

*TR 52 KONYA KARAMAN BÖLGESİ
BÖLGESEL ERİŞİLEBİLİRLİK ANALİZİ VE
STRATEJİSİ*

Yayın No:

10



Mevlana
Kalkınma Ajansı
Development Agency

2013

© 2013, MEVKA Tüm hakları saklıdır. Bu eserin tamamı ya da bir bölümü, 5846 sayılı Fikir ve Sanat Eserleri Kanunu uyarınca kullanılmadan önce hak sahibinden 52. Maddeye uygun yazılı izin alınmadıkça, hiçbir şekilde ve yöntemle işlenmek, çoğaltılmak, çoğaltılmış nüshaları yayılmak, satılmak, kiralanmak, ödünç verilmek, temsil edilmek, sunulmak, telli/telsiz ya da başka teknik, sayısal ve/veya elektronik yöntemlerle iletilmek suretiyle kullanılamaz.

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

HAZİRAN 2013

İÇİNDEKİLER

YÖNETİCİ ÖZETİ	8
GİRİŞ.....	10
AMAÇ.....	11
YÖNTEM.....	13
BÖLGEYE İLİŞKİN TEMEL GÖSTERGELER	14
Sosyal Yapı.....	14
1. Nüfus.....	14
2. Eğitim.....	16
3. Sağlık.....	18
Ekonomik Yapı.....	19
1. Üretim.....	19
2. Tüketim.....	22
3. İstihdam.....	22
4. Dış Ticaret.....	25
5. Yatırım.....	30
Tarım ve Hayvancılık.....	31
1. Tarım Alanlarının Dağılımı.....	31
2. Tarım İşletmeleri ve Tesisleri.....	32
3. Tarımsal Üretim Değerleri.....	32
4. Hayvancılık, Arcılık ve Su Ürünleri.....	33
Sanayi.....	35
1. Bölgede Sanayi.....	35
2. İllerde Sanayi.....	37
3. OSB'ler.....	38
4. AR-GE Faaliyetleri.....	40
Turizm.....	40
1. Turizm Altyapısı.....	40
2. Yabancı Turizm.....	41
ULAŞIM STRATEJİSİ	42
Mevcut Ulaşım Altyapısı.....	42
1. Karayolları.....	42
2. Demiryolları.....	46
3. Havayolları.....	51
4. Denizyolları.....	55

5. Uluslar arası ulaşım altyapısı.....	57
Lojistik	59
1. Mevcut/Planlanan lojistik merkezler	59
2.Bölge içi lojistik faaliyetler (İlçe ölçeğinde yük analizi)	60
3. Bölge ve çevresi iller lojistik faaliyetler (İl düzeyinde yük analizi)	74
Erişilebilirlik	89
1. Erişilebilirlik tanımı ve ülke ölçeğinde erişilebilirlik.....	89
2. İlçeler ölçeğinde erişilebilirlik.....	96
3. Çevre iller ile birlikte erişilebilirlik analizi	108
4. Ulaşım Ağları Analizi	110
Stratejiler / Öneriler	111
1- Ekonomik sektörlerde gelişimin sağlanması için ulaşım altyapısının geliştirilmesi	112
2- Erişilebilirliği düşük İlçelerin erişilebilirliğinin yükseltilmesi	117
3- Yolcu ulaşımına yönelik altyapının iyileştirilmesi	118
4- Konya metropol merkezinin trafik yükünün hafifletilmesi.....	119
5- Ulaştırma ve Lojistik Sektöründe Eğitim ve Araştırma Alanının Geliştirilmesi.....	119
6- Ulaşım ve Lojistik Sektöründe Teknoloji Kullanımının Yaygınlaştırılması.....	121
7- Lojistik ve Ulaştırma Kurumsal Yapısı ve Yönetişimin Geliştirilmesi.....	122
8- Entegrasyon Noktaları	122
Öneriler/Projeler Sonrası Erişilebilirlik.....	124
kAYNAKÇA.....	126

ŞEKİL DİZİNİ

Şekil 1. TR52 Bölgesinin Avrupa ve Yakınoğu'daki Konumu.....	11
Şekil 2.Ülkede TR33 Bölgesi	12
Şekil 3.Türkiye yol altyapısı.....	42
Şekil 4.Türkiye bölünmüş yol altyapısı	43
Şekil 5.Karayolları 3. bölge altyapısı	44
Şekil 6.TR52 Bölgesi bölünmüş yol altyapısı	44
Şekil 7.TR 52 Bölgesi Trafik hacim haritası	45
Şekil 8.Türkiye demiryolları haritası	47
Şekil 9.Türkiye Geneli Yüksek Hızlı Tren hatları ve projeleri	49
Şekil 10.TR52 Bölgesi Demiryolu altyapısı	50
Şekil 11.Uluslararası E- Yolları ağı	58
Şekil 12.BALO projesi GÜZERGÂHI ve yük toplama merkezleri	59
Şekil 13.TCDD Lojistik Merkezler	60
Şekil 14.Devlet Yolları Ağır TAŞIT VE Toplam Trafik Haritası	61
Şekil 15.TR 52 Bölgesi ilçe ölçeğinde tarım ve hayvancılık ürünleri giden gelen toplam yük hareketi.....	63
Şekil 16.TR 52 Bölgesi ilçe ölçeğinde işlenmiş gıda ürünleri giden gelen toplam yük hareketi	64
Şekil 17.TR 52 Bölgesi ilçe ölçeğinde makina ekipmanları Giden gelen toplam yük hareketi.....	65
Şekil 18.TR 52 Bölgesi ilçe ölçeğinde diğer ürünler giden gelen toplam yük hareketi	66
Şekil 19.TR 52 Bölgesi ilçe ölçeğinde toplam ürünler giden gelen yük hareketi	66
Şekil 20.TR 52 Bölgesi ve çevresi tarım ve hayvancılık ürünleri giden gelen toplam yük hareketi	75
Şekil 21.TR 52 Bölgesi ve çevresi madencilik ve petrol ürünleri giden gelen toplam yük hareketi	75
Şekil 22.TR 52 Bölgesi ve çevresi işlenmiş gıda ve içecek giden gelen toplam yük hareketi	77
Şekil 23.TR 52 Bölgesi ve çevresi mobilya ve orman ürünleri giden gelen toplam yük hareketi	78
Şekil 24.TR 52 Bölgesi ve çevresi makina ekipman ve ulaştırma araçları giden gelen toplam yük hareketi.....	78
Şekil 25.TR 52 Bölgesi ve çevresi diğer ürünler giden gelen toplam yük hareketi.....	79
Şekil 26.TR 52 Bölgesi ve çevresi tüm ürünler giden gelen toplam yük hareketi	80
Şekil 27.ESPON Avrupa Demiryolu Erişilebilirlik Haritası.....	89
Şekil 28.ESPON Avrupa Multimodal Erişilebilirlik Haritası	90
Şekil 29.Bölge ve çevre ilişkiler kavramsal şema	111
Şekil 30.Zaragoza karalimanı	115

TABLO DİZİNİ

Tablo 1.TR 52 Bölge Nüfusu	14
Tablo 2.TR 52 İlleri Nüfus verileri	14
Tablo 3.Konya, İlçe Nüfusları	15
Tablo 4.Karaman, İlçe Nüfusları	16
Tablo 5. TR52 Net göç hızı	16
Tablo 6.TR 52 Bölgesi eğitim düzeyi	17
Tablo 7.TR 52 Bölgesinde yıllara göre yüksek öğretim öğrenci sayıları	18
Tablo 8.TR52 Bölgesi yıllara göre hastane ve yatak sayıları	18
Tablo 9.Bölgelere göre gayri safi katma değer	19
Tablo 10.Bölgesel olarak sektörlerin gayrisafi katma değer içindeki payı	20
Tablo 11.GSKD yıllara ve sektörler göre bölgesel pay	21
Tablo 12.Yıllara göre bölgede sektörlerin GSKD içindeki payı	21
Tablo 13.Cari fiyatlarla yıllar içinde bölgesel GSKD	22
Tablo 14.TR52 bölgesinde harcama gruplarının yıllar içinde değişimi	22
Tablo 15.TR 52 Bölgesi Sosyal güvenlik kurumuna kayıtlılığa göre istihdam edilenler	23
Tablo 16.TR 52 Bölgesi tarım - tarım dışı istihdama ve göre istihdam edilenler	23
Tablo 17.TR 52 Eğitim durumuna ve yıllara göre istihdam oranı (%)	24
Tablo 18.TR 52 Yaş grubuna ve yıllara göre istihdam oranı (%)	24
Tablo 19.İşyeri büyüklüğüne göre istihdam edilenler	24
Tablo 20.TR 52 Yaş grubuna ve dönemlere göre işsizlik oranı (%)	25
Tablo 21.TR 52 Eğitim durumuna ve dönemlere göre işsizlik oranı (%)	25
Tablo 22.Türkiye yıllık ihracat ithalat rakamları	26
Tablo 23.Konya Karaman yıllık ithalat ihracat rakamları	26
Tablo 24.Konya Karaman İl düzeyinde ithalat ihracat	26
Tablo 25.TR 52 BölgesindeISIC Sınıflamasına göre dış ticaret	27
Tablo 26.TR 52 Bölgesinden 2012 yılında en fazla ihracat ve ithalat yapılan ülkeler	28
Tablo 27.TR 52 Bölgesinden ihracat ve ithalat için kullanılan ulaşım türleri ve koridorlar, (ilk 25 ülke)	29
Tablo 28.Kamu yatırımları	30
Tablo 29.Türkiyede yıllar içinde tarım alanları	31
Tablo 30.TR 52 Bölgesinde yıllar içinde tarım alanları	32
Tablo 31.TR 52 Bölgesi Büyükbaş Hayvan Sayısı ve Hayvansal Üretim	34
Tablo 32.TR 52 Bölgesi Küçükbaş Hayvan Sayısı ve Hayvansal Üretim	34
Tablo 33.TR 52 Bölgesi Kümes Hayvanı Sayısı	35
Tablo 34.İstihdama göre alt sektörler	36
Tablo 35.TR52 Bölgesi sanayi faaliyetleri	37
Tablo 36.TR 52 Bölgesi Turizm İşletme Sayısı	41
Tablo 37.Türkiye yol envanteri	42
Tablo 38.TR 52 Bölgesi yol envanteri	43
Tablo 39.Konya karayolu ulaşımı projeleri	45
Tablo 40.Karaman karayolu ulaşımı projeleri	46
Tablo 41.Türkiye demiryolu altyapısı	47
Tablo 42.Türkiye Demiryolları performansı	47
Tablo 43.Türkiye Demiryolları yolcu istatistikleri	48
Tablo 44.TCDD Limanları elleçleme istatistikleri	48
Tablo 45.TR 52 Yurtiçi Demiryolu yük taşıma istatistikleri	48
Tablo 46.Yurtdışı demiryolu yük istatistikleri	49
Tablo 47.Türkiye Havalimanları ticari uçak grafiği	52

Tablo 48.Türkiye Havalimanları yolcu trafiği	53
Tablo 49.Türkiye Havalimanları yük trafiği	54
Tablo 50.Liman Başkanlıkları bazında elleçleme (ton)	56
Tablo 51.Ro-ro araç istatistikleri - Ocak 2012	57
Tablo 52.TR 52 Bölgesi ilçe ölçeğinde tarım ve hayvancılık ürünleri hareketi (ortalama ton/gün)	67
Tablo 53.TR 52 Bölgesi ilçe ölçeğinde madeni kimya ve petrol ürünleri hareketi (ortalama ton/gün)	68
Tablo 54.TR 52 Bölgesi ilçe ölçeğinde işlenmiş gıda ve içecek ürünleri hareketi (ortalama ton/gün)	69
Tablo 55.TR 52 Bölgesi ilçe ölçeğinde mobilya ve orman ürünleri hareketi (ortalama ton/gün)	70
Tablo 56.TR 52 Bölgesi ilçe ölçeğinde makina, ekipman, ev eşyaları hareketi (ortalama ton/gün)	71
Tablo 57.TR 52 Bölgesi ilçe ölçeğinde diğer ürünler (posta, tekstil, küçük parça) hareketi (ortalama ton/gün)	72
Tablo 58.TR 52 Bölgesi ilçe ölçeğinde toplam yük hareketi (ortalama ton/gün)	73
Tablo 59.TR 52 Bölgesi ve çevresi il ölçeğinde tarım ve hayvancılık yük hareketi (ortalama ton/gün)	82
Tablo 60.TR 52 Bölgesi ve çevresi il ölçeğinde madencilik, petrol ve kimya ürünleri yük hareketi (ortalama ton/gün)	83
Tablo 61.TR 52 Bölgesi ve çevresi il ölçeğinde işlenmiş gıda ve içecek ürünleri yük hareketi (ortalama ton/gün)	84
Tablo 62.TR 52 Bölgesi ve çevresi il ölçeğinde mobilya ürünleri yük hareketi (ortalama ton/gün)	85
Tablo 63.TR 52 Bölgesi ve çevresi il ölçeğinde makina, ekipman ve ulaştırma araçları yük hareketi (ortalama ton/gün)	86
Tablo 64.TR 52 Bölgesi ve çevresi il ölçeğinde diğer ürünler yük hareketi (ortalama ton/gün)..	87
Tablo 65.TR 52 Bölgesi ve çevresi il ölçeğinde tüm ürünler yük hareketi (ortalama ton/gün) (kgm 2007-2008-2009, büro çalışmaları)	88
Tablo 66.Türkiye coğrafi erişilebilirlik endeksi	94
Tablo 67.Türkiye nüfuslara göre erişilebilirlik endeksi	95
Tablo 68.TR 52 Bölgesi erişilebilirlik analizi sonuç endeksleri	107
Tablo 69.Konya, Karaman limanlara varış istatistikleri	113

YÖNETİCİ ÖZETİ

Konya Karaman İlleri (TR 52 Bölgesi) Bölgesel Ulaşım Stratejisi Belgesi, bölgede yer alan İl ve İlçe merkezlerinin mevcut durum ve erişilebilirlik düzeylerini ortaya koyarak, bölgede devam eden ve hayata geçirilmesi muhtemel katma değer yaratmayı hedefleyen projeler için ulaşım altyapısının, gerekli önlemler alınarak iyileştirilmesi ve yine bu yatırımlara yönelik olarak ulaşım ağlarının entegrasyonunu hedeflemektedir.

Bu kapsamda ilk etapta TR52 bölgesine ilişkin çeşitli göstergeler irdelenmiş, demografik veriler ile birlikte; tarım, sanayi gibi bölge ekonomisinin temelini oluşturan iş kollarında bölgenin mevcut dokusu ve potansiyeller incelenmiştir.

Bölgede ulaşım alanında bölge içinde sorumlu kurumlarca hâlihazırda devam eden karayolu iyileştirme ve genişletme çalışmaları ile birlikte, projelendirilmiş olan demiryolu projeleri ve açılışı yakın zamanda yapılmış olan Konya Eskişehir Yüksek Hızlı Tren hattı ile Konya Ankara Hızlı Tren Hattı bölge içinde göze çarpan ulaşım altyapısı çalışmalarıdır.

Ayrıca devam eden özellikle raylı sistem altyapısının güçlendirilmesine yönelik projeler bölgenin ülkemiz ve yakın çevresi açısından da lojistik olarak önemini daha da yukarıya taşıyacağını göstermektedir.

Mevcut durumun net olarak tespit edilmesi amacıyla, bölge içinde hareket halinde olan yükler gruplanarak çeşitli verilerin derlenmesi ile karayolu marifetiyle yapılan yük taşımacılığı faaliyetleri irdelenmiş, bölge içindeki merkezlerin hangi ürünleri birbirlerine transfer ettikleri, ayrıca bölge dışına giden ve bölge dışından içeri hareket halinde olan ürünler, nitelikleri ve niceliklerine göre gruplandırılarak bölgenin çevresi ile olan lojistik ilişkisi tam olarak ortaya konulmuştur.

Bu analiz aynı zamanda hangi ürün için hangi merkezin üretici, hangi merkezin ara üretici ve hangi merkezin son tüketici olduğunun tespitini mümkün kılacak kapsamda bir çalışmadır. Ortaya çıkarılan lojistik doku; çeşitli sektörler açısından da yatırım öncesi ve sırasında kullanılacak altyapıya sahiptir.

Bölgede sanayi alanında ve lojistik alanında da TCDD ve yerel idarelerce devam ettirilen projeler bulunmaktadır. Bu projelerle birlikte önerilen karalimanı kavramı ve yeni lojistik sahalar, bölgenin üretim faaliyetlerinin pazarlanması anlamında önemli görülmelidir. Karalimanı ile çeşitli senaryolar dâhilinde gümrüklü olarak malların denizyolu ile son tüketici olan dış ticaret pazarına gönderilmeye hazır ve organize şekilde transfer edilmesi hedeflenmektedir.

Faaliyetteki havalimanı da bir takım öneriler dâhilinde kapasitesi artırılması gerekli görülmüş, uluslararası uçuşlar öncelikli olmak üzere havalimanının yakın bölge ve ülkedeki değerinin artırılması hedeflenmiştir. Her ne kadar bölgenin kuzey ve güney komşuluğunda iki adet uluslararası anlamda önemli havalimanına sahip olsa da TR 52 bölgesinin de bu alanda marka değerini artırması için havalimanında gerekli yatırım ve iyileştirmelerin yapılması gerekmektedir.

BALO projesi de TR 52 bölgesine etkileri bakımından irdelenmiş, bölgenin lojistik olarak dünya pazarları ile buluşması anlamında Avrupa koridoruna açılma noktasında bir fırsat olarak görülmüştür. Getirilen özellikle demiryolu iyileştirme ve revizyonu gibi öneriler bölgenin bu amaçla BALO koridoruna olan bağlantısının güçlendirilmesini hedeflemektedir.

BALO projesi dışında bölgenin coğrafi olarak güney, güney doğu ve doğu pazarları ile buluşması amacıyla da bir başka nokta olan Taşucu limanının uygun proje ve yatırımlarla geliştirilmesi, Konya lojistik merkezinin bu anlamda Taşucuyla entegrasyonunun kara ve demiryolu anlamında sağlanması, bu şekilde bölgede erişilebilirlik düzeyleri daha aşağıda kalan merkezler içinde bir gelişim şansının bu şekilde yaratılması hedeflenmiştir.

Proje, ekonomik olarak daha yüksek hacme sahip, bölgenin kuzey koridoru ulaşım altyapısı eksikliklerinin giderilmesi ve ulaşım ağlarının entegrasyonu anlamında düşünülmüş, güney bölümde ise ulaşım altyapısının geliştirilmesi ile katma değer üretimini arttıracak faaliyetlerin çekilerek yatırım anlamında bölgede düşünülen ve yatırımlar için erişilebilirliği cazip hale getirmeyi hedeflemiştir.

Bu noktalardan hareketle ülke ölçeğinde coğrafi ve nüfusla ağırlıklandırılmış erişilebilirlik haritası ile farklı ulaşım modlarına göre bölge içindeki merkezlerin birbirlerine göre olan erişilebilirlikleri ortaya konulmuş, ulaşım altyapısına yapılacak ek yatırımlarla erişilebilirliği artırılacak merkezler tespit edilmiştir.

Çeşitli ulaşım modları açısından birbirlerinden farklı düzeylerde erişilebilirliğe sahip olan merkezlerin TR 52 bölgesi ölçeğinde belirli bir ulaşım altyapısı ve erişilebilirlik standardına kavuşturulması amacıyla gelişim önerilerinde bulunulmuş, bu halde bölgenin genel olarak cazibesinin de artarak rekabet şansının yukarıya taşınması yönünde stratejiler tespit edilmiştir.

Bölge genelinde çevrelerindeki erişilebilirliği yüksek merkezlerle yarışması mümkün olmayan ve erişilebilirliği bütün ulaşım modları açısından çok düşük kalmış merkezler için ise kimi zaman makro ölçekteki başka bir takım gelişim projelerinden fayda sağlanması hedeflenmiş, kimi zaman da mevcut altyapıyı iyileştirme önerileri sıralanmıştır.

Çalışma sonucunda ortaya konulan erişilebilirlik haritaları bağlamında önerilen proje ve stratejiler marifetiyle TR52 bölgesine düşünülen veyahut da gelecekte düşünülmesi muhtemel yatırımların hangi koridorlara yapılmasının daha makul olduğu sorusuna, erişilebilirlik ve lojistik altyapının yeterliliği ve mevcudiyeti bakımından cevaplar verilmiş, önerilerle birlikte bölgenin ulaşım altyapısı, erişilebilirlik ve lojistik altyapısı portresi tam olarak ortaya konulmaya çalışılmıştır.

GİRİŞ

Türkiye'de ulaşım alanında Cumhuriyetin kurulmasının ardından erişim daha kolay ve konforlu yapılması amacıyla birçok proje hayata geçirilmiş ve toplumun hizmetine sunulmuştur.

Günümüze gelindiğinde özellikle Ulaştırma Bakanlığı'nın çeşitli ulaşım modlarında ve noktalarda yük ve yolcu trafiğinin daha hızlı ve konforlu şekilde gerçekleştirilmesi amacıyla birçok projeyi yürüttüğü görülmektedir. Toplumun refah seviyesinin artması ve mal ve yolcu taşınması altyapısının iyileştirilmesi karşılıklı olarak birbirini tetikleyen parametreler olarak görülmektedir. Bu kapsamda hayata geçirilen ve yatırım programına alınarak projelendirilmiş olan yatırımlar ülkeye birçok konu başlığı altında çeşitli kazanımlar getirecektir.

Kara, deniz, hava ve demiryolları başlığı altında son yıllarda büyük atılımlar gerçekleştirilmiş, duble yol projeleri ile karayolu altyapısında kalitenin çok üst düzeye taşınmasının yanı sıra, hava ulaşımında gerçekleştirilen yatırımlar ve özellikle de demiryolu altyapısına yönelik olarak gerçekleştirilen ve imalatı devam eden hızlı demiryolu projeleri ülkenin ulaşım altyapısının büyük bir hızla yükseldiğinin ve yükselmeye devam edeceğinin projekte edilmesini sağlamaktadır.

Ulusal ölçekten bölgeler ölçeğine inildiğinde ise bölgelerin ihtiyaçlarının tam olarak belirlenmesi noktasında gerek ilgili bakanlıkların gerekse de ilgili kalkınma ajanslarının yapmış oldukları çalışmalar, ulusal projelerin fizibilitelerinin daha realize edilebilir biçimde ortaya çıkmasına vesile olmaktadır. Yapılan diğer sektörlerdeki yatırımlar ile ulaşım yatırımlarının koordinasyonu ve ihtiyaçların tam olarak belirlenmesi, bilimsel gerçeklere uygun mantıklı yatırım taleplerinin ve birbirleri ile entegre olmuş gelişmelerin hayata geçmesini de sağlamaktadır.

Bölgesel ulaşım altyapısını analiz etmeyi ve yatırım önerileri belirlemeyi hedefleyen bu çalışma aynı zamanda somut eylem planları önermekte, reel etkileri ile birlikte yapılması önerilen yatırım ve projelerin bölge olan katkısını net olarak ortaya koymaya çalışmaktadır. Bilimsel metotlar kullanılarak yapılmış olan analizler, bölgenin ulaşım potansiyeli ile yorumlanmakta, hangi yatırımın hangi nedenle ve hangi sonuçlar beklenilerek yapılması gerektiği noktasında ipuçları ortaya koymaktadır.

TR 52 bölgesi için mevcut katma değer üreten sektörlerde yer alan faaliyetler, proje ile lojistik ve ulaşım altyapısı bakımından gereksinimleri ile birlikte değerlendirilmiş olup, projede ulaşım altyapısının iyileştirilmesi için yol haritası belirlenmeye ve lojistik sektörün gelişen diğer sektörler ile uyumlu çalışması amacıyla stratejiler ortaya konulmaya çalışılmıştır.

AMAÇ

Coğrafi olarak Türkiye'nin en erişilebilir noktalarından birisinde yer alan TR 52 bölgesi ve illeri, belirli bir ölçüde ülke ekonomisine katkıda bulunmakta, özellikle Konya üretim ve ticaretteki payı ile ülke için ve yakın coğrafyada yükselen bir aktör haline gelmektedir.

Bölgenin ana ulaşım stratejisinin belirlenmesi çalışması, bölgede yer alan ve ilerleyen dönemlerde gerçekleştirilecek projelerin doğru noktalarda ve doğru ölçeklerde yapılmasına katkıda bulunmayı da hedeflemektedir.

Bölgenin ulaşım altyapısı ile birlikte erişilebilirliğinin analiz edilmesi, bölge içi ve bölge dışına gerçekleştirilen yük hareketlerinin erişilebilirlik analizi ile sentezlenmesi, bölgeye yapılacak yatırımların doğru yönlendirilmesi ve erişilebilirliğin zayıf olduğu bölgelerde artırılmasına yönelik belirlenen yöntemler, ulaşım stratejisi çalışmasının ana amaçlarındandır.

ŞEKİL 1. TR52 BÖLGESİNİN AVRUPA VE YAKINDOĞU'DAKİ KONUMU



Ulusal ölçekte hayata geçirilen birçok ulaşım altyapısı projesine bölgenin doğru entegrasyonu ve çeşitli bilimsel metotlar kullanılarak ortaya çıkarılmış olan erişilebilir

noktalar; diğer yatırımlara doğru yer seçiminin yapılabilmesi anlamında da rehber niteliği taşıyacaktır.

ŞEKİL 2.ÜLKEDE TR33 BÖLGESİ



Çalışmada ilk olarak hedeflenen husus, Tr 52 Bölgesinin erişilebilirlik analizinin doğru ve özellikle Avrupa'da kullanılan bilimsel yöntemle (ESPON çalışma yöntemi) ortaya konulmasıdır. Erişilebilirliği çeşitli düzeylerde ifade edilen yerleşim merkezi ve koridorlarda, diğer sektörlerde düşünülen yatırım programına göre, iyileştirme, yenileme ya da yeni koridor ve yatırım önerileri getirilmiştir.

Ulaşım sistemlerinin birbirleri ile eşgüdümünün sağlanması önerilirken, kullanılacak yöntemler, kurumsal altyapının doğru kurgulanması ve yatırımlar için paydaşların tespit edilmesi de strateji belgesinin varmaya çalıştığı sonuca yönelik adımlardan olarak sayılabilir.

YÖNTEM

TR52 Bölgesi Ulaşım Strateji çalışması işi esnasında daha evvelden belirlenmiş çalışma programı doğrultusunda öncelikli olarak bölgenin idari, coğrafi, demografik ve ekonomik durumu irdelenmiş, çalışma alanının genel bir fotoğrafına ulaşılmıştır.

Bu analiz ışığında, ülke ölçeğinden başlayarak öncelikle karayolu, demiryolu, denizyolu ve havayolu altyapıları ve bu altyapılara yerleşim merkezlerinin uzaklıklarına ulaşılmıştır. Bu noktada çalışmaların niteliksel ve niceliksel olarak iki ayrı parametre ışığında yapılması esastır.

Çalışmanın analiz aşamasında öncelikli olarak bölgesel anlamda yer alan ulaşım sistemlerinin niteliksel olarak analiz edilmesi ve bu kapsamda özellikle yol ağının sınıflandırılması ve kapasite kullanım oranlarının ortaya konulması yöntemi izlenmiştir.

Erişilebilirlik haritasının tam olarak ölçülmesi amacıyla Karayolları Genel Müdürlüğünden temin edilmiş mesafeler kullanılmış, yine aynı kaynaktan derlenerek edinilen yol nitelikleri de baz alınarak ortaya çıkarılan ulaşım süreleri kullanılmıştır.

Projenin ortaya çıkarılması sırasında erişilebilirlik iki düzeyde irdelenmiştir. Birinci düzey Coğrafi Erişilebilirlik Analizidir. Bu yöntemle ilçeler arasında yolculuk süreleri (dakika) dikkate alınarak ortaya çıkarılan mesafe süre matrisi kullanılarak erişilebilirlik haritası elde edilmiştir. İkinci düzeyde ise ifade edilen bu parametrelerle birlikte nüfus ağırlıklı bir çalışma yapılmış, buna göre her ilçenin erişim katsayısı ortaya çıkarılmıştır.

Karayolu, demiryolu ve denizyolu için yapılan analizler son olarak “sentez erişim haritası” adı verilen haritaya ulaşılmaktadır. Bu yöntem Avrupa Birliği Mekânsal Gelişme İzleme Ağı (ESPON) grubu tarafından (TRACC) “Transport Accessibility at Regional/Local Scale and Patterns in Europe” isimli çalışmada uygulanmakta, bu sayede bu çalışmada bölgesel düzeyde ulaşılan erişilebilirlik analizine bütün Kıta ölçeğinde ulaşılmakta, yatırımların doğru yönlendirilmesi ve lojistik altyapısının kurgulanması amaçlı kullanılmaktadır.

Çalışma sırasında ayrıca tespit edilmiş bölgeye etki edecek uluslar arası yatırımların değerlendirilmesi için ise; Türkiye’den geçen uluslar arası ulaşım projeleri, koridorları (TEM, Ten-T, TER, TRACECA) incelenerek bu yatırımların bölgeye olası etkileri irdelenmiştir. Yine uluslar arası bir hedef gözeten BALO projesi de bu kapsamda değerlendirilmiş, TR 52 bölgesi olan ilişkileri analiz edilmiştir.

Karayolu, demiryolu, denizyolu ve havayolu ulaşım sistemlerinin ikili veya daha fazla modu içerecek şekilde entegre edilmesi durumunda verim ve kullanım oranının arttığı, bölgenin rekabet düzeyinin iyileştiği ilkesine dayanılarak bölgenin rekabet düzeyini iyileştirmeye yönelik olarak birden fazla ulaşım modlarının aynı koridorda geliştirilmesi ana hedeflerde esas alınmıştır.

Lojistik merkezlerinin başarısı ve işlevselliği kullanılan (erişim sağlayan) o lojistik merkezde kullanılabilecek ulaşım türünün birden fazla olmasına da bağlıdır. Bu kapsamda bölgede çalışması düşünülen Konya lojistik projesi için bu temelde strateji ve yatırım önceliklerinin tanımlanması gerekmektedir.

Bölge için belirli noktalarda iyileştirme projeleri ile birlikte, erişilebilirlik analizi (tek mod ve sentez) sonuçları ile mevcut erişilebilirlik ve ulaşım yatırımları sonucu ortaya çıkacak erişilebilirlik düzeylerine yatırım ve lojistik koridorların tespit edilmesine çalışılmıştır.

BÖLGEYE İLİŞKİN TEMEL GÖSTERGELER

SOSYAL YAPI

1. NÜFUS

Konya ve Karaman illerinden oluşan TR52 bölgesinde 2012 TÜİK adrese dayalı nüfus kayıt sistemi sonuçlarına göre toplam 2.287.705 kişi yaşamaktadır. Aynı yıl için Türkiye geneli açıklanan nüfus ise 75.627.384'dür. Bu tablo Türkiye'de yaşayan toplam nüfusun %3.02'sinin TR52 bölgesinde ikamet ettiğini göstermektedir.

Bir önceki yıl sonuçlarına bakıldığında ise yine TÜİK tarafından 2011 yılı için açıklanan nüfus istatistiklerine göre; TR52 bölgesinde 2.272.560 kişi yaşamaktadır. Yine aynı yıl içinde Türkiye'nin toplam nüfusu 74.724.269 kişi olarak tespit edilmiştir. Bu çerçevede 2011 yılı sonuçlarına göre Türkiye nüfusunun %3.04'ü Konya ve Karaman İllerinde ikamet etmektedir.

Bölgede yaşayan nüfusun yine 2012 verileri referans alındığında büyük bir çoğunluğunun kentsel alanlarda yani il ve ilçe merkezlerinde ikamet ettiği ifade edilebilir. Zira; toplam bölge nüfusunun yaklaşık %24'ü kırsal alanda yerleşmiş durumda iken kalan yaklaşık %76'lık nüfus kentsel alanlarda ikamet etmektedir.

TABLO 1.TR 52 BÖLGE NÜFUSU

	İl/İlçe merkezi	Belde/Köy	Toplam
Türkiye	58.448.431	17.178.953	75.627.384
Konya, Karaman	1.729.427	558.278	2.287.705

Kaynak: TÜİK 2012

Bölge illeri ayrı ayrı incelendiğinde ise bölge illerinde Konya'nın nüfus bakımından ağırlığa sahip olduğu görülmektedir. Konya'nın toplam nüfusunu 2.052.281 iken Karaman ilinin toplam nüfusu 235.424'dür. Bir başka ifade ile TR52 bölgesi toplam nüfusunun %89.7'si Konya İli sınırları dâhilinde yaşamakta iken, Karaman İlinde yaşayanların bölge nüfusuna oranı %10.3'dür.

Nüfusun cinsiyete göre dağılımda ise Türkiye genelinde küçük bir farkla erkek nüfus lehine olan tablonun TR52 Bölgesinde yine küçük bir farkla kadın nüfus lehine olduğu görülmektedir. TR 52 Bölgesi sınırları dâhilinde toplam 1.156.565 kadın yaşarken bu rakam erkek nüfusu için toplam 1.131.140 kişidir.

TABLO 2.TR 52 İLLERİ NÜFUS VERİLERİ

	İl/İlçe merkezi	Belde/Köy	Toplam
Türkiye	58.448.431	17.178.953	75.627.384
Konya	1.563.863	488.418	2.052.281
Karaman	165.564	69.860	235.424

Kaynak: TÜİK 2012

İllerin kendi içlerinde ilçelerine göre nüfusları incelendiğinde ise özellikle Konya İli'nde merkez ilçe olarak ifade edilebilecek ilçelerin nüfus ağırlığının yüksek olduğu görülmektedir. Bunun dışında yine belirli merkezlerde nüfus kümelenmelerinin olduğu görülmekte diğer ilçelerin nüfus ağırlıklarının ise aynı büyüklükte etkiye sahip olmadığı tespit edilmektedir.

2012 Nüfus verileri uyarınca Konya İlinde en büyük nüfusa sahip ilçe; 552.110 toplam nüfusu ile Selçuklu İlçesi'dir. Selçuklu'yu 326.444 nüfusla Meram ve 275.987 nüfusla Karatay izlemektedir.

Yine 137.038 nüfusla Ereğli ve 94.474 nüfusla Akşehir önemli birer nüfus merkezi olarak görülmektedir.

Konya'nın diğer İlçelerinden 50.000 nüfus bandının üzerinde olan diğerleri ise Beyşehir, Çumra, Seydişehir, Cihanbeyli ve Ilgın ilçeleridir.

TABLO 3.KONYA, İLÇE NÜFUSLARI

	İl/ilçe merkezi	Belde/Köy	Toplam
Konya			
Ahırlı	829	4.038	4.867
Akören	3.328	3.563	6.891
Akşehir	62.054	32.521	94.575
Altınekin	3.636	10.638	14.274
Beyşehir	35.872	33.867	69.739
Bozkır	7.440	21.497	28.937
Cihanbeyli	15.966	41.277	57.243
Çeltik	4.068	6.407	10.475
Çumra	30.180	33.946	64.126
Derbent	2.572	2.287	4.859
Derebucak	2.388	5.661	8.049
Doğanhisar	5.718	13.186	18.904
Emirgazi	5.027	4.424	9.451
Ereğli	98.663	38.375	137.038
Güneysinır	4.737	5.327	10.064
Hadim	3.073	11.506	14.579
Halkapınar	1.768	3.162	4.930
Hüyük	3.383	13.945	17.328
Ilgın	31.828	25.320	57.148
Kadınhanı	13.603	19.839	33.442
Karapınar	32.734	15.442	48.176
Karatay	256.455	19.532	275.987
Kulu	21.250	29.275	50.525
Meram	311.312	15.132	326.444
Sarayönü	8.811	18.112	26.923
Selçuklu	540.119	11.991	552.110
Seydişehir	40.824	22.815	63.639
Taşkent	1.661	5.306	6.967
Tuzlukçu	3.645	3.554	7.199
Yalıhüyük	1.615	172	1.787
Yunak	9.304	16.301	25.605
Toplam	1.563.863	488.418	2.052.281

Kaynak: TÜİK 2012

Karaman İli ilçeleri ise Merkez İlçe dışında nüfusları Konya'ya göre düşük ilçelerdir. Merkez İlçe nüfusu 175.397 olsa dahi bunun dışında en büyük ilçe nüfusu 30.057 ile Ermenek İlçesine aittir. Diğer ilçelerinde nüfus genellikle 10.000 kişi bandı ve altındadır. Karaman'da İlçelerde ikamet eden nüfusun da Merkez İlçe dışında genellikle belde ve köylerde ikamet ettiği görülmektedir.

TABLO 4.KARAMAN, İLÇE NÜFUSLARI

	İl/ilçe merkezi	Belde/Köy	Toplam
Karaman			
Merkez	141.630	33.767	175.397
Ayrancı	2.387	6.646	9.033
Başyayla	2.159	2.049	4.208
Ermenek	11.038	19.019	30.057
Kâzımkarabekir	3.060	1.206	4.266
Sarveliler	5.290	7.173	12.463
Toplam	165.564	69.860	235.424

Kaynak: TÜİK 2012

TR52 Bölgesinin aldığı ve vermiş olduğu göç miktarı kıyaslandığında ise 2012 yılında Konya ve Karaman İllerinin 55.603 kişi göç aldığı ve 51.810 kişi göç verdiği görülmektedir. Bu tablo kısmi olarak göç dengesinin kurulmuş olduğunu ve TR52 Bölgesinin genç ve dinamik nüfus piramidini kendi bölgesi içinde ve kendi potansiyelleri marifetiyle hâlihazırda istihdam ettiğini de göstermektedir.

TABLO 5. TR52 NET GÖÇ HIZI

Düzye2 bölge	ADNKS 2012 Nüfusu	Aldığı Göç	Verdiği Göç	Net Göç	Net Göç Hızı
TR52 Konya, Karaman	2.287.705	55.603	51.810	3.793	1,66

Kaynak: TÜİK 2012

2. EĞİTİM

Konya ve Karaman illerinden oluşan TR52 bölgesinde eğitim durumu incelendiğinde ilk olarak gösterge olarak kullanılabilir okuryazarlık oranında yaş gruplarına göre okuryazarlık oranının değişiklik gösterse de düşük olduğu görülmektedir. Bölgede toplam 2.053.282 kişinin 1.960.207 kişinin okuryazar olduğu görülmektedir. Yani 6 yaş üstü nüfusun %95,4'ünün okuryazar olduğu anlaşılmaktadır.

Yine 2012 yılı verileri uyarınca nüfusun büyük bir bölümünün en az ilköğretim seviyesinde eğitilmiş olduğu, azımsanmayacak büyüklükte bir bölümünün de (%22 TÜİK,2012) lise ve dengi okullardan mezun ya da yüksek okul seviyesinde eğitilmiş olduğu anlaşılmaktadır.

TABLO 6.TR 52 BÖLGESİ EĞİTİM DÜZEYİ

Yaş grubu	Cinsiyet	Okuma yazma bilmeyen	Okuma yazma bilen fakat bir okul bitirmeyen	İlkokul mezunu	İlköğretim mezunu	Ortaokul veya dengi okul mezunu	Lise veya dengi okul mezunu	Yüksekokul veya fakülte mezunu	Yüksek lisans mezunu	Doktora mezunu	Bilinmeyen	Toplam
'6-13'	Erkek	21	162.795		625						348	163.789
	Kadın	27	154.750		1.032						333	156.142
'14-17'	Erkek	22	7.006		75.764		1.452				222	84.466
	Kadın	45	6.262		72.539		1.916				261	81.023
'18-21'	Erkek	191	2.046		33.703		32.824	2.724			653	72.141
	Kadın	373	3.283		36.674		38.644	3.040			840	82.854
'22-24'	Erkek	226	1.715		21.412		20.885	9.486	10		1.093	54.827
	Kadın	448	2.516		22.777		18.740	10.057	12		1.061	55.611
'25-29'	Erkek	440	1.629	14.437	24.367	1.192	27.307	17.741	321	10	4.920	92.364
	Kadın	846	2.042	33.352	18.025	881	18.303	14.553	405	15	1.383	89.805
'30-34'	Erkek	424	810	21.418	15.968	7.586	25.841	15.398	1.346	138	1.917	90.846
	Kadın	792	1.358	43.971	10.167	4.511	14.987	11.350	1.109	148	1.124	89.517
'35-39'	Erkek	312	371	22.687	14.581	6.886	18.909	13.581	1.274	415	1.027	80.043
	Kadın	741	1.251	44.292	10.988	4.303	9.741	7.713	707	293	982	81.011
'40-44'	Erkek	289	324	23.744	14.558	7.794	13.620	11.413	1.185	528	807	74.262
	Kadın	1.119	1.865	45.011	9.978	4.572	6.703	4.636	432	284	959	75.559
'45-49'	Erkek	315	410	25.923	11.713	7.771	11.844	8.296	826	525	879	68.502
	Kadın	1.930	2.914	46.283	6.144	3.817	5.174	2.589	228	168	959	70.206
'50-54'	Erkek	404	581	28.401	6.225	5.892	10.553	5.963	461	291	889	59.660
	Kadın	3.145	4.344	42.456	2.473	2.264	3.751	1.601	123	86	987	61.230
'55-59'	Erkek	504	836	28.934	2.816	4.593	6.210	5.295	356	196	924	50.664
	Kadın	5.148	6.754	35.209	859	1.338	1.849	1.341	67	49	1.060	53.674
'60-64'	Erkek	687	1.280	26.433	1.026	3.080	3.171	3.430	188	118	830	40.243
	Kadın	7.110	8.882	24.862	222	717	837	874	38	31	971	44.544
'65+'	Erkek	5.919	11.380	49.237	509	3.391	3.228	3.294	156	118	1.600	78.832
	Kadın	32.124	30.844	33.823	99	710	813	540	34	36	2.444	101.467
Toplam		63.602	418.248	590.473	415.244	71.298	297.302	154.915	9.278	3.449	29.473	2.053.282

Kaynak: TÜİK 2012

TÜİK verilerine göre TR52 bölgesinde ilköğretimde okullaşma oranı ise 2011 yılında %98.72 (TÜİK 2011) olarak gerçekleşmiştir. İlköğretimde okullaşma oranı 2009 verilerine göre ise %97.40 (TÜİK 2009) olarak gerçekleşmiş idi. Ortaöğretimde 2011 yılında okullaşma oranı ise net %64.83 olarak gerçekleşmiştir. (TÜİK, 2011) Aynı sorgulama 2009 yılı için yapıldığında ise TR52 bölgesi genelinde net/toplam ortaöğretim okullaşma oranı %61.68'dir (TÜİK 2009). Bu tablo ilköğretim ve ortaöğretimde okullaşma oranının yıllar içinde artış gösterdiğini ortaya koymaktadır.

Yüksek öğretim veren kurumlarda okuyan, kayır yaptıran ve mezun olan toplam öğrenci sayıları incelendiğinde ise 2009, 2010 ve 2011 yıllarında yeni kayıt yaptıran ve okuyan öğrenci

sayılarında düzenli bir artış olduğu görülmektedir. TÜİK verilerine göre 2011 yılında yüksek öğretim veren kurumlarda okuyan toplam 82.050 (TÜİK 2011) öğrenci de bölge için yüksek öğretimin her anlamda önemli potansiyeller taşıdığını göstermektedir.

TABLO 7.TR 52 BÖLGESİNDE YILLARA GÖRE YÜKSEK ÖĞRETİM ÖĞRENCİ SAYILARI

YIL	Yeni kayıtlı / Toplam	Okuyan / Toplam	Mezun / Toplam
2011	23.967	82.050	16.886
2010	22.177	75.209	18.140
2009	21.434	75.417	17.614

Kaynak: TÜİK 2012

Kalifiye işgücü; lojistik, sanayi ve hizmetler sektörlerinin gelişmesinde önemli bir faktördür. TR52 bölgesinde lise ve üstü kurumlardan mezun kişi sayısı yüksek olmakla beraber, ulaştırma, haberleşme ve dış ticaret sektörlerinde eğitim kurumlarının artırılması gerekmektedir.

3. SAĞLIK

TR 52 Bölgesi sağlık altyapısı ve yapılan sağlık yatırımlarının gelişimi irdelendiğinde bölgenin yıllar içerisinde yatak sayısı, yüz bin kişi başına yatak sayısı, hastane sayısı gibi temel göstergelerde artış gösterdiği görülmektedir.

2011 Yılı Türkiye İstatistik Kurumu verilerine göre bölgede 41 sağlık kurumu bulunmakta, yüz bin kişi başına toplam hastane yatak sayısında da Türkiye ortalaması olan 252'nin (TÜİK 2011) üzerinde bir ortalama olan 318 yatak kapasitesi ile yüksek bir altyapıya sahiptir.

2007 Yılından 2011 yılına kadar geçen 5 yıl incelendiğinde toplam yatak sayısı ve sağlık kurumu sayısı değişimi bakımından da bölgenin bu anlamda gelişim gösterdiği ifade edilebilir.

TABLO 8.TR52 BÖLGESİ YILLARA GÖRE HASTANE VE YATAK SAYILARI

YIL	Toplam / Kurum Sayısı	Toplam / Yatak Sayısı	Sağlık Bakanlığı / Yatak Sayısı	Üniversite / Yatak Sayısı	Özel / Yatak Sayısı	Yüz bin kişi başına toplam hastane yatak sayısı
2011	41	7228	4167	2395	666	318
2010	42	7002	3941	2395	666	312
2009	38	5288	3446	1308	534	238
2008	36	4982	3326	1308	348	226
2007	39	5040	3274	1411	355	231

Kaynak: TÜİK 2011

Sağlık altyapısı ve hizmet kalitesi bölgenin yaşam kalitesinde önemli bir etkidir. Yatırımcı ve işgücünün kentte yerleşmesinde sağlık olanakları önem taşımaktadır. Bölgede gelişmiş sağlık kurumları yaşamak ve yatırımcılar için avantaj sağlamaktadır.

EKONOMİK YAPI

1. ÜRETİM

Gelişmekte olan birçok ülkede olduğu gibi Türkiye'de de üretilen katma değer büyük bir bölümünün belirli bazı merkezlerin ağırlığı ile ortaya çıkarıldığı görülmektedir. Özellikle gelir dağılımında adaletin sağlanması ve refah seviyesinin coğrafi olarak da dengelenmesi ve bölgelerin rekabet düzeylerinin artırılması açısından bölgesel gelişim stratejileri bu noktada hızla önemini arttırmaktadır.

Kişi başına gayri safi katma değer miktarı Türkiye İstatistik Kurumunun 2008 yılına ait istatistiklerine göre incelendiğinde beklenildiği gibi İstanbul'un kişi başına 18.689 TL liderliği ortaya çıkmaktadır. Ankara, İzmir gibi metropol kentler kişi başına katma değerinde 15.000 TL bandına yakın, Konya ve Karaman illerinden mürekkep TR 52 bölgesi ise 10.000 TL bandının hemen altındadır.

Bu veriler ışığında kişi başına katma değerinde TR 52 bölgesinin potansiyellerinin ve beklentileri altında bir tablo ortaya konulduğu ifade edilebilir. Bölgenin çeşitli başlıklar altında orta koyduğu altyapı ve coğrafi olarak ülke ölçeğinde erişilebilir bir lokasyona sahip oluşu doğru stratejiler izlenilerek dolayısı ile refah seviyesinin çok daha yukarılara çıkarılabileceğini göstermektedir.

TABLO 9.BÖLGELERE GÖRE GAYRİ SAFİ KATMA DEĞER

YIL	BÖLGE KODU	BÖLGE ADI	Kişi başına GSKD (TL)
2008	TR10	İstanbul	18.689
2008	TR21	Tekirdağ, Edirne, Kırklareli	15.682
2008	TR22	Balıkesir, Çanakkale	11.528
2008	TR31	İzmir	14.817
2008	TR32	Aydın, Denizli, Muğla	11.626
2008	TR33	Manisa, Afyon, Kütahya, Uşak	10.575
2008	TR41	Bursa, Eskişehir, Bilecik	16.630
2008	TR42	Kocaeli, Sakarya, Düzce, Bolu, Yalova	16.990
2008	TR51	Ankara	16.136
2008	TR52	Konya, Karaman	9.239
2008	TR61	Antalya, Isparta, Burdur	13.236
2008	TR62	Adana, Mersin	9.431
2008	TR63	Hatay, Kahramanmaraş, Osmaniye	7.605
2008	TR71	Kırıkkale, Aksaray, Niğde, Nevşehir, Kırşehir	8.696
2008	TR72	Kayseri, Sivas, Yozgat	8.726
2008	TR81	Zonguldak, Karabük, Bartın	11.187
2008	TR82	Kastamonu, Çankırı, Sinop	8.551
2008	TR83	Samsun, Tokat, Çorum, Amasya	8.855
2008	TR90	Trabzon, Ordu, Giresun, Rize, Artvin, Gümüşhane	9.042
2008	TRA1	Erzurum, Erzincan, Bayburt	7.071
2008	TRA2	Ağrı, Kars, Iğdır, Ardahan	4.613
2008	TRB1	Malatya, Elazığ, Bingöl, Tunceli	7.066
2008	TRB2	Van, Muş, Bitlis, Hakkâri	4.379
2008	TRC1	Gaziantep, Adıyaman, Kilis	5.888
2008	TRC2	Şanlıurfa, Diyarbakır	4.770
2008	TRC3	Mardin, Batman, Şırnak, Siirt	4.882

Kaynak: TÜİK 2008

Bölgenin gelir seviyesi ve üretimi lojistik faaliyetlerine olan talebin bir göstergesidir. Son 10 yılda hızlı bir artış gösteren gelir düzeyi paralelinde hizmetler ve tüketim maddelerine olan talebi, dolayısıyla lojistik faaliyetlerindeki büyümenin en önemli faktörlerinden birini oluşturmaktadır.

Bölgelerin ürettiği katma değer kendi içlerinde sektörler göre dağılımı incelendiğinde ise hizmet sektörünün payının başat illerde yüksek olduğu görülmektedir. TR 52 bölgesinde ise; 2008 yılı verilerine göre hizmet sektörünün katma değer içerisindeki payı %57.7'dir. Yine sanayi sektörünün payı %22.3'dür. Bu tablo potansiyel olarak sektörler arasında dengeli bir yapı olduğunu göstermekle birlikte, tarım sektörünün de önemli bir katma değer aracı olduğunu ortaya çıkarmaktadır.

Ülkesel ölçekte bölgenin katma değer içindeki payı da 2004 ve 2008 yılları arasında sanayi sektörü aleyhine bir tablo ortaya koymaktadır. Sanayi sektörünün katma değerde ülke içindeki payı 2004 yılında %2.1 iken bu oran 2008 yılında %1.9'a düşmüştür.

Bu durum bölge içinde üretilen toplam katma değer sektörler ve yıllara göre oranlarında da görülmektedir. Zira, 2004 yılında TR52 bölgesinde sanayi sektörünün bölge içerisindeki payı %25 iken, 2008 yılında bu oran %22.3'e düşmüştür. Yine tarım sektörünün payı da 2004 yılından 2008 yılına gelindiğinde %24.6'dan %20'ye düşmüştür. Buna karşın hizmet sektörünün payının da yıllar içinde artış gösterdiği ortaya çıkmaktadır.

