

1. GİRİŞ

Tüm dünyada hızla büyümekte olan lojistik sektörü, sürdürülebilirlik kavramı ve çoklu taşımacılık sistemlerinin gelişmesi ile birlikte günümüzde önemli bir dönüm noktasındadır. Ülkemizin de içinde bulunduğu Avrupa-Ortadoğu bölgelerinde yaşanan gelişmeler, Türkiye lojistik sektörünün geleceği açısından belirleyici olacaktır. Avrupa ve dünyada lojistik alanında ana yatırımlar; entegre lojistik köy, çoklu taşımacılık (intermodal) sistemleri, kuru liman (dry port) ve liman yatırımları olarak göze çarpmaktadır. Özellikle Avrupa taşımacılık koridorları, Ortadoğu bağlantılarını geliştirmek amacıyla seçilmiş ve karbondioksit emisyonu düşük olan raylı ve nehir taşıma modları teşvik edilmektedir.

Türkiye, içinde bulunduğu coğrafyada, özellikle Karadeniz, Kafkasya, Doğu Akdeniz, Ortadoğu ve Orta Asya ülkeleri için önemli bir aktarma ve dağıtım merkezi haline gelmiştir. Ancak sadece lokasyon üstünlüğü rekabet için yeterli değildir. Türkiye'nin stratejik coğrafik konumu, mevcut karayolu taşımacılığı endüstrisi ile birleşince çok önemli avantajlar sağlamaktadır.

Dünya ticaretindeki dönüşümlerle birlikte, ülkelerin lojistik faaliyetlere bakış açısı hızla değişmektedir. Her ülke, denizyolu, havayolu, demiryolu, karayolu ve boru hattı taşımacılık anlayışlarını uluslararası ticaretin bir parçası olarak yeniden ele almakta, kendisi için en yüksek katma değeri sağlayacak yatırımlara yönelmektedirler. Bu yönelme, tüm taşıma türlerinin birbirine entegre olduğu uluslararası ölçekte faaliyet gösteren **lojistik merkezler** olarak karşılık bulmaktadır.

Rotterdam, Hong Kong, Singapur, Şangay, Antverp, Hamburg, Marsilya ve Dubai gibi küresel lojistik merkezler, dünya ticaretinin ve kıtalararası eşya trafiğinin ana arterleri durumundadır. **Bugün ve gelecekte oynayacağı roller düşünüldüğünde, hiç kuşku yok ki dünya ticaretinin kalbi lojistik merkezlerdir.** Her ülke, ticaret potansiyelinin artması ve eşya hareketinin hızlanması için belirli politikalar üretmektedir. Bu tür politikaların en önde gelenleri arasında lojistik merkezlerin hayata geçirilmesi başı çekmektedir.

2. LOJİSTİKTE TÜRKİYE

2.1. Sektöre Ait Rakamlar

Dünya Bankası tarafından yayınlanan Lojistik Performans Endeksi'ne (LPE) göre, Türkiye lojistik performansını yükseltmektedir. LPE, dünya genelinde faaliyet gösteren lojistik operatörlerinin faaliyet gösterdikleri ya da ticaret yaptıkları ülkelerin lojistik kolaylığı konusundaki geribildirimlerine dayanmaktadır. 2011'de 39'uncu sırada olan Türkiye, son

yıllardaki çalışmalar ile 5,00 tam puan üzerinden 3,51 ile 30. sıraya yükselmiştir. LPE içerisindeki temel bileşenler değerlendirildiğinde; Türkiye, 155 ülke arasında aşağıdaki sıralamalarda yer almıştır:

Lojistik Performans Endeksi'nde Türkiye'nin Yeri	
Temel Bileşen	Türkiye'nin Sırası
Gümrükler	32
Ulaştırma Bilgisi ve Altyapısı	25
Uluslararası Taşımaların Kolaylığı ve Ucuzluğu	30
Lojistik Firmalarının Rekabet Edebilirliği	26
Uluslararası Taşımaların Takibi	29
Zamanında Teslim	27
Genel Sıralama	30

Türkiye'nin 2023 yılı vizyonunda; lojistik sektörünün 2023 yılına kadar yıllık büyüme hızının ortalama %10–15'e ve sektör harcamalarının ise GSMH'nin %10-12'sine ulaşabileceği tahmin edilmektedir. Kombine taşımacılığa yönelik esnek altyapıların ülkemize uyarlanması, ülkemizi tercih edilen ulaştırma hub'u haline getirecektir (Türkiye Ulaşım Ve İletişim Stratejisi, 2011).

