleri ile gerçekleştirilecek ticarete ve buna bağlı lojistik faaliyetlere yoğunlaştıracaktır (Kaya, 2010).

Bu noktada ayrıca İzmir'e bir lojistik köy kurulması, Çandarlı Limanı'nın faaliyete geçmesi, Alsancak Limanı'nın yapısal olarak iyileştirilmesi, sektör için en önemli itici güçler olacaktır. İzmir Ticaret Odası'nın lojistik köy ile ilgili adımlar atması, Çandarlı Limanı'nın ihale aşamasına gelmesi, Alsancak Limanı'nın özelleştirilmesi, bu yönde olumlu adımlar olarak görülebilir. Bu adımlara bağlı olarak lojistik firmalarının İzmir'deki yatırımlarının artması, tarımsal sektöre dayalı dış ticaretin ve buna bağlı lojistik faaliyetlerin sektör payının artması, İzmir'deki yüksek kapasiteli, teknoloji kullanımının üst düzeyde olduğu depo-antrepo ihtiyaçlarındaki artışa paralel olarak bu yönde yatırımların artması da beklenmektedir (Kaya, 2010).

İzmir dış ticaret potansiyeli yüksek bir kentimizdir. İzmir 2009 yılı ihracatı, Türkiye ihracatının yaklaşık % 13'ünü oluşturmaktadır. İzmir 2009 yılı ithalatı ise, Türkiye ithalatını yaklaşık olarak % 11'ine karşılık gelmektedir. 2010 yılına baktığımızda; bu oranlar ihracatta % 14 ile ithalatta % 12 olarak gözükmektedir (Kaya, 2010).



Şekil 3. 44 Yıllara Göre Dış Ticaret (Kaya, 2010)

Yukarıdaki grafikte de görüldüğü gibi, özellikle küresel ekonomik kriz nedeniyle yaşanan durgunluk dış ticaret rakamlarını da doğrudan etkilemiştir. Türkiye 2009 yılı ihracatı, 2008 yılına oranla yaklaşık % 23 oranında düşerken İzmir'in ihracat rakamları aynı dönemde % 33'ün üzerinde düşüş göstererek daha fazla etkilenmiştir. 2008'in son aylarında başlayan ve 2009 yılında etkileri artan kriz 2010 yılı ile birlikte yerini göreli bir ekonomik canlanmaya bırakmıştır. Yukarıda yer alan grafikte, kentimizin 8 aylık ihracat rakamının 10,5 milyar dolara, aynı dönemdeki ihracatımızın da 14 milyar dolara çıktığı gözlemlenmektedir (Kaya, 2010).

Tablo 3. 11 İzmir'in Swot Analizi (Kaya, 2010)

İZMİR'İN MEVCUT DURUM (SWOT) ANALİZİ **GÜÇLÜ YANLAR**	**ZAYIF YANLAR**
Türkiye'nin en büyük konteyner limanlarından birine sahip olması, Kentte bulunan yüksekokul ve üniversiteler sayesinde iyi yetişmiş insan gücüne sahip olması, Lojistik alanında faaliyet gösteren yerli ve	Lojistik bir köye sahip olmaması, Karayolu ve demiryolu ağlarının yetersizliği Lojistik sahaların İzmir ili çevresine yayılması (Çandarlı, Bornova Işıkkent, Pınarbaşı, Torbalı, Kemalpaşa)

yabancı birçok firmaya evsahipliği yapması, Bölgesel konumu- Ege denizi, Akdeniz ve Karadeniz'in kesiştiği bir noktada konumlanmış olması İç pazara yakın oluşu-Özellikle tarım, sanayi ve maden üretimi merkezleri olan Manisa, Aydın, Denizli Kütahya Bursa Uşak illerimize yakın olması. Gümrük şirketlerinin limanların etrafında konumlanmış olması.	Bölgedeki demiryolu ağlarının, kara ve denizyollarına paralel olarak gelişmemesi, İzmir - Ankara ve İzmir - İstanbul otoyol bağlantılarının halen tamamlanmamış olması.
FIRSATLAR	**TEHDİTLER**
Uluslararası firmaların ülkemize yatırım yaparken ilk tercih ettikleri illerden biri olması, İzmir'in önemli bir lojistik üs olması için bir lojistik köy kurulması planlanması, Halen devam eden İzmir – İstanbul, İzmir – Ankara, İzmir – Çanakkale otoyol projeleri, Kuzey Ege Çandarlı Limanı projesinin faaliyete geçmesinin beklenmesi.	İzmir limanında yaşanan yükleme ve boşaltmadaki gecikmeler nedeniyle mal sahiplerinin başka limanları tercih etmesi, Yunanistan'ın İzmir'e yakın olması ve firmaların taşımacılık için İzmir yerine Yunanistan'daki bir limanı tercih etmesi, Özellikle deniz taşımacılığında önemli olan İzmir limanın gelişmiş ülkelerdeki diğer limanlara göre birçok eksiğinin bulunması. (Mal yükleme ve boşaltma esnasında araç-gereç eksiği, işlerin sistemli bir şekilde yürümemesi). Bazı büyük gemilerin, İzmir Limanının yapısı nedeniyle limana yanaşamaması ve başka limanları tercih etmesi.

İzmir; konumu, sahip olduğu beşeri sermayesi ve doğal özellikleri ile lojistik üs olmak için gerekli potansiyele sahiptir. Ancak yine açık olarak İzmir bu potansiyelini henüz gerçekleştirememektedir. Bu konuda kamu, özel sektör dahil tüm sektör oyuncularına önemli görevler düşmektedir. İzmir Limanı hem Ege Bölgesi hem de Türkiye için çok önemli bir ticaret ağına sahiptir. Bilindiği gibi, ülkemizde limanlar kamunun elindedir. Kamunun işlettiği limanlar teknolojik gelişmeleri takip edememekte, daha fazla bürokratik işlemler

gerektirmekte ve müşteri taleplerine cevap verebilmede fazla etkin olamamaktadır (Kaya, 2010).

Bu nedenle, İzmir Limanı başta olmak üzere limanların teknolojik gelişmelere ayak uydurmasının sağlanması liman operasyonlarının etkinlik ve verimlilik hızını arttıracaktır. İzmir'in lojistik üs olabilmesi için, İzmir'e yatırım yapacak yerli ve yabancı şirketler, hem İzmir'in hem de sektörün sorunlarını iyi bilmeli ona göre bir plan yaparak yatırımı başlatmalıdırlar. İzmir'in zayıf yanları ve tehditleri yatırım yapılarak önemli ölçüde güçlü yanlara ve fırsatlara dönüştürülebilecektir (Kaya, 2010).

Neticede; dış ticaret rakamlarında yaşanan artış, lojistik sektörünün de dünyada ve ülkemizde artan önemini açık bir şekilde ortaya koymaktadır. Lojistik sektörünün dış ticaret için önemini de göz önüne alarak, İzmir'in Avrupa, Asya ve Orta Doğu ile bağlantılı karayollarına sahip olması, deniz taşımacılığında da avantajlı bir konumda bulunması gelecek yıllarda İzmir'i lojistik sektöründe Dünya devletleriyle rekabet edebilecek konuma taşıyacaktır (Kaya, 2010).

3.3.2.14 Erzurum Palandöken Lojistik Merkezi

Erzurum'da Palandöken'de 327 dönümlük arsa üzerinde hizmet vermesi planlanan merkezin devreye girmesiyle 200 bin ton olan yıllık taşıma miktarının iki katına çıkması hedeflenmektedir. 2008 yatırım planı içine alınan Palandöken'den, kömür, demir, un, tuğla, kiremit, konteyner, seramik, gıda maddesi, su, içecek maddeleri, gübre, yem, saman taşınabilecektir.

3.3.2.15 Bilecik (Bozüyük) Lojistik Merkezi

Bozüyük Organize Sanayi Bölgesi bağlantılı olarak planlanan ve bütçesi ayrılan lojistik köy projesinin, Gemlik limanına demiryolu, hızlı tren ve ilçede faaliyet gösteren fabrikaların karayolu bağlantısı öngörülmektedir**.** Bozüyük ilçesinin doğusunda Eski Gündüzbey tren istasyonu ile Bozüyük Organize Sanayi Bölgesi arasında kalan alanda karayoluna parlel olarak planlanmıştır. Ulaştırma Bakanlığı ve TCDD ile birlikte yürütülen projenin son revizyon ve maliyet değerlendirme çalışmaları tamamlanmış şu anda ihale aşamasındadır. Demiryolu bağlantılı olarak çalışacak olan lojistik merkezde 10 adet yol, 2 adet beton konteyner rampası ve 1 adet de yüksek rampa planlanmaktadır.

Ayrıca **Kahramanmaraş (Türkoğlu), Mardin, Kars** ve **Sivas** illerinde Lojistik Merkezler TCDD tarafından planlanmaktadır.

Yukarda sıralanan lojistik merkezlerin çoğu proje aşamasındadır. Bu lojistik merkezlerden sadece Samsun Gelemen tam olarak hizmete açılmıştır. Tüm lojistik

merkezlerinin faaliyete geçmesi ile demiryolu taşımasında yaklaşık 7,6 milyon ton artış hedeflenmekte olup, demiryolu yük taşımacılığının % 56 artırılması sağlanacaktır (Tanyaş ve İris, 2010).

3.4 Türkiye Lojistik Master Plan Çalışmaları

Türkiye ekonomisinde yaşanan iyileşme ve normalleşmeye bağlı olarak öngörü ufku açılmakta ve daha uzun vadeli planlamalar yapılabilir hale gelmektedir. Bu bağlamda Cumhuriyetin 100. Kuruluş yılı olan 2023 yılını hedef alan stratejik planlar ve eylem planları hazırlanmaya başlamıştır.

Lojistik sektörü de son yıllarda hızlı bir gelişme gösteren, hem kendi içinde taşıdığı büyüme potansiyeli hem de Türkiye'nin 2023 yılına ilişkilendirdiği birçok ekonomik hedefe ulaşılmasında oynayacağı temel rol itibari ile büyük öneme sahip bulunmaktadır.

Türkiye'de lojistik sektörü hem yurtiçindeki hızlı gelişmesi hem de bölgesel bir lojistik merkez olma iddiası nedeniyle uzun vadeli bir planlamaya ihtiyaç duymaktadır. Bunu sağlayacak olan bir Türkiye Lojistik Master planı hazırlanmasıdır.

Böyle bir master planın hazırlanması öncesindeki aşama lojistik master planına temel oluşturacak temel ilke ve stratejik hedeflerin belirlenmesidir. Buna yönelik olarak "Türkiye Lojistik Master Planı İçin Strateji Belgesi" Türkiye İhracatçılar Meclisi (TİM) tarafından hazırlanmıştır.

Çalışmanın temel amacı; Türkiye'nin rekabet gücüne ve toplumun yaşam kalitesinin yükseltilmesine katkı veren; güvenli, erişilebilir, ekonomik, alternatifleri olan, etkin ve verimli, hızlı, çevreye duyarlı, kesintisiz, dengeli, akıllı, tedarik ve değer zinciri yönetimine dayalı çağdaş hizmetlerin sunulduğu, sürdürülebilir bir lojistik sistem oluşturmak üzere uygulamaya konulacak proje, yatırım, faaliyet ve düzenlemelerin önceliği ve detaylarını gösterecek esnek ve dinamik Türkiye Lojistik Master Planında (TLMP) esas alınacak temel ilke ve stratejileri belirlemektir.

Çalışmanın hazırlanmasında kullanılan metodoloji; konusunda yetkin uzmanların uluslararası eğilimler ve örnekler, yurtiçindeki mevcut durum ve ihtiyaçlar, ilişkili diğer dokümanların çıktıları ve sektör paydaşları ile yapılan görüşmelerde alınan görüş ve öneriler doğrultusunda ilgili bölümleri yazmaları şeklinde olmuştur. Bu süreçte TİM Lojistik Konseyi'nin yönlendirmesi ve üyelerinin görüş ve önerileri de dikkate alınmış, çeşitli seviyelerde toplantılar yapılmıştır. Rapor TİM Lojistik Konseyi tarafından kabul edilmiştir.
Çalışma temel ilkeleri ve stratejik hedefleri içermekte olup sayısal öngörü ve hedeflere yer vermemektedir. Master Plan hazırlanması aşamasında hangi göstergelerin ve sayısal

büyüklüklerin kullanılması gerektiği belirtilmektedir. Bu itibarla temel ilkeleri ve stratejik hedefleri bu çalışmada önerilmiş olan lojistik master plan sayısal hedeflerin belirlenmesi ve planlama işlevlerini yerine getirecektir.

Strateji Belgesi sekiz bölümden oluşmaktadır. Bunlar; Ekonomik Gelişmeler Doğrultusunda Lojistik, Temel İlkeler, Türkiye'nin Ulaştırma Koridorları ve Uluslar arası Entegrasyon, Taşımacılık Türleri, Gümrük ve Sigorta, Lojistik Merkezler, Kentsel Lojistik ve Lojistik Sektör Yönetişimdir. Ayrıca çalışmada ek olarak sektörün yeni gelişen bir unsuru olan lojistik merkezlere ilişkin ayrıntılı bir öneri bölümü yer almaktadır.

Strateji Belgesinin Yönetici Özeti aşağıda belirtilmiştir:

Strateji Belgesi'nin temel amacı hazırlanması öngörülen Türkiye Lojistik Master Planı için temel ilke ve stratejik hedeflerin belirlenmesidir. Bu doğrultuda temel ilke ve stratejik hedefler sekiz başlık altında sunulmaktadır:

1. Ekonomik Gelişmeler Doğrultusunda Lojistik

Lojistik sektörü başlı başına iktisadi bir faaliyet olup ekonominin genelindeki gelişmelerden ve öngörülerden etkilenmektedir. Lojistik sektörü öncelikle gerekli hukuki düzenlemeler yapılarak ekonomik sektörler içinde bağımsız bir statü kazanmalı ve ekonomik sınıflandırılması yapılmalıdır. Lojistik Master planın hazırlanması aşamasında göz önüne alınacak temel ekonomik büyüklükler ekonomik büyüme, mal üretiminde öngörüler, dış ticaret öngörüleri ve iç tüketim öngörüleri olmalıdır. Türkiye İhracatçılar Meclisi'nin hazırladığı 2023 Türkiye İhracat Stratejisinde yer alan sektörler için ihracat hedefleri de Master planın hazırlanmasında kullanılmalıdır. Lojistik sektörü tüm ekonomik aktörlerin rekabet gücünü artıran hizmetler sunmaktadır. Bu nedenle uluslararası standartlarda, yeterli, kaliteli ve uygun fiyatlarda lojistik hizmetlerin varlığı sağlanmalıdır.

Lojistik planlamasında sosyo-ekonomik gelişmeler de gözetilmelidir. Nüfus artışı ve demografik eğilimler, kentleşme ve kentsel dönüşüm, orta sınıf ve yeni tüketim alışkanlıkları ile iç ve dış turizm faaliyetlerinde öngörüler dikkate alınmalıdır. Lojistik sektöründe açık, şeffaf, kayıtlı ve adil rekabet koşulları oluşturulmalı, düzenlemeler ticareti kolaylaştırıcı olmalı, asgari hizmet kalitesini gözeterek fiyatlar piyasada belirlenmeli, uluslararası nitelikteki Türk lojistik firmalarının oluşumu teşvik edilmelidir. Lojistik sektöründe kamu ve özel kesimin altyapı, işletme, hizmet sunumu gibi alanlardaki rolleri ve işbölümü açıkça tarif edilmelidir. Kamu kesiminde lojistik sektörünü ilgilendiren diğer plan ve belgeler arasında uyum sağlanmalı ve Master plan hazırlanırken bu planlar dikkate alınmalıdır. Lojistik

sektörün yeni unsurları olan lojistik merkezlerin kuruluş, işletme ve çalışma koşulları da özel sektörün rekabet gücünü azami ölçüde destekler nitelikte olmalıdır.

2. Lojistik Sektörü Temel İlkeleri

Küreselleşme ile birlikte iç, dış ve transit ticarette lojistik hizmetlerin varlığı, yeterliliği ve çeşitliliği önem kazanmıştır. Lojistik maliyetleri yüksek olan ülkelerin ekonomik büyümeleri yavaş olmaktadır. Türkiye'de Lojistik ve Yük Taşımacılığı hizmetlerinin geleceğine yön verilirken bütünsel bir bakış açısı kullanılmalıdır. Çevresel boyutları düşünürken hareketlilik (mobilite), refah ve istihdam sağlayan bir lojistik sistemine sahip olup olmadığımızı iyi değerlendirilmelidir. Lojistik faaliyetler, yaşam kalitesine olumlu katkıda bulunmalı, çevre ve insanların üzerinde olumsuz etkileri en aza indirilmelidir.

Ülkemizde sosyal ve ekonomik gelişmeler bölgelere göre farklı özellikler gösterecektir. Bazı bölgelerde gelişmelere bağlı olarak kritik darboğazlar oluşabilecektir. Bu nedenle Türkiye Lojistik Master Planı (TLMP) bir bütün olarak ülke lojistik politikasının yönünü belirlemelidir. Yolcu ve yük taşımacılığı sistemleri insanlar ve yükler için geniş ölçüde aynı altyapıyı kullandığından sıkı sıkıya birbirine bağlıdır. İnsanların beklentileri yalnızca seyahat için değildir. Benzer beklentiler yük taşımacılığı ve lojistik için de geçerlidir. Lojistik bir bütün olarak hareketliliğin (mobilitenin) bir parçasıdır.

Diğer taraftan artan üretim ve ticaret hacmine paralel olarak artan lojistik faaliyetler etkin bir şekilde düzenlenmezse daha fazla kirletici olacak, daha fazla CO_x emisyonu, gürültü ve arazi kullanımı anlamına gelecektir. Emniyet ve güvenlik, sosyo-ekonomik gelişmeler, doğal afetler, kazalar, kaçakçılık ve terör nedeniyle her geçen gün daha karmaşık bir hal almaktadır. Sektörde emniyet ve güvenliği geliştirmek için alınması gerekli önlemleri, etkin ve hızlı lojistik sistem üzerinde en az olumsuz etkiye sahip olacak, şirketler ve kamu otoriteleri üzerindeki mali ve idari yükleri en aza indirecek şekilde organize etmek gerekmektedir. Ülkemiz lojistik sektörünün birçok alanında kalifiye personel istihdamı konusunda zorluk yaşanmaktadır. Genç nüfusumuzun lojistik mesleğine yönlendirilmesi ve iyi eğitilmesi gerekmektedir. Sektörde çalışan personelin motivasyonu ve kalıcılığı için çalışma koşullarının da iyileştirmesi artık bir zorunluluk haline gelmiştir.

Lojistik sektöründe sürdürülebilirlik için hareketliliğin yanı sıra kaynakların verimli kullanımı, serbest ve adil rekabet ortamının oluşturulması, hizmet kalitesinin artırılması, enerji verimliği ve çevresel duyarlılık, emniyet ve güvenlik, eğitim-bilim-teknoloji, uzmanlaşma (iş bölümü), yatırımların finansmanı ve tanıtım konuları da önem kazanmakta olup bu konulara ilişkin temel ilkeler raporda belirtilmiştir.

3. Türkiye'nin Ulaştırma Koridorları ve Uluslararası Entegrasyon

Türkiye'nin iç, dış ve transit ticaret hedeflerine ulaşabilmesi ve daha fazla rekabetçi bir ülke olabilmesi için uluslararası ticaret/taşımacılık koridorlarını dikkate alarak kendi ticaret/taşımacılık koridorlarını geliştirmeli ve uluslararası entegrasyonu sağlamalıdır. Bu çerçevede TLMP'nın hazırlanmasında dikkate alınacak temel ilkeler raporda belirtilmiştir.

4. Taşımacılık Türleri

Lojistik sektörü ile taşımacılık sektörleri iç içe geçmiş iki faaliyet alanı olarak karşılıklı birbirlerine bağımlıdırlar. Bu çerçevede lojistik Master planı için karayolu, demiryolu, denizyolu, havayolu ve kombine taşımacılıktan oluşan taşımacılık türlerine ilişkin temel hedeflere strateji belgesinde ayrıntılı olarak yer verilmektedir.

Bu çerçevede taşımacılık türleri; kombine taşımacılık kullanımına elverişli altyapıya sahip, en uygun taşıma maliyetlerini sunan, en kısa sürede ve emniyetli lojistik operasyonlarının yapılabildiği, bilişim teknolojilerinden en üst düzeyde yararlanılarak kamu bürokrasisinin (gümrük, maliye vb.) en aza indirgendiği, sadeleştirilmiş mevzuata sahip ve kullanıcı odaklı bir yapıya kavuşturulmalıdır.

Karayolu

Dünya'da kıtaları, ülkeleri ve kentleri en ekonomik, hızlı ve kesintisiz biçimde birbirine bağlama çalışmalarında karayolunun önemi büyüktür. Türkiye'nin AB, Kafkasya ve Orta Doğu ticaretinde karayolu taşımacılığı ön plandadır. Türkiye'nin Dünya'da artan taşıma talebi ve taşıt sayısına paralel olarak karayolu taşımacılık faaliyetlerini küresel boyutta planlaması ve küresel ulaştırma koridorları ile entegrasyonunu sağlaması gerekmektedir. Ülkemizin karayolu altyapısı diğer taşımacılık türlerine göre daha fazla gelişmiştir. Türkiye'de yurtiçi yük ve yolcu taşımacılığının büyük bir kısmı karayollarında yapılmaktadır. Gerek iç ve dış ticaret, gerekse transit ticaretteki gelişim ve projeksiyonlar, ülkemizde karayollarının kapasite ve kalite açısından daha da geliştirmesini gerektirmektedir.

Diğer taraftan trafik kazaları çok önemli bir toplumsal sorun olmaya devam etmektedir. Ayrıca taşımacılık AB'deki tüm CO_x emisyonlarının yaklaşık %20'sinden, karayolu taşımacılığı ise bunun üçte birinden sorumludur. Karayolu yatırımlarında Yap-İşlet-Devret(YİD) modeli ağırlık kazanmakta, paralı köprü ve otoyollarının özelleştirilerek finansman kaynağı yaratılması öngörülmektedir. Karayollarında yol bakım-onarım çalışmaları trafiğin akışını engellemekte, sıkışma riskini yükseltmekte, yol emniyetini azaltmakta, CO_x emisyonu ile ulaşım süresi ve maliyetini artırmaktadır.

Bu çerçevede karayolu taşımacılığımızı; ulusal ve uluslararası alanda; ekonomik, ticari, sosyal, teknolojik, hukuki ve stratejik gelişmeleri dikkate alarak; kullanıcı talebini

karşılayan, güvenli, konforlu, enerji verimliliği ve çevreye duyarlı, diğer taşımacılık sistemleri ile entegre bir düzeye taşıyacak stratejiler raporda belirtilmektedir. Bu stratejiler; uluslararası ve yurtiçi karayolu taşımacılığı, emniyet ve güvenlik, hizmet kalitesi ve rekabet, insan kaynakları ve eğitim, araştırma-geliştirme ve inovasyon, bilgi ve iletişim teknolojileri, enerji verimliliği ve çevre başlıkları altında verilmiştir.

Demiryolu

Bütün gelişmiş ülkelerde demiryolu ekonomik ve sosyal hayatın içerisindedir. Demiryolu taşımacılığı güvenli, ekonomik ve çevre dostu bir taşıma türü olması sebebiyle kamu ulaştırma politikalarında daima önemli bir pay edinmiştir. Avrupa, Rusya, Çin ve ABD coğrafyasında son derece yoğun kullanılan bu taşıma türü ülkemizde dünya ortalamaların son derece altındadır. Türkiye'de uzun yıllardır ihmal edilen demiryolu taşımacılığı son on yılda hak ettiği ilgiyi almaktadır. Lojistik sektörü demiryolunu daha fazla kullanmak istemekle birlikte mevzuat ve altyapı sorunları şirketlerin elini kolunu bağlamaktadır. Avrupa yönüne yapılan karayolu taşımalarında karşılaşılan kota, vize gibi sıkıntıların bir ölçüde azaltılmasında alternatif olarak denizyolu ve demiryolu entegrasyonu sağlanmalıdır. Bununla birlikte Karadeniz'e kıyısı bulunan tüm ülkelerde demiryolu kullanımı son derece gelişmiştir. Ayrıca tarihi İpek Yolu ticaretini canlandırma hedefi içerisinde Orta Asya ve Ortadoğu ülkeleri ile gerçekleştirilen uzun mesafe taşımalarda da demiryolundan üst düzeyde yararlanılması gerekmektedir.

Sektörün gündeminde demiryolu yasasının çıkması ile birlikte altyapı ve üst yapının bir birinden ayrılması, serbest rekabetin başlaması ve özel tren işletmeciliği gibi gelişmeler bulunmaktadır. Yeni yasa ile birlikte belirli bir rahatlama şüphesiz olacaktır fakat uygulama ile birlikte kısa vade içerisinde belirli problemlerin de yaşanılması kaçınılmazdır. Demiryolu taşımacılığının ülkemizde yerleşmesi ve gelişmesi için politika ve planlamalar kullanıcı odaklı ve tedarik zinciri yönetimi perspektiften ele alınmalıdır. Bugünün Türkiye'sinde demiryolu taşımacılığında giderilmesi gereken en önemli eksiklikler; elektrifikasyon, sinyalizasyon, çeken ve çekilen araçların nitelik ve niceliği, uluslararası mevzuat ile uyumlaştırma, yoğun hatların dünya standartlarına getirilmesi, Van Gölü ve Boğaz geçiş sıkıntıları, üretim, tarım merkezleri ve limanlarla entegrasyon, kombine taşımacılık bağlantılarının sağlanmasıdır. Taşıma türleri arasında bir dengenin kurulmasını arzulayan ülkemizin demiryolu vizyonu içerisinde bütün bu sorunların orta vadede aşılması beklenmektedir.

Denizyolu

Denizyolu taşımacılığının dış ticaret taşımalarındaki aldığı pay son derece büyüktür. Denizyolu politikaları ve planlamaları "deniz ekonomisi" çerçevesinde yürütülmelidir. Bu anlayış içerisinde taşımacılık, limancılık, tersanecilik, marinacılık, balıkçılık, turizm, spor, kurvaziyer, madenler ve enerji vb. alanlar bir bütün olarak düşünülmektedir. Son dönemde ülkemizin deniz ekonomisine bakışında önemli değişiklikler olmuştur. Sektörün önünü açıcı hamleler arka arkaya gerçekleştirilmektedir. Fakat unutulmaması gereken denizyolu taşımacılığında almamız gereken hayli mesafenin bulunduğudur. Liman altyapı eksiklikleri, ana limanların devreye alınması, deniz ticaret filosunun yapısı, tüm taşıma türleri ile entegrasyon, liman-kent etkileşim sorunları, pazarlama problemleri ve mevzuat başta olmak üzere çok sayıda problem bulunmaktadır.

Karadeniz, Akdeniz, Ege ve Marmara Denizi'ni etkin ve verimli kullanma düşüncesi tüm sektörde olduğu gibi devlet kademelerinde de hızla yaygınlaşmaktadır. Doğu-batı ve kuzey-güney enerji bağlantılarında köprü konumu güçlenen Türkiye boru hattı ve enerji taşımacılığındaki rolünü ve ticari payını artırmaktadır. Kısa Mesafe Deniz Taşımacılığı, kombine taşımacılık ve konteyner taşımacılığı tüm dünyada olduğu gibi ülkemizde de hızla gelişmektedir. Ülkemizin yakın gelecekte bu taşıma türlerinde çok iyi bir düzeyde yararlanacağı öngörülmektedir.

Havayolu

Havayolu kargo taşımacılığının bugün geldiği noktada devletin son dönemde gerçekleştirdiği hamlelerin önemli bir rolü vardır. Havayolu taşımacılığında yeni oyuncular sektöre girmekte, yolcu sayısı katlanarak büyümekte atıl konumdaki havaalanları kullanılmakta ve her şeyden önemlisi ticaretle birlikte sektörde istihdam artmaktadır. Yakın dönemde yüksek kapasiteli yeni havalimanı yatırımlarının hayata geçmesi beklenmektedir. Bütün bu yolcu odaklı gelişmelerin yanında kargo alanında önemli sıkıntılar yaşanmaya devam etmektedir.

Kargo taşımacılığın ülkemizdeki merkezi İstanbul'dur. İstanbul aynı zamanda uluslararası bir hub olma niteliğini bünyesinde barındırmaktadır. Dolayısı ile transit hava kargo taşımacılığı açısından cazibe merkezi olabilmesinin önü açılmalıdır. Havalimanlarındaki depo ve antrepo altyapı eksiklikleri, işletmecilik sıkıntıları, gümrük birimlerinin tam gün kesintisiz çalışma esasına geçememesi, havalimanı kargo giriş-çıkışındaki tekelci yapı, uzman terminallerin olmayışı ve mevzuat göze çarpan birincil sorunlardır. Yaşanmakta olan bütün bu problemler sektörün müşterisi (ithalatçı, ihracatçı) için pahalı ve gecikmeli hizmet üretmesini doğurmaktadır. Aynı zamanda yaşanan sıkıntılar

Türkiye'nin arzu ettiği uluslararası hava kargo konumunu ve ticari payını zayıflatmaktadır. Yeni dönem politika ve planlamalarda kargo taşımacılığı öncelikli olarak ele alınmalıdır.

Kombine Taşımacılık

Taşımacılık sistemlerinde kalite, hız, güvenlik, maliyet vd. ölçütler dikkate alınarak yeni projeler geliştirilmekte ve bu çerçevede düzenlemeler yapılmaktadır. Söz konusu geliştirilmekte olan taşımacılık sistemleri, genelde ürün/yükün iki veya daha fazla taşımacılık türü kullanılarak yapılan taşımacılık esasına dayanmakta olup intermodal, multimodal ve kombine taşımacılık şeklinde uygulamaları vardır. Kombine taşımacılık sistemleri, taşımacılık türlerinin avantajlarını kendi içinde entegre edip, dezavantajlarını mümkün olduğunca saf dışı bırakan devamlı kendini yenileyen gelişime açık sistemlerdir. Amaç; Maliyet, Hız, Güvenilirlik ve Hizmet Kalitesi parametrelerinin optimum bileşimini yakalamaktır. Uzun dönemde uluslararası taşımacılığın üçte ikisinin kombine taşımacılık ile yapılacağı öngörülmektedir. Bu çerçevede önerilen stratejiler raporda belirtilmiştir.

5. Gümrük ve Sigorta

Gümrükleme işlemleri dış ticaret ve uluslararası taşımacılık sektörlerinin ayrılmaz bir parçasıdır. Gümrüklerin modernizasyonu ve altyapı eksiklerinin giderilmesi yönünde başlatılan hamleler son derece önemlidir. Yap-işlet-devret modelleri yürürlüğe girdikçe gümrük işlemleri ve hizmetlerin kalitesinde belirgin iyileşmeler yaşanmaktadır. E-gümrük, e-beyan ve e-onay vb. uygulamalarının yaygınlaştırılması, aracısızlaştırma, nitelikli personel, modern denetim teknikleri ile gümrük işlemlerinin basitleştirilmesi ve hızlandırılması hedeflenmelidir. .

Sigorta lojistik sektörünün profesyonel ve kurumsallaşma açısından geldiği noktanın en önemli göstergelerinden bir tanesidir. Sektörü ilgilendiren araç, sürücü, eşya, taşıma ve fiziki yapı (depo) ile ilgili tüm sigorta türlerinin yaygınlaştırılması gönderici, alıcı ve taşıyıcılar arasında hasar, kayıp ve gecikme konularındaki anlaşmazlıkların çözümlenmesi ve oluşan zararların önüne geçilmesinde önemli araçlardan biridir.

6. Lojistik Merkezler

Bir ülkede sanayi ve ticaretin gelişmesi, rekabet edebilir ve sürdürebilir bir ekonomiye sahip olması ülkenin sahip olduğu lojistik olanak ve yetenekleri ile paraleldir. Bu nedenle ulusal ve bölgesel lojistik değerlendirme çalışmaları ve çalışmalar neticesinde ortaya çıkan kısa ve uzun dönem eylem planlarının hayata geçirilmesi büyük önem teşkil etmektedir.

Öyledir ki, Türkiye gibi ekonomisi gelişmekte ve güçlenmekte olan bir ülkede, sürdürebilir bir ekonomik büyümenin sağlanması, kendisi ile diğer ülkeler arası gelişmişlik farklarının azaltılması, sosyo-ekonomik sorunların çözümü için yeni istihdam alanları yaratılması,

ihracatın geliştirilmesi gibi temel konulara cevap verebilecek fiziki altyapı yatırımlarının planlaması gerekmektedir.

Bu bağlamda ülkemizin gerek sınaî gerekse ticari firmalarının rekabet edebilirliğini arttırabileceği, sürdürebilir ekonomiye sahip olabilecekleri, çevresel faktörleri minimize edebilecekleri, multimodal taşımacılığı kullanabilecekleri, maliyet, hız, güvenilirlik ve hizmet kalitesi parametrelerinin optimum bileşenini sağlayabilecekleri "Lojistik Merkez" yatırımlarına ve mevzuatsal düzenlemelere ihtiyaç duymaktadır. Bu çerçevede önerilen stratejiler TLMP raporunda belirtilmiştir.

7. Kentsel Lojistik

Kentlerde yeterli düzeyde etkin planlama yapılmadığında kentsel lojistiğin, kent trafiğine olumsuz etkileri bulunmakta, diğer yandan kent trafiği kentsel lojistik faaliyetlerinin zaman ve parasal maliyetlerini arttırmaktadır. Piyasa rekabet koşullarının korunmasını temel ilke alınarak kentsel lojistik maliyetlerinin azaltılması ve piyasada dengeli hizmet verilebilmesi için küçük, orta ve büyük ölçekli şirketlerin kümeleştirilmesi, taşımacılık altyapısı ve tüketici nüfusun dağılımı dikkate alınarak lojistik merkezlerinin (konsolidasyon-dekonsolidasyon işlemleri dahil) planlanması, taşıt hareket güzergah ve çalışma saatlerinin düzenlenmesi gerekmektedir.

Kentsel lojistikle ilgili sorunların en yoğun yaşandığı büyükşehirlerde belediyelerin şehir planlarında ana ulaşım koridorlarına yakın bölgelerde "kentsel lojistik merkezler" in planlanması önerilmektedir. Böylece kent içinde ve çevresinde dağınık yer seçen, yüksek arazi fiyatları ve diğer kullanımlardan olumsuz etkilenen mevcut depolama ve aktarma merkezlerinin daha verimli çalışmaları ve kentte neden oldukları olumsuz etkilerin azaltılması sağlanabilir. Bu modele benzer yatırımlar mevzuata göre belediyelerin görevleri arasında sayılmaktadır. Örneğin toptancı hali, yaş sebze-meyve hali, toptancılar sitesi vb. yatırımlar kentsel lojistiğin perakende sektörüne yönelik örneklerdir.

Kentsel Lojistik kapsamında planlama ve yönetim, kentsel taşımacılık, emniyet ve güvenlik, insan kaynakları ve eğitim, araştırma-geliştirme ve inovasyon, bilgi ve iletişim teknolojileri, enerji verimliliği ve çevre konularında önerilen stratejiler raporda belirtilmiştir.

8. Lojistik Sektör Yönetişimi

Lojistik birçok kurum ve kuruluşu ilgilendiren geniş kapsamlı bir sektördür. Lojistik alanında Merkezi ve Yerel Kamu Kurumları, Özel Sektör ve Sivil Toplum Kuruluşları (STK) arası koordinasyonun sağlanması, üniversite-endüstri işbirliğinin oluşturulması, farklı sektörlere yönelik strateji ve eylem planların uyumlaştırılması ve ortak hedefler doğrultusunda birlikte çalışılabilmesine yönelik strateji önerileri raporda belirtilmiştir.

4. KONYA-KARAMAN BÖLGESİ LOJİSTİK SEKTÖRÜ

Konya ve Karaman İlleri veya diğer bir adıyla TR52 Düzey 2 Bölgesi Anadolu Yarımadası'nın ortasında bulunan İç Anadolu Bölgesi'nin güneyinde yer almaktadır. Ayrıca, toprakların büyük bir bölümü İç Anadolu Bölgesi'nde, bir bölümü de Akdeniz Bölgesi'nde bulunmaktadır. Bölge'de yer alan Konya, Türkiye'nin en büyük yüz ölçümüne sahip ilidir (MEVKA, 2010).

2009 yılı Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemine (ADNKS) göre 2.224.547 olan TR52 Bölgesi'nin nüfusu 72.561.312 olan ülke nüfusunun %3,07'sini oluşturmaktadır. Nüfusu 1.992.675 olan Konya ili 2009 yılı iller nüfus sıralamasında 6. sırada yer alırken, nüfusu 231.872 olan Karaman 66. sırada yer almaktadır. Bölgenin nüfus yoğunluğu km² başına 47 kişi ile, km² başına 94 kişi olan ülke nüfus yoğunluğunun oldukça altında kalmıştır. 2009 yılı ADNKS'ye göre ise Türkiye yıllık nüfus artış hızı ‰14,5 olurken TR52 Düzey 2 Bölgesi bu dönemde ‰6,79'lik nüfus artış hızı ile nüfus artış hızında Düzey 2 Bölgeleri arasında 14. sırada yer almıştır. ADNKS verilerine göre TR52 Düzey 2 Bölgesi'nin 2008-2009 döneminde verdiği göç aldığı göçten yüksek olup net göç hızı ‰-2,49 olmuştur (MEVKA, 2010).

Bölgenin ekonomik yapısı incelendiğinde bölge gayrisafi katma değerinin yüzde 55'i hizmetler sektöründe, yüzde 24'ü sanayi sektöründe ve yüzde 21'i de tarım sektöründe konumlanmaktadır (TÜİK, 2006). Bölgenin gayrisafi katma değerinin yıllara ve sektörlere göre dağılımı incelendiğinde, bölgede tarımın payının zaman içinde azalarak yerini hizmetler ve sanayi sektörlerine bıraktığı görülmektedir. Bu durum, sektörlerin ülke paylarındaki sıralamalarıyla paralellik arz etmektedir. Ancak, istihdam oranları değerlendirildiğinde TR52 Düzey 2 Bölgesinde hala tarım sektörü istihdam oranının Türkiye geneli orandan oldukça yüksek olduğu (TR52 %32,3-TR %24,7) anlaşılmaktadır (MEVKA, 2010).

Bölge, sanayisinin GSKD içerisindeki payı bakımından 26 düzey 2 bölgesi arasında 10. sıradadır. Konya'da otomotiv yan sanayi sektörü, ihracatın önünü açan lokomotif bir sektördür. Türkiye'deki piston üreticilerinin %50'sinden fazlası, piston üretiminin %71'i; supap üreticilerinin %76'sı, supap üretiminin %68'i; aks, dingil üreticilerinin %45'i, aks, dingil üretiminin %56'sı ve segman üreticilerinin yarısı bölgede bulunmaktadır. Bölgede var olan otomotiv yan sanayi sektörü, Dış Ticaret Müsteşarlığı tarafından Türkiye'de kümelenme yol haritası çizilen pilot 10 sektörden biri olarak seçilmiştir. Dış Ticaret Müsteşarlığı tarafından yapılan çalışmada talep şartları açısından en avantajlı kümenin "Konya Otomotiv

Parça ve Aksamları" olmakla beraber bu kümenin coğrafi konum avantajını en az yaşayan küme olduğu ortaya çıkmıştır (MEVKA, 2010).

Türkiye'nin Otomotiv Yan Sanayi İhracatı 2000-2008 yılları arasında beş kat artmıştır. Talep şartları açısından en avantajlı olduğu tespit edilen Konya otomotiv yan sanayi ihracatında Türkiye'de hala sekizincidir ve payı sadece %2'dir. Konya Sanayi Odası tarafından yapılan çalışma ile sektörler araştırılmış olup, makine ve teçhizat imalat sanayi, otomotiv yan sanayi, ana metal sanayi, gıda ürünleri ve içecek imalat sanayi, mobilya imalat sanayi, deri ve deri ürünleri imalat sanayi, plastik ve kauçuk ürünleri imalatı, tekstil ve tekstil ürünleri imalat sanayi, ağaç ürünleri imalat sanayi, kâğıt ve kâğıt ürünleri imalat sanayi, metalik olmayan diğer mineral ürünler imalat sanayi ve fabrikasyon metal ürünler imalat sanayi sektörlerinde kümelenme potansiyeli olduğu tespit edilmiştir. 2'si özel 12 adet organize sanayi bölgesi ve 42 adet Küçük Sanayi Sitesiyle bölge sanayi altyapısı oldukça gelişmiş durumdadır (MEVKA, 2010).

Bölge sanayisinin rekabet gücünü artırmaya yönelik olarak bölgenin tedarik ve dağıtım altyapısını güçlendirecek çalışmaların yapılması, inovasyon-arge, kurumsallaşma, pazarlama, insan kaynakları gibi alanlarda kapasite gelişiminin sağlanması büyük önem taşımaktadır. DPT'nin 2003 yılında yapmış olduğu illerin ve bölgelerin sosyo-ekonomik gelişmişlik sıralaması araştırmasında Konya 26., Karaman ise 35. sırada yer almakta olup, bu iki il üçüncü derecede gelişmiş iller grubunda yer almışlardır. Uluslar arası Rekabet Araştırmaları Kurumu (URAK) tarafından Türkiye'de şehirlerin rekabetçiliğinin her sene yenilenebilir şekilde ölçümlenmesi amacıyla yapılan iller arası Rekabetçilik Endeksi Projesi'nin 2007-2008 yılı sonuçlarına göre genel endeksinde 10. Sırada olan Konya 2008-2009 endeksinde Türkiye'deki en rekabetçi 11. il olarak bir basamak düşmüştür. Karaman ise 2007-2008 yılında yapılan çalışmada 44. sırada yer alırken, 2008-2009 endeksinde 2 basamak gerileyerek 46. sırada yer almıştır (MEVKA, 2010).

Bölgesel kalkınmanın sürekliliğinin sağlanmasında bölgenin cazibesinin artırılmasının büyük önem taşımakta olduğu aşikârdır. Bölge cazibesinin artırılması için bölgenin ve bölgeye ait mal ve hizmetlerin ulusal ve uluslararası boyutta bilinirliğinin ve bölgenin erişilebilirliğinin artırılması, yerli ve yabancı yatırımcının çekilmesi, turizm potansiyelinin artırılarak doğru kullanılması gerekmektedir (MEVKA, 2010).

Bölgenin vizyonu bölgedeki paydaşların katılımlarıyla belirlenmiş olup "Kaynaklarını etkin ve çevreye duyarlı kullanan, sosyo-kültürel yapısı güçlü, rekabetçilik temelinde sürekli gelişen lider bir bölge olmak" biçiminde ifade edilmiştir. Genel olarak ifade edilen mevcut

durum yapısı, Bölgede paydaşlarla yapılan komisyon çalışmaları ve çalıştaylar sonucunda vizyona ulaşmak adına beş temel tematik eksen belirlenmiştir. Bunlar (MEVKA, 2010);

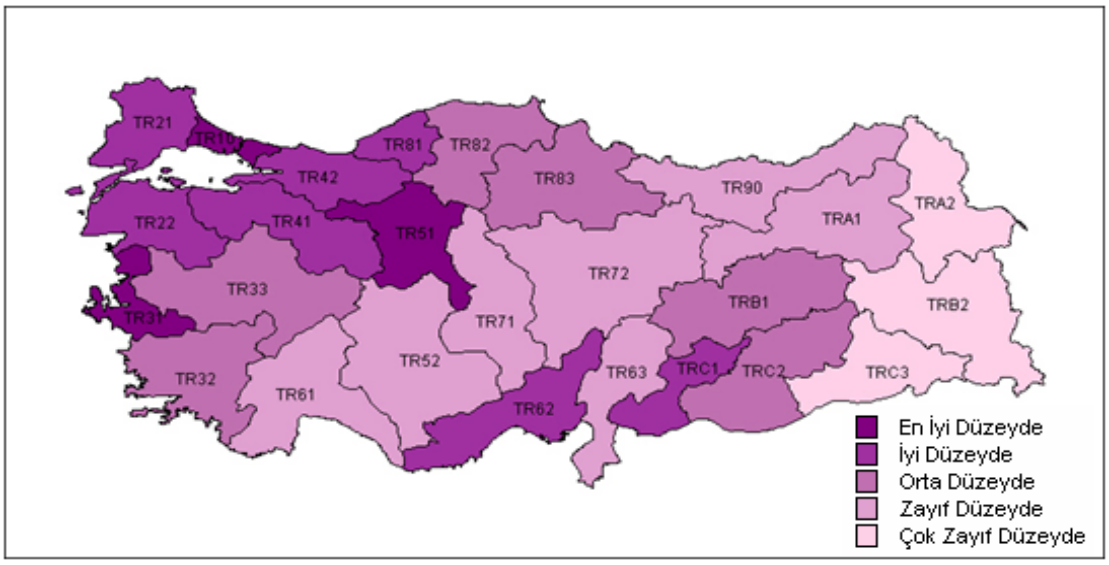
- Bölgenin rekabetçilik düzeyinin artırılması
- İnsan kaynaklarının geliştirilmesi ve istihdamın artırılması
- Sosyo-kültürel yapının güçlendirilmesi
- Doğal kaynakların sürdürülebilirliğinin sağlanması
- Bölgenin cazibesinin artırılmasıdır.

Yukarıda da açıkça ifade edildiği gibi Konya-Karaman bölgesi gerek sanayi gerek ise tarım açısından Türkiye'de oldukça büyük bir paya ve öneme sahiptir. Büyük küçük toplamda 54 adet olan sanayi siteleriyle başta otomotiv olmak üzere yaklaşık 30 farklı sektöre mal ve hizmet sunmaktadır. Bölge için tanımlanan vizyonda da belirtildiği gibi Konya ve Karaman bölgesinin önceliği kaynakların etkin kullanılması ve rekabetçilik temelinde sürekli gelişen lider bir bölge olmak yatmaktır. Böylesine gelişmiş bir rekabet ortamında bölgedeki işletmelerin maliyetlerini minimize etmek, ürünlerini etkin ve hızlı bir şekilde tedarik edip yine müşterilerine ürettikleri ürünleri aynı hız ve etkinlikte ulaştırma noktasında lojistik faaliyetlerin önemi ortaya çıkmaktadır. Bu bağlamda lojistik, bölge açısından destek faaliyet olmaktan çıkıp işletmelerin üzerinde önemle durmaları gereken temel süreçlerden birisi olmalıdır (MEVKA, 2010). Bölgeye ait lojistik sektörüne ilişkin genel bir değerlendirmenin yapılabilmesi için öncelikle bölgenin ulaştırma altyapısı incelenmelidir. Bir sonraki bölümde Konya-Karaman bölgesine ait ulaştırma altyapısı hakkında bilgi verilmiştir.

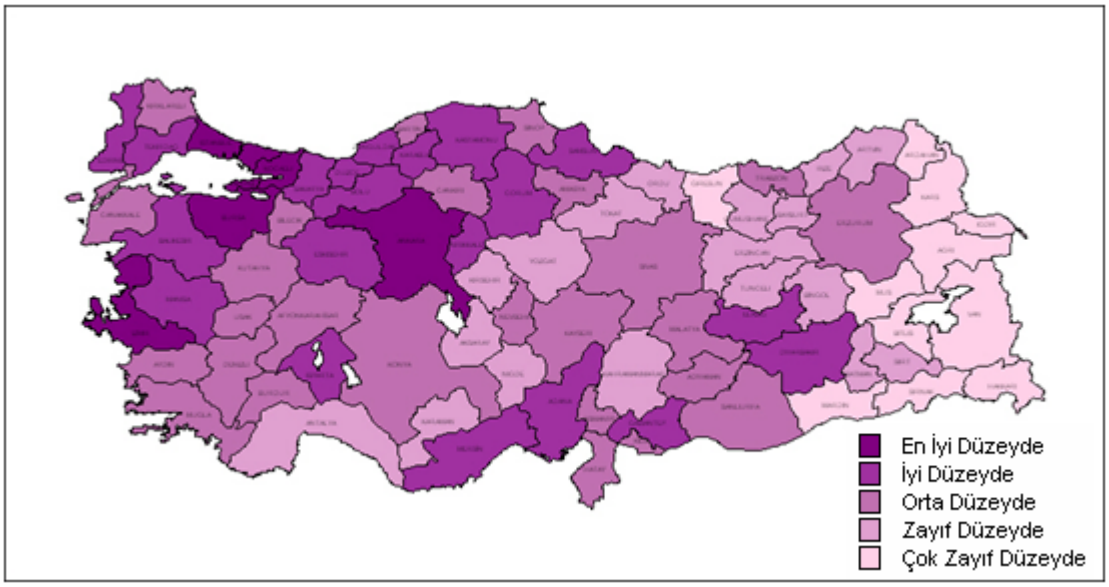
4.1 Ulaştırma Altyapısı

Bir ülkenin kalkınmasında en önemli etkenlerden biri, etkin bir ulaşım altyapısına sahip olmaktır. "Kişilerin ve eşyaların bir noktadan başka bir noktaya hareketi" olarak tanımlanan ve tarihin ilk dönemlerinden günümüze uzanan süreçte insanların en temel ihtiyaçlarından biri olan ulaşım, sosyo-ekonomik ve lojistik gelişmenin temel itici güçlerindendir. Ulaşım, sosyal bir varlık olan insanoğlunun gerçekleştirme ihtiyacı içinde oldukları barınma, iş, eğitim, dinlenme, turizm vb. aktivitelerin farklı mekânlarda gerçekleşme zorunluluğundan kaynaklanmaktadır. Teknolojiye paralel olarak hızlı bir gelişme gösteren çağımızın ulaşım imkânları, insanlara bir yandan bu aktiviteleri gerçekleştirme konusunda mekân zorunluluğunun limitlerini zorlama fırsatı verirken bir yandan da ulaşıma olan talebi katlamaktadır.

Güçlü bir ekonomi için yüksek kalitede altyapı ve hizmet sunumu hayati öneme sahiptir. Bir yörenin erişilebilirliğinin artırılması daha geniş bir işgücü pazarına erişim imkânı vermekte, tedarikçiler ve müşterilere daha hızlı ve ucuza ulaşılmasını sağlamakta, pazar alanını genişletmekte, arazi kullanımıyla ilgili kısıtları ortadan kaldırmaktadır. Bu durum işletmelerin ve hane halkının yer seçim kararlarını etkileyerek, istihdam ve yatırım açısından olumlu etkiler yaratabilmektedir. Şekil 4.1'den görüleceği üzere gerek TR52 Düzey 2 Bölgesi, altyapı ve erişilebilirlik açısından durumu zayıf düzeydedir (MEVKA, 2010).



Şekil 4. 1 Altyapı ve Erişilebilirlik Açısından Düzey 2 Bölgelerin Karşılaştırılması (MEVKA, 2010)



Şekil 4. 2 Altyapı ve Erişilebilirlik Açısından İllerin Karşılaştırılması (MEVKA, 2010)

Konya il merkezinde toplu taşımada belediye otobüsleri, minibüs ve tramvay kullanılmaktadır. Ayrıca işe gidiş ve işe dönüşlerde bisikletin de kullanıldığı dikkat çekmektedir (Tablo 4.1).

Tablo 4. 1 Konya Kent Merkezi Toplu Taşıma İstatistikleri (MEVKA, 2010)

Otobüs Sayısı	207 Adet
Halk Otobüs Sayısı (01.01.2001 tarihinde kaldırıldı.)	45 Adet
Günlük Sefer Sayısı(Aralık 2000)	2.329 Sefer
Aylık Sefer Sayısı	65.940 Sefer
Yıllık Sefer Sayısı	791.280 Sefer
Toplu Ulaşım Akaryakıt (Lt bazında) Sarfiyatı	5.887.432 lt.
Toplu Ulaşım Akaryakıt(TL bazında) Sarfiyatı	2.353.107.235.585 TL.
Belediye Otobüsü Yıllık km.	13.007.457 km.
Halk Otobüsü Yıllık km.	2.926.678 km.
Yıllık Katedilen Mesafe(km.)	15.934.136 km.
Otobüs ve Tramvay Elektrik Sarfiyatı(2000 Yılı)	450 Milyar TL/Yıl .
Toplam Hat Sayısı	116

İl merkezinde toplu taşımacılıkta Konya Hafif Metrosu 1993 yılında kullanılmaya başlanmıştır. Bir vagon 83'ü oturarak, 248'i ayakta olmak üzere 331 yolcu taşıma kapasitelidir. Tramvayların diğer kara taşıtlarına göre taşıma kapasitelerinin fazlalığı, işletme giderlerinin azlığı, sessiz ve dumansız oluşu ve ithal enerjiyle çalışmayışları gibi üstünlükleri vardır (Tablo 4.2). İl merkezinde pik saatlerde (7.30-8.30 & 18.00-21.00) 2 dakikada bir tramvay kaldırılmaktadır (MEVKA, 2010).

Tablo 4. 2 Konya Kent Merkezi Tramvay İstatistikleri (MEVKA, 2010)

Vagon sayısı	41 Adet
Hat uzunluğu	40 km (Depo dahil)
Elektrik masrafı	167 milyar TL./yıl
Yolcu sayısı	120.000 kişi/gün

Karaman Belediyesi'nin Selçuk Üniversitesi Mühendislik-Mimarlık Fakültesi Döner Sermaye İşletmesi Müdürlüğü'ne 2000 yılında hazırlatmış olduğu "Karaman Ulaşım Etüdü" raporu sonuçlarına göre; tüm gün seyahatler içinde en yüksek payı %45 ile yaya seyahatleri almaktadır. Bunu, %19 ile özel-oto ve toplu tasım; %15 ile motosiklet-bisiklet takip

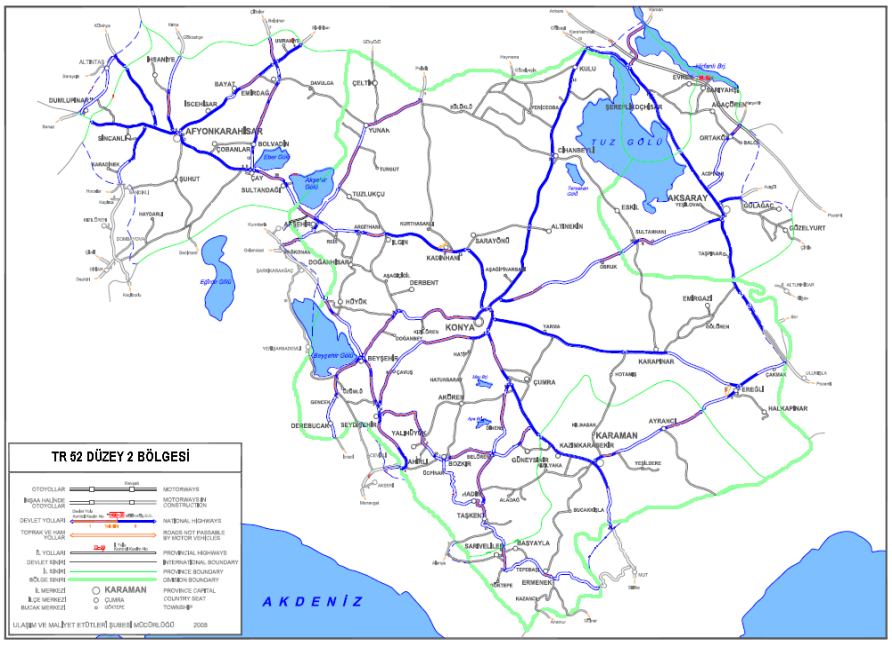
etmektedir. Doruk saat seyahatlerde ise yine ilk sırayı yaya almakta (%45); ancak, daha sonra sırasıyla %25 ile toplu tasıma; %14 ile özel oto ve %13 ile motosiklet-bisiklet gelmektedir (MEVKA, 2010).

Tablo 4. 3 Karaman Kent İçi Seyahatlerin Türel Ayrımı (MEVKA, 2010)

	Tüm Gün			**07:00–09:00**		
Türler	Sayı	Yaya Dahil	Yaya Hariç	Sayı	Yaya Dahil	Yaya Hariç
Belediye Otobüsü	2.267	1,42	2,57	1.067	1,09	2,02
Minibüs	16.400	10,29	18,64	9.067	9,29	17,13
Servis Otobüsü	11.600	7,28	13,18	14.000	14,34	26,44
Toplu Tasım	30.267	18,99	34,39	24.133	24,72	45,29
Özel Oto	30.667	19,24	34,85	13.867	14,21	26,20
Taksi	1.067	0,67	1,21	533	0,55	1,01
Motosiklet-Bisiklet	23.600	14,81	26,82	12.800	13,12	24,18
Kamyon-Kamyonet-Diğer	2.400	1,50	2,73	1.600	1,64	3,02
Özel Tasım	57.733	36,22	65,61	28.800	29,52	54,41
Motorlu Araç	88.000	55,21	100,00	52.933	54,24	100,00
Yaya	71.333	44,79		44.667	45,76	
Genel Toplam	159.333	100,00		97.600	100,00	

Özel taşımanın toplam içindeki payı hem tüm gün hem de doruk saatler itibariyle, en yüksek değere sahiptir. Toplu taşımanın alt türlere dağılımında ise; tüm gün seyahatlerde en yüksek payı minibüs-dolmuş; doruk saatler seyahatinde ise servis otobüsleri almaktadır. Toplu tasım; belediye otobüsü, minibüs, işyeri servis otobüsü ve okul servis araçları ile sağlanmaktadır. Şehir içi ulaşımda 10 adet yolcu otobüsü, 176 adet özel hat dolmuş, 74 adet özel hat taksi, 125 adet özel servis ve okul servisi kullanılmaktadır (MEVKA, 2010).

Karayolu



Şekil 4. 3 TR2 Düzey 2 Bölgesi Karayolu Ulaşım Haritası (KDM, 2011)

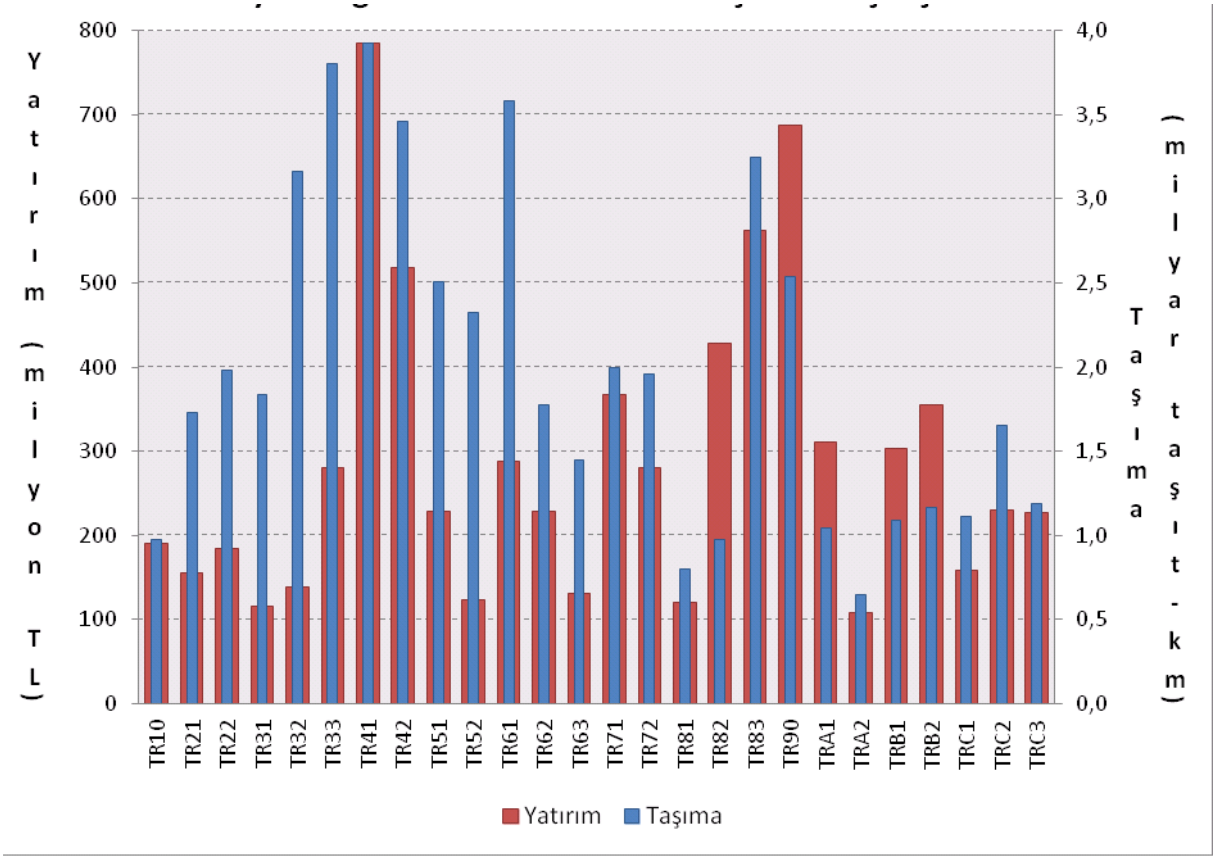
Konya'da 1.431 km devlet yolu, 1.533 km il yolu ve 6.796 km köy yolu olmak üzere toplam 9.760 km yol ağı bulunmaktadır. Konya, iller bazında Karayolları Genel Müdürlüğü Devlet ve İl Yolları Ağı içerisinde 2.964 Km ile en büyük paya sahip il durumundadır. Karaman, İç Anadolu Bölgesini, Akdeniz Bölgesine bağlayan transit geçiş yeri konumundadır. Ayrıca Karaman KGM İl ve Devlet Yolları Ağı içerisinde 653 Km ile yol ağı sıralamasında 41. il durumundadır. Türkiye genelinde 2.153 km otoyol bulunurken, TR52 Düzey 2 Bölgesinde otoyol bulunmamaktadır. Ancak Ankara-Pozantı Otoyolu Bölgeden geçmemesine rağmen bitirildiğinde Bölgenin İstanbul, Anakara, Şanlıurfa ve Diyarbakır gibi büyük şehirlere hızlı ve güvenli erişimi konusunda katkı sağlayacaktır (MEVKA, 2010).

Tablo 20'de görüldüğü üzere 1995-2008 yılları arası trafik kazaları Türkiye genelinde %57,8 artarken, TR52 Düzey 2 Bölgesinde %96,6 artmıştır. 1995-2011 Ocak yılları arasında ise motorlu taşıt sayıları Türkiye genelinde %183,86 artmıştır. Bu artış TR52 Düzey 2 Bölgesinde %183,04'dır.

Tablo 4. 4 TR52 Düzey 2 Bölgesinde Meydana Gelen Trafik Kaza ve Motorlu Taşıt Sayıları (TÜİK, 2011)

YIL	Trafik Kaza Sayısı				Motorlu Taşıt Sayısı (Otomobil. Minibüs. Otobüs. Kamyonet. Kamyon. Motosiklet)			
	Konya	Karaman	TR52	Türkiye	Konya	Karaman	TR52	Türkiye
1995	1.643	302	1.945	66.029	147.531	23.798	171.329	4.860.845
1996	1.485	296	1.781	60.790	158.089	26.333	184.422	5.182.035
1997	1.641	197	1.838	61.480	173.723	28.914	202.637	5.657.603
1998	1.920	369	2.289	71.240	189.441	30.593	220.034	6.096.246
1999	2.049	310	2.359	72.269	202.737	31.991	234.728	6.453.843
2000	2.159	336	2.495	75.991	217.624	33.716	251.340	6.976.545
2001	1.842	277	2.119	66.243	225.077	34.731	259.808	7.154.379
2002	1.883	276	2.159	65.748	233.685	35.758	269.443	7.283.250
2003	2.013	259	2.272	67.031	246.602	37.096	283.698	7.521.143
2004	2.472	330	2.802	77.008	270.711	36.770	307.481	8.998.070
2005	2.827	335	3.162	87.273	294.172	39.501	333.673	9.867.726
2006	3.271	376	3.647	96.128	326.419	43.636	370.055	10.902.454
2007	3.558	458	4.016	106.994	349.845	46.974	396.819	11.657.038
2008	3.376	447	3.823	104.212	373.466	50.771	424.237	12.371.718
2009	-	-	-	-	394.630	54.473	449.103	12.914.564
2010	-	-	-	-	411.954	57.031	468.985	13.655.239
2011(Ocak)	-	-	-	-	426.672	58.269	484.941	13.797.799

Düzey 2 bölgeleri arasındaki devlet yollarında gerçekleşen taşımalar ile aynı bölgelerdeki tüm karayolu yatırımlarının karşılaştırması ise Şekil 4.4'de görülmektedir.



Şekil 4. 4 Düzey 2 Bölgeleri Yatırımları ile Devlet Yolu Taşımaları Karşılaştırması (KGM, 2011)

Şekil 4.4'de görüldüğü üzere TR52 Düzey 2 Bölgesi'nde yatırımlarla taşıma miktarları arasında düzensizlik görülmektedir. Bölgede taşımalar, karşılaştırılmalı olarak, yüksek oranda iken yatırımların yetersizliği dikkat çekmektedir.

Demiryolu

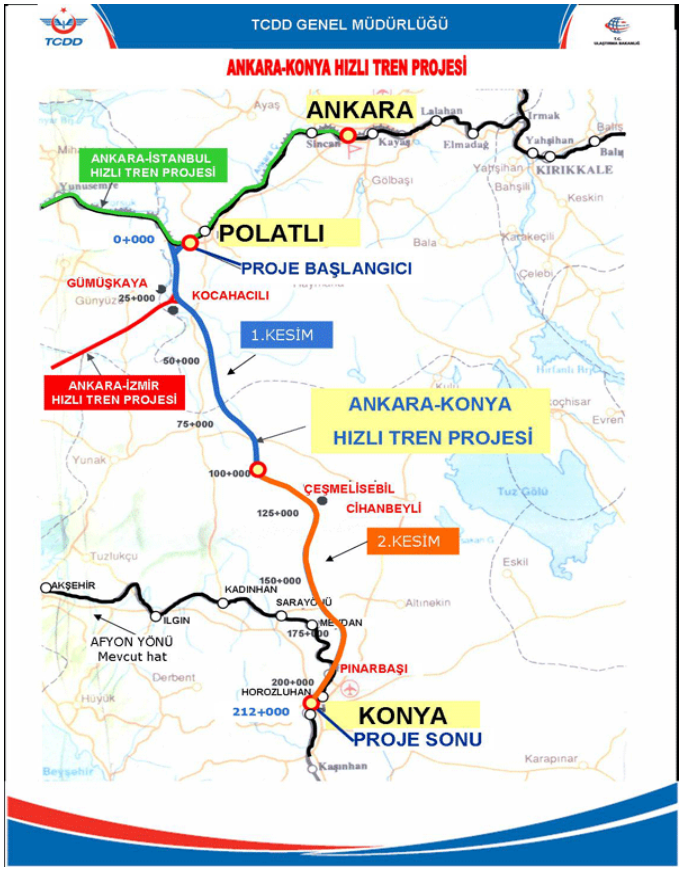
Türkiye'deki mevcut demiryolu ağı, 8.699 km'si anahat olmak üzere toplam 11.005 km'dir. Bu hatların 2.282 km'si elektrikli olup, toplam ağın %21'ini oluşturmaktadır. Şekil 14'de görüldüğü gibi TR52 Düzey 2 Bölgesi T.C. Devlet Demiryolları Kuruluşu'nun 6. ve 7. Bölge Müdürlüklerinin sorumluluğuna girmektedir. Toplam demiryolu ağının 1.726 km'si 6.Bölge Müdürlüğü, 1.407 km'si ise 7. Bölge Müdürlüğü sınırları içinde kalmakta olup toplam demiryolu ağı 3.133 km'dir. Konya'nın demiryolu geçmişi eskilere dayanmaktadır. İlde ilk demiryolu bağlantısı 1898 yılında yapılmıştır. Mevcut durumda Konya'dan Toros Ekspresi, İç Anadolu Mavi Treni ve Meram Ekspresi ile demiryolu ulaşımı sağlanmaktadır (MEVKA, 2010).

Karaman'dan demiryolu ile, Konya yönünden İzmir ve İstanbul, Adana yönünden Kurtalan'a kadar ulaşım sağlanmaktadır. İlden, İç Anadolu Mavi Treni, Toros Ekspresi ve Posta Ekspresi ile demiryolu ulaşımı sağlanmaktadır. Konya-Karaman arasında günlük raybüs seferleri yapılmaktadır (MEVKA, 2010).



Şekil 4. 5 T.C. Devlet Demiryolları, Demiryolu Ağı Haritası (TCDD, 2011)

Ankara-Eskişehir-Afyonkarahisar koridorundan Ankara-Konya mevcut demiryolu 687 km'dir. Ancak mevcut demiryolu ile yapılan yolcu ve yük taşımacılığı uzun süre aldığından, Konya'nın Türkiye'nin üç büyük kenti olan İstanbul, Ankara ve İzmir'e daha kısa zamanda ulaşımını sağlayacak hızlı demiryolu ile bağlantısını gerçekleştirmek amacı ile Ankara-Konya hızlı tren demiryolu yapılmıştır. Aynı hattın Mersin'e kadar uzatılması düşünülmektedir. Bu hattın tamamlanması ile Bölgedeki dış ticaretin gelişmesi beklenmektedir (MEVKA, 2010)



Şekil 4. 6 Ankara-Konya Hızlı Tren Projesi (TCDD, 2011)

Km

İL TRAFİK KODU Traffic code	İL ADI Name of city	ANA HAT Mainline		TOPLAM Total	İL TRAFİK KODU Traffic code	İL ADI Name of city	ANA HAT Mainline		TOPLAM Total
		TEK HAT Single Line	2.3.4. HAT 2nd,3rd,4th lines				TEK HAT Single Line	2.3.4. HAT 2nd,3rd,4th lines	
1	ADANA	149	34	183	41	KOCAELİ	79	79	158
2	ADIYAMAN	45	0	45	42	KONYA	298	0	298
3	AFYON	387	0	387	43	KÜTAHYA	264	10	274
4	AĞRI	-	-	-	44	MALATYA	238	0	238
5	AMASYA	69	0	69	45	MANİSA	264	0	264
6	ANKARA	239	71	310	46	K. MARAŞ	148	0	148
6	ANKARA YHT-HST	81	81	162	47	MARDİN	128	0	128
7	ANTALYA	-	-	-	48	MUGLA	-	-	-
8	ARTVİN	-	-	-	49	MUŞ	86	0	86
9	AYDIN	146	0	146	50	NEVŞEHİR	19	0	19
10	BALIKESİR	280	0	280	51	NİĞDE	161	0	161
11	BİLECİK	98	12	110	52	ORDU	-	-	-
12	BİNGÖL	96	0	96	53	RİZE	-	-	-
13	BİTLİS	53	0	53	54	SAKARYA	82	15	97
14	BOLU	-	-	-	55	SAMSUN	148	0	148
15	BURDUR	19	0	19	56	SİİRT	35	0	35
16	BURSA	16	0	16	57	SİNOP	-	-	-
17	ÇANAKKALE	-	-	-	58	SİVAS	515	7	522
18	ÇANKIRI	172	0	172	59	TEKİRDAĞ	79	0	79
19	ÇORUM	-	-	-	60	TOKAT	137	0	137
20	DENİZLİ	136	0	136	61	TRABZON	-	-	-
21	DİYARBAKIR	150	0	150	62	TUNCELİ	5	0	5
22	EDİRNE	96	0	96	63	ŞANLI URFA	220	0	220
23	ELAZIĞ	288	0	288	64	UŞAK	157	0	157
24	ERZİNCAN	226	0	226	65	VAN	117	0	117
25	ERZURUM	211	0	211	66	YOZGAT	132	0	132
26	ESKİŞEHİR	188	21	209	67	ZONGULDAK	69	0	69
26	E.ŞEHİR YHT-HST	116	116	232	68	AKSARAY	-	-	-
27	GAZİANTEP	254	0	254	69	BAYBURT	-	-	-
28	GİRESUN	-	-	-	70	KARAMAN	106	0	106
29	GÜMÜŞHANE	-	-	-	71	KIRIKKALE	97	0	97
30	HAKKARİ	-	-	-	72	BATMAN	47	0	47
31	HATAY	54	0	54	73	ŞIRNAK	-	-	-
32	ISPARTA	84	0	84	74	BARTIN	-	-	-
33	İÇEL	62	44	106	75	ARDAHAN	-	-	-
34	İSTANBUL	133	66	199	76	IĞDIR	-	-	-
35	İZMİR	247	84	331	77	YALOVA	-	-	-
36	KARS	172	0	172	78	KARABÜK	120	0	120
37	KASTAMONU	-	-	-	79	KİLİS	16	0	16
38	KAYSERİ	216	0	216	80	OSMANİYE	68	0	68
39	KIRKLARELİ	110	0	110	81	DÜZCE	-	-	-
40	KIRŞEHİR	12	0	12					
GENEL TOPLAM - Grand Total							8.440	640	9.080

İl merkezinden geçen demiryolu - Mainline passing through the city center.

İl sınırları içinden geçen demiryolu - Mainline passing through the city border

Kaynak: TCDD, 2009, İstatistik Yıllığı 2005-2009.

Şekil 4. 7 İllere Göre Demiryolu Anahat Uzunlukları

Havayolu

Ülkemizde 2011 yılı başı itibariyle, 14 havalimanı ve 31 havaalanı bulunmaktadır. Havayolu ulaşımı, TR52 Düzey 2 Bölgesinde Konya'da bulunan 3. Ana jet üst komutanlığına ait askeri havaalanına ilave edilen sivil tesislerle sağlanmaktadır. Konya Havaalanı 2000 yılında hizmete girmiş olup sivil-askeri kategorisindedir ve şehre uzaklığı 18 km'dir. 01R/19L ve 01L/19R pistleri 3.350x45 m boyutlarında olup, beton-asfalt kaplamalıdır. Yolcuya açık alanlar 2.650 m^2, araç kapasitesi 278 ve yıllık yolcu kapasitesi 2.000.000 kişidir (MEVKA, 2010).

Tablo 4. 5 2004-2009 Yılları Arası Sivil Havacılık Rakamları (TÜİK, 2011)

Yıllar	İniş Kalkış Yapan Uçak Sayısı		Yolcu Sayısı		Yük Miktarı (ton)	
	Türkiye	TR52	Türkiye	TR52	Türkiye	TR52
2004	440.238	1.688	44.789.140	94.676	1.126.107	1.668
2005	534.087	2.508	54.525.727	167.252	1.249.555	2.333
2006	594.749	2.924	58.778.131	262.561	1.279.340	3.034
2007	642.988	2.324	66.461.973	248.070	1.447.603	2.706
2008	688.189	2.646	74.968.329	266.143	1.534.619	2.973
2009	715.544	4.050	78.742.075	301.724	1.597.699	3.391

2009 yılında Türkiye'de iniş-kalkış yapan uçak sayısı 2004 yılına göre %62,54 artış gösterirken, bu oran TR52 Düzey 2 Bölgesi için %139,93 olmuştur. Taşınan yolcu sayısına bakıldığında ise Türkiye'de 2004 yılına göre 2009 yılında %75,81'lik bir artış olurken, TR52 Düzey 2 Bölgesinde bu oran %218,69 olmuştur. 6 yıllık dönemde Konya ilinde iniş-kalkış yapan uçak sayısında ve taşınan yolcu sayısında Türkiye'nin çok üstünde olmuştur.

Tablo 4. 6 Türkiye'de Bazı Havaalanlarında Gerçekleşen Tüm Uçak Trafiği (MEVKA, 2010)

Havaalanları	2008 YILI ARALIK SONU			2009 YILI ARALIK SONU			2008-2009 Değişim (%)		
	İç Hat	Dış Hat	Toplam	İç Hat	Dış Hat	Toplam	İç Hat	Dış Hat	Toplam
ATATÜRK	114.176	161.972	276.148	108.252	175.701	283.953	-5,2	8,5	2,8

Havaalanları	2008 YILI ARALIK SONU			2009 YILI ARALIK SONU			2008-2009 Değişim (%)		
	İç Hat	Dış Hat	Toplam	İç Hat	Dış Hat	Toplam	İç Hat	Dış Hat	Toplam
ESENBOĞA	48.463	14.396	62.859	50.347	12.273	62.620	3,9	-14,7	-0,4
ADNAN MENDERES	38.014	14.000	52.014	40.492	13.705	54.197	6,5	-2,1	4,2
ANTALYA	27.315	101.438	128.753	28.436	98.800	127.236	4,1	-2,6	-1,2
ADANA	21.473	4.796	26.269	22.357	3.885	26.242	4,1	-19,0	-0,1
TRABZON	11.023	3.665	14.688	11.700	3.192	14.892	6,1	-12,9	1,4
GAZİANTEP	5.739	1.377	7.116	6.791	1.370	8.161	18,3	-0,5	14,7
DİYARBAKIR	7.480	169	7.649	8.774	123	8.897	17,3	-27,2	16,3
KAYSERİ	4.443	1.915	6.358	5.215	2.066	7.281	17,4	7,9	14,5
KONYA	2.272	374	2.646	3.729	321	4.050	64,1	-14,2	53,1
DHMİ TOPLAMI	351.418	336.771	688.189	370.020	345.524	715.544	5,3	2,6	4,0
SABİHA GÖKÇEN	30.375	19.132	49.507	40.684	23.065	63.749	33,9	20,6	28,8
BATMAN	1.186	-	1.186	1.409	-	1.409	18,8	18,8	
ESKİŞEHİR-ANADOLU Ü.	2.709	95	2.804	7.161	402	7.563	164,3	323,2	169,7
TÜRKİYE GENELİ	385.764	356.001	741.765	419.422	369.047	788.469	8,7	3,7	6,3

Tablo 4.6'da görüldüğü gibi Konya Havaalanında gerçekleşen iniş-kalkış sayısı 2009'da bir önceki yıla göre %53,1 artış göstermesine karşın tüm Türkiye'de gerçekleşen iniş kalkışların sadece ‰5,1'ini oluşturmaktadır. Türkiye toplam yolcu trafiğinin ‰3.5 ve yük trafiğinin ‰2.0'si Bölgede gerçekleşmektedir.

4.2 Bölgenin Lojistik Durumu

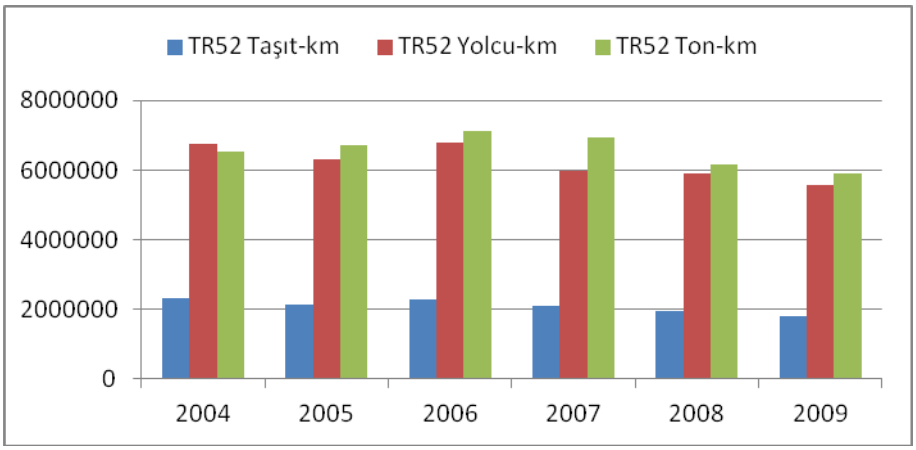
4.2.1 Kara Yolu Taşımacılığı

Bölge, İç Anadolu'yu Akdeniz'e bağlayan karayolu üzerinde bulunmakta olup bu konumu Bölge ekonomisine olumlu katkılar sağlamaktadır.

