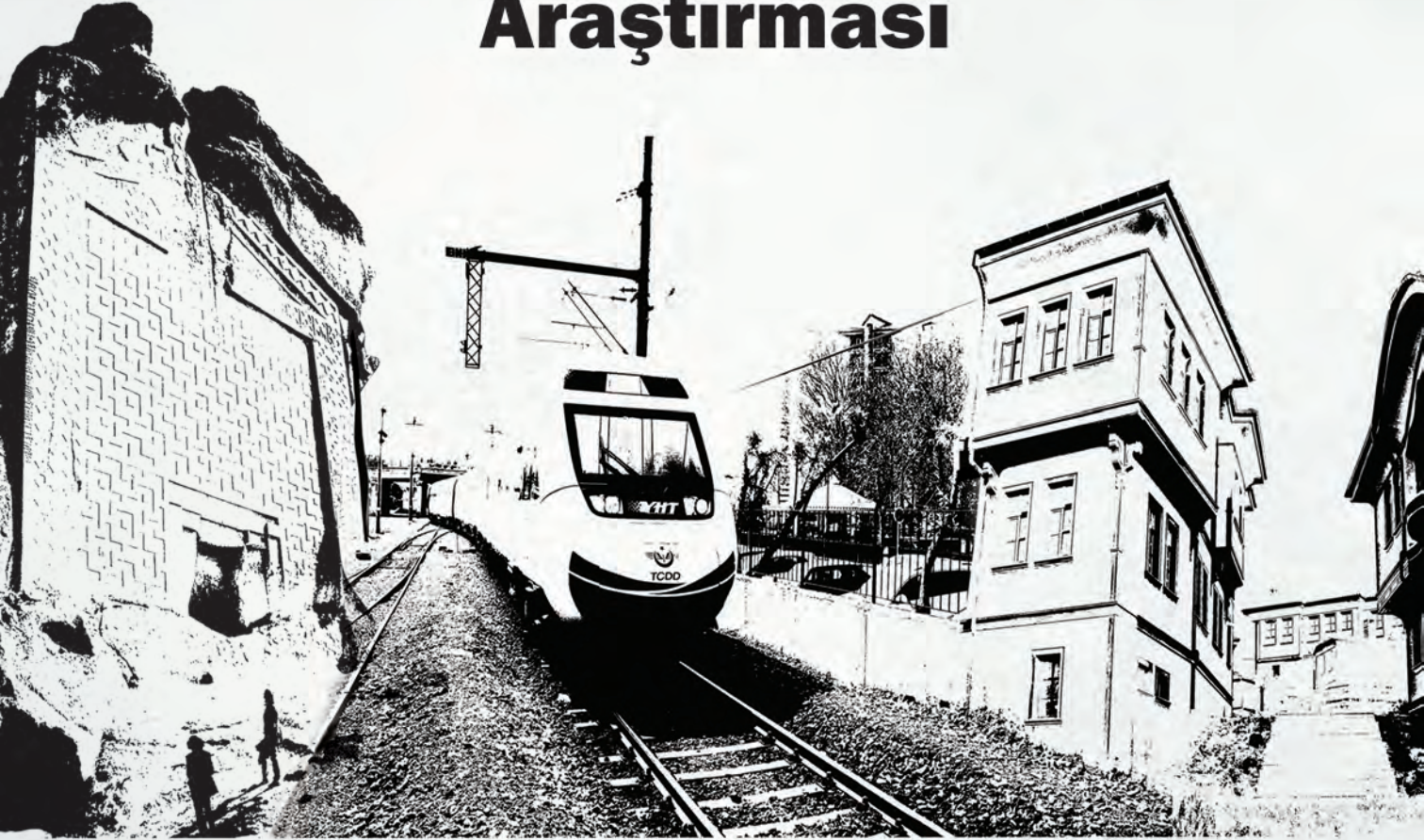




Yüksek Hızlı Tren'in Eskişehir'e Etkileri Araştırması



Prof. Dr. Muharrem AFŞAR

Prof. Dr. B. Zafer ERDOĞAN

Prof. Dr. Erol KUTLU

Doç. Dr. Sezgin AÇIKALIN

Doç. Dr. Aslı AFŞAR

Doç. Dr. Fikret ER

Yrd. Doç. Dr. Tuğberk TOSUNOĞLU

Yüksek Hızlı Tren'in Eskişehir'e Etkileri Araştırması

- Prof. Dr. Muharrem AFŞAR • Prof. Dr. Zafer ERDOĞAN
- Prof. Dr. Erol KUTLU • Doç. Dr. Sezgin AÇIKALIN • Doç. Dr. Aslı AFŞAR
- Doç. Dr. Fikret ER • Yrd. Doç. Dr. Tuğberk TOSUNOĞLU

Yüksek Hızlı Tren'in Eskişehir'e Etkileri Araştırması

- Prof. Dr. Muharrem AFŞAR • Prof. Dr. Zafer ERDOĞAN
- Prof. Dr. Erol KUTLU • Doç. Dr. Sezgin AÇIKALIN • Doç. Dr. Aslı AFŞAR
- Doç. Dr. Fikret ER • Yrd. Doç. Dr. Tuğberk TOSUNOĞLU

ESKİŞEHİR TİCARET ODASI YAYINLARI NO : 31

Şehir ve Kültür - 7

1. Basım

ISBN:

Tasarım

Gölnur ŞENGENÇ

Baskı

Eskişehir 2015



ESKİŞEHİR TİCARET ODASI

İkieslöl Cd. No : 28/6 ESKİŞEHİR

Tel: 0.222. 222 26 26 **Fax:** 0.222. 230 72 33

www.etonet.org.tr [bilgi@etonet.org.tr](mailto: bilgi@etonet.org.tr)

**Yüksek
Hızlı Tren'in
Eskişehir'e
Etkileri
Araştırması**



Önsöz

Ulaşım kolaylığı, uygun tarımsal yapısı ve zengin maden kaynaklarının yanı sıra, sanayide de gelişmiş illerden biri olan Eskişehir, Orta Anadolu'nun batıya açılan kapısı olmuştur. Enerji ve hammadde kaynaklarının uygunluğu, sanayi için gerekli altyapı yatırımlarının yeterli olması ve ulaşım kolaylıkları, bölge sanayisinin giderek gelişmesini sağlamış; kalifiye iş gücü potansiyelinin varlığı ve ilin coğrafi bakımdan iç pazarlara yakınlığı, şehir nüfusunun kırsal nüfusa göre hızla büyümesini desteklemiştir.

Eskişehir 20 yıl öncesine kadar tipik bir Anadolu şehriyken, günümüzde Türkiye'nin parlayan yıldızı olmayı başarmıştır. Anadolu ve Eskişehir Osmangazi Üniversiteleriyle, bütünleşmiş tarihi ve modern dokusu ve çağdaş ulaşım alt yapısıyla Avrupa kenti görünümüne kavuşmuştur. Tarihsel gelişim süreci içerisinde demiryolunun Eskişehir'e gelmesi ve tren istasyonunun şehir içinde yer alması, çevreden gelen ürün ve insanların Eskişehir'de toplanmasını kolaylaştırmıştır.

Trenlerin ilk yolculuğundan günümüze kadar niceliğinde ve niteliğinde büyük değişimler yaşanmıştır. Global dünyada Yüksek Hızlı Tren modern yaşamın önemli unsurlarından biri haline gelmiştir. Özellikle İstanbul - Ankara hattının ortasında yer alan Eskişehir bu modernleşmenin etkilerini derinden hissetmeye başlamıştır.

Bu araştırmada meydana gelen bu önemli değişimin boyutları akademik bir yaklaşımla incelenmiştir. Giderek etkilerinin daha da artacağı bu ulaşım sisteminin şehrimiz üzerindeki etkileri çok boyutlu sosyal ve ekonomik bakış açılarıyla ele alınmıştır. Bu süreçte ortaya çıkan niteliksel ve niceliksel değişimin şehir aktörleri tarafından daha iyi anlaşılması amacıyla yapılan çalışma, mevcut eğilimleri tanımlamakta ve geleceğe yönelik olarak neler yapılabileceği konusunda ipuçları barındırmaktadır. Çalışmanın şehrimize fayda sağlaması ve Yüksek Hızlı Trenin yarattığı ve yaratabileceği potansiyelin değerlendirilmesi en önemli beklentimizdir.

Prof. Dr. Muharrem AFŞAR tarafından yönetilen bu araştırma projesinde, araştırmacı olarak görev alan Prof. Dr. B. Zafer ERDOĞAN, Prof. Dr. Erol KUTLU, Doç. Dr. Sezgin AÇIKALIN, Doç. Dr. Aslı AFŞAR, Doç. Dr. Fikret ER, Yrd. Doç. Dr. B. Tuğberk TOSUNOĞLU ve araştırma sürecine destek veren Eskişehir Ticaret Odası çalışanlarına teşekkür ediyorum.

Metin GÜLER

Eskişehir Ticaret Odası Başkanı

İÇİNDEKİLER

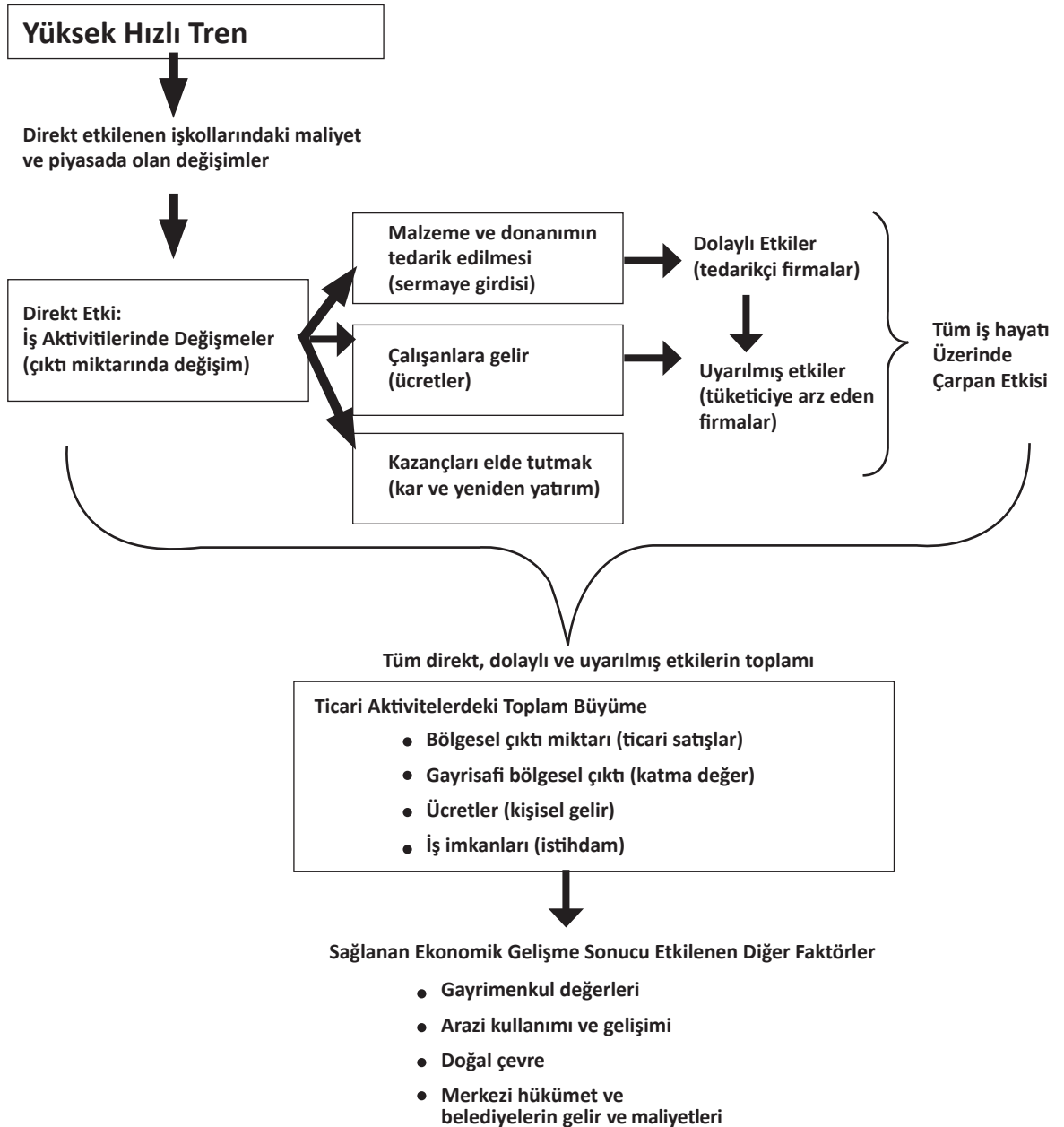
8	YÖNETİCİ ÖZETİ
19	1. GİRİŞ
23	2. ULAŞTIRMA SEKTÖRÜ
24	2.1. Türkiye’de Ulaştırma
25	2.2. Dünya ve Türkiye’de Demiryolu
25	2.2.1. Dünyada Demiryolu
26	2.2.1.1. Demiryolu Ulaşım Teknolojilerindeki Gelişmeler
27	2.2.1.2. Çevre Faktörü ve Demiryolu Ulaşımına Etkisi
27	2.2.2. Türkiye’de Demiryolu
31	3. DÜNYA ve TÜRKİYE’DE YHT
32	3.1. Yüksek Hızlı Tren Tanımı
33	3.2. Yüksek Hızlı Tren Sisteminin Yaygınlaşma Nedenleri
35	3.3. Dünyada YHT
36	3.3.1. Avrupa
36	3.3.2. Avrupa’da Yüksek Hızlı Tren
36	3.4. Türkiye’de YHT
38	3.5. YHT ve Beklenen Direkt Etkileri
40	3.6. Avrupa Örneğinde Ulaşımın ve Yüksek Hızlı Tren Sistemlerinin Etkileri
42	3.7. Japonya Örneği
43	3.8. Yüksek Hızlı Trenin Dolaylı Ekonomik Etkileri
44	3.9. Ulaşım Olanakları, YHT, Kalkınma ve Kentleşme İlişkisi
49	4. YHT ve ESKİŞEHİR
52	4.1. Eskişehir’in Sosyo - Ekonomik Yapısı
64	4.2. Eskişehir İçin Olası Etkiler, Sonuçlar ve Dersler
68	4.3. Turizm, YHT, Ulaşım ve Eskişehir
73	5. SONUÇ, BEKLENTİ ve ÖNERİLER
81	EKLER
81	Ek 1: Yolcu Anketi
92	Ek 2: Eskişehir Ticaret Odası Üyeleri Beklenti Anketi

Yönetici Özeti

Eskişehir ekonomisi, sosyal yaşamı ve şehirleşmesi ile YHT'nin sunacağı avantajlar ve dezavantajlar bu çalışmanın inceleme alanını oluşturmuştur. Bu anlamda ulaşım imkânları ve ekonomik kalkınma ilişkisi çalışmanın temel fonksiyonu olarak ele alınmıştır. Aşağıdaki şekilde ulaşım olanakları ve ekonomi ilişkisi ile teorik anlamda beklenen her türlü ilişki özet olarak sunulmuştur.

Ulaşımın Sağlanan İlerlemenin Ekonomik Gelişmeye Olan Etkileri

Fonksiyonel Karşılıklı İlişki Yapısı



Teorik altyapıyı takiben ulaşım imkânları ve hızlı trenin bu sektördeki rolü ve önemi ele alınmış, bu bölüm dünya örneklerinin değerlendirilmesi ile Eskişehir için çıkarılabilecek dersler sunulularak tamamlanmıştır.

Bu çalışmanın en son bölümünde Eskişehir'de beklenen etkiler anket yoluyla elde edilen verilerle bir kez daha ele alınmış ve sektörel anlamda son analizler sunulmuştur.

En son söylenecekleri en başta özet bir şekilde sunmanın iyi bir anlama - kavrama taktiği olduğu düşüncesiyle aşağıdaki paragrafı okuyucuların değerlendirmelerine sunmak isteriz:

“Avrupa ve Japonya’da yüksek hızlı trenlerin hat üzerindeki şehirlere kazanımlar ve bazen de ekonomik kayıplar sunduğu izlenmiştir. Eskişehir, Ankara ve İstanbul hattının orta durağı olarak kabul edilebilir. Ankara hızlı tren hizmeti 5 yıldır sürmektedir. Dolayısıyla bunun mevcut durumda Eskişehir’de bazı değişimleri başlatmış olması muhtemeldir. Ancak Ankara - İstanbul bağlantısının ara durağı olarak ele alındığında beklentiler farklılaşabilir. Eskişehir, her şeyden önce iki büyükşehrin bağlantı noktasında olması sebebiyle en çok hizmetler sektöründe değişimler beklenilmelidir. Burada da dünya örneklerine baktığımızda bilgi-bilişim hizmetleri ile turizmin en ağırlıklı sektörler oldukları izlenmiştir. Bilgi - bilişim temelli hizmetlerin hizmetler sektörünün her alanında kullanılabileceği açıktır. Bu durumda turizm Eskişehir için YHT sonrası dönemde oldukça önemli bir rol oynayabilecektir”.

Yönetici özetinin kalan bölümünde okuyucular çalışmanın tamamına ait olan ve özellikle de bulgularına ağırlık veren bir özeti inceleme şansına sahip olacaktır.

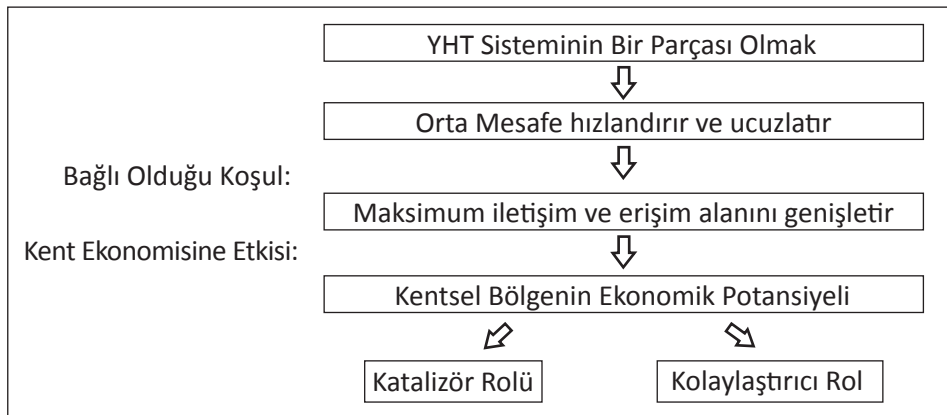
YHT ve Kentsel Kalkınma

YHT ile ilgili bilimsel bir çalışma öncesinde bile, tüm dünya örneklerinden görüldüğü üzere beklenen ilk etki, Eskişehir’e dışarıdan girişin artık daha kolay ve hızlı olacağı yönündedir.

Eskişehir’e ulaşmadaki bu kolaylığın yaratacağı ekonomik fırsatların değerlendirilmesi bütünüyle yerel aktörlerin vereceği reaksiyona bağlıdır.

Durum sadece bireysel mobilite olanağı olarak ele alındığında bile, YHT hattına ulaşabilen her birey artık daha geniş alana, daha hızlı ve konforlu ulaşabilmektedir. Bu durumu doğru değerlendirebilecek şehir aktörleri yalnızca bu gerçeğe göre hareket etseler dahi, şehirdeki göreceli konumlarını daha iyi kılabilmek adına stratejiler geliştirmelidirler.

YHT Sisteminin Kent Alanlarına Etkisi



YHT Sistemleri bireysel mobilité artışı ile şehirleri ve şehir merkezlerini birbirine daha da yakınlaştırır. Birey, artık daha geniş coğrafi ve ekonomik alana erişim sağlar. Dolayısıyla ulaşabileceği ekonomik refah potansiyeli artar. Bu refahı sağlayacak mal ve hizmetlere ulaşması ise bölgesel tepkilere bağlı olarak ortaya çıkacaktır. Aslında bireyin istediği çeşit ve kalitede ürünlere Eskişehir'de ulaşması demek; Ankara, İstanbul ya da Konya'da çalışarak yarattığı gelirin bir kısmını Eskişehirli girişimcilere gelir olarak sunması demektir.

YHT Sistemi, Eskişehir dışında yaratılan geliri Eskişehir yerel potansiyeli ile şehre iki türlü taşıma olanağını yaratır:

- **Katalizör Rolü:** Düşük ekonomik büyümeye sahip olan YHT hattına yakın bölgelerde, tamamıyla yeni tip ekonomik aktiviteleri bölgeye kazandırabilir. Bunun gerçekleştirilebilmesi, YHT sistemi ile ekonomik kar potansiyeli artacağını bekleyen yerel aktörlerin yeni yatırımları göze alması ile mümkündür.
- **Kolaylaştırıcı Rol:** Göreceli olarak daha yüksek ekonomik ve sosyal refaha sahip olan şehirlerde, YHT sistemi zaten var olan ekonomik gücün devamlılığını besleyebilecek bir rol oynayabilir. Bu bölgelerde her türlü altyapı geliştirilerek YHT sisteminin etkileri tüm bölgeye iletilebilir.

Yeni fırsatlar bağlamında YHT'nin yaratacağı avantajlar neler olabilir? Ya da YHT'nin yaratacağı tehditler yok mudur? İşte bu ve benzeri sorular Eskişehir'de yaşayan ve çalışan her birey ve kurumun yanıtlaması gerekli sorulardır.

YHT ve Sosyo - Ekonomik Etkileri Üzerine Dünya Örnekleri

Japonya'da Shinkansen hızlı tren hattının kurulmasıyla birlikte 4 milyar yolcuyla geçmiş bulunan hacim, Avrupa'da sabit bir hızla yükselmiş ve 1981 yılından itibaren 1,5 milyar yolcu kapasitesine ulaşmıştır. Günümüzde 15'den fazla ülkede hızlı tren hizmet vermekte olup, büyük bir büyüme hızıyla 2020 yılına kadar 25.000 km yeni hattın kurulması beklenmektedir.

Azalan taşımacılık maliyetleri ve zaman tasarrufu iş dünyasının daha büyük bir işgücü piyasasıyla buluşmasına ve böylece ücret maliyetlerinde düşüş sağlayarak karın artmasına neden olmaktadır. Ayrıca yetenekli işgücüne erişimin artması verimliliği de artırmaktadır.

Dünya örnekleri ele alındığında YHT'nin etkilerinin ülke ve hatta şehirlere göre farklılıklar gösterebildiği izlenmiştir. Ekonomik anlamda en büyük etki hizmet sektöründe ve özellikle bilgi temelli sanayilerde ortaya çıkmıştır. Çalışmalar yüksek hızlı tren hatlarının geçtiği bölgelerde daha hızlı nüfus artışı ve ekonomik etkiler ortaya çıktığını göstermektedir. Bu durum, yüksek hızlı trenlerin hizmet vermeye başlamasıyla birlikte zaman içerisinde gelişmiştir. Ancak, bu etkilerin özellikle turizmle ilgili faaliyetlerde yoğunlaştığı tespiti ayrıca dikkate değer bir değerlendirmedir.

Yüksek hızlı tren hatları istasyonların çevresindeki arazi ve mülk değerlerinin yükselmesine neden olabilmektedir. Hızlı tren hatları insanları, farklı iş alanlarını ve sanayileri erişimin yükselmesi ve ileride artması beklenen arazi ve mülk değerleri nedeniyle bölgeye çekmektedir.

Yüksek hızlı trenler farklı sektörlerin verimliliğini ve rekabet edebilirliğini artırsa da, ekonomik büyümenin önemli bir motoru olarak değerlendirilmemelidir. Bu durumun bir göstergesi olarak Avrupa'nın 10 önemli yüksek hızlı tren hattının, toplam Avrupa GSYH'sini sadece % 0,25 ve istihdamı da % 0,11 oranının da (önemsiz bir miktarda) etkilediği ortaya çıkmıştır.

Fransa'da TGV, Paris ve hizmet verdiği diğer şehirlerarasındaki trafiğin önemli ölçüde artmasına neden olmuştur. Ancak iş trafiğinde meydana getirdiği değişimi analiz etmek oldukça zordur. Paris ve Lyon arasındaki TGV hattı Lyon'daki otel sahipleri açısından Paris'lilerin işlerini bir günde tamamlayarak konaklamadan dönmeleri nedeniyle için sorun olmuştur. Lyon otel sahiplerinin ekonomik anlamda uğradıkları zararla birlikte, Paris Lyon hattındaki diğer duraklarda turizm sektörü gelişerek yeni kar fırsatları yaratmıştır.

Ayrıca, TGV ile ara durakların çok daha rahat ve hızlı biçimde Paris piyasalarına ulaşımı sağlanmıştır. Yüksek hızlı trenin temel etkisi, büyük şehirler arasında yarattığı net ekonomik etkiden çok, ekonomik faaliyetlerin ana şehirlerden yerel çevredeki bölgelere kayması şeklinde olmuştur. Aynı etkiler Nantes bölgesinde de beklenmiş, ancak etkiler daha çok arazi ve mülk fiyatlarında değişim şeklinde ortaya çıkmış, ekonomik faaliyetin gelişimi ise sınırlı olmuştur. Ancak TGV'nin hizmete girmesinden sonra Nantes bölgesindeki turizm sektöründe, otellerin ve diğer turist hizmetlerinin artmasıyla önemli bir gelişme ortaya çıkmıştır.

Londra'dan 1 saat uzaklıktaki kasabalar Londra metropolü için yakın mesafe yerleşimlerini oluşturmuş ve işe ulaşma amaçlı yolculuk kavramını üretmiştir. Burada insanların çalıştıkları ve değer yarattıkları yerlerle, yaşadıkları ve gelirlerini harcadıkları yerler arasında uyumsuzluğun olduğu süreç başlamıştır. Böylece hızlı tren hizmeti olan yerlerde yüksek katma değerli faaliyetlerin Londra'dan bu bölgelere doğru yayılması etkisi ortaya çıkmıştır. Londra'dan bu merkezlere tersine biçimde işe yolculuk da başlamıştır. Bu durum ise, yüksek hızlı tren hizmeti olmayan kasabaların yerel hizmet faaliyetlerini Londra'nın ekonomik katma değerine bir katkı sağlayacak biçimde etkilemiştir. Sonuç olarak Londra'da çalışan insanlar burada katma değer yaratarak kazandıkları gelirleri, hızlı tren hattı olan şehirlerde yaşayarak harcar hale gelmişlerdir. İngiltere örneğinde ekonomik olarak daha güçlü olan 4 güney alt bölge istihdamını bilgi yoğun hizmetlerde artırmıştır. Diğer alt bölgeler ise kendilerini kamu hizmetlerinde göstermiş; ancak Pennine Lancashire şehri ağır sanayiye dayalı yapısıyla istisnai bir durum göstermiştir.



Londra Victoria İstasyonu



Ciudad Real / Castilla - La Mancha Üniversitesi

İspanya'da Madrid - Sevilla yüksek hızlı tren hattı üzerinde bulunan "Ciudad Real" şehri yüksek hızlı trenlerin kent gelişimine ve arazi kullanımına etkisine ilişkin çok iyi bir örnek oluşturmaktadır. 1992 yılında Madrid - Sevilla Yüksek Hızlı Tren Hattı faaliyete geçmeden 6 yıl önce, Ciudad Real kentinde eğitime başlayan üniversite kentin yapısını bir ölçüde değiştirmiş ve kentleşmeye katkı sağlamıştır.

Yüksek hızlı tren projesinin onaylanması ve inşa faaliyetlerin hayata geçmesinin ardından Ciudad Real'de özellikle üniversite öğrenci sayısında büyük bir artış meydana gelmiştir. Kentin üniversite bölgesinde, yüksek hızlı tren istasyonu çevresinde, kent merkezinde ve kentin dış çeperindeki konut alanlarında, konut talepleri artmıştır. Bu artış göstermektedir ki, yüksek hızlı trenin gelecek olması, şehir dışından daha çok öğrencinin eğitim hayatını sürdürmek için Ciudad Real Üniversitesi'ni tercih etmesine, bu da öğrenci sayısının artmasına ve konaklama ihtiyacının doğmasına sebep olmuştur. Şehrin hızlı trenden önce sahip olduğu birikimler ve hızlı trenin getirdiği fırsatlara verdiği tepkilerle birlikte dönüşümün daha etkin ortaya çıktığı söylenebilir. Bu bağlamda, yüksek hızlı tren, şehrin birikimleri ve fırsatları değerlendirme reaksiyonu ile birlikte, Madrid'e 1 saat uzaklıkta olan Ciudad Real bir alt mega şehir merkezine dönüşmüştür. Bu sürecin temelinde sermaye birikimiyle birlikte bölgesel bir üniversite ve iş merkezi yatmaktadır.

Yapılan çalışmalar Japonya'da YHT duraklarının olduğu şehirlerdeki nüfus artışının, bu hattın olmadığı şehirlerden daha fazla olduğunu tespit etmişlerdir. Ancak bazı çalışmalara göre de bu sonuçtaki neden - sonuç ilişkisinin yönü tartışmalıdır. Japonya'daki Shinkansen hızlı tren hizmeti ile istihdam artışı olduğu muhakkaktır. Ancak hattın bulunduğu değişik yerlerde istihdam artışının sebepleri de farklılıklar göstermektedir.

İşgücü istihdamında en büyük artış hizmetler sektöründe görülmüştür. Yine burada alt sektörler bakıldığında bilgi temelli endüstri kollarının en ciddi istihdam artışını sağladıkları izlenmektedir (tıpkı İngiltere'nin bir bölgesinde olduğu gibi). Hem Japonya'da hem de İngiltere'de hizmetler sektöründeki bu gelişmeler hızlı tren hattının olduğu şehirlerde diğerlerine göre belirgin biçimde gerçekleşmiştir. Bu konuda son ve en önemli bulgulardan biri de tüm bu gelişmelerin çoğunlukla turizm ilişkili ticari alanlarda olmuş olmasıdır.

Bölgesel ve yerel otoriteler tarafından zamandan tasarruf sağlaması ve erişilebilirliği artırma-ları nedeniyle yüksek hızlı tren projelerinin doğrudan ekonomik ve finansal çıktıları yaratacağı beklenmektedir. Bu sonuçlar da yüksek hızlı hatlar aracılığıyla yeni bağlanan bölgede iş alanın-da verimliliğin artması, turistlerin artması ve bölgeye yeni taşınan insanların artması şeklinde gerçekleşmektedir.

Yüksek hızlı tren hatları büyükşehirler arasındaki bölgesel dengesizliği sermayenin diğer şehirlere erişimini sağlayarak azaltmakta, ancak merkez ve çevre arasındaki ekonomik dengesizliği artırmaktadır.