Türkiye'nin en hızlı gelişim gösteren sektörlerinden lojistik sektörü, yaklaşık 5 Milyar dolarlık yatırım barındırmakta, sektörün yıllık cirosu ise yaklaşık 3.5 Milyar Euro'dur. Dış Ticaret istatistiklerine göre 2012 yılında gerçekleşen 152 Milyar 561 Milyon Dolarlık ihracatın, 67 Milyarı denizyolu, 61 Milyarı karayolu, 21,7 Milyarı havayolu, 1,1 Milyarı demiryolu ve 1.8 Milyarı ise diğer yollarla yapılmıştır (Ekonomi Bakanlığı, Dış Ticarete Lojistik 2013).

2014 yılı Kasım ayında açıklanan Onuncu Kalkınma Planı'nın "Taşımacılıktan Lojistiğe Dönüşüm Programı Eylem Planı" bölümünde sektör ile alakalı çok büyük hedefler ortaya konmuştur. Bu programla, Türkiye'nin ihracat, büyüme ve sürdürülebilir kalkınma hedeflerine ulaşılmasında, son yıllarda hızlı bir gelişme gösteren lojistiğin büyüme potansiyelimize katkısının artırılması ve Lojistik Performans Endeksinde ilk 15 ülke arasına girilmesi amaçlanmaktadır.

2.2. Türkiye'de Lojistik Merkezler

Karayolu, demiryolu, denizyolu ve yerine göre havayolu erişimi ile kombine taşımacılık imkânlarının olduğu depolama ve ulaştırma hizmetlerinin birlikte sunulduğu lojistik merkezlerin önemi gün geçtikçe artmaktadır.

Lojistik köy kavramı ülkemizde ilk defa 2005 yılında telaffuz edilmeye başlanmış ve 2006

yılında TCDD tarafından Türkiye'nin ilk lojistik köyü "Gelemen", Samsun'da inşa edilerek, 2007 yılında işletmeye açılmıştır. Bununla birlikte, konumu sebebiyle önemli bir geçiş noktası olan ülkemiz, çok sayıda lojistik köye ihtiyaç duymaktadır.

TCDD tarafından, kent merkezi içinde kalmış olan yük garları; Avrupa ülkelerinde olduğu gibi, etkin karayolu ulaşımı olan ve müşteriler tarafından tercih edilebilir bir alanda, yük lojistik ihtiyaçlarına cevap verebilecek özellikte, teknolojik ve ekonomik gelişmelere uygun, modern bir şekilde farklı ölçeklerde 16 noktada kurulacaktır. Bu noktalar TCDD tarafından şu şekilde açıklanmıştır: Eskişehir (Hasanbey), İzmit (Köseköy), Kayseri (Boğazköprü), İstanbul (Halkalı/Ispartakule), Samsun (Gelemen), Balıkesir (Gökköy), Mersin (Yenice), Uşak, Erzurum (Palandöken), Konya (Kayacık), Kakkık (Denizli), Bilecik (Bozüyük), Kahramanmaraş (Türkoğlu), Mardin, Kars, Sivas.

TCDD tarafından kurulmakta olan lojistik köylerin faaliyete geçmesi ile birlikte Türkiye'de demiryolu yük taşımacılığının 7,6 milyon ton (%56) artacağı hesaplanmaktadır. Lojistik köylerin kurulduğu merkezlerde tren garlarının tamamı ya da yük garı kısımları buralara taşınacak, böylelikle şehir trafiğinde ve imar uygulamalarında iyileştirmeler sağlanacaktır.

"Taşımacılıktan Lojistiğe Dönüşüm Programı Eylem Planı", lojistik alanında etkin ve verimli planlama yapabilmek amacıyla mevzuat, şehirleşme, gümrük, altyapı, yurtiçi ve yurtdışı lojistik merkezler ve firmaların rekabet gücünün artırılması konuları üzerine yoğunlaşmıştır. Programın hedefi olarak şu maddeler belirtilmektedir.