Tablo 4. 7 TR52 Düzey 2 Bölgesinde ve Türkiye'de Taşıt-Km, Yolcu-Km, Ton-Km Değerleri (KGM, 2011)

	TR52 Bin Taşıt-Km	TR52 Bin Yolcu-Km	TR52 Bin Ton-Km	Türkiye BİN Taşıt-Km	Türkiye Bin Yolcu-Km	Türkiye Bin Ton-Km
2009	2.325.214	6.769.743	6.519.594	72.432.000	212.464.000	176.455.000
2008	2.156.283	6.325.167	6.721.312	50.255.000	144.378.000	135.607.000
2007	2.302.567	6.784.308	7.120.362	69.609.000	209.115.000	181.330.000
2006	2.090.289	5.976.825	6.938.285	47.055.000	133.608.000	134.361.000
2005	1.948.353	5.914.181	6.162.234	45.818.000	134.681.000	128.343.000
2004	1.817.804	5.570.712	5.916.750	44.328.000	132.784.000	123.340.000

2009 yılı motorlu taşıt sayısına (otomobil, minibüs, otobüs, kamyonet, kamyon, motosiklet) bakıldığında, TR52 Düzey 2 Bölgesinde 484.941 adet araç olup ülke toplam motorlu taşıt sayısının %3,52'sini oluşturmaktadır. Konya 1 saat mesafe içinde erişilebilir toplam nüfusun 1 milyonun üzerinde olduğu kentler arasında yer almaktadır.



Şekil 4. 8 TR52 Düzey 2 Bölgesi Devlet Yollarının Trafik Hareketliliği (KGM, 2011)

2004-2007 yılları arasında devlet yollarındaki taşıt ve yük hareketliliğine bakıldığında artış gözlenmektedir. 2008 ve 2009 yılında ise artış trendi azalmaya doğru geçiş yapmıştır (Şekil 4.8).

4.2.2 Hava Yolu Taşımacılığı

Kargo taşımacılığı yapılan havaalanları arasında Konya Havaalanı da yer almaktadır. Havaalanı trafiği incelendiğinde, iç ve dış hatlardaki tüm uçak sayısı TR52 Düzey 2 Bölgesinde 4.050 adet, Türkiye için ise 788.469 adettir. Dış hatlardan gelen ve giden uçak sayısı TR52 Düzey 2 Bölgesinde 321 adet olup TR52 Düzey 2 Bölgesi'nde dış hatların tüm yönlere göre uçak sayısı oranı %7,9'dur (MEVKA, 2010).

Tablo 4. 8 Havaalanı Trafiği Bilgisi (DHMİ, 2011)

	TR52	**Türkiye**
Tüm Uçak Sayısı	6.393	919.411
Ticari Uçak Sayısı	4.815	809.141
Yolcu Trafiği (Gelen-Giden)	545.497	102.800.392
Yük Trafiği (Bagaj+Kargo+Posta)(Ton)	16	541.357

2010 yılı ticari uçak trafiğine bakıldığında iç hatlarda 4.470 adet, dış hatlarda ise 345 adet uçak trafiği Konya havaalanında gözlenmiştir. Ticari uçak sayıları incelendiğinde 2010 yılını 2009 yılına göre karşılaştırdığımızda iç hatlarda %92,3 artış, dış hatlarda ise %16,6 azalma gerçekleşmiştir.

4.2.3 Demir Yolu Taşımacılığı

Ulusal demiryolu koridoru üzerinde yer alan bölgelerden biri de TR52 Düzey 2 Bölgesidir. Ankara-Eskişehir-Afyon koridorundan Ankara-Konya mevcut demiryolu 687 Km, Ankara-Konya karayolu ise 258 km'dir. Ankara-Konya arasında demiryolu ile yapılan yolcu ve yük taşımacılığı uzun süre aldığından karayolu taşımacılığı tercih edilmektedir. Bu nedenle Konya şehrinin Türkiye'nin en büyük üç kentine (İstanbul, Ankara, İzmir) daha kısa zamanda ulaşımını sağlayacak hızlı demiryolu ile bağlantısını gerçekleştirmek amacı ile Ankara-Konya arasında hızlı tren için demiryolu yapılması planlanmıştır. Ankara-Konya ve Ankara-İstanbul Hızlı Tren Projelerinin tamamlanmasından sonra: Ankara-Konya arasındaki 10 saat 30 dakikalık seyahat süresi 1 saat 15 dakikaya, İstanbul-Konya arasındaki 12 saat 25 dakikalık seyahat süresi ise 3 saat 30 dakikaya inecektir (MEVKA, 2010).

Mevcut taşıma kapasitemizin en iyi şekilde kullanılarak daha hızlı ve etkin bir taşımacılık yapılması amacıyla 2004 yılı başından itibaren yük taşımacılığında blok tren işletmeciliğine geçilmiştir. Blok tren işletmeciliğine geçilmesiyle, taşınan yük miktarında artış sağlanmış, kaynaklar daha etkin kullanılmış, taşıma süreleri kısaltılarak, müşteri memnuniyeti de artırılmıştır. Blok trenle taşımanın gerçekleştiği alanlar arasında varış veya çıkış istasyonu TR52 Düzey 2 Bölgesinde yer alanlar aşağıdaki tabloda belirtilmiştir (MEVKA, 2010).

Tablo 4. 9 Blok Tren Taşımacılığında TR52 Düzey 2 Bölgesindeki Düzenli Seferler (TCDD, 2011)

Çıkış İstasyonu	Varış İstasyonu	km	Madde Cinsi	Net Yük Miktarı	Brüt Yük Miktarı
Kayseri/Niğde	Konya	421	Demir Cevheri	550	825
H.Han/Konya	Nusaybin	1.092	İhraç Eşya	550	825

Tablo 4. 10 Uluslararası Taşımalara Açık İstasyonlar (TCDD, 2011)

Uluslararası Taşımalara Açık TR52 Düzey 2 Bölgesinde Yer Alan Garların Mesafeleri (km)							
Gar	**Kapıkule**	**Uzunköprü**	**Islahiye**	**Nusaybin**	**Çobanbey**	**Kapıköy**	**M.Ekbez**
Konya	1.051	1.013	549	1.082	811	1.347	**
Karaman	1.154	**	**	**	**	**	**
Konya Ereğli	**	**	**	**	622	1.158	360

4.3. Dış Ticaret Yapısı

4.3.1 TR 52 Konya-Karaman Bölgesi İhracat Yapısı

Aşağıda Konya ve Karaman illerinin 2006 yılından bu yana yapmış oldukları ihracat rakamları yıllara göre verilmiştir. Burada geçen bütün değerler Türkiye İstatistik Kurumu resmi sitesinden alınmıştır (TUİK Dış Ticaret Endeks Raporu, 2011).

Tablo 4. 11 Yıllara göre ihracat rakamları (Dolar/Euro/TL-YTL)

Yıl		İhracat Dolar	İhracat Euro	İhracat TL/YTL
2006	**Yıl toplamı:**	**583.063.738**	**464.205.942**	**839.250.651**
2007	**Yıl toplamı:**	**820.788.194**	**597.628.528**	**1.066.108.471**
2008	**Yıl toplamı:**	**1.029.605.279**	**700.882.253**	**1.337.811.651**
2009	**Yıl toplamı:**	**881.698.051**	**633.066.834**	**1.368.220.666**
2010	**Yıl toplamı:**	**1.155.323.758**	**863.739.789**	**1.736.742.746**
2011	**Yıl toplamı:**	**911.758.052**	**646.172.781**	**1.464.064.729**

Konya ve Karaman illeri için yıllara göre ithalat rakamları fasıl adına göre detaylı ithalat istatistikleri EK A'da verilmiştir.

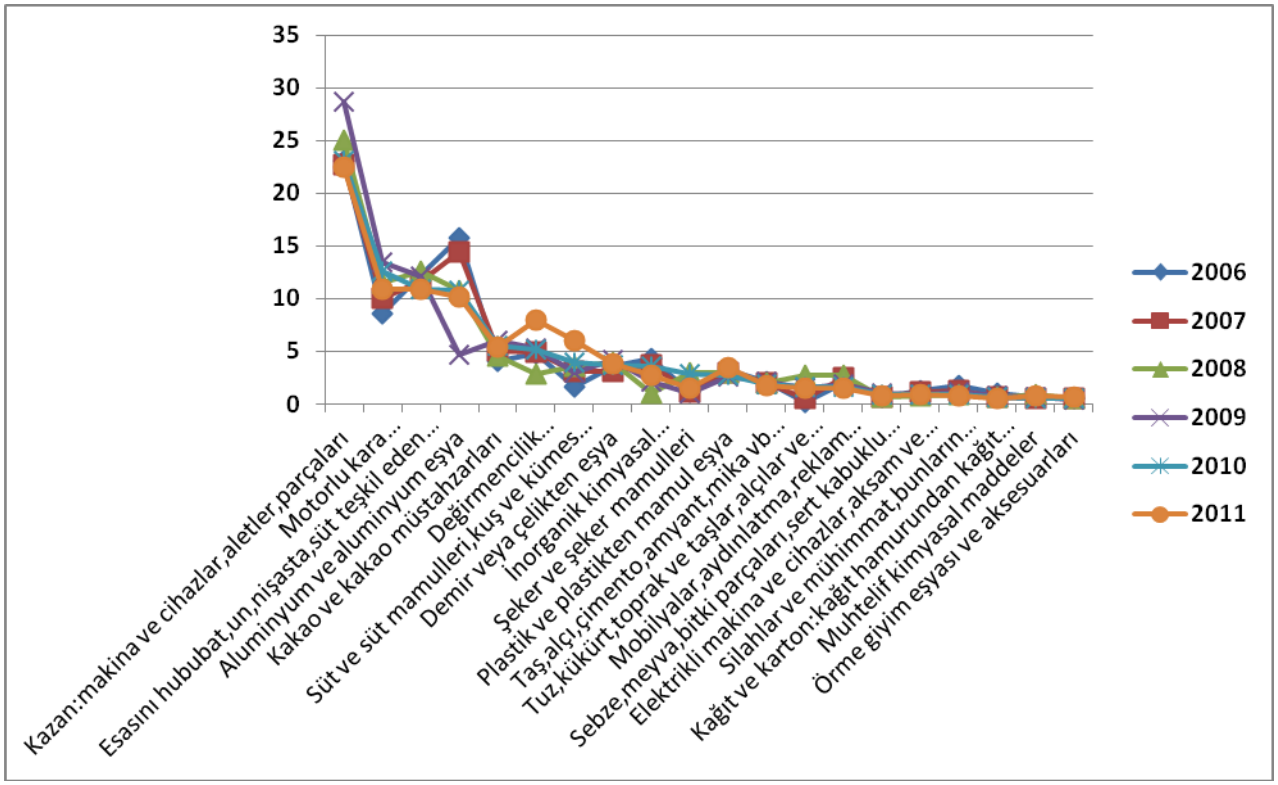
Aşağıdaki Tablo'da Konya ve Karaman illerinin ihracat istatistiklerini fasıl adı / yıl olarak gösterilmiştir. Toplam 98 fasıldan 2010 yılında en çok ihracatı gerçekleşmiş olan 20 fasıl seçilmiştir. Bu 20 fasıl 2010 yılı için toplam miktarın yüzde 94,5'ine karşılık gelmektedir. Diğer yıllarda bu 20 fasıl için toplamdaki oranı 92,3'ün altına hiç düşmemiştir. Tablodaki değerler 2011 yılı istatistikleri ilk 8 ayı kapsamaktadır.

Tablo 4. 12 Konya ve Karaman illerinin ihracat istatistikleri (fasıl adı / yıl olarak)

Fasıl adı	2006		2007		2008		2009		2010		2011	
	İhracat TL/YTL	Oran (% olarak)	İhracat TL/YTL	Oran (% olarak)	İhracat TL/YTL	Oran (% olarak)	İhracat TL/YTL	Oran (% olarak)	İhracat TL/YTL	Oran (% olarak)	İhracat TL/YTL	Oran (% olarak)
Kazan:makina ve cihazlar,aletler,parçaları	194.048.513	23,122	242.018.580	22,701	334.917.261	25,035	392.400.870	28,680	401.046.490	23,092	329.208.354	22,486
Motorlu kara taşıtları,traktör,bisiklet, motosiklet ve diğer	72.205.261	8,604	106.894.537	10,027	153.666.467	11,486	184.528.409	13,487	217.931.393	12,548	160.050.979	10,932
Esasını hububat,un,nişasta,süt teşkil eden müstahzarlar	102.402.442	12,202	123.863.554	11,618	167.780.798	12,541	165.801.023	12,118	188.853.552	10,874	158.789.266	10,846
Aluminyum ve aluminyum eşya	132.184.677	15,750	153.398.748	14,389	144.537.823	10,804	63.371.363	4,632	188.062.725	10,828	149.135.170	10,186

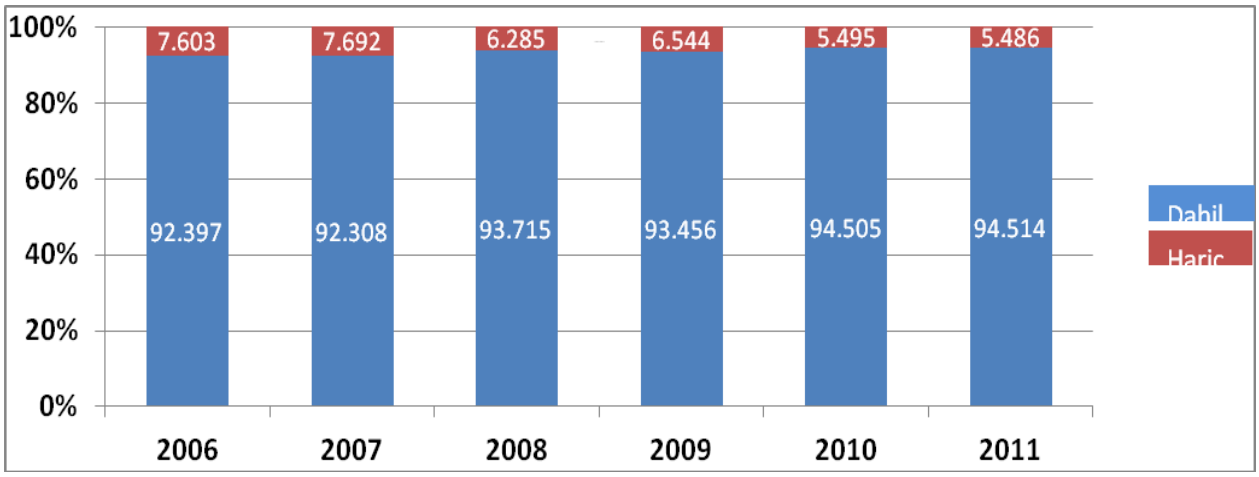
Kakao ve kakao müstahzarları	33.742.963	4,021	53.783.376	5,045	60.449.066	4,519	82.851.532	6,055	96.115.374	5,534	78.566.120	5,366
Değirmencilik ürünleri,malt,nişasta,inülin,buğday gluteni	40.130.698	4,782	51.926.270	4,871	38.512.288	2,879	71.907.309	5,256	90.362.367	5,203	116.510.686	7,958
Süt ve süt mamulleri,kuş ve kümes hay.yumurtaları,bal vb.	13.339.625	1,589	32.510.949	3,049	47.551.028	3,554	41.433.723	3,028	69.206.600	3,985	88.447.708	6,041
Demir veya çelikten eşya	30.053.480	3,581	32.775.834	3,074	52.802.385	3,947	57.412.219	4,196	65.314.410	3,761	56.536.908	3,862
İnorganik kimyasal müstahsallar,organik,inorganik bileşikler	35.746.140	4,259	39.472.113	3,702	13.783.777	1,030	28.755.752	2,102	61.925.309	3,566	40.546.918	2,769
Şeker ve şeker mamulleri	9.606.460	1,145	12.654.312	1,187	40.210.807	3,006	14.135.528	1,033	48.699.375	2,804	21.540.808	1,471
Plastik ve plastikten mamul eşya	27.179.183	3,239	31.895.196	2,992	40.243.055	3,008	34.905.555	2,551	48.330.667	2,783	50.751.524	3,466
Taş,alçı,çimento,amyant,mika vb maddelerden eşya	17.932.175	2,137	21.436.815	2,011	26.508.024	1,981	28.213.925	2,062	31.860.871	1,835	24.879.300	1,699
Tuz,kükürt,toprak ve taşlar,alçılar ve çimento	1.489.865	0,178	5.246.497	0,492	36.444.891	2,724	20.213.898	1,477	28.402.455	1,635	21.908.581	1,496
Mobilyalar,aydınlatma, reklam lambaları,prefabrik yapılar	16.577.439	1,975	26.512.982	2,487	36.373.241	2,719	26.249.570	1,919	27.464.350	1,581	22.009.161	1,503
Sebze,meyva,bitki parçaları,sert kabuklu yemiş konserveleri	5.738.117	0,684	6.777.775	0,636	9.128.317	0,682	14.388.911	1,052	15.689.266	0,903	11.964.649	0,817
Elektrikli makina ve cihazlar,aksam ve parçaları	10.420.603	1,242	12.738.148	1,195	10.453.281	0,781	12.637.701	0,924	15.370.170	0,885	12.304.263	0,840
Silahlar ve mühimmat,bunların aksam,parça ve aksesuarları	14.466.824	1,724	13.451.832	1,262	12.696.187	0,949	14.801.039	1,082	15.278.134	0,880	12.053.661	0,823
Kağıt ve karton:kağıt hamurundan kağıt ve kartondan eşya	8.515.956	1,015	6.437.000	0,604	8.382.082	0,627	11.034.121	0,806	12.193.299	0,702	7.265.305	0,496
Muhtelif kimyasal maddeler	5.019.870	0,598	5.171.500	0,485	11.875.792	0,888	8.578.416	0,627	9.827.566	0,566	12.136.682	0,829
Örme giyim eşyası ve aksesuarları	4.638.037	0,553	5.139.693	0,482	7.408.696	0,554	5.059.182	0,370	9.374.540	0,540	9.133.594	0,624
Toplamdaki oranı (% olarak)		92,397		92,308		93,715		93,456		94,505		94,514

Fasıl türlerine göre ihracat yapısı 2006-2011 (ilk 8 ay) aşağıdaki grafikte resmedilmiştir.



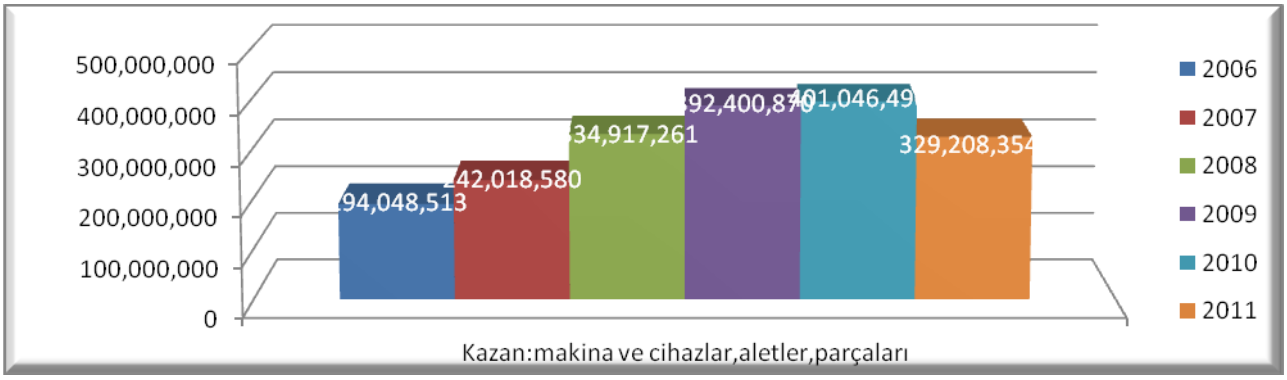
Şekil 4. 9 Fasıl türlerine göre Konya ve Karaman illerinin ihracat yapısı 2006-2011 (ilk 8 ay)

20 faslın toplamdaki 98 faslın yüzde olarak yansıttığı oranını aşağıdaki grafikte görmek mümkündür.



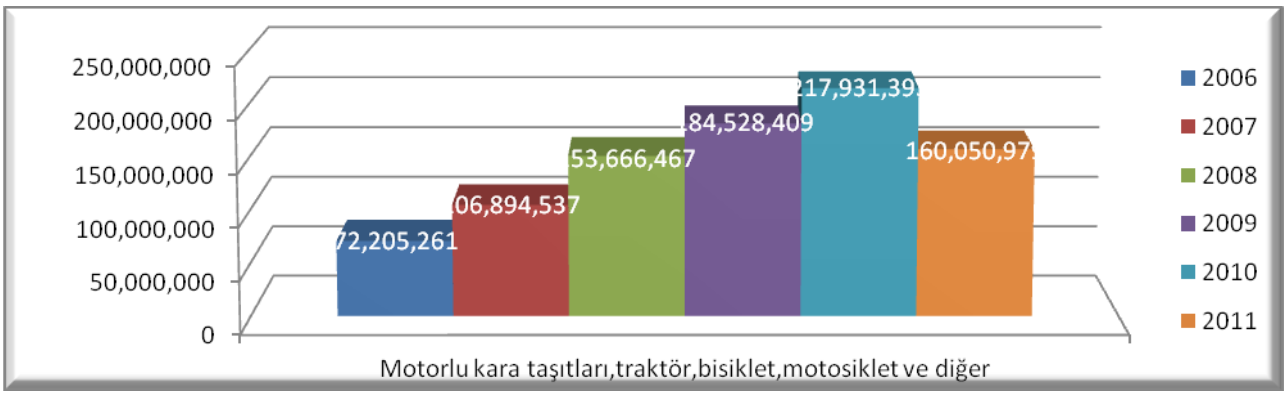
Şekil 4. 10 Konya ve Karaman illerinin ihracatında ilk 20 faslın toplam içindeki yüzde değerleri

Aşağıdaki grafiklerde fasıl türlerinin yıllara göre değişimi görsel olarak sergilenmiştir. İlk faslımız olan "Kazan: makina ve cihazlar, aletler, parçaları" grafikte görüldüğü gibi 6 yılda da %20'nin altına hiç düşmeyerek en çok yüzdeye sahip fasıldır.



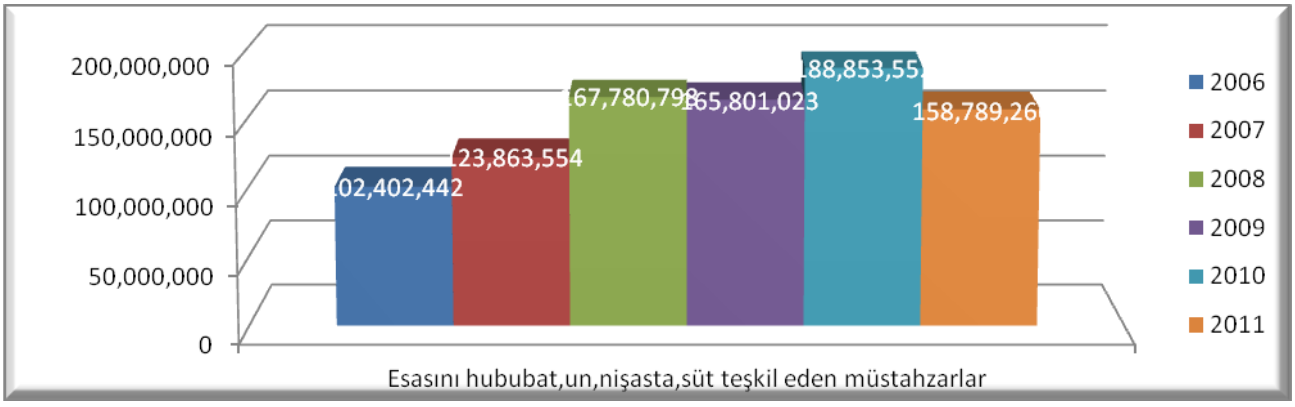
Şekil 4. 11 Kazan: makina ve cihazlar, aletler, parçaları ihracatının yıllara göre değişimi

İhracatta en yüksek paya sahip ikinci en yüksek fasıl motorlu kara taşıtları, traktör, bisiklet, motosiklet vb. üretimidir.



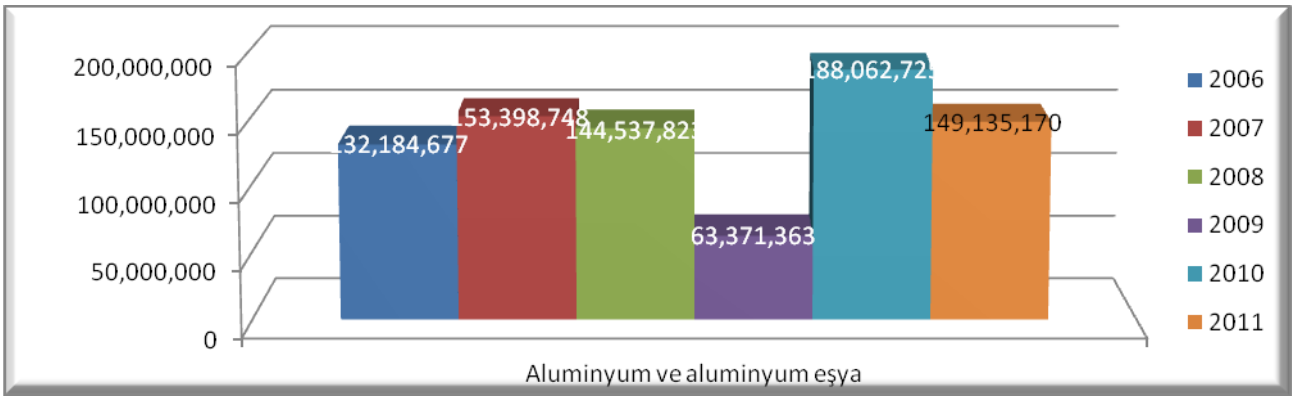
Şekil 4. 12 Motorlu kara taşıtları, traktör, bisiklet, motosiklet vb. ihracatının yıllara göre değişimi

Esasını hububat, un, nişasta, süt teşkil eden müstahzarlar üçüncü en büyük paya sahip ihracat kalemidir.



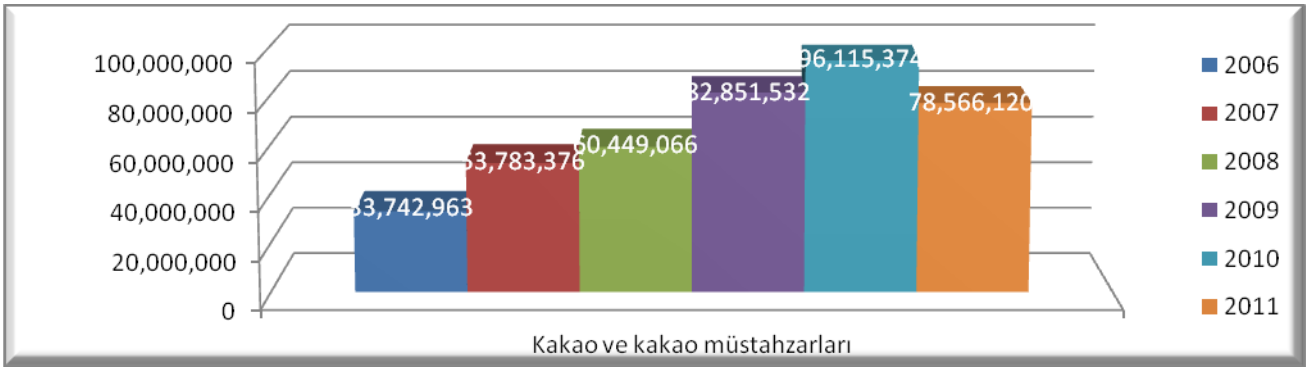
Şekil 4. 13 Esasını hububat, un, nişasta, süt teşkil eden müstahzarlar ihracatının yıllara göre değişimi

Alüminyum ve alüminyum eşya dördüncü en büyük paya sahip ihracat kalemidir.



Şekil 4. 14 Alüminyum ve alüminyum eşya ihracatının yıllara göre değişimi

Şekerleme ve çikolata imalat sanayinin temel kollarından biri olan kakao ve kakao müstahzarları ihracatta beşinci büyük paya sahip kalemdir.



Şekil 4. 15 Kakao ve kakao müstahzarları ihracatının yıllara göre değişimi

Yukarıdaki beş grafikte ihracatta en yüksek paya sahip fasılların yıllara göre ihracat değişimi verilmiştir. Bu sonuçlar Konya sanayisinin makine ve ekipmanları imalatı ile gıda sanayinde yoğunlaştığının da bir göstergesidir.

4.3.2 TR52 Konya-Karaman Bölgesi İhracat Performansı

Bu kısımda yapılan analiz ve değerlendirmeler Ekonomi Bakanlığı tarafından 2011 yılında 81 İlin ihracat performanslarının incelendiği çalışma esas alınarak TR52 Düzey 2 Bölgesi (Konya- Karaman) özelinde yapılmıştır. Analizin kapsamında belirlenen temel göstergelerden aşağıda belirtilenler bu çalışma kapsamında incelenmiştir. Bunlar (MEVKA, 2011);

a. İhracatın teknolojik dağılımı
b. İhraç edilen ürünlerin çeşitliliği
c. İhracatın Sıradanlığı
d. İhraç edilen ürünlerin sofistikasyon düzeyi ve nitelikli sıçrama yapısı
e. İllerin ihracatında tamamlayıcı olan ülkeler.

a. İhracatın Teknolojik Dağılımı

Dış Ticaret Müsteşarlığı tarafından 2011 yılında yapılan 81 İlin ihracat performanslarının analiz edildiği "İl İl Dış Ticaret Potansiyeli" adındaki araştırma raporunda illerimizin ihracat performanslarının analizinde kullanılan temel göstergelerden biri olan "ihracatın teknolojik dağılımı" seçilmiştir. Bu gösterge bize; her bir ilimizin yaptığı ihracatın doğal kaynağa mı dayalı olduğunu ya da bu ihracatın teknoloji seviyesinin düşük, orta ya da ileri teknoloji ürünü olup olmadığına göre nasıl bir dağılım gösterdiğini ortaya koyması açısından önem arz etmektedir. Aşağıdaki tabloda 2010 yılı itibari ile orta ve ileri teknolojili ürün ihracatı yüz milyon doların üzerinde olan illerimiz gösterilmiştir. Bu sıralamada Konya 413 milyon dolarlık orta ve ileri teknoloji ürün ihracatı ile 9. sırada yer almaktadır (DTM, 2011).

Tablo 4. 13 2010 yılı itibari ile orta ve ileri teknolojili ürün ihracatı yüz milyon doların üzerinde olan illerimiz

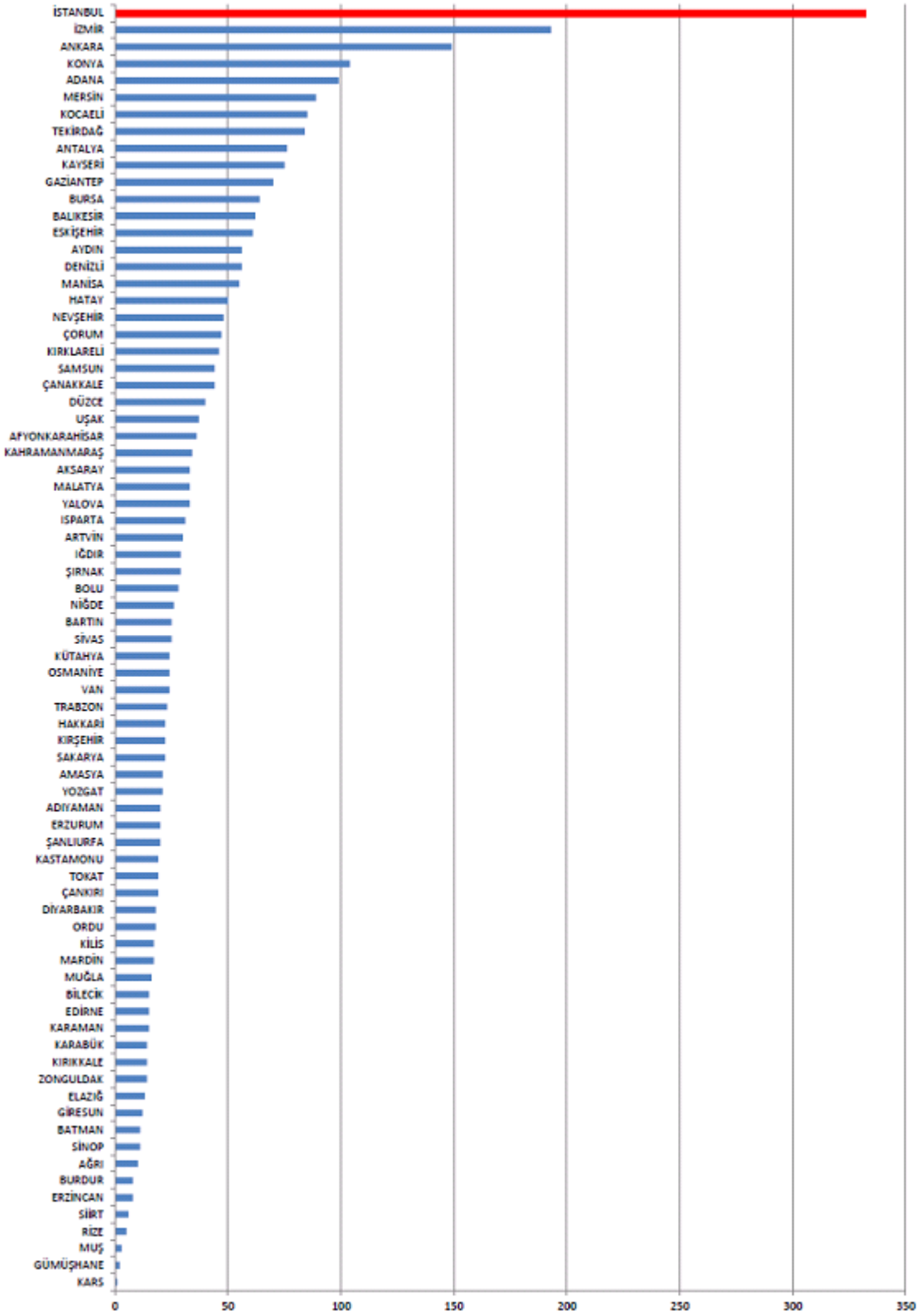
İl Adı	**Orta ve İleri Teknolojili Mal İhracatı (milyon ABD $)**
İstanbul	20.280
Bursa	7.990
Kocaeli	1.948
Ankara	1.846
İzmir	1.597
Sakarya	1.519
Manisa	545
Gaziantep	415
Konya	**413**
Adana	393
Eskişehir	309
Kayseri	280
Denizli	252
Tekirdağ	187
Hatay	158
Aydın	123
Antalya	104

b. İhraç edilen ürünlerini çeşitliği

Performans göstergelerinden bir diğeri "çeşitliliktir". Bu gösterge, ilin tüm ihraç ürünlerini değil yalnızca rekabetçi avantaja sahip olduğu ürün çeşitliliğini kapsama almaktadır. Aynı zamanda bu gösterge, ilde ihracata konu olan ürünleri değil ilde üretilip ihraç edilen ürünleri esas almaktadır. Buna göre çeşitlilik değeri yüksek olan bir ilde, çok sayıda ürün rekabetçi bir şekilde üretilip ihraç ediliyordur. İlde var olan beceriler çok sayıda

ürünün rekabetçi avantajla üretilmesine ve ihraç edilmesi için uygundur. Aynı şekilde, çeşitliliği düşük olan bir ilde, az sayıda ihracata konu ürün üretilmektedir (DTM, 2011).

Bu analize göre, 2009 yılında Konya "İhracattaki çeşitlilik performansı bakımından sırasıyla İstanbul, İzmir ve Ankara'nın hemen arkasından 104 farklı ürünle 4. sırada yer almaktadır. Bu bize Konya'da var olan becerinin birden fazla ürünün üretilip rekabetçi bir Şekilde ihraç etme fırsatına sahip olduğunu göstermektedir. Ancak Konya'nın sergilediği performans aksine Karaman ihracattaki çeşitlilikte 15 farklı ihraç ürünüyle 66. sırada yer almaktadır. Bu bize Karaman da rekabetçi bir Şekilde ürün üretilip ihraç etme becerisinin yeterli düzeyde oluşmadığı göstermektedir. Diğer yandan ülke genelinde yıllık ortalama ihracat miktarı Konya'nın oldukça üstünde olan Gaziantep, Bursa Kocaeli, Manisa, Denizli gibi illerin İhracattaki çeşitlilik performansı bakımından Konya'dan geri sıralarda kaldığı görülmektedir (MEVKA, 2011).



Şekil 4. 16 İllerin İhracattaki Çeşitlilik Performansı

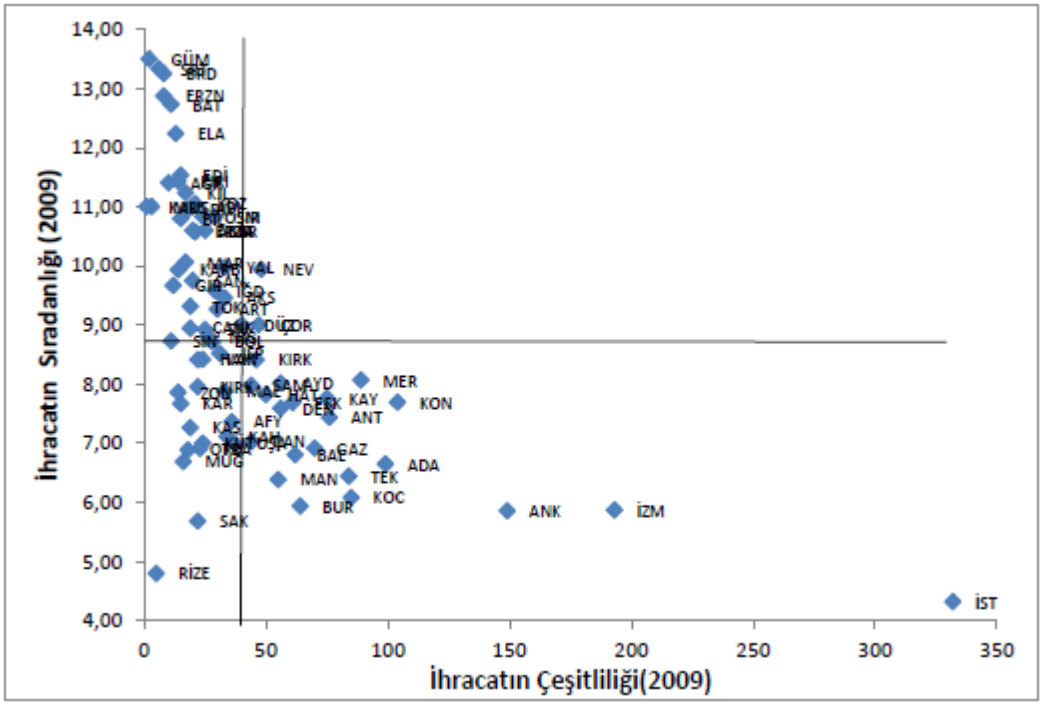
Kaynak: DTM, 2011, Dış Ticaret Müsteşarlığı, İl İl Dış Ticaret Potansiyeli Araştırması.

Buna göre çeşitlilik performansı hesaplanan illerimizden, ihracata konu malların üretiminde en çok çeşitliliğe sahip olan ilk on ilimiz sırasıyla İstanbul, İzmir, Ankara, **Konya,** Adana, Mersin, Kocaeli, Tekirdağ, Antalya ve Kayseri'dir. İllerimizin ihracatta çeşitlilik performansları incelendiğinde, endeks değeri hesaplanan 76 ilimizin üretip rekabetçi bir şekilde ihraç ettiği ürün çeşitliliği ortalamasının 40 olduğu anlaşılmaktadır (DTM, 2011).

c. İhracatın Sıradanlığı

Bir diğer performans kriteri "sıradanlıktır". İlin sıradanlık değerinin yüksek olması, ilde üretilip rekabetçi bir şekilde ihraç edilen ürünlerin sıradan olduğunu gösterir. Ürünün sıradan olup olmadığının belirleyicisi, o ürünün kaç ilin ihracat sepetinde bulunduğuna bağlı olarak değişmektedir. Çok sayıda ilin ihracat sepetinde yer alan ihraç ürünleri sıradan ürün olarak kabul edilmektedir. Aynı şekilde, sıradanlık değeri düşük olan iller, özel/nadir ürünlerin ihracatında rekabetçi avantaja sahiptir. Nadir ürünler, az sayıda ilin ihracat sepetinde bulunurlar. İllerin ürettiği ve aynı zamanda ihraç ettiği ürünlerin sıradanlık değerlerini gösteren yukarıdaki grafikten, sıradanlık değeri en düşük olan ilk on ilimiz sırasıyla İstanbul, Rize, Sakarya, Ankara, İzmir, Bursa, Kocaeli, Manisa, Tekirdağ ve Adana'dır (DTM, 2011).

İllerimizin çeşitlilik ve sıradanlık değerlerini bir arada gösteren aşağıdaki grafikten, her bir ilimize ya da il gruplarına yönelik sanayi ve ticaret politikalarının farklılaşması gerektiği, il/il gruplarının nitelik ve kabiliyetlerine uygun farklı politika önermelerine ihtiyacımız olduğunu bize göstermektedir. Buna göre kimi illerimizde çeşitlilik yüksek iken ürünler sıradanlaşmakta, buna karşılık kim illerimizde ise ile özel ürünlere ağırlık verilmesi gerektiği anlaşılmaktadır (DTM, 2011).



Şekil 4. 17 İllerin çeşitlilik ve sıradanlık değerleri karşılaştırma grafiği

Kaynak: DTM, 2011, Dış Ticaret Müsteşarlığı, İl İl Dış Ticaret Potansiyeli Araştırması.

Konya sıradan olmayan ürünler ihraç eden çeşitliliği yüksek iller arasında yer alırken, Karaman ise sıradan olmayan ürünler ihraç eden çeşitliliği düşük iller arasında yer almaktadır.

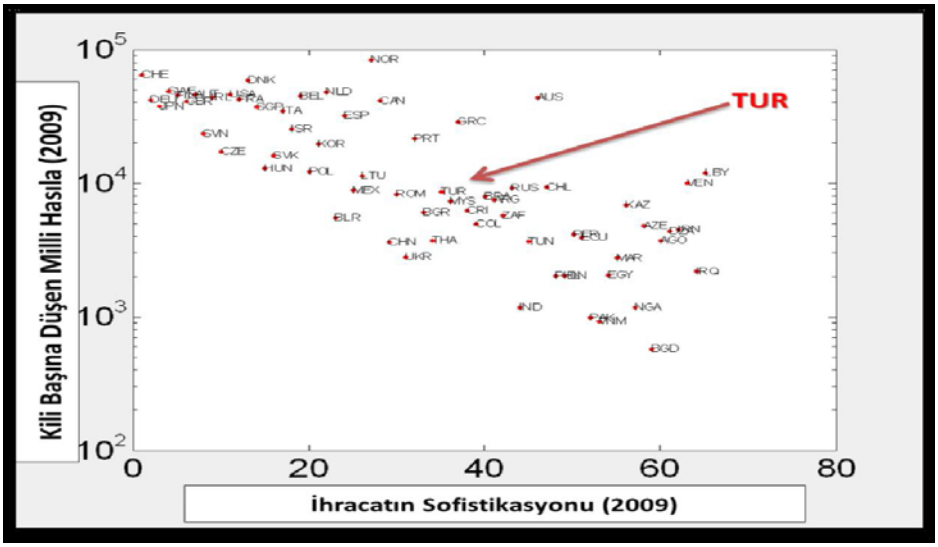
1. Bölge	Sıradan olmayan ürünler ihraç eden çeşitliliği yüksek iller	Kırklareli, Adana, Ankara, Antalya, Aydın, Balıkesir, Bursa, Çanakkale, Denizli, Eskişehir, Gaziantep, Hatay, İstanbul, İzmir, Kayseri, Kocaeli, Konya, Manisa, Mersin, Samsun, Tekirdağ
2. Bölge	Sıradan ürünler ihraç eden çeşitliliği yüksek iller	Çorum, Nevşehir
3.Bölge	Sıradan olmayan ürünler ihraç eden çeşitliliği düşük iller	Niğde, Kahramanmaraş, Malatya, Uşak, Van, Isparta, Rize, Sakarya, Trabzon, Sinop, Afyonkarahisar, Bolu, Hakkâri, Karaman, Kastamonu, Kırşehir, Kütahya, Muğla, Ordu, Zonguldak
4. Bölge	Sıradan ürünler ihraç eden çeşitliliği düşük iller	Düzce, Yalova, Yozgat, Aksaray, Artvin, Çankırı, Adıyaman, Ağrı, Amasya, Bartın, Batman, Bilecik, Burdur, Diyarbakır, Edirne, Elazığ, Erzincan, Erzurum, Giresun, Gümüşhane, Iğdır, Karabük, Kars, Kilis, Kırıkkale, Mardin, Muş, Osmaniye, Şanlıurfa, Siirt, Şırnak, Sivas, Tokat

Şekil 4. 18 İl bazında ihracatta sıradanlık ve çeşitlilik sınıflandırması

Kaynak: DTM, 2011, Dış Ticaret Müsteşarlığı, İl İl Dış Ticaret Potansiyeli Araştırması.

d. Konya ve Karamandan İhraç edilen ürünlerin Sofistikasyon düzeyi ve Nitelikli sıçrama Yapısı

İllerin ihracat performanslarının analizinde kullanılan bir diğer gösterge "sofistikasyondur". Buna göre sofistikasyon değeri, her bir ilin üretip ihraç ettiği ürünlerin ne derece gelişmiş ülkelerin ihracat sepetleri ile örtüştüğünün göstergesidir. Diğer bir ifade ile sofistikasyon değerinin düşük olması, ilin ihraç ürünlerinin, gelişmiş ülkeler tarafından ihraç edilen kompleks ürünlerden uzaklaştığına işaret etmektedir. Sofistikasyon değeri de, illere yönelik sanayi ve ihracat politikalarının şekillendirilmesinde önemli bir gösterge olarak karşımıza çıkmaktadır. Ülkelerin ihracat sepetlerinin sofistikasyonu ve kişi başına düşen milli hasılalarının yer verildiği aşağıdaki grafikten Türkiye'nin 2009 yılı itibari ile ihracatının BRIC ülkelerinden; Brezilya, Rusya ve Hindistan'dan daha sofistike, Çin'in ise hemen gerisinde olduğu görülmektedir (DTM, 2011).



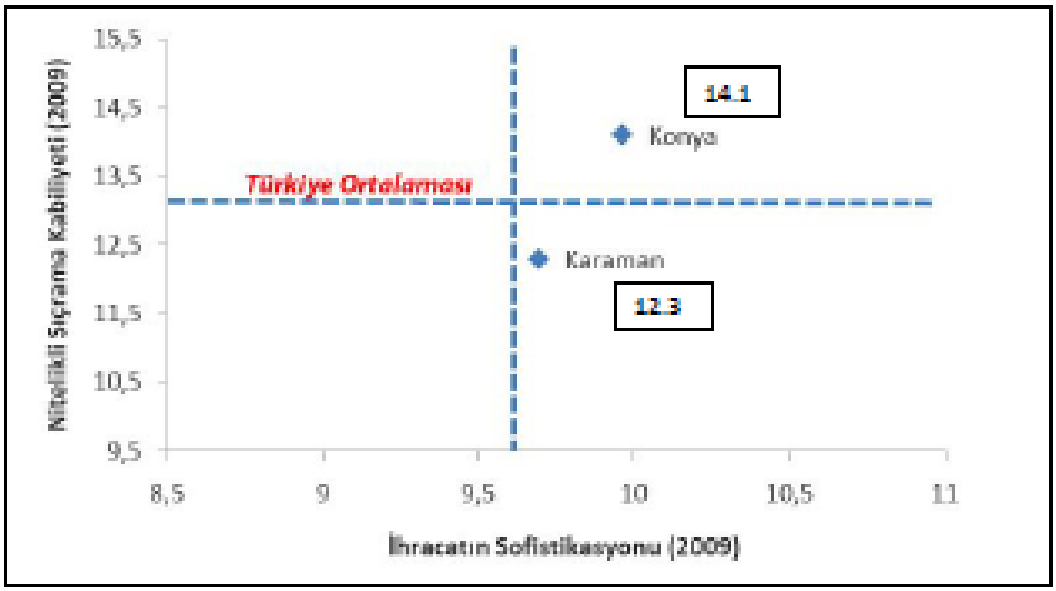
Şekil 4. 19 Ülkeler bazında iharacat sofistikasyon düzeyi

Kaynak: DTM, 2011, Dış Ticaret Müsteşarlığı, İl İl Dış Ticaret Potansiyeli Araştırması.

Buna göre Konya sofistikasyon bakımından 81 il arasında 8. sırada yer almaktadır. Bu bize Konya'nın ihraç ettiği ürünlerini sofistike yani gelişmiş ülkelerin ihracatını yaptığı ürünler kategorisinde olduğunu ve bu sayede ihraç ettiği bu ürünlerde uluslararası pazarda rekabet Şansının yüksek olduğunu göstermektedir. Çalışmaya göre Konya ihracatta Nitelikli sıçrama Yapısı bakımından Türkiye ortalamasının üzerinde yer almaktadır ve 81 il arasında 4. sırada yer almaktadır Bu durum Konya'nın mevcut sanayi yapısı ve becerisiyle ile farklı

sektörlerde nitelikli ihracat yapabilme potansiyelinin yüksek olduğu Şeklinde yorumlanabilir. Ayrıca Konya'nın hem sıçrama kabiliyeti hem de sofistikasyon düzeyi Türkiye ortalamasının üzerinde olduğu için Konya'da teknoloji düzeyi ve katma değeri yüksek ürünleri konu alan yeni nesil teşvikler uygulanmalıdır (MEVKA, 2011).

Karaman sofistikasyon bakımından Türkiye ortalamasının üzerinde yer almaktadır ve 81 il arasında 34. sırada yer almaktadır. Ancak ihracatta Nitelikli sıçrama Yapısı bakımından Türkiye ortalamasının altında kalarak 81 il içinde 63. sırada yer almaktadır. Bu Karaman'da yeni nesil yatırım teşviklerinin yerine daha çok mevcut sektörlerin rekabet gücünü artıracak devlet yardımlarının gerekliliğini ortaya koymaktadır (MEVKA, 2011).



Şekil 4. 20 Konya ve Karaman'ın ihracat sofistikasyon düzeyinin ülke ortalaması ile karşılaştırılması

Kaynak: DTM, 2011, Dış Ticaret Müsteşarlığı, İl İl Dış Ticaret Potansiyeli Araştırması.

e. Konya ve Karaman illerinin Tamamlayıcısı olan Ülkeler

Dış Ticaret Müsteşarlığı tarafından hazırlanan çalışma esas alınarak yapılan bu değerlendirme çalışmasında kullanılan son gösterge " İlin ihracat yapısının tamamlayıcısı olan ülkeler" olarak belirlenmiştir. Buna göre ilin ihracat deseni ile en çok örtüşen ithalat desenine sahip olan ülkeler o ilin tamamlayıcısı ülkelerdir.

Konya'nın en çok ihraç ettiği ürünleri Uluslar arası piyasalarda en fazla talep eden ülkelerin Nijerya, Cezayir, Suudi Arabistan, Rusya ve Arjantin olduğu belirtilmektedir.

Karaman'ın en çok ihraç ettiği ürünleri Uluslar arası piyasalarda en fazla talep eden ülkeler ise Nijerya, Cezayir, Slovenya, S. Arabistan, Mısır'dır (MEVKA, 2011).

4.3.3 TR 52 Konya – Karaman Bölgesi İthalat Yapısı

Aşağıda Konya ve Karaman illerinin 2006 yılından bu yana yapmış oldukları ithalat rakamları yıllara göre verilmiştir. Burada geçen bütün değerler Türkiye İstatistik Kurumu resmi sitesinden alınmıştır (TUİK Dış Ticaret Endeks Raporu, 2011).

Tablo 4. 14 Konya ve Karaman illerinin 2006 yılından bu yana yapmış oldukları ithalat rakamları

Yıl	IBBS Düzey 2 adı	İthalat Dolar	İthalat Euro	İthalat TL/YTL
2006	**Yıl toplamı:**	**597.739.832**	**475.849.881**	**857.416.169**
2007	**Yıl toplamı:**	**755.876.052**	**553.807.462**	**992.307.042**
2008	**Yıl toplamı:**	**824.794.731**	**557.630.127**	**1.060.098.641**
2009	**Yıl toplamı:**	**626.780.215**	**448.869.949**	**970.227.409**
2010	**Yıl toplamı:**	**894.458.272**	**668.885.082**	**1.345.726.015**
2011 ilk 8 ay	**Yıl toplamı:**	**867.717.547**	**614.863.130**	**1.386.604.846**

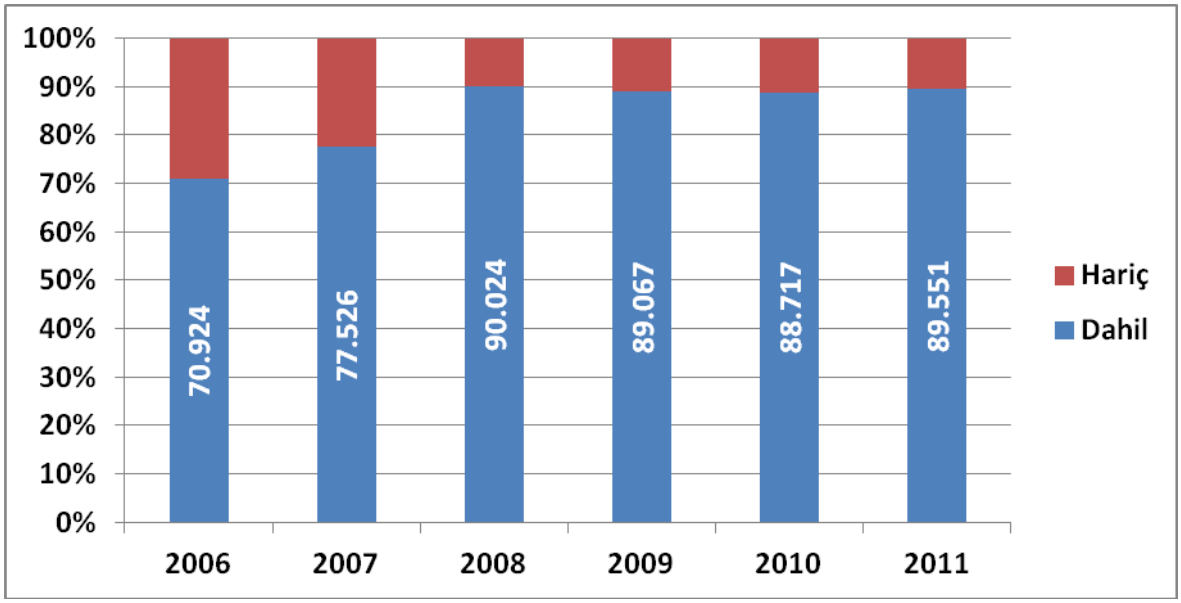
Konya ve Karaman illeri için yıllara göre ithalat rakamları fasıl adına göre detaylı ithalat istatistikleri EK B'de verilmiştir. Aşağıdaki Tabloda ise 2010 yılı toplam ithalatın yüzde olarak geçerli fasıl türüne göre büyükten küçüğe sıralanıp en yüksek yüzdeye sahip 20 fasıl esas alınarak yapılmıştır. Toplamda bulunan 98 fasıl türünü yansıtma oranı Pareto prensibiyle gösterilebilir. Ele aldığımız 20 fasıl (98 fasıl içerisinden) toplama oranla %88,71ini yansıtmaktadır. Aşağıda verilen grafikler bu tablo üzerinden elde edilmiştir.

Tablo 4. 15 2010 yılı TR52 bölgesi toplam ithalatında en yüksek yüzdeye sahip ilk 20 fasıl.

Fasıl	Fasıl adı	2006		2007		2008		2009		2010		2011	
		İthalat TL/YTL	Oran (% olarak)	İthalat TL/YTL	Oran (% olarak)	İthalat TL/YTL	Oran (% olarak)	İthalat TL/YTL	Oran (% olarak)	İthalat TL/YTL	Oran (% olarak)	İthalat TL/YTL	Oran (% olarak)
39	Plastik ve plastikten mamul eşya	52.007.718	6,066	90.722.090	9,143	143.336.905	13,521	149.764.957	15,436	213.672.088	15,878	209.270.001	15,092
84	Kazan:makina ve cihazlar,aletler,parçaları	253.852.323	29,607	205.465.945	20,706	195.604.166	18,452	143.719.973	14,813	201.632.796	14,983	245.050.988	17,673
10	Hububat	2.350.797	0,274	100.337.442	10,112	211.142.038	19,917	138.900.249	14,316	160.258.869	11,909	194.992.704	14,063
27	Mineral yakıtlar,mineral yağlar ve müstahsalları,mumlar	36.701.342	4,280	53.710.001	5,413	43.271.213	4,082	48.509.082	5,000	93.934.844	6,980	71.847.228	5,182
76	Aluminyum ve aluminyum eşya	21.570.392	2,516	17.915.047	1,805	30.021.962	2,832	60.097.104	6,194	84.391.266	6,271	83.990.288	6,057
72	Demir ve çelik	37.308.780	4,351	55.473.364	5,590	38.304.466	3,613	41.586.275	4,286	47.027.621	3,495	58.225.484	4,199
47	Odun hamuru:lifli selülozik maddelerin hamurları,hurdalar	39.599.173	4,618	33.356.283	3,361	25.357.448	2,392	28.440.390	2,931	45.406.627	3,374	38.257.243	2,759
87	Motorlu kara taşıtları, traktör, bisiklet, motosiklet ve diğer	14.004.505	1,633	27.382.822	2,760	25.417.955	2,398	22.447.484	2,314	35.725.882	2,655	39.358.356	2,838
2	Etler ve yenilen sakatat	0	0,000	0	0,000	0	0,000	0	0,000	35.024.654	2,603	32.335.779	2,332
40	Kauçuk ve kauçuktan eşya	22.996.044	2,682	24.574.930	2,477	30.371.023	2,865	24.562.154	2,532	34.735.619	2,581	36.529.997	2,634
85	Elektrikli makina ve cihazlar,aksam ve parçaları	14.506.221	1,692	17.399.972	1,753	37.405.641	3,529	33.140.464	3,416	34.230.996	2,544	30.747.940	2,217
12	Yağlı tohum ve meyvalar, sanayi bitkileri, saman, hayvan yemi	11.247.763	1,312	13.063.142	1,316	20.131.161	1,899	13.163.495	1,357	30.062.714	2,234	36.571.231	2,637
18	Kakao ve kakao müstahzarları	5.262.853	0,614	6.362.903	0,641	6.802.519	0,642	16.056.199	1,655	25.522.423	1,897	25.772.135	1,859
73	Demir veya çelikten eşya	12.730.430	1,485	23.634.074	2,382	22.913.527	2,161	18.347.842	1,891	24.374.551	1,811	32.247.109	2,326
15	Hayvansal ve bitkisel yağlar ve bunların müstahzarları	15.163.844	1,769	16.684.100	1,681	16.717.214	1,577	29.169.008	3,006	24.218.867	1,800	31.737.528	2,289
29	Organik kimyasal müstahsallar	22.788.673	2,658	23.920.354	2,411	23.816.486	2,247	23.318.728	2,403	23.444.021	1,742	20.431.935	1,474
4	Süt ve süt mamulleri,kuş ve kümes hay.yumurtaları,bal vb.	15.514.965	1,810	20.475.258	2,063	20.270.826	1,912	28.211.335	2,908	22.778.675	1,693	7.063.760	0,509
23	Gıda sanayii kalıntı ve döküntüleri,hazır hayvan gıdaları	5.431.187	0,633	6.376.762	0,643	9.609.075	0,906	11.064.564	1,140	21.117.273	1,569	18.181.681	1,311
90	Optik,fotoğraf,sinema,ölçü, kontrol,ayar cihazları,tıbbi alet.	10.682.669	1,246	14.285.839	1,440	34.323.471	3,238	18.309.288	1,887	19.096.847	1,419	14.461.171	1,043

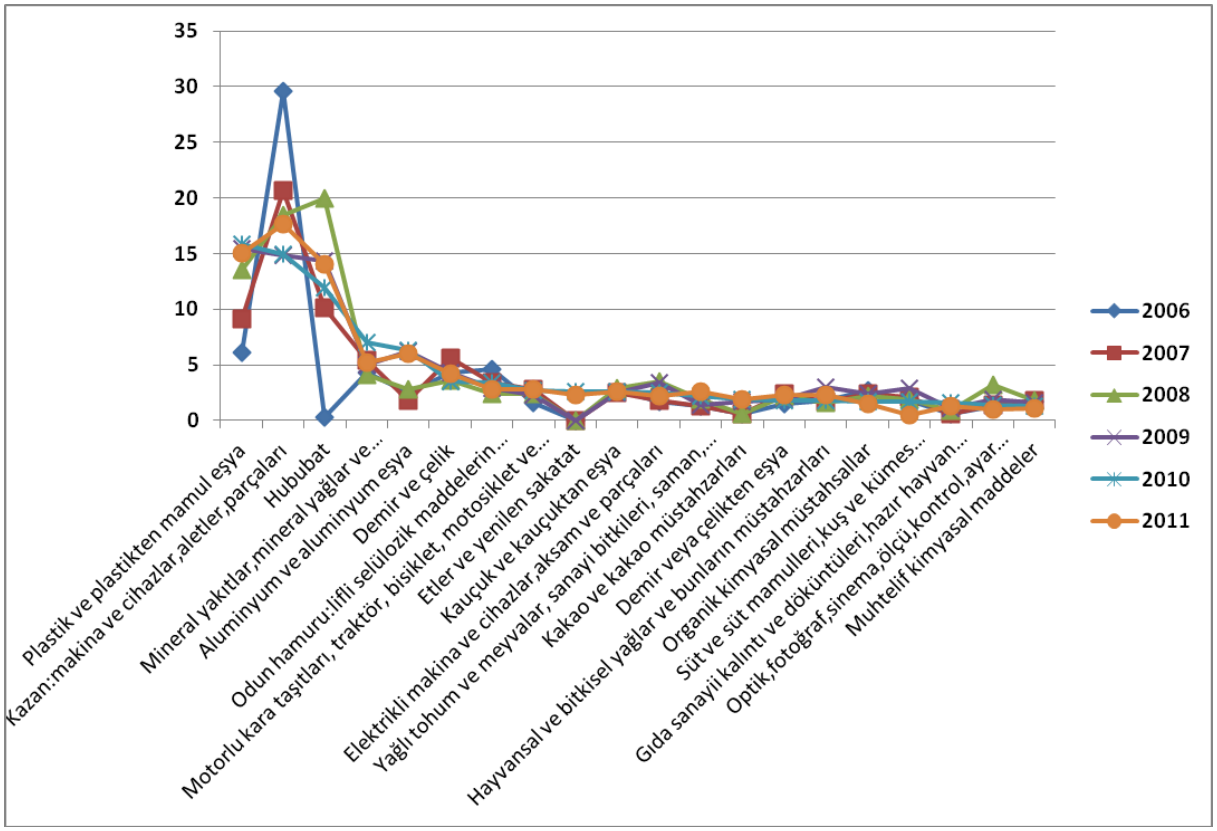
38	Muhtelif kimyasal maddeler	14.397.145	1,679	18.160.138	1,830	19.525.651	1,842	15.342.691	1,581	17.234.762	1,281	14.648.253	1,056
Toplama Oranı (% olarak)			70,924		77,526		90,024		89,067		88,717		89,551

Pareto ilkesine göre aşağıdaki grafikte de görüldüğü gibi, seçilen bu 20 fasıl yaklaşık %80 ithalata karşılık gelmektedir. Geri kalan 78 adet fasıl, hariç başlığı adı altında grafikte gösterilmektedir. 2011 yılı 8 aylık dönemi içermektedir.



Şekil 4. 21 TR52 bölgesi toplam ithalatında ilk 20 faslın toplam içindeki yıllara göre yüzde değişimi

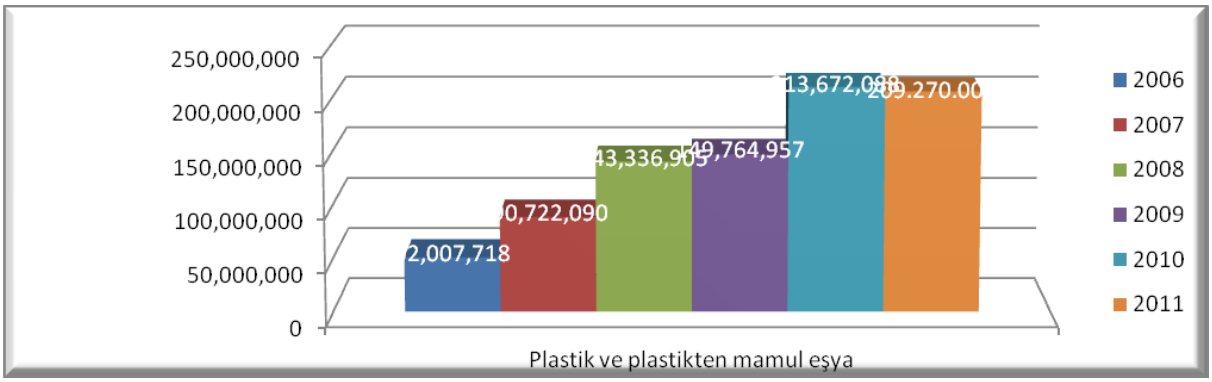
Aşağıdaki grafik 2010 yılına göre en çok ithalatı yapılmış olan 20 faslın yıllara (2006/2007/2008/2009/2010/2011) göre değişim grafiğidir. Y ekseninde Yüzde Değeri (%) - X ekseninde ise Fasıl Adları her yıl (2006/2007/2008/2009/2010/2011) için ayrı bir renk ile sıralanmıştır. Bu grafikte dikkati en çok çeken 2006 yılında pik yapmış olan Kazan: makina ve cihazlar, aletler, parçalarıdır. %30 gibi rekor bir orana sahiptir.



Şekil 4. 22 TR52 bölgesi ithalatında ilk 20 faslın yıllara göre değişimi

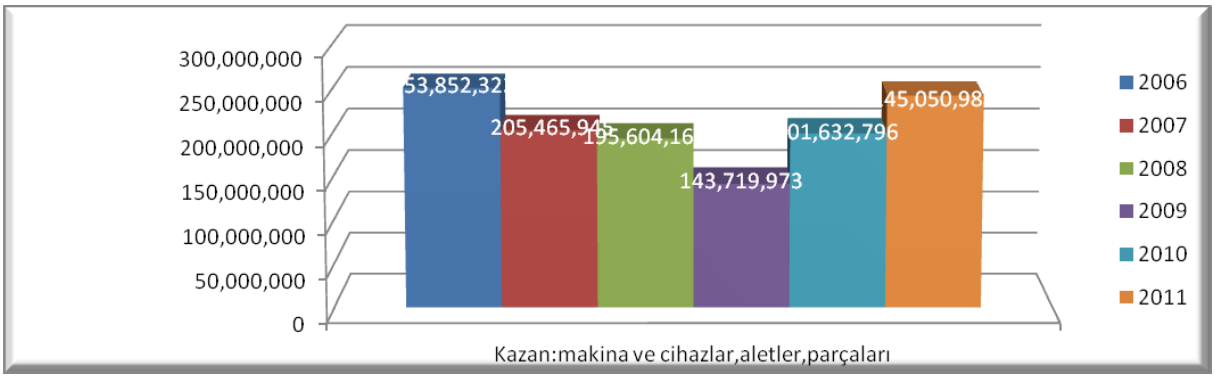
Aşağıdaki 5 grafik ise 2010 yılına göre en çok ithalatı yapılmış olan 5 faslın TL bazında yıllara göre ithalat grafiğidir.

Plastik ve plastikten mamul eşya ithalatı 2010 yılında 213.672.088TL olarak gerçekleşmiştir.



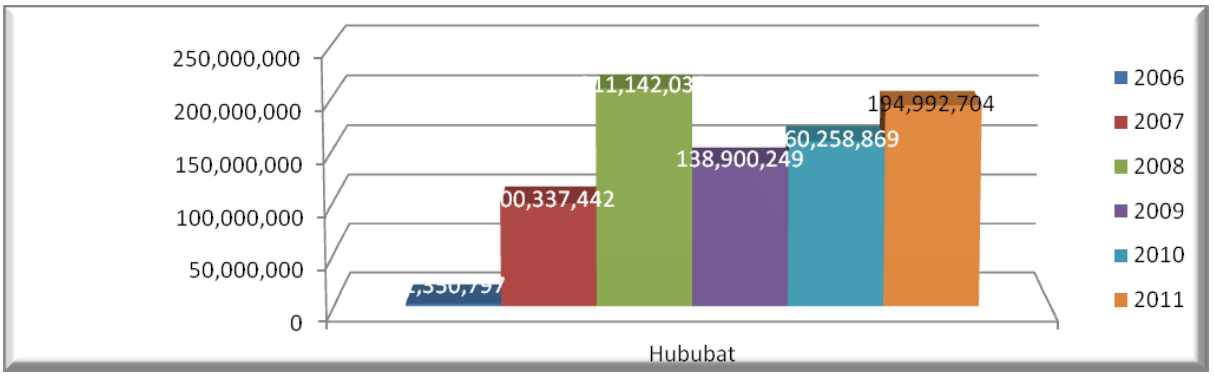
Şekil 4. 23 Plastik ve plastikten mamul eşya ithalatının yıllara göre değişimi

"Kazan: makina ve cihazlar, aletler, parçaları"nın yıllara göre ithalat rakamlarında 2010 yılı 201.632.793 TL olarak gerçekleşmiştir.



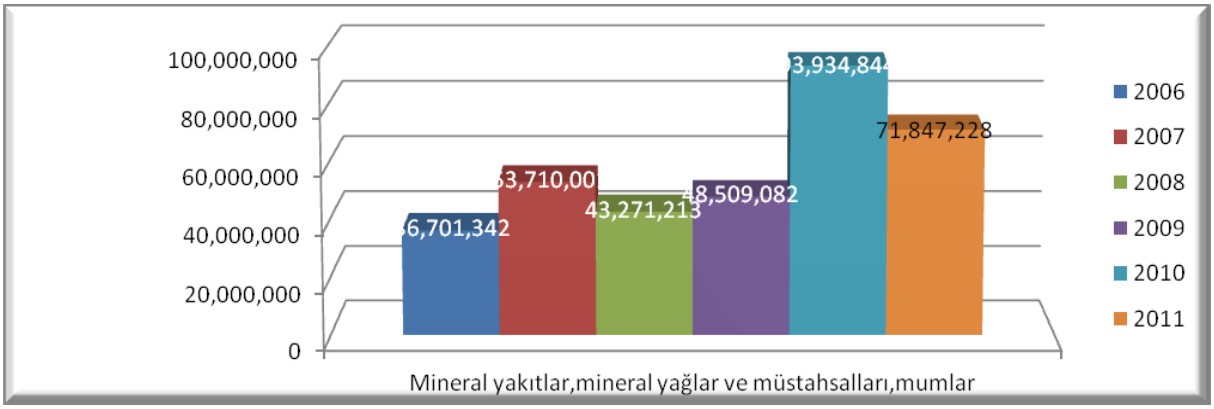
Şekil 4. 24 Kazan: makina ve cihazlar, aletler, parçaları ithalatının yıllara göre değişimi

"Hububat" faslı 2010 yılında 160.258.869TL ithalata sahiptir.



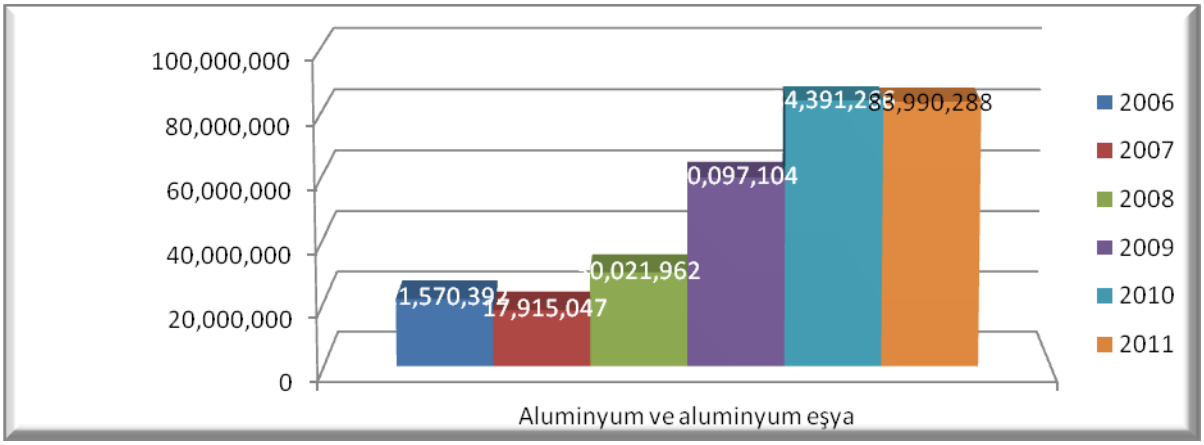
Şekil 4. 25 Hububat ithalatının yıllara göre değişimi

"Mineral yakıtlar, mineral yağlar ve müstahsalları, mumlar" ise 93.934.844TL ithalat ile 2010 yılında 4. En çok ithal edilen fasıl olarak gerçekleştirilmiştir.



Şekil 4. 26 Mineral yakıtlar, mineral yağlar ve müstahsalları, mumlar ithalatının yıllara göre değişimi

"Aluminyum ve aluminyum eşya" faslı 2010 yılında 84.391.266TL ithalat rakamına sahiptir.



Şekil 4. 27 Aluminyum ve aluminyum eşya ithalatının yıllara göre değişimi

4.3.4 TR 52 Konya – Karaman Bölgesi Dış Ticaret Lojistik İlişkisi

Türkiye İhracatçılar Meclisi (TİM)'in düzenli olarak yayınladığı ihracat raporuna göre Konya ve Karaman'ın sektör bazlı güncel ihracat durumu özet olarak aşağıdaki tablodaki gibidir (TIM, 2011)

Tablo 4. 16 Konya İli Sektör Bazlı İhracat Rakamları (TIM, 2011)

(1000 ABD Doları)	**EYLUL 2010**	**EYLUL 2011**	**OCAK-EYLUL 2010**	**OCAK-EYLUL 2011**
KONYA	**76,210**	**89,324**	**727,118**	**891,754**
Ağaç Mamülleri ve Orman Ürünleri	1,637	1,837	13,360	14,342
Çimento ve Toprak Ürünleri	757	690	8,224	9,188
Değerli Maden ve Mücevherat	1	0	3	11
Demir Çelik ürünleri	685	821	10,130	12,008
Demir ve Demir Dışı Metaller	13,085	15,548	133,237	140,704
Deri ve Deri Mamulleri	187	33	883	1,010
Diğer Sanayi Ürünleri	0	0	34	159
Elektrik - Elektronik	1,501	1,532	14,627	15,783
Fındık ve Mamulleri	29	15	164	162
GEMİ VE YAT	1	0	126	15
Halı	66	98	450	979
Hazırgiyim ve Konfeksiyon	549	915	6,377	8,829
Hububat, Bakliyat, Yağlı Tohumlar ve Mamulleri	11,837	12,227	107,198	158,713
Kimyevi Maddeler ve Mamulleri	6,612	10,170	61,725	75,683
Kuru Meyve ve Mamulleri	219	124	2,483	2,130
Maden ve Metaller	2,691	2,111	28,392	30,891
Makine ve Aksamları	14,754	17,488	156,595	187,532
Meyve Sebze Mamulleri	1,067	1,548	7,216	9,054
SU ÜRÜNLERİ VE HAYVANCILIK MAMULLERİ	4,925	7,165	31,017	61,791
Süs Bitkileri ve Mamulleri	0	0	0	0
Taşıt Araçları ve Yan Sanayi	14,820	16,089	138,827	153,800
Tekstil ve Hammaddeleri	541	154	4,344	5,012
Yaş Meyve ve Sebze	122	434	950	2,470
Zeytin ve Zeytinyağı	126	326	755	1,485

Tablo 4. 17 Karaman İli Sektör Bazlı İhracat Rakamları (TIM, 2011)

(1000 ABD Doları)	**EYLUL 2010**	**EYLUL 2011**	**OCAK-EYLUL 2010**	**OCAK-EYLUL 2011**
KARAMAN	**14,145**	**20,238**	**108,036**	**148,160**
Ağaç Mamülleri ve Orman Ürünleri	178	195	1,167	1,409
Çimento ve Toprak Ürünleri	0	0	54	50
Demir Çelik ürünleri	14	10	64	2,351
Demir ve Demir Dışı Metaller	4	2	248	97
Deri ve Deri Mamulleri	0	0	2	0
Elektrik - Elektronik	0	4	166	98
Fındık ve Mamulleri	0	0	6	0
Halı	1	3	5	26
Hazırgiyim ve Konfeksiyon	0	0	5	781
Hububat, Bakliyat, Yağlı Tohumlar ve Mamulleri	12,120	19,195	97,424	131,970
Kimyevi Maddeler ve Mamulleri	403	194	2,435	2,467
Kuru Meyve ve Mamulleri	74	4	302	212
Maden ve Metaller	0	64	41	177
Makine ve Aksamları	1,140	44	2,406	3,480
Meyve Sebze Mamulleri	12	1	175	82
SU ÜRÜNLERİ VE HAYVANCILIK MAMULLERİ	161	389	1,589	3,159
Taşıt Araçları ve Yan Sanayi	0	75	92	296
Tekstil ve Hammaddeleri	0	0	148	0
Yaş Meyve ve Sebze	37	56	1,702	1,401
Zeytin ve Zeytinyağı	0	0	7	105

Yine TİM tarafından her yıl düzenli olarak yapılan İlk 1000 ihracatçı araştırmasını 2007 -2010 dönemleri özelinde hem iller bazında hem de Kalkınma ajanslarının faaliyet gösterdiği İstatistikî düzey 2 bölgeleri içinde yer alan TR52 (Konya –Karaman) Düzey 2 Bölgesi, bölgeden ilk 1000 içine giren 10 firmanın yapmış olduğu toplam yaklaşık 380 milyon dolarlık ihracat ile 15. sırada yer almaktadır. Bu miktar ilk 1000 firmanın 2010 da yaptığı ihracatın sadece ve sadece %0,5'lik bir kısmına tekabül etmektedir (MEVKA, 2011).