Özellikle hizmetler sektörüne arz eden firmalar için ulaşım imkânlarının artışı daha fazla pazara ulaşmak anlamına geldiği gibi, gelişmiş bölgelerden rekabetçi firmalarla daha fazla rekabete de açık hale gelmeleri anlamını taşır.

İngiltere Taşımacılık İdaresi raporuna (2005) göre, yüksek hızlı tren hizmeti işgücünün çok olduğu bölgelerden işgücü ihtiyacı olan bölgelere transfer sağlayarak işverenler, çalışanlar ve tüm toplum açısından fayda yaratmaktadır.

Ulaşım olanaklarındaki artışa bağlı olarak yeni iş kolları açığa çıkabilir. Hatta yeni iş kolu yerine iş yerinin ulaşım ağının lokasyonuna göre yer değiştirmesi bile bir yeni yatırım olarak ele alınabilir. Bu anlamda ilk yatırımların ve ilk istihdam edilenlerin marjinal katkısı daha fazla olacaktır. Yani marjinal verim hem sermaye hem de emek için zamanla azalacaktır. Bu, gelişmesi muhtemel iş alanlarına önce girenlerin kar potansiyeli olarak avantaja sahip olacakları anlamına gelir. “Her şey bir gelişsin, otursun, sonra ben yatırıma ona göre ayarlarım” mantığının, daha az kar ve belki de zarar getirmesi, bir nebze olsun bu yüzdendir.

Artan ulaşım imkânları ve ilgili bölgenin gelişen ekonomisi bölgenin ekonomik yapısında da gözle görülür değişim getirecektir. Hem artan ulaşım hem de ekonomik kalkınma ilgi konusu olan bölgede birincil üretimden (yeraltı kaynaklarının çıkarılması, madencilik gibi) ikincil üretime yani imalat sanayisinde üretime doğru ilk adımı sağlayacaktır. Eğer bölgede bu sağlanmış ise ikinci adımda değişim imalat sektöründen gelişmiş ve yüksek teknolojiyi kullanan imalata, mal ve hizmetlerin dağıtım ve hizmetler sektörüne doğru olacaktır. Eskişehir sanayi ve genel ekonomik kalkınmışlık durumuna göre 2. yapıya uygun durmaktadır. Yani, Eskişehir için bu anlamda gelişmiş ve ileri teknoloji kullanan imalat, mal ve hizmetlerin lojistiği ve hizmetler sektörü önem kazanacaktır tespiti yapılabilir.

Bir köprü fonksiyonel değil ise, onun için “bridge to nowhere” denilmektedir. Bunun anlamı “hiç bir yere çıkarmayan köprü” olarak ifade edilebilir. Bu bağlamda Eskişehir bazlı bir yaklaşımla; YHT, Eskişehir bölgesinin sermayesini harekete geçirmez ise, Eskişehir’e bağlantı yapılan diğer merkezleri harekete geçirebilir. Bu da daha başlamadan rekabeti kaybetmek anlamına gelir. Bu nedenle yerel sermaye ve işgücü, artacak rekabete uyum sağlayarak bölgedeki gücünü arttırmalı ya da en azından göreceli gücünü kaybetmemelidir.





Ulaşım imkânlarındaki gelişmeler firmaları sıralayarak ya da seçerek lokalizasyonlarında yeni bir dağılımı getirebilir. Bu gelişmeler piyasalara girişleri kolaylaştırıp, maliyetleri azaltarak piyasada tutunma zamanını arttırır ve firmalara artan getirili “ölçek ekonomisinden” (özel alanlarda kümeleşen firmalar gibi, Eskişehir için havacılık kümesi gibi) yararlanmayı olanaklı hale getirir.

Eskişehir ekonomisinin Türkiye'ye yaptığı katkının daha da arttırılabilmesi; YHT'nin ulaşım imkânlarını çeşitlendirmesi ve hızlandırması anlamında sağlanabilir. Ancak bu durumun ortaya çıkabilmesinin ise, Eskişehir'in YHT avantajını değerlendirebilme potansiyeline bağlı olduğunu söyleyebiliriz.

Buradan hareketle YHT'ye bağlı olarak ortaya çıkabilecek bir istihdam artışının, Eskişehir ve bölgesinin aldığı maaş ve ücretlerde göreceli artışa neden olabileceğini söyleyebiliriz. Eskişehir'in çalışan sayısı (yani istihdam) maaş ve ücretten aldıkları pay açısından Türkiye'de oldukça üst sıralarda yer aldığı ortaya çıkmakta ve bu durum da hem emek hem de sermaye anlamında rekabet edebileceğine dair bir öngörü oluşturmaktadır. Ancak şehrin rekabetçi konumunu daha da güçlendirebilmesi için, YHT potansiyelinin yaratacağı yeni fırsatların iyi değerlendirilmesi gerekmektedir. Çünkü benzer olanaklara sahip olacak diğer iller de aynı alanlarda rekabet edecek ve piyasalarda daha fazla pay almak isteyeceklerdir.

Artan fırsatlar merkeze göç hareketini de hızlandıracaktır. Bu tip hareketlerin Eskişehir için sorun değil fırsat olabilmesi için merkezi ve yerel kamu kurumları ile bölgenin girişimcilerinin beraberce plan geliştirmeleri ve gerekli düzenlemeleri yapmaları çok önemlidir. Aksi halde kısa dönemde, artan nüfus en basitinden işgücü maliyetleri için bir avantaj yaratacak olsa da, uzun dönemde bu nüfus artışının getirebileceği problemler Eskişehir yatırımcıları için olumsuz sonuçlar da doğurabilecektir.

İstihdamın aldığı bu paylara göre, sanayi ve hizmetler sektörlerinin Eskişehir için göreceli üstün olduğu sektörler olduğu söylenebilir. Buna göre YHT'nin yaratacağı avantajların yine Eskişehir'in yapmakta iyi olduğu alanlar için önem arz ettiği unutulmamalıdır. YHT ile yolcu taşımada elde edilen pozisyonun sanayiden çok hizmetler sektörüne yarayacağı da açıktır. Ancak bu durum yeni ve ye-

nilenen yatırımlarla gerçeğe dönüştürülebilir. Eskişehir, Finansal Göstergelerin dışarıda tutulduğu, gelişmişlik endeksi sıralamasında tüm Türkiye'deki iller arasında 8. sırada yer almaktadır. Bu durum hem negatif hem de pozitif yorumları beraberinde getirir. Buna göre, finansal gelişmişlik hesaplara dâhil edildiğinde, Eskişehir Türkiye'de 20. sıraya kadar gerilemektedir.

Ama diğer ekonomik ve sosyal göstergelerde şehrin daha gelişmiş olduğu anlaşılmaktadır. Finansal gelişmişlikteki bu durumun şehirde sosyo - ekonomik düzeye uygun finansal yapılaşmanın olmadığını ortaya koymaktadır. Aynı zamanda bu durum finansal gelişmişlik için halen Eskişehir'de önemli bir pazarın açık halde olduğunu da göstermektedir. Biliyoruz ki sosyo - ekonomik gelişmişlik ve finansal gelişmişlik biri birlerini ivmeleyerek hareket eder. Şehrin sosyo - ekonomik gelişmedeki yavaşlamasını bir ileri ivmeye taşıyabilmek için finansal gelişmişliği artırıcı yatırımların da şehre gelmesi gerekmektedir.

Sosyo - ekonomik gelişmişlik düzeyine göre turizm ve bağlı hizmetler sektörünün Eskişehir kimliğiyle örtüşmediği ortadadır. Bu anlamda YHT ile şehre gelen yüksek kaliteli ziyaretçi sayılarının artırılması ve daha büyük fırsatlara dönüştürülmesi ancak turizm sektöründeki bir dönüşümden geçeceği açıktır. Bu sektördeki kalkınma hareketi yeme-içme ve eğlence sektöründe de bir talep artışını beraberinde getirecektir. Burada yalnızca turizme yönelik işletme sayısının artması yeterli değildir. Mutlaka kalitenin de artırılması gerekir. Şehre YHT ile gelenlerin çok etkin, çekici, ferah bir ulaşım ağıyla turizm alanlarına ulaştırılması da vazgeçilmez altyapı yatırımlarını içerir. Bunun için hem özel girişimcilerin, hem belediyelerin hem de merkezi hükümetin koordineli bir biçimde çalışma gerekliliği unutulmamalıdır.

YHT ve raylı sistem yatırımlarına bağlı olarak artan ulaşım kolaylığı ve güvenilirlik ile birlikte, zaman ve maliyetlerde ortaya çıkacak tasarruflar, Eskişehir ve civarındaki işletmelerin üretim verimliliğini artıracaktır. Bu verimlilik artışı artan talebi karşılamak için üretim artışına ve ürünlerin dağıtımındaki kolaylık artışına bağlı olarak gelişecektir. Piyasalara erişimin ulaşım imkânları ile beraber artması, hem rekabeti arttıracak hem de Eskişehir ve bölgesinde yeni iş imkânlarının doğmasına yol açacaktır. Artan rekabet ve yeni iş alanları bölge için potansiyel karlılık artışı anlamına gelecektir. Bu durum Eskişehir ve civarındaki işletmelerin bir kısmına yarar bir kısmına zarar getirebilir. Örneğin otobüs firmalarının ölen hatları olabilir bunun için kendilerini yeni oluşacak hatlara göre ayarlayabilir ya da yok olurlar. İktisadi anlamda ürün yelpazelerini genişletmeleri ya da değişen piyasa koşullarına göre tamamen yeni bir alana geçmeleri gerekebilir. Benzer şeyler yalnızca bu işkollarındaki sermaye için değil, emek için de geçerli olacaktır. Artan rekabete uyamayan emek piyasadan ayrılmak zorunda kalacak, daha kalifiye işgücüne gerek olabilecektir. Ancak bu işlemler de işgücü verimliliği üzerinde olumlu etki yapacaktır. Hem sermayenin hem de emeğin artan verimliliği tüm Eskişehir için ekonomik büyüme anlamına gelir.

Londra civarında YHT durağı olan illerin, özel ve bilgi - yoğun işletmelerin olduğu şehirler olduğu anlaşılmıştır. Buna göre Ankara ve İstanbul'a göre Eskişehir'de rekabet üstünlüğü olan şirketlerde kümelenmenin artacağı beklenmelidir.

YHT geldikten sonra zamana bağlı olmakla beraber, gelişme gösteren şehir ve şehir merkezlerinde işletme faaliyetleri bilgi - yoğun sektörlerle doğru kaymaktadır. Bu şehrin gelişimine, kültürüne, ülkesine ve zamana bağlı olarak farklılık gösterse de, ortaya çıkan durum budur.

Bir başka beklenti ise; büyük şehir bağlantısının YHT durağı olan şehri, rekabette zayıf yakalayıp, ters nüfus göçü ve ekonomik daralmaya itebileceğidir.

Böyle bir durumda ise Eskişehir'in sanayi ve hizmetler sektöründe niteliği sağlam olan şirketlerin, bu rekabete dayanabileceği beklenmelidir. Ancak diğerlerinin, aynı alanda çalışmaya devam etmeleri, bununla birlikte en azında bilgi temelli işletme ve hizmet anlayışına geçmeleri gerekebilecektir. Eskişehir için, en akla yatkın alanlar, hizmetler sektörünün bilgi - bilişim yoğun olan alanlarında, yatırımların ve üretimin artacağıdır.

Bunun dışında; klasik hizmetler sektörünün şehir merkezinde var olan işletmelerinin, bilgiyi müşterilerin daha fazla kullanabilir şekilde uyarlamaları, merkeze uzak alanlardan ulaşım olanaklarını arttırarak, YHT garından alıp buralara götürme ve kaliteli hizmet vermeleri beklenmelidir. Bu değişimlere ayak uyduracakların varlığını sürdürmeleri daha olasıdır. Çünkü YHT ile birlikte daha büyük şehirlerdeki firmaların bölgeye girmesiyle rekabet artacak ve kar payları düşecektir.

Dünya örneklerine bakıldığında, YHT'den sonra, imalat sektörü yüzdesel payda kaybeden, bilgi - bilişim temelli hizmetler sektörü ise net bir kazanan pozisyonunda olmuştur.

Paris TGV uygulaması incelendiğinde anlaşılıyor ki, hızlı tren hattı üzerinde bölgesel ekonomi, tren hattı ile hemen pozitif tepki vermemekte ya da minimal düzeyde kalmaktadır. Burada TGV durakları üzerinde belirleyici rolün yerel ekonomik aktörlerin davranışına bağlı olduğu ifade edilmektedir. Bir başka ifadeyle, "devlet inşa etti şimdi bizim ekonomi iyiye gidecektir" beklentisinin bu örnekte gerçekleşmediği anlaşılmaktadır.



Japonya'daki Tokyo - Osaka yüksek hızlı tren bağlantısında, arada kalan bir şehir için (Nagoya), % 20 gibi ciddi bir istihdam kaybı yaşandığı görülmüştür. Yani iki büyük şehre bağlanan bir şehir, rekabette gereğini yapmadığında, istihdamda gelişme değil, orta vadede kayıp yaşanması da mümkündür. Eskişehir, bu örnekteki Japon şehrine benzer bir coğrafi konuma sahiptir. Her ne kadar aynı durumun (istihdam kaybı), Eskişehir'de aynen yaşanacağı kesin olarak beklenmese de, Eskişehir'de faaliyet gösteren şirketlerin, rekabetin artacağını unutmadan hareket etmeleri gerekmektedir.

Eskişehir'e dışarıdan gelenlerin % 40 gibi çok ciddi bir bölümü tatil ve eğlence amaçlı şehre gelmektedir. Bu amaçla şehre gelenlerin kültür turizmine yönelik ve sonrasında eğlenceye yönelik harcamalar yapacağı beklenebilir. Bu anlamda, otel, restoran, ulaşım sektörü, turizm acenteleri, yeme - içme ve eğlence işletmelerinin bu ziyaretçilerin harcamalarından direkt olarak etkilenmesi beklenebilir. YHT Sistemleri bireysel mobilite artışı ile şehirleri ve şehir merkezlerini birbirine daha da yakınlaştırır. Birey, artık daha geniş coğrafi ve ekonomik alana erişim sağlar. Dolayısıyla ulaşabileceği ekonomik refah potansiyeli artar. Bu refahı sağlayacak mal ve hizmetlere ulaşması ise bölgesel tepkilere bağlı olarak ortaya çıkacaktır.

Aslında bireyin istediği çeşit ve kalitede ürünlere Eskişehir'de ulaşması demek; Ankara, İstanbul ya da Konya'da çalışarak yarattığı gelirin bir kısmını Eskişehirli girişimcilere gelir olarak sunması demektir.

YHT yolcularının Eskişehir'in güvenilirliği ve turizme uygunluğuna dair algıları ölçüldüğünde görülmüştür ki şehir çok büyük oranda aile ile tatil yapılabilir kabul edilmektedir. Bu durum şehrin güvenli ve çeşitli sosyal bir çevreye sahip olduğunu göstermektedir.

Eskişehir'i hafta sonu aktivitesi olarak gezmeye uygun bir şehir olarak nitelendirenlerin yüzde 95 gibi çok yüksek bir oranda olduğu anlaşılmıştır. Bu iki durum yani aile ile ziyaret edilebilirlik ve hafta sonu tatiline uygunluk, şehrin kimliğini daha da iyi yansıtabilecek kültürel birikimini daha kolay ve kaliteli bir şekilde sunması gerektiğini ortaya koymuştur.

Eskişehir'e ailece yapılacak bir gezide ödenmesi mümkün en yüksek konaklama ücreti için genel eğilim 75 TL ile 225 TL arasında yer almaktadır. Bu soruya verilen cevaplar için aritmetik ortalama değeri 140 TL olarak tespit edilmiştir. Bu rakamlar Eskişehir otellerinin fiyatlamada kullanabileceği referans değerler olarak ele alınabilir.

YHT ile Eskişehir'e gelenlerin bir hafta sonunda şehirde ne kadar harcayacaklarına ilişkin soruya verilen yanıtlardan elde edilen ortalama rakam 280 TL'dir. 2013 yılında Ankara Eskişehir hattını toplam 1 milyon 800 bin kişi kullanmıştır. Yani 900 bin kişinin Eskişehir'e YHT ile ulaşmaya çalıştığı kabul edilebilir. Bu yolcuların da yapılan ankete göre 3'te 1'i şehre dışarıdan gelmektedir.

Tüm bu ziyaretçiler şehirde 1 hafta sonu geçirmeye karar verirse yıllık 84 milyon TL harcamaya hazırlar anlamına gelmektedir. Bu miktarın önemli bir bölümü otel, restoran ve eğlence sektörüne, ciddi bir bölümü de kültürel ürün ve faaliyetlere harcanacak anlamına gelir. Bu yüzden turizm sektörünün gerekli hazırlıkları yapması gerekliliği bir kez daha açıklığa kavuşmaktadır.

2012 yılında İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü verilerine göre 184549 yerli ve 10025 yabancı turist Eskişehir'de ağırlanmıştır. Şehirde konaklamalı turistler büyük oteller kadar küçük otelleri de tercih etmektedirler. Bu anlamda dünyada olduğu gibi Türkiye ve Eskişehir'de de butik otellerin önemi giderek artmaktadır.

Eskişehir'e dışarıdan gelenlerin neredeyse yarıya yakınının şehirde 3 gün ve üzerinde vakit geçireceğidir. Bu süre otel, restoran ve kültür turizmine yönelik ürünleri üreten sektörler için iyi bir ortalama değildir. Ancak gelen ziyaretçilerin otel, pansiyon ya da apartta konaklayanlarına baktığında ancak yüzde 20'nin buralarda konaklayacağı görülmüştür. Bu durum en başta otel işletmecileri için boş oda anlamına gelse de gelen müşteriye yalnızca uyumak için hizmet edilemeyeceği anlamının da çıkarılması gereklidir.





Otel işletmecilerinin YHT ile gelen müşterilerden daha iyi pay alabilmesi için şehrin değerlerini tanıtmaya ve pazarlamaya buradan başlanması gerektiği anlaşılmalı ve şehir - kültür - turizm endeksli bir işletmeciliği benimsemeleri önem kazanmaktadır.

Yalnızca İç Anadolu Bölgesini Eskişehir'in turizmdeki en yakın rakipleri olarak kabul ettiğimizde, Ankara'nın bu bölgedeki iç turizmden en büyük payı alan il olduğu görülmektedir. Diğer, Eskişehir için eş ağırlık taşıyan rakipler de Nevşehir, Konya ve Kayseri'dir. Konya'nın kültür turizminde ve Nevşehir'in tarih ve doğa turizminde avantajlı olduğu bilinmektedir. En büyük rakip Ankara ve eşdeğer rakiplerden Konya'nın Eskişehir ile YHT bağlantısı olduğunu biliyoruz. Bu bağlantı bu 3 şehrin bir ortak havuz yaratabileceğini ortaya koymaktadır. Bu 3 şehir için hep beraber turizmde daha da büyümeyi getirebileceği gibi; şehirlerden birinin ya da ikisinin diğerinin kaynaklarına daha rahat ulaşabileceğini de gösterir.

Eskişehir'in sahip olduğu arkeolojik değerleri, geleneksel ve endüstriyel mirası, dini unsurları, geleneksel el sanatları ve mutfağı, yerel kültürleri, farklı konseptlere sahip müzeleri, antik çağlardan beri kullanıldığı bilinen şifalı sıcak suları, uluslararası, ulusal festivalleri ve etkinlikleri ile kültürel kaynaklarının tümü kültür turizmi kapsamında etkin bir şekilde değerlendirilmelidir. Bu anlamda Odunpazarı bölgesi iyi bir örnek teşkil etmekle birlikte YHT'nin şehre ulaşımı hızlandırması ve daha da kolaylaştırması ile şehre gelenlerin sayısının ve çeşitliliğinin artacağı öngörülerek, diğer potansiyel taşıyan turizm bölgelerinin, ürünlerinin ve fikirlerinin oluşturulması gerekmektedir.

YHT hattını kullananların eğitim durumları ele alındığında yapılan anketten elde edilen sonuçlara göre lise ve üzeri eğitime sahip kesimin toplamın % 93'ünü oluşturduğu görülmektedir. Hatta yalnızca üniversite ve üzeri eğitim sahiplerinin % 66'lık ciddi bir paya sahip olduğunu göstermektedir. Bu YHT kullanıcılarının yarısının Eskişehir'de yaşadığı varsayılsa bile yolculuk yapanların ciddi bir eğitim birikimine sahip olduğu açıktır. Eğitim seviyesi yükseldikçe Eskişehir'i ziyaret edenlerin daha çok kültürel turizme ve kaliteye yönelik hizmete önem verecekleri açıktır. Yalnızca YHT ve turizm ilişkisine bakıldığında yolcu tipine bakarak gelecekteki turizm yatırımlarının kültür turizmine eğilmesi ve hâlihazırdaki tesislerin kalitesinin artırılması gerekliliği ortaya çıkmaktadır. Aksi durumda YHT hattının diğer uçlarında yer alan Konya, Ankara ve İstanbul'un zamanla Eskişehir'in bu avantajını yok edebilme potansiyelinin yüksek olduğunun da anlamak gereklidir.



1. Giriş



Bu araştırma projesi, Eskişehir'de hızlı trenin ekonomik açıdan geniş bir çerçevede değerlendirilmesi, aynı zamanda sosyal, ekonomik ve diğer alanlardaki katkılarının anlaşılması amacıyla yürütülmüştür.

Ulaşım ve yolculuk şartlarının iyileştirilmesi toplum refahının iyileşmesi ile pozitif ilişkilidir. Ancak unutulmamalı ki, ulaşım imkânları gelişirken toplumda sosyal, politik ve ekonomik koşulların da bu değişimi destekleyerek refah artışı elde etmek mümkündür. Gelişen ulaşım şartları ile beklenen değişimlerden en önemlileri şöyledir: İnsan kaynaklarında nicel ve nitel iyileşmeler (gelir ve eğitim seviyesinde artış gibi) ve fiziksel sermayede her türlü iyileşme (altyapının gelişmesi, iletişim, kaliteli su vs. gibi). Bu değişimlerden en iyi sonucu almak için hem kamuda hem de özel sektörde politika yapımcıların gerekli şartları öngörebilmeleri ve buna uygun politikalar belirlemeleri gerekir. Bu durum, 2000'li yıllardan önce daha çok sermayede iyileşmeler olarak kabul edilirken, artık hem beşeri hem de fiziksel sermayedeki beklenen gelişmeler de politikalarda yer almaktadır. En başta belirtmeli ki, ulaşımına bağlı olarak özel sektörde beklenen değişimin iyileşme yönünde olabilmesi, ilgili bölgenin altyapısıyla oldukça yakın ilişkilidir.

Bölgesel kalkınmanın gerçekleşebilmesi yalnızca gelen yeni ulaşım olanaklarına bağlı değildir. Bu potansiyelin ister fiziki, ister beşeri sermayede iyileşmelere yol açabilmesi, bölge altyapısının değişimlere ayak uydurabilmesine de bağlıdır. Bu noktada ekonomik gelişmelere bağlı olarak, bölgede meydana gelecek değişimler kamu politikaları ile desteklenmelidir. Ana hatların açılması ya da ulaşımında yeni tür araçların bölgeye gelmesiyle birlikte, bölgede yeni yan hatların ve araçların da planlanması gerekliliği akıldan çıkarılmamalıdır. Bu durum, bahsedilen altyapının çok önemli ayaklarından biridir.

Sadece ana hat üzerindeki ulaşım değil, bunu bölgenin merkezine bağlayan diğer yan hatlardaki gelişme ve iyileşmelere bağlı olarak, ulaşım ağı etkin bir biçimde işlerse, yeni ekonomik ve sosyal fırsat ve faydaları yaratacağı açıktır. Bu yeni fırsatlar ayrıca çarpan etkisiyle, bölgedeki piyasalara daha hızlı ve kolay erişim imkânları, yeni istihdam ve yatırım olanakları anlamına gelecektir. Diğer yandan, ulaşım ağının kurulup etkin şekilde çalıştırılmaması, bölgesel kalkınma açısından fırsat maliyeti yaratır. Çünkü etkinliği olmayan sistem bölge için kaçan fırsatlar anlamına gelecektir. Bu da fırsat maliyeti anlamına gelmektedir.

Kaçırılan yatırım ve istihdam fırsatları bölgenin yaşam kalitesinde beklenen iyileşmenin gerçekleşmemesine ve belki de çevre illere göre yaşam kalitesinde düşüşe yol açacaktır. Bu kapsamda dünyada yaşanan tecrübeler, ulaşım altyapılarında yüksek yoğunluk ve çeşitliliği artmış iş ağı bağlantılarının, genellikle yüksek ekonomik büyüme ve kalkınma ile ilişkili olduğunu göstermektedir. Bu projede öncelikli olarak, ulaştırma sektörü başlığı altında Türkiye'deki ulaştırma sektörü, demiryolu alt sektörü içeriğinde ele alınmıştır. Daha sonra, Dünya ve Türkiye bağlamında YHT'nin gelişimi, avantaj ve dezavantajları, sosyo - ekonomik etkileri incelenmiştir. Son olarak ise, YHT'nin Eskişehir üzerindeki sosyo - ekonomik etkileri analiz edilmiştir.









2. Ulaştırma Sektörü

2.1. Türkiye’de Ulaştırma

2.2. Dünya ve Türkiye’de Demiryolu

2.2.1. Dünya’da Demiryolu

2.2.1.1. Demiryolu Ulaşım Teknolojilerindeki Gelişmeler

2.2.1.2. Çevre Faktörü ve Demiryolu Ulaşımına Etkisi

2.2.2. Türkiye’de Demiryolu



Modern ekonomilerin dayandığı temel dinamiklerden biri, insan ve eşyanın amacına uygun olarak taşınabilmesidir. Hareketlilik yaşam kalitesinin temel dinamiği olduğundan, büyüyen nüfus ve ekonomi sonucunda ortaya çıkan yeni hareketlilik gereksinimlerinin karşılanabilmesi için, daha etkin bir ulaştırma altyapısının oluşturulması zorunluluğu ortaya çıkmaktadır. Ulaştırma sektörü, karayolları, demiryolları, havayolları, denizyolları ve bilgi - iletişim altyapısı ile ekonominin en temel unsurlarından biridir. Ekonomik ve sosyal girdileriyle toplumu sürekli etkileyen bir yapıya sahip olan ulaştırma sektörü, üretim

sürecinin önemli bir parçasını oluşturması ve önemli yatırımların ekonomide yarattığı etkileri açısından, ülkelerin ekonomik yapıları içinde ağırlıklı bir yere sahiptir.

Yaşantımızda bu denli önemli bir yer tutan ulaştırma sektöründe, bilim ve teknolojinin gelişimi sayesinde, gereksinimler ve istekler doğrultusunda ulaştırma sistemleri oluşmakta, yenilenmekte ve farklı taşıma türleri bütünleşmektedir.

2.1. Türkiye'de Ulaştırma

Doğu ile batı arasında bir köprü niteliğinde olan Türkiye'nin jeopolitik konumu, ulaştırma sektörünü bölgesel ekonomik kalkınma açısından önemli bir noktaya taşımıştır. Hem bir transit ülkesi, hem de çıkış ve varış noktası olması sebebiyle, Türkiye bu alanda önemli bir rol üstlenmektedir. Ciddi mali istikrarsızlık ve Avrupa Birliği'ne tam üyelikle ilgili yakın tarihli uluslararası gelişmeler ve Türkiye'nin Orta Asya ve Güney Kafkasya ticarinde giderek daha fazla rol oynamaya başlamış olması, ulaştırma konusunu daha da önemli kılmaktadır.

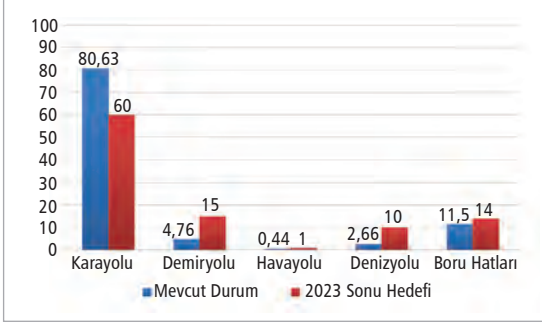
Ülkemiz; 21. yüzyılda dünyada stratejik ve ekonomik ağırlığı giderek artacak olan Avrasya Bölgesi'nde merkezi bir konumdadır. Bu da bölgenin ve Türkiye'nin gerek ekonomik büyüme potansiyelini ortaya koyması ve gerekse önümüzdeki dönemde daha etkin bir güç odağı konumuna gelmesi için önemli bir fırsat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

Günümüzde ülkemiz ulaştırma sektörü karayolu ağırlıklı bir yapı arz etmektedir. Bununla birlikte, aşağıdaki grafiklerden görüleceği üzere, ülkemiz 2023 hedefleri arasında demiryolunun ulaştırma sektörü içindeki payının yaklaşık 5 kat büyümesi yer almaktadır.

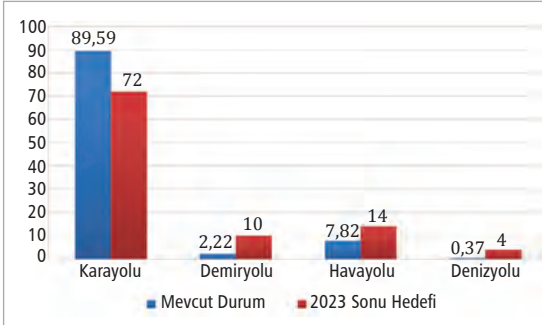


Türkiye taşıma payları açısından mevcut durum ve 2023 hedefi

Grafik 1: Taşıma Payları Ton - Km (Yurtiçi yük)



Grafik 2: Taşıma Payları Yolcu - Km (Yurtiçi)



Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi- Hedef 2023

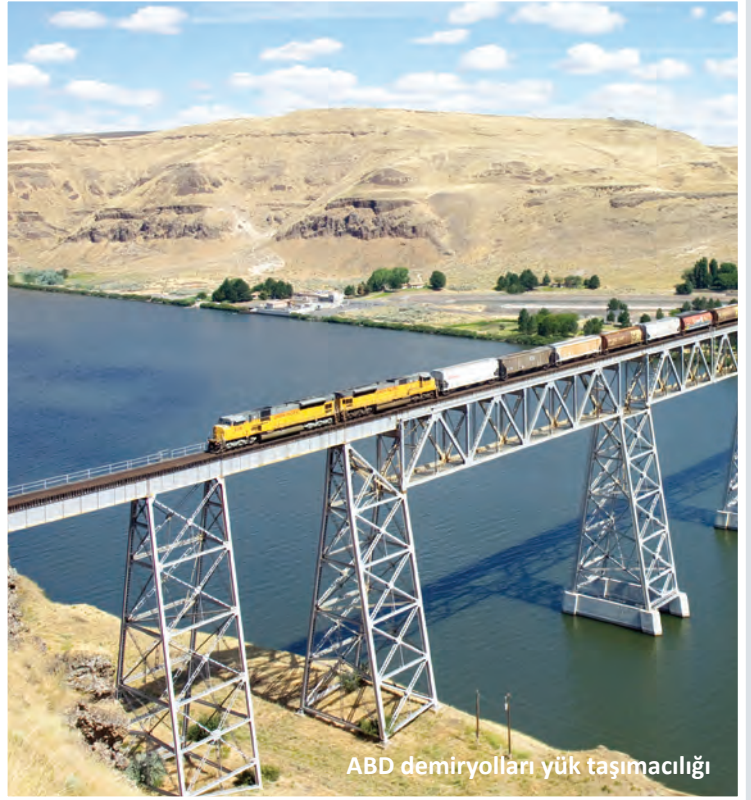
Öte yandan, son dönemde ortaya çıkan gelişmeler doğrultusunda demiryolu yolcu taşıma sistemleri içerisinde YHT, tüm dünyada olduğu gibi ülkemiz açısından da ayrı bir öneme sahiptir.