- Türkiye'nin lojistikteki uluslararası konumunun güçlendirilmesi,
- Sanayi ürünlerinin toplam maliyeti içindeki lojistik maliyetin yükünün azaltılması,
- Nihai ürünlerin tüketim pazarlarına ulaşım süresinin kısaltılması.

Yine aynı eylem planında, yurtdışı lojistik merkezlerinin kurulması noktasında; ihracatın hızlı ve kapsamlı akışını sağlamak üzere, öncelikli lojistik merkez yerleri ve bu merkezlerin hangi modellerle (finansman, yatırımcı, vb.) kurulacağı konusunda ülke, eyalet, bölge araştırmaları yapılması amaçlanmaktadır. Bu amaçla, yurtdışı lojistik merkez ihtiyaçlarını ve modellerini belirleyen bir rapor hazırlanacaktır.

Türk ihracatçılarının hedef pazarlarda rekabet gücünü artıracak, lojistik etkinliği sağlayacak lojistik merkezler kurulacaktır. Bu çerçevede, lojistik etkinliğin artırılmasının Türk ürünlerinin rekabet gücüne en fazla katkıyı sağlayacak şekilde Rusya'nın Kafkasya Bölgesinde, Azerbaycan, Türkmenistan ve Kazakistan gibi Hazar Denizi'ne kıyı ülkelerde ve Doğu Afrika'nın önemli bir giriş noktası olan Cibuti'de Türk Lojistik Merkezi kurulması ve bu kapsamda sektör kuruluşları ile işbirliği yapılması planlanmaktadır.

Yurtdışı lojistik merkezlerinin fiziki kurulumunun özel sektör kuruluşları eliyle yapılacaktır.

yatırım niteliğinde olması; ancak anılan merkezlerin kuruluş sürecinde ilgili ülke makamlarınca gereken kolaylıkların sağlanmasını teminen ticaret diplomasisi mekanizmasının kullanılması öngörülmektedir.

3. LOJİSTİK MERKEZ İŞLETME VE YÖNETİM SİSTEMİ

3.1. Lojistik Merkez Sistematiği

Lojistik merkezlerin planlamasındaki önemli unsurlardan birisi **lojistik merkez/köyün yerleşke modelinin** oluşturulmasıdır. Lojistik merkezlerin kurulmasındaki temel sebep; farklı alanlarda faaliyet gösteren lojistik hizmet sağlayıcıları bir araya getirerek ortak giderlerin paylaşılması, sektörün yarattığı olumsuz çevresel faktörlerin en aza indirilmesi, sektörün sağladığı tüm hizmetlerde daha iyi bir performans seviyesinin yakalanması ve en önemlisi hizmet kullanıcılarına düşük maliyet üzerinden hizmet verilmesinin sağlanması ile üretici ve ticari firmaların ürün kar marjlarında önemli yeri olan lojistik maliyet kaleminin azaltılabilmesidir.

Bu nedenle kurulan lojistik merkezler, her bir işletmenin sahip olduğu yetenek ve kabiliyetlerin birleştirilmesiyle, lojistik merkez dışında faaliyetini sürdüren müşterilerin en fazla ihtiyaç duydukları ve talepte buldukları konularda yeni hizmetler üreterek müşteri tatminini sağlamaktadır. Merkezde bulunan firmalar veya diğer bir tabirle merkez paydaşları tarafından sunulan hizmet yelpazesinin geniş olması, lojistik merkezin kendisini lojistik hizmetlerin tamamının tek bir noktadan verildiği “full service centre” veya “one stop shop” şeklinde pazarlamasına olanak vermektedir.

Avrupa’da bulunan lojistik merkezlerde faaliyet gösteren işletmelerin verdiği hizmetler tabloda yer almaktadır. Bu merkezlerde, lojistik süreçlerin en yoğun ve geleneksel hizmetler sınıfına giren taşımacılık (özellikle demiryolu, karayolu ve denizyolu taşımacılığı), depolama ve taşıma işleri organizatörlüğü yer almaktadır. Bunlara ek olarak; daha özel bir ürün çeşidi olan intermodal ve kentsel lojistik, katma değer yaratan lojistik hizmetleri ve danışmanlık hizmetlerinin önemi de gün geçtikçe artmaktadır.