BÖLGE	İhracat 2007 ($)	İlk 1000 deki firma sayısı 2007	İhracat 2008 ($)	İlk 1000 deki firma sayısı 2008	İhracat 2009 ($)	İlk 1000 deki firma sayısı2009	İhracat 2010 ($)	İlk 1000 deki firma sayısı2010	Sütun1
İstanbul	42.422.545.291,67	535	51.710.830.183,70	503	36.193.624.607,75	492	40.992.746.525,37	483	TR10
Bolu, Düzce, Kocaeli, Sakarya, Yalova	8.443.027.285,65	47	10.362.094.711,84	55	5.434.600.205,92	46	6.944.490.372,30	51	TR42
İzmir	4.037.939.098,63	63	4.993.057.192,66	65	3.731.815.287,86	67	4.136.838.874,15	66	TR31
BURSA BİLECİK ESKİŞEHİR	3.778.576.823,22	64	3.858.199.178,95	62	2.803.305.392,86	60	3.520.660.695,25	63	TR41
Afyonkarahisarkarahisar, Kütahya, Manisa, Uşak	3.297.050.185,80	21	3.135.885.689,85	24	3.016.324.333,30	27	3.423.861.712,37	29	TR33
Ankara	2.709.584.919,07	42	3.351.083.524,83	48	2.838.035.346,10	52	3.257.907.371,91	47	TR51
Gaziantep, Adıyaman, Kilis	1.288.428.609,62	34	2.047.682.255,95	48	1.828.061.783,45	49	2.292.969.973,22	53	TRC1
Aydın, Denizli, Muğla	1.653.854.143,60	41	2.036.940.958,96	41	1.176.260.389,93	35	1.577.333.332,64	37	TR32
Trabzon, Ordu, Giresun, Rize, Artvin, Gümüşhane	1.162.180.503,40	21	1.360.680.389,05	18	1.135.698.056,29	19	1.471.987.153,53	19	TR90
Hatay, Kahramanmaraş, Osmaniye	806.786.611,65	23	1.278.110.194,59	21	1.077.943.172,14	31	1.298.503.678,64	25	TR63
Adana, Mersin	943.170.077,45	26	1.111.065.279,49	28	972.070.611,93	32	1.119.181.344,34	31	TR62
Kayseri, Sivas, Yozgat	570.898.463,50	12	637.368.827,17	11	532.793.419,00	11	663.912.510,45	13	TR72
Mardin, Batman, Şırnak, Siirt	305.664.753,89	11	342.859.160,41	11	297.149.131,20	16	380.172.361,13	15	TRC3
Antalya, Burdur, Isparta	185.115.231,20	12	384.387.248,39	10	304.900.277,06	9	469.386.369,24	13	TR61
Konya, Karaman	283.926.579,17	8	331.717.902,11	9	238.374.788,95	10	379.745.106,75	10	TR52
Edirne, Kırklareli, Tekirdağ	403.935.747,72	10	522.340.085,39	14	410.824.461,88	15	360.808.590,79	13	TR21
Bartın, Karabük, Zonguldak	184.588.522,00	4	494.097.258,25	5	423.673.805,84	4	327.945.309,80	5	TR81
Aksaray, Kırıkkale, Kırşehir, Niğde, Nevşehir	108.041.251,01	3	127.872.788,67	3	110.264.205,44	2	176.171.474,61	3	TR71
Balıkesir, Çanakkale	158.402.838,55	5	178.028.894,85	5	187.175.805,88	5	170.355.601,15	5	TR22
Amasya, Çorum, Samsun, Tokat	191.547.064,98	6	396.566.194,42	7	188.585.105,37	6	130.708.999,83	5	TR83
Van, Muş, Bitlis, Hakkâri	54.564.208,61	3	38.017.742,58	2	125.591.285,31	5	121.593.982,55	5	TR82
Malatya, Elazığ, Bingöl Tunceli	81.873.906,13	4	88.410.508,07	4	60.541.537,91	3	95.320.025,63	4	TR81
Şanlıurfa, Diyarbakır	60.433.791,11	3	90.062.364,74	3	57.587.979,48	3	94.400.534,83	4	TRC2
Ağrı, Kars, Iğdır, Ardahan	24.832.728,86	1	32.163.380,29	1	30.312.663,87	1	29.829.106,69	1	TRA2
Kastamonu, Çankırı, Sinop	77.177.831,75	1	229.499.995,17	1	60.568.030,31	1	0,00	0	TR82
Erzurum, Erzincan, Bayburt	0,00	0	21.872.964,47	1	0,00	0	0,00	0	TRA1

Şekil 4. 28 2007-2010 arasında ilk 1000 ihracatçının Düzey 2 bölgeleri bazında dağılımı

İlk 1000 ihracatçı firmanın bölgesel bazda toplandığı 3 alt bölge aynı zamanda ülkemizdeki otoyolların da toplandığı coğrafyalardır.



Şekil 4. 29 İhracat-otoyol ilişkisi

- Yukarıdaki haritada ilk 1000 ihracatçı firmanın kayıtlı oldukları iller ile Türkiye'deki 2010 yılı itibariyle otoyolların bulunduğu coğrafyalar arasındaki ilişki hemen göze çarpmaktadır. Geniş coğrafyamıza rağmen otoyolların oldukça sınırlı olduğu ve bunların da daha çok gelişmiş bölgelerde olduğu dikkate değer diğer bir husustur.

- TR 52 illeri benzer Anadolu Şehirleri ile kıyaslandığında otoyollara ve limanlara erişim imkânlarının daha sınırlı olduğu görülmektedir. Örneğin Gaziantep'in İskenderun limanı, Mersin limanına olan yakınlığı nedeniyle dış pazarlara açılma Şansı Konya'ya göre daha fazladır. Bu nedenle eğer bölgenin ihracat kapasitesi artırılması hedefleniyorsa ulusal ve uluslar arası limanlara erişim sürelerinin kısaltılması ve imkânların artırılması gerekmektedir.

- Bu bağlamda gündemde olan Mersin - Konya Demiryolu Projesi'nin hayata geçirilmesi bölgenin Mersin Limanı'na erişim süresi ciddi ölçüde azaltarak ihracat performansının artmasında belirleyici rol oynayacaktır (MEVKA, 2011).



Şekil 4. 30 TR52 Bölgesinin Arazi Yapısı

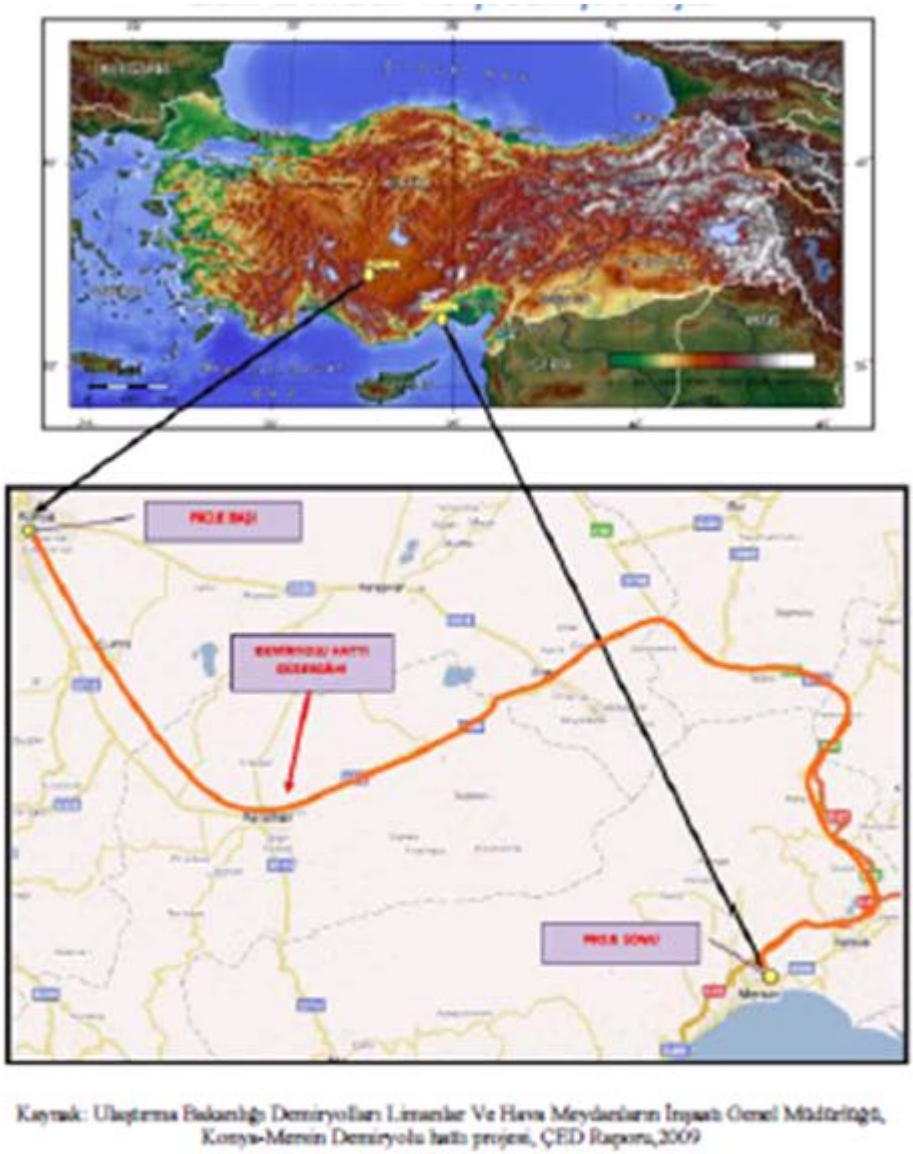
- Denizli, Afyonkarahisar, Manisa gibi illerin, bölgede dağların kıyıya dik olması nedeniyle İzmir Limanı'na erişim maliyetlerinin daha düşük olması nedeniyle Konya ve Karaman bölgesine göre daha Lojistik avantajları daha yüksektir.

- Akdeniz'de Toroslar'ın kıyıya paralel olarak uzanması Konya Karaman bölgesinin ihraç ürünlerini Mersin Limanı'na ulaştırmasının önünde duran ciddi bir engeldir. Coğrafi koşullara nakliye masraflarını artırmaktadır. Bu nedenle bölgeden çıkan ürünleri limanları en kısa zamanda ve ucuz bir Şekilde ulaşımı sağlayacak özellikle demiryolu bağlantıları önemli bir ihtiyaçtır.

- Son olarak Mersin Limanı'nı İç Anadolu'ya bağlayacak olan ve Mersin-Silifke-Karaman ve Konya bağlantı yollarının kısa vadede (2014) tamamlanması gerekmektedir. Bu güzergâhta yeni bir yol çalışması planlamaktan ziyade mevcut yolun bölünmüş yol haline getirilmesi hedeflenmektedir. Bu projede 01.01.2011 tarihi itibariyle geline son nokta aşağıdaki gibidir (MEVKA, 2011):



Şekil 4. 31 Mesin-Silifke-Karaman ve Konya bağlantı yollarının son durumu



Kaynak: Ulaştırma Bakanlığı Demiryolları Limanlar Ve Hava Meydanların İnşaat Genel Müdürlüğü, Konya-Mersin Demiryolu hattı projesi, ÇED Raporu, 2009

Şekil 4. 32 Mersin Konya Demiryolu projesi (MEVKA, 2011)

- TR 52 illeri benzer Anadolu Şehirleri ile kıyaslandığında otoyollara ve limanlara erişim imkânlarının daha sınırlı olduğu görülmektedir. Örneğin Gaziantep'in İskenderun limanı, Mersin limanına olan yakınlığı nedeniyle dış pazarlara açılma Şansı Konya'ya göre daha fazladır. Bu nedenle eğer bölgenin ihracat kapasitesi artırılması hedefleniyorsa ulusal ve uluslar arası limanlara erişim sürelerinin kısaltılması ve imkânların artırılması gerekmektedir (MEVKA, 2011).

- Akdeniz'de Toroslar'ın kıyıya paralel olarak uzanması Konya Karaman bölgesinin ihraç ürünlerini Mersin Limanı'na ulaştırmasının önünde duran ciddi bir engeldir.

- Coğrafi koşullara nakliye masraflarını artırmaktadır. Bu nedenle bölgeden çıkan ürünleri limanları en kısa zamanda ve ucuz bir Şekilde ulaşımı sağlayacak özellikle demiryolu bağlantıları önemli bir ihtiyaçtır.

- Mersin - Konya Demiryolu Projesi'nin hayata geçirilmesi bölgenin Mersin Limanı'na erişim süresi ciddi ölçüde azaltarak ihracat performansının artmasında belirleyici rol oynayacaktır.

- Mersin Limanı'nı İç Anadolu'ya bağlayacak olan Mersin-Silifke-Karaman ve Konya bağlantı yollarının kısa vadede tamamlanması gerekmektedir.

- Son olarak Konya Karaman bölgesinden çıkan ürünleri Mersin Limanı'na göre daha kısa zamanda ve daha ucuz bir Şekilde ulaşımı sağlayacak "***Taşucu Limanı alternatifi"*** son zamanlarda konuyla ilgili paydaşlar tarafından sıkça dile getirilmektedir. Bu alternatif beklide uzun vadede İç Anadolu illerinden yurtdışına yapılacak ihracat miktarında önemli artışlar sağlayabilir (MEVKA, 2011).

4.4 Sosyo-ekonomik Durum ve Projeksiyonu

4.4.1 Demografik Yapı

1965 yılı genel nüfus sayımına göre TR52 Bölgesi'nin nüfusu 1.122.622 olup 31.391.421 olan ülke nüfusunun **%3,58**'sini oluşturmakta iken 2010 yılı Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemine (ADNKS) göre 2.246.478 olan TR52 Bölgesi'nin nüfusu 73.722.988 olan ülke nüfusunun **%3,05**'ini oluşturmaktadır.

Tablo 4. 18 Bazı Düzey2 Bölgeleri 2010 Nüfusları

Sıralama	Düzey 2 Bölgeleri	Kapsadığı İller	Nüfus
1	TR10	İstanbul	13.255.685
2	TR51	Ankara	4.771.716
3	TR31	İzmir	3.948.848
4	TR62	Adana, Mersin	3.733.124

5	TR41	Bursa, Eskişehir, Bilecik	3.595.464
16	TR52	Konya, Karaman	2.246.478

Kaynak: ADNKS, 2010

Yukarıdaki tablodan da görüleceği üzere TR52 Bölgesi Düzey2 Bölgeleri nüfus sıralamasında 16. sırada yer almaktadır.

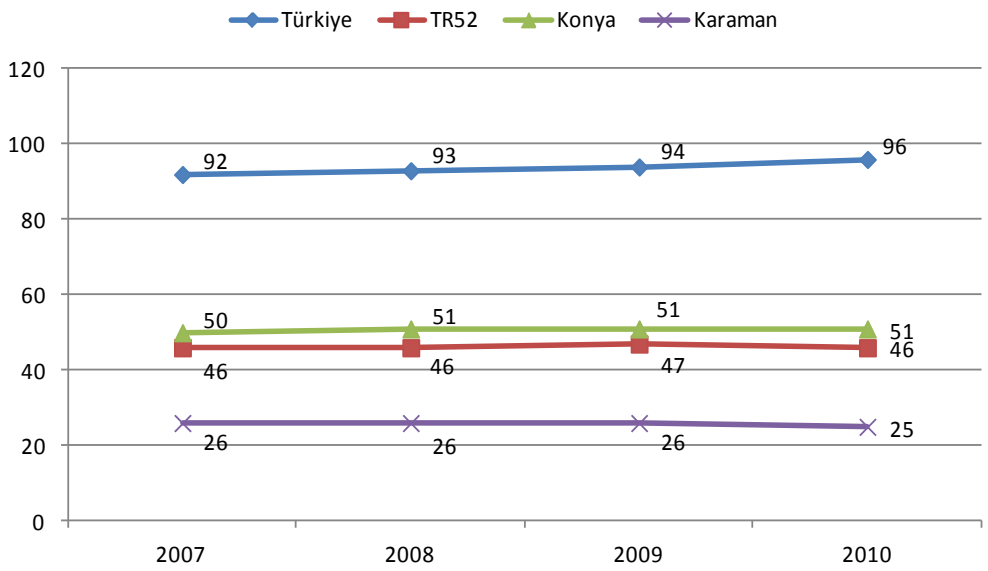
Tablo 4. 19 Bazı İllerin 2010 Nüfusları

Nüfus Sıralaması	İl	Nüfus
1	İstanbul	13.255.685
2	Ankara	4.771.716
3	İzmir	3.948.848
4	Bursa	2.605.495
5	Adana	2.085.225
6	Konya	2.013.845
7	Antalya	1.978.333
8	Gaziantep	1.700.763
9	Şanlıurfa	1.663.371
10	Mersin	1.647.899
66	Karaman	232.633

Kaynak: ADNKS, 2010

Nüfusu 2.013.845 olan Konya ili 2010 yılı iller nüfus sıralamasında **6.** sırada yer alırken, nüfusu 232.633 olan Karaman **66.** sırada yer almaktadır.

2000 yılında yapılan genel nüfus sayımına göre ülke genelinde km²'ye düşen kişi sayısı 88 iken TR52 Düzey 2 Bölgesinde nüfus yoğunluğu 51, Konya'da 56 ve Karaman'da 27 olmuştur. Aynı yıl için Düzey 2 Bölgelerinin nüfus yoğunluğu karşılaştırıldığında TR52 Düzey 2 Bölgesi km²'ye düşen kişi sayısı bakımından en az yoğun olan 7. bölge olmuştur.



Şekil 4. 33 Türkiye, TR52 Bölgesi, Konya ve Karaman Nüfus Yoğunlukları

Kaynak: ADNKS, 2010

Tablo 4. 20 Düzey 2 Bölgelerinin 2010 Yılı Nüfus Yoğunlukları

Sıralama	Düzey 2 Bölgesi	Kapsadığı İller	2007	2008	2009	2010
1	TR10	İstanbul	2.420	2.444	2.486	2.551
2	TR31	İzmir	311	316	322	329
3	TR51	Ankara	182	186	190	195
4	TR42	Kocaeli, Sakarya, Düzce, Bolu, Yalova	151	155	158	159
5	TRC1	Gaziantep, Adıyaman, Kilis	148	152	155	157
21	TR52	Konya, Karaman	46	46	47	46

Kaynak: ADNKS, 2010

2007-2008-2009-2010 yılı nüfus yoğunluğu verileri incelendiğinde Bölgenin nüfus yoğunluğunun Türkiye nüfus yoğunluğunun yaklaşık yarısı kadar olduğu görülmektedir. Bu durum, TR52 Düzey 2 Bölgesinin yüzölçümü ülke yüzölçümünün %6,20'sini kapsamakta iken Bölge nüfusunun ülke nüfusunun %3,05'ini oluşturmasıyla açıklanabilir. TR52 Düzey 2 Bölgesi, incelenen yıllarda nüfus yoğunluğu en az olan 6. bölge olmuştur.

2010 ADNKS'ye göre Türkiye yıllık nüfus artış hızı **%15,88** olurken TR52 Düzey 2 Bölgesinin ise bu dönemde nüfus artış hızı **%9,86** olmuştur. Aynı dönem içinde Karaman'ın yıllık nüfus artı **%3,28** olurken, Konya'nın yıllık nüfus artış hızı **%10,62** olmuştur. Nüfus artış hızı iki sayım tarihi arasındaki dönemde her 1000 nüfus için yıllık artan nüfustur.

Tablo 4. 21 Bazı Bölgelerin 2008 Yılı Nüfus Artış Hızı

Sıralama	Düzey 2 Bölgesi	Kapsadığı İller	Nüfus Artış Hızı
1	TR21	Tekirdağ, Edirne, Kırklareli	29,89
2	TR42	Kocaeli, Sakarya, Düzce, Bolu, Yalova	28,43
3	TRC2	Şanlıurfa, Diyarbakır	27,51
4	TRC1	Gaziantep, Adıyaman, Kilis	24,91
5	TR63	Hatay, Kahramanmaraş, Osmaniye	22,13
18	TR52	Konya, Karaman	6,79

Kaynak: MEVKA, 2010

2009 yılı ADNKS'ye göre ise Türkiye yıllık nüfus artış hızı ‰14,5 olurken, TR52 Bölgesi bu dönemde ‰6,79'lik nüfus artış hızı ile nüfus artış hızında Düzey 2 Bölgeleri arasında 14. sırada yer almıştır. Konya'nın 2009 yılında ‰11,51 nüfus artış hızı ile geçen yıla göre yaklaşık 2 kat daha fazla olurken, Karaman'ın nüfus artış hızı bir önceki yıla göre düşüş göstermiş ve ‰7,48 olmuştur. Aşağıdaki Tablo'da bazı bölgelerin nüfus artış hızı verilmiştir.

Tablo 4. 22 Bazı Bölgelerin 2009 Yılı Nüfus Artış Hızı

Sıralama	Düzey 2 Bölgesi	Kapsadığı İller	Nüfus Artış Hızı(binde)
1	TR61	Antalya, Isparta, Burdur	30,51
2	TR51	Ankara	22,15
3	TR62	Adana, Mersin	20,15
4	TRC2	Şanlıurfa, Diyarbakır	19,92
5	TRC1	Gaziantep, Adıyaman, Kilis	19,63
14	TR52	Konya, Karaman	11,09

Kaynak: MEVKA, 2010

2000 yılı genel nüfus sayımına göre bölgenin 1.434.729 olan şehir nüfusu toplam nüfusun %58,91'ini, 1.000.647 olan köy nüfusu %41,09'unu oluşturmuştur. 2007 yılı ADNKS'ye göre ülke nüfusunun %70,48'i şehirlerde yaşamakta iken, bu oran TR52 Düzey 2

Bölgesi için %71,37 olarak gerçekleşmiştir. 2008 yılında ise ülke nüfusunun şehirleşme oranı %74,96'ya çıkarken TR52 Düzey 2 Bölgesinin şehir nüfusu oranında çok büyük bir değişim olmamış bu oran %71,61 olarak gerçekleşmiştir. 2009 yılı ADNKS'ye göre Türkiye şehir nüfusu oranı %75,53'e yükselmiş, TR52 Düzey 2 Bölgesinin şehirleşme oranı bir önceki yılda olduğu gibi küçük bir yükselme ile %72,22'ye ulaşmıştır. 2010 yılı ADNKS'ye göre Türkiye şehir nüfusu oranı %76,26'ya yükselmiş, TR52 Düzey 2 Bölgesinin şehirleşme oranı bir önceki yılda olduğu gibi küçük bir yükselme ile %73,29'a ulaşmıştır. Bölge illerinin şehirleşme oranlarına bakıldığında ise Konya'nın %73,82'lik şehirleşme oranının Karaman'ın %68,71 olan şehirleşme oranından daha yüksek olduğu görülmektedir.

TR52 Düzey 2 Bölgesinde toplam nüfusu en fazla olan ilçeler Konya merkez ilçeleri olan Selçuklu, Karatay ve Meram'dır. Bu ilçeler haricinde Karaman Merkez ve Konya Ereğli ilçeleri nüfusları 100.000'in üzerinde olan diğer ilçelerdir (MEVKA, 2010).

Tablo 4. 23 TR52 Düzey 2 Bölgesi 2010 Yılı İlçe Nüfusları

Sıralama	İlçe	Nüfus	Sıralama	İlçe	Nüfus
1	**Selçuklu**	508.102	19	**Doğanhisar**	21.442
2	**Meram**	314.471	20	**Hüyük**	19.075
3	**Karatay**	263.071	21	**Altınekin**	14.721
4	**Karaman Merkez**	170.240	22	**Hadim**	16.894
5	**Ereğli**	135.071	23	**Sarıveliler**	13.286
6	**Akşehir**	95.791	24	**Çeltik**	11.080
7	**Beyşehir**	70.397	25	**Güneysınır**	10.434
8	**Çumra**	64.627	26	**Derebucak**	9.953
9	**Seydişehir**	64.294	27	**Emirgazi**	9.689
10	**Cihanbeyli**	60.917	28	**Ayrancı**	9.443
11	**Ilgın**	59.088	29	**Tuzlukçu**	7.663
12	**Kulu**	55.582	30	**Taşkent**	7.734
13	**Karapınar**	47.751	31	**Akören**	7.099
14	**Kadınhanı**	34.686	32	**Derbent**	5.262
15	**Bozkır**	31.095	33	**Ahırlı**	5.233
16	**Ermenek**	30.585	34	**Halkapınar**	4.827
17	**Sarayönü**	28.587	35	**Başyayla**	4.665
18	**Yunak**	27.528	36	**Kazımkarabekir**	4.414
			37	**Yalıhüyük**	1.731

Kaynak: ADNKS, 2010

Genç nüfus olarak belirlenen 0-14 yaş arası grup 2009 yılı itibariyle Bölge nüfusunun %27,06'sını oluşturmakta iken Türkiye için bu oran %25,99 olmuştur. Üretime katkı sağladığından olgun veya aktif nüfus olarak adlandırılan 15-64 yaş arası nüfusun Bölgedeki oranı %65,62, Türkiye'deki aynı yaş grubunun oranı ise %67,00'dır. Yaşlı nüfus olarak gruplandırılan 65 ve üzeri yaş grubuna bakıldığında ise bu grubun Bölgede %7,32'lik, Türkiye'de %7,01'lik orana sahip olduğu görülmektedir.

Konya genç nüfusunun toplam nüfus içindeki payı %27,18 ve Karaman genç nüfusu %26,01 olup Türkiye genç nüfus oranının üstündedir. Bölge illerinin aktif nüfusu Konya %65,67 ve Karaman %65,18 Türkiye geneli ile kıyaslandığında daha düşüktür. Yaşlı nüfus ise Konya'da %7,15 Karaman'da ise %8,82 ile Türkiye yaşlı nüfus oranından yüksektir.

Tablo 4. 24 Yaş Gruplarına Göre 2010 Yılı Bölge Nüfusu

Yaş grupları	Nüfus	Yüzdesi
0-4	192.471	8,57
5-9	194.355	8,65
10-14	212.720	9,47
15-19	199.685	8,89
20-24	184.577	8,22
25-29	188.212	8,38
30-34	174.738	7,78
35-39	158.232	7,04
40-44	139.639	6,22
45-49	141.335	6,29
50-54	108.668	4,84
55-59	101.267	4,51
60-64	80.454	3,58
65-69	56.876	2,53
70-74	46.858	2,09
75-79	36.373	1,62
80-84	21.203	0,94

85-89	6.770	0,30
90+	2.045	0,09

Kaynak: ADNKS, 2010

İşsizlik oranları hesaplamalarında genç nüfus olarak belirlenen 15-24 yaş arası nüfusun oranı ise ülke genelinde %17,25 iken, Bölgede %17,54'tür. Ülke genelinde nüfus artış oranının düşüş eğiliminde olduğu, doğum oranlarında ve 10-14 yaş grubu altındaki çocuk nüfusta azalma olduğu görülmektedir. TR52 Düzey 2 Bölgesi verilerine bakıldığında ise ülke geneli ile büyük bir benzerlik gösterdiği görülmektedir. Ayrıca yaş grubu dağılımları içinde en fazla paya sahip olan yaş grubu ise yine ülke dağılımında olduğu gibi 10-14 yaş grubudur. 80 yaş üstü nüfusun hem ülke genelinde hem de Bölgede ölüm sebebiyle hızla azaldığı görülmektedir. Nüfusun cinsiyet durumuna bakıldığında ise; ülke genelinde ve bölgede, 80 yaş grubundan itibaren kadın nüfusundaki göze çarpan fazlalık ise, kadın ölüm oranlarının daha az olduğunun bir göstergesi olarak değerlendirilebilir (MEVKA, 2010).

4.4.2 Sosyo-kültürel Yapı

DPT tarafından 2003 yılında yapılan İllerin ve Bölgelerin Sosyo-Ekonomik Gelişmişlik Sıralaması araştırmasına göre TR52 Düzey 2 Bölgesi özelinde bir değerlendirme yapılacak olursa Karaman tüm iller arasında **38.** Konya ise **45.** sırada yer almaktadır. Bu değerlendirmede genel gelişmişlik sıralamasında Konya daha üst sıralarda iken, eğitim sektörü gelişmişlik sıralamasında alt sıralarda yer almaktadır. Konya ilinde sanayi ve tarım gibi diğer sektörlerde yaşanan gelişme aynı oranda eğitim sektörüne yansımamıştır.

TÜİK ADNKS verilerine göre Türkiye'de 6 yaş üzeri okuma yazma bilenlerin oranı 2008 yılı için %87,5 iken 2009 yılında bu oran %89,1'e yükselmiştir. TR52 Düzey 2 Bölgesinin aynı yaş grubu için okuryazarlık oranı 2008 yılı için %91,5 iken bu oran 2009 yılında %92,3'e yükselmiştir. Bu oran 2008 yılında Konya için %91,4 iken, 2009 yılında %92,2'a yükselmiştir. Karaman'ın okuryazarlık oranı değerlendirildiğinde 2008 yılında %92,1 iken 2009 yılında % 93,3'e çıkmıştır. 2009 yılı itibariyle Türkiye genelinde okuryazarlık oranı %89,1 iken, bu değer TR52 Düzey 2 Bölgesi'nde (%92,3), Konya'da (%92,2) ve Karaman'da (%92,1) daha yüksektir (MEVKA, 2010).

Diğer taraftan, gönüllülük esasına dayalı olarak çalışan sivil toplum kuruluşları, dayanışma içinde çalışarak bireysel olarak yapılamayan faaliyetlerin gerçekleştirilmesine olanak sağlamaktadırlar. Demokrasi anlayışının tabana yayılmasını, bölgesel kalkınmanın

desteklenmesini, sosyal olanakların artırılmasını ve bireylerin birlikte hareket edip aktif olmasını sağlayan sivil toplum kuruluşları bölgede önemli rol oynamaktadırlar.

Tablo 4. 25 İllerin Dernek Sayısına Göre Sıralaması

Sıra	Şehir	Dernek Sayısı	Dernek Yüzdesi(%)
1	İstanbul	17.921	20,11
2	Ankara	8.477	9,51
3	İzmir	4.905	5,50
4	Bursa	3.557	3,99
5	Kocaeli	2.598	2,91
6	Konya	2.282	2,56
65	Karaman	290	0,32

Kaynak: T.C. İçişleri Bakanlığı Dernekler Dairesi Başkanlığı (İBDDB, 2011)

Konya'da 2.188, Karaman'da 276 olmak üzere bölgede toplam 2.464 dernek (İBDDB, 2010); Konya'da 116, Karaman'da 10 olmak üzere bölgede toplam 126 vakıf ve bunun yanında birçok oda, birlik ve sendika bulunmaktadır. Dernek sayısı bakımından Konya 6., Karaman ise 65. sırada bulunmakta olup bölge, Türkiye'de 26 düzey 2 bölgesi arasında 12. sırada yer almaktadır. Türkiye'de bulunan derneklerin %2,56' sı Konya'da ve %0,32'si Karaman'da bulunmaktadır (MEVKA, 2010).

Bölgedeki dernek ve vakıflar öğrenci, özürlüler, çocukları koruma, kadın gelişimi, spor, eğitim, kültür, turizm, çevre, sağlık, tarım ve hayvancılık, yardımlaşma ve dayanışma, mesleki dayanışma, gibi birçok farklı alanda faaliyet göstermektedir.

Tablo 4. 26 Dernek Sayılarına Göre Düzey 2 Bölgelerinin Sıralaması

Sıra	Düzey 2 Bölgeleri	İller	Dernek Sayısı	Dernek Yüzdesi (%)
1	TR10	İstanbul	17.921	20,11
2	TR51	Ankara	8.477	9,51
3	TR42	Kocaeli, Düzce, Yalova, Bolu, Sakarya	5.761	6,46
12	TR52	Konya-Karaman	2.572	2,88

Kaynak: T.C. İçişleri Bakanlığı Dernekler Dairesi Başkanlığı (İBDDB, 2011)

Dernek sayısı bakımından düzey 2 bölgeleri içinde TR52 Düzey 2 Bölgesi 12. sırada bulunmaktadır. Türkiye'de bulunan derneklerin %2,88'si bölgede bulunmaktadır.

Meslek ahlakını, disiplini ve dayanışmayı korumak ve geliştirmek, ticaret ve sanayinin kamu yararına uygun olarak gelişmesine çalışmak, ticaret ve sanayiyi ilgilendiren bilgi ve haberleri derleyerek ilgililere ulaştırmak, ticaret ve sanayiye ait her türlü incelemeleri yapmak, çalışma alanları içindeki ticari ve sınai örf, adet ve teamülleri tespit etmek, Bakanlığın onayına sunmak ve ilan etmek, yurt içi ve yurt dışı fuar ve sergilere katılmak, üyeleri tarafından uyulması zorunlu mesleki kararları almak gibi birçok görevi olan odalar bölgede hizmet vermektedirler.

Tablo 4. 27 TR52 Düzey 2 Bölgesi TOBB'a Bağlı Oda ve Borsalar

TOBB'a Bağlı Oda ve Borsalar
Akşehir Ticaret Borsası
Akşehir Ticaret ve Sanayi Odası
Beyşehir Ticaret Odası
Çumra Ticaret Odası
Cihanbeyli Ticaret Borsası
Doğanhisar Ticaret Odası
Ereğli Ticaret ve Sanayi Odası
Ereğli Ticaret Borsası
Ilgın Ticaret Odası
Ilgın Ticaret Borsası
Karapınar Ticaret Borsası
Karapınar Ticaret ve Sanayi Odası
Konya Sanayi Odası
Konya Ticaret Odası
Konya Ticaret Borsası
Seydişehir Ticaret Odası
Karaman Ticaret Borsası
Karaman Ticaret ve Sanayi Odası

Kaynak: TOBB, 2011

Konya'da 3 tane ticaret ve sanayi odası, 6 tane ticaret borsası, 6 tane ticaret odası ve 1 tane sanayi odası bulunmaktadır. Karaman'da ise 1 tane ticaret ve sanayi odası ve 1 tane ticaret borsası mevcuttur.

Tablo 4. 28 TR52 Düzey 2 Bölgesinde Mevcut Aktif Oda ve Üye Sayısı

	Aktif Oda Sayısı	**Oda ve Esnaf Sicili Olan Aktif Üye Sayısı**
Türkiye	3.111	1.955.181
TR52 Bölgesi	102	58.519
Konya	86	51.144
Karaman	16	7.375

Kaynak: Türkiye Esnaf ve Sanatkarlar Konfederasyonu (TESK, 2011)

Esnaf ve sanatkar odaları, birlikler ve federasyonlar arasında işbirliğini teminini, gelişmesini ve ilerlemesini sağlamak, esnaf ve sanatkarların çalışmalarını mesleki yönden ve kamu yararına uygun olacak şekilde düzenlemek, mesleki eğitimlerini geliştirmek, sorunların çözümü için girişimlerde bulunmak, esnaf ve sanatkarlarla ilgili verilecek görevleri yapmak amacıyla bölgede faaliyette bulunmaktadırlar.

Tablo 4. 29 Konya Esnaf ve Sanatkarlar Odaları Birliğine Bağlı Odalar

KONYA ESNAF VE SANATKÂR ODALARI		
Konya ayakkabıcılar odası	Konya tornacılar odası	Ereğli hızarcılar odası
Konya bakırcılar odası	Konya tüpçüler odası	Ereğli kahveciler odası
Konya bakkallar odası	Konya yağlı boyacılar odası	Ereğli kunduracılar odası
Konya berberler odası	Konya yorgancılar odası	Ereğli maden eşya san. odası
Konya bisikletçiler odası	Akşehir bakkallar odası	Ereğli sebze ve meyve.odası
Konya demirciler odası	Akşehir berberler odası	Ereğli şoförler odası
Konya elektrikçiler odası	Akşehir kahveciler odası	Ereğli terziler odası
Konya emlakçiler odası	Akşehir lokantacılar odası	Emirgazi es.ve san.odası
Konya fırıncılar odası	Akşehir maden eşyacı.odası	Güneysınır esnaf odası
Konya hurdacılar odası	Akşehir marangozlar odası	Hadim es.ve san.odası
Konya inşaatçılar odası	Akşehir saraçlar odası	Hüyük esnaf ve san.odası
Konya kasaplar odası	Akşehir şoförler odası	Ilgın esnaf ve san.odası
Konya kahveciler odası	Akşehir terziler odası	Ilgın şoförler odası

Konya kırtasiyeciler odası	Altınekin şoförler odası	Kadınhanı esnaf ve san.odası
Konya lokantacılar odası	Beyşehir esnaflar odası	Kadınhanı şoförler odası
Konya marangozlar odası	Beyşehir şoförler odası	Karapınar es.ve san. Odası
Konya minibüsçüler odası	Bozkır esnaf ve san.odası	Karapınar şoförler odası
Konya mobilyacılar odası	Bozkır şoförler odası	Kulu esnaf ve san.odası
Konya oto lastikçiler	Cihanbeyli es.ve san.odası	Kulu şoförler odası
Konya pastacılar odası	Cihanbeyli şoförler odası	Sarayönü es.ve san.odası
Konya pazarcılar odası	Çumra es.ve san.odası	Sarayönü şoförler odası
Konya saat gözlük odası	Çumra şoförler odası	Seydişehir es.ve san.odası
Konya seyyar satıcılar odası	Çeltik esnaf ve san.odası	Seydişehir şoförler odası
Konya sıhhi tesisat.odası	Derbent esnaf ve san.odası	Tuzlukçu esnaf odası
Konya şekerciler odası	Derebucak esnaf ve san.odası	Üzümlü esnaf ve san.odası
Konya şoförler odası	Doğanhisar es.ve san.odası	Yunak esnaf ve san.odası
Konya radyo tv.tamir.odası	Doğanhisar şoförler odası	Yunak bakkallar odası
Konya tenekeciler odası	Ereğli bakkallar odası	Yunak şoförler odası
Konya terziler odası	Ereğli berberler odası	

Kaynak: Konya Esnaf ve Sanatkarlar Odaları Birliği (KONESOB, 2011).

Tablo 4. 30 Karaman Esnaf ve Sanatkarlar Odaları Birliğine Bağlı Odalar

KARAMAN ESNAF VE SANATKÂR ODALARI
Elektrik-elektronik ve sıhhi tesisatçılar odası
Manavlar ve pazarcılar odası
Esnaf ve sanatkârlar odası (karaman)
Esnaf ve sanatkârlar odası (ermenek)
Esnaf ve sanatkârlar odası (ayrancı)
Esnaf ve sanatkârlar odası (sarıveliler)
Şoförler ve otomobilciler odası (karaman)
Şoförler ve otomobilciler odası (ermenek)
Marangozlar ve mobilyacılar odası
Madeni tornacılar-kaynakçılar-oto motor ve tamirciler odası
Fırıncılar-pastacılar-lokantacılar ve gıda maddesi üreten işyerleri odası
Seyyar tuhafiyeciler-attariyeciler-züccaciyeciler ve hırdavatçılar odası
Berberler ve kuaförler odası
Kahveciler büfeciler ve kafeteryacılar odası

Bakkallar ve bayiiler odası
Terziler-konfeksiyoncular-deri ürünleri dikim ve giyim aksesuarları odası

Kaynak: Karaman Esnaf ve Sanatkârlar Odaları Birliği (KAESOB, 2011).

Bölgede bulunan oda ve esnaf ve sanatkâr sayıları incelendiğinde Konya'da 86 adet aktif halde bulunan odalarda 49.957 adet oda ve esnaf sicili olan aktif üye ve Karaman'da 16 adet aktif halde bulunan odalarda 7.054 adet oda ve esnaf sicili olan aktif üye bulunmaktadır. TR52 Düzey 2 Bölgesinde bulunan oda ve esnaf sicilli aktif üye sayısının Türkiye'ye göre oranı %2,97 ve aktif oda sayısının Türkiye'ye göre oranı ise %3,26'dır.

Konya'da 17 adet ve Karaman'da ise 10 adet üretici birliği bulunmakta olup TR52 Düzey 2 Bölgesinde 27 adet üretici birliği hizmet vermektedir. 5355 sayılı mahalli birlikler kanuna tabi birlik Konya'da 53 adet ve Karaman'da ise 11 adet olup TR52 Düzey 2 Bölgesinde 64 adet bulunmaktadır.

Eğitim açısından TR52 Düzey 2 Bölgesi değerlendirildiğinde okul öncesi eğitimde okul başına düşen öğrenci sayısında Türkiye ortalamasına göre iyi bir konumda iken öğretmen başına düşen öğrenci sayısında Türkiye ortalamasında seyretmektedir. Okul kapasitesinin bu durumu bölgenin okul öncesi eğitimde öğretmen başına düşen öğrenci sayısının azaltılabileceği sonucunu doğurmaktadır. İlköğretim ve ortaöğretimde ise özellikle öğrenci başına düşen öğretmen sayısında ve derslik başına düşen öğrenci sayısında bölge ortalamaları Türkiye ortalamalarının altında iken bu değerler ilçelerde önemli derecelerde farklılık göstermektedir. Özellikle Konya'nın merkez ilçeleri Meram, Karatay, Selçuklu derslik başına düşen öğrenci sayısında bölge ortalamalarının çok üzerindeyken diğer dikkati çeken ilçe ise bu normlardaki yüksekliği ile Akşehir ilçesidir.

Çalışma hayatının gereksinim duyduğu nitelikli ara eleman ihtiyacını karşılayan mesleki eğitimin önemi bölgenin Türkiye'nin KOBİ başkenti olduğu da düşünüldüğünde daha daartmaktadır. Fakat bölgenin mesleki eğitim kurumlarının müfredatının bu eğitim kurumlarından işgücü talep eden aktörlerin ihtiyacına göre hazırlanması gerekirken bu yönde hazırlanmış yeterli analiz ve çalışma bulunmamaktadır. Diğer taraftan mesleki eğitim kurumlarında eğitim gören öğrencilerin teorik bilgilerinin yanında pratikte iş yapma becerilerinin arttırılmasına yönelik sanayici ve mesleki eğitim kurumları arasındaki işbirliğine yönelik yeterli çalışma olmadığı görülmektedir.

Bölgede mevcut iki kamu üniversitesinin olması yanında vakıf üniversitelerinin de kurulmuş olması bölgenin yüksek öğretim alanında eğitim seviyesi kapasitesine katkı

yaparken bilimsel bilginin iş yaşamına aktarımı sürecinde üniversitelerin, sanayinin, teknokentin ve ilgili STK' ların yapacağı işbirliği önem arz etmektedir.

Bölgede 1 adet devlet tiyatrosu bulunmakta ve bu tiyatro Konya ilinde yer almaktadır. Mevcut tiyatro binasının ve koltuk sayısının yetersiz olduğu söylenebilir. Konya ilindeki devlet tiyatrosunun koltuk sayısını artıracak şekilde yeni bir hizmet binası ihtiyacı yanı sıra Karaman iline de bir devlet tiyatro binası kurulmalıdır. Buna rağmen sinema ve tiyatro seyirci sayılarını bölge bağlamında ele aldığımızda izleyici sayılarının sinema ve tiyatro salonu sayısının azlığı düşünüldüğünde, seyirci sayısı bakımından bölge kötü bir konumda değildir. Bu durumun, bölgedeki yaklaşık 90.000 üniversite öğrencisinden kaynaklandığı söylenebilir. Ayrıca, yaklaşık 2 milyondan fazla nüfusa sahip bölgenin, genç nüfus sayısı da önemli bir etkendir (MEVKA, 2010).

4.4.3 Ekonomik Alt Yapı

Bölge, coğrafi olarak Türkiye'de ana ulaşım yollarının kesiştiği bir yerde bulunmaktadır. Bu nedenle ulaştırma ve haberleşme sektörünün gelişmesi açısından avantaja sahip olup bunun neticesinde de söz konusu sektör oldukça önemli bir büyüme seyrine sahiptir. 1950'li yıllardan itibaren bölgede sanayinin gelişimi başlamış ve 1960'lı yıllardan itibaren de tarım alet ve makineleri, deri ve ambalaj sanayi ile muhtelif makine ve aksamı imalatına yönelik fabrikalar kurulup geliştirilmiştir. Bu süreç; bir tarım bölgesi görünümünde olan bölgeyi, sanayi bölgesi olma sürecine sokmuştur. Bugün ise bölge sanayisi, geniş ürün yelpazesiyle çok değişik alanlarda üretim faaliyetlerine devam etmektedir (MEVKA, 2010).

2009 yılı TÜİK verilerine göre TR52 Düzey 2 Bölgesinde toplam işgücü sayısı 830.000'dir. Toplam işgücü rakamının 746.000'ini istihdam edilmiş durumda iken 84.000 işsizdir. Kayıt altındaki işgücünü gösteren SGK verilerine göre ise bölgenin toplam çalışan sayısı 2010 Temmuz ayı itibari ile 427.504 kişidir.

İstihdam ve işsizlik ile ilgili bazı kavramları tanımlayacak olursak, işgücüne katılma oranı, işgücünün kurumsal olmayan çalışma çağındaki nüfus içindeki oranıdır. İşsizlik oranı, işgücündeki her 100 hanehalkı ferdi içinde işsiz olanlarının sayısıdır. Bir başka deyişle, işsiz sayısının işgücüne oranıdır. İstihdam oranı ise istihdamın, kurumsal olmayan çalışma çağındaki nüfus içindeki oranıdır. Tablodan da görüleceği üzere her iki ilde işgücüne katılma oranı Türkiye ortalamasının üzerinde iken, Karaman'ın işsizlik oranı dikkat çekici bir şekilde Türkiye ortalamasından düşüktür.

2009 yılı itibariyle işsizlik oranı Türkiye'de %14,0 iken TR52 Düzey 2 Bölgesi'nde %10,1'dir. Ancak, tarım dışı işsizlik rakamları incelendiğinde Türkiye'de %17,4 iken bölgede %13,7'dir.

2009 yılı itibari ile bölgenin tarım sektörü istihdam oranı %32,3 ile %24,7 olan ülke ortalamasının üzerinde gerçekleşirken, sanayi sektörü istihdam oranı %24,3 ile %25,3 olan ülke ortalamasının gerisinde kalmıştır. Hizmetler sektörü istihdam oranı ise %24,8 ile %28,7 olan ülke ortalamasının altındadır (MEVKA, 2010).

4.4.3.1 Organize Sanayi Bölgeleri

Dünyada OSB uygulamasına ilk kez, XIX. Yüzyılın ilk yarısında ABD' de kendiliğinden ortaya çıkan bir uygulamayla rastlanılmıştır. Gelişme kendiliğinden oluşmuş ve tekstil imalathaneleri fiziksel yerleşmelerle bir araya toplanmıştır. ABD' de 1885 yılında hazırlanan bir raporda ise ekonominin geliştirilmesiyle bağlantılı olarak "Sanayi Bölgesi" fikri ortaya atılmıştır. Raporda, sanayi bölgelerinin oluşturulmasının sanayinin geliştirilmesi için önemli bir araç olacağına dikkat çekilmektedir (Onat, 1969:9–12). Organize Sanayi Bölgeleri ile ilgili ilk bilinçli uygulama ise; 1896 yılında İngiltere' nin Manchester kenti yakınlarında kurulan "Trafford Park" uygulamasıyla gerçekleştirilmiştir. Organize Sanayi Bölgesi düşüncesinin ilk ortaya atıldığı ABD' de ilk uygulamalara ise 1899 yılında geçilmiştir.

ABD' de örneklerin yaygın hale gelmesi uzun zaman almış, fakat bu uygulamalar ileri bir anlayışla gerçekleştirilmiş ve başarılı sonuçlar elde edilmiştir. Nitekim 1905 ve 1909 yıllarında özel girişimciler Chicago kentinde "Central Manufacturing" ve "Clearing" ismini verdikleri iki sanayi bölgesini kurmuşlardır. Bunlar aynı zamanda, modern anlamda sanayi bölgelerinin ilk örneklerini oluşturmuştur. Bu uygulamaların amacı, sanayicilerin altyapılı sanayi arsası gereksinmelerinin karşılandığı bölgeleri inşa eden özel firmaların kâr elde etmeleridir. Yani ABD' deki ilk OSB uygulamaları, özel sektör tarafından kâr elde etmek amacıyla gerçekleştirilmiştir.

İkinci Dünya Savaşı ile birlikte başlayan dönemde, OSB' ler bir devlet yatırımı olarak görülmeye başlanmış, gelişmekte olan ülkelerde küçük ve orta büyüklükteki işletmelerin geliştirilmesine hizmet eder bir biçimde düzenlenmiştir. Ancak, geç sanayileşen ülkelerde organize sanayi bölgesi uygulamalarını görmek için 1950' li yılları beklemek gerekecektir.

Organize sanayi bölgelerinin İngiltere' deki uygulamalarında güdülen en önemli amaç; geri kalmış bölgelerde işsizlikle mücadele etmek olarak belirlenmiştir. İngiltere' de ilk uygulamaların, Birinci Dünya Savaşı sonrasında yaygınlaştığı görülmektedir. Büyük Dünya Bunalımı' nın İngiliz ekonomisini çökerttiği 1929 yılında; bunalımdan çok etkilenen kömür, çelik ve gemi inşa sanayilerinden açıkta kalan işgücü gelişmiş sanayi merkezlerine akın etmiştir. Belli bölgelerin göç nedeniyle aşırı nüfus kaybına karşı bir önlem olarak 1936 yılında devlet "Özel Gelişme Alanları ve İlerleme Yasası" nı çıkartmıştır. Bu yasa çerçevesinde alınan önlemler sayesinde 1936–1938 yılları arasında İskoçya' da ve Galler' de altı adet sanayi bölgesi kurulmuştur.

İkinci Dünya Savaşı sonrasında belli yörelerde sanayi patlaması olabileceği öngörülerek; büyük kent merkezlerine ve sanayi alanlarına olabilecek yönelmeye karşı koyabilmek amacıyla yeni politikalara başvurulmuş ve bu amaçla 1945 yılında "Sanayinin Dağılımı Yasası" çıkarılmıştır.

Bu düzenlemede amaç; sanayi kuruluşlarının coğrafî dağılımlarını düzenlemektir. Böylece gelişme alanı olarak belirlenen bölgelerde, yeni sanayilerin gelişmesine yardımcı olmak için, projelerin finansmanının devlet tarafından karşılanması sağlanmıştır. Ayrıca "Kent ve Kasaba Planlama Yasası" çıkarılarak yerel planlama örgütlerine sanayi bölgesi kurma hakkı tanınmıştır. Böylece, devlet sanayiyi bazı yerleşim yerlerine özendirmek suretiyle, az gelişmiş yörelerin sanayileşme yoluyla geliştirilmesi amacıyla birkaç aracı birlikte kullanma olanağına kavuşturulmuştur. İngiltere bu düzenlemelerle uzun yıllar başarılı bir sanayileşme politikası yürütmüştür. İkinci Dünya Savaşı sonrasında İngiltere' de yaygın olarak oluşturulan organize sanayi bölgeleri aracılığıyla, bir yandan geri kalmış yörelerde yeni sanayi merkezlerinin oluşturulmasına çalışılırken, öte yandan büyük kentlerde sanayinin kent dışında geliştirilmesi sağlanmıştır.

ABD' deki uygulamalara baktığımızda; OSB' lerin ABD' deki özgün adı "Sanayi Parkı" dır. Bunların temel amacı; kapsamlı bir plan çerçevesinde belli bir alanın geliştirilerek alt bölümlere ayrılıp sanayi yerleşmelerine sunulmasıdır. Bu uygulamada da temel amaç; çeşitli hizmetlerden, iş ilişkilerinden, ulaşım ve finansman kolaylıklarından ve eğitilmiş insan gücü açısından dışsal ekonomiler yaratarak, sanayileri büyük kentlerin yakınında toplamaktır. Ayrıca yeterli pazarın, işgücünün ve hammaddenin bulunduğu küçük kentlerin çevresi de sanayi için çekim gücü olan alanların arasına girmiştir.

ABD' de sanayi parklarını oluşturulmasında amaç; belirlenen bölgelerin çevresinin bazı kullanımlara karşı korunması, yapıların ve diğer hizmet binalarının tasarımı ve inşaatı için finansman kolaylıklarının ve mühendislik hizmetlerinin sağlanması gibi bazı özendirici tedbirlere başvurulmasıdır. İkinci Dünya Savaşı' nın ertesinde, sanayinin gelişmesine koşut olarak sanayi parkları da ani ve önemli bir gelişme göstermiştir. Bunda, federal devletin konuya eğilmesinin rolü de etkili olmuştur. ABD' de sanayi bölgelerinin gelişimi federal devletin güdümü olmaksızın ortaya çıkmış, fakat 1951 yılından sonra federal hükümet politikaları sanayi parkı uygulamalarını belli boyutlarda etkilemiş, özellikle yeni sanayi yerleşimlerinin ülke düzeyindeki dağılımında stratejik bir rol oynamıştır.ABD uygulamasının bir özelliği de, sanayi bölgelerinin önemli bir bölümünün kâr amacı gütmeyen örgütlerce oluşturulmuş olmasıdır. Bu örgütlerin amacı; istihdamın, ücretlerin, ticaretin, hizmetlerin ve vergi gelirlerinin artırılması noktasından hareket ederek, sanayileşmenin bir bütün olarak yaratacağı olumlu etkilerden yararlanmaktır.

Aktarılacak bir başka deneyim de Hindistan' a aittir. Bilindiği gibi, Hindistan ekonomik büyümesini küçük ölçekli sanayi işletmelerinin üretimine dayalı olarak gerçekleştirmiştir. Kolayca tahmin edileceği üzere, bu işletmeler yetersiz sermaye kaynakları, teknolojik anlamda gelişmiş makinelere ilişkin bilgi eksikliği, üretim ve pazarlama yöntemlerinin yetersizliği ve nitelikli işgücü yetersizliği gibi ciddi sorunlarla baş etmek durumunda kalmışlardır. Küçük ölçekli işletmelerin kendi varlıklarını koruyabilmeleri bakımından gerekli olan rekabet gücünü kazanabilmeleri ve içinde bulundukları darboğazları gidermeleri için devlet yardımıyla desteklenmeleri gerekli görülmüştür. Bunlara verilen devlet desteği, hem önemli boyutlara ulaşan finansman desteği, hem de sanayi bölgelerinin kurulması ve desteklenmesi şeklinde olmuştur. Hindistan' da konunun bir başka önemli yanı da, küçük işletmelerin aynı zamanda ekonomik gelişmeyi gerçekleştirecek önemli araçlar olarak görülmeleridir.

Organize sanayi bölgelerinin Hindistan'daki uygulamalarının sağlayacağı yararlar; Çalışma koşullarını iyileştirilmesi yoluyla verimliliğin artırılması, küçük işletmelerin kendi aralarındaki yatay ve dikey olarak geliştirecekleri ilişkilerle oluşan dışsal ekonomilerden yararlanmaları, kooperatifçilik ruhunun gelişmesine yardımcı olarak girişimcilerin birleşme yoluyla güç kazanmaları, sanayideki düzensiz gelişmeleri belli bir disiplin altına alarak, sanayinin gelişmesine doğru yön verilmesi, ekonomik olarak az gelişmiş yörelerde özellikle kırsal alanlarda sanayinin geliştirilmesinin özendirilmesi şeklinde öngörülmüştür. Diğer

uygulamalarda da görüldüğü üzere, Hindistan' da sanayi bölgelerinin oluşturulması, büyük ölçüde bir planlama kuruluşunun önerileri doğrultusunda yönlendirilmiş ve bu uygulamalarla başlayan dünyadaki sanayi gelişimi zamanla bu günkü durumuna gelmiştir (OSBUK, 2011).

4562 sayılı Organize Sanayi Bölgeleri Kanunu, OSB' leri "Sanayinin uygun görülen alanlarda yapılanmasını sağlamak, çarpık sanayileşme ve çevre sorunlarını önlemek, kentleşmeyi yönlendirmek, kaynakları rasyonel kullanmak, bilgi ve bilişim teknolojilerinden yararlanmak, sanayi türlerinin belirli bir plan dahilinde yerleştirilmesi ve geliştirilmesi amacıyla; sınırları tasdik edilmiş arazi parçalarının imar planlarındaki oranlar dahilinde gerekli idari, sosyal ve teknik altyapı alanları ile küçük imalat ve tamirat, ticaret, eğitim ve sağlık alanları, teknoloji geliştirme bölgeleri ile donatılıp planlı bir şekilde ve belirli sistemler dahilinde sanayi için tahsis edilmesiyle oluşturulan ve bu Kanun hükümlerine göre işletilen mal ve hizmet üretim bölgeleri" olarak tanımlamaktadır.

Türkiye'de osb' lerin kuruluş amaçlari;

- Sanayinin disipline edilmesi,
- Şehrin planlı gelişmesine katkıda bulunulması,
- Birbirini tamamlayıcı ve birbirinin yan ürününü teşvik eden sanayicilerin bir arada ve bir program dahilinde üretim yapmalarıyla, üretimde verimliliğin ve kar artışının sağlanması,
- Sanayinin az gelişmiş bölgelerde yaygınlaştırılması,
- Tarım alanlarının sanayide kullanılmasının disipline edilmesi,
- Sağlıklı, ucuz, güvenilir bir altyapı ve ortak sosyal tesisler kurulması,
- Müşterek arıtma tesisleri ile çevre kirliliğinin önlenmesi,
- Bölgelerin devlet gözetiminde, kendi organlarınca yönetiminin sağlanması

şeklinde özetlenebilmektedir.

Türkiye' de 1960 yılında başlayan planlı kalkınma döneminde sanayinin "lokomotif sektör" olduğu saptanmış ve ekonomik dengenin kurulması, ekonomik ve toplumsal kalkınmanın birlikte gerçekleştirilmesi, belli bir hızda büyüme ve sanayileşmeye önem verilmesi gibi uzun vadeli hedefler belirlenmiştir.

Belirlenen hedefler doğrultusunda; ülkede sanayinin geliştirilmesi amacıyla uygulamaya konulan pek çok teşvik tedbirlerinden biri olan OSB uygulamalarına, ilk olarak

1962 yılında Bursa OSB' nin kurulmasıyla başlanmıştır. Bursa OSB, Dünya Bankası'ndan alınan kredi ile kurulmuştur.

Türkiye' de OSB uygulamaları her hangi bir yasal mevzuatı olmadan 1982 yılına kadar devam etmiştir. Söz konusu mevzuat boşluğunun giderilmesi amacıyla 31 Ocak 1982 tarih ve 17591 sayılı Resmi Gazete'de "Sanayi ve Ticaret Bakanlığı Fonlar Yönetmeliği" yayımlanarak yürürlüğe konulmuştur.

Fonlar Yönetmeliği' nin "Organize Sanayi Bölgeleri ve Küçük Sanat İnşaatı ve İşletme Giderleri Fonu" başlığını taşıyan 29 – 42 maddelerinde Organize Sanayi Bölgeleri için fonun kullanımı, fon hesabının kaynağı ve işleyişi, kredinin tahsisi, arsa iktisabı, kredinin geri dönüşü gibi hususlar düzenlenmiştir. Devlet bütçesinden fona kaynak aktarılmış ve bu fondan OSB' ler kredilendirilerek desteklenmiştir.

OSB' lerin kurulması, o tarihlerde 5 yıllık kalkınma planlarındaki hedefler doğrultusunda Bakanlar Kurulu Kararları ile gerçekleştirilmiştir. Bakanlar Kurulu Kararı ile kurulması kararlaştırılan OSB' lerin alt yapı yatırımlarının % 99' u Bakanlık Fonundan, % 1' i ise, OSB' yi kuran ticaret ve sanayi odaları/sanayi odaları veya ticaret odaları ile yerel yönetimler tarafından karşılanmıştır.

OSB' lerin hızla çoğalması, ülkenin ekonomik yelpazesinde öneminin giderek artması ve OSB' lerin tüzel kişilikten yoksun olması sebebiyle pek çok hukuki sorunların meydana gelmesi yeni bir yasal düzenlemeyi zorunlu hale getirmiştir. Uzun süren araştırma ve çalışmalar sonucu 4562 sayılı Organize Sanayi Bölgeleri Kanunu 12.04.2000 tarihinde TBMM' de kabul edilmiş ve 15.04.2000 tarihli Resmi Gazete' de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Söz konusu Kanun gereğince hazırlanması gereken "Organize Sanayi Bölgeleri Yer Seçimi Yönetmeliği" 21.05.2001–24408 ve "Organize Sanayi Bölgeleri Uygulama Yönetmeliği" 01.04.2002–24713 tarih ve sayılı Resmi Gazete' lerde yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

"Organize Sanayi Bölgeleri Yer Seçimi Yönetmeliği" 17.01.2008 tarih ve 26759 sayılı Resmi Gazete'de, "Organize Sanayi Bölgeleri Uygulama Yönetmeliği" de 22.08.2009 tarih ve 27327 sayılı Resmi Gazete' de uygulamalar esnasında doğan ihtiyaçlar sebebi yeniden düzenlenerek söz konusu eski Yönetmelikler yürürlükten kaldırılmak suretiyle yürürlüğe girmiştir. Türkiye' de OSB' ler halen söz konusu mevzuatlara göre kurularak yönetilmektedir.

Mer'i mevzuata göre dört tip OSB tanımı bulunmaktadır.Bunlar:

- Farklı sektörlerde faaliyet gösteren tesislerin yer aldığı Karma OSB' ler,
- Aynı sektör grubunda ve bu sektör grubuna dahil alt sektörlerde faaliyet gösteren tesislerin yer aldığı İhtisas OSB' ler,
- 4562 sayılı Kanunun 26 ncı maddesine göre özel hukuk tüzel kişilerince veya gerçek kişilerce kurulan Özel OSB'ler,
- Organize Küçük Sanayi Bölgeleri (OKSB)

dir.

Ayrıca, genel idare giderleri için Sanayi ve Ticaret Bakanlığı' ndan kredi kullanan OSB'ler ve Kredi Kullanmayan OSB'lerde diye de OSB'ler tanımlanırlar.

OSB' ler; kurulması öngörülen yerde varsa sanayi odası, yoksa ticaret ve sanayi odası, o da yoksa ticaret odasından en az biri ile talepleri halinde il özel idaresi veya OSB'nin içinde bulunacağı il, ilçe veya belde belediyesinin, büyükşehirlerde ayrıca büyükşehir belediyesinin temsilcilerince imzalı ve valinin olumlu görüşünü muhtevi kuruluş protokolünün Bakanlıkça onaylanması ve sicile kaydı ile tüzel kişilik kazanır.

İhtisas OSB' lerde yukarıda sayılanlar kurucu ortaklar dışında konusuyla ilgili mesleki kuruluş ve teşekküller de kurucular arasına dâhil edilmektedirler.

Türkiye' de OSB' lerin kuruluş ve işleyişinde kamunun görev ve etkisinin minimuma indirilerek özel sektöre adeta "KENDİN YAP, KENDİN İŞLET" denilmektedir. Bu kapsamda; OSB' lerin kuruluşunda görev alan oda, belediye ve il özel idaresi gibi kurumların görevleri, OSB' de yer alan sanayicilerin 2/3' ünün üretime geçmesi OSB'deki kurulacak toplam işletme sayısının 2/3 ünün işyeri açma izni ibraz etmek sureti ile belgelenmesi veya Bakanlık kredisi kullanan OSB'nin kredi borcunun ödendiğinin belgelenmesi ile genel kurulun oluşum süreci başlar ve genel kurulun toplanarak yönetim ve denetim kurulu üyelerini seçmesiyle müteşebbis heyetin görev süresi sona erer.

OSB' lerin kuruluş ve işleyişinden yetkili ve sorumlu Sanayi ve Ticaret Bakanlığı' nın OSB' ler üzerindeki görev ve yetkileri;

- Yer seçimini yönetmek ve oy birliği ile seçilen yeri OSB alanı olarak tasdik ve ilan etmek,

- OSB' nin kuruluşunu onaylayarak tüzel kişilik vermek,
- İmar planı ve altyapı projelerini tasdik etmek,
- Kamulaştırma taleplerini inceleyerek "Kamu Yararı Kararı" nı vermek,
- Kredi talebi uygun görülen OSB' leri kredilendirmek,
- Gerekli gördüğü hallerde veya şikâyet üzerine OSB' lerin her türlü hesap ve işlemlerini denetlemek ve gerekli tedbirleri almak,

olarak özetlenebilmektedir.

OSB tüzel kişiliklerinin çok sayıdaki görevleri arasından önemli olan bazıları; OSB tüzel kişiliğinin görev ve yetkileri kendi bütçesi ve gelir kaynakları ile (kullanılan kredi de faizi ile birlikte geri ödenmektedir) ; imar planları ve altyapı projelerini yaparak inşasını tamamlamak, gerekli olan her türlü altyapı ve sosyal tesisleri yapmak ve işletmek, "TEK DURAK OFİS" mantığı ile OSB' de faaliyet gösteren sanayicilerin her türlü izin, ruhsat ve bürokratik işlemlerini kaynağında sonuçlandırmak şeklinde özetlenebilir.

Türkiye' de ve OSB' lerde arsa tahsisi yapılan sanayiciler, arsa satış borçlarını ödemeleri ve sınaî tesisi tamamlayarak üretime geçmeleri halinde arsanın tapusunu alarak mülk sahibi olabildikleri gibi bu mülk mirasçılarına da intikal etmektedir. Ancak, mülkiyeti kime ait olursa olsun OSB sınırları içerisindeki parsellerde sınaî faaliyet gösterilmesi zorunluluğu vardır. Mülkiyet devrinden sonra bu durumun korunması için çeşitli düzenlemeler ve uygulamalar mevcuttur.

OSB' lerin kuruluş ve işletme işlemleri; 15.04.2000 tarih ve 4562 sayılı Organize Sanayi Bölgeleri Kanunu ile bu Kanuna göre yeniden hazırlanarak 22.08.2009 tarih ve 27327 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan Organize Sanayi Bölgeleri Uygulama Yönetmeliği' ne göre yapılmaktadır. (“4562 sayılı OSB Kanunu” ve “OSB Uygulama Yönetmeliği” OSB Üst Kuruluşu'nun web sitesinde (www.osbuk.org) yer almaktadır.)

OSB' ler, 4562 sayılı OSB Kanunu' nun 3 üncü maddesinde; "Sanayinin uygun görülen alanlarda yapılanmasını sağlamak, çarpık sanayileşme ve çevre sorunlarını önlemek, kentleşmeyi yönlendirmek, kaynakları rasyonel kullanmak, bilgi ve bilişim teknolojilerinden yararlanmak, sanayi türlerinin belirli bir plan dahilinde yerleştirilmesi ve geliştirilmesi amacıyla; sınırları tasdik edilmiş arazi parçalarının imar planlarındaki oranlar dahilinde gerekli idari, sosyal ve teknik altyapı alanları ile küçük imalat ve tamirat, ticaret, eğitim ve

sağlık alanları, teknoloji geliştirme bölgeleri ile donatılıp planlı bir şekilde ve belirli sistemler dahilinde sanayi için tahsis edilmesiyle oluşturulan ve bu Kanun hükümlerine göre işletilen mal ve hizmet üretim bölgeleri" olarak tanımlanmıştır.
OSB' ler; kurulması öngörülen yerde varsa sanayi odası, yoksa ticaret ve sanayi odası, o da yoksa ticaret odasından en az biri ile talepleri halinde il özel idaresi veya OSB'nin içinde bulunacağı il, ilçe veya belde belediyesinin, büyükşehirlerde ayrıca büyükşehir belediyesinin temsilcilerince imzalı ve valinin olumlu görüşünü muhtevi kuruluş protokolünün Bakanlıkça onaylanması ve sicile kaydı ile tüzel kişilik kazanır.(4562 S.K.Md.4/9)

Yer seçimi talebi, OSB kurmak isteyen gerçek ve tüzel kişiler tarafından hazırlanan OSB Bilgilendirme Raporu ile OSB Yer Seçimi Yönetmeliği gereğince yapılacak işlemler Valilik uygun görüşü ile birlikte Bakanlığa sunulur.

Yeni bir OSB ve ilave alan yer seçimi taleplerinin değerlendirmeye alınabilmesi için, il genelindeki ihtisas OSB'ler hariç, diğer OSB'lerde bulunan toplam sanayi parsellerinin en az % 75 inde üretim veya inşaata başlanmış olması gerekmektedir. Ayrıca aynı sektör grubunu içeren ihtisas OSB'lerde de yukarıdaki oran aranır. Ancak, Özel OSB'ler ile Yatırım Destek ve Tanıtma Ajansının yatırımcı temin ettiği projelerde bu oran aranmaz.

Yer seçiminin sonuçlandırılmasına kadar olan faaliyet, OSB kuruluşuna katılacak kurum ve kuruluşlar tarafından Valilik kanalıyla yürütülür.

Kurulması düşünülen OSB' de, kurucu olmak isteyen kurum/kuruluş temsilcileri, gerekçeli rapor hazırlayarak müşterek bir dilekçe ekinde Valiliğe sunarlar. Söz konusu başvurunun Valilik tarafından uygun bulunması halinde, talep Vali tarafından Sanayi ve Ticaret Bakanlığı' na müracaatta bulunur. Söz konusu raporda, kuruluş yeri olarak belirlenen alternatif alanlarla ilgili de bilgi verilir. Sanayi ve Ticaret Bakanlığı uzmanlarınca 17.01.2008 Tarih ve 26759 Sayılı Resmi Gazete' de yayımlanan OSB Yer Seçimi Yönetmeliği gereğince, teklif edilen OSB mahallinde etüt çalışmaları yapılır. Ancak öneri alanların bulunması halinde yine aynı Yönetmelik gereği, söz konusu alan için il özel idaresinin, belediye sınırları veya mücavir alan sınırları içerisinde olması halinde ilgili belediyenin olumlu görüşünün alınması gerekmektedir.

Etüt çalışmalarını müteakip Sanayi ve Ticaret Bakanlığı koordinatörlüğünde 9 ayrı Kurum ve Kuruluş temsilcilerinden oluşan Yer Seçimi Komisyonuna bilgi verilerek

toplantıya davet edilir. Müteşebbis Teşekkül olmak isteyen Kurum ve Kuruluşlar ile koordinasyon halinde önerilen il veya ilçede toplanan Yer Seçme Komisyonu; öncelikle salon toplantısında bilgilendirilir ve daha sonra alternatif alanlarda inceleme yapılır.

Yer Seçimi Yönetmeliği OSB yer seçme kararının "Oy Birliği" ile alınması hükmüne amirdir. Oy birliği kararı alınabilmesi için Kurum/Kuruluş temsilcilerinin ek bilgi talepleri karşılanır ve oy birliği sağlanan alan OSB yeri olarak seçilmiş olur. Oy birliği kararı sağlanamayan alanlarda OSB kuruluş işlemleri yapılamaz.

Yer Seçme Komisyonu'nun oy birliği kararı ile uygun bulunan alanın, öncelikle jeolojik ve jeoteknik etüdün yapılması, jeolojik etüdün uygun olması halinde İhtisas OSB' ler için ÇED olumlu belgesinin alınması ve daha sonra arazide mera var ise meralık vasfının kaldırılması çalışmaları Müteşebbis Teşekkül olmak isteyen Kurum ve Kuruluşlar tarafından yaptırılarak Sanayi ve Ticaret Bakanlığı' na sunulur.

Tüm çalışmaların olumlu olması halinde Sanayi ve Ticaret Bakanlığı' nca yer seçimi kesinleştirilen OSB, Yatırım Programına teklif edilir. Kredi talebi olmayan OSB' lerin Yatırım Programında yer almadan da yer seçimi işlemleri devam edebilir.

Yer Seçimi kesinleşen OSB' nin planlara işlenmesi için (Belediye sınırları dahilinde) ilgili belediyeye, (Belediye sınırları haricinde) Bayındırlık ve İskan Müdürlüğü'ne; Kamu Yararı Kararı talebi, Kamulaştırma, proje ve altyapı çalışmalarına başlanması için ise ilgili Valiliğe, Sanayi ve Ticaret Bakanlığı' nca bildirilir.

Bu aşamada Müteşebbis Teşekkül olmak isteyen Kurum ve Kuruluşlar "Kuruluş Protokolü" gereğince kurum temsilcilerini tespit ederek Müteşebbis Teşekkül ve diğer organlar oluşturularak Sanayi ve Ticaret Bakanlığı' ndan Sicil Numarası alınarak OSB Tüzel Kişiliği oluşturulur.

4562 sayılı Kanun'un 5 inci maddesine göre Kamulaştırma yetkisi olan OSB Tüzel Kişiliği, OSB alanında kamulaştırma yapabilir. Kamulaştırma/Satın alma yöntemleri ile mülkiyetinin tamamı OSB Tüzel Kişiliğine geçen alan üzerinde yapılacak imar ve parselasyon planları, Sanayi ve Ticaret Bakanlığı' nın onayına sunularak İl İdare Kurulu Kararı ile İmar Planı kesinleşerek yürürlüğe girer. Onaylı OSB İmar Planları ilgili kurumlara bilgi için Sanayi ve Ticaret Bakanlığı tarafından gönderilir.

Bundan sonra da altyapı ve arsa tahsis işlemleri ilgili Kanun ve Yönetmelik hükümlerine göre yapılır. şeklinde özetlenebilir. OSB tüzel kişiliğinin yönetimi üç aşamali olmaktadir:

Bunlar;

Müteşebbis Heyet: Müteşebbis heyet, OSB'nin en üst karar organıdır. Bakanlık tarafından yer seçimi kesinleştirilen OSB'nin oluşumuna katılan kurum ve kuruluşların yetkili organlarınca mensupları arasından tespit edilecek 15 asil ve 15 yedek üyeden oluşur. OSB'nin oluşumuna katılan kurum ve kuruluşları müteşebbis heyette temsil edecek üye sayısı, katılım oranları dikkate alınarak kuruluş protokolünde belirlenir. Müteşebbis heyette yer alan üyeler 2 yıl için seçilir ve temsil ettikleri kurum ve kuruluşlardaki görevleri sona erdiğinde üyelikleri düşer. Üyelikten düşen veya ayrılan üyenin yerine, temsil ettiği kurum ve kuruluşların ön sıradaki yedek üyesi geçer. Bu şekilde katılan üye, yerine geçtiği üyeden kalan süreyi tamamlar.

Müteşebbis Heyet + Katılımcı: OSB'de üretime geçtiğini işyeri açma izni belgesi alarak belgeleyen işletmelerin sayısı, OSB'de kurulacak tüm işletme sayısının 1/3 üne ulaştığında, katılımcılar, kendileri veya temsil ve ilzama yetkili birer temsilcilerinin kendi aralarında seçecekleri üyeler vasıtasıyla müteşebbis heyette temsil edilirler.

Kooperatiflerden oluşmuş organize küçük sanayi bölgelerinde ise; müteşebbis heyete girecek katılımcılar, kooperatiflerden işyerlerinin 2/3 ünün işyeri açma izni alarak üretime geçenlerin oranı, bölgedeki tüm kooperatiflerin 1/3 ü oranına ulaştığında kooperatiflerin kendi genel kurullarında seçeceği birer temsilci vasıtasıyla, müteşebbis heyet tarafından belirlenecek gün ve saatte müteşebbis heyet başkanı veya vekili başkanlığında toplanarak yapacakları seçimle belirlenir.

Seçimde katılımcılar arasından 7 asil ve 7 yedek üye seçilir.

Katılımcıların müteşebbis heyete dahil olmaları aşamasında müteşebbis heyete girecek katılımcı üyelerin belirlemesinden sonra, diğer üyelerin sayısı, kuruluş protokolünde yer alan kurum ve kuruluşların katılım payları da dikkate alınarak yeniden belirlenir. Bu durumda müteşebbis heyetten çıkacak üyelerin görev sürelerinin tamamlanıp tamamlanmadığı dikkate alınmaz.

Genel Kurul: OSB'deki kurulacak toplam işletme sayısının 2/3 ünün üretime geçtiğinin, işyeri açma izni ibraz etmek sureti ile belgelenmesi veya Bakanlık kredisi kullanan OSB'nin kredi borcunun ödendiğinin belgelenmesi ile genel kurulun oluşum süreci başlar ve genel kurulun toplanarak yönetim ve denetim kurulu üyelerini seçmesiyle müteşebbis heyetin görev süresi sona erer.

Bakanlık doluluk oranının zamanında tespiti için gerekli duyuruları yapar. Yönetim Kurulu, işletmelerin 2/3 ü üretime geçerek işyeri açma izni aldığında işyeri açma izinlerinin birer suretini Sanayi ve Ticaret İl Müdürlüğüne gönderir. Sanayi ve Ticaret İl Müdürlüğü yaptığı incelemeden sonra durumu Bakanlığa bildirir. Kredi geri ödemesinin tamamlanmasını takiben banka, borcun bittiğini Bakanlığa bildirir.

Bakanlık, belgelerin tamamlanmasını takip eden 15 gün içinde ilk genel kurulu toplaması talimatını müteşebbis heyete gönderir. Müteşebbis heyet ilk genel kurulu, Bakanlık talimatının tebliği tarihini takip eden 6 ay içinde toplar.

Bundan sonra OSB devam ettiği sürece OSB' nin yönetimi en yüksek karar organı olan Genel Kurul tarafından yapılır. Genel Kurul her yıl arsa tahsisi yapılan her firmanın bir temsilcisinden oluşur ve yılda bir defa toplanır.

OSB'nin genel kurul ile yönetimi de iki şekilde olabilir;
Müteşebbis Heyet'in göreve devam etmesi yönünde karar alınması. İlk Genel Kurul Toplantısında 1. Gündem Maddesi olarak "Müteşebbis Heyetin Göreve Devam Edip Etmemesi Hususunun Görüşülmesi" maddesi yer alır. Toplantıda ilk olarak bu madde oylanır ve katılımcıların salt çoğunluğu ile "Müteşebbis Heyet Göreve Devam Etsin" kararı alınırsa, Genel Kurul diğer gündem maddelerini görüşmeden dağılır ve Bölgenin yönetimine Müteşebbis Heyet tarafından devam edilir. Bu husus her yıl toplanacak Genel Kurul Toplantısında tekrarlanarak Müteşebbis Heyetin devamı yönünde karar alınır. Müteşebbis Heyet'in göreve devam etmesi durumunda müteşebbis heyete katılacak katılımcıların sayısı müteşebbis heyet sayısının yarıdan bir fazlası olur. Diğer kurum ve kuruluşların üye sayıları da Kuruluş Protokolünde belirtilen oranlar dahilinde yeniden tespit edilir.