TABLO 10.BÖLGESEL OLARAK SEKTÖRLERİN GAYRİSAFİ KATMA DEĞER İÇİNDEKİ PAYI

YIL	BÖLGE KODU	BÖLGE ADI	Tarım / Pay (%)	Sanayi / Pay (%)	Hizmetler / Pay (%)	Gayrisafi katma değer / Pay (%)
2008	TR10	İstanbul	0,2	26,7	73,1	100
2008	TR21	Tekirdağ, Edirne, Kırklareli	11,5	35,6	52,9	100
2008	TR22	Balıkesir, Çanakkale	20,1	22,6	57,4	100
2008	TR31	İzmir	4,8	26,7	68,4	100
2008	TR32	Aydın, Denizli, Muğla	14,4	21,8	63,8	100
2008	TR33	Manisa, Afyon, Kütahya, Uşak	19,8	32,3	47,9	100
2008	TR41	Bursa, Eskişehir, Bilecik	5,5	42,1	52,4	100
2008	TR42	Kocaeli, Sakarya, Düzce, Bolu, Yalova	6,1	38,3	55,6	100
2008	TR51	Ankara	2,6	24,9	72,5	100
2008	TR52	Konya, Karaman	20	22,3	57,7	100
2008	TR61	Antalya, Isparta, Burdur	14,4	14,7	70,9	100
2008	TR62	Adana, Mersin	15,4	23,6	61	100
2008	TR63	Hatay, Kahramanmaraş, Osmaniye	15,5	27,3	57,2	100
2008	TR71	Kırıkkale, Aksaray, Niğde, Nevşehir, Kırşehir	19,6	25,1	55,4	100
2008	TR72	Kayseri, Sivas, Yozgat	12,5	30	57,5	100
2008	TR81	Zonguldak, Karabük, Bartın	5,5	38,2	56,3	100
2008	TR82	Kastamonu, Çankırı, Sinop	21,8	19,3	58,9	100
2008	TR83	Samsun, Tokat, Çorum, Amasya	18,6	21,6	59,8	100
2008	TR90	Trabzon, Ordu, Giresun, Rize, Artvin, Gümüşhane	14,4	20,9	64,7	100
2008	TRA1	Erzurum, Erzincan, Bayburt	16,8	16,9	66,4	100
2008	TRA2	Ağrı, Kars, Iğdır, Ardahan	24,6	12,6	62,8	100
2008	TRB1	Malatya, Elazığ, Bingöl, Tunceli	13,7	19,5	66,8	100
2008	TRB2	Van, Muş, Bitlis, Hakkari	21,3	15,8	62,9	100
2008	TRC1	Gaziantep, Adıyaman, Kilis	10,4	30,5	59,1	100
2008	TRC2	Şanlıurfa, Diyarbakır	21,5	16,6	61,9	100
2008	TRC3	Mardin, Batman, Şırnak, Siirt	13	31,2	55,8	100

Kaynak: TÜİK 2008

Bölgede tarımsal üretimin toplam gelir içindeki payının ülke ortalamasının üstünde olması tarımsal lojistik faaliyetlerinin öne çıktığını göstermektedir. Sanayi üretiminde ülke ortalamasına yakın olması bu alanda da lojistik talebinin yüksek olduğunu göstermektedir. Hizmetler sektöründeki hızlı artış ise küçük ölçekli, karma ve sık mal hareketinin göstergesidir. Önümüzdeki yıllarda tarımsal üretim payının düşmesi, hizmetler sektörü payının artması beklenmektedir. Bu durumda gelişmiş lojistik ve tedarik altyapısı ve sektörel gelişimi beklenmektedir. Daha çok tüketim mallarındaki artış ve çeşitlenme ile diğer bölge ve ülkelere yönelik ticaret artışı lojistik sektöründe geleneksel taşıma ve depolamanın ötesinde ileri düzey hizmet ve altyapılar gerektirmektedir.

TABLO 11.GSKD YILLARA VE SEKTÖRLERE GÖRE BÖLGESEL PAY

Yıl	İBBS2	Tarım	Sanayi	Hizmetler
2008	TR52 Konya, Karaman	5,6	1,9	2,1
2007	TR52 Konya, Karaman	5,6	2	2,1
2006	TR52 Konya, Karaman	5,2	2	2
2005	TR52 Konya, Karaman	5,4	2,1	2
2004	TR52 Konya, Karaman	5,5	2,1	2

Kaynak: TÜİK 2008

TABLO 12.YILLARA GÖRE BÖLGEDE SEKTÖRLERİN GSKD İÇİNDEKİ PAYI

Yıl	İBBS2	Tarım	Sanayi	Hizmetler
2008	TR52 Konya, Karaman	20	22,3	57,7
2007	TR52 Konya, Karaman	20,4	23,1	56,5
2006	TR52 Konya, Karaman	21	24,4	54,5
2005	TR52 Konya, Karaman	23,9	25,2	50,9
2004	TR52 Konya, Karaman	24,6	25	50,4

Kaynak: TÜİK 2008

Cari fiyatlara göre toplam gayri safi katma değer ise bölge genelinde her yıl artış göstermekte, ülke ekonomisinin yıllar içerisinde gösterdiği artış performansı bölgeye de yansımaktadır. Bölgenin 2008 yılında ürettiği 20 milyar liranın üzerindeki katma değer, TÜİK verileri uyarınca 2006 yılında bu yana düzenli olarak artış göstermiş, bu artış tarım, sanayi ve hizmet sektörüne de dolayısı ile sirayet etmiştir.

Bütün bunlara rağmen TR 52 bölgesinin bu veriler ışığında rekabet etme gücü arttırabilmesi bakımından üretim değerlerini, hizmet sektörünün gelişimi ile paralel olarak arttırması gerekmektedir. Özellikle ulaşım ve lojistik anlamda organize bir yapının kurulabilmesi de bu anlamda bölgenin rekabet gücünü arttıracak faktörlerden birisidir. Bölgenin erişilebilirliğinin arttırılması, hizmet sektörü ve üretime yönelik faaliyet gösteren yatırımcılar açısından da bölgenin cazibesinin artmasını şüphesiz sağlayacaktır.

Ulaşım stratejisi çalışması bu bakımdan da bölgenin gelişim stratejilerinin hayata geçirilebilmesi ve realize edilmesi açısından önemini ortaya koymaktadır. TR 52 bölgesinin çalışma boyunca kullanılan ulaşım modlarının tümü açısından fırsatlara sahip olması, yine ulaşım stratejisi belgesinin bölgeye yatırımcıları ve yatırım potansiyeli olan ülke ölçeğinde ve global yatırımcıların bölgeye olan ilgilerini doğru zeminde arttırmayı da hedeflemektedir.

TABLO 13.CARİ FİYATLARLA YILLAR İÇİNDE BÖLGESEL GSKD

1000 TL							
Yıl	İBBS2		Gayri Safi Katma Değer	Tarım	Sanayi	Hizmetler	
2008	TR	Türkiye	854.585.214	72.274.585	232.475.082	549.835.548	
	TR52	Konya, Karaman	20.270.377	4.056.912	4.519.005	11.694.460	
2007	TR	Türkiye	754.384.542	64.331.717	209.515.201	480.537.624	
	TR52	Konya, Karaman	17.707.924	3.605.921	4.095.627	10.006.375	
2006	TR	Türkiye	668.418.265	62.662.754	188.646.805	417.108.706	
	TR52	Konya, Karaman	15.503.281	3.260.428	3.790.429	8.452.424	

Kaynak: TÜİK 2008

2. TÜKETİM

TR 52 Bölgesinin tüketim alışkanlıkları incelendiğinde ise Türkiye İstatistik Kurumu'nun 2011 yılı verilerine göre toplam tüketimde en fazla payı %24.3'lük pay ile konut ve kira giderleri oluşturmaktadır, konut giderlerini ise %22.1 gıda harcamaları izlemektedir.

2007 yılından 2011 yılına kadar geçen süre zarfında tüketim eğilimlerindeki değişim irdelendiğinde ise gıda ve konut harcamalarındaki payın düzenli olarak azaldığı, buna mukabil eğlence, mobilya, ulaşım, eğitim ve konaklama giderlerinin arttığı gözlenmektedir.

Bu tablo bölgenin de mobilitenin artması ile birlikte refah seviyesi göstergesi bir takım kalemlere yaptığı harcamaların arttığını ortaya koymaktadır. Bölge halkı öncelikli ihtiyaçlarını karşılamak noktasında beklenen noktaya gelmiş, sosyal hayatı da içeren bir takım ihtiyaçlarını karşılamaya yönelmiştir.

TABLO 14.TR52 BÖLGESİNDE HARCAMA GRUPLARININ YILLAR İÇİNDE DEĞİŞİMİ

YIL	Toplam tüketim harcaması	Gıda ve alkolsüz içecekler	Alkollü içecekler, sigara ve tütün	Giyim ve ayakkabı	Konut ve kira	Mobilya, ev aletleri ve bakım hizmetleri	Sağlık	Ulaştırma	Haberleşme	Eğlence ve kültür	Eğitim hizmetleri	Lokanta ve oteller	Çeşitli mal ve hizmetler
2011	100	22,1	4,4	5,5	24,3	7,3	2,1	17,2	3,7	2,8	2,3	5,4	3
2010	100	22,4	4,2	5,4	26,2	6,3	1,8	17,6	4	2,7	2,3	4,3	2,7
2009	100	23	4,5	5,7	27,6	6,2	1,8	15,7	4,2	2,3	1,9	3,9	3,2
2008	100	22,4	3,9	6	27,7	6,2	1,9	15,6	4,4	2,2	2,2	3,7	3,9
2007	100	25	4,2	6,5	25,4	6,7	2,2	12,7	4,5	2,5	1,9	3,9	4,4

Kaynak: TÜİK 2011

Ülke ve bölgedeki tüketim alanları incelendiğinde temel ihtiyaçlara yönelik tüketimin oransal olarak azalması, eğitim, turizm, rekreasyon vb. hizmetler sektöründeki tüketim bu alanlara yönelik tedarik ve lojistik hizmetlerinde gelişme beklentisini göstermektedir. Dolayısıyla temel gıda lojistiğinde nüfusa paralel artış beklenirken diğer bölge ve ülkelerden temin edilecek hizmet ve malların çeşitleneceği ve oransal olarak artacağı görülmektedir.

3. İSTİHDAM

TR 52 Bölgesinde toplam istihdam rakamları ve yıllar içinde değişimi incelendiğinde özellikle 2012 yılına kadar geçen 5 yıl içinde kayıtlı istihdam rakamlarının ciddi ölçüde arttığı görülmektedir. Bu durum ekonominin sistemli bir şekilde geliştiğinin de göstergelerinden

birisidir. Aynı dönemde kayıt dışı çalışan sayısında da süreç sonunda düşüş olduğu gözlenmektedir.

TABLO 15.TR 52 BÖLGESİ SOSYAL GÜVENLİK KURUMUNA KAYITLILIĞA GÖRE İSTİHDAM EDİLENLER

(Bin) (15 + yaş)			Toplam
	Kayıtlı	Kayıtlı	
	Değil		
2012	326	415	741
2011	372	370	742
2010	408	343	751
2009	395	351	746
2008	392	337	729

Kaynak: TÜİK 2012

Tarımsal istihdam ve tarım dışı istihdam rakamlarında da yıllar içinde tarım dışı istihdamın arttığı ve tarım istihdamının kişi bazında düştüğü gözlenmektedir. Bu tablo bölgenin özellikle hizmet sektöründe ve imalat kollarında potansiyellerinin son yıllarda değerlendirme yolunda ilerlediğini gösteren analizlerden birisidir. Görüldüğü kararıyla Konya ve Karaman illeri hizmet sektöründeki potansiyeli değerlendirmek için yönelimlerini bu doğrultuda arttırmaktadır.

TABLO 16.TR 52 BÖLGESİ TARIM - TARIM DIŞI İSTİHDAMA VE GÖRE İSTİHDAM EDİLENLER

(Bin) (15 + yaş)			Toplam
	Tarım	Tarım	
	dışı		
2012	507	234	741
2011	485	257	742
2010	487	264	751
2009	505	241	746
2008	487	243	729

Kaynak: TÜİK 2012

Benzer şekilde istihdam oranlarının eğitim gruplarına göre dağılımında da okuma yazma bilmeyen niteliksiz iş gücünün istihdamının bütün işgücüne oranında yıllar içinde gözle görülür bir azalma olduğu görülmektedir. Aynı tablo ile işgücünün yaş gruplarına göre dağılımında da karşılaşılmaktadır; 20-34 yaş arası yaş grubunun istihdamı TÜİK verilerine göre 2008 yılından bu yana artma eğilimindedir.

Konya ve Karaman illerini kapsayan bölge son beş yıl içinde daha dinamik ve eğitilmiş işgücüne istihdam sağlama yolunda adımlar atmış, işgücü istatistikleri de dolayısı ile bu yönde değişim göstermiştir.

TABLO 17.TR 52 EĞİTİM DURUMUNA VE YILLARA GÖRE İSTİHDAM ORANI (%)

	Okuma yazma bilmeyen	Lise altı	Lise ve dengi meslek okulu	Yükseköğretim
2012	13,2	44,8	53,2	75,8
2011	16,1	46,1	50,1	72,9
2010	18,5	47,5	49,2	73,1
2009	17,9	46,2	53,9	75
2008	16,7	45,2	52,5	75,2

Kaynak: TÜİK 2012

TABLO 18.TR 52 YAŞ GRUBUNA VE YILLARA GÖRE İSTİHDAM ORANI (%)

	15-19	20-24	25-34	35-54	55+
2012	26,8	46	60,2	58	21
2011	29,2	42,2	60,1	57,9	24
2010	29	43,1	60,5	58,8	28
2009	32,8	44,2	61,9	57,2	27
2008	27,9	44	59,7	55,4	27

Kaynak: TÜİK 2012

Bölgedeki lise ve dengi okullarda dış ticaret, pazarlama, lojistik ve ulaştırma programlarının açılması durumunda lise ve dengi okullardan mezunların istihdam oranının artması ve işsizliğin azalması sağlanabilir. Mevcut durumda bölgede bu faaliyet kollarındaki istihdam oranı düşük olmakla beraber, nüfus ve gelirdeki büyüme ve hizmetler sektöründeki gelişmeye paralel olarak lojistik, ticaret ve ulaştırma sektörlerinin istihdam talebi artacaktır.

Bölgedeki toplam istihdamın işyeri büyüklükleri parametresi ile incelenmesi sonucunda ise ortaya çıkan sonuç, büyük iş yerlerinin sağlamış olduğu istihdamın payının yıllar içinde gelişim gösterdiği, küçük ölçekli işletmelerin ise yıllar içinde istihdam miktarlarının düşmekte olduğudur.

Lojistik, üretim ve altyapı maliyetleri gibi parametreler açısından bakıldığında, verimlilik ve rekabet gücü açısından ülke ve global ölçekte daha fazla şansa sahip büyük işletmelerin istihdamlarının artış göstermesi, bölgenin dış pazarlarla işlem hacmini ve potansiyelini de arttırmasını daha kolay hale getirecek bir gelişmedir. Bu bağlamda çalışmanın sonucunda ulaşılmak istenilen sonuç, orta ve büyük ölçekli işletmeler için de maliyetlerinin lojistik anlamda doğru yönetilmesi açısından faydalı olacaktır.

TABLO 19.İŞYERİ BÜYÜKLÜĞÜNE GÖRE İSTİHDAM EDİLENLER

Bin kişi- m2					Toplam
	1 - 9	10 - 24	25- 49	50+	
2012	483	58	72	128	741
2011	507	59	65	111	742
2010	517	64	64	106	751
2009	523	70	58	94	746
2008	512	70	56	91	729

Kaynak: TÜİK 2012

Lojistik sektöründe ortaya çıkan talep sanayi başta olmak üzere firma büyüklüğüne göre üssel olarak artmaktadır. Büyük ölçekli firmaların tedarik ettiği ve pazarladığı ürün miktarı ve çeşitliliği daha yüksek olduğundan lojistik ve tedarik sektörü daha hızlı gelişmektedir. Bölgede büyük ölçekli

firmalardaki artış bu eğilimi göstermektedir. Önümüzdeki yıllarda bu artışın devam etmesi durumunda sektördeki gelişmenin çok daha yüksek oranda olması beklenmektedir. Bu artış dolaşımdaki mal miktarının doğrusal değil üssel olarak artacağı anlamına gelmektedir.

TR 52 Bölgesinde ise işsizlik rakamları 2008 yılından 2012 yılına kadar ciddi bir düşüş göstermiştir, bu durum bölgede son 5 yıl içinde ekonomik anlamda da büyük bir gelişim eğilimi olduğu göstermektedir. 15-19 yaş grubunda işsizlik %19.7'den %7.2'ye düşmüş, 20-24 yaş grubunda ise %21.3'den %13.6'ya düşmüştür.

Aynı dönemde yüksek öğretim ve dengi okullardan mezun olanlarda işsizlik oranı ise neredeyse yarı yarıya düşmüş ve 2008 yılından 2012 yılına gelindiğinde Türkiye İstatistik Kurumu verilerine göre; %12.5'den %6.7'ye düşmüştür.

TABLO 20. TR 52 YAŞ GRUBUNA VE DÖNEMLERE GÖRE İŞSİZLİK ORANI (%)

	15-19	20-24	25-34	35-54	55+
2012	10,6	13,6	7	3,6	2,9
2011	7,2	17,5	7,5	4,5	3,1
2010	13,2	17,5	9,5	5,7	3,5
2009	16,5	20,2	10,9	7	3,6
2008	19,7	21,3	9,5	6,8	4,6

Kaynak: TÜİK 2012

TABLO 21. TR 52 EĞİTİM DURUMUNA VE DÖNEMLERE GÖRE İŞSİZLİK ORANI (%)

	Okuma yazma bilmeyen	Lise altı	Lise ve dengi meslek okulu	Yükseköğretim
2012	3,8	5,4	8,6	6,7
2011	2	5,6	9,8	10,4
2010	3,3	7,4	12,5	10
2009	3,7	9,1	13,7	11,7
2008	5,2	9,1	13,7	12,5

Kaynak: TÜİK 2012

İstihdam ve işsizliğe ilişkin verilerin tümü bölgenin ciddi anlamda gelişme eğiliminde olduğu göstermekte, özellikle genç ve eğitilmiş nüfus istihdamının artıyor olması kalifiye ve katma değer oranı yüksek sektörlerin bölgede faaliyet eğiliminde olduğunu göstermektedir. Bu tablo bölgenin lojistik, erişilebilirlik ve ulaşım anlamında altyapısının detaylı bir biçimde irdelenerek, bu başlıklar altında stratejilerinin realize edilebilir bir şekilde ortaya konulması gerektiğini göstermektedir.

4. DIŞ TİCARET

Türkiye'de dış ticaret son 5 yıl içerisinde global anlamda yaşanan problemlerin ülkemize olan kısmi etkisinin görüldüğü 2009 yılı dışında son yıllarda artış göstermektedir. 2012 yılı rakamlarına göre dolar bazında ihracat toplam 152 milyar doları aşmışken, ithalat ise 236 milyar doların üzerindedir. TR 52 Bölgesinde de ithalat ve ihracat rakamları benzer bir şekilde 2009 yılında gelişmelerden olumsuz anlamda etkilenmiş, daha sonraki yıllarda hızla toparlanarak günümüze kadar hacmini artırmıştır. 2012 yılı verilerine göre Konya ve Karaman İllerinde gerçekleşen ihracat bir buçuk milyar doların üzerindeyken, ithalat da 1.2 milyar doların üzerindedir.

Konya ve Karaman'ın 2012 yılında toplam ihracatı Türkiye'nin aynı yıl yapmış olduğu ihracatın %1'i civarındadır. İthalat rakamlarında ise; yine bu iki ilin yapmış olduğu toplam ithalat Türkiye

ithalatının %0.5'i civarındadır. Buradan hareketle Konya ve Karaman İllerinin bu iki alanda göstermiş oldukları performansın diğer inceleme başlıkları da göz önüne alındığında yetersiz kaldığı ifade edilebilir. Bölgenin yarattığı katma değeri dış ticaret performansını da hızla arttırarak yükseltmesi beklenmeli, bu amaçla gerekli tedbirler alınmalıdır.

TABLO 22.TÜRKİYE YILLIK İHRACAT İTHALAT RAKAMLAR

Yıl	İhracat Dolar	İthalat Dolar
2008	132.027.195.626	201.963.574.109
2009	102.142.612.603	140.928.421.211
2010	113.883.219.184	185.544.331.852
2011	134.906.868.830	240.841.676.274
2012	152.478.451.065	236.545.109.865

Kaynak: TÜİK 2013

TABLO 23.KONYA KARAMAN YILLIK İTHALAT İHRACAT RAKAMLARI

Yıl	İhracat Dolar	İthalat Dolar
2008	1.029.605.279	824.794.731
2009	881.698.051	626.780.215
2010	1.156.795.156	894.874.328
2011	1.400.317.065	1.291.745.613
2012	1.554.138.536	1.277.236.468

Kaynak: TÜİK 2013

Bölgeyi oluşturan iki ilin dış ticaret performansları birbirleri ile kıyaslandığında ise performansları yıllar içinde artmakta ise de, Konya'nın ciddi anlamda daha yüksek dış ticaret gerçekleştirdiği, bununla birlikte Karaman'ın gerçekleştirdiği ithalatın, ihracatının %50'sinin de altında olduğu göze çarpan noktalardır.

TABLO 24.KONYA KARAMAN İL DÜZEYİNDE İTHALAT İHRACAT

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

Kaynak: TÜİK 2013

ISIC sınıflamasına göre İhracat ve ithalatın yapılan ürünler incelendiğinde de hem ihraç edilen hem de ithal edilen malların ağırlığının imalat sanayi ürünleri olduğu görülmektedir. Bunun

yanında bölge gözle görülür miktarda tarım ve ormancılık ürünleri ithalatı gerçekleştirmektedir. Madencilik ve maden ürünlerinde ticaret kapasitesi bulunsa da gözle görülür bir hacimde ticaretinin yapıldığı ifade edilemez.

TABLO 25.TR 52 BÖLGESİNDEİSIC SINIFLAMASINA GÖRE DIŞ TİCARET

Yıl	ISIC adı	İhracat Dolar	İthalat Dolar	
2010	Tarım ve ormancılık	49.515.195	136.741.151	
	Balıkçılık	18.000		
	Madencilik ve taşocakçılığı	19.485.020	46.158.793	
	İmalat sanayi	1.085.859.670	704.704.883	
	Elektrik, gaz ve su	389		
	Toptan ve perakende ticaret	1.916.882	7.248.433	
	Diğer sosyal, toplumsal ve kişisel hizmetler		21.068	
	Toplam	1.156.795.156	894.874.328	
	2011	Tarım ve ormancılık	75.988.272	227.558.743
		Balıkçılık		11.081
Madencilik ve taşocakçılığı		20.147.447	27.554.507	
İmalat sanayi		1.300.653.674	1.027.333.745	
Toptan ve perakende ticaret		3.527.672	8.994.789	
2012		Tarım ve ormancılık	91.634.874	230.930.051
		Balıkçılık		43.581
		Madencilik ve taşocakçılığı	8.989.481	40.122.758
		İmalat sanayi	1.449.745.051	995.804.991
		Elektrik, gaz ve su		835.047
	Toptan ve perakende ticaret	3.769.130	9.193.977	
	Gayrimenkul, kiralama ve iş faaliyetleri		2.371	
	Diğer sosyal, toplumsal ve kişisel hizmetler		303.692	
	Toplam	1.554.138.536	1.277.236.468	

Kaynak: TÜİK 2013

Bölgeden yapılan dış ticaret, ticari ilişki kurulan ülkelere göre sınıflandırıldığında ise 2012 yılında bölgenin en büyük ihracatının 300 milyon dolara yakın bir seviye ile Irak ile gerçekleştirildiği anlaşılmaktadır. Irak ile sağlanmış olan bu ticari ilişki özellikle çalışma süresince lojistik anlamda göz önünde bulundurulacaktır. Öte yandan Almanya, Suudi Arabistan, Libya, Bulgaristan ve Rusya gibi ülkeler ile kurulmuş olan ihracat ilişkisi de bölgenin hem yakın hem de uzak coğrafyalarla ticaret gerçekleştirebildiğini ortaya koymaktadır.

Tespit edilen bir diğer husus ise bölge ithalatında en büyük paya sahip olan ülkenin Rusya Federasyonu olmasıdır. Rusya'dan yapılan 200 milyon dolara yakın yıllık ithalatı yaklaşık 150 milyon dolar ile Çin Halk Cumhuriyeti izlemektedir. Bölgenin ayrıca 100 milyon dolar bandında bir hacimle Almanya ve İtalya'dan da ithalat yaptığı saptanmaktadır.

TR 52 Bölgesi yıllar içerisinde dış ticaret hacmini arttırmakta, yükselen ticaret grafiği ile ülke ölçeğinde rekabet şansını yukarıya taşımaktadır. Yine de bölgesel olarak daha büyük bir aktör haline gelmesi amacıyla özellikle büyük potansiyel taşıyan Konya İli'nin dış ticaret yönelik yatırımlarını artırması, özellikle dış ticaret yapmayı etkileyen faktörler arasında da sayılabilecek bölgesel erişilebilirliğin artırılması ve toplam maliyetleri olumlu anlamda etkileyecek ulaşım modlarına erişimin kolaylaştırılması amacıyla önlemler de alınmalıdır.

TABLO 26.TR 52 BÖLGESİNDEN 2012 YILINDA EN FAZLA İHRACAT VE İTHALAT YAPILAN ÜLKELER

Ülke adı	İhracat Dolar	İthalat Dolar
Irak	292.735.080	527.367
Almanya	74.712.144	109.940.869
Suudi Arabistan	58.406.935	48.678.664
Libya	56.517.589	
İran	51.618.756	21.853.931
Bulgaristan	49.057.875	5.315.576
Rusya Federasyonu	47.956.262	198.892.561
İtalya	46.343.798	81.240.661
Mısır	42.732.873	2.699.259
Cezayir	42.073.946	55.082
ABD	40.605.594	27.190.984
İngiltere	33.401.837	11.178.450
Azerbaycan	32.070.003	665.620
İspanya	29.175.310	18.614.885
Yemen	27.472.142	
Kazakistan	24.901.844	55.765.393
Belçika	22.784.684	18.101.317
Türkmenistan	19.058.198	3.783
BAE	17.824.894	379.783
İsrail	16.807.579	2.768.884
Polonya	16.639.457	22.665.430
Ürdün	16.497.181	

Nijerya	15.530.713	
Sudan	15.513.814	57.219
Gürcistan	15.496.074	136.065
Güney Afrika Cumhuriyeti	14.942.107	8.094.912
Fransa	14.877.249	12.989.562
Ukrayna	14.701.371	22.451.098
Romanya	14.690.704	14.271.794
Avusturya	13.736.610	13.484.405
Lübnan	13.228.463	169.977
Tacikistan	13.115.441	10.997.940
Hollanda	12.357.929	42.610.009
Ege Serbest Bölgesi	11.891.525	644.059
Hindistan	9.935.541	34.659.663
Çin	9.029.636	151.758.261
Japonya	3.686.766	11.820.046
Katar	3.235.200	26.120.016
Endonezya	2.720.204	24.154.279
Malezya	2.368.758	17.225.406
İsveç	2.183.776	14.394.582
Danimarka	2.153.190	9.720.479
Çorlu Avrupa Serbest Bölgesi	2.067.586	4.946.184

Kaynak: TÜİK 2013

TABLO 27.TR 52 BÖLGESİNDEN İHRACAT VE İTHALAT İÇİN KULLANILAN ULAŞIM TÜRLERİ VE KORİDORLAR, (İLK 25 ÜLKE)

Ülke adı	Kullanılan Ulaşım Türleri	Kullanılan Koridorlar
İrak	Karayolu	Adana-Gaziantep-Mardin-Habur
Almanya	Karayolu	İstanbul, Edirne
Suudi Arabistan	Karayolu, Denizyolu	Habur-Irak veya Mersin Limanı
Libya	Karayolu, Denizyolu	Mersin ve İzmir Limanı
İran	Karayolu	Kayseri, Van
Bulgaristan	Karayolu	İstanbul
Rusya Federasyonu	Karayolu, Denizyolu	Samsun Limanı, Trabzon Limanı
İtalya	Karayolu, Denizyolu	İzmir Limanı
Mısır	Karayolu, Denizyolu	Mersin Limanı
Cezayir	Karayolu, Denizyolu	Mersin ve İzmir Limanı
ABD	Karayolu, Denizyolu	İstanbul Limanı
İngiltere	Karayolu, Denizyolu	İstanbul ve İzmir Limanı
Azerbaycan	Karayolu, Demiryolu	Nahçıvan veya Gürcistan
İspanya	Karayolu, Denizyolu	İzmir Limanı, İstanbul Limanı
Yemen	Karayolu, Denizyolu	Mersin Limanı
Kazakistan	Karayolu, Demiryolu	Gürcistan
Belçika	Karayolu, Denizyolu	İstanbul, Edirne veya İzmir Limanı
Türkmenistan	Karayolu, Demiryolu	Gürcistan
BAE	Karayolu, Denizyolu	Mersin Limanı
İsrail	Karayolu, Denizyolu	Mersin Limanı
Polonya	Karayolu	İstanbul, Edirne
Ürdün	Karayolu	Mersin Limanı
Nijerya	Karayolu, Denizyolu	İzmir Limanı, İstanbul Limanı
Sudan	Karayolu, Denizyolu	İzmir Limanı, Mersin Limanı
Gürcistan	Karayolu, Denizyolu	Artvin

Kaynak: TÜİK 2013

5. YATIRIM

Bölgede çeşitli sektörlerde kamu yatırımları ortalama olarak bölge ekonomisi ile birlikte büyümektedir. Kamu yatırımlarında Kalkınma Bakanlığının 2000 yılı ile 2012 yılında kamu yatırımlarına ilişkin istatistiklerine göre Konya ve Karaman İllerinin aldığı yatırım miktarının tarım, imalat sanayi, eğitim ve sağlık alanlarında ülke ortalamasına yakın ya da üzerinde olduğu görülmektedir. Yalnızca ulaştırma ve haberleşme alanlarındaki payın düşük olduğu ifade edilebilir. Bu farkın da yapılacak olan ve halen devam eden demiryolu ve ulaştırmaya bağlı lojistik yatırımlarla kapanacağı düşünülebilir.

TR52 Bölgesi Bölge Planı kapsamında yapılan incelemede yalnızca Turizm sektöründe yapılan kamu yatırımlarından bölgenin pay alamadığı görülmektedir. Kalkınma Bakanlığı 2012 yılı kamu yatırımları istatistiklerine göre ulaşım alanındaki kamu yatırımları ve diğer alanlarda olup yıllık yatırım miktarı 10 milyon TL'yi geçen yatırımlar tablo 28'de verilmektedir.

Yapılan yatırımlar genel anlamda incelendiğinde ağırlığın tarım sektörünün doğrudan ya da dolaylı yoldan kullanımına yönelik yatırımlar olduğu görülmektedir. Bu çalışma aynı zamanda bu çerçevede yapılacak yatırımların verimliliği de dikkate alınarak, tarım sektörü ile birlikte katma değer üreten diğer sektörlerinin de; ulaşım maliyetlerinin düşürülmesi başta olmak üzere, lojistik altyapılarının daha rekabet edebilir hale gelebilmeleri açısından çevre, bölge, ülke ve uluslararası yakın ve uzak coğrafya ile lojistik iletişim noktalarına yönelik öneriler getirmeyi de hedeflemektedir.

TABLO 28.KAMU YATIRIMLARI

Proje Adı	Özellik	Başlama - Bitiş Tarihi	2012 Toplam Yatırımı (Bin TL)
Konya-Çumra II. Merhale (KOP)	Sulama: 5084 ha Yenileme:25960 ha	1974-2013	18.000
Konya Çumra III. Merhale (KOP)	Depolama:1326,7 hm ³	2010-2016	55.000
Konya-Çumra 2-B Merhale (KOP)	Sulama: 23913 ha	2009-2017	21.600
Bağbaşı Barajı ve Mavi Tünel (KOP)	Depolama:204,9 hm ³	2005-2012	57.500
Bağbaşı Barajı, Mavi Tüneli ve HES (KOP)(1)	Kurulu Güç: 25 MW Ort.Üretim: 83 GWh	2005-2012	14.820
Arazi Top. ve TİGH Prj.(KOP)	329 616 ha. Topl. ve TİGH	2010-2014	19 000
Küçük Su İşleri	Sulama : 4938 ha	1997-2014	15.613
Konya Havaalanı Terminal Binası Yapımı	İnş.Elek.Elekt.	2011-2014	10.000
Akşehir İçmesuyu ve Kanal. Projesi (AB)	Şebeke, Arıtma	2012-2015	37.094
Yeni Demiryolu ve İkinci Hat Yapımları	Konya-Karaman	2012-2014	17.000
Ermenek Barajı ve HES (KOP)	Kurulu Güç: 309 MW	2000-2012	29.652
Karaman İçme suyu II. Merhale Projesi (KOP)	İçme suyu: 22,1 hm ³ /yıl	2006-2014	15.000

Kaynak: Kalkınma Bakanlığı, 2012

TARIM VE HAYVANCILIK

1. TARIM ALANLARININ DAĞILIMI

Gıda Tarım ve Hayvancılık Bakanlığının son üç yılı kapsayan tarım alanları istatistikleri incelendiğinde Türkiye'de tarım alanları toplamının 2010 yılına göre azalma eğiliminde olduğu görülmektedir. Her ne kadar tarım alanlarında fiili olarak bir düşüş gözlemlense de toplam tarım alanları kadar önemli bir başka nokta toplam tarımsal üretim ve tarımsal üretimin yarattığı katma değerdir.

2012 Yılında Türkiye'de toplam tarım alanı miktarı 237.954.812 dekadır. Bu alanların büyük bir çoğunluğunu oluşturan 154.644.523 dekarının tahıllar ile sebze, meyve ve süs bitkileri dışında ürünlerin ekili dikili olduğu alanlar olduğu görülmektedir.

TABLO 29. TÜRKİYEDE YILLAR İÇİNDE TARIM ALANLARI

Yıl	Toplam Alan(dekar)	Tahıllar ve diğer bitkisel ürünlerin ekilen alanı(dekar)	Nadas alanı(dekar)	Sebze bahçeleri alanı(dekar)	Meyveler, içecek ve baharat bitkilerinin alanı(dekar)	Süs Bitkileri Alanı (Dekar)
2010	243.942.052,00	163.330.020,00	42.490.255,00	8.015.980,00	30.105.797,00	0
2011	236.137.614,35	156.915.671,00	40.171.970,00	8.096.419,00	30.911.356,00	42.198,35
2012	237.954.812,82	154.644.523,41	42.861.366,00	8.271.142,00	32.129.886,00	47.895,42

Kaynak: Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı, 2012

TR 52 Bölgesinde ise tarım alanlarının toplamında Konya ilinde yer alan ekili ve dikili alanların Karaman'a göre büyük bir ağırlığa sahip olduğu görülmektedir. 2012 yılında Konya'da 19.044.386 dekar toplam tarım alanı bulunurken bu rakam Karaman için 3.177.214 dekadır. TR 52 Bölgesindeki toplam tarım alanlarının büyük bir bölümünü ise Tahıl ekili alanlar ile Nadas alanları oluşturmaktadır. Öte yandan sebze meyve ve süs bitkileri yetiştiriciliğinin toplam tarım alanları içinde küçük bir orana sahip olduğu ifade edilebilir.

2012 Yılında Konya İlinde toplam tarım alanlarının %96'sı tahıl ekili ve nadas alanlarından ibarettir. Karaman'da ise bu rakam %84 düzeyindedir. Türkiye genelinde ise toplam tarım alanlarının %83'ü tahıl ekili alanlardan ve nadas alanlarından oluşmaktadır. Bu durum Konya ilinin bu örtü dokusu bakımından daha fazla ağırlığa sahip olduğunu göstermektedir. Bununla birlikte toplam tarım alanlarında TR52 bölgesinin ağırlığının ortaya konulabilmesi açısından Türkiye'de ki toplam tarım alanlarının %9.3'ünün TR 52 bölgesinde olduğu ifade etmek gerekmektedir. (Gıda Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı, 2012)

TABLO 30.TR 52 BÖLGESİNDE YILLAR İÇİNDE TARIM ALANLARI

Yıl	İl Adı	Toplam Alan(Dekar)	Tahıllar ve Diğer Bitkisel Ürünlerin Ekilen Alanı(Dekar)	Nadas Alanı (Dekar)	Sebze Bahçeleri Alanı(Dekar)	Meyveler, İçecek ve Baharat Bitkilerinin Alanı (Dekar)	Süs Bitkileri Alanı (Dekar)
2010	Konya	20.769.209,00	12.174.314,00	8.064.840,00	172.418,00	357.637,00	0
	Karaman	2.648.806,00	1.971.534,00	234.046,00	129.687,00	313.539,00	0
2011	Konya	19.242.360,00	12.538.905,00	6.132.277,00	180.584,00	389.876,00	718
	Karaman	2.671.050,00	1.947.095,00	282.515,00	117.878,00	323.540,00	22
2012	Konya	19.044.386,30	11.692.425,00	6.768.596,00	195.798,00	386.759,00	808,3
	Karaman	3.177.214,00	2.162.265,00	524.503,00	137.105,00	353.338,00	3

Kaynak: Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı, 2013

2. TARIM İŞLETMELERİ VE TESİSLERİ

Tarımsal işletmeler anlamında Türkiye genelinde yaşanan veraset ve sair yollarla daha da küçülen ortalama tarımsal alan büyüklüğü problemi, bu bölgede de tarım işletmeleri anlamında verimliliği tehdit etmektedir.

Türkiye genelinde 1950 yılı rakamlarına bakıldığında 2.2 milyon tarım işletmesi bulunmaktadır. Ortalama işletme büyüklüğü de aynı yıllarda 100 dekar düzeyindedir. (Gıda Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı) Oysa 2000 yılına gelindiğinde işletme sayısı 3.02 milyona ulaşmış, ortalama işletme büyüklüğü de 61 dekar düzeyine inmiştir. (Gıda Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı)

Türkiye genelinde tarımsal işletmeler %32,7 ile en fazla 20-49 dekar işletme büyüklük grubunda, tarımsal işletmelerin tasarrufunda bulunan arazi ise %23,6 ile en fazla 200-499 dekar işletme büyüklük grubunda yer almaktadır. (TÜİK, 2006)

Tarımsal işletmelerin %78,9'u 100 dekardan küçük işletme büyüklük gruplarında yer almaktadır. Bu işletmelerin tasarrufunda bulundurduğu arazi ise toplam arazinin %34,3'ünü oluşturmaktadır. Tarımsal işletmelerin %21,1'i 100 dekar ve daha fazla işletme büyüklük gruplarında yer almakta ve bu işletmeler toplam arazinin %65,7'sini tasarrufunda bulundurmaktadır. (TÜİK, 2006)

3. TARIMSAL ÜRETİM DEĞERLERİ

TR 52 Bölgesinde tarımsal üretim değerleri özellikle bölgenin sahip olduğu iklim koşulları ve yağış rejimi nedeniyle, kuru tarım ve tarla bitkileri ağırlıklı bir doku ortaya koymaktadır.

Türkiye'de üretilen tarla bitkileri toplamının %12'si TR 52 bölgesinde üretilmektedir. Tarla bitkilerinde gerçekleştirilen üretimde ise bölge içinde toplam üretimin %65'inin tahıl üretimi olarak gerçekleştiği ifade edilebilir. (TÜİK, 2011)

Bölgede en fazla tarımı yapılan tarla bitkilerinde ise Türkiye genelinde ağırlığı da göz önüne alındığında 2012 TÜİK verileri uyarınca Türkiye üretiminin %8.64'ü ile buğday üretiminin öne çıktığı görülür. Türkiye'de 2012 yılında gerçekleştirilen 20.284.730 ton buğday üretiminin 1.753.204 tonu Konya ve Karaman illerinde gerçekleşmiştir.

Gerçekleşen bu yüksek üretim değerlerine rağmen Türkiye'de halen buğday ithalatı yapılmaktadır. Gerçekleşen ithalatında ortaya koyduğu açığı kapatabilmek için, bölgede tahıl ekiminin daha da geliştirilmesi bununla birlikte verimliliğin artırılması için çeşitli yöntemler geliştirilmesi bölgenin yarattığı tarımsal katma değere de katkı sağlayacaktır.

Bunun dışında arpa ve şekerpancarı üretiminde de TR52 bölgesi üretim değerleri ile ülke genelinde ilk sırada yer almaktadır. (TÜİK,2012) Toplam arpa üretiminin % 11.53'ü (834.499 ton, TÜİK 2012), şekerpancarı üretiminin ise %31'i (4.620.472 ton, TÜİK 2012) Konya, Karaman bölgesinde gerçekleşmektedir.

Meyve üretiminde ise toplam üretimde yüksek miktarlara sahip olsa da tarla bitkilerinden daha düşük seviyelerde üretimin gerçekleştiği görülür. Toplam meyve üretiminde karşılaşılan başlıca meyveler toplam meyve üretiminin %90'ını oluşturan elma, üzüm, vişne ve kirazdır.

Dünya elma üretiminde 3. sırada yer alan Türkiye'nin toplam üretiminin %16'sı (448.373 ton, TÜİK 2012) TR 52 bölgesinde yapılmaktadır. Bu üretim bölgeyi Isparta Burdur Antalya bölgesinden sonra ülke genelinde ikinci sıraya oturtmaktadır.

Dünya'da en fazla üretimini ülkemizde gerçekleştirdiğimiz kirazda ise bölge üretimi toplam üretimin %11.30'u seviyelerindedir. (TÜİK 2012) Benzer bir şekilde vişne üretiminde de Dünya'da ikinci sırada olan ülkemizin toplam üretiminin %14'ü TR52 bölgesinde yapılmaktadır.

Sebze üretiminde ise havuç dışında bölgenin daha çok iç tüketime yönelik olarak sebze üretimi yaptığı ifade edilebilir. Havuç üretiminde ise 476.274 ton 2012 yılı üretimi ile (TÜİK) ülke üretiminin %66.7'sini bölge karşılamaktadır.

Bölgede dikkati çeken bir başka tarımsal üretim çeşidi ise tohum üretimidir. Konya ili tek başına ülkemiz toplam tohum üretiminin %33.7'sini, Karaman ile birlikte ise yaklaşık %36'sını karşılamaktadır. Özellikle üretimi yapılan tohumlar ise buğday, arpa, ayçiçeği, patates ve yem bitkileridir.

Tohumculukta bölgenin ortaya koymuş olduğu performans, teknoloji gerektiren ziraat ve zirai arge çalışmaları anlamında bölgenin çok büyük bir potansiyele sahip olduğunu ve bu potansiyelin üniversiteler ve tarım teknokentleri gibi alternatiflerle daha da geliştirilmesinin yollarının ortaya konulmasının gerektiğini göstermektedir.

4. HAYVANCILIK, ARCILIK VE SU ÜRÜNLERİ

TR 52 bölgesi toplam büyükbaş ve küçükbaş hayvan varlığının yaklaşık olarak %6'sını barındırmaktadır. Hayvan türlerine bakıldığında, ağırlıklı olarak küçükbaş hayvan yetiştiriciliği yapıldığı görülmektedir. Bölgede küçükbaş hayvan varlığının yaklaşık %70'i koyundur. (TÜİK Hayvancılık istatistikleri, 2011)

Yıllar içinde bölgede büyükbaş hayvancılık faaliyetleri incelendiğinde özellikle kültür cins sığı ve melez cins sığır besiciliğinin artış eğiliminde olduğu görülmektedir. Mevcut üretim değerleri ile bölge ülke genelinde yapılan büyük baş hayvan yetiştiriciliği toplamının %4.5'ini gerçekleştirmektedir. (TÜİK, 2011)

TABLO 31.TR 52 BÖLGESİ BÜYÜKBAŞ HAYVAN SAYISI VE HAYVANSAL ÜRETİM

Hayvan Adı	Yıl	Yetişkin	Genç-Yavru	Toplam	Sağılan hayvan sayısı (baş)	Süt (Ton)
Sığır (Kültür)	2009	174.494	59.141	233.635	91.203	361.682,77
	2010	207.983	81.722	289.705	110.469	437.646,46
	2011	244.722	98.457	343.179	129.049	511.256,01
Manda	2009	89	19	108	58	74,472
	2010	130	20	150	56	71,904
	2011	111	21	132	64	82,176
Sığır(Melez)	2009	119.571	43.457	163.028	60.523	166.972,46
	2010	126.936	43.569	170.505	62.095	171.325,22
	2011	130.124	46.324	176.448	63.938	176.326,59
Sığır(Yerli)	2009	27.972	9.795	37.767	13.438	17.742,56
	2010	28.164	10.754	38.918	13.581	17.931,68
	2011	31.394	13.266	44.660	14.666	19.364,46

Kaynak: TUIK

Bununla birlikte küçükbaş hayvan yetiştiriciliğinde bölge; ülke için daha önemli bir yere sahiptir. Toplam küçükbaş hayvan varlığının 2011 yılı TÜİK verilerine göre yaklaşık %6'sı TR52 bölgesinde yetiştirilmektedir. Küçükbaş hayvan varlığında ise keçi ve merinos koyun türüne göre yerli koyun besiciliğinin ağırlığının yüksek olduğu ifade edilebilir. Yine de küçükbaş hayvan yetiştiriciliğinde yekûnun yıllar içerisinde de artış gösterdiği görülmektedir.

Bölge, 2. düzey bölgeler arasında ise büyükbaş hayvan yetiştiriciliğinde 2. sırada, küçükbaş hayvan yetiştiriciliğinde ise 5. sırada yer almaktadır. Bu tablo tarım ve hayvancılık rakamlarına bakıldığında bölgenin ülke genelinde ortalama ya da ortalamanın üzerinde rakamlarla rekabetçi bir noktada olduğunu açıkça göstermektedir.

TABLO 32.TR 52 BÖLGESİ KÜÇÜKBAŞ HAYVAN SAYISI VE HAYVANSAL ÜRETİM

Hayvan Adı	Yıl	Yetişkin	Genç-Yavru	Toplam	Sağılan hayvan sayısı (baş)
Koyun (Yerli)	2009	913.916	348.706	1.262.622	620.287
	2010	1.189.656	277.330	1.466.986	879.898
	2011	1.329.704	299.542	1.629.246	951.915
Keçi(Kıl)	2009	73.000	31.271	104.271	38.159
	2010	115.929	35.283	151.212	68.367
	2011	188.406	49.440	237.846	106.088
Keçi(Tiftik)	2009	4.458	1.420	5.878	2.125
	2010	5.402	1.539	6.941	2.635
	2011	10.477	1.822	12.299	5.004
Koyun(Merinos)	2009	90.217	59.206	149.423	55.924
	2010	127.265	29.698	156.963	84.456
	2011	149.072	25.559	174.631	93.543

Kaynak: TUIK

Kümes hayvancılı üretiminde ise bölge toplam ülke üretiminin %5.2'si (TÜİK 2011) yumurta üretiminin ise %15.8'i ile önemli bir noktadadır. (TÜİK 2009) Özellikle tavuk üretiminde

yumurta üretiminde sahip olduğu değerlerden de anlaşılacağı üzere yumurta tavuğu en önemli paya sahiptir. 2012 yılından 2011 yılına geçişte özellikle et tavukçuluğunda bir gerileme görülmektedir. Yumurta tavuğu üretimi ise yıllar içinde artmaya devam etmektedir. 2011 yılında TR52 bölgesinde yaklaşık olarak 12 milyon yumurta tavuğu üretimi gerçekleşmiştir.

TABLO 33.TR 52 BÖLGESİ KÜMES HAYVANI SAYISI

Hayvan Adı	Yıl	Mevcut sayı
Et Tavuğu	2009	671.603
	2010	740.448
	2011	516.200
Yumurta Tavuğu	2009	8.722.686
	2010	9.805.585
	2011	11.936.739
Hindi	2009	51.464
	2010	66.472
	2011	56.874
Kaz	2009	15.776
	2010	17.812
	2011	17.663
Ördek	2009	7.304
	2010	8.438
	2011	8.423

Kaynak: TUIK

SANAYİ

1. BÖLGEDE SANAYİ

TR 52 bölgesinde katma değer yaratan sektörler incelendiğinde genel anlamda bölgede tarım sektörünün öneminin sanayi ve sanayi alt kolları üretimlerine göre daha fazla olduğu ifade edilebilir. Bu anlamda ülkesel rekabet açısından sanayi sektörünün bölgede yüksek bir ivme kazandırılarak geliştirilmesi mutlaka gerekmektedir. Zira, sanayi sektörünün bölgede, ülkede sanayi sektörü katma değeri içerisindeki payı 2008 yılı TÜİK verilerine göre yalnızca %1.9'u civarındadır.

Sıralama açısından da sanayi sektöründe bölge 26 düzey 2 bölgesi içerisinde 16. sıradadır. İmalat sanayisinde bölge içinde gerçekleştirilen istihdam incelendiğinde ise Sanayi Bakanlığı 2012 yılı verilerine göre, Konya Karaman Bölgesi imalat sanayi istihdamının %2,5 ünü, işletme sayısının ise %2,76'sını oluşturmaktadır.

Yine Sanayi Bakanlığı imalat sanayi verileri ışığında İmalat sanayi alt sektörleri incelendiğinde 2012 yılında bölgede en fazla istihdam yaratan sektörler sırasıyla gıda ürünlerinin imalatı (%26,5), fabrikasyon metal ürünleri imalatı (%23,5)ve makine ve ekipman imalatıdır (%11). Bu üç sektörde yaratılan istihdam bölgede imalat sanayinde yaratılan toplam istihdamın yaklaşık %61'ini oluşturmaktadır. Dolayısı ile bölgenin imalat sanayisinde ortaya koymuş olduğu performansın öncelikle Gıda ürünlerine dayalı imalat alanında yüksek olduğu ifade edilebilir.

TABLO 34.İSTİHDAMA GÖRE ALT SEKTÖRLER

Kod	Sektörler	İmalat Sanayi İstihdamı İçerisindeki Payı (%)	
		2012	2009
10	Gıda ürünlerinin imalatı	26,5	26,3
11	İçeceklerin imalatı	23,5	25,1
12	Makine ve Ekipman	10,9	8,5
13	Tekstil ürünlerinin imalatı	5,3	3,7
14	Giyim eşyalarının imalatı	4,7	3,5
15	Deri ve ilgili ürünlerin imalatı	4,4	4,6
16	Ağaç, ağaç ürünleri imalatı	3,9	2,7
17	Kâğıt ve kâğıt ürünlerinin imalatı	3,6	5,1
18	Kayıtlı medyanın basılması ve çoğaltılması	2,8	3,5
19	Kok kömürü ve rafine edilmiş petrol ürünleri imalatı	2,2	1,7
20	Kimyasalların ve kimyasal ürünlerin imalatı	2,1	2,4
21	Temel eczacılık ürünlerinin imalatı	2,1	2,7
22	Kauçuk ve plastik ürünlerin imalatı	1,9	2,6
23	Diğer metalik olmayan mineral ürünlerin imalatı	1,8	1,9
24	Ana metal sanayii	1,5	2,5
25	Fabrikasyon metal ürünleri imalatı	1	1,1
26	Bilgisayarların, elektronik ve optik ürünlerin imalatı	0,8	1,1
27	Elektrikli teçhizat imalatı	0,4	0,2
28	Makine ve ekipman imalatı	0,2	0,4
29	Otomotiv Yan Sanayi	0,2	0,3
30	Diğer ulaşım araçlarının imalatı	0,2	0,1
31	Mobilya imalatı	0,1	0,1
32	Diğer imalatlar	0,1	0
33	Makine ve ekipmanların kurulumu ve onarımı	0	0

Kaynak: MEVKA

TABLO 35.TR52 BÖLGESİ SANAYİ FAALİYETLERİ

Yerleşim Yeri	Faaliyet Sayısı**	NACE Rev.2-TR*	Sanayi Kolları
Konya İlçeleri	648	82	B Madencilik ve Taşocakçılığı
		563	C İmalat
		2	D Elektrik, Gaz, Buhar ve İklimlendirme Üretimi ve Dağıtım
		1	E Su Temini; Kanalizasyon, Atık Yönetimi ve İyileştirme Faaliyetleri
Konya İl Merkezi	4.265	82	B Madencilik ve Taşocakçılığı
		4.148	C İmalat
		0	D Elektrik, Gaz, Buhar ve İklimlendirme Üretimi ve Dağıtım
		35	E Su Temini; Kanalizasyon, Atık Yönetimi ve İyileştirme Faaliyetleri
Karaman İlçeleri	18	11	B Madencilik ve Taşocakçılığı
		7	C İmalat
		0	D Elektrik, Gaz, Buhar ve İklimlendirme Üretimi ve Dağıtım
		0	E Su Temini; Kanalizasyon, Atık Yönetimi ve İyileştirme Faaliyetleri
Karaman İl Merkezi	411	14	B Madencilik ve Taşocakçılığı
		394	C İmalat
		0	D Elektrik, Gaz, Buhar ve İklimlendirme Üretimi ve Dağıtım
		3	E Su Temini; Kanalizasyon, Atık Yönetimi ve İyileştirme Faaliyetleri
TR52 Toplamı	5.342	189	B Madencilik ve Taşocakçılığı
		5.112	C İmalat
		2	D Elektrik, Gaz, Buhar ve İklimlendirme Üretimi ve Dağıtım
		39	E Su Temini; Kanalizasyon, Atık Yönetimi ve İyileştirme Faaliyetleri

Kaynak: TOBB, 2011

TR52 Bölgesinde gerçekleştirilen sanayi faaliyetlerine genel olarak bakıldığında ise Konya'nın Karaman'a göre ağırlığı fark edilmektedir, zira toplam faaliyetlerin %80'i Konya'da gerçekleşmektedir. Gerçekleşen bu faaliyetlerde de imalata yönelik sanayi faaliyetlerin ağırlıkla gerçekleştiği, ikinci sırayı ise sayı olarak çok daha düşük olmakla birlikte madencilik ve taşocakçılığı faaliyet konusunun aldığı görülmektedir.