Lojistik hizmet sağlayıcıları çekebilmeleri için, lojistik merkezlerin, ciddi anlamda cazibe oluşturacak yeni avantajlar bulması gerekmektedir. Bunların başında da lojistik merkezlerin sahip olduğu ya fiziksel altyapı (tesisler, taşıma modları, terminaller, yük elleçleme ekipmanları) veya sunduğu bilişim teknolojileri (veritabanları, EDI, internet ve intranet sistemleri, takip sistemleri, güvenlik sistemleri) gelmektedir.

Avrupa'daki Lojistik Merkezlerce Verilen Hizmetler

Taşımacılık	Yük Elleçleme	Depolama	Katma Değerli Hizmetler (VAS)
Karayolu Denizyolu Havayolu Çoklu Taşımacılık Intermodal Transit Uzun Mesafeli Taşıma Kentsel Lojistik	Intermodal Yük Elleçleme	Terminal Soğuk Hava Deposu Gümrükleme	Paketleme Montaj Etiketleme Test Müşteriye Özel Lojistik Hizmetleri Taşıma İşleri Organizatörlüğü Geri Dönüşüm
Tır ve Kamyonlara Verilen Hizmetler	Danışmanlık	Diğer	Yetkiler
Yedek Parça	IT Hizmetleri	Bankalar	Liman Otoritesi
Tamir Atölyeleri	Araştırma	Sigorta	Demiryolları İdaresi
Yıkama	Eğitim	Hukuksal Hizmetler	Havayolu İdaresi
Petrol İstasyonları	Üniversiteler	İşgücü Temin	Gümrükler
Park	Haberleşme	Yemek Tedariki Tesisler Ofisler Gayrimenkul Konaklama	Belediyeler Bölge Yetkilileri Birlikler

Kaynak: Venalainen, 2001, (Karabük Lojistik Merkezi Fizibilite Çalışması)

Lojistik merkez üyeleri, aynı fiziksel merkez içerisinde olsun ya da olmasın, birbirlerine internet yoluyla bağlıdırlar. Bunların yanı sıra merkez içerisinde yer alan tedarik ve dağıtım firmalarının hizmetleri kapsamında müşterilerine sundukları dağıtım nakliyesi, tedarik nakliyesi, stok takip, envanter ve sipariş yönetimi gibi destek hizmetler de, merkezlerde etkin olarak gerçekleştirilmektedir. Merkezlerde diğer önemli bir hizmet ise sigorta ve gümrükleme aktiviteleri olarak gözlemlenmektedir.

3.2. Lojistik Merkez İşletme Modelleri

Lojistik merkezler birçok açıdan farklılıklar gösterirler (büyüklük, tür, altyapı, operatörlerin uzmanlığı vb.). Farklılıklar, merkezi yöneten şirketler bakımından da olabilir. Bunlara bakıldığında gözlemlenen yatırım ve işletme modelleri şu şekildedir;

- Devlete ait,
- Özel sektöre ait,
- Sanayi ve Ticaret Odaları ya da yerel yönetimler ortaklığında, halka açık, ortak aidiyet veya kamu-özel sektör yatırım ve işletme modelleri.

Lojistik merkez kullanıcısı şirketler, merkez içerisinde yer alan binaların ve olanakların (alt yapı, donanımların) sahibi ya da kiracısı olabilirler. Bu tür ortak kullanıma sahip merkezlerde yer alan işletmeler, ortak gelir ve giderleri için genellikle birleşerek genel bir işletme şirketi oluşturur ve merkez yönetimini bu şirket üzerinden sürdürürler. Bu tür şirketin rolü, lojistik hizmet sunum faaliyetlerinin koordinasyonu, ortak gelir ve maliyetlerin hesaplanması ve mümkün olan en iyi finansal sonuçlara özen göstermeyle sınırlıdır.