Genel Kurul'un organları seçerek OSB'yi yönetmesi. Genel Kurul toplantılarının ilk gündem maddesi olan "Müteşebbis Heyetin Göreve Devam Edip Etmemesi Hususunun Görüşülmesi" maddesinin oylanması ile "Müteşebbis Heyet Göreve Devam Etmesin"

yönünde karar alınması halinde, Müteşebbis Heyet ve Müteşebbis Heyet tarafından seçilen yönetim ve denetim kurullarının görevleri sona erer. Bu tarihten sonra bu organların alacağı kararlar geçersiz sayılı ve uygulanamaz.

Türkiye' de, şu anda Sanayi ve Ticaret Bakanlığı tarafından sicil numarası verilerek tüzel kişilik kazanmış 264 OSB ve yine aynı kanunla "OSB' lerin kendi aralarında yardımlaşmaları ve ortak sorunlarını çözüme kavuşturmalarını sağlamak üzere" kurulmuş tek yasal OSB Üst Kuruluşu mevcuttur (OSBUK, 2011).

4.4.3.2 TR52 Düzey 2 Bölgesinde Organize Sanayi Bölgeleri

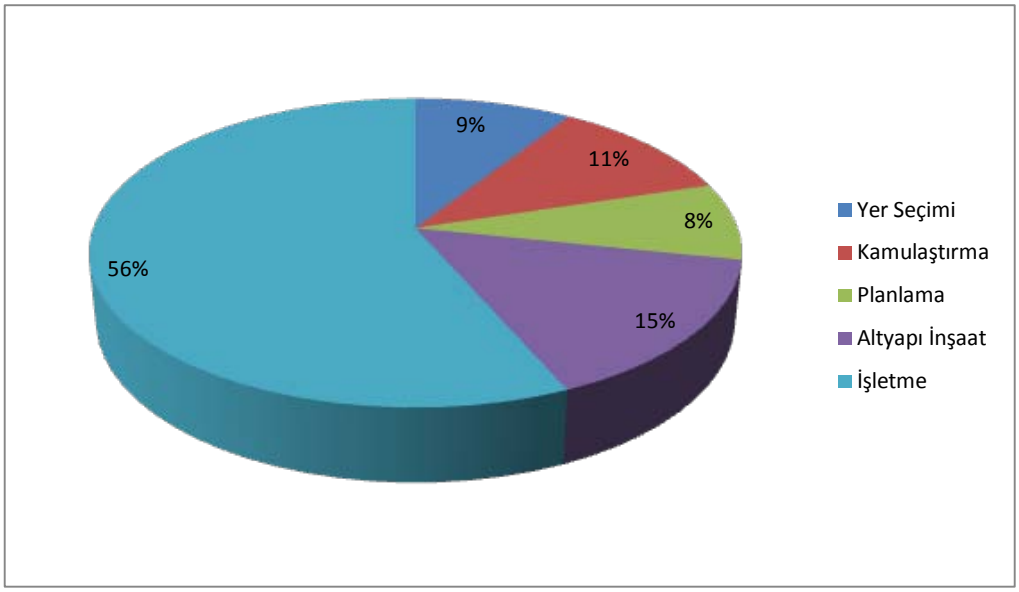
OSB'lerin hızla çoğalması, ülkenin ekonomik yelpazesinde öneminin giderek artması ve OSB'lerin tüzel kişilikten yoksun olması sebebiyle pek çok hukuki sorunların meydana gelmesi yeni bir yasal düzenlemeyi zorunlu hale getirmiştir. Uzun süren araştırma ve çalışmalar sonucu 4562 sayılı Organize Sanayi Bölgeleri Kanunu 12.04.2000 tarihinde TBMM'de kabul edilmiş ve 15.04.2000 tarihli Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir (MEVKA, 2010).



Şekil 4. 34 Türkiye'deki Organize Sanayi Bölgelerinin İllere Dağılımı

Kaynak: Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği,2010

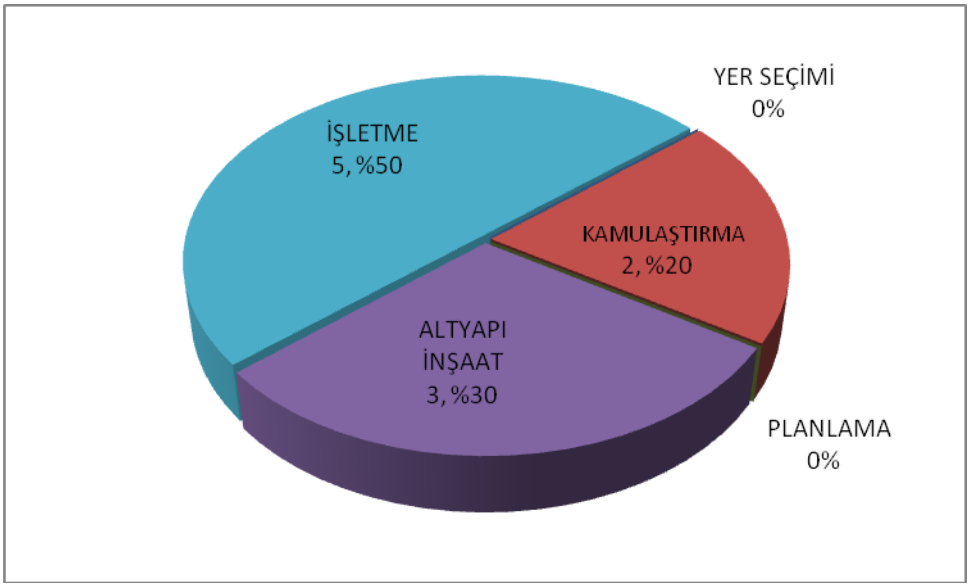
Türkiye'de 2007 yılı verilerine göre toplam 260 adet OSB bulunmaktadır. Konya ilinde 9 adet OSB bulunmakta olup, ülkemizde en fazla OSB'ye sahip 5. il durumundadır. Karaman ilinde 1 adet OSB bulunmakta olup, TR52 Düzey 2 Bölgesinde toplam OSB sayısı 10'dur.



Şekil 4. 35 Türkiye'deki OSB'lerin Fiziki Durumu

Kaynak : OSBÜK, 2011

Türkiye'de bulunan 260 adet OSB'nin %57'si faaliyete geçmiş durumda olup %43'ü ise henüz faaliyette bulunmayan bölgelerdir.



Şekil 4. 36 TR52 Bölgesindeki OSB'lerin Fiziki Durumu

Kaynak : OSBÜK, 2010

TR52 verilerine bakıldığında ise, OSB'lerin %50'si faaliyete geçmiş, %30'u yer seçimi, kamulaştırma ve planlama süreçlerini tamamlayarak altyapı inşası sürecindedir.

Kamulaştırma ve altyapı inşaatı süreçlerinde bulunan OSB'ler Konya ilinde bulunmakta olup, Karaman ilinde bulunan 1 adet OSB faaliyete geçmiştir.

- **Karaman Organize Sanayi Bölgesi**

Karaman OSB Karaman Belediyesi mücavir alanı içerisinde bulunmakta olup, 1990 yılında kurulmuştur. 561 ha'lık alan üzerinde kurulmuş olan bölgenin %60'ı sanayi parseli, %31'i yeşil saha ve yollar, %9'u sosyal tesis ve teknik altyapı alanı olarak ayrılmıştır. Yol, su, kanalizasyon, doğalgaz, elektrik altyapı hizmetleri ve sağlık hizmetleri OSB Müdürlüğü tarafından gerçekleştirilmektedir. Bölgede 195 adet sanayi parseli bulunmaktadır. 98 adet faal sanayici bulunmakta olup, doluluk oranı %50'dir. 79 adet parsel proje aşamasında 10 parsel inşaat halinde olup 4 adet parselin ise tahsisi yapılmamıştır. OSB'de yer alan ağırlıklı sektörler; başta gıda sanayi olmak üzere, makine ve madeni eşya sanayi, ambalaj ve kağıt sanayidir (MEVKA, 2010).

- **Konya 1. Organize Sanayi Bölgesi**

Konya 1. OSB 1968 yılında faaliyete geçmiştir. 134 ha'lık alanda kurulmuştur. Toplamda 177 parsel bulunmakta olup, 150 parselde üretim yapılmakta kalan 27 parsel inşaat ve proje aşamasındadır. Doluluk oranı %84,75'dir. İstihdam kapasitesi 3.323 kişidir ((MEVKA, 2010).

- **Konya Organize Sanayi Bölgesi**

3.000 ha'lık alan üzerinde kurulu olan Konya 2. OSB 1987 yılında arsa tahsisi yapmaya başlamıştır. Bölgenin kanalizasyon, su, drenaj, yağmur suyu, elektrik ve yol dahil tüm alt yapı inşaatları tamamlanmış sosyal tesisler olarak idari bina, toplantı ve sergi salonları, PTT, karakol, cami, sağlık istasyonu ile banka, motel, halı saha, lokanta, market binaları tamamlanarak hizmete sunulmuştur. Elektrik, su, çöp toplama, yol bakım ve onarım, itfaiye gibi hizmetlerin işletmeciliğini bölge teşkilatı yapmaktadır. Bölgenin, arıtma tesisi projesi ile fiziki arıtma ünitesi yapılarak işletmeye açılmıştır. Biyolojik ve kimyasal ünitelerin tamamlanmasından sonra hizmete girecektir (MEVKA, 2010).

Bölgede toplam 222 parsel bulunmakta olup, bunlardan 184'ü üretime geçmiştir. 38 adet parsel de inşaat durumundadır. Bölgenin doluluk oranı %82,88'dir (MEVKA, 2010).

Ağırlıklı sektörler; tarım makineleri, otomotiv yan sanayi, makine ve yedek parça, sulama sistemleri, boya kimyadır.

Konya 3. OSB, 2. Organize Bölge Müdürlüğü'nün bitişiğinde 9.000 ha'lık alan üzerinde kurulmuş ve 1998 yılında faaliyete geçmiştir. Bölgede altyapı inşaatlarından yağmur suyu, kanalizasyon, elektrik ve telekomünikasyon alt yapı inşaatları ile temiz su şebekesi inşaatı işleri tamamlanmıştır (MEVKA, 2010).

Bölgede toplam 301 adet parsel bulunmakta olup, bunlardan 138'inde üretime geçilmiştir. 163 adet parsel de inşaat ve proje aşamasındadır. Bölgenin doluluk oranı %45,85'dir.

Konya'da bulunan sanayi bölgelerinde gıda, dokuma ve giyim, orman, kağıt, basım, rezerve kauçuk, deri mamulleri, lastik, plastik, kimya, ısı cam, demir ve çelik, demir dışı metaller, madeni eşya, elektriksiz makineler, tarım alet ve makineleri, elektrikli makineler, elektronik, karayolları taşıtları (otomotiv) imalat sanayi dallarında faaliyet gösterilmektedir.

Bölge sanayicilerinin imalatları, özellikle otomotiv yan sanayi ve ayakkabı sanayi ürünleri, dünyanın değişik ülkelerine ihraç edilmektedir. Piston, gömlek, rot-rotil, krank mili, conta, pres, değirmen makineleri, giyotin makas, ateş tuğlası, rafine yağ, boya, vinç, konfeksiyon, ürünleri başta Avrupa ülkeleri olmak üzere Japonya dahil Uzak Doğu ve Orta Doğu'da pazar bulmaktadır.

- **Özel Organize Sanayi Bölgeleri**

Bölgede 2 adet özel organize sanayi bölgesi bulunmakta olup her ikisi de Konya ilindedir.

Özel organize sanayi bölgelerinden biri olan BÜSAN 1996 yılında 120 ha'lık alan üzerinde kurulmuştur. BÜSAN Özel Organize Sanayi Bölgesinde 592 işyeri bulunmaktadır. Faaliyette olan firma sayısı ise 450 olup tüm işyerleri aktif olarak kullanılmaktadır. Büsan Özel Organize Sanayi Bölgesindeki firmaların %70'i otomotiv yedek parça üretmektedir. Otomotiv haricinde tarım makineleri üretimi, mermer makineleri üretimi, hidrolik vinç üretimi, mobilya üretimi, plastik üretimi, cam ve ısıcam üretimi, alüminyum üretimi, demir-çelik metal üretimi, gıda, kozmetik, kimyasallar, petrol ürünleri üretimi ve ağırlıklı sektörlerdir.

Diğer özel organize sanayi bölgesi ise KONSAN'dır. KONSAN'da 68 firma faaliyet göstermekte olup otomotiv, döküm, makine, mobilya ve inşaat sektörleri ağırlıklı sektörlerdir.

- **Akşehir Organize Sanayi Bölgesi**

1996 yılında 155 ha'lık alan üzerinde kurulan Akşehir OSB'nin %62'sini sanayi parselleri oluşturmakta olup, bunun dışında kalan alanlar, arıtma alanı, sosyal tesis alanı, yollar, yeşil alanlar olarak planlanmıştır. Bölgede 125 adet sanayi parseli bulunmakta olup, 81 adet parselin tahsisi için talepte bulunulmuştur. 11 adet parsel tahsis edilmiştir. Üretim yapan 1 firma bulunmakla birlikte, 1 firma da inşaat sürecindedir. Ağırlıklı sektörler makine ve gıdadır.

- **Beyşehir Organize Sanayi Bölgesi**

1995 yılında kuruluş çalışmalarına başlayan Beyşehir OSB 100 ha'lık alan üzerinde kurulmuştur. Toplam sanayi parsel sayısı 76 olup, bunlardan 14 tanesinin tahsisi yapılmıştır. Bölgede doğalgaz ve atık su arıtma tesisi bulunmamaktadır. Kanalizasyon, yol, su ve elektrik şebekeleri tamamlanmıştır. İlçedeki ağırlıklı sektörler sırasıyla, mermer, palet imalatı ve oto boya kabin imalatıdır.

- **Çumra Organize Sanayi Bölgesi**

Çumra OSB 1999 yılında 100 ha'lık alan üzerine kurulmuştur. Alt yapı çalışmalarına henüz başlanmamış ve henüz tahsisi yapılan parsel bulunmamaktadır. İlçedeki ağırlıklı sektörler sırasıyla, andezit taşı işleme, beton parke taşı, et entegre tesisi, kömür madeni paketlemedir.

- **Ereğli Organize Sanayi Bölgesi**

Ereğli OSB 1996 yılında 100 ha'lık alan üzerine kurulmuştur. 62 adet sanayi parseli bulunmakta olup, bunun tamamının tahsisi yapılmış durumdadır. Üretim yapan 44 adet firma bulunmakta, 8 firmanın ise tesisleri inşa halindedir. Bölgenin doluluk oranı %70,97'dir. Bölgenin yol, su, yangın suyu, kanalizasyon, elektrik, doğalgaz şebekeleri tamamlanmıştır. Bölgeye ait atık su arıtma tesisi ve deşarj izin belgesi de bulunmaktadır. İlçedeki ağırlıklı sektörler sırasıyla, süt ve süt ürünleri, ziraat yan aletleri, meyve işleme ve paketleme, yapı elemanları, PVC doğramadır.

- **Karapınar Organize Sanayi Bölgesi**

Karapınar OSB 2005 yılında 200 ha'lık alan üzerinde kurulmuştur. Toplam parsel sayısı 181 olup, 26 adet tahsis başvurusu bulunmaktadır fakat henüz tahsisleri yapılmamıştır. Dolayısıyla henüz üretime geçmiş firma bulunmamaktadır. Altyapı çalışmalarına henüz başlanmamıştır. İlçedeki ağırlıklı sektörler sırasıyla, tarım, hayvancılık, tekstil sanayidir.

- **Kulu Organize Sanayi Bölgesi**

Kulu OSB 2006 yılında 400 ha'lık alan üzerinde kurulmuştur. Bölgede henüz altyapı faaliyetlerine ve tahsis işlemlerine başlanmamıştır.

- **Seydişehir Organize Sanayi Bölgesi**

Seydişehir OSB 2002 yılında 150 ha'lık alan üzerinde kurulmuştur. 53 adet parsel bulunmakta olup, henüz tahsis yapılmamıştır. Yangın suyu, kanalizasyon, elektrik, telekomünikasyon inşaatları tamamlanmış olup, doğalgaz faaliyetlerine başlanmamıştır. Su dağıtım şebekesi inşaatının %75'i ile yol yapımının %50'si tamamlanmış durumdadır.

4.4.3.3 Küçük Sanayi Siteleri

Küçük Sanayi Siteleri (KSS), küçük ve orta ölçekli sanayici ve sanat erbabının alt yapısı mevcut, eğitim ve sosyal tesisleri bulunan sağlıklı işyerlerinde çalışma ortamını sağlayan yerlerdir. En az 20 işyerinden oluşan ve daha çok imalat ve tamiratla uğraşan küçük işletmelerin yer aldığı, alt yapı hizmetleri ile idare, çırak okulu, satış dükkanı gibi sosyal kurumlarla donatılmış işyeri topluluklarından oluşan KSS'ler üst yapı ve alt yapı inşaatlarını kredi ile desteklemek suretiyle küçük işletmelere alt yapısı ucuz, faaliyetlerine uygun büyüklükte sağlıklı çalışma koşullarına sahip işyerleri sunmaktadır. KSS'ler ile sanayinin az gelişmiş bölgelerde yaygınlaştırılması suretiyle geri kalmış bölgelerin kalkınmalarının teşvik edilmesi, işyerlerine yeni teknoloji girişinin kolaylaştırılarak verimlilik ve kâr artışının sağlanması, küçük sanayicilere, ortak hareket etme, çevresel faktörlerin maliyetini paylaşım gibi katılımcı yönetim biçimlerinin geliştirilmesi hedeflenmektedir.

Türkiye'de 2009 yılı sonuna kadar hizmete sunulan toplam 438 adet Küçük Sanayi Sitesi ile 92.138 işyerinde yaklaşık 461 bin kişiye, daha sağlıklı şartlarda çalışma imkânı sağlanmıştır. Bu projeler için yaklaşık 2,9 milyar TL tutarında kredi kullandırılmıştır. 2009 yılında Türkiye'de toplam 6.795 işyeri kapasiteli 55 adet küçük sanayi sitesinin yapımına

devam edilmektedir. Bu projelerin proje tutarı yaklaşık 480 milyon TL olup, 2008 yılı sonuna kadar yaklaşık 78 milyon TL harcama yapılmıştır (MEVKA,2010).

Konya merkez ve ilçelerinde toplam 38 adet küçük sanayi sitesinde 6800 işyeri bulunurken, bu işyerlerinin istihdam kapasitesi 15.330 kişiye denk gelmektedir. Karaman'da ise 4 adet küçük sanayi sitesi bulunmakta olup TR52 Düzey 2 Bölgesinde 42 adet Küçük Sanayi Sitesinde toplam 7.706 işyeri bulunurken, bu işyerlerinde 17.910 kişi istihdam edilmektedir (MEVKA,2010).

Tablo 4. 31 Konya ve Karaman Küçük Sanayi Siteleri

Yeri	K. San. Site sayısı	Toplam işyeri	İstihdam kapasitesi
Konya Merkez	15	4.204	9.220
Karaman Merkez	3	833	2.388
Konya İlçeler	23	2.596	6.110
Karaman İlçeler	1	73	192
Toplam	42	7.706	17.910

Kaynak: İl Planlama ve Koordinasyon Müdürlüğü, Konya-Karaman,2009

Sanayi ve Ticaret Bakanlığı'nın kredi desteği ile tamamlanan küçük sanayi siteleri Türkiye'de 438 adet, Konya'da 21 ve Karaman'da ise 2 adettir. Türkiye'de kredi desteği ile tamamlanan küçük sanayi sitesi sayısı sıralamasında Konya 1. sırada yer almakta ve Türkiye'de bulunan küçük sanayi sitelerinin %4'ü Konya'da bulunmaktadır. Sanayi ve Ticaret Bakanlığı'nın desteğiyle kurulmuş işyeri sayısı sıralamasında ise Konya'da 4.500 ve Karaman'da 728 adet işyeri olup TR52 Düzey 2 Bölgesinde toplam 5.228 adet işyeri bulunmaktadır. Türkiye'de bulunan küçük sanayi sitelerinde bulunan 92.138 işyerinin %5'i TR52 Düzey 2 Bölgesinde bulunmaktadır. Sanayi ve Ticaret Bakanlığı'nın desteği ile 2010 yatırım programında devam eden Konya'da 1 tane KSS projesi bulunmaktadır.

Çarpık sanayinin önlenmesi ve sanayi yapılaşmalarının disipline edilmesine yönelik olarak sürdürülen Küçük Sanayi Sitesi uygulamalarının etkileri bölgede hissedilmektedir. Ülkede sanayinin geliştirilmesi amacıyla pek çok teşvik tedbiri uygulamaya konmuştur. Bu teşvik ürünlerinden biri olan KSS'lerde benzer iş kollarında çalışan işletmeler aynı site içerisinde gruplanarak yeni teknolojilerin uygulama imkanları artırılmakta ve bölgesel kalkınma hedefine bu sayede destek verilmektedir.

Bölgede bulunan planlı KSS oluşumları vasıtasıyla gelişimlerini tamamlayan işletmelerin Organize Sanayi Bölgelerine transfer edilmeleri ve kurumsal büyük ölçekli işletmelere dönüşmeleri hedeflenmektedir. Bölgede az gelişmiş ilçelerin sosyo-ekonomik gelişimlerini sağlamak amacıyla il merkezleri dışına kurulan küçük sanayi siteleri gelişmekte olan bölge yan sanayisine girdi sağlamaktadır (MEVKA, 2010).

4.4.4 Nüfus, İhracat ve İthalat Projeksiyonu

Bu alt bölümde TR52 Konya-Karaman Bölgesine ilişkin nüfus, ihracat ve ithalat projeksiyonları sunulmuştur. Tablo 4.29, 1986-2010 Türkiye; 2007-2010 TR52, Konya ve Karaman bölgelerine ait nüfus rakamlarını vermektedir. Beklendiği gibi her geçen yıl nüfus artış göstermiştir.

Tablo 4. 32 Türkiye, TR52, Konya ve Karaman nüfus bilgileri (TÜİK, 2011)

Yıl	Türkiye*1000	Yıl	Türkiye*1000	TR52	Konya	Karaman
1986	51480	**1999**	63364			
1987	52370	**2000**	64252			
1988	53268	**2001**	65133			
1989	54192	**2002**	66008			
1990	55120	**2003**	66873			
1991	56055	**2004**	67723			
1992	56986	**2005**	68566			
1993	57913	**2006**	69395			
1994	58837	**2007**	70215	2185131	1959082	226049
1995	59756	**2008**	71095	2200013	1969868	230145
1996	60671	**2009**	72050	2224547	1992675	231872
1997	61582	**2010**	73003	2246478	2013845	232633
1998	62464					

Geçmiş yıllara bağlı olarak 2011-2025 yılları için nüfus tahminini doğrusal regresyon yöntemi ile hesaplarsak, her bir bölge için elde edilen regresyon denklemleri aşağıdaki gibi olur. TR52 sütunu Konya ve Karaman bölgelerinin toplamı olduğu için ayrı bir regresyon yapılmamış olup Konya ve Karaman için çıkan sonuçlar toplanarak TR52 sütununda verilecektir.

Türkiye Nüfus Regresyon Denklemi = $50714{,}93+893{,}839*X_{YIL}$

Konya Nüfus Regresyon Denklemi = $1937094+18709{,}6*X_{YIL}$

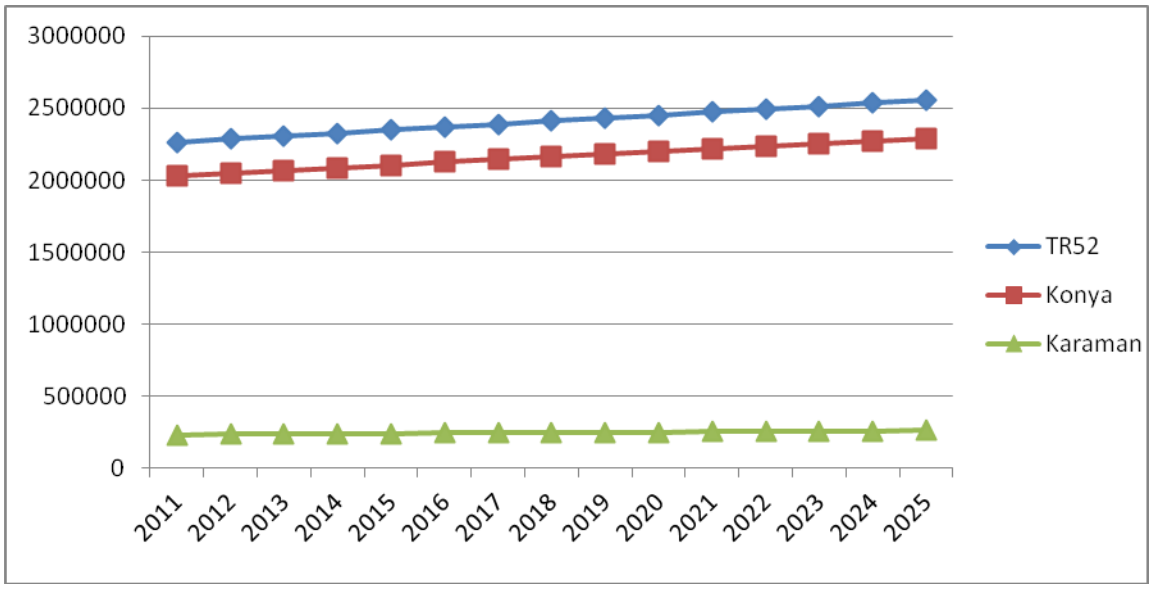
Karaman Nüfus Regresyon Denklemi = $224805+2147{,}9*X_{YIL}$

Yukarıdaki denklemler kullanılarak her bir bölge için elde edilen nüfus rakamları Tablo 4.30'da verilmiştir.

Tablo 4. 33 2011-2025 yılları için nüfus tahminleri

Yıl	Türkiye*1000	TR52	Konya	Karaman
2011	73954	2264038	2030642	233397
2012	74848	2284896	2049351	235545
2013	75742	2305753	2068061	237692
2014	76636	2326611	2086770	239840
2015	77530	2347468	2105480	241988
2016	78423	2368326	2124190	244136
2017	79317	2389183	2142899	246284
2018	80211	2410041	2161609	248432
2019	81105	2430898	2180318	250580
2020	81999	2451756	2199028	252728
2021	82893	2472613	2217738	254876
2022	83786	2493471	2236447	257024
2023	84680	2514328	2255157	259171
2024	85574	2535186	2273866	261319
2025	86468	2556043	2292576	263467

Tablo 4.33'e göre 2025 yılında Türkiye nüfusu şu anki mevcut nüfusun %18,44'ü kadar artarken; TR52, Konya ve Karaman için bu rakamlar çok yakın seyrederken, sırasıyla %13,78, %13,84 ve %13,25 olarak bulunmuştur. Aşağıdaki Şekil 4.37 tablo 4.33'deki verilerden elde edilmiştir.



Şekil 4. 37 2011-2025 yılları için nüfus tahminleri

Tablo 3, 1995-2010 yıllarındaki Türkiye, TR52, Konya ve Karaman bölgelerine ait ihracat rakamlarını vermektedir. Beklendiği gibi her geçen yıl ihracatta bir artış göstermiştir. 2009 yılındaki ekonomik kriz haricinde diğer yıllarda gözle görülür bir artış gözlemlenmektedir.

Tablo 4. 34 Türkiye, TR52, Konya ve Karaman ihracat rakamları (TÜİK, 2011)

Yıllar	Türkiye*1000$	TR52*1000$	Konya*1000$	Karaman*1000$
1995	21637041			
1996	23224465			
1997	26261072			
1998	26973952			

1999	26587225			
2000	27774906			
2001	31334216			
2002	36059089	166058	129959	36099
2003	47252836	228713	179039	49674
2004	63167153	333431	275556	57875
2005	73476408	483013	419985	63028
2006	85534676	583064	493532	89532
2007	107271750	820788	694111	126677
2008	132027196	1029605	871223	158382
2009	102142613	881698	735997	145701
2010	113883219	1155324	978630	176694

Geçmiş yıllara bağlı olarak 2011-2025 yılları için ihracat tahminini doğrusal regresyon yöntemi ile hesaplarsak, her bir bölge için elde edilen regresyon denklemleri aşağıdaki gibi olur.

Türkiye İhracat Regresyon Denklemi = -4006616+7417012*X_{YIL}

Konya İhracat Regresyon Denklemi = 8151,2889+105453,92*X_{YIL}

Karaman İhracat Regresyon Denklemi = 16830+18585*X_{YIL}

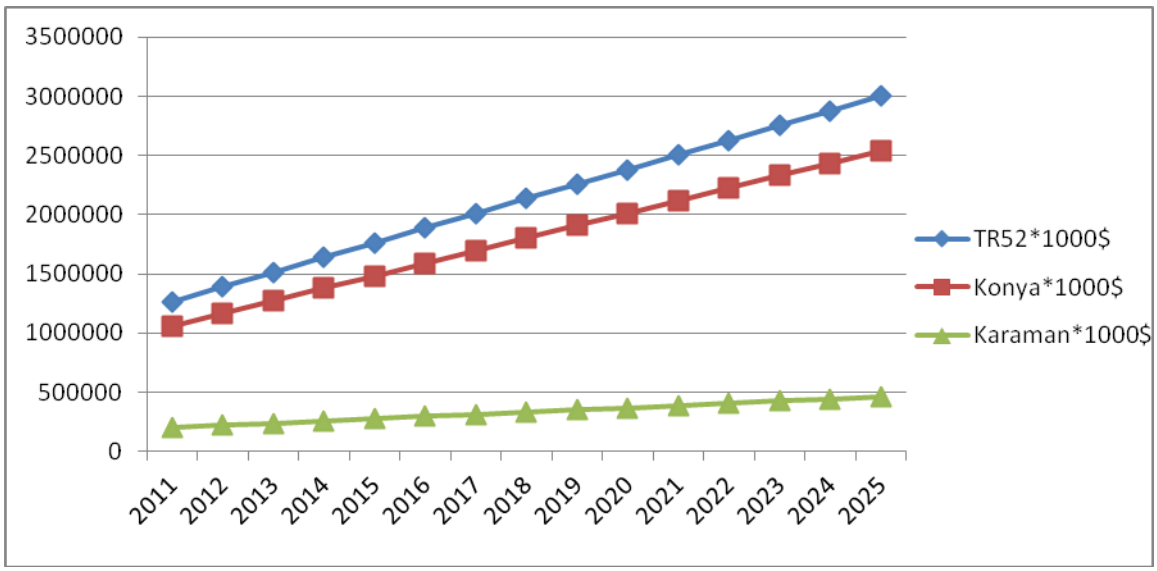
Yukarıdaki denklemler kullanılarak her bir bölge için elde edilen tahmini ihracat rakamları Tablo 4.35'te verilmiştir.

Tablo 4. 35 2011-2025 yılları için ihracat tahminleri

Yıllar	Türkiye*1000$	TR52*1000$	Konya*1000$	Karaman*1000$
2011	122082593	1265374	1062691	202684
2012	129499605	1389414	1168144	221269
2013	136916618	1513453	1273598	239855
2014	144333630	1637492	1379052	258440

2015	151750642	1761532	1484506	277025
2016	159167655	1885571	1589960	295611
2017	166584667	2009610	1695414	314196
2018	174001679	2133650	1800868	332782
2019	181418691	2257689	1906322	351367
2020	188835704	2381728	2011776	369952
2021	196252716	2505768	2117230	388538
2022	203669728	2629807	2222684	407123
2023	211086741	2753846	2328138	425709
2024	218503753	2877886	2433592	444294
2025	225920765	3001925	2539045	462879

Tablo 4.35'e göre 2025 yılında Türkiye ihracatı şu anki mevcut ihracatın %98,37'si kadar artarken; TR52, Konya ve Karaman için bu rakamlar çok yakın seyrederken, sırasıyla %159,83, %159,45 ve %161,97 olarak bulunmuştur. Aşağıdaki Şekil 4.38 tablo 4.35'deki verilerden elde edilmiştir.



Şekil 4. 38 2011-2025 yılları için ihracat tahminleri

Tablo 4.36, 1995-2010 yıllarındaki Türkiye, TR52, Konya ve Karaman bölgelerine ait ithalat rakamlarını vermektedir.

Tablo 4. 36 Türkiye, TR52, Konya ve Karaman ithalat rakamları (TÜİK, 2011)

Yıllar	Türkiye*1000$	TR52*1000$	Konya*1000$	Karaman*1000$
1995	35709011			
1996	43626642			
1997	48558721			
1998	45921392			
1999	40671272			
2000	54502821			
2001	41399083			
2002	51553797	177129	161564	15565
2003	69339692	265765	244921	20844
2004	97539766	398779	377698	21081
2005	116774151	450926	427021	23905
2006	139576174	597740	555829	41911
2007	170062715	755876	695625	60251
2008	201963574	824795	775418	49377
2009	140928421	626780	583483	43297
2010	185544332	894459	802426	92033

Geçmiş yıllara bağlı olarak 2011-2025 yılları için ithalat tahminini doğrusal regresyon yöntemi ile hesaplarsak, her bir bölge için elde edilen regresyon denklemleri aşağıdaki gibi olur.

Türkiye İthalat Regresyon Denklemi = -1108991,496+11039819,32*X_{YIL}

Konya İthalat Regresyon Denklemi = -77396,7119+109634,9299*X_{YIL}

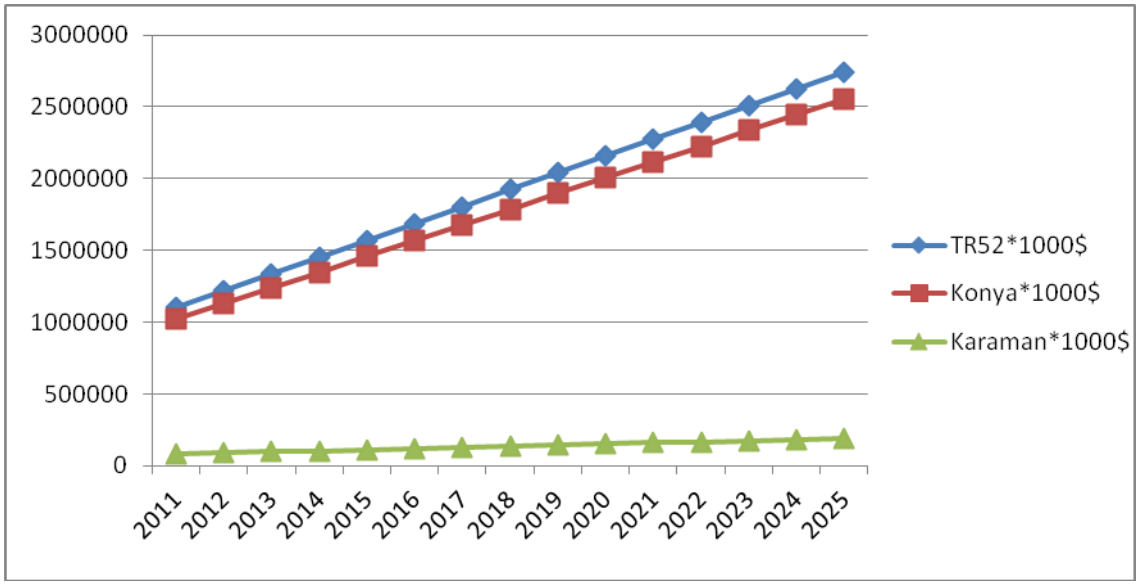
Karaman İthalat Regresyon Denklemi = 4659,3125+7769,483333*X_{YIL}

Yukarıdaki denklemler kullanılarak her bir bölge için elde edilen tahmini ithalat rakamları Tablo 4.37'de verilmiştir.

Tablo 4. 37 2011-2025 yılları için ithalat tahminleri

Yıllar	Türkiye*1000$	TR52*1000$	Konya*1000$	Karaman*1000$
2011	186567937	1101307	1018953	82354
2012	197607756	1218711	1128588	90124
2013	208647576	1336116	1238222	97893
2014	219687395	1453520	1347857	105663
2015	230727214	1570924	1457492	113432
2016	241767034	1688329	1567127	121202
2017	252806853	1805733	1676762	128971
2018	263846672	1923138	1786397	136741
2019	274886492	2040542	1896032	144510
2020	285926311	2157946	2005667	152279
2021	296966130	2275351	2115302	160049
2022	308005949	2392755	2224937	167818
2023	319045769	2510160	2334572	175588
2024	330085588	2627564	2444207	183357
2025	341125407	2744969	2553842	191127

Tablo 4.37'ye göre 2025 yılında Türkiye ihracatı şu anki mevcut ihracatın %83,85'i kadar artarken; TR52, Konya ve Karaman için bu rakamlar sırasıyla %206,89, %218,27 ve %107,67 olarak bulunmuştur. Aşağıdaki Şekil 4.39 tablo 4.37'deki verilerden elde edilmiştir.



Şekil 4. 39 2011-2025 yılları için ithalat tahminleri

4.5. Konya Lojistik Merkezi

4.5.1 Konya'da Lojistik Merkez Çalışmalarının Geçmişi

Öncelikle Lojistik Merkez, Lojistik Köy, Organize Lojistik Bölgesi, Lojistik İhtisas Bölgesi gibi ülkemizde farklı adlarla anılan Lojistik Merkezin ismini netleştirmek ve tanımını yapmak gerekmektedir.

Lojistik Merkezler ülkeden ülkeye, hatta bazen aynı ülkede farklı şekillerde isimlendirilebilmektedir. Ancak genel olarak, lojistikle ilgili aktivitelerin gerçekleştirilebilmesi için özel olarak kurulmuş yerlere **"Lojistik Merkezler"** denmektedir. Japonya, Singapur, ve Çin'de "Lojistik Merkez", İngiltere ve Amerika Birleşik Devletleri'nde ise "Lojistik Köy" ifadesi kullanılmaktadır. Bir lojistik merkez farklı operatörler tarafından, ticari olarak ulusal ve uluslararası transit taşımacılık, lojistik ve dağıtımla ilgili tüm aktivitelerin gerçekleştirildiği bir bölgedir. Bu merkezler farklı ülkelerde farklı isimlerle anılmaktadır (Bamyacı, 2008).

Lojistik merkezleri, lojistik ve taşımacılık şirketleri ile ilgili resmi kurumların içinde yer aldığı;

- **Her türlü ulaştırma moduna** etkin bağlantıları olan ***(multimodal)***;
- Depolama, bakım-onarım, yükleme-boşaltma, elleçleme, tartı, yükleri bölme, birleştirme, paketleme v.b. faaliyetlerini gerçekleştirme imkânları olan;
- Taşıma modları arasında düşük maliyetli, hızlı, güvenli, aktarma **alan ve donanımlarına** sahip bölgeler olarak tanımlamak mümkündür (Tanyaş ve İris, 2010).

Lojistik merkezlerin kurulmasıyla işletmeler, ürettikleri ürünleri daha verimli, etkin ve hızlı bir şekilde müşterilerine ulaştırabilmektedirler. Yüklemeden gümrüğe lojistik ile ilgili bütün süreçler bu lojistik merkezlerde yapılabilmektedir (Ceran, M. B., 2010).

Konya sanayisinde ve tarımında üretilen ürünlerin ulusal ve uluslararası pazarlarda rekabet edebilme gücüne sahip olmalarına kurulacak **"Konya Lojistik Merkezi"** büyük katkı sağlayacaktır. Konya Lojistik Merkezi'nden Konya sanayisi ve tarımı için önemli mamul ve ürünler olan; kömür, çimento, mermer, gıda maddesi, un, yem, saman, gübre, şeker, tarım makineleri, tarım ürünleri, otomotiv ürünleri, konteyner ve askeri eşya taşıması yapılması planlanmaktadır. Bu ürünlerin ulusal ve uluslararası pazarlarda fiyat, hız ve kalite konusunda rekabet edebilmeleri söz konusu lojistik merkez ile mümkün olabilecektir.

Dünyadaki örnekleri incelendiğinde lojistik merkezlerin kurulmasında;

- En az 1 milyon metrekare yüzölçümlü olan,
- Bir metropolün içinde ya da yakınında olan,
- Karayolu ile ulaşım imkânı olan,
- Demiryolu bağlantılarına sahip olan,
- Hava alanlarına yakın,
- Limanlara erişim imkânına sahip olan,
- Modern planlı ofisler ve binalar ile gelişmiş iletişim ve bilgi teknolojisi altyapısına sahip olan yerlerin seçildiği görülmektedir.

Konya açısından düşünüldüğünde ise; hinterlandı, zengin ürün ve mamul çeşitleri ve coğrafik konumu ile lojistik merkezin Konya iline kurulması Konya özelinde Türkiye açısından önemli bir yatırım olacaktır (Ceran, M. B., 2010).

Yukarıda ifade edilen Konya Lojistik Merkezinin önemi ve muhtemel faydalarına rağmen, bölgede lojistik sürecinin yönetilmesine ilişkin geleneksel taşımacılık birliklerinin dışında herhangi bir kurum ya da kuruluş bulunmamaktadır. Dolayısıyla, bölgenin lojistik sorunlarına bütünsel bir bakış açısı ve sistematik bir yaklaşım henüz geliştirilememiştir. Bu noktada MÜSİAD Konya Şubesi inisiyatif üstlenerek yaklaşık 8 ay kadar önce, **MÜSİAD Konya Lojistik Komitesi**'ni kurmuştur. Bu komitenin amacı, Konya'da lojistik konusunda bir farkındalık yaratmak, Konya Lojistik Strateji Belgesinin hazırlanması sürecini başlatmak ve lojistik konusunda gerek kamu gerekse de özel sektörün enerjisinin doğru ve ortak bir hedefe doğru kanalize edilmesi için bir fikir birliği sağlamaktır. *Nihai hedef ise lojistik sektöründeki başta hizmet arz ve talep edenler olmak üzere, tüm paydaşların ortaklaşa hareket edebilecekleri* ***Konya Lojistik Merkezi'****nin kurulmasıdır.*

Bu amaçlar doğrultusunda büyük bir azimle çalışmalarına başlayan MÜSİAD Konya Lojistik Komitesi kısa süre zarfında sivil toplum örgütlerine ve sektörün ilgili firma ve kuruluşlarına gerçekleştirdiği ziyaretler ve istişare toplantıları ile Konya kamuoyunda bir heyecan uyandırmayı başarmış, gerek yerel, gerekse de ulusal basında Konya Lojistik Merkezi projesinin yer alması, yerel ve merkezi yöneticilerin, siyasilerin gündemine gelmesi sağlanmıştır.

MÜSİAD Konya Lojistik Komitesi, Konya Lojistik Merkezi'ni Türkiye gündemine taşıyabilmek için ilk etapta **MÜSİAD Lojistik Sektör Kurulu Türkiye İstişare Toplantısı**'na ev sahipliği yapmaya karar vermiştir. MÜSİAD Konya Şubesi tarafından organize edilen ve 21 Mayıs 2011 tarihinde gerçekleştirilen bu konferansa Dışişleri Bakanımız Sayın Ahmet Davutoğlu'nun yanı sıra, Konya Valisi Aydın Nezih Doğan, AK

Parti Konya Milletvekili Hüsnü Tuna, MHP Konya Milletvekili ve Genel Başkan Yardımıcısı Faruk Bal, MÜSİAD Konya Şube Başkanı Aslan Korkmaz, Konya Büyükşehir Belediye Başkanı Tahir Akyürek, Devlet Demir Yolları Lojistik Daire Başkanı İbrahim Çelik, AKP İl Başkanı Ahmet Sorgun, Konya Sanayi Odası Başkanı Tahir Büyükhelvacıgil, Konya Ticaret Borsası Başkanı M. Uğur Kaleli, iş adamları, akademisyenler ve çok sayıda davetli katılmış ve kamuoyunda büyük bir ilgi oluşturmuştur. Konferansta düzenlenen panelde Lojistik sektörünün duayenleri ile MÜSİAD Lojistik Sektör Kurulu üyeleri, sektörün öncü firma ve kuruluş temsilcileri, akademisyenler, sanayici ve işadamları, sivil toplum temsilcileri ve sektörel medya temsilcileri sektörün sorunları ve çözüm önerilerini tartışmış, Lojistik sektörü ve Konya Bölgesi için strateji önerileri geliştirilmiş ve Konya Lojistik Merkezinin önemini ve gerekliliğini ortaya koyan bir **sonuç bildirisi** yayınlanmıştır:

- Gümrük mevzuatının özünü kaybetmeden lojistik maliyetleri azaltıcı yönde sürekli geliştirilmesi ve hızla uygulamaya geçilmesi gerekmektedir.

- Uluslararası taşımacılıkta öncelikle komşu ülkelerle olan ticaret canlandırılmalı, bu ülkelerin serbestleştirme ve altyapı çalışmalarına destek olunmalı, ortak şirketler teşvik edilmeli ve lojistik entegrasyonlar sağlanmalıdır.

- Lojistik hizmetlerin kalitesinin geliştirilmesi için ivedilikle lojistik meslek standartları (görev tanımları, görev nitelikleri vb.) oluşturulmalıdır.

- Sevkiyatların izlenebilirliğinin sağlanabilmesi için başta internet olmak üzere lojistik bilişim ve iletişim altyapısı geliştirilmelidir.

- Lojistik sektörünün ihtiyaç duyduğu nitelikli iş gücünün yetiştirilebilmesi için lojistik eğitimi konusuna gereken önem verilmeli; bu amaçla meslek içi eğitim ve öğretimi teşvik edilmeli, lojistik eğitimcilerin eğitimi sağlanmalı, mesleki eğitim veren tüm üniversite ve yüksek okullarda müfredat birliği tesis edilmeli ve lojistik araştırma, tez, kongre gibi faaliyetler desteklenmelidir.

- Lojistik sektörünün ihtiyaç duyduğu temel mevzuat uluslararası niteliği göz önüne alınarak hazırlanmalıdır.

- Ülke genelinde karayolu, demiryolu, deniz yolu ve hava yolu taşımacılık dengesini oluşturacak şekilde bir Ulusal Lojistik Master Planı hazırlanmalıdır. Oluşturulacak bu master plana göre ve bölgesel ihtiyaçlar dikkate alınarak ülke çapına yayılacak lojistik merkezlerin konumlandırılması yapılmalıdır.

- Konya için ciddi bir ihtiyaç haline gelen Lojistik Merkezi de vakit kaybetmeden hayata geçirilmeli, bu doğrultuda Konya'ya özgü bir master planı oluşturulmalıdır.

Lojistik Komitesinin Konya'da kamuoyu oluşturmak ve Lojistik Merkez hedefi noktasında güç birliği temin etmek için yaptığı ziyaretlerde, şehrimizin önde gelen kurum ve kuruluşlarında Konya Lojistik Merkezi'ne ilişkin birbirinden habersiz ve tamamen farklı planlar yapıldığı görülmüştür. Bu bağlamda, MÜSİAD Konya Lojistik Komitesi tarafından yapılması planlanan ve şehrimizde Lojistik Merkezin model ve fonksiyon seçimi için ciddi ve bilimsel temelleri olan bir çalışmanın gerekliliği ortaya çıkmıştır. Çünkü Lojistik Merkezin model, fonksiyon ve alt yapı çalışmaları, yaratacağı katma değer ve etkinliğini doğrudan etkileyecek birincil derecede önemli kriterlerdir.

Lojistik merkezlerin etkin bir şekilde çalışabilmesi için öncelikle doğru bir yer seçiminin yapılabilmesi gerekir. Ardından merkezin kurulumunun sağlanması için altyapı faaliyetlerinin tamamlanması ve verilecek hizmetlerin belirlenmesi gerekmektedir. Altyapı denildiğinde, demir-kara bağlantılı alt yapı sistemleri, depolar, antrepolar, tır parkları, lojistik acenteleri, gümrük müşavirlikleri gibi farklı tipte hizmet noktalarının bir arada olduğu, yani farklı alternatifleri içinde barındıran bir sistem akla gelmektedir. Avrupa genelinde firmalar arasında yapılan anket çalışmasına göre, lojistik merkez kullanarak faaliyetlerini sürdüren firmalar açısından en büyük avantajların;

- Trafik akışının optimizasyonu,
- Maliyet düşüşünün sağlanması,
- Bütünleşmiş lojistik faaliyetlerinin uygulanabilirliği olarak seçilmiştir (Tanyaş ve İris, 2010).

Lojistik Merkez ile taşıma modlarının etkin entegrasyonu ve işbirliği sağlanacak, araç doluluk oranları artıp, **çevik lojistik** ile stok seviyeleri düşecek, bozulma, hasar ve kayıp oranları düşecek; böylece taşıma birim maliyetleri, depolama maliyetleri, yükleme/boşaltma

maliyetleri ve işçilik maliyetleri gibi lojistik maliyetler azalacak ve sonuç olarak Konyalı üretici ve sanayicilerin rekabet gücü artacaktır. Rekabet gücünü etkileyecek, dolayısıyla maliyetle ilintili bir başka husus ise, lojistik merkez ile zamanında teslim oranının artması ve böylece üreticilerimizin müşteri memnuniyetinin en yüksek seviyeye çıkarılması olacaktır.

Ayrıca, üretici ve sanayicimiz kendi sektörleri üzerine yoğunlaşabilecek, lojistik gibi kendi sektörleri dışında kalan temel yetkinlikleri/becerileri ile ilgisi olmayan işlere enerjilerini dağıtmayacak; kendi sektörlerindeki rekabet güçlerini ve başarılarını gölgelememiş olacaklardır. Özellikle **3. ve 4. Parti Lojistik kullanımı** (depolama, nakliye ve stok yönetiminin konusunda uzman olan lojistik şirketleri tarafından üstlenilmesi) ile oluşacak uzmanlaşma ile tüm tedarik zinciri boyunca verimliliğin artması sağlanacaktır.

Konya Lojistik Merkezi'nde demiryolu istasyonu, konteyner parkı, tır parkı, gümrüklü ve gümrüksüz depolar, kantarlar (tartı istasyonları), tamir bakım servisleri, petrol istasyonu, Lojistik Merkez İdare binası, Gümrük binası, Nakliyeci Sivil Toplum Örgütleri Binası, Konferans ve Eğitim Salonları, lojistik firma ofisleri, cami, sağlık ocağı, eczane, otel, restoran/lokantalar, alışveriş merkezi, büfeler, banka şubeleri, PTT, polis karakolu, çeşmeler, yangın söndürme vanaları gibi tesisler yer alacaktır. Yapılacak binalar ileri iletişim ve bilişim teknolojisi altyapısına sahip modern ve estetik tasarıma sahip ofisler, modern depolar ve terminaller olmalıdır. Lojistik Merkez içindeki ve çevresindeki yollar maksada ve iş kapasitesine uygun olarak yapılmalı ve beton veya asfalt ile kaplanmalıdır. Ayrıca, Konya Lojistik Merkezi içine küçük kargo uçakları ve helikopterlerin inip kalkabileceği pistler inşa edilebilir.

Doğru lokasyonun belirlenmesi, diğer bir değişle Lojistik Merkez konumlandırılırken ulaşım ana arterlerine ve pazara yakınlık gibi hususların gözetilmesi, maliyetlerden sonraki diğer önem arz eden bir başka kriterdir. Uluslar arası örnekler incelendiğinde lojistik merkezlerin ana ulaşım koridorları etrafında genellikle karayolu/demiryolu ana güzergâhları boyunca planlandığı görülmektedir. Bu bakış açısıyla mesafe kriterini daha detaylı inceleyecek olursak:

Lojistik Merkezler; hem mal ve hizmet üretenlere hem de mal ve hizmet tüketenlere optimal mesafede olmalıdır. Aynı zamanda intermodal bir yapı düşünüldüğünden havaalanına, limana (deniz), otoyola ve demiryoluna da optimal mesafede olmalıdır. Lojistik merkezler İspanya'da daha çok karayolu, deniz ve demiryolu bağlantısı esas alınsa da, İtalya'da genellikle demiryolu odaklı düşünülerek inşa edilmişlerdir (Bamyacı, 2008). Konya'da da benzer şekilde demiryolu odaklı düşünülmüştür. 2007 yılında TCDD tarafından Konya Organize Sanayi Bölgesinin hemen karşısında, demiryolu güzergâhı üzerinde **300 bin**

metre karelik bir alan Lojistik Merkez olmak üzere tahsis edilmiştir. MÜSİAD Lojistik Komitesinin yaptığı çalışmalar ve başta Dışişleri Bakanımız Ahmet Davutoğlu ve Konya Valimiz Aydın Nezih Doğan olmak üzere yetkililerin yakın ilgi ve desteği neticesinde Bakanlar Kurulu kararı ile bu alan dünyadaki örneklerine benzer şekilde **1 milyon metre kareye** çıkarılmıştır. 27 Mayıs 2011 tarihli, 27.946 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan 2011/1755 karar sayılı Bakanlar Kurulu kararının tam metni şu şekildedir:

> *"2011 Yılı Yatırım Programında 2007E010050 proje numarasıyla yer alan Lojistik Merkez Kurulması Projesi (Konya-Kayacık) kapsamında kent içindeki mevcut yük ve depo merkezlerinin kent dışına çıkarılmak suretiyle bu sahaların kentle bütünleşmesinin sağlanması, diğer taşıma modları ile entegre olarak daha etkin ve modern bir hizmet sunulması ve bölge ticaretine katkıda bulunulması amacıyla ihtiyaç duyulan yaklaşık 700.000 m^2'lik taşınmaz ile üzerindeki muhdesatın Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü tarafından acele kamulaştırılması; Ulaştırma Bakanlığının 18/4/2011 tarihli ve 356 sayılı yazısı üzerine, 2942 sayılı Kamulaştırma Kanununun 27.nci maddesine göre, Bakanlar Kurulu'nca 26/4/2011 tarihinde kararlaştırılmıştır."*

Türkiye'de ulusal ve uluslararası taşımacılığında karayolu taşımacılığının rolü büyüktür. Bu yüzden karayoluna yakınlık demiryoluna ve limanlara yakınlık kadar önemlidir. Konya Lojistik Merkezi'de Ankara-Konya karayolunun hemen yanı başına planlanmıştır.

Türkiye'de ihracat ve ithalat taşımalarının büyük kısmı denizyoluyla gerçekleşmektedir. Çok büyük miktarlar söz konusu olduğundan limana yakınlık da önemli bir kıstastır (Bamyacı, 2008). Konya için limana yakın bir Lojistik Merkez konumlandırması coğrafi olarak mümkün değildir. Ancak, Mersin Limanına farklı modlarla (kara yolu, kara+demiryolu, demir yolu) entegre etme seçenekleri mutlaka değerlendirilmelidir.

Avrupa Birliği politikaları demiryolu yük nakliyesinin arttırılması yönündedir. Özellikle, **Marco Polo** kara yolundan demiryolu ve deniz yoluna "yük kaydırmayı" özendiren, bu amaçla büyük bir hibe bütçesi yönlendiren önemli bir projedir. Benzer şekilde, yine İtalya'daki lojistik merkezler genellikle demiryolu hatları üzerinde kurulmuşlardır. Konya Lojistik Merkezi'nin de en önemli ayağı demir yolu olacaktır. Bu noktada demiryolunu sadece yük taşımak için değil, Lojistik Merkezin içinden veya yakınından hafif raylı sistemin (banliyö) geçirilmesi ile hem Lojistik Merkez çalışanlarının ulaşım

maliyetlerini minimize etmek hem de şehrin trafiğini nispeten azaltmak mümkün olabilecektir.

Havaalanına yakınlık hem müşterilerin daha kolay ulaşımı açısından, hem de yük nakli açısından önemlidir. Bu bakımdan Konya Lojistik Merkezi'nin yer seçiminde dikkate alınması gereken hususlardan biri de Konya Havalimanının konumudur.

Organize sanayi bölgeleri gibi üretim merkezleri lojistik hizmet talebinin birincil derecede yoğunlaştığı yerlerdir. Hem ihracata giden hem de ithalattan gelen mallar açısından hızlı bir şekilde pazara ve üretime mal ve malzeme sevk etmek uluslararası rekabetçiliği sürdürebilmek açısından son derece önemlidir. Konya Lojistik Merkezi'nin mutlak surette Organize Sanayi Bölgesi'nin hinterlandı içine konumlandırılması gerekliliği bilimsel bir gerçekliktir. Bu bakımdan, TCDD'nin Konya Organize Sanayi Bölgesi'nin hemen karşısında Konya Lojistik Merkezi için tahsis ettiği alanın hava limanına ve demiryoluna yakın olması, güçlü bir karayolu bağlantısının olması konumunu güçlendirmektedir.

Lojistik Merkez kente yakın fakat konut alanlarıyla iç içe olmamalıdır. Üretim merkezlerine yakınlık gibi tüketim merkezlerine yakınlık da önemlidir. Çünkü kentsel talebi karşılayacak mal sevkiyatlarının minimum maliyetle yapılabilmesi için Lojistik Merkezin hem üretim hem de tüketim merkezlerine optimal mesafede olması gerekmektedir.

Lojistik sektörünün Lojistik Merkez olarak kümelenmesi çevreye olan etkisiyle benzer şekilde kentsel trafiği de etkileyecektir. Kent içi taşımacılık daha küçük tonajlı taşıma araçlarla yapılacağından ağır tonajlı kamyonların kent içindeki yollara zarar vermesini engelleyecektir. Lojistik sektörünün kümelenmesi, başlangıçta trafik problemlerine yol açsa da bu geçici olacaktır. Trafiğin ve artışının öngörülebilir olması da daha planlı ve sağlıklı önlemler alınmasını kolaylaştıracaktır (Bamyacı, 2008).

Ölçek ekonomisi açısından baktığımızda, lojistik faaliyetlerin farklı lokasyonlarda ve küçük hacimlerde yapılması birim maliyetleri arttırmakta ve verimsizliğe neden olmaktadır. Bu da uluslararası ve ulusal bazda rekabetsel dezavantajlar oluşturmaktadır. Lojistik Merkez, lojistik sektöründe bazı yapısal değişikliklere yol açacak ve yeni iş alanları oluşturacaktır. Türkiye çapına yayılan Lojistik merkezler arasındaki taşımalarda daha az maliyetle daha fazla yük taşınacağından (birim taşıma maliyetleri azalacaktır) verimlilik artacaktır. Bu da TIR, Kamyon-Romörk, denizyolu ve demiryolu taşımacılığına yönelinmesiyle sağlanacaktır. Lojistik Merkezler, kent içi taşımalarda panelvan, kamyonet gibi hafif tonajlı araçlarının doluluğunu arttıracak ve lojistik merkezlerdeki dağıtım şirketleri arasında bir sinerji oluşturacaktır. Böylece kent içi dağıtım ve toplama faaliyetleri daha da gelişecek, bölge içinde faaliyet gösteren işletmelerin birçoğu dış kaynak kullanımına yönelerek

envanterlerindeki nakliye araçlarıyla ilgili demirbaş, bakım ve sürücü maliyetlerinden kurtulacaklardır (Tanyaş, 2009).

Lojistik Merkez şehir dışına kurulacağından emisyon ve gürültü kirliliği minimize edilmiş olunacaktır. Sürücülerin ve merkez çalışanlarının teknik, mesleki ile kötü alışkanlıklardan kurtulma, zührevi hastalıklarla mücadele ve diğer sosyal eğitimleri kişisel gelişimlerine katkıda bulunacak, toplum içinde saygınlık kazanmalarını sağlayacaktır (Tanyaş, 2009).

Lojistik Merkezin kurulması ve yer seçimi aşamasında deprem, yangın, sel gibi afetler göz önünde bulundurularak kurulmalıdır. Ayrıca bu tarz felaket durumlarında bir tür olağan üstü hal yönetim birimi ve ikmal merkezi olarak faaliyet gösterebilmelidir. Lojistik merkezler Ulusal Güvenlik açısından silahlı kuvvetlerin savaş ve tatbikatta birinci derece ikmal noktaları olarak kullanılabilecektir (Bamyacı, 2008).

Lojistik kümelenme tersine lojistik açısından da büyük avantajlar sağlayacak, taşıma araçlarının belirli merkezlere gelmesi atık motor yağı, ömrü tükenmiş lastik, hurda palet, vd. atıkların kolay toplanması ve geri dönüşümü ile imhası açısından uygun bir büyüklük sağlayacaktır (Tanyaş, 2009).

Lojistik merkezin uzun vadede genişlemesi gerektiğinden kurulacağı yerin çevresi boş ve mümkünse kamu arazisi olmalıdır. Yeterli büyüklükte araziler bulunabilir, ancak, uzun vadeli genişleme imkânlarına cevap veremeyebilir. **Bu yüzden bugün itibariyle TCDD tarafından Konya Lojistik Merkezi için Kayacık' ta tahsis edilen arazinin genişleme imkânları mutlaka sorgulanmalıdır.**

4.5.2 Konya Lojistik Merkezi Projesi Aksiyon Planı

Bölgesel kalkınma ve gelişimin sağlanabilmesinde önemli olan unsurlardan birisi de bölgedeki işletmelerin, sivil toplum kuruluşlarının ve işbirlikçi yapıların varlığını oluşturmak, gelişimini sağlamak ve kurumsal kapasitelerini geliştirmektir. Bu bağlamda rekabetçi üstünlüğün sağlanabilmesi için bölgemizde faaliyet gösteren işletmelerin geleneksel yöntemlerin ve araçların ötesine geçerek temel faaliyetleri ile ilgili yeni ve yetkin çalışmalar yürütmeleri gerekmektedir. Bu faaliyetlerden birisi de lojistiktir. Türkiye'nin refah seviyesinin yükseltilmesi için, dış ticaretin geliştirilmesi ve ticaret açığı yerine fazlasının sağlanması gerekmektedir. 2023'te 500 milyar dolarlık mal ihraç etmek istiyorsak, bunun için gerekli lojistik alt yapısını da şimdiden düşünmemiz gerekir. İyi planlanmış ve ülkemizin dört

bir yanında tesis edilerek birbirlerine modern alt yapılarla bağlanmış Lojistik Merkezler, lojistik sektörüne hız, güvenlik ve maliyet açısından rekabetsel avantaj getirecek ve düşük lojistik maliyetler iç ve dış ticaretimize yani kalkınmamıza alt yapı teşkil edecektir**. Konya Lojistik Merkezi** de bölgemizin kalkınmasında öncü rol oynayacaktır.

MÜSİAD Konya Şubesi Lojistik Merkez fikrini bir proje olarak ele almış ve ilk adım olarak MÜSİAD Lojistik Komitesini kurmuştur. Bu komitenin amacı, Konya'yı bir merkez şehir haline dönüştürme idealine ulaşmak için elzem görünen Lojistik Merkezi Konya'ya ve bölgeye kazandırmaktır. Bu hedefe ulaşmak için de proje odaklı düşünülerek **dört adım** belirlenmiştir*: i) Farkındalık; ii) Mevcut Durum Analizi ve Strateji Geliştirme; iii) Modelleme ve Tasarım; iv) Fiziksel Yapılanma ve Kümelenme.*

Birinci adımda, MÜSİAD öncülüğünde Konya'nın kanaat önderleri Sanayi Odası, Ticaret Odası, Ticaret Borsası, MEVKA gibi kurum ve kuruluşlarından tam destek alarak lojistik hizmet alan ve verenlerin katılımı ile oluşturulan Lojistik Komitesi, 3 - 3,5 ay kadar bir süre zarfı içerisinde, Konya'da lojistik konusunda bir farkındalık yaratmak, Konya'nın ve bölgenin lojistik sorunlarına dikkat çekmek ve lojistik konusunda gerek kamu gerekse de özel sektörün enerjisinin doğru ve ortak bir hedefe doğru kanalize etmek amacıyla faaliyetlerde bulunmuştur. MÜSİAD Konya Lojistik Komitesi, Konya Lojistik Merkezi'ni Türkiye gündemine taşıyabilmek için Konya Şubesi olarak ilk etapta **MÜSİAD Lojistik Sektör Kurulu Türkiye İstişare Toplantısı**'na ev sahipliği yapmıştır.

Konferans, **ikinci adımda** gerçekleştirilmesi planlanan Konya için özgün bir **Lojistik Strateji Belgesi** oluşturulması için bir başlangıç adımı olmuştur. Birinci aşamadan sonra ikinci aşama olan Lojistik Strateji Planı oluşturma adımında Mevlana Kalkınma Ajansı Doğrudan Faaliyet Desteği Projesi ile projelendirilmiş ve **09 Eylül 2011** tarihinde başlamıştır. **"TR52 Bölgesi Lojistik Strateji Planı Önhazırlık Raporu"** başlıklı projemizin amacı; TR52 Konya-Karaman bölgesinde Lojistik Strateji Planın hazırlanması için gerekli olan saha çalışmasının yapılması ve ihtiyaç duyulan verilerin toplanarak elde edilen sonuçlara dayalı bir "Lojistik Strateji Planı Ön Hazırlık Raporu"nun oluşturulması olarak belirlenmiştir. Bu belge, bölgenin lojistik yapısına ve geleceğine ilişkin yol gösterici bir nitelik taşıyacak gerek kamu gerekse de özel sektör tarafından yürütülecek projelere ışık tutacaktır. Konya'da Lojistik kümelenme ve Lojistik Merkez çalışmalarının başlatılması için etkin bir potansiyel oluşturacak ve konunun ilgilileri için bir referans kaynağı niteliğindedir.

İkinci adım aslında bir nevi bölgenin lojistik açısından röntgenin çekilmesi mahiyetinde bir analiz çalışmasını içermektedir. Konya bölgesinde Lojistik Strateji Planın hazırlanması için gerekli olan saha çalışmasının yapılması ve ihtiyaç duyulan verilerin

toplanarak elde edilen sonuçlara dayalı bir mevcut durum analizi raporunun oluşturulması gerçekleştirilmiştir. Bu bağlamda, Lojistik Komitemiz ile Konya bölgesinin yük analizini çıkarmak ve lojistikte yaşanan sorunları ve lojistik hizmet verenlerin mevcut yapısını tespit etmek, Konya-Karaman Bölgesi Lojistik Sektörünün mevcut durumu analiz etmek, sorunlar ve çözüm önerileri ortaya koymak bu adımdaki amaçlarımız arasında yer almaktadır. Bu aşamada, bölgenin lojistik analizini yaparak bölgenin lojistik etkinlik ve verimliliğini artıracak, sanayici ve işadamlarımıza ulusal ve uluslararası rekabet avantajları sağlayacak bir Lojistik Merkez için rehber bir doküman oluşturulmuştur. **Bu adımda elde edilen veriler bir sonraki adımda fonksiyon ve model belirleme aşamasında kullanılacaktır.**

TCDD tarafından Konya Organize Sanayi Bölgesinin hemen karşısında, demiryolu güzergâhı üzerinde **300 bin metre karelik** bir alan Lojistik Merkez olmak üzere tahsis edilmiştir. MÜSİAD Lojistik Komitesinin yaptığı çalışmalar ve başta Dışişleri Bakanımız Ahmet Davutoğlu ve Konya Valimiz Aydın Nezih Doğan olmak üzere yetkililerin yakın ilgi ve desteği neticesinde Bakanlar Kurulu kararı ile bu alan dünyadaki örneklerine benzer şekilde **bir milyon metre kareyle** çıkarılmıştır. Lojistik merkez için yer seçimi aşaması böylece geçildikten sonra **üçüncü adımda** lojistik merkez için tasarım ve modelleme çalışmaları yapılacaktır. Lojistik Merkezin model, fonksiyon ve alt yapı çalışmaları, yaratacağı katma değer de etkinliğini doğrudan etkileyecek birincil derecede önemli kriterlerdir. İkinci adımda elde edilen verilerden yola çıkılarak, bu aşamada TCDD'nin 300 bin metrekarelik demiryolu yük istasyonu dışında kalan 700 bin metre karelik bölümde konumlandırılması gereken birimlerin adedi, türü, özellikleri ve konumları tasarlanacaktır.

Dördüncü adımda ise, fiziksel yapılanma ve inşaat safhasına geçilecektir. Lojistik Merkezde faaliyette bulunan firmaların yalnız fiziksel mekân birlikteliğinin ötesine geçerek "kümelenme yaklaşımı" çerçevesinde işbirliği içinde çalışabilmesine destek olabilmek için Lojistik Komitesi lojistik firmaları, sanayi ve ticaret odaları, üniversiteler, kamu kurumları, meslek odaları ve diğer ilgili kurum ve kuruluşların katılımıyla dördüncü aşamadan itibaren **Lojistik Küme Komitesi** olarak devam ettirilebilir.

4.5.3 Konya-Karaman Bölgesinin (TR52) Yük Haritasının Çıkarılması

Birinci aşamadan sonra ikinci aşama olan Lojistik Strateji Planı oluşturma adımında Mevlana Kalkınma Ajansından Doğrudan Faaliyet Desteği alınmış ve **"TR52 Bölgesi Lojistik Strateji Planı Önhazırlık Raporu Projesi"** başlıklı projemiz **09 Eylül 2011**

tarihinde başlamıştır. Projemizin amacı; TR52 Konya-Karaman bölgesinde Lojistik Strateji Planın hazırlanması için gerekli olan saha çalışmasının yapılması ve ihtiyaç duyulan verilerin toplanarak elde edilen sonuçlara dayalı bir "Lojistik Strateji Planı Ön Hazırlık Raporu"nun oluşturulması olarak belirlenmiştir.

Bu bağlamda projemizin özel amacı ise; TR52 Konya-Karaman bölgesinde lojistik sektörünün gelişimi önündeki sorunlar ve olası sebeplerin araştırılması, kısa, orta ve uzun vadede yapılması gereken lojistik yatırımlar ve izlenmesi gereken yöntemlerin belirlenmesine yönelik araştırmaların yapılmasıdır.

Bu kapsamda;

- Bölgesel kalkınma planlarına alt yapı oluşturarak kamu yatırımlarının etkin ve verimli bir şekilde kullanılması için rehber doküman oluşturmak ve lojistik sürecinin kurumsallaşmasına katkı sağlamak,
- TR52 Konya-Karaman bölgesinin yük analizini yapmak,
- TR52 Konya-Karaman bölgesinin lojistikte yaşadığı sorunları ve lojistik hizmet verenlerin mevcut yapısını tespit etmek projenin özel amaçları arasında yer almaktadır.

Yaklaşık **4 ay** süren bu proje ile yapılan saha araştırmaları ve analizler neticesinde elde edilen bulgular ile bölgenin lojistik yapısına ve geleceğine ilişkin yol gösterici bir nitelik taşıması, gerek kamu gerekse de özel sektör tarafından yürütülecek projelere ışık tutması hedeflenen bu rapor hazırlanmıştır. Proje ile**:**

- Lojistik Hizmet Alan İşletmelere *"Lojistik Yönetimi"* konusunda eğitim verilmiş,
- Lojistik Hizmet Veren İşletmelere *"Stratejik Bir Sektör Olarak Lojistik ve Dünyada ve Türkiye'de Lojistik Merkezler"* konusunda eğitim verilmiş,
- TR52 Konya-Karaman Bölgesindeki Lojistik hizmet alan ve hizmet veren firmaların Lojistik konusundaki bilinç düzeyi artırılmış,
- TR52 Konya-Karaman bölgesinde Lojistik Hizmet Alan İşletmelerde 400 (350 Konya ve 50 Karaman) anket uygulanmış,
- TR52 Konya-Karaman bölgesinde Lojistik Hizmet Veren İşletmelerde 60 (50 Konya ve 10 Karaman) anket uygulanmış,

- *IV. Mersin Uluslararası Lojistik Fuar ve Konferansına* katılım sağlanmış, yapılan inceleme ve görüşmelerle proje ekibinin yapabilme bilgisi arttırılmış,
- TR52 Konya-Karaman bölgesinin "Lojistik Strateji Planı Ön Hazırlık Raporu" ile ilgili sonuç toplantısı yapılarak kamuoyuna duyurulmuştur.

Bu aşamada Konya Lojistik Merkez projesinin, doğru bir strateji ile hayata geçirilmesi için gerekli bilimsel alt yapının oluşturulması için literatür araştırması yapılmış, anketlere dayalı güncel saha bilgilerini ve ulusal ve uluslar arası kurumsal bilgi havuzlarında yer alan istatistiksel bilgileri kullanarak, görüşme ve gözlemlerde bulunarak bölgenin üretim, ticaret, tüketim ve dış ticaret yapısı, demografik özellikleri, ulaştırma alt yapısı, depolama, yük ayrıştırma, birleştirme ve aktarma merkezleri, taşımacılıkta kullanılan araç envanteri, lojistik ve taşımacılık şirketlerinin kapasiteleri belirlenmeye çalışılmıştır. Bu araştırmalardan yola çıkarak ileriye yönelik projeksiyonlar çıkartılacaktır. Mevcut yapı ve projeksiyonlar bölgenin coğrafyası üzerine işlenecektir. Bir sonraki adımda bölgenin lojistik analizi yapılarak bölgenin lojistik etkinlik ve verimliliğini artıracak, sanayici ve işadamlarımıza ulusal ve uluslararası rekabet avantajları sağlayacak bir Lojistik Merkez için fonksiyon ve model belirleme çalışması yapılacaktır.

Bu raporda, Türkiye ve Konya-Karaman Bölgesi Lojistik Sektörünün mevcut durumu analiz edilmekte, sorunlar ve çözüm önerileri ortaya konmaktadır. Bölgesel kalkınma planlarına alt yapı oluşturarak kamu yatırımlarının etkin ve verimli bir şekilde kullanılması için rehber doküman oluşturmak ve lojistik sürecinin kurumsallaşmasına katkı sağlamak, TR52 Konya-Karaman bölgesinin yük analizini yapmak, TR52 Konya-Karaman bölgesinin lojistikte yaşadığı sorunları ve lojistik hizmet verenlerin mevcut yapısını tespit etmek projenin özel amaçları arasında yer almıştır.

4.5.4 Lojistik Merkezin ve Yük Birleştirmenin Önemi

Günümüz rekabet ortamında en önemli konulardan biri depolamadır. Eskiden fabrikalarda rastgele bir yer seçilir depo yapılırdı. Artık depo yönetimi çok önemli bir hale geldi. Bugün, müşterilerin talebine ayak uydurabilmek ve siparişlere hızlı yanıt verebilmek için az miktarda ve bol çeşitte üretmek gerekiyor. Bir yandan maliyetleri düşürmek, diğer yandan da, hızı arttırmak durumundayız. Bu da daha karmaşık depo sistemlerini karşımıza çıkarıyor. Eğer depoları hızlı çalıştıramaz ve iyi yönetemezsek, doğru ürünü, doğru miktarda,

doğru zamanda, doğru maliyetle, doğru yere ve doğru şekilde götürmek mümkün olmaz. Diğer bir deyişle; **etkin lojistik, etkin depo yönetiminden geçer.**

Artık kimse cebindeki parayı, depoya mal olarak bağlamak istemiyor. Çünkü eğer nakdinizi malzeme ve ürün olarak depoda tutarsanız, bir yıl içinde bu mallar "para" kadar değer kazanmaz ise finansman maliyeti kadar yatırımcısına kaybettiriyor. Dolayısıyla, para mala bağlandığı için stoklamanın bir maliyeti vardır. Diğer yandan da, artık kitle üretimi devri kapanmıştır. Müşteri her an fikir değiştirebilmekte, dün beğenip aradığı şeyin bugün yüzüne bile bakmayabilmektedir. Özellikle, elektronik eşya ve tekstil gibi teknoloji ve modanın hızla değiştiği sektörlerde stoğa çalışmak çok büyük bir risktir. Son dönemlerdeki enflasyonsuz ortama uyum gösteren sanayicimiz artık stok tutmak istemiyor, az ve sık malzeme almak istiyor. Gerçekten de, bu devirde hiç bir ürünün satılma garantisi yoktur, o zaman malzeme olarak depoda duracağına nakit olarak cebinizde durması daha faydalıdır. Stok, esasen bir örtü gibi sorunları gizler. Makine arıza yapsa bile eğer stok varsa sorun olmaz, çünkü müşterinin ürünleri stoktan karşılanır. Bir bakıma gereksiz yere fazla stok tutmak, çöpleri halının altına süpürmek gibidir.

Yalın üretim veya **tam zamanında üretim** dediğimiz sistem bu noktada devreye giriyor. Yalın üretim sistemlerinde, parçalar küçük partiler halinde üretim hatlarını besler. Bunun mümkün olabilmesi için parçalar, ilgili tedarikçilerden toplanırken düşük sipariş adetlerinde toplanır, kullanılacakları üretim hatlarına göre tasnif edilir ve araçlar üretim planına göre sıralandıktan sonra fabrikalara gönderilir. Üretimin kesintisiz devam edebilmesi ve karmaşadan uzak olabilmesi ise, tüm bu işlemlerin bir elden yönetilmesi gerekir. **Döngüsel sefer (milk-run)** adını verdiğimiz bu sistemde ana firmadan çıkan araç, tedarikçileri dolaşarak üretim için gerekli malzemeleri toplayarak tekrar fabrikaya döner. Önerimiz çok sayıda tedarikçisi olan firmalarımızın bölgesel toplama ve dağıtım merkezleri kurmaları. Örneğin, Anadolu'da farklı şehirlerde çok sayıda tedarikçisi olan İstanbul'da yerleşik bir firma, her bir tedarikçisinden malları kamyonlarla ve küçük hacimlerle çekmek yerine Konya'ya bir toplama merkezi kurarsa, mallar burada toplanır, büyük araçlarla ve ama yine küçük partiler halinde İstanbul'a sevk edilir. Böylece, firmanın stok maliyeti olmaz, yük birleştirmesi yapıldığı için de nakliye maliyeti düşer.

Bu şekilde üretim ortamında israfı ortadan kaldırmak için bir taraftan küçük partiler halinde malzemeler fabrikalara taşınması istenirken, diğer taraftan lojistik maliyetlerini de düşünmek, yükleri büyütmek toplulaştırmak gerekiyor. Hâlbuki Türkiye'de daha çok kamyon trafiği görüyoruz. Dünyada ise, TIR taşımacılığı ön plana çıkıyor. Ürünleri birleştirerek müşterilere yollayabilmemiz, bu sayede taşıma maliyetlerini düşürmemiz için daha büyük

araçları kullanmamız ve doldurabilmemiz gerekiyor. Yani malı kamyonetle değil, kamyon ile taşımaya, TIR'la taşımaya, trenle, gemiyle taşımaya gayret etmemiz gerekiyor. Artık bugün Avrupa "Mega Truck", "yol treni" adı verilen dev TIR'lara yöneldi. Türkiye İstatistik Kurumu'nun verilerine göre yaklaşık 750 bin kamyon ve 2,5 milyon kamyonetimiz var. Maalesef TIR yerine daha küçük hacimli araçlarla taşımacılık yapıldığı için maliyet yükseliyor, rekabet şansımız azalıyor. Konya Lojistik Merkezi'mizin içine kurulacak **çapraz sevkiyat (crossdocking) tesisleri** klasik anlamda malzemelerin saklandığı depolar olarak değil transfer noktaları olarak işleyecek, yük birleştirerek maliyetlerde ve tedarik zamanlarında önemli tasarruflar sağlayacak. O yüzden de biz diyoruz ki, gelin **Lojistik Merkez'de yüklerimizi birleştirelim, verimliliğimizi artıralım.**

4.5.5 Konya Lojistik Merkez'inin çözülmesi gereken sorunları

Sonuç olarak; 2023 ihracat hedefimize ulaşabilmek için, yerelden ulusala doğru giden lojistik strateji planları ile Türkiye'nin önümüzdeki dönemlerdeki rekabetçi gücünü koruyacak ve geliştirecek lojistik alt yapı yatırımları ve çalışmalarının ivedilikle ortaya konulması hayati önem taşımaktadır. **Konya Lojistik Merkezi** de bölgemizin kalkınmasında öncü rolü oynayacaktır. Konya'yı tüm yolların kesiştiği bir kavşak, bölgenin merkezi haline getirecektir. Bu bağlamda MÜSİAD Lojistik Komitesi, Konya Lojistik Merkez'inin sadece Konya iline değil tüm bölgemize özellikle Ankara, Afyon, Karaman, Niğde, Aksaray gibi komşu illerimize de hizmet edecek **büyük bir proje** olarak değerlendirmektedir. Bu büyük bölge projesinin, doğru bir strateji ile hayata geçirilmesi için komitemiz, kamu, özel ve sivil toplum örgütleri başta olmak üzere konunun tüm muhatapları ile temasa geçecek, en kısa sürede dört adımlı proje çerçevesinde Konya Lojistik Merkezinin hayata geçirilmesi için tüm imkân ve kabiliyetlerini seferber edecektir.