2.2. Dünya ve Türkiye’de Demiryolu

Dünya genelinde karayolu ulaştırmasının doyum noktasına ulaşması ve çevreyle ilgili duyarlılıkların artması son 20 yılda demiryolu ulaşımına daha fazla önem verilmesine sebep olmuştur.

2.2.1. Dünyada Demiryolu

Demiryolları, uzay ve havacılık sektöründen sonra en yüksek büyüme ve teknoloji yoğunluğuna sahip sektördür. Bu nedenle, demiryolu sektörüne verilen önem artmaktadır. Ayrıca sürdürülebilir ekonomik büyüme için demiryollarının katkısı göz ardı edilemeyecek kadar önemlidir.



ABD demiryolları yük taşımacılığı

Dünya genelinde küresel ticaretin gelişmesi-ne paralel olarak oluşturulan ulaştırma ağları ve koridorları içinde yer alan demiryollarının etkinliğini arttırmak amacıyla, ortak teknik ve işletme standartlarının geliştirilmesi, sınır geçişlerindeki beklemlerin azaltılması ve şebeke üzerindeki dar boğazların giderilmesi ile eksik bağlantıların tamamlanması ön plana çıkmıştır.

Sektörün rekabete açılması ile birlikte büyük bir değişim içine giren demiryollarının, ulaştırma sektörü içerisindeki payının ve diğer ulaşım türleri karşısında rekabet gücünün artırılması için devletle olan mali ilişkileri yeniden yapılandırılmaktadır. Özellikle mevcut altyapının geliştirilmesi ve ticari olarak yerine getirilemeyen yolcu taşımacılığı hizmetlerinin sağlanabilmesi için devlet desteği verilmekte, yük taşımacılığı ise genelde ticari bir hizmet alanı olarak düzenlenmektedir. ABD ve Kanada gibi demiryollarında ağırlıklı olarak yük taşımacılığı yapılan bazı ülkelerde sektör içinde rekabet değil, sektör için rekabet yapılması ilkesi benimsenmiştir.



Tablo 1: Ülkeler bazında demiryolu ana hat uzunlukları (Toplam Yol/Km)

Ülke Adı	2007	2009	2012
ABD	226.706	226.205	228.218
Rusya	84.158	85.194	84.249
Çin	63.637	65.491	66.298
Hindistan	63.327	63.273	64.460
Kanada	57.042	58.345	52.002
Fransa	29.488	33.778	30.013
Almanya	33.897	33.706	33.509
İtalya	16.668	16.959	17.060
İngiltere	16.208	16.173	16.423
Türkiye	8.697	8.686	9.642

Kaynak: The World Bank (2014)

Yüksek hızlı tren işletmeciliğinin gelişmesi ile birlikte demiryolları, yolcu taşımacılığında önemli bir pazara sahip olmuştur.

Demiryolları, karayolu ve havayoluna göre tercih edilir bir alternatif haline gelmiştir. Avrupa'daki demiryolu ile ilgili kuruluşlar ve AB, 2020 hedef yılı için pazar payının yolcуда % 6'dan % 10'a, yükte % 8'den % 15'e çıkarılmasını hedeflemiş bulunmaktadır.

Bununla birlikte yukarıdaki tablodan görüleceği gibi, gelişmiş ülkelerle karşılaştırıldığında Türkiye'deki demiryolu hat uzun-

luğunun yeteri kadar olmadığı da anlaşılmaktadır. Buna göre ülkemizin bu alandaki mevcut durumunun geliştirilmesi ihtiyacı açıktır. Bu kapsamda Cumhuriyetimizin ilk yıllarından sonra, son dönemde demiryolu sektöründe yapılan yatırımların oldukça yüksek bir ivme kazandığı da bir gerçektir. Bu durum, Türkiye'de demir yolu hatları uzunluğunun gelecekte artırılabileceği ile ilgili beklentileri güçlendirmektedir.

2.2.1.1. Demiryolu Ulaşım Teknolojilerindeki Gelişmeler

Demiryollarının, yaşadığımız dünyanın şekillenmesine nasıl yardımcı olduğu, hemen her ülkede kalkınmaya ve değişikliğe nasıl ivme kazandırdığı açıkça ortadadır. Basit bir şekilde ifade etmek gerekirse demiryolları dünyayı 19. yüzyılın ilk çeyreğiyle son çeyreği arasında, insanların neredeyse köylerinden bile çıkmadığı veya en yakındaki kasaba pazarının ötesine geçemediği bir durumdan, kıtaların aylar yerine birkaç gün içinde aşılabileceği bir duruma dönüştürmüştür. Günümüz ulaşım politikalarını önemli ölçüde etkileyen pek çok unsur bulunmaktadır.

Enformasyon ve ileri malzeme teknolojileri gibi, yeni teknolojiler, ulaşım sistemlerinin doğalarında önemli değişiklikler yapabilme olanağı getirmiştir. Bu olanaklar, örneğin demiryolu taşımacılığına eskisine göre teknik açıdan çok daha süratli, rahat ve güvenli ulaşım sağlayabilme yetkinliğini kazandırmıştır. Bu teknik yetkinlik ekonomik olma gibi bir üstünlükle birleşince, ulaşım sistemleri arasındaki karşılaştırmalarda, ekonomik açıdan yapılabilirlik sıralamaları değişecek ve ulaşım politikalarına yansımacaktır. Buna göre belirli bir mesafeye kadar olan şehirlerarası ulaşım, hızlı - treni uçağa tercih edilebilir kılan başlıca unsur, yeni teknolojinin ürünü olan hız ve sağlanan hizmetin göreceliği ucuzluğudur. Örneğin Avrupa Birliği, modern ekonomilerin anahtarı olarak gördüğü ulaştırmaya yönelik yeni politikalar geliştirerek uygulanmaya yönelik çalışmalar yürütmektedir. Yeni politikalar ve uygulamalar arasında sürdürülebilirlik (sustainability), serbestleştirme (liberalization), uyumlaştırma (harmonization), yasal - kurumsal serbestleştirme (deregulation), özelleştirme, ulaştırmanın daha etkin yapılabilmesini sağlayacak inovasyon çalışmaları ve ülkeler arası kesintisiz taşıma için karşılıklı işletilebilirlik (interoperability) sayılabilmektedir. 2030 yılı itibarıyla mevcut yüksek hızlı demiryolu ağı uzunluğunun üç katına çıkarılması, tam anlamıyla fonksiyonel ve AB çapında multimodal bir TEN-T “çekirdek ağı” ve 2050 yılı itibarıyla Avrupa’da yüksek hızlı demiryolu ağının tamamlanması hedeflenmektedir. AB ulaşım stratejileri kapsamında 2050 yılı itibarıyla orta mesafeli yolcu taşımacılığının büyük çoğunluğunun demiryolu ile yapılması gerektiğinin altı çizilmektedir.

2.2.1.2. Çevre Faktörü ve Demiryolu Ulaşımına Etkisi

Doğal çevrenin korunması konusunda artan toplumsal duyarlılık, doğal kaynakların sürdürülebilirliği ve sürdürülebilir hareketlilik arayışları gibi başka pek çok yeni unsur, ulaşım politikalarını da etkiler hale gelmiştir. Araç trafiğindeki tıkanmalar ve trafik kazaları ile araçların yarattığı hava kirliliği ve gürültünün giderek büyüyen toplumsal maliyeti, günümüzdeki ulaşım sistemlerinin, özellikle de, karayolu taşımacılığının yeniden sorgulanmasını gerektirmiştir.

Bu yeni unsurların da yapılan değerlendirmelere katılmasıyla ki, demiryolu ulaşımında, yeni teknolojilerin sağladığı olanaklardan yararlanılarak, doğal çevrenin korunması, gürültü düzeyinin düşürülmesi, enerjide tasarruf ve gecikmesiz, güvenli bir ulaşım sağlanması yönünde kaydedilen gelişmeler, bu sisteme, karayolu taşımacılığına göre belirgin üstünlükler kazandırmıştır.

2.2.2. Türkiye’de Demiryolu

Türkiye’de Cumhuriyet ile birlikte bir atılım dönemine giren demiryollarının, 1950’lerden son 5 - 10 yıla kadar ihmal edildiği, başka bir anlamıyla, ulaştırma sistemi içerisinde kendisinden beklenen hizmeti sunabilmesi için gerekli destekten yoksun bırakıldığı görülmektedir. Ülkemizde 1950’li yıllardan sonra, uygulanan karayolu ağırlıklı ulaşım politikalarına bağlı olarak, 1950 - 2002 yılları arasında karayolu uzunluğu % 80 artarken, demiryolu hat uzunluğu ise sadece % 11 artmıştır.

Tablo 2: Taşımacılığın Ulaştırma Sistemlerine Göre % Dağılımı

Yıllar	Yük (Netton-Km)					Yolcu (Yolcu-Km)			
	Karayolu	Demiryolu	Denizyolu	Havayolu	Petrol Boru Hattı	Karayolu	Demiryolu	Denizyolu	Havayolu
1950	25,0	68,2	6,8	0,0	0,0	50,3	42,2	7,5	0,0
1960	45,0	52,9	2,0	0,1	0,0	72,9	24,3	2,0	0,8
1970	75,4	24,3	0,2	0,1	0,0	91,4	7,6	0,3	0,7
2000	71,0	4,3	6,4	0,1	18,2	96,0	2,2	0,0	1,8
2010	75,0	4,5	5,0		15,6	97,8	1,6	0,7	...
2012	76,8	4,1	5,8		13,3	98,3	1,1	0,6	...

Kaynak: Demiryolu Sektör Raporu, TCDD, 2013



1950 yılından itibaren dengeli bir ulaştırma politikaları yürütülmediğinden demiryollarının ulaştırma sistemi içerisindeki yolcu taşıma payı 1950 yılında % 42,2 iken 2012 yılında % 1,1 seviyesine, yük taşıma payı % 68,2'den 2012 yılında 4,1 seviyesine düşmüştür.

Avrupa ülkeleriyle karşılaştırma yapıldığında yük taşımalarında demiryolu sistemi ülkemize göre daha yüksek oranda pay almaktadır. 2011 yılında yolcu - km bazında değerlendirildiğimizde Türkiye'de demiryolunun aldığı pay % 2,4 iken, İngiltere'de % 7,5, Almanya'da % 8,1 ve Fransa'da % 9,3 olmuştur. 2011 yılında ton - km de ise Türkiye'de % 4,4 iken, İngiltere'de % 12, Almanya'da % 25,2 ve Fransa'da % 14,9 olmuştur.

Ulaştığımız zaman diliminde artık yeni bir dönüşüm süreci başlamıştır. Bu bağlamda Türkiye açısından hedeflerin gerçekleşmesi, hatta atılım öngören stratejik yaklaşım ile 2023 yılı sonunda demiryolunun yük taşımacılığındaki payını % 15'in üzerine, yolcu taşımacılığında ise % 10'un üzerine çıkarılabilmesi hedeflenmiştir. Bu hedefler ise, 2023 yılı sonuna kadar karayolunun payını yükte % 60, yolcуда % 72 oranına çekilmesini gerekli kılmaktadır. Tecrübeler göstermektedir ki, bölgesel ölçekteki demiryolu yatırımları kalkınmada çok önemli bir faktördür. Arazi kullanımı doğrudan ekonomik kararları değiştirebilir. Bununla birlikte bu sorunsuz bir durumda da değildir.

Çünkü böyle bir yatırım o bölgede ekonomik canlanmaya sebep olabileceği gibi bazı durumlarda olumsuz etkiler de yaratabilir.

Demiryolları her dönem bir takım gelişmelere sebebiyet vermiştir. Geçmişte Anadolu'da tarımsal ürünlerin kentler arası taşınması ve depolanması sağlanmıştır. Bu nedenle hemen hemen her istasyon çevresinde depo alanları ve silolar tesis edilmiştir. Lokomotiflerin ve vagonların tamir atölyeleri istasyon çevresinde yer almıştır.

O yıllarda bunlar önemli istihdam olanakları idi. Demiryolları insan taşımacılığında da önemli rol oynamıştır. Bu amaçla inşa edilen garlar, bekleme salonları, lokantaları, gazinoları ile devrin sosyal, kültürel ve eğlence merkezleri olmuşlardır. Demiryolları ticaret ve sanayileşmeyi hızlandırmış ve dolayısıyla istihdamı artırmıştır. Geliştirilen stratejiler ve belirlenen hedefler doğrultusunda şekillenecek olan 2023 yılı demiryolu sektörü, diğer ulaştırma türleriyle bütünleşik ve yurt geneline yayılmış demiryolu ağı ile ülke içerisinde ve uluslararası ulaştırma koridorlarında yük taşımacılığında önemli bir noktaya gelecektir. Yapılacak yüksek hızlı demiryolu hatları ile konforlu ve hızlı seyahat imkânı sağlanacak ve demiryolları tercih edilen bir ulaşım sistemi olacaktır.



Şekil 1 - 2023 Yılına Kadar Yapılması Planlanan Yüksek Hızlı Demiryolu Hatları



Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi- Hedef 2023





3. Dünya ve Türkiye’de YHT

3.1. Yüksek Hızlı Tren Tanımı

3.2. Yüksek Hızlı Tren Sisteminin Yaygınlaşma Nedenleri

3.3. Dünya’da YHT

3.3.1. Avrupa

3.3.2. Avrupa’da Yüksük Hızlı Tren Yolcu Tipi

3.4. Türkiye ve YHT

3.5. YHT ve Beklenen Direkt Etkileri

3.6. Avrupa Örneğinde Ulaşım ve Yüksek Hızlı Tren Sistemlerinin Etkileri

3.7. Japonya Örneği

3.8. Yüksek Hızlı Trenin Dolaylı Ekonomik Etkileri

3.9. Ulaşım Olanakları, YHT, Kalkınma ve Kentleşme İlişkisi



Tüm dünyada ticari havayolları, şehirlerarası ve uluslararası karayolları sistemlerindeki gelişmelerle taşımacılığın geldiği bugünkü noktada, demiryolu taşımacılığının rolünün ne olacağı sorgulanmaktadır. Bu sorunun yanıtı kesin olmamakla birlikte, birçok gelişmiş ülke açısından demiryollarının rolünün gelecekte daha da önemli olacağı yönündedir. Bilindiği gibi karayolu ağırlıklı mevcut taşımacılık sistemi, sebep olduğu kirlenme, kazalar ve trafik tıkanıklığı gibi olumsuzluklara bağlı olarak, ulaşımın sürdürülebilir gelişmesini en-

gellemekte ve ekonominin gelişmesinde en büyük rolü oynayan hareketliliği yok etmektedir. Avrupa ve Asya'nın birçok ülkesinde bu durumu değiştirmek için demiryollarına özel önem verilmiştir. İlk olarak Japonya'da otuz yıl önce kullanılmaya başlanan ileri teknoloji ürünü yüksek - hız trenleri 1980'lerden itibaren tüm Avrupa'da yaygınlaşmıştır. Yüksek hız trenlerinin hizmet verdiği ülkelerde 200-600 kilometre arasındaki mesafelerde demiryolu ile ulaşım havayolu ulaşımına tercih edilmektedir.

Şekil 2: Dünya'da YHT Sistemleri



Kaynak: International Union of Railways

3.1. Yüksek Hızlı Tren Tanımı

Genel olarak “yüksek - hız tren” terimi, saatte 200 kilometrenin üzerinde hız yapan yolcu trenleri için kullanılmaktadır. Çelik tekerlek - çelik ray teknolojisine dayalı olarak geliştirilmiş olan, yüksek hıza uygun yeni bir altyapıyı da gerektiren- yüksek-hız trenleri saatte 300 kilometreye kadar hız yapabilmektedir.

Çelik tekerlek - çelik ray teknolojisine dayalı olarak geliştirilmiş olan ve yalpalı (tilted) trenler adıyla anılan yüksek - hız trenleri ise, mevcut konvansiyonel hatlarda da işleyebil-

mektedir. Mevcut hatlarda yapılacak küçük değişiklikler bunun için yeterli olmaktadır. 160 - 250 km/saat'e kadar hız yapabilen yalpalı trenler, ekonomik bir çözüm oluşturmakta ve son yıllarda tüm dünyada rağbet görmektedir. Yüksek hızlı tren taşımacılığı diğer taşımacılık türlerinin alternatifi ya da tamamlayıcısı olarak hizmet verebilmektedir. Bazı durumlarda, Manş Tüneli'nde olduğu gibi, hava ve deniz taşımacılığının rakibi olabilirken, bazı durumlarda da kamu ya da özel taşımacılığın ve geleneksel demiryolu taşımacılığının rakibi olabilmektedir. Ayrıca havaalanları, limanlar ya da istasyonlarla bağlantı noktası olma özelliği de taşıyabilmektedir.

3.2. Yüksek Hızlı Tren Sisteminin Yaygınlaşma Nedenleri

Ulaşımda Yüksek hızlı trenlerin yaygınlaşmasının çok bilinen bazı nedenleri bulunmaktadır. Aslında Yüksek hızlı trenlerin sahip oldukları üstünlük ve zayıflıklar onların yaygınlaşmasını etkileyen nedenlerin başında gelmektedir. Bununla birlikte, Yüksek-hız trenlerinin bazı üstünlük ve zayıflıkları ülkelerin özgün durumlarına göre, bu trenlerin yaygınlaşmasını farklı etkilediği de bir gerçektir.

Nüfus Yoğunluğu

Bilindiği gibi yüksek - hız trenlerin kullanımı, nüfusu yoğun şehir merkezleri arasında verimli olmaktadır. Bu açıdan bakıldığında Avrupa ve Japonya'nın aksine ABD'de hızlı tren taşımacılığının yaygınlaşmamasının sebebi ortaya çıkmaktadır. ABD yüksek-hız demiryolu potansiyel pazarının nüfus yoğunluğu, Fransa ve Japonya'daki başarılı yüksek-hız demiryolu işletmelerinin pazar yoğunluğuna göre çok azdır. Tokyo istasyonundan altı dakikada bir kalkan trenlerle, saatte 23.000 yolcu taşınan Japon "Tokaido Shinkansen" hattı, yüksek nüfus yoğunluğu ile hızlı - tren ulaşımı açısından dünyanın en elverişli bölgesinde yer almaktadır. Japonya'daki tren hatlarının karlılığının artmasını sağlayan yüksek nüfus yoğunluğu, tren hatları yerleşim bölgelerine yakın geçtikleri için, gürültü açısından istenmeyen bir durum yaratmaktadır. Tokaido Shinkansen hattının Tokyo - Osaka arasındaki 513 km'lik kısmının % 56'sı yerleşim bölgesinde, % 30'u da ticari bölgededir. Bu nedenle toplam hattın % 86'sını oluşturan bölümde gürültü düzeyi için sınır 75 dB'dir.

İlave Altyapı Harcama Gereği

Tren güzergâhının geçtiği arazinin engebeli olması fazla sayıda tünel ve köprü inşaatını gerektirmekte ve maliyetleri artırmaktadır. Japonya'da olduğu gibi depremlerin ve sellerin sık rastlandığı alanlarda inşaatların özel teknikleri gerektirmesi maliyetlerin daha da



Japonya / Tokaido Shinkansen, Yüksek Hızlı Tren

artmasına neden olmaktadır. Yeni ulaşım alt yapılarının inşası doğal çevreyi olumsuz yönde etkilemekle birlikte bu tür etkilerin azaltılması için özel önlemler alınmaktadır. Bu da bir maliyet artımı getirmekle birlikte, yeni yüksek-hız demiryolu hatlarının otoyollardan çok daha az arazi kullanılmasını gerektirmesi bu artımı dengeleyen bir unsur olmaktadır.

Çevre Kirliliği / Enerji Tasarrufu

Arazi kullanımında sağladığı tasarruftan başka, çevre kirliliğinin önlenmesi açısından da trenlerin diğer ulaşım türlerine göre önemli üstünlükleri bulunmaktadır. Kirlilik, enerji tüketimi ile doğrudan ilişkilidir. Bilimsel araştırmalar her durumda demiryollarının nispi olarak çevreye en az zarar verdiğini göstermektedir.

İşletme Ekonomisi / Enerji Tasarrufu

Uzun dönemli ulaşım planlarının belirlenmesinde işletme ekonomisi önemli olmaktadır. Enerji tasarrufu işletme ekonomisinin en önemli unsurlarından biridir. Yüksek-hız trenlerinin, yukarıda da işaret edildiği gibi, enerji tasarrufu açısından sahip bulundukları üstünlük, işletme ekonomisi açısından da onları tercih edilebilir kılmaktadır. Yüksek-hız tren tasarımlarında, yolcu-km başına düşen enerji tüketim miktarını düşürücü yöndeki gelişmeler (iki katlı vagon tasarımları vb.), bu tercihi daha da güçlendirmektedir.

Gürültü Unsuru

Japonların YHT alanındaki başarılı örneklerinden sonra, trenlerin hızlı, sık ve güvenli olmalarına bağlı olarak, uzun mesafe yolcu taşımacılığında, havayollarına rakip olabileceği görüşü ağırlık kazanmıştır. Gürültü ve titreşim gibi çevresel faktörler Japonya'da önemli sorun oluşturmuş ve bu sorunları giderme zorunluluğu maliyetleri yükselterek şebekenin yaygınlaşmasını geciktirmiştir. Benzer sorunlara Almanya'da da rastlanmış ve bu durum en yüksek hız sınırının 250 km/saat'te tutulmasına neden olmuştur. Günümüzde Hannover - Würzburg hattında bu sınırın 280 km/saat olmasına izin verilmektedir. Fransa, İtalya ve B.Britanya'da yüksek-hız hatları ile ilgili planlarda benzer sorunlarla karşılaşmış ve daha yüksek hızlara ancak gürültü düzeyleri azaltılabilirse çıkılabileceği açıklık kazanmıştır.

Son yıllarda demiryolu kuruluşları yaptıkları araştırma - geliştirme çalışmaları ile trenlerin sebep olduğu gürültü düzeyini azaltmışlardır. Saatte 300 km'nin üzerindeki hızlarda gürültü düzeyindeki artış hızın 6'ncı kuvveti ile orantılı olduğu için bu alandaki teknolojik iyileştirmeler çok zor olmaktadır ve hızın artırılmasında en önemli engeli gürültü düzeyi oluşturmaktadır.

Bu alanda çok yoğun çalışmalar gerçekleştirilmiştir ve modern demiryolu sistemleri daha yüksek hızlara karşın önceki kuşaklardan çok daha az gürültüye sebep olmaktadır. 300 km/saat hız yapan *Atlantik TGV*'lerinin sebep olduğu gürültü düzeyi, bir önceki kuşak olan *Güneydoğu TGV*'lerinin 270 km/saat hız yaparken çıkardığı gürültü düzeyinden düşüktür. Gürültü miktarını kaynağında azaltmak amacı ile büyük çaplı araştırma programları uygulanmıştır.

Bir hattın yerleşim bölgesi yakınlarından geçmesi kaçınılmaz olduğunda vagonlara gürültüyü emen perdeler takılmakta ve ses düzeyi, birçok Avrupa ülkesinin yönetmeliklerle belirlediği düzeye uygun hale getirilmektedir.

Nüfus yoğunluğu yüksek alanlarda mevcut hatlarda yeni gürültü kaynaklarının oluşması önlenemediği takdirde kapalı veya tünel içinden geçen yeni hatlar inşa edilmektedir.

Güvenlik Unsuru

Yüksek-hız trenlerinin yukarıda sözü edilen üstünlüklerinden başka, tercih edilmeleri açısından önemli bir diğer unsur da güvenli olmalarıdır. İşletime açıldığı günden bu güne, 30 yıl içinde, Japon *Tokaido Shinkansen* hattında 3 milyar yolcu taşınmıştır ve ölümle ya da ciddi bir yaralanma ile sonuçlanan hiçbir olaya rastlanmamıştır. TGV'lerde ise 14 yıldır süren işletim süresince kaydedilen en önemli olay şudur: Aralık 1993'te şiddetli yağmurlar 2. Dünya Savaşı'ndan kalan ve o güne kadar fark edilmeyen bir siper çukurunu büyüterek 294 km/saat hızla gitmekte olan trenin raydan çıkmasına neden olmuştur. Normal koşullarda çok büyük bir zayıyla sonuçlanması beklenen bu kaza TGV'lerin özel güvenlik tasarımı sayesinde hafif yaralanmalarla atlatılmıştır.

Yüksek hızlı trenin rekabetçi avantajı toplam yolculuk süresini kısaltmasıdır. Ancak, bu avantaj hızlı trenin hizmet verdiği yolculuğun uzunluğuna bağlıdır. 150 km altındaki yolculuklarda hızlı tren, istasyonların kurulduğu yerlere göre yolcuların kararlarında geleneksel demiryoluna göre avantajını kaybedebilmektedir.

150 - 400 km arasındaki uzaklıklarda geleneksel demiryolu taşımacılığı bile havaalanına ulaşım, check in ve bagaj prosedürleri nedeniyle havayolu taşımacılığına göre daha avantajlı olabilmektedir. Bu tür yolculuklarda yüksek hızlı tren yolculuk süresini daha fazla kısaltabildiği için avantajlı olabilmektedir. 400 km üzerindeki mesafelerde yüksek hızlı tren önemli ölçüde hızlı olabilmekte ve yolcuları diğer taşımacılık türlerine göre daha fazla çekebilmektedir. 800 km'den uzak mesafelerde havayolu taşımacılığının toplam yolculuk süresi nedeniyle diğer taşıma sistemlerine ve hızlı trene göre avantajı bulunmaktadır.

3.3. Dünyada YHT

Hızlı tren taşımacılığı 1990'dan sonra hızlı bir biçimde gelişmiştir. 1993 ve 2003 yılları arasında taşınan yolcu sayısında % 500 artış gerçekleşmiştir. Bu önemli gelişme, yatırımcıların taşımacılık maliyetlerini yükselten ve maliyet tahminlerini daha karmaşıklaştıran kentsel taşımacılığın demiryolu ağına bağlanması konusunu da düşüncelerini gerektirmiştir.

Belirli bir hatta hizmet veren hızlı tren taşımacılığının temel faydası özellikle orta uzaklıktaki yolculuklarda yolculuk süresini kısaltmasıdır. Buna karşın, uzak mesafeli yolculuklarda genellikle havayolu, kısa mesafeli yolculuklarda ise karayolu tercih edilmektedir. Birden fazla taşımacılık türünün birlikte kullanıldığı yolculuklarda hızlı trenin tercih edilmesi bütün taşımacılık sistemiyle entegrasyonuna bağlı olmaktadır.

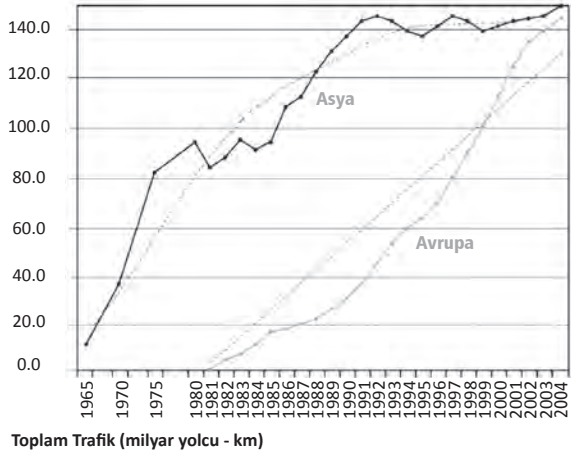
Hızlı trenin rekabetçi olabilmesi havaalanına varış zamanı ve diğer unsurlarla ilgilidir. Ancak fiyat kalite ve güvenlik kadar, hızlı trenin tüm taşımacılık ağıyla ne kadar bütünleştiği de pazar avantajını etkilemektedir.

Türkiye'nin, demiryolu ulaşımını pazar ekonomileri dışında kalan ülkelerin tercih ettiği bir ulaşım biçimi olarak gördüğü 1980'li yıllarda, tam tersine, Batı Avrupa ve Uzak Doğu'nun pazar ekonomisi ülkelerinde, II. Dünya Savaşı sonrasında izlenen ulaşım politikalarında köklü değişimler olmuş; demiryolu ulaşımına verilen önem yeniden ön plana çıkmıştır. Bu politika değişikliğiyle birlikte, demiryolu ulaşımını iyileştirmeye ve diğer ulaşım biçimleriyle rekabet edebilir hale getirmeye dönük çabalar hız kazanmıştır. Özellikle hızlı - tren teknolojilerinde önemli gelişmeler kaydedilmiştir. Bu gelişmeler sonunda, anılan ülkelerde, hızlı - tren teknolojilerine dayalı yeni demiryolu hatlarının yapılmasını ya da var olan hatların aynı teknolojiler esas alınarak yenilenmesini kapsayan projeler



Grafik 3: YHT ile Değişen Trafiğin Gelişimi

Yüksek Hızlı Tren Sistemiyle Değişen Trafiğin Yıllara Göre Grafiği



Toplam Trafik (milyar yolcu - km)

Kaynak: Uluslararası Demiryolları Birliği (2005) verilerinden derlenmiştir.

art arda hayata geçirilmeye başlanmıştır.

Hızlı trenler 20. Yüzyılda yolcu ve yük taşımacılığı alanında en önemli teknolojik gelişmeler arasında yer almaktadır. Uluslararası Demiryolları Birliği'ne (2005) göre dünyada 2006 yılında 9000 km'lik yeni inşa edilmiş hızlı tren hattı oluşturulmuş ve 20000 km'lik hattın da modifiye edilmesiyle yüksek hızlı ve güvenli yolculukların gerçekleşmesi sağlanmış olacaktır.