2. İLLERDE SANAYİ

Bölgeyi oluşturan Konya ve Karaman illerinde gerçekleştirilen sanayi faaliyetlerinin daha detaylı ortaya konulması sonucunda ise İstanbul Sanayi Odası tarafından yapılan tespit sonucu Türkiye'nin en büyük ilk 500 sanayi kuruluşu içinde İlden 7 şirketin, ikinci 500 sanayi kuruluşu içinde 13 adet şirketin bulunduğu görülmektedir. (İSO, 2012)

Konya ilinde sanayi faaliyetlerinin sürdürüldüğü tamamlanmış ya da inşası devam eden 9 organize sanayi bölgesinin yanında ilde 38 küçük sanayi sitesinde 6800 işyerinde yaklaşık 15.330 istihdam sağlanmaktadır. (Sanayi Bakanlığı, 2012)

Konya'da faaliyet gösteren sanayi kollarına bakıldığında ise otomotiv yan sanayi ürünleri üreten firmaların çokluğu göz çarpmaktadır. İl genelinde ihracat yapan ve otomotiv yan sanayi imalatı yapan yaklaşık 350 firma bulunmaktadır. (Sanayi Bakanlığı, 2012)

Makine ve teçhizat sanayisinde ise ilde üretilen tarım alet ve ekipmanları Türkiye üretiminin yaklaşık %65'ini karşılamaktadır. İhracat rakamlarında ise bu imalat kolunda yapılan toplam ihracatın %45'i Konya'dan gerçekleşmektedir. Bu sektörde faaliyette olan firma sayısı da yaklaşık 300 civarındadır. (Sanayi Bakanlığı, 2012)

Döküm sanayisinde de yine Türkiye döküm imalatının %18'i Konya İlinde yaklaşık 385 firma ile sağlanmaktadır. (Sanayi Bakanlığı, 2012)

Konya Türkiye'nin tahıl üretiminin de %10'unu karşılamaktadır. Türkiye tuz ihtiyacının %65'i de Konya'dan karşılamaktadır. Bu sektörde yaklaşık 500 adet firma faaliyet göstermektedir. (Sanayi Bakanlığı, 2012)

Deri ve deri ürünleri imalatında da özellikle ayakkabıcılık özelinde Konya gelişmiş durumdadır. Türkiye pazarındaki payı %15 civarındadır. 150'ye yakın ayakkabı fabrikası, 800'e yakın da ayakkabı imalathanesinde yıllık 15 milyon çift ayakkabı üretilmektedir. (Sanayi Bakanlığı, 2012)

Konya'da üretim anlamında öne çıkan diğer sektörler ve faaliyet gösteren firma sayıları ise; mobilya, kâğıt ürünleri 160 firma ile ve 150 firma ile tekstildir. (Sanayi Bakanlığı 81 il Durum Raporu, 2012)

Karaman İli ise Konya'nın aksine sanayileşmesini tam olarak tamamlayamamış durumdadır denilebilir. Ekonomi özellikle tarıma dayalı ve tarımsal üretim yoğunluğu yüksek olmasına karşın sanayi gelişimi bu düzeyde değildir.

Karaman İlinde toplam kayıtlı sanayi işletmesi sayısı 212'dir. (Sanayi Bakanlığı, 2012) Bu işletmelerin, %31'i gıda ürünleri imalatı, %15'i madencilik ve taşocakçılığı, %11'i makine ve ekipman imalatı ve %9'u da ağaç ürünleri imalatında faaliyet göstermektedir. (Sanayi Bakanlığı 81 İl Durum Raporu, 2012)

Bu işletmeler ile il ülke genelinde her ne kadar sıralamada aşağılarda yer alsada da toplam sanayi işletmelerinin %0.3'lük kısmını barındırmaktadır. İç Anadolu bölgesinde ise Ankara, Konya, Kayseri, Eskişehir ve Sivas'ın ardından 6. sırada yer almaktadır.

Karaman İlinde sanayi sektörlerinde çalışanların % 72'ü gıda ürünleri, % 9'u kömür ve linyit sektöründe çalışmaktadır. İstihdamın % 82'ü işçi, % 2'si mühendistir. (Sanayi Bakanlığı, 2012)

3. OSB'LER

Konya ve Karaman İllerinde halen faaliyette olan, yatırım çalışmaları devam eden ve yatırım bekleyen Organize Sanayi Bölgeleri bulunmaktadır. Organize Sanayi Bölgeleri bölge ekonomisi, yaratılan katma değer ve yapılan ihracat açısından önemli bir yere sahiptir.

Sanayi Bakanlığı Sanayi Genel Müdürlüğünün 2012 yılı verilerine göre özellikle Konya ve aynı zamanda Karaman İllerinde yer alan faal ve devam eden OSB projeleri, bölgenin aynı zamanda yükselen bir sanayi bölgesi olduğunu da ortaya koymaktadır.

Zira, ilde ihracatçı ve ithalatçı firma sayıları ve ihracat ithalat rakamlarına da bakıldığında 2011 yılında 1.249 firmanın 1.168.154.000 dolar ihracat gerçekleştirmiş, 1.171 firma 1.170.219.000 dolar ithalat gerçekleştirmiştir.

Karaman İlinde de yine 2011 yılı Sanayi Bakanlığı verilerine göre 79 adet ihracatçı firma 231.719.000 dolar ihracat gerçekleştirmiş, buna karşılık 42 firma 120.666.000 dolar ithalat yapmıştır.

Konya 1. Organize Sanayi Bölgesi

1980 Yılında faaliyete geçen ve 134 hektar büyüklüğe sahip olan OSB, toplam 189 parselin tamamını tahsis etmiştir. Bu parsellerden 156 tanesi üretim yapmaktadır. Sağlanan yaklaşık istihdam 2.700 kişidir. Tarım alet ve makineleri, elektriksiz makine ve demir çelik sektöründe faaliyet gösteren firmaların özellikle yer seçmiş olduğu görülmektedir. (Sanayi Genel Müdürlüğü, 2012)

Konya Organize Sanayi Bölgesi

Konya OSB, 1994 yılında yapımı tamamlanan ve 1.691 hektar büyüklüğü ile büyük bir üretim kapasitesine sahip olan bir sanayi bölgesidir. Konya Merkez II. OSB ile Konya III. OSB tüzel

kişiliklerinin birleşmesi sonucu bu ismi almıştır. Yaklaşık 20.000 kişinin istihdam edildiği bölgede toplam 644 parselin 358 adedinde üretim faaliyetleri devam etmektedir. Metal, tarım aletleri ve plastik sanayiine yönelik tesislerin ağırlıkla yer seçtiği görülmektedir. (Sanayi Genel Müdürlüğü, 2012)

Konya Ereğli Organize Sanayi Bölgesi

2001 Yılında tamamlanan OSB toplam 258 hektar alanda faaliyet göstermektedir. Toplam 118 parselden tahsis edilen 61 adedinden 40 tanesinde ağırlıkla gıda, tarım makineleri ve plastik sektöründe faal olan firmalar imalat yapmaktadır. Bu faaliyetlerle ayrıca yaklaşık 400 kişinin istihdamı da sağlanmaktadır. (Sanayi Genel Müdürlüğü, 2012)

Beyşehir Organize Sanayi Bölgesi

2006 Yılında tamamlanan OSB alanında henüz üretim faaliyetleri beklenen düzeyde olmasa da 105 hektar büyüklükte, 76 toplam parselden 12 adedi üretime geçmiş, 11 adedi de projelendirilmektedir. Mermer ve orman ürünleri alanlarında faal olan OSB bünyesinde yaklaşık 100 kişi istihdam edilmektedir. (Sanayi Genel Müdürlüğü, 2012)

Akşehir Organize Sanayi Bölgesi

2008 Yılında tamamlanan Akşehir OSB toplam 159 hektar alana kuruludur. Bölgede yer alan 106 sanayi parselinin az bir bölümünde üretim faaliyeti başlamış olsa dahi 46 parselde tahsis işlemi tamamlanmıştır. Ağırlıkla makine ve gıda sektörü bölgede faaliyet göstermektedir. (Sanayi Genel Müdürlüğü, 2012)

Seydişehir Organize Sanayi Bölgesi

2010 Yılında tamamlanan organize sanayi bölgesi toplam 150 hektar büyüklüktedir. Bölgede yer alan 53 sanayi parselinin henüz 10 adedi tahsis edilmiştir. (Sanayi Genel Müdürlüğü, 2012)

Çumra Organize Sanayi Bölgesi

100 hektar toplam büyüklüğe sahip ve Sanayi Bakanlığı verilerine göre yatırım programında yer almayan OSB'ler kategorisinde olan bölgede yer alan 73 sanayi parselinin 14'ü tahsis edilmiş 5'inde üretim faaliyeti başlamıştır. (Sanayi Genel Müdürlüğü, 2012)

Kulu Organize Sanayi Bölgesi

350 Hektar büyüklüğündeki Organize Sanayi Bölgesinin henüz yer seçim çalışmaları tamamlanmış ve yatırım aşamasındadır. (Sanayi Genel Müdürlüğü, 2012)

Karapınar Organize Sanayi Bölgesi

208 Hektar toplam büyüklüğe sahip OSB'de 185 sanayi parseli oluşturulmuş bunların henüz 18 adedi tahsis edilmiş proje çalışmaları devam etmektedir. (Sanayi Genel Müdürlüğü, 2012)

Bozkır Organize Sanayi Bölgesi

2003 Yılı içerisinde Sanayi Bakanlığı tarafından 40 hektar büyüklük için onay yazısı yazılmış ve projelendirme çalışmalarına geçilmesi beklenilmektedir. (Sanayi Genel Müdürlüğü, 2012)

Karaman Organize Sanayi Bölgesi

561 Hektar büyüklüğe sahip olan bölge 2003 yılında tamamlanmıştır. Gıda, pişmiş kil ve elektrikli makine sanayi kollarında faaliyet gösteren firmaların ağırlıkla bulunduğu bölgede halen 10.000 kişinin üzerinde istihdam sağlanmaktadır. (Sanayi Genel Müdürlüğü, 2012)

Karaman Süt Sığırcılığı ile Damızlık Düve ve Et-Süt-Yem Ürünleri İşleyiciliği OSB

Yatırım programına Sanayi Bakanlığı 2012 yılı verilerine göre henüz alınmamış olan OSB projesi çalışmaları henüz devam etmektedir.

4. AR-GE FAALİYETLERİ

Bilim sanayi ve Teknoloji Bakanlığı Sanayi Genel Müdürlüğünün iller ile ilgili 2012 yılında yapmış olduğu araştırma uyarınca TR 52 Bölgesinde yer alan Konya ilinde 110 firmanın kendine ait AR-GE birimi bulunmaktadır. Kalite kontrol birimi bulunan firma sayısı da 277'dir. (Sanayi Genel Müdürlüğü, 2012)

Karaman İlinde de AR-GE birimi bulunan 14 firmada 22 kişi istihdam edilmektedir. Kalite kontrol birimi bulunan 39 firmada da 134 kişi çalışmaktadır.

Bununla birlikte Konya'da hizmet veren ve 2003 yılında resmi gazetede kararı yayımlanarak kurulan Selçuk Üniversitesi Teknoloji Geliştirme Bölgesi ve bölge işletmesini üstlenen Konya Teknokent A.Ş. bölge açısından önemli ve ülkede de rekabetçi araştırma geliştirme faaliyetleri sürdürmektedir.

Tekno kentte faaliyette bulunan girişimciler için çeşitli vergi avantajları ve teşvikler de tekno kentin kapasitesinin daha yukarılara çekilmesini sağlayan faktörlerden birisidir.

Konya Tekno-Kent bünyesinde çeşitli ölçeklerde faaliyet gösteren 108 firma bulunmaktadır. (Konya TeknoKent, 2013) Tekno-kent faaliyetlerinin kapasitesinin yükselmesi ve bölge tarım ve sanayi imalatında etkinliğini artırması, bölge için bir Teknik Üniversite kurulmasının da gündeme gelmesini sağlayacaktır. Bölgede Arge altyapısının hızla yükseltilmesi her bir sektör için ayrı ayrı yaratılan katma değer üzerinde mutlak olumlu etki gösterecektir.

Bölgedeki OSB lerin sayısı, konumları ve işyeri sayıları lojistik merkez (lojistik köy, karalimanı) yer seçimindeki en önemli faktörlerden biri olarak değerlendirilmektedir. Bu yönüyle değerlendirildiğinde Konya ili merkezinde demiryolu, karayolu ve OSB lere yakın bir konumda lojistik merkez kurulması en etkin ve verimli bir yatırım stratejisi olarak önerilmektedir.

TURİZM

1. TURİZM ALTYAPISI

TR 52 Bölgesi kendi turizm kaynaklarının yanı sıra Antalya bölgesi, Nevşehir bölgesi ve Afyon bölgesi gibi üç önemli turizm destinasyonunun coğrafi olarak merkezinde yer almaktadır. Bu bakımdan bu potansiyelin değerlendirilmesi bölgenin turizmden kaynaklı katma değerinin daha yukarılara çekilmesi bağlamında önemlidir.

Bölgeye gelen turistlerin çeşitli turlar kapsamında bölgede gecelemeden geçiyor olmaları bölgenin kazanabileceği bir katma değer ortaya çıkarılamaması demektir. Türkiye genelinde turizmde ortalama geceleme süresi turizm belgeli tesislerde 3.17 günken, bu rakam Karaman'da 1.71 gün, Konya'da 1.38 gündür.(TÜİK, 2011)

Toplam yıllık konaklama sayısında ise Konya'nın 612.915 konaklama ile, 52.315 olan Karaman konaklama sayısının çok üzerinde bir hacme sahip olduğu görülmektedir. (TÜİK, 2011) Bu tabloda Konya'nın Türkiye'nin en fazla ziyaretçi çeken 3. müze olan Mevlana Müzesine sahip oluşunun da önemi büyüktür.

TABLO 36.TR 52 BÖLGESİ TURİZM İŞLETME SAYISI

İşletme Türü (Karaman)	Adet	İşletme Türü (Konya)	Adet
Turizm İşletme Belgeli Yatak Sayısı	507	Turizm İşletme Belgeli Yatak Sayısı	4.032
Yatırım Belgeli Yatak Sayısı	120	Yatırım Belgeli Yatak Sayısı	4.451
Turizm İşletme Belgeli Otel Sayısı	6	Turizm İşletme Belgeli Otel Sayısı	24
Belediye Belgeli Konaklama Tesisi Sayısı	7	Belediye Belgeli Konaklama Tesisi Sayısı	71
Belediye Belgeli Yatak Sayısı	235	Belediye Belgeli Yatak Sayısı	3.044
Turizm İşletme Belgeli Restoran Sayısı	-	Turizm İşletme Belgeli Restoran Sayısı	14
Yatırım Belgeli Restoran Sayısı	-	Yatırım Belgeli Restoran Sayısı	8
A Grubu Seyahat Acentesi	7	A Grubu Seyahat Acentesi	84
B Grubu Seyahat Acentesi	-	B Grubu Seyahat Acentesi	3

Kaynak: MEVKA

Toplam turizm tesisleri incelendiğinde de tesis altyapısının Konya ağırlıklı olarak yerleştikleri görülmektedir. Öyle ki; Konya'da hem Turizm İşletme Belgeli hem de Yatırım Belgeli tesis sayıları 4.000'in üzerinde iken, Karaman'da bu rakam 500 ve altındadır.

2. YABANCI TURİZM

Bölgeye gelen yabancı turistler için de genel anlamda bölgenin tur operatörlerinin transit güzergâh olarak belirlemelerinin de etkisiyle, konaklamamanın yetersiz oluşu söz konusudur. Her ne kadar Mevlana müzesi önemli bir turizm destinasyonu olsa da bölgesel olarak organizasyonlara bu anlamda yapılacak lobi faaliyetleri ile müdahil olunması konaklama ve bölgeye sağlanacak ekonomik girdiyi arttıracaktır. Zira 2011 yılında Mevlana müzesini yaklaşık olarak 1.74 milyon kişi ziyaret etmiştir. (MEVKA)

Yabancı turizmde konaklamada ise en fazla konaklamaya sahip ülkenin Japonya, ABD, Güney Kore ve Almanya'da olduğu görülmektedir.

ULAŞIM STRATEJİSİ

MEVCUT ULAŞIM ALTYAPISI

1. KARAYOLLARI

Karayolları Genel Müdürlüğünün Ocak 2013 için açıklamış olduğu karayolları envanterine bakıldığında Türkiye'de cinslerine göre toplam 65.382 km yol ağı olduğu görülmektedir. (KGM, 2013)

Türkiye genelinde hâlihazırda 2.127 km uzunluğunda otoyol olmasına karşın TR 52 Bölgesine doğrudan hizmet veren bir otoyol olmaması da dikkate değer bir veridir.

ŞEKİL 3.TÜRKİYE YOL ALTYAPISI



Kaynak: KGM, 2013

TABLO 37.TÜRKİYE YOL ENVANTERİ

YOL SINIFI	ASFALT BETON U	SATHİ KAPLAM A	PARKE	STABİLİZ E	TOPRA K	GEÇİT VERME Z	TOPLAM UZUNLUK (KM)
OTOYOLLAR	2127	-	-	-	-	-	2127
DEVLET YOLLARI	11240	19631	73	112	29	290	31375
İL YOLLARI	1910	26831	183	957	637	1362	31880
TOPLAM (KM)	15227	46462	256	1069	666	1652	65382

Kaynak: KGM, 2013

ŞEKİL 4. TÜRKİYE BÖLÜN MÜŞ YOL ALTYAPISI



Kaynak: KGM, 2013

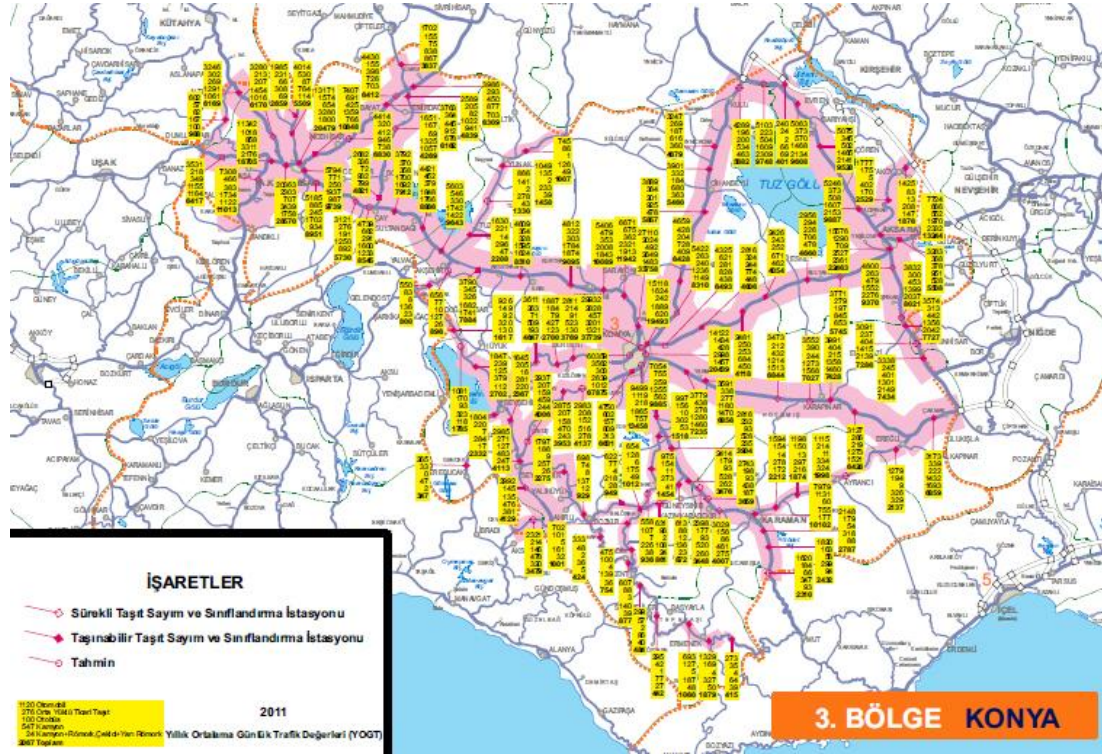
Ulaşım kalitesinin artmasında en önemli verilerden birisi olarak görülebilecek bölünmüş yol çalışmalarında ise son yıllarda Türkiye genelinde gözle görülür bir artış olduğu görülmektedir. Öyle ki; 2013 yılı başında Türkiye genelinde toplam 19.066 km bölünmüş yolun hizmet verdiği görülmektedir. Konya Karaman İllerinden oluşan TR 52 Bölgesinde ise toplam bölünmüş yol uzunluğu 953 km'dir. Bu altyapının 869 km'si Konya İli sınırları içinde 84 km'si ise Karaman İli sınırları içerisindedir. (KGM, 2013) TR 52 Bölgesinde çevre illeri birbirine bağlayan ve bölge içi ana ulaşım akslarının bölünmüş yola dönüştürülmüş olduğu ifade edilebilir.

TABLO 38. TR 52 BÖLGESİ YOL ENVANTERİ

(KM)	Devlet ve İl Yolları								Bölünmüş Yol
	Asfalt Yollar			Parke	Stabilize	Toprak	Geçit Vermez	Toplam Uzunluk	
	Asfalt Beton	Satın Kaplama	Toplam						
Konya	360	2542	2902	5	2	0	142	3051	869
Karaman	13	637	650	2	0	0	0	652	84
Bölge Toplamı	373	3179	3552	7	2	0	142	3703	953
Türkiye Toplamı	13150	46462	59612	256	1069	666	1652	63255	19066

Kaynak: KGM, 2013

ŞEKİL 7.TR 52 BÖLGESİ TRAFİK HACİM HARİTASI



Kaynak: KGM, 2013

TR 52 Bölgesinde yapılmış ve yapılmakta olan bölünmüş yol çalışmalarına ilişkin olarak Karayolları Genel Müdürlüğünün 2012 yılında yapmış olduğu çalışmaya göre; 2003-2011 yılları arasında gerçekleşen bölünmüş yol uzunluğu Konya İli için 675 km'dir. Yine 2012 yılı için Konya İlinde KGM'nin koymuş olduğu 50 km bölünmüş yol hedefinin 36 km'si gerçekleştirilmiştir. Yine 2003 yılından itibaren 2011 yılına gelinen noktaya kadar 6270 km asfalt çalışması yapılmış, yalnızca 2012 yılı içerisinde Konya İli sınırları içerisinde yapılan asfalt çalışması hedeflenen 751 km'nin de üzerine çıkmış ve 771 km olarak gerçekleşmiştir.

TABLO 39.KONYA KARAYOLU ULAŞIMI PROJELERİ

Çalışmalar	2003 - 2011 Gerçekleşme		2012	
	Hedef	Yapılan	Hedef	Yapılan
BÖLÜNMÜŞ YOL	675 km	50	36	36 km
YOL İYİLEŞTİRME	179 km	14	60	60 km
KAZA KARA NOKTA	30 adet	4	4	4 adet
BSK YAPIMI	511 km	36	104	104 km
ASFALT ÇALIŞMALARI	6270 km	751	771	771 km
KÖPRÜ YAPIMI	46 adet	14	10	10 adet
Trafik düşey işaretleme	34406 m2	5534	3356	3356 m2
Trafik yatay işaretleme	5885651 m2	1165150	715285	715285 m2
Trafik otokorkuluk	154 km	40	87	87 km

Kaynak: KGM, 2012

Karaman İlinde de KGM verilerine göre 2003-2011 yılları arasında 61 km bölünmüş yol çalışmasının yapılmış olduğu görülmektedir. 2012 Yılı içine gelindiğinde hedeflenen 14 km bölünmüş yol çalışmasına ulaşılamamış ve yalnızca 4 km bölünmüş yol çalışması yapılmıştır. Bunun yanında 2003-2011 periyodunda 1.204 km asfalt çalışması yine Karaman İli sınırları içerisinde yapılmıştır. 2012 Yılında da yapılan asfalt çalışması 176 km hedefine karşın 98 km olarak gerçekleşmiştir.

TABLO 40.KARAMAN KARAYOLU ULAŞIMI PROJELERİ

Çalışmalar	2003 - 2011 Gerçekleşme		2012	
			Hedef	Yapılan
BÖLÜNMÜŞ YOL	61	km	14	4 km
YOL İYİLEŞTİRME	68	km	7	3 km
KAZA KARA NOKTA	6	adet	0	0 adet
BSK YAPIMI	18	km	12	6 km
ASFALT ÇALIŞMALARI	1204	km	176	98 km
KÖPRÜ YAPIMI	1	adet	1	1 adet
Trafik düşey işaretleme	9604	m2	1468	1079 m2
Trafik yatay işaretleme	1029345	m2	216730	252440 m2
Trafik otokorkuluk	20	km	20	6 km

Kaynak: KGM, 2012

2. DEMİRYOLLARI

Türkiye son yıllar içerisinde demiryolu ağının geliştirilmesi ve daha nitelikli hale getirilmesinde önemli bir mesafe kaydetmiştir. Zira ekonomik gelişmişlik ve üretim miktarının artması da yolcu ve yük taşımacılığı için nitelikli demiryolu altyapısına sahip olmayı zorunlu kılmaktadır.

2008 Yılından 2012 yılının sonuna kadar özellikle Yüksek Hızlı Tren altyapısında büyük ilerleme kaydedilmiş, 888 km uzunluğunda YHT hattı tamamlanarak hizmete alınmıştır.

2008 Yılında Türkiye genelinde 11.005 km uzunluğunda toplam demiryolu hattı varken 2012 yılına gelindiğinde 12.008 km uzunluğunda demiryolu altyapısı hizmet verir hale gelmiştir. Demiryolu altyapısında yapılan iyileştirme ve yeni hat yapım sürecinin, planlama sürecinden başlanarak inşaa ve servise hazır hale getirilmesine kadar geçen sürecin yüksek maliyet ve teknik altyapı gerektirdiği de göz önüne alındığında yapılan altyapı iyileştirmelerinin gözle görülür bir ivme kazanmış olduğu anlaşılmaktadır.

ŞEKİL 8.TÜRKİYE DEMİRYOLLARI HARİTASI



Kaynak: TCDD, 2011

TABLO 41.TÜRKİYE DEMİRYOLU ALTYAPISI

YOL UZUNLUĞU (km)	2008	2009	2010	2011	2012
Konvansiyonel Hat	11005	11008	11052	11112	11120
YHT	-	397	888	888	888
Toplam Yollar	11005	11405	11940	12000	12008
Elektrikli	2282	2670	3161	3159	3216
Sinyalli	3029	3417	3908	3908	4016

Kaynak: TCDD, 2012

Türkiye'de demiryolları ile taşınan yolcu miktarları ve dolayısı ile demiryollarının performansları incelendiğinde ise 2008 yılından 2011 yılına kadar performansta ve dolayısı ile taşınan yolcu sayısında da artış gözlenmektedir. 2008 Yılında 79 milyonun üzerinde olan toplam yolcu sayısı 2011 yılında düzenli bir artış göstererek 85 milyona kadar gelmiştir. Yeni yüksek kaliteli konvansiyonel hatlar ve yüksek hızlı trenlerin hizmete girmesi ile bu rakamların artan bir ivme ile artması muhtemeldir.

TABLO 42.TÜRKİYE DEMİRYOLLARI PERFORMANSI

	x1000			
Hamton /Kilometre	2008	2009	2010	2011
Yolcu	7.014.821	7.118.699	6.475.424	6.806.607
Yük	18.342.871	17.105.353	18.127.868	18.933.387
İş Treni	79.161	78.442	90.963	106.120
Toplam	25.436.853	24.302.494	24.694.255	25.846.114

Kaynak: TCDD, 2012

TABLO 43.TÜRKİYE DEMİRYOLLARI YOLCU İSTATİSTİKLERİ

	<i>x1000</i>			
Yolcu Sayısı	2008	2009	2010	2011
Banliyö	55.217	57.253	59.901	59.426
Anahat	23.970	22.839	24.272	26.326
Toplam	79.187	80.092	84.173	85.752

Kaynak: TCDD, 2012

TCDD'ye bağlı ve demiryolları ile entegre çalışan limanların yük elleçleme rakamları da TCDD'nin işletmiş olduğu limanların performanslarının yıllar içerisinde düşüş gösterdiğini ortaya koymaktadır. Bu durumda Türkiye'de yıllar içinde özel liman işletmelerinin ortaya çıkışının da etkisinin olduğu düşünülebilir.

TABLO 44.TCDD LİMANLARI ELLEÇLEME İSTATİSTİKLERİ

	<i>x1000</i>			
Liman Elleçleme Trafiği	2008	2009	2010	2011
Yükleme	14.386	13.518	10.842	7.924
Boşaltma	16.020	12.113	9.248	7.397
Toplam	30.406	25.631	20.090	15.321

Kaynak: TCDD, 2012

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

TABLO 45.TR 52 YURTIÇİ DEMİRYOLU YÜK TAŞIMA İSTATİSTİKLERİ

YURT İÇİ DEMİRYOLU TAŞIMASI (TON/YIL)	GİDEN YÜK		GELEN YÜK	
	2011	2012	2011	2012
İstasyon				
Ayrancı	36.571	35.228	526	
Karaman	3.498	4.453	5.890	6.600
Akşehir	267	3.488	2.878	11.246
Çakmak	8.000	6.000		
Çavuşçugöl	102.489	296.901	255	6.419
Çumra	6.412	3.516	135.873	299.525
Ereğli	12.495	959	3.473	7.545
Horozluhan	83.005	56.647	234.912	112.499
İlgın	6.059	619	1.114	2.013
Kaşınhan	44.266	10.224	37.617	15.667
Konya	10.359	16.925	10.426	23.409
Meydan		10.450		9.154
Pınarbaşı	16.378	83.085	21.165	92.956
Sarayönü	754	90	208	
TOPLAM	330.553	528.585	454.337	587.033

Kaynak: TCDD

Yurt içindeki limanlara taşınan, dolayısıyla bu limanlardan yurtdışına giden yük miktarı da düşük düzeydedir. En fazla taşıma Mersin Limanı'na yapılmaktadır.

Yurtdışına satılan ürünlerde demiryolu ile taşıma miktarı oldukça düşüktür. 2011 yılı verilerine göre 24.889 ton olan taşıma miktarı, taşınan ürünlerde demiryolunun dezavantajlı olduğunu göstermektedir.

TABLO 46.YURTDIŞI DEMİRYOLU YÜK İSTATİSTİKLERİ

YURTDIŞI DEMİRYOLU TAŞIMASI (TON/YIL)				
İstasyon	Irak	Suriye	İran	Toplam
Çakmak	8.000			8.000
Çumra		8		8
Ereğli	1.000	5.096		6.096
Horozluhan	529	2.614	476	3.619
İlgin		3.025		3.025
Konya		1.444	71	1.515
Ayrancı		147		147
Karaman		2.489		2.489
TOPLAM	9.529	14.823	547	24.899

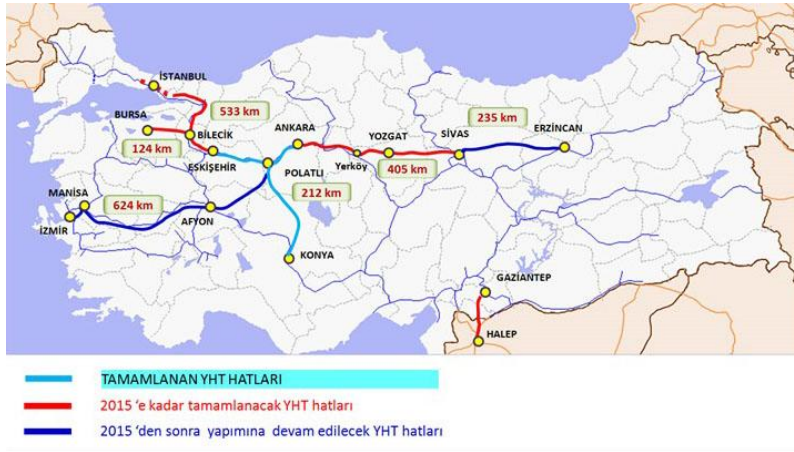
Kaynak: TCDD,2011

Yüksek Hızlı tren altyapısı özelinde ülke geneli daha yakından incelendiğinde; henüz 888 km olan yüksek hızlı demiryolu ağının, Eskişehir'den batıya doğru İstanbul ve Bursa hatlarının tamamlanması, doğu istikametinde Sivas hattının hizmete alınması ve batı istikametinde Afyon Manisa İzmir doğrultusunun da hizmete alınması ile Avrupa demiryolu altyapısı seviyesine doğru yükseleceği görülmektedir.

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

Bunun dışında 2023 vizyonu çerçevesinde Konya-Manavgat ve Antalya yüksek hızlı projesi ve mevcut konvansiyonel hatlarda planlanan iyileştirme çalışmaları ile, 2035 vizyonu çerçevesinde planlanan Konya-Aksaray-Kayseri yüksek hızlı hattı hizmete açılması planlanan hatlardır.

ŞEKİL 9.TÜRKİYE GENELİ YÜKSEK HIZLI TREN HATLARI VE PROJELERİ



Kaynak: Ulaştırma Bakanlığı,2012

ŞEKİL 10.TR52 BÖLGESİ DEMİRYOLU ALTYAPISI



Kaynak: TCDD,2011

Şu an Konya çıkış ve varışlı olarak hizmet veren yüksek hızlı tren seferlerinin ise Eskişehir Konya arasında karşılıklı olarak günde ikişer sefer, Konya Ankara arasında ise karşılıklı olarak sekiz sefer yapıldığı görülmektedir. Ayrıca yüksek hızlı tren seferine entegre olarak Karaman Konya arasında da günde üç set sefer yapılmaktadır. Türkiye'de TCDD verilerine göre yüksek hızlı trenlerle 2011 yılında yaklaşık 2.557.000 yolcu taşınmıştır.

3. HAVAYOLLARI

TR 52 Bölgesi içinde ve yakın komşuluğunda ulusal ve uluslar arası uçuşların gerçekleştiği hava meydanları bulunmaktadır. Öncelikle bölge içerisinde hizmet veren Konya Havalimanı ve yüksek hızlı trenle marifetiyle bölgenin entegrasyonunu tamamladığı Ankara ve dolayısı ile Esenboğa Havalimanı öne çıkan merkezlerdir. Ayrıca yine bölge komşuluğunda olan ve uluslar arası uçuşlar açısından önemli bir ulusal yere sahip olan Antalya Havalimanı ve yine Antalya sınırları içerisinde bulunan Gazipaşa Havalimanı da dikkate alınması gereken havalimanlarıdır.

Bunlarla birlikte Eskişehir Havalimanı ve görece erişim daha zor olduğu Adana ve Kayseri Havalimanları da bölge ile orta ve uzun vadede daha yakın ilişki kurulabilecek hava meydanlarıdır.

Devlet Hava Meydanları İşletmesinin 2012 yılı Aralık Ayı sonuna ait aylık ticari uçak trafiği, yolcu trafiği, ve yük trafiği incelendiğinde İstanbul Havalimanlarının global bir çekim merkezi olduğu görülmektedir. Konya Havalimanına ait ticari uçuşlar incelendiğinde 2012 yılı aralık ayı sonunda 4.742 iç ve dış hat uçuşu gerçekleştirildiği görülmektedir. 2011 yılının aynı dönemi ile kıyaslandığında ise iç hat uçuşlarında %3 artış, dış hat uçuşlarında %8 azalma ve toplamda ise %2 artış olduğu gözlenmektedir. (DHMİ, 2012)

Yine Konya havalimanında gerçekleşen yolcu sayısı trafiğinde ise 2012 yılı Aralık ayı sonuna kadar geçen sürede toplam yolcu sayısı 659.209 kişiyi bulmaktadır. Bir önceki yıla göre gerçekleşen yolcu rakamları ile performansla bakıldığında ise; iç hat uçuşlarında %11 artış, dış hat uçuşlarında %3 azalma, toplamda ise yine %10 artış olduğu gözlenmektedir. (DHMİ, 2012)

Yük trafiği yine Konya Havalimanı özelinde incelendiğinde, bagaj yükleri de dâhil olmak üzere 2012 Aralık sonunda Konya Havalimanından taşınan yük miktarı 7.024 tondur. Bu yük miktarının bir önceki yıla göre yine iç hat uçuşlarında %19 arttığı, dış hat uçuşlarında %3 arttığı ve toplamda %15 bir artış olduğu görülmektedir. (DHMİ, 2012)

Bölge merkezinde yer alan Konya Havalimanında Türkiye'nin global havalimanları ile kıyaslandığında daha düşük sayıda uluslar arası uçuş yapıyor olması, Ankara ile mevcut bağlantının olması yanında, dış hat uçuşlarına olan talebi arttıracak çeşitli parametrelerde gelişimin sağlanması ve Antalya ile erişilebilirliğinin artırılması ile de bölgeye etkileri minimize edilebilecek bir göstergedir.

Türkiye genelinde toplam yolcu sayısının 2011 yılından 2012 yılına gelindiğinde toplamda %10 artmış olması da, bu artıştan Konya'nın da payını alması gerektiğini ve yolcu, uçuş ve taşınan kargo miktarını daha yukarılara taşıması gerektiğini ortaya koymaktadır.

Artan yolcu trafiği ve bölgenin gelişmesine yönelik olarak kısa, orta ve uzun vadede yapılan ve yapılması düşünülen proje ve yatırımlar; DHMİ verilerine göre Konya Havalimanının aynı zamanda askeri havalimanı fonksiyonu ile ortaklaşa çalışıyor olmasının da dikkate alınmasını, orta ve uzun vadede askeri kullanımlar için müstakil bir altyapının kurgulanmasının gerekliliğini de aynı zamanda ortaya koymaktadır.

TABLO 47.TÜRKİYE HAVALİMANLARI TİCARİ UÇAK GRAFİĞİ

Havalimanları	TİCARİ UÇAK TRAFİĞİ								
	2011 YILI ARALIK SONU			2012 YILI ARALIK SONU			2012 /2011 (%)		
	İç Hat	Dış Hat	Toplam	İç Hat	Dış Hat	Toplam	İç Hat	Dış Hat	Toplam
İstanbul Atatürk	103.938	197.580	301.518	114.767	231.293	346.060	10	17	15
Ankara Esenboğa	59.957	11.795	71.752	61.594	13.266	74.860	3	12	4
İzmir Adnan Menderes	44.908	17.494	62.402	49.339	17.078	66.417	10	-2	6
Antalya	33.375	121.994	155.369	33.447	117.684	151.131	0	-4	-3
Muğla Dalaman	5.682	16.453	22.135	7.003	15.863	22.866	23	-4	3
Muğla Milas-Bodrum	10.892	12.329	23.221	12.301	11.477	23.778	13	-7	2
Adana	20.211	4.361	24.572	22.960	4.995	27.955	14	15	14
Trabzon	15.484	789	16.273	16.852	531	17.383	9	-33	7
Isparta Süleyman Demirel	462	8	470		382	382	-100	4.675	-19
Nevşehir Kapadokya	1.159	205	1.364	1.300	135	1.435	12	-34	5
Erzurum	5.902	119	6.021	5.663	134	5.797	-4	13	-4
Gaziantep	8.906	2.751	11.657	9.088	1.784	10.872	2	-35	-7
Adıyaman	518		518	1.113		1.113	115		115
Ağrı	1.178		1.178	1.251		1.251	6		6
Balıkesir Merkez	183		183	304		304	66		66
Balıkesir Koca Seyit	1.022	20	1.042	728	3	731	-29	-85	-30
Batman	1.468		1.468	3.546		3.546	142		142
Bursa Yenişehir	1.222	444	1.666	1.319	157	1.476	8	-65	-11
Çanakkale	1.248		1.248	1.060		1.060	-15		-15
Denizli Çardak	1.581	35	1.616	1.740	27	1.767	10	-23	9
Diyarbakır	11.654	146	11.800	9.149	95	9.244	-21	-35	-22
Elazığ	3.690	269	3.959	4.506	266	4.772	22	-1	21
Erzincan	1.773		1.773	1.912		1.912	8		8
Gökçeada	38		38	52		52	37		37
Hatay	4.482	1.250	5.732	3.680	1.374	5.054	-18	10	-12
İğdır				452		452			
Kahramanmaraş	1.103		1.103	1.085		1.085	-2		-2
Kars	2.652		2.652	2.678		2.678	1		1
Kayseri	8.052	1.828	9.880	8.287	1.663	9.950	3	-9	1
Kocaeli Cengiz Topel	114		114	1.178		1.178	933		933
Konya	4.246	395	4.641	4.380	362	4.742	3	-8	2
Malatya	4.067	151	4.218	3.961	123	4.084	-3	-19	-3
Mardin	977		977	2.005		2.005	105		105
Merzifon	470		470	714	8	722	52		54
Muş	1.455	4	1.459	1.429	15	1.444	-2	275	-1
Samsun Çarşamba	7.934	752	8.686	8.444	657	9.101	6	-13	5
Siirt	620		620	682		682	10		10
Sinop	668		668	695		695	4		4
Sivas Nuri Demirağ	2.011	56	2.067	1.959	43	2.002	-3	-23	-3
Şanlıurfa Gap	1.855	61	1.916	2.638	84	2.722	42	38	42
Tekirdağ Çorlu	903	950	1.853	665	911	1.576	-26	-4	-15
Tokat	694		694	633		633	-9		-9
Uşak	410		410				-100		-100
Van Ferit Melen	7.527	17	7.544	6.562	13	6.575	-13	-24	-13
DHMİ TOPLAMI	386.691	392.256	778.947	413.121	420.423	833.544	6,8	7,2	7,0
İstanbul Sabiha Gökçen	71.986	40.242	112.228	70.051	41.864	111.915	-3	4	0
Eskişehir Anadolu	264	334	598	138	441	579	-48	32	-3
Zonguldak Çaycuma	16	154	170	44	196	240	175	27	41
Antalya Gazipaşa	102	94	196	46	532	578	-55	466	195
Zafer Bölgesel				41		41			
TÜRKİYE GENELİ	459.059	433.080	892.139	483.441	463.456	946.897	5,3	7,0	6,1

Kaynak: DHMİ,2012

TABLO 48.TÜRKİYE HAVALİMANLARI YOLCU TRAFİĞİ

Havalimanları	YOLCU TRAFİĞİ (Gelen-Giden)								
	2011 YILI ARALIK SONU			2012 YILI ARALIK SONU			2012 /2011 (%)		
	İç Hat	Dış Hat	Toplam	İç Hat	Dış Hat	Toplam	İç Hat	Dış Hat	Toplam
İstanbul Atatürk	13.421.536	23.973.158	37.394.694	15.279.655	29.812.307	45.091.962	14	24	21
Ankara Esenboğa	7.080.072	1.405.395	8.485.467	7.679.371	1.593.737	9.273.108	8	13	9
İzmir Adnan Menderes	6.125.076	2.398.457	8.523.533	6.945.044	2.410.858	9.355.902	13	1	10
Antalya	4.516.485	20.511.172	25.027.657	4.943.308	20.152.836	25.096.144	9	-2	0
Muğla Dalaman	696.644	3.035.730	3.732.374	827.197	2.984.761	3.811.958	19	-2	2
Muğla Milas-Bodrum	1.396.493	1.991.842	3.388.335	1.614.314	1.916.146	3.530.460	16	-4	4
Adana	2.651.873	589.094	3.240.967	3.136.143	628.014	3.764.157	18	7	16
Trabzon	2.190.503	89.514	2.280.017	2.330.510	73.640	2.404.150	6	-18	5
Isparta Süleyman Demirel	20.724	835	21.559		50.062	50.062	-	5.895	132
Nevşehir Kapadokya	127.730	30.062	157.792	153.776	20.202	173.978	20	-33	10
Erzurum	788.128	17.209	805.337	772.700	16.520	789.220	-2	-4	-2
Gaziantep	1.170.025	144.483	1.314.508	1.268.715	174.254	1.442.969	8	21	10
Adıyaman	45.346		45.346	100.522		100.522	122		122
Ağrı	134.519		134.519	154.035		154.035	15		15
Balıkesir Merkez	6.674		6.674	11.573		11.573	73		73
Balıkesir Koca Seyit	56.933	2.723	59.656	46.180	415	46.595	-19	-85	-22
Batman	173.943		173.943	497.418		497.418	186		186
Bursa Yenişehir	67.410	44.140	111.550	54.161	25.595	79.756	-20	-42	-29
Çanakkale	60.543		60.543	49.240		49.240	-19		-19
Denizli Çardak	168.260	6.367	174.627	187.337	4.771	192.108	11	-25	10
Diyarbakır	1.714.423	18.951	1.733.374	1.270.613	15.211	1.285.824	-26	-20	-26
Elazığ	513.804	35.250	549.054	642.819	38.598	681.417	25	9	24
Erzincan	207.074		207.074	233.580		233.580	13		13
Gökçeada	1.106		1.106	1.666		1.666	51		51
Hatay	553.527	136.059	689.586	506.433	157.459	663.892	-9	16	-4
Iğdır				55.225		55.225			
Kahramanmaraş	95.740		95.740	102.046		102.046	7		7
Kars	377.584		377.584	376.147		376.147	0		0
Kayseri	968.942	254.818	1.223.760	1.096.883	232.943	1.329.826	13	-9	9
Kocaeli Cengiz Topel	11.851		11.851	62.311		62.311	426		426
Konya	530.509	70.362	600.871	590.615	68.594	659.209	11	-3	10
Malatya	553.142	17.463	570.605	572.599	16.864	589.463	4	-3	3
Mardin	122.912		122.912	278.590		278.590	127		127
Merzifon	48.035		48.035	81.362	1.388	82.750	69		72
Muş	195.784	762	196.546	205.740	1.508	207.248	5	98	5
Samsun Çarşamba	1.064.301	90.857	1.155.158	1.151.368	86.323	1.237.691	8	-5	7
Siirt	31.420		31.420	33.740		33.740	7		7
Sinop	58.438		58.438	67.404		67.404	15		15
Sivas Nuri Demirağ	221.049	7.550	228.599	237.120	6.890	244.010	7	-9	7
Şanlıurfa Gap	224.677	6.646	231.323	332.306	15.020	347.326	48	126	50
Tekirdağ Çorlu	42.839	281	43.120	26.250	7	26.257	-39	-98	-39
Tokat	30.516		30.516	25.425		25.425	-17		-17
Uşak	15.267		15.267				-		-100
Van Ferit Melen	1.055.358	1.774	1.057.132	999.223	2.121	1.001.344	-5	20	-5
DHİMİ TOPLAMI	49.537.215	54.880.954	104.418.169	55.000.664	60.507.044	115.507.708	11,0	10,3	10,6
İstanbul Sabiha Gökçen	8.704.249	4.420.421	13.124.670	9.710.105	4.975.947	14.686.052	12	13	12
Eskişehir Anadolu	12.508	30.530	43.038	2.940	44.288	47.228	-76	45	10
Zonguldak Çaycuma	160	20.302	20.462	572	27.139	27.711	258	34	35
Antalya Gazipaşa	4.192	9.938	14.130	3.854	75.886	79.740	-8	664	464
Zafer Bölgesel				3.181		3.181			
TÜRKİYE GENELİ	58.258.324	59.362.145	117.620.469	64.721.316	65.630.304	130.351.620	11,1	10,6	10,8
DHİMİ DİREK TR			160.193			549.561			243,1
DİĞER DİREKT TR.Y.			511.338			128.335			-74,9
TÜRKİYE DİREK TR.			671.531			677.896			0,9
TÜRKİYE GENELİ DİREKT TRANSİT DAHİL			118.292.000			131.029.516			10,8

Kaynak: DHİMİ,2012

TABLO 49.TÜRKİYE HAVALİMANLARI YÜK TRAFİĞİ

Havalimanları	YÜK TRAFİĞİ (Bagaj+Kargo+Posta) (TON)								
	2011 YILI ARALIK SONU			2012 YILI ARALIK SONU			2012 /2011 (%)		
	İç Hat	Dış Hat	Toplam	İç Hat	Dış Hat	Toplam	İç Hat	Dış Hat	Toplam
İstanbul Atatürk	158.822,0	910.834,0	1.069.656,0	185.105,2	1.046.398,3	1.231.503,5	17	15	15
Ankara Esenboğa	56.996,0	35.932,0	92.928,0	65.474,1	30.043,2	95.517,3	15	-16	3
İzmir Adnan Menderes	58.508,0	42.284,0	100.792,0	66.867,1	41.842,9	108.710,1	14	-1	8
Antalya	96.733,0	411.807,0	508.540,0	48.742,8	276.619,5	325.362,3	-50	-33	-36
Muğla Dalaman	7.170,0	42.540,0	49.710,0	8.549,6	41.437,5	49.987,1	19	-3	1
Muğla Milas-Bodrum	13.328,0	27.849,0	41.177,0	15.243,7	27.366,8	42.610,5	14	-2	3
Adana	26.401,0	9.839,0	36.240,0	30.160,0	10.314,2	40.474,2	14	5	12
Trabzon	20.627,0	1.974,0	22.601,0	21.659,2	3.058,4	24.717,6	5	55	9
Isparta Süleyman Demirel	148,0	11,0	159,0		660,7	660,7	-100	5.906	316
Nevşehir Kapadokya	1.540,0	344,0	1.884,0	1.752,7	283,8	2.036,6	14	-17	8
Erzurum	7.097,0	464,0	7.561,0	6.848,5	397,2	7.245,6	-4	-14	-4
Gaziantep	11.522,0	2.830,0	14.352,0	13.133,7	3.674,5	16.808,1	14	30	17
Adıyaman	357,0		357,0	899,1		899,1	152		152
Ağrı	1.370,0		1.370,0	1.513,6		1.513,6	10		10
Balıkesir Merkez	48,0		48,0	100,9		100,9	110		110
Balıkesir Koca Seyit	452,0	30,0	482,0	371,0	9,2	380,1	-18	-69	-21
Batman	1.700,0		1.700,0	4.671,4		4.671,4	175		175
Bursa Yenişehir	652,0	982,0	1.634,0	470,3	584,5	1.054,9	-28	-40	-35
Çanakkale	421,0		421,0	394,3		394,3	-6		-6
Denizli Çardak	1.490,0	140,0	1.630,0	1.822,1	110,6	1.932,7	22	-21	19
Diyarbakır	15.001,0	466,0	15.467,0	10.696,8	370,1	11.066,9	-29	-21	-28
Elazığ	5.212,0	796,0	6.008,0	6.263,1	943,1	7.206,2	20	18	20
Erzincan	2.074,0		2.074,0	2.344,3		2.344,3	13		13
Gökçeada	9,0		9,0	16,6		16,6	84		84
Hatay	5.478,0	2.358,6	7.836,6	5.481,7	2.832,3	8.314,0	0	20	6
İğdır				615,9		615,9			
Kahramanmaraş	949,0		949,0	985,7		985,7	4		4
Kars	3.952,0		3.952,0	4.059,2		4.059,2	3		3
Kayseri	10.051,0	5.844,0	15.895,0	11.962,0	5.623,0	17.585,0	19	-4	11
Kocaeli Cengiz Topel	85,2		85,2	521,0		521,0	511		511
Konya	4.650,0	1.465,0	6.115,0	5.511,6	1.512,6	7.024,3	19	3	15
Malatya	5.125,0	435,0	5.560,0	5.460,2	435,0	5.895,2	7	0	6
Mardin	1.224,0		1.224,0	3.066,8		3.066,8	151		151
Merzifon	358,0		358,0	673,7	28,7	702,4	88		96
Muş	1.901,0	20,0	1.921,0	2.079,6	39,5	2.119,0	9	97	10
Samsun Çarşamba	9.479,0	2.262,0	11.741,0	10.475,1	2.160,0	12.635,1	11	-5	8
Siirt	230,0		230,0	241,5		241,5	5		5
Sinop	577,0		577,0	688,3		688,3	19		19
Sivas Nuri Demirağ	2.087,0	161,0	2.248,0	2.257,9	148,7	2.406,5	8	-8	7
Şanlıurfa Gap	1.921,0	156,0	2.077,0	2.770,3	378,8	3.149,2	44	143	52
Tekirdağ Çorlu	300,0	14.964,0	15.264,0	180,9	12.756,0	12.936,8	-40	-15	-15
Tokat	251,0		251,0	219,5		219,5	-13		-13
Uşak	112,4		112,4				-100		-100
Van Ferit Melen	10.630,0	99,0	10.729,0	9.219,6	51,4	9.271,0	-13	-48	-14
DHMİ TOPLAMI	547.038,6	1.516.886,6	2.063.925,2	559.570,2	1.510.080,5	2.069.650,7	2,3	-0,4	0,3
İstanbul Sabiha Gökçen	70.665,0	113.348,0	184.013,0	73.428,0	103.322,5	176.750,5	4	-9	-4
Eskişehir Anadolu	119,0	762,0	881,0	22,3	1.060,2	1.082,5	-81	39	23
Zonguldak Çaycuma	1,0	525,0	526,0	4,1	630,4	634,4	305	20	21
Antalya Gazipaşa	11,0	117,0	128,0	28,8	964,0	992,8	162	724	676
Zafer Bölgesel				22,7		22,7			
TÜRKİYE GENELİ	617.834,6	1.631.638,6	2.249.473,2	633.076,0	1.616.057,6	2.249.133,7	2,5	-1,0	0,0

* Yük verileri Kilogram olarak yer hizmet kuruluşlarından alındıktan sonra Ton' a yuvarlanmaktadır. Bu nedenle içerik toplamları ile genel toplamlar arasında yuvarlamadan kaynaklı sapmalar olabilir.