Lojistik merkez yatırım sürecinde, kamu ve özel sektör arasında güçlü bağ her zaman önemlidir ve bakıldığında bu bağ her zaman olagelmış bir yapıdır. Öyledir ki, kamu kuruluşları bu süreçlerde aktif yer almakta ve genellikle en önemli rolü üstlenmektedirler. Bunun geçerli nedenleri bulunmaktadır. Avrupa'nın çeşitli ülkelerinde lojistik merkezlerin fonksiyonları, bölge ve stratejileri açısından tüm lojistik merkezlerin güçlü bölgesel bir özelliğe sahip olmasını gerektirmektedir. Örneğin, **Finlandiya'da**, bölgesel kalkınmada lojistik merkez yatırımlarında **kamu** aktif rol oynamaktadır ve yerel yönetim ile merkez ortak hareket etmektedir.

Öte yandan **Danimarka'da** ise lojistik merkez planlama ve inşaa işlemlerinin, kamu sektörünce yerine getirilmesine yönelik birçok örnek mevcuttur. Ayrıca **Almanya'da** GVZ olarak adlandırılan lojistik merkezlerin yatırım finansmanı, genellikle kamu-özel ortaklığı şeklinde yapılmakta ve işletmeciliğini özel sektör yürütmektedir. **Almanya'da**, **İspanya'da** ve **İtalya'da** kamu-özel ortaklığı çerçevesinde lojistik merkez yatırımlarının gerçekleştirilmesi, değişik siyasi ve idari makamlarca ülke menfaati adına desteklenmektedir.

Avrupa'nın birçok ülkesinde lojistik merkezlerin yatırım planlaması ve uygulaması **yerel yönetimlere** teslim edilmiş ancak, lojistik merkezlerden sağlanan faydaların sadece yerel bazda değil ulusal bazda fayda sağlaması nedeniyle merkezi yönetim ile de koordinasyon ve finans desteği sağlanması yoluna gidilmiştir. Yerel bazdaki uygulamaların bir üst boyutunda bölgesel hükümetler lojistik merkezler için kendi finansal kaynaklarını ayırmakta ve ayrıca ulusal bazdaki lojistik merkez planları için Bayındırlık ve Ulaştırma Bakanlıkları ile koordineli bir şekilde çalışmaktadırlar.

Kamu-özel ortaklığı şeklinde kurulan lojistik merkezler yanında, Avrupa Birliği'nin sağlamış olduğu finansmanla gerçekleştirilen yatırım modelleri de mevcuttur. Bunlardan bazıları, Bothnia Logistics Centre ve Lübeck Lojistik Merkez uygulamalarıdır.

3.3. Lojistik Merkez Yönetim ve Organizasyon Modelleri

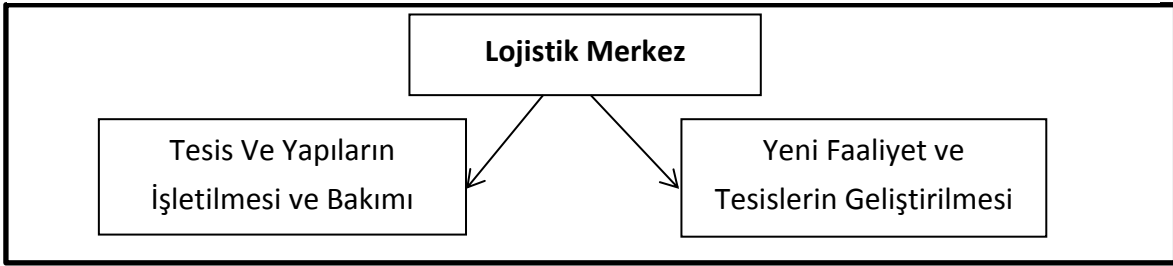
Lojistik merkezde yer alan firmaların ortak bakış açısı sağlamaları, bir sinerji oluşturmaları ve ticari işbirliğinin sağlanması için lojistik merkez, tek ve tarafsız bir yönetim yapısı tarafından yönetilmelidir. Avrupa genelinde incelendiğinde bu yapının **kamu-özel sektör**

işbirliği şeklinde gerçekleştirildiği gözlemlenmektedir.