Japonya'da Shinkansen hızlı tren hattının kurulmasıyla birlikte 4 milyar yolcuyla geçmiş bulunan hacim, Avrupa'da sabit bir hızla yükselmiş ve 1981 yılından itibaren 1,5 milyar yolcu kapasitesine ulaşmıştır. Günümüzde 15'den fazla ülkede hızlı tren hizmet vermekte olup, büyük bir büyüme hızıyla yeni 2020 yılına kadar 25.000 km yeni hattın kurulması beklenmektedir.

Japonya'da ilk yüksek hızlı tren hattı 50 yıl önce Shinkansen adıyla 1964 Tokyo Olimpiyat Oyunları sırasında inşa edilmiştir. Shinkansen Tokyo'yu Osaka'ya 220 Km/s hızla 4 saatlik bir yolculuk süresiyle bağlamıştır. Shinkansen aynı zamanda 200 km/s'in üzerinde bir hızla Japonya'nın iki büyük kentini birbirine bağlayan ilk tren olmuştur. Avrupa, Japonya'nın başarısını takip etmeye başlamış ve ilk hızlı tren planı 1965 Almanya Münih'te düzenlenen Uluslararası Taşımacılık Fuarı'nda ortaya konulmuştur.

Ancak, Avrupa'da işletmeye açılan ilk hızlı tren hattı 1987 yılında Roma'yla Floransa'yı bağlayan hat olmuştur. Bu hatla birlikte iki büyük İtalyan metropolü dört saatlik bir yolculuk süresiyle bağlanmıştır. Japon ve Fransız deneyimlerini gören Belçika, Finlandiya, Almanya, Portekiz, Romanya, Türkiye ve İspanya gibi diğer ülkeler de kullanıcılarına fayda yaratacak hızlı tren hatları oluşturmak için rekabet etmeye başlamışlardır.

3.3.1. Avrupa

Yüksek - hız demiryolu kuruluşlarının önemli bir pazar payını kendilerine şimdiden çekebildiklerini belirleyen Avrupa Komisyonu, Avrupa'da demiryolu kuruluşlarının gelişebilmesi ve sürdürülebilir hareketliliğin (sustainable mobility) sağlanması amacı ile oluşturduğu kapsamlı politikaları gerçekleştirmeye başlamıştır.

Avrupa Komisyonu, Avrupa Yüksek-Hız Tren Şebekesi'nin kurulmasını ve ayrıca konvansiyonel demiryolu, liman, havaalanı ve karayolu yapım ve yenilemelerini içine alan Avrupa [Ulaşım] Şebekesi (Trans-European Network; TEN) Projeleri'ni yürürlüğe koymuş ve dokuzu demiryolu üzerine olan 14 öncelikli TEN Projesi için başlangıç finansmanını sağlamıştır. Komisyon, Avrupa Yüksek-Hız Tren Şebekesi'nin beklenen ekonomik faydayı yaratabilmesi için gerekli ortamın sağlanmasını Avrupa Ulaşım Şebekesi ile ilgili birincil görev olarak ele almakta ve bu alanda teknoloji geliştirme çalışmalarının yoğunlaştırılmasını hedeflemektedir.



3.3.2. Avrupa'da Yüksek Hızlı Tren

Avrupa için yapılan araştırmalar, yüksek hızlı trenin toplam pazar payının, her zaman toplam seyahat süresinin doğrusal bir fonksiyonu olamayacağını ortaya koymuştur. Pazar payı daha çok, yüksek hızlı treni kullanan farklı tipteki yolculara bağlıdır. Örneğin aynı gün içerisinde dönüş yapmayacak iş seyahati amaçlı yolcular nadiren yüksek hızlı treni kullanmaktadırlar. Böyle bir durumda, dönüş yolculuğunun sadece önemli ölçüde düşük erişim ve bekleme süreleri ile toplam altı saatlik süre alması gerekmektedir. Ancak, Fransa ulusal yüksek hızlı tren işletmecisi SNCF'ye göre pazar payının yarısı iş seyahati amaçlı kullanıcıları kapsamaktadır. Fransa'da 2005 ve 2006 yıllarında toplam pazar payının % 19'u iş seyahati ve % 7'si boş vakit geçirme amaçlı olmayan seyahat şeklinde gerçekleşmiştir.

3.4. Türkiye ve YHT

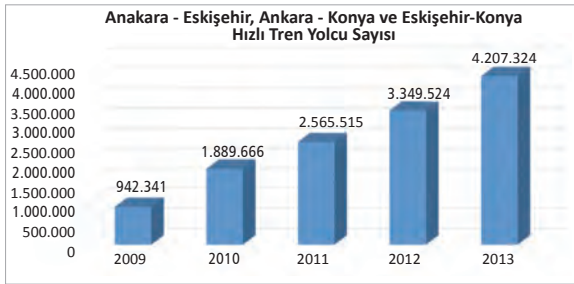
Türkiye'de 2003 yılından itibaren hükümetlerin demiryollarını yeniden devlet politikası haline getirmeleri sayesinde, demiryolu ile yolcu taşımacılığının en önemli bölümünü



Türkiye'de Yüksek Hızlı Tren

teşkil eden Ankara -İstanbul hattında yapılan seyahat süresinin kısaltılmasını kaçınılmaz bir şekilde gündeme getirmiştir.

Grafik 4: Türkiye'de hızlı tren yolcu sayısı gelişimi (2009 - 2013)



Kaynak: Demiryolu Sektör Raporu, TCDD, 2013

Ankara, Eskişehir, İstanbul, Konya, İzmir, Sivas, Bursa gibi yolcu potansiyeli ve nüfus açısından ülkemizin büyük kentlerini birbirlerine bağlayacak olan koridorlarda hızlı tren hatlarının yapılması için çalışmalar başlatılmıştır.

Ankara - Eskişehir hattında günde karşılıklı 10'ar sefer yapılmaktadır. 2013 yılında Ankara-Eskişehir hattında 2 milyon 228 bin 380 yolcu taşınmıştır. Ankara - Konya hattında günlük karşılıklı 8'er sefer düzenlenmektedir.

Bu hatta 2013 yılında 1 milyon 713 bin 476 yolcu taşınmıştır. Konya - Eskişehir hattında ise karşılıklı 2'şer sefer düzenlenmektedir. Bu hatta 2013 yılında 195 bin 121 kişi taşınmıştır. Böylece 2012 yılında 3 milyon 400 bin kişi olan taşınan toplam yolcu sayısı, 2013 yılında yaklaşık bir milyon artışla toplam 4,5 milyona ulaşmıştır. YHT'lerde 4 yılda taşınan toplam yolcu sayısı ise 15 milyona yaklaşmıştır.

2009 tarihinde başlayan Ankara - Eskişehir - Ankara Yüksek Hızlı Tren hattında konvansiyonel trenlerle günde ortalama 572 yolcu taşınırken, YHT sonrasında bu sayı günlük ortalama hafta içi 6.000, hafta sonu 7.500 kişiye ulaşmıştır. Daha önce Ankara - Eskişehir arasında % 8 olan tren taşıma payı YHT + Konvansiyonel Tren ile % 72'ye ulaşmıştır. YHT + Tren bağlantısıyla Kütahya ve YHT + Otobüs bağlantısıyla Bursa'ya olan yolculuk sürelerinde önemli ölçüde kısalmalar olmuştur. 2013 yılında 2.264.364 olmak üzere Eskişehir hattında 9.224.435 adet yolcu taşınmıştır. Ankara - Eskişehir YHT ile 13 Mart 2009 - 31 Aralık 2013 tarihleri arasında toplam 32.325 sefer ve 7.927.900 tren - km yapılmıştır.

24 Ağustos 2011 tarihinde Yüksek Hızlı Tren İşletmeciliğine başlanan Ankara - Konya - Ankara parkurunda 8 gidiş 8 geliş olmak üzere günde 16 sefer yapılmaktadır. 24 Ağustos 2011 - 31 Aralık 2013 tarihleri arasında toplam 12.548 sefer ve 3.887.195 tren - km yapılmıştır. 24 Mart 2013 tarihinde Yüksek Hızlı Tren İşletmeciliğine başlanan Konya - Eskişehir - Konya parkurunda günde 4 sefer yapılmaktadır. 24 Mart 2013 - 31 Aralık 2013 tarihleri arasında toplam 198.325 yolcu taşınmış, 1.152 sefer ve 409.156 tren-km yapılmıştır. Konya - Bursa arasında YHT + Otobüs bağlantılı kombine taşımacılık yapılmaktadır.

3.5. YHT ve Beklenen Direkt Etkileri

Yüksek hızlı trenin kullanıma sunulması daha düşük seyahat sürelerinin piyasaları etkilemesi ve dinamik ekonomik bölgeler yaratması nedeniyle hizmet verdiği bölgelerdeki ekonomik faaliyetin doğasını değiştirebilmektedir. Bölgede var olan ulaşım ağlarının ve türlerinin arasına YHT katılması ile bu ulaşım ağlarının bütününe etkinliği artacaktır. Bu da çevredeki sosyal ve ekonomik yaşamı bir kez daha olumlu yönde etkileyecektir. Colin Clark'ın taşımacılığın şehirlerin birleştirici ve ayırıcısı olması yargısı, 20. YY'nin ikinci yarısıyla birlikte ortaya çıkan yüksek hızlı trenlerle yeniden anlam kazanmış, zamanın ve uzaklığın kısılmasıyla "ikinci demiryolu çağı" olarak adlandırılmıştır. Ancak bu bölgesel etkiler halen tartışmalıdır.

Ekonomistler tarafından ortaya konulan tahmin modellerinde yüksek hızlı trenlerin büyük şehirleri birbirine bağlaması nedeniyle daha küçük şehirlerin aleyhine bir gelişme yaratarak bölgesel eşitsizliği artırmış olduğu belirtilmiştir. Ancak bazı çalışmalar tersine ampirik sonuçlar ortaya çıkarmıştır. Bonnafous'a göre TGV'nin Lyon'a ulaşması şehrin iş dünyası altyapısını güçlendirmiştir. Ancak, ilgili alanda daha sonra yapılan benzer çalışmaların sayısı düşüktür. Yüksek hızlı trenlerin zaman ve mekân etkisi ekonomik coğrafyayı değiştirerek kıtaları yakınlaştırmıştır. Orta ya da uzun mesafeli yolculuklarda yüksek hızlı trenler geleneksel hatların yapamayacağı ölçüde şehirlerin merkezlerine büyük imkânlar götürmüştür.

Hızlı tren hizmetinin toplam ekonomik etkilerinin değerlendirilmesi için üç temel unsurun ele alınması gerekmektedir. Bu unsurlar; hizmet verilen bölgelerdeki rekabet etkisi, yığılma etkisi aracılığıyla piyasada meydana gelen değişimin ortaya çıkardığı faydalar ve işgücü piyasasında görülebildiği gibi bağlantı etkileridir. Yüksek hızlı trenin tam rekabet ve aksak rekabet piyasalarında etkisi belirli değildir. Ancak artan rekabetin piyasalar üzerinde etkisi yoktur. Bu etkiler daha çok doğrudan kullanıcı faydaları altında sınıflandırılabilir. Doğrudan kullanıcı faydaları aksak rekabet piyasalarında tam rekabet piyasalarına göre daha yüksektir. Bu durum aksak rekabet piyasalarındaki verimlilik artışından kaynaklanmak-



tadır. Yüksek hızlı tren projelerinde yaratılan temel doğrudan faydalar yolculuk süresinin kısalmasından kaynaklanarak ortaya çıkan verimlilik artışıyla ilgili olan ücret düzeyidir. Aksak rekabet piyasalarında ortaya çıkan faydalar iş dünyasının ölçeğini ve verimliliğini artırmaya olanak sağlayan daha büyük piyasa ölçeğidir. Azalan taşımacılık maliyetleri ve zaman tasarrufu iş dünyasının daha büyük bir işgücü piyasasıyla buluşmasına ve böylece ücret maliyetlerinde düşüş sağlayarak karın artmasına neden olmaktadır. Ayrıca yetenekli işgücüne erişimin artması verimliliği de artırmaktadır.

Yüksek hızlı tren farklı sektörlerde işverenlerin erişimini ve verimliliğini yükselterek, tedarikçilere ve ihtiyaç duyulan materyallere erişimi artırarak farklı iş kollarını destekleyebilmektedir. Ayrıca yüksek hızlı trenler yolcuların ana havaalanlarına hızlı ve güvenilir biçimde ulaştırılmasını sağlayarak hava ulaşımının operasyonel maliyetlerini düşürmektedir. Bu özellikleri nedeniyle yüksek hızlı trenler farklı bölgelerde ekonomik gelişmeyi olumlu yönde etkilemekte ve farklı sektörleri cazip kılarak bu sektörlerle erişimi kolaylaştırmaktadır.

Farklı bir yaklaşım da ampirik kanıtlara dayanmaktadır. Bu çalışmalarda yüksek hızlı trenin etkilerini anlamak üzere bu hizmetin bulunmadığı yerler kontrol grubu olarak kabul edilmiştir. Japonya'da yüksek hızlı tren hizmetinin bulunduğu bütün şehirlerde hizmetin olmadığı şehirlere göre daha yüksek nüfus artışı yaşanmıştır. Ancak, bazı çalışmalar da nedenselliğin yönünde şüpheli sonuçlar sunmuştur. Bu çalışmalarda ayrıca istihdam artışı olduğu da belirtilmiştir. Ancak bu etkiler farklı biçimlerde ortaya çıkmıştır. En büyük etki hizmet sektöründe ve özellikle bilgi temelli sanayilerde ortaya çıkmıştır. Özet olarak, bu çalışmalar yüksek hızlı tren hatlarının geçtiği bölgelerde daha hızlı nüfus artışı ve ekonomik etkiler ortaya çıktığını göstermektedir. Bu durum, yüksek hızlı trenlerin hizmet vermeye başlamasıyla birlikte zaman içerisinde

gelişmiştir. Ancak, bu etkilerin özellikle turizmle ilgili faaliyetlerde yoğunlaştığı söylenebilir.

Yüksek hızlı tren sistemleri diğer ulaşım türleri için tamamlayıcı bir ürün olabileceği gibi onların ikamesi de olabilmektedir. Özellikle havayolu ve denizyolu için ciddi bir rakip olabilmektedir. Bunun dışında tüm ulaşım türleri için de ister özel ister kamu işletmesi olsun, yüksek hızlı tren ciddi rekabet potansiyeline sahiptir. Aynı zamanda otobüs terminallerine, havaalanlarına ve limanlara yüksek hızlı trenle bir bağlantı kurulduğunda bu ulaşım türlerini tamamlayıcı bir rol de üstlenebilir. Özellikle orta mesafe yolculuklarda yüksek hızlı tren sistemi ciddi zaman tasarrufu yaratmaktadır. Uzun mesafeli yolculuklarda varsa havayolu tercihen kullanılmakta ve kısa mesafe için de otobüs, otomobil ya da konvansiyonel demiryolu kullanılabilir. Yüksek hızlı tren sistemleri en çok diğer ulaşım türleri ile bağlantılı olduğu zamanlarda kullanılmaktadır.

Yüksek hızlı tren hatları istasyonların çevresindeki arazi ve mülk değerlerinin yükselmesine neden olabilmektedir. Avrupa ve Japonya örnekleri göstermektedir ki istasyonlar mevcut istasyonlarla aynı yere kurulduklarında arazi ve mülk değerleri üzerindeki etkileri ortaya çıkmamaktadır.

Ancak, şehir merkezlerinden uzak noktalara fakat havaalanları ve şehir merkezlerine kolay ulaşılacak yerlere kurulduklarında arazi ve mülk değerlerinin artmasını sağlamaktadırlar. Daha küçük şehir merkezinde yeni kurulan yüksek hızlı tren istasyonları önemli derecede ekonomik ve ticari kalkınma sağlayabilmektedir.

Yüksek hızlı tren hizmetinin yarattığı bu değişim bölgenin özelliklerine, yolculuk süresine ve yolcu talebine bağlı olarak farklı olabilmektedir.

Hızlı tren hatları insanları, farklı iş alanlarını ve sanayileri erişimin yükselmesi ve ileride artması beklenen arazi ve mülk değerleri nedeniyle bölgeye çekmektedir.

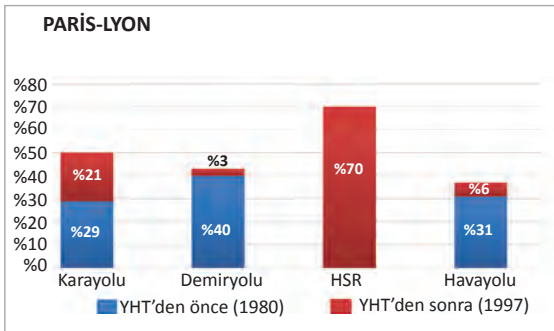
3.6. Avrupa Örneğinde Ulaşım ve Yüksek Hızlı Tren Sistemlerinin Etkileri

Gourvish'e göre; yüksek hızlı trenler farklı sektörlerin verimliliğini ve rekabet edebilirliğini artırsa da, ekonomik büyümenin önemli bir motoru olarak değerlendirilmemelidir. Bu durumun bir göstergesi olarak Avrupa'nın 10 önemli yüksek hızlı tren hattının, toplam Avrupa GSYH'sini sadece % 0,25 ve istihdamı da % 0,11 oranında (önemsiz bir miktarda) etkilediği ortaya çıkmıştır.

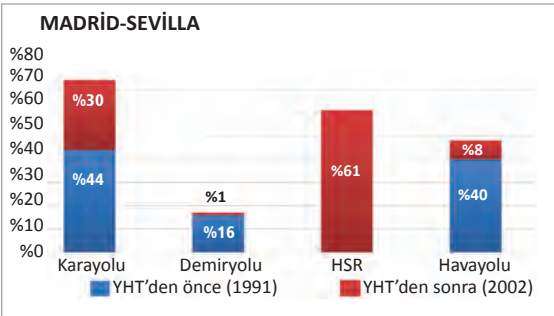
Şimdi bu noktada, yüksek hızlı tren sistemlerinin diğer ulaşım türlerini nasıl etkilediği üzerine Avrupa örneğini ele alalım;

Avrupa'da YHT sonrası ulaşım tercihlerinde değişim örnekleri

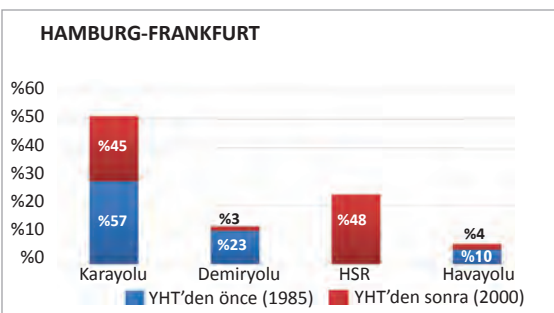
Grafik 5



Grafik 6



Grafik 7



Kaynak: Gines de Rus(ed.), *Economic Analysis of High Speed Rail in Europe* (2009)

Grafiklerde, Avrupa'da 3 ayrı ülkede yüksek hızlı tren uygulamalarının yolcuların araç tercihlerini nasıl değiştirdiklerini görebiliriz.

Fransa, İspanya ve Almanya örneklerinde en az 10 ve en çok 17 yıl geçtikten sonra YHT öncesi ve sonrası durumlar analiz edilmiştir. Bu ülkelerde sırasıyla YHT % 70, 61 ve 48 oranında pay almıştır. Diğer rakiplerine göre en çok konvansiyonel demiryolunu etkilemiştir. Takiben havayolunu ve karayolunu negatif yönde etkilemiştir. Aynı hatta çalışan tüm diğer ulaşım türleri her 3 ülkede de ciddi anlamda yolcu kaybetmiştir. Fransa'da TGV, Paris ve hizmet verdiği diğer şehirlerarasındaki trafiğin önemli ölçüde artmasına neden olmuştur. Ancak iş trafiğinde meydana getirdiği değişimi analiz etmek oldukça zordur. TGV daha çok Paris - Lyon koridorundaki hareketlilik modeli üzerinde büyük etki yaratmıştır. Çünkü hat üzerindeki birçok iş alanının çalışma biçiminde iki şehir arasındaki seyahat talebinde artış yaratacak şekilde değişim ortaya çıkmıştır. Bonnafus'a göre, Paris ve Lyon arasındaki TGV hattı Lyon'daki otel sahipleri açısından Parislilerin işlerini bir günde tamamlayarak konaklamadan dönmeleri nedeniyle sorun olmuştur. Lyon otel sahiplerinin ekonomik anlamda uğradıkları zararla birlikte, Paris Lyon hattındaki diğer duraklarda turizm sektörü gelişerek yeni kar fırsatları yaratmıştır. Ayrıca, TGV ile ara durakların çok daha rahat ve hızlı biçimde Paris piyasalarına ulaşımı sağlanmıştır. Diğer yandan Meunier'e göre, farklı endüstrilerin mekânsal yapılarını birçok ekonomik faktör etkilemektedir ve bu anlamda yüksek hızlı tren sistemi Fransa'daki genel ve bölgesel kalkınmaya çok az katkıda bulunmuştur. Yüksek hızlı trenin temel etkisi, büyük şehirler arasında yarattığı net ekonomik etkiden çok, ekonomik faaliyetlerin ana şehirlerden yerel çevredeki bölgelere kayması şeklinde olmuştur. Aynı etkiler Nantes bölgesinde de beklenmiş, ancak etkiler daha çok arazi ve mülk fiyatlarında değişim şeklinde ortaya çıkmış, ekonomik faaliyetin gelişimi ise sınırlı olmuştur. Ancak TGV'nin hizmete girmesinden sonra Nantes bölgesindeki turizm

sektöründe, otellerin ve diğer turist hizmetlerinin artmasıyla önemli bir gelişme ortaya çıkmıştır. Laird ve meslektaşlarının yaptığı bir çalışmanın bulgularına göre; Trans Avrupa Ağı, taşımacılık maliyetleri ve erişilebilirlik alanlarında önemli gelişmelere neden olmuş, ancak GSYH'nin büyümesi ve toplam refahın gelişiminde önemli bir katkı sağlayamamıştır.

Bulgulara göre, Trans Avrupa Ağı'nı GSYİH artışına etkisi % 4 civarında olmuştur. Trans Avrupa Ağı'nın başka alanlarda da etkileri bulunmaktadır. Önemli olumlu etkiler daha çok, nispeten daha fakir ve çevre bölgelerde ortaya çıkmıştır. Bu nedenle, yatırım maliyetleri de göz önünde bulundurulduğunda Trans Avrupa Ağı'nın hizmet verdiği bölgelerde önemli bir ekonomik katkısı olduğu söylenemez.

Ancak geniş kapsamlı ekonomik etkiler ve yaratılan katma değer ilgili bölgenin kendine özgü özelliklerine bağlı olduğu söylenebilir. Kanıtlar göstermiştir ki, hızlı tren hizmetleri (HST) İngiliz ekonomik coğrafyasını 3 tren zamanına ayıracak biçimde, yerel ekonomilerde bilgi ekonomisine yönelişi sağlayan eğilimi güçlendirmiştir. Bunlar 1 saatlik mesafe, 2 saatlik mesafe ve Londra'dan 2 saatten fazla süren mesafelerdir. Londra'dan 1 saat uzaklıktaki kasabalar Londra metropolü için yakın mesafe yerleşimlerini oluşturmuş ve işe ulaşma amaçlı yolculuk kavramını üretmiştir. Burada insanların çalıştıkları ve değer yarattıkları yerlerle, yaşadıkları ve gelirlerini harcadıkları yerler arasında uyumsuzluğun olduğu süreç başlamıştır. Ancak bu farklılaşan ekonomik güçler, yüksek hızlı trenlerin bölgesel ekonomi üzerindeki etkileriyle ilgili ipuçları vermiştir.

Hızlı tren hattı olan ve olmayan kasabalar arasındaki farklılık, hatta erişimi olanlar için artan mobilite ve Londra'dan zaman tasarrufu sağlayan yolculuk olmuştur. Ayrıca hızlı tren hattında olan yerlere Londra kendi yarattığı katma değeri ihraç eder olmuştur.

Böylece hızlı tren hizmeti olan yerlerde yüksek katma değerli faaliyetlerin Londra'dan bu böl-



Londra

gelere doğru yayılması etkisi ortaya çıkmıştır. Londra'dan bu merkezlerle tersine biçimde işe yolculuk da başlamıştır.

Bu durum ise, yüksek hızlı tren hizmeti olmayan kasabaların yerel hizmet faaliyetlerini Londra'nın ekonomik katma değerine bir katkı sağlayacak biçimde etkilemiştir. Sonuç olarak Londra'da çalışan insanlar burada katma değer yaratarak kazandıkları gelirleri, hızlı tren hattı olan şehirlerde yaşayarak harcar hale gelmişlerdir. İngiliz hızlı tren sistemindeki tüm alt hatlarda ticaret, taşımacılık ve diğer hizmetler 1998 ve 2007 arasında en yüksek iki istihdam kaynağından biri olduğu için, istihdamda bir sonraki en hızlı artışı sağlayan mal ve hizmetler grubu ekonomik yapıdaki değişimi anlamaya yardımcı olacaktır. Sonuçlar kuzey ve güney bölgeleri arasındaki yeniden yapılandırma için çok farklı yollar önermiştir.

Ekonomik olarak daha güçlü olan 4 güney alt bölge istihdamını bilgi yoğun hizmetlerde artırmıştır. Diğer alt bölgeler ise kendilerini kamu hizmetlerinde göstermiş; ancak Pennine Lancashire şehri ağır sanayiye dayalı yapısıyla istisnai bir durum göstermiştir.

İspanya'da Madrid - Sevilla yüksek hızlı tren hattı üzerinde bulunan "Ciudad Real" şehri yüksek hızlı trenlerin kent gelişimine ve arazi kullanımına etkisine ilişkin çok iyi bir örnek oluşturmaktadır.



Bundan 20 yıl önce Ciudad Real, kendi içine kapanık bir kent olgusu göstermekteydi.

Madrid'e olan uzaklığı yaklaşık olarak 180 km olan Ciudad Real, herhangi bir yol üzerinde bulunmadığından, başkente yakın yol bağlantılarının avantajını kullanamıyordu. Yaklaşık 100.000 kişinin yaşadığı Ciudad Real, Madrid'le bağlantısı oldukça az olduğundan sosyal, kültürel, ekonomik anlamda etkileşimi de oldukça azdır. 1992 yılında Madrid - Sevilla Yüksek Hızlı Tren Hattı faaliyete geçmeden 6 yıl önce, Ciudad Real kentinde eğitime başlayan üniversite kentin yapısını bir ölçüde değiştirmiş ve kentleşmeye katkı sağlamıştır. Ciudad Real kentinin mülkiyet dokusunu ele aldığımızda kenti fonksiyonlarına göre; Üniversite alanı, kent merkezi, yüksek hızlı tren istasyon bölgesi, güney bölgesi ve batı bölgesi olmak üzere beş ana bölüme ayırmak mümkün olabilir.

Yüksek hızlı tren projesinin onaylanması ve inşa faaliyetlerin hayata geçmesinin ardından Ciudad Real'de özellikle üniversite

öğrenci sayısında büyük bir artış meydana gelmiştir. Kentin üniversite bölgesinde, yüksek hızlı tren istasyonu çevresinde, kent merkezinde ve kentin dış çeperindeki konut alanlarında, konut talepleri artmıştır. Bu artış göstermektedir ki, yüksek hızlı trenin gelecek olması, şehir dışından daha çok öğrencinin eğitim hayatını sürdürmek için Ciudad Real Üniversitesi'ni tercih etmesine, bu da öğrenci sayısının artmasına ve konaklama ihtiyacının doğmasına sebep olmuştur.

Geçen yılların ardından Ciudad Real şehri farklı bir kimliğe bürünmüştür. Ancak şehirdeki değişim yalnızca yüksek hızlı tren ile olmamıştır. Şehrin hızlı trenden önce sahip olduğu birikimler ve hızlı trenin getirdiği fırsatlara verdiği tepkilerle birlikte dönüşümün daha etkin ortaya çıktığı söylenebilir. Bu bağlamda, yüksek hızlı tren, şehrin birikimleri ve fırsatları değerlendirme reaksiyonu ile birlikte, Madrid'e 1 saat uzaklıkta olan Ciudad Real bir alt mega şehir merkezine dönüşmüştür. Bu sürecin temelinde sermaye birikimiyle birlikte bölgesel bir üniversite ve iş merkezi yatmaktadır.

3.7. Japonya Örneği

Avrupa'nın dışında hızlı tren sistemlerinin yoğun olduğu bölgelerden Japonya'ya, ilk uygulama sahibi olma sebebiyle de kısa bir göz atalım: Yapılan çalışmalar Japonya'da YHT duraklarının olduğu şehirlerdeki nüfus artışının, bu hattın olmadığı şehirlerden daha fazla olduğunu tespit etmişlerdir. Ancak bazı çalışmalara göre de bu sonuçtaki neden-sonuç ilişkisinin yönü tartışmalıdır. Japonya'daki Shinkansen hızlı tren hizmeti ile istihdam artışı olduğu muhakkaktır. Ancak hattın bulunduğu değişik yerlerde istihdam artışının sebepleri de farklılıklar göstermektedir.

İşgücü istihdamında en büyük artış hizmetler sektöründe görülmüştür. Yine burada alt sektörler bakıldığında bilgi temelli endüstri kollarının en ciddi istihdam artışını sağladık-

ları izlenmektedir (tıpkı İngiltere'nin bir bölgesinde olduğu gibi). Hem Japonya'da hem de İngiltere'de hizmetler sektöründeki bu gelişmeler hızlı tren hattının olduğu şehirlerde diğerlerine göre belirgin biçimde gerçekleşmiştir. Bu konuda son ve en önemli bulguların biri de tüm bu gelişmelerin çoğunlukla turizm ilişkili ticari alanlarda olmuş olmasıdır.

3.8. Yüksek Hızlı Trenin Dolaylı Ekonomik Etkileri

Bölgesel ve yerel otoriteler tarafından zamandan tasarruf sağlaması ve erişilebilirliği artırmaları nedeniyle yüksek hızlı tren projelerinin doğrudan ekonomik ve finansal çıktıları yaratacağı beklenmektedir. Bu sonuçlar da yüksek hızlı hatlar aracılığıyla yeni bağlanan bölgede iş alanında verimliliğin artması, turistlerin artması ve bölgeye yeni taşınan insanların artması şeklinde gerçekleşmektedir. Ancak bu beklentiler beklenen talebin ve ortaya çıkacak faydaların, başka bir bölgeden aktarılıyor olmasının değerlendirilmesini engellemektedir.