Geldiğimiz nokta itibariyle **Konya Lojistik Merkez'inin çözülmesi gereken sorunları** şunlardır:

- 2011 yılı yatırım programına alınmış olan Konya Lojistik Merkezinin belirlenen arazisinin kamulaştırılması ivedilikle yapılmalıdır.

- MÜSİAD Konya Lojistik Komitesinin önderliğinde Konya'da hazırlanacak Konya Lojistik Merkezine yönelik bilgi, belge ve projelerin TCDD tarafından dikkate alınması sağlanmalıdır.
- 2012 yılı bütçesinden Konya Lojistik Merkezi için kabul edilebilir ve kayda değer bir tahsis gerçekleştirilmelidir.
- Konya Lojistik Merkezinin Akdeniz'e ve Mersin Limanına hızlı ve etkin bağlanabilmesi için Konya-Mersin demiryolu hattının mevcut yada alternatif güzergâhta (Taşucu) çift hatlı, sinyalizasyonlu, işletme hızı yüksek altyapı projesinin hayata geçirilmesi için gerekli girişimlerde bulunulmalıdır.
- TCDD tarafından hazırlanan ve şu an Bakanlığa gönderilmiş olan 'lokomotiflerin özel sektör tarafından da işletilebilmesine dair' kanun tasarısının yasalaşması hızlandırılmalıdır.
- Konya Lojistik Merkezi'nin yönetiminin sadece TCDD'de olması yerine Organize Sanayi Bölgelerinde olduğu gibi 'Lojistik İhtisas Organize Bölgesi' şeklinde bir işletme modeli oluşturulmalıdır.
- TCDD istasyonlarının özelde Konya Horozluhan olmak üzere Lojistik Merkez açılana kadar yük elleçleme, depolama kapasiteleri modernize edilerek artırılmalıdır.
- Üzerinde çalışılan bölgesel ve sektörel teşvik yasasında Lojistik İhtisas Organize Bölgelerindeki ve Lojistik Merkezlerdeki yatırımlarında devlet desteklerinden yararlanmaları sağlanmalıdır.
- Lojistik Merkezlerin, kamu bürokrasisindeki çok başlı yönetim modelinden kurtarılarak Ulaştırma Bakanlığı çatısı altında tek bir birime bağlanmalıdır.
- TCDD'nin mevcut yapılanmasında Konya, Adana Bölge Müdürlüğü'ne bağlıdır. Konya demiryollarının bir kısmı da Afyon Bölge Müdürlüğü' ne bağlıdır. Konya' ya ilişkin küçük sorunların çözümünde karar alabilmek için Adana' nın onayı beklenmektedir. Konya' daki sorunların yerinden çözülebilmesi gerekli yatırım kararlarında inisiyatif alınabilmesi için TCDD Konya Bölge Müdürlüğü ivedilikle kurulmalıdır. Halen işlemekte olan Ankara – Konya YHT' nin varlığı ve iş yoğunluğu da bu düşünceyi desteklemektedir.
- Kurulacak olan Konya Lojistik Merkezi'nin mülkiyeti ve işletme hakkı TCDD'ye aittir. Ancak, "serbest bölge" kanununa benzer bir kanun çıkarılarak yönetimde Sanayi Odası, Ticaret Odası, Ticaret Borsası gibi özel sektör temsilcileri ve kamu yararına sivil toplum örgütlerinin iştiraki mutlaka sağlanmalıdır. Kamu-özel işbirliği ile oluşturulacak olan yönetim modeli ile Lojistik Merkezin daha etkin bir şekilde faaliyette bulunması

sağlanabilir. İkinci bir model olarak ise, 300 bin metrekarelik alanın işletilmesi TCDD'ye bırakılarak kalan 700 bin metrekarelik kısımda 2008 yılında çıkan kanuna göre Lojistik Merkez "Lojistik İhtisas Organize Bölgesi" olarak kamulaştırılarak özel teşebbüs tarafından OSB mantığı içinde işletilebilir. Bu iki modelden birin tercih edilmesi hem Lojistik Merkez yatırımının bir an önce hayata geçirilmesini hem de verimli bir şekilde işletilmesini sağlayacaktır.

5. SAHA ARAŞTIRMASI VE SONUÇLARI

MÜSİAD Konya Şubesi tarafından "Konya Lojistik Merkezi Projesi" için Konya ve Karaman'daki lojistik hizmet sağlayıcı firmalar ve lojistik hizmeti alan firmaların Konya Lojistik Merkezi'ne bakış açılarını ve beklentilerini görmek üzere bir araştırma yapılmıştır. Araştırma kapsamında hizmet sağlayıcıların ve hizmet alanların Konya Lojistik Merkezi'nden beklentileri ve hizmet sağlayıcıların ve hizmet alanların şuan lojistik hizmetlerinde yaşadığı sorunlar incelenmiştir.

5.1 ÖRNEKLEM

Araştırma kapsamında Konya'da 405 (lojistik hizmet sağlayıcı 51 firma ve lojistik hizmeti alan firma 354 firma) ve Karaman'da 60 (lojistik hizmet sağlayıcı 10 firma ve lojistik hizmeti alan firma 50 firma) olmak üzere toplam 465 firma ile görüşülmüştür. Örneklem büyüklüğü %95 güven düzeyinde % 5 hata payı ile Konya ve Karaman'da faaliyet gösteren tüm firmaları temsil etmektedir. Araştırmaya daha çok sanayi sektöründeki firmalar dahil edilmiştir. Az bir oranda da hizmet sektöründeki firmalar ile de görüşülmüştür. Araştırmaya katılanların özellikleri ile detaylı bilgiler birinci bölümde verilmektedir.

5.2 ANKET VE UYGULAMA

Anket formlarını bir ön teste tabi tutmak, soruların işlerliği anlamak ve çalışma ve anket uygulama eğitimini vermek için 3 Kasım'da ön çalışma yapılmış ve 4 Kasım'da saha çalışmasına başlanmıştır. Ancak araya Kurban Bayramı'nın girmesinden dolayı çalışma 30 Kasım'da tamamlanabilmiştir. Görüşmeler anket hakkında eğitim alan tecrübeli anketörler tarafından yüz yüze görüşme yöntemi ile firma faaliyetlerine hakim ve firma hakkında detaylı bilgi verebilen yöneticiler ile gerçekleştirilmiştir. Anket formlarında görüşme yapılan kişilerin kimlik ve iletişim bilgileri alınmıştır. Anket uygulama sırasında 5 anketör ve 1 süpervizör ve 1 sorumlu eşlik etmiş, anketörler tarafından doldurulan anket formları bu saha koordinatörleri tarafından sahada yerinde kontrol edilmiştir. Saha koordinatörleri anketörlerden teslim aldıkları anket formlarını proje yöneticisine teslim etmiştir. Saha uygulamasını tamamlanmasının ardından anket formları bir kod kitapçığı hazırlanarak kodlanmış, sonrasında da Microsoft Excel formatında bilgisayar ortamına aktarılmıştır.

5.3 ANALİZ VE RAPORLAMA

Analizlerde firmaların ölçek ve sektör değişkenlerine göre veriler kullanılmış ve analizler SPSS 15 istatistik paket programı ile yapılmıştır. Analizlerde sayı ve yüzde dağılımı ile çapraz tablolar (cross-tabulation) gibi betimsel istatistik teknikleri kullanılmıştır.

Araştırma sonuçlarının raporlaştırılması, uygun şekil ve tabloların oluşturulması ile yapılmıştır. Çapraz tabloların oluşturulmasında bağımsız değişkenler olarak görüşülen firmaların ölçek[1] ve sektör[2] dağılımları alınmıştır.

RAPOR İÇERİĞİ

Rapor 3 bölümden oluşmaktadır. Giriş bölümde örneklem, anket ve uygulama, analiz ve raporlamadan bahsedilmektedir. İkinci bölümde "Lojistik Yük Analizi Anketi (Hizmet Alanlar)" sonuçları yer almaktadır. Üçüncü bölümde ise "Lojistik Hizmet Sağlayıcılar Anketi" sonuçlarına yer verilmektedir.

LOJİSTİK HİZMETİ ALAN FİRMALAR

Konya Lojistik Merkezi araştırmasında Konya ve Karaman'da lojistik hizmeti alan toplam 404 firma ile görüşülmüştür. Görüşülen firmaların sektörel dağılımı aşağıdaki gibidir. Görüşülen firmaların yüzde 24'ü başka yerde sınıflandırılmamış makine ve teçhizat imalatı, yüzde 17,1'i ana metal sanayi, yüzde 11,4'ü gıda ürünleri imalatı ve yüzde 11,1'i de motorlu kara taşıtı, treyler ve yarı treyler imalatı sektörlerinden oluşmaktadır. Sektörel dağılım Konya ve Karaman'ın sektörel dağılımı ile benzerlik göstermektedir. Bundan dolayı yapılan çalışmanın Konya ve Karaman'ı etkili bir şekilde temsil ettiği söylenebilir.

Tablo 5. 1 Örneklemdeki Firmaların Sektörel Dağılımı

NACE Kodu	Sektör	Sayı	Oran (%)
28	Başka yerde sınıflandırılmamış makine ve teçhizat imalatı	97	24,0
24	Ana metal sanayi	69	17,1
10	Gıda ürünlerinin imalatı	46	11,4
29	Motorlu kara taşıtı, treyler (römork) ve yarı treyler (yarı römork) imalatı	45	11,1

[1] İşletmelerin ölçeklerine göre sınıflandırılmasında, Küçük ve Orta Büyüklükteki İşletmelerin Tanımı, Nitelikleri ve Sınıflandırılması Hakkında Yönetmelik'teki 5. madde esas alınmıştır.

[2] Sektör sınıflandırılmasında ise Avrupa Topluluğunda Ekonomik Faaliyetlerin İstatistiki Sınıflaması NACE Rev.2 sektör kodları esas alınmıştır.

14	Giyim eşyalarının imalatı	28	6,9
22	Kauçuk ve plastik ürünlerin imalatı	26	6,4
25	Makine ve teçhizat hariç, fabrikasyon metal ürünleri imalatı	25	6,2
46	Toptan ticaret (motorlu taşıtlar ve motosikletler hariç)	20	4,9
23	Diğer metalik olmayan mineral ürünlerin imalatı	11	2,7
31	Mobilya imalatı	8	2,0
27	Elektrikli teçhizat imalatı	7	1,7
16	Ağaç, ağaç ürünleri ve mantar ürünleri imalatı	6	1,5
20	Kimyasalların ve kimyasal ürünlerin imalatı	4	1,0
41	Bina inşaatı	4	1,0
73	Reklamcılık ve pazar araştırması	4	1,0
15	Deri ve ilgili ürünlerin imalatı	3	0,7
17	Kağıt ve kağıt ürünlerinin imalatı	1	0,2
Toplam		404	100,0

Görüşülen firmaların yüzde 24,3'ü mikro ölçekli, yüzde 32,4'ü küçük ölçekli, yüzde 21,8'i orta ölçekli ve yüzde 13,9'u da büyük ölçekli firmadır. 31 firma ise ciro bilgilerini vermek istememişlerdir. Ölçek dağılımı da Konya ve Karaman'da faaliyet gösteren tüm firmaların ölçek dağılımlarına benzerlik göstermektedir.

Tablo 5. 2 Örneklemdeki Firmaların 2010 Yılı Ciro Dağılımı

Ciro	Firma Ölçeği	Sayı	Oran (%)
50-1.000.000 TL	Mikro ölçekli firma	98	24,3
1.000.001-5.000.000 TL	Küçük ölçekli firma	131	32,4
5.000.001-25.000.000 TL	Orta ölçekli firma	88	21,8
25.000.001 TL üzeri	Büyük ölçekli firma	56	13,9
Cevapsız		31	7,7
Toplam		404	100

Firmaların yıllık olarak nakliye ve depolamadan oluşan lojistik maliyetlerine bakıldığında ise firmaların yüzde 66,1'inin lojistik maliyetlerinin 100 bin TL'nin altında olduğu görülmektedir. Sadece firmaların yüzde 1,7'sinin lojistik maliyeti 5 milyon TL üzerindedir.

Tablo 5. 3 Örneklemdeki Firmaların Lojistik Maliyetleri (Nakliye ve Depolama) Dağılımı

1 Yıllık Lojistik Maliyeti	Sayı	Oran (%)
50-100.000 TL	267	66,1
100.001-250.000 TL	82	20,3
250.001-500.000 TL	28	6,9
500.001-1.000.000 TL	7	1,7
1.000.001-5.000.000 TL	13	3,2
5.000.001 TL üzeri	7	1,7

Lojistik hizmeti alan firmalara lojistik işlemleri sürecinde karşılaştıkları sorunlar, bu sorunlarla karşılaşma sıklığı, bu sorunların firmanın lojistik performansını etkileme düzeyleri ve bu sorunun kolayca tespit edilme kolaylıkları sorulmuştur ve aşağıdaki tabloda bu sorunlar listelenmiştir. Tablodaki değerler 5'li likert ölçeğindeki değerlerin ortalamalarını göstermektedir. Bu değerlerin 5'e yakın olması sorunla çok sık karşılaşıldığını, sorunun firmanın performans düzeyini çok fazla etkilediğini ve bu sorunun kolayca tespit edilemediğini göstermektedir. Tabloda belirtilen sorunları hiç yaşamayan ya da bu sorunlarla ilgili bilgisi olan firmaların cevapları değerlendirmeye alınmamıştır.

Lojistik hizmeti alan firmaların en fazla karşılaştığı sorunların başında sırasıyla nakliye maliyetlerinin yüksekliği, limanlara uzak Konya gibi Orta Anadolu şehirlerine devlet tarafından navlun desteği verilmemesi, zamanında teslimat yapılamaması ve nakliye aracı bulma sorunu gelmektedir. Bu 4 sorun aynı zamanda firmaların lojistik performansını en fazla etkileyen sorunlardır. En az karşılaşılan sorun ise entegre lojistik hizmet (taşıma, depolama, gümrük, sigorta vb.) sağlayan lojistik firma bulma zorluğudur. Firmalar tüm sorunları kolayca tespit edebildiklerini ifade etmişlerdir. Öyle ki tüm sorunlar için sorunların tespit edilme değerleri 1'e çok yakındır.

İlerleyen sayfalarda bu sorunlar il, ölçek ve sektör bazında incelenecektir. İstatistiksel olarak anlamlı sonuç verebilmek için en fazla 30 verinin olması için bazı sektörlerde birleştirme yapılmıştır.

Tablo 5. 4 Lojistik Hizmeti Alan Firmaların Karşılaştıkları Sorun Listesi

Sorun Listesi	Bu sorunla ne kadar sıklıkla karşılaşıyorsunuz?	Bu sorun firmanızın lojistik performansını ne düzeyde etkiliyor?	Bu sorunu kolayca tespit edebiliyor musunuz?
Nakliye maliyetlerinin yüksekliği	2,62	2,53	1,06
Limanlara uzak Konya gibi Orta Anadolu şehirlerine devlet tarafından navlun desteği verilmemesi	2,45	2,35	1,10
Zamanında teslimat yapılamaması	2,23	2,19	1,04
Nakliye aracı bulma sorunu	2,19	2,18	1,02
Nakliye sırasında ürünlerin kaybolması, bozulması veya zarar görmesi	1,84	1,80	1,07
Nakliye aracı ve ürünlerin izlenebilirliğinin olmaması	1,76	1,73	1,08
Alternatif lojistik firmalarına ulaşma (bilgi alma, fiyat sorma, yeni partner geliştirme) zorluğu	1,66	1,63	1,04
Ulaştırma altyapısının yetersizliği	1,63	1,30	1,08
Parsiyel yük sevkiyatındaki zorluk	1,60	1,60	1,05
Firmanız içinde lojistik konusunda bilişim teknoloji ve yazılımlarının (RFID, barkod, GPS, ERP, WMS vb.) olmaması	1,56	1,53	1,12
Stok oranlarının yüksekliği ve yönetiminin zorluğu	1,52	1,48	1,08
Lojistik için kullanılacak teçhizat ve araçların yüksek sabit yatırım gerektirmesi sebebiyle satın alınamaması veya alınsa bile yüksek kapasitede kullanılamaması	1,49	1,44	1,14
Elleçlemede (yükleme, boşaltma, aktarma) yaşanan sıkıntılar	1,40	1,37	1,03
Firmanız içinde müstakil bir lojistik biriminin olmaması	1,38	1,40	1,06
Nakliye kaynaklı çevre kirliliği ve kent içi trafik sorunları	1,33	1,33	1,11
Kalifiye lojistikçi işgücü bulunamaması	1,33	1,32	1,04
Entegre lojistik hizmet (Taşıma, Depolama, Gümrük, Sigorta vb.) sağlayan lojistik firma bulma zorluğu	1,24	1,24	1,10

Zamanında teslimat yapılmaması sorunuyla Konya'da, Karaman'a göre daha sık karşılaşılmaktadır. Ölçek bazında bu sorunla en fazla mikro ve büyük ölçekli firmalarda karşılaşılmaktadır. Sektörel bazda bakıldığında ise bu sorun en fazla kimyasal, kauçuk ve plastik ürünlerin imalatı ve motorlu kara taşıtı, treyler (römork) ve yarı treyler (yarı römork) imalatı sektörlerinde görülmektedir.

Tablo 5. 5 Lojistik Hizmeti Alan Firmaların "Zamanında Teslimat Yapılamaması" Sorununun Dağılımı

Sorun 1: Zamanında teslimat yapılamaması	Bu sorunla ne kadar sıklıkla karşılaşıyorsunuz?	Bu sorun firmanızın lojistik performansını ne düzeyde etkiliyor?	Bu sorunu kolayca tespit edebiliyor musunuz?
İl			
Konya Ortalama	2,27	2,23	1,03
Karaman Ortalama	1,96	1,92	1,10
Ölçek			
Mikro ölçekli firmalar	2,25	2,23	1,06
Küçük ölçekli firmalar	2,18	2,09	1,03
Orta ölçekli firmalar	2,11	2,16	1,01
Büyük ölçekli firmalar	2,26	2,17	1,07
Sektör			
Gıda ürünlerinin imalatı	1,89	1,91	1,11
Giyim eşyalarının ve deri ve ilgili ürünlerin imalatı	2,19	2,19	1,00
Ağaç, mantar ve kağıt ürünleri ve mobilya imalatı	2,33	2,28	1,04
Kimyasal, kauçuk ve plastik ürünlerin imalatı	2,52	2,52	1,24
Ana metal sanayi ve metalik olmayan mineral ürünlerin imalatı	2,33	2,23	1,01
Makine ve teçhizat hariç, fabrikasyon metal ürünleri ve elektrikli teçhizat imalatı	2,31	2,28	1,00
Başka yerde sınıflandırılmamış makine ve teçhizat imalatı	2,33	2,23	1,01
Motorlu kara taşıtı, treyler (römork) ve yarı treyler (yarı römork) imalatı	2,36	2,29	1,00
Bina inşaatı, toptan ticaret (motorlu taşıtlar ve motosikletler hariç) ve reklamcılık ve pazar araştırması	1,71	1,71	1,00

Nakliye aracı bulma sorunuyla Karaman'da, Konya'ya göre daha sık karşılaşılmaktadır. Ölçek bazında bu sorunla en fazla orta ve büyük ölçekli firmalarda karşılaşılmaktadır. Sektörel bazda bakıldığında ise bu sorun en fazla kimyasal, kauçuk ve plastik ürünlerin imalatı ve başka yerde sınıflandırılmamış makine ve teçhizat imalatı sektörlerinde görülmektedir.

Tablo 5. 6 Lojistik Hizmeti Alan Firmaların "Nakliye Aracı Bulma" Sorununun Dağılımı

Sorun 2: Nakliye aracı bulma sorunu	Bu sorunla ne kadar sıklıkla karşılaşıyorsunuz?	Bu sorun firmanızın lojistik performansını ne düzeyde etkiliyor?	Bu sorunu kolayca tespit edebiliyor musunuz?
İl			
Konya Ortalama	2,18	2,14	1,01
Karaman Ortalama	2,27	2,47	1,10
Ölçek			
Mikro ölçekli firmalar	2,13	2,04	1,02
Küçük ölçekli firmalar	2,15	2,15	1,02
Orta ölçekli firmalar	2,31	2,36	1,00
Büyük ölçekli firmalar	2,30	2,31	1,06
Sektör			
Gıda ürünlerinin imalatı	2,14	2,18	1,07
Giyim eşyalarının ve deri ve ilgili ürünlerin imalatı	1,90	1,94	1,00
Ağaç, mantar ve kağıt ürünleri ve mobilya imalatı	2,23	2,22	1,02
Kimyasal, kauçuk ve plastik ürünlerin imalatı	2,43	2,29	1,00
Ana metal sanayi ve metalik olmayan mineral ürünlerin imalatı	2,09	2,09	1,04
Makine ve teçhizat hariç, fabrikasyon metal ürünleri ve elektrikli teçhizat imalatı	2,06	2,09	1,00
Başka yerde sınıflandırılmamış makine ve teçhizat imalatı	2,41	2,34	1,01
Motorlu kara taşıtı, treyler (römork) ve yarı treyler (yarı römork) imalatı	2,11	2,18	1,00
Bina inşaatı, toptan ticaret (motorlu taşıtlar ve motosikletler hariç) ve reklamcılık ve pazar araştırması	2,15	2,04	1,00

Nakliye maliyetlerinin yüksekliği sorunuyla Karaman'da, Konya'ya göre daha sık karşılaşılmaktadır. Ölçek bazında bu sorunla en fazla küçük ve mikro ölçekli firmalarda karşılaşılmaktadır. Sektörel bazda bakıldığında ise bu sorun en fazla kimyasal, kauçuk ve plastik ürünlerin imalatı ve motorlu kara taşıtı, treyler (römork) ve yarı treyler (yarı römork) imalatı sektörlerinde görülmektedir.

Tablo 5. 7 Lojistik Hizmeti Alan Firmaların "Nakliye Maliyetlerinin Yüksekliği" Sorununun Dağılımı

Sorun 3: Nakliye maliyetlerinin yüksekliği	Bu sorunla ne kadar sıklıkla karşılaşıyorsunuz?	Bu sorun firmanızın lojistik performansını ne düzeyde etkiliyor?	Bu sorunu kolayca tespit edebiliyor musunuz?
İl			
Konya Ortalama	2,58	2,50	1,02
Karaman Ortalama	2,94	2,80	1,39
Ölçek			
Mikro ölçekli firmalar	2,69	2,60	1,09
Küçük ölçekli firmalar	2,70	2,50	1,07
Orta ölçekli firmalar	2,64	2,64	1,01
Büyük ölçekli firmalar	2,31	2,35	1,06
Sektör			
Gıda ürünlerinin imalatı	2,87	2,89	1,27
Giyim eşyalarının ve deri ve ilgili ürünlerin imalatı	2,52	2,52	1,00
Ağaç, mantar ve kağıt ürünleri ve mobilya imalatı	2,65	2,52	1,05
Kimyasal, kauçuk ve plastik ürünlerin imalatı	3,26	2,96	1,04
Ana metal sanayi ve metalik olmayan mineral ürünlerin imalatı	2,32	2,27	1,08
Makine ve teçhizat hariç, fabrikasyon metal ürünleri ve elektrikli teçhizat imalatı	2,66	2,56	1,00
Başka yerde sınıflandırılmamış makine ve teçhizat imalatı	2,49	2,36	1,02
Motorlu kara taşıtı, treyler (römork) ve yarı treyler (yarı römork) imalatı	3,07	2,88	1,02
Bina inşaatı, toptan ticaret (motorlu taşıtlar ve motosikletler hariç) ve reklamcılık ve pazar araştırması	2,04	2,07	1,00

Nakliye aracı ve ürünlerin izlenebilirliğinin olmaması sorunuyla Karaman'da, Konya'ya göre daha sık karşılaşılmaktadır. Ölçek bazında bu sorunla en fazla küçük ve mikro ölçekli firmalarda karşılaşılmaktadır. Sektörel bazda bakıldığında ise bu sorun en fazla kimyasal, kauçuk ve plastik ürünlerin imalatı ve başka yerde sınıflandırılmamış makine ve teçhizat imalatı sektörlerinde görülmektedir.

Tablo 5. 8 Lojistik Hizmeti Alan Firmaların "Nakliye Aracı ve Ürünlerin İzlenebilirliğinin Olmaması" Sorununun Dağılımı

Sorun 4: Nakliye aracı ve ürünlerin izlenebilirliğinin olmaması	Bu sorunla ne kadar sıklıkla karşılaşıyorsunuz?	Bu sorun firmanızın lojistik performansını ne düzeyde etkiliyor?	Bu sorunu kolayca tespit edebiliyor musunuz?
İl			
Konya Ortalama	1,72	1,67	1,02
Karaman Ortalama	2,09	2,16	1,51
Ölçek			
Mikro ölçekli firmalar	1,81	1,73	1,10
Küçük ölçekli firmalar	1,87	1,81	1,08
Orta ölçekli firmalar	1,66	1,75	1,09
Büyük ölçekli firmalar	1,69	1,64	1,09
Sektör			
Gıda ürünlerinin imalatı	1,69	1,69	1,15
Giyim eşyalarının ve deri ve ilgili ürünlerin imalatı	1,13	1,13	1,00
Ağaç, mantar ve kağıt ürünleri ve mobilya imalatı	1,88	1,82	1,08
Kimyasal, kauçuk ve plastik ürünlerin imalatı	2,00	1,93	1,00
Ana metal sanayi ve metalik olmayan mineral ürünlerin imalatı	1,62	1,60	1,10
Makine ve teçhizat hariç, fabrikasyon metal ürünleri ve elektrikli teçhizat imalatı	1,71	1,71	1,08
Başka yerde sınıflandırılmamış makine ve teçhizat imalatı	1,98	1,90	1,01
Motorlu kara taşıtı, treyler (römork) ve yarı treyler (yarı römork) imalatı	1,92	1,73	1,11
Bina inşaatı, toptan ticaret (motorlu taşıtlar ve motosikletler hariç) ve reklamcılık ve pazar araştırması	1,48	1,60	1,04

Elleçlemede (yükleme, boşaltma, aktarma) yaşanan sıkıntılar sorunuyla Karaman'da, Konya'ya göre daha sık karşılaşılmaktadır. Ölçek bazında bu sorunla en fazla mikro ve orta ölçekli firmalarda karşılaşılmaktadır. Sektörel bazda bakıldığında ise bu sorun en fazla makine ve teçhizat hariç, fabrikasyon metal ürünleri ve elektrikli teçhizat imalatı ve bina inşaatı, toptan ticaret (motorlu taşıtlar ve motosikletler hariç) ve reklamcılık ve pazar araştırması sektörlerinde görülmektedir.

Tablo 5. 9 Lojistik Hizmeti Alan Firmaların "Elleçlemede (yükleme, boşaltma, aktarma) Yaşanan Sıkıntılar" Sorununun Dağılımı

Sorun 5: Elleçlemede (yükleme, boşaltma, aktarma) yaşanan sıkıntılar	Bu sorunla ne kadar sıklıkla karşılaşıyorsunuz?	Bu sorun firmanızın lojistik performansını ne düzeyde etkiliyor?	Bu sorunu kolayca tespit edebiliyor musunuz?
İl			
Konya Ortalama	1,37	1,37	1,02
Karaman Ortalama	1,57	1,35	1,10
Ölçek			
Mikro ölçekli firmalar	1,48	1,47	1,02
Küçük ölçekli firmalar	1,38	1,33	1,03
Orta ölçekli firmalar	1,45	1,36	1,02
Büyük ölçekli firmalar	1,28	1,31	1,08
Sektör			
Gıda ürünlerinin imalatı	1,36	1,28	1,12
Giyim eşyalarının ve deri ve ilgili ürünlerin imalatı	1,10	1,10	1,00
Ağaç, mantar ve kağıt ürünleri ve mobilya imalatı	1,42	1,40	1,02
Kimyasal, kauçuk ve plastik ürünlerin imalatı	1,30	1,30	1,00
Ana metal sanayi ve metalik olmayan mineral ürünlerin imalatı	1,14	1,18	1,00
Makine ve teçhizat hariç, fabrikasyon metal ürünleri ve elektrikli teçhizat imalatı	1,79	1,74	1,05
Başka yerde sınıflandırılmamış makine ve teçhizat imalatı	1,46	1,46	1,02
Motorlu kara taşıtı, treyler (römork) ve yarı treyler (yarı römork) imalatı	1,54	1,49	1,00
Bina inşaatı, toptan ticaret (motorlu taşıtlar ve motosikletler hariç) ve reklamcılık ve pazar araştırması	1,73	1,64	1,00

Kalifiye lojistikçi işgücü bulunamaması sorunuyla Karaman'da, Konya'ya göre daha sık karşılaşılmaktadır. Ölçek bazında bu sorunla en fazla orta ve büyük ölçekli firmalarda karşılaşılmaktadır. Sektörel bazda bakıldığında ise bu sorun en fazla makine ve teçhizat hariç, fabrikasyon metal ürünleri ve elektrikli teçhizat imalatı ve kimyasal, kauçuk ve plastik ürünlerin imalatı sektörlerinde görülmektedir.

Tablo 5. 10 Lojistik Hizmeti Alan Firmaların "Kalifiye Lojistikçi İşgücü Bulunamaması" Sorununun Dağılımı

Sorun 6: Kalifiye lojistikçi işgücü bulunamaması	Bu sorunla ne kadar sıklıkla karşılaşıyorsunuz?	Bu sorun firmanızın lojistik performansını ne düzeyde etkiliyor?	Bu sorunu kolayca tespit edebiliyor musunuz?
İl			
Konya Ortalama	1,24	1,22	1,02
Karaman Ortalama	1,78	1,83	1,19
Ölçek			
Mikro ölçekli firmalar	1,25	1,28	1,05
Küçük ölçekli firmalar	1,24	1,20	1,04
Orta ölçekli firmalar	1,40	1,36	1,02
Büyük ölçekli firmalar	1,36	1,36	1,10
Sektör			
Gıda ürünlerinin imalatı	1,42	1,40	1,10
Giyim eşyalarının ve deri ve ilgili ürünlerin imalatı	1,06	1,06	1,00
Ağaç, mantar ve kağıt ürünleri ve mobilya imalatı	1,35	1,34	1,04
Kimyasal, kauçuk ve plastik ürünlerin imalatı	1,36	1,36	1,00
Ana metal sanayi ve metalik olmayan mineral ürünlerin imalatı	1,30	1,27	1,07
Makine ve teçhizat hariç, fabrikasyon metal ürünleri ve elektrikli teçhizat imalatı	1,48	1,38	1,05
Başka yerde sınıflandırılmamış makine ve teçhizat imalatı	1,29	1,29	1,02
Motorlu kara taşıtı, treyler (römork) ve yarı treyler (yarı römork) imalatı	1,29	1,29	1,00
Bina inşaatı, toptan ticaret (motorlu taşıtlar ve motosikletler hariç) ve reklamcılık ve pazar araştırması	1,32	1,28	1,00

Firma içinde müstakil bir lojistik biriminin olmaması sorunuyla Karaman'da, Konya'ya göre daha sık karşılaşılmaktadır. Ölçek bazında bu sorunla en fazla orta ve küçük ölçekli firmalarda karşılaşılmaktadır. Sektörel bazda bakıldığında ise bu sorun en fazla motorlu kara taşıtı, treyler (römork) ve yarı treyler (yarı römork) imalatı ve bina inşaatı, toptan ticaret (motorlu taşıtlar ve motosikletler hariç) ve reklamcılık ve pazar araştırması sektörlerinde görülmektedir.

Tablo 5. 11 Lojistik Hizmeti Alan Firmaların "Firmanız İçinde Müstakil Bir Lojistik Biriminin Olmaması" Sorununun Dağılımı

Sorun 7: Firmanız içinde müstakil bir lojistik biriminin olmaması	Bu sorunla ne kadar sıklıkla karşılaşıyorsunuz?	Bu sorun firmanızın lojistik performansını ne düzeyde etkiliyor?	Bu sorunu kolayca tespit edebiliyor musunuz?
İl			
Konya Ortalama	1,28	1,30	1,00
Karaman Ortalama	2,05	2,12	1,43
Ölçek			
Mikro ölçekli firmalar	1,28	1,33	1,05
Küçük ölçekli firmalar	1,40	1,43	1,08
Orta ölçekli firmalar	1,48	1,48	1,08
Büyük ölçekli firmalar	1,31	1,31	1,00
Sektör			
Gıda ürünlerinin imalatı	1,50	1,56	1,19
Giyim eşyalarının ve deri ve ilgili ürünlerin imalatı	1,06	1,06	1,00
Ağaç, mantar ve kağıt ürünleri ve mobilya imalatı	1,39	1,41	1,05
Kimyasal, kauçuk ve plastik ürünlerin imalatı	1,50	1,46	1,00
Ana metal sanayi ve metalik olmayan mineral ürünlerin imalatı	1,20	1,20	1,02
Makine ve teçhizat hariç, fabrikasyon metal ürünleri ve elektrikli teçhizat imalatı	1,50	1,58	1,04
Başka yerde sınıflandırılmamış makine ve teçhizat imalatı	1,26	1,30	1,03
Motorlu kara taşıtı, treyler (römork) ve yarı treyler (yarı römork) imalatı	1,60	1,65	1,20
Bina inşaatı, toptan ticaret (motorlu taşıtlar ve motosikletler hariç) ve reklamcılık ve pazar araştırması	1,58	1,54	1,04

Firma içinde lojistik konusunda bilişim teknoloji ve yazılımlarının olmaması sorunuyla Karaman'da, Konya'ya göre daha sık karşılaşılmaktadır. Ölçek bazında bu sorunla en fazla orta ve büyük ölçekli firmalarda karşılaşılmaktadır. Sektörel bazda bakıldığında ise bu sorun en fazla makine ve teçhizat hariç, fabrikasyon metal ürünleri ve elektrikli teçhizat imalatı ve gıda ürünlerinin imalatı sektörlerinde görülmektedir. Giyim eşyalarının ve deri ve ilgili ürünlerin imalatı sektöründe bu sorunla hiç karşılaşılmamaktadır.

Tablo 5. 12 Lojistik Hizmeti Alan Firmaların "Firmanız İçinde Lojistik Konusunda Bilişim Teknoloji ve Yazılımlarının (RFID, barkod, GPS, ERP, WMS vb.) Olmaması" Sorununun Dağılımı

Sorun 8: Firmanız içinde lojistik konusunda bilişim teknoloji ve yazılımlarının (RFID, barkod, GPS, ERP, WMS vb.) olmaması	Bu sorunla ne kadar sıklıkla karşılaşıyorsunuz?	Bu sorun firmanızın lojistik performansını ne düzeyde etkiliyor?	Bu sorunu kolayca tespit edebiliyor musunuz?
İl			
Konya Ortalama	1,31	1,25	1,00
Karaman Ortalama	2,37	2,46	1,51
Ölçek			
Mikro ölçekli firmalar	1,52	1,52	1,10
Küçük ölçekli firmalar	1,51	1,52	1,10
Orta ölçekli firmalar	1,61	1,55	1,27
Büyük ölçekli firmalar	1,59	1,47	1,00
Sektör			
Gıda ürünlerinin imalatı	1,76	1,79	1,15
Giyim eşyalarının ve deri ve ilgili ürünlerin imalatı			
Ağaç, mantar ve kağıt ürünleri ve mobilya imalatı	1,52	1,48	1,12
Kimyasal, kauçuk ve plastik ürünlerin imalatı	1,30	1,25	1,00
Ana metal sanayi ve metalik olmayan mineral ürünlerin imalatı	1,52	1,56	1,04
Makine ve teçhizat hariç, fabrikasyon metal ürünleri ve elektrikli teçhizat imalatı	2,00	2,00	1,10
Başka yerde sınıflandırılmamış makine ve teçhizat imalatı	1,39	1,20	1,02
Motorlu kara taşıtı, treyler (römork) ve yarı treyler (yarı römork) imalatı	1,29	1,48	1,19
Bina inşaatı, toptan ticaret (motorlu taşıtlar ve motosikletler hariç) ve reklamcılık ve Pazar araştırması	1,45	1,36	1,00

Nakliye sırasında ürünlerin kaybolması, bozulması veya zarar görmesi sorunuyla Karaman'da, Konya'ya göre daha sık karşılaşılmaktadır. Ölçek bazında bu sorunla en fazla küçük ve büyük ölçekli firmalarda karşılaşılmaktadır. Sektörel bazda bakıldığında ise bu sorun en fazla makine ve teçhizat hariç, fabrikasyon metal ürünleri ve elektrikli teçhizat imalatı ve gıda ürünlerinin imalatı sektörlerinde görülmektedir.

Tablo 5. 13 Lojistik Hizmeti Alan Firmaların "Nakliye Sırasında Ürünlerin Kaybolması, Bozulması veya Zarar Görmesi" Sorununun Dağılımı

Sorun 9: Nakliye sırasında ürünlerin kaybolması, bozulması veya zarar görmesi	Bu sorunla ne kadar sıklıkla karşılaşıyorsunuz?	Bu sorun firmanızın lojistik performansını ne düzeyde etkiliyor?	Bu sorunu kolayca tespit edebiliyor musunuz?
İl			
Konya Ortalama	1,79	1,76	1,01
Karaman Ortalama	2,17	2,10	1,46
Ölçek			
Mikro ölçekli firmalar	1,79	1,68	1,04
Küçük ölçekli firmalar	1,97	1,85	1,13
Orta ölçekli firmalar	1,71	1,76	1,01
Büyük ölçekli firmalar	1,90	1,98	1,04
Sektör			
Gıda ürünlerinin imalatı	2,02	2,21	1,40
Giyim eşyalarının ve deri ve ilgili ürünlerin imalatı	1,35	1,35	1,03
Ağaç, mantar ve kağıt ürünleri ve mobilya imalatı	1,85	1,76	1,03
Kimyasal, kauçuk ve plastik ürünlerin imalatı	2,00	1,86	1,00
Ana metal sanayi ve metalik olmayan mineral ürünlerin imalatı	1,61	1,56	1,01
Makine ve teçhizat hariç, fabrikasyon metal ürünleri ve elektrikli teçhizat imalatı	2,39	2,39	1,07
Başka yerde sınıflandırılmamış makine ve teçhizat imalatı	1,81	1,68	1,00
Motorlu kara taşıtı, treyler (römork) ve yarı treyler (yarı römork) imalatı	1,91	1,71	1,09
Bina inşaatı, toptan ticaret (motorlu taşıtlar ve motosikletler hariç) ve reklamcılık ve pazar araştırması	2,00	2,07	1,00

Nakliye kaynaklı çevre kirliliği ve kent içi trafik sorunları sorunuyla Karaman'da, Konya'ya göre daha sık karşılaşılmaktadır. Ölçek bazında bu sorunla en fazla orta ve küçük ölçekli firmalarda karşılaşılmaktadır. Sektörel bazda bakıldığında ise bu sorun en fazla makine ve teçhizat hariç, fabrikasyon metal ürünleri ve elektrikli teçhizat imalatı ve gıda ürünlerinin imalatı sektörlerinde görülmektedir.

Tablo 5. 14 Lojistik Hizmeti Alan Firmaların "Nakliye Kaynaklı Çevre Kirliliği ve Kent İçi Trafik" Sorununun Dağılımı

Sorun 10: Nakliye kaynaklı çevre kirliliği ve kent içi trafik sorunları	Bu sorunla ne kadar sıklıkla karşılaşıyorsunuz?	Bu sorun firmanızın lojistik performansını ne düzeyde etkiliyor?	Bu sorunu kolayca tespit edebiliyor musunuz?
İl			
Konya Ortalama	1,25	1,21	1,00
Karaman Ortalama	1,69	1,90	1,60
Ölçek			
Mikro ölçekli firmalar	1,23	1,27	1,15
Küçük ölçekli firmalar	1,35	1,42	1,13
Orta ölçekli firmalar	1,44	1,33	1,09
Büyük ölçekli firmalar	1,33	1,24	1,00
Sektör			
Gıda ürünlerinin imalatı	1,59	1,51	1,32
Giyim eşyalarının ve deri ve ilgili ürünlerin imalatı	1,08	1,08	1,00
Ağaç, mantar ve kağıt ürünleri ve mobilya imalatı	1,28	1,32	1,08
Kimyasal, kauçuk ve plastik ürünlerin imalatı	1,15	1,15	1,00
Ana metal sanayi ve metalik olmayan mineral ürünlerin imalatı	1,20	1,24	1,09
Makine ve teçhizat hariç, fabrikasyon metal ürünleri ve elektrikli teçhizat imalatı	2,06	1,88	1,06
Başka yerde sınıflandırılmamış makine ve teçhizat imalatı	1,11	1,11	1,02
Motorlu kara taşıtı, treyler (römork) ve yarı treyler (yarı römork) imalatı	1,43	1,64	1,14
Bina inşaatı, toptan ticaret (motorlu taşıtlar ve motosikletler hariç) ve reklamcılık ve pazar araştırması	1,55	1,40	1,00

Stok oranlarının yüksekliği ve yönetiminin zorluğu sorunuyla Karaman'da, Konya'ya göre daha sık karşılaşılmaktadır. Ölçek bazında bu sorunla en fazla orta ve büyük ölçekli firmalarda karşılaşılmaktadır. Sektörel bazda bakıldığında ise bu sorun en fazla makine ve teçhizat hariç, fabrikasyon metal ürünleri ve elektrikli teçhizat imalatı ve ana metal sanayi ve metalik olmayan mineral ürünlerin imalatı sektörlerinde görülmektedir.

Tablo 5. 15 Lojistik Hizmeti Alan Firmaların "Stok Oranlarının Yüksekliği ve Yönetiminin Zorluğu" Sorununun Dağılımı

Sorun 11: Stok oranlarının yüksekliği ve yönetiminin zorluğu	Bu sorunla ne kadar sıklıkla karşılaşıyorsunuz?	Bu sorun firmanızın lojistik performansını ne düzeyde etkiliyor?	Bu sorunu kolayca tespit edebiliyor musunuz?
İl			
Konya Ortalama	1,49	1,47	1,01
Karaman Ortalama	1,74	1,48	1,54
Ölçek			
Mikro ölçekli firmalar	1,36	1,32	1,15
Küçük ölçekli firmalar	1,46	1,42	1,08
Orta ölçekli firmalar	1,78	1,67	1,06
Büyük ölçekli firmalar	1,51	1,51	1,00
Sektör			
Gıda ürünlerinin imalatı	1,31	1,29	1,17
Giyim eşyalarının ve deri ve ilgili ürünlerin imalatı	1,16	1,16	1,00
Ağaç, mantar ve kağıt ürünleri ve mobilya imalatı	1,60	1,56	1,06
Kimyasal, kauçuk ve plastik ürünlerin imalatı	1,59	1,59	1,00
Ana metal sanayi ve metalik olmayan mineral ürünlerin imalatı	1,61	1,56	1,10
Makine ve teçhizat hariç, fabrikasyon metal ürünleri ve elektrikli teçhizat imalatı	1,93	1,93	1,04
Başka yerde sınıflandırılmamış makine ve teçhizat imalatı	1,49	1,47	1,05
Motorlu kara taşıtı, treyler (römork) ve yarı treyler (yarı römork) imalatı	1,44	1,41	1,03
Bina inşaatı, toptan ticaret (motorlu taşıtlar ve motosikletler hariç) ve reklamcılık ve pazar araştırması	1,50	1,32	1,18

Lojistik için kullanılacak teçhizat ve araçların yüksek sabit yatırım gerektirmesi sebebiyle satın alınamaması veya alınsa bile yüksek kapasitede kullanılamaması sorunuyla Karaman'da, Konya'ya göre daha sık karşılaşılmaktadır. Ölçek bazında bu sorunla en fazla orta ve büyük ölçekli firmalarda karşılaşılmaktadır. Sektörel bazda bakıldığında ise bu sorun en fazla ana metal sanayi ve metalik olmayan mineral ürünlerin imalatı ve makine ve teçhizat hariç, fabrikasyon metal ürünleri ve elektrikli teçhizat imalatı sektörlerinde görülmektedir.

Tablo 5. 16 Lojistik Hizmeti Alan Firmaların "Lojistik İçin Kullanılacak Teçhizat ve Araçların Yüksek Sabit Yatırım Gerektirmesi Sebebiyle Satın Alınamaması veya Alınsa Bile Yüksek Kapasitede Kullanılamaması" Sorununun Dağılımı

Sorun 12: Lojistik için kullanılacak teçhizat ve araçların yüksek sabit yatırım gerektirmesi sebebiyle satın alınamaması veya alınsa bile yüksek kapasitede kullanılamaması	Bu sorunla ne kadar sıklıkla karşılaşıyorsunuz?	Bu sorun firmanızın lojistik performansını ne düzeyde etkiliyor?	Bu sorunu kolayca tespit edebiliyor musunuz?
İl			
Konya Ortalama	1,30	1,28	1,00
Karaman Ortalama	2,07	1,93	1,56
Ölçek			
Mikro ölçekli firmalar	1,60	1,65	1,20
Küçük ölçekli firmalar	1,40	1,34	1,11
Orta ölçekli firmalar	1,74	1,55	1,26
Büyük ölçekli firmalar	1,42	1,37	1,00
Sektör			
Gıda ürünlerinin imalatı	1,42	1,23	1,00
Giyim eşyalarının ve deri ve ilgili ürünlerin imalatı	1,00	1,00	1,00
Ağaç, mantar ve kağıt ürünleri ve mobilya imalatı	1,52	1,52	1,16
Kimyasal, kauçuk ve plastik ürünlerin imalatı	1,52	1,52	1,00
Ana metal sanayi ve metalik olmayan mineral ürünlerin imalatı	1,63	1,58	1,21
Makine ve teçhizat hariç, fabrikasyon metal ürünleri ve elektrikli teçhizat imalatı	1,54	1,54	1,23
Başka yerde sınıflandırılmamış makine ve teçhizat imalatı	1,30	1,33	1,08
Motorlu kara taşıtı, treyler (römork) ve yarı treyler (yarı römork) imalatı	1,47	1,32	1,21
Bina inşaatı, toptan ticaret (motorlu taşıtlar ve motosikletler hariç) ve reklamcılık ve pazar araştırması	1,50	1,21	1,29

Alternatif lojistik firmalarına ulaşma zorluğu sorunuyla Konya'da, Karaman'a göre daha sık karşılaşılmaktadır. Ölçek bazında bu sorunla en fazla orta ve büyük ölçekli firmalarda karşılaşılmaktadır. Sektörel bazda bakıldığında ise bu sorun en fazla başka yerde sınıflandırılmamış makine ve teçhizat imalatı ve ağaç, mantar ve kağıt ürünleri ve mobilya imalatı sektörlerinde görülmektedir.

Tablo 5. 17 Lojistik Hizmeti Alan Firmaların "Alternatif Lojistik Firmalarına Ulaşma (Bilgi Alma, Fiyat Sorma, Yeni Partner Geliştirme) Zorluğu" Sorununun Dağılımı

Sorun 13: Alternatif lojistik firmalarına ulaşma (bilgi alma, fiyat sorma, yeni partner geliştirme) zorluğu	Bu sorunla ne kadar sıklıkla karşılaşıyorsunuz?	Bu sorun firmanızın lojistik performansını ne düzeyde etkiliyor?	Bu sorunu kolayca tespit edebiliyor musunuz?
İl			
Konya Ortalama	1,68	1,67	1,01
Karaman Ortalama	1,51	1,37	1,24
Ölçek			
Mikro ölçekli firmalar	1,49	1,47	1,06
Küçük ölçekli firmalar	1,49	1,40	1,04
Orta ölçekli firmalar	1,85	1,86	1,03
Büyük ölçekli firmalar	1,84	1,88	1,00
Sektör			
Gıda ürünlerinin imalatı	1,26	1,24	1,05
Giyim eşyalarının ve deri ve ilgili ürünlerin imalatı	1,17	1,17	1,00
Ağaç, mantar ve kağıt ürünleri ve mobilya imalatı	1,79	1,74	1,05
Kimyasal, kauçuk ve plastik ürünlerin imalatı	1,42	1,42	1,00
Ana metal sanayi ve metalik olmayan mineral ürünlerin imalatı	1,76	1,75	1,05
Makine ve teçhizat hariç, fabrikasyon metal ürünleri ve elektrikli teçhizat imalatı	1,63	1,63	1,11
Başka yerde sınıflandırılmamış makine ve teçhizat imalatı	2,05	1,98	1,04
Motorlu kara taşıtı, treyler (römork) ve yarı treyler (yarı römork) imalatı	1,64	1,56	1,00
Bina inşaatı, toptan ticaret (motorlu taşıtlar ve motosikletler hariç) ve reklamcılık ve pazar araştırması	1,50	1,70	1,05

Parsiyel yük sevkiyatındaki zorluk sorunuyla Karaman'da, Konya'ya göre daha sık karşılaşılmaktadır. Ölçek bazında bu sorunla en fazla büyük ve orta ölçekli firmalarda karşılaşılmaktadır. Sektörel bazda bakıldığında ise bu sorun en fazla makine ve teçhizat hariç, fabrikasyon metal ürünleri ve elektrikli teçhizat imalatı ve başka yerde sınıflandırılmamış makine ve teçhizat imalatı sektörlerinde görülmektedir.

Tablo 5. 18 Lojistik Hizmeti Alan Firmaların "Parsiyel Yük Sevkiyatındaki Zorluk" Sorununun Dağılımı

Sorun 14: Parsiyel yük sevkiyatındaki zorluk	Bu sorunla ne kadar sıklıkla karşılaşıyorsunuz?	Bu sorun firmanızın lojistik performansını ne düzeyde etkiliyor?	Bu sorunu kolayca tespit edebiliyor musunuz?
İl			
Konya Ortalama	1,51	1,51	1,00
Karaman Ortalama	2,22	2,22	1,38
Ölçek			
Mikro ölçekli firmalar	1,27	1,26	1,06
Küçük ölçekli firmalar	1,46	1,44	1,03
Orta ölçekli firmalar	1,81	1,83	1,02
Büyük ölçekli firmalar	2,07	2,07	1,07
Sektör			
Gıda ürünlerinin imalatı	1,68	1,70	1,18
Giyim eşyalarının ve deri ve ilgili ürünlerin imalatı	1,13	1,13	1,00
Ağaç, mantar ve kağıt ürünleri ve mobilya imalatı	1,67	1,65	1,04
Kimyasal, kauçuk ve plastik ürünlerin imalatı	1,48	1,48	1,00
Ana metal sanayi ve metalik olmayan mineral ürünlerin imalatı	1,53	1,51	1,00
Makine ve teçhizat hariç, fabrikasyon metal ürünleri ve elektrikli teçhizat imalatı	1,89	1,86	1,07
Başka yerde sınıflandırılmamış makine ve teçhizat imalatı	1,69	1,66	1,02
Motorlu kara taşıtı, treyler (römork) ve yarı treyler (yarı römork) imalatı	1,67	1,65	1,09
Bina inşaatı, toptan ticaret (motorlu taşıtlar ve motosikletler hariç) ve reklamcılık ve pazar araştırması	1,32	1,44	1,00

Entegre lojistik hizmet sağlayan lojistik firma bulma zorluğu sorunuyla Karaman'da, Konya'ya göre daha sık karşılaşılmaktadır. Ölçek bazında bu sorunla en fazla mikro ve büyük ölçekli firmalarda karşılaşılmaktadır. Sektörel bazda bakıldığında ise bu sorun en fazla kimyasal, kauçuk ve plastik ürünlerin imalatı ve başka yerde sınıflandırılmamış makine ve teçhizat imalatı sektörlerinde görülmektedir.

Tablo 5. 19 Lojistik Hizmeti Alan Firmaların "Entegre Lojistik Hizmet (Taşıma, Depolama, Gümrük, Sigorta vb.) Sağlayan Lojistik Firma Bulma Zorluğu" Sorununun Dağılımı

Sorun 15: Entegre lojistik hizmet (Taşıma, Depolama, Gümrük, Sigorta vb.) sağlayan lojistik firma bulma zorluğu	Bu sorunla ne kadar sıklıkla karşılaşıyorsunuz?	Bu sorun firmanızın lojistik performansını ne düzeyde etkiliyor?	Bu sorunu kolayca tespit edebiliyor musunuz?
İl			
Konya Ortalama	1,17	1,15	1,00
Karaman Ortalama	1,47	1,49	1,43
Ölçek			
Mikro ölçekli firmalar	1,36	1,33	1,26
Küçük ölçekli firmalar	1,10	1,12	1,03
Orta ölçekli firmalar	1,14	1,11	1,03
Büyük ölçekli firmalar	1,32	1,29	1,00
Sektör			
Gıda ürünlerinin imalatı	1,30	1,30	1,16
Giyim eşyalarının ve deri ve ilgili ürünlerin imalatı	1,00	1,00	1,00
Ağaç, mantar ve kağıt ürünleri ve mobilya imalatı	1,25	1,24	1,10
Kimyasal, kauçuk ve plastik ürünlerin imalatı	1,54	1,54	1,00
Ana metal sanayi ve metalik olmayan mineral ürünlerin imalatı	1,13	1,13	1,09
Makine ve teçhizat hariç, fabrikasyon metal ürünleri ve elektrikli teçhizat imalatı	1,21	1,14	1,07
Başka yerde sınıflandırılmamış makine ve teçhizat imalatı	1,28	1,26	1,08
Motorlu kara taşıtı, treyler (römork) ve yarı treyler (yarı römork) imalatı	1,17	1,13	1,00
Bina inşaatı, toptan ticaret (motorlu taşıtlar ve motosikletler hariç) ve reklamcılık ve pazar araştırması	1,00	1,00	1,00

Limanlara uzak Konya gibi Orta Anadolu şehirlerine devlet tarafından navlun desteği verilmemesi sorunuyla Karaman'da, Konya'ya göre daha sık karşılaşılmaktadır. Ölçek bazında bu sorunla en fazla büyük ve orta ölçekli firmalarda karşılaşılmaktadır. Sektörel bazda bakıldığında ise bu sorun en fazla gıda ürünlerinin imalatı ve kimyasal, kauçuk ve plastik ürünlerin imalatı sektörlerinde görülmektedir.

Tablo 5. 20 Lojistik Hizmeti Alan Firmaların "Limanlara Uzak Konya Gibi Orta Anadolu Şehirlerine Devlet Tarafından Navlun Desteği Verilmemesi" Sorununun Dağılımı

Sorun 16: Limanlara uzak Konya gibi Orta Anadolu şehirlerine devlet tarafından navlun desteği verilmemesi	Bu sorunla ne kadar sıklıkla karşılaşıyorsunuz?	Bu sorun firmanızın lojistik performansını ne düzeyde etkiliyor?	Bu sorunu kolayca tespit edebiliyor musunuz?
İl			
Konya Ortalama	2,43	2,36	1,00
Karaman Ortalama	2,54	2,32	1,44
Ölçek			
Mikro ölçekli firmalar	2,14	2,05	1,14
Küçük ölçekli firmalar	2,42	2,35	1,08
Orta ölçekli firmalar	2,79	2,70	1,12
Büyük ölçekli firmalar	2,93	2,71	1,00
Sektör			
Gıda ürünlerinin imalatı	2,72	2,53	1,19
Giyim eşyalarının ve deri ve ilgili ürünlerin imalatı	2,33	2,33	1,00
Ağaç, mantar ve kağıt ürünleri ve mobilya imalatı	2,40	2,33	1,06
Kimyasal, kauçuk ve plastik ürünlerin imalatı	2,55	2,55	1,00
Ana metal sanayi ve metalik olmayan mineral ürünlerin imalatı	2,20	2,10	1,05
Makine ve teçhizat hariç, fabrikasyon metal ürünleri ve elektrikli teçhizat imalatı	2,50	2,43	1,00
Başka yerde sınıflandırılmamış makine ve teçhizat imalatı	2,36	2,31	1,05
Motorlu kara taşıtı, treyler (römork) ve yarı treyler (yarı römork) imalatı	2,52	2,44	1,00
Bina inşaatı, toptan ticaret (motorlu taşıtlar ve motosikletler hariç) ve reklamcılık ve pazar araştırması	2,18	2,09	1,36

Ulaştırma altyapısının yetersizliği sorunuyla Karaman'da, Konya'ya göre daha sık karşılaşılmaktadır. Ölçek bazında bu sorunla en fazla büyük ve orta ölçekli firmalarda karşılaşılmaktadır. Sektörel bazda bakıldığında ise bu sorun en fazla giyim eşyalarının ve deri ve ilgili ürünlerin imalatı ve gıda ürünlerinin imalatı sektörlerinde görülmektedir.

Tablo 5. 21 Lojistik Hizmeti Alan Firmaların "Ulaştırma Altyapısının Yetersizliği" Sorununun Dağılımı

Sorun 17: Ulaştırma altyapısının yetersizliği	Bu sorunla ne kadar sıklıkla karşılaşıyorsunuz?	Bu sorun firmanızın lojistik performansını ne düzeyde etkiliyor?	Bu sorunu kolayca tespit edebiliyor musunuz?
İl			
Konya Ortalama	1,55	1,21	1,01
Karaman Ortalama	1,94	1,64	1,36
Ölçek			
Mikro ölçekli firmalar	1,42	1,31	1,17
Küçük ölçekli firmalar	1,69	1,28	1,05
Orta ölçekli firmalar	1,76	1,33	1,02
Büyük ölçekli firmalar	1,83	1,37	1,00
Sektör			
Gıda ürünlerinin imalatı	1,90	1,49	1,26
Giyim eşyalarının ve deri ve ilgili ürünlerin imalatı	2,33	2,33	1,00
Ağaç, mantar ve kağıt ürünleri ve mobilya imalatı	1,60	1,27	1,05
Kimyasal, kauçuk ve plastik ürünlerin imalatı	1,76	1,28	1,00
Ana metal sanayi ve metalik olmayan mineral ürünlerin imalatı	1,62	1,24	1,03
Makine ve teçhizat hariç, fabrikasyon metal ürünleri ve elektrikli teçhizat imalatı	1,38	1,25	1,06
Başka yerde sınıflandırılmamış makine ve teçhizat imalatı	1,59	1,24	1,07
Motorlu kara taşıtı, treyler (römork) ve yarı treyler (yarı römork) imalatı	1,57	1,10	1,00
Bina inşaatı, toptan ticaret (motorlu taşıtlar ve motosikletler hariç) ve reklamcılık ve pazar araştırması	1,24	1,00	1,00

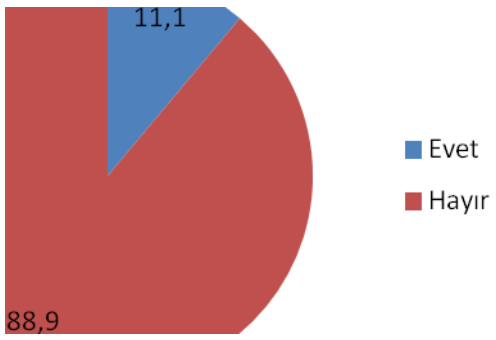
Yukarıdaki tüm sorunlara il, ölçek ve sektör bazında bakıldığında Karaman'ın, Konya'ya göre lojistik süreçlerinde daha fazla sorun yaşadığı görülmektedir. Ölçek bazında bakıldığında ise firma ölçeği büyüdükçe lojistik hizmetlerine olan algının da arttığı görülmektedir. Sektörel olarak sorunların önem düzeyinin değiştiği de ortaya çıkmaktadır. Lojistik hizmeti alan firmaların karşılaştığı sorunlara biraz daha detaylı bakmak gerekirse;

- Firmalar zamanında teslimat yapılamaması sorunun lojistik hizmeti veren firmaların disiplinsizliklerinden kaynaklandığı ifade etmektedirler. Nakliye işlerini kendi yapan firmalarda böyle bir sorunla karşılaşılmamaktadır.
- Firmalar nakliye aracı bulma sorunuyla en çok hasat zamanı karşılaştıklarını belirtmektedirler. Ayrıca bayramlarda, acil durumlarda ve taşınacak ürün miktarı az olduğunda da zorluk çektiklerini ifade etmektedirler. Nakliyeyi kendi imkanlarıyla yapanlar ve karşı firma tarafından halleden firmalarda ise herhangi bir sorun yaşanmamaktadır.
- Nakliye maliyetlerinin yüksekliği konusunda firmalar nakliye ücretlerinin ve mazot fiyatlarının yüksekliğinden şikayet etmektedirler. Nakliye ücretlerinde bölgelere göre fiyat farklılıkları olduğunu ve hasat zamanında nakliye ücretlerinin daha da arttığını vurgulamaktadırlar. Nakliye hizmetine karışmayıp karşı ödemeli gönderide bulunan firmalar, böyle bir sorunla karşılaşmadıklarını ifade etmişlerdir.
- Firmalar elleçlemede yurt dışında sıkıntı çektiklerini ve ürünlerinin kapalı konteynerlara yüklemede sorun yaşadıklarını belirtmişlerdir.
- Kalifiye lojistikçi işgücü bulunamamasında, lojistik personel istihdamı sağlayan firma sayısının fazla olmasına rağmen çalışacak işgücü az olması sorunu ortaya çıkmaktadır.
- Bazı firmalar firma içinde müstakil bir lojistik biriminin firmaya ne gibi bir katkısının olacağı bilincinde değillerdir. Bu tür firmaların lojistik hizmet kalitesine algıları da çok düşüktür.
- Nakliye sırasında ürünlerin kaybolması, bozulması ve zarar görmesi sorununda bazı firmalar iç piyasada ve ambarlarda sıkıntı çektiklerini belirtirken, bazı firmalar ise ürettikleri ürün çeşidinden dolayı böyle bir sorunla karşılaşmadıklarını ya da zararlarının karşılandığını ve sigortalı olduğu için sorunun çözüldüğünü belirtmişlerdir.
- Nakliye kaynaklı çevre kirliliği ve kent içi trafik sorununda, bazı nakliyecilerin yağ yakmalarının çevre kirliğine yol açtığını ifade edilmiştir.
- Stok oranlarının yüksekliği ve yönetimi sorununda, bazı firmalar yeterli depo alanlarının olmadığı için sıkıntı çektiklerini belirtirken, bazı firmalar ise stoksuz çalışıp ürettiği ürünü hemen sevk ettikleri için sıkıntı yaşamadıklarını belirtmişlerdir.
- Lojistik için kullanılacak teçhizat ve araçların yüksek sabit yatırım gerektirmesi sebebiyle satın alınamaması veya alınsa bile yüksek kapasitede kullanılamaması sorununda bazı firmalar verimli olmayacağını ve ürün çeşidinden dolayı gereksinim

duymadıklarını, bazı firmalar ise ekonomik güçlerinin yetmemesi ve kapasitelerinin küçük olduğunu kargoların işlerini gördüklerini ifade etmişlerdir.

- Navlun desteğinin verilmemesi sorununda, bazı firmalar desteğin kendilerine de sağlanmasını gerektiğini ifade etmişlerdir. Çünkü firmalar bu şartlarda limanlara yakın yerlerdeki firmalarla rekabet etmekte zorluklar yaşadıklarını belirtmektedirler. İhracat yapmayan bazı firmalar ise bu konuda bir sıkıntılarının olmadığını ifade etmişlerdir.
- Ulaştırma altyapısının yetersizliği sorununda firmalar demiryolunun kullanılabilirliğinin ve demiryolu ağının artması gerektiğini vurgulamışlardır. TCDD'nin bir firmadan bir vagon kapasitesinden daha az miktarda mal taşımamasından şikayetçi olan firmalar, parça ürün sevkiyatlarının da olması gerektiğini ifade etmişlerdir.

Konya ve Karaman'da görüşülen 404 firmanın sadece yüzde 11,1'nin Konya'da kurulacak lojistik merkez hakkında bilgisi vardır. Önümüzdeki süreçte kurulması planlanan Konya Lojistik Merkezi hakkında firmalara daha çok bilgilendirme yapılması gerekmektedir.



Şekil 5. 1 Konya'da kurulması planlanan Lojistik Merkez hakkında bilginiz var mı?

Firmalara, lojistik merkezde yer alacak lojistik firmalara yaptırmayı düşündükleri lojistik faaliyetleri sorulduğunda en yüksek oranda yüzde 79,9 ile karayolu taşımacılığı cevabı alınmıştır. Karayolu taşımacılığını yüzde 64,4 ile dağıtım, yüzde 37,3 ile demiryolu taşımacılığı ve yüzde 33,1 ile de depolama takip etmektedir.

Tablo 5. 22 Firmaların, Lojistik Merkezdeki Lojistik Firmalarına Yaptırmayı Düşündüğü Lojistik Faaliyetleri

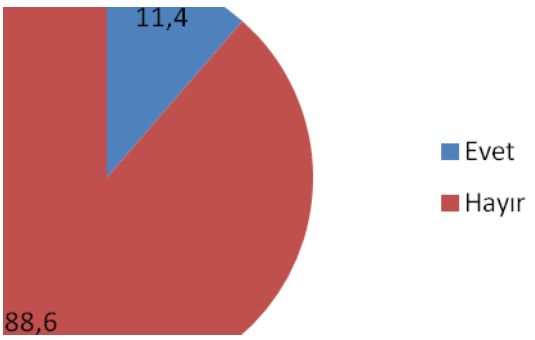
Lojistik Faaliyetleri	Sayı	Oran (%)
Depolama	132	33,1
Dağıtım	257	64,4
Karayolu taşımacılığı	319	79,9
Demiryolu taşımacılığı	149	37,3
Konteyner elleçleme (dolum, boşaltma)	36	9,0
Paketleme ve katma değerli hizmetler (etiketleme, mal bölme, promosyon malzemesi ekleme vb.)	7	1,8
Hiçbiri	22	5,5
Diğer	7	1,8

Firmalara şu an lojistik işlerini nasıl gerçekleştirdikleri sorulduğunda yüzde 59,6'sı sürekli çalıştıkları birkaç firmanın olduğunu ve ihtiyaç duyduklarında bu firmalar arasından seçim yaptıklarını belirtmişlerdir. Firmaların yüzde 33,3'ü ise sürekli çalıştıkları bir firmanın olmadığını ve ihtiyaç duyduklarında piyasadan kamyon temin ederek lojistik işlemlerini gerçekleştirdiklerini ifade etmişlerdir. Firmaların yüzde 16,9'u nakliyeyi kendi eleman, taşıt ve ekipmanları ile yaptıklarını yüzde 8,2'si ise bir lojistik firması ile anlaştıklarını ve tüm nakliye işlemlerini o firmanın gerçekleştirdiğini belirtmişlerdir.

Tablo 5. 23 Lojistik işini nasıl gerçekleştiriyorsunuz?

	Sayı	Oran (%)
Nakliyeyi kendi eleman, taşıt ve ekipmanlarımızla yapıyoruz	68	16,9
Sürekli çalıştığımız nakliyeci yok. Her ihtiyaç olduğunda piyasadan kamyon veya gerekli araçları temin ederek naklettiriyoruz	134	33,3
Sürekli çalıştığımız birkaç firma var. İhtiyaç olduğunda bunlar arasından seçim yapıp bu firmalara malımızı taşıttırıyoruz	240	59,6
Bir lojistik firması ile anlaştık, tüm nakliye işlerimizi o gerçekleştiriyor	33	8,2
Diğer	3	0,7

Görüşülen firmalardan sadece yüzde 11,4'ünün firma bünyesinde lojistik, sevkiyat ve dağıtım işlemlerini yapan bağımsız bir lojistik birimi olduğu görülmüştür.



Şekil 5. 2 Firmanızda bağımsız lojistik birimi (lojistik, sevkiyat, dağıtım vb.) var mı?

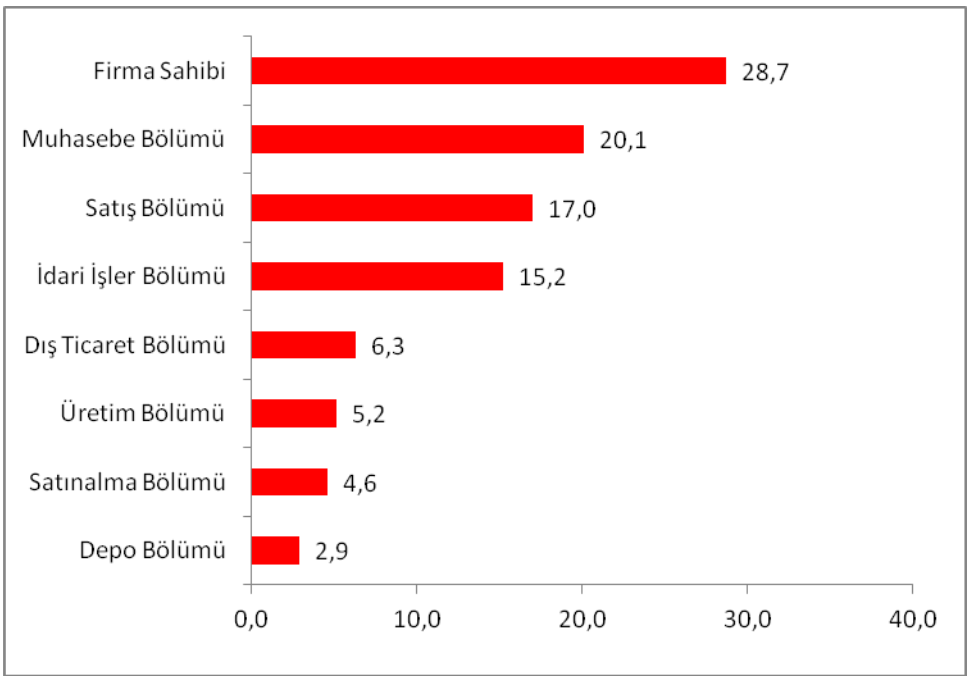
Lojistik birimi olan firmalara il, ölçek ve firma bazında bakıldığında, Konya'daki firmaların yüzde 9,3'ünde, Karaman'daki firmaların ise yüzde 26'sında bağımsız lojistik birimi bulunmaktadır. Firmaların ölçek büyüklüğü arttıkça bağımsız lojistik birimine sahip olan firmaların oranı da artmaktadır. Mikro ölçekli firmalarda bu oran yüzde 9,2 iken, büyük ölçekli firmalarda bu oran yüzde 30,4'tür. Bağımsız lojistik birimi olan firmalara sektör bazında bakıldığında en yüksek orana yüzde 34,8 ile gıda ürünleri imalatı sektörü sahiptir. Bu sektörü yüzde 21,4 ile bina inşaatı, toptan ticaret (motorlu taşıtlar ve motosikletler hariç) ve reklamcılık ve pazar araştırması sektörü ve yüzde 20 ile ağaç, mantar ve kağıt ürünleri ve mobilya imalatı sektörü takip etmektedir.

Tablo 5. 24 Firması Bünyesinde Lojistik Birimi (Lojistik, Sevkiyat, Dağıtım vb.) Olanların Dağılımı

Firması bünyesinde lojistik birimi (lojistik, sevkiyat, dağıtım vb.) olanlar	Oran (%)
İl	
Konya Ortalama	9,3
Karaman Ortalama	26,0
Ölçek	
Mikro ölçekli firmalar	9,2
Küçük ölçekli firmalar	7,6
Orta ölçekli firmalar	8,0

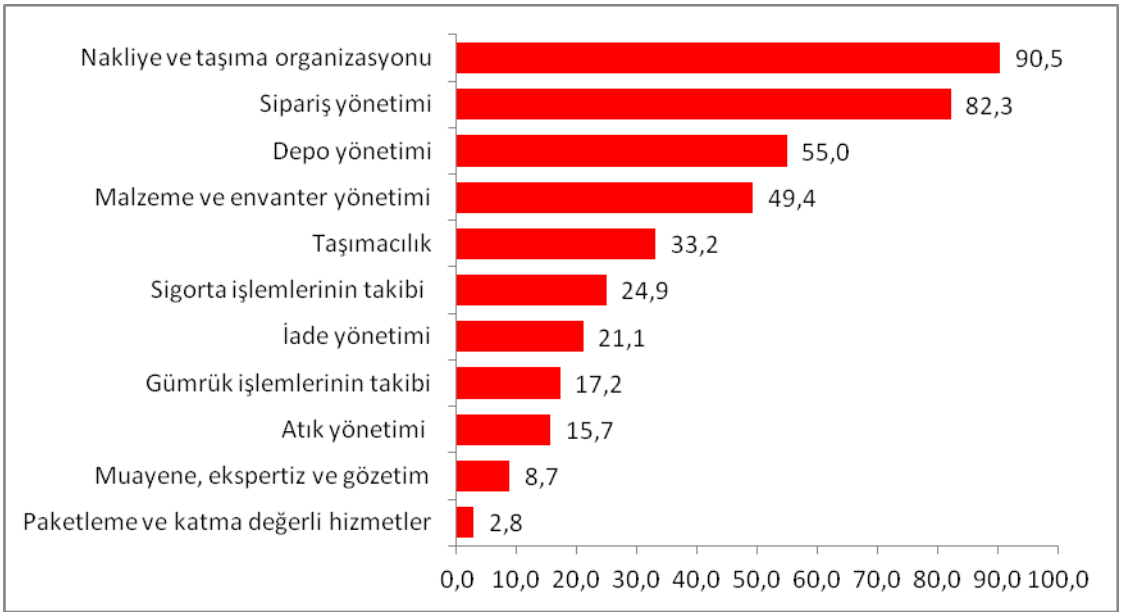
Büyük ölçekli firmalar	30,4
Sektör	
Gıda ürünlerinin imalatı	34,8
Giyim eşyalarının ve deri ve ilgili ürünlerin imalatı	0,0
Ağaç, mantar ve kağıt ürünleri ve mobilya imalatı	20,0
Kimyasal, kauçuk ve plastik ürünlerin imalatı	6,7
Ana metal sanayi ve metalik olmayan mineral ürünlerin imalatı	6,3
Makine ve teçhizat hariç, fabrikasyon metal ürünleri ve elektrikli teçhizat imalatı	12,5
Başka yerde sınıflandırılmamış makine ve teçhizat imalatı	6,2
Motorlu kara taşıtı, treyler (römork) ve yarı treyler (yarı römork) imalatı	8,9
Bina inşaatı, toptan ticaret (motorlu taşıtlar ve motosikletler hariç) ve reklamcılık ve pazar araştırması	21,4

Bağımsız lojistik birimi olmayan firmalarda firmanın lojistik fonksiyonlarının firmanın hangi bölüm tarafından gerçekleştirildiğine bakıldığında ilk sırada yüzde 28,7 ile firma sahibi gelmektedir. Firma sahibini yüzde 20,1 ile muhasebe bölümü, yüzde 17 ile satış bölümü ve yüzde 15,2 ile de idari işler bölümü takip etmektedir.



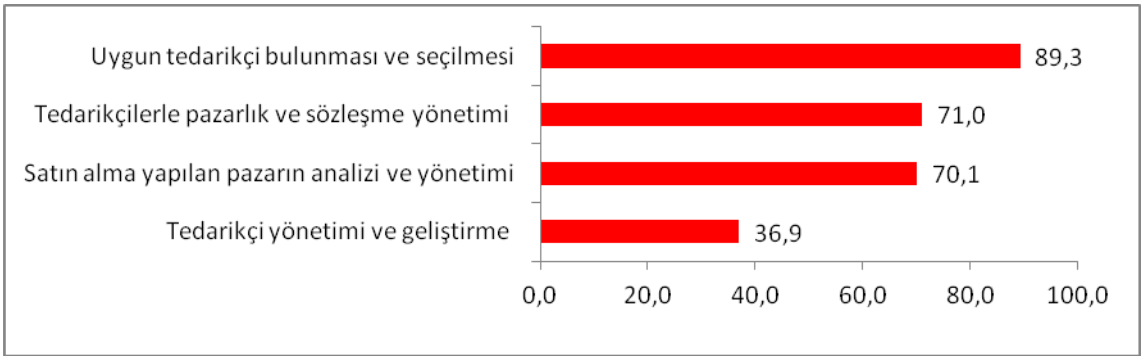
Şekil 5. 3 Lojistik Birimi Olmayan Firmalarda Lojistik Fonksiyonlarının Gerçekleştirildiği Bölüm

Bağımsız lojistik birimi olan firmalarda lojistik biriminin en fazla gerçekleştirdiği lojistik fonksiyonlar sırasıyla yüzde 90,5 ile nakliye ve taşıma organizasyonu, yüzde 82,3 ile sipariş yönetimi, yüzde 55 ile depo yönetimi ve yüzde 49,4 ile malzeme ve envanter yönetimidir. Lojistik birimi birden fazla lojistik fonksiyonu aynı anda gerçekleştirdiği için toplam oran yüzde 100'den fazladır.



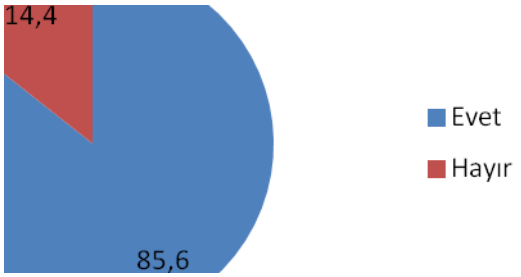
Şekil 5. 4 Lojistik Birimi Tarafından Gerçekleştirilen Lojistik Fonksiyonlar (Lojistik Birimi Olan Firmalar)

Bağımsız lojistik birimi olan firmalarda lojistik birimi tarafından gerçekleştirilen tedarikçi yönetimi süreçlerinde ilk sırada yüzde 89,3 ile uygun tedarikçi bulunması ve seçilmesi gelmektedir.



Şekil 5. 5 Lojistik Birimi Tarafından Gerçekleştirilen Tedarikçi Yönetimi Süreçleri (Lojistik Birimi Olan Firmalar)

Görüşülen firmalardan sadece yüzde 14,4'ünün deposu vardır. Firmaların ortalama depo hacimlerinin, 2551 m^2, 13386 palet ve 44186 ton olduğu görülmektedir.



Şekil 5. 6 Depo veya depolarınız var mı?