Kaynak: DHMİ,2012

4. DENİZYOLLARI

TR 52 Bölgesinde bulunan Konya ve Karaman İllerinin herhangi bir denize kıyısı olmaması nedeniyle ve ülke genelinde de taşımacılığa uygun debili nehir bulunmaması nedeniyle bölgede deniz yolu ile taşıma yapılamamaktadır.

Buna karşın bölgenin komşuluğunda bulunan Antalya İlinde yer alan limanlar, Mersin İlinde bulunan Limanlar ve ayrıca yine Mersin'de bulunan ve konumu dolayısı ile değerlendirilebilecek Taşucu Limanı bölge için fırsatlar sunmaktadır.

Mevcut konvansiyonel hatlar marifetiyle yapılabilecek bölgeye entegrasyon çalışmaları, yine yüksek potansiyel taşıyan ve gelişim önerilecek alternatif liman noktalarına yeni demiryolu bağlantılarının sağlanması gibi çeşitli yöntemlerle bölgenin lojistik çeşitliliğinin artırılması da ulaşım belgesinin detaylandırmayı hedeflediği amaçlar arasındadır.

Bölge ihracat ve ithalat rakamları ve dış ticarete rekabet gücünün artırılması açısından bölgeye erişimin daha kolay ve çeşitli hale getirilmesi yüksek önem taşımaktadır.

Deniz Ticareti Genel Müdürlüğünün Liman Başkanlıklarında yapılmış olan elleçleme miktarları ile ilgili olarak 2012 yılında yapmış olduğu çalışma, bölge için potansiyel taşıyan limanların da mevcut durumunu ortaya koymaktadır.

Bölge için potansiyel taşıyan ve yüksek kapasiteli belki de en önemli liman Mersin Limanıdır. Zira Mersin Limanlarında 2012 yılında toplam 30.746.922 ton yük elleçlenmiştir. (Deniz Ticareti Gen. Müd. 2012) Bu yükün yaklaşık 10 milyon tonu yükleme ve yine yaklaşık 20 milyon tonu da boşaltmadır.

Bölgeye erişilebilir bir başka liman merkezi olan Antalya limanlarında ise aynı dönemde 7.182.005 ton yük elleçlenmiştir. (Deniz Ticareti Gen. Müd. 2012) Bu miktar Antalya'nın da hem bölge hem de TR 52 bölgesi deniz ticareti yolları için bir başka alternatif olduğunu ortaya koymaktadır.

Bölgeye erişilebilirliği daha düşük olmakla birlikte İskenderun limanlarından da demir çelik gibi belli başlı ürünler ağırlıklı olmak üzere 2012 yılında 28.719.919 ton yük elleçlenmiştir. (Deniz Ticareti Gen. Müd. 2012)

Bölge için yüksek potansiyel taşımakla birlikte henüz yeterli büyüklüğe ulaşmamış olan Taşucu Limanı ise 2012 yılında 387.857 ton yük elleçlemiştir. Buna rağmen Konya ve Karaman bölgesine olan erişilebilirliği ile birlikte, Taşucu'nun bölge için sunduğu avantajlar ve sahip olduğu dezavantajlar ortaya konulmalı, erişilebilirlik analizi ile doğru öneri ve proje başlıkları ortaya konulmalıdır.

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

LİMAN BAŞKANLIĞI		LİMAN TESİSİ									
		KABOTAJ YÜKLEME	TRANSİT YÜKLEME	TOPLAM YÜKLEME	KABOTAJ BOŞALTMA	TRANSİT BOŞALTMA	TOPLAM BOŞALTMA	TOPLAM KABOTAJ	TOPLAM TRANSİT	TOPLAM ELLEÇLEME	
ANTALYA	ANTALYA AKDENİZ AKARYAKIT	0	0	0	513.587	0	513.587	513.587	0	513.587	
	ANTALYA AŞÇIIMPORT LİMANI	0	0	703.514	0	0	0	0	0	703.514	
	ANTALYA ÇEKİSAN TERMİNALİ	0	0	6.200	211.691	0	268.417	211.691	0	274.617	
	ANTALYA NATO TERMİNALİ	5.067	0	5.067	30.424	0	31.374	35.491	0	36.441	
	ANTALYA ORTADOĞU LİMANI	29.530	0	4.108.757	29.235	0	797.016	58.765	0	4.905.773	
	ANTALYA POAŞ TERMİNALİ	0	0	0	104.120	0	634.473	104.120	0	634.473	
	SHELL TURCAŞ ANTALYA TERMİNALİ	0	0	0	113.600	0	113.600	113.600	0	113.600	
	TOPLAM	34.597	0	4.823.538	1.002.657	0	2.358.467	1.037.254	0	7.182.005	
	KARATAŞ BALIKÇI BARINAĞI	0	0	0	196	0	196	196	0	196	
	LİMAN DIŞI DEMİR	0	0	7.000	0	0	31	0	0	7.031	
	MERSİN AKPET TERMİNALİ	0	0	0	0	0	66.800	0	0	66.800	
	MERSİN ALPET TERMİNALİ	0	0	0	0	0	142.139	0	0	142.139	
	MERSİN ATAŞ LİMANI	36.100	0	36.100	29.631	0	1.274.032	65.731	0	1.310.132	
	MERSİN ENERJİ PETROL TERMİNALİ	0	0	12.000	0	0	15.100	0	0	27.100	
MERSİN EUROİL TERMİNALİ	0	0	0	0	0	76.447	0	0	76.447		
MERSİN	MERSİN MESBAŞ RIHTIMI	5.400	0	383.539	343.661	0	1.170.697	349.061	0	1.554.236	
	MERSİN NATO-28 RIHTIMI	0	0	300	68.997	0	113.912	68.997	0	114.212	
	MERSİN NERGİS TERMİNALİ	0	0	2.000	0	0	122.765	0	0	124.765	
	MERSİN OPET TERMİNALİ	0	0	0	108.329	0	849.208	108.329	0	849.208	
	MERSİN SAVKA TERMİNALİ	0	0	46.200	0	0	386.698	0	0	432.898	
	MERSİN TMO İSKELESİ	0	0	24.725	0	0	0	0	0	24.725	
	MERSİN TUTA TERMİNALİ	0	180	7.777	0	0	2.282	0	180	10.059	
	MERSİN ULUSLARARASI LİMANI	371.421	18.061	10.160.072	406.032	135.255	15.517.016	777.453	153.316	25.697.088	
	PETROL OFİSİ MERSİN TERMİNALİ	0	0	785	75.832	0	309.101	75.832	0	309.886	
	TOPLAM	412.921	18.241	10.680.498	1.032.678	135.255	20.066.424	1.445.599	153.496	30.746.922	
	İSKENDERUN	İSKENDERUN ADVANSA SASA LİMANI	0	0	0	92.812	0	262.213	92.812	0	262.213
		İSKENDERUN ASSANPORT İSKELESİ	2.000	0	1.083.844	4.063	2.748	349.238	6.063	2.748	1.433.082
		İSKENDERUN DENBİRPORT İSKELESİ	2.050	0	603.244	99.242	0	533.744	101.292	0	1.136.988
		İSKENDERUN EKMAR İSKELESİ	27.825	0	285.857	5.101	0	1.640.447	32.926	0	1.926.304
İSKENDERUN İSDEMİR LİMANI		2.434.804	830	4.054.163	103.982	830	8.611.196	2.538.786	1.660	12.665.359	
İSKENDERUN KARAYOLLARI İSKELESİ		0	0	0	17.500	0	17.500	17.500	0	17.500	
İSKENDERUN MMK İSKELESİ		397.366	0	670.240	13.965	0	5.016.833	411.331	0	5.687.073	
İSKENDERUN NATO TERMİNALİ		15.000	0	20.600	67.209	0	67.209	82.209	0	87.809	
İSKENDERUN YAZICI İSKELESİ		40.350	0	997.603	38.258	4.325	2.393.695	78.608	4.325	3.391.298	
LİMAK PORT İSKENDERUN		28.700	6.304	629.336	19.207	7.537	1.094.414	47.907	13.841	1.723.750	
PETROL OFİSİ İSKENDERUN TERMİN		0	0	0	73.830	0	388.543	73.830	0	388.543	
TOPLAM		2.948.095	7.134	8.344.887	535.169	15.440	20.375.032	3.483.264	22.574	28.719.919	
TAŞUCU		TAŞUCU BELEDİYE LİMANI	0	0	52.545	0	0	21.433	0	0	73.978
		TAŞUCU SEKA LİMANI	8.872	0	257.110	0	0	55.519	8.872	0	312.629
	TAŞUCU YEŞİLOVACIK BARINAĞI	1.250	0	1.250	0	0	0	1.250	0	1.250	
	TOPLAM	10.122	0	310.905	0	0	76.952	10.122	0	387.857	

TABLO 50.LİMAN BAŞKANLIKLILIKLARI BAZINDA ELLEÇLEME (TON)

Kaynak: Deniz Ticaret Genel Müdürlüğü,2012

HATLAR	RORO GELEN GEMİ	GELEN ARAC	GİDEN ARAC	TOPLAM ARAC
PENDİK/HAYDARPAŞA - TRIESTE	28	5.036	4.538	9.574
AMBARLI-TRIESTE	18	276	1.236	1.512
ÇEŞME - TRIESTE	16	1.530	1.904	3.434
SAMSUN - NOVOROSSIYSK	9	424	207	631
ZONGULDAK - UKRAYNA	14	929	710	1.639
TRABZON - SOCHİ	0	0	0	0
TAŞUCU - GİRNE	35	1.087	1.011	2.098
MERSİN - MAGUSA	21	519	438	957
MERSİN - TRIESTE	8	1.498	1.280	2.778
SAMSUN-KAVKAZ	3	40	39	79
AMBARLI-TOULEN	8	1.299	1.095	2.394
İSKENDERUN-PORT SAID	2	442	1.376	1.818
GENEL TOPLAM	162	13.080	13.834	26.914

TABLO 51.RORO ARAÇ İSTATİSTİKLERİ - OCAK 2012

Kaynak: Deniz Ticaret Genel Müdürlüğü,2012

Deniz taşımacılığında önemli yere sahip olan nakliye metotlarından birisi olan RORO taşımacılığı açısından da Türkiye önemli güzergâhlarda taşımacılık yapılan bir merkezdir. Deniz Ticareti Genel Müdürlüğünün aylık olarak yayımlanmış olduğu veriler uyarınca 2012 yılının Ocak ayında Mersin giriş ve çıkışlı 29 RORO gemisi 3.055 toplam araç taşımacılığı yapılmıştır. Antalya limanından RORO taşımacılığı yapılmamakta olup, yine Ocak 2012'de Taşucu Girne arasında toplam 8 gemi ile RORO taşımacılığı yapılmıştır. Antalya dışında TR 52 bölgesinin komşuluğunda bulunan deniz taşımacılığı merkezleri bu anlamda da hâlihazırda bir ticaret hacmine sahiptir ve TR 52 bölgesi açısından bu tablonun da bir fırsat olduğu düşünülebilir.

5. ULUSLAR ARASI ULAŞIM ALTYAPISI

Türkiye coğrafi konumu gereği ulaşım açısından Asya ve Avrupa arasında jeopolitik anlamda kritik öneme sahip bir noktadadır. Bu noktadan da yola çıkılarak yıllar içinde doğu batı arasında köprü olma vazifesini bir ölçüde yerine getirmiş, ticari anlamda da önemli bir ölçekte bunu fırsata çevirmiştir. Buna rağmen karayolu ulaşımı ve demiryolu ulaşımı bakımından bu noktadaki önemini daha iyi değerlendirerek ekonomik anlamda bu fırsattan yaratacağı girdiyi daha fazla arttırması mümkündür.

TR 52 Bölgesini içine alan alt bölgenin genellikle daha kuzeyinden doğu batı doğrultulu geçen yol ağları ile birlikte TR 52 bölgesi içinde de uluslar arası E- yolları ağı olarak adlandırılan ulaşım ağının bir bölümü yer almaktadır.

Konya Afyonkarahisar arasındaki güzergâh da (E 981-400 km) bu anlamda uluslar arası E-yolları ağının bir parçasıdır. Ankara Aksaray doğrultulu bağlantı ile birlikte bu iki bağlantının ülkemizin batısındaki Avrupa ülkelerinin Ortadoğu ülkeleri ile yegâne bağlantı noktası olduğunu vurgulamak gerekmektedir. Özellikle İzmir Limanından çıkışlı erişimde Ortadoğu güzergâhında Yayladağı, Cilvegözü ve Habur sınır kapılarına erişimde Konya önemli bir merkezdir. Ayrıca Türkiye'nin batısının Ortadoğu ülkeleri ile yaptıkları dış ticarete de karayolu güzergâhı açısından TR 52 bölgesi bağlantı koridorudur. Yine bir başka uluslar arası ağ olan TEM ağı da E-yolları ağına dâhildir.

Bu çerçevede karayolu erişilebilirliğinin bölge için analiz edilmesi esnasında getirilecek iyileştirme ve yeni proje önerilerinde uluslar arası manada koridorun hâlihazırda mevcut önemi de dikkate alınarak öneriler getirilmektedir.

ŞEKİL 11. ULUSLARARASI E- YOLLARI AĞI



Kaynak: KGM,2012

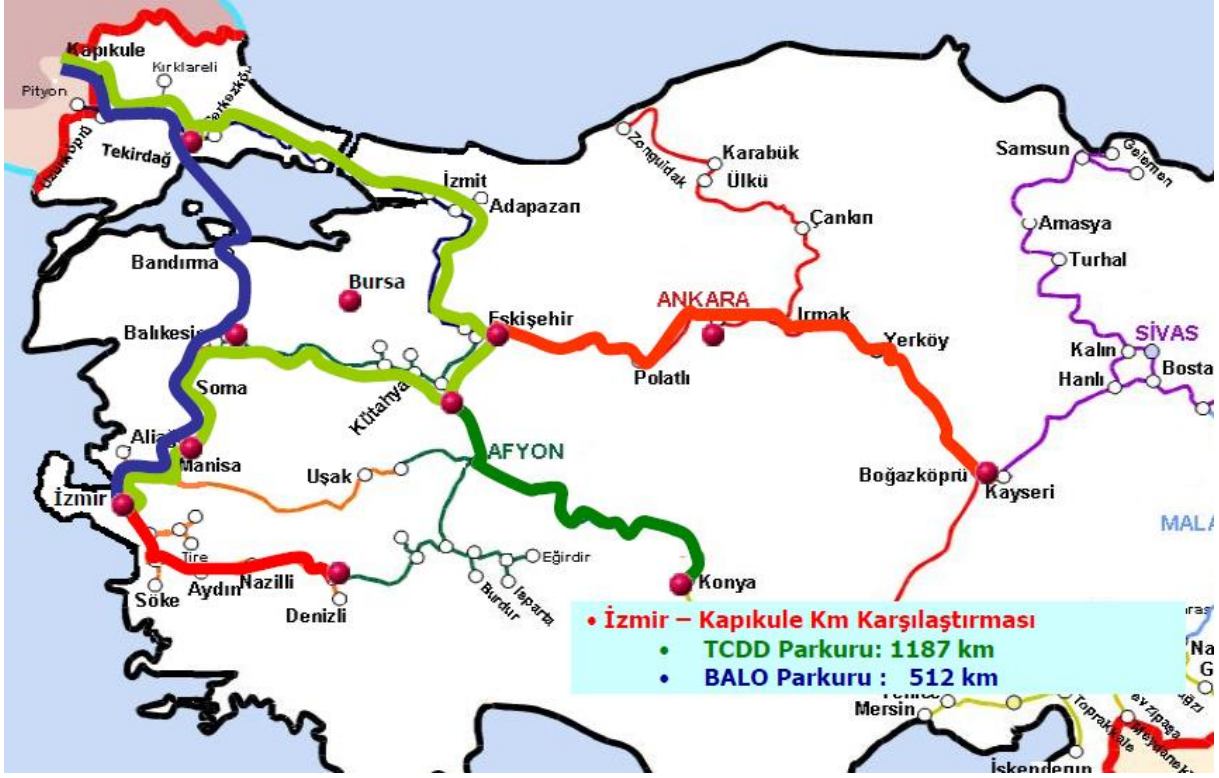
Bölgeyi genel olarak, Türkiye genelinde ülkenin batı bölümünü ve Avrupa pazarını da yakından ilgilendiren bir başka ulaşım altyapı projesi de BALO projesidir. Batı Anadolu Lojistik Organizasyonlar projesi, Türk dış ticaret pazarına lojistik alternatifler oluşturarak özellikle deniz ulaşımı ile demiryollarının entegre edilmesi ile organize metotlar kullanılarak yüklerin Avrupa'ya daha verimli şekilde nakledilmesinin sağlanmasıdır. Konya Sanayi Odası ve Organize Sanayi bölgesinin de birçok diğer katılımcı gibi katkı sunduğu proje, yüklenmiş blok trenlerinin Bandırma Limanının kullanılması ile deniz yoluyla Tekirdağ'a naklini ve o noktadan yine demiryolu marifetiyle sınır dışına yani Avrupa pazarına taşınmasını öngörmektedir.

Proje kapsamında Konya bölgesi için yüklerin Avrupa'ya taşınması için iki parkur ihtimali bulunmaktadır. Bunlardan birincisi Afyonkarahisar yönlü konvansiyonel hattın kullanılması ile Balıkesir'de yüklerin BALO parkuru ile buluşturulması ve bu noktadan Bandırma Limanı Tekirdağ bağlantısı ile Avrupa'ya açılımın sağlanması, ikinci alternatif ise Afyonkarahisar konvansiyonel hattı ile Derince Limanına malların ulaşımı ve o noktadan yine lojistik dağıtım merkezine nakledilmesi.

Her iki alternatif de Afyonkarahisar noktasına kadar konvansiyonel hattın kullanılmasını zaruri kılmaktadır. Bununla birlikte BALO parkuru demiryolu güzergâhı Bandırma ya da Derince Limanları üzerinden varış noktaları ile buluşturulduğunda bölge için lojistik anlamda Avrupa pazarına erişebilirlik açısından avantaj sağlayacaktır. Her senaryo dâhilinde Afyon doğrultulu güzergâhın, yoğunluk ve ulaşım süresi açısından niteliğinin artırılması gerekmektedir.

Taşucu Limanı'nın güney ve doğu ülkeler ve pazarlara bir açılım olarak alternatif olacak şekilde geliştirilmesi ve ortaya çıkarılması, BALO projesi ile entegrasyonun sağlanması ile çeşitli coğrafyalardaki pazarlar ile tam verimli ticaret ilişkisinin kurulmasına da yardımcı olacaktır. Özellikle BALO projesinin aynı zamanda TCDD Genel Müdürlüğü ve Ulaştırma Bakanlığı tarafından da destekleniyor olması projenin realize edilebilirliğinin yüksek olduğunu, güney pazarlara erişim eksikliklerinin de giderilmesi ile TR 52 Bölgesinin lojistik anlamda problemler yaşamayacağını öngörülmesini sağlamaktadır.

ŞEKİL 12.BALO PROJESİ GÜZERGÂHI VE YÜK TOPLAMA MERKEZLERİ



Kaynak: TOBB Sunum

LOJİSTİK

1. MEVCUT/PLANLANAN LOJİSTİK MERKEZLER

Ülkelerin dış ticaretinde en önemli bağlantı noktalarından birisi de lojistik merkezlerdir. Bu merkezler, yük elleçleme, tır parkları, gümrüklü sahalar ile bu konuda hizmet veren firmaların bir arada bulunabildiği modern alanlardır. Türkiye'de de lojistik faaliyetlerin organize şekilde yapılabilmesi amacıyla çeşitli lojistik merkezler faaliyet göstermekte, yine yeni lojistik merkez inşaa ve projelendirme faaliyetleri devam etmektedir.

Kurulacak lojistik merkezlerin fizibilite açısından daha makul konumlandırılmalarının sağlanması açısından en az iki ya da bir ana ulaşım moduna entegre olması esastır. Organize Sanayi Bölgeleri ya da üretim noktalarına olan yakınlık da bir başka kriterdir.

TCDD verilerine göre Türkiye genelinde 16 farklı noktada lojistik saha faaliyetleri devam etmektedir. Bunlar, Eskişehir(Hasanbey), İzmit(Köseköy), Kayseri(Boğazköprü), İstanbul (Halkalı/Ispartakule), Samsun(Gelemen), Balıkesir(Gökköy), Mersin (Yenice), Uşak, Erzurum (Palandöken), Konya(Kayacık), Kaklık (Denizli), Bilecik(Bozüyük), Kahramanmaraş (Türkoğlu), Mardin, Kars, Sivas lojistik projeleridir. (TCDD, 2013)

Samsun (Gelemen), Denizli (Kaklık), İzmit (Köseköy), Eskişehir (Hasanbey), Kayseri (Boğazköprü) inşaat çalışmalarının 1. etabı tamamlanmış olup, Eskişehir (Hasanbey) ve Kayseri (Boğazköprü)'nün 2. Etap işleri ile Erzurum (Palandöken) ve Balıkesir (Gökköy)'ün inşaat işlerine başlanacaktır. Diğer lojistik merkezlerle ilgili çalışmalar devam etmektedir. (TCDD, 2013)

TR 52 Bölgesine kurulması düşünülen Konya Kayacık lojistik bölgesi de erişilebilirlik ve yük analizleri bağlamında ulaşım stratejisi belgesinde incelenmiş, hem mevcut proje ile ilgili öneriler hem de lojistik başlığı altında yeni öneriler getirilmiştir.

Avrupa genelinde Zaragoza Barselona hattında olduğu gibi geri sahada "karalimanı" olarak hizmet verip veremeyeceği de bu kapsamda irdelenmektedir. Zira gümrüklenmiş sahaların demiryolları marifeti ile doğrudan limanlara taşınarak organize şekilde deniz yolu ile nakledilmeleri, lojistik anlamda kullanılagelen bir yöntemdir.

ŞEKİL 13.TCDD LOJİSTİK MERKEZLER



Kaynak: TCDD, 2013

2.BÖLGE İÇİ LOJİSTİK FAALİYETLER (İLÇE ÖLÇEĞİNDE YÜK ANALİZİ)

TR 52 Bölgesi içinde gerçekleşen üretim faaliyetleri, gerek bölge içerisinde gerekse de bölge dışın ile bölge arasında bir takım lojistik faaliyetlerin gerçekleşmesini de beraberinde getirmektedir. Bu faaliyetlerin bölge içi hareketler ve bölge dışınında dâhil olacağı şekilde iller arasında irdelenmesi, hangi malın nerede üretilerek nereye yollandığını, hangi merkezin üretiminin hangi diğer merkezin üretimi için hammadde ya da ara mal olarak kullanıldığını, hangi merkezin ise son ürünü ürettiğini ortaya koymak açısından önemlidir.

Çalışmanın lojistik faaliyetlerin irdelenmesi bölümünde bu malların iletimi aşamaları, Sanayi Bakanlığı verileri ile birlikte, trafikteki araç sayısı, Karayolları sayımları, üretim miktarları, istihdam rakamları, nüfus ve Karayolları Genel Müdürlüğü'nün 2007, 2008 ve 2009 yıllarına ait lastik tekerlekli araçlar marifeti ile yapılan transferler ortalaması göz önüne alınarak büro çalışmalarında modelleme yapılarak analiz edilmiş ve değerlendirilmiştir.

İlk Aşamada Karayolları Genel Müdürlüğü 2007-2011 dönemini kapsayan Ulaşım ve Trafik Bilgileri istatistiklerinden Konya-Karaman bölgesi ve çevresindeki yolların kamyon taşıt sayıları elde edilmiştir. Karayolları Genel Müdürlüğü 2007, 2008, 2009 Yol Boyu Anket sonuçlarından iller arası ve il içi (ilçeler arası) kamyon ve yük türlerine göre yük hareketi matrisi elde edilmiştir (TCK, 2007-2009). Anket sonuçlarına göre 20 ayrı yük türü için ilden ile yük hareketi verileri bulunmaktadır. Bu verilerden yararlanılarak hedef-kaynak dağılımı çıkarılmıştır. Bu dağılımdan bir matris elde edilmiştir.

İkinci aşamada yol ağı üzerinde kesitle bazında elde edilen taşıt sayımlarından yol ağı üzerindeki taşıt sayıları elde edilmiştir. "Genel olarak trafik sayımlarında doğruluk oranı yaklaşık $\pm\%95$,

sınıflandırma sayımlarında ise doğruluk oranı yaklaşık ± 90 'dır. Trafik bilgileri bütün Devlet Yollarındaki kontrol kesimlerine ait trafik dilimlerine göre verilmektedir" (TCK, 2011).

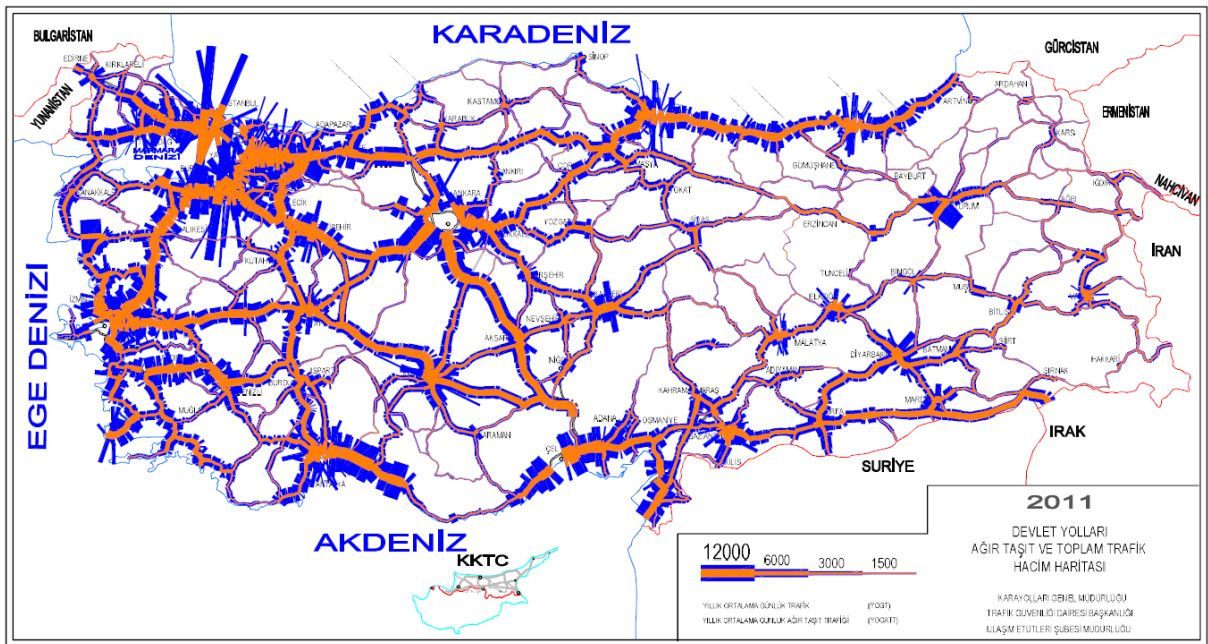
Üçüncü aşamada her iki verinin karşılaştırılması yapılarak anket-sayım sonuçlarının tutarlılığı test edilmiştir. Karayollarındaki yol boyu anket verisi ile yol boyu sayım verileri karşılaştırılarak kalibrasyon yapılmış, 2011 yılı için kalibre edilmiş kamyon ve yük trafiği matrisleri elde edilmiştir. Kalibrasyon aşamasında iller arası kamyon sayısı matrisi yol ağı üzerine atanarak yol boyu kesit sayımlarıyla karşılaştırılmakta her iki verinin uyumluluğu test edilmektedir. Son aşamada yük türleri 5 ana kategoride toparlanmış, ton bazında iller arası ve ilçeler arası yük hareketi matrisleri oluşturulmuştur. Bu sonuçlardan yararlanılarak hangi iller ve ilçeler arasında hangi yüklerin yoğunluklu olarak taşındığı tespit edilmiş ve yorumlanmıştır. Geleceğe yönelik iller ve ilçeler arası yük akımı tahminleri yapabilmek için il ve ilçelerin nüfusu, geliri, istihdam verileri, her sektör bazında üretim miktarları kullanılmaktadır. İkinci aşamada ise illerin yük çıkış ve giriş tabloları ile iller arası mesafeler dikkate alınarak iller arası yük akımları elde edilmektedir.

TCK 2011 yılı verilerine göre Türkiye genelinde karayollarında günde ortalama 109.500 ağır taşıt yük taşınması amacıyla iller arasında yolculuk yapmakta, günde ortalama 1.112.723 ton yük taşınmaktadır.

Taşınan yük miktarının taşıt sayısına dönüştürülmesinde yük türüne göre taşıt başına ortalama yük miktarları ortalamalarından yararlanılmaktadır.

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

ŞEKİL 14.DEVLET YOLLARI AĞIR TAŞIT VE TOPLAM TRAFİK HARİTASI



Kaynak: TCK, 2011

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

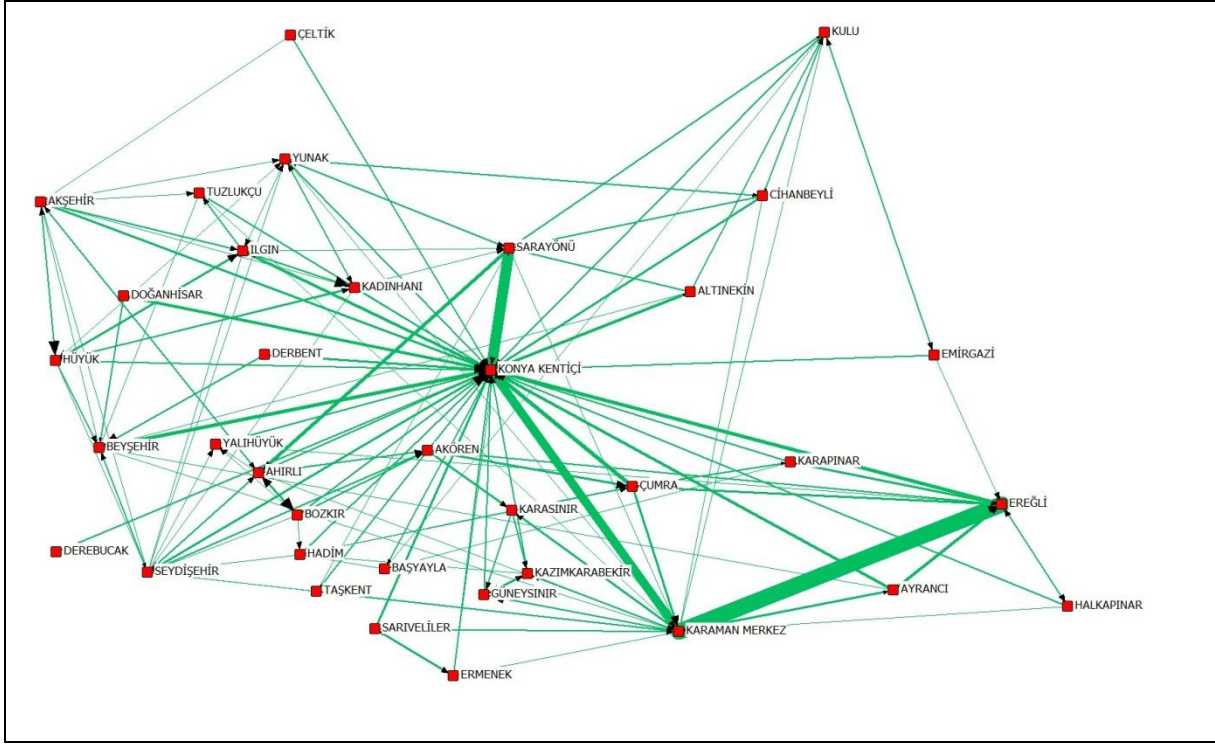
Bütün bu veriler ışığında ilçe ölçeğinde yük analizi çalışmasında ürün grupları bakımından ilçeler arasında tarım ve hayvancılık ürünleri, maden kimya ve petrol ürünleri, işlenmiş gıda ve içecek ürünleri, mobilya ve orman ürünleri, makine ekipman ve ev eşyaları, posta tekstil küçük parça ve diğer ürünler ve son olarak da toplam yük ilişkisi başlıkları altında incelenmiştir.

İşlenmiş gıda ürünleri, makine ekipmanları, tarım ürünleri, diğer ürünler ve toplam yük ilişkisi ayrıca grafik olarak da değerlendirilmiş, diğer başlıklar da il düzeyinde yapılan yük analizi çerçevesinde kümülatif içinde değerlendirmeye tabi tutulmuştur.

İlçe ölçeğinde TR 52 bölgesi çeşitli yüklerin hareketi incelendiğinde Konya merkez ilçeleri, Karaman merkez, Ereğli, Beyşehir ve Sarayönü'nün öne çıktığı görülmektedir.

Tarım ve hayvancılık ürünleri özelinde irdelendiğinde TR 52 bölgesi ilçelerinde en fazla öne çıkan ilişki Karaman Merkez ile Ereğli ilişkisidir. Karaman Merkez'den Ereğli'ye günlük ortalama 377 ton tarım ve hayvancılık ürünlerinin hareket ettiği görülmektedir. Sarayönü'nden Ahırılı'ya günlük 66 ton tarım ve hayvancılık ürünü yollanıyor olması da yine dikkati çekmektedir. Konya merkez ilçeleri neredeyse bütün bölge ilçelerinden tarım ve hayvancılık ürünleri almaktadır. Konya merkez ilçeleri günlük 241 ton ortalama ile en fazla tarım ve hayvancılık ürünlerini Sarayönü'nden almaktadır. Yine Karaman merkez ilçesi de Konya merkez ilçelerine günlük ortalama 182 ton tarım ve hayvancılık ürünleri gönderilmektedir. Konya merkez ilçeleri günlük toplam 1451 ton tarım ve hayvancılık ürünlerini bölge ilçelerinden tedarik etmekte, Ereğli de günlük olarak azımsanmayacak bir miktarla 586 ton tarım ve hayvancılık ürününü bölge ilçelerinden tedarik etmektedir.

ŞEKİL 15.TR 52 BÖLGESİ İLÇE ÖLÇEĞİNDE TARIM VE HAYVANCILIK ÜRÜNLERİ GİDEN GELEN TOPLAM YÜK HAREKETİ

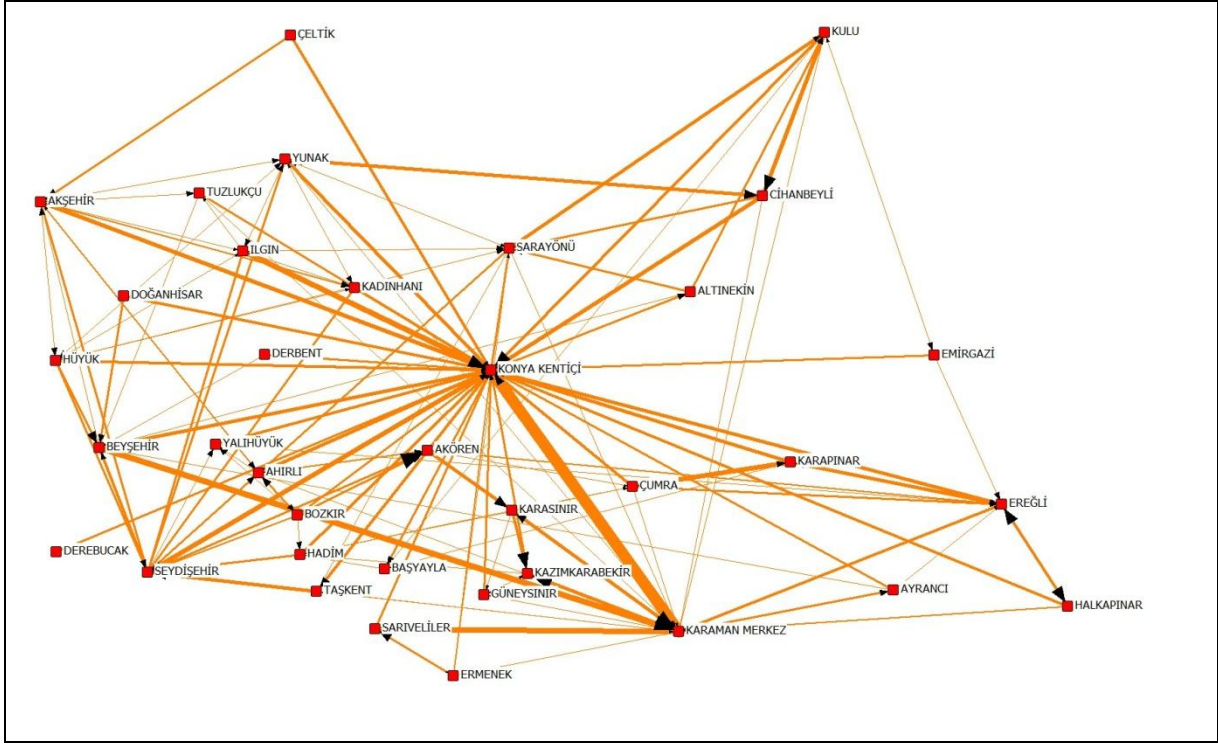


Maden, kimya ve petrol ürünlerinde ise bölge içinde görece düşük düzeyde kalan bir ilişki gözlenmektedir. Bölge içinde günlük ortalama 1.446 ton maden, kimya ve petrol ürünleri hareketi bulunmaktadır. En fazla hareket Konya kent içinde görülmekte daha sonra en fazla ürün yollayan ilçelerin ise Beyşehir ve Seydişehir olduğu ortaya çıkmaktadır. Ermenek ve Karaman Merkez de yine bu ürünleri gözle görülür miktarda diğer ilçe merkezlerine yollayan ilçelerdir.

Bölge içi işlenmiş gıda ürünleri hareketinde de Konya Merkez ilçeleri tabii bir ürün alıcı konumundadır. Bölge içinde günlük ortalama 1.268 ton ürün hareketi bulunmaktadır. Belirli düzeylerde ilçelerin çoğunluğunun birbirleri ile işlenmiş gıda ticareti ilişkisi bulunmaktadır. En fazla ilişkinin yine Konya Merkez ilçeleri ile Karaman Merkez ilçesi arasında olduğu tespit edilmiştir. Beyşehir, Karapınar ve Ilgın Konya ve Karaman merkezleri dışında işlenmiş gıda ürünlerini bölge içinde herhangi başka bir merkeze günlük ortalama 20 tonun üzerinde diğer ilçelere yollayan merkezlerdir. Akören, Akşehir, Ereğli, Ilgın, Kulu ve Seydişehir de toplam ürün ticaretinde kent merkezlerinden sonra belirli büyüklükte, bölge içine işlenmiş gıda ürünleri yollayan merkezlerdir.

Mobilya ve orman ürünleri ticaretinde ise bölge içinde hareketin düşük düzeyde kaldığı görülmektedir. Eldeki veriler uyarınca TR 52 bölgesi içinde günlük ortalama 485 ton mobilya ve orman ürünü ticareti gözlenmektedir. Bölge içine bu ürünleri pazarlayan merkezler arasında Konya merkez ve Karaman merkezden sonra Ereğli'nin de ticarete belirli oranda katkı yaptığı görülmektedir.

ŞEKİL 16.TR 52 BÖLGESİ İLÇE ÖLÇEĞİNDE İŞLENMİŞ GIDA ÜRÜNLERİ GİDEN GELEN TOPLAM YÜK HAREKETİ



TR 52 bölgesinde bölge içi ticareti gözlemlenen bir diğer ürün türü ise, makine ekipman ve ev eşyası ürünleridir. Günlük bölge içinde ortalama 1.430 ton ürün ticareti bölge içinde gerçekleşmektedir. Bu ürün türünde yaptığı ticaretle büyük bir farkla ortaya çıkan merkezler dışında bir ilçe olmamakla birlikte, Konya merkez ilçeleri en büyük alıcı ve aynı zamanda satıcı konumundadır. Kadınhanı, Ereğli ve Beyşehir bu merkez dışında satışta öne çıkan ilçelerdir. Karaman merkez de günlük 100 ton ortalamaya yakın bir satış grafiği yakalamaktadır.

Posta, tekstil ara malı ve küçük karma ürünler gibi diğer ürünler grubunda ise günlük olarak ortalama 865 ton yük hareketi bulunmaktadır. Bu ürünlerde çıkış ve varış noktalarına göre Ereğli, Karapınar ve Konya Kent içi öne çıkmaktadır. Karapınar - Çumra, Karapınar - Ereğli, Ereğli - Karapınar, Altınekin- Sarayönü koridorları günlük 30 tonun üzerinde hacme sahiptir. Toplamda ise Konya merkezinden sonra 100 ton günlük ortalamanın üzerinde toplam bu ürün grubundan mal çıkışı yapan tek merkez Karapınar'dır.

İlçe ölçeğinde analiz edilen bütün ürünlerin toplamına bakıldığında ise Konya ve Karaman il sınırları içerisinde günlük ortalama 9.374 ton ürün hareketi gözlemlenmektedir. Toplamda Konya merkezi en büyük alıcı ve aynı zamanda satıcı konumundadır. Zira Konya merkez ilçeleri yine bölge içine günlük ortalama 2.921 ton mal satmakta ve yine bölge içinden günlük ortalama 3.198 ton mal almaktadır.

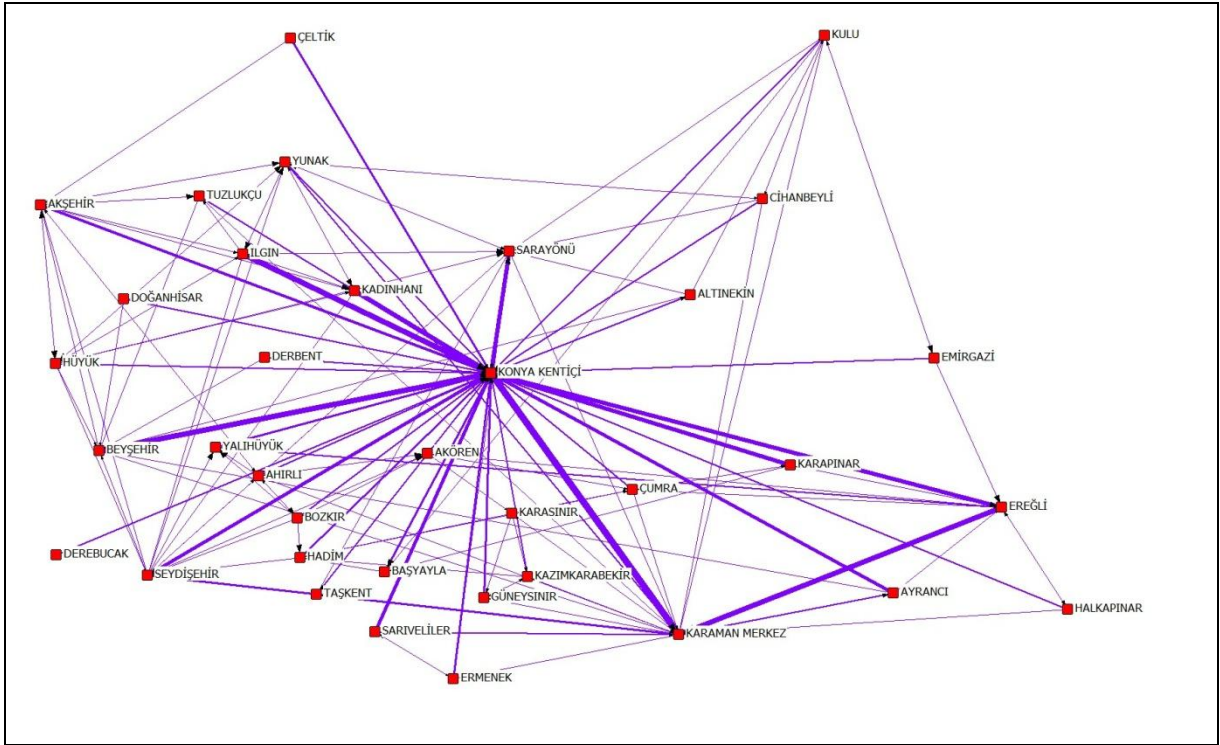
Gözle görünür şekilde ortaya çıkan ticaret koridorları ise; Konya merkez - Karaman merkez, Ereğli - Karaman Merkez, Sarayönü - Konya Merkez, Beyşehir - Konya Merkez, Ilgın - Konya Merkez, Seydişehir - Konya Merkez, Akşehir - Konya Merkez koridorlarıdır. Bir merkezden bölge içine çıkan toplam mallara bakıldığında ise Konya kent içinden sonra Karaman Merkez en fazla toplam ürün çıkışı olan merkezdir. Günlük 200 ton ortalamanın üzerinde malı bölge içi ilçelere yollayan diğer merkezler ise; Akşehir, Beyşehir, Cihanbeyli, Çumra, Ereğli, Karapınar, Sarayönü ve Seydişehir'dir. 200 ton ortalamanın üzerinde bölge içindeki merkezlerden mal alımı yapan ilçeler ise; Konya kentiçi ve Karaman merkez ile birlikte; Ahır, Akşehir, Beyşehir, Cihanbeyli,

Çumra, Ereğli, Ilgın, Kadınhanı, Kulu, Sarayönü ve Seydişehir'dir. Toplam ürün ticaretin dikkate değer en önemli noktalardan birisi de Ereğli'nin günlük ortalama 924 tonla, 795 ton rakamına sahip Karaman Merkezden de fazla malı bölge içinden alıyor olmasıdır.

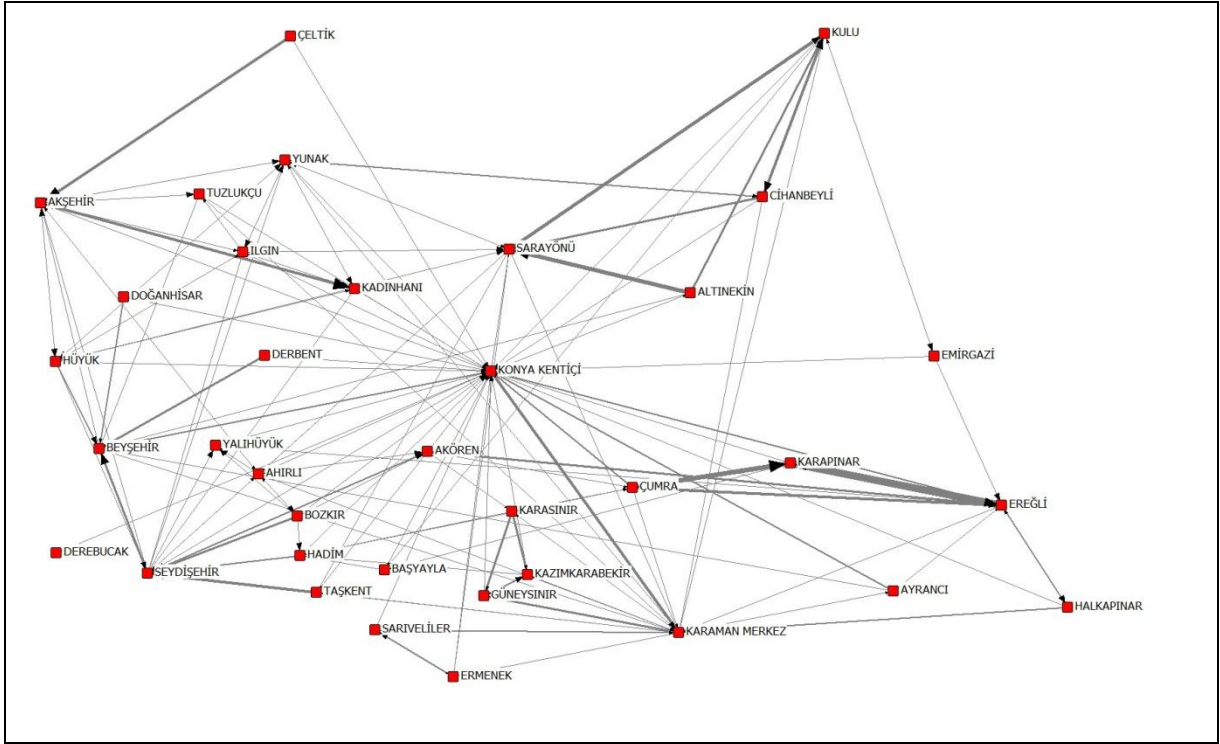
Yük hareketlerinin miktarını gösteren tablolar; 52, 53, 54, 55, 56, 57 ve 58'de satırlar o ilçe merkezinden çıkan yük miktarını sütunlar ise o ilçe merkezine tabloda belirtilen yük çeşidi için gelen yük miktarını ifade etmektedir.

İlçe merkezleri arasında gerçekleşen yük hareketlerini gösteren tablolarda (Tablolar 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58) ayrıca giden ve gelen yük miktarlarında o ürün grubunda gerçekleşen yük hareketine göre öne çıkan ilişkiler tabloda altı kırmızı ile boyanarak vurgulanmıştır.