Hızlı tren hattının ya da ağının inşa edilmesi bölgede ekonomik gelişmeye katkı sağlasa da, bu katkı erişilebilirliğin biçimine ve ulaştırılmanın iyileştirilmesini etkileyen politikalar ve her bölgenin kendine özgü özelliklerine bağlıdır.

Yüksek hızlı tren hatları büyükşehirler arasındaki bölgesel dengesizliği sermayenin diğer şehirlere erişimini sağlayarak azaltmakta, ancak merkez ve çevre arasındaki ekonomik dengesizliği artırmaktadır. Yüksek hızlı tren hatlarının bölgesel ekonomik faydalar yaratıp yaratmadığı konusunda farklı görüşler bulunmaktadır. Bu konuda ana ve tali istasyonlara ve trenin hizmet biçimine bağlı olarak farklı koşullar oluşmaktadır.

Yüksek hızlı tren hatları bölgesel ve kentsel yenilenmeyi sağlasalar da ekonomik kalkınmayı kendi başlarına sağlayamazlar. Vickerman yüksek hızlı tren hatlarının taşımacılık

ve bölgesel kalkınma sorunlarını çözebileceği düşüncesini reddetmektedir. Bu konuda hızlı tren hizmetinin ekonomik faaliyetlerin yaratılmasında değil dağıtılmasında değişim yaratabileceğine inanmaktadır.

Özellikle hizmetler sektörüne arz eden firmalar için ulaşım imkânlarının artışı daha fazla pazara ulaşmak anlamına geldiği gibi, gelişmiş bölgelerden rekabetçi firmalarla daha fazla rekabete de açık hale gelmeleri anlamını taşır. Yani hızlı tren sistemleri gelişmiş ve daha az gelişmiş bölgeleri biri birine bağladığında iki bölge için olumlu sonuçlar doğabileceği gibi, bir bölgenin diğer bölgeden faydalanarak ilerleyebileceği durumlar da oluşabilecektir.

Rus ve diğerlerine göre yüksek hızlı trenin geniş kapsamlı ekonomik faydaları iki farklı alanda görülmektedir: Bunlardan ilki azalan yolculuk süresi ve azalan kazalar gibi nedenlerle ortaya çıkan toplam refah artışıdır. İkinci etki ise, yeni taşımacılık hizmeti nedeniyle artan ekonomik faaliyetlerin ortaya çıkardığı GSYİH artışıdır. Bu faydalar farklı sonuçlar üretebilecek farklı biçimlerde ölçülebilir. Örneğin yolculuk süresinde meydana gelebilecek azalma bireysel refah üzerinde etkiliyken, GSYİH üzerinde doğrudan etki yaratmamaktadır. Ancak bu sürelerin azalması verimliliğin artmasına ve dolayısıyla da GSYH'nin önemli ölçüde etkilenmesine neden olmaktadır.

Yüksek hızlı trenin işgücü piyasasında yarattığı etki göz önüne alındığında taşımacılığın gelişmesiyle daha önce ekonomik nedenlerle tercih edilmeyen pozisyonlara ulaşımın kolaylaşması ortaya çıkmaktadır. İngiltere Taşımacılık İdaresi raporuna (2005) göre, yüksek hızlı tren hizmeti işgücünün çok olduğu bölgelerden işgücü ihtiyacı olan bölgelere transfer sağlayarak işverenler, çalışanlar ve tüm toplum açısından fayda yaratmaktadır.

Erişilebilirliğin artması işgücünü daha fazla saat çalışmaya ikna ederek yine işverenler, çalışanlar ve tüm toplum açısından faydayı yükseltmektedir.

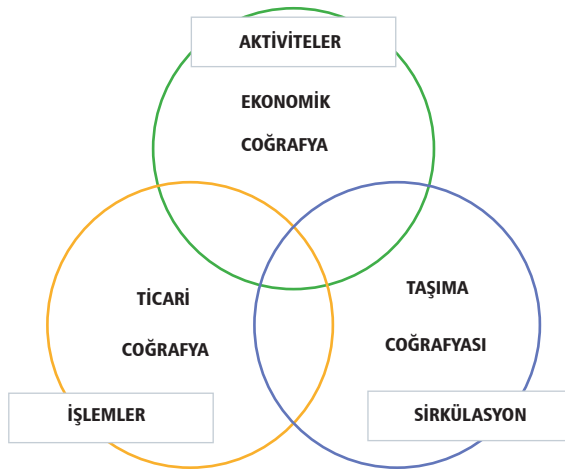
Ayrıca, çalışanlar ortaya çıkan bu ekstra zamanı çalışmak yerine dinlenmek için de kullanabilmektedir. Belki de en önemli etki işgücünü daha verimli alanlara transfer edilmesinin kolaylaşmasıdır.

3.9. Ulaşım Olanakları, YHT, Kalkınma ve Kentleşme İlişkisi

Ulaştırmanın ekonomik tüm yönlerinin anlayabilmek, şekilde görülebileceği gibi büyük anlamda coğrafyanın birbirine bağımlı 3 alt alanıyla ilgilidir.

Bu 3 alan sırasıyla; Ekonomik Coğrafya, Ticari Coğrafya ve Taşıma Coğrafyasıdır.

Şekil 1: Ulaştırma, ticaret ve ekonomik coğrafya ilişkisi



- **Ekonomik Coğrafya:** Bu alan ekonomik aktivitelerin lokasyonu, dağılımı ve mekânsal organizasyonu ile ilgilenir. Daha özelde, ekonomik aktiviteleri, bu aktivitelerin enerji, kaynak, mal, sermaye ve işgücüne olan arz ve talepleri anlamında inceler.

- **Taşıma Coğrafyası:** Bu alan da temelde nakliye, insan ve bilgi hareketlerini ele alır. Mekânsal kısıt ve nitelikleri hareketlerin başlangıcı, ulaşılacak yer, kapsamı, doğası ve amacı ile ilişkilendirerek hareketlerin mekânsal organizasyonunu anlamayı amaçlar.

- **Ticari Coğrafya:** Ticaret ve ticari işlemlerin mekânsal özelliklerini bu ticari faaliyetlerin doğası, nedeni ve sonuçları cinsinden ele alır ve inceler.

Ulaşım imkânlarındaki gelişmeyle birlikte bölgesel ekonomik gelişmişliğin de değişeceğinden daha önce söz etmiştik. Bu anlamda birincil, ikincil ve hatta üçüncül ekonomik etkilerden söz etmek mümkündür. Ancak ekonomik anlamda “marjinal verimlilik” kurallarının hemen hemen her işkolunda er ya da geç işleyeceğini de akıldan çıkarmamak gerekir. Örneklendirerek açıklayacak olursak: Ulaşım olanaklarındaki artışa bağlı olarak yeni iş kolları açığa çıkabilir. Hatta yeni iş kolu yerine iş yerinin ulaşım ağının lokasyonuna göre yer değiştirmesi bile bir yeni yatırım olarak ele alınabilir. Bu anlamda ilk yatırımların ve ilk istihdam edilenlerin marjinal katkısı daha fazla olacaktır. Yani marjinal verim hem sermaye hem de emek için zamanla azalacaktır.

Bu, gelişmesi muhtemel iş alanlarına önce girenlerin kar potansiyeli olarak avantaja sahip olacakları anlamına gelir. “Her şey bir gelişsin, otursun, sonra ben yatırıma ona göre ayarlarım” mantığının, daha az kar ve belki de zarar getirmesi, bir nebze olsun bu yüzdendir.

Bölgenin ulaşım bağlantıları ve araçları çeşitlendikçe, arttıkça ve geliştikçe ekonomik çeşitlilik ve canlılık da artacaktır. Ancak bölgenin kapasitesine göre ulaşım imkânlarındaki artış, belirli bir seviyeye ulaştığında yeni gelecek yol ya da araç veya ulaşım türleri artık bölge ekonomisine çok düşük katkılar yapabilecektir. İlk ulaşım ağı, yolu ya da türü çeşitlendirmesi ve yatırımlarını bölgeye vereceği katkıyla daha sonraları ulaşımındaki kolaylıkların artışı aynı pozitif etkiyi yapmayacaktır.

Artan ulaşım imkânları ve bölgenin gelişen ekonomisi bölgenin ekonomik yapısında da gözle görülür değişim getirecektir. Hem artan ulaşım hem de ekonomik kalkınma bölgede birincil üretimden (yeraltı kaynaklarının çıkarılması, madencilik gibi) ikincil üretime yani

imalat sanayisinde üretime doğru ilk adımı sağlayacaktır. Eğer bölgede bu sağlanmış ise ikinci adımda değişim imalat sektöründen gelişmiş ve yüksek teknolojiyi kullanan imalata, mal ve hizmetlerin dağıtımı ve hizmetler sektörüne doğru olacaktır.

Burada şu nokta çok önemlidir: Eğer bölge ekonomisi imalat sektörüne ağırlıkla bağlı ise o zaman karayolu, demiryolu ve liman altyapısı önemli olur. Ancak hizmetler sektörünün ağırlığı taşıyacağı bir bölgede lojistik ve etkinliği ile kentsel ulaşımın gelişimi önemli hale gelecektir.

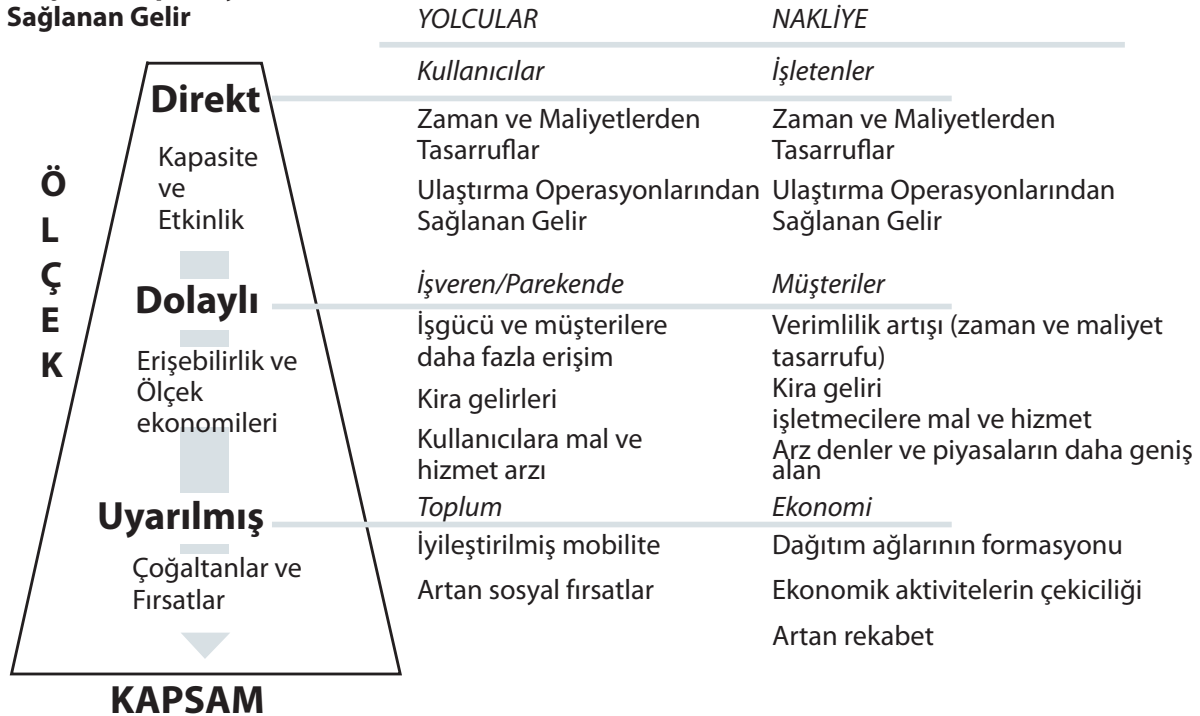
Avrupa Komisyonunun ve Dünya Bankasının raporları incelendiğinde teorik olarak ulaştırmada sağlanan her türlü ilerlemenin ekonomik kalkınmaya yönelik bir strateji olarak önerildiği görülmektedir. Ulaştırmada sağlanan ilerlemelere bağlı olarak; ulaştırma maliyetlerinin düşeceği, zamandan tasarruf sağlanacağı, insanlar ve firmalar için çeşitli iş ve diğer piyasalara erişimin kolaylaşacağı, ekonomik entegrasyonun ivmeleneyeceği, rekabetin tetikleneceği, büyük ölçekli ekonomilere

yol açacağı gibi ciddi ekonomik avantajların sağlanması beklenilmektedir. Ülkesel ve bölgesel ölçekteki ulaşım ile kentsel gelişme arasında belirgin bir ilişki vardır. Ana ulaşım ağları, demiryolu ağları, havaalanları ve limanların tümünün yerel ekonomi üzerinde de belirgin etkileri olmaktadır. Kentsel yerleşimlerdeki bu etki, sosyo - ekonomik ve kültürel gelişmeleri hızlandırmakta ve hatta belirleyici olabilmektedir. Ulaşım ile kentsel gelişme arasında; fiziksel ilişkiler (yoğunluk artışı, alansal büyüme vb.), önemli ekonomik faktörler (arazi fiyatı, kira değeri, rant, vb.), sosyal faktörler (eşitlik ve dağılım vb.) ve çevresel etkiler (yaşam kalitesi, vb.) bulunmaktadır.

Ulaşımındaki gelişmenin bölgesel kalkınmaya olumlu etkisinin, kamusal ve özel sektör davranışına bağlı olduğunu, daha önceki açıklamalarımızda ifade etmiştik. YHT gibi insan ya da yük taşımacılığını kolaylaştırıcı gelişmelerin, bölgede ekonomik gelişmişlik yaratabilmesi için, gerekli yatırımların yapılması zorunludur. Aksi halde batılı toplumların köprü inşaatları için kullandıkları bir deyiş geçerli olabilir:

Şekil 2: Ulaştırma'nın Sosyo - Ekonomik Etkileri

Ulaştırma Operasyonlarından Sağlanan Gelir



Bir köprü fonksiyonel değil ise, onun için “bridge to nowhere” denilmektedir. Bunun anlamı “hiç bir yere çıkarmayan köprü” olarak ifade edilebilir. Bu bağlamda Eskişehir bazlı bir yaklaşımla; YHT, Eskişehir bölgesinin sermayesini harekete geçirmez ise, Eskişehir'e bağlantı yapılan diğer merkezleri harekete geçirebilir. Bu da daha başlamadan rekabeti kaybetmek anlamına gelir.

Bu nedenle yerel sermaye ve işgücü, artacak rekabete uyum sağlayarak bölgedeki gücünü arttırmalı ya da en azından göreceli gücünü kaybetmemelidir. Ulaştırma yatırımlarındaki harcamaların büyüklüğünün ekonomik gelişmeyi doğru yönde etkileyeceğine dair ikna edici kanıtların bulunmadığı bazı çalışmalarda ortaya konulmuştur. Yeni yollar ya da yeni ulaşım metotlarıyla zamandan tasarruf ve ulaştırmada rekabetin ekonomik kalkınmayı tetikleyeceği varsayılmaktadır. Ancak uygulamalar durumun tam da böyle olmadığına dair veriler de sunmaktadır. Tüm bunlara rağmen,

yeni yol ya da metotlarla o sistemin taşıdığı yolculara ve yolculuğa yönelik yönetim, satış, organizasyon, pazarlama ve inovasyon işlemlerinde ekonomik aktivitelerin arttığı kısa dönemde rahatlıkla izlenmektedir.

Aslında genel anlamda ulaştırmanın erişilebilirliğini arttırdığı yerleşim merkezlerinde ve kentlerde ekonomik ve sosyal canlanmanın ortaya çıktığı, ulaştırma ekonomisinin bilinen bir gerçeğidir. Bu bağlamda yüksek hızlı trende olduğu gibi, ulaşım sürelerinin kısaltılması da, hareketliliği, ilgili kentlere olan ulaşım talebini dolayısıyla ekonomik ve sosyal yaşamı etkileyecektir. Yüksek hızlı trenler hızından dolayı mesafeleri kısaltmış, bu da kentlerin hinterlandını oldukça uzak mesafelere taşımıştır. Önemli süre kazanımları sonucunda 400-600 km aralıklı iki kentten birinden aynı gün içinde diğerine gidip çalışma saatleri içerisinde işlerini bitirip geri dönme olanağı sağlamaktadır. Bu bağlamda ilgili kentlerde ekonomik canlanmaya ciddi destek verilmiş olmaktadır.



Ulaşım imkânlarındaki gelişmeler firmaları sıralayarak ya da seçerek lokalizasyonlarında yeni bir dağılımı getirebilir. Bu gelişmeler piyasalara girişleri kolaylaştırır, maliyetleri azaltarak piyasada tutunma zamanını artırır ve firmalara artan getirili “ölçek ekonomisinden” yararlanmayı olanaklı hale getirir.

Yukarıda sayılanlar beklenen olumlu gelişmelerdir. Ancak gelişen ulaşım olanakları olumsuz etkilere de neden olabilir. Örneğin ulaştırma imkânlarının az olduğu dönemde rekabetin yoğun olmaması nedeniyle, birçok yüksek maliyetli yerel ölçekli firmalar artık düşük maliyetli büyük ölçekli yerel olmayan firmalarla rekabete girmek zorunda kalacaktır. Bu da ilgili sektörde yüksek maliyetli ve düşük verimliliğe sahip firmaların piyasadan çekilmesine neden olabilecektir. Ancak bu durum kısa dönemde olumsuzluk olarak görülmekle birlikte, uzun dönemde bölgenin üretkenliğini arttırması ve bölgedeki tüketiciler için daha büyük faydalar yaratabilmesi bağlamında değerlendirilmelidir. Genel olarak yüksek hızlı



trenlerin faaliyete geçmesiyle, büyük bölgelerin küçük bölgelerde ekonomik canlanmayı tetiklemesi ve yolculuk sayısının artması umulmaktadır. Buna karşın ulaşım imkânlarına yönelik yapılan yatırım harcamalarının bölgesel istihdamda kayda değer bir değişim yaratmadığı tartışmaları da yapılmıştır.

İngiltere'de M62 - 66 karayolu yatırımlarının bölgedeki şehirlere katkısını inceleyen bir çalışma, 3 şehirde kayda değer ekonomik bir gelişme izlemeyen bir şehir için önemli anlamda gelişme izlemiştir. İngiltere'de bu 4 şehirde firma davranışlarına yönelik yapılan çalışmada firmaların bu 4 şehirde daha rahat ulaşım imkânlarına kavuşmalarının başlı başı-

na ayırıcı bir özellik katmadığı tespit edilmiştir. Ancak Rossendale şehrinde finansal altyapı ve imkânların firmalara sağladığı kolaylık buranın tercihini sağlamıştır. Bu anlamda şehirlerin finansal gelişmişlik durumları ile ekonomik canlılığın paralel gideceği akıldan çıkarılmamalıdır.

Dinamizm içeren kentler birbirleriyle etkileşimini ulaşım ile sağlayabilir. Ne var ki çok yakın mesafede yer alan yerleşimler bulundukları coğrafya yüzünden birbirlerine olan erişimin kısıtlı olması sebebiyle birbirlerinden hiç etkilenmezler. Fakat güçlü ulaşım bağlantıları etkileşimi artırır ve kentlerin değişmesine, dönüşmesine sebep olur.





4. YHT ve Eskişehir

4.1. Eskişehir'in Sosyo - Ekonomik Yapısı

4.2. Eskişehir İçin Olası Etkiler, Sonuçlar ve Dersler

4.3. Turizm, YHT, Ulaşım ve Eskişehir



2013 yılı verilerine göre Eskişehir il sınırları içerisindeki toplam nüfus 799 724 kişidir. Bu verilere göre Türkiye'nin en kalabalık 24. şehridir. İl ve ilçe merkezleri şehir yaşamı olarak kabul edildiğinde Eskişehir nüfusunun yüzde 90'ın şehirlerde yaşadığı görülmektedir. Bu, sanayi ve hizmetler sektörlerinin şehir çevrelerinde yoğunlaştığı düşünüldüğünde işgücüne erişim için önemli bir kolaylık sağlamaktadır. Yine 2013 verilerine göre Eskişehir il merkezinde yaklaşık 660. 000 kişi yaşamaktadır. Bu nüfus ile km² başına il merkezinde 57 kişi düşmektedir. İl büyükşehir belediyeliğine sahip olup, il merkezinde Tepebaşı ve Odunpazarı olmak üzere iki büyük merkez ilçesine sahiptir.

Bu merkez ilçelerin dışında nüfusa göre en büyük ilçeleri Sivrihisar, Çifteler ve Seyitgazi'dir. Han ilçesi de nüfusu en az olan ilçedir. Eskişehir'de toplam 14 ilçe, 28 belde ve 371 köy bulunmaktadır. Eskişehir coğrafi anlamda İç Anadolu'nun İç Ege'ye kavuştuğu yerdedir. Türkiye'nin ortasında olması sebebiyle doğu - batı ve kuzey - güney bağlantı yolları için avantajlı bir konumdadır. Bu avantajın doğu - batı kısmı gerçekte karayolu, demiryolu ve en son YHT ile kullanılmaktadır. Eskişehir, ulaşım kolaylığı açısından coğrafi olarak avantajlı konumdadır. Bu avantajın doğu - batı kısmı gerçekte karayolu, demiryolu ve en son YHT ile kullanılmaktadır. Ancak halen kuzey - güney bağlantısı zayıf olan Türkiye yolları Eskişehir'e de gerçek bir fırsat sunmamaktadır. Bununla beraber, Konya hattının Antalya ile YHT bağlantısının yakın gelecekte sonuçlandırılması ile Eskişehir'in bu istikamette de iyi bir avantaj yakalayabileceği öngörülmektedir. İl, ulaşım kolaylığı yanında geçmiş birikimi olan köklü sanayi yapısı, zengin yeraltı kaynakları ve oldukça elverişli tarımsal yapısıyla ekonomik anlamda gelişebilirliği yüksek illerden bir tanesidir.

Toprak Sanayi, Un ve Unlu Mamüller Sanayi, Ağaç Sanayi, Çimento Sanayi, Çelik Eşya Sanayi ve Makine Sanayi şehirde gelişmiş bir seviyede olup, organize sanayi bölgeleri de

gelişmiş ve yeni kümelenmelere elverişlidir. Yukarıdaki endüstri ana sektörlerinin alt sektörlerinde de ayrıca şehirde kümelenmeler oluşmuştur.

Bu gelişmeler şehrin ekonomik geleceğine yeni kapılar açmıştır. Şehirde Havacılık ve Raylı Sistemler kümeleri oldukça gelişmiştir. Türkiye'nin uçak motoru ve lokomotif üreten tek şehridir. Ayrıca Raylı Sistemler Test Merkezi Alpu ilçesinde kurulmaya başlanmış, bununla birlikte yeni lojistik merkezi çalışması ve hatta YHT için Tülomsaş'ın lokomotif ve vagon üretme projeleri de hayata geçmiş ya da geçmek üzeredir.



Lületaş Kuyusu



Lületaş



Bor



Anadolu Üniversitesi



Eskişehir Osmangazi Üniversitesi

Bunların yanında il buzdolabı, kompresör, bisküvi ve soba üretiminde Türkiye'de önemli bir yere sahiptir. Eskişehir ilinin sanayide bu kadar gelişmiş olmasının nedenlerinden biri de yeraltı kaynakları açısından iyi bir potansiyele sahip olmasıdır. İl sınırları içerisinde Bor - Boraks, Perlit, Manyezit, Krom, Kristal Torit, Toryum ve Lületaş madenleri bulunmaktadır. Lületaş bireysel tüketicilere sunulan estetik hediye yapımında oldukça elverişli bir taştır. Bu değerli taş Eskişehir'in tanıtımında önemli bir rol oynamış ve halen önemli potansiyele sahiptir. Eskişehir il merkezinde iki büyük kamu üniversitesi yer almaktadır.

Bunlar, Anadolu Üniversitesi ve Eskişehir Osmangazi Üniversitesi'dir. Bu iki kurum şehir için eğitilmiş işgücü yetiştirmekte ve sanayi ile işbirliği halinde projeler geliştirmektedir. Bu anlamda Türkiye'nin her yanından gelen öğrencileri yetiştirmekte ve işgücü piyasasına sunmaktadır. Mezun öğrenciler, şehirde kalmak yerine kendi ailelerinin yaşadıkları şehre ya da iş sahibi olabildikleri başka şehirlere döndüklerinde Eskişehir'in birer elçisi olabileceklerdir.

Ancak bu durum, Eskişehir'de yaşadıkları sürece geçirdikleri kaliteli yaşam süresiyle yakından ilgilidir.



Eskişehir ili şehirleşme oranı Türkiye ortalamasının üstündedir. Tarımsal ve hayvansal gıda ürünleri anlamında şehrin yeterliliğine bakıldığında yine Türkiye ortalamasının üstünde olduğu izlenilmektedir.

Tüm bu özelliklerinin yanında Eskişehir tarih anlamında da oldukça ciddi zenginliklere sahip bir yerdir. Eskişehir ve civarının binlerce yıldır çok sayıda değişik kültüre ev sahipliği yaptığı bilinmektedir. Frigya Krallığı topraklarının batı kısmı Eskişehir ve civarını mesken tutmuştur. Frig Çağına ait önemli tarihi mekânlar il sınırları içerisinde. Frig Vadisi, Yazılıkaya Kenti, Frig Kaya Anıtları, Anıtsal Frig Kaya Mezarları, Frig Kaleleri ve Midas Anıtı bu dönemden Eskişehir topraklarında günümüze miras kalmış önemli değerlerdendir. Ayrıca, Helenistik, Roma, Bizans, Selçuklu ve Osmanlı dönemlerine ait birçok tarihi eser günümüze kadar ulaşmıştır.

4.1. Eskişehir'in Sosyo - Ekonomik Yapısı

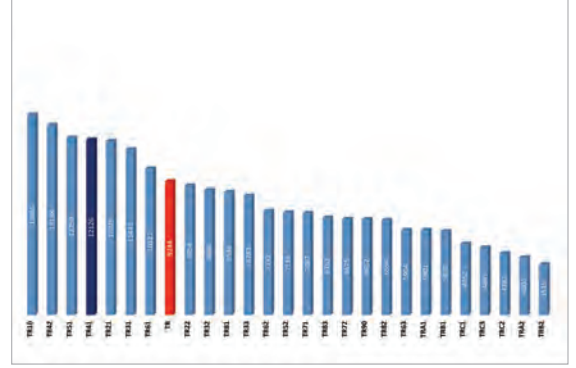
Bu aşamada Eskişehir'in sosyo ekonomik yapısı ve gelişimi, çeşitli veriler aracılığıyla ortaya konulacaktır. Ülke ekonomisinde olduğu gibi, il ekonomisinin büyüklüğü ve üretim yapısını ortaya koyan temel göstergelerin başında gayrisafi yurtiçi hâsıla (GSYH)'gelmektedir. İl düzeyinde tanımlanan GSYH, ilde kayıtlı firmalar tarafından bir yıllık dönemde il içinde üretilen tüm nihai mal ve hizmetlerin parasal değerini ifade etmektedir.

Bu tanıma göre ilin sınırları içinde gerçekleşmiş olsa da merkezi bir başka ilde bulunan firmanın yaptığı üretim kayıtlı olduğu ilin üretim hesabında yer alır.

Eskişehir üretim yapısının, Türkiye geneline kıyaslandığında sanayi sektörü ağırlıklı olduğu ifade edilebilir. Türkiye GSYH 'sının yaklaşık yüzde 1,2'si Eskişehir ekonomisi tarafından yaratılmaktadır (TÜİK, 2012). Son dönemlerde Eskişehir ekonomisi yıllık ortalama % 4,1 oranında büyümüştür. Nüfus artış hızlarını dikkate alarak, kişi başına GSYH

verileri kullanıldığında, Türkiye ekonomisinin yıllık ortalama yüzde 2,1 oranında büyümesine karşılık, Eskişehir'in yıllık ortalama yüzde 2,9 oranında büyüdüğü anlaşılmaktadır (TÜİK, 2012).

Grafik 8: Kişi başı gayri safi katma değer (2011, \$)

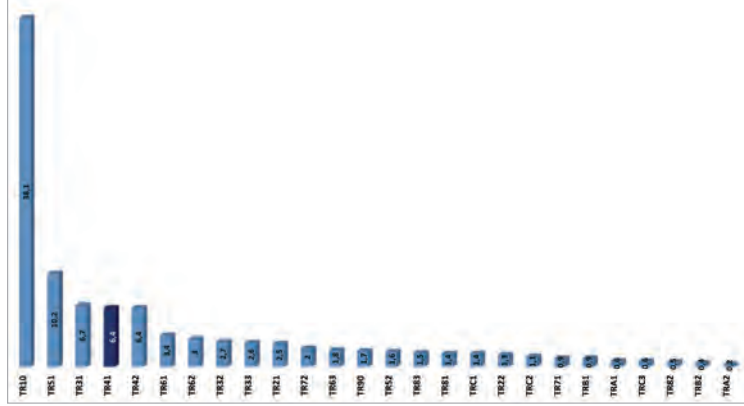


Kaynak: TÜİK, Seçilmiş Göstergelerle Eskişehir, 2013

Bu anlamda yapılacak açıklamalardan bir başkası ise, şehrin yarattığı katma değer üzerine olacaktır. Eskişehir'de kişi başına Gayri safi katma değer (kişi başına gelir olarak düşünülebilir) rakamları genel olarak Türkiye geneli ortalamasının üzerinde gerçekleşmiştir. Yukarıdaki grafikten görülebileceği gibi, kişi başı Gayri Safi katma değer Türkiye ortalaması 9.244 dolar iken, Eskişehir ve bölgesi 12.146 dolar ile Türkiye ekonomisine ortalamanın üzerinde bir katkı sağlamaktadır.

Anlaşılabileceği üzere TR41 bölgesi Eskişehir, Bursa ve Bilecik bölgesi için ortalama bir değeri ifade etmektedir. Türkiye ortalamasına göre Eskişehir'in içinde olduğu TR41 bölgesinden daha fazla katma değer yaratan bölgeler ise; İstanbul, Kocaeli, Bolu, Yalova, Sakarya ve Düzce illerini kapsayan TR10,TR42 ve TR52 bölgeleridir. Bilindiği gibi bu iller Türkiye'nin en sanayileşmiş bölgelerinde yer almaktadır. Bu bağlamda Eskişehir ekonomisinin Türkiye'ye yaptığı katkının daha da artırılabilmesi; YHT'nin ulaşım imkânlarını çeşitlendirmesi ve hızlandırması anlamında sağlanabilir. Ancak bu durumun ortaya çıkabilmesinin ise, Eskişehir'in YHT avantajını değerlendirebilme potansiyeline bağlı olduğunu söyleyebiliriz.