Toplam olarak ise firmaların depo hacimleri 824 bin m^2, 107 bin palet ve 795 bin ton'dur.

Tablo 5. 25 Depo hacmi ne kadar?

Depo hacmi	m^2	palet	ton
Ortalama	2551	13386	44186
Toplam	824010	107090	795350
Standart sapma	11076	35057	131311

Firmaların sahip oldukları depo türlerine bakıldığında ise en yüksek orana yüzde 68,2 ile rafsız satıh deposu sahiptir. Rafsız satıh deposunu yüzde 25,7 ile alçak raflı satıh deposu ve yüzde 9,8 ile açık (arazi) deposu takip etmektedir.

Tablo 5. 26 Firmaların Sahip Olduğu Depo Türü

Depo Türü	Sayı	Oran (%)
Yüksek raflı depo *(12 m.'den yüksek raflar)*	19	5,5
Yüksek satıh deposu *(7-12 m.'ye kadar raflar)*	13	3,8
Alçak raflı satıh deposu *(7 m.'ye kadar raflar)*	89	25,7
Rafsız satıh deposu *(rafsız depo)*	236	68,2
Açık depo *(Arazi deposu)*	34	9,8
Çok katlı depo *(çok katlı satıh deposu)*	1	0,3
Soğuk hava deposu	11	3,2
Tasnif deposu *(aktarma merkezi)*	2	0,6
Silo *(hububat, bakliyat depoları gibi)*	13	3,8
Sıvı tankı	1	0,3
Diğer	3	0,9

Firmaların Konya ve Karaman'dan en çok yük gönderdiği diğer illere, taşıma moduna ve taşıma kabı türüne bakıldığında ilk sırada İstanbul gelmektedir. Konya ve Karaman'daki firmalar en çok gönderimi (firma sayısı olarak) İstanbul'a yapmaktadır. İstanbul'u Ankara, İzmir ve Bursa takip etmektedir. Ton bazında Konya ve Karaman'dan gönderilen tüm yüklerin yüzde 34,9'u İstanbul'a, yüzde 13,9'u Ankara'ya, yüzde 12,7'si İzmir'e gitmektedir. Genel olarak taşıma modunda karayolu tercih edilmektedir. Demiryolu taşımacılığı sınırlı kalmıştır. Taşıma kabı türü ise illere göre değişmekte olup genel olarak en fazla parça yük öne çıkmaktadır. "ton" yük biriminin yanı sıra "desi" ve "m^3" yük birimleri de il ve taşıma kabı bazında ayrı ayrı değerlendirilmiştir.

Tablo 5. 27 Firmaların Konya ve Karaman'dan En Çok Yük Gönderdiği İller, Taşıma Modu ve Taşıma Kabı Türü

İl (Nereye)	İl Oran (%)	Yük Birimi	İl Yük Ortalama	İl Yük Toplam	İl Yük Oran (%)	Karayolu (%)	Demiryolu (%)	Konteyner (%)	Parça Yük (%)	Dökme (%)
İstanbul	19,4	ton	7636	1496588	34,9	100		11,2	78,6	10,2
		desi	96000	96000	32,2				100,0	
		m^3	11399	91190	16,9			25,0	75,0	
Ankara	15,3	ton	3782	597533	13,9	100		6,3	83,5	10,1
		desi	60000	60000	20,1				100,0	
			66883	200650	37,1			33,3	66,7	
İzmir	14,0	ton	3771	546829	12,7	100		6,9	85,5	7,6
		desi	45000	45000	15,1				100,0	
		m^3	5075	10150	1,9			50,0	50,0	
Bursa	7,8	ton	4997	414790	9,7	100		4,8	89,2	6,0
Gaziantep	5,4	ton	1418	77987	1,8	100		9,1	85,5	5,5
		desi	40000	40000	13,4				100,0	
		m^3	16000	16000	3,0				100,0	
Mersin	5,2	ton	2548	132490	3,1	98	2	5,8	82,7	11,5
		desi	30000	30000	10,1				100,0	
		m^3	8450	16900	3,1				100,0	
Antalya	3,5	ton	1198	43111	1,0	100		5,6	83,3	11,1
		m^3	1000	1000	0,2			100,0		
Trabzon	2,6	ton	3595	100654	2,3	100		3,6	85,7	10,7
Adana	2,6	ton	5176	139757	3,3	100		7,4	85,2	7,4
Kayseri	2,6	ton	423	11423	0,3	100		18,5	66,7	14,8
Samsun	2,3	ton	14736	353664	8,2	100			91,7	8,3
Van	1,8	ton	757	13625	0,3	100		16,7	77,8	5,6
		m^3	100000	100000	18,5				100,0	
Hatay	1,6	ton	3575	57197	1,3	100		6,3	81,3	12,5
		desi	20000	20000	6,7				100,0	
Nevşehir	1,5	ton	590	8845	0,2	100		20,0	60,0	20,0
		m^3	800	800	0,1				100,0	

Aksaray	1,3	ton	2030	28414	0,7	100		7,1	92,9	
Diyarbakır	1,0	ton	1656	18220	0,4	100			100,0	
Afyon	0,9	ton	6761	60852	1,4	100			88,9	11,1
		desi	7500	7500	2,5			100,0		
Şanlıurfa	0,9	ton	146	1170	0,0	100			100,0	
		m^3	400	400	0,1				100,0	
Denizli	0,7	ton	88	525	0,0	100		16,7	66,7	16,7
		m^3	1000	1000	0,2			100,0		
Erzurum	0,7	ton	2694	18860	0,4	86	14		71,4	28,6
Eskişehir	0,6	ton	213	1278	0,0	100		16,7	66,7	16,7
Isparta	0,6	ton	8344	50064	1,2	100			66,7	33,3
Niğde	0,6	ton	1044	5220	0,1	100			80,0	20,0
		m^3	1200	1200	0,2				100,0	
Kocaeli	0,5	ton	2085	10425	0,2	100		20,0	80,0	
Sivas	0,5	ton	48	242	0,0	100			80,0	20,0
Malatya	0,4	ton	66	262	0,0	100			100,0	
Manisa	0,4	ton	106	317	0,0	100			100,0	
		m^3	1000	1000	0,2			100,0		
Muğla	0,4	ton	310	1240	0,0	100			75,0	25,0
Şırnak	0,4	ton	1388	5552	0,1	100			100,0	
Artvin	0,3	ton	1835	5506	0,1	100			100,0	
Elazığ	0,3	ton	702	2105	0,0	100			66,7	33,3
Ağrı	0,2	ton	43	85	0,0	100		50,0	50,0	
Aydın	0,2	ton	170	340	0,0	100			100,0	
Balıkesir	0,2	ton	65	130	0,0	100			100,0	
Batman	0,2	ton	1275	2550	0,1	100			100,0	
Çanakkale	0,2	ton	2555	5110	0,1	100			50,0	50,0
Edirne	0,2	ton	100	200	0,0	100			100,0	
Iğdır	0,2	ton	150	300	0,0	100				100,0
İzmit	0,2	ton	25002	50004	1,2	100			100,0	
Kırklareli	0,2	ton	190	380	0,0	100			100,0	
Kütahya	0,2	ton	200	400	0,0	100			100,0	
Mardin	0,2	ton	188	375	0,0	100			100,0	
Rize	0,2	ton	2003	4005	0,1	100		50,0	50,0	
Sakarya	0,2	ton	83	165	0,0	100		50,0	50,0	
Yozgat	0,2	ton	76	151	0,0	100			100,0	
Zonguldak	0,2	ton	130	260	0,0	100			100,0	
Amasya	0,1	ton	60	60	0,0	100			100,0	
Burdur	0,1	ton	10000	10000	0,2	100			100,0	
Çorum	0,1	ton	20	20	0,0	100				100,0
Erzincan	0,1	ton	10000	10000	0,2	0	100			100,0
Giresun	0,1	ton	2000	2000	0,0	100			100,0	
Hakkari	0,1	ton	1200	1200	0,0	100			100,0	
K.Maraş	0,1	ton	2	2	0,0	100			100,0	

Karabük	0,1	m^3	100000	100000	18,5	100			100,0	
Kars	0,1	ton	15	15	0,0	100			100,0	
Mersin	0,1	ton	10	10	0,0	100			100,0	
Muş	0,1	ton	10	10	0,0	100			100,0	
Ordu	0,1	ton	50	50	0,0	100		100,0		
Siirt	0,1	ton	50	50	0,0	100			100,0	
Tekirdağ	0,1	ton	250	250	0,0	100			100,0	
Tokat	0,1	ton	100	100	0,0	100				100,0

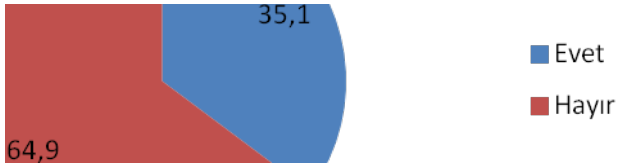
Firmaların Konya ve Karaman'a en çok yük gelen diğer illere, taşıma moduna ve taşıma kabı türüne bakıldığında ilk sırada yine İstanbul gelmektedir. Konya ve Karaman'daki firmalar en çok alımı (firma sayısı olarak) İstanbul'dan yapmaktadır. İstanbul'u, İzmir, Ankara ve Bursa takip etmektedir. Ton bazında Konya ve Karaman'a gelen tüm yüklerin yüzde 25,6'sı İstanbul'dan ve yüzde 23,4'ü İzmir'den gelmektedir. Genel olarak taşıma modunda karayolu tercih edilmektedir. Demiryolu taşımacılığı sınırlı kalmıştır. Taşıma kabı türü ise illere göre değişmekte olup genel olarak en fazla parça yük öne çıkmaktadır. "ton" yük biriminin yanı sıra "desi" ve "m^3" yük birimleri de il ve taşıma kabı bazında ayrı ayrı değerlendirilmiştir.

Tablo 5. 28 Firmaların Konya ve Karaman'a En Çok Yük Aldığı İller, Taşıma Modu ve Taşıma Kabı Türü

İl (Nereden)	İl Oran (%)	Yük Birimi	İl Yük Ortalama	İl Yük Toplam	İl Yük Oran (%)	Karayolu (%)	Demiryolu (%)	Konteyner (%)	Parça Yük (%)	Dökme (%)
İstanbul	34,5	ton	3054	567988	25,6	100		12,4	79,6	8,1
		m^3	37856	302850	96,1			12,5	75,0	12,5
İzmir	11,7	ton	7994	519622	23,4	100		9,2	83,1	7,7
		m^3	2000	2000	0,6				100,0	
Ankara	7,5	ton	1945	79754	3,6	100		2,4	82,9	14,6
		m^3	100	100	0,0				100,0	
Bursa	6,9	ton	581	22069	1,0	100			92,1	7,9
		m^3	1500	1500	0,5				100,0	
Adana	4,4	ton	1535	35297	1,6	100		13,0	78,3	8,7
		m^3	809	1617	0,5				100,0	
Gaziantep	4,4	ton	1209	30225	1,4	100			88,0	12,0
Karabük	4,3	ton	1896	45500	2,0	100			41,7	58,3
Mersin	4,3	ton	7443	171184	7,7	96	4	21,7	52,2	26,1
		m^3	6000	6000	1,9			100,0		
Hatay	3,6	ton	707	13430	0,6	100		5,3	63,2	31,6
		m^3	1000	1000	0,3				100,0	
Kayseri	1,8	ton	1935	19345	0,9	100		10,0	80,0	10,0
Kocaeli	1,8	ton	41102	411015	18,5	100			100,0	
Zonguldak	1,8	ton	829	8285	0,4	100			70,0	30,0

Denizli	1,4	ton	101	804	0,0	100		12,5	75,0	12,5
Samsun	1,2	ton	8066	48395	2,2	100			33,3	66,7
		m^3	100	100	0,0				100,0	
Sivas	0,9	ton	2631	13155	0,6	100			60,0	40,0
Eskişehir	0,7	ton	1121	4485	0,2	100		25,0	25,0	50,0
Kahraman	0,7	ton	789	3154	0,1	100			100,0	
Manisa	0,7	ton	355	1420	0,1	100			50,0	50,0
Nevşehir	0,7	ton	15800	63200	2,8	100			50,0	50,0
Şanlıurfa	0,7	ton	1155	4620	0,2	100			25,0	75,0
Afyon	0,5	ton	633	1900	0,1	100			100,0	
Antalya	0,5	ton	82	245	0,0	100		33,3	33,3	33,3
Balıkesir	0,5	ton	1400	4200	0,2	100			66,7	33,3
Isparta	0,5	ton	13733	41200	1,9	100		33,3	33,3	33,3
Aydın	0,4	ton	525	1050	0,0	100			50,0	50,0
Kırklareli	0,4	ton	6800	13600	0,6	100			50,0	50,0
Niğde	0,4	ton	100	100	0,0	100			100,0	
		m^3	50	50	0,0				100,0	
Trabzon	0,4	ton	90	180	0,0	100			50,0	50,0
Adapazarı	0,2	ton	12000	12000	0,5	100			100,0	
Aksaray	0,2	ton	10000	10000	0,5	100			100,0	
Bilecek	0,2	ton	1200	1200	0,1	100			100,0	
Bolu	0,2	ton	12000	12000	0,5	100			100,0	
Burdur	0,2	ton	36000	36000	1,6	100		100,0		
Edirne	0,2	ton	7000	7000	0,3	100			100,0	
İzmit	0,2	ton	1	1	0,0	100			100,0	
Kastamonu	0,2	ton	13000	13000	0,6	100			100,0	
Muğla	0,2	ton	250	250	0,0	100			100,0	
Sakarya	0,2	ton	3000	3000	0,1	100			100,0	
Tekirdağ	0,2	ton	10	10	0,0	100			100,0	
Van	0,2	ton	20	20	0,0	100			100,0	
Yalova	0,2	ton	400	400	0,0	100			100,0	

Görüşülen firmaların yüzde 35,1'i ihracat yapmaktadır.



Şekil 5. 7 İhracat yapıyor musunuz?

Firmaların Konya ve Karaman'dan en çok yük gönderilen ülkelere, taşıma moduna ve taşıma kabı türüne bakıldığında ilk sırada Irak gelmektedir. Konya ve Karaman'daki firmalar en çok gönderimi (firma sayısı olarak: Ülke Oran) Irak'a yapmaktadır. Irak'ı, İran, Almanya ve Suriye takip etmektedir. Ton bazında Konya ve Karaman'dan giden tüm yüklerin yüzde 29,4'ü Irak'a, yüzde 15,2'si İran'a, yüzde 9,6'sı Almanya'ya ve yüzde 7,1'i Suriye'ye gitmektedir. Genel olarak taşıma modunda karayolu ve denizyolu tercih edilmektedir. Demiryolu taşımacılığı sınırlı kalmıştır. Taşıma kabı türü ise illere göre değişmekte olup genel olarak en fazla parça yük ve konteyner öne çıkmaktadır. "ton" yük biriminin yanı sıra "desi" ve "m^3" yük birimleri de il ve taşıma kabı bazında ayrı ayrı değerlendirilmiştir.

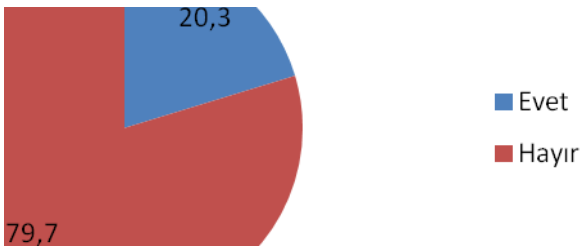
Tablo 5. 29 Firmaların Konya ve Karaman'dan En Çok Yük Gönderdiği Ülkeler, Taşıma Modu ve Taşıma Kabı Türü

Ülke (Nereye)	Ülke Oran (%)	Yük Birimi	Ülke Yük Ortalama	Ülke Yük Toplam	Ülke Yük Oran (%)	Kara yolu (%)	Demir yolu (%)	Deniz yolu (%)	Konteyner (%)	Parça Yük (%)	Dökme (%)
Irak	14,9	ton	5723	280422	29,4	100			26,5	65,3	8,2
		m^3	692	2075	38,9				33,3	66,7	
İran	9,4	ton	4380	144543	15,2	98	2		33,3	60,6	6,1
Almanya	7,7	ton	3386	91420	9,6	85		15	29,6	70,4	
Suriye	6,0	ton	3378	67568	7,1	90	5	5	25,0	70,0	5,0
		m^3	75	75	1,4					100,0	
Rusya	4,6	ton	331	4958	0,5	53		47	40,0	60,0	
		m^3	1000	1000	18,7					100,0	

Mısır	4,0	ton	477	6202	0,7	7		93	38,5	61,5	
		m^3	75	75	1,4					100,0	
Suudi Arabistan	3,7	ton	912	11858	1,2	100			38,5	61,5	
Fransa	2,9	ton	9215	82931	8,7	63		37	55,6	44,4	
		m^3	20	20	0,4					100,0	
Hollanda	2,9	ton	1843	16585	1,7	55		45	55,6	33,3	11,1
		m^3	20	20	0,4					100,0	
Cezayir	2,6	ton	866	7795	0,8	17		83	33,3	66,7	
İngiltere	2,6	ton	156	1402	0,1	12		88	55,6	44,4	
ABD	2,3	ton	800	6401	0,7			100	62,5	25,0	12,5
İtalya	2,3	ton	10032	80255	8,4	66		34	37,5	62,5	
Afrika	2,0	ton	3596	25175	2,6	30		70	57,1	28,6	14,3
İspanya	2,0	ton	1625	11375	1,2	43		57	42,9	57,1	
Libya	2,0	ton	6631	46420	4,9			100	28,6	71,4	
Azerbaycan	1,7	ton	92	550	0,1	100			16,7	83,3	
Kazakistan	1,7	ton	436	2182	0,2	100			60,0	40,0	
		m^3	1000	1000	18,7					100,0	
Dubai	1,4	ton	1320	5280	0,6	26		74	25,0	75,0	
		m^3	75	75	1,4					100,0	
Polonya	1,4	ton	25	125	0,0	80		20	40,0	60,0	
Belçika	1,1	ton	195	780	0,1	53		47	25,0	50,0	25,0
Romanya	1,1	ton	440	1760	0,2	75		25		100,0	
Tunus	1,1	ton	105	420	0,0	25		75	50,0	50,0	
Türkmenistan	1,1	ton	190	760	0,1	100				75,0	25,0
Avusturya	0,9	ton	157	470	0,0	73		17	100,0		
Gürcistan	0,9	ton	333	1000	0,1	100				100,0	
Nijerya	0,9	ton	300	600	0,1	17		83	50,0	50,0	
		m^3	1000	1000	18,7				100,0		
Ukrayna	0,9	ton	187	560	0,1	50		50	33,3	66,7	
Ürdün	0,9	ton	118	355	0,0	100				100,0	
Yemen	0,9	ton	5133	15400	1,6	50		50	33,3	66,7	
Afganistan	0,6	ton	11	22	0,0	100				100,0	
Angola	0,6	ton	6400	12800	1,3			100	50,0	50,0	
Çin	0,6	ton	55	110	0,0			100	50,0	50,0	
Etiyopya	0,6	ton	1015	2030	0,2			100	50,0	50,0	
Fas	0,6	ton	85	170	0,0	50		50	50,0	50,0	
Filistin	0,6	ton	300	600	0,1			100	100,0		
Hindistan	0,6	ton	10	20	0,0	30	50	20		100,0	
Kırgızistan	0,6	ton	51	102	0,0	100			50,0	50,0	
Makedonya	0,6	ton	25	50	0,0	100				100,0	
Özbekistan	0,6	ton	30	60	0,0	100				50,0	50,0
Pakistan	0,6	ton	250	500	0,1	100			50,0	50,0	
Yunanistan	0,6	ton	65	130	0,0	100				100,0	

Avustralya	0,3	ton	5000	5000	0,5			100	100,0		
Brezilya	0,3	ton	100	100	0,0			100		100,0	
Bulgaristan	0,3	ton	10	10	0,0	100				100,0	
Çek Cumhuriyeti	0,3	ton	75	75	0,0	100			100,0		
Danimarka	0,3	ton	250	250	0,0	10		90	100,0		
Ermenistan	0,3	ton	100	100	0,0	100				100,0	
Finlandiya	0,3	ton	10	10	0,0			100		100,0	
Gana	0,3	ton	200	200	0,0			100	100,0		
İsrail	0,3	ton	20	20	0,0	100			100,0		
İsveç	0,3	ton	10	10	0,0			100	100,0		
İsviçre	0,3	ton	15	15	0,0	100				100,0	
Katar	0,3	ton	40	40	0,0			100		100,0	
Kıbrıs	0,3	ton	15000	15000	1,6			100			100,0
Lübnan	0,3	ton	20	20	0,0			100	100,0		
Macaristan	0,3	ton	3	3	0,0	100				100,0	
Moldova	0,3	ton	100	100	0,0	100				100,0	
Portekiz	0,3	ton	2	2	0,0	100				100,0	
Sudan	0,3	ton	160	160	0,0			100		100,0	
Tayland	0,3	ton	150	150	0,0	100				100,0	

Görüşülen firmaların yüzde 20,3'ü ithalat yaptıklarını ifade etmişlerdir.



Şekil 5. 8 İthalat yapıyor musunuz?

Firmaların Konya ve Karaman'a en çok yük aldığı ülkelere, taşıma moduna ve taşıma kabı türüne bakıldığında ilk sırada Çin gelmektedir. Konya ve Karaman'daki firmalar en çok alımı (firma sayısı olarak: Ülke Oran) Çin'den yapmaktadır. Çin'i, Almanya, İtalya ve Rusya takip etmektedir. Ton bazında Konya ve Karaman'a gelen tüm yüklerin yüzde 21,5'i Çin'den, yüzde 3,1'i Almanya'dan, yüzde 0,4'ü İtalya'dan ve yüzde 7'si Rusya'dan gelmektedir. Genel

olarak taşıma modunda karayolu ve denizyolu tercih edilmektedir. Demiryolu taşımacılığı sınırlı kalmıştır. Taşıma kabı türü ise illere göre değişmekte olup genel olarak en fazla parça yük ve konteyner öne çıkmaktadır. "ton" yük biriminin yanı sıra "desi" ve "m^3" yük birimleri de il ve taşıma kabı bazında ayrı ayrı değerlendirilmiştir.

Tablo 5. 30 Firmaların Konya ve Karaman'a En Çok Yük Aldığı Ülkeler, Taşıma Modu ve Taşıma Kabı Türü

Ülke (Nereden)	Ülke Oran (%)	Yük Birimi	Ülke Yük Ortalama	Ülke Yük Toplam	Ülke Yük Oran (%)	Kara yolu (%)	Demir yolu (%)	Deniz yolu (%)	Konteyner (%)	Parça Yük (%)	Dökme (%)
Çin	19,8	ton	3098	77451	21,5	7		93	52,0	48,0	
		m^3	700	700	19,0				100,0		
Almanya	13,0	ton	701	11208	3,1	92		8	25,0	62,5	12,5
		m^3	520	520	14,1					100,0	
İtalya	6,9	ton	173	1557	0,4	56		44	44,4	55,6	
Rusya	6,1	ton	3144	25150	7,0	44	6	50		62,5	37,5
Ukrayna	5,3	ton	4400	26400	7,3	29		71	33,3	33,3	33,3
		m^3	520	520	14,1					100,0	
Tayvan	4,6	ton	183	1095	0,3	13		87	66,7	33,3	
Hindistan	3,8	ton	73	365	0,1	40		60	20,0	80,0	
İran	3,8	ton	1061	5306	1,5	100			20,0	80,0	
Belçika	3,1	ton	7548	30190	8,4	63		37	25,0	75,0	
Hollanda	3,1	ton	6313	25250	7,0	50		50	100,0		
İsviçre	3,1	ton	100	301	0,1	75	13	12	33,3	66,7	
		m^3	520	520	14,1					100,0	
ABD	2,3	ton	73	218	0,1			100	33,3	33,3	33,3
Endonezya	2,3	ton	750	1500	0,4			100	50,0	50,0	
		m^3	380	380	10,3				100,0		
Fransa	2,3	ton	3363	10090	2,8	67		33	66,7	33,3	
İsveç	2,3	ton	11667	35002	9,7	33		67	33,3	66,7	
Danimarka	1,5	ton	100	100	0,0	75		25	100,0		
		m^3	520	520	14,1					100,0	
Kazakistan	1,5	ton	8000	16000	4,4	100					100,0
Malezya	1,5	ton	2500	5000	1,4			100		100,0	
Romanya	1,5	ton	55	110	0,0	100			50,0	50,0	
Tayvan	1,5	ton	10250	20500	5,7				50,0	50,0	
Bulgaristan	0,8	ton	50	50	0,0	100			100,0		
Cezayir	0,8	ton	1	1	0,0			100	100,0		
Finlandiya	0,8	ton	15	15	0,0			100		100,0	
Güney Kore	0,8	ton	450	450	0,1			100	100,0		
Gürcistan	0,8	ton	5000	5000	1,4			100		100,0	

Hırvatistan	0,8	ton	1	1	0,0	100				100,0	
İspanya	0,8	ton	4000	4000	1,1			100		100,0	
İsrail	0,8	ton	100	100	0,0	100				100,0	
Kanada	0,8	ton	3000	3000	0,8			100		100,0	
Kıbrıs	0,8	ton	2	2	0,0			100	100,0		
Norveç	0,8	m^3	520	520	14,1			100		100,0	
Suudi Arabistan	0,8	ton	50000	50000	13,9	100			100,0		
Tayland	0,8	ton	5000	5000	1,4			100		100,0	
Yunanistan	0,8	ton	54	54	0,0	100			100,0		

Firmaların çalıştıkları lojistik ve taşımacılık firmalarının orijinine bakıldığında yüzde 54,9'unun Konya – Karaman'dan olduğu, yüzde 45,1'nin ise Konya – Karaman dışından olduğu görülmektedir.



Şekil 5. 9 Firmaların Çalıştığı Lojistik ve Taşımacılık Firmalarının Orijini

Lojistik hizmeti alan firmaların genel olarak istek, görüş ve önerilerini toparlamak gerekirse;

- Zamanında ve güvenli teslimat istemektedirler.
- Ambar ve kargo ücretlerinin yüksek olmasından şikayet etmektedir.
- Lojistik hizmeti sağlayan firmalardan ve çalışanlardan dürüst olmaları ve fiyatlarda şeffaflık istemektedirler.
- Ambarların haftanın sadece belirli günleri değil her gün hizmet vermelerini istemektedirler.
- Doğu ve Güneydoğu bölgelerine sefer bulmakta zorluk çektiklerini ve bu sorunun çözüme kavuşturulmasını talep etmektedirler.
- Demiryolunun kullanılabilirliğinin artmasını istemektedirler.

- Nakliye sırasında sigortanın lojistik işini yapan firmalar tarafından yapılmasını istemektedirler.
- Lojistik firmalarının düzenli ve evraklı çalışmasını ve nakliyenin izlenebilir olmasını istemektedirler.
- Nakliye sırasında yükleme ve boşaltmada zaman zaman sıkıntıların yaşandığını belirmektedirler.
- Hasat ve bayram zamanlarında araç bulmakta çok büyük sorunlar yaşadıklarını ifade etmektedirler.
- Hazırda konteyner bekletilmesini talep etmektedirler.
- Lojistik hizmeti sağlayanların tam donanıma sahip olması istemektedirler.
- Karaman'daki bazı firmalar lojistik merkezinin Konya-Karaman arasında bir bölgeye yapılmasını istemektedir.

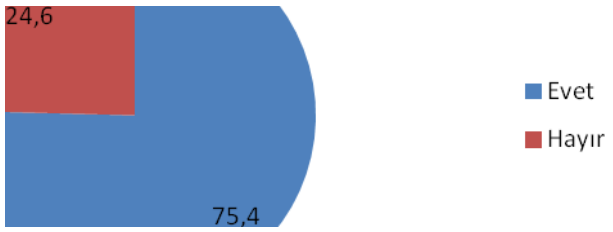
LOJİSTİK HİZMETİ SAĞLAYAN FİRMALAR

Konya ve Karaman'da firmalara lojistik hizmeti sağlayan toplam 61 firma ile görüşülmüştür. Bundan sonraki bölümde lojistik hizmeti sağlayan firmaların sonuçlarına yer verilecektir. Görüşülen firmaların yüzde 45,9'u mikro ölçekli, yüzde 26,2'si küçük ölçekli, yüzde 23'ü orta ölçekli ve yüzde 4,9'u da büyük ölçekli lojistik hizmeti sağlayan firmadır.

Tablo 5. 31 Firmaların 2010 Yılı Cirolarının Dağılımı

Ciro	Firma Ölçeği	Sayı	Oran (%)
50-1.000.000 TL	Mikro ölçekli firma	28	45,9
1.000.001-5.000.000 TL	Küçük ölçekli firma	16	26,2
5.000.001-25.000.000 TL	Orta ölçekli firma	14	23,0
25.000.001 TL üzeri	Büyük ölçekli firma	3	4,9
Toplam		61	100,0

Lojistik hizmeti sağlayan firmaların sadece yüzde 24,6'sı Konya Lojistik Merkezi'nde yer almak istediklerini belirtmişler. Bu oranın düşük olması lojistik hizmeti sağlayan firmaların Konya Lojistik Merkezi hakkında yeterli bilgiye sahip olmamalarından kaynaklanabilir. Önümüzdeki süreçte bu firmalara Konya Lojistik Merkezi'nin bulunmanın avantajlarından bahsedilmesi gerekmektedir.



Şekil 5. 10 Kurulacak olan Konya Lojistik Merkezi'nde siz de yer almak ister misiniz?

Lojistik hizmeti sağlayan firmalara kurulacak Konya Lojistik Merkezi'nde yer alma türleri ve büyüklükleri sorulduğunda aşağıdaki tablo elde edilmiştir. Ortalama olarak bir firma, idari alan olarak 194 m^2, depo alanı olarak 2053 m^2, antrepo olarak 2028 m^2, araç parkı olarak 2972 m^2 ve açık alan olarak 5000 m^2 alan talep etmektedir.

Tablo 5. 32 Lojistik Firmalarının Kurulacak Lojistik Merkezi'nde Yer Alma Türleri ve Büyüklükleri

	İdari (m^2)	Depo (m^2)	Antrepo (m^2)	Araç Parkı (m^2)	Açık Alan (m^2)
Ortalama	194	2053	2028	2972	5000
Toplam	7580	39000	18250	101050	5000

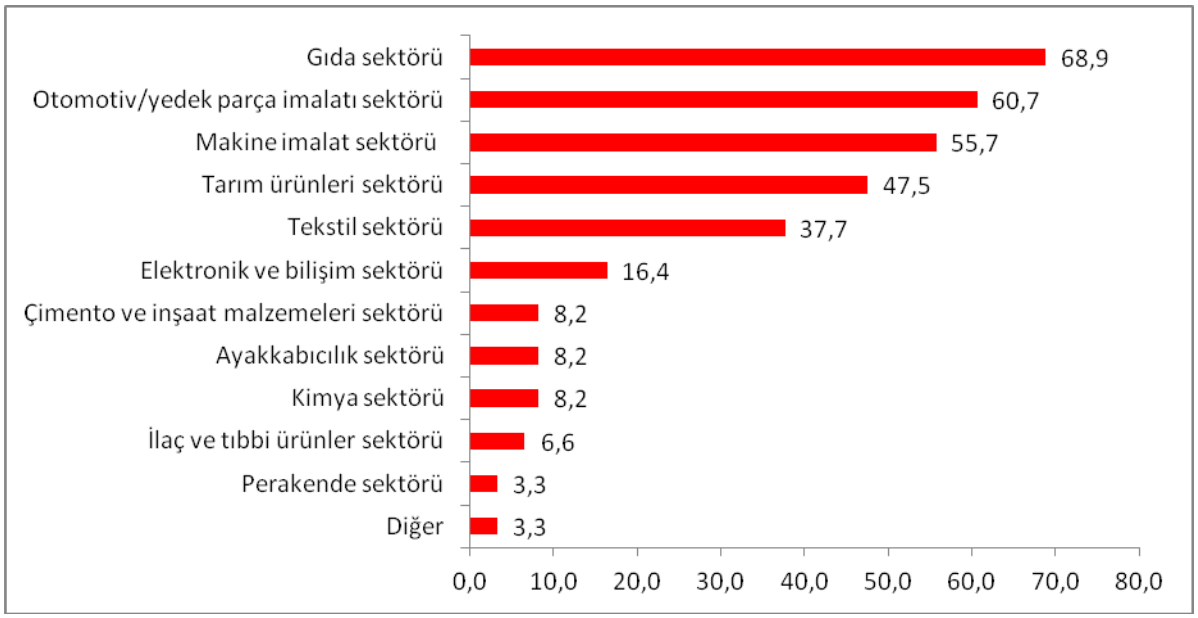
Lojistik hizmeti sağlayan firmalar müşterilerine karayolu ve demiryolu ve de kombine olarak karayolu+denizyolu ve karayolu+demiryolu olarak hizmet vermektedir. Sadece denizyolu ve sadece havayolu olarak verdikleri hizmet bulunmamaktadır. Firmalar yılda

toplam karayolu modunda 3,6 milyon ton, demir yolu modunda 20 bin ton, karayolu+denizyolu modunda 15 milyon ton ve karayolu+demiryolu modunda ise 25 bin ton yük taşımaktadırlar.

Tablo 5. 33 Lojistik Firmalarının Müşterilerine Hizmet Verdiği Modlar ve bu Modlarda Yılda Taşınan Yük Müktarı

	Karayolu (ton)	Demiryolu (ton)	Denizyolu (ton)	Havayolu (ton)	Kombine (Karayolu + Denizyolu) (ton)	Kombine (Karayolu + Demiryolu) (ton)
Ortalama	65127	20000			5035667	25000
Toplam	3647100	20000			15107000	25000

Lojistik hizmeti sağlayan firmaların hizmet verdiği sektörlere bakıldığında ilk sırada yüzde 68,9 ile gıda sektörü gelmektedir. Gıda sektörünü yüzde 60,7 ile otomotiv/yedek parça imalatı sektörü, yüzde 55,7 ile makine imalat sektörü, yüzde 47,5 ile tarım ürünleri sektörü ve yüzde 37,7 ile de tekstil sektörü takip etmektedir.



Şekil 5. 11 Lojistik Firmalarının Hizmet Verdiği Müşterilerin Sektörel Dağılımları

Lojistik hizmeti sağlayan firmaların araç parklarındaki araç tiplerine ve adetlerine bakıldığında bir firmada ortalama 18 ile en fazla çekici ve yarı römork olduğu görülmektedir. Bunları kamyonet ve kamyon takip etmektedir.

Tablo 5. 34 Lojistik Firmalarının Araç Parklarındaki Araç Tipleri ve Adetleri

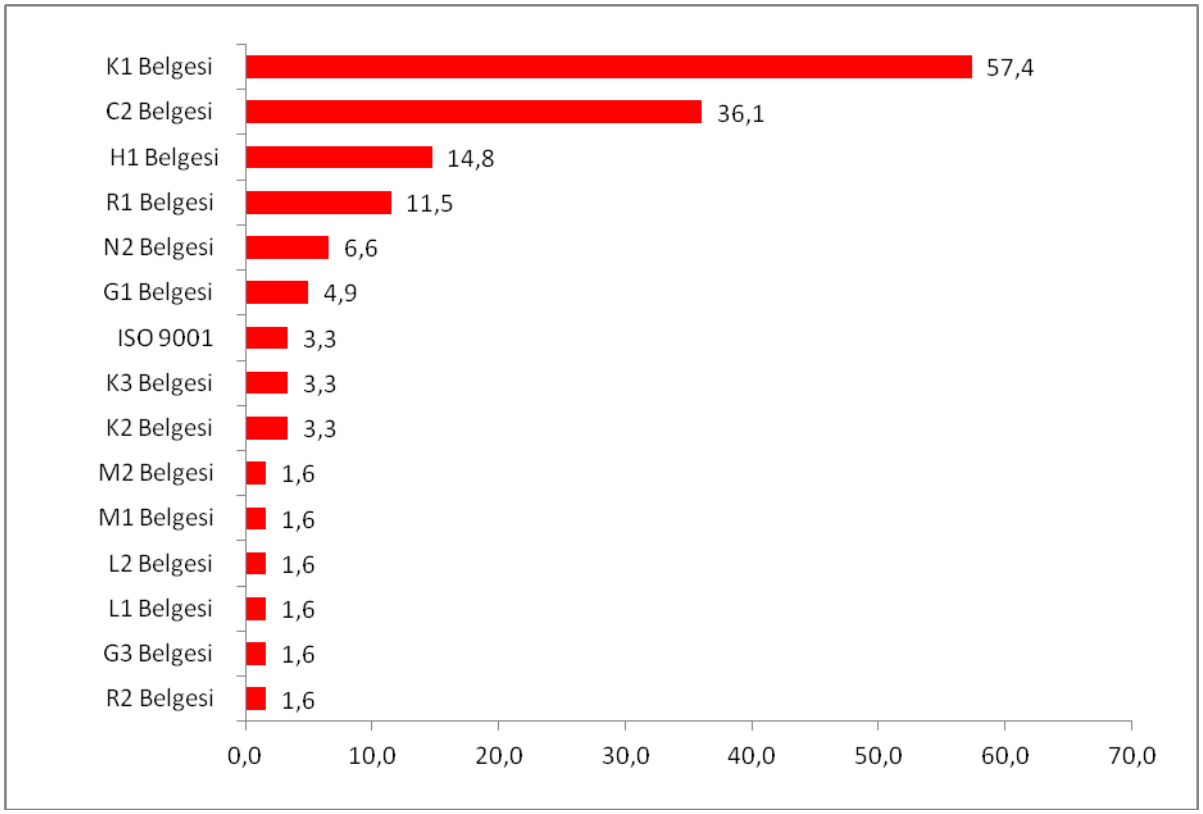
	Çekici (adet)	Yarı Römork (adet)	Kamyon (adet)	Kamyonet (adet)	Panelvan (adet)	Forklift (adet)	İş Makinesi (adet)
Ortalama	18	18	3	4	0	1	5
Toplam	829	820	114	54	0	5	5

Lojistik hizmeti sağlayan firmaların mevcut depo ve antrepo büyüklerine bakıldığında bir firmanın ortalama depo büyüklüğünün 1201 m^2 olduğu görülmektedir. Ortalama palet sayısı ise 55'tir. Görüşülen lojistik hizmeti sağlayan firmaların hiçbirinin antreposu yoktur. Benzer şekilde görüşülen hiçbir lojistik hizmet sağlayıcı firmanın kendisine konteyneri yoktur.

Tablo 5. 35 Lojistik Firmalarının Mevcut Depo ve Antrepo Büyüklükleri

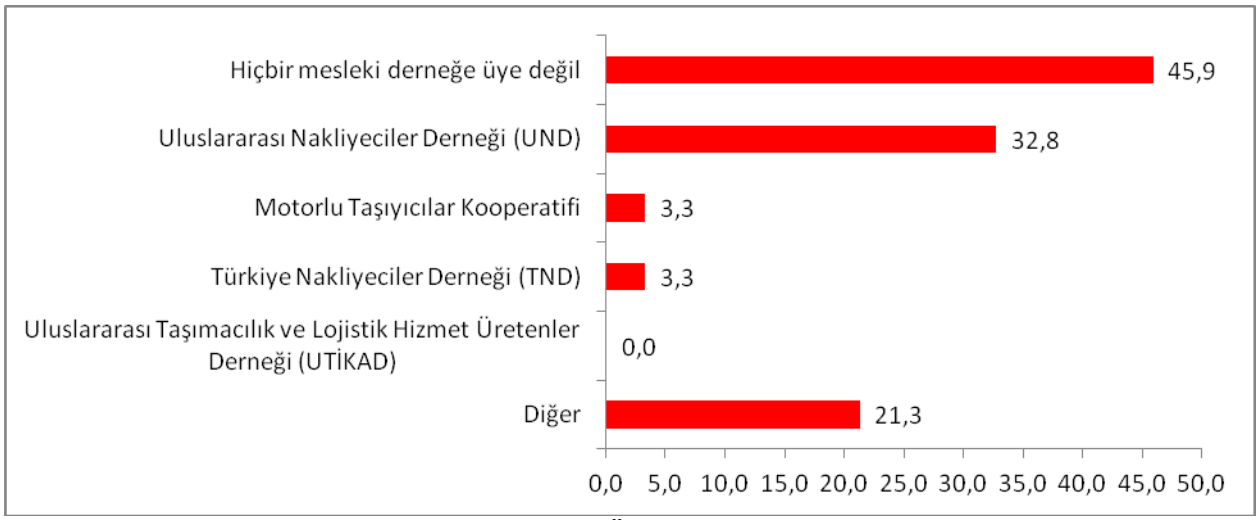
	Depo (m^2)	Depo (Palet)	Depo (ton)	Antrepo (m^2)	Antrepo (Palet)	Antrepo (ton)
Ortalama	1201	55				
Toplam	32440	165				

Lojistik sağlayıcı firmalara sahip oldukları taşımacılık belgeleri ve lisansları sorulduğunda en fazla yüzde 57,4 ile K1 belgesine sahip oldukları görülmüştür. K1 belgesini yüzde 36,1 ile C2 belgesi, yüzde 14,8 ile H1 belgesi ve yüzde 11,5 ile de R1 belgesi takip etmektedir.



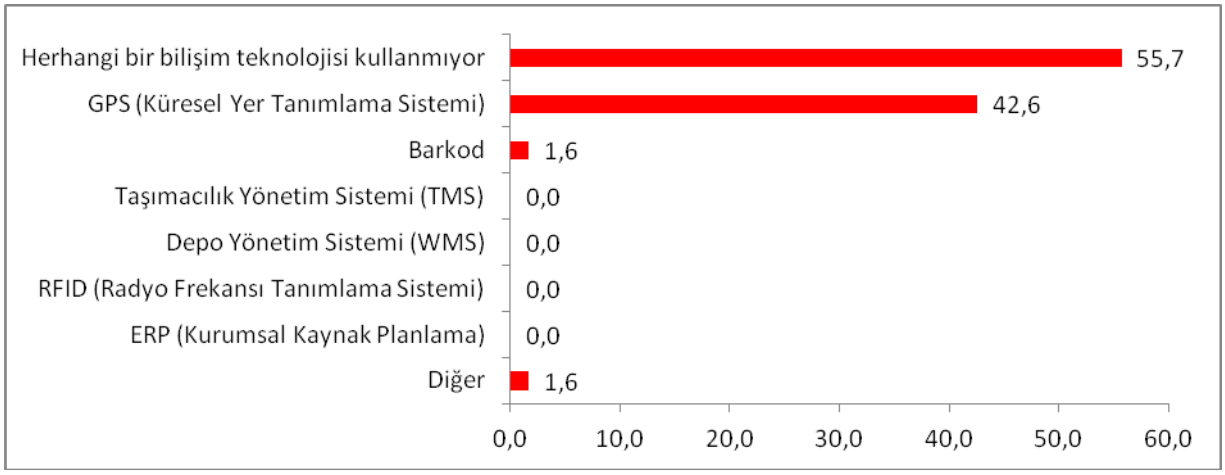
Şekil 5. 12 Lojistik Firmalarının Sahip Olduğu Taşımacılık Belgeleri ve Lisansları

Lojistik hizmeti sağlayan firmaların yüzde 45,9'u hiçbir mesleki derneğe üye değil iken yüzde 32,8'i Uluslararası Nakliyeciler Derneği'ne, yüzde 3,3'ü ise Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi ve Türkiye Nakliyeciler Derneği'ne üyedir.



Şekil 5. 13 Lojistik Firmalarının Üye Oldukları Mesleki Dernekler

Lojistik hizmeti sağlayan firmaların yüzde 55,7'si lojistik fonksiyonlarında herhangi bir bilişim teknolojisini kullanmazken, yüzde 42,6'sı GPS kullanmaktadır.



Şekil 5. 14 Lojistik Firmalarının Kullandığı Bilişim Teknolojileri

Lojistik hizmeti sağlayan firmaların işgücü dağılımlarına bakıldığında ise yüzde 5,6'sının üniversite ve yüksekokul mezunu, yüzde 23'nün lise ve meslek lisesi mezunu, yüzde 71,4'ü ise ilköğretim mezunu ve altı eğitim seviyesindedir. Bir lojistik hizmeti sağlayan firmada ortalama olarak 2 üniversite ve yüksekokul mezunu, 5 lise ve meslek lisesi mezunu ve 15 ilköğretim mezunu ve altı eğitim seviyesindeki kişi çalışmaktadır.

61 firma içerisinde lojistik kelimesi içeren bir bölümden mezun olan çalışan istihdam eden sadece 2 firma vardır ve bu iki firmada bu bölümlerden mezun sadece 2 kişi çalışmaktadır.

Tablo 5. 36 Lojistik Firmalarında Çalışan Personelin Eğitim Yapısı

	Üniversite ve Yüksek okul Mezunu	Lise ve Meslek Lisesi Mezunu	İlköğretim Mezunu ve Altı	Toplam Çalışan Sayısı
Toplam	62	256	794	1112
Ortalama	2	5	15	19
Oran (%)	**5,6**	**23,0**	**71,4**	

Lojistik hizmeti sağlayan firmaların Konya ve Karaman'dan en çok yük taşıdığı diğer illere, taşıma moduna ve taşıma kabı türüne bakıldığında ilk sırada İstanbul gelmektedir.

Konya ve Karaman'daki firmalardan en çok gönderim (sayı olarak) İstanbul'a taşınmaktadır. İstanbul'u İzmir, Ankara ve Bursa takip etmektedir. Ton bazında Konya ve Karaman'dan taşınan tüm yüklerin yüzde 35,5'i İstanbul'a, yüzde 16,4'ü İzmir'e, yüzde 13,4'ü Ankara'ya ve yüzde 10,9'u Bursa'ya gitmektedir. Genel olarak taşıma modunda sadece karayolu tercih edilmektedir. Taşıma kabı türü ise illere göre değişmekte olup genel olarak en fazla parça yük öne çıkmaktadır. Konteyner ile taşımaya rastlanmamıştır.

Tablo 5. 37 Lojistik Firmaların Konya ve Karaman'dan En Çok Yük Taşıdığı İller, Taşıma Modu ve Taşıma Kabı Türü

İl (Nereye)	İl Oran (%)	Yük Birimi	İl Yük Ortalama	İl Yük Toplam	İl Yük Oran (%)	Karayolu (%)	Demiryolu (%)	Konteyner (%)	Parça Yük (%)	Dökme (%)
İstanbul	23,9	ton	18533	685705	35,5	100			91,9	8,1
İzmir	16,8	ton	12176	316580	16,4	100			88,5	11,5
Ankara	13,5	ton	12305	258402	13,4	100			90,5	9,5
Bursa	9,7	ton	14103	211550	10,9	100			93,3	6,7
Mersin	5,2	ton	8050	64400	3,3	100			75,0	25,0
Gaziantep	4,5	ton	3229	22600	1,2	100			85,7	14,3
Adana	3,9	ton	3133	18800	1,0	100			100,0	
Samsun	3,2	ton	1460	7300	0,4	100			100,0	
Afyon	2,6	ton	2050	8200	0,4	100			75,0	25,0
Edirne	2,6	ton	13775	55100	2,8	100			75,0	25,0
Eskişehir	1,3	ton	15125	30250	1,6	100				100,0
Hatay	1,3	ton	5500	11000	0,6	100			50,0	50,0
Kayseri	1,3	ton	3100	6200	0,3	100			100,0	
Kütahya	1,3	ton	3625	7250	0,4	100			50,0	50,0
Manisa	1,3	ton	3625	7250	0,4	100			100,0	
Trabzon	1,3	ton	1550	3100	0,2	100			100,0	
Van	1,3	ton	2300	4600	0,2	100			100,0	
Antalya	0,6	ton	8000	8000	0,4	100			100,0	
Aydın	0,6	ton	10000	10000	0,5	100			100,0	
Balıkesir	0,6	ton	35000	35000	1,8	100				100,0
Diyarbakır	0,6	ton	2600	2600	0,1	100			100,0	
Isparta	0,6	ton	2000	2000	0,1	100			100,0	
İzmit	0,6	ton	5000	5000	0,3	100			100,0	
Mardin	0,6	ton	150000	150000	7,8	100			100,0	
Şırnak	0,6	ton	3000	3000	0,2	100			100,0	

Lojistik hizmeti sağlayan firmaların Konya ve Karaman'a en çok yük taşıdığı diğer illere, taşıma moduna ve taşıma kabı türüne bakıldığında ilk sırada yine İstanbul gelmektedir. Konya ve Karaman'daki firmalara en çok yük (sayı olarak) İstanbul'dan taşınmaktadır.

İstanbul'u İzmir, Ankara ve Bursa takip etmektedir. Ton bazında Konya ve Karaman'a taşınan tüm yüklerin yüzde 36,6'sı İstanbul'dan, yüzde 21,7'si İzmir'den, yüzde 10,4'ü Ankara'dan ve yüzde 13,1'i Bursa'dan gelmektedir. Genel olarak taşıma modunda karayolu tercih edilmektedir. Demiryolu sadece Adana ve Mersin için kullanılmıştır. Taşıma kabı türü ise illere göre değişmekte olup genel olarak en fazla parça yük öne çıkmaktadır. Konteyner ile taşımaya rastlanmamıştır.

Tablo 5. 38 Lojistik Firmaların Konya ve Karaman'a En Çok Yük Taşıdığı İller, Taşıma Modu ve Taşıma Kabı Türü

İl (Nereden)	İl Oran (%)	Yük Birimi	İl Yük Ortalama	İl Yük Toplam	İl Yük Oran (%)	Karayolu (%)	Demiryolu (%)	Konteyner (%)	Parça Yük (%)	Dökme (%)
İstanbul	28,7	ton	18509	573770	36,6	100			90,3	9,7
İzmir	19,4	ton	16164	339450	21,7	100			90,5	9,5
Ankara	12,0	ton	12890	167575	10,7	100			92,3	7,7
Bursa	10,2	ton	18694	205630	13,1	100			100,0	
Adana	4,6	ton	5180	25900	1,7	92	8		100,0	
Mersin	4,6	ton	9300	46500	3,0	92	8		80,0	20,0
Gaziantep	3,7	ton	1020	4080	0,3	100			75,0	25,0
Hatay	2,8	ton	9333	28000	1,8	100			33,3	66,7
Samsun	2,8	ton	5833	17500	1,1	100			100,0	
Edirne	1,9	ton	15050	30100	1,9	100			50,0	50,0
İzmit	1,9	ton	25000	50000	3,2	100				100,0
Afyon	0,9	ton	9000	9000	0,6	100				100,0
Aydın	0,9	ton	10000	10000	0,6	100			100,0	
Balıkesir	0,9	ton	30000	30000	1,9	100				100,0
Denizli	0,9	ton	18000	18000	1,1	100			100,0	
Eskişehir	0,9	ton	300	300	0,0	100				100,0
Kayseri	0,9	ton	1500	1500	0,1	100			100,0	
Kütahya	0,9	ton	100	100	0,0	100				100,0
Mardin	0,9	ton	10000	10000	0,6	100			100,0	

Lojistik hizmeti sağlayan firmaların Konya ve Karaman'dan en çok yük taşıdığı ülkelere, taşıma moduna ve taşıma kabı türüne bakıldığında ilk sırada Almanya gelmektedir. Konya ve Karaman'daki firmalardan en çok gönderim (sayı olarak) Almanya'ya taşınmaktadır. Almanya'yı, Hollanda, Fransa ve Belçika takip etmektedir. Ton bazında Konya ve Karaman'dan taşınan tüm yüklerin yüzde 42,2'si Almanya'ya, yüzde 4,2'si Hollanda'ya, yüzde 3,7'si Fransa'ya, yüzde 9,3'ü Belçika'ya ve yüzde 16,4'ü Avusturya'ya gitmektedir. Genel olarak taşıma modunda karayolu, kısmen de denizyolu tercih edilmektedir. Demiryolu ile taşıma sınırlı kalmıştır. Taşıma kabı türü ise ülkere göre değişmekte olup genel olarak parça yük tercih edilmektedir. Konteyner ile taşımaya rastlanmamıştır.

Tablo 5. 39 Lojistik Firmaların Konya ve Karaman'dan En Çok Yük Taşıdığı Ülkeler, Taşıma Modu ve Taşıma Kabı Türü

Ülke (Nereye)	Ülke Oran (%)	Yük Birimi	Ülke Yük Ortalama	Ülke Yük Toplam	Ülke Yük Oran (%)	Kara yolu (%)	Demir yolu (%)	Deniz yolu (%)	Konteyner (%)	Parça Yük (%)	Dökme (%)
Almanya	17,3	ton	6240	87360	42,2	84		16		100,0	
Hollanda	11,1	ton	968	8710	4,2	83		17		100,0	
Fransa	9,9	ton	964	7710	3,7	66		34		100,0	
Belçika	8,6	ton	2764	19350	9,3	86		14		85,7	14,3
Avusturya	7,4	ton	5675	34050	16,4	74	8	18		100,0	
İsviçre	3,7	ton	1970	5910	2,9	73		27		100,0	
Kazakistan	3,7	ton	850	2550	1,2	100				100,0	
Azerbaycan	2,5	ton	75	150	0,1	100				100,0	
Danimarka	2,5	ton	2025	4050	2,0	100				100,0	
Irak	2,5	ton	1200	2400	1,2	100				100,0	
İran	2,5	ton	1450	2900	1,4	100				100,0	
Macaristan	2,5	ton	5500	11000	5,3	100				100,0	
Polonya	2,5	ton	700	1400	0,7	100				100,0	
Romanya	2,5	ton	1250	2500	1,2	100				100,0	
Slovakya	2,5	ton	750	1500	0,7	100				100,0	
Türkmenistan	2,5	ton	1515	3030	1,5	50		50		100,0	
Yunanistan	2,5	ton	1100	2200	1,1	100				50,0	50,0
Beyaz Rusya	1,2	ton	50	50	0,0	100				100,0	
Çek Cumhuriyeti	1,2	ton	2000	2000	1,0	100				100,0	
Dubai	1,2	ton	50	50	0,0	100				100,0	
İspanya	1,2	ton	400	400	0,2	30		70		100,0	
İsveç	1,2	ton	1800	1800	0,9	100				100,0	
İtalya	1,2	ton	250	250	0,1	100				100,0	
Kırgızistan	1,2	ton	100	100	0,0	100				100,0	
Özbekistan	1,2	ton	3000	3000	1,4	100				100,0	
Rusya	1,2	ton	2200	2200	1,1			100		100,0	
Tacikistan	1,2	ton	500	500	0,2	100				100,0	
Ürdün	1,2	ton	50	50	0,0	100				100,0	

Lojistik hizmeti sağlayan firmaların Konya ve Karaman'a en çok yük taşıdığı ülkelere, taşıma moduna ve taşıma kabı türüne bakıldığında ilk sırada yine Almanya gelmektedir. Konya ve Karaman'daki firmalara en çok yük (sayı olarak) Almanya'dan taşınmaktadır. Almanya'yı, Avusturya, Fransa ve Hollanda takip etmektedir. Ton bazında Konya ve Karaman'a taşınan tüm yüklerin yüzde 30,9'u Almanya'dan, yüzde 26,4'ü Avusturya'dan, yüzde 10'u Macaristan'dan ve yüzde 5,8'i ise Polonya'dan gelmektedir. Taşıma modunda

daha çok karayolu, kısmen de denizyolu tercih edilmektedir. Demiryolu kullanımı sınırlı kalmıştır. Taşıma kabı türünde ise sadece parça yük tercih edilmektedir. Konteyner ve dökme ile taşımaya rastlanmamıştır.

Tablo 5. 40 Lojistik Firmaların Konya ve Karaman'a En Çok Yük Taşıdığı Ülkeler, Taşıma Modu ve Taşıma Kabı Türü

Ülke (Nereden)	Ülke Oran (%)	Yük Birimi	Ülke Yük Ortalama	Ülke Yük Toplam	Ülke Yük Oran (%)	Kara yolu (%)	Demir yolu (%)	Deniz yolu (%)	Konteyner (%)	Parça Yük (%)	Dökme (%)
Almanya	17,2	ton	3393	33930	30,9	92		8		100	
Avusturya	8,6	ton	5810	29050	26,4	74	10	16		100	
Fransa	8,6	ton	440	2200	2,0	84		16		100	
Hollanda	8,6	ton	450	2250	2,0	100				100	
Belçika	6,9	ton	513	2050	1,9	100				100	
Polonya	5,2	ton	2133	6400	5,8	100				100	
Danimarka	3,4	ton	2015	4030	3,7	100				100	
İran	3,4	ton	1750	3500	3,2	100				100	
Kazakistan	3,4	ton	765	1530	1,4	100				100	
Macaristan	3,4	ton	5500	11000	10,0	100				100	
Romanya	3,4	ton	1250	2500	2,3	100				100	
Slovakya	3,4	ton	750	1500	1,4	100				100	
Türkmenistan	3,4	ton	513	1025	0,9	100				100	
Azerbaycan	1,7	ton	40	40	0,0	100				100	
Beyaz Rusya	1,7	ton	50	50	0,0	100				100	
Çek Cumhuriyeti	1,7	ton	2000	2000	1,8	100				100	
Dubai	1,7	ton	30	30	0,0	100				100	
Irak	1,7	ton	1100	1100	1,0	100				100	
İsveç	1,7	ton	1800	1800	1,6	100				100	
İsviçre	1,7	ton	500	500	0,5	100				100	
İtalya	1,7	ton	250	250	0,2	100				100	
Özbekistan	1,7	ton	1000	1000	0,9	100				100	
Rusya	1,7	ton	1100	1100	1,0			100		100	
Ürdün	1,7	ton	25	25	0,0	100				100	
Yunanistan	1,7	ton	1000	1000	0,9	100				100	

Lojistik hizmeti sağlayıcı firmaların istek, düşünce ve beklentilerine biraz daha detaylı bakmak gerekirse;

- Araç bakım ve tamirlerinin de yapılabileceği yerler istenmektedir.
- Karayolu nakliyesinin desteklenmesini istenmektedir. Demiryolu taşımacılığının gelişmesi ile karayolu taşımacılığında işlerini kaybetme tehlikeleri bulunmaktadır.

- Bürokrasinin daha az olmasını istemektedirler. Yurt dışında geçiş belgelerinin zamanında ulaştırılmasını talep etmektedirler.
- Taşımacılık belgelerinin düzenli olarak kontrol edilmesini istemektedirler.
- Nakliye fiyatları standart olmasını istemektedirler.
- Konya Lojistik Merkezi'nin kurulmasının faydalı olacağını düşünmektedirler.
- Küçük ölçekli nakliyeciler önümüzdeki dönemde önlerinin büyük ölçekli firmalar tarafından kesileceği endişesini taşımaktadırlar.

6. SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

Sonuç olarak, proje kapsamında gerçekleştirilen saha araştırması neticesinde **Karaman'ın, Konya'ya göre lojistik süreçlerinde daha fazla sorun yaşadığı tespit edilmiştir.** Zamanında teslimat yapılmaması sorunu hariç, nakliye aracı bulamama, nakliye maliyetlerinin yüksekliği, nakliye aracı ve ürünlerin izlenebilirliğinin olmaması, nakliye sırasında ürünlerin kaybolması, bozulması veya zarar görmesi, kalifiye lojistikçi işgücü bulunamaması, parsiyel yük sevkiyatındaki zorluk, entegre lojistik hizmet sağlayan lojistik firma bulma zorluğu gibi sorunlarla Karaman'da, Konya'ya göre daha sık karşılaşılmaktadır. Bu da, Konya'nın ölçek ekonomisinden faydalandığını, ekonomik büyüklüğün ve endüstriyel yoğunlaşmanın lojistik avantaj yarattığını göstermektedir. Bu çıkarımı destekleyen bir başka belirti de Karaman firmalarının; müstakil bir lojistik biriminin olmaması, firma içinde lojistik konusunda bilişim teknoloji ve yazılımlarının olmaması, stok oranlarının yüksekliği ve yönetiminin zorluğu gibi sorunları, Konya firmalarına nazaran daha yoğun yaşamalarıdır. **Dolayısıyla Konya firmaları Karaman firmalarına göre lojistik konusunda daha profesyonel çalışmaktadır. Ancak, alternatif lojistik firmalarına ulaşma zorluğu sorunu Konya'da daha fazla görülmektedir. Bu da Konya'daki lojistik hizmet sağlayıcıların bir merkezde kümelenmeyerek şehre dağınık bir şekilde yerleşiminden kaynaklanmaktadır. Konya Lojistik Merkez'i bu problemi çözecektir.**

Genel olarak yaşanan belli başlı sorunlar ve çözüm önerileri şöyle özetlenebilir:

- Firmalar nakliye aracı bulma sorunuyla en çok tarım ürünlerinin hasat zamanı karşılaştıklarını belirtmektedirler. Ayrıca bayramlarda, acil durumlarda ve taşınacak ürün miktarı az olduğunda da zorluk çektiklerini ifade etmektedirler. Nakliyeyi kendi imkânlarıyla yapanlar ve aracı nakliyeci kullanan firmalarda ise herhangi bir sorun yaşanmamaktadır. Lojistik Merkezle birlikte başlatılacak kümelenme çalışmaları ile lojistikçiler arasında mesleki birliktelik ve profesyonel örgütlenme sağlanarak bu tarz özel günlerde hizmet vermek üzere işbirliği yapılabilir.
- Nakliye maliyetlerinin yüksekliği konusunda firmalar nakliye ücretlerinin ve mazot fiyatlarının yüksekliğinden şikâyet etmektedirler. Nakliye ücretlerinde bölgelere göre fiyat farklılıkları olduğunu ve hasat zamanında nakliye ücretlerinin daha da arttığını vurgulamaktadırlar.

- Firmalar elleçlemede yurt dışında sıkıntı çektiklerini ve ürünlerinin kapalı konteynerlere yüklemede sorun yaşadıklarını belirtmişlerdir.
- Lojistik sektöründe kalifiye işgücü gereksinimi vardır. Özellikle bölgede bulunan üniversiteler ile işbirliği içinde bu işgücü açığını gidermek için lojistik sertifika programları açılabilir. Mevcut lojistik programlarının eğitim kalite düzeylerinin artırılması için sektör temsilcilerinin de görüşlerine başvurularak müfredat yenileme çalışmaları yapılabilir.
- Bazı firmalar firma içinde müstakil bir lojistik biriminin firmaya ne gibi bir katkısının olacağı bilincinde değillerdir. Bu tür firmaların lojistik hizmet kalitesine algıları da çok düşüktür.
- Nakliye sırasında ürünlerin kaybolması, bozulması ve zarar görmesi sorununda bazı firmalar iç piyasada ve nakliyat ambarlarında sıkıntı çektiklerini belirtirken, bazı firmalar ise ürettikleri ürün çeşidinden dolayı böyle bir sorunla karşılaşmadıklarını ya da zararlarının karşılandığını ve sigortalı olduğu için sorunun çözüldüğünü belirtmişlerdir.
- Özellikle kent içi nakliye kaynaklı çevre kirliliği sorununun bazı nakliyecilerin yağ yakmalarından kaynaklandığı görülmektedir. Karayollarında yakıt olarak 10 numara yağ kullanılması hem çevre kirliliğine sebebiyet vermekte, hem de mal ve can güvenliğini tehlikeye atmaktadır. Diğer taraftan yasalara saygılı olarak çalışan nakliyecilerin haksız rekabetle karşı karşıya bırakmaktadır. Bu konudaki yasal denetim ve yaptırımlar artırılmalı, verilecek cezalar caydırıcı düzeyde olmalıdır.
- Stok oranlarının yüksekliği ve yönetimi sorununda, bazı firmalar yeterli depo alanlarının olmadığı için sıkıntı çektiklerini belirtirken, bazı firmalar ise stoksuz çalışıp ürettiği ürünü hemen sevk ettikleri için sıkıntı yaşamadıklarını belirtmişlerdir. Lojistik merkez yetersiz depo alanı için seçenek çözümler oluşturacaktır.
- Lojistik için kullanılacak teçhizat ve araçların yüksek sabit yatırım gerektirmesi sebebiyle satın alınamaması veya alınsa bile yüksek kapasitede kullanılamaması sorununda bazı firmalar verimli olmayacağını ve ürün çeşidinden dolayı gereksinim duymadıklarını, bazı firmalar ise ekonomik güçlerinin yetmemesi ve kapasitelerinin küçük olduğunu, kargo şirketleri aracılığıyla bu tür sorunlarını çözdüklerini ifade etmişlerdir.
- Bazı firmalar, limanlara yakın şehirlerde ihraç malı taşıyan araçların limanlardan vergisiz (ÖTV'siz ve KDV'siz) yakıt aldığını bunun da haksız rekabete neden

olduğunu belirtmekte olup, bu desteğin limanlardan uzak Konya gibi şehirlerdeki firmalara da sağlanması gerektiğini ifade etmişlerdir. Hâlbuki kara sınır çıkış kapılarının yanı sıra Çeşme, Ambarlı, Pendik ve Mersin limanlarına gelen ihraç malı taşıyan araçlar vergisiz bir şekilde akaryakıt alabilmektedir. Bazı sanayicilerimizin bu konuda talepte bulunması yürürlükte olan yönetmelikten yeterince haberdar olunmadığını göstermektedir. Bu da Konya'da lojistik konusunda bir kurumsallaşma olmadığının bir göstergesidir.

- Ulaştırma altyapısının yetersizliği sorununda firmalar demiryolunun kullanılabilirliğinin ve demiryolu ağının artması gerektiğini vurgulamışlardır. TCDD'nin bir firmadan bir vagon kapasitesinden daha az miktarda mal taşımamasından şikâyetçi olan firmalar, parça ürün sevkiyatlarının da olması gerektiğini ifade etmişlerdir**.**

Konya ve Karaman'da görüşülen **404 firmanın sadece yüzde 11,1'nin** Konya'da kurulacak lojistik merkez hakkında bilgisi vardır. **Önümüzdeki süreçte, kurulması planlanan Konya Lojistik Merkezi hakkında kamuoyunda farkındalık oluşturma adına yapılan çalışmalara hız kesmeden devam edilmesi gerekmektedir.**

Lojistik hizmet alan firmalara, lojistik merkezde yer alacak lojistik hizmet veren firmalara yaptırmayı düşündükleri lojistik faaliyetleri sorulduğunda en yüksek oranda **yüzde 79,9 ile karayolu taşımacılığı** cevabı alınmıştır. Karayolu taşımacılığını **yüzde 64,4 ile dağıtım, yüzde 37,3 ile demiryolu taşımacılığı** ve **yüzde 33,1 ile de depolama** takip etmektedir. Karayolu ve demiryolu taşımacılığı doğal bir talep olarak görülebilir. **Esas dikkat çekici olan ise depolamaya olan ilgidir. Lojistik Merkez bugün bölgede olmayan profesyonel depo işletmeciliği ve antrepo hizmetlerini bölgeyle buluşturacaktır. Türkiye'de en çok antreponun bulunduğu ilk beş ilin dağılımı; İstanbul, 381; Kocaeli, 207; İzmir, 107; Mersin, 60; Bursa, 38 şeklindedir. Görüldüğü gibi bu şehirler Türkiye'nin dış ticaretine önemli katkı sağlayan illerdir. Lojistik Merkezde kurulacak antrepolar ihracat ve ithalatta sanayicimize önemli kolaylıklar ve katkılar sağlayacaktır.**

Firmalara şu an lojistik işlerini nasıl gerçekleştirdikleri sorulduğunda **yüzde 59,6'sı sürekli çalıştıkları birkaç firmanın olduğunu** ve ihtiyaç duyduklarında bu firmalar arasından seçim yaptıklarını belirtmişlerdir. Firmaların **yüzde 33,3'ü ise sürekli çalıştıkları bir firmanın olmadığını** ve ihtiyaç duyduklarında piyasadan kamyon temin ederek lojistik işlemlerini gerçekleştirdiklerini ifade etmişlerdir. Firmaların **yüzde 16,9'u nakliyeyi kendi**

eleman, taşıt ve ekipmanları ile yaptıklarını, yüzde 8,2'si ise bir lojistik firması ile anlaştıklarını ve tüm nakliye işlemlerini o firmanın gerçekleştirdiğini belirtmişlerdir.

Görüşülen firmalardan sadece yüzde 11,4'ünün firma bünyesinde lojistik, sevkiyat ve dağıtım işlemlerini yapan bağımsız bir lojistik birimi olduğu görülmüştür. Lojistik birimi olan firmalara il, ölçek ve firma bazında bakıldığında, Konya'daki firmaların yüzde 9,3'ünde, Karaman'daki firmaların ise yüzde 26'sında bağımsız lojistik birimi bulunmaktadır. Karaman'da bu oranın yüksek çıkmasının nedeni görüşülen firma sayısının sınırlı olmasındandır. **Firmaların ölçek büyüklüğü arttıkça bağımsız lojistik birimine sahip olan firmaların oranı da artmaktadır.**

Bağımsız lojistik birimi olmayan firmalarda firmanın lojistik fonksiyonlarının firmanın hangi bölüm tarafından gerçekleştirildiğine bakıldığında ilk sırada yüzde 28,7 ile firma sahibi gelmektedir. Firma sahibini yüzde 20,1 ile muhasebe bölümü, yüzde 17 ile satış bölümü ve yüzde 15,2 ile de idari işler bölümü takip etmektedir.

Bağımsız lojistik birimi olan firmalarda lojistik biriminin en fazla gerçekleştirdiği lojistik fonksiyonlar sırasıyla yüzde 90,5 ile nakliye ve taşıma organizasyonu, yüzde 82,3 ile sipariş yönetimi, yüzde 55 ile depo yönetimi ve yüzde 49,4 ile malzeme ve envanter yönetimidir. Lojistik birimi birden fazla lojistik fonksiyonu aynı anda gerçekleştirdiği için toplam oran yüzde 100'den fazladır.

Bağımsız lojistik birimi olan firmalarda lojistik birimi tarafından gerçekleştirilen tedarikçi yönetimi süreçlerinde ilk sırada yüzde 89,3 ile uygun tedarikçi bulunması ve seçilmesi gelmektedir.

Görüşülen firmalardan sadece yüzde 14,4'ünün bağımsız depo yönetim birimi vardır. **Firmaların ortalama depo hacimlerinin, 2.551 m^2, 13.386 palet ve 44.186 ton olduğu görülmektedir. Toplam olarak ise firmaların depo hacimleri 824 bin m^2, 107 bin palet ve 795 bin ton'dur.**

Firmaların sahip oldukları depo türlerine bakıldığında ise en yüksek orana yüzde 68,2 ile rafsız satıh deposu sahiptir. Rafsız satıh deposunu yüzde 25,7 ile alçak raflı satıh deposu ve yüzde 9,8 ile açık (arazi) deposu takip etmektedir.

Firmaların Konya ve Karaman'dan en çok yük gönderdiği diğer il ve taşıma moduna bakıldığında ilk sırada İstanbul gelmektedir. Konya ve Karaman'daki firmalar en çok gönderimi (sayı olarak) İstanbul'a yapmaktadır. İstanbul'u Ankara, İzmir ve Bursa takip etmektedir. Ton bazında Konya ve Karaman'dan gönderilen tüm yüklerin yüzde 34,9'u İstanbul'a, yüzde 13,9'u Ankara'ya, yüzde 12,7'si İzmir'e gitmektedir. Genel olarak taşıma modunda karayolu tercih edilmektedir. Demiryolu taşımacılığı sınırlı kalmıştır.

Konya ve Karaman'daki firmalara en çok yük gönderen iller ve taşıma moduna bakıldığında ilk sırada yine İstanbul gelmektedir. Konya ve Karaman'daki firmalar en çok alımı (sayı olarak) İstanbul'dan yapmaktadır. İstanbul'u, İzmir, Ankara ve Bursa takip etmektedir. Ton bazında Konya ve Karaman'a gelen tüm yüklerin yüzde 25,6'sı İstanbul'dan ve yüzde 23,4'ü İzmir'den gelmektedir. Genel olarak taşıma modunda karayolu tercih edilmektedir. Demiryolu taşımacılığı sınırlı kalmıştır.

Firmaların Konya ve Karaman'dan en çok yük gönderilen ülkeler ve taşıma moduna bakıldığında ilk sırada Irak gelmektedir. Irak'ı, İran, Almanya ve Suriye takip etmektedir. Ton bazında Konya ve Karaman'dan giden tüm yüklerin yüzde 29,4'ü Irak'a, yüzde 15,2'si İran'a, yüzde 9,6'sı Almanya'ya ve yüzde 7,1'i Suriye'ye gitmektedir. Genel olarak taşıma modunda karayolu ve denizyolu tercih edilmektedir. Demiryolu taşımacılığı sınırlı kalmıştır.

Konya ve Karaman'daki firmalara en çok yük gönderen ülkeler ve taşıma moduna bakıldığında ilk sırada Çin gelmektedir. Ton bazında Konya ve Karaman'a gelen tüm yüklerin yüzde 21,5'i Çin'den gelmektedir. Metre küp yük bazında yapılan sıralamada diğer ülkelerin sırası değişse de, Çin yüzde 19 ile birinciliğini korumaktadır. Genel olarak taşıma modunda karayolu ve denizyolu tercih edilmektedir. Demiryolu taşımacılığı sınırlı kalmıştır.

Firmaların çalıştıkları lojistik ve taşımacılık firmalarının orijinine bakıldığında yüzde 54,9'unun Konya – Karaman'dan olduğu, yüzde 45,1'nin ise Konya – Karaman dışından olduğu görülmektedir.

Lojistik hizmeti alan firmaların genel olarak istek, görüş ve önerilerini toparlamak gerekirse;

- Zamanında ve güvenli teslimat istemektedirler.
- Nakliyat ambarları ve kargo ücretlerinin yüksek olmasından şikayet etmektedirler.
- Nakliyat ambarların haftanın sadece belirli günleri değil her gün hizmet vermelerini istemektedirler.
- Doğu ve Güneydoğu bölgelerine sefer bulmakta zorluk çektiklerini ve bu sorunun çözüme kavuşturulmasını talep etmektedirler.
- Demiryolunun kullanılabilirliğinin artmasını istemektedirler.

- Nakliye sırasında sigortanın lojistik işini yapan firmalar tarafından yapılmasını istemektedirler.
- Lojistik firmalarının düzenli ve evraklı çalışmasını ve nakliyenin izlenebilir olmasını istemektedirler.
- Nakliye sırasında yükleme ve boşaltmada zaman zaman sıkıntıların yaşandığını belirmektedirler.
- Hasat ve bayram zamanlarında araç bulmakta çok büyük sorunlar yaşadıklarını ifade etmektedirler.
- Hazırda konteyner bekletilmesini talep etmektedirler.
- Lojistik hizmeti sağlayanların tam donanıma sahip olmalarını istemektedirler.
- Karaman'daki bazı firmalar lojistik merkezinin Konya-Karaman arasında bir bölgeye yapılmasını istemektedirler.

Konya ve Karaman'da firmalara lojistik hizmeti sağlayan toplam 61 firma ile görüşülmüştür. Görüşülen firmaların yüzde 45,9'u mikro ölçekli, yüzde 26,2'si küçük ölçekli, yüzde 23'ü orta ölçekli ve yüzde 4,9'u da büyük ölçekli lojistik hizmeti sağlayan firmadır.

Lojistik hizmeti sağlayan firmaların sadece yüzde 24,6'sı Konya Lojistik Merkezi'nde yer almak istediklerini belirtmişler. Bu oranın düşük olması lojistik hizmeti sağlayan firmaların Konya Lojistik Merkezi hakkında yeterli bilgiye sahip olmamalarından kaynaklanabilir. Önümüzdeki süreçte bu firmalara Konya Lojistik Merkezi'nde bulunmanın avantajlarından bahsedilmesi gerekmektedir.

Lojistik hizmeti sağlayan firmalara kurulacak Konya Lojistik Merkezi'nde yer alma türleri ve büyüklükleri sorulduğunda şu sonuçlar elde edilmiştir: Ortalama olarak bir firma, idari alan olarak 194 m^2, depo alanı olarak 2.053 m^2, antrepo olarak 2.028 m^2, araç parkı olarak 2.972 m^2 ve açık alan olarak 5.000 m^2 alan talep etmektedir.

Lojistik hizmeti sağlayan firmalar müşterilerine karayolu ve demiryolu ve de kombine olarak karayolu+denizyolu ve karayolu+demiryolu olarak hizmet vermektedir. Sadece denizyolu ve sadece havayolu olarak verdikleri hizmet bulunmamaktadır. **Firmalar yılda toplam karayolu modunda 3,6 milyon ton, demir yolu modunda 20 bin ton, karayolu+denizyolu modunda 15 milyon ton ve karayolu+demiryolu modunda ise 25 bin ton yük taşımaktadırlar.**

Lojistik hizmeti sağlayan firmaların hizmet verdiği sektörlere bakıldığında ilk sırada yüzde 68,9 ile gıda sektörü gelmektedir. Gıda sektörünü yüzde 60,7 ile otomotiv/yedek parça imalatı sektörü, yüzde 55,7 ile makine imalat sektörü, yüzde 47,5 ile tarım ürünleri sektörü ve yüzde 37,7 ile de tekstil sektörü takip etmektedir.

Lojistik hizmeti sağlayan firmaların araç parklarındaki araç tiplerine ve adetlerine bakıldığında bir firmada ortalama 18 ile en fazla çekici ve yarı römork olduğu görülmektedir. Bunları kamyonet ve kamyon takip etmektedir.

Lojistik hizmeti sağlayan firmaların mevcut depo ve antrepo büyüklerine bakıldığında bir firmanın ortalama depo büyüklüğünün 1.201 m^2 olduğu görülmektedir. Ortalama palet sayısı ise 55'tir. **Görüşülen lojistik hizmeti sağlayan firmaların hiçbirinin antreposu yoktur. Benzer şekilde görüşülen hiçbir lojistik hizmet sağlayıcı firmanın kendisine ait konteyneri yoktur.**

Lojistik sağlayıcı firmalara sahip oldukları taşımacılık belgeleri ve lisansları sorulduğunda en fazla yüzde 57,4 ile K1 belgesine sahip oldukları görülmüştür. K1 belgesini yüzde 36,1 ile C2 belgesi, yüzde 14,8 ile H1 belgesi ve yüzde 11,5 ile de R1 belgesi takip etmektedir.