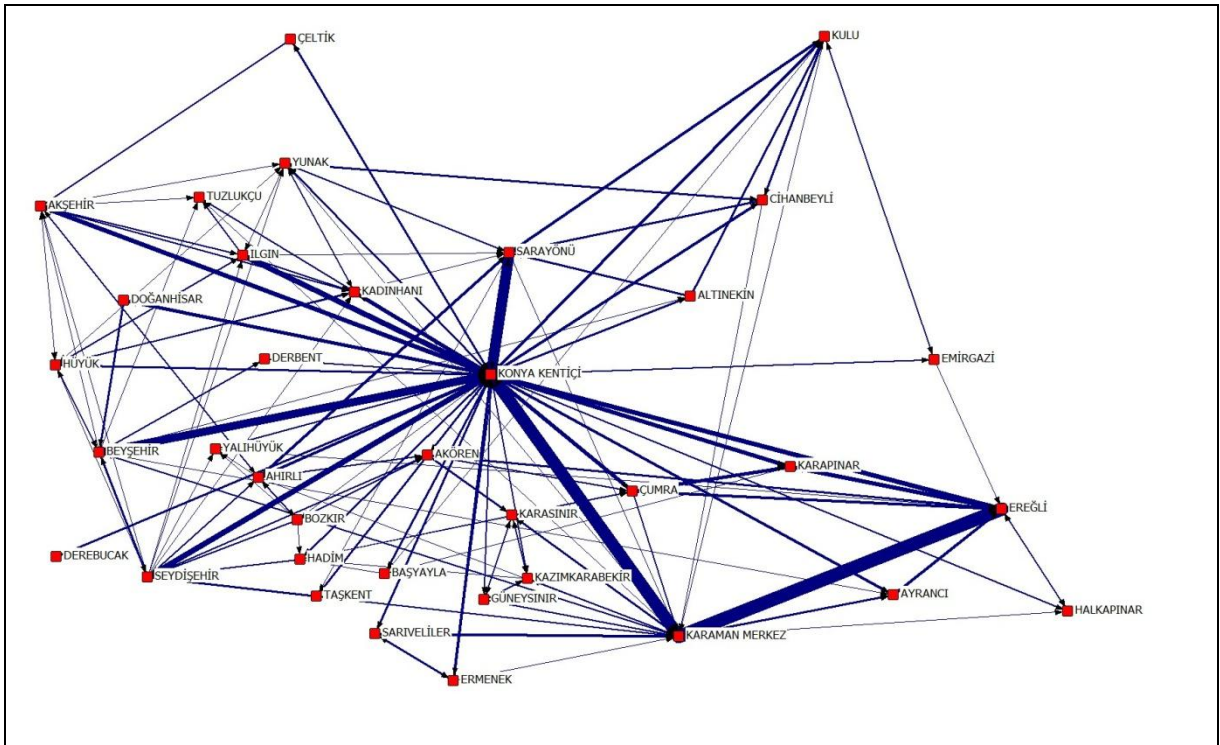
ŞEKİL 17.TR 52 BÖLGESİ İLÇE ÖLÇEĞİNDE MAKİNA EKİPMANLARI GİDEN GELEN TOPLAM YÜK HAREKETİ



ŞEKİL 18.TR 52 BÖLGESİ İLÇE ÖLÇEĞİNDE DİĞER ÜRÜNLER GİDEN GELEN TOPLAM YÜK HAREKETİ



ŞEKİL 19.TR 52 BÖLGESİ İLÇE ÖLÇEĞİNDE TOPLAM ÜRÜNLER GİDEN GELEN YÜK HAREKETİ



TARIM VE HAYVANCILIK ÜRÜNLERİ	AHIRLI	AK ÖREN	AK ŞEHİR	ALTIN EKİN	BAŞ AYRANCI	BEY YAYLA	BOZKIR	CİHAN BEYLİ	ÇELTİK	ÇUMRA	DERBENT	DERE BUCAK	DOĞAN HİSAR	EMİR GAZİ	EREĞLİ	ERMENEK	GÜNEY SINIR	HADİM	HALKA PINAR	HÜYÜK	ILGIN	KADINHANI	KARAMAN MERKEZ	KARAPINAR	KARASINIR	KAZIM KARABEKİR	KONYA KENTİÇİ	KULU	SARAYÖNÜ	SARIVELİLER	SEYDİŞEHİR	TAŞKENT	TUZLUKÇU	YALIHÜYÜK	YUNAK	Genel Toplam			
AHIRLI		5	27				14																				15							20		9		88	
AKÖREN	24									29					20										42		21					20						155	
AKŞEHİR	14																			15	17	12					29								7		6	99	
ALTINEKİN																											52	17	15									83	
AYRANCI															54									39				55										148	
BAŞYAYLA																		7									23											30	
BEYŞEHİR																											69						24					93	
BOZKIR	29	15																11									14				8				13		89		
CİHANBEYLİ								29																			35	21	26							20	130		
ÇELTİK			5																								24											29	
ÇUMRA															39			4						36	9			80									168		
DERBENT							15																				38											53	
DEREBUCAK																											18											18	
DOĞANHİSAR							24																				56											80	
EMİRGAZİ															8												26	18										51	
EREĞLİ																			18					73	36			68										195	
ERMENEK																											26						11						36
GÜNEYSINIR																	14										14	26										53	
HADİM																											27							5					32
HALKAPINAR															21									5			23											48	
HÜYÜK			11				26															29	24				18		9							11	126		
ILGIN			9																		18		14				46		8					18		11	123		
KADINHANI																						27	23				27										24	101	
KARAMAN MERKEZ					16										377		14							24		29	21	182					21					683	
KARAPINAR					6					21					33												20											80	
KARASINIR										24														5			26											89	
KÂZIMKARABEKİR																								17			17											67	
KONYA KENTİÇİ				8		17									34									85						13			17	13				187	
KULU								5						5													26											35	
SARAYÖNÜ	66																				12	5					241	23								8	353		
SARIVELİLER																32								27			42											101	
SEYDİŞEHİR	24	9					18																				29								6			86	
TAŞKENT																												21						8				29	
TUZLUKÇU																											26												26
YALIHÜYÜK																											18												18
YUNAK			12					23												8	8	9	9				20		18									106	
Genel Toplam	156	29	63	8	16	23	83	14	56	0	74	0	0	0	5	586	32	78	39	18	80	80	59	319	45	71	60	1451	78	88	11	100	34	25	28	78	3880		

TABLO 52.TR 52 BÖLGESİ İLÇE ÖLÇEĞİNDE TARIM VE HAYVANCILIK ÜRÜNLERİ HAREKETİ (ORTALAMA TON/GÜN)

MADEN, KİMYA VE PETROL ÜRÜNLERİ	AHIRLI	AKÖREN	AKŞEHİR	ALTINEKİN	AYRANCI	BAŞYAYLA	BEŞEHİR	BOZKIR	CİHANBEYLİ	ÇELTİK	ÇUMRA	DERBENT	DEREBUCAK	DOĞANHİSAR	EMİRGAZİ	EREĞLİ	ERMENEK	GÜNEYSINIR	HADİM	HALKAPINAR	HÜYÜK	ILGIN	KADINHANI	KARAMAN MERKEZ	KARAPINAR	KARASINIR	KAZIM KARABEKİR	KONYA KENTİÇİ	KULU	SARAYÖNÜ	SARIVELİLER	SEYDİŞEHİR	TAŞKENT	TUZLUKÇU	YALIHÜYÜK	YUNAK	Genel Toplam		
AHIRLI	6																							8				49										62	
AKÖREN																																							0
AKŞEHİR			6																									78											84
ALTINEKİN																																							0
AYRANCI																19																							19
BAŞYAYLA																																							0
BEŞEHİR			8	6	10		12																					103											140
BOZKIR																																							0
CİHANBEYLİ																													10										10
ÇELTİK																																							0
ÇUMRA																													20										20
DERBENT																																							0
DEREBUCAK																																							0
DOĞANHİSAR																																							0
EMİRGAZİ																																							0
EREĞLİ																													19										19
ERMENEK																								6				56		39									101
GÜNEYSINIR																																							0
HADİM																																							0
HALKAPINAR																																							0
HÜYÜK																																							0
ILGIN																																							0
KADINHANI																																							0
KARAMAN MERKEZ							16									26												66											108
KARAPINAR																												11											11
KARASINIR																																							0
KAZIM KARABEKİR																																							0
KONYA KENTİÇİ			24	7	23	5	32	3	31	8	20	10	14	52	16	34	15	4	12	8	11	75	63	83	17		2	1	42	16	4	23	7	2	3	9		677	
KULU																																							0
SARAYÖNÜ																												51					7						58
SARIVELİLER																																							0
SEYDİŞEHİR	5																											133											138
TAŞKENT																																							0
TUZLUKÇU																																							0
YALIHÜYÜK																																							0
YUNAK																																							0
Genel Toplam	11	0	38	13	33	5	61	3	31	8	20	10	14	52	16	79	15	4	12	8	11	75	63	97	17	0	2	595	42	56	4	30	7	2	3	9	1446		

TABLO 53.TR 52 BÖLGESİ İLÇE ÖLÇEĞİNDE MADENİ KİMYA VE PETROL ÜRÜNLERİ HAREKETİ (ORTALAMA TON/GÜN)

İŞLENMİŞ GIDA VE İÇECEK																															Genel Toplam									
	AHIRI	AKÖRE	AKŞEHİR	ALTIN EKİN	AYRANCI	BAŞ YAYLA	BEY ŞEHİR	BOZKIR	CİHAN BEYLİ	ÇELTİK	ÇUMRA	DERBENT	DERE BUCAK	DOĞAN HİSAR	EMİR GAZİ	EREĞLİ	ERMENEK	GÜNEY SINIR	HADİM	HALKA PINAR	HÜYÜK	ILGIN	KADIN HANI	KARAMAN MERKEZ	KARA PINAR	KARA SINIR	KAZIM KARABEKİR	KONYA KENTİÇİ	KULU	SARAYÖNÜ		SARIVELİLER	SEYDİŞEHİR	TAŞKENT	TUZLUKÇU	YALIHÜYÜK	YUNAK			
AHIRLI																																							0	
AKÖREN	5														5											16								5					31	
AKŞEHİR	4																						3					14											21	
ALTINEKİN																													6	6									12	
AYRANCI																									3															3
BAŞYAYLA																																								0
BEYŞEHİR																								32				11						11						54
BOZKIR	6	10																																5					21	
CİHANBEYLİ									3																			5	3	9							9		29	
ÇELTİK			9																																				9	
ÇUMRA															6										4			8											18	
DERBENT																																								0
DEREBUCAK																																								0
DOĞANHİSAR							9																																9	
EMİRGAZİ																																								0
EREĞLİ																				13					11	11		7											42	
ERMENEK																																		7					7	
GÜNEYSINIR																																							0	
HADİM																																			9				9	
HALKAPINAR															11																								11	
HÜYÜK							7																																7	
ILGIN																													34										34	
KADINHANI																																							0	
KARAMAN MERKEZ					6										13				5					41		13	18	64			29							189		
KARAPINAR											22				16													7										45		
KARASINIR																									14		11											25		
KAZIM KARABEKİR																									15													15		
KONYA KENTİÇİ	14	1	21	7	8	6	17	6	20	11	13	9	7	12	6	17	4	8	11	11	13	15	12	34	17		6	112	12	10	8	24	11	9	13	16	521			
KULU									19																			11										30		
SARAYÖNÜ																													18									18		
SARIVELİLER																																							0	
SEYDİŞEHİR	4	7	9				3															6	8	9				14		8							6	74		
TAŞKENT																																		17				17		
TUZLUKÇU																																							0	
YALIHÜYÜK																																							0	
YUNAK											16																												16	
Genel Toplam	33	18	39	7	14	6	36	6	58	11	35	9	7	12	6	68	4	8	11	29	19	23	24	150	32	29	35	287	39	33	44	71	11	9	13	31	1268			

TABLO 54.TR 52 BÖLGESİ İLÇE ÖLÇEĞİNDE İŞLENMİŞ GIDA VE İÇECEK ÜRÜNLERİ HAREKETİ (ORTALAMA TON/GÜN)

MOBİLYA VE ORMAN ÜRÜNLERİ	AHIRLI	AKÖREN	AKŞEHİR	ALTIN EKİN	AYRANCI	BAŞ YAYLA	BEY ŞEHİR	BOZKIR	ÇİHANBEYLİ	ÇELTİK	ÇUMRA	DERBENT	DERE BUCAK	DOĞAN HİSAR	EMİRGAZİ	EREĞLİ	ERMENEK	GÜNEY SINIR	HADİM	HALKA PINAR	HÜYÜK	ILGIN	KADIN HANI	KARAMAN MERKEZ	KARA PINAR	KARA SINIR	KAZIM KARABEKİR	KONYA KENTİÇİ	KULU	SARAYÖNÜ	SARI VELİLER	SEYDİŞEHİR	TAŞKENT	TUZLUKÇU	YALIHÜYÜK	YUNAK	Genel Toplam			
AHIRLI																																							0	
AKÖREN																																								0
AKŞEHİR																																								0
ALTINEKİN																																								0
AYRANCI																																								0
BAŞYAYLA																																								0
BEYŞEHİR																													3							1				4
BOZKIR																																								0
ÇİHANBEYLİ																																								0
ÇELTİK																																								0
ÇUMRA																																								0
DERBENT																																								0
DEREBUCAK																																								0
DOĞANHİSAR																																								0
EMİRGAZİ																																								0
EREĞLİ																													22								5			27
ERMENEK																																								0
GÜNEYSINIR																																								0
HADİM																																								0
HALKAPINAR																																								0
HÜYÜK																																								0
ILGIN																																								0
KADINHANI																																								0
KARAMAN MERKEZ																										2				41				17					7	73
KARAPINAR																																								0
KARASINIR																																								0
KAZIM KARABEKİR																																								0
KONYA KENTİÇİ			29	9	3	4	9			9	6	8	6	12	10	2	9	8	10	9	7	6	2	4	14	29		7	76	9	11	6	1	8	1	7	6	337		
KULU						4																																	4	
SARAYÖNÜ																																								0
SARIVELİLER																									12				16											41
SEYDİŞEHİR																																								0
TAŞKENT																																								0
TUZLUKÇU																																								0
YALIHÜYÜK																																								0
YUNAK																																								0
Genel Toplam	0	0	29	9	9	8	9	0	9	6	8	6	12	10	2	9	21	10	9	7	6	2	4	28	29	0	7	159	9	11	23	1	8	2	12	12	485			

TABLO 55.TR 52 BÖLGESİ İLÇE ÖLÇEĞİNDE MOBİLYA VE ORMAN ÜRÜNLERİ HAREKETİ (ORTALAMA TON/GÜN)

MAKİNA, EKİPMAN, EV EŞYALARI	AHIRLI	AK ÖREN	AK ŞEHİR	ALTIN EKİN	AYRANCI	BAŞ YAYLA	BEY ŞEHİR	BOZKIR	CİHAN BEYLİ	ÇELTİK	ÇUMRA	DERBENT	DERE BUCAK	DOĞAN HİSAR	EMİR GAZİ	EREĞLİ	ERMENEK	GÜNEY SINIR	HADİM	HALKA PINAR	HÜYÜK	ILGIN	KADIN HANI	KARAMAN MERKEZ	KARA PINAR	KARA SINIR	KAZIM KARABEKİR	KONYA KENTİÇİ	KULU	SARAY ÖNÜ	SARI VELİLER	SEYDİŞEHİR	TAŞKENT	TUZLUKÇU	YALIHÜYÜK	YUNAK	Genel Toplam			
AHIRLI																																							0	
AKÖREN																																								0
AKŞEHİR	2																											29											31	
ALTINEKİN																																							0	
AYRANCI																									7			4											11	
BAŞYAYLA																																							0	
BEYŞEHİR																												62					1		1				63	
BOZKIR																																							0	
CİHANBEYLİ																									1														1	
ÇELTİK																																							0	
ÇUMRA																																							0	
DERBENT																																							0	
DEREBUCAK																																							0	
DOĞANHİSAR																																							0	
EMİRGAZİ																																							0	
EREĞLİ																												33									5		101	
ERMENEK																																							0	
GÜNEYSINIR																																							0	
HADİM																																							0	
HALKAPINAR																																							0	
HÜYÜK																																							0	
ILGIN																												1											1	
KADINHANI																												51											51	
KARAMAN MERKEZ					11											11									20			18			12	16		1		7		97		
KARAPINAR																												16										16		
KARASINIR																																							0	
KAZIM KARABEKİR																																							0	
KONYA KENTİÇİ	13	1	26	11	37	15	40	7	11	17	11	8	13	13	6	48	16	15	16	5	13	71	42	79	47		11	255	11	38	36	34	5	6	14	13	1002			
KULU						4																				2													5	
SARAYÖNÜ																									1			46						1					48	
SARIVELİLER																																							0	
SEYDİŞEHİR																																							0	
TAŞKENT																																							0	
TUZLUKÇU																																							0	
YALIHÜYÜK																																							0	
YUNAK																												2											2	
Genel Toplam	15	1	26	11	48	19	40	7	11	17	11	8	13	13	6	59	16	15	16	5	13	71	42	173	47	0	11	517	11	38	48	50	6	8	19	20	1430			

TABLO 56.TR 52 BÖLGESİ İLÇE ÖLÇEĞİNDE MAKİNA, EKİPMAN, EV EŞYALARI HAREKETİ (ORTALAMA TON/GÜN)

DİĞER (KARMA, POSTA, TEKSTİL, KÜÇÜK PARÇA ÜRÜNLER)	AHIRLI	AK ÖREN	AK ŞEHİR	ALTIN EKİN	AYRANCI	BAŞ YAYLA	BEY ŞEHİR	BOZKIR	CİHANBEYLİ	ÇELTİK	ÇUMRA	DERBENT	DERE BUCAK	DOĞAN HİSAR	EMİRGAZİ	EREĞLİ	ERMENEK	GÜNEY SINIR	HADİM	HALKAPINAR	HÜYÜK	ILGIN	KADINHANI	KARAMAN MERKEZ	KARAPINAR	KARASINIR	KAZIM KARABEKİR	KONYA KENTİÇİ	KULU	SARAY ÖNÜ	SARIVELİLER	SEYDİŞEHİR	TAŞKENT	TUZLUKÇU	YALIHÜYÜK	YUNAK	Genel Toplam		
AHIRLI																																						0	
AKÖREN																15																							26
AKŞEHİR																								21															21
ALTINEKİN																													17	37									54
AYRANCI																																							0
BAŞYAYLA																																							0
BEYŞEHİR												18																6							17				41
BOZKIR																																		12					12
CİHANBEYLİ									23																				14	17							6	60	
ÇELTİK			19																																				19
ÇUMRA																24									23														47
DERBENT																																							0
DEREBUCAK																																							0
DOĞANHİSAR							8																																8
EMİRGAZİ																																							0
EREĞLİ																				6					37														43
ERMENEK																																							10
GÜNEYSINIR																	6							18		13	6												43
HADİM																																				5			5
HALKAPINAR																																							0
HÜYÜK							5																																5
ILGIN																																							0
KADINHANI																																							0
KARAMAN MERKEZ					2															9								20			8								39
KARAPINAR											47					76																							123
KARASINIR																																							0
KAZIM KARABEKİR																		5									18												23
KONYA KENTİÇİ	1				7						9					8								10				162											197
KULU									19																														19
SARAYÖNÜ																														26									26
SARIVELİLER																																							0
SEYDİŞEHİR							13																																13
TAŞKENT																																				23			23
TUZLUKÇU																																							0
YALIHÜYÜK																																							0
YUNAK									8																														8
Genel Toplam	1	0	19	0	9	0	26	0	50	0	56	18	0	0	0	123	0	11	0	15	0	0	21	28	60	31	6	188	57	54	18	68	0	0	0	6	865		

TABLO 57.TR 52 BÖLGESİ İLÇE ÖLÇEĞİNDE DİĞER ÜRÜNLER (POSTA, TEKSTİL, KÜÇÜK PARÇA) HAREKETİ (ORTALAMA TON/GÜN)

TOPLAM YÜK	AHIRLI	AK ÖREN	AK ŞEHİR	ALTIN EKİN	AYRANCI	BAŞ YAYLA	BEY ŞEHİR	BOZKIR	ÇİHANBEYLİ	ÇELTİK	ÇUMRA	DERBENT	DERE BUCAK	DOĞAN HİSAR	EMİRGAZİ	EREĞLİ	ERMENEK	GÜNEY SINIR	HADİM	HALKA PINAR	HÜYÜK	ILGIN	KADIN HANI	KARAMAN MERKEZ	KARAPINAR	KARA SINIR	KAZIM KARABEKİR	KONYA KENTİÇİ	KULU	SARAY ÖNÜ	SARI VELİLER	SEYDİŞEHİR	TAŞKENT	TUZLUKÇU	YALIHÜYÜK	YUNAK	Genel Toplam
AHIRLI	6	5	27	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0	0	63	0	0	0	20	0	0	9	0	150
AKÖREN	29	0	0	0	0	0	0	0	0	0	29	0	0	0	0	40	0	0	0	0	0	0	0	0	0	58	0	21	0	0	0	36	0	0	0	0	212
AKŞEHİR	20	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15	17	36	0	0	0	150	0	0	0	0	0	7	0	6	256	
ALTINEKİN	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	52	40	58	0	0	0	0	0	0	149	
AYRANCI	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	73	0	0	0	0	0	0	0	50	0	0	0	59	0	0	0	0	0	0	0	0	182
BAŞYAYLA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	23	0	0	0	0	0	0	0	0	30	
BEYŞEHİR	0	0	8	6	10	0	12	0	0	0	0	18	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	32	0	0	0	255	0	0	0	53	0	1	0	0	395
BOZKIR	35	25	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11	0	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	25	0	0	13	0	122	
ÇİHANBEYLİ	0	0	0	0	0	0	0	0	55	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	51	38	52	0	0	0	0	0	35	230
ÇELTİK	0	0	33	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	24	0	0	0	0	0	0	0	0	57	
ÇUMRA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	69	0	0	4	0	0	0	0	36	36	0	0	108	0	0	0	0	0	0	0	0	253
DERBENT	0	0	0	0	0	0	15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	38	0	0	0	0	0	0	0	0	53	
DEREBUCAK	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	18	0	0	0	0	0	0	0	0	18	
DOĞANHİSAR	0	0	0	0	0	0	41	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	56	0	0	0	0	0	0	0	0	97	
EMİRGAZİ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	26	18	0	0	0	0	0	0	0	51	
EREĞLİ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	37	0	0	0	147	84	0	0	148	0	0	0	0	0	0	11	0	427
ERMENEK	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	81	0	39	28	0	0	0	0	0	154	
GÜNEYSINIR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0	0	0	0	0	18	0	13	20	26	0	0	0	0	0	0	0	96	
HADİM	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	27	0	0	0	19	0	0	0	0	46	
HALKAPINAR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	32	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	23	0	0	0	0	0	0	0	0	59	
HÜYÜK	0	0	11	0	0	0	38	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	29	24	0	0	0	18	0	9	0	0	0	0	0	11	138	
ILGIN	0	0	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	18	0	14	0	0	0	81	0	8	0	0	0	18	0	11	157	
KADINHANI	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	27	23	0	0	0	0	78	0	0	0	0	0	0	0	24	151	
KARAMAN MERKEZ	0	0	0	0	41	0	16	0	0	0	0	0	0	0	428	0	14	0	14	0	0	0	87	0	42	39	391	0	0	66	16	21	1	0	13	1189	
KARAPINAR	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	90	0	0	0	0	125	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	53	0	0	0	0	0	0	0	0	274	
KARASINIR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	24	0	0	0	0	0	0	23	12	0	0	0	0	19	0	0	37	0	0	0	0	0	0	0	0	114	
KAZIM KARABEKİR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	34	5	0	0	0	0	32	0	18	0	17	0	0	0	0	0	0	0	105	
KONYA KENTİÇİ	28	2	100	42	78	47	98	15	71	42	61	33	47	87	30	150	44	37	48	31	43	163	120	305	110	0	26	607	74	88	54	99	44	18	36	44	2921
KULU	0	0	0	0	0	8	0	0	43	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	37	0	0	0	0	0	0	0	0	93	
SARAYÖNÜ	66	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	5	0	1	0	0	338	67	0	0	7	1	0	0	8	503	
SARİVELİLER	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	45	0	0	0	0	0	0	39	0	0	58	0	0	0	0	0	0	0	0	142	
SEYDİŞEHİR	33	16	9	0	0	0	34	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	8	9	0	0	0	175	0	8	0	0	0	0	6	6	310	
TAŞKENT	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	21	0	0	0	48	0	0	0	0	69	
TUZLUKÇU	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	26	0	0	0	0	0	0	0	0	26	
YALIHÜYÜK	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	18	0	0	0	0	0	0	0	0	18	
YUNAK	0	0	12	0	0	0	0	0	47	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	8	9	9	0	0	22	0	18	0	0	0	0	0	0	132	
Genel Toplam	216	47	214	48	128	60	254	29	215	42	203	51	47	87	34	924	88	126	87	82	129	250	212	795	230	131	121	3198	236	279	147	320	66	45	75	157	9374

TABLO 58.TR 52 BÖLGESİ İLÇE ÖLÇEĞİNDE TOPLAM YÜK HAREKETİ (ORTALAMA TON/GÜN)

3. BÖLGE VE ÇEVRESİ İLLER LOJİSTİK FAALİYETLER (İL DÜZEYİNDE YÜK ANALİZİ)

TR 52 Bölgesi kendi içinde lojistik faaliyetler sürdürdüğü gibi ürettiği mallar ve dışarıdan aldığı mallar ile de lojistik faaliyetlere sahne olmaktadır. Çalışma kapsamında; tarım ve hayvancılık ürünleri, madencilik petrol ve kimya ürünleri, işlenmiş gıda ve içecek, mobilya ve orman ürünleri, makina ekipman ve ulaştırma araçları, diğer yükler ve son olarak da toplam yükler başlıkları altında lojistik hareketler irdelenmiştir.

İl merkezileri arasında gidip gelen yük hareketlerinin miktarını gösteren tablolar; 59, 60, 61, 62, 63, 64 ve 65'de, satırlar o il merkezinden çıkan yük miktarını, sütunlar ise o il merkezine tabloda belirtilen yük çeşidi için gelen yük miktarını ifade etmektedir.

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

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

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

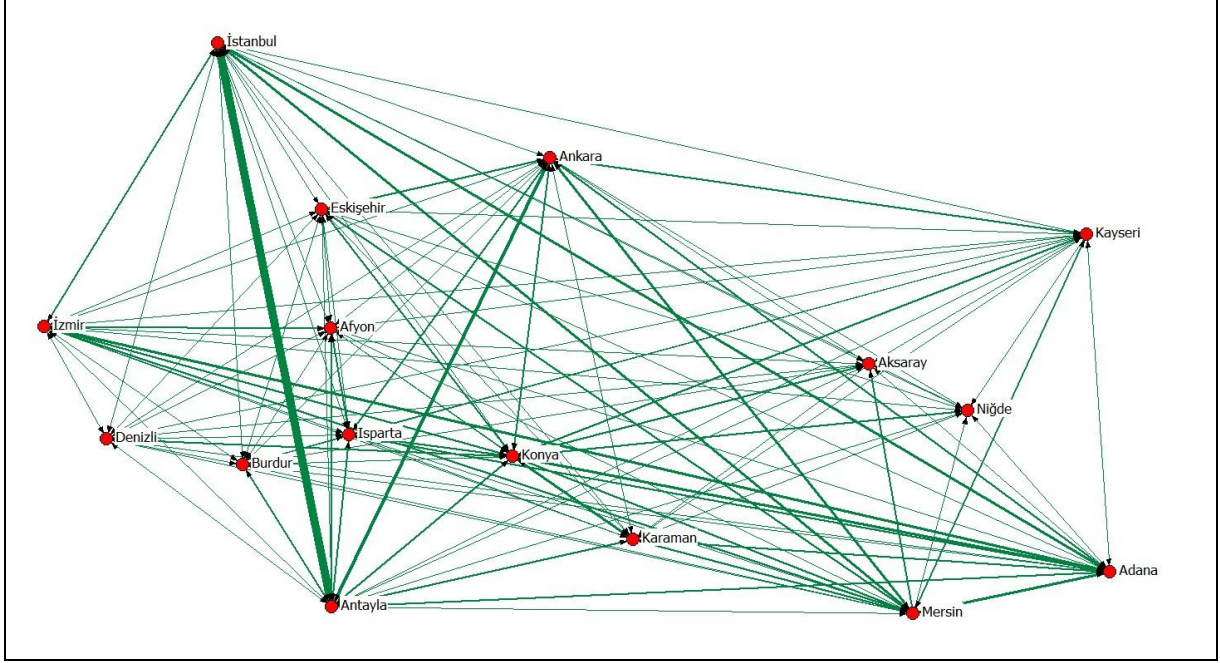
Tarım ürünlerinin TR 52 Bölgesi ve çevresi merkezlerde iletim ilişkisine bakıldığında ilk tespit edilen husus tarımda önemli bir yere sahip olan Antalya'nın Ankara ve İstanbul ile olan ilişkisidir. Antalya Ankara'ya günlük ortalama 1.773 ton, İstanbul'a 5.121 ton tarım ürünü göndermektedir. Toplamda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

TR 52 Bölgesi illerinin en fazla tarım ürünleri ticareti yaptığı iller incelendiğinde ise Konya'nın günlük ortalama 827 ton tarım ürünü Ankara'ya sattığı, 764 ton ürünü Mersin'e yolladığı ve 643 ton ürünü de Isparta'ya yolladığı görülmektedir. Konya'nın Denizli, Eskişehir, Aksaray ve Karaman'a yolladığı tarım ürünleri miktarı da ortalama günlük 400 tonun üzerindedir.

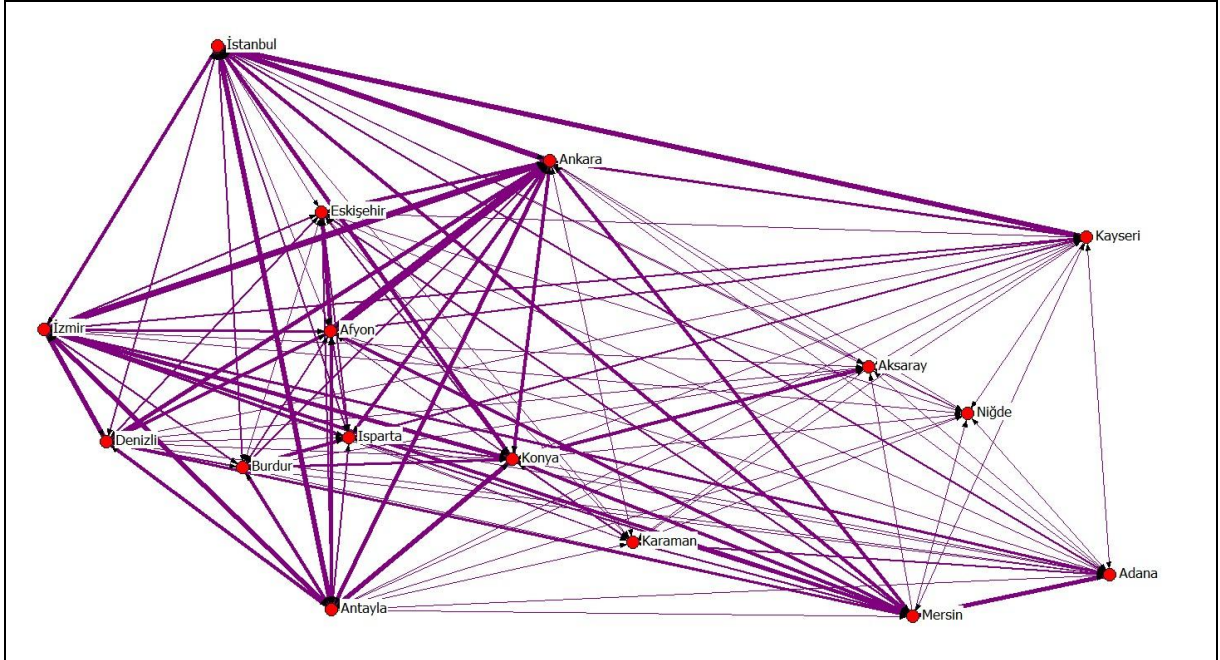
Konya'nın almış olduğu tarım ürünlerinde ise tablo günlük ortalama 6.852 ton tarım ürünlerini bu illerden aldığını göstermektedir. Konya en fazla tarım ürünü 1.140 tonla Adana'dan almaktadır. Karaman'dan aldığı tarım ürünü miktarı da günlük ortalama 964 ton düzeyindedir. Yine Antalya ve Mersin'den alınan tarım ürünlerinin günlük ortalaması da 800 tonun üzerindedir.

Karaman ili ise günlük ortalama 2.821 ton tarım ürünü bu illere satmaktadır. En fazla tarım ürünü sattığı il 964 tonla Konya'dır. Konya'dan sonra Mersin ve Antalya'ya da 500 tonun üzerinde günlük ortalama tarım ürünü yollamaktadır. Karaman'ın aldığı tarım ürünlerine bakıldığında ise en fazla tarım ürünü günlük ortalama 465 tonla Konya'dan aldığı görülmektedir. Karaman; 394 ton tarım ürünü Adana'dan, 261 ton tarım ürünü Aksaray'dan 171 ton tarım ürünü ise Mersin'den almaktadır. Yakın bölgenin en önemli tarım aktörlerinden birisi olan Antalya'dan aldığı tarım ve hayvancılık ürünleri ise günlük ortalama olarak yalnızca 124 tondur.

ŞEKİL 20.TR 52 BÖLGESİ VE ÇEVRESİ TARIM VE HAYVANCILIK ÜRÜNLERİ GİDEN GELEN TOPLAM YÜK HAREKETİ



ŞEKİL 21.TR 52 BÖLGESİ VE ÇEVRESİ MADENCİLİK VE PETROL ÜRÜNLERİ GİDEN GELEN TOPLAM YÜK HAREKETİ



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

fazla ürün alan iller ise 11.455 tonla Ankara, 9.852 tonla İzmir, 7.360 tonla Antalya ve 6.182 tonla Konya'dır. Günlük 2.000 tonun üzerinde ürün alan diğer iller ise Adana, Denizli, Eskişehir, Isparta ve Mersin'dir.

Konya'nın kendi başına almış olduğu Madencilik, petrol ve kimya ürünleri incelendiğinde ise; en fazla ürünü en fazla ürünü günlük 1.037 tonla İzmir'den aldığı görülmektedir. Konya yine 853 ton ortalama ürünü İstanbul'dan almaktadır. Konya'nın satışı incelendiğinde ise 1.114 ton günlük ortalama ürünü Antalya'ya satmakta, yine 798 ton günlük ortalama ürünü de Aksaray'a yollamaktadır.

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

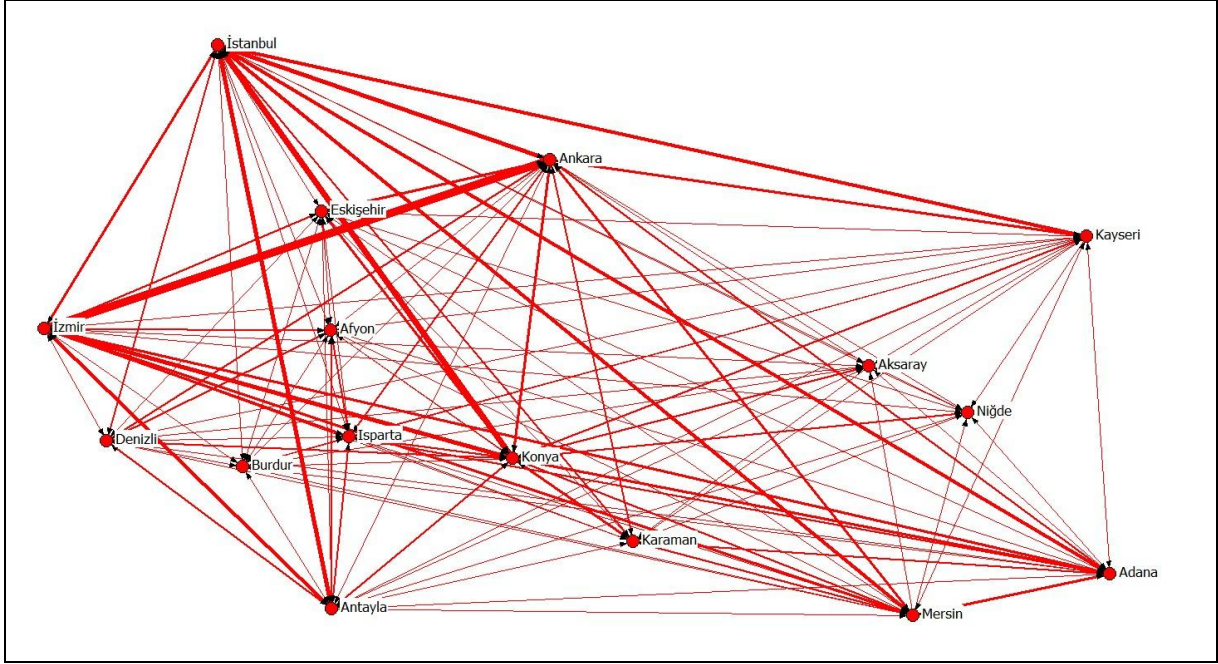
Çalışma alanında madencilik ürünlerinde dikkate alınması gereken koridorlar ise; günlük 2.124 ton yükün yollandığı Afyon Ankara koridoru, 1.114 ton yükün yollandığı Konya Antalya koridoru, 1.104 ton yükün yollandığı İzmir Antalya koridoru, 1.037 ton yükün yollandığı İzmir Konya koridoru, 915 ton yükün yollandığı Ankara Antalya koridoru, 924 ton yükün yollandığı Denizli Ankara koridoru ve 798 ton yükün yollandığı Konya Aksaray koridorudur.

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

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

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

ŞEKİL 22.TR 52 BÖLGESİ VE ÇEVRESİ İŞLENMİŞ GIDA VE İÇECEK GİDEN GELEN TOPLAM YÜK HAREKETİ



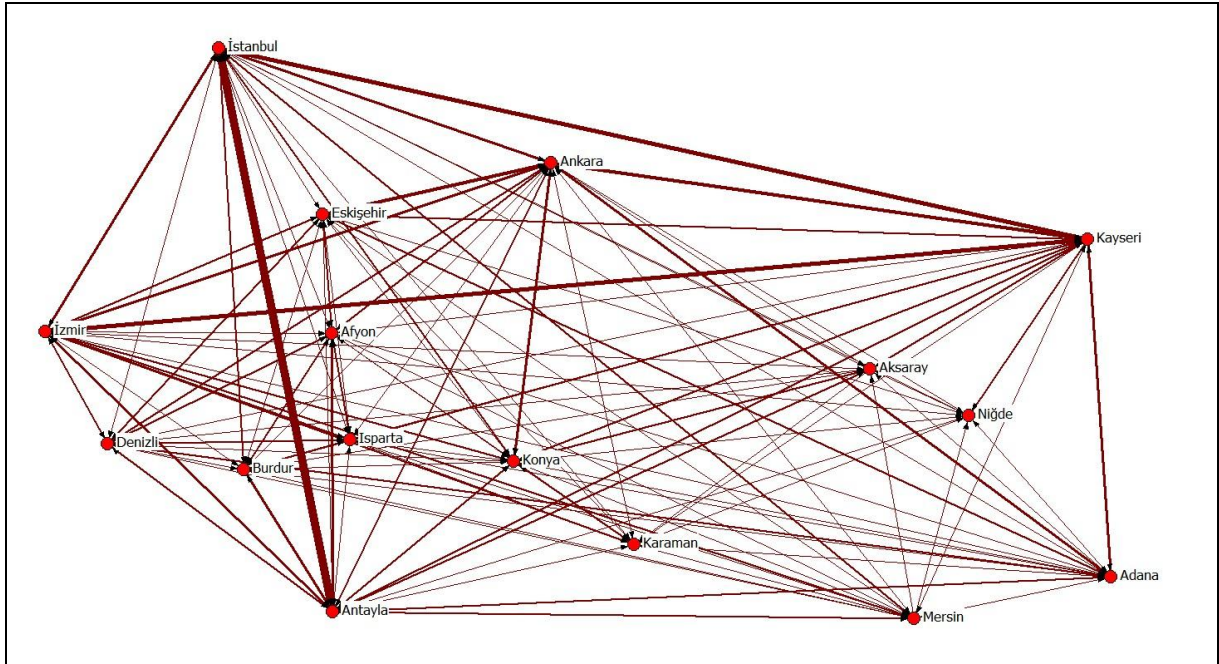
Mobilya ve Orman ürünlerine gelindiğinde ise çalışma bölgesi içinde günlük ortalama 15.762 ton ürün dolanımının olduğu tespit edilmiştir. En fazla ürün çıkışı olan iller; günlük 2.640 tonla Kayseri, 2.358 tonla İstanbul, 2.521 tonla Ankara'dır. En fazla ürün alan iller ise; 2.660 tonla Antalya, 2.489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

Konya ve Karaman illerinin bu ürün grubunda yolladığı ve aldıkları ürün miktarlarına bakıldığında ise; analiz alanı içerisinde Konya'nın yolladığı ve aldığı ürünler bakımından yüksek hacme sahip olduğu, Karaman'ın ise yine aldığı ve yolladığı toplam yük bakımından düşük bir ortalama ortaya koyduğu görülmektedir.

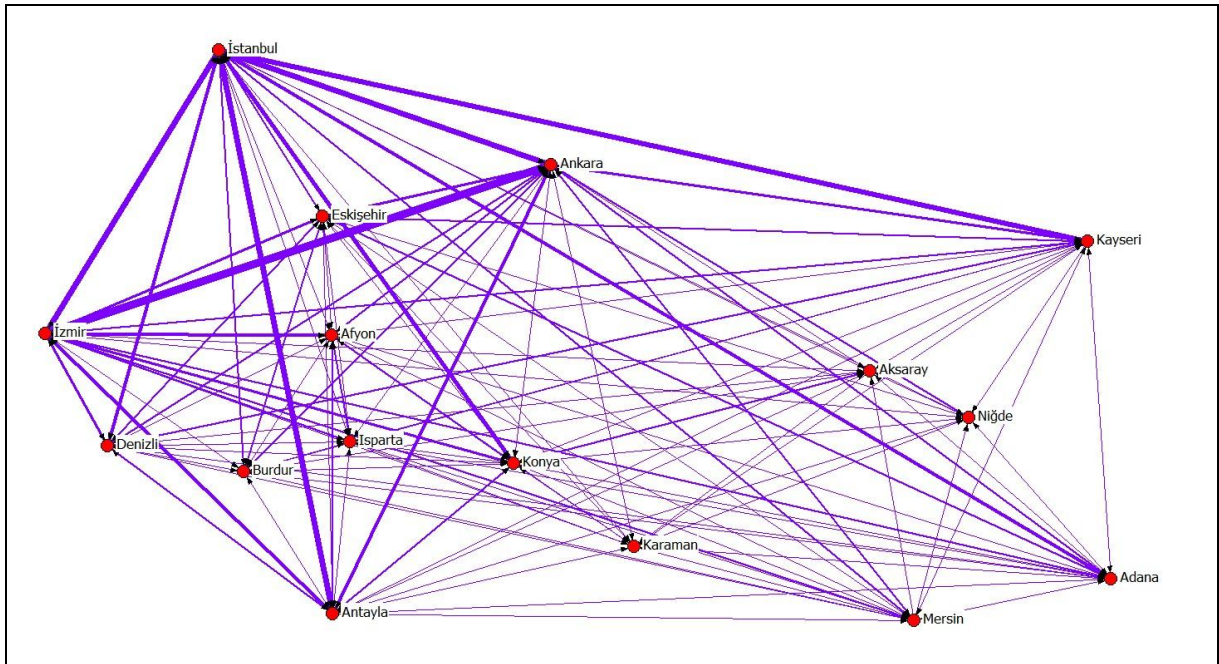
Konya en fazla ürünü 176 tonla Ankara'ya yollamakta, en fazla ürünü ise 248 tonla Ankara'dan almaktadır. Konya ve Ankara arasında aynı ürün grubunda güçlü bir alışveriş olduğu görülmektedir. Karaman ise en fazla ürünü düşük bir ortalama olan 70 tonla İzmir'e yollamakta, günlük 87 ton ortalama ürünü ise Konya'dan almaktadır.

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

ŞEKİL 23.TR 52 BÖLGESİ VE ÇEVRESİ MOBİLYA VE ORMAN ÜRÜNLERİ GİDEN GELEN TOPLAM YÜK HAREKETİ



ŞEKİL 24.TR 52 BÖLGESİ VE ÇEVRESİ MAKİNA EKİPMAN VE ULAŞTIRMA ARAÇLARI GİDEN GELEN TOPLAM YÜK HAREKETİ



TR 52 Bölgesi ve çevresini içeren yük analizi çerçevesinde incelenen makine ekipman ve ulaştırma araçlarının analiz bölgesi çerçevesinde hareketleri incelendiğinde günlük olarak ortalama 14.823 ton yükün hareket halinde olduğu tespit edilmiştir. En fazla ürün yollayan iller; 3.571 tonla İstanbul, 3.341 tonla İzmir, 2.964 tonla Ankara ve 924 tonla Konya'dır. En fazla ürün alan iller ise yine 2.656 ton yükü İzmir ve 1.687 tonla İstanbul ve 1.678 tonla Antalya'dır.

Konya ve Karaman İllerinin ayrı ayrı performansları incelendiğinde ise Konya'nın en fazla ürünü 194 tonla İzmir ve 121 tonla İstanbul'a yollanmıştır. Konya en fazla ürünü ise 426 tonla İstanbul'dan almakta, ikinci sırayı ise 140 tonla İzmir'den almaktadır.

Karaman ise bu ürün grubunda bölge genelinde çok etkin görünmemekte, toplam işlem gören ürün, 55 tonda kalmaktadır.

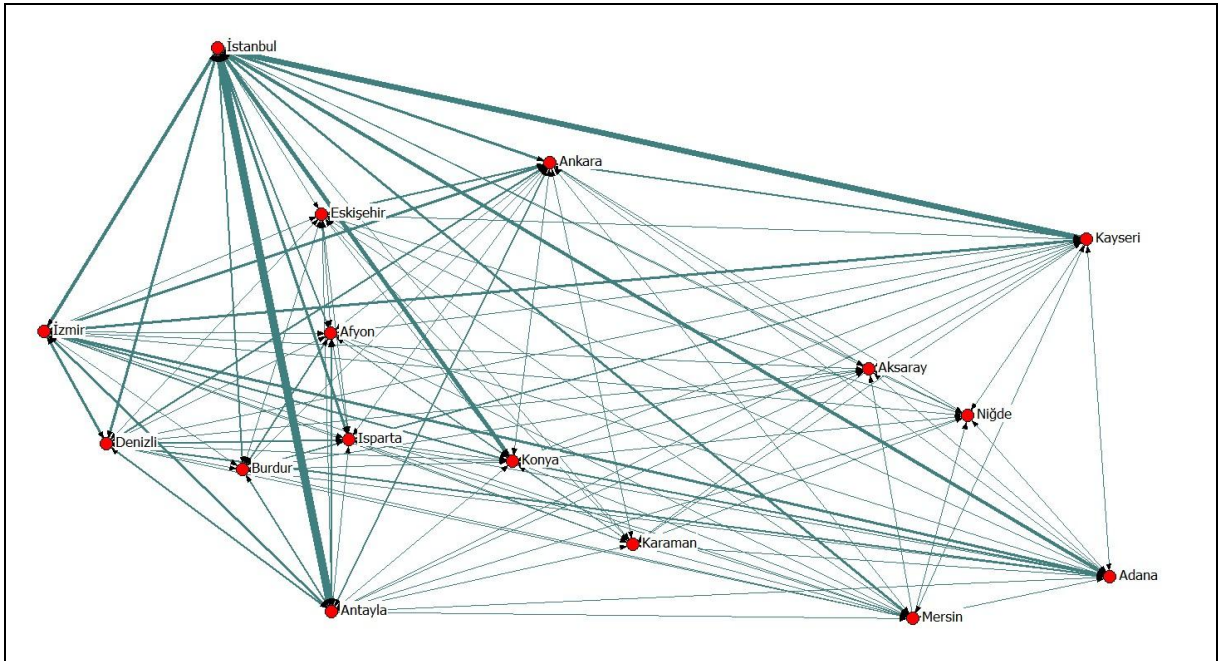
Bu ürün grubunda lojistik olarak mal iletimi dikkati çeken koridorlar ise; günlük ortalama 955 ton yükün taşındığı İzmir Ankara koridoru, 655 ton yükün taşındığı İstanbul Antalya koridoru, 628 ton yükün taşındığı Ankara İstanbul koridoru, 625 ton yükün taşındığı Ankara İzmir koridoru, 579 ton yükün taşındığı İstanbul Kayseri koridoru, 426 ton yükün taşındığı İstanbul Konya koridorudur.

Yukarıda açıklanan kategorilere dâhil olmayan karma yükler, kargo, tekstil ve parça yükler gibi diğer yükler kategorisinde ise; analiz bölgesinde günlük ortalama 15.678 ton yük dolaşımı bulunmaktadır. En fazla yük çıkışı 6.489 ton yükü İstanbul'dan yapılmakta, onu 2.619 tonla İzmir ve 1.465 ton yükü Ankara takip etmektedir. En fazla yük girişi olan merkezler ise; 3.221 tonla Antalya, 1.843 tonla İstanbul, 1.344 tonla Ankara ve 1.161 ton yük girişi ile Konya'dır.

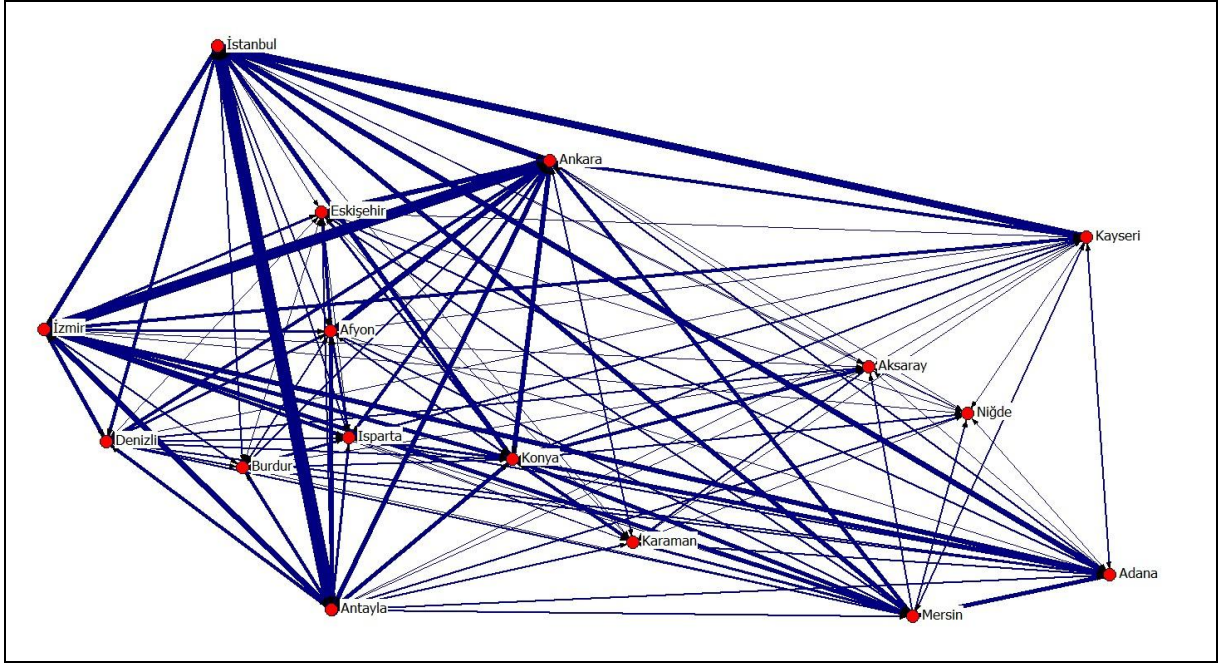
TR 52 Bölgesi illerinin performansları irdelendiğinde ise ortaya çıkan sonuç Konya'nın bu ürün grubu giriş ve çıkışında da yine Karaman'ın çok üzerinde hacme sahip olduğudur. Zira; Konya günlük olarak ortalama 223 ton yük çıkışına sahne olurken, Karaman'da bu rakam 93 tonda kalmaktadır. Yük girişinde ise Konya'ya bu ürün grubunda günlük ortalama giren yük miktarı 1.161 ton olarak gerçekleşmekte, Karaman'da bu rakam 31 tonda kalmaktadır.

Bu ürün grubunda analiz bölgesinde dikkati geçen yük iletim koridorları ise; 1.716 tonluk günlük ortalama kapasite ile İstanbul Antalya, 438 tonla İzmir Antalya, 424 tonla İstanbul Denizli, 472 tonla İstanbul Isparta, 638 tonla Adana İstanbul, 544 tonla İstanbul İzmir, 1.108 tonla İstanbul Kayseri, 407 tonla İzmir Kayseri ve 813 tonla İstanbul Konya koridorudur.

ŞEKİL 25.TR 52 BÖLGESİ VE ÇEVRESİ DİĞER ÜRÜNLER GİDEN GELEN TOPLAM YÜK HAREKETİ



ŞEKİL 26.TR 52 BÖLGESİ VE ÇEVRESİ TÜM ÜRÜNLER GİDEN GELEN TOPLAM YÜK HAREKETİ



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

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

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

Gerçekleşen yük transferleri ilçeler ve iller ölçeğinde ortalama ve yaklaşık değerler olup, yük akışları yıllar, mevsimler ve de aylar içerisinde değişiklik gösterdiğinden veri miktarlarının yaklaşık ve ortalama değerler olarak düşünülmesi gerekmektedir.

Bu bakımdan TR 52 bölgesinin en büyük ili olan Konya'nın yakın çevresinde de yük çıkışı ve aynı zamanda girişi bakımından da önemli lojistik altyapıya sahip olması gereken bir nokta olduğu hem yük çıkış ve girişi bakımından hem de üzerinden geçen yük iletim koridorları bakımından da ifade edilebilir.

Bütün yüklerin iletilmesinden oluşturulmuş olan şekle bakıldığında da Konya'nın toplam yük ortalamasında bir kavşak noktası olacak şekilde yük hareketlerinde rol aldığı görülmektedir. Bu

bakımdan Konya İlinin bu başlık altındaki lojistik potansiyelinin uygun ulaşım modlarında uygun gelişim metotları tespit edilerek kuzey güney doğrultulu yatırımlara dönüştürülmesi ve realize edilmesi gerekmektedir.

Karşılıklı yük transferlerinin toplamından ortaya çıkan yük analiz şemasında Konya'nın, Mersin, Adana, Ankara, Antalya ve Ankara ile bağlantılarının olduğu dikkati çekmektedir.