Grafik 9: Maaş ve Ücretlerin Türkiye Toplamı İçindeki Payı (2011, %)



Kaynak: TÜİK, Seçilmiş Göstergelerle Eskişehir, 2013

Diğer yandan, Eskişehir ve bölge illerinin çalışan sayısı (yani istihdam) maaş ve ücretten aldıkları pay açısından Türkiye’de oldukça üst sıralarda yer aldığı ortaya çıkmaktadır. Buna göre Eskişehir bölgesinin Türkiye’deki toplam maaş ve ücretlerin %6,4’ünü aldığını yukarıdaki grafikten görmekteyiz. Tüm bölgeler açısından bakıldığında bu oran çok iyi bir durumu ifade etmektedir. Buradan hareketle YHT’ye bağlı olarak ortaya çıkabilecek bir istihdam artışının, Eskişehir ve bölgesinin aldığı maaş ve ücretlerde göreceli artışa neden olabileceğini söyleyebiliriz.

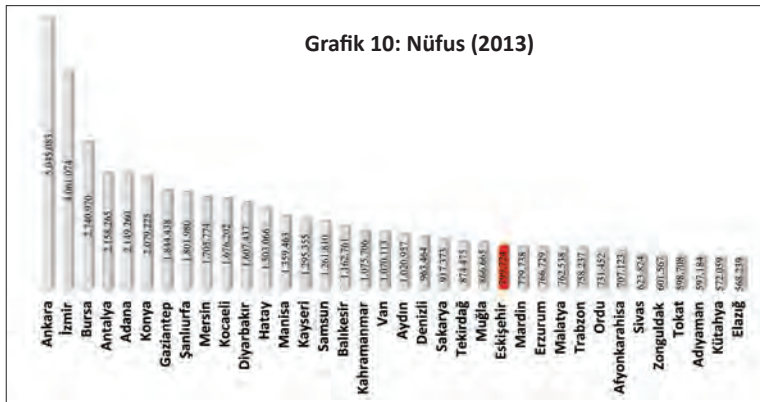
Tablo 3: İstihdam ve İşgücüne Katılım 2011

		İşsizlik Oranı		İşgücüne katılma oranı		İstihdam oranı	
		%	Sıra	%	Sıra	%	Sıra
TR	Türkiye	7,9	-	47,5	-	43,7	-
TR100	İstanbul	8,4	26	48,1	42	44	48
TR332	Afyonkarahisar	5,1	73	47,1	48	44,7	42
TR333	Kütahya	5,9	60	45,6	60	43	53
TR334	Uşak	8,4	26	53,6	12	49,1	16
TR411	Bursa	7,47	48,2	41	44,8	41	
TR412	Eskişehir	6,6	52	41,8	76	39	64

Kaynak: TÜİK, Seçilmiş Göstergelerle Eskişehir, 2012

Eskişehir’in çalışan sayısı (yani istihdam) maaş ve ücretten aldıkları pay açısından Türkiye’de oldukça üst sıralarda yer aldığı ortaya çıkmakta ve bu durum da hem emek hem de sermaye anlamında rekabet edebileceğine dair bir öngörü oluşturmaktadır. Ancak şehrin rekabetçi konumunu daha da güçlendirebilmesi için, YHT potansiyelinin yaratacağı yeni fırsatların iyi değerlendirilmesi gerekmektedir. Çünkü benzer olanaklara sahip olacak diğer iller de aynı alanlarda rekabet edecek ve piyasalarda daha fazla pay almak isteyeceklerdir.

Grafik 10: Nüfus (2013)



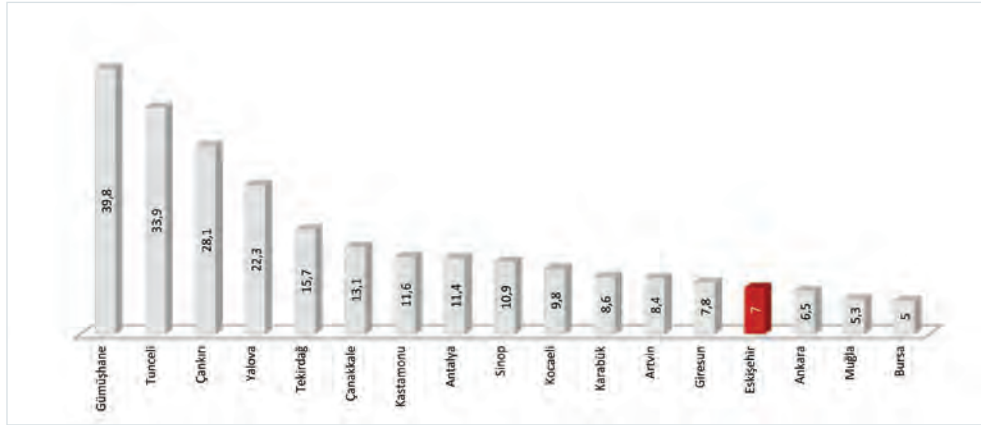
Kaynak: TÜİK, Seçilmiş Göstergelerle Eskişehir, 2013

Bir ilin ekonomik gelişme sürecinin temel belirleyicilerinden biri, şehrin nüfusunun büyüklüğü ve dinamikliğidir. Nüfus büyüklüğü ekonomiye işgücü arzı sağlaması yanında, toplam talep unsuru olması bağlamında, ekonomik büyümenin belirleyicisidir. Bilindiği gibi, bölgesel gelişme dinamikleri nüfus artış eğilimleri tarafından belirlendiği gibi, bölgesel gelişme politikaları da nüfus eğilimleri doğrultusunda belirlenmektedir. Eskişehir 2013 yılı verilerine göre, 799.724 kişilik nüfusu ile Türkiye'de 24. sırada yer almaktadır. YHT ve diğer ulaşım olanakları artışı ve yaratacağı diğer ekonomik etkilerle, Eskişehir'de özellikle şehir merkezi-

nin daha kalabalık bir nüfusa doğru ilerleme olasılığını düşünmek gereklidir.

Artan fırsatlar merkeze göç hareketini de hızlandıracaktır. Bu tip hareketlerin Eskişehir için sorun değil fırsat olabilmesi için merkezi ve yerel kamu kurumları ile bölgenin girişimcilerinin beraberce plan geliştirmeleri ve gerekli düzenlemeleri yapmaları çok önemlidir. Aksi halde kısa dönemde, artan nüfus en basitinden işgücü maliyetleri için bir avantaj yaratacak olsa da, uzun dönemde bu nüfus artışının getirebileceği problemler Eskişehir yatırımcıları için olumsuz sonuçlar da doğurabilecektir.

Grafik 11: Net Göç Hızı (2012-2013, %)



Kaynak: TÜİK, Seçilmiş Göstergelerle Eskişehir, 2013

Net göç hızı hareketlerine bakıldığında, 2012-2013 yılları için Eskişehir'in binde 7,00 pozitif net göç oranı ile Türkiye'de göç alan iller sıralamasında önlerde geldiği görülmektedir. Bu durum yukarıda bahsettiğimiz nüfus artışının, Eskişehir için problem olma olasılığını destekleyici yönde bir gelişmeye işaret etmektedir.

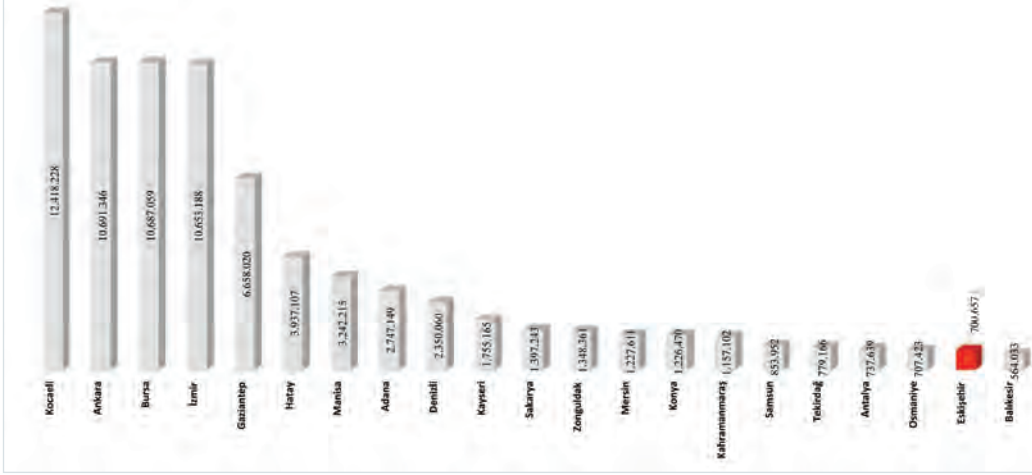
Türkiye ekonomisinin dış ticarette dış açılma süreci, dış ticaret açığındaki artış ile birlikte gelişmektedir. Bu gelişmede illerin ve bölgelerin ekonomik yapıları ile dış ticaretteki pozisyonları, dış ticaret rakamlarını ve dış ticaret açığını, dış ticarette dış açıklık derecelerine göre etkilemektedir. TÜİK iller düzeyinde dış ticaret istatistiklerini düzenli olarak yayımlamaktadır. Bu istatistiklere göre Eskişehir'in

dış ticarette dış açılma eğilimi içinde olduğu görülmektedir. 2002 yılında 151 milyon dolar düzeyinde ihracat gerçekleştirmiş olan Eskişehir, 2013 yılında ihracatını 828 milyon dolara çıkarmıştır. 2000'li yıllarda ihracatı hızla artmış olsa da Eskişehir, Türkiye ihracatı içinde oldukça küçük bir paya sahiptir. 2002 yılında toplam ihracatın yüzde 0,41'ini gerçekleştiren Eskişehir'in, toplam ihracat içindeki payı 2013 yılında yüzde 0,54'e ulaşmıştır. Bu artış eğilimi Eskişehir ekonomisinin ekonomik büyüme dinamiklerinin dış ticarette dış açılma eğilimi ile birlikte gerçekleştiğinin bir göstergesi olarak da kabul edilebilir. Türkiye İhracatçılar Meclisi'nden alınan rakamlara göre Eskişehir ihracatının gerçekleştirildiği ülkelere dağılımı, ihracatın yapısal özelliğini ortaya koymaktadır.

Buna göre Eskişehir, 2013 yılında ihracatının yaklaşık % 50'ini AB Ülkeleri'ne gerçekleştirmiştir. Ancak ülke temelli bir değerlendirme yapıldığında, ihracatın en büyük oranla Amerika Birleşik Devletleri (ABD)'ne gerçekleşmiş olduğu görülmektedir. AB ve ABD'ye

ihracat, toplam ihracatın yüzde 75 gibi büyük bir yüzdesini oluşturmaktadır. Bu oran, ilin ihracatının artırılması ve istikrarı için ihracatın yapıldığı ülkelerin çeşitlendirilmesine ihtiyaç olduğunu göstermektedir.

Grafik 12: İller Bazında İthalat Değerleri (2013, Bin \$)

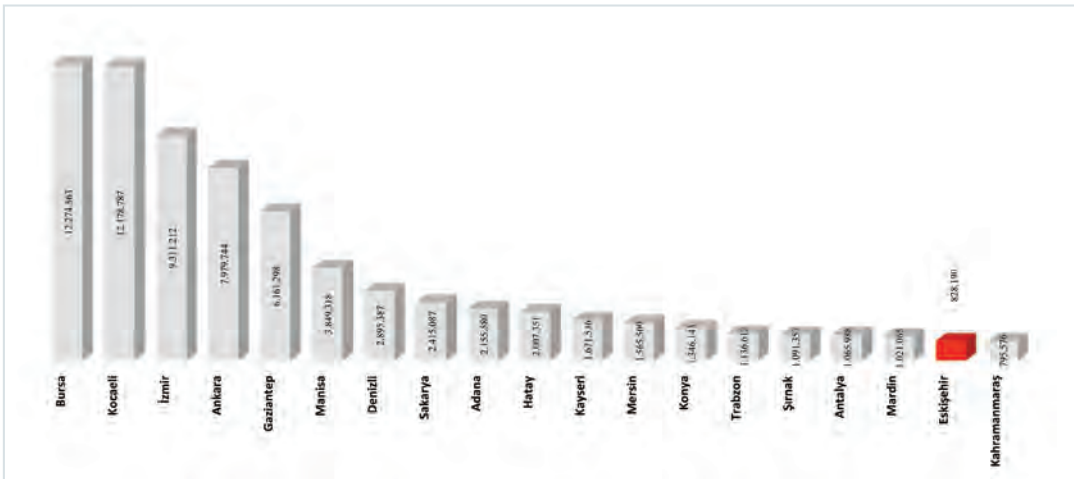


Kaynak: TÜİK, Seçilmiş Göstergelerle Eskişehir, 2013

Eskişehir için dış ticaret dengesine değinmek gerekir. Buna göre 2013 itibari ile toplam yıllık ithalat 700 milyon Dolar, ihracat ise 828 milyon Dolar olarak gerçekleşmiştir. Bu durum Eskişehir'i dış ticaret dengesi anlamında sorunsuz iller kategorisine sokmaktadır. Öte yandan hem ithalat, hem de ihracatta Türkiye'deki sıralama da önemlidir. Bu bağlamda

yukarıdaki tablolardan da görüldüğü gibi, Türkiye genelinde Eskişehir ihracatta en çok pay alan iller sıralamasında 18. sırada, ithalatı ise 20. sırada bulunmaktadır. Bu alanlarda ilin göreceli öneminin artması ve gelişmesi için, yolcu taşıma ve nakliye anlamında ulaşım olanaklarının çeşitlenmesi ve artması gerektiği açıktır.

Grafik 13: İller Bazında İhracat Değerleri (2013, Bin \$)



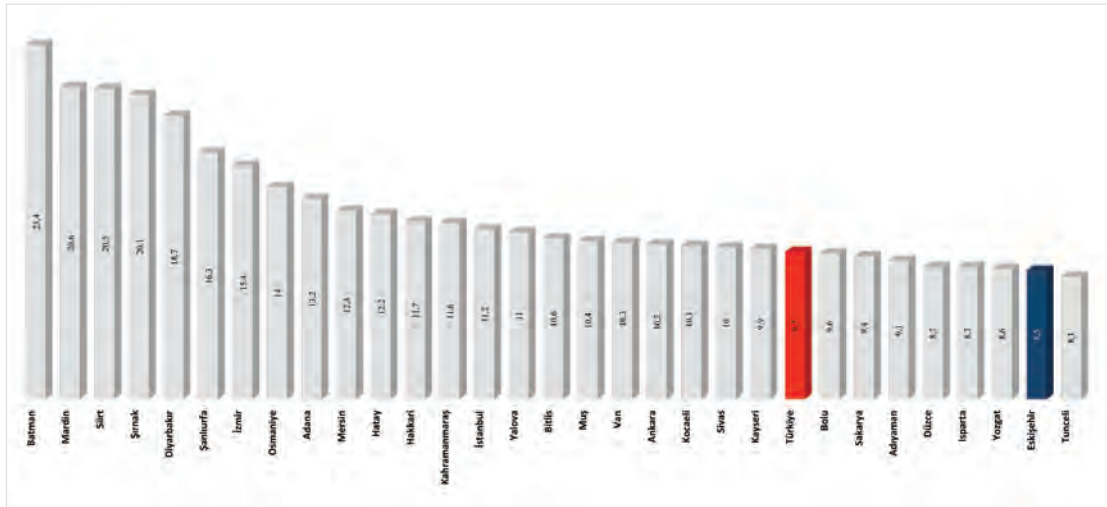
Kaynak: TÜİK, Seçilmiş Göstergelerle Eskişehir, 2013

Ülke genelinde olduğu gibi il bazında da ekonomik gelişme; yatırım artışları yanında, üretime katılacak işgücünün nicelik ve nitelik olarak yeterliliğine de bağlıdır. Bu bağlamda Eskişehir ekonomisinin, nüfus artışı ve yapısal dönüşümü ile birlikte artan işgücü arzını karşılayabilecek yeterli istihdam olanakları konusu da önemlidir. Bu bağlamda işsizlik oranları, tüm dünyada olduğu gibi Türkiye ve Eskişehir için de sosyo - ekonomik gelişmişlikten bahsederken üzerine konuşulması gerekli konulardan biridir. "Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) tarafından açıklanan İl Düzeyinde Temel İşgü-

cü Göstergeleri 2013 verilerine göre, Eskişehir 81 il sıralamasında 29'ncu sırada yer almaktadır. TÜİK Bursa Bölge Müdürlüğü verilerine göre, Türkiye genelinde, 2013 yılı için işsizlik oranı % 9,7'dir.

Aynı yıl için Eskişehir'deki işsizlik oranı ise % 8,5 olarak tahmin edilmiştir. Bu durum aşağıdaki grafikten de izlenebilir. Diğer yandan Türkiye genelinde, 2013 yılı için istihdam oranı yaklaşık %46, Eskişehir'de ise yaklaşık % 43 olarak tahmin edilmiş ve bu anlamda Eskişehir, 81 il içerisinde 64. sırada yer almıştır.

Grafik 14: İşsizlik Oranları (2013, %)



Kaynak: TÜİK, Seçilmiş Göstergelerle Eskişehir, 2013

Diğer bir konu ise istihdamın sektörel dağılımıdır. Bu durum bir ilin veya bölgenin ekonomik gelişme düzeyinin anlamlı bir göstergesidir. Ekonomi teorisine göre, ekonomik gelişmeye bağlı olarak istihdam yapısının değişim göstermesi, tarım sektörü istihdamının azalması, diğer sektörlerdeki istihdamın ise artması beklenir.

Tablo 4: Türkiye ve Eskişehir'de İstihdamın Sektörel Dağılımı

Tr Türkiye	Toplam	Tarım	Sanayi	Hizmetler	Tarım	Sanayi	Hizmetler
		(Bin)	(Bin)	(Bin)	(%)	(%)	(%)
2011	24.110	6.143	6.380	11.587	25.5	26.5	48.1
2012	24.821	6.097	6.460	12.264	24.6	26.0	49.4
2013	25.524	6.015	6.737	12.771	23.6	26.4	50.0
TR41Bursa Eskişehir, Bilecik							
2011	1.237	150	536	551	12.1	43.3	44.5
2012	1.301	159	553	589	12.2	42.5	45.3
2013	1.385	202	561	623	14.6	40.5	45.0

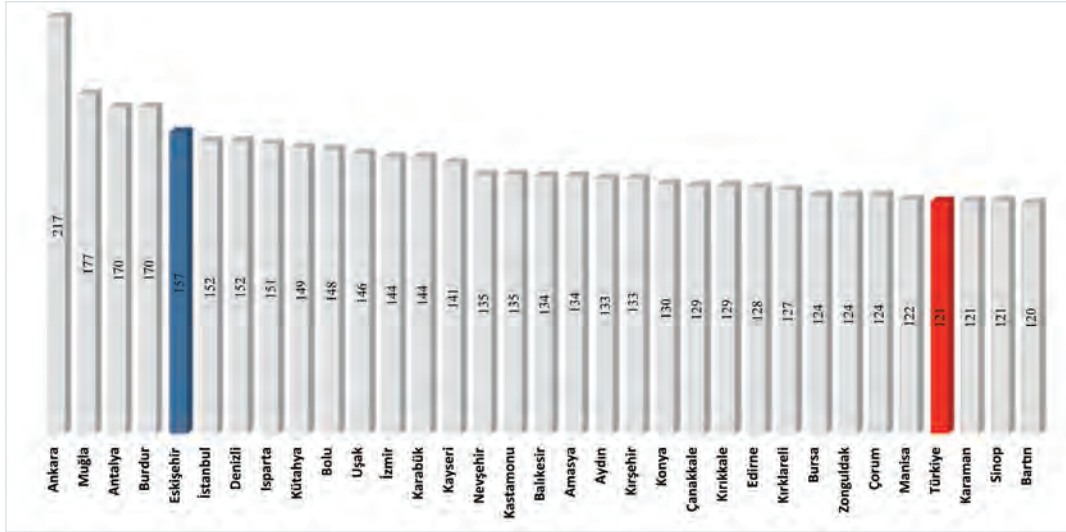
Kaynak: TÜİK, Seçilmiş Göstergelerle Eskişehir, 2013

Yukarıdaki tablodan da görüldüğü gibi, Türkiye geneli istihdam yapısının geçirdiği değişimin Eskişehir'e de yansıdığı anlaşılmaktadır. Bu bağlamda yine yukarıdaki tablo incelendiğinde görüleceği gibi, istihdamın sektörel dağılımında tarımın payının, Türkiye geneline göre düşük olduğu görülmektedir. İstihdamın aldığı bu paylara göre, sanayi ve hizmetler sektörlerinin Eskişehir için göreceli üstün olduğu sektörler olduğu söylenebilir. Buna göre YHT'nin yaratacağı avantajların yine Eskişehir'in yapmakta iyi olduğu alanlar için önem arz ettiği unutulmamalıdır. YHT ile yolcu taşımada elde edilen pozisyonun sanayiden çok hizmetler sektörüne yarayacağı da açıktır.

Ancak bu durum yeni ve yenilenen yatırımlarla gerçeğe dönüştürülebilir. İşgücünün önem-

li bir göstergesi olan işgücüne katılma oranı, 2013 Hane halkı İşgücü Araştırması yıllık sonuçlarına göre Türkiye genelinde yüzde 50,8 olarak tahmin edilmiştir. Eskişehir'de işgücüne katılma oranı yüzde 46,9 ile 81 il sıralamasında 62. sırada yer almıştır.” (<http://www.milliyet.com.tr/tuik-2013-yili-temel-igucu-gostergeleri-eskisehir-yerelhaber-273280/> 28 Kasım 2014). Ekonomik gelişmişlik üzerine değişik göstergeler kullanılabilmektedir. Bu anlamda Şehirlerin ekonomik gelişmişliğini gösterdiği kabul edilen ilginç rakamlardan biri de kişi başına düşen otomobil sayısıdır. Aşağıdaki grafikten de anlaşılabileceği üzere, ekonomik gelişmişlik ve refahın bir göstergesi kabul edilen kişi başına otomobil sayısı anlamında Eskişehir'in tüm Türkiye'de 5. sırada geldiği gözlenmektedir.

Grafik 15: Türkiye'de İller Bazında Kişi Başına Düşen Otomobil Sayısı (2013)

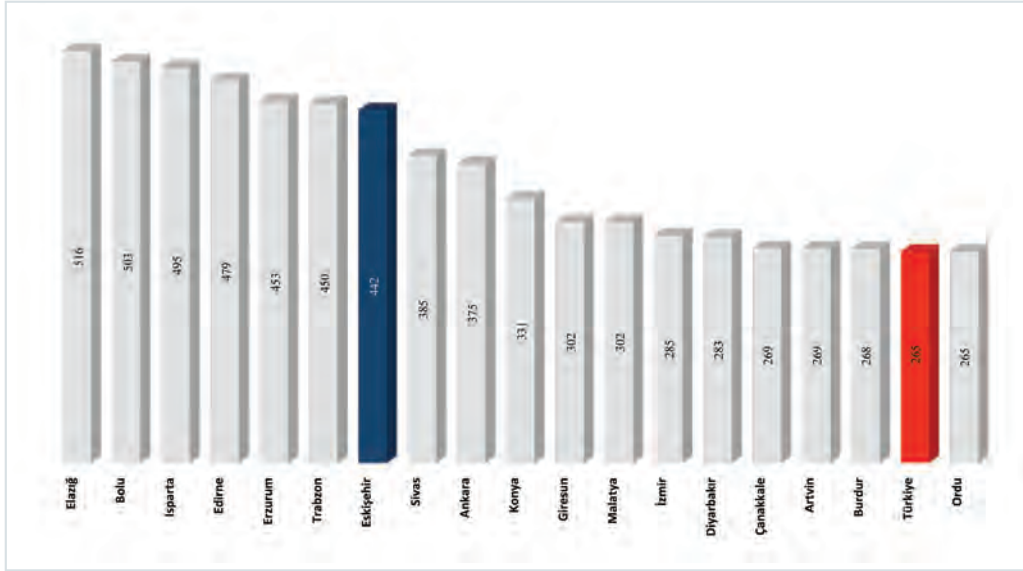


Kaynak: TÜİK, Seçilmiş Göstergelerle Eskişehir, 2013

Otomobil sayısı iyi bir refah düzeyini ifade etmekle birlikte, şehir içi yolların kapasitesine göre, aynı zamanda problemlili bir araç trafiğine de işaret edebilir. YHT'nin şehre dışarıdan ulaşımı hızlandırdığı ve kolaylaştırdığı da göz önüne alındığında trafik için ekonomik gelişmeler de hesaba katılarak, şimdiden planlamaların yapılması gerekliliği bir kez daha

ortaya çıkmaktadır. Eskişehir'in Türkiye'deki göreceli yerini, gücünü ve zayıf olduğu alanları anlayabilmek için yalnızca ekonomik değerlere bakılması yeterli olmayacaktır. Bunu için ekonomiyle yakından ilgili olan sosyal göstergeleri de incelemek gereklidir. Bu anlamda hastane ve doktor yeterliliği rakamları önemli göstergelerden biridir.

Grafik 16: Yüz bin Kişi Başına Düşen Hastane Yatak Sayısı (2012)



Kaynak: TÜİK, Seçilmiş Göstergelerle Eskişehir, 2013

2012 yılı için yüz bin kişi başına düşen hastane yatak sayısına bakıldığında Eskişehir'in Türkiye ortalamasının üzerinde olduğu ve oldukça iyi bir sıralamaya sahip olduğu izlenmektedir. Bu tür rakamlar Eskişehir'e yeni yatırım ve yatırımcı ile burada çalışmak isteyenlerin arayacağı türden rakamlardır. Bu alandaki şehrin mevcut durumu (sıralaması),

gelecek dönemde işgücü ve sermaye çekimini sağlamakta önemli bir etkidir. Bir şehrin sosyo - ekonomik yapısını ifade etmekte kullanılan değişkenlerden bazıları da eğitim ile ilgili olanlardır. Bu anlamda Eskişehir'in mevcut durumu ve ülke geneli ile karşılaştırması aşağıdaki tablolar yardımıyla ortaya konulabilir.



Tablo 5:Türkiye'de Bölgeler Bazlı Eğitim Verileri

			Toplam	Okuma yazma bilmeyen	Okuma yazma bilen fakat bir okul bitirmeyen	İlkokul mezunu	İlköğretim mezunu	Ortaokul veya dengi okul mezunu
TR Türkiye	2011	Toplam	55.618.439	3.163.396	3.493.589	15.333.800	10.922.320	2.856.407
		Erkek	27.738.198	551.776	1.163.645	6.706.059	6.188.909	1.740.795
		Kadın	27.880.241	2.611.620	2.329.944	8.627.741	4.733.411	1.115.612
	2012	Toplam	56.521.805	2.784.257	3.784.667	15.220.028	11.617.159	2.849.999
		Erkek	28.171.616	474.016	1.209.967	6.606.954	6.587.279	1.736.233
		Kadın	28.350.189	2.310.241	2.574.700	8.613.074	5.029.880	1.113.766
	2013	Toplam	57.419.108	2.643.712	3.829.953	14.994.232	11.959.942	2.828.299
		Erkek	28.614.172	443.640	1.203.461	6.454.722	6.783.011	1.720.425
		Kadın	28.804.936	2.200.072	2.626.492	8.539.510	5.176.931	1.107.874
TR41 Bursa, Eskişehir, Bilecik	2011	Toplam	2.840.703	109.528	105.834	820.895	530.113	177.999
		Erkek	1.411.854	18.219	34.390	330.591	291.058	104.556
		Kadın	1.428.849	91.309	71.444	490.304	239.055	73.443
	2012	Toplam	2.881.434	104.981	106.408	811.149	560.463	177.534
		Erkek	1.431.247	17.094	33.850	323.623	307.751	104.136
		Kadın	1.450.187	87.887	72.558	487.526	252.712	73.398
	2013	Toplam	2.933.175	100.020	107.701	799.345	580.554	176.747
		Erkek	1.460.152	16.106	33.961	315.389	320.387	103.415
		Kadın	1.473.023	83.914	73.740	483.956	260.167	73.332
TR412 Eskişehir	2011	Toplam	633.949	18.895	18.370	175.073	96.456	38.468
		Erkek	313.327	2.824	5.093	66.315	51.462	22.886
		Kadın	320.622	16.071	13.277	108.758	44.994	15.582
	2012	Toplam	642.954	18.020	18.254	173.252	101.246	38.464
		Erkek	318.275	2.645	4.988	65.031	53.997	22.853
		Kadın	324.679	15.375	13.266	108.221	47.249	15.611
	2013	Toplam	651.168	17.210	18.178	170.974	103.762	38.348
		Erkek	322.729	2.489	4.933	63.532	55.388	22.730
		Kadın	328.439	14.721	13.245	107.442	48.374	15.618

Kaynak: TÜİK, Seçilmiş Göstergelerle Eskişehir, 2013



Tablo 6:Türkiye'de Bölgeler Bazlı Eğitim Verileri

			Lise veya dengi okul mezunu	Yüksekokul veya fakülte mezunu	Yüksek lisans mezunu	Doktora mezunu	Bilinmeyen
TR Türkiye	2011	Toplam	11.883.336	5.495.749	401.773	121.923	1.946.146
		Erkek	6.859.021	3.196.262	238.359	75.473	1.017.899
		Kadın	5.024.315	2.299.487	163.414	46.450	928.247
	2012	Toplam	12.096.830	5.913.187	416.741	122.619	1.716.318
		Erkek	6.951.695	3.400.307	245.621	75.746	883.798
		Kadın	5.145.135	2.512.880	171.120	46.873	832.520
	2013	Toplam	12.085.335	6.706.780	532.757	154.180	1.683.918
		Erkek	6.976.694	3.762.530	313.397	93.407	862.885
		Kadın	5.108.641	2.944.250	219.360	60.773	821.033
TR41 Bursa, Eskişehir, Bilecik	2011	Toplam	689.594	300.107	18.618	5.838	82.177
		Erkek	401.682	174.481	10.844	3.532	42.501
		Kadın	287.912	125.626	7.774	2.306	39.676
	2012	Toplam	697.484	320.019	19.141	5.870	78.385
		Erkek	405.684	184.233	11.127	3.546	40.203
		Kadın	291.800	135.786	8.014	2.324	38.182
	2013	Toplam	697.418	361.279	24.947	7.758	77.406
		Erkek	409.965	202.571	14.286	4.532	39.540
		Kadın	287.453	158.708	10.661	3.226	37.866
TR412 Eskişehir	2011	Toplam	175.786	81.389	6.048	2.512	20.952
		Erkek	103.104	46.464	3.265	1.476	10.438
		Kadın	72.682	34.925	2.783	1.036	10.514
	2012	Toplam	179.768	85.602	6.198	2.525	19.625
		Erkek	105.665	48.562	3.361	1.483	9.690
		Kadın	74.103	37.040	2.837	1.042	9.935
	2013	Toplam	174.068	97.657	8.306	3.506	19.159
		Erkek	103.372	54.421	4.487	1.978	9.399
		Kadın	70.696	43.236	3.819	1.528	9.760

Kaynak: TÜİK, Seçilmiş Göstergelerle Eskişehir, 2013

Yukarıdaki tablolara göre; Türkiye'de 2012 yılı için yüksekokul veya fakülte mezunlarının 15 yaş üstü toplam nüfusa göre oranları yüzde 10,4 iken, aynı oran Eskişehir için yüzde 13,2'dir. 2013 yılı için ise Türkiye'de bu oran yüzde 11,6'a yükselirken Eskişehir'de oran yüzde 14, 9'a yükselmiştir. Görüldüğü gibi eğitilmiş nüfus oranı Eskişehir için Türkiye ortalamasının üzerindedir. Bu eğitilmiş nüfus şehirde yeni yatırımlar için hem cazibe oluşturmakta hem de

işgücü yeterliliğinin gücünü ortaya koymaktadır. Yaratılacak yeni fırsatlar için şehirde yetişmiş eleman sıkıntısı Türkiye ortalamasına göre daha az olacaktır. Bir şehrin sosyo - ekonomik yapısının analizi için, incelenmesi gereken bir diğer unsur ise o şehirdeki girişim yapısı ve dağılımıdır. Bu konudaki açıklamalar ise aşağıda görülen tablodaki veriler kullanılarak ortaya konulmuştur.