Lojistik hizmeti sağlayan firmaların **yüzde 45,9'u hiçbir mesleki derneğe üye değil** iken yüzde 32,8'i Uluslararası Nakliyeciler Derneği'ne, yüzde 3,3'ü ise Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi ve Türkiye Nakliyeciler Derneği'ne üyedir. **Lojistikçilerin kümelenmeye de zemin hazırlayacak bir platform yapısı altında bir araya gelmeleri sağlanmalıdır.**

Lojistik hizmeti sağlayan firmaların **yüzde 55,7'si lojistik fonksiyonlarında herhangi bir bilişim teknolojisini kullanmazken,** yüzde 42,6'sı GPS kullanmaktadır. **Lojistikte bilişim teknolojilerinin kullanımının yaygınlaşmasını özendirmek amacıyla gerekli yasal teşvikler hazırlanmalıdır.**

Lojistik hizmeti sağlayan firmaların işgücü dağılımlarına bakıldığında ise yüzde 5,6'sının üniversite ve yüksekokul mezunu, yüzde 23'nün lise ve meslek lisesi mezunu, yüzde 71,4'ü ise ilköğretim mezunu ve altı eğitim seviyesindedir. Bir lojistik hizmeti sağlayan firmada ortalama olarak 2 üniversite ve yüksekokul mezunu, 5 lise ve meslek lisesi mezunu ve 15 ilköğretim mezunu ve altı eğitim seviyesindeki kişi çalışmaktadır. 61 firma içerisinde lojistik kelimesi içeren bir bölümden mezun olan çalışan istihdam eden sadece 2 firma vardır ve bu iki firmada bu bölümlerden mezun sadece 2 kişi çalışmaktadır. **Lojistikte bölgede meslek eğitim sorununa ivedilikle çözüm bulunmalıdır. Bunun için bölge de bulunan üniversitelerin gelecek projeksiyonlarına dayalı ve bölgenin ihtiyaçları doğrultusunda ihtiyaç duyulan işgücünün yetiştirilmesi için gerekli eğitim programları hazırlanmalıdır.**

Lojistik hizmeti sağlayan firmaların Konya ve Karaman'dan en çok yük taşıdığı diğer illere, taşıma moduna ve taşıma kabı türüne bakıldığında ilk sırada İstanbul gelmektedir. Konya ve Karaman'daki firmalardan en çok gönderim (sayı olarak) İstanbul'a taşınmaktadır. İstanbul'u İzmir, Ankara ve Bursa takip etmektedir. Ton bazında Konya ve Karaman'dan taşınan tüm yüklerin yüzde 35,5'i İstanbul'a, yüzde 16,4'ü İzmir'e, yüzde 13,4'ü Ankara'ya ve yüzde 10,9'u Bursa'ya gitmektedir. Genel olarak taşıma modunda sadece karayolu tercih edilmektedir. Taşıma kabı türü ise illere göre değişmekte olup genel olarak en fazla parça yük öne çıkmaktadır. Konteyner ile taşımaya rastlanmamıştır.

Lojistik hizmeti sağlayan firmaların Konya ve Karaman'a en çok yük taşıdığı diğer illere, taşıma moduna ve taşıma kabı türüne bakıldığında ilk sırada yine İstanbul gelmektedir. Konya ve Karaman'daki firmalara en çok yük (sayı olarak) İstanbul'dan taşınmaktadır. İstanbul'u İzmir, Ankara ve Bursa takip etmektedir. Ton bazında Konya ve Karaman'a taşınan tüm yüklerin yüzde 36,6'sı İstanbul'dan, yüzde 21,7'si İzmir'den, yüzde 10,4'ü Ankara'dan ve yüzde 13,1'i Bursa'dan gelmektedir. Genel olarak taşıma modunda karayolu tercih edilmektedir. Demiryolu sadece Adana ve Mersin için kullanılmıştır. Taşıma kabı türü ise illere göre değişmekte olup genel olarak en fazla parça yük öne çıkmaktadır. Konteyner ile taşımaya rastlanmamıştır.

Lojistik hizmeti sağlayan firmaların Konya ve Karaman'dan en çok yük taşıdığı ülkelere bakıldığında ilk sırada Almanya gelmektedir. Konya ve Karaman'daki firmalardan en çok gönderim (sayı olarak) Almanya'ya yapılmaktadır. Almanya'yı, Hollanda, Fransa ve Belçika takip etmektedir. Ton bazında Konya ve Karaman'dan taşınan tüm yüklerin yüzde 42,2'si Almanya'ya, yüzde 4,2'si Hollanda'ya, yüzde 3,7'si Fransa'ya, yüzde 9,3'ü Belçika'ya ve yüzde 16,4'ü Avusturya'ya gitmektedir. Genel olarak taşıma modunda karayolu, kısmen de denizyolu tercih edilmektedir. Demiryolu ile taşıma sınırlı kalmıştır. Taşıma kabı türü ise ülkere göre değişmekte olup genel olarak parça yük tercih edilmektedir. Konteyner ile taşımaya rastlanmamıştır.

Lojistik hizmeti sağlayan firmaların Konya ve Karaman'a en çok yük taşıdığı ülkelere bakıldığında ilk sırada yine Almanya gelmektedir. Konya ve Karaman'daki firmalara en çok yük (sayı olarak) Almanya'dan taşınmaktadır. Almanya'yı, Avusturya, Fransa ve Hollanda takip etmektedir. Ton bazında Konya ve Karaman'a taşınan tüm yüklerin yüzde 30,9'u Almanya'dan, yüzde 26,4'ü Avusturya'dan, yüzde 10'u Macaristan'dan ve yüzde 5,8'i ise Polonya'dan gelmektedir. Taşıma modunda daha çok karayolu, kısmen de denizyolu tercih edilmektedir. Demiryolu kullanımı sınırlı kalmıştır. Taşıma kabı türünde ise sadece parça yük tercih edilmektedir. Konteyner ve dökme ile taşımaya rastlanmamıştır.

Lojistik hizmeti sağlayıcı firmalarının talepleri şu şekildedir;

- Araç bakım ve tamirlerinin yapılabileceği yerler istemektedirler. Lojistik Merkez bu isteğe cevap verebilecektir.
- Karayolu nakliyesinin desteklenmesini istemektedirler. Demiryolu taşımacılığının gelişmesi ile karayolu taşımacılığındaki işlerini kaybetme endişesi taşımaktadırlar.
- Bürokrasinin daha az olmasını istemektedirler. Yurt dışında geçiş belgelerinin zamanında ulaştırılmasını talep etmektedirler.
- Taşımacılık belgelerinin düzenli olarak kontrol edilmesini istemektedirler.
- Nakliye fiyatlarının standart olmasını istemektedirler.
- Konya Lojistik Merkezi'nin kurulmasının faydalı olacağını düşünmektedirler.
- Küçük ölçekli nakliyeciler önümüzdeki dönemde önlerinin büyük ölçekli firmalar tarafından kesileceği endişesini taşımaktadırlar.

KAYNAKLAR

AB Komisyonu, 2011, Lojistik, http://ec.europa.eu/transport/logistics/index_en.htm, Erişim tarihi: 25.10.2011.

ADKS, 2010, Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi (ADNKS) Nüfus Sayımı Sonuçları 2010,http://tuikapp.tuik.gov.tr/adnksdagitapp/adnks.zul, Erişim Tarihi: 25.10.2011.

Anonim, 2009, "TCDD Lojistik Köyler Projesi", www.ambar.com.tr/files.php?force&file=Lojistik_Koyler...pdf, Erişim tarihi: 24.10.2011.

AYDIN, G. T. , Öğüt, K.S. ,2009,"Lojistik Köy Nedir?" www.ins.itu.edu.tr/ksogut/Lojistik%20K%C3%B6y%20Nedir.PDF, Erişim tarihi: 24.10.2011

AYDIN, G.T. , Öğüt, K.S. , 2010, "Türkiye, Avrupa Ve Türkiye'deki Lojistik Köyleri", www.ins.itu.edu.tr/ksogut/Avrupada%20ve%20T%C3%BCrkiyede%20lojistik%20k%C3%B6yler.PDF, Erişim tarihi: 17.10.2011.

BAMYACI, M., 2008, Organize Lojistik Bölgeleri İçin Bir Yer Seçim Modeli, Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi.

BDM, 2011, Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, Deniz Taşıtları ve Denizyolu Taşıma İstatistikleri, http://www.denizcilik.gov.tr/dm/istatistikler/ResmiIstatistikler/, Erişim tarihi: 27.10.2011.

CERAN, M. B., 2010, Küresel Rekabet Ortamında Rekabetçi Üstünlük Sağlamada Lojistik Köyler: Konya Lojistik Köy Önerisi, Yüksek Lisans Tezi, Selçuk Üniversitesi.

Connecting to Compete Trade Logistics in the Global Economy Report, 2010, www.siteresources.worldbank.org/INTTLF/Resources/LPI2010_for_web.pdf, Erişim tarihi: 30.10.2011.

ÇOŞKUN, N. , 2011, Ulaşım Gazetesi, "Lojistik Köyler", www.ulasimgazetesi.com/?id=3843, Erişim tarihi: 17.10.2011

DELOİTTE, 2010, Taşımacılık ve Lojistik Sektörü Raporu, http://www.belgeler.com/blg/288r/turkiye-tasimacilik-lojistik-sektoru-raporu, Erişim tarihi: 20.10.2011.

DOĞANER, Ö. , 2010, Para Dergisi, "3 Milyar Dolara 15 lojistik köy", www.patronlardunyasi.com/.../3-Milyar-Dolara-15-lojistik-koy/8664..., Erişim tarihi: 24.10.2011.

DTM, 2011, Dış Ticaret Müsteşarlığı, İl İl Dış Ticaret Potansiyeli Araştırması, http://www.ekonomi.gov.tr/upload/7EF56F48-D8D3-8566-452092D48A1F70B1/kitapmakro.pdf, Erişim tarihi: 27.10.2011.

DTÖ, 2011, Dünya Ticaret Örgütü, http://www.wto.org/english/res_e/statis_e/statis_e.htm, Erişim tarihi: 27.10.2011.

DÜNYA BANKASI, 2011, Lojistik Performans Endeksi, http://info.worldbank.org/etools/tradesurvey/ mode1b.asp, Erişim tarihi: 27.10.2011.

ERDAL, M., 2004 a, "Lojistik Üs Kavramı ve Türkiye Analizi - Utikad" www.utikad.org.tr/pdf/Lojistikuskavrami.pdf, Erişim tarihi: 15.10.2011.

ERDAL, M., 2004 b, "Rotterdam-Hollanda: Lojistikte Bir Dünya Devi", www.meslekiyeterlilik.com/lojistik/21.Roterdam%20Limani%20Lojistikte%20Bir%20Dunya%20Devi.pdf, Erişim tarihi: 15.10.2011.

ERDAL, M., 2004 c, "Çin'de Yeni Stratejik Değer: Lojistik ve Shanghai Limanı", www.meslekiyeterlilik.com/lojistik/30.Shanghai%20Limani.pdf, Erişim tarihi: 17.10.2011.

ERDAL, M., 2004 d, "Asya'nın Lojistik Kaplanı: Singapur", www.meslekiyeterlilik.com/lojistik/31.Singapur.pdf, Erişim tarihi: 17.10.2011.

ERF, 2010, European Road Statistics-European Union Road Federation, http://www.irfnet.eu/images/stories/Statistics/2010/ERF_European_Road_Statistics_2010.pdf Erişim tarihi: 27.10.2011.

EUROSTATS, 2011, Energy, Transport and Environment Indicators, http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY_OFFPUB/KS-DK-10-001/EN/KS-DK-10-001-EN.PDF, Erişim tarihi: 26.10.2011.

İBDDB, 2011, T.C. İçişleri Bakanlığı Dernekler Dairesi Başkanlığı, http:// dernekler. icisleri. gov .tr / Dernekler/Kurum /IllereGoreDernekSayisi.aspx, Erişim tarihi: 26.10.2011.

KAESOB, 2011, Karaman Esnaf ve Sanatkârlar Odaları Birliği, http://www.karamanesnaf.org.tr/odalar.asp, Erişim tarihi: 24.10.2011

KARAKUYU, M. ,2010, "Lojistik Bir Merkez Olarak Hadımköy ve Sorunları", www.marmaracografya.com/pdf/21-14.pdf, Erişim tarihi: 24.10.2011

KAYA, S. ,2010, "Türkiye'nin Lojistik Potansiyeli ve İzmir'in Lojistik Faaliyetleri Açısından Durum (Swot) Analizi", www.izto.org.tr/NR/rdonlyres/7475BDA1-95B7-4855-B351-9ADCE4362AFE/16348/%C4%B0zmirinLojistikA%C3%A7%C4%B1s%C4%B1ndanDurumu_SKaya_SCevik.pdf, Erişim tarihi: 24.10.2011

KGM, 2011, Karayolları Genel Müdürlüğü, http://www.kgm.gov.tr, Erişim tarihi: 27.10.2011.

KILIÇ, Y. , AYCAN KARAATLI, M., DEMİRAL, M. F. ,PALA, Y. , 2009, "Gelişmekte Olan Ülkelerde Sürdürülebilir Kalkınma Açısından Lojistik Köyler Ve Türkiye Örneği",www.idc.sdu.edu.tr/tammetinler/kalkinma/kalkinma50.pdf, Erişim tarihi: 24.10.2011

KONESOB, 2011, Konya Esnaf ve Sanatkârlar Odaları Birliği, http://www.konesob.org.tr/konesob-tr/news.php

MEVKA, 2010, Mevlana Kalkınma Ajansı TR52 Düzey 2 Bölgesi 2010-2013 Bölge Planı, http://www.mevka.org.tr/Download.aspx?filePath=jsMeF66z7zL9PsB2F3CrAg==, Erişim tarihi: 18.10.2011.

MEVKA, 2011, TR52 Konya-Karaman Bölgesinin İhracat Yapısı Araştırma Raporu, http://www.mevka.org.tr/Content/ViewArticle/tr52_ihracat_analizi?articleID=Z%2FawxC3J0qU%3D, Erişim tarihi: 20.10.2011.

NEBİOĞLU, E. ,TUĞRUL, B. ,GÜLEÇ, N. , "Türkiye'nin 15 Farklı Lokasyonunda Lojistik Köy Projesi", www.omsan.com.tr/indir.php?tip=akademi&id=98, Erişim tarihi: 24.10.2011

OSBUK, 2011, Organize Sanayi Bölgeleri Üst Kuruluşu, Dünya' da Ve Türkiye' de OSB Uygulamaları, http://www.osbuk.org/index.php?page=content/osbuygulama&id=1, Erişim Tarihi: 10.11.2011.

PEKİN, 2011, White Paper 2011, http://ethempekin.com/2011/04/01/white-paper-2011/, Erişim tarihi: 22.10.2011.

PEKSEL, M., 2008, "Yeni Ufuklar, İtalya'nın En Zengin Ticaret ve İletişim Merkezi: BOLOGNA", www.izto.org.tr/NR/...3428.../YENİUFUKLARMelikePEKSEL.pdf, Erişim tarihi:17.10.2011.

RAÇLI, S., 2010, "Lojistik Köyler ve Dünyadaki Durumu",www.hilalyildirirkeser.com/hilal/selin1.pdf, Erişim tarihi:17.10.2011.

TANYAŞ, M., 2009, Lojistik Dergisi, Sayı: 11, pp 18, LODER Resmi Yayın Organı.

TANYAŞ, M., İRİS, Ç., 2010, Türkiye Lojistik Sektörü Araştırması 2010, Kasım 2010, Mavi Yayıncılık, İstanbul.

TCDD, 2009, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İstatistik Yıllığı 2005-2009.

TCDD, 2011, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları, www.tcdd.gov.tr, Erişim tarihi: 25.10.2011.

TESK, 2011, Türkiye Esnaf ve Sanatkârlar Konfederasyonu, http://www.tesk.org.tr/tr/calisma/sicil/ist.html, Erişim Tarihi: 24.10.2011.

TIM, İller Bazında Sektör Rakamları, http://www.tim.org.tr/tr/ihracat-ihracat-rakamlari-tablolar.html

TOBB, 2011, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği, http://www.tobb.org.tr/ Sayfalar/ IlBazindaOdaBorsaArama.aspx?il=KONYA

BEZİRCİ, M., DÜNDAR, A. O., 2011, "Lojistik Köylerin İşletmelere Sağladığı Maliyet Avantajları", Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, Sayfa: 292, Cilt: 13, Sayı: 1, http://www.sobedergi.trakya.edu.tr/dosyalar/June2011.pdf, Erişim tarihi: 24.10.2011.

TUİK Dış Ticaret Endeks Raporu, 2011, http://www.tuik.gov.tr, Erişim tarihi: 25.10.2011.

TÜİK, 2011, Türkiye İstatistik Kurumu, http://www.tuik.gov.tr, Erişim tarihi: 25.10.2011.

YERSEL, H.F., 2010, Türk Lojistik Altyapısının İntermodal Taşımacılık Açısından Değerlendirilmesi, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Afyon Kocatepe Üniversitesi.

YILDIZTEKİN, A., 2010, "Tedarik Zinciri ve Lojistik Yönetimi, Lojistik Köyler", www.nacitopcuoglumyo.gantep.edu.tr/download.../lojistik_koyleri.ppt, Erişim tarihi: 24.10.2011.

EKLER

EK A.

2006 YILI TR52 KONYA-KARAMAN BÖLGESİ FASIL ADINA GÖRE İHRACAT İSTATİSTİKLERİ

Fasıl	Fasıl adı	İhracat Dolar	İhracat Euro	İhracat TL/YTL
3	Balıklar,kabuklu hayvanlar,yumuşakçalar,diğer omurgasızlar	281.640	221.756	402.141
4	Süt ve süt mamulleri,kuş ve kümes hay.yumurtaları,bal vb.	9.266.951	7.304.776	13.339.625
5	Tarifenin başka yerinde yer almayan hayvansal müstahzarlar	3.293.402	2.598.815	4.862.894
6	Canlı bitkiler ve çiçekçilik müstahzarları	1.820	1.449	2.948
7	Yenilen sebzeler ve bazı kök ve yumrular	2.532.212	2.011.117	3.616.873
8	Yenilen meyvalar,kabuklu yemişler,turunçgil ve kavun kabuğu	2.223.137	1.751.909	3.322.257
9	Kahve,çay,paraguay çayı ve baharat	752.431	596.502	1.065.434
10	Hububat	177.915	141.236	256.673
11	Değirmencilik ürünleri,malt,nişasta,inülin,buğday gluteni	28.595.456	23.210.370	40.130.698
12	Yağlı tohum ve meyvalar,sanayi bitkileri,saman,hayvan yemi	157.904	125.648	224.806
13	Laklar,sakızlar,bitkisel özsu ve hülasalar	8.644	6.763	12.141
14	Örülmeye elverişli bitkisel maddeler,bitkisel müstahzarlar	577.245	463.036	818.704
15	Hayvansal ve bitkisel yağlar ve bunların müstahzarları	4.750.639	3.805.030	6.667.285
16	Et,balık,kabuklu hayvan,yumuşakça vb hayvansal müstahzarlar	10.217	7.946	14.893
17	Şeker ve şeker mamulleri	6.746.089	5.372.308	9.606.460
18	Kakao ve kakao müstahzarları	23.484.378	18.557.182	33.742.963
19	Esasını hububat,un,nişasta,süt teşkil eden müstahzarlar	71.239.507	56.619.030	102.402.442
20	Sebze,meyva,bitki parçaları,sert kabuklu yemiş konserveleri	3.950.513	3.117.876	5.738.117
21	Yenilen çeşitli gıda müstahzarları	1.459.564	1.176.537	2.055.636
22	Meşrubat,alkollü içkiler ve sirke	108.716	86.298	157.892
23	Gıda sanayii kalıntı ve döküntüleri,hazır hayvan gıdaları	148.385	116.457	212.135
25	Tuz,kükürt,toprak ve taşlar,alçılar ve çimento	1.043.333	831.377	1.489.865
27	Mineral yakıtlar,mineral yağlar ve müstahsalları,mumlar	16.425	12.996	23.231
28	İnorganik kimyasal müstahsallar,organik,inorganik bileşikler	25.136.687	20.186.226	35.746.140
29	Organik kimyasal müstahsallar	715.884	567.615	1.039.657
30	Eczacılık ürünleri	64.316	50.516	93.595
31	Gübreler	29.567	23.238	44.416
32	Debagat ve boyacılıkta kullanılan hülasa,boya,macun,sakızlar	528.708	418.160	758.915
33	Uçucu yağlar,rezinoitler,parfümeri,kozmetikler vb	223.305	173.779	319.391
34	Sabunlar,yüzey aktif organik maddeler,yıkama-yağlama madde.	714.469	567.273	1.019.982
35	Albüminoid maddeler,tutkallar,enzimler vb	358.417	285.460	512.827
38	Muhtelif kimyasal maddeler	3.524.137	2.822.532	5.019.870
39	Plastik ve plastikten mamul eşya	18.773.347	14.868.363	27.179.183
40	Kauçuk ve kauçuktan eşya	1.310.396	1.036.744	1.899.299
42	Deri eşya,saraciye eşyası,seyahat eşyası,bağırsaktan eşya	34.513	27.032	49.859
44	Ağaç ve ağaçtan mamul eşya:odun kömürü	1.371.578	1.083.256	1.992.471
45	Mantar ve mantardan eşya	629	522	846
46	Hasır:saz ve benzeri örülebilen maddelerden mamuller	16.879	13.241	25.943

48	Kağıt ve karton:kağıt hamurundan kağıt ve kartondan eşya	5.875.785	4.670.425	8.515.956
49	Basılı kitap,gazete,resim vb baskı sanayi mamulu,el yazmaları	46.498	36.675	66.833
50	İpek	6.000	4.668	8.729
51	Yün,kıl,at kılı:bunların iplik ve dokumaları	3.029.487	2.406.830	4.372.456
52	Pamuk,pamuk ipliği ve pamuklu mensucat	2.881	2.319	4.041
54	Dokumaya elverişli suni ve sentetik lifler	27.130	22.384	36.816
55	Sentetik ve suni devamsız lifler	1.371	1.067	1.995
56	Vatka,keçe,dokunmamış mensucat,özel iplik,sicim ve mamulleri	39.737	31.546	57.042
57	Halılar ve diğer dokumaya elverişli maddeden yer kaplamaları	1.068.719	855.590	1.533.522
58	Özel dokunmuş mensucat,dantela,duvar halıları,işlemeler	13.258	10.521	19.452
59	Emdirilmiş,sıvanmış,kaplanmış mensucat,bunlardan teknik eşya	47.740	38.152	66.931
60	Örme eşya	84.104	65.842	124.634
61	Örme giyim eşyası ve aksesuarları	3.249.361	2.615.625	4.638.037
62	Örülmemiş giyim eşyası ve aksesuarları	1.071.336	856.632	1.531.170
63	Mensucattan mamul diğer eşya,kullanılmış eşya,paçavralar	2.313.088	1.838.038	3.367.761
64	Ayakkabılar,getrler,tozluklar vb eşya ve aksamı	3.489.866	2.782.214	5.033.197
65	Başlıklar ve aksamı	969.210	762.273	1.413.550
66	Şemsiye,baston,kamçı,kırbaç ve bunların aksamı	2.858	2.330	3.820
67	Hazır kuş tüyü ve insan saçı mamulleri,yapma çiçekler	2.522	2.117	3.376
68	Taş,alçı,çimento,amyant,mika vb maddelerden eşya	12.287.318	9.739.779	17.932.175
69	Seramik mamulleri	2.384.228	1.899.375	3.442.801
70	Cam ve cam eşya	3.199.197	2.554.209	4.561.900
71	İnciler,kıymetli taş ve metal mamulleri,madeni paralar	31.087	24.176	44.133
72	Demir ve çelik	444.296	351.937	642.536
73	Demir veya çelikten eşya	20.863.244	16.599.047	30.053.480
74	Bakır ve bakırdan eşya	45.459	35.722	66.432
75	Nikel ve nikelden eşya	52.042	40.395	73.889
76	Aluminyum ve aluminyum eşya	91.998.437	73.552.621	132.184.677
78	Kurşun ve kurşundan eşya	150.751	118.435	217.128
79	Çinko ve çinkodan eşya	888	698	1.274
81	Diğer adi metaller,sermetler,bunlardan eşya	22.691	17.891	33.706
82	Adi metallerden aletler,bıçakçı eşyası,sofra takımları	1.029.133	813.772	1.504.064
83	Adi metallerden çeşitli eşya	1.098.446	864.523	1.601.901
84	Kazan:makina ve cihazlar,aletler,parçaları	134.149.101	106.586.640	194.048.513
85	Elektrikli makina ve cihazlar,aksam ve parçaları	7.278.813	5.823.308	10.420.603
86	Demiryolu ulaşım araçları vb,aksam ve parçaları	2.002	1.532	2.868
87	Motorlu kara taşıtları,traktör,bisiklet,motosiklet ve diğer	49.799.749	39.455.318	72.205.261
90	Optik,fotoğraf,sinema,ölçü,kontrol,ayar cihazları,tıbbi alet.	1.528.053	1.210.074	2.259.059
91	Saatler ve bunların aksam ve parçaları	1.678	1.317	2.448
92	Müzik aletleri:bunların aksam,parça ve aksesuarı	7.067	5.713	9.605
93	Silahlar ve mühimmat,bunların aksam,parça ve aksesuarları	10.035.438	7.968.694	14.466.824
94	Mobilyalar,aydınlatma,reklam lambaları,prefabrik yapılar	11.524.584	9.148.966	16.577.439
95	Oyuncaklar,oyun ve spor malzemeleri,aksam ve parçaları	6.346	5.053	9.014
96	Çeşitli mamul eşya (kalemler, fırçalar vb)	153.384	121.128	221.096
Toplam		**583.063.738**	**464.205.942**	**839.250.651**

2007 YILI TR52 KONYA-KARAMAN BÖLGESİ FASIL ADINA GÖRE İHRACAT İSTATİSTİKLERİ

3	Balıklar,kabuklu hayvanlar,yumuşakçalar,diğer omurgasızlar	301.327	220.460	395.504
4	Süt ve süt mamulleri,kuş ve kümes hay.yumurtaları,bal vb.	25.067.544	18.219.110	32.510.949
5	Tarifenin başka yerinde yer almayan hayvansal müstahzarlar	3.228.891	2.390.488	4.286.926
6	Canlı bitkiler ve çiçekçilik müstahzarları	661	498	916
7	Yenilen sebzeler ve bazı kök ve yumrular	4.878.798	3.557.399	6.358.966
8	Yenilen meyvalar,kabuklu yemişler,turunçgil ve kavun kabuğu	2.851.321	2.052.993	3.616.229
9	Kahve,çay,paraguay çayı ve baharat	889.568	644.795	1.142.023
10	Hububat	4.090.407	2.948.627	5.163.033
11	Değirmencilik ürünleri,malt,nişasta,inülin,buğday gluteni	40.329.163	29.203.629	51.926.270
12	Yağlı tohum ve meyvalar,sanayi bitkileri,saman,hayvan yemi	89.020	64.512	114.350
13	Laklar,sakızlar,bitkisel özsu ve hülasalar	12.037	8.549	14.843
14	Örülmeye elverişli bitkisel maddeler,bitkisel müstahzarlar	513.283	381.222	687.954
15	Hayvansal ve bitkisel yağlar ve bunların müstahzarları	3.014.253	2.182.601	3.881.533
16	Et,balık,kabuklu hayvan,yumuşakça vb hayvansal müstahzarlar	200	144	253
17	Şeker ve şeker mamulleri	9.835.202	7.095.669	12.654.312
18	Kakao ve kakao müstahzarları	41.801.563	30.202.165	53.783.376
19	Esasını hububat,un,nişasta,süt teşkil eden müstahzarlar	95.242.744	69.356.426	123.863.554
20	Sebze,meyva,bitki parçaları,sert kabuklu yemiş konserveleri	5.228.975	3.801.070	6.777.775
21	Yenilen çeşitli gıda müstahzarları	1.411.032	1.033.823	1.849.605
22	Meşrubat,alkollü içkiler ve sirke	256.905	189.231	340.714
23	Gıda sanayii kalıntı ve döküntüleri,hazır hayvan gıdaları	390.094	284.607	507.222
25	Tuz,kükürt,toprak ve taşlar,alçılar ve çimento	4.300.127	3.021.302	5.246.497
26	Metal cevherleri,cüruf ve kül	7.520.742	5.436.610	9.564.984
27	Mineral yakıtlar,mineral yağlar ve müstahsalları,mumlar	21.304	15.649	28.315
28	İnorganik kimyasal müstahsallar,organik,inorganik bileşikler	30.510.218	22.095.654	39.472.113
29	Organik kimyasal müstahsallar	1.325.650	953.709	1.689.500
30	Eczacılık ürünleri	141.537	102.897	181.566
31	Gübreler	93.352	67.067	118.073
32	Debagat ve boyacılıkta kullanılan hülasa,boya,macun,sakızlar	586.346	428.920	763.109
33	Uçucu yağlar,rezinoitler,parfümeri,kozmetikler vb	477.223	341.063	601.839
34	Sabunlar,yüzey aktif organik maddeler,yıkama-yağlama madde.	1.453.463	1.061.115	1.898.352
35	Albüminoid maddeler,tutkallar,enzimler vb	448.164	328.497	588.318
36	Barut,patlayıcı maddeler,pirotekni mamulleri,kibrit vb	9.450	6.492	11.251
38	Muhtelif kimyasal maddeler	3.982.865	2.899.962	5.171.500
39	Plastik ve plastikten mamul eşya	24.751.874	17.940.130	31.895.196
40	Kauçuk ve kauçuktan eşya	1.842.576	1.342.723	2.384.808
42	Deri eşya,saraciye eşyası,seyahat eşyası,bağırsaktan eşya	13.191	9.416	16.700
44	Ağaç ve ağaçtan mamul eşya:odun kömürü	1.684.710	1.251.642	2.261.131
45	Mantar ve mantardan eşya	2.448	1.747	3.024
46	Hasır:saz ve benzeri örülebilen maddelerden mamuller	8.150	5.985	10.860
48	Kağıt ve karton:kağıt hamurundan kağıt ve kartondan eşya	4.995.747	3.627.056	6.437.000
49	Basılı kitap,gazete,resim vb baskı sanayi mamulu,el yazmaları	125.348	93.740	170.143

50	İpek	250	183	334
51	Yün,kıl,at kılı:bunların iplik ve dokumaları	4.612.410	3.371.940	6.047.963
52	Pamuk,pamuk ipliği ve pamuklu mensucat	4.407	2.998	5.205
54	Dokumaya elverişli suni ve sentetik lifler	33.535	24.108	42.455
55	Sentetik ve suni devamsız lifler	3.632	2.692	4.805
56	Vatka,keçe,dokunmamış mensucat,özel iplik,sicim ve mamulleri	62.919	45.862	81.480
57	Halılar ve diğer dokumaya elverişli maddeden yer kaplamaları	1.161.097	847.216	1.512.316
58	Özel dokunmuş mensucat,dantela,duvar halıları,işlemeler	14.250	10.465	18.894
59	Emdirilmiş,sıvanmış,kaplanmış mensucat,bunlardan teknik eşya	27.295	20.043	36.157
60	Örme eşya	143.190	107.291	195.256
61	Örme giyim eşyası ve aksesuarları	3.888.288	2.857.226	5.139.693
62	Örülmemiş giyim eşyası ve aksesuarları	1.287.529	942.697	1.684.722
63	Mensucattan mamul diğer eşya,kullanılmış eşya,paçavralar	2.294.623	1.665.799	2.966.976
64	Ayakkabılar,getrler,tozluklar vb eşya ve aksamı	2.838.444	2.102.431	3.788.368
65	Başlıklar ve aksamı	1.451.492	1.056.779	1.890.763
66	Şemsiye,baston,kamçı,kırbaç ve bunların aksamı	220	164	301
67	Hazır kuş tüyü ve insan saçı mamulleri,yapma çiçekler	3.735	2.776	4.951
68	Taş,alçı,çimento,amyant,mika vb maddelerden eşya	16.413.112	11.995.548	21.436.815
69	Seramik mamulleri	3.015.008	2.182.499	3.880.255
70	Cam ve cam eşya	1.797.456	1.329.567	2.385.250
71	İnciler,kıymetli taş ve metal mamulleri,madeni paralar	22.168	16.336	29.820
72	Demir ve çelik	603.920	439.307	781.485
73	Demir veya çelikten eşya	25.183.308	18.364.121	32.775.834
74	Bakır ve bakırdan eşya	126.315	93.235	165.794
75	Nikel ve nikelden eşya	216.805	159.943	286.936
76	Aluminyum ve aluminyum eşya	116.792.915	85.605.621	153.398.748
78	Kurşun ve kurşundan eşya	230.913	170.255	309.192
79	Çinko ve çinkodan eşya	2.730	1.886	3.225
81	Diğer adi metaller,sermetler,bunlardan eşya	14.150	10.372	18.691
82	Adi metallerden aletler,bıçakçı eşyası,sofra takımları	1.737.094	1.271.328	2.276.319
83	Adi metallerden çeşitli eşya	1.645.846	1.205.559	2.159.119
84	Kazan:makina ve cihazlar,aletler,parçaları	186.404.873	135.780.419	242.018.580
85	Elektrikli makina ve cihazlar,aksam ve parçaları	9.602.860	7.096.395	12.738.148
86	Demiryolu ulaşım araçları vb,aksam ve parçaları	94.110	66.498	115.581
87	Motorlu kara taşıtları,traktör,bisiklet,motosiklet ve diğer	82.648.520	60.033.407	106.894.537
90	Optik,fotoğraf,sinema,ölçü,kontrol,ayar cihazları,tıbbi alet.	1.766.717	1.300.532	2.325.933
91	Saatler ve bunların aksam ve parçaları	1.600	1.119	2.005
92	Müzik aletleri:bunların aksam,parça ve aksesuarı	2.264	1.649	2.905
93	Silahlar ve mühimmat,bunların aksam,parça ve aksesuarları	10.222.838	7.506.034	13.451.832
94	Mobilyalar,aydınlatma,reklam lambaları,prefabrik yapılar	20.431.249	14.882.113	26.512.982
95	Oyuncaklar,oyun ve spor malzemeleri,aksam ve parçaları	4.323	2.972	5.237
96	Çeşitli mamul eşya (kalemler, fırçalar vb)	242.403	175.021	310.325
98	Zati eşya, kumanya ve başka yerde belirtilmeyen diğer eşyalar	9.908	6.728	11.698
Toplam		**820.788.194**	**597.628.528**	**1.066.108.471**

2008 YILI TR52 KONYA-KARAMAN BÖLGESİ FASIL ADINA GÖRE İHRACAT İSTATİSTİKLERİ

3	Balıklar,kabuklu hayvanlar,yumuşakçalar,diğer omurgasızlar	107.198	77.194	150.117
4	Süt ve süt mamulleri,kuş ve kümes hay.yumurtaları,bal vb.	35.484.867	24.560.663	47.551.028
5	Tarifenin başka yerinde yer almayan hayvansal müstahzarlar	2.152.705	1.511.006	2.934.627
6	Canlı bitkiler ve çiçekçilik müstahzarları	609	414	712
7	Yenilen sebzeler ve bazı kök ve yumrular	4.293.619	2.944.061	5.515.469
8	Yenilen meyvalar,kabuklu yemişler,turunçgil ve kavun kabuğu	3.091.792	2.141.032	4.190.585
9	Kahve,çay,paraguay çayı ve baharat	894.827	609.785	1.172.310
10	Hububat	915.297	643.882	1.215.353
11	Değirmencilik ürünleri,malt,nişasta,inülin,buğday gluteni	30.870.779	20.999.373	38.512.288
12	Yağlı tohum ve meyvalar,sanayi bitkileri,saman,hayvan yemi	5.492.978	3.589.275	6.662.793
13	Laklar,sakızlar,bitkisel özsu ve hülasalar	14.650	9.762	18.146
14	Örülmeye elverişli bitkisel maddeler,bitkisel müstahzarlar	754.702	493.113	935.777
15	Hayvansal ve bitkisel yağlar ve bunların müstahzarları	3.502.022	2.429.980	4.621.574
17	Şeker ve şeker mamulleri	10.618.953	7.275.828	13.783.777
18	Kakao ve kakao müstahzarları	44.825.927	31.371.623	60.449.066
19	Esasını hububat,un,nişasta,süt teşkil eden müstahzarlar	129.239.927	87.859.155	167.780.798
20	Sebze,meyva,bitki parçaları,sert kabuklu yemiş konserveleri	6.835.329	4.794.241	9.128.317
21	Yenilen çeşitli gıda müstahzarları	1.233.056	834.021	1.567.330
22	Meşrubat,alkollü içkiler ve sirke	586.546	396.475	759.248
23	Gıda sanayii kalıntı ve döküntüleri,hazır hayvan gıdaları	437.275	296.008	560.212
25	Tuz,kükürt,toprak ve taşlar,alçılar ve çimento	28.696.958	19.011.190	36.444.891
26	Metal cevherleri,cüruf ve kül	2.033.167	1.406.283	2.520.774
27	Mineral yakıtlar,mineral yağlar ve müstahsalları,mumlar	62.455	44.137	88.603
28	İnorganik kimyasal müstahsallar,organik,inorganik bileşikler	30.903.495	20.907.397	40.210.807
29	Organik kimyasal müstahsallar	2.207.003	1.538.517	2.981.093
30	Eczacılık ürünleri	159.469	115.722	215.211
31	Gübreler	113.755	76.127	145.689
32	Debagat ve boyacılıkta kullanılan hülasa,boya,macun,sakızlar	960.975	660.649	1.274.893
33	Uçucu yağlar,rezinoitler,parfümeri,kozmetikler vb	2.578.629	1.757.560	3.138.385
34	Sabunlar,yüzey aktif organik maddeler,yıkama-yağlama madde.	1.983.863	1.338.385	2.567.767
35	Albüminoid maddeler,tutkallar,enzimler vb	677.191	456.865	865.614
36	Barut,patlayıcı maddeler,pirotekni mamulleri,kibrit vb	7.860	5.963	12.359
38	Muhtelif kimyasal maddeler	9.391.903	6.280.848	11.875.792
39	Plastik ve plastikten mamul eşya	30.824.241	21.030.505	40.243.055
40	Kauçuk ve kauçuktan eşya	2.037.412	1.385.494	2.638.587
41	Ham postlar,deriler (kürkler hariç) ve köseleler	552	346	734
42	Deri eşya,saraciye eşyası,seyahat eşyası,bağırsaktan eşya	116.742	78.582	151.589
43	Postlar,kürkler,taklit kürkler ve mamulleri	357	285	608
44	Ağaç ve ağaçtan mamul eşya:odun kömürü	1.339.883	886.752	1.678.225
48	Kağıt ve karton:kağıt hamurundan kağıt ve kartondan eşya	6.602.384	4.419.533	8.382.082
49	Basılı kitap,gazete,resim vb baskı sanayi mamulu,el yazmaları	87.688	59.901	109.822
50	İpek	1.180	940	1.924

51	Yün,kıl,at kılı:bunların iplik ve dokumaları	3.430.720	2.320.242	4.384.379
52	Pamuk,pamuk ipliği ve pamuklu mensucat	46.699	32.814	62.591
54	Dokumaya elverişli suni ve sentetik lifler	32.978	21.888	42.894
55	Sentetik ve suni devamsız lifler	2.095	1.644	3.331
56	Vatka,keçe,dokunmamış mensucat,özel iplik,sicim ve mamulleri	88.539	60.619	115.428
57	Halılar ve diğer dokumaya elverişli maddeden yer kaplamaları	1.174.359	797.785	1.526.136
58	Özel dokunmuş mensucat,dantela,duvar halıları,işlemeler	32.716	22.984	42.527
59	Emdirilmiş,sıvanmış,kaplanmış mensucat,bunlardan teknik eşya	33.235	22.311	42.134
60	Örme eşya	76.952	51.583	94.618
61	Örme giyim eşyası ve aksesuarları	5.834.886	3.967.633	7.408.696
62	Örülmemiş giyim eşyası ve aksesuarları	2.024.240	1.357.854	2.559.707
63	Mensucattan mamul diğer eşya,kullanılmış eşya,paçavralar	3.717.447	2.608.073	5.030.653
64	Ayakkabılar,getrler,tozluklar vb eşya ve aksamı	2.129.941	1.447.939	2.687.779
65	Başlıklar ve aksamı	1.565.718	1.064.801	2.044.920
67	Hazır kuş tüyü ve insan saçı mamulleri,yapma çiçekler	514	325	641
68	Taş,alçı,çimento,amyant,mika vb maddelerden eşya	20.622.487	13.885.201	26.508.024
69	Seramik mamulleri	4.487.861	3.057.689	5.757.248
70	Cam ve cam eşya	1.242.981	823.765	1.532.372
71	İnciler,kıymetli taş ve metal mamulleri,madeni paralar	25.337	19.538	38.704
72	Demir ve çelik	748.664	508.262	981.414
73	Demir veya çelikten eşya	40.446.187	27.614.772	52.802.385
74	Bakır ve bakırdan eşya	405.394	276.525	527.550
75	Nikel ve nikelden eşya	78.722	52.399	101.152
76	Aluminyum ve aluminyum eşya	112.131.453	75.867.691	144.537.823
78	Kurşun ve kurşundan eşya	88.826	61.306	117.117
79	Çinko ve çinkodan eşya	4.912	3.401	6.564
81	Diğer adi metaller,sermetler,bunlardan eşya	76.060	52.498	104.068
82	Adi metallerden aletler,bıçakçı eşyası,sofra takımları	1.641.627	1.104.356	2.064.133
83	Adi metallerden çeşitli eşya	1.947.208	1.314.751	2.541.477
84	Kazan:makina ve cihazlar,aletler,parçaları	256.007.022	174.932.861	334.917.261
85	Elektrikli makina ve cihazlar,aksam ve parçaları	8.107.417	5.493.397	10.453.281
86	Demiryolu ulaşım araçları vb,aksam ve parçaları	9.630	6.111	12.012
87	Motorlu kara taşıtları,traktör,bisiklet,motosiklet ve diğer	119.029.778	80.367.969	153.666.467
88	Hava taşıtları,uzay araçları,aksam ve parçaları	291	196	351
90	Optik,fotoğraf,sinema,ölçü,kontrol,ayar cihazları,tıbbi alet.	2.002.751	1.346.311	2.556.417
91	Saatler ve bunların aksam ve parçaları	6.808	4.972	9.258
92	Müzik aletleri:bunların aksam,parça ve aksesuarı	10.230	6.700	12.701
93	Silahlar ve mühimmat,bunların aksam,parça ve aksesuarları	9.898.910	6.699.068	12.696.187
94	Mobilyalar,aydınlatma,reklam lambaları,prefabrik yapılar	27.966.409	19.108.002	36.373.241
95	Oyuncaklar,oyun ve spor malzemeleri,aksam ve parçaları	19.989	12.784	24.996
96	Çeşitli mamul eşya (kalemler, fırçalar vb)	267.066	184.361	364.983
Toplam		**1.029.605.279**	**700.882.253**	**1.337.811.651**

2009 YILI TR52 KONYA-KARAMAN BÖLGESİ FASIL ADINA GÖRE İHRACAT İSTATİSTİKLERİ

2	Etler ve yenilen sakatat	53.730	37.364	81.584
3	Balıklar,kabuklu hayvanlar,yumuşakçalar,diğer omurgasızlar	71.821	49.286	107.959
4	Süt ve süt mamulleri,kuş ve kümes hay.yumurtaları,bal vb.	26.708.055	19.125.926	41.433.723
5	Tarifenin başka yerinde yer almayan hayvansal müstahzarlar	1.048.145	762.006	1.644.099
6	Canlı bitkiler ve çiçekçilik müstahzarları	16.147	12.756	27.377
7	Yenilen sebzeler ve bazı kök ve yumrular	2.521.575	1.812.099	3.928.303
8	Yenilen meyvalar,kabuklu yemişler,turunçgil ve kavun kabuğu	3.978.766	2.760.991	6.012.857
9	Kahve,çay,paraguay çayı ve baharat	1.041.527	752.552	1.627.586
10	Hububat	1.154.227	819.041	1.775.939
11	Değirmencilik ürünleri,malt,nişasta,inülin,buğday gluteni	46.553.561	33.359.417	71.907.309
12	Yağlı tohum ve meyvalar,sanayi bitkileri,saman,hayvan yemi	2.357.365	1.724.889	3.724.384
13	Laklar,sakızlar,bitkisel özsu ve hülasalar	17.199	13.003	28.679
14	Örülmeye elverişli bitkisel maddeler,bitkisel müstahzarlar	492.242	355.814	765.045
15	Hayvansal ve bitkisel yağlar ve bunların müstahzarları	7.343.732	5.281.051	11.459.276
17	Şeker ve şeker mamulleri	9.205.164	6.544.651	14.135.528
18	Kakao ve kakao müstahzarları	53.472.980	38.272.320	82.851.532
19	Esasını hububat,un,nişasta,süt teşkil eden müstahzarlar	106.355.742	76.654.807	165.801.023
20	Sebze,meyva,bitki parçaları,sert kabuklu yemiş konserveleri	9.265.057	6.646.739	14.388.911
21	Yenilen çeşitli gıda müstahzarları	3.170.215	2.267.199	4.911.424
22	Meşrubat,alkollü içkiler ve sirke	211.844	151.923	328.835
23	Gıda sanayii kalıntı ve döküntüleri,hazır hayvan gıdaları	1.275.352	913.224	1.971.996
25	Tuz,kükürt,toprak ve taşlar,alçılar ve çimento	13.060.983	9.378.105	20.213.898
26	Metal cevherleri,cüruf ve kül	267.023	180.471	399.704
27	Mineral yakıtlar,mineral yağlar ve müstahsalları,mumlar	107.922	78.859	169.927
28	İnorganik kimyasal müstahsallar,organik,inorganik bileşikler	18.698.171	13.336.138	28.755.752
29	Organik kimyasal müstahsallar	2.864.152	2.049.280	4.442.196
30	Eczacılık ürünleri	157.963	111.824	242.232
31	Gübreler	191.709	131.904	289.231
32	Debagat ve boyacılıkta kullanılan hülasa,boya,macun,sakızlar	878.121	632.493	1.366.737
33	Uçucu yağlar,rezinoitler,parfümeri,kozmetikler vb	763.947	552.449	1.192.596
34	Sabunlar,yüzey aktif organik maddeler,yıkama-yağlama madde.	1.501.247	1.068.306	2.306.708
35	Albüminoid maddeler,tutkallar,enzimler vb	769.693	551.651	1.199.776
38	Muhtelif kimyasal maddeler	5.515.738	3.984.433	8.578.416
39	Plastik ve plastikten mamul eşya	22.578.542	16.126.669	34.905.555
40	Kauçuk ve kauçuktan eşya	1.666.243	1.189.459	2.578.478
42	Deri eşya,saraciye eşyası,seyahat eşyası,bağırsaktan eşya	83.506	59.198	127.504
43	Postlar,kürkler,taklit kürkler ve mamulleri	64.521	45.820	98.830
44	Ağaç ve ağaçtan mamul eşya:odun kömürü	942.650	692.930	1.488.133
46	Hasır:saz ve benzeri örülebilen maddelerden mamuller	27.901	20.165	43.577
48	Kağıt ve karton:kağıt hamurundan kağıt ve kartondan eşya	7.189.779	5.101.140	11.034.121
49	Basılı kitap,gazete,resim vb baskı sanayi mamulu,el yazmaları	45.894	32.818	70.787
50	İpek	28.736	20.210	43.623

51	Yün,kıl,at kılı:bunların iplik ve dokumaları	3.795.771	2.712.160	5.875.694
52	Pamuk,pamuk ipliği ve pamuklu mensucat	83.094	57.545	124.782
53	Dokumaya elverişli bitkisel lifler,kağıt ipeği ve dokumaları	1.986	1.454	3.161
54	Dokumaya elverişli suni ve sentetik lifler	127.899	88.195	193.046
55	Sentetik ve suni devamsız lifler	204.867	146.552	315.044
56	Vatka,keçe,dokunmamış mensucat,özel iplik,sicim ve mamulleri	54.083	38.435	82.803
57	Halılar ve diğer dokumaya elverişli maddeden yer kaplamaları	748.432	536.851	1.158.313
58	Özel dokunmuş mensucat,dantela,duvar halıları,işlemeler	206.334	148.341	321.443
59	Emdirilmiş,sıvanmış,kaplanmış mensucat,bunlardan teknik eşya	33.031	23.602	51.653
60	Örme eşya	197.718	137.732	298.924
61	Örme giyim eşyası ve aksesuarları	3.297.309	2.337.340	5.059.182
62	Örülmemiş giyim eşyası ve aksesuarları	1.073.655	784.746	1.695.601
63	Mensucattan mamul diğer eşya,kullanılmış eşya,paçavralar	4.377.825	3.116.203	6.712.965
64	Ayakkabılar,getrler,tozluklar vb eşya ve aksamı	659.690	470.076	1.013.665
65	Başlıklar ve aksamı	2.062.377	1.474.465	3.184.084
68	Taş,alçı,çimento,amyant,mika vb maddelerden eşya	18.174.375	13.077.732	28.213.925
69	Seramik mamulleri	2.071.375	1.490.859	3.204.434
70	Cam ve cam eşya	755.079	551.660	1.194.533
71	İnciler,kıymetli taş ve metal mamulleri,madeni paralar	7.409	4.946	10.929
72	Demir ve çelik	622.748	448.839	969.128
73	Demir veya çelikten eşya	37.070.168	26.563.748	57.412.219
74	Bakır ve bakırdan eşya	946.929	674.903	1.462.669
75	Nikel ve nikelden eşya	123.464	90.005	192.690
76	Aluminyum ve aluminyum eşya	40.414.144	29.234.452	63.371.363
78	Kurşun ve kurşundan eşya	293.074	214.164	461.574
79	Çinko ve çinkodan eşya	32.497	23.310	51.212
81	Diğer adi metaller,sermetler,bunlardan eşya	28.779	21.357	45.416
82	Adi metallerden aletler,bıçakçı eşyası,sofra takımları	1.183.181	847.264	1.823.322
83	Adi metallerden çeşitli eşya	1.616.037	1.162.760	2.508.991
84	Kazan:makina ve cihazlar,aletler,parçaları	252.388.987	181.756.512	392.400.870
85	Elektrikli makina ve cihazlar,aksam ve parçaları	8.180.279	5.865.268	12.637.701
86	Demiryolu ulaşım araçları vb,aksam ve parçaları	60.172	45.393	96.766
87	Motorlu kara taşıtları,traktör,bisiklet,motosiklet ve diğer	119.376.351	85.306.477	184.528.409
90	Optik,fotoğraf,sinema,ölçü,kontrol,ayar cihazları,tıbbi alet.	1.114.745	796.081	1.723.921
91	Saatler ve bunların aksam ve parçaları	18.250	13.090	28.189
92	Müzik aletleri:bunların aksam,parça ve aksesuarı	13.679	9.823	21.449
93	Silahlar ve mühimmat,bunların aksam,parça ve aksesuarları	9.524.425	6.848.602	14.801.039
94	Mobilyalar,aydınlatma,reklam lambaları,prefabrik yapılar	16.869.387	12.164.145	26.249.570
95	Oyuncaklar,oyun ve spor malzemeleri,aksam ve parçaları	7.447	5.513	11.732
96	Çeşitli mamul eşya (kalemler, fırçalar vb)	162.112	114.854	247.105
Toplam		**881.698.051**	**633.066.834**	**1.368.220.666**

2010 YILI TR52 KONYA-KARAMAN BÖLGESİ FASIL ADINA GÖRE İHRACAT İSTATİSTİKLERİ

2	Etler ve yenilen sakatat	1.118.800	831.425	1.663.365
3	Balıklar,kabuklu hayvanlar,yumuşakçalar,diğer omurgasızlar	64.198	45.786	96.278
4	Süt ve süt mamulleri,kuş ve kümes hay.yumurtaları,bal vb.	46.246.432	34.347.428	69.206.600
5	Tarifenin başka yerinde yer almayan hayvansal müstahzarlar	1.832.362	1.360.430	2.717.432
6	Canlı bitkiler ve çiçekçilik müstahzarları	110.971	83.007	163.716
7	Yenilen sebzeler ve bazı kök ve yumrular	2.542.816	1.884.090	3.800.307
8	Yenilen meyvalar,kabuklu yemişler,turunçgil ve kavun kabuğu	3.383.765	2.587.765	5.139.799
9	Kahve,çay,paraguay çayı ve baharat	909.738	673.458	1.361.905
10	Hububat	494.366	369.519	747.027
11	Değirmencilik ürünleri,malt,nişasta,inülin,buğday gluteni	59.980.813	45.008.204	90.362.367
12	Yağlı tohum ve meyvalar,sanayi bitkileri,saman,hayvan yemi	631.869	472.649	952.473
13	Laklar,sakızlar,bitkisel özsu ve hülasalar	9.731	7.276	14.885
14	Örülmeye elverişli bitkisel maddeler,bitkisel müstahzarlar	353.122	263.043	533.731
15	Hayvansal ve bitkisel yağlar ve bunların müstahzarları	5.417.477	4.079.520	8.153.577
17	Şeker ve şeker mamulleri	31.992.862	24.499.724	48.699.375
18	Kakao ve kakao müstahzarları	64.274.296	47.804.288	96.115.374
19	Esasını hububat,un,nişasta,süt teşkil eden müstahzarlar	126.057.913	93.838.843	188.853.552
20	Sebze,meyva,bitki parçaları,sert kabuklu yemiş konserveleri	10.462.488	7.772.130	15.689.266
21	Yenilen çeşitli gıda müstahzarları	2.709.103	2.030.441	4.062.898
22	Meşrubat,alkollü içkiler ve sirke	2.523.608	1.894.419	3.800.220
23	Gıda sanayii kalıntı ve döküntüleri,hazır hayvan gıdaları	720.946	547.993	1.095.366
25	Tuz,kükürt,toprak ve taşlar,alçılar ve çimento	18.848.549	14.090.305	28.402.455
26	Metal cevherleri,cüruf ve kül	5.867.103	4.324.119	8.644.892
27	Mineral yakıtlar,mineral yağlar ve müstahsalları,mumlar	103.192	76.134	154.567
28	İnorganik kimyasal müstahsallar,organik,inorganik bileşikler	41.259.595	30.926.369	61.925.309
29	Organik kimyasal müstahsallar	1.529.279	1.136.273	2.276.925
30	Eczacılık ürünleri	518.726	393.577	786.564
31	Gübreler	535.318	401.415	804.203
32	Debagat ve boyacılıkta kullanılan hülasa,boya,macun,sakızlar	776.824	570.978	1.164.963
33	Uçucu yağlar,rezinoitler,parfümeri,kozmetikler vb	686.607	515.919	1.038.539
34	Sabunlar,yüzey aktif organik maddeler,yıkama-yağlama madde.	2.753.626	2.057.983	4.159.923
35	Albüminoid maddeler,tutkallar,enzimler vb	668.551	498.135	1.004.699
38	Muhtelif kimyasal maddeler	6.551.768	4.892.493	9.827.566
39	Plastik ve plastikten mamul eşya	32.136.781	24.095.613	48.330.667
40	Kauçuk ve kauçuktan eşya	2.084.402	1.559.650	3.138.885
41	Ham postlar,deriler (kürkler hariç) ve köseleler	2.254	1.622	3.218
42	Deri eşya,saraciye eşyası,seyahat eşyası,bağırsaktan eşya	82.609	61.925	124.462
43	Postlar,kürkler,taklit kürkler ve mamulleri	23.282	17.696	36.255
44	Ağaç ve ağaçtan mamul eşya:odun kömürü	832.868	623.149	1.254.132
46	Hasır:saz ve benzeri örülebilen maddelerden mamuller	17.487	13.173	25.845
48	Kağıt ve karton:kağıt hamurundan kağıt ve kartondan eşya	8.074.462	6.009.955	12.193.299
49	Basılı kitap,gazete,resim vb baskı sanayi mamulu,el	58.227	43.606	86.922

	yazmaları			
50	İpek	14.467	10.814	21.778
51	Yün,kıl,at kılı:bunların iplik ve dokumaları	4.397.285	3.282.289	6.577.544
52	Pamuk,pamuk ipliği ve pamuklu mensucat	184.637	135.899	277.043
53	Dokumaya elverişli bitkisel lifler,kağıt ipeği ve dokumaları	556	390	818
54	Dokumaya elverişli suni ve sentetik lifler	90.190	65.448	131.861
55	Sentetik ve suni devamsız lifler	43.496	32.839	65.137
56	Vatka,keçe,dokunmamış mensucat,özel iplik,sicim ve mamulleri	79.634	59.214	117.400
57	Halılar ve diğer dokumaya elverişli maddeden yer kaplamaları	689.316	520.743	1.038.445
58	Özel dokunmuş mensucat,dantela,duvar halıları,işlemeler	469.657	358.282	713.498
59	Emdirilmiş,sıvanmış,kaplanmış mensucat,bunlardan teknik eşya	160.659	129.823	251.900
60	Örme eşya	360.982	265.109	538.798
61	Örme giyim eşyası ve aksesuarları	6.186.132	4.647.442	9.374.540
62	Örülmemiş giyim eşyası ve aksesuarları	1.225.795	894.791	1.820.323
63	Mensucattan mamul diğer eşya,kullanılmış eşya,paçavralar	2.546.106	1.898.440	3.802.011
64	Ayakkabılar,getrler,tozluklar vb eşya ve aksamı	972.212	725.587	1.465.566
65	Başlıklar ve aksamı	2.132.849	1.603.508	3.216.912
68	Taş,alçı,çimento,amyant,mika vb maddelerden eşya	21.134.803	15.871.383	31.860.871
69	Seramik mamulleri	1.850.013	1.389.952	2.776.107
70	Cam ve cam eşya	1.040.934	788.254	1.565.742
71	İnciler,kıymetli taş ve metal mamulleri,madeni paralar	3.233	2.479	4.861
72	Demir ve çelik	1.472.154	1.124.476	2.235.369
73	Demir veya çelikten eşya	43.389.530	32.412.652	65.314.410
74	Bakır ve bakırdan eşya	43.956	33.217	66.618
75	Nikel ve nikelden eşya	13.960	10.132	21.085
76	Aluminyum ve aluminyum eşya	125.055.545	93.201.685	188.062.725
78	Kurşun ve kurşundan eşya	349.760	260.902	522.995
79	Çinko ve çinkodan eşya	63.480	48.251	94.887
81	Diğer adi metaller,sermetler,bunlardan eşya	7.559	5.963	11.552
82	Adi metallerden aletler,bıçakçı eşyası,sofra takımları	1.958.682	1.471.991	2.941.264
83	Adi metallerden çeşitli eşya	2.144.659	1.606.493	3.235.005
84	Kazan:makina ve cihazlar,aletler,parçaları	266.315.265	199.589.268	401.046.490
85	Elektrikli makina ve cihazlar,aksam ve parçaları	10.237.663	7.628.196	15.370.170
86	Demiryolu ulaşım araçları vb,aksam ve parçaları	41.534	32.163	63.622
87	Motorlu kara taşıtları,traktör,bisiklet,motosiklet ve diğer	145.099.687	108.230.193	217.931.393
88	Hava taşıtları,uzay araçları,aksam ve parçaları	2.608	1.970	3.879
90	Optik,fotoğraf,sinema,ölçü,kontrol,ayar cihazları,tıbbi alet.	1.511.936	1.142.922	2.282.703
91	Saatler ve bunların aksam ve parçaları	19.246	14.380	28.491
92	Müzik aletleri:bunların aksam,parça ve aksesuarı	24.474	18.733	37.405
93	Silahlar ve mühimmat,bunların aksam,parça ve aksesuarları	10.139.332	7.569.689	15.278.134
94	Mobilyalar,aydınlatma,reklam lambaları,prefabrik yapılar	18.273.189	13.693.111	27.464.350
95	Oyuncaklar,oyun ve spor malzemeleri,aksam ve parçaları	36.476	26.851	54.270
96	Çeşitli mamul eşya (kalemler, fırçalar vb)	290.921	222.338	440.971
Toplam		**1.155.323.758**	**863.739.789**	**1.736.742.746**

2011 (İLK 8 AY) YILI TR52 KONYA-KARAMAN BÖLGESİ FASIL ADINA GÖRE İHRACAT İSTATİSTİKLERİ

2	Etler ve yenilen sakatat	539.159	384.645	846.799
3	Balıklar,kabuklu hayvanlar,yumuşakçalar,diğer omurgasızlar	495	350	816
4	Süt ve süt mamulleri,kuş ve kümes hay.yumurtaları,bal vb.	55.252.638	39.010.432	88.447.708
5	Tarifenin başka yerinde yer almayan hayvansal müstahzarlar	1.072.738	759.838	1.726.632
6	Canlı bitkiler ve çiçekçilik müstahzarları	291	205	462
7	Yenilen sebzeler ve bazı kök ve yumrular	2.076.045	1.482.803	3.297.413
8	Yenilen meyvalar,kabuklu yemişler,turunçgil ve kavun kabuğu	2.670.452	1.898.729	4.202.464
9	Kahve,çay,paraguay çayı ve baharat	601.099	422.524	971.488
10	Hububat	430.631	306.867	684.783
11	Değirmencilik ürünleri,malt,nişasta,inülin,buğday gluteni	71.833.209	50.600.050	116.510.686
12	Yağlı tohum ve meyvalar,sanayi bitkileri,saman,hayvan yemi	994.310	697.176	1.627.340
13	Laklar,sakızlar,bitkisel özsu ve hülasalar	4.900	3.638	7.544
14	Örülmeye elverişli bitkisel maddeler,bitkisel müstahzarlar	315.998	225.656	501.566
15	Hayvansal ve bitkisel yağlar ve bunların müstahzarları	4.125.100	2.957.479	6.617.160
16	Et,balık,kabuklu hayvan,yumuşakça vb hayvansal müstahzarlar	249.586	174.264	419.382
17	Şeker ve şeker mamulleri	13.493.921	9.626.256	21.540.808
18	Kakao ve kakao müstahzarları	48.840.736	34.841.082	78.566.120
19	Esasını hububat,un,nişasta,süt teşkil eden müstahzarlar	98.982.991	70.177.351	158.789.266
20	Sebze,meyva,bitki parçaları,sert kabuklu yemiş konserveleri	7.511.446	5.348.716	11.964.649
21	Yenilen çeşitli gıda müstahzarları	2.649.585	1.874.206	4.249.303
22	Meşrubat,alkollü içkiler ve sirke	1.666.489	1.176.100	2.669.137
23	Gıda sanayii kalıntı ve döküntüleri,hazır hayvan gıdaları	1.987.397	1.394.546	3.222.506
25	Tuz,kükürt,toprak ve taşlar,alçılar ve çimento	13.919.982	10.284.254	21.908.581
26	Metal cevherleri,cüruf ve kül	3.254.989	2.319.623	5.258.172
27	Mineral yakıtlar,mineral yağlar ve müstahsalları,mumlar	45.740	32.271	70.988
28	İnorganik kimyasal müstahsallar,organik,inorganik bileşikler	25.394.229	17.932.406	40.546.918
29	Organik kimyasal müstahsallar	457.814	328.527	731.128
30	Eczacılık ürünleri	435.835	312.476	686.092
31	Gübreler	517.739	366.665	823.837
32	Debagat ve boyacılıkta kullanılan hülasa,boya,macun,sakızlar	617.682	436.243	984.499
33	Uçucu yağlar,rezinoitler,parfümeri,kozmetikler vb	548.454	392.883	872.389
34	Sabunlar,yüzey aktif organik maddeler,yıkama-yağlama madde.	1.322.283	940.373	2.110.433
35	Albüminoid maddeler,tutkallar,enzimler vb	483.884	341.356	770.794
36	Barut,patlayıcı maddeler,pirotekni mamulleri,kibrit vb	719	520	1.135
37	Fotoğrafçılıkta,sinemacılıkta kullanılan eşya	738	520	1.255
38	Muhtelif kimyasal maddeler	7.624.047	5.396.465	12.136.682
39	Plastik ve plastikten mamul eşya	31.602.373	22.374.795	50.751.524
40	Kauçuk ve kauçuktan eşya	1.816.561	1.286.756	2.907.332
41	Ham postlar,deriler (kürkler hariç) ve köseleler	1.128	787	2.019
42	Deri eşya,saraciye eşyası,seyahat eşyası,bağırsaktan eşya	204.612	144.865	328.887
44	Ağaç ve ağaçtan mamul eşya:odun kömürü	1.212.186	861.761	1.963.490
48	Kağıt ve karton:kağıt hamurundan kağıt ve kartondan eşya	4.491.241	3.178.186	7.265.305
49	Basılı kitap,gazete,resim vb baskı sanayi mamulu,el	57.000	40.578	91.902

	yazmaları			
50	İpek	10.940	7.819	17.452
51	Yün,kıl,at kılı:bunların iplik ve dokumaları	3.734.081	2.665.632	6.024.958
52	Pamuk,pamuk ipliği ve pamuklu mensucat	402.469	284.924	641.693
54	Dokumaya elverişli suni ve sentetik lifler	67.244	48.472	106.452
55	Sentetik ve suni devamsız lifler	228.350	162.612	367.542
56	Vatka,keçe,dokunmamış mensucat,özel iplik,sicim ve mamulleri	125.107	88.089	203.150
57	Halılar ve diğer dokumaya elverişli maddeden yer kaplamaları	916.926	650.794	1.467.844
58	Özel dokunmuş mensucat,dantela,duvar halıları,işlemeler	357.944	250.999	580.100
59	Emdirilmiş,sıvanmış,kaplanmış mensucat,bunlardan teknik eşya	64.090	45.202	105.664
60	Örme eşya	192.689	139.006	312.320
61	Örme giyim eşyası ve aksesuarları	5.669.397	4.031.455	9.133.594
62	Örülmemiş giyim eşyası ve aksesuarları	458.031	325.794	728.253
63	Mensucattan mamul diğer eşya,kullanılmış eşya,paçavralar	3.179.802	2.249.809	5.097.095
64	Ayakkabılar,getrler,tozluklar vb eşya ve aksamı	733.423	522.045	1.167.512
65	Başlıklar ve aksamı	1.463.688	1.026.258	2.382.112
66	Şemsiye,baston,kamçı,kırbaç ve bunların aksamı	7.231	5.011	11.515
67	Hazır kuş tüyü ve insan saçı mamulleri,yapma çiçekler	223	159	348
68	Taş,alçı,çimento,amyant,mika vb maddelerden eşya	15.485.801	10.988.494	24.879.300
69	Seramik mamulleri	875.912	624.811	1.400.800
70	Cam ve cam eşya	1.189.250	843.951	1.921.486
71	İnciler,kıymetli taş ve metal mamulleri,madeni paralar	866	653	1.369
72	Demir ve çelik	828.212	591.484	1.329.951
73	Demir veya çelikten eşya	35.253.769	25.003.102	56.536.908
74	Bakır ve bakırdan eşya	76.526	54.966	122.465
76	Aluminyum ve aluminyum eşya	92.839.101	65.719.075	149.135.170
78	Kurşun ve kurşundan eşya	153.954	108.341	239.736
79	Çinko ve çinkodan eşya	33.436	23.463	54.493
81	Diğer adi metaller,sermetler,bunlardan eşya	13.423	9.423	21.107
82	Adi metallerden aletler,bıçakçı eşyası,sofra takımları	1.321.074	937.211	2.109.088
83	Adi metallerden çeşitli eşya	1.560.307	1.109.927	2.512.870
84	Kazan:makina ve cihazlar,aletler,parçaları	204.975.711	145.174.892	329.208.354
85	Elektrikli makina ve cihazlar,aksam ve parçaları	7.631.076	5.393.118	12.304.263
86	Demiryolu ulaşım araçları vb,aksam ve parçaları	59.267	41.737	96.138
87	Motorlu kara taşıtları,traktör,bisiklet,motosiklet ve diğer	99.679.627	70.502.475	160.050.979
88	Hava taşıtları,uzay araçları,aksam ve parçaları	779	535	1.179
90	Optik,fotoğraf,sinema,ölçü,kontrol,ayar cihazları,tıbbi alet.	1.422.795	1.004.248	2.312.968
91	Saatler ve bunların aksam ve parçaları	2.244	1.613	3.574
92	Müzik aletleri:bunların aksam,parça ve aksesuarı	17.771	12.565	28.362
93	Silahlar ve mühimmat,bunların aksam,parça ve aksesuarları	7.491.827	5.286.188	12.053.661
94	Mobilyalar,aydınlatma,reklam lambaları,prefabrik yapılar	13.733.470	9.762.513	22.009.161
95	Oyuncaklar,oyun ve spor malzemeleri,aksam ve parçaları	88.900	64.078	140.745
96	Çeşitli mamul eşya (kalemler, fırçalar vb)	102.867	74.615	165.604
Toplam		**911.758.052**	**646.172.781**	**1.464.064.729**

KONYA VE KARAMAN İLLERİNİN İHRACAT RAKAMLARINI GÜMRÜKLERE VE AYLARA GÖRE İSTATİSTİKLERİ

YIL	GÜMRÜK ADI	TOPLAM	OCAK	ŞUBAT	MART	NİSAN	MAYIS	HAZİRAN	TEMMUZ	AĞUSTOS	EYLÜL	EKİM	KASIM	ARALIK
2006	**KONYA**	177.962.335	8.556.567	11.827.240	15.773.064	12.407.461	14.829.299	17.556.334	15.201.577	19.385.487	16.309.300	12.569.312	16.934.190	16.612.504
	KARAMAN	81.031.827	4.794.709	4.885.557	5.768.285	7.502.469	6.207.295	4.964.928	5.302.551	6.625.005	7.382.333	7.460.871	10.495.252	9.642.572
		258.994.162	**13.351.276**	**16.712.797**	**21.541.349**	**19.909.930**	**21.036.594**	**22.521.262**	**20.504.128**	**26.010.492**	**23.691.633**	**20.030.183**	**27.429.442**	**26.255.076**
2007	**KONYA**	259.513.956	13.941.068	18.632.018	19.682.523	20.831.547	24.114.435	19.144.895	24.591.841	22.126.527	23.374.018	20.878.999	29.721.608	22.474.477
	KARAMAN	109.509.066	8.295.004	9.513.256	9.749.456	8.322.617	6.895.071	6.014.786	6.451.821	8.147.406	9.408.528	12.325.139	14.103.691	10.282.291
		369.023.022	**22.236.072**	**28.145.274**	**29.431.979**	**29.154.164**	**31.009.506**	**25.159.681**	**31.043.662**	**30.273.933**	**32.782.546**	**33.204.138**	**43.825.299**	**32.756.768**
2008	**KONYA**	361.059.829	24.972.984	22.773.645	25.271.133	29.954.574	33.567.884	28.456.800	35.988.471	34.439.842	32.850.526	31.177.691	35.521.816	26.084.463
	KARAMAN	128.657.839	10.424.649	11.629.048	12.040.046	11.055.717	8.132.819	9.783.960	9.266.271	10.069.166	9.220.859	13.169.634	13.229.165	10.636.505
		489.717.668	**35.397.633**	**34.402.693**	**37.311.179**	**41.010.291**	**41.700.703**	**38.240.760**	**45.254.742**	**44.509.008**	**42.071.385**	**44.347.325**	**48.750.981**	**36.720.968**
2009	**KONYA**	349.740.816	26.639.831	26.438.063	26.944.694	24.091.563	25.840.330	28.143.940	34.364.315	32.462.443	27.428.475	34.973.857	30.493.588	31.919.717
	KARAMAN	116.415.972	9.512.375	12.457.488	11.119.656	11.185.221	7.943.185	6.707.868	6.686.644	8.067.443	8.369.057	11.253.251	10.791.292	12.322.492
		466.156.788	**36.152.206**	**38.895.551**	**38.064.350**	**35.276.784**	**33.783.515**	**34.851.808**	**41.050.959**	**40.529.886**	**35.797.532**	**46.227.108**	**41.284.880**	**44.242.209**
2010	**KONYA**	420.826.794	30.895.806	31.683.296	33.057.593	35.579.454	30.913.535	37.596.138	40.284.491	32.918.624	33.479.153	37.396.172	32.998.363	44.024.169
	KARAMAN	132.717.371	10.717.351	11.594.011	10.486.899	9.641.793	8.268.540	8.177.439	9.949.881	8.557.753	11.056.124	14.529.540	13.425.798	16.312.242
		553.544.165	**41.613.157**	**43.277.307**	**43.544.492**	**45.221.247**	**39.182.075**	**45.773.577**	**50.234.372**	**41.476.377**	**44.535.277**	**51.925.712**	**46.424.161**	**60.336.411**
2011	**KONYA**	301.000.182	34.424.718	30.985.769	43.259.773	41.217.821	37.985.367	37.198.056	38.763.037	37.165.641				
	KARAMAN	93.729.578	11.891.808	12.454.672	13.976.293	11.959.225	9.582.305	11.057.170	10.689.591	12.118.514				
		394.729.760	**46.316.526**	**43.440.441**	**57.236.066**	**53.177.046**	**47.567.672**	**48.255.226**	**49.452.628**	**49.284.155**				

EK B.