Lojistik merkezlerin, sunduğu hizmetleri istenilen düzeyde ve verimlilikte sunabilmeleri için profesyonel ve uzman bir yönetim yapısına sahip olması gerekir. Bu nedenle Avrupa Birliği'nde yer alan lojistik merkezler incelendiğinde birçok lojistik merkezde, temel belediye hizmetleri (alt yapı bakım, onarım) ve ortak hizmet çeşitliliğini (güvenlik, bakım, onarım vb) sunmak üzere **lojistik merkez işletici/yönetici şirketin oluşturulması** olağan bir uygulamadır. Genellikle bu şirketlerde tercih edilen yasal şirket yapısı limited şirkettir ve tercihen kamu özel ortaklığıdır. Bu şirket yapısı, sınırlı sorumluluk, üyelik ve yönetim açısından getirdiği esnekliklerle bazı avantajlar sunmaktadır.

Lojistik merkezi yönetecek ortak bir şirketin olmadığı durumlarda, yönetim fonksiyonu ya yönetim işlerini üstlenen özel bir firma tarafından ya da belediyelerin ilgili bir birimi tarafından yerine getirilmektedir.

Lojistik Merkez Organizasyon Yapısı



<u>Bağımsız İşletmeler</u>	<u>Taşımacılık İşlemleri</u>	<u>Katma Değerli Faaliyetler</u>
<ul style="list-style-type: none">• Genel Kargo Terminali• Dağıtım Merkezi• Depo• Konteyner Terminali• Soğuk Hava Deposu• Demiryolu Konteyner Terminali• Teknik Ekipman• Servis Merkezi• Bilgisayar ve İletişim Merkezi• Ulaştırma Araştırma ve Eğitim• Tehlikeli Madde Depolama Sahası	<ul style="list-style-type: none">• Kiracı• Forwarder• Denizcilik Firmaları• Broker• Yük Elleçleme Firmaları• Kara Nakliyesi Firmaları• Demiryolu İşletmecileri• Gemi Sahipleri• Havayolu İşletmeleri• Terminal İşletmeleri	<ul style="list-style-type: none">• Gümrükleme• Liman• Posta Hizmeti• Veterinerlik• Kantar• Sigorta ve Hukuk Hizmetleri• Banka• Tır Kiralama• Yakıt İstasyonu• Tamir ve Bakım• Sosyal Hizmetler

Kaynak: Karabük İli Lojistik Merkez Fizibilite Çalışması

Özetlemek gerekirse; çoğunlukla lojistik merkezler, limited şirket şeklinde kamu ve özel sektörün ortaklığında yapılmaktadır. Avrupa’da bulunan lojistik merkezlerin organizasyon yapısında, bütünsel hizmet yapısı anlayışı ön planda bulunmuştur. Farklı lojistik hizmet sağlayıcının ve operatörün lojistik merkezi içerisinde bulunması, geleneksel depolama ve taşımacılık hizmetinden çok daha fazlasının oluşturulmasına olanak vermiştir. Bunların başında katma değerli lojistik hizmetleri yer almaktadır.

3.4. Türkiye’deki Lojistik Merkez Yönetim Modelleri

Lojistik merkezi yönetim modeli, yatırımın şekline bağlı olarak belirlenmektedir. Özel sektör tarafından yapılan yatırımlarda yönetim, özel sektör tarafından gerçekleştirilmektedir. **Özel sektör** yatırımı olarak örnek verilmesi gerekirse; **Ankara Lojistik Üssü**, özel sektör tarafından kooperatif olarak kurulmuş ve daha sonra anonim şirket ortaklığında (eşit ortaklık oranında 45 firma tarafından) kurulmuş ve yönetilmektedir. Bu tür yatırımların yönetim şekli incelendiğinde; anonim şirket ortaklarının belirlediği yönetim kurulu, lojistik merkezi de yönetmektedir.

Diğer bir model ise **kamu tarafından yapılan** ve yönetilen modeldir. Sektöre yönelik ülkemizde kamu yatırımları incelendiğinde Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı çatısı altında **TCDD’nin lojistik köy uygulaması** gözlemlenmektedir. Arazi tahsisi ve altyapı yatırımlarının tamamı kamu tarafından yapılmakta olan bu projelerde, yönetim de kamu tarafından yapılmaktadır. Özel sektör ise bu oluşumda kullanıcı olarak yer almaktadır.