Yapılan yük analizi çerçevesinde Konya ve Karaman'ın çevre ve metropol iller ile olan bağlantısının gücü çalışma öncesi beklenen düzeyin altında görülmektedir. Belirli bazı sektörlere yoğunlaşmış olmasının bölgenin çevre ile olan bağlantısının belirli bir noktada tuttuğu görülmektedir. Bu haliyle bölge daha çok kendi içinde etkileşim halinde olduğu görüntüsünü vermektedir. Buna rağmen bölgede sıralamada geride olan sektörlere yönelik gelişimler ve ulaşım altyapısı yatırımlarının bu hızlanarak devam etmesi, bölgenin orta ve uzun vadede ulaşım altyapısı gelişimi ve ürün çeşitliliği ile sektörel gelişmelerin lineer artıştan ziyade üssel olarak gerçekleşeceği yorumunun yapılmasını sağlamaktadır.

TABLO 59.TR 52 BÖLGESİ VE ÇEVRESİ İL ÖLÇEĞİNDE TARIM VE HAYVANCILIK YÜK HAREKETİ (ORTALAMA TON/GÜN)

Tarım ve hayvancılık	Adana	Afyon	Ankara	Antalya	Burdur	Denizli	Eskişehir	Isparta	Mersin	İstanbul	İzmir	Kayseri	Konya	Niğde	Aksaray	Karaman	TOPLAM
Adana	2051	0	324	287	237	144	0	384	951	1395	113	101	1140	0	70	394	8617
Afyon	0	899	246	146	0	157	10	306	0	199	321	0	112	0	0	0	2395
Ankara	40	84	537	23	95	180	158	19	53	0	128	101	52	0	48	56	1576
Antalya	98	317	1773	3037	408	258	0	298	0	5121	89	0	848	0	0	124	12370
Burdur	0	133	203	135	14	0	0	104	0		57	0	23	0	0	0	669
Denizli	0	0	153	96	91	656	0	0	0	55	0	84	188	0	0	0	1323
Eskişehir	76	190	580	62	0	0	139	0	0	0	0	62	0	0	0	67	1175
Isparta	0	56	330	135	84	0	0	440	0	140	0	21	40	0	0	114	1359
Mersin	373	0	1121	15	0	70	290	0	1893	1035	419	362	843	233	312	171	7139
İstanbul	0	0	0	109		0	0				34	144	24		0		312
İzmir		0	250	12		70	41	33	0	296	119	39	61	33			2026
Kayseri	0	0	296	0	0	0	0	160	0	78		519	93	0	0	123	1269
Konya	178	139	827	393	97	473	403	643	764	99	710	303	1949	73	401	465	7917
Niğde	0	0	0	154	0	0	0	0	0	147		0	427	568	0	104	1400
Aksaray	0	0	136	0	0	174	0	0	0			0	89	111	84	261	856
Karaman	112	0	48	561	0	0	0	0	525	35	48	76	964	0	0	450	2821
TOPLAM	2928	1817	6825	5165	1026	2183	1042	2387	4187	8600	4136	1812	6852	1018	915	2329	53222

Kaynak: KGM, 2007,2008,2009-Büro Çalışmaları

TABLO 60.TR 52 BÖLGESİ VE ÇEVRESİ İL ÖLÇEĞİNDE MADENCİLİK, PETROL VE KİMYA ÜRÜNLERİ YÜK HAREKETİ (ORTALAMA TON/GÜN)

madencilik, petrol ve kimya ürünleri	Adana	Afyon	Ankara	Antalya	Burdur	Denizli	Eskişehir	Isparta	Mersin	İstanbul	İzmir	Kayseri	Konya	Niğde	Aksaray	Karaman	TOPLAM
Adana	1275		11	43	115	64			605	125	405		94	61			2798
Afyon	42	72	2124	736		14	994	335	614	47	203	141	85			31	5439
Ankara		118	2926	915	120	24	769	158	616	1300	160	391	287	66			9291
Antalya		126	143	388	593	56		240	48	343	213	31	520				2700
Burdur		119	318	335		176	101	234	35	123	314		380				2136
Denizli	37	734	924	727	68	2350		106	359	260	125		45				6864
Eskişehir	96	47	649	190	64	129	683	162	48		269		174				2512
Isparta		224	722	263	631	60	134	1374	124		78	182	311				4104
Mersin	887	34	227	100	55		205	43	419	695	680	64	695		27	162	4292
İstanbul	128	94	1063	1275	200	204	14	132	156		742	1202	853			69	6130
İzmir	574	452	1675	1104		869	200	580	295	279	384	344	103	16	9	64	11343
Kayseri		55		34			47			71	30	817	43		23		1119
Konya		45	673	1114	54			138	57	39	220		133		798	139	4608
Niğde				68									74		29	105	276
Aksaray				68									153		133		355
Karaman	194							50					98				341
TOPLAM	3234	2121	11455	7360	1900	3944	3147	3552	3376	3282	9852	3172	6182	143	1019	569	64309

Kaynak: KGM, 2007,2008,2009-Büro Çalışmaları

TABLE 61.TR 52 BÖLGESİ VE ÇEVRESİ İL ÖLÇEĞİNDE İŞLENMİŞ GIDA VE İÇECEK ÜRÜNLERİ YÜK HAREKETİ (ORTALAMA TON/GÜN)

İşlenmiş gıda ve içecek	Adana	Afyon	Ankara	Antalya	Burdur	Denizli	Eskişehir	Isparta	Mersin	İstanbul	İzmir	Kayseri	Konya	Niğde	Aksaray	Karaman	TOPLAM
Adana	727		108	96	79	48		128	317	570	415	34	380		23	131	3056
Afyon		300	82	249		186	3	102		68	264		37				1290
Ankara	80	61	212	74	65	60	86	70	51	778	113	34	67		16	19	2810
Antalya	33	36	58	679	33	86		99		792	251		16			8	2090
Burdur		44	68	45	5			35		32	63		8				300
Denizli			151	132	64	219				63	72	28	129				857
Eskişehir	25	63	293	21			46			30	167	21					666
Isparta		19	110	45	95			147			31	37	13			38	534
Mersin	358		340	5		23	30		331	485	444		114		37	57	2226
İstanbul	210		375	636	43	207	4	34	40		299	95	138	39	17	40	2177
İzmir	387	162	1738	554	2	82	172	394	169	473	743	83	370			27	5355
Kayseri			399					53		506	63	173	31			41	1265
Konya	59	46	442	131	32	158	468	214		1233	728	101	650	24	134	55	4475
Niğde			24	51									142				218
Aksaray			45			58				33	71		30		28		266
Karaman	37		289	24					175	107	14	25	397			150	1219
TOPLAM	1917	731	4735	2742	418	1126	810	1276	1083	5170	4759	630	2522	64	255	566	28804

Kaynak: KGM, 2007,2008,2009-Büro Çalışmaları

TABLO 62.TR 52 BÖLGESİ VE ÇEVRESİ İL ÖLÇEĞİNDE MOBİLYA ÜRÜNLERİ YÜK HAREKETİ (ORTALAMA TON/GÜN)

mobilya, orman ürünleri	Adana	Afyon	Ankara	Antalya	Burdur	Denizli	Eskişehir	Isparta	Mersin	İstanbul	İzmir	Kayseri	Konya	Niğde	Aksaray	Karaman	TOPLAM
Adana	198	14	64	73		51	67	0	15	31			10	0	10	6	541
Afyon		33	75	250	138	62	58	155	17				0	12			800
Ankara	288	69	880	129	41	143	330	0	48	64	64	193	248	6	3	16	2521
Antalya	62	0	55	157	61	51	61	0	31	89	129	0	16		110		824
Burdur			60	236	2	0		11		52		26	3		16		408
Denizli	67	67	45	101	0	280	69	138			48		16				830
Eskişehir	60	76	197	56			17	0	32	12	127	53	0				629
Isparta		0	51	27	72	7		142			104		16			13	432
Mersin	49		9	86			0	10	90	13	143	0	0			0	401
İstanbul		29	232	1109	118	40	6		114	27	224	290	154			14	2358
İzmir	58	6	270	201	25	88	89	66		8	582	418	113	10			1932
Kayseri	234		375	102	59		137	88	39	499	466	324	173	69	74		2640
Konya	21	14	176	131	8		59	18	0	121	49	26	403	16	76	87	1205
Niğde			0				44				4		12				60
Aksaray	0	0	0						0		6	0	6	0	0		12
Karaman	0	15			0			0	45		70	0	0	8		30	168
TOPLAM	1038	324	2489	2660	525	722	935	629	431	917	2015	1329	1182	109	290	165	15762

Kaynak: KGM, 2007,2008,2009-Büro Çalışmaları

TABLO 63.TR 52 BÖLGESİ VE ÇEVRESİ İL ÖLÇEĞİNDE MAKİNA, EKİPMAN VE ULAŞTIRMA ARAÇLARI YÜK HAREKETİ (ORTALAMA TON/GÜN)

makine, ekipman, ulaştırma araçları	Adana	Afyon	Ankara	Antalya	Burdur	Denizli	Eskişehir	Isparta	Mersin	İstanbul	İzmir	Kayseri	Konya	Niğde	Aksaray	Karaman	TOPLAM
Adana	213	14	110				23	18	5	57	113				10		563
Afyon		49	14	103		7	44	20	17		52	1					307
Ankara	41	60	621	274	63	40	104		111	628	625	217	48	80	35	16	2964
Antalya			13	90	45	70	8	31	13	203	286		16				773
Burdur			13	48			67	7		32		11					176
Denizli	19	39	84	45	12	133	62	24		30	143	64		38			690
Eskişehir	117		186	21			15		26	30	56	59					511
Isparta		58		34				50									142
Mersin			36							81	55		52				223
İstanbul	312		316	655	80	357	90		76		590	579	426	26	40	23	3571
İzmir	155	315	955	312	42	215	188	60	61	287	442	127	140		43		3341
Kayseri			77		13					189	101	32			50		461
Konya	37	59	47	97				28	28	121	194	16	200	16	82		924
Niğde	4						44			30							77
Aksaray													13		69		82
Karaman																17	17
TOPLAM	897	594	2472	1678	255	821	645	236	337	1687	2656	1105	893	122	369	55	14823

Kaynak: KGM, 2007,2008,2009-Büro Çalışmaları

TABLE 64.TR 52 BÖLGESİ VE ÇEVRESİ İL ÖLÇEĞİNDE DİĞER ÜRÜNLER YÜK HAREKETİ (ORTALAMA TON/GÜN)

diğer (karma yükler, kargo, tekstil, parça yükler)	Adana	Afyon	Ankara	Antalya	Burdur	Denizli	Eskişehir	Isparta	Mersin	İstanbul	İzmir	Kayseri	Konya	Niğde	Aksaray	Karaman	TOPLAM
Adana	141	0	48			142		0	52	638	288		96	0			1405
Afyon		19	29	190	138	55	58	43		0	9	1	12				554
Ankara	42	9	296	205	34	129	54	6	95	336	142	116	0	0	0		1465
Antalya	0	0	27	205	41	22		13	0	206	15	0	0				529
Burdur				132	0	0		0			0	26	0		16		174
Denizli		65	13	213	0	228	30	104		246	141		0				1040
Eskişehir		76	171				12	0		22	17	23	0				320
Isparta		0	0	0	21			61	14	14	0		0				111
Mersin	49		9	74			0		61	82	72	0	0			0	348
İstanbul	388	100	349	1716	114	424	0	472	351		544	1108	813	26	67	18	6489
İzmir	303	77	387	438		313	62	74	0	62	294	407	200				2619
Kayseri	0		14	19	59		16	9	0	39	91	0	5		0		251
Konya	0	0	0	29	0		0	4	0	107	0	21	28		34	0	223
Niğde			0														0
Aksaray	0	0	0						0	52		0	6	0	0		57
Karaman	0	0			0			0	41	39	0	0	0	0		13	93
TOPLAM	925	346	1344	3221	408	1312	232	787	613	1843	1611	1701	1161	26	117	31	15678

Kaynak: KGM, 2007,2008,2009-Büro Çalışmaları

TABLO 65.TR 52 BÖLGESİ VE ÇEVRESİ İL ÖLÇEĞİNDE TÜM ÜRÜNLER YÜK HAREKETİ (ORTALAMA TON/GÜN) (KGM 2007-2008-2009, BÜRO ÇALIŞMALARI)

Tüm Yükler, günlük ortalama (ton)	Adana	Afyon	Ankara	Antalya	Burdur	Denizli	Eskişehir	Isparta	Mersin	İstanbul	İzmir	Kayseri	Konya	Niğde	Aksaray	Karaman	TOPLAM
Adana	4606	28	665	499	431	448	90	530	1946	2817	2360	135	1720	61	113	532	16980
Afyon	42	137 3	2570	1672	277	481	1167	960	648	314	849	143	260	0	0	31	10786
Ankara	491	401	5472	1621	418	577	1502	254	974	3107	3695	1051	702	152	103	106	20626
Antalya	192	478	2068	4556	118 2	544	69	681	93	6753	982	31	1415	0	110	132	19286
Burdur	0	296	662	932	20	176	168	391	35	239	434	62	415	0	32	0	3863
Denizli	122	906	1370	1313	234	3864	160	372	359	653	1658	176	378	0	38	0	11604
Eskişehir	374	452	2077	350	64	129	913	162	106	94	635	216	174	0	0	67	5813
Isparta	0	356	1214	505	903	66	134	221 3	139	155	213	240	380	0	0	164	6681
Mersin	1717	34	1742	281	55	94	526	53	2794	2391	1813	426	1704	233	377	390	14629
İstanbul	1039	223	2336	5500	556	1231	113	638	736	27	2433	3419	2407	92	125	163	21038
İzmir	1477	101 3	5275	2620	69	1635	753	120 7	525	1405	7097	1419	1920	59	52	91	26617
Kayseri	234	55	1161	155	131	0	200	311	39	1381	750	1864	345	69	148	164	7006
Konya	295	303	2165	1896	191	631	930	104 5	848	1719	1900	466	4563	129	1524	746	19351
Niğde	4	0	24	273	0	0	88	0	0	177	4	0	656	568	29	209	2031
Aksaray	0	0	181	68	0	233	0	0	0	85	78	0	296	111	315	261	1628
Karaman	344	15	337	585	0	0	0	50	786	181	131	102	1459	8	0	661	4659
TOPLAM	10937	5933	2931 9	2282 6	4532	1010 9	6813	8867	1002 8	2149 9	2503 0	9749	1879 3	148 2	2965	3716	192598

KAYNAK: KGM, 2007,2008,2009-BÜRO ÇALIŞMALARI

ERİŞİLEBİLİRLİK

1. ERİŞİLEBİLİRLİK TANIMI VE ÜLKE ÖLÇEĞİNDE ERİŞİLEBİLİRLİK

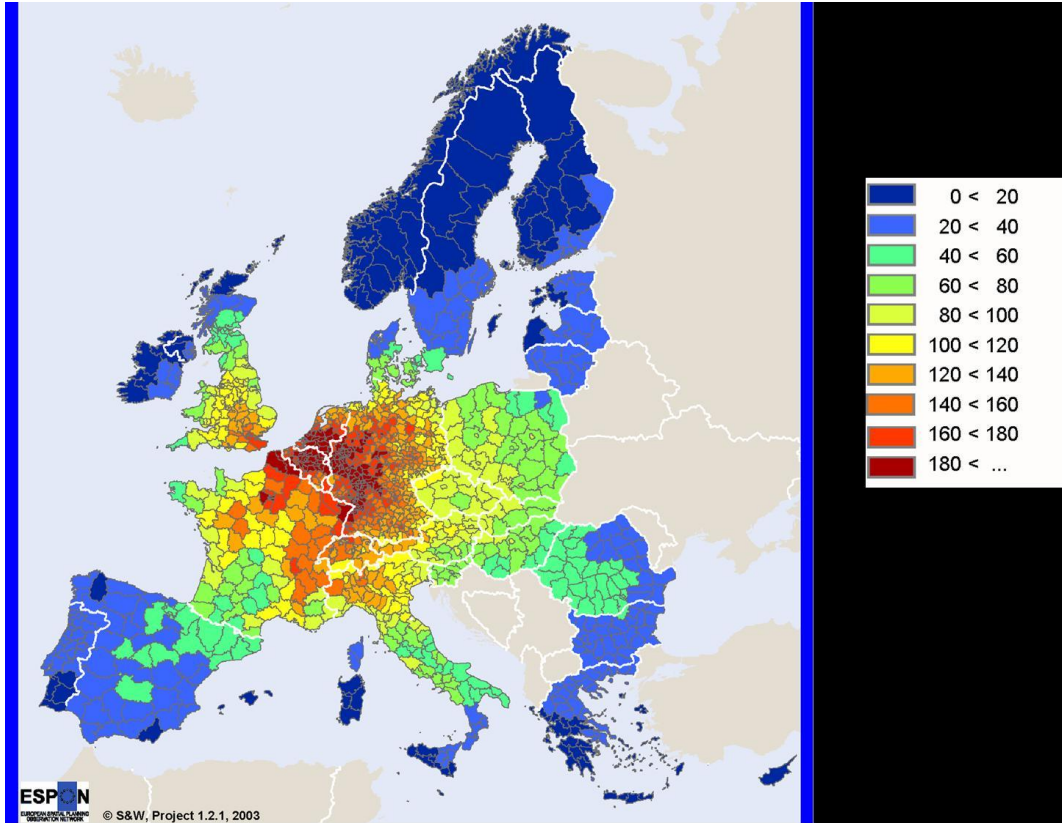
Avrupa Birliği Mekansal Gelişme İzleme Ağı (The ESPON 2012 Programme, the European Observation Network for Territorial Development and Cohesion) tarafından Avrupa genelinde mekansal olarak ve çeşitli ulaşım türlerine göre erişilebilir noktaların belirlenmesi, ulaşım altyapılarının bu doğrultuda geliştirilmesi amacıyla çeşitli ölçeklerde Ulaşım Erişilebilirliği (Transport Accessibility at Regional Local Scale and Patterns) çalışmaları sürdürülmektedir.

Erişilebilirlik haritalarına ulaşılabilmesi amacıyla mesafe matrisleri oluşturulmakta, bu yolla her bir merkezin diğer merkezlere olan uzaklıklarıyla birlikte belirleyici olan erişim süreleri ve bu merkezlerin nüfusları çalışmaya girdi oluşturmaktadır.

Erişilebilirlik düzeyi nüfus ile doğru orantılı mesafe-zamanla ters orantılıdır. Nüfus ve mesafeler veri alınarak oluşturulan ağırlıklandırılmış erişim matrisi marifetiyle her bir merkezin erişim katsayısına ulaşılmaktadır.

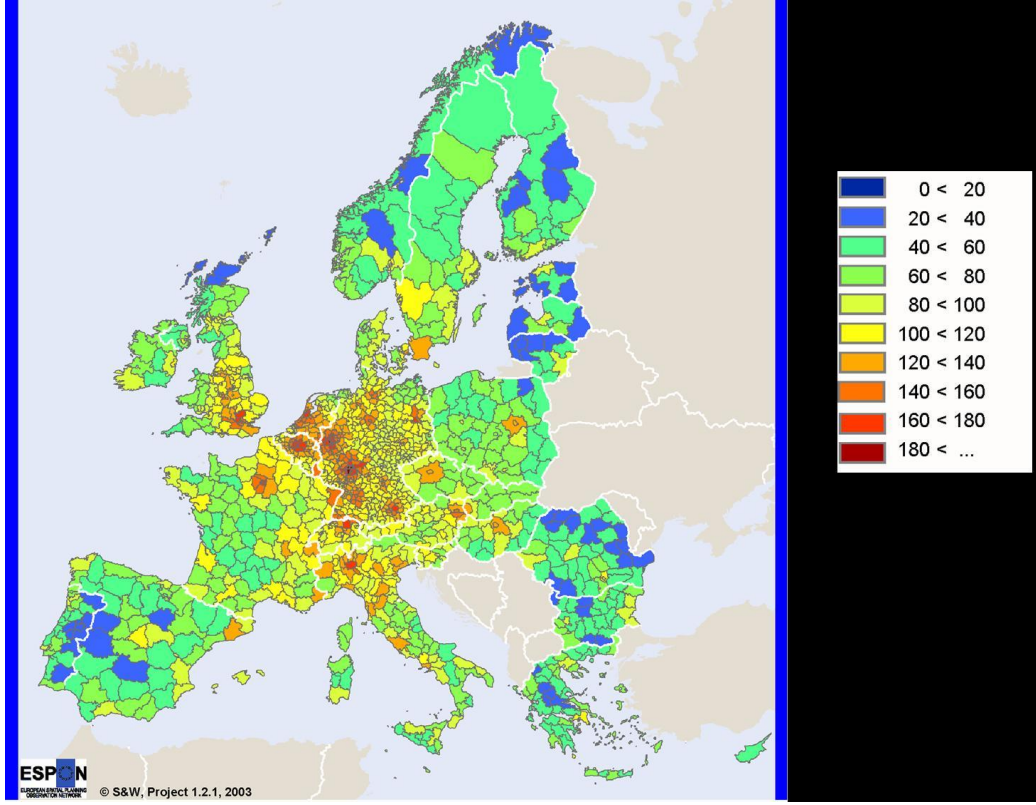
Her ulaşım modu için ayrı ayrı (karayolu, deniz, havayolu, demiryolu) hesaplanan erişilebilirlik düzeyleri, daha sonra her bir modun çakıştırılmasıyla oluşturulan multi-modal erişilebilirlik analizi sayesinde her bir merkezin tüm ulaşım modları göz önüne alınarak erişilebilirliği ortaya çıkarılmaktadır.

ŞEKİL 27.ESPON AVRUPA DEMİRYOLU ERİŞİLEBİLİRLİK HARİTASI



Kaynak: ESPON, 2003

ŞEKİL 28.ESPON AVRUPA MULTİMODAL ERİŞİLEBİLİRLİK HARİTASI



Kaynak: ESPON, 2003

ESPON'un da uygulamış olduğu ve çalışmada uygulanmış olan erişilebilirlik tespit metodu aynı zamanda "aktivite esaslı potansiyel erişilebilirlik" (AEPE) olarak da tanımlanmaktadır. Potansiyellik konsepti ilk olarak, ekonomide pazar potansiyellerinin konumsal analiz ile belirlenmesinde kullanılmıştır (Haris, 1954). Hansen (1959) ilk defa bu yaklaşımı erişilebilirlik üzerinde "olanakların etkileşim potansiyeli" şeklinde uygulamıştır.

Yöntem temelde bir ulaşım modu kullanıcısının çıkış noktasından gidebileceği tüm varış noktalarından elde edebileceği aktivite potansiyelini ifade etmektedir. Bir bölge, temel aktivite alanlarına ne kadar yakın ise değeri o kadar yüksek çıkar. AEPE ölçütünün temel matematiksel gösterimi şu şekildedir:

$$A_i = \sum_j D_{ij}^{-\alpha}$$

j

Denklemden D nüfus değişkeni olarak kabul edildiğinde, nüfus merkezine olan erişilebilirlik hesaplanmaktadır. Nüfustan bağımsız yapılan hesaplamalarda D ve Alfa yerine 1 konularak hesaplama yapılır. Bu şekilde i merkezinden j merkezine olan D fırsatlarına erişilebilirlik ölçütü ortaya konulmuş olur.

Erişilebilirlik başlığı altında ilk olarak incelenen ve yalnızca coğrafi konumlar hesaba dâhil edilerek yapılmış olan erişilebilirlik analizinde, bölgenin de komşuları olan Aksaray, Kırşehir, Nevşehir, Yozgat ve Kayseri illeri Türkiye genelinde coğrafi erişilebilirlik bakımından en erişilebilir bölgeler olarak ortaya çıkmaktadır. Konya'da coğrafi olarak konumu gereği erişilebilirliği bu illerin ardından ikinci derece olan bir merkezdir. Karaman ise Konya'dan bir alt düzey erişilebilir bir konumda bulunmaktadır. Böylelikle bölge için erişilebilirliğin coğrafi anlamda kuzeyden güneye azaldığı görülmektedir. Konya'nın coğrafi erişilebilirlik endeksi 81, Karaman'ın ki ise 73'tür. Erişilebilirlik endeksi bu kriterlere göre 100 olan tek il ise Kayseri'dir.

Nüfusların çekim gücü de dâhil edilerek hesaplanan erişilebilirlik analizinde ise beklenildiği gibi İstanbul'un bütün ulaşım modları ve nüfus büyüklüğü de göz önüne alındığında erişilebilirlik endeksi 100'dür. Erişilebilirlik sıralamasında ikinci sırada kalan il ise Ankara'dır. Ankara'nın erişilebilirlik endeksi 69'ken, Konya'nın 56, Karaman'ın ise 48'dir.

Nüfuslar da dâhil Türkiye geneli erişilebilirlik haritası irdelendiğinde Karaman'ın Konya'ya göre bir alt seviyede erişilebilirliğe sahip olduğu, Ankara dışında iç anadolu bölgesinde erişilebilirliğin, marmara bölgesine göre daha düşük olduğu görülmektedir.

Türkiye'nin genel itibarıyla erişilebilirliğinin coğrafi olarak doğudan batıya doğru hareketle arttığı da görülmektedir. İç ve doğu bölgelerinin bu anlamda ülkenin pazar ve üretim açısından avantajlı bölgeleri ile rekabet etmesi, bu bakımdan aynı zamanda ulaşımaya yönelik ve lojistik altyapı yatırımlarının faaliyete geçirilmesi marifeti ile erişilebilirliklerinin artırılması ile gerçekleştirilebilir.

TR52 BÖLGESİ ULAŞIM STRATEJİSİ
















MEVLANA KALKINMA
AJANSI

ÜLKE GENELİ
COĞRAFİ ERİŞİLEBİLİRLİK
ANALİZİ

Gösterim


-  TR52 BÖLGESİ
-  Ülke sınırı
-  Deniz - Göl
-  Karayolu
-  Demiryolu
-  Havaalanı
-  Demiryolu İstasyonu

SENTEZ ERİŞİLEBİLİRLİK

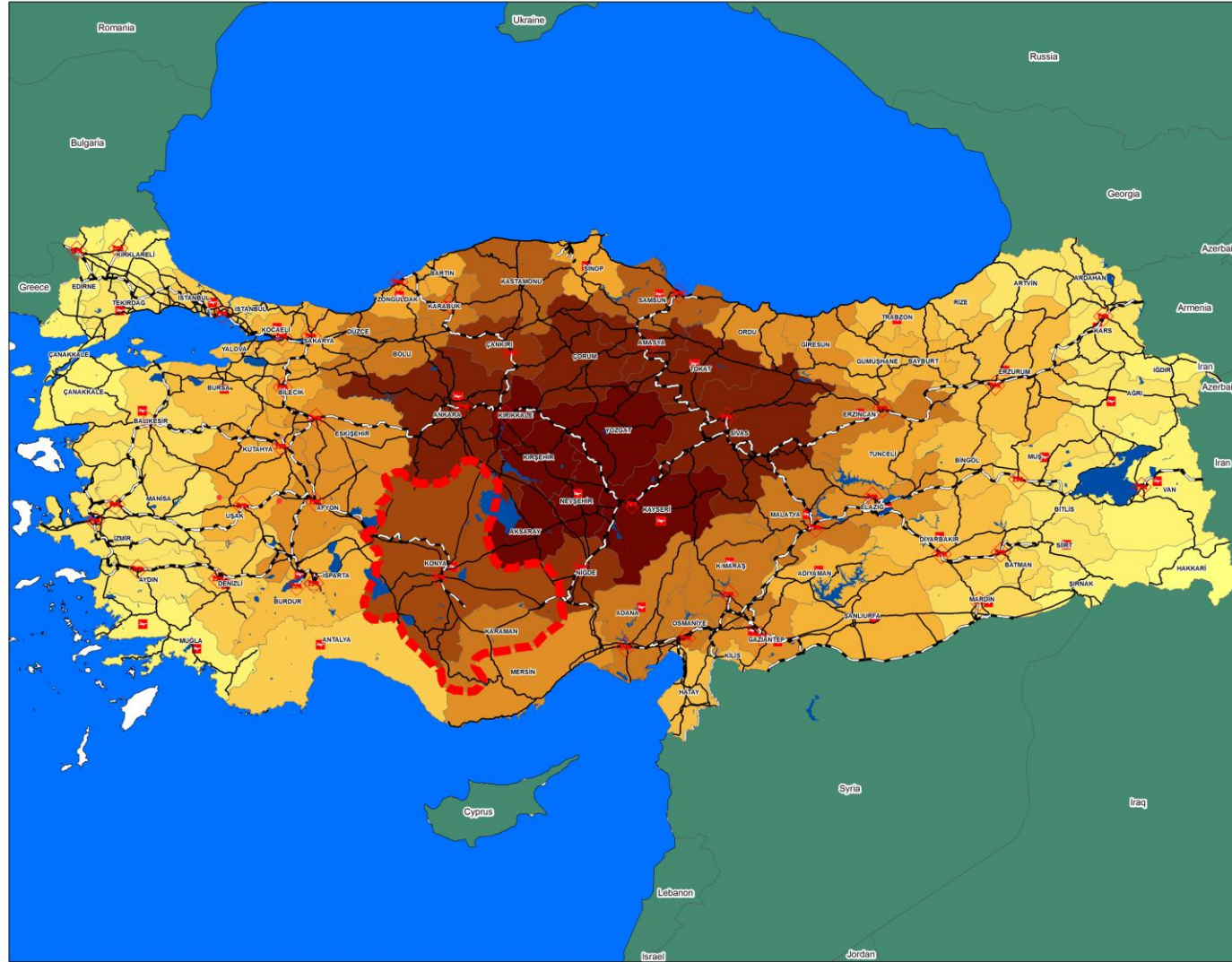
-  25 - 30
-  31 - 35
-  36 - 40
-  41 - 45
-  46 - 50
-  51 - 55
-  56 - 60
-  61 - 65
-  66 - 70
-  71 - 75
-  76 - 80
-  81 - 85
-  86 - 90
-  91 - 95
-  96 - 100

Kaynak: Büro Çalışmaları

HARİTA NO:

K
 Ölçek: 1/3.500.000
0 40 80 160
Kilometre

EMSAL PROJE PLANLAMA TASARIM LTD. ŞTİ.
İvedik Caddesi No: 17A/9 Yenimahalle / ANKARA
Tel - Faks: (0312) 395 11 97



TR52 BÖLGESİ ULAŞIM STRATEJİSİ

MEVLANA KALKINMA
AJANSI

ARAŞTIRMA ALANI
TÜRKİYE NÜFUSA
ERİŞİLEBİLİRLİK ANALİZİ



Kaynak: Büro Çalışmaları

HARİTA NO:

K Ölçek: 1/3.500.000
0 40 80 160
Kilometre

EMSAL PROJE PLANLAMA TASARIM LTD. ŞTİ.
İvedik Caddesi No: 174/5 Yenimahalle / ANKARA
Tel - Faks: (0312) 395 11 97

İL ADI	ERİŞİLEBİLİRLİK ENDEKSİ (coğrafi)
ADANA	75
ADİYAMAN	60
AFYON	70
AĞRI	40
AMASYA	92
ANKARA	95
ANTALYA	49
ARTVİN	40
AYDIN	37
BALIKESİR	44
BİLECİK	61
BİNGÖL	55
BİTLİS	40
BOLU	75
BURDUR	52
BURSA	54
ÇANAKKALE	33
ÇANKIRI	88
ÇORUM	95
DENİZLİ	46
DİYARBAKIR	53
EDİRNE	31
ELAZIĞ	66
ERZİNCAN	71
ERZURUM	55
ESKİŞEHİR	68
GAZİANTEP	67
GİRESUN	67
GÜMÜŞHANE	60
HAKKÂRİ	25
HATAY	55
ISPARTA	56
İÇEL	70
İSTANBUL	47
İZMİR	39
KARS	37
KASTAMONU	77
KAYSERİ	100
KIRKLARELİ	32
KIRŞEHİR	98

KOCAELİ (İZMİT)	60
KONYA	81
KÜTAHYA	63
MALATYA	73
MANİSA	40
KAHRAMANMARAŞ	73
MARDİN	45
MUĞLA	35
MUŞ	45
NEVŞEHİR	98
NİĞDE	87
ORDU	69
RİZE	47
SAKARYA (ADAPAZARI)	65
SAMSUN	76
SİİRT	38
SİNOP	62
SİVAS	93
TEKİRDAĞ	37
TOKAT	94
TRABZON	55
TUNCELİ	61
ŞANLIURFA	57
UŞAK	57
VAN	31
YOZGAT	98
ZONGULDAK	61
AKSARAY	96
BAYBURT	59
KARAMAN	73
KIRIKKALE	99
BATMAN	44
ŞIRNAK	34
BARTIN	61
ARDAHAN	36
İĞDIR	32
YALOVA	54
KARABÜK	71
KİLİS	58
OSMANİYE	71
DÜZCE	71

TABLO 66.TÜRKİYE COĞRAFİ ERİŞİLEBİLİRLİK ENDEKSİ

İL ADI	Nüfusa göre erişilebilirlik endeksi
ADANA	55
ADİYAMAN	46
AFYON	54
AĞRI	38
AMASYA	48
ANKARA	69
ANTALYA	52
ARTVİN	36
AYDIN	50
BALIKESİR	54
BİLECİK	56
BİNGÖL	42
BİTLİS	40
BOLU	55
BURDUR	49
BURSA	63
ÇANAKKALE	47
ÇANKIRI	51
ÇORUM	50
DENİZLİ	51
DİYARBAKIR	47
EDİRNE	47
ELAZIĞ	45
ERZİNCAN	42
ERZURUM	42
ESKİŞEHİR	56
GAZİANTEP	52
GİRESUN	44
GÜMÜŞHANE	41
HAKKÂRİ	34
HATAY	48
ISPARTA	50
İÇEL	53
İSTANBUL	100
İZMİR	62
KARS	36
KASTAMONU	48
KAYSERİ	53
KIRKLARELİ	48
KIRŞEHİR	51
KOCAELİ (İZMİT)	66

KONYA	56
KÜTAHYA	55
MALATYA	47
MANİSA	57
KAHRAMANMARAŞ	51
MARDİN	43
MUĞLA	46
MUŞ	40
NEVŞEHİR	51
NİĞDE	49
ORDU	45
RİZE	39
SAKARYA (ADAPAZARI)	62
SAMSUN	48
SİİRT	39
SİNOP	43
SİVAS	48
TEKİRDAĞ	54
TOKAT	48
TRABZON	42
TUNCELİ	41
ŞANLIURFA	49
UŞAK	52
VAN	38
YOZGAT	51
ZONGULDAK	51
AKSARAY	52
BAYBURT	40
KARAMAN	48
KIRIKKALE	55
BATMAN	42
ŞIRNAK	38
BARTIN	47
ARDAHAN	35
İĞDIR	35
YALOVA	58
KARABÜK	50
KİLİS	45
OSMANİYE	50
DÜZCE	57

TABLO 67. TÜRKİYE NÜFUSLARA GÖRE ERİŞİLEBİLİRLİK ENDEKSİ

2. İLÇELER ÖLÇEĞİNDE ERİŞİLEBİLİRLİK

TR 52 Bölgesi ilçeler ölçeğinde belirtilen yöntem marifeti ile erişilebilirlik çalışması yapılmış, farklı ulaşım modlarına göre ve belirlenmiş erişim merkezlerine göre farklı erişilebilirlik endeksi ve haritaları çıkarılmıştır. Erişilebilirlik çalışması kapsamında ayrıca ilçeler ölçeğinde kara, deniz, hava ve demiryolu ulaşım modlarının tümünün endekse olan etkileri de hesaba katılarak sentez erişilebilirlik endeksi ve haritası da ortaya çıkarılarak değerlendirilmiştir.

TR 52 Bölgesi sınırları içerisinde kalan iki il; Konya ve Karaman, ilçeleri çerçevesinde karayolu erişilebilirlikleri açısından irdelendiğinde, Konya İli merkez ilçelerinden çepere doğru azalan bir erişilebilirlik görülmektedir. Karayolu altyapısı ortalaması açısından yüksek standartlara sahip olan bölgenin erişilebilirlik endeksleri 25 ile 100 arasında tespit edilmiş, bölgede erişilebilirlik endeksinin ise genellikle 50'nin üzerinde olduğu görülmektedir.

Merkez ilçeler olan Meram, Selçuklu, Karatay'ın erişilebilirliğinden sonra, Kadınhanı, Kulu, Sarayönü, Ilgın, Çumra ve Güneysınır gibi ilçelerin de erişilebilirlikleri yüksek çıkmaktadır.

Karaman Merkez'in ise karayolu erişilebilirliğinin Konya Merkez ilçelerinin de nüfus ve ulaşım altyapısı ağırlığı karşısında görece düşük çıktığı görülmektedir. Karaman Merkez ilçesi dışındaki ilçelerinin ise erişilebilirliklerinin görece daha düşük olduğu tespit edilmiştir.

Konya'nın ise Merkez ilçeleri dışında Ankara istikameti, Afyonkarahisar ve Isparta istikametindeki hattın karayolu erişilebilirliğinin de bölge geneli ortalamasını yükselttiği ifade edilebilir. Karaman ve ilçelerinin etkisi ise karayolu erişilebilirliğine ortalama olarak negatif etki yapmaktadır.

Karayolu ilçe ölçeğinde erişilebilirlik ölçeğinde karayolu altyapısı güçlendirilerek erişilebilirliğine katkı yapılabilecek ilk bölge bu kapsamda Karaman ve ilçeleridir. Ayrıca Yunak ve Çeltik ilçelerinin de erişilebilirliğinin ulaşım altyapısı iyileştirmeleri ile arttırılması mümkündür.

İlçeler ölçeğinde ikinci olarak analiz edilen erişilebilirlik modu ise, demiryolu altyapısı bakımından merkezlerin erişilebilirliğidir. Demiryolu altyapısı bakımından hizmette olan Eskişehir ve Ankara varışlı yüksek hızlı tren altyapısı bölge erişilebilirliğine ciddi manada katkı sağlamaktadır. Bununla birlikte erişilebilirliği etkileyen bir diğer unsur ise TR 52 bölgesini kuzey batı, güney doğu istikametinde geçen konvansiyonel altyapıdır. Avrupa genelinde ve Dünya'da özellikle lojistik hizmetler ve yük hareketlerinde en önemli aktör olarak karşılaşılan demiryolu altyapısının sentez erişilebilirlik ve merkezlerin öne çıkan güçlü yönlerine olan katkısı da yüksektir.

Ayrıca bölgede ilgili idareler tarafından projelendirilmiş olan yüksek hızlı tren projeleri ve konvansiyonel hat yenileme projeleri yine orta ve uzun vadede erişilebilirliği mutlak suretle olumlu anlamda etkileyecektir.

Karayolu erişilebilirlik analizinde olduğu gibi demiryolu erişilebilirliğinde de Konya merkez ve merkez ilçeleri en yüksek erişilebilirlik değerine sahip olan noktalardır. Bu durumda konvansiyonel hat ile birlikte yüksek hızlı demiryolu hattının da varış noktasının Konya merkez olmasının etkisi de büyüktür.

Bunun dışında mevcut konvansiyonel güzergâhın geçmiş olduğu Akşehir, Ilgın, Kadınhanı, Sarayönü, Çumra, Karaman Merkez, Ayrancı ve Ereğli ilçeleri bölge ortalamasını yükseltecek ölçüde erişilebilirliğe sahiptir. Bununla birlikte beklenildiği üzere yüksek hızlı demiryolu altyapısının çalışma prensibi gereği ilçe ölçeğinde örneğin Yunak İlçesine etkisi bulunmamaktadır.

Devam eden projelerden Aksaray ve Antalya güzergâhı projelerinin Ahırılı, Yalılıyük, Akören ve Altınekin'e olumlu anlamda gözle görülür düzeyde etkisinin olacağı görülmektedir.

Hava ulaşım modu açısından erişilebilirlik analizi sonucu da bölgede hava ulaşım altyapısının kurgulanmış olduğu Konya İli merkezi lehinde sonuç vermektedir. Bölgenin Konya merkezi dışında kalan bölümünde ise coğrafi olarak merkezden dışarıya doğru gidildikçe erişilebilirlik göreceli olarak azalmaktadır. Bu bakımdan bölgenin güneyindeki ve kuzeyindeki Ermenek, Çeltik, Yunak gibi ilçelerinde erişilebilirlik bölge geneli ortalamasını düşürecek düzeyde düşük çıkmaktadır. Havayolu erişilebilirliği bölge genelinde ilçeler ölçeğinde kara ve demiryolu erişilebilirliği ile bağlantılı olarak altyapılar geliştirildikçe artacak, havayolu altyapısına erişim bu anlamda kolaylaşacaktır.

Denizyolu erişilebilirliği de bölgenin dış ticaret altyapısının verimli olarak kurgulanması ve kullanılması, lojistik yatırımların doğru noktalara yapılması ve demiryolu ve karayolu gibi lojistik altyapıya entegre diğer ulaşım modlarının verimli hale getirilmesi açısından üzerinde kendi içinde gruplanarak çalışılmış, bu bağlamda detaylandırılmıştır.

Deniz ulaşımı altyapısı bağlamında bölgenin erişilebilirlik haritası Mersin Limanına olan erişilebilirlik mozaigi, İzmir Limanına olan erişilebilirlik mozaigi ve İstanbul ve İzmit Limanlarına olan erişilebilirlik mozaigi olarak ayrı ayrı çalışılmıştır. Daha sonra limanlara olan erişilebilirlik sentez olarak analiz edilmiş ve bölgenin bu bağlamda erişilebilirlik endeksi merkezler ölçeğinde tespit edilmiştir.

Mersin Limanına göre bölge içi ilçe merkezlerinin erişilebilirlik mozaigine bakıldığında Mersin'e coğrafi olarak daha yakın ilçe merkezlerinin, nüfus büyüklükleri ve diğer ulaşım modları bakımından altyapıları da göreceli olarak etkin olarak, daha yüksek olduğu görülmektedir. Zira Ereğli ilçesi bu kapsamda Mersin Limanı'na en fazla erişilebilirliği yüksek ilçedir, bunun dışında Konya merkezi ilçelerinin de erişilebilirlik düzeyleri ortalama ve üzerindedir. Yine erişilebilirliği yüksek olan diğer merkezler Karaman Merkez, Halkapınar, Ayrancı ve Ermenek'tir. Mersin Limanı kapasite ve kullanım oranı bakımından Türkiye'nin önemli liman sahalarından birisidir ve bu bağlamda bu limana erişilebilirliği yüksek çıkan merkezler de avantajlı konumdadır.

Aynı analiz İzmir Liman sahası üzerinde yapıldığında, uluslar arası yük transferinde ülkemize önemli düzeyde lojistik katkı sağlayan liman sahasının TR 52 bölgesinin batı ucunda yer alan Akşehir ilçesi için bölgenin kalanından daha erişilebilir çıktığı tespit edilmiştir. İzmir Liman sahasına olan erişilebilirlikler Akşehir'den sonra, Ilgın, Kadınhanı, Meram, Selçuklu ve Karatay da ortalama yükseltecek düzeydedir.

İstanbul ve İzmit Limanlarına olan erişilebilirlik analizinde ise yine TR 52 bölgesinin kuzey ve kuzeybatı ucunda yer alan ilçe merkezlerinin görece daha yüksek erişilebilirlik endekslerine sahip olduğu görülmektedir. Bu bağlamda Akşehir, Tuzlukçu, Ilgın, Yunak, Çeltik gibi ilçe merkezleri İstanbul ve İzmit limanlarına erişilebilirliği daha yüksek çıkan merkezler olarak tespit edilmekte, bu merkezlerin İstanbul ve İzmit'e bölgenin diğer merkezleri ile mesafe farkları düşünüldüğünde ise bu etki marjinal düzeyde kalmaktadır.

Deniz ulaşımı altyapısına olan erişilebilirlik bölge açısından sentezlendiğinde ise bölgesel olarak limanlara olan ayrı ayrı erişilebilirlikten farklı bir tablo ortaya çıkmaktadır. Lojistik altyapı ve lojistik altyapının çalışmasını sağlayacak ulaşım altyapısının doğru kurgulanmasından önemli olan bu erişilebilirlik analizi yine Konya merkez ilçelerinin yüksek erişilebilirliğe sahip olduğunu ortaya koymaktadır. Konya'nın merkez ilçeleri ile birlikte erişilebilirliği yüksek çıkan bir başka merkez ise Akşehir ve Ereğli'dir. Bu bağlamda özellikle Ereğli'nin ulaşım açısından bölgenin diğer ilçelerine nazaran fırsatlara sahip olduğu ifade edilebilir.

Deniz ulaşımı açısından ortalama ve üzerinde erişilebilirliğe sahip diğer merkezler ise; Ayrancı, Karaman Merkez, Kadınhanı, Ilgın ve Sarayönü'dür. Bu merkezlerin erişilebilirlik endekslerine göre yatırımların yönlendirilmesi sentez erişilebilirlikleri, demiryolu ve karayolu

erişilebilirlikleri öncelikle düşünülerek yapılmalıdır. Yapılacak yerin ve muhtemel yatırımların erişilebilirliği arttırmada gösterecekleri performans da ayrıca düşünülmüştür.

Bölge içi merkezlerin erişilebilirlik endekslerinin harmanlanması olarak da ifade edilebilecek olan sentez ya da bütünleşik erişilebilirlik analizi bütün ulaşım modlarının yöntemde belirtilen metotla analiz edilmesi ve bölge içinde yer alan merkezlerin bu bağlamda ortaya çıkardıkları portrenin yorumlanabilmesini sağlamaktadır.

Bütünleşik erişilebilirlik analizi bağlamında TR 52 bölgesinin nüfus açısından da lider merkezleri olan Meram, Selçuklu ve Karatay en erişilebilir noktalardır. Bu merkezler dışında erişilebilirliği öne çıkan merkezler aynı zamanda kara ve demiryolu güzergâhları açısından da erişilebilirliği ortalama ya da ortalamanın da üzerinde olan merkezlerdir.

Ilgın, Kadınhanı, Sarayönü, Çumra, Karaman Merkez ve Ereğli bütünleşik erişilebilirlik sentezinde öne çıkan diğer ilçe merkezleridir. Karaman ilinin merkez ilçesinin batısında kalan, Hadım, Taşkent, Başayla, Sarıveliler, Ermek ilçeleri düşük erişilebilirlik rakamları ile öne çıkmaktadırlar. Bu ilçelerin erişilebilirliklerinin arttırılması amacıyla çeşitli yatırım ve iyileştirmelerin tespit edilmesi, projelendirilmesi ve uygulanması da gerekmektedir.

Karaman İli'nin toplam erişilebilirliğini de arttıracak olan bu tip müdahaleler için demiryolu altyapısında iyileştirme ve yeni güzergah arayışlarının yanı sıra coğrafi olarak ilin yakınlığında bulunan Mersin İline ait Taşucu Liman sahasının da potansiyelinin değerlendirilebileceği, böylelikle yeni bir çekim aksı yaratılabileceği de göz ardı edilmemelidir.

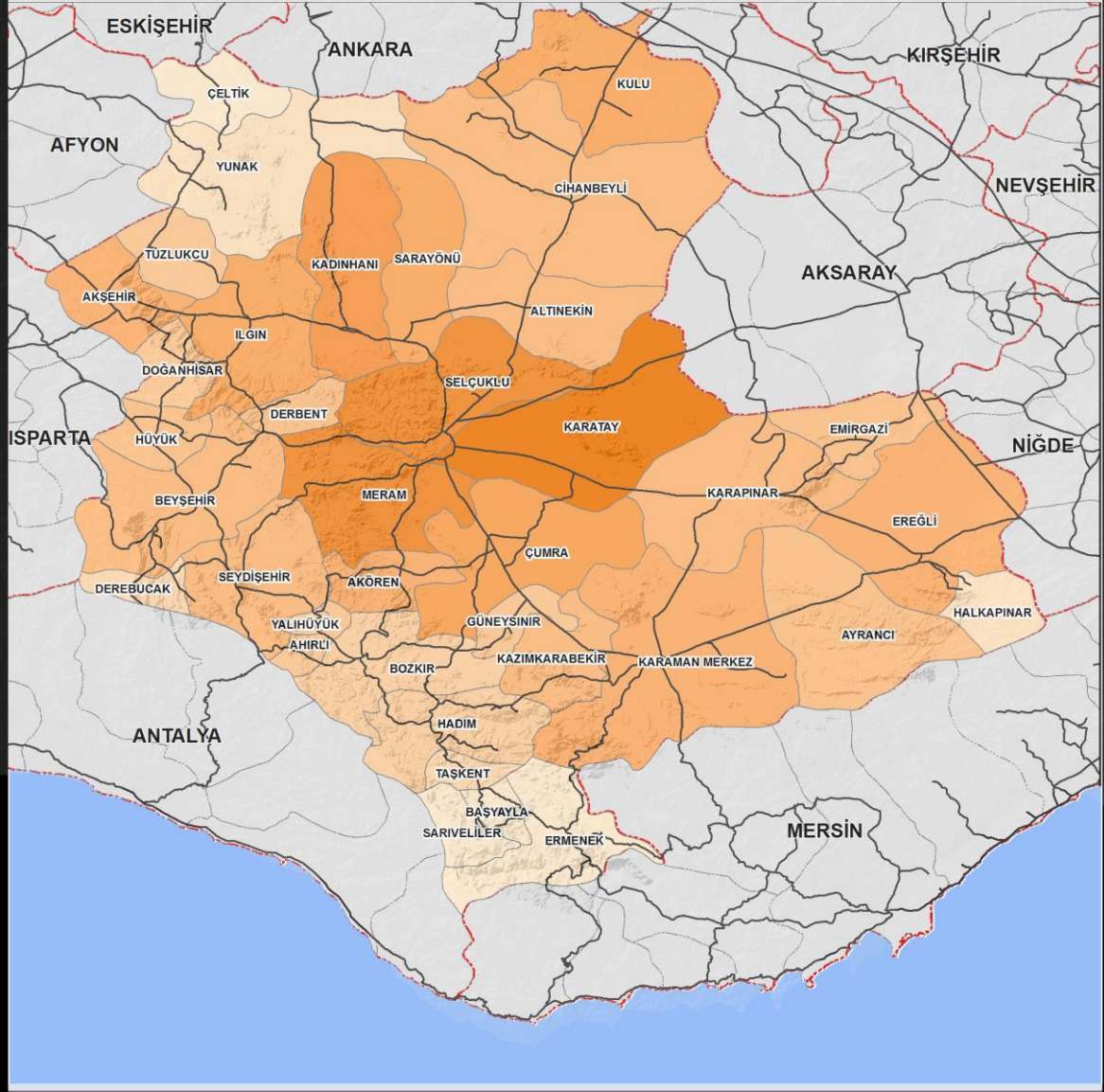
bu tip müdahaleler aynı zamanda yük analizleri ve imalat analizleri çerçevesinde kendi içine göreceli olarak dönük olan TR 52 bölgesinin Türkiye'nin bölgeye göre daha üst sıralarda olan bölgeleri ile de rekabet edebilme ve aynı zamanda bölgeye yapılan ve yapılacak ulaşım yatırımlarının realize edilebilir ve rekabet gücü yüksek hale gelmelerini sağlayacaktır.