Tablo 7: Bölgeler Bazlı Sektörel Girişim Sayıları (2012)

	Toplam	Tarım Ormancılık ve Balıkçılık	Madencilik ve taş ocaklığı	İmalat	Elektrik, gaz, buhar ve iklimlendirme üretimi ve dağıtım	İnşaat	Toptan ve perakende ticaret; motorlu kara taşıtlarının ve motosikletlerin onarımı
TR Türkiye	3.529.541	30.389	7.324	426.785	4.578	253.747	1.241.728
TR41 Bursa, Eskişehir, Bilecik	171.124	1.408	379	26.191	120	11.233	59.105
TR412 Eskişehir	33.326	695	116	3.373	17	2.626	11.055
	Konaklama ve yiyecek hizmeti faaliyetleri	Ulaştırma ve depolama	Finans ve sigorta faaliyetleri	Gayrimenkul faaliyetleri	Eğitim	İnsan sağlığı ve sosyal hizmet faaliyetleri	Bilgi ve iletişim
TR Türkiye	305.526	561.113	25.964	51.399	28.821	42.838	40.790
TR41 Bursa, Eskişehir, Bilecik	16.379	24.020	1.229	2.400	1.361	1.998	1.552
TR412 Eskişehir	3.240	5.547	231	607	310	447	298
			Su temini; kanalizasyon, atık yönetimi ve iyileştirme faaliyetleri	Mesleki, bilimsel ve teknik faaliyetler	İdari ve destek hizmet faaliyetleri	Kültür, sanat, eğlence, dinlenme ve spor	Diğer hizmet faaliyetleri
TR Türkiye			3.612	192.896	48.825	34.458	228.748
TR41 Bursa, Eskişehir, Bilecik			207	9.045	1.884	1.556	11.057
TR412 Eskişehir			62	1.906	411	247	2.138

Kaynak: TÜİK, Seçilmiş Göstergelerle Eskişehir, 2013

2012 yılı için yalnızca konaklama ve yiyecek hizmeti faaliyetlerini ele aldığımızda Eskişehir'deki girişim sayısının Türkiye toplamının ancak yüzde 1'ini oluşturduğunu görmekteyiz. Hizmetler sektörünün alt dalları kıyaslandığında Eskişehir'de 2012 yılında en çok girişim tablodan da görülebileceği gibi 5547 girişim ile ulaştırma ve depolama hizmetlerinde olmuştur. Bunu takiben 3240 girişimle konaklama ve yiyecek hizmetleri gelmektedir. Bu iki alt alan Eskişehir'de hizmetler sektöründe 2013 için en çok ilgi çeken yatırım alanları olmuş diyebiliriz.

2012 yılında Eskişehir'de yapılan tüm hizmet sektörü girişimleri ele alındığında (Diğer hizmet faaliyeti alt grubu değerlendirmeye alınmamıştır) konaklama ve yiyecek ile ulaştırma ve depolama hizmetlerinde yapılan

girişimler toplamın yaklaşık yüzde 69'unu oluşturmaktadır. Toptan ve perakende ticaret ile motorlu kara taşıtlarının onarımı Eskişehir ve Türkiye'de en çok girişim yapılan alt alandır. Bu alt sektör hizmetler sektörünün bir parçası olarak kabul edildiğinde Türkiye ve Eskişehir'de hizmetlerde en çok girişimin bu alanda yapıldığı anlaşılmaktadır. Bu durumda Eskişehir'de 2012 yılında hizmetler sektöründe yapılan tüm girişimlerin yaklaşık yüzde 83'ünün toptan ve perakende ticaret ile motorlu kara taşıtlarının onarımı, ulaştırma ve depolama hizmetleri ve konaklama ve yiyecek hizmetlerinde olduğu izlenmektedir.

Sosyal gelişmişliğin ön planda olduğu Eskişehir'de, bazı sosyal gelişim kriterleri ilin genel performansına olumlu katkıda bulunurken bazı kriterler olumsuz etki yapmıştır.

Anadolu ve Eskişehir Osmangazi gibi Türkiye'nin önde gelen iki üniversitesini barındıran Eskişehir'in, bir öğrenci kenti hüviyetinde olması nedeniyle ilde ADSL abone sayısının hızlı artmasına bağlı olarak gelişmişlik endeksindeki göreceli yeri olumlu etkilenmiştir. Öte yandan, diğer illerde yüksek lisans öğrencisi sayısı ve öğretim üyesi sayısının Eskişehir'e oranla daha hızlı artması, ilin gelişmişlik sıralamasında olumsuz etkilenmesine neden olmuştur. Eskişehir, Finansal Göstergelerin dışarıda tutulduğu, gelişmişlik endeksi sıralamasında Türkiye'de 8. sıraya yerlemektedir. Bu durum hem negatif hem de pozitif yorumları beraberinde getirir. Yalnızca finansal verilere göre hesaplanan finansal gelişmişlik endeksi sıralamasına göre, Eskişehir

Türkiye'de 20. sıraya kadar gerilemektedir. Finansal gelişmişlik hariç şehrin 20. sıradan 8. sıraya yükselmesi Eskişehir'in diğer ekonomik ve sosyal gelişmişlikte göreceli olarak diğer şehirlere göre daha güçlü olduğunu da gösterir. Finansal gelişmişlikteki bu durumun şehirde sosyo - ekonomik düzeye uygun finansal yapılaşmanın olmadığını ortaya koymaktadır. Aynı zamanda bu durum finansal gelişmişlik için halen Eskişehir'de önemli bir pazarın açık halde olduğunu da göstermektedir. Biliyoruz ki sosyo - ekonomik gelişmişlik ve finansal gelişmişlik biri birlerini ivmeleyerek hareket eder. Şehrin sosyo - ekonomik gelişmedeki yavaşlamasını bir ileri ivmeye taşıyabilmek için finansal gelişmişliği artırıcı yatırımların da şehre gelmesi gerekmektedir.

Tablo 8: İllerin Gelişmişlik Endeksi Sıralaması (Finansal Gelişmişlik Hariç), 2012

İL	İGE	İL	İGE
1 İstanbul	27,52	12 Denizli	1,76
2 Ankara	10,65	13 Kayseri	1,50
3 İzmir	8,20	14 Trabzon	1,28
4 Antalya	7,58	15 Mersin	1,18
5 Bursa	4,05	16 Tekirdağ	1,11
6 Kocaeli	3,63	17 Isparta	1,07
7 Muğla	3,34	29 Kütahya	-0,16
8 Eskişehir	2,66	35 Bilecik	-0,59
9 Konya	2,40	37 Uşak	-0,62
10 Adana	2,07	39 Afyon	-0,70
11 Gaziantep	2,02	42 Burdur	-0,81

Kaynak: 2010 ve 2012 Verileriyle Türkiye'de İllerin Gelişmişlik Düzeyi Araştırması, Türkiye İş Bankası, İktisadi Araştırmalar Bölümü, Şubat 2014.

Tablo 9: İllerin Finansal Gelişmişlik Endeksi Sıralaması, 2012

İL	FİGE	İL	FİGE
1 İstanbul	23,17	15 Hatay	0,02
2 Ankara	7,01	16 Manisa	0,02
3 İzmir	4,06	17 Samsun	0,01
4 Antalya	1,91	18 Denizli	0
5 Bursa	1,6	19 Tekirdağ	-0,15
6 Kocaeli	0,82	20 Eskişehir	-0,18
7 Adana	0,74	21 Sakarya	-0,19
8 Mersin	0,53	28 Afyon	-0,49
9 Konya	0,51	30 Kütahya	-0,52
10 Muğla	0,36	37 Isparta	-0,57
11 Gaziantep	0,17	44 Uşak	-0,66
12 Balıkesir	0,09	52 Yalova	-0,69
13 Kayseri	0,08	53 Burdur	-0,7
14 Aydın	0,03	61 Bilecik	-0,76

Kaynak: 2010 ve 2012 Verileriyle Türkiye'de İllerin Gelişmişlik Düzeyi Araştırması, Türkiye İş Bankası, İktisadi Araştırmalar Bölümü, Şubat 2014.

Öte yandan ekonomik gelişmişlikle beraber turizm sektöründeki yavaşlığa paralel bir bağ kurulabilir. Şöyle ki, Eskişehir için ekonomik gelişmişliğe karşılık yeterince turizm sektörü oluşmamış görünmektedir. Bu sektör, ulaşım, şehircilik (belediyecilik), özel girişim, hizmetler sektörü ve müşteri odaklı bakışla geliştirilebilir. Bu anlamda YHT, Ankara ve İstanbul bağlantıları ile ana ulaşım sorununu ciddi anlamda çözmektedir. Bundan sonra her türlü turizm faaliyetlerine müşterinin ulaştırılması aşaması gelmekte ki burada daha lokal ulaştırma sorunlarının giderilmesi ve organizasyon geliştirilmesi devreye girmektedir. Türkiye'de 81 il için yapılan turizm gelişmişlik endeksine göre, Turizm sektörünün gelişmişlik düzeyine bakıldığında Eskişehir'in olması gerektiğinden çok gerilerde kaldığı (34. Sırada) anlaşılmaktadır (Seçilmiş ve Sarı;2010). Bu durum bir yönüyle bir olumsuzluk göstergesi olarak ele alınsa da, diğer yandan hem kendi çıkarlarını hem de şehrinin çıkarlarını kollayan bir yatırımcı için bir fırsat olarak görülebileceği de açıktır. Sosyo - ekonomik gelişmişlik düzeyine göre turizm ve bağlı hizmetler sektörünün Eskişehir kimliğiyle örtüşmediği ortadadır. Bu anlamda YHT ile şehre gelen yüksek kaliteli

ziyaretçi sayılarının artırılması ve daha büyük fırsatlara dönüştürülmesi ancak turizm sektöründeki bir dönüşümden geçeceği açıktır. Bu sektördeki kalkınma hareketi yeme-içme ve eğlence sektöründe de bir talep artışını beraberinde getirecektir. Burada yalnızca turizme yönelik işletme sayısının artması yeterli değildir. Mutlaka kalitenin de artırılması gerekir. Şehre YHT ile gelenlerin çok etkin, çekici, ferah bir ulaşım ağıyla turizm alanlarına ulaştırılması da vazgeçilmez altyapı yatırımlarını içerir. Bunun için hem özel girişimcilerin, hem belediyelerin hem de merkezi hükümetin koordineli bir biçimde çalışma gerekliliği unutulmamalıdır. Sosyal Ekonomik ve Dış Politikalar Araştırma, Merkezi EDAM'ın Türkiye İçin Bir Rekabet Endeksi başlıklı çalışmasında hesaplanan rekabetçilik endeksine göre yapılan sıralamada Eskişehir, Ankara, İstanbul, İzmir ve Kocaeli'nin ardından 5. sırada yer almıştır. Aynı amaçla Uluslararası Rekabet Araştırmaları Kurumu (URAK) tarafından hazırlanan İller arası Rekabetçilik Endeksi çalışmasının bulgularına göre de Eskişehir'in en rekabetçi 6. il olduğu belirlenmiştir (RAK, 2011). Şehirleşme oranının yüksekliği ile dikkat çeken Eskişehir'de 2012 yılında nüfusun yüzde 90'ı şehirde yaşamaktadır.



Eskişehir ile birlikte TR4 ve TR41 bölgelerinde nüfusun dağılımı itibarıyla sırasıyla yüzde 85,1 ve yüzde 88,7 oranlarıyla yüksek bir şehirleşme oranı gözlenmektedir.

Eskişehir; Türkiye, TR4 ve TR41 bölgelerinin de üzerinde yüksek bir hızla şehirleşmektedir. Şehirleşme oranındaki artış eğiliminin devam ettiği bölgede son beş yıllık dönemdeki yıllık ortalama artış izlendiğinde binde 4,27 oranı ile Eskişehir öne çıkmaktadır. Eskişehir'in nüfus dinamikleri Türkiye ve bölge ortalamalarının da üzerinde bir hızla şehirleşmekte olduğunu göstermektedir.

4.2. Eskişehir İçin Olası Etkiler, Sonuçlar ve Dersler

YHT gibi yatırımlar Eskişehir'e dışardan ulaşma olanaklarını arttırdığı gibi, ulaşım süresini de kısaltmaktadır. Bunun iki direkt faydası bulunmaktadır. Bunlardan birincisi, şehre giriş imkânları arttıkça ve kolaylaştıkça ilk olarak imalat, turizm ve işgücü piyasasında büyüme beklenmektedir. İkincisi ise, artan ulaşım kolaylığı ve güvenirliliği ile birlikte zaman ve maliyet tasarruf sağlanmasıdır.

İmalat, turizm ve işgücü piyasasındaki büyüme-ler de iki şeyi tetikler. Bunlar; rekabet ve bölge nüfusunun şehir merkezinde yoğunlaşmasıdır. Rekabetin şehre olan etkisi olumlu olduğu kadar olumsuz da olabilir. Bu anlamda şehir eğer rekabete hazır değilse, (en azında hazır olmayan sektörler var ise) rekabetin olumsuz sonuçlar doğurma potansiyeli daha fazladır.

YHT ve raylı sistem yatırımlarına bağlı olarak artan ulaşım kolaylığı ve güvenirlilik ile birlikte, zaman ve maliyetlerde ortaya çıkacak tasarruflar, Eskişehir ve civarındaki işletmelerin üretim verimliliğini artıracaktır. Bu verimlilik artışı artan talebi karşılamak için üretim artışına ve ürünlerin dağıtımındaki kolaylık artışına bağlı olarak gelişecektir. Piyasalara erişimin ulaşım imkânları ile beraber artması, hem rekabeti arttıracak hem de Eskişehir ve bölgesinde yeni iş imkânlarının doğma-

sına yol açacaktır. Artan rekabet ve yeni iş alanları bölge için potansiyel karlılık artışı anlamına gelecektir. Bu durum Eskişehir ve civarındaki işletmelerin bir kısmına yarar bir kısmına zarar getirebilir. Örneğin otobüs firmalarının ölen hatları olabilir bunun için kendilerini yeni oluşacak hatlara göre ayarlayabilir ya da yok olurlar. İktisadi anlamda ürün yelpazelerini genişletmeleri ya da değişen piyasa koşullarına göre tamamen yeni bir alana geçmeleri gerekebilir. Benzer şeyler yalnızca bu işkollarındaki sermaye için değil, emek için de geçerli olacaktır. Artan rekabete uyamayan emek piyasadan ayrılmak zorunda kalacak, daha kalifiye işgücüne gerek olabilecektir. Ancak bu işlemler de işgücü verimliliği üzerinde olumlu etki yapacaktır. Hem sermayenin hem de emeğin artan verimliliği tüm Eskişehir için ekonomik büyüme anlamına gelir. Ulaşım imkânlarını gelişmesine bağlı olarak (örneğin Eskişehir'de YHT ve buna bağlı gelişecek çevreyi merkeze bağlayan her türlü yol ve araçlarla), Eskişehir merkezde bir yoğunluk artışı olacağını da söyleyebiliriz. Artan ulaşım hacmi, ulaşımın hızı, kalitesi ve ucuzluğuyla birlikte Eskişehir'de metre kareye düşecek insan sayısı artacak ve bu da trafikte birtakım sorunlara yol açacaktır. Bu anlamda gelişecek sorunların çözümü için, politika yapıcıları tarafından ivedilikle planlar yapılmalı ve hatta uygulamalar başlamalıdır.

Ekonomik olarak YHT ile birlikte Eskişehir bölgesi ve civarı için olan ve yeni hatlarla artarak olmaya devam edecek en önemli değişimlerden biri, kişisel mobilite olanaklarındaki artıştır. Bilindiği gibi, basit bir ihtiyaç ve günümüzde zorunlu bir durum olarak karşımıza çıkan mobilite, ekonomik canlılık artışı için vazgeçilemez unsurlardan biridir. Bu yüzdendir ki gelişmiş ülkelerde insanların seyahat özgürlüğü yalnızca anayasal hak olarak kâğıt üzerinde tanımlanmaz. Bu hakkın uygulanabilmesi için gerekli tüm şartlar kamusal imkânlarla sağlanılmaya çalışılır. Türkiye için artan kara, deniz hava ve demiryolu imkânları ile birlikte mobilite özgürlüğü de artarak gelişecektir. Eskişehir özelinde

yaratılan YHT fırsatı bu anlamda dikkatle ele alınarak, ekonomik canlılık için gerekli planlamaların yapılması gereklidir. Dünya tarihi göstermiştir ki, artan mobilite gelişmişlikle yakından ilişkilidir. Ulaşım olanaklarının göreceli daha az olduğu bölgeler, bu imkânların fazla olduğu bölgelere göre daha geri kalmıştır. Ulaşım imkânları olarak tanımlayabileceğimiz mobilitedeki seviye ve gelişmeler bu anlamda rahatlıkla kalkınmışlığın bir göstergesi olarak ele alınabilir. Yalnızca mobilite sağlamak ve sunmak bile başlı başına büyük bir endüstridir. Bu endüstri müşterilerine hizmet sunar, işgücü istihdam eder ve çalışanlarına ücret öder, sermaye yatırımları yapar, gelir yaratır ve son olarak da kamu kaynakları için vergi ödemelerinde bulunur. Bahsedilen ekonomik değişimler yalnızca ulaşımaya direkt bağlı, birinci dereceden olacak değişikliklerdir. Bunun da ötesinde yaratacağı çarpan etkisiyle bölgesel kalkınmada daha çok fayda sağlayacağı açıktır.

İngiltere için verilen örnekte Londra'dan 1 saat, 2 saat ve 2 saatten daha uzun süren, YHT olan ve olmayan şehirler incelenmiştir. Bu anlamda Ankara'dan ve İstanbul'dan Eskişehir'e doğru aynı şey düşünülebilir. Polatlı, Ankara'dan bu anlamda en çok göç alacak bölge gibi durmaktadır. Hatta Ankara'nın ciddi bir banliyösü haline dönüşebilir. Oysa Eskişehir hem Ankara'dan hem İstanbul'dan orta mesafede yer almaktadır. Böyle olmakla birlikte yine de Eskişehir'de yaşayıp Ankara'ya işe gidip geleceklerin olması beklenmektedir. Londra'dan kaçış böyle olmuştur. Yani katma değeri Ankara'da yaratacak bazı kişilerin, yaratılan ve kazanılan geliri Eskişehir'de harcayacakları beklenmelidir.

Bununla birlikte, Eskişehir'de çalışıp burada yaratacağı katma değerden alacağı gelir payının, Ankara ya da İstanbul'da harcanması da muhtemeldir.

Ayrıca Londra civarında YHT durağı olan illerin, özel ve bilgi - yoğun işletmelerin olduğu şehirler olduğu anlaşılmıştır. Buna göre Ankara ve İstanbul'a göre Eskişehir'de rekabet

üstünlüğü olan şirketlerde kümelenmenin artacağı beklenmelidir.

YHT geldikten sonra zamana bağlı olmakla beraber, gelişme gösteren şehir ve şehir merkezlerinde işletme faaliyetleri bilgi - yoğun sektörlere doğru kaymaktadır. Bu şehrin gelişimine, kültürüne, ülkesine ve zamana bağlı olarak farklılık gösterse de, ortaya çıkan durum budur. Bir başka beklenti ise; büyük şehir bağlantısının YHT durağı olan şehri, rekabette zayıf yakalayıp, ters nüfus göçü ve ekonomik daralmaya itebileceğidir. Böyle bir durumda ise Eskişehir'in sanayi ve hizmetler sektöründe niteliği sağlam olan şirketlerin, bu rekabete dayanabileceği beklenmelidir. Ancak diğerlerinin, aynı alanda çalışmaya devam etmeleri, bununla birlikte en azında bilgi temelli işletme ve hizmet anlayışına geçmeleri gerekebilecektir. Ticaret, ulaşım ve diğer hizmetlerin YHT gelmeden önce diğer sektörlere göre yüksek üretim payına sahip bölgeler incelendiğinde, İngiltere örneğinde görülüyor ki, bu sektörlerin payı ya değişmemiş ya da az da olsa azalmıştır. Yani ilk bakışta İngiltere benzeri bir yapı kabul edilirse, Eskişehir'de beklenti bu alanlarda üretim payının düşeceği yönünde olacaktır. Ancak İngiltere örneğinde sayılar daha dikkatli incelendiğinde hızlı tren hizmeti alan ya da almayan tüm bölgelerde imalat, yapı ve elektrik sanayinde mutlak küçülmenin yaşandığı ve yüzdesel olarak bu küçülmenin ticaret ve ulaşımaya göre çok ciddi olduğu görülmektedir. Yani hızlı tren ticaret ve ulaşım hizmetlerini diğer sanayi sektörlerine göre daha çok desteklemiştir. Bu örnek, kötü zamanda bile Eskişehir için bir ipucu olarak kabul edilirse, YHT ile ticaret ve ulaşım hizmetlerinin en iyi performans verecek sektörler olduğunu ortaya çıkarmaktadır.

İngiltere örneğinde, ekonomiden aldıkları paya göre baktığımızda, YHT hattı üzerindeki şehirlerde payını arttıran sektörlerin, kamu hizmetleri ve bilgi - bilişim yoğun hizmetler sektörleri olduğu anlaşılmaktadır. Buradan da açık bir şekilde görülüyor ki, ölçek ola-

rak global ölçekte bile, orta üzeri büyüklükte kabul edilebilecek Eskişehir için, en akla yatkın alanlar, hizmetler sektörünün bilgi-bilişim yoğun olan alanlarında, yatırımların ve üretimin artacağıdır. Bunun dışında; klasik hizmetler sektörünün şehir merkezinde var olan işletmelerinin, bilgiyi müşterilerin daha fazla kullanabilir şekilde uyarlamaları, merkeze uzak alanlardan ulaşım olanaklarını artırarak, YHT garından alıp buralara götürme ve kaliteli hizmet vermeleri beklenmelidir. Bu değişimlere ayak uyduracakların varlığını sürdürmeleri daha olasıdır. Çünkü YHT ile birlikte daha büyük şehirlerdeki firmaların bölgeye girmesiyle rekabet artacak ve kar payları düşecektir.

Benzer sonuçlar Fransa'daki YHT için de elde edilmiştir. Orada ticaret, ulaşım ve diğer hizmetlerin payı, 1990 - 2006 arası, YHT'nin yer aldığı 4 bölgeden ikisinde %1'lik bir artış, diğer ikisinde % 1'lik bir azalışa neden olmuştur. Oysa İngiltere'den bu sektörler için daha iyi sonuçlar elde edilmiştir. Ancak YHT hattında, büyük ya da küçük tüm şehirler için asıl değişiklik, imalat sektöründen bilgi-bilişim yoğun hizmetler sektörüne doğru olmuştur. YHT'den sonra, imalat sektörü yüzdesel payda kaybederken, bilgi-bilişim temelli hizmetler sektörü ise net bir kazanım sağlamıştır.

Kamu hizmetleri bu çalışmanın alanı olmasa da, yüzdesel pay olarak üretimin, yüksek hızlı tren hizmeti alan bölgelerde arttığı izlenmiştir. Üretimden alınan paylar aynı kalırken, işgücü istihdamına bakıldığında ticaret, ulaşım ve diğer hizmetler sektöründeki payın, az da olsa (%3-4 gibi) hem Fransa, hem İngiltere'de arttığı gözlenmektedir. Paris TGV uygulaması incelendiğinde anlaşılıyor ki, hızlı tren hattı üzerinde bölgesel ekonomi, tren hattı ile hemen pozitif tepki vermemekte ya da minimal düzeyde kalmaktadır. Burada TGV durakları üzerinde belirleyici rolün yerel ekonomik aktörlerin davranışına bağlı olduğu ifade edilmektedir. Bir başka ifadeyle, "devlet inşa etti şimdi bizim ekonomi iyiye gidecektir" beklentisinin bu örnekte gerçekleşmediği

anlaşılmaktadır. Bu durumu Eskişehir için bir uyarı olarak kabul etmek gereklidir. Bölgesel aktörler hızlı tren sistemleri ile yaratılacak potansiyelleri kendi lehlerine kullanabilecek hamleler yapmalıdır. Aksi halde YHT ile Eskişehir ekonomisi büyük faydalar sağlayacak tespiti havada kalmaya mahkûmdur.

Japonya'daki Tokyo - Osaka yüksek hızlı tren bağlantısında, arada kalan bir şehir için (Nagoya), % 20 gibi ciddi bir istihdam kaybı yaşandığı görülmüştür. Yani iki büyük şehre bağlanan bir şehir, rekabette gereğini yapmadığında, istihdamda gelişme değil, orta vadede kayıp yaşanması da mümkündür. Eskişehir, bu örnekteki Japon şehrine benzer bir coğrafi konuma sahiptir. Her ne kadar aynı durumun (istihdam kaybı), Eskişehir'de aynen yaşanacağı kesin olarak beklenmese de, Eskişehir'de faaliyet gösteren şirketlerin, rekabetin artacağını unutmadan hareket etmeleri gerekmektedir.

Tüm örnekler ele alındığında, yüksek hızlı tren ile hizmetler sektöründeki gelişmeler arasında bir bağlantı kurulabilmektedir. Avrupa ve Japonya'da yüksek hızlı trenlerin hat üzerindeki şehirlere kazanımlar ve bazen de ekonomik kayıplar sunduğu izlenmektedir. Eskişehir, Ankara ve İstanbul hattının orta durağı olarak kabul edilebilir. Ankara hızlı tren hizmeti 5 yıldır sürmektedir. Dolayısıyla bunun mevcut durumda Eskişehir'de bazı değişimleri başlatmış olması muhtemeldir. Ancak Ankara - İstanbul bağlantısının ara durağı olarak ele alındığında beklentiler farklılaşabilir. Eskişehir, her şeyden önce iki büyükşehrin bağlantı noktasında olması sebebiyle en çok hizmetler sektöründe gelişmeler beklenmektedir. Burada da dünya örneklerine baktığımızda bilgi-bilişim hizmetleri ile turizmin en ağırlıklı sektörler oldukları izlenmiştir. Bilgi-bilişim temelli hizmetlerin sektörünün her alanında kullanılabileceği açıktır. Bu durumda turizm Eskişehir için YHT sonrası dönemde oldukça önemli bir rol oynayabilecektir. Bu yüzden çalışmanın bu bölümünde Eskişehir'de turizm potansiyeli

ve bunun hem YHT hem de diğer ulaşım tür, araç ve politikaları ile nasıl ilişkilendirilerek değerlendirilebileceği ele alınmıştır.

YHT'yi kullanan yolculardan anket yoluyla elde edilen verilerden Eskişehir ticari ve sosyal yaşamı için olası etkiler aşağıdaki bölümlerde yoğun biçimde kullanılmıştır. YHT'nin diğer

ulaşım türlerine göre maliyet, hız ve konfor avantajlarına bağlı olarak YHT kullanıcılarının aklında bu ulaşım türü sayesinde Eskişehir'i ziyaret edenlerin sayısında bir artış olduğu algısının kuvvetli biçimde olduğu anlaşılmıştır. Bu yönde yöneltilen soruya neredeyse tüm katılımcılar aşağıdaki tabloda görülebileceği gibi olumlu yanıt vermiştir.

Yüksek Hızlı tren sayesinde Eskişehir'i ziyaret eden kişi sayısının arttığını düşünüyor musunuz?	Yolcu Sayısı	Yüzdesel Oran
Evet	2931	98.2
Hayır	47	1.8

YHT'yi Ankara - İstanbul hattında kullananlara Eskişehir'de duraklayıp biraz vakit harcamaya fikrine yönelik yöneltilen soruda yüzde 25'inin buna olumlu baktığı anlaşılmıştır. Yeterli tanıtım ve sunulacak hizmetler ile bu olgunun terse döndürülmesine yönelik çalışmaların yapılması Eskişehir ekonomisi için olumlu katkı sağlayacaktır. Ayrıca duraklama yapmaya olumlu bakan yolcuların harcanması gerekli zamana yönelik tercihleri de incelenmiştir. Burada yolcuların tercihlerine bakıldığında en çok 1 günlük duraklamanın en uygun seçim olduğu görülmüştür. Bu tercihi takiben de 2 ile 4 saat arası zamanın yeterli olacağı görüşü gelmektedir. Bu sürelerin daha da arttırılması ve bu sürelerde ticari hayata katkı yapabilecek harcama kalemlerinin

çeşitlendirilmesi yerel aktörlerin çabasıyla gerçekleştirilebilecek gelişmelerdir. YHT'yi kullananların arasında Eskişehir'e gelenlere bakıldığında burada yaşayanın da iş ya da Eskişehir'i ziyaret için gelenlerin de olduğu anlaşılmaktadır. Eskişehir'e YHT ile ulaşanların % 42'lik kısmının öğrenci olduğu anlaşılmıştır. Hem YHT fiyatının genel ucuzluğu, hem öğrenci indirimi hem de YHT'nin diğer ulaşım türlerine göre daha hızlı ve konforlu olması bu öğrenci talebini açıklayabilir.