Bunların dışında, yönetim modelinde kamunun da yer aldığı **Organize Sanayi Bölgeleri (OSB) yatırımında** kamu; OSB’nin kurulacağı alana ilişkin gerekli olan tüm alt yapıyı (karayolu, demiryolu, elektrik vd.) yapmakla yükümlüdür. Diğer yatırımlar ise OSB’de yer alacak olan firmalar tarafından yapılmaktadır. Bu yatırım türünde yönetim, kurulmuş başlatan müteşebbis heyet ve seçilmiş olan OSB yönetim kurulu tarafından gerçekleştirilmektedir. Bu bağlamda örnek verilmesi gerekir ise Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı altında yer alan ihtisas OSB’ler bulunmaktadır.

4. KONYA LOJİSTİK MERKEZİ

Ülkemiz; 21. yüzyılda dünyada stratejik ve ekonomik ağırlığı giderek artacak olan Avrasya Bölgesi’nde merkezi bir konumdadır. Bu da bölgenin ve Türkiye’nin gerek ekonomik büyüme potansiyelini ortaya koyması ve gerekse önümüzdeki dönemde daha etkin bir güç odağı konumuna gelmesi için önemli bir fırsat sunmaktadır. Bu çerçevede, bölge ülkelerine yönelik yeni girişimlerin yapılması ve bölgede bugüne kadar gerçekleştirilen işbirliğinde yeni

aşamalara ulaşılması önem taşımaktadır.

2023 yılına ait makro ölçekte hedeflerimiz bellidir. Açıklanan rakamlarla, 2023 yılında milli gelirimizin 2 Trilyon Dolar olacağı öngörülmektedir. 2010 yılına göre % 275'lik bir artıştan söz edilmekte, ihracatımızın % 440 artarak 545 Milyar Dolar, ithalatımızın da % 350 artarak 650 Milyar Dolar olması beklenmektedir. Planlar içinde, bugün dünyanın 16. büyük ekonomisine sahip olan Türkiye'nin, 2023 yılında en büyük 10. ekonomi olması hedefi vardır. Bunların yanında 11.000 km olan demiryolu ağımızın 22.000 km'ye çıkması, dünyanın en büyük 4. Limanının da Çandarlı'da inşa edilecek olması, İstanbul boğazına paralel 2. Kanal (Kanal İstanbul) inşası, yurt dışında Türkler tarafından işletilecek, Suriye, Rusya, Romanya ve ABD'de 4 adet lojistik köy inşaatı da gündemdeki başlıklar arasındadır.

Türkiye'de "kombine taşımacılık", gelişmekte olan sektörler içerisinde yer almaktadır. Ancak, ülke genelinde altyapı ve araç kapasite eksiklikleri bulunmaktadır. Türkiye; kombine taşımacılığı en etkin biçimde kullanarak, 2023 yılında ekonomik büyümeye paralel olarak, bölgenin lojistik üssü olacak ve lojistik sektöründe en az 10 tane dünya markası şirket ortaya çıkarmalıdır.

Ulaştırma sektöründe alternatif ulaşım sistemleri kurmak için AR-GE çalışmaları yapılması ve ulaşımın her türünde ülkemizi bölge ülkeleri ile bağlayacak yeni koridor, hat ve bağlantıların oluşumuna yönelik projelerin uygulamalarına yönelik çalışmaların yapılması esas alınmalıdır.

Üniversitelerde, lojistik sektöründe çalışacak nitelikli eleman yetiştiren yüksekokulların bulunması, bilgi paylaşımı ve işbirliği yapacak derneklerin ve sektöre bilişim altyapısı için destek verecek kurumların varlığı, lojistik konusunda ülkemizin artı değerleri olarak devam etmektedir.

Genelde Türkiye'nin, özelde ise Konya-Karaman bölgesindeki "Lojistik Merkez/Üs" kavramının içinin doldurulması amacıyla kamu ve özel teşebbüs ortaklıkları ile hareket edilmesi, akademik camianın da desteğiyle bölge potansiyelinin harekete geçirilerek tek hedef doğrultusunda çalışılması gerekmektedir.