KONYA KARAMAN BÖLGESİ
BÖLGESEL ERİŞİLEBİLİRLİK ANALİZİ VE STRATEJİSİ



ERİŞİLEBİLİRLİK ANALİZİ

KARAYOLU ERİŞİLEBİLİRLİĞİ



GÖSTERİM

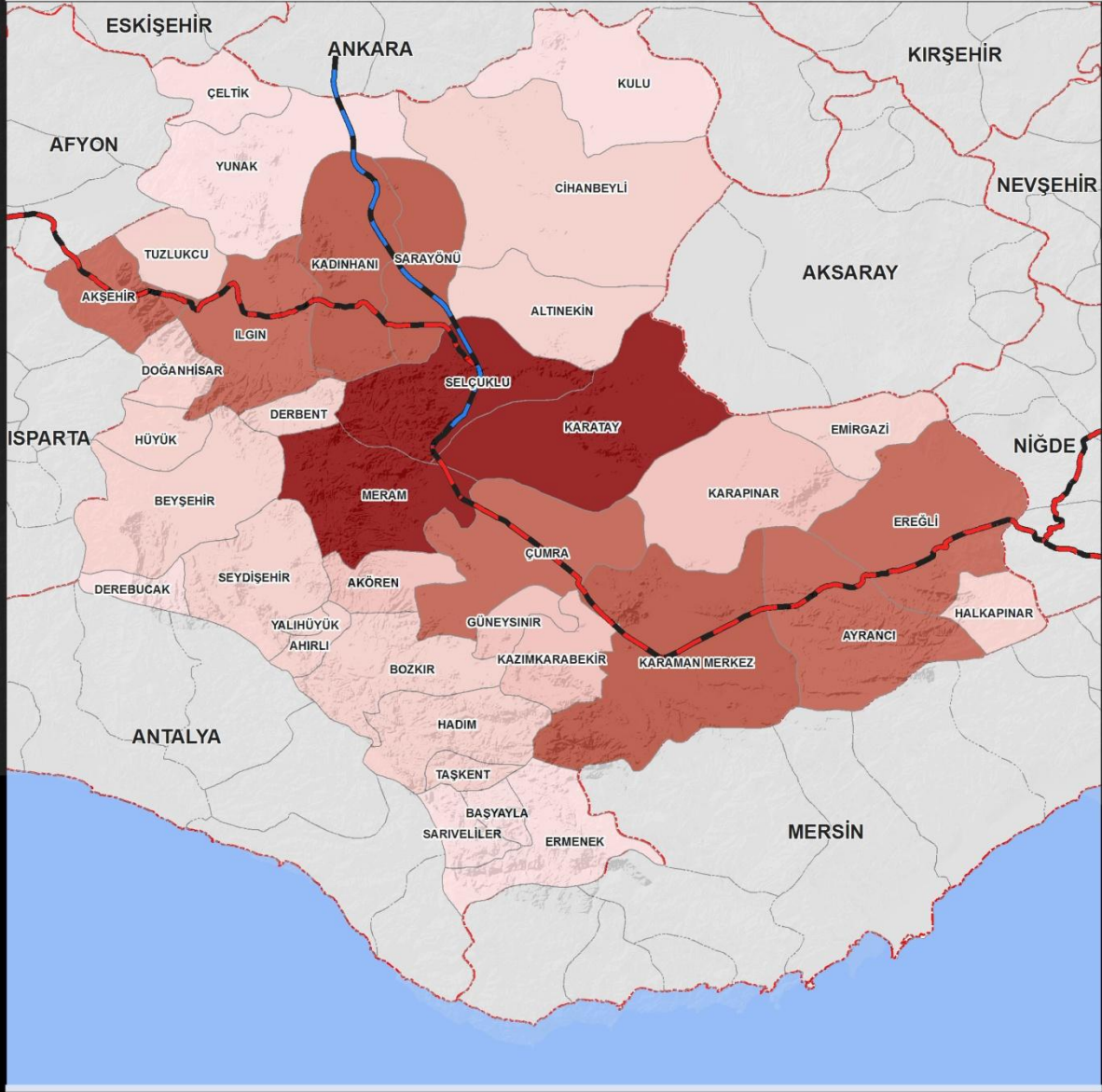
- İl Sınırı
- İlçe Sınırı
- Karayolu

KARAYOLU ERİŞİLEBİLİRLİK

25 - 30	51 - 55	76 - 80
31 - 35	56 - 60	81 - 85
36 - 40	61 - 65	86 - 90
41 - 45	66 - 70	91 - 95
46 - 50	71 - 75	96 - 100

ERİŞİLEBİLİRLİK ANALİZİ

DEMİRYOLU ERİŞİLEBİLİRLİĞİ



GÖSTERİM

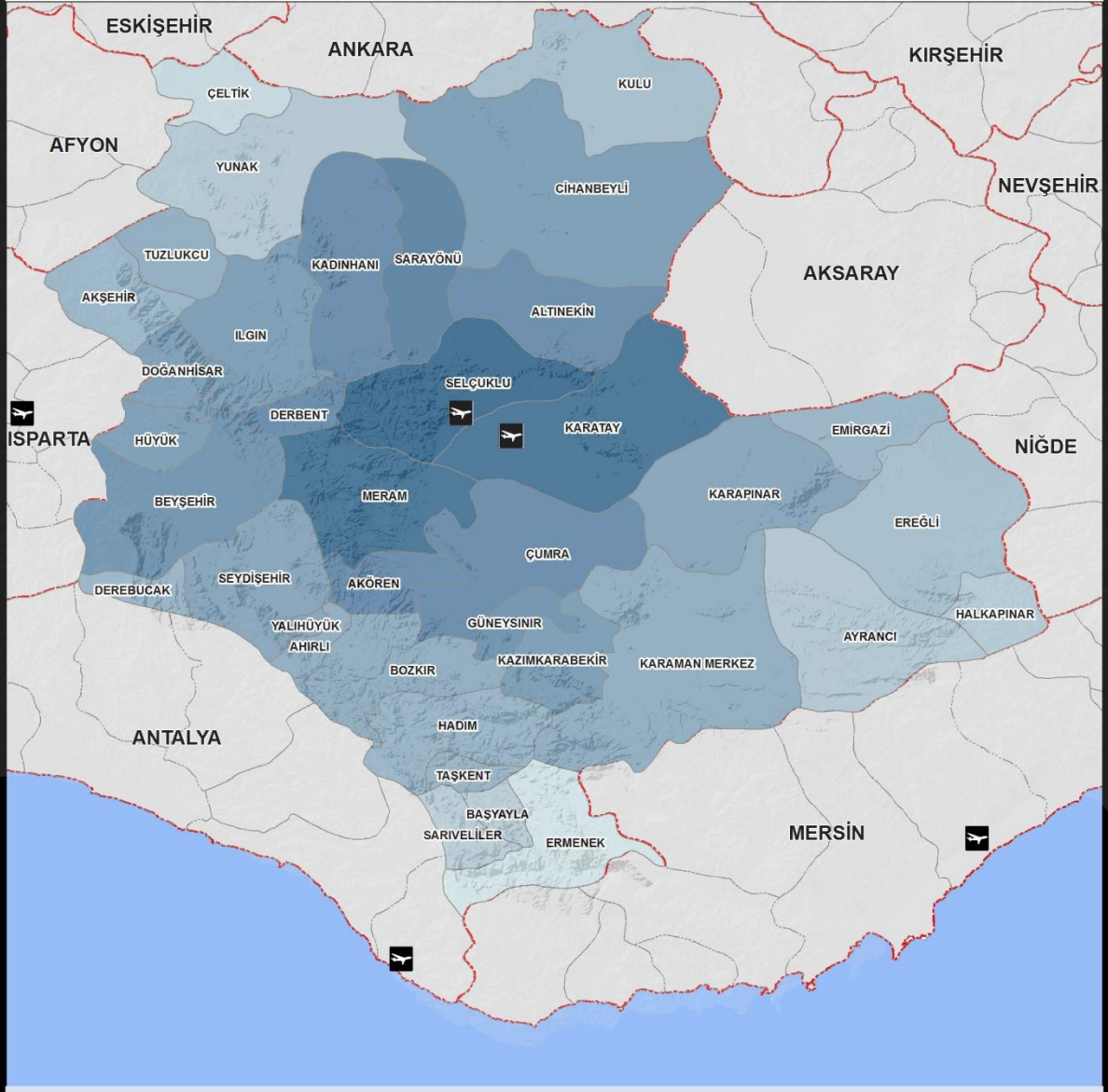
- İl Sınırı
- İlçe Sınırı
- Hızlı Tren
- Demiryolu

DEMİRYOLU ERİŞİLEBİLİRLİK

6 - 10	46 - 50
11 - 15	51 - 55
16 - 20	56 - 60
21 - 25	61 - 65
26 - 30	66 - 70
31 - 35	71 - 75
36 - 40	76 - 80
41 - 45	81 - 85

ERİŞİLEBİLİRLİK ANALİZİ

HAVAYOLU ERİŞİLEBİLİRLİĞİ



GÖSTERİM

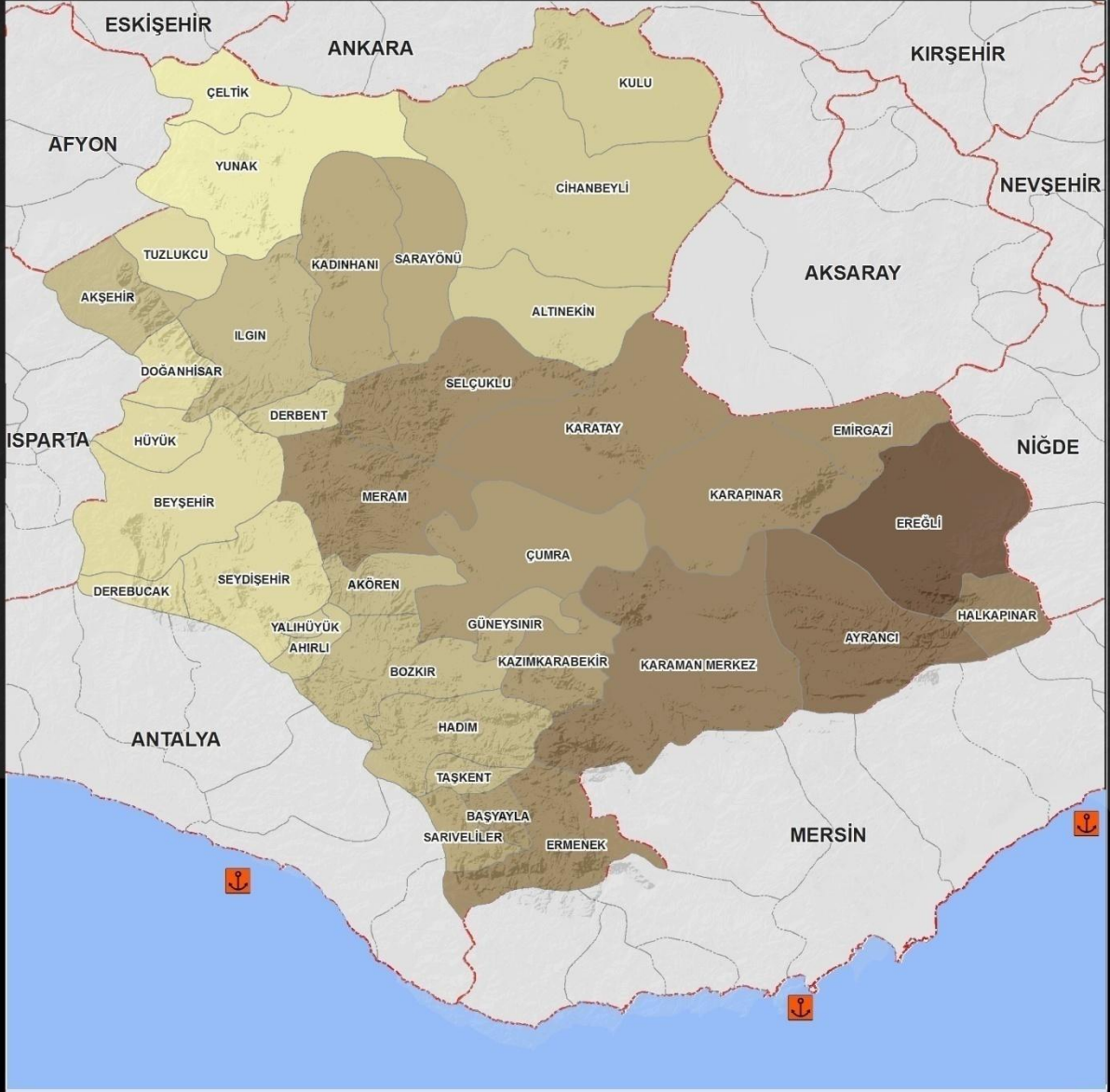
- İl Sınırı
İlçe Sınırı
Havaalanı

HAVAYOLU ERİŞİLEBİLİRLİĞİ

26 - 30	66 - 70
31 - 35	71 - 75
36 - 40	76 - 80
41 - 45	81 - 85
46 - 50	86 - 90
51 - 55	91 - 95
56 - 60	96 - 100
61 - 65	

ERİŞİLEBİLİRLİK ANALİZİ












MERSİNLİMANINA ERİŞİLEBİLİRLİK



GÖSTERİM

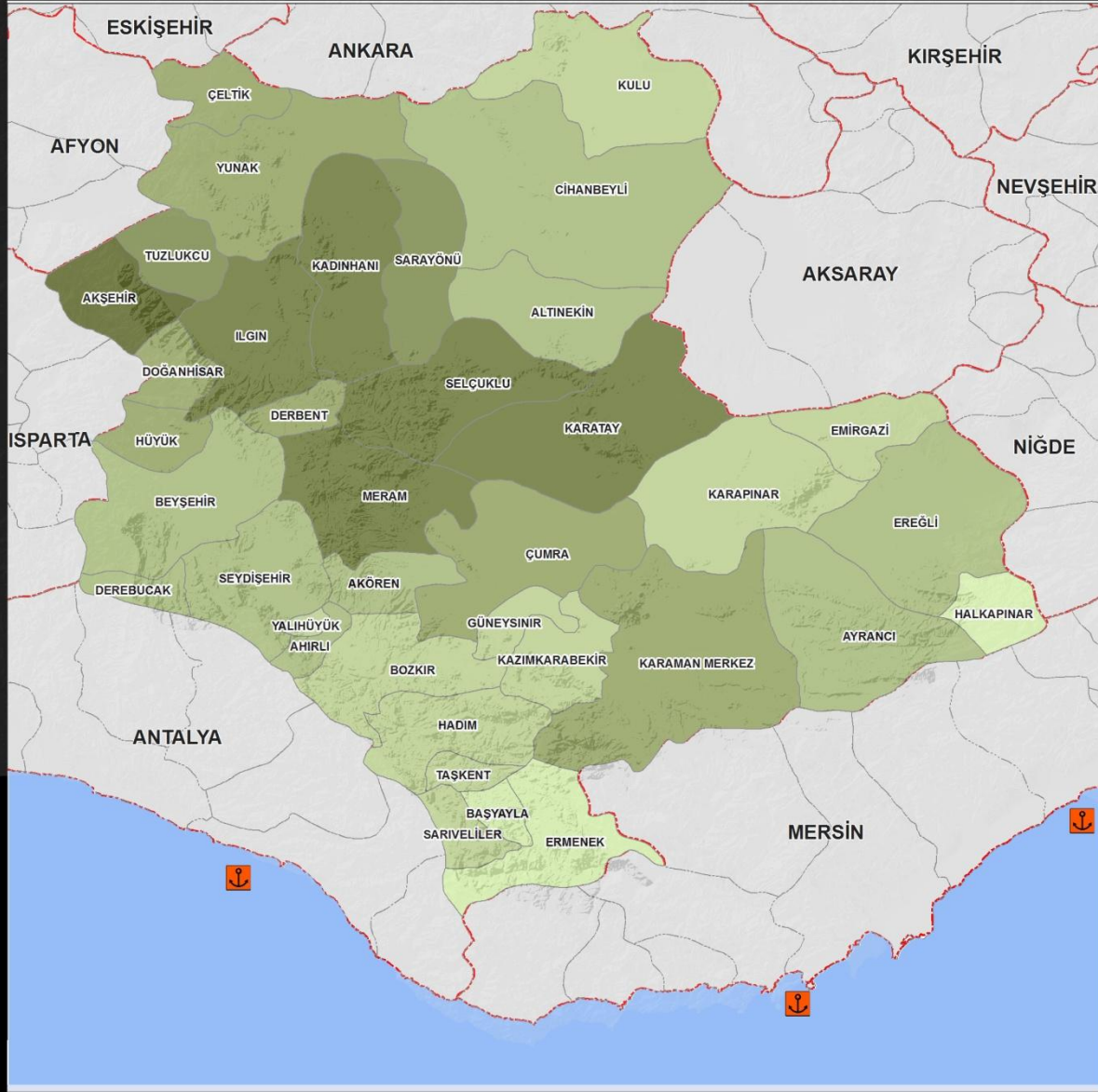
-  İl Sınırı
-  İlçe Sınırı
-  Liman

MERSİN LİMANINA ERİŞİLEBİLİRLİK

	21 - 25		51 - 55
	26 - 30		56 - 60
	31 - 35		61 - 65
	36 - 40		66 - 70
	41 - 45		71 - 75
	46 - 50		

ERİŞİLEBİLİRLİK ANALİZİ








İZMİR LİMANINA ERİŞİLEBİLİRLİK



GÖSTERİM

-  İl Sınırı
-  İlçe Sınırı
-  Liman

İZMİR LİMANINA ERİŞİLEBİLİRLİK

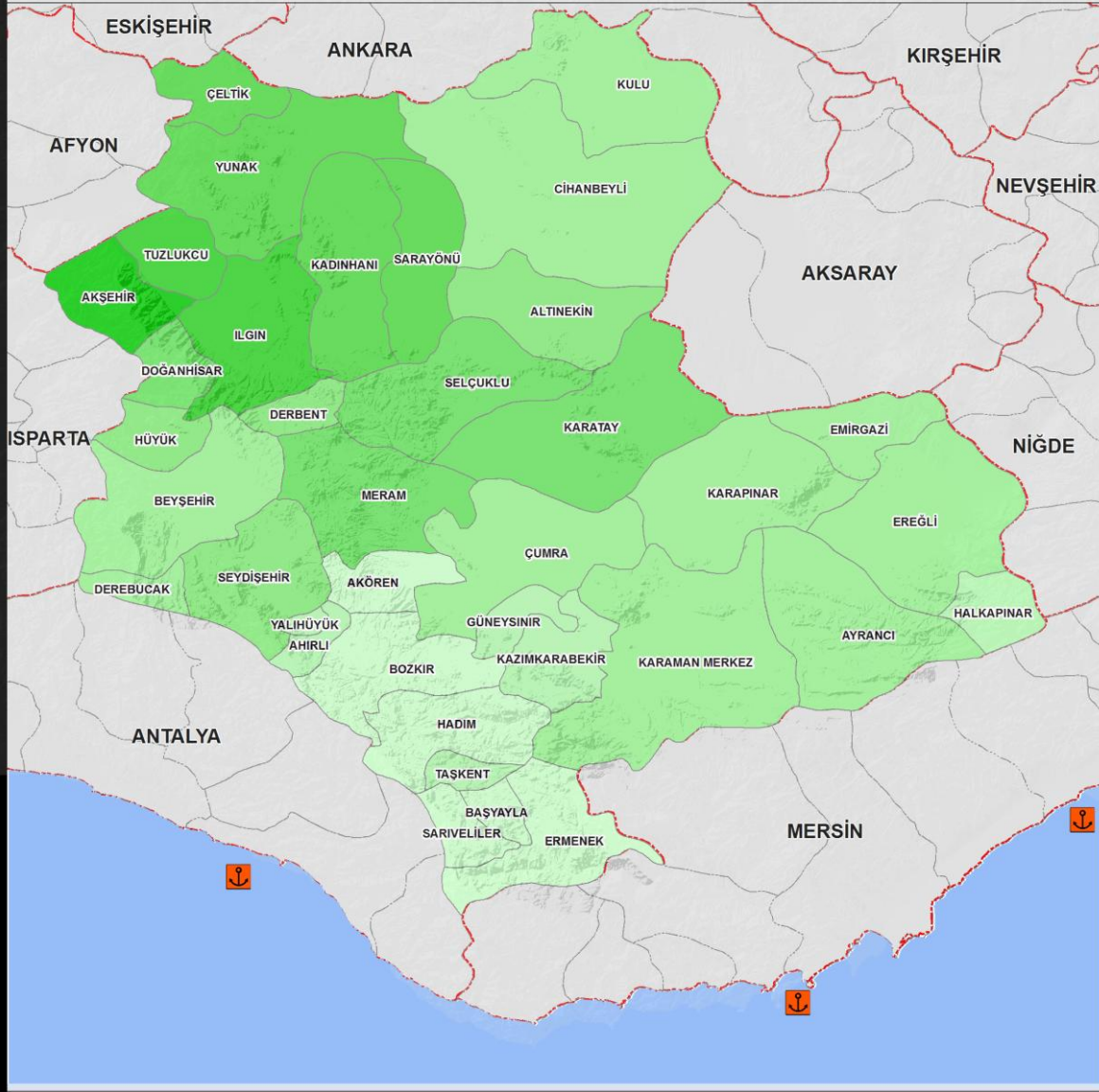
-  26 - 30
-  31 - 35
-  36 - 40
-  41 - 45
-  46 - 50
-  51 - 55
-  56 - 60

KONYA KARAMAN BÖLGESİ
BÖLGESEL ERİŞİLEBİLİRLİK ANALİZİ VE STRATEJİSİ



ERİŞİLEBİLİRLİK ANALİZİ

İSTANBUL VE İZMİT LİMANLARINA ERİŞİLEBİLİRLİK



GÖSTERİM

- İl Sınırı
- İlçe Sınırı
- Liman

İSTANBUL İZMİT LİMANINA ERİŞİLEBİLİRLİK

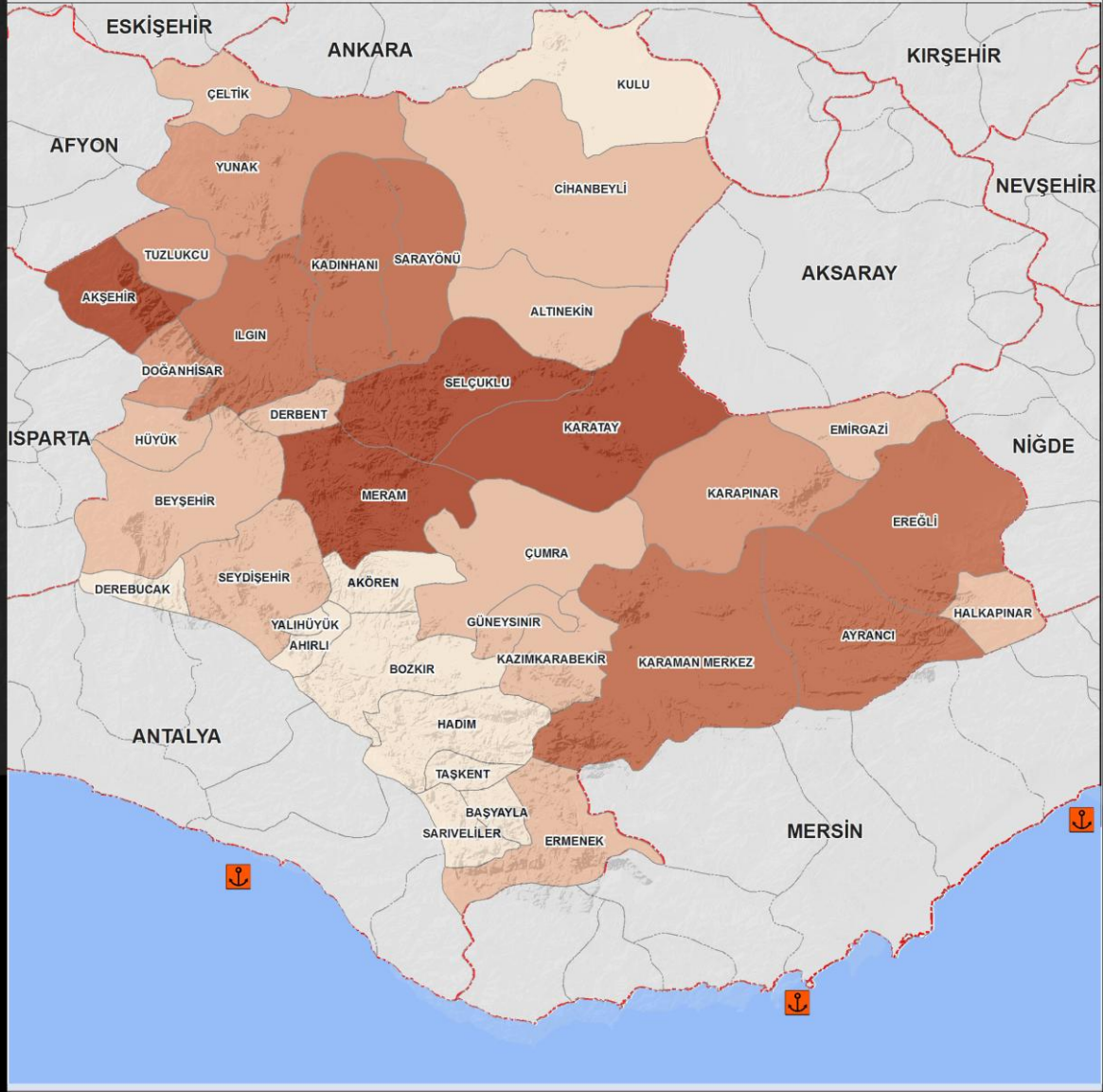
26 - 30	46 - 50
31 - 35	51 - 55
36 - 40	56 - 60
41 - 45	61 - 65

KONYA KARAMAN BÖLGESİ
BÖLGESEL ERİŞİLEBİLİRLİK ANALİZİ VE STRATEJİSİ



ERİŞİLEBİLİRLİK ANALİZİ

LİMANLARA ERİŞİLEBİLİRLİK



GÖSTERİM

- İl Sınırı
- İlçe Sınırı
- Liman

DENİZYOLU ERİŞİLEBİLİRLİĞİ

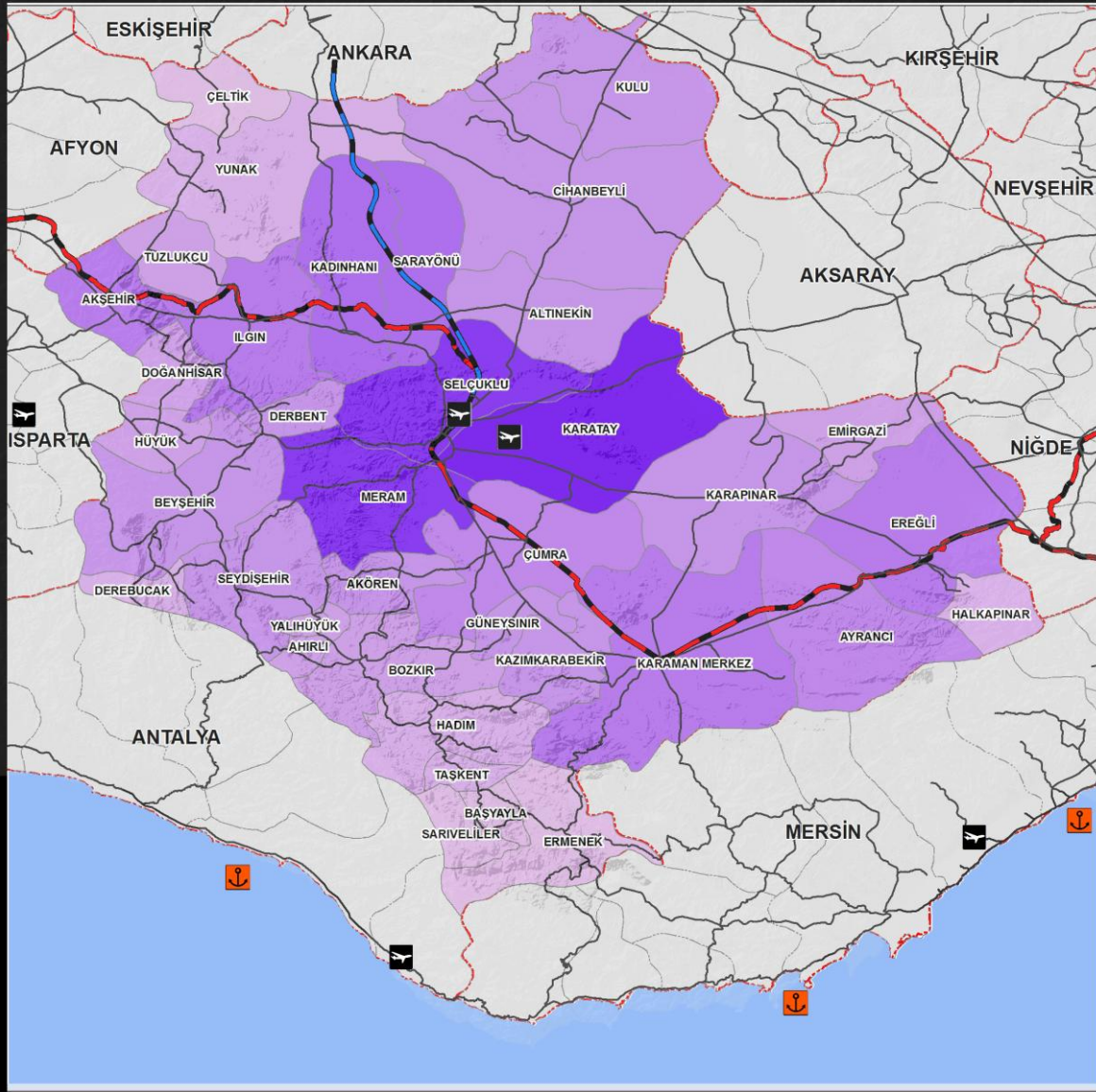
31 - 35
36 - 40
41 - 45
46 - 50
51 - 55

KONYA KARAMAN BÖLGESİ
BÖLGESEL ERİŞİLEBİLİRLİK ANALİZİ VE STRATEJİSİ



ERİŞİLEBİLİRLİK ANALİZİ

SENTEZ ERİŞİLEBİLİRLİK



GÖSTERİM

- İl Sınırı
- İlçe Sınırı
- Liman
- Havaalanı
- Karayolu
- Hızlı Tren
- Demiryolu

SENTEZ ERİŞİLEBİLİRLİK

26 - 30	56 - 60
31 - 35	61 - 65
36 - 40	66 - 70
41 - 45	71 - 75
46 - 50	76 - 80
51 - 55	81 - 85

TABLO 68.TR 52 BÖLGESİ ERİŞİLEBİLİRLİK ANALİZİ SONUÇ ENDEKSLERİ

Adı	karayolu erişilebilirlik endeksi	havayolu erişilebilirlik endeksi	demiryolu erişilebilirlik endeksi	mersin limanına erişim endeksi	izmir limanına erişim endeksi	istanbul-izmit limanlarına erişim endeksi	limanlara erişim endeksi	bütünleşik erişim endeksi	nüfus merkezlerine erişim endeksi	projeler sonrası bütünleşik erişilebilirlik
Ahırlı	46	60	15	35	36	34	35	37	34	51
Akören	65	77	16	37	36	30	34	44	38	56
Akşehir	62	55	51	36	57	61	51	53	43	66
Altınekin	59	77	15	33	39	41	38	45	43	53
Beyşehir	56	71	12	30	40	39	36	41	38	52
Bozkır	43	56	12	36	35	30	33	36	35	46
Cihanbeyli	58	67	12	33	36	40	36	44	45	55
Çeltik	25	32	8	24	42	55	40	30	35	44
Çumra	71	79	20	40	37	39	39	49	43	64
Derbent	51	76	14	31	41	44	39	42	39	56
Derebucak	38	54	10	27	36	37	33	33	32	40
Doğanhisar	46	67	12	29	45	50	41	40	38	55
Emirgazi	53	52	12	52	31	36	40	39	37	54
Ereğli	64	48	53	73	39	37	50	52	40	60
Güneysinır	47	71	17	44	35	32	37	41	39	53
Hadım	44	54	11	39	31	29	33	34	32	41
Halkapınar	32	42	11	59	30	31	40	33	36	43
Hüyük	51	69	13	30	43	45	39	40	37	54
İlgin	66	69	54	39	53	57	50	55	42	64
Kadınhanı	79	80	58	42	52	55	50	60	43	73
Karapınar	56	65	16	53	34	38	41	43	39	61
Karatay	96	95	84	53	52	50	52	83	74	91
Kulu	66	49	9	33	33	40	35	45	49	57
Meram	87	92	82	51	51	50	51	77	67	87
Sarayönü	70	83	59	43	50	55	49	59	44	70
Selçuklu	90	97	84	52	52	50	51	77	62	91
Seydişehir	57	63	12	30	37	41	36	41	38	56
Taşkent	39	51	11	40	31	32	34	33	32	41
Tuzlukçu	47	57	12	28	46	57	44	40	40	53
Yalıhüyük	43	62	12	34	35	34	34	36	34	47
Yunak	33	42	9	25	45	55	42	35	40	50
Karaman Merkez	61	59	56	59	41	40	47	52	40	70
Ayrancı	54	44	53	62	39	38	46	47	36	56
Başyayla	29	38	9	46	30	29	35	28	30	37
Ermenek	25	28	8	51	29	28	36	27	29	36
Kazımkarabekir	58	68	17	48	34	33	38	44	40	60
Sarveliler	29	38	9	43	31	30	35	28	30	35

Kaynak: Büro Çalışması

3. ÇEVRE İLLER İLE BİRLİKTE ERİŞİLEBİLİRLİK ANALİZİ

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

Buna karşın rapor ekinde de sunulan Türkiye'nin büyük nüfus merkezleri de dâhil diğer merkezlerin erişilebilirliğe olan bağlantılı etkileri göz önüne alınarak yapılan analizde de bölgenin genel anlamda merkez ve Ankara koridorunda kalan bölgelerinin daha erişilebilir çıktığı tespit edilmiştir.

Çevre nüfus merkezlerinin dâhil olduğu erişilebilirlik analizinde ortaya çıkan erişilebilirlik endeksi rakamları, en yüksek erişilebilirliğin 74 puanla Karatay, daha sonra sırasıyla 67 puanla Meram, 62 puanla Selçuklu, 59 puanla Kulu, 55 puanla Cihanbeyli ve 53'şer puanla Çumra ve Altınekin'de olduğu göstermektedir.

Erişilebilirliğin en düşük olduğu ilçelerdeki puanlar ise bölgenin güneyindeki merkezler olan 29 puanlı Ermenek, 30'ar puanlı Sarıveliler ve Başyayla'ya aittir.

Bu tablo ilçe bazında bölge içinde çeşitli ulaşım modlarında yapılan erişilebilirlik analizlerinde olduğu gibi bölgenin güney ucunun ve özetle Karaman İli'nin erişilebilirliğinin kesin olarak artırılması gerektiğini göstermektedir.

Doğu Batı doğrultusunda transit niteliği de bulunan TR 52 bölgesinin kuzey güney doğrultulu olarak Mersin Limanı ya da etüt edilerek geliştirilmesi gereken Taşucu Limanı boyunca yapılacak karayolu ve özellikle demiryolu yatırımları ile cazibesinin artırılması gerekmektedir.

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

Vizyon projeler arasında orta ve uzun vadede hizmet etmesi öngörülen Aksaray doğrultulu hızlı tren projesi de güzergâhının netleşmesinin ardından Konya Merkez ve entegre şekilde güney hattının erişilebilirliğinde ve de aynı zamanda rekabet olanaklarına yüksek katkı yapacaktır.

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

Bölgenin tüm erişilebilirlik analizlerinin neticesinde ortalama erişilebilirlik puanları çerçevesinde ve mevcut durum analizleri özellikle de ulaşım altyapısına yönelik olarak ilgili kamu kurumlarının da mümkün olduğunca güncel verilerinin kullanılması ve üst üste getirilmesi neticesinde güçlü ve zayıf yönleri ve merkezler için hangi ulaşım ağının öne çıktığı, hangilerinde özellikle zayıf olduğu Ulaşım Ağları Analizi bölümünde detaylı şekilde ele alınmıştır.

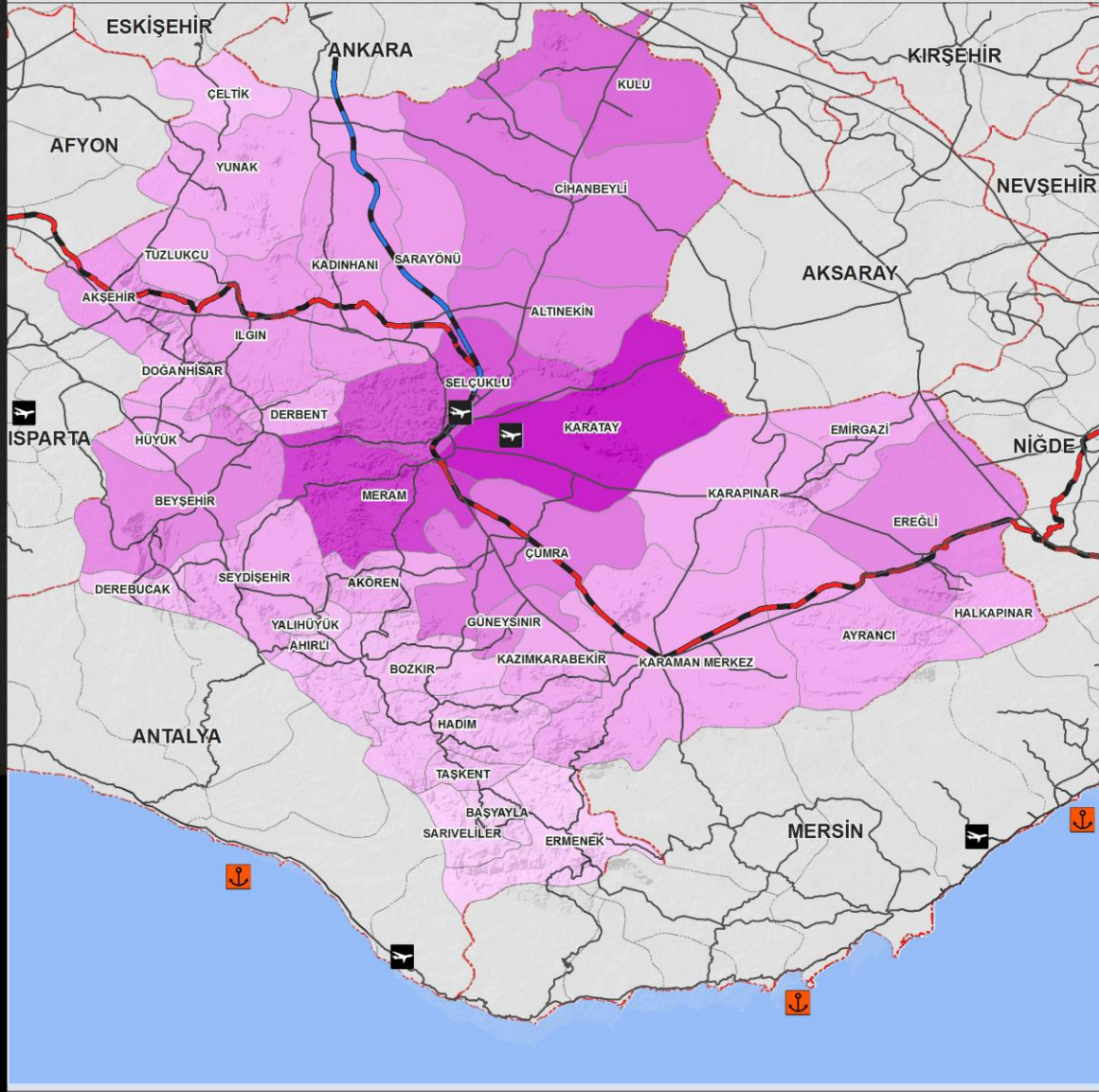
Bu analiz aynı zamanda yatırımların hangi ulaşım modları açısından hangi ilçelerde gerektiği noktasında kılavuzluk edebilecek mahiyettedir. Erişilebilirlikler puanlarına göre 4 grupta toplanmış, sıralama demiryolu öncelikli olarak ideal lojistik altyapı şartlarının da sağlanması amacını taşımıştır.

KONYA KARAMAN BÖLGESİ
BÖLGESEL ERİŞİLEBİLİRLİK ANALİZİ VE STRATEJİSİ



ERİŞİLEBİLİRLİK ANALİZİ

SENTEZ ERİŞİLEBİLİRLİK
(çevre nüfus merkezleri dahil)



GÖSTERİM

SENTEZ ERİŞİLEBİLİRLİK (çevre il nüfusları dahil)		
İl Sınırı	26 - 30	51 - 55
İlçe Sınırı	31 - 35	56 - 60
Liman	36 - 40	61 - 65
Havaalanı	41 - 45	66 - 70
Karayolu	46 - 50	71 - 75
Hızlı Tren		
Demiryolu		

4. ULAŞIM AĞLARI ANALİZİ

	limanlara erişilebilirlik	Havaalanlarına Erişilebilirlik	Demiryolu Erişilebilirliği	Karayolu Erişilebilirliği	Nüfus Merkezlerine Erişilebilirlik	Final Puanları	T	D	K	Z	Açıklamalar
Ahırlı	35	60	15	46	34	35				35	Havalimanı erişimi ortalama düzeyde diğer türlerde zayıf.
Akören	34	77	16	65	38	43			43		Havaalanına yakın olması avantaj, karayolu erişimi yüksek, demiryolu bağlantısı zayıf
Akşehir	51	55	51	62	43	51		51			Bütün ulaşım türlerinde eşdeğer düzeyde ve ortalama erişilebilirliği bulunmakta
Altınekin	38	77	15	59	53	48			48	48	Karayolu erişimi ortalama düzeyde, havaalanına yakın olması ilçenin gelişimi için önemli bir potansiyel oluşturmamakta, demiryolu ulaşımı zayıf durumdadır
Beyşehir	36	71	12	56	48	44			44		Demiryolu bağlantısı zayıf, karayolu altyapısı göreceli olarak yüksek
Bozkır	33	56	12	43	35	34			34	34	Final puanı zayıf, havayolu puanı diğer modlara göre yüksek olsa da ortalama altında, karayolu göreceli iyi
Çeltik	40	32	8	25	35	28				28	YHT güzergâhına yakın olsa da, YHT'nin yapısı itibarı ile faydalanma oranı düşük, diğer ulaşım modları açısından da zayıf erişilebilirlikte
Cihanbeyli	36	67	12	58	55	46			46		Havalimanı ve karayolu erişilebilirliği makul düzeyde, liman erişilebilirliği zayıf.
Çumra	39	79	53	71	53	58		58			Demiryolu güzergahında, havalimanına yakın, liman erişilebilirliği makul düzeyde.
Derbent	39	76	14	51	39	40				40	Göreceli olarak havayolu erişilebilirliği güçlü, havalimanına yakın diğer türlerde makul düzey altında.
Derebucak	33	54	10	38	32	31				31	Lojistik açıdan erişilebilirliği düşük, bölge geneline göre düşük erişilebilirlik.
Doğanhisar	41	67	12	46	38	38				38	Öncelik sırasına göre havayolu erişilebilirliği yüksek, erişilebilirliği zayıf.
Emirgazi	40	52	12	53	37	37				37	Final puanı, ve erişilebilirlik endeksleri düşük, ana ulaşım hatlarına uzak.
Ereğli	50	48	53	64	50	53		53			Demiryolu erişilebilirliği yüksek, güzergâh üzerinde, karayolu erişilebilirliği de ortalama üzerinde.
Güneysınır	37	71	17	47	49	43				43	Karayolu erişilebilirliği ortalama, demiryolu bağlantısı zayıf.
Hadim	33	54	11	44	32	33				33	Tüm ulaşım modlarına erişilebilirliği zayıf, ulaşım altyapısı güçlendirilmeli.
Halkapınar	40	42	11	32	36	31				31	Tüm ulaşım modlarına erişilebilirliği zayıf, ulaşım altyapısı güçlendirilmeli.
Hüyük	39	69	13	51	37	38				38	Karayolu ve havalimanına erişimi ortalama düzeyde, diğer modlarda zayıf, ortalama zayıf.
İlgın	50	69	54	66	42	53		53			Demiryolu ve karayolu güzergâhında, erişimi yüksek.
Kadınhanı	50	80	58	79	43	57		57			Havalimanına yakın, demiryolu güzergâhında.
Karapınar	41	65	16	56	39	41			41		Demiryolu bağlantısı zayıf, karayolu altyapısı ortalama.
Karatay	52	95	84	96	74	80	80				Yüksek erişilebilir, kent merkezi
Kulu	35	49	9	66	59	47			47		Ana ulaşım güzergâhında, karayolu bağlantısı güçlü, demiryolu bağlantısı zayıf.
Meram	51	92	82	87	67	75	75				Yüksek erişilebilir, kent merkezi
Sarayönü	49	83	59	70	44	57		57			Havalimanına yakın, demiryolu güzergâhında.
Selçuklu	51	97	84	90	62	74	74				Yüksek erişilebilir, kent merkezi
Seydişehir	36	63	12	57	38	39			39		Karayolu bağlantısı diğer modlara görece yüksek, demiryolu erişimi çok zayıf.
Taşkent	34	51	11	39	32	31				31	Erişilebilirliği çok zayıf, demiryolu ve karayolu altyapısının güçlendirilmesi gerek.
Tuzlukçu	44	57	12	47	40	38				38	Demiryolu erişimi zayıf, genel puanı düşük.
Yalıhüyük	34	62	12	43	34	34				34	Ortalama erişilebilirlik zayıf, uzun vadede demiryolu projesi güçlü yön.
Yunak	42	42	9	33	40	33				33	Demiryolu erişilebilirliği çok zayıf, diğer modlardan erişilebilirliği yetersiz.
Sarıveliler	35	38	9	29	30	27				27	Tüm ulaşım modlarına erişilebilirliği zayıf, ulaşım altyapısı güçlendirilmeli.
Ayrancı	46	44	53	54	36	45		45			Demiryolu güzergahında, karayolu erişimi mevcut.
Karaman Merkez	47	59	56	61	40	50		50			İl merkezi, demiryolu karayolu erişimi mevcut, niteliği artırılarak puanı yükseltilebilir.
Başayla	35	38	9	29	30	27				27	Tüm ulaşım modlarına erişilebilirliği zayıf, ulaşım altyapısı güçlendirilmeli.
Kâzımkarabekir	38	68	17	58	40	42			42		Göreceli olarak karayolu erişilebilirliği yüksek, diğer modlarda ortalama ya da altında.
Ermenek	36	28	8	25	29	25				25	Tüm ulaşım modlarına erişilebilirliği zayıf, ulaşım altyapısı güçlendirilmeli.

T: Tüm ulaşım altyapılarına yakın ve erişilebilirliği yüksek	
D: Demiryolu Bağlantıları çok yüksek, diğer ulaşım türlerinde ortalama düzey veya zayıf	
K: Karayolu bağlantıları ve erişilebilirliği çok yüksek, diğer ulaşım altyapılarına orta veya zayıf derece erişilebilir	
Z: Ulaşım olanakları yönünden zayıf, ancak gelişme potansiyeli olan, ulaşım proje güzergâhlarına yakın veya ulaşım olanağı güçlendirilmesi gereken merkez	

Final Puanları Hesaplanırken :	
(Karayolu²+Liman^{1,5}+Havayolu^{1,2}+Demiryolu^{2,2})^{0,44} formülü kullanılarak, Demiryoluna en fazla ağırlık verilmiş, daha sonra Karayolu, Liman ve Havayolu erişilebilirliği ağırlıklandırılmıştır.	

Öncelik sıralamasına göre, öncelikli "erişilebilirlik durumu (T,D,K,Z) belirlenirken", öncelikle "final puanı 70'in üzerinde olanlar T", "T kategorisine girmeyenler arasından Demiryolu erişilebilirliği 49 üzerinde olanlar D", "T ve D kategorisi şartlarını sağlamayanlar arasından 55 karayolu erişilebilirliği puanı üzerinde olanlar K", "diğerleri ise Z kategorisine" dâhil edilmiştir.

STRATEJİLER / ÖNERİLER

TR 52 Bölgesi çerçevesinde yapılan ulaşım stratejisi belgesi çalışması kapsamında, bölgenin imalat verileri irdelenmiş, bölge imalatına karşılık gelen yük hareketleri ve bölge üzerinden lojistik yükler ortaya konulmuş, nüfuslar ve erişim süreleri de dikkate alınarak çeşitli ulaşım modları çerçevesinde erişilebilirlik endeksleri ve dokusu ortaya konulmuştur.

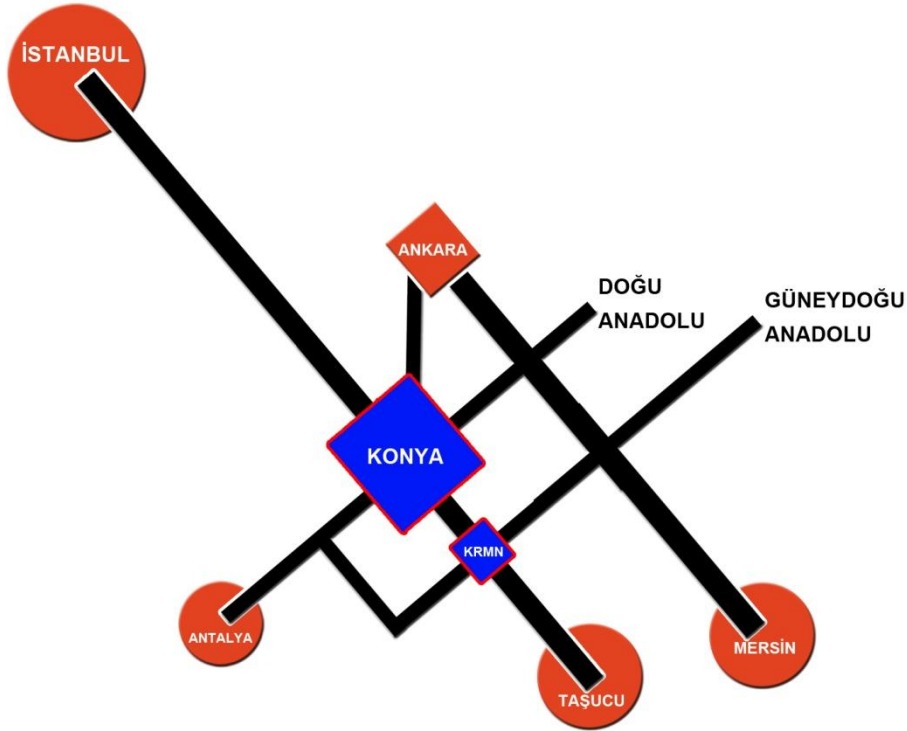
TR 52 Bölgesinin üretim katsayısı bir hayli yüksek olmasına karşın beklenildiği düzeyde ülke ve yakın coğrafya ile dış ticaret seviyesine ulaşmadığı görülmektedir. Bölgenin kendi içinde merkezler arasında birbiri ile olan ticaret altyapısının ise üretilen katma değere etkisinin yine beklenildiği düzeye ulaşması için dış ticaret hacmini de aynı şekilde arttırmasının gerektiği mütalaa edilebilir.

Bu kapsamda bölgenin özellikle erişilebilirlik düzeyinin genel ortalama ve birçok ulaşım modunda düşük çıkan güney bölgesi, özellikle Karaman İli ve ilçelerinin erişim endekslerinin mutlak suretle yükseltilmesi gerekmekte, bu kapsamda yatırım ve projelere ihtiyaç duymaktadır.

Konya bölge için açık ara lider aktördür. Konya'nın ülkemizin en gelişmiş İli olan İstanbul ile olan ilişkisinin yanında, Ankara, Antalya, Mersin gibi merkezlerle hem ticaret hem de lojistik anlamda ilişkileri bulunmaktadır. Bu ilişkinin lojistik anlamda Karaman İli üzerinden Taşucu ile de kurgulanması bölgenin altyapısının üssel olarak artışı sağlayacaktır.

Altyapı projeleri yanında bölge için, eğitim, teknoloji, metropol bölge içi ve aynı zamanda kurumsal altyapıların yeniden ele alınması, gerekirse revize edilmesi yönünde de proje ve stratejiler tanımlanmıştır.

ŞEKİL 29.BÖLGE VE ÇEVRE İLİŞKİLER KAVRAMSAL ŞEMA



1- EKONOMİK SEKTÖRLERDE GELİŞİMİN SAĞLANMASI İÇİN ULAŞIM ALTYAPISININ GELİŞTİRİLMESİ

(Turizm Sektöründeki Gelişme ve Yolcu Ulaşımı Altyapısının Geliştirilmesi İçin)

- Konya Antalya hızlı tren projesinin hazırlanması ve gerçekleştirilmesi.

Bölgenin ve özellikle de Konya'nın barındırdığı Turizm potansiyelinin yüksek oluşu, ve ülkenin en önemli müzelerinden birisine ev sahipliği yapıyor olması Turizm başlığı altında incelenmiştir. Bölgenin turizmden sağlanan gelir ve konaklama sayısının da arttırılması amacıyla çevre turizm merkezleri ile olan yolcu ulaşımı altyapısının iyileştirilmesi mutlak suretle gereklidir.

Ulaştırma Bakanlığı tarafından 2023 vizyon projeleri kapsamında tanımlanan ulaşım yatırım hedeflerinden birisi olan Konya Antalya yüksek hızlı tren projesi bölgenin turizmden sağladığı gelirin yükseltilmesi noktasında olumlu katkı yapacak, bölgenin erişilebilirliğini ve dolayısı ile ziyaret sayısını daha yüksek rakamlara taşıyacaktır.