2006 YILI TR52 KONYA-KARAMAN BÖLGESİ FASIL ADINA GÖRE İTHALAT İSTATİSTİKLERİ

Fasıl	Fasıl adı	İthalat Dolar	İthalat Euro	İthalat TL/YTL
4	Süt ve süt mamulleri,kuş ve kümes hay.yumurtaları,bal vb.	10.828.813	8.626.174	15.514.965
5	Tarifenin başka yerinde yer almayan hayvansal müstahzarlar	3.380.470	2.662.342	5.031.058
6	Canlı bitkiler ve çiçekçilik müstahzarları	1.426.372	1.132.139	2.035.945
7	Yenilen sebzeler ve bazı kök ve yumrular	288.648	237.890	385.710
8	Yenilen meyvalar,kabuklu yemişler,turunçgil ve kavun kabuğu	960.517	771.844	1.346.590
10	Hububat	1.677.611	1.313.542	2.350.797
11	Değirmencilik ürünleri,malt,nişasta,inülin,buğday gluteni	249.510	197.254	358.388
12	Yağlı tohum ve meyvalar,sanayi bitkileri,saman,hayvan yemi	7.854.979	6.324.647	11.247.763
13	Laklar,sakızlar,bitkisel özsu ve hülasalar	8.967	6.976	13.847
14	Örülmeye elverişli bitkisel maddeler,bitkisel müstahzarlar	22.691	17.740	33.305
15	Hayvansal ve bitkisel yağlar ve bunların müstahzarları	10.677.427	8.553.225	15.163.844
17	Şeker ve şeker mamulleri	24.006	19.037	35.664
18	Kakao ve kakao müstahzarları	3.647.167	2.886.252	5.262.853
19	Esasını hububat,un,nişasta,süt teşkil eden müstahzarlar	39.950	31.752	60.595
20	Sebze,meyva,bitki parçaları,sert kabuklu yemiş konserveleri	5.275	4.119	8.205
21	Yenilen çeşitli gıda müstahzarları	275.519	219.802	409.058
22	Meşrubat,alkollü içkiler ve sirke	2.549.012	2.011.136	3.693.449
23	Gıda sanayii kalıntı ve döküntüleri,hazır hayvan gıdaları	3.838.965	3.078.499	5.431.187
25	Tuz,kükürt,toprak ve taşlar,alçılar ve çimento	6.746.276	5.515.243	9.223.572
26	Metal cevherleri,cüruf ve kül	426.232	343.054	599.406
27	Mineral yakıtlar,mineral yağlar ve müstahsalları,mumlar	25.553.990	20.286.257	36.701.342
28	İnorganik kimyasal müstahsallar,organik,inorganik bileşikler	5.364.115	4.213.011	8.021.772
29	Organik kimyasal müstahsallar	16.081.594	12.956.386	22.788.673
30	Eczacılık ürünleri	112.384	89.190	172.693
31	Gübreler	98.062.788	78.931.086	137.947.191
32	Debagat ve boyacılıkta kullanılan hülasa,boya,macun,sakızlar	7.413.408	5.890.393	10.780.772
33	Uçucu yağlar,rezinoitler,parfümeri,kozmetikler vb	377.633	306.261	528.951
34	Sabunlar,yüzey aktif organik maddeler,yıkama-yağlama madde.	1.314.151	1.055.494	1.883.513
35	Albüminoid maddeler,tutkallar,enzimler vb	2.453.350	1.957.358	3.541.855
37	Fotoğrafçılıkta,sinemacılıkta kullanılan eşya	1.064.505	833.444	1.582.454
38	Muhtelif kimyasal maddeler	9.995.224	7.969.173	14.397.145
39	Plastik ve plastikten mamul eşya	36.231.924	28.763.832	52.007.718
40	Kauçuk ve kauçuktan eşya	16.031.209	12.805.132	22.996.044
41	Ham postlar,deriler (kürkler hariç) ve köseleler	175.102	139.435	249.683
42	Deri eşya,saraciye eşyası,seyahat eşyası,bağırsaktan eşya	2.623.695	2.113.369	3.727.328
44	Ağaç ve ağaçtan mamul eşya:odun kömürü	1.117.720	883.214	1.619.062
45	Mantar ve mantardan eşya	4.310	3.600	5.721
46	Hasır:saz ve benzeri örülebilen maddelerden mamuller	13.517	11.109	18.917

47	Odun hamuru:lifli selülozik maddelerin hamurları,hurdalar	27.378.809	21.746.134	39.599.173
48	Kağıt ve karton:kağıt hamurundan kağıt ve kartondan eşya	5.617.645	4.466.214	8.046.700
49	Basılı kitap,gazete,resim vb baskı sanayi mamulu,el yazmaları	14.291	11.049	20.794
51	Yün,kıl,at kılı:bunların iplik ve dokumaları	6.821.380	5.394.362	10.013.240
52	Pamuk,pamuk ipliği ve pamuklu mensucat	318.301	253.302	450.229
54	Dokumaya elverişli suni ve sentetik lifler	1.538.439	1.236.216	2.167.510
55	Sentetik ve suni devamsız lifler	2.033.087	1.617.440	2.953.748
56	Vatka,keçe,dokunmamış mensucat,özel iplik,sicim ve mamulleri	7.366	5.795	10.770
57	Halılar ve diğer dokumaya elverişli maddeden yer kaplamaları	200.961	163.889	269.077
58	Özel dokunmuş mensucat,dantela,duvar halıları,işlemeler	47.416	39.134	63.689
59	Emdirilmiş,sıvanmış,kaplanmış mensucat,bunlardan teknik eşya	867.864	687.402	1.286.953
60	Örme eşya	4.608	3.630	6.732
61	Örme giyim eşyası ve aksesuarları	1.438.787	1.165.503	2.004.503
62	Örülmemiş giyim eşyası ve aksesuarları	312.670	242.220	453.005
63	Mensucattan mamul diğer eşya,kullanılmış eşya,paçavralar	696.590	561.464	960.835
64	Ayakkabılar,getrler,tozluklar vb eşya ve aksamı	4.821.790	3.930.017	6.628.944
65	Başlıklar ve aksamı	84.810	68.559	122.246
66	Şemsiye,baston,kamçı,kırbaç ve bunların aksamı	2.001	1.580	2.925
67	Hazır kuş tüyü ve insan saçı mamulleri,yapma çiçekler	107.962	88.278	147.346
68	Taş,alçı,çimento,amyant,mika vb maddelerden eşya	652.609	525.198	941.973
69	Seramik mamulleri	4.608.437	3.693.837	6.546.001
70	Cam ve cam eşya	933.430	738.578	1.337.701
71	İnciler,kıymetli taş ve metal mamulleri,madeni paralar	288.654	229.003	415.814
72	Demir ve çelik	26.329.519	21.136.354	37.308.780
73	Demir veya çelikten eşya	8.820.417	7.016.275	12.730.430
74	Bakır ve bakırdan eşya	661.878	526.484	954.048
75	Nikel ve nikelden eşya	11.538	9.112	17.251
76	Aluminyum ve aluminyum eşya	15.135.507	12.069.001	21.570.392
78	Kurşun ve kurşundan eşya	14.724	12.330	19.371
81	Diğer adi metaller,sermetler,bunlardan eşya	54.248	43.239	79.227
82	Adi metallerden aletler,bıçakçı eşyası,sofra takımları	1.380.532	1.099.983	2.003.046
83	Adi metallerden çeşitli eşya	793.542	630.784	1.161.273
84	Kazan:makina ve cihazlar,aletler,parçaları	174.951.417	138.012.044	253.852.323
85	Elektrikli makina ve cihazlar,aksam ve parçaları	10.021.991	7.967.497	14.506.221
86	Demiryolu ulaşım araçları vb,aksam ve parçaları	20.748	16.776	33.070
87	Motorlu kara taşıtları,traktör,bisiklet,motosiklet ve diğer	9.714.313	7.718.617	14.004.505
90	Optik,fotoğraf,sinema,ölçü,kontrol,ayar cihazları,tıbbi alet.	7.330.455	5.768.963	10.682.669
91	Saatler ve bunların aksam ve parçaları	153.163	124.715	213.402
92	Müzik aletleri:bunların aksam,parça ve aksesuarı	3.039	2.418	4.291
93	Silahlar ve mühimmat,bunların aksam,parça ve aksesuarları	368.455	290.432	557.850
94	Mobilyalar,aydınlatma,reklam lambaları,prefabrik yapılar	2.400.736	1.896.775	3.455.028
95	Oyuncaklar,oyun ve spor malzemeleri,aksam ve parçaları	688.367	544.253	971.766
96	Çeşitli mamul eşya (kalemler, fırçalar vb)	1.164.765	931.781	1.658.927
97	Sanat eserleri,koleksiyon eşyası,antikalar	3.545	2.833	5.356
Toplam		**597.739.832**	**475.849.881**	**857.416.169**

2007 YILI TR52 KONYA-KARAMAN BÖLGESİ FASIL ADINA GÖRE İTHALAT İSTATİSTİKLERİ

1	Canlı hayvanlar	6.750	8.101	4.651
3	Balıklar,kabuklu hayvanlar,yumuşakçalar,diğer omurgasızlar	88.353	65.332	117.210
4	Süt ve süt mamulleri,kuş ve kümes hay.yumurtaları,bal vb.	16.022.630	11.570.391	20.475.258
5	Tarifenin başka yerinde yer almayan hayvansal müstahzarlar	2.843.695	2.065.906	3.668.250
6	Canlı bitkiler ve çiçekçilik müstahzarları	2.149.780	1.538.439	2.715.628
7	Yenilen sebzeler ve bazı kök ve yumrular	263.922	183.938	327.130
8	Yenilen meyvalar,kabuklu yemişler,turunçgil ve kavun kabuğu	2.620.597	1.895.466	3.370.246
10	Hububat	75.800.238	55.586.960	100.337.442
11	Değirmencilik ürünleri,malt,nişasta,inülin,buğday gluteni	881.934	642.523	1.139.802
12	Yağlı tohum ve meyvalar,sanayi bitkileri,saman,hayvan yemi	9.796.030	7.255.866	13.063.142
13	Laklar,sakızlar,bitkisel özsu ve hülasalar	38.977	28.518	50.111
14	Örülmeye elverişli bitkisel maddeler,bitkisel müstahzarlar	28.726	20.903	37.320
15	Hayvansal ve bitkisel yağlar ve bunların müstahzarları	12.822.946	9.328.682	16.684.100
17	Şeker ve şeker mamulleri	137.347	101.649	182.765
18	Kakao ve kakao müstahzarları	4.906.382	3.570.184	6.362.903
19	Esasını hububat,un,nişasta,süt teşkil eden müstahzarlar	31.182	22.251	38.998
20	Sebze,meyva,bitki parçaları,sert kabuklu yemiş konserveleri	20.239	14.852	26.263
21	Yenilen çeşitli gıda müstahzarları	53.386	39.733	71.214
22	Meşrubat,alkollü içkiler ve sirke	2.499.179	1.827.204	3.242.356
23	Gıda sanayii kalıntı ve döküntüleri,hazır hayvan gıdaları	5.114.862	3.607.167	6.376.762
25	Tuz,kükürt,toprak ve taşlar,alçılar ve çimento	1.369.658	998.858	1.780.001
26	Metal cevherleri,cüruf ve kül	353.928	252.663	444.669
27	Mineral yakıtlar,mineral yağlar ve müstahsalları,mumlar	41.807.173	30.527.494	53.710.001
28	İnorganik kimyasal müstahsallar,organik,inorganik bileşikler	7.181.427	5.276.093	9.443.027
29	Organik kimyasal müstahsallar	17.782.674	13.218.865	23.920.354
30	Eczacılık ürünleri	82.386	61.668	110.157
31	Gübreler	91.732.887	68.308.819	123.401.817
32	Debagat ve boyacılıkta kullanılan hülasa,boya,macun,sakızlar	7.063.304	5.164.886	9.221.723
33	Uçucu yağlar,rezinoitler,parfümeri,kozmetikler vb	233.209	172.334	312.872
34	Sabunlar,yüzey aktif organik maddeler,yıkama-yağlama madde.	1.040.502	772.309	1.392.972
35	Albüminoid maddeler,tutkallar,enzimler vb	2.531.974	1.861.862	3.347.908
37	Fotoğrafçılıkta,sinemacılıkta kullanılan eşya	1.313.620	983.119	1.779.651
38	Muhtelif kimyasal maddeler	13.695.946	10.106.984	18.160.138
39	Plastik ve plastikten mamul eşya	69.551.866	50.796.765	90.722.090
40	Kauçuk ve kauçuktan eşya	18.768.265	13.727.969	24.574.930
41	Ham postlar,deriler (kürkler hariç) ve köseleler	204.167	149.877	266.106
42	Deri eşya,saraciye eşyası,seyahat eşyası,bağırsaktan eşya	1.241.125	913.326	1.635.327
44	Ağaç ve ağaçtan mamul eşya:odun kömürü	2.122.816	1.526.307	2.681.950
46	Hasır:saz ve benzeri örülebilen maddelerden mamuller	1.681	1.268	2.285
47	Odun hamuru:lifli selülozik maddelerin hamurları,hurdalar	25.472.272	18.632.333	33.356.283
48	Kağıt ve karton:kağıt hamurundan kağıt ve kartondan eşya	5.927.797	4.306.225	7.633.285
49	Basılı kitap,gazete,resim vb baskı sanayi mamulu,el	92.686	67.862	120.455

	yazmaları			
50	İpek	3.946	2.699	4.724
51	Yün,kıl,at kılı:bunların iplik ve dokumaları	7.384.081	5.447.525	9.781.306
52	Pamuk,pamuk ipliği ve pamuklu mensucat	818.464	575.392	1.016.873
53	Dokumaya elverişli bitkisel lifler,kağıt ipeği ve dokumaları	44.665	31.637	55.352
54	Dokumaya elverişli suni ve sentetik lifler	1.862.455	1.327.809	2.334.783
55	Sentetik ve suni devamsız lifler	3.828.395	2.799.643	5.003.630
56	Vatka,keçe,dokunmamış mensucat,özel iplik,sicim ve mamulleri	22.931	16.868	30.932
57	Halılar ve diğer dokumaya elverişli maddeden yer kaplamaları	446.217	320.154	562.743
58	Özel dokunmuş mensucat,dantela,duvar halıları,işlemeler	174.938	129.378	230.860
59	Emdirilmiş,sıvanmış,kaplanmış mensucat,bunlardan teknik eşya	790.565	577.708	1.023.712
60	Örme eşya	225.248	166.402	293.484
61	Örme giyim eşyası ve aksesuarları	1.280.354	939.125	1.694.330
62	Örülmemiş giyim eşyası ve aksesuarları	362.526	270.951	494.719
63	Mensucattan mamul diğer eşya,kullanılmış eşya,paçavralar	217.374	159.487	285.214
64	Ayakkabılar,getrler,tozluklar vb eşya ve aksamı	4.189.792	3.128.240	5.731.634
65	Başlıklar ve aksamı	35.452	24.930	44.069
66	Şemsiye,baston,kamçı,kırbaç ve bunların aksamı	5.475	4.095	7.596
67	Hazır kuş tüyü ve insan saçı mamulleri,yapma çiçekler	33.186	24.663	44.179
68	Taş,alçı,çimento,amyant,mika vb maddelerden eşya	325.872	241.011	434.604
69	Seramik mamulleri	721.294	534.387	950.669
70	Cam ve cam eşya	1.122.145	817.070	1.458.428
71	İnciler,kıymetli taş ve metal mamulleri,madeni paralar	388.737	280.035	495.228
72	Demir ve çelik	42.334.207	30.898.278	55.473.364
73	Demir veya çelikten eşya	18.245.048	13.261.380	23.634.074
74	Bakır ve bakırdan eşya	1.223.135	899.761	1.612.464
75	Nikel ve nikelden eşya	42.861	31.858	58.628
76	Aluminyum ve aluminyum eşya	13.830.940	10.085.809	17.915.047
78	Kurşun ve kurşundan eşya	17.619	13.361	24.388
81	Diğer adi metaller,sermetler,bunlardan eşya	24.252	17.864	31.806
82	Adi metallerden aletler,bıçakçı eşyası,sofra takımları	2.349.271	1.719.201	3.063.961
83	Adi metallerden çeşitli eşya	1.403.156	1.026.348	1.824.043
84	Kazan:makina ve cihazlar,aletler,parçaları	156.550.133	114.408.470	205.465.945
85	Elektrikli makina ve cihazlar,aksam ve parçaları	13.394.633	9.759.326	17.399.972
87	Motorlu kara taşıtları,traktör,bisiklet,motosiklet ve diğer	21.049.527	15.379.898	27.382.822
90	Optik,fotoğraf,sinema,ölçü,kontrol,ayar cihazları,tıbbi alet.	10.950.927	8.007.323	14.285.839
91	Saatler ve bunların aksam ve parçaları	139.301	103.462	190.199
92	Müzik aletleri:bunların aksam,parça ve aksesuarı	20.187	14.617	25.774
93	Silahlar ve mühimmat,bunların aksam,parça ve aksesuarları	98.252	73.086	133.621
94	Mobilyalar,aydınlatma,reklam lambaları,prefabrik yapılar	2.166.686	1.597.977	2.849.546
95	Oyuncaklar,oyun ve spor malzemeleri,aksam ve parçaları	814.373	592.400	1.060.280
96	Çeşitli mamul eşya (kalemler, fırçalar vb)	1.156.866	835.506	1.477.649
97	Sanat eserleri,koleksiyon eşyası,antikalar	6.491	4.772	8.664
98	Zati eşya, kumanya ve başka yerde belirtilmeyen diğer eşyalar	75.557	55.605	100.335
Toplam		**755.876.052**	**553.807.462**	**992.307.042**

2008 YILI TR52 KONYA-KARAMAN BÖLGESİ FASIL ADINA GÖRE İTHALAT İSTATİSTİKLERİ

4	Süt ve süt mamulleri,kuş ve kümes hay.yumurtaları,bal vb.	15.468.091	10.598.830	20.270.826
5	Tarifenin başka yerinde yer almayan hayvansal müstahzarlar	2.367.360	1.565.624	2.985.871
6	Canlı bitkiler ve çiçekçilik müstahzarları	2.414.020	1.737.390	3.358.299
7	Yenilen sebzeler ve bazı kök ve yumrular	116.945	74.291	145.915
8	Yenilen meyvalar,kabuklu yemişler,turunçgil ve kavun kabuğu	1.630.794	1.127.523	2.140.221
9	Kahve,çay,paraguay çayı ve baharat	19.098	14.070	26.056
10	Hububat	164.798.028	111.528.611	211.142.038
11	Değirmencilik ürünleri,malt,nişasta,inülin,buğday gluteni	1.211.008	816.471	1.535.171
12	Yağlı tohum ve meyvalar,sanayi bitkileri,saman,hayvan yemi	15.852.398	10.294.898	20.131.161
13	Laklar,sakızlar,bitkisel özsu ve hülasalar	27.645	18.286	34.675
15	Hayvansal ve bitkisel yağlar ve bunların müstahzarları	12.778.885	8.829.341	16.717.214
17	Şeker ve şeker mamulleri	1.039.205	733.760	1.427.544
18	Kakao ve kakao müstahzarları	5.250.889	3.591.295	6.802.519
19	Esasını hububat,un,nişasta,süt teşkil eden müstahzarlar	68.783	43.670	86.496
20	Sebze,meyva,bitki parçaları,sert kabuklu yemiş konserveleri	10.642	7.822	14.768
21	Yenilen çeşitli gıda müstahzarları	120.864	85.323	157.159
22	Meşrubat,alkollü içkiler ve sirke	3.275.543	2.243.629	4.359.860
23	Gıda sanayii kalıntı ve döküntüleri,hazır hayvan gıdaları	6.945.944	4.979.721	9.609.075
25	Tuz,kükürt,toprak ve taşlar,alçılar ve çimento	2.563.243	1.692.713	3.270.927
26	Metal cevherleri,cüruf ve kül	1.075.745	750.483	1.441.066
27	Mineral yakıtlar,mineral yağlar ve müstahsalları,mumlar	34.157.335	22.742.692	43.271.213
28	İnorganik kimyasal müstahsallar,organik,inorganik bileşikler	7.631.086	5.355.446	10.510.169
29	Organik kimyasal müstahsallar	18.930.721	12.691.532	23.816.486
30	Eczacılık ürünleri	142.176	93.861	175.075
31	Gübreler	2.626.111	1.769.080	3.305.069
32	Debagat ve boyacılıkta kullanılan hülasa,boya,macun,sakızlar	8.120.357	5.467.748	10.429.413
33	Uçucu yağlar,rezinoitler,parfümeri,kozmetikler vb	221.691	152.539	290.057
34	Sabunlar,yüzey aktif organik maddeler,yıkama-yağlama madde.	1.170.799	786.900	1.476.605
35	Albüminoid maddeler,tutkallar,enzimler vb	2.530.113	1.677.069	3.221.463
37	Fotoğrafçılıkta,sinemacılıkta kullanılan eşya	121.221	87.882	171.882
38	Muhtelif kimyasal maddeler	15.296.131	10.245.523	19.525.651
39	Plastik ve plastikten mamul eşya	114.082.292	75.936.096	143.336.905
40	Kauçuk ve kauçuktan eşya	23.813.163	15.988.399	30.371.023
41	Ham postlar,deriler (kürkler hariç) ve köseleler	162.019	108.921	200.602
42	Deri eşya,saraciye eşyası,seyahat eşyası,bağırsaktan eşya	504.495	331.001	625.682
44	Ağaç ve ağaçtan mamul eşya:odun kömürü	3.091.806	2.117.004	4.019.233
46	Hasır:saz ve benzeri örülebilen maddelerden mamuller	5.915	4.050	7.747
47	Odun hamuru:lifli selülozik maddelerin hamurları,hurdalar	19.569.359	13.321.200	25.357.448
48	Kağıt ve karton:kağıt hamurundan kağıt ve kartondan eşya	5.056.992	3.442.885	6.533.481
49	Basılı kitap,gazete,resim vb baskı sanayi mamulu,el yazmaları	19.911	13.491	25.283
50	İpek	47.918	31.870	57.644
51	Yün,kıl,at kılı:bunların iplik ve dokumaları	7.058.112	4.672.647	8.945.321
52	Pamuk,pamuk ipliği ve pamuklu mensucat	214.409	152.537	301.874

53	Dokumaya elverişli bitkisel lifler,kağıt ipeği ve dokumaları	20.999	14.130	24.360
54	Dokumaya elverişli suni ve sentetik lifler	1.574.186	1.088.464	2.050.029
55	Sentetik ve suni devamsız lifler	3.196.537	2.255.749	4.316.712
56	Vatka,keçe,dokunmamış mensucat,özel iplik,sicim ve mamulleri	42.533	30.799	65.162
57	Halılar ve diğer dokumaya elverişli maddeden yer kaplamaları	60.150	39.199	72.643
58	Özel dokunmuş mensucat,dantela,duvar halıları,işlemeler	3.626	2.436	4.405
59	Emdirilmiş,sıvanmış,kaplanmış mensucat,bunlardan teknik eşya	602.748	416.780	789.046
60	Örme eşya	51.904	33.472	64.873
61	Örme giyim eşyası ve aksesuarları	800.476	542.879	1.003.697
62	Örülmemiş giyim eşyası ve aksesuarları	961.152	639.240	1.194.038
63	Mensucattan mamul diğer eşya,kullanılmış eşya,paçavralar	759.405	507.647	980.140
64	Ayakkabılar,getrler,tozluklar vb eşya ve aksamı	3.707.032	2.510.433	4.488.859
65	Başlıklar ve aksamı	85.636	60.035	117.428
66	Şemsiye,baston,kamçı,kırbaç ve bunların aksamı	32.666	22.178	38.627
67	Hazır kuş tüyü ve insan saçı mamulleri,yapma çiçekler	40.758	26.795	48.718
68	Taş,alçı,çimento,amyant,mika vb maddelerden eşya	628.513	436.913	849.719
69	Seramik mamulleri	711.359	503.911	949.329
70	Cam ve cam eşya	895.568	603.623	1.147.019
71	İnciler,kıymetli taş ve metal mamulleri,madeni paralar	485.945	322.007	627.084
72	Demir ve çelik	30.212.569	20.126.683	38.304.466
73	Demir veya çelikten eşya	17.621.204	12.064.442	22.913.527
74	Bakır ve bakırdan eşya	1.680.831	1.131.066	2.194.928
75	Nikel ve nikelden eşya	52.814	35.244	63.184
76	Aluminyum ve aluminyum eşya	23.189.024	15.818.465	30.021.962
78	Kurşun ve kurşundan eşya	19.622	13.212	25.581
81	Diğer adi metaller,sermetler,bunlardan eşya	26.262	17.326	32.125
82	Adi metallerden aletler,bıçakçı eşyası,sofra takımları	2.359.700	1.590.325	3.002.755
83	Adi metallerden çeşitli eşya	1.435.343	974.021	1.850.455
84	Kazan:makina ve cihazlar,aletler,parçaları	152.415.995	103.244.604	195.604.166
85	Elektrikli makina ve cihazlar,aksam ve parçaları	28.894.409	19.493.752	37.405.641
86	Demiryolu ulaşım araçları vb,aksam ve parçaları	95.250	69.820	147.318
87	Motorlu kara taşıtları,traktör,bisiklet,motosiklet ve diğer	19.906.920	13.454.378	25.417.955
90	Optik,fotoğraf,sinema,ölçü,kontrol,ayar cihazları,tıbbi alet.	24.176.933	17.275.304	34.323.471
91	Saatler ve bunların aksam ve parçaları	152.504	103.472	200.616
93	Silahlar ve mühimmat,bunların aksam,parça ve aksesuarları	84.296	56.013	108.604
94	Mobilyalar,aydınlatma,reklam lambaları,prefabrik yapılar	3.310.494	2.227.246	4.250.543
95	Oyuncaklar,oyun ve spor malzemeleri,aksam ve parçaları	1.662.844	1.102.113	2.124.192
96	Çeşitli mamul eşya (kalemler, fırçalar vb)	1.170.594	813.758	1.573.759
97	Sanat eserleri,koleksiyon eşyası,antikalar	18.013	12.297	21.356
98	Zati eşya, kumanya ve başka yerde belirtilmeyen diğer eşyalar	38.655	25.772	47.962
Toplam		**824.794.731**	**557.630.127**	**1.060.098.641**

2009 YILI TR52 KONYA-KARAMAN BÖLGESİ FASIL ADINA GÖRE İTHALAT İSTATİSTİKLERİ

3	Balıklar,kabuklu hayvanlar,yumuşakçalar,diğer omurgasızlar	64.714	48.672	101.070
4	Süt ve süt mamulleri,kuş ve kümes hay.yumurtaları,bal vb.	18.601.156	13.041.741	28.211.335
5	Tarifenin başka yerinde yer almayan hayvansal müstahzarlar	340.798	243.080	524.440
6	Canlı bitkiler ve çiçekçilik müstahzarları	1.802.682	1.240.584	2.720.050
7	Yenilen sebzeler ve bazı kök ve yumrular	265.138	183.779	402.028
8	Yenilen meyvalar,kabuklu yemişler,turunçgil ve kavun kabuğu	1.364.888	971.492	2.110.571
10	Hububat	88.272.287	64.163.336	138.900.249
11	Değirmencilik ürünleri,malt,nişasta,inülin,buğday gluteni	781.485	565.748	1.218.767
12	Yağlı tohum ve meyvalar,sanayi bitkileri,saman,hayvan yemi	8.450.560	6.089.386	13.163.495
13	Laklar,sakızlar,bitkisel özsu ve hülasalar	263.573	186.555	407.308
14	Örülmeye elverişli bitkisel maddeler,bitkisel müstahzarlar	34.676	25.276	56.527
15	Hayvansal ve bitkisel yağlar ve bunların müstahzarları	18.712.716	13.497.289	29.169.008
17	Şeker ve şeker mamulleri	624.132	469.296	1.014.868
18	Kakao ve kakao müstahzarları	10.478.507	7.366.917	16.056.199
19	Esasını hububat,un,nişasta,süt teşkil eden müstahzarlar	221.484	161.765	345.781
20	Sebze,meyva,bitki parçaları,sert kabuklu yemiş konserveleri	56.942	41.489	88.235
21	Yenilen çeşitli gıda müstahzarları	199.781	142.923	306.879
22	Meşrubat,alkollü içkiler ve sirke	2.643.495	1.893.737	4.102.006
23	Gıda sanayii kalıntı ve döküntüleri,hazır hayvan gıdaları	7.049.278	5.128.584	11.064.564
25	Tuz,kükürt,toprak ve taşlar,alçılar ve çimento	957.838	660.178	1.441.199
26	Metal cevherleri,cüruf ve kül	781.332	549.497	1.190.674
27	Mineral yakıtlar,mineral yağlar ve müstahsalları,mumlar	32.041.738	22.408.205	48.509.082
28	İnorganik kimyasal müstahsallar,organik,inorganik bileşikler	5.625.052	4.144.414	8.968.311
29	Organik kimyasal müstahsallar	15.039.900	10.803.795	23.318.728
30	Eczacılık ürünleri	329.888	237.313	510.671
31	Gübreler	3.805.706	2.766.400	5.880.619
32	Debagat ve boyacılıkta kullanılan hülasa,boya,macun,sakızlar	6.493.328	4.618.829	9.996.492
33	Uçucu yağlar,rezinoitler,parfümeri,kozmetikler vb	408.582	293.466	638.084
34	Sabunlar,yüzey aktif organik maddeler,yıkama-yağlama madde.	1.809.875	1.300.702	2.808.095
35	Albüminoid maddeler,tutkallar,enzimler vb	1.715.552	1.232.603	2.653.854
37	Fotoğrafçılıkta,sinemacılıkta kullanılan eşya	80.205	56.048	122.184
38	Muhtelif kimyasal maddeler	9.827.090	7.099.232	15.342.691
39	Plastik ve plastikten mamul eşya	97.403.937	69.412.093	149.764.957
40	Kauçuk ve kauçuktan eşya	16.099.671	11.340.688	24.562.154
41	Ham postlar,deriler (kürkler hariç) ve köseleler	61.204	43.543	94.291
42	Deri eşya,saraciye eşyası,seyahat eşyası,bağırsaktan eşya	111.463	79.567	171.599
44	Ağaç ve ağaçtan mamul eşya:odun kömürü	2.307.839	1.621.616	3.517.870
46	Hasır:saz ve benzeri örülebilen maddelerden mamuller	1.067	801	1.692
47	Odun hamuru:lifli selülozik maddelerin hamurları,hurdalar	18.448.609	13.171.085	28.440.390
48	Kağıt ve karton:kağıt hamurundan kağıt ve kartondan eşya	4.804.923	3.444.019	7.440.989
49	Basılı kitap,gazete,resim vb baskı sanayi mamulu,el yazmaları	17.892	12.933	27.932
50	İpek	16.073	11.755	25.663

51	Yün,kıl,at kılı:bunların iplik ve dokumaları	4.702.008	3.336.335	7.199.321
52	Pamuk,pamuk ipliği ve pamuklu mensucat	2.020	1.604	3.486
53	Dokumaya elverişli bitkisel lifler,kağıt ipeği ve dokumaları	22.105	16.447	34.858
54	Dokumaya elverişli suni ve sentetik lifler	4.501.472	3.133.045	6.802.525
55	Sentetik ve suni devamsız lifler	3.130.433	2.212.304	4.776.745
56	Vatka,keçe,dokunmamış mensucat,özel iplik,sicim ve mamulleri	71.430	55.341	118.362
57	Halılar ve diğer dokumaya elverişli maddeden yer kaplamaları	6.753	5.350	11.352
58	Özel dokunmuş mensucat,dantela,duvar halıları,işlemeler	9.095	6.539	14.043
59	Emdirilmiş,sıvanmış,kaplanmış mensucat,bunlardan teknik eşya	762.588	538.982	1.168.036
60	Örme eşya	171.513	118.955	256.356
61	Örme giyim eşyası ve aksesuarları	343.530	249.402	536.744
62	Örülmemiş giyim eşyası ve aksesuarları	271.695	193.299	421.410
63	Mensucattan mamul diğer eşya,kullanılmış eşya,paçavralar	307.079	221.837	478.475
64	Ayakkabılar,getrler,tozluklar vb eşya ve aksamı	3.344.047	2.504.011	5.382.300
65	Başlıklar ve aksamı	98.978	70.271	150.461
67	Hazır kuş tüyü ve insan saçı mamulleri,yapma çiçekler	5.945	4.181	9.083
68	Taş,alçı,çimento,amyant,mika vb maddelerden eşya	1.455.570	1.012.358	2.192.684
69	Seramik mamulleri	1.805.547	1.268.272	2.743.011
70	Cam ve cam eşya	802.641	571.909	1.232.758
71	İnciler,kıymetli taş ve metal mamulleri,madeni paralar	313.369	220.527	477.970
72	Demir ve çelik	27.077.382	19.148.563	41.586.275
73	Demir veya çelikten eşya	11.833.122	8.487.751	18.347.842
74	Bakır ve bakırdan eşya	1.690.236	1.215.358	2.630.832
75	Nikel ve nikelden eşya	98.023	69.454	150.366
76	Aluminyum ve aluminyum eşya	38.378.889	28.028.138	60.097.104
78	Kurşun ve kurşundan eşya	5.702	4.037	8.689
81	Diğer adi metaller,sermetler,bunlardan eşya	111.891	80.725	172.956
82	Adi metallerden aletler,bıçakçı eşyası,sofra takımları	1.312.707	945.764	2.037.924
83	Adi metallerden çeşitli eşya	1.366.150	965.916	2.088.194
84	Kazan:makina ve cihazlar,aletler,parçaları	92.660.118	66.515.325	143.719.973
85	Elektrikli makina ve cihazlar,aksam ve parçaları	21.622.856	15.279.335	33.140.464
86	Demiryolu ulaşım araçları vb,aksam ve parçaları	130.538	91.658	199.274
87	Motorlu kara taşıtları,traktör,bisiklet,motosiklet ve diğer	14.610.333	10.394.011	22.447.484
90	Optik,fotoğraf,sinema,ölçü,kontrol,ayar cihazları,tıbbi alet.	11.539.999	8.412.229	18.309.288
91	Saatler ve bunların aksam ve parçaları	97.733	66.035	148.149
93	Silahlar ve mühimmat,bunların aksam,parça ve aksesuarları	380.830	265.321	578.329
94	Mobilyalar,aydınlatma,reklam lambaları,prefabrik yapılar	1.798.403	1.300.511	2.813.707
95	Oyuncaklar,oyun ve spor malzemeleri,aksam ve parçaları	986.616	702.473	1.520.991
96	Çeşitli mamul eşya (kalemler, fırçalar vb)	467.254	338.541	726.175
97	Sanat eserleri,koleksiyon eşyası,antikalar	19.195	13.970	29.894
98	Zati eşya, kumanya ve başka yerde belirtilmeyen diğer eşyalar	47.364	33.434	71.918
Toplam		**626.780.215**	**448.869.949**	**970.227.409**

2010 YILI TR52 KONYA-KARAMAN BÖLGESİ FASIL ADINA GÖRE İTHALAT İSTATİSTİKLERİ

1	Canlı hayvanlar	4.818.695	3.730.639	7.331.188
2	Etler ve yenilen sakatat	23.796.710	17.627.075	35.024.654
3	Balıklar,kabuklu hayvanlar,yumuşakçalar,diğer omurgasızlar	140.266	104.204	214.054
4	Süt ve süt mamulleri,kuş ve kümes hay.yumurtaları,bal vb.	15.152.332	11.183.654	22.778.675
5	Tarifenin başka yerinde yer almayan hayvansal müstahzarlar	1.787.165	1.353.969	2.692.255
6	Canlı bitkiler ve çiçekçilik müstahzarları	2.162.237	1.598.761	3.172.381
7	Yenilen sebzeler ve bazı kök ve yumrular	421.310	303.152	630.431
8	Yenilen meyvalar,kabuklu yemişler,turunçgil ve kavun kabuğu	2.518.423	1.861.578	3.733.014
10	Hububat	106.705.150	79.265.302	160.258.869
11	Değirmencilik ürünleri,malt,nişasta,inülin,buğday gluteni	397.280	295.310	596.050
12	Yağlı tohum ve meyvalar,sanayi bitkileri,saman,hayvan yemi	20.039.450	14.866.990	30.062.714
13	Laklar,sakızlar,bitkisel özsu ve hülasalar	324.865	248.767	487.620
15	Hayvansal ve bitkisel yağlar ve bunların müstahzarları	16.111.452	12.006.137	24.218.867
17	Şeker ve şeker mamulleri	655.128	487.314	993.101
18	Kakao ve kakao müstahzarları	16.990.828	12.647.772	25.522.423
19	Esasını hububat,un,nişasta,süt teşkil eden müstahzarlar	356.824	260.931	538.651
20	Sebze,meyva,bitki parçaları,sert kabuklu yemiş konserveleri	70.653	52.154	103.156
21	Yenilen çeşitli gıda müstahzarları	220.282	167.069	333.865
22	Meşrubat,alkollü içkiler ve sirke	3.143.453	2.352.606	4.731.743
23	Gıda sanayii kalıntı ve döküntüleri,hazır hayvan gıdaları	14.082.993	10.524.037	21.117.273
25	Tuz,kükürt,toprak ve taşlar,alçılar ve çimento	1.991.402	1.488.693	2.989.216
26	Metal cevherleri,cüruf ve kül	1.608.947	1.205.795	2.417.424
27	Mineral yakıtlar,mineral yağlar ve müstahsalları,mumlar	62.566.605	47.085.264	93.934.844
28	İnorganik kimyasal müstahsallar,organik,inorganik bileşikler	8.583.577	6.585.644	13.125.320
29	Organik kimyasal müstahsallar	15.578.445	11.662.122	23.444.021
30	Eczacılık ürünleri	44.171	33.161	65.704
31	Gübreler	3.812.303	2.802.163	5.673.906
32	Debagat ve boyacılıkta kullanılan hülasa,boya,macun,sakızlar	6.926.519	5.208.551	10.419.187
33	Uçucu yağlar,rezinoitler,parfümeri,kozmetikler vb	462.108	342.165	691.896
34	Sabunlar,yüzey aktif organik maddeler,yıkama-yağlama madde.	1.399.828	1.048.688	2.121.108
35	Albüminoid maddeler,tutkallar,enzimler vb	3.764.912	2.814.840	5.678.089
37	Fotoğrafçılıkta,sinemacılıkta kullanılan eşya	237.225	179.046	362.508
38	Muhtelif kimyasal maddeler	11.437.288	8.550.274	17.234.762
39	Plastik ve plastikten mamul eşya	141.549.953	106.262.103	213.672.088
40	Kauçuk ve kauçuktan eşya	23.014.101	17.212.637	34.735.619
41	Ham postlar,deriler (kürkler hariç) ve köseleler	22.808	17.740	35.254
42	Deri eşya,saraciye eşyası,seyahat eşyası,bağırsaktan eşya	80.224	61.234	121.417
44	Ağaç ve ağaçtan mamul eşya:odun kömürü	4.454.551	3.403.542	6.784.159
46	Hasır:saz ve benzeri örülebilen maddelerden mamuller	2.245	1.623	3.474
47	Odun hamuru:lifli selülozik maddelerin hamurları,hurdalar	29.968.400	22.739.982	45.406.627
48	Kağıt ve karton:kağıt hamurundan kağıt ve kartondan eşya	4.066.809	3.036.569	6.048.554

49	Basılı kitap,gazete,resim vb baskı sanayi mamulu,el yazmaları	37.929	29.658	57.832
50	İpek	1.848	1.386	2.729
51	Yün,kıl,at kılı:bunların iplik ve dokumaları	7.228.977	5.484.799	10.949.821
52	Pamuk,pamuk ipliği ve pamuklu mensucat	670.992	506.970	1.016.277
53	Dokumaya elverişli bitkisel lifler,kağıt ipeği ve dokumaları	3.386	2.537	5.026
54	Dokumaya elverişli suni ve sentetik lifler	6.805.107	5.116.263	10.216.436
55	Sentetik ve suni devamsız lifler	1.207.522	877.011	1.798.802
56	Vatka,keçe,dokunmamış mensucat,özel iplik,sicim ve mamulleri	226.537	166.727	339.446
57	Halılar ve diğer dokumaya elverişli maddeden yer kaplamaları	153.640	117.535	236.111
58	Özel dokunmuş mensucat,dantela,duvar halıları,işlemeler	66.488	49.851	100.838
59	Emdirilmiş,sıvanmış,kaplanmış mensucat,bunlardan teknik eşya	1.145.639	850.126	1.723.711
60	Örme eşya	1.730.431	1.294.239	2.545.543
61	Örme giyim eşyası ve aksesuarları	259.373	197.817	387.682
62	Örülmemiş giyim eşyası ve aksesuarları	154.268	116.572	230.174
63	Mensucattan mamul diğer eşya,kullanılmış eşya,paçavralar	333.133	254.138	508.886
64	Ayakkabılar,getrler,tozluklar vb eşya ve aksamı	2.454.520	1.832.169	3.697.909
65	Başlıklar ve aksamı	162.754	122.755	246.297
67	Hazır kuş tüyü ve insan saçı mamulleri,yapma çiçekler	154.949	116.855	236.280
68	Taş,alçı,çimento,amyant,mika vb maddelerden eşya	2.228.053	1.684.099	3.373.682
69	Seramik mamulleri	4.572.179	3.369.303	6.921.292
70	Cam ve cam eşya	2.155.295	1.617.830	3.235.050
71	İnciler,kıymetli taş ve metal mamulleri,madeni paralar	383.487	293.132	583.237
72	Demir ve çelik	31.332.910	23.422.666	47.027.621
73	Demir veya çelikten eşya	16.200.209	12.139.164	24.374.551
74	Bakır ve bakırdan eşya	2.394.312	1.801.090	3.613.475
75	Nikel ve nikelden eşya	63.064	45.704	93.942
76	Aluminyum ve aluminyum eşya	55.684.130	41.109.205	84.391.266
78	Kurşun ve kurşundan eşya	482.994	361.788	719.429
79	Çinko ve çinkodan eşya	3.368	2.577	5.049
81	Diğer adi metaller,sermetler,bunlardan eşya	98.736	74.377	146.972
82	Adi metallerden aletler,bıçakçı eşyası,sofra takımları	2.061.642	1.549.504	3.103.939
83	Adi metallerden çeşitli eşya	2.040.547	1.515.942	3.060.062
84	Kazan:makina ve cihazlar,aletler,parçaları	134.178.091	100.571.974	201.632.796
85	Elektrikli makina ve cihazlar,aksam ve parçaları	22.768.108	17.002.177	34.230.996
86	Demiryolu ulaşım araçları vb,aksam ve parçaları	77.869	57.158	113.139
87	Motorlu kara taşıtları,traktör,bisiklet,motosiklet ve diğer	23.779.971	17.762.878	35.725.882
88	Hava taşıtları,uzay araçları,aksam ve parçaları	32.481	25.074	49.309
90	Optik,fotoğraf,sinema,ölçü,kontrol,ayar cihazları,tıbbi alet.	12.681.828	9.454.761	19.096.847
91	Saatler ve bunların aksam ve parçaları	172.878	125.295	254.949
93	Silahlar ve mühimmat,bunların aksam,parça ve aksesuarları	200	152	300
94	Mobilyalar,aydınlatma,reklam lambaları,prefabrik yapılar	3.314.256	2.469.915	4.943.016
95	Oyuncaklar,oyun ve spor malzemeleri,aksam ve parçaları	2.669.149	1.996.330	3.988.012
96	Çeşitli mamul eşya (kalemler, fırçalar vb)	775.738	585.992	1.172.243
97	Sanat eserleri,koleksiyon eşyası,antikalar	21.068	15.686	32.268
98	Zati eşya, kumanya ve başka yerde belirtilmeyen diğer eşyalar	20.299	14.644	30.730
Toplam		**894.458.272**	**668.885.082**	**1.345.726.015**

2011 YILI (İlk 8 ay) TR52 KONYA-KARAMAN
BÖLGESİ FASIL ADINA GÖRE İTHALAT
İSTATİSTİKLERİ

1	Canlı hayvanlar	7.982.982	5.698.035	12.349.115
2	Etler ve yenilen sakatat	20.387.855	14.352.894	32.335.779
3	Balıklar,kabuklu hayvanlar,yumuşakçalar,diğer omurgasızlar	104.891	74.111	161.889
4	Süt ve süt mamulleri,kuş ve kümes hay.yumurtaları,bal vb.	4.493.414	3.321.404	7.063.760
5	Tarifenin başka yerinde yer almayan hayvansal müstahzarlar	444.236	317.955	696.906
6	Canlı bitkiler ve çiçekçilik müstahzarları	671.050	468.988	1.085.744
7	Yenilen sebzeler ve bazı kök ve yumrular	147.578	108.085	235.488
8	Yenilen meyvalar,kabuklu yemişler,turunçgil ve kavun kabuğu	1.519.935	1.064.300	2.447.006
10	Hububat	122.675.482	87.151.934	194.992.704
11	Değirmencilik ürünleri,malt,nişasta,inülin,buğday gluteni	933.990	638.399	1.454.131
12	Yağlı tohum ve meyvalar,sanayi bitkileri,saman,hayvan yemi	23.043.784	16.563.184	36.571.231
13	Laklar,sakızlar,bitkisel özsu ve hülasalar	159.574	111.984	244.590
14	Örülmeye elverişli bitkisel maddeler,bitkisel müstahzarlar	73.599	51.698	113.992
15	Hayvansal ve bitkisel yağlar ve bunların müstahzarları	19.737.616	14.072.103	31.737.528
17	Şeker ve şeker mamulleri	1.260.529	918.054	1.963.441
18	Kakao ve kakao müstahzarları	16.046.781	11.445.533	25.772.135
19	Esasını hububat,un,nişasta,süt teşkil eden müstahzarlar	95.235	69.042	150.625
20	Sebze,meyva,bitki parçaları,sert kabuklu yemiş konserveleri	83.070	57.700	138.531
21	Yenilen çeşitli gıda müstahzarları	89.769	62.590	144.299
22	Meşrubat,alkollü içkiler ve sirke	834.247	601.797	1.331.731
23	Gıda sanayii kalıntı ve döküntüleri,hazır hayvan gıdaları	11.415.152	8.093.146	18.181.681
25	Tuz,kükürt,toprak ve taşlar,alçılar ve çimento	2.505.321	1.770.389	4.116.938
26	Metal cevherleri,cüruf ve kül	1.932.118	1.374.342	3.062.775
27	Mineral yakıtlar,mineral yağlar ve müstahsalları,mumlar	45.009.083	32.179.441	71.847.228
28	İnorganik kimyasal müstahsallar,organik,inorganik bileşikler	5.190.663	3.640.963	8.336.896
29	Organik kimyasal müstahsallar	12.799.774	9.129.213	20.431.935
30	Eczacılık ürünleri	49.956	34.930	80.073
31	Gübreler	2.072.692	1.463.453	3.297.106
32	Debagat ve boyacılıkta kullanılan hülasa,boya,macun,sakızlar	6.439.005	4.529.610	10.441.026
33	Uçucu yağlar,rezinoitler,parfümeri,kozmetikler vb	597.445	424.079	936.361
34	Sabunlar,yüzey aktif organik maddeler,yıkama-yağlama madde.	946.729	665.300	1.524.840
35	Albüminoid maddeler,tutkallar,enzimler vb	2.341.529	1.670.791	3.768.981
37	Fotoğrafçılıkta,sinemacılıkta kullanılan eşya	247.956	173.847	383.895
38	Muhtelif kimyasal maddeler	9.199.067	6.498.132	14.648.253
39	Plastik ve plastikten mamul eşya	131.130.404	93.035.186	209.270.001
40	Kauçuk ve kauçuktan eşya	22.798.818	16.157.269	36.529.997
42	Deri eşya,saraciye eşyası,seyahat eşyası,bağırsaktan eşya	175.502	124.226	284.682
44	Ağaç ve ağaçtan mamul eşya:odun kömürü	8.788.105	6.214.684	14.012.881
47	Odun hamuru:lifli selülozik maddelerin hamurları,hurdalar	24.020.089	17.031.490	38.257.243
48	Kağıt ve karton:kağıt hamurundan kağıt ve kartondan eşya	5.241.479	3.717.220	8.413.912
49	Basılı kitap,gazete,resim vb baskı sanayi mamulu,el yazmaları	9.610	6.830	15.280

51	Yün,kıl,at kılı:bunların iplik ve dokumaları	5.223.702	3.669.028	8.435.618
52	Pamuk,pamuk ipliği ve pamuklu mensucat	730.766	523.379	1.143.591
54	Dokumaya elverişli suni ve sentetik lifler	1.806.968	1.268.626	2.867.164
55	Sentetik ve suni devamsız lifler	2.321.370	1.625.434	3.735.936
56	Vatka,keçe,dokunmamış mensucat,özel iplik,sicim ve mamulleri	80.631	57.895	132.838
57	Halılar ve diğer dokumaya elverişli maddeden yer kaplamaları	150.606	105.877	247.246
58	Özel dokunmuş mensucat,dantela,duvar halıları,işlemeler	27.340	18.967	43.496
59	Emdirilmiş,sıvanmış,kaplanmış mensucat,bunlardan teknik eşya	895.018	634.346	1.424.810
60	Örme eşya	4.261.437	2.998.466	6.863.628
61	Örme giyim eşyası ve aksesuarları	584.618	428.028	927.501
62	Örülmemiş giyim eşyası ve aksesuarları	6.292	4.550	9.994
63	Mensucattan mamul diğer eşya,kullanılmış eşya,paçavralar	218.213	159.442	347.871
64	Ayakkabılar,getrler,tozluklar vb eşya ve aksamı	2.705.015	1.915.808	4.416.048
65	Başlıklar ve aksamı	557.464	394.087	904.510
67	Hazır kuş tüyü ve insan saçı mamulleri,yapma çiçekler	158.118	112.739	250.264
68	Taş,alçı,çimento,amyant,mika vb maddelerden eşya	1.659.436	1.170.914	2.704.992
69	Seramik mamulleri	2.378.670	1.695.191	3.806.948
70	Cam ve cam eşya	1.341.867	956.654	2.119.055
71	İnciler,kıymetli taş ve metal mamulleri,madeni paralar	809.225	570.481	1.297.987
72	Demir ve çelik	36.513.643	25.917.537	58.225.484
73	Demir veya çelikten eşya	20.050.337	14.218.669	32.247.109
74	Bakır ve bakırdan eşya	1.686.099	1.188.193	2.723.430
75	Nikel ve nikelden eşya	66.799	47.998	107.408
76	Aluminyum ve aluminyum eşya	53.412.963	37.052.568	83.990.288
78	Kurşun ve kurşundan eşya	848.667	601.025	1.345.231
79	Çinko ve çinkodan eşya	4.688	3.361	7.503
81	Diğer adi metaller,sermetler,bunlardan eşya	230.059	170.086	364.244
82	Adi metallerden aletler,bıçakçı eşyası,sofra takımları	1.666.658	1.179.728	2.704.485
83	Adi metallerden çeşitli eşya	1.964.567	1.397.497	3.133.582
84	Kazan:makina ve cihazlar,aletler,parçaları	151.870.238	107.371.752	245.050.988
85	Elektrikli makina ve cihazlar,aksam ve parçaları	19.165.790	13.520.089	30.747.940
86	Demiryolu ulaşım araçları vb,aksam ve parçaları	64.640	46.845	103.744
87	Motorlu kara taşıtları,traktör,bisiklet,motosiklet ve diğer	24.468.964	17.336.213	39.358.356
90	Optik,fotoğraf,sinema,ölçü,kontrol,ayar cihazları,tıbbi alet.	9.023.713	6.393.777	14.461.171
91	Saatler ve bunların aksam ve parçaları	104.995	76.181	167.218
93	Silahlar ve mühimmat,bunların aksam,parça ve aksesuarları	14.796	10.378	24.062
94	Mobilyalar,aydınlatma,reklam lambaları,prefabrik yapılar	3.475.366	2.456.149	5.623.865
95	Oyuncaklar,oyun ve spor malzemeleri,aksam ve parçaları	3.173.754	2.268.254	5.228.591
96	Çeşitli mamul eşya (kalemler, fırçalar vb)	277.973	198.613	446.392
97	Sanat eserleri,koleksiyon eşyası,antikalar	13.996	9.674	22.076
98	Zati eşya, kumanya ve başka yerde belirtilmeyen diğer eşyalar	5.972	4.300	9.573
Toplam		**867.717.547**	**614.863.130**	**1.386.604.846**

YIL	GÜMRÜK ADI	TOPLAM	OCAK	ŞUBAT	MART	NİSAN	MAYIS	HAZİRAN	TEMMUZ	AĞUSTOS	EYLÜL	EKİM	KASIM	ARALIK
2006	**TOPLAM**	**139 576 174**	**8 145 535**	**9 796 220**	**11 605 026**	**11 587 102**	**12 694 202**	**12 465 725**	**11 709 384**	**12 276 088**	**12 152 979**	**11 199 557**	**12 896 575**	**13 047 783**
	KONYA	**140 550**	5 207	4 556	6 939	7 863	20 426	10 443	12 116	22 495	10 443	13 484	12 391	14 188
	KARAMAN	**11 231**		229		29	4		252	2 781	2 477	530	1 462	3 467
2007	**TOPLAM**	**170 062 715**	**10 591 886**	**11 383 178**	**13 234 192**	**12 919 281**	**14 935 155**	**14 265 947**	**15 214 034**	**14 681 668**	**14 459 084**	**15 626 532**	**16 631 883**	**16 119 874**
	KONYA	**107 445**	6 368	11 136	11 268	10 854	14 023	7 529	8 579	9 766	9 260	5 390	5 549	7 723
	KARAMAN	**11 138**	539		5 787	3 162			234	1 128				288
2008	**TOPLAM**	**201 963 574**	**16 338 589**	**16 026 521**	**16 812 088**	**17 889 470**	**19 306 133**	**19 476 568**	**20 557 428**	**19 251 335**	**17 884 562**	**14 942 454**	**12 073 505**	**11 404 921**
	KONYA	**131 143**	5 255	11 395	7 259	8 256	16 709	13 833	16 242	14 803	12 625	14 368	6 934	3 464
	KARAMAN	**1 874**			484				330			306		754
2009	**TOPLAM**	**140 928 421**	**9 281 138**	**9 074 664**	**10 522 038**	**10 120 319**	**10 867 698**	**12 500 591**	**12 856 286**	**12 811 166**	**12 485 004**	**12 772 506**	**12 617 535**	**15 019 475**
	KONYA	**63 025**	7 625	3 373	7 661	3 982	3 200	7 814	5 844	3 286	4 316	6 168	4 791	4 965
	KARAMAN	**2 617**			7	192	1 230		513		7		667	
2010	**TOPLAM**	**185 544 332**	**11 691 248**	**11 781 611**	**15 022 224**	**14 943 416**	**14 726 092**	**15 233 114**	**16 078 478**	**15 434 037**	**15 643 758**	**17 296 680**	**17 134 768**	**20 558 905**
	KONYA	**91 576**	4 885	10 865	6 650	8 003	6 601	8 464	7 009	8 663	6 394	8 986	6 729	8 326
	KARAMAN	**1 810**	505	110	714			480						
2011	**TOPLAM**	**160 114 112**	**16 903 318**	**17 519 398**	**21 642 665**	**20 951 935**	**21 103 950**	**21 602 838**	**20 892 202**	**19 497 806**				
	KONYA	**102 379**	5 578	9 980	18 160	12 001	7 625	18 140	19 121	11 773				
	KARAMAN	**7 360**	754		2 846	12	705	2 546	497					

EK C.

LOJİSTİK HİZMET ALANLAR SORUN LİSTESİ ANKETİ

MÜSİAD KONYA ŞUBESİ	MÜSİAD LOJİSTİK KOMİTESİ	ADI SOYADI			SL. NO:
		ÜNVANI			
		FİRMA ADI			
		FAALİYET ALANI			

NO	SORUN LİSTESİ	**Bu sorunla ne kadar sıklıkla karşılaşıyorsunuz?**	**Bu sorun firmanızın lojistik performansını ne düzeyde etkiliyor?**	**Bu sorunu kolayca tespit edebiliyor musunuz?**	**OLASI NEDENLER**
		Seyrek ⇩ Çok Sık **(1-2-3-4-5)**	Az ⇩ Çok **(1-2-3-4-5)**	Kolay ⇩ Zor **(1-2-3-4-5)**	
1	Zamanında teslimat yapılamaması				
2	Nakliye aracı bulma sorunu				
3	Nakliye maliyetlerinin yüksekliği				
4	Nakliye aracı ve ürünlerin izlenebilirliğinin olmaması				
5	Elleçlemede (yükleme, boşaltma, aktarma) yaşanan sıkıntılar				
6	Kalifiye lojistikçi işgücü bulunamaması				
7	Firmanız içinde müstakil bir lojistik biriminin olmaması				
8	Firmanız içinde lojistik konusunda bilişim teknoloji ve yazılımlarının (RFID, barkod, GPS, ERP, WMS vb.) olmaması				
9	Nakliye sırasında ürünlerin kaybolması, bozulması veya zarar görmesi				
10	Nakliye kaynaklı çevre kirliliği ve kent içi trafik sorunları				
11	Stok oranlarının yüksekliği ve yönetiminin zorluğu				
12	Lojistik için kullanılacak teçhizat ve araçların yüksek sabit yatırım gerektirmesi sebebiyle satın alınamaması veya alınsa bile yüksek kapasitede kullanılamaması				
13	Alternatif lojistik firmalarına ulaşma (bilgi alma, fiyat sorma, yeni partner geliştirme) zorluğu				
14	Parsiyel yük sevkiyatındaki zorluk				
15	Entegre lojistik hizmet (Taşıma, Depolama, Gümrük, Sigorta vb.) sağlayan lojistik firma bulma zorluğu				
16	Limanlara uzak Konya gibi Orta Anadolu şehirlerine devlet tarafından navlun desteği verilmemesi				
17	Ulaştırma altyapısının yetersizliği				
18	Diğer:…….……				

EK D.

LOJİSTİK HİZMET ALANLAR YÜK ANALİZİ ANKETİ

Merhaba efendim, ben....., MÜSİAD Konya Şubesi'nin Konya-Karaman Lojistik Merkezi Araştırması için bana biraz vakit ayırabilir misiniz? Bu araştırmada kapsamında ilgili sektörden sizin de görüş, düşünce ve önerilerinizi almak istiyoruz. Anket sonucunda elde edilecek bilgiler hiçbir şekilde firma bazında üçüncü şahıslarla paylaşılmayacaktır, gizli tutulacaktır.

Anketi gerçekleştirenin adı: ..... **Anket numarası:** ..... **Tarih:** ..... / ..... /2011
Anketin gerçekleştirildiği il ve plaka kodu: ..... / .....

1. Konya'da kurulması planlanan Lojistik Merkez hakkında bilginiz var mı?
1 ☐ Evet 2 ☐ Hayır

2. Hangi lojistik faaliyetlerinizi kurulacak olan lojistik merkezdeki lojistik firmalarına yaptırmayı düşünürsünüz?
1 ☐ Depolama
2 ☐ Dağıtım
3 ☐ Karayolu taşımacılığı
4 ☐ Demiryolu taşımacılığı
5 ☐ Konteyner elleçleme (dolum, boşaltma)
6 ☐ Paketleme ve katma değerli hizmetler (etiketleme, mal bölme, promosyon malzemesi ekleme vb.)
7 ☐ Hiçbiri
8 ☐ Diğer:.....

3. Lojistik işini nasıl gerçekleştiriyorsunuz? *(birden fazla seçim yapabilirsiniz.)*
1 ☐ Nakliyeyi kendi eleman, taşıt ve ekipmanlarımızla yapıyoruz
2 ☐ Sürekli çalıştığımız nakliyeci yok. Her ihtiyaç olduğunda piyasadan kamyon veya gerekli araçları temin ederek naklettiriyoruz
3 ☐ Sürekli çalıştığımız birkaç firma var. İhtiyaç olduğunda bunlar arasından seçim yapıp bu firmalara malımızı taşıttırıyoruz
4 ☐ Bir lojistik firması ile anlaştık, tüm nakliye işlerimizi o gerçekleştiriyor
5 ☐ Diğer:.....

4. Firmanızda bağımsız lojistik birimi (lojistik, sevkiyat, dağıtım vb.) var mı?
1 ☐ Evet ➡ ***6'ya geçiniz*** 2 ☐ Hayır ➡ ***5'e geçiniz***

5. Lojistik fonksiyonları firmanızda hangi birim tarafından yürütülüyor?
.....

6. Hangi lojistik görev ve fonksiyonlar bu departman tarafından gerçekleştirilmektedir? *(birden fazla seçim yapabilirsiniz.)*
a. Lojistik Fonksiyonları:
1 ☐ Nakliye ve taşıma organizasyonu
2 ☐ Sipariş yönetimi *(teklif, malzeme, ürün alım veya gönderimi, teknik ve/veya ticari evrak temini vb.)*
3 ☐ Malzeme ve envanter yönetimi
4 ☐ Taşımacılık
5 ☐ Depo yönetimi
6 ☐ Atık yönetimi
7 ☐ Sigorta işlemlerinin takibi
8 ☐ Gümrük işlemlerinin takibi *(ihracat-ithalat işlemlerinin eksiksiz ve doğru şekilde yapılması için gümrük komisyoncusu firmaları vb. üçüncü firmalar ile gerekli koordinasyonun sağlanması)*
9 ☐ Muayene, ekspertiz ve gözetim
10 ☐ Paketleme ve katma değerli hizmetler(etiketleme, mal bölme, promosyon malzemesi ekleme vb.)
11 ☐ İade (boş kap, palet, ürün vb.) yönetimi

b. Tedarikçi yönetimi süreci ile ilgi görevler:
1 ☐ Satın alma yapılan pazarın analizi ve yönetimi
2 ☐ Uygun tedarikçi bulunması ve seçilmesi
3 ☐ Tedarikçi yönetimi ve geliştirme *(tedarikçilerle ilgili periyodik değerlendirme raporları düzenlenmesi vb.)*
4 ☐ Tedarikçilerle pazarlık ve sözleşme yönetimi *(tedarikçilere sipariş verilmesi, akreditif açma, evrak işlerinin temin ve takibi vb.)*
5 ☐ Diğer:.....

7. Depo veya depolarınız var mı? Varsa toplam hacmi ne kadar?
1 ☐ Var (.....m2) (.....palet) (...../ton) ➡ ***8'e geçiniz***
2 ☐ Yok ➡ ***9'a geçiniz***

8. Ne tür bir depoya sahipsiniz? *(birden fazla seçim yapabilirsiniz.)*
1 ☐ Yüksek raflı depo *(12 m.'den yüksek raflar var)*
2 ☐ Yüksek satıh deposu *(7-12 m.'ye kadar raflar var)*
3 ☐ Alçak raflı satıh deposu *(7 m.'ye kadar raflar var)*
4 ☐ Rafsız satıh deposu *(rafsız depo)*
5 ☐ Açık depo *(Arazi deposu)*
6 ☐ Çok katlı depo *(çok katlı satıh deposu)*
7 ☐ Hava şişmeli depo
8 ☐ Soğuk hava deposu
9 ☐ Tasnif deposu *(aktarma merkezi)*
10 ☐ Silo *(hububat, bakliyat depoları gibi)*
11 ☐ Sıvı tankı
12 ☐ Diğer.....

9. En çok hangi yönlere ve hangi taşıma moduyla yük gönderiyorsunuz? *(Lütfen yük birimi, taşıma şekli ve taşıma kabı türü ile birlikte belirtiniz.)*

Nereye	**Yıllık yük miktarı**	**(ton, m3, desi, vb.)**	**Taşıma şekli**		**Taşıma Kabı Türü** *1-Konteyner 2-Parça yük (palet vb.) 3-Dökme*
			Kara (%)	**Demir (%)**	
İstanbul					
İzmir					
Bursa					
Ankara					
Antep					
Mersin					
Trabzon					
Samsun					
Şırnak					
Van					
Artvin					
Hatay					
.....					
.....					
.....					

10. En çok hangi yönlerden ve hangi taşıma moduyla yük çekiyorsunuz (Tedarik vb.)? *(Lütfen yük birimi, taşıma şekli ve taşıma kabı türü ile birlikte belirtiniz.)*

Nereden	Yıllık yük miktarı	(ton, m3, desi, vb.)	Taşıma şekli		Taşıma Kabı Türü *1-Konteyner 2-Parça yük (palet vb.) 3-Dökme*
			Kara (%)	Demir (%)	
İstanbul					
İzmir					
Bursa					
Ankara					
Antep					
Kayseri					
Sivas					
Mersin					
Trabzon					
Samsun					
Adana					
Denizli					
Kocaeli					
Zonguldak					
Karabük					
……..					
……..					
……..					

11. İhracat yapıyor musunuz?
1 ☐ Evet ➡ ***12'ye geçiniz*** 2 ☐ Hayır ➡ ***13'e geçiniz***

12. En çok hangi yönlere ve hangi taşıma moduyla (sınır çıkış kapısından *(hava, kara, deniz)* sonraki taşıma şekli) yurt dışına yük gönderiyorsunuz? *(Lütfen yük birimi, taşıma şekli ve taşıma kabı türü ile birlikte belirtiniz.)*

Nereye	Yıllık yük miktarı	(ton, m3, desi, vb.)	Taşıma şekli			Taşıma Kabı Türü *1-Konteyner 2-Parça yük (palet vb.) 3-Dökme*
			Kara (%)	Demir (%)	Deniz (%)	

13. İthalat yapıyor musunuz?
1 ☐ Evet ➡ ***14'e geçiniz*** 2 ☐ Hayır ➡ ***15'e geçiniz***

14. En çok hangi yönlerden ve hangi taşıma moduyla (sınır giriş kapısına *(hava, kara, deniz)* kadar taşıma şekli) ithalat yapıyorsunuz? *(Lütfen yük birimi, taşıma şekli ve taşıma kabı türü ile birlikte belirtiniz.)*

Nereden	Yıllık yük miktarı	(ton, m3, desi, vb.)	Taşıma şekli			Taşıma Kabı Türü *1-Konteyner 2-Parça yük (palet vb.) 3-Dökme*
			Kara (%)	Demir (%)	Deniz (%)	

15. Çalıştığınız lojistik ve taşımacılık firmalarının orijinini yüzde olarak belirtiniz. *(Toplam %100'ü geçmemelidir.)*
1 ☐ TR52 (Konya – Karaman) (%.....)
2 ☐ Konya – Karaman dışı (%.....)

16. Ortalama 1 yıllık lojistik maliyetiniz (nakliye ve depolama) hangi aralıktadır?
1 ☐ 50-100.000 TL
2 ☐ 100.001-250.000 TL
3 ☐ 250.001-500.000 TL
4 ☐ 500.001-1.000.000 TL
5 ☐ 1.000.001-5.000.000 TL
6 ☐ 5.000.001 TL üzeri

17. Firmanızın 2010 yılı cirosu hangi aralıktadır?
1 ☐ 50-1.000.000 TL
2 ☐ 1.000.001-5.000.000 TL
3 ☐ 5.000.001-10.000.000 TL
4 ☐ 15.000.001-20.000.000 TL
5 ☐ 20.000.001-25.000.000 TL
6 ☐ 25.000.001 TL üzeri

18. Lojistik hizmet verenlerden öncelikli beklentileriniz nelerdir, lütfen belirtiniz.

Görüşme yapılan firma:
Adı : ……
Faaliyet Alanı : ……

Görüşme yapılan kişi:
Adı /Soyadı : ……
Mesleği /Ünvanı : ……/……
Telefonu :……
Mail : …… @ ……

EK E.

LOJİSTİK HİZMET VERENLER YÜK ANALİZİ ANKETİ

Merhaba efendim, ben....., MÜSİAD Konya Şubesi'nin Konya-Karaman Lojistik Merkezi Araştırması için bana biraz vakit ayırabilir misiniz? Bu araştırmada kapsamında ilgili sektörden sizin de görüş, düşünce ve önerilerinizi almak istiyoruz. Anket sonucunda elde edilecek bilgiler hiçbir şekilde firma bazında üçüncü şahıslarla paylaşılmayacaktır, gizli tutulacaktır.

Anketi gerçekleştirenin adı: ..... **Anket numarası:** ..... **Tarih:** ..... / ..... /2011
Anketin gerçekleştirildiği il ve plaka kodu: ..... / .....

1. Kurulacak olan Konya Lojistik Merkezi'nde siz de yer almak ister misiniz?
1 ☐ Evet ➡ ***2'ye geçiniz*** 2 ☐ Hayır ➡ ***3'e geçiniz***

2. Nasıl ve ne hacimde yer almak istersiniz? *(Birden fazla tercih işaretleyebilirsiniz)*
1 ☐ İdari binamız ile (.....m2)
2 ☐ Depo ile (.....m2)
3 ☐ Antrepo ile (.....m2)
4 ☐ Firma araç (tır vb.) parkı ile (.....m2)
5 ☐ ..... (.....m2)
6 ☐ ..... (.....m2)

3. Taşımacılıkta hangi modlarda müşterilerinize hizmet veriyorsunuz? Yılda kaç ton taşıyorsunuz? *(Birden fazla seçenek işaretleyebilirsiniz)*
1 ☐ Karayolu taşımacılığı (.....ton)
2 ☐ Demiryolu taşımacılığı (.....ton)
3 ☐ Denizyolu taşımacılığı (.....ton)
4 ☐ Havayolu taşımacılığı (.....ton)
5 ☐ Kombine taşımacılık (.....+ .....+ .....) (.....ton)
6 ☐ Diğer: ..... (.....ton)

4. Müşteri portföyünüzü göz önüne alarak hangi sektörlere hizmet verdiğinizi belirtiniz? *(Yoğunluğa göre en fazla 5 seçenek işaretleyiniz)*
1 ☐ Makine imalat sektörü
2 ☐ Otomotiv/yedek parça imalatı sektörü
3 ☐ Elektronik ve bilişim sektörü
4 ☐ Gıda sektörü
5 ☐ Tarım ürünleri sektörü
6 ☐ Kimya sektörü
7 ☐ Tekstil sektörü
8 ☐ Ayakkabıcılık sektörü
9 ☐ Çimento ve inşaat malzemeleri sektörü
10 ☐ İlaç ve tıbbi ürünler sektörü
11 ☐ Perakende sektörü
12 ☐ Turizm sektörü
13 ☐ Diğer.....

5. Araç parkınızda araç tipleri ve adetleri nelerdir? *(Firmanıza ait olan araç tiplerini belirtiniz, kiralık olarak kullandığınız araçları dikkate almayınız.)*
1 ☐ Çekici (.....adet)
2 ☐ Yarı römork (.....adet)
3 ☐ Kamyon (.....adet)
4 ☐ Kamyonet (.....adet)
5 ☐ Panelvan (.....adet)
6 ☐ Forklift (.....adet)
7 ☐ ..... (.....adet)
8 ☐ ..... (.....adet)

6. Mevcut depo ve (varsa) antrepo büyüklükleriniz ne kadardır?

	m^2	palet	ton
Depo			
Antrepo			

7. Sahip olduğunuz konteyner tür ve miktarları nelerdir?
1 ☐ 20' (.....adet)
2 ☐ 40' (.....adet)
3 ☐ 45' (.....adet)
4 ☐ 48' (.....adet)
5 ☐ ..... (.....adet)
6 ☐ ..... (.....adet)

8. Sahip olduğunuz taşımacılık belge ve lisansları nelerdir? *(Birden fazla seçenek işaretleyebilirsiniz)*
1 ☐ R1 Belgesi (Yurt içi taşıma işleri organizatörlüğü)
2 ☐ R2 Belgesi (Uluslararası ve yurt içi taşıma işleri organizatörlüğü)
3 ☐ C1 Belgesi (Uluslararası ve yurt içi kişisel taşımacılık)
4 ☐ C2 Belgesi (Uluslararası ve yurt içi ticari taşımacılık)
5 ☐ C3 Belgesi (Uluslararası ve yurt içi ev ve büro eşyası taşımacılık)
6 ☐ G1 Belgesi (Yurtiçi eşya taşımacılığı konusunda acentelik)
7 ☐ G2 Belgesi (Uluslar arası ve yurtiçi eşya taşımacılığı konusunda acentelik)
8 ☐ G3 Belgesi (Yurtiçi kargo taşımacılığı konusunda acentelik)
9 ☐ G4 Belgesi (Uluslararası ve yurtiçi kargo taşımacılığı konusunda acentelik)
10 ☐ K1 Belgesi (Yurt içi ticari amaçla eşya taşımacılığı)
11 ☐ K2 Belgesi (Yurt içi kişisel taşımacılık)
12 ☐ K3 Belgesi (Yurt içi ev ve büro eşyası taşımacılık)
13 ☐ L1 Belgesi (Yurt içi lojistik hizmet sağlayıcı)
14 ☐ L2 Belgesi (Uluslararası ve yurt içi lojistik hizmet sağlayıcı)
15 ☐ M1 Belgesi (İl sınırları içerisinde kargo işletmeciliği)
16 ☐ M2 Belgesi (Yurtiçi kargo işletmeciliği)
17 ☐ M3 Belgesi (Uluslararası ve yurtiçi kargo işletmeciliği)
18 ☐ N1 Belgesi (İl sınırları içinde nakliyat ambarı işletmeciliği)
19 ☐ N2 Belgesi (Yurtiçi nakliyat ambarı işletmeciliği)
20 ☐ P1Belgesi (İl sınırları içinde dağıtıcılık)
21 ☐ P2 Belgesi (Yurtiçinde dağıtıcılık)
22 ☐ ISO 9001 Kalite Yönetim Sistemi
23 ☐ ISO 14001 Çevre Yönetim Sistemi
24 ☐ ISO 18001 İş Sağlığı ve Güvenliği Sistemi
25 ☐ Diğer:.....

9. Firmanızın üye olduğu mesleki dernekler hangileridir? ? *(Birden fazla seçenek işaretleyebilirsiniz)*
1 ☐ Uluslararası Nakliyeciler Derneği (UND)
2 ☐ Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenler Derneği (UTİKAD)
3 ☐ Türkiye Nakliyeciler Derneği (TND)
4 ☐ Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi
5 ☐ Diğer:.....

10. Firmanızda aşağıdaki bilişim teknolojilerinden hangileri kullanılmaktadır? ? *(Birden fazla seçenek işaretleyebilirsiniz)*
1 ☐ ERP (Kurumsal Kaynak Planlama)
2 ☐ GPS (Küresel Yer Tanımlama Sistemi)
3 ☐ Barkod
4 ☐ RFID (Radyo Frekansı Tanımlama Sistemi)
6 ☐ Depo Yönetim Sistemi (WMS)
7 ☐ Taşımacılık Yönetim Sistemi (TMS)
8 ☐ Diğer:.....

11. Firmanızda çalışan personelin eğitim yapısı nedir?
1 ☐ Üniversite ve yüksek okul mezunu (.....adet)

4 ☐ Toplam çalışan sayısı (……..adet)

12. Firmanızda "lojistik" kelimesini içeren bir bölümden (fakülte, yüksek okul veya meslek lisesi) mezun çalışan sayısı nedir?
……

13. Yurt içinde en çok hangi yönlere ve hangi taşıma moduyla yük taşıyorsunuz? *(Lütfen yük birimi, taşıma şekli ve taşıma kabı türü ile birlikte belirtiniz.)*

Nereye	**Yıllık yük miktarı**	**(ton, m3, desi, vb.)**	**Taşıma şekli**		**Taşıma Kabı Türü** *1-Konteyner 2-Parça yük (palet vb.) 3-Dökme*
			Kara (%)	**Demir (%)**	
İstanbul					
İzmir					
Bursa					
Ankara					
Antep					
Mersin					
Trabzon					
Samsun					
Şırnak					
Van					
Artvin					
Hatay					

14. Yurt içinde en çok hangi yönlerden ve hangi taşıma moduyla yük taşıyorsunuz? *(Lütfen yük birimi, taşıma şekli ve taşıma kabı türü ile birlikte belirtiniz.)*

Nereden	**Yıllık yük miktarı**	**(ton, m3, desi, vb.)**	**Taşıma şekli**		**Taşıma Kabı Türü** *1-Konteyner 2-Parça yük (palet vb.) 3-Dökme*
			Kara (%)	**Demir (%)**	
İstanbul					
İzmir					
Bursa					
Ankara					
Antep					
Kayseri					
Sivas					
Mersin					
Trabzon					
Samsun					
Adana					
Denizli					
Kocaeli					
Zonguldak					
Karabük					

15. Yurt dışına en çok hangi ülkelere ve hangi taşıma moduyla (sınır çıkış kapısından *(hava, kara, deniz)* sonraki taşıma şekli) yük gönderiyorsunuz? *(Lütfen yük birimi, taşıma şekli ve taşıma kabı türü ile birlikte belirtiniz.)*

Nereye	**Yıllık yük miktarı**	**(ton, m3, desi, vb.)**	**Taşıma şekli**			**Taşıma Kabı Türü** *1-Konteyner 2-Parça yük (palet vb.) 3-Dökme*
			Kara (%)	**Demir (%)**	**Deniz (%)**	

16. Yurt dışından en çok hangi yönlerden ve hangi taşıma moduyla (sınır giriş kapısına *(hava, kara, deniz)* kadar taşıma şekli) ithalat

16. Yurt dışından en çok hangi yönlerden ve hangi taşıma moduyla (sınır giriş kapısına *(hava, kara, deniz)* kadar taşıma şekli) ithalat yapıyorsunuz? *(Lütfen yük birimi, taşıma şekli ve taşıma kabı türü ile birlikte belirtiniz.)*

Nereden	Yıllık yük miktarı	(ton, m3, desi, vb.)	Taşıma şekli			Taşıma Kabı Türü *1-Konteyner 2-Parça yük (palet vb.) 3-Dökme*
			Kara (%)	Demir (%)	Deniz (%)	

17. Firmanızın 2010 yılı cirosu nedir?

1 ☐ 50-1.000.000 TL
2 ☐ 1.000.001-5.000.000 TL
3 ☐ 5.000.001-10.000.000 TL
4 ☐ 15.000.001-20.000.000 TL
5 ☐ 20.000.001-25.000.000 TL
6 ☐ 25.000.001 TL üzeri

18. Belirtmek istediğiniz görüş ve önerilerinizi lütfen belirtiniz.

Görüşme yapılan firma:

Adı : .....

Faaliyet Alanı : .....

Görüşme yapılan kişi:

Adı /Soyadı : .....

Mesleği /Ünvanı : ...../.....

Telefonu :.....

Mail : ..... @ .....

EK F.

FARKINDALIK AŞAMASINDA GERÇEKLEŞTİRİLEN ZİYARETLER



03.02.2011 "LODER & MÜSİAD KONYA Şubesi" Toplantısı





08.04.2011 "MÜSİAD Konya Lojistik Komitesi" Toplantısı





08.04.2011 “Şoförler Odası Başkanı & Müsiad Konya Şubesi” Ziyareti





15.04.2011“Müsiad Konya Şubesi Lojistik Komitesi & KOBİ Enerji” Ziyareti





15.04.2011 “Müsiad Konya Lojistik Komitesi & Konya Sanayi Odası” Ziyareti





15.04.2011 “Müsiad Konya Lojistik Komitesi & Konya Ticaret Borsası” Ziyareti





22.04.2011 “Müsiad Konya Lojistik Komitesi & Büyükşehir Belediyesi” Ziyareti





22.04.2011 “Müsiad Konya Lojistik Komitesi & OSB” Ziyareti





06.05.2011 “Müsiad Konya Lojistik Komitesi & MEVKA Genel Sekreteri” Ziyareti





06.05.2011 “Müsiad Konya Lojistik Komitesi & Konya Ticaret Odası” Ziyareti





13.05.2011 “Müsiad Konya Lojistik Komitesi & Kargokar” Ziyareti





13.05.2011 “Müsiad Konya Lojistik Komitesi & Koyuncu Nakliyat” Zyareti





20.05.2011 "Müsiad Konya Şubesi İstişare Toplantısı"





21.05.2011 "Müsiad Konya Şubesi Türkiye İstişare Toplantısı"





01.06.2011 “Müsiad Konya Lojistik Komitesi & Selçuk Üniversitesi M.Y.O.” Sertifika Töreni





14.06.2011 "Müsiad Konya Lojistik Komitesi & Şoförler Odası" Ziyareti





14.06.2011 “Müsiad Konya Lojistik Komitesi & KOSGEB” Ziyareti





17.06.2011 “Müsiad Konya Lojistik Komitesi & Anadolu Birlik Holding” Ziyareti





20.06.2011 “Müsiad Konya Lojistik Komitesi & Orka Nakliyat” Ziyareti



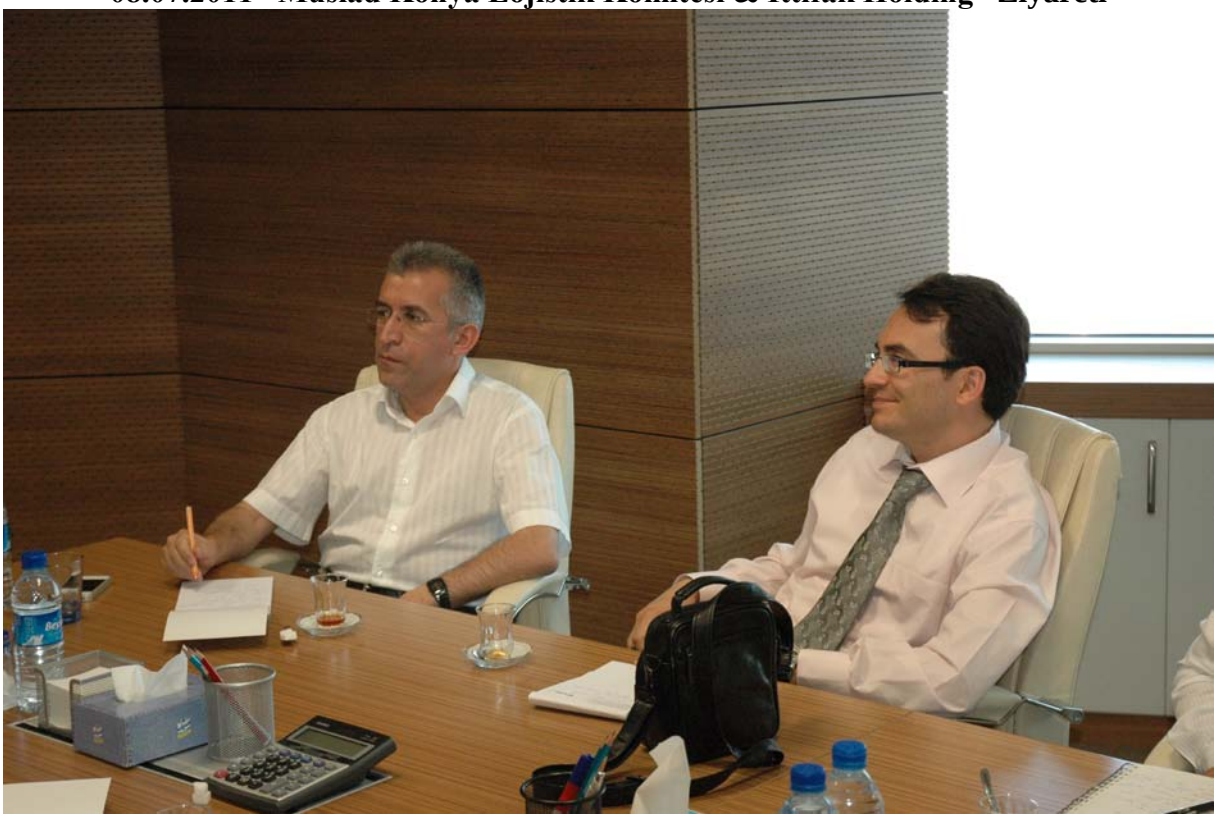


20.06.2011 “Müsiad Konya Lojistik Komitesi & Şeflek Nakliyat” Ziyareti





08.07.2011 “Müsiad Konya Lojistik Komitesi & İttifak Holding” Ziyareti





08.07.2011 “Müsiad Konya Lojistik Komitesi & Konya Üniverstesi” Ziyareti





13.08.2011 "Mevlana Kalkınma Ajansı İmza Töreni"





18.08.2011 “Müsiad Konya Lojistik Komitesi & Küçük Nakliyat” Toplantısı





22.08.2011 “Müsiad Konya Lojistik Komitesi & KTO Üniversitesi” Ziyareti





16.09.2011 "Müsiad Konya Lojistik Komitesi Toplantısı"





23.09.2011 "Müsiad Konya Lojistik Komitesi &
Konya Büyükşehir Beld. Genel Sekreter Yard. Ercan USLU" Ziyareti





24.09.2011“Müsiad Konya Lojistik Komitesi & Konya Gar Müdürü” Ziyareti





30.09.2011 “Müsiad Konya Lojistik Komitesi Prof. Dr. Mehmet YANYAŞ” Toplantısı





30.09.2011 “Müsiad Konya Lojistik Komitesi & Konya Üniversitesi” Ziyareti





30.09.2011 "Müsiad Konya Lojistik Komitesi Prof. Dr. Mehmet TANYAŞ" Sunumu





06.10.2011 “Müsiad Konya Lojistik Komitesi Mersin Teknik Gezisi”





06.10.2011 “Müsiad Konya Lojistik Komitesi & Mersin Müsiad Şubesi” Ziyareti





18.11.2011 “Müsiad Konya Lojistik Komitesi & Selçuklu Belediyesi” Ziyareti





10.12.2011 Müsiad Konya Şubesi Prof. Dr. Mehmet TANYAŞ Lojistik Eğitimi



NOTLAR