Onuncu Kalkınma Planı'nın "**Taşımacılıktan Lojistiğe Dönüşüm Programı Eylem Planı**" içerisinde Politika-5 kısmında yer alan "Demiryollarında yapımı devam eden 20 lojistik merkezin tamamlanması ve trafiğin yoğun olduğu kesimlerde çift hat demiryolu yapımlarının gerçekleştirilmesi" maddesinin çok hızlı bir şekilde tatbiki ve takibi elzemdir. Kalkınma Bakanlığı ile Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı koordinesi altında ve Kasım 2014-Aralık 2018 dönemleri arasında sonuçlandırılması beklenen "**Lojistik Merkezlerin Tamamlanması**" hedefinde; halen 6 adedi işletmeye alınmış toplam 19 lojistik merkezden, 2018 yılına kadar 7 adedinin tamamlanacağı, bakiye 6 adedin proje çalışmalarının bitirileceği

belirtilmektedir.

Konya iş âleminin ürünlerini limanlara ulaştırması noktasında, Eylem Planı'nın Politika-5 başlığı altında yer alan iki madde de önem arz etmektedir:

- ✓ Konya-Karaman 2. Hat, Elektrifikasyon, Sinyalizasyon, Telekomünikasyon Tesisi Yapımı ve Altyapı İyileştirmesi tamamlanacaktır.
- ✓ Karaman-Ulukışla-Yenice Yeni Demiryolu ve 2. Hat Yapımı, Elektrifikasyon, Sinyalizasyon, Telekomünikasyon Tesisi Yapımı ve Altyapı İyileştirmesi tamamlanacaktır.

Konya Lojistik Merkezi özelinde modellere ilişkin değerlendirme yapıldığında; temel altyapı (karayolu, demiryolu, elektrik vd.) gereksinimlerinin kamu tarafından yapıldığı ve arazi tahsisinde kamu arazilerinin kullanımında kolaylık sağlayan “İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi”nin kullanıldığı model, tercihler arasındadır. Model kapsamında yeni bir tüzel kişiliğin kurulması (müteşebbis heyet) için önerilen kurumlar ise aşağıdaki gibidir:

- ✓ Konya Valiliği
- ✓ Konya Büyükşehir Belediyesi
- ✓ Konya Ticaret Odası
- ✓ Konya Sanayi Odası
- ✓ Konya Ticaret Borsası
- ✓ Konya Organize Sanayi Bölgesi
- ✓ Mevlana Kalkınma Ajansı

Bu kurumlara ilave olarak; özel sektör yatırımlarına ortak olabilmesi için Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından yönetmeliğinin değiştirilmesi planlanan TCDD'nin de böyle bir yapı içerisinde olması da ayrıca önerilmektedir.

Ayrıca yukarıdaki modele alternatif olarak lojistik sektör büyüklüğü nedeniyle kooperatif yöntemiyle girişimde bulunulması ya da tümüyle özel sektörün girişimiyle lojistik merkez işletme projesinin hayata geçirilmesi mümkün olabilir.

Çalışmanın; Konya-Karaman-Mersin hattının lojistik bağlamda buluşması ve Anadolu sermayesinin limanlara ulaşabilmesi noktasındaki çalışmalar için ön hazırlık olması, küçülen dünyada büyüyen değer olan “lojistik” konusunun daha özel başlıklar altında incelenmesine fırsat vermesi ümit edilmektedir.

KAYNAKÇA

Bu çalışma; Ahmet Çelik tarafından Doktora Semineri olarak sunulan, “**Küçülen Dünyada Büyüyen Değer: Lojistik**” adlı çalışma temel alınarak hazırlanmıştır. Kaynaklar için ilgili çalışma incelenebilir. (Karamanoğlu Mehmetbey Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2013)

Tanyaş, M, Güngör, S. ve Çopur. M., (2011), “Karabük İli Lojistik Merkez Fizibilitesi Projesi”, Karabük Ticaret ve Sanayi Odası

Taşımacılıktan Lojistiğe Dönüşüm Programı Eylem Planı, (2014), Onuncu Kalkınma Planı, Kasım

Türkiye Taşımacılık ve Lojistik Sektörü Raporu, (2010), Türkiye Cumhuriyeti Başbakanlık Yatırım Destek ve Tanıtım Ajansı