Böylelikle bölgenin daha fazla katma değer yaratması gereken sektörlerinden birisi olan turizm sektörü bu yöntemle Antalya ve çevresinin çekim gücü ile sağlamış olduğu ziyaretçi sayısını bir fırsat olarak kullanabilecektir.

- Konya Aksaray Nevşehir hızlı tren projesinin hazırlanması ve gerçekleştirilmesi.

Konya Antalya yüksek hızlı tren projesi gibi, yine ülkemizin Dünya'ca tanınan turizm bölgelerinden birisi olan Nevşehir ve çevresine erişimi de Antalya Konya Nevşehir turizm cazibe hattının doğmasına neden olacaktır.

Ulaştırma Bakanlığı tarafından hâlihazırda 2035 vizyon projeleri kapsamına alınmış olan Konya Kayseri yüksek hızlı tren projesi, TR 52 Bölgesinin çevresinde yer alan bölgeler ile bu kapsamda bir ilişki geliştirmesine, Antalya'nın mevcut ziyaretçi potansiyelinin de Konya merkez hattı ile birlikte bu güzergâhta da hareketliliğin arttırılması ve bu cazibe hattının tam ortasında yer alan Konya ve TR 52 bölgesinin turizm gelirlerinin mümkün olduğunca artmasına neden olacaktır.

- Konya Adana hızlı tren hazırlanması ve gerçekleştirilmesi.

Konya'nın yolcu ulaşımı bakımından da iletişimde olduğu ve bu iletişimin daha da arttırılmasının bölge için uzun erimde fayda sağlayacağı bir başka güzergâh da Konya Adana güzergâhıdır. Proje kapsamında uzun vadede bu güzergâh üzerinde bir yüksek hızlı tren projesinin gerçekleştirilmesi yönünde rezerv konulmuştur. TR 52 bölgesinin bu yolla çevresi için bir düğüm noktası oluşturması, ziyaret sayısı ile birlikte yerli turizm için de fırsattır.

Böyle bir güzergâhın Mersin merkez ile olan dolayısı ile Adana Mersin kentsel bölgesi ile bölge arasında olan iç turizm de dâhil seyahat sayısını arttıracığı ve bu kentsel bölge ile TR 52 bölgesi arasında lojistik, imalat ve tarım ürünleri gibi sektörler dışında karşılıklı kazanç sağlayacak bir başka sektörün daha etkin olmasını sağlayacağı düşünülmektedir. Bunun sağlanması yukarıda da ifade edildiği gibi uzun vadede bu güzergâhta bu ölçekte bir yatırım için lobi faaliyetlerine başlanması ve projenin vizyon projeler arasında kabul görmesi ile mümkün olacaktır.

(Sanayi Sektöründeki Gelişme İçin)

- Konya Taşucu konvansiyonel demiryolu hattının gerçekleştirilmesi.

Tr 52 Bölgesinde sanayi sektörünün ve bağlı hizmetlerin geliştirilebilmesi aynı zamanda bölgenin üretim miktarını da artmasını sağlayacak ve yeni dış ticaret pazarlarının yeni sektörler için kullanımını da sağlayacak lojistik altyapısının iyileştirilmesi ile sağlanacaktır.

Çalışmanın önceki bölümlerinde de değinildiği gibi bölgenin erişilebilirliği düşük çıkan güney bölgesi ve aynı zamanda bölgenin lojistik olarak farklı limanları kullanıyor olması, aynı çerçevede düşünülmeli bu kapsamda iyileştirmeler önerilmelidir.

TABLO 69.KONYA, KARAMAN LİMANLARA VARİŞ İSTATİSTİKLERİ

Değişkenler

Yok

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

Kaynak:TCDD,2013

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

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

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

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

-Taşucu Limanının ticaret limanına dönüşümünün sağlanması.

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

Böyle bir liman projesinin hedeflediği pazarlar genellikle Asya ve Afrika pazarları olmalıdır. Bu proje hinterlandına Mersin Limanı ile çalışmaya devam etmesi muhtemel Ereğli başta olmak üzere TR 52 bölgesinin doğusu kısmen hariç olmak üzere, Mersin'in Anamur, Bozyazı, Aydıncık İlçeleri ile Gazipaşa'nın da dâhil olduğu bir etki alanına sahip olacaktır.

Bu merkezler ile bir önceki başlıkta tanımlanan demiryolu marifeti ile TR52 bölgesi arasında tarım ürünleri başta olmak üzere ticaretin de artması bu vesile ile kaçınılmazdır.

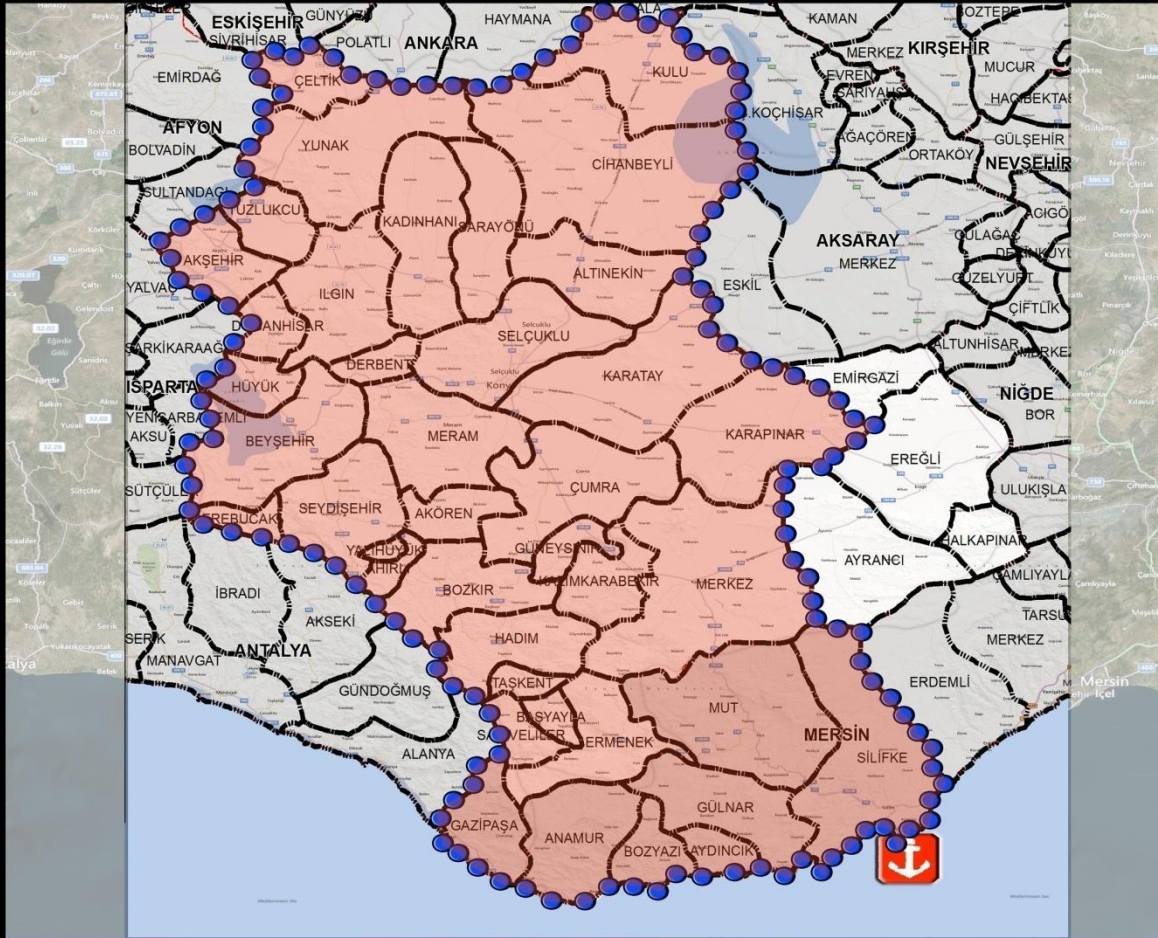
Konya Taşucu hattının çalışma prensibi aynı zamanda gümrüklemenin geri sahada yapılacağı bir "karalimanı" şeklinde de kurgulanabilir. Zaragoza Barselona ilişkisinde günümüzde deneyimlenen bu yöntem ile gümrükleme demiryoluna yüklendiği noktada yapılmakta, böylelikle yükün daha organize ve hızlı şekilde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

KONYA KARAMAN BÖLGESİ
BÖLGESEL ERİŞİLEBİLİRLİK ANALİZİ VE STRATEJİSİ

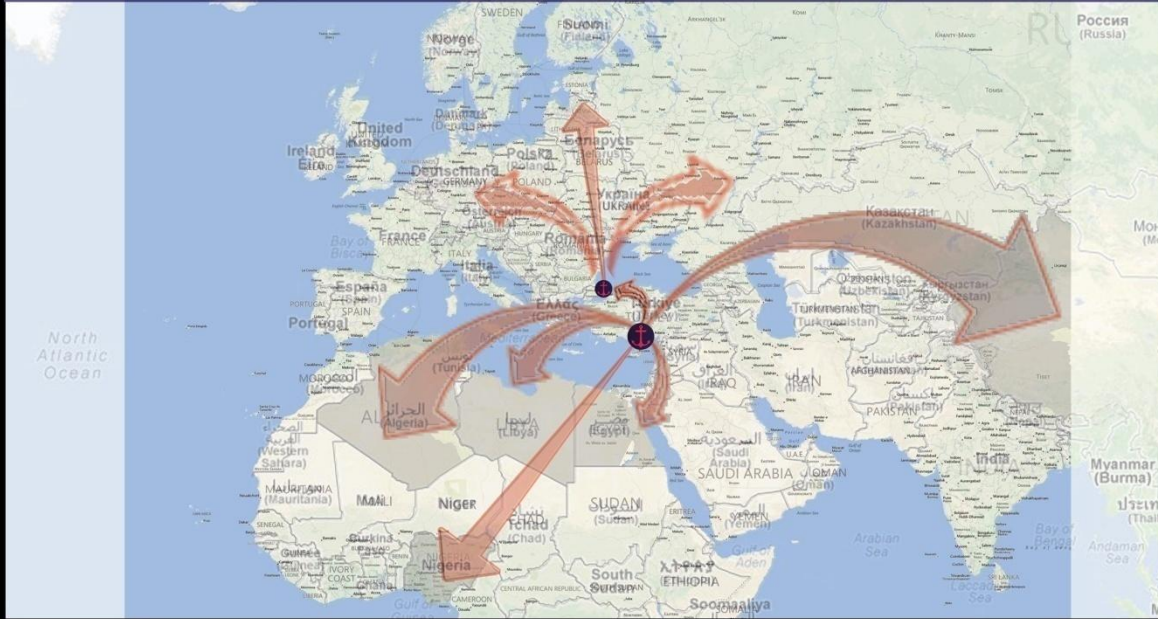


TAŞUCU LİMANI HİTERLANDI

(KONYA KARAMAN DIŞ TİCARET LİMANI)



ULUSLARASI HİTERLAND





- Konya BALO projesi entegrasyonunun sağlanması.

Çalışmanın önceki bölümlerinde özetlenen BALO projesi bölgenin dış ticaretinde özellikle orta Avrupa ile olan ilişkinin daha hızlı ve organize şekilde yapılmasını sağlayacaktır. Bu kapsamda bölgenin projede daha etkin şekilde yer alması ve Afyonkarahisar doğrultulu konvansiyonel hattın da iyileştirilmesi Derince ve Bandırma limanı aktarma alternatiflerinin daha organize şekilde gerçekleşmesini sağlayacaktır. Batı Anadolu'nun bu kapsamda Bandırma Tekirdağ denizyolu hattı üzerinde gerçekleştirdiği ve uygulama aşamasında olduğu BALO parkuru bölge için de bir fırsattır.

- Konya Yenice demiryolu güzergâhının elektrikli çift hatta dönüştürülmesi.

Konya Yenice (Doğanhisar) demiryolu güzergâhı da sanayi ve yolcu trafiğinin buna bağlı olarak yüksek standartlara ulaşması hedeflenerek orta vadede elektrikli çift hatta dönüştürülmeli, Konya merkez ile bu güzergâh arasında kalan bölge bu çerçevede geliş sağlanması gerekli bir zon olarak kabul edilmelidir.

- Konya Adana GAP bağlantısı demir yolun koridorunun iyileştirilmesi.

Bölgenin sanayi sektöründeki gelişimi hızlandıracak öneri projelerden bir diğeri de konvansiyonel doğu hattının iyileştirilmesidir. Kısa ve orta vadede yapılacak iyileştirme çalışmalarının bölgenin hem ülkenin güney ve güney doğusu ile hem de o noktadan hareketle ülkemizin güney komşusu ülkelerle olan ticaret hacminin artmasında olumlu yönde katkı yapacağı öngörülmektedir.

Uzun vadede yolcu ulaşımı için öngörülen Adana varışlı yüksek hızlı tren projesinin yanı sıra bu güzergâhta yük transferinin daha hızlı ve organize sağlanabilmesi amacı ile demiryolu kalitesinin artması, anılan koridor ile birlikte Mersin hattının da dolaylı yoldan bölge ilişkisini arttıracak, toplamda güney komşumuz ülkeler ile olan ilişkilerin TR 52 bölgesi için de gelişmesini sağlayacaktır.

- TCDD tarafından planlanan lojistik merkez projesine ek olarak aynı bölge içerisinde Toptancı Hali, Soğuk Hava Depoları, lojistik depo ve gümrüklü sahanın projelendirilmesi (Konya Karalimanı ve Lojistik Bölgesi)

Lojistik merkezler başlığı altında verilen ve TCDD tarafından projelendirilmiş olan Konya Lojistik merkezinin karalimanı olarak çalışması öngörülmektedir.

Karalimanları aynı zamanda lojistik serbest bölgeler olarak da işlev görebilen, limanlar ile arasında özellikle demiryolu bağlantısı bulunması gereken ticaret merkezleridir.

Kara-limanları ile limanlar arasında karayolu, demiryolu bağlantısı olması gerektiğinden aradaki taşımacılığın yasal statüsü konusunda mevzuatta net tanımlanmış ifadeler gerekmektedir. Mevcut durumda limanlar ile liman dışındaki gümrük sahaları arasında TCDD tarafından taşınan yükler için TCDD beyannameleri verilmesi yeterli olmaktadır. Özel demiryolu taşıma şirketleri ve karayolu taşıma şirketlerine de "teminatlı sevkiyat işlemi" ile beyanname verme koşuluyla taşıma yapmaları sağlanması durumunda kara-limanlarının işlevsel olması ve firmaların bu bölgelerde yatırım yapması, limanlarda bekleme yerine elleçleme ve benzeri diğer yük bekletme işlemlerini kara-limanları içerisinde gerçekleştirmeleri daha olanaklı olacaktır.

Bu düzenleme birçok firma için değişik kalemlerde maliyet avantajı da sağlayacağından limanların işlem kapasitesi artacak ve firmaların maliyet ve zaman kayıpları önlenecektir.

Bu düzenlemeler yapıncaya kadar mevcut yasal çerçeve içinde TCDD tarafından yapılacak taşımalar ile kara-limanlarının kurulması ve mevcut mevzuat koşullarında dahi bu fonksiyonla işlev görülmesi dahi mümkün görünmektedir.

Bu merkezde etkin lojistik faaliyetlerin sağlanabilmesi amacı ile öncelikle toptancı hali, soğuk hava depoları ve gümrüklü sahanın ilk etapta projelendirilmesi gerekmektedir.

Bunun yanında projenin bu anlamda Mersin Taşucu ve BALO projesi ile entegre karalimanı olarak çalışması amacı ile son etapta da proje kapsamında aşağıdaki üniteler imal edilmelidir;

- 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,
- Toptancı hali,
- Kargo aktarma merkezleri,
- Konteynır stok ve doldurma alanı,
- Kamyon ve TIR park alanları,
- 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,
- Tamir bakım atölyeleri,
- Konaklama tesisleri,
- Gümrük binası, güvenlik binası,
- Sağlık birimi, mescit, itfaiye,
- Akaryakıt istasyonu,
- Büfe, restoran, kırtasiye, telefon, ATM, sigorta, market, kahvehane, vb.

- Projelendirilen lojistik merkezin sanayi-madencilik ve tarım ürünleri için ihracat kapısı olabilmesine yönelik projeler tanımlanması (gümrüklü saha oluşturulması).

Yukarıda da ifade edildiği gibi karalimanı ya da lojistik saha olarak başlıklandırılacak bölgenin ihracata yönelik olarak öncelikli altyapısının kurgulanması gerekmektedir. Bölgenin altyapısının projelendirilmesinin ardından belirlenecek proje vizyonu çerçevesinde yine daha önce de ifade edildiği gibi karalimanı serbest bölge olarak da detaylandırılabilir.

- Karaman Merkez'in sanayi potansiyelinin de artırılması amacıyla Karaman Merkezde Lojistik Saha projelendirilmesi

Karaman Merkez'in Konya ve merkez ilçelerine görece erişilebilirlik ve imalat rakamlarında geride kalıyor oluşu da göz önüne alınarak, Karaman Merkez'de demiryolu bağlantısı da kurgulanarak lojistik saha yatırımı yapılması amacıyla yer seçimi, projelendirme ve yatırım çalışmaları yapılabilir.

Lojistik saha daha çok depolama yönelik olarak, çeşitli türlerde depo sahaları, aktarma merkezleri gibi Konya lojistik önerisine görece daha tali alt birimleri barındırmalı, Mersin Taşucu ve Konya lojistik projesi ile entegre çalışmalıdır.

- Yenice Afyonkarahisar demiryolu bağlantısının mekik tren hattına dönüştürülmesi

Lojistik anlamda bölge potansiyelinin artırılması, maliyetlerin düşürülmesi ve bölge doğrultusunda bir sinerji oluşturulması amacıyla Yenice Afyonkarahisar hattının mekik tren hattına dönüşümü ulaşım stratejisi kapsamında uygun değerlendirilmektedir.

Afyonkarahisarın yakın çevresi ile çalışacak bir aktarma merkezi haline gelmesi durumunda, TR 52 bölgesi doğrultusunda yük taşıyıcı planlama çalışmaları ile zamanla talep artışlarını karşılayacak düzeyde seferler düzenlenebilecektir.

Afyon ve Yenice istasyonlarının bu çerçevede konsolidasyon ve dekonsolidasyon merkezleri olarak fonksiyonlandırılması da düşünülebilecektir. Bu çerçevede, koridor üzerinde bulunan Ereğli, Karaman, Çumra, Konya merkez, Akşehir de birer aktarma merkezi olarak çalışabilir bu sayede bölgenin rekabet gücünün de artması sağlanabilir.

2- ERİŞİLEBİLİRLİĞİ DÜŞÜK İLÇELERİN ERİŞİLEBİLİRLİĞİNİN YÜKSELTİLMESİ

- Erişilebilirlik analizi ile erişilebilirlikleri düşük çıkan ilçelere yönelik altyapı yatırımlarının yapılması ile erişilebilirliklerinin artırılması, toplu taşıma hizmetinin artırılması (Sarıveliler, Bozkır, Hadim, Ermenek, Ahırılı).

Bölgenin erişilebilirliği bir alt bölge olarak en düşük çıkan güney doğrultusunda yapılacak olan demiryolu ve ticaretin zenginleştirilmesine yönelik önlemler dışında, mevcut karayolu altyapısının da mümkün olduğunca öncelikle Sarıveliler olmak üzere, Bozkır, Hadim, Ermenek, Ahırılı gibi ilçeleri ve ulaşım ağları analizi başlığında tüm ulaşım modlarında ve karayolu erişilebilirliğinde özellikle erişimi düşük çıkan diğer merkezler için de yol kalitesinin artırılmasına yönelik önlemler kısa ve orta erimde mutlak suretle alınmalıdır.

- Erişilebilirliği zayıf ilçeler için karayolu iyileştirme projelendirilmesinin öncelik sırası ile yapılması, hizmet sunum kalitesinin bütün bölge genelinde standardize edilmesi.

Karayolu ve tüm ulaşım altyapıları bölge genelinin çok altında çıkan ilçelere yönelik olarak yapılacak karayolu nitelik artırma ve revizyon çalışmaları, bölgenin coğrafi olarak uzağında

kalmış olan doğrultularının lineer hatlar halinde öncelikle daha erişilebilir kılınması hedefini gütmelidir.

Bu bağlamda Ermenek ve Sarıveliler gibi ilçelerin bölgede yer alan kent merkezleri ile olan ilişkilerinin artmasının temini için öncelik güney hattına verilebilir.

3- YOLCU ULAŞIMINA YÖNELİK ALTYAPININ İYİLEŞTİRİLMESİ

- Askeri ve sivil kullanımın birlikte yer aldığı Konya Havalimanının sivil havalimanına dönüşümünün sağlanması.

Yolcu trafiği artan ve öngörülen gelişmelere paralel olarak potansiyeli yükselen Konya Havalimanının müstakil ve daha organize bir altyapıya kavuşması için niteliğinin yalnızca sivil havalimanına dönüşümü öngörülmektedir. Bu kapsamda havalimanı altyapısını kullanan askeri unsurlar da uygun yer seçimi ve projelendirme yöntemi ile sivil kullanımdan tamamı ile izole edilmeli bu sayede her iki kullanım türünde de çeşitleri gereği ayrışma sağlanarak daha etkin hizmet alınması ve verilmesi temin edilmelidir.

- Havalimanında uluslar arası uçuşların artması için gerekli lobi faaliyetlerinin yapılması.

2011 Yılı Aralık ayı sonunda Konya Havalimanında gerçekleşen dış hat ticari uçuş sayısı 395'den 2012 yılı Aralık ayı sonuna gelindiğinde 362'ye düşmüştür. Bu rakamların artması ve dolayısı ile uluslar arası doğrudan bağlantıların diğer sektörlerle olan etkisi de söz önüne alınarak güçlenmesi amacı ile dış hat uçuş sayısının yükselmesi noktasında Ulaştırma Bakanlığı ve ilgili birimleri gibi söz sahibi kurumlar nezdinde lobi faaliyetleri yapılmalıdır.

Her ne kadar Ankara ve Antalya'da yer alan havalimanları dış hat uçuşları bakımından yüksek rakamlara ulaşmış ve yüksek hızlı tren projeleri ile bu merkezlerle ulaşım kolaylaşmış/kolaylaşacak olsa da müstakil olarak Konya'nın dış hat uçuşunu arttırması bölge için katma değer yaratan özellikle bilgi, inovasyon ve ar-geye dayalı sektörlerde ve turizmde gelişme sağlayacaktır.

- Konya Taşucu duble yol projesinin tamamlanması.

Ticaretin yoğunlukla yapıldığı limanlara erişimde demiryolları maksimum öneme sahip olsa da çıkış noktalarından varış liman noktalarına erişimde karayolu güzergâhının niteliği ve hızı da önemli bir paya sahiptir.

Bölgenin sıklıkla vurgulanan ve erişimi düşük olan güney bölgesinin de güzergâh ile bağlantılı olduğu göz önüne alınarak bu hattın karayolu bağlantısının güçlendirilmesi amacı ile duble yol projesinin uygun güzergâhta sağlanması, sistemin tümüne olumlu katkı yapacaktır.

- Konya Anamur güzergâhının karşılıklı yolcu, tarım ürünleri ticareti ve turizm için yol kalitesinin geliştirilmesi. (Kısmi güzergâh değişiklikleri ile yolculuk süresinin kısaltılması)

Anamur gibi tarımın yoğunlukla yaşandığı ve ülke tarım sektörü içinde de yaş meyve sebze gibi ürünlerin pazarlanmasında pay sahibi ve yükselen bir bölgenin TR 52 bölgesi ile bağlantısının güçlendirilmesi, Taşucu bağlantısı ile entegre olarak düşünülebilecek ve bu hatta ticaret hacmine katkı sağlayacak bir adım olarak görülmelidir.

Konya Anamur arasında uygun güzergâh değişikliklerini de içerecek karayolu bağlantısı revizyonu öneriler diğer proje ve stratejilerle birlikte bölge için öngörülen yatırımlar arasına alınmalıdır.

- Alanya Sarıveliler karayolunun niteliğinin arttırılması

TR 52 Bölgesinin erişilebilirliğinin öncelikle arttırılması bölge genelinde erişilebilirlikte bir denge kurulması açısından önemlidir. Bu kapsamda alanya Sarıveliler karayolu bağlantısının niteliğinin de arttırılması ve Akdeniz sahili ile olan bağlantının daha güçlü hale getirilmesi önemlidir.

- Sarayönü Polatlı karayolu güzergahının niteliğinin arttırılması

Bölgenin İç Anadolu ve Marmara bölgelerine de olan bağlantısının daha da kuvvetli hale getirilmesi amacıyla bölge ve kuzeyi ölçeğinde Sarayönü ile Polatlı İlçeleri arasındaki karayolu güzergahının niteliğinin arttırılması da orta ve uzun vadede uygun mütalaa edilmiştir.

4- KONYA METROPOL MERKEZİNİN TRAFİK YÜKÜNÜN HAFİFLETİLMESİ

(Yeni Büyükşehir Yasasına yönelik)

- Metropol bölge içinde yolculuk sürelerinin kısaltılması için Konya Çevre yolu çalışmasının tamamlanması.

Bölgesel olarak ulaşım faaliyetlerinin niteliğinin arttırılması, yeni güzergâh ve ulaşım modu yatırımlarının öngörülmesi kadar, bölgenin lider kenti olan Konya kent merkezinin de yerel ulaşım problemlerinin azaltılması ve metropol içinde yolculuk sürelerinin kısaltılması dikkate değer bir strateji olmalıdır.

Bu kapsamda Konya metropol bölgesi içinde çevre yolu çalışmalarının tamamlanması metropol için yerel ulaşımın daha yüksek kalitede sağlanmasını ve noktalar arası ulaşım sürelerinin daha yüksek standartlara taşınmasını sağlayacaktır.

- Bölge içinde erişilebilirliği zayıf olan ilçelere toplu taşıma altyapısının geliştirilmesi toplu taşıma hizmetlerinin arttırılması, ilçeler arası toplu taşıma hizmeti sağlanması

Bölge içinde erişilebilirlik analizler çerçevesinde sentez ve karayolu erişilebilirliği açısından ve yukarıda sayılan ilçelerin düşük erişim endekslerinin etkilerinin azaltılması amacı ile öncelikle ve kısa vadede bu ilçelere olan toplu taşıma hizmetlerinin iyileştirilmesi sağlanabilir.

Bu amaçla Konya ve Karaman merkezli olmak üzere ve aynı zamanda bölgenin diğer büyük merkezlerine toplu taşıma güzergâhları belirlenerek merkezlerin birbirleri ile olan ilişkileri kuvvetlendirilmelidir.

5- ULAŞTIRMA VE LOJİSTİK SEKTÖRÜNDE EĞİTİM VE ARAŞTIRMA ALANININ GELİŞTİRİLMESİ

Kalifiye işgücünün arttırılması için pilot projeler geliştirilmesi;

-Yüksek lisans programlarının açılması

Bölgede hizmet veren üniversitelerin ve bu kurumlara bağlı fakültelerin ve aynı zamanda teknokentin bölgenin gelişime olan katkısının artması ve gelişen sektörlerin nitelikli eleman ihtiyaçlarının da giderilmesi amacıyla, özel sektör ile diyalog ve koordinasyon halinde ortak yüksek lisans programları açılmalı, bölgenin öne çıkarmak istediği sektörlerle ilişkin olarak bu vesile ile üst düzey çalışmaların yapılmasının önü açılmalıdır.

Ar-ge faaliyetlerinde bu yolla sağlanacak gelişim bölgenin işbirliği sağlanan sektörlerde çevresinden bir adım daha öne çıkması noktasında katkı sağlayacaktır. Bu kapsamda yüksek lisans, doktora gibi üst düzey bilgi faaliyetlerine çeşitli işbirliği metotları geliştirilerek destek verilmesinin önü açılmalıdır.

Lojistik sektörü açısından da eğilimlerin takip edilmesi, bilgi ve teknolojinin güncel tutulması amacı ile yapılacak akademik faaliyetlerin teşviki ve desteklenmesi amacı ile adımlar atılması faydalı olacaktır.

-Hizmet içi eğitim programları düzenlenmesi

Sektörlerin performans ve verimliliklerinin en azından muhafaza edilmesi veyahut da artırılması amacıyla sektör liderleri ve sektörde faaliyet gösteren kalifiye ya da ara elemanlara yönelik olarak hizmet içi eğitim faaliyetlerinin düzenlenmesi global olarak kullanılan bir yöntemdir.

Bu yöntemin TR 52 bölgesinde de üniversiteler ve tekno-kent ile işbirliği yöntemleri de senaryolara dâhil edilerek yapılmasının, ya da ülke ve dünya ölçeğinde eğitim metotlarının sektörlerde tatbik edilmesinin faydalı olacağı düşünülmektedir.

Bu yöntemlerin özellikle yapılacak yeni lojistik sektörü yatırımlarında kamu ya da özel teşebbüs için sistemli şekilde uygulanması ve devamlılığın sağlanması lojistik sektörü ile birlikte faydalanacak bütün sektörler açısından önemli görülmeli ve çözümler geliştirilmelidir.

-Lojistik ve Tedarik Zinciri Sertifika programları düzenlenmesi

Bölge merkezli faaliyet gösteren ve gösterecek lojistik sektörü girişimleri öncelikli olmak üzere, bölgeye hizmet veren sektör mensuplarına yönelik eğitim ve araştırma faaliyetleri ve gelişen trendlerden faydalanılması da amaçlanılarak sertifika programları düzenlenmesi, sektörün faaliyet alanında daha doğru ve bilimsel yöntemlerle çalışmasının sağlayacaktır.

Ulaşım ya da ulaşım hizmetlerinin sağlanması amacıyla kurulan ve uygulanan teknolojik altyapının etkin kullanımı gibi konularda bu tip programların bölgede yaygınlaştırılması bu çerçevede düşünülmeli ve tatbik edilmelidir.

-Uzun Yol Taşımacılığı Sertifika programları düzenlenmesi Üniversite-Lojistik sektörü işbirliğinin artırılması;

Lojistik sektörün yalnızca ulaşımaya yönelik olarak verdiği hizmet sunumları ile ilgili olarak ve bu başlık altında uzun yol taşımacılığının dünya standartlarında yapılmasının sağlanması için, bu servisin verilmesinde kullanılan insan gücüne yönelik sertifika programları düzenlenmelidir. Bu sektörün teknolojik altyapısının kullanılmasında faydalanılan işgücü gibi taşımacılığın icrası alanında faaliyette olan insan gücünün de doğru yöntemleri edinerek hizmet veriyor oluşu bu zincirin az hata ve yüksek verimlilikle çalışmasını sağlayacaktır.

-Ulaştırma, Lojistik ve Tedarik Zinciri Araştırma merkezleri kurulması

Sertifika programları, hizmet içi eğitim programları gibi sektöre özel hizmetlerin çalışanlara verilebilmesi için, bu kapsamda araştırma yapabilecek ve altyapıya haiz araştırma merkezlerinin kurulması, sektörün güncel kalmasını sağlayacaktır.

Araştırma merkezleri üniversiteler ve tekno kentle işbirliği halinde olabileceği gibi, bu merkezlerden tam ve yarı zamanlı araştırma elemanı istihdamı da sağlayabileceklerdir.

-Ulaştırma, Lojistik ve Tedarik Zinciri konularında lisansüstü tezlerin teşvik edilmesi

Yüksek lisans programlarının açılması başlığında ifade edildiği gibi lojistik sektörün kendisini güncel tutması ve gelişmesi bu konuda yapılacak akademik faaliyetlere ve bunlardan faydalanılarak faaliyetlerin realize edilmesine de bağlıdır.

Bu çerçevede sektör kendisini dinamik tutmak amacıyla yapılacak ve sektör için faydalı görülecek araştırmalara destek vermeli, bu sayede akademik altyapının bu sahada da çalışmalar icra etmesini teşviki sağlamalıdır.

Bununla birlikte belirlenen konularda yapılacak akademik çalışmaların sektör için geri dönüşü yüksek bir takım yeniliklere vesile olabileceği de göz ardı edilmemelidir.

-Ulaştırma, Lojistik ve Tedarik Zinciri konularında seminer ve konferanslar düzenlenmesi

Ulusal ve uluslar arası anlamda lojistik sektöründe faaliyet gösteren, araştırma geliştirme yapan, akademik çalışmalar ile sektör için anlam kazanmış uzman, akademik personel ve yatırımcıların TR 52 bölgesinde aynı dallarda faaliyet gösteren sektör mensupları ile bir araya getirilmesi, karşılıklı bilgi ve tecrübe aktarımı gibi sinerji yaratacak faaliyetlerin desteklenmesi önerilmektedir.

Bu atmosferin sağlanması amacı ile çeşitli fuar, seminer konferans gibi toplantıların da ülke ölçeğinde katılımı TR 52 bölgesinde yapılması amacıyla girişimlerde bulunulmalı, lojistik bölge için icrasıyla olduğu kadar, ar-ge faaliyetlerine de merkezlik etmesi ile öne çıkmalıdır.

6- ULAŞIM VE LOJİSTİK SEKTÖRÜNDE TEKNOLOJİ KULLANIMININ YAYGINLAŞTIRILMASI

-İleri teknolojilerin yaygınlaştırılması

Ulaşım strateji belgesi kapsamında mevcut durum tespiti yapılarak çeşitli öneriler ile gelişimi öngörülen ulaşım ve lojistik sektörünün aynı zamanda mümkün olduğunca güncel teknoloji kullanımı ile yatırımlarını yapması önerilmektedir.

Dünya'da güncel olarak kullanılan teknolojilerin bölgeye uygulanması ve yukarıda önerilen özellikle ar-ge yatırımlarının yapılması ülkede ve yakın coğrafyada bölge lojistik yatırımcısının rekabet gücünü uzun yıllar yüksek tutacaktır. Bu amaçla, mevcut altyapılarında teknolojilerinin yenilenmesi yatırım önceliklerine göre düşünülmelidir.

-Dünya'da uygulanan ileri teknolojiler konusunda seminerler düzenlenmesi (depo, nakliye yazılımları, araç takip sistemleri, RFID sistemleri)

Dünya'da sektörün rekabet gücünün yüksek tutulması ve orta ve uzun vadede rekabetçi yapısını kaybetmemesi amacı ile yukarıda önerilen seminer, fuar gibi organizasyonların bölgede yapılması sağlanırken sektörde yaratılan yeni teknolojiler de mutlak suretle gündemde tutulmalı, bu konulardaki faaliyetlere önem verilmelidir.

-Lojistik, taşımacılık ve tedarik zinciri teknolojilerinin teşvik edilmesi, teknoloji kullanımının desteklenmesi

Yapılacak her türlü teknolojilerden haberdar olmaya yönelik organizasyonlar ile birlikte çalışma kapsamında taşımacılık ve tedarik zinciri sektöründe kullanılan her aşamaya yönelik teknolojilerin bölgede gelişiminin desteklenmesi ve mevcut yatırımcıların teknolojik altyapılarının güncellenmesine yönelik teşviklerin planlanması önerilmektedir.

7- LOJİSTİK VE ULAŞTIRMA KURUMSAL YAPISI VE YÖNETİŞİMİN GELİŞTİRİLMESİ

-Konya-Karaman Lojistik ve Ulaştırma platformu kurulması (sektör paydaşları, kamu kurumları, dernekler ve üniversitelerin bölgede sektörün gelişimi için ortak çalışmalar yapması, projelerin uygulanması için lobi faaliyetleri yapması)

Konya lojistik merkezinin bir karalimanı ve/veya serbest bölge olarak organize edilmesi amacıyla ve sektörün ihtiyaç duyduğu hukuki altyapının da bir an önce hayata geçirilmesine yönelik faaliyetlerin gerçekleştirilmesi için bölgede lojistik platformunun kurulması önerilmiştir.

Platformun karalimanı projesinin hayata geçirilmesi ile ilgili olarak TCDD ile koordineli şekilde faaliyet göstermesi, Ulaştırma Bakanlığı, Ekonomi Bakanlığı, Valilikler, demiryolu taşımacılığı yapan firmalar, Mevlana Kalkınma Ajansı, ve Sanayi Odaları gibi paydaşların bir araya gelerek ortak karar almalarını sağlaması öngörülmektedir.

Lojistik merkezin proje olarak etüt edilmesi, gerekçelendirilmesi, OSB modeli, ilgili mevzuat uyarınca Serbest Bölge gibi senaryolar ya da birkaç senaryonun sentezinden tespit edilecek bir modelle hayata geçirilmesi ve işletilmesi amacıyla sektörel ve idari olarak lobi faaliyetleri yürütülmesi ayrıca ulaşım belgesi sonucunda önerilmektedir.

-Firmaların işbirliği ve kümelenme faaliyetlerinin desteklenmesi

Lojistik platformun aynı zamanda mevcut yatırımcı ve ülke genelinde ya da yatırıma ilgili duyacak yabancı yatırımcıyı sektörün yatırım öncesi aşamasında ihtiyaçlarının belirlenmesi, ortak ihtiyaçlara yönelik altyapıların kurgulanması ve bir aradalıklarının sağlanması gibi hedefleri de bulunmalıdır.

Yatırımcı ya da istekli firmaların işbirliğinin kurgulanması ile birlikte, ilgili kamu otoriteleri açısından çeşitli maliyetleri barındıran bu kapsamlı sistemin hayata geçirilmesi için gerekli yatırımların yapılması için bu otoritelerin karar almalarının daha kısa sürede sağlanacağı da düşünülmektedir.

8- ENTEGRASYON NOKTALARI

Bölge için önerilen projeler ve yatırımlar ile birlikte bölgenin hem iç dinamizminin artması hem de ulusal ölçekte erişilebilirliğinin arttırılabilmesi amacıyla proje kapsamında entegrasyon noktaları tanımlanmıştır.

Bu kapsamda çeşitli ulaşım modlarının birbirleri ile entegre çalışacağı bu noktalar, Konya lojistik merkezi, erişilebilirliğin arttırılmasına yönelik öneriler ile Karaman Merkez, Ereğli ve bir kavşak nokta olarak düşünülen Akşehir'dir.

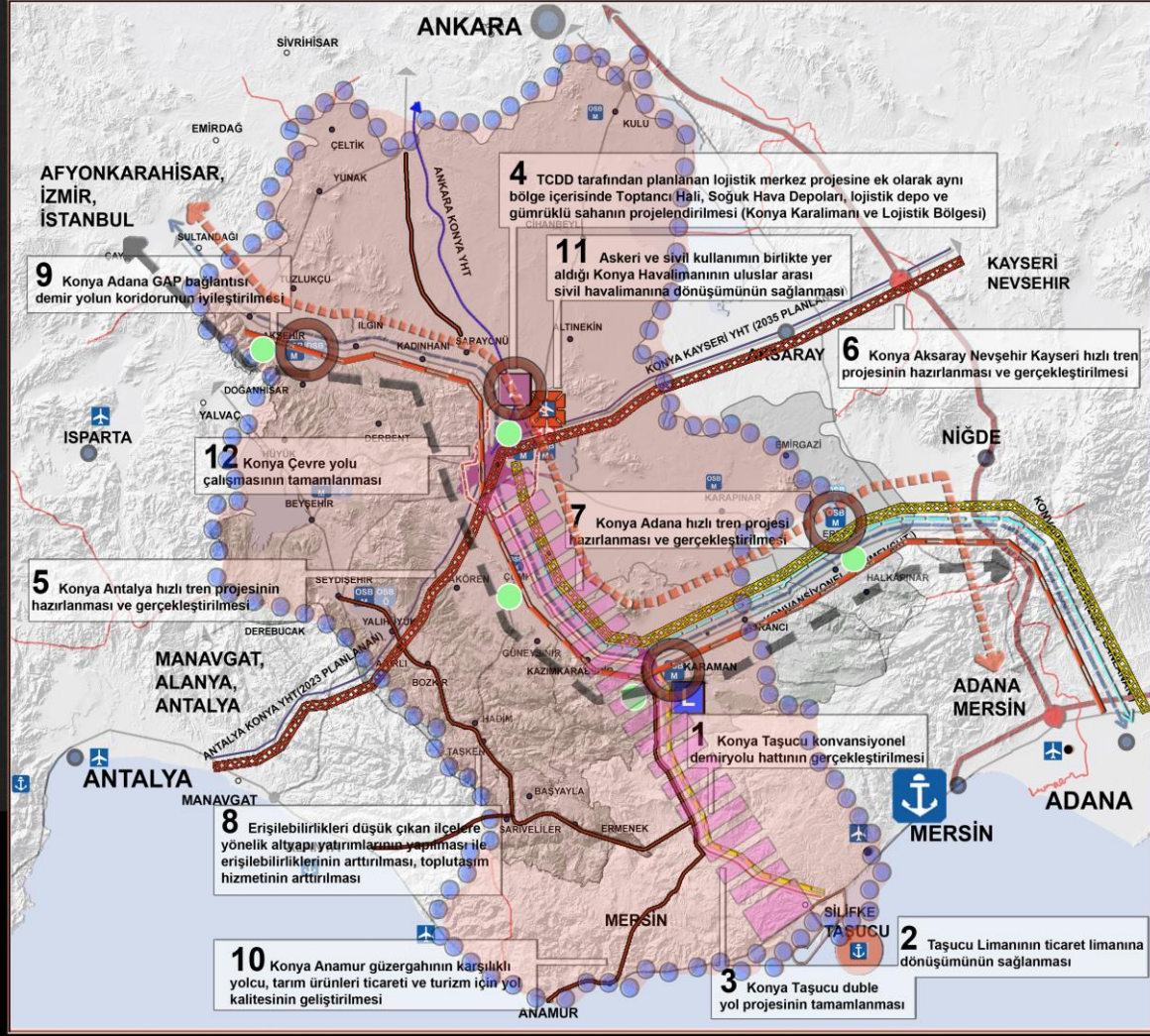
Bu merkezler, farklı ulaşım modlarının birbirleri ile uyumlu şekilde çalışabilmeleri ve verimliliğin en üst düzeyde tutulması amacıyla tanımlanmaktadır.

KONYA KARAMAN BÖLGESİ BÖLGESEL ERİŞİLEBİLİRLİK ANALİZİ VE STRATEJİSİ



PROJELER PAFTASI

BÖLGENİN LOJİSTİK ALT YAPISINI GÜÇLENDİREREK ULUSAL VE KÜRESEL DÜZEYDE ERİŞİLEBİLİRLİK DÜZEYİNİ YÜKSELTMEK



GÖSTERİM

KARAYOLU

- MEVCUT KARAYOLU AĞI
 - İYİLEŞTİRİLECEK YOLLAR (niteliği geliştirilecek)
 - ÖNCELİKLE TAMAMLANACAK YOLLAR
 - OTOYOL PROJE ÖNERİSİ
- ### DEMİRYOLU
- MEVCUT KONVANSİYONEL HAT
 - 2023 PLANLANAN KONVANSİYONEL HATLAR
 - ÖNERİ KONVANSİYONEL HAT
 - İYİLEŞTİRİLECEK KONVANSİYONEL HAT
 - ÖNERİ MEKİK HAT PROJESİ
 - LOJİSTİK SERBEST BÖLGESİ
 - LOJİSTİK SAHA
 - TAŞUCU LİMANI HİTERLANDI

YHT (YÜKSEK HIZLI TREN)

- MEVCUT YHT
- 2023 PLANLANAN YHT
- 2035 PLANLANAN YHT
- ÖNERİ YHT
- ÖNCELİKLE TAMAMLANACAK YHT

DENİZYOLU

- İYİLEŞTİRİLECEK LİMAN
- ENTEGRASYON NOKTALARI

HAVAYOLU

- İYİLEŞTİRİCEK HAVAALANI
- EKONOMİ KORIDORU
- SANAYİ ODAKLARI

ÖNERİLER/PROJELER SONRASI ERİŞİLEBİLİRLİK

Ulaşım strateji belgesi kapsamında yapılan analizler, çıkarılan sonuçlar ve ortaya konulan öneriler neticesinde bölgenin genel olarak erişilebilirlik mozayigi olumlu anlamda değiştirilmeye çalışılmış, bölgesel projelerin yanında ülke ölçeğinde de devam eden projeler de dahil olmak üzere bölgeye olan etkileri irdelenmiştir.

Bölge içi erişilebilirliği arttırmaya yönelik projeler ile birlikte, ayrıca bölgeden Ulukışla İzmir doğrudan otayol projesinin de bu kapsamda desteklenmesi öngörülmektedir.

Bütün bunlar ile birlikte, çalışma yöntemi dahilinde bölgenin fiili erişilebilirlik haritası ile birlikte yapıyı düşünülen, önerilen ve projesi devam eden altyapı ve ulaşım yatırımları sonrasında yeni erişilebilirlik mozayiginin hipotetik olarak ortaya çıkarılmasına çalışılmıştır.

Bölgesel erişilebilirlik analizi sonuç endeksleri tablosunda da görüldüğü gibi yatırımlar sonrasında birçok merkezde bütünleşik erişilebilirlik rakamlarının artış göstereceği öngörülmektedir. Projeler sonrası erişilebilirliği paftasında da görüleceği üzere yapılacak yatırımların relatif olarak bölge genelinde erişilebilirlikte artış sağlayacağı öngörülebilir.



Özellikle, Karaman Merkez, Ereğli, Ilgın, Kadınhanı, Selçuklu, Meram, Sarayönü gibi merkezlerde gerçekleşmesi öngörülen erişilebilirlik değişikliği ile bu merkezlerin erişilebilirlik değerlerinin 65 ve daha üzeri değerlere tırmanacağı öngörülmektedir. Bunun yanında diğer birçok merkezde de yapılacak yatırımlar doğal olarak erişilebilirliği ve dolayısı ile o merkezlerin yatırım cazibesini arttıracaktır.

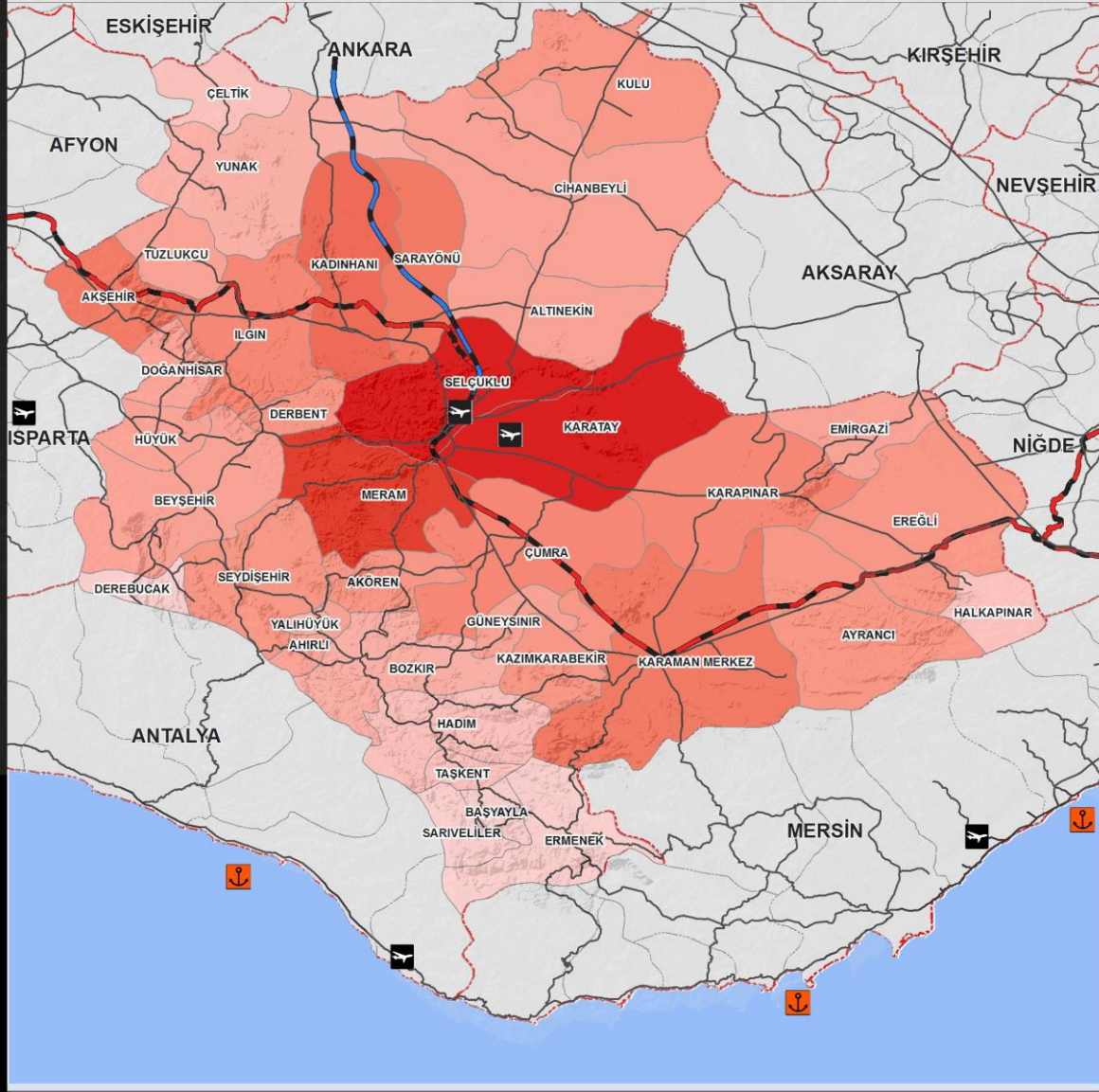
Bununla birlikte bu merkezler ile birlikte erişilebilirliği artacak olan diğer merkezlerde yapılacak yatırımlar, bölgede nüfus stabilitesinin ve canlılığının korunması açısından da önemlidir. Bölge geneli ihracat kapasitesinin artması, ülkede rekabet düzeyinin yükselmesi, kişi başına gelir düzeyinin artması, ulaşım maliyetlerinin azalması gibi bölgeyi etkileyecek diğer faktörler de yatırımlardan etkileyecektir.

KONYA KARAMAN BÖLGESİ
BÖLGESEL ERİŞİLEBİLİRLİK ANALİZİ VE STRATEJİSİ



ERİŞİLEBİLİRLİK ANALİZİ

PROJELER SONRASI ERİŞİLEBİLİRLİĞİ



GÖSTERİM

- İl Sınırı
- İlçe Sınırı
- Karayolu
- Havaalanı
- Liman
- Demiryolu
- Hızlı Tren

PROJELER SONRASI ERİŞİLEBİLİRLİK

35 - 40	66 - 70
41 - 45	71 - 75
46 - 50	76 - 80
51 - 55	81 - 85
56 - 60	86 - 90
61 - 65	91 - 95

KAYNAKÇA

- Karayolları Genel Müdürlüğü yük anketleri. (2007,2008,2009)
- Karayolları Genel Müdürlüğü Mesafe Matrisleri (2012)
- Karayolları Genel Müdürlüğü Dakika Matrisleri (2012)
- TÜİK nüfus istatistikleri (2012)
- TÜİK Bölgesel Göstergeler TR 52 (2012)
- ESPON Erişilebilirlik Analizleri (espon.eu)
- Ekonomik göstergeler TÜİK (2008)
- Ticaret İstatistikleri TÜİK (2013)
- Tarım İstatistikleri, Gıda Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı (2012)
- Kamu Yatırımları İstatistikleri, Kalkınma Bakanlığı (2012)
- Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği Sanayi İstatistikleri (2011)
- Sanayi Genel Müdürlüğü OSB'ler raporu (2012)
- TCDD Genel Müdürlüğü Demiryolu Envanteri (2011,2012)
- Ulaştırma Bakanlığı YHT Projeleri (2012)
- DHMİ Hava ulaşım İstatistikleri (2012)
- Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü İstatistikleri (2012)
- MEVKA Bölge Planı 2010-2013 (2010)
- TCDD Genel Müdürlüğü 7. Bölge Müdürlüğü İstatistikleri (2011, 2012)
- Ünal, L., 2009, Türkiye Karayolları Üzerinde Yük Taşımacılığının Modellenmesi Doktora Tezi, Mimarlık Fakültesi, Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Ankara.
- Karayolları Genel Müdürlüğü, Karayollarında Ağır Taşıt Trafiklerinin ve Yük Taşımacılığının Özellikleri ve Eğilimleri (2011)
- Karayolları Genel Müdürlüğü 2007-2011 dönemini kapsayan Ulaşım ve Trafik Bilgileri (2011)