Öğrencileri ve Eskişehir'de yaşayanları dışarıda bıraktığımızda Eskişehir'e dışarıdan ulaşmak için YHT'yi tercih edenlerin şehre geliş amaçlarına aşağıdaki tablodan bakalım.

	Frekans	Yüzdesel Oran
İş için	219	27
Tatil, eğlence amaçlı	325	40
Arkadaş veya akraba ziyareti	272	33
Toplam	816	100

Tablodan da görüldüğü gibi Eskişehir'e dışarıdan gelenlerin % 40 gibi çok ciddi bir bölümü tatil ve eğlence amaçlı şehre gelmektedir. Bu amaçla şehre gelenlerin kültür turizmine yönelik ve sonrasında eğlenceye yönelik harcamalar yapacağı beklenebilir. Bu anlamda, otel, restoran, ulaşım sektörü, turizm agenteleri, yeme-içme ve eğlence işletmelerinin bu ziyaretçilerin harcamalarından direkt olarak etkilenmesi beklenebilir. Eskişehir'in hâlihazırdaki ekonomik ve sosyal gelişmişlik

düzeyleri, nüfusunun diğer büyükşehirlerle göre hem daha küçük hem de daha homojen olması, şehrin sanayi ve üniversiteleriyle modern görüntüsü, dışarıdan gelecek ziyaretçiler için çekim merkezi olmasında önemli role sahiptir. YHT yolcularının bu konudaki görüşleri ele alındığında aşağıdaki tablodan görülebileceği gibi şehir çok büyük oranda aile ile tatil yapılabilir kabul edilmektedir. Bu durum şehrin aynı zamanda güvenli ve çeşitli sosyal bir çevreye sahip olduğunu göstermektedir.

Ailece Tatile Uygun mu?	Frekans	Yüzdesel Oran
Evet	2174	73.30
Hayır	736	24.81

Eskişehir'in ailece tatil yapmak için uygun olup olmadığı sorusunu takiben Eskişehir'in hafta sonu aktivitesi olarak gezmeye uygun bir şehir olup olmadığı sorusunun cevabı da araştırılmıştır. Eskişehir'i hafta sonu aktivitesi olarak gezmeye uygun bir şehir olarak nitelendirenlerin yüzde 95 gibi çok yüksek bir oranda olduğu anlaşılmıştır. Bu iki durum yani aile ile ziyaret edilebilirlik ve hafta sonu

Gecelik Konaklama Bedeli	Yüzdesel Oran
75 TL'den daha az	16.37
75-150	44.90
150-225	28.88
225-300	3.02
300-375	3.29
375-450	1.01
450 ve daha üsü	2.53

Tablo'dan da görülebileceği gibi Eskişehir'e ailece yapılacak bir gezide ödenmesi mümkün en yüksek konaklama ücreti için genel eğilim 75 TL ile 225 TL arasında yer almaktadır. Bu soruya verilen cevaplar için aritmetik ortalama değeri 140 TL olarak tespit edilmiştir. Bu rakamlar Eskişehir otellerinin fiyatlamada kullanabileceği yaklaşık değerler olarak ele alınabilir.

YHT ile Eskişehir'e gelenlerin bir hafta sonunda şehirde ne kadar harcayacaklarına ilişkin soruya verilen yanıtlardan elde edilen ortalama rakam 280 TL'dir. 2013 yılında Ankara Eskişehir hattını toplam 1 milyon 800 bin kişi kullanmıştır. Yani 900 bin kişi Eskişehir'e YHT ile ulaşmaya çalışmıştır son 1 yılda. Bu yolcuların da yapılan ankete göre 3'te 1'i şehre dışarıdan gelmektedir. Tüm bu ziyaretçiler şehirde 1 hafta sonu geçirmeye karar verirse yıllık 84 milyon TL harcamaya hazırlar anlamına gelmektedir. Bu miktarın önemli bir bölümü otel, restoran ve eğlence sektörüne, ciddi bir bölümü de kültürel ürün ve faaliyet-

Haftasonu İçin Uygun Şehir	Frekans	Yüzdesel Oran
Evet	2808	94.5
Hayır	125	5.5

tatiline uygunluk, şehrin kimliğini daha da iyi yansıtabilecek kültürel birikimini daha kolay ve kaliteli bir şekilde sunması gerektiğini ortaya koymuştur.

Eskişehir'e ailece yapılabilecek bir gezide ziyaretçilerin ödemeye razı oldukları en yüksek gecelik konaklama miktarına ilişkin sonuçlar aşağıdaki tabloda özet olarak sunulmuştur.

Harcama (TL)	Yüzdesel Oran
225 TL'den daha az	50.86
225-450	34.23
450-675	10.69
675-900	2.60
900 TL'den daha fazla	1.62

lere harcanacak anlamına gelir. Bu yüzden turizm sektörünün gerekli hazırlıkları yapması gerekliliği bir kez daha açıklığa kavuşmaktadır.

4.3. Turizm, YHT, Ulaşım ve Eskişehir

Eskişehir turistik ürün olarak sunulabilecek çeşitli doğal, tarihi ve kültürel kaynaklara sahip olmasına ve YHT ile artık daha hızlı, konforlu ve kolay ulaşılabilir olmasına rağmen istenilen düzeyde yerli ve yabancı turist ağırlayamamaktadır. YHT'nin sağladığı hız, güven ve konfor sayesinde işin yerli turizm konusu ilk etapta fokus hale getirilmelidir.

Eskişehir turizm hareketliliğinde iç turizm açısından kültür turizmi yoğun olarak kullanan bir şehirdir. Eskişehir'e kültür turizmi ile gelenlerin büyük bir kısmı tek bu nedenle değil aynı zamanda iş seyahati ile de şehri ziyaret etmektedirler.



Bu durumda hem iş hem de kültür turizmi seyahati birleşmekte ve bu tip ziyaretçilerin beklentileri de çeşitlenmektedir. Eskişehir, kültür turizminin yanında termal turizm ve doğa turizmi başta olmak üzere diğer birçok alanda çok sayıda turisti ağırlamaktadır. 2012 yılında İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü verilerine göre 184549 yerli ve 10025 yabancı turist Eskişehir'de ağırlanmıştır. Şehirde konaklamalı turistler büyük oteller kadar küçük otelleri de tercih etmektedirler. Bu anlamda dünyada olduğu gibi Türkiye ve Eskişehir'de

de butik otellerin önemi giderek artmaktadır. "Özellikle Odunpazarı'ndaki tarihi konaklar, Eskişehir'de küçük otel deyince akla ilk gelen mekânlardandır. Bugün itibarıyla Odunpazarı yılda 3,5 milyondan fazla yerli ve yabancı turistini ziyaret ettiği ve kente yılda on bin kişilik istihdam ve 500 milyon TL ekonomik katkı sağlayan önemli bir potansiyele ulaşarak, kültür ve turizm merkezlerinden biri haline gelmiş bulunmaktadır."(Anadolu Haber, Sayı: 716, 17 Kasım – 07 Aralık 214, s. 12).

Nerede Kalınacak	Yolcu Sayısı	Yüzdesel Oran
Birkaç saat	3	0.35
Günübirlik	303	35.52
1 gece veya 1 gün	159	18.64
3 günden daha fazla	388	45.49

Ziyarete Nerede Kalınacak	Yolcu Sayısı	Yüzdesel Oran
Apart	15	2.12
Otel	118	16.67
Pansiyon	2	0.28
Misafirhane	9	1.27
Aile ve Akraba	294	41.53
Kalmayacağım	270	38.14

Yukarıda bahsedildiği gibi Eskişehir için turizmin ve kültür turizminin önemi açıktır. YHT ile seyahat edenlerin eğitim seviyelerinin ortalamada yüksek olduğunu da anket analizlerinden elde ederek belirtmiştik. Eskişehir'i ziyaret edenlerden YHT'i kullananlara burada ne kadar kalacakları ve nerede konaklayacakları sorulduğunda alınan cevaplar yukarıdaki tablolarda özetlenmiştir. İlk göze çarpan bilgi

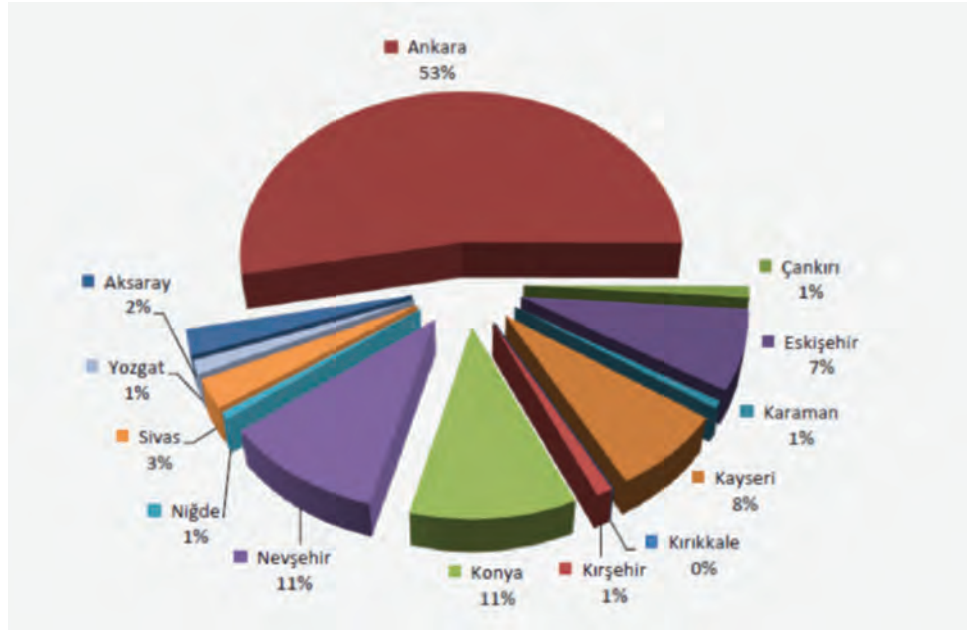
gelenlerin neredeyse yarıya yakınının şehirde 3 gün ve üzerinde vakit geçireceğidir.

Bu süre otel, restoran ve kültür turizmine yönelik ürünleri üreten sektörler için iyi bir ortalamadır. Ancak gelen ziyaretçilerin otel, pansiyon ya da apartta konaklayanlarına baktığında ancak yüzde 20'nin buralarda konaklayacağı görülmüştür.

Bu durum en başta otel işletmecileri için boş oda anlamına gelse de gelen müşteriye yalnızca uyumak için hizmet edilemeyeceği anlamının da çıkarılması gereklidir. Otel işletmecilerinin YHT ile gelen müşterilerden daha iyi pay alabilmesi için şehrin değerlerini tanıtmaya ve pazarlamaya buradan başlanması gerektiği anlaşılmalı ve şehir - kültür - turizm endeksli bir işletmeciliği benimsemeleri önem kazanmaktadır. Ülkemizdeki tüm şehirler artık Türkiye turizm pastasından daha fazla pay alabilmek için mevcut potansiyelleri ve çözüm arayışları çerçevesinde rekabet edebilir, pazarlanabilir ve piyasa devamlılığı sürdürülebilir ürünler geliştirme ve buna ilişkin stratejiler oluşturmaya başlamışlardır. Bu tip süreçler tüm dünyada olduğu gibi Türkiye'de de alternatif turizm kavramını ortaya çıkarmıştır. Alternatif turizmin alt alanlarından ve önemli-

lerinden biri olan kültür turizmi değişen seyahat eğilimleri ve turistlerin beklentileriyle birlikte giderek büyümektedir. Şehir turizmi son yıllarda büyüyen bir pazardır. Özellikle Avrupa şehirleri bu alanda en çok tercih edilen yerlerdir. Şehirlerin çekici hale gelmesi için cazibe faktörlerini bulundurmaları gerekmektedir. Bu faktörler ekonomik istikrar, verimlilik, maliyetler, yerel destek hizmetleri, iletişim altyapısı, stratejik konum ve teşviklerden oluşan sert cazibe faktörleri ile farklılaşma, yaşam kalitesi, işgücünün rekabet edebilirliği, kişisel etmenler, esneklik ve dinamizm, iş ilişkilerinde profesyonellik düzeyi ve girişimcilik özelliklerini içeren yumuşak cazibe faktörleridir. Artan müşteri talebi kentte daha kompleks ürün ve hizmetlerin üretilmesini gerektirdiğinden girişimcilik ve farklılaşma gibi yumuşak cazibe faktörlerinin önemi artmaktadır.

İç Anadolu Bölgesi - Yerli Turistlerin İllere Dağılımı (2011)



Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı

Yalnızca İç Anadolu Bölgesini Eskişehir'in turizmdeki en yakın rakipleri olarak kabul ettiğimizde, Ankara'nın bu bölgedeki iç turizmde en büyük payı alan il olduğu görülmektedir. Diğer, Eskişehir için eş ağırlık taşıyan rakipler de Nevşehir, Konya ve Kayseri'dir. Konya'nın kültür turizminde ve Nevşehir'in tarih ve doğa turizminde avantajlı olduğu bilinmektedir.

En büyük rakip Ankara ve eşdeğer rakiplerden Konya'nın Eskişehir ile YHT bağlantısı olduğunu biliyoruz. Bu bağlantı bu 3 şehrin bir ortak havuz yaratabileceğini ortaya koymaktadır. Bu 3 şehir için hep beraber turizmde daha da büyümeyi getirebileceği gibi; şehirlerden birinin ya da ikisinin diğerinin kaynaklarına daha rahat ulaşabileceğini de gösterir.



Turizm cazibe merkezi olarak güçlü bir marka olmak isteyen şehirler, ulaşım altyapısı açısından da önemli avantajlar sunmalıdır. Ulaştırma imkânlarında en konforlu seçenekler, en uygun fiyatlarla, turistlerin tercihlerine sunulabilmelidir.

Yukarıda yapılan tartışmalardan anlaşılabileceği üzere bir bölge turizm için potansiyel taşıyorsa önemli adımlardan biri ulaşım imkânlarına yönelik ilerlemedir. Eskişehir'in kültür, tarih, doğa ve hatta sağlık turizmüne yönelik avantajları olduğu biliniyor. Karayolu bağlantılarının iyi olduğu bilinen şehir demiryollarını kullanmada artık daha da avantajlı bir konuma getirmiştir. YHT ile birlikte şehre gelen yerli turist sayısı artabileceğinden bu alanda gerekli adımları atmak mantıklı bir yatırım olacaktır. Özellikle gelişmekte olan turizm yörelerinin ve bu yörelerdeki otel işletmelerinin, pazarlama ve tanıtım uygulamaları konusunda yetersiz kalması önemli bir sorundur. Bölge ve şehirler de kaynaklarını daha etkili kullanmak, yaşanabilir mekânlar meydana getirmek, cazibe merkezi haline dönüşebilmek amacıyla pazarlamayı kullanmaktadırlar. Amaç daha fazla pazarlanabilir olmaktır. Şehir için pazarlanabilir olmak şehre ziyaretçi sayısını artırmak, yatırım isteklerini teşvik etmek ve daha fazla turizm geliri elde etmek anlamına gelmektedir.

Eskişehir'in turizm hizmetleri ile şehre daha fazla gelir getirmesi mümkündür. Ancak şehir ve bölgenin bütün olarak tanıtılması yerel siyasi ve sosyal güçlerin doğru stratejiler izle-

mesiyle mümkün olabilir. Bu durumda doğru pazarlama taktikleri belirlenmeli ve kullanılmalıdır. Aksi halde potansiyelin tam anlamıyla kullanılması olası olmayacaktır. Ürünlerini yenileyemeyen ve çeşitlendiremeyen turistik alanların uzun dönemde müşteri ve gelir kaybına uğramaları da kaçınılmaz olacaktır.

YHT ile Eskişehir hizmetler ve özellikle turizm hizmetleri alt sektöründe şehir için olumlu gelişmeler beklenmekle beraber, olumsuzlukların da beklenilmesi gerekir. YHT ile rekabetin artacağı beklenen sonuçlardan bir diğeridir. Bu rekabet turizm işletmeleri için de geçerli olacaktır. Yani bu alanda yeni yatırım ve işletmelere fırsatlar çıkabileceği gibi var olanların da konumlarını korumak ve daha ileri gitmek için dikkatli olmaları gerekir.

Ürün geliştirme ve çeşitlendirme bu alanda ben de varım diyecek turizm işletmeleri için olmazsa olmazlardan olacaktır.

Eskişehir prehistorik çağlardan günümüze kadar gelen zengin bir tarih ve kültür yapısına sahiptir. Eskişehir'in sahip olduğu arkeolojik değerleri, geleneksel ve endüstriyel mirası, dini unsurları, geleneksel el sanatları ve mutfağı, yerel kültürleri, farklı konseptlere sahip müzeleri, antik çağlardan beri kullanıldığı bilinen şifalı sıcak suları, uluslararası, ulusal festivalleri ve etkinlikleri ile kültürel kaynaklarının tümü kültür turizmi kapsamında etkin bir şekilde değerlendirilmelidir.

Bu anlamda Odunpazarı bölgesi iyi bir örnek teşkil etmekle birlikte YHT'nin şehre ulaşımı hızlandırması ve daha da kolaylaştırması ile şehre gelenlerin sayısının ve çeşitliliğinin artacağı öngörülerek, diğer potansiyel taşıyan turizm bölgelerinin oluşturulması gerekmektedir. Eskişehir'in ciddi anlamda bir kültür turizmi potansiyeline sahip olduğu açıktır. Ayrıca çeşitlilik arz eden kültürel miras birikiminin bulunduğu ancak bu potansiyelin kültür turizmi kapsamında yeterince değerlendirilemediği düşünülmektedir. Odunpazarı gibi tek bir örnek ile tüm potansiyeli değerlendirmek olanaklı değildir. Eskişehir'de birçok kültürel değer arka planda bırakılmış ve ihmal edilmiştir. Seyitgazi, Nasreddin Hoca, Frig Vadisi, Anıt Mezarlar ve daha sayılabilecek birçok değer ciddi anlamda kullanılamamaktadır.

Burada YHT ile birlikte oluşturulacak kültür, tarih ve doğa turizmi bölgelerine YHT istasyonundan ulaşımın kolaylaştırılması için özel ve kamu kurumlarının ortak projeler geliştirmesi ve bu bölgelerde gerekli girişimciliğin dikkatlice desteklenmesi ve özendirilmesi gereklidir. Aksi takdirde Eskişehir turizm pastasından alabileceği payı genişletemeyecek ve YHT ile diğer

ulaşım olanaklarının yaratacağı avantajların hepsinden yararlanamamış olacaktır.

YHT hattını kullananların eğitim durumları ele alındığında yapılan anketten elde edilen sonuçlara göre lise ve üzeri eğitime sahip kesimin toplamın %93'ünü oluşturduğu görülmektedir. Hatta yalnızca üniversite ve üzeri eğitim sahiplerinin %66'lık ciddi bir paya sahip olduğunu göstermektedir. Bu YHT kullanıcılarının yarısının Eskişehir'de yaşadığı varsayılsa bile yolculuk yapanların ciddi bir eğitim birikimine sahip olduğu açıktır.

Eğitim seviyesi yükseldikçe Eskişehir'i ziyaret edenlerin daha çok kültürel turizme ve kaliteye yönelik hizmete önem verecekleri açıktır. Yalnızca YHT ve turizm ilişkisine bakıldığında yolcu tipine bakarak gelecekteki turizm yatırımlarının kültür turizmine eğilmesi ve hâlihazırdaki tesislerin kalitesinin artırılması gerekliliği ortaya çıkmaktadır. Aksi durumda YHT hattının diğer uçlarında yer alan Konya, Ankara ve İstanbul'un zamanla Eskişehir'in bu avantajını yok edebilme potansiyelinin yüksek olduğunun da anlamak gereklidir.



Odunpazarı Evleri



Sivrihisar / Nasrettin Hoca



Seyitgazi Türbesi



Frig Vadisi



5. Sonuç, Beklenti ve Öneriler



Eskişehir, Ankara ve İstanbul hattının orta durağı olarak kabul edilebilir. Ankara hızlı tren hizmeti 5 yıldır sürmektedir. Dolayısıyla bunun mevcut durumda Eskişehir'de bazı değişimleri başlatmış olması muhtemeldir. Ancak Ankara - İstanbul bağlantısının ara durağı olarak ele alındığında beklentiler farklılaşabilir. Eskişehir, her şeyden önce iki büyükşehrin bağlantı noktasında olması sebebiyle ekonomik rekabetin nefesini daha da ciddi biçimde hissedecektir. Ayrıca YHT hattının Konya bağlantısı ele alındığında bu şehre benzer diğer şehirlerin de (Kayseri gibi) hatta gelmesiyle Eskişehir'in kendi ölçeğine yakın şehirlerle olan rekabeti de hızlanacaktır.

Dünya örneklerinden elde edilen derslere göre Eskişehir'de YHT sonrası ilk beklenen gelişme hizmetler sektöründe değişimlerin olmasıdır. Burada da bilgi-bilişim temelli hizmetler ile turizmin en ağırlıklı sektörler oldukları gözlemlenmiştir. Bilgi-bilişim temelli hizmetlerin hizmetler sektörünün her alanında kullanılabileceği açıktır. Bu durumda

turizm Eskişehir için YHT sonrası dönemde oldukça önemli bir rol oynayabilecektir. YHT'nin yaratacağı fırsatları ve olası dezavantajları değerlendirmeye almadan önce şu hatırlatmanın gerekli olduğu düşünülmüştür: "Eskişehir'e ulaşmadaki bu kolaylığın yaratacağı ekonomik fırsatların değerlendirilmesi bütünüyle yerel aktörlerin vereceği reaksiyona bağlıdır".

YHT bağlantısı tüm dünyada bireysel mobilité artışı desteklemiştir. Türkiye ve Eskişehir için de böyle olacağı muhakkaktır. Bireysel mobilité artışı Eskişehir için ne anlama gelebilir? Eskişehir dışında yaşayanların Eskişehir'e ve Eskişehir'de yaşayanların diğer illere daha rahat ve hızlı ulaşması demektir. Bu ulaşım tüm lokasyonlardaki hem sosyal hem de ekonomik yaşamı direkt ilgilendirir. Bireyin istediği çeşit ve kalitede ürünlere Eskişehir'de ulaşması demek; Ankara, İstanbul ya da Konya'da çalışarak yarattığı gelirin bir kısmını Eskişehirli girişimcilere gelir olarak sunması demektir. Diğer yandan, Eskişehir'de çalışanların bu şehirde yarattıkları geliri diğer şehirlere daha kolay taşıyarak harcayabilecekleri anlamına da gelir.

Çalışmalar, yüksek hızlı tren hatlarının geçtiği bölgelerde daha hızlı nüfus artışı ve ekonomik etkiler ortaya çıktığını göstermektedir. Bu durum, yüksek hızlı trenlerin hizmet vermeye başlamasıyla birlikte zaman içerisinde gelişmiştir. Ancak, bu etkilerin özellikle turizmle ilgili faaliyetlerde yoğunlaştığı tespiti ayrıca dikkate değer bir değerlendirmedir.

Yüksek hızlı tren hatları istasyonların çevresindeki arazi ve mülk değerlerinin yükselmesine neden olabilmektedir. Hızlı tren hatları insanları, farklı iş alanlarını ve sanayileri erişimin yükselmesi ve ileride artması beklenen arazi ve mülk değerleri nedeniyle bölgeye çekmektedir. Eskişehir-İstanbul hattına yakın bölgelerdeki arazi fiyatlarındaki artış bu sonuca bir örnek olarak gösterilebilir. Eskişehir'deki genel arazi ve konut fiyatı artışları



ise hem ülke ve dünya konjonktürüne paralel bir gelişmenin sonucu hem de YHT ile birlikte şehir içi ulaşımda tramvayın kullanılmasının birlikte yarattığı bir sonuç olarak yorumlanabilir. Ancak Eskişehir'de kazanılan gelirin başka illerde harcanabilmesinin YHT ile daha kolay hale geldiğini unutmadan ekleyelim ki, Eskişehir'de ortalamanın üzerinde gelir kazananlar artık İstanbul ve Ankara'da daha fazla konut ve arsa sahibi olmakta ya da olmayı planlamaktadır. Eskişehir'deki arazi ve konut fiyatlarındaki artışlar önce üniversite şehri olmasıyla tetiklenmiş sonra da YHT ile daha da hız kazanmıştır. Bu, şehrin sosyal ve ekonomik kalkınmasına pozitif yansımıştır. Şimdi döngünün devam etmesi beklenebilir. Yani şehir üniversite şehri olma iddiasını devam ettirmek istiyorsa, ayağına kadar gelen fırsatı kullanmalı ve hem kamu hem de özel üniversitelerin bu şehirde daha fazla olması için gerekli çabaları göstermelidir. Yüksek hızlı trenler farklı sektörlerin verimliliğini ve rekabet edebilirliğini artırsa da, ekonomik büyümenin önemli bir motoru olarak değerlendirilmemelidir. Bu durumun bir göstergesi olarak Avrupa'nın 10 önemli yüksek hızlı tren hattının, toplam Avrupa GSYH'sini sadece % 0,25 ve istihdamı da % 0,11 oranında (önemsiz bir miktarda) etkilediği ortaya çıkmıştır. Yani Eskişehir YHT ile birlikte topyekûn bir ekonomik kalkınma ve büyümeye geçmeyecektir. Bu tip avantajlar ancak girişimciler ile fırsata dönüşebilir. Anlaşılması gerekli nokta YHT'nin yalnızca Eskişehir'de olmadığı ve fırsatları en çok hizmetler sektörüne sunacağı tespitidir. Avrupa'ya bakıldığında yüksek hızlı trenin temel etkisinin, büyük şehirlerarasında yarattığı net ekonomik etkiden ziyade, ekonomik faaliyetlerin ana şehirlerden yerel çevredeki bölgelere kayması şeklinde olduğu görülmüştür.

YHT'nin istihdam üzerindeki genel etkisi tıpkı milli hasılaya olan etkisi gibidir. İstihdamda ülke bazında ciddi bir artış yaratmaz. Ancak YHT yeni iş kolları yaratabileceği gibi işyerlerinin lokasyonlarında ciddi değişimlere yol

açabilmektedir. Bunlara ek olarak işgücünün sektörler arasındaki dağılımını etkileme potansiyeli de vardır. Dünya örneklerine bakıldığında anlaşılmıştır ki, işgücü istihdamında en büyük artış hizmetler sektöründe görülmüştür. Yine burada alt sektörler bakımından bilgi temelli endüstri kollarının en ciddi istihdam artışını sağladıkları izlenmektedir (tıpkı İngiltere'nin bir bölgesinde olduğu gibi). Hem Japonya'da hem de İngiltere'de hizmetler sektöründeki bu gelişmeler hızlı tren hattının olduğu şehirlerde diğerlerine göre belirgin biçimde gerçekleşmiştir. Bu konuda son ve en önemli bulgulardan biri de tüm bu gelişmelerin çoğunlukla turizm ilişkili ticari alanlarda olmuş olmasıdır. Eskişehir için işgücü istihdamında ciddi bir artış beklemek olanaklı değildir. Ancak bilgi - bilişim teknolojilerini iyi kullanan teknik elemanların hizmetler sektöründe değerlendirilme olasılıkları artacaktır. Yapılacak yatırımlara bağlı olarak en ciddi işgücü istihdam artışının turizm sektöründe olacağı öngörülebilir.

YHT geldikten sonra zamana bağlı olmakla beraber, gelişme gösteren şehir ve şehir merkezlerinde işletme faaliyetleri bilgi-yoğun sektörler doğru kaymaktadır. Bu şehrin gelişimine, kültürüne, ülkesine ve zamana bağlı olarak farklılık gösterse de, ortaya çıkan durum budur. Bir başka beklenti ise; büyük şehir bağlantısının YHT durağı olan şehri, rekabette zayıf yakalayıp, ters nüfus göçü ve ekonomik daralmaya itebileceğidir. Böyle bir durumda ise Eskişehir'in sanayi ve hizmetler sektöründe niteliği sağlam olan şirketlerin, bu rekabete dayanabileceği beklenmelidir. Ancak diğerlerinin, aynı alanda çalışmaya devam etmeleri, bununla birlikte en azında bilgi temelli işletme ve hizmet anlayışına geçmeleri gerekebilecektir. Aksi halde işletmenin kendisini en kötüsüne hazırlaması gerekecektir. Yüksek hızlı tren hatları büyükşehirler arasındaki bölgesel dengesizliği sermayenin diğer şehirlere erişimini sağlayarak azaltmakta, ancak merkez ve çevre arasındaki ekonomik dengesizliği artırmaktadır.



Eskişehir, Ankara ve İstanbul'a göre arazi kullanımında halen ucuz bir bölge olduğu için yatırımları çekebilmesi muhtemeldir. YHT ile Eskişehir merkezinin bunu değerlendirebileceği ortadadır. Ancak merkezi dışındaki ilçe, kasaba, köy ve diğer alanlarda YHT etkisi ilk önceleri zayıf olarak görülecektir. Bu etkilerin tüm il sınırlarında daha yaygın görülebilmesi merkeze göçü engelleyebilecektir. Bu anlamda YHT'nin Eskişehir'e çekeceği ziyaretçileri yalnızca merkezde değil, tüm ilde değerlendirmek gerekecektir. Bu da tarih, doğa, kültür ve sağlık turizm yatırımlarının kırsala yayılması ile çözülebilir. YHT ile merkezde artacak yaya ve araç trafiğini bir nebze olsun azaltabilmek de bu kırsal yatırımlara fırsat verecek rahat ve konforlu ulaşım ile olacaktır. Yani YHT ile Eskişehir merkezine taşınanların il geneline de rahatça ulaştırılması gerekecektir. Bunun için yerel ve merkezi yönetimlerin gerekli düzenlemeleri şimdiden planlamaları gerekmektedir.

Yine dünya örnekleri ele alındığında görülmüştür ki, YHT ile birlikte hem artan ulaşım hem de ekonomik kalkınma, ilgi konusu olan bölgede birincil üretimden (yeraltı kaynaklarının çıkarıl-

ması, madencilik gibi) ikincil üretime yani imalat sanayisine doğru ilk adımı sağlayacaktır. Eğer bölgede bu sağlanmış ise ikinci adımda değişim imalat sektöründen gelişmiş ve yüksek teknolojiyi kullanan imalata, mal ve hizmetlerin dağıtım ve hizmetler sektörüne doğru olacaktır. Eskişehir sanayi ve genel ekonomik kalkınmışlık durumuna göre 2. yapıya uygun durmaktadır. Yani, Eskişehir için bu anlamda gelişmiş ve ileri teknoloji kullanan imalat, mal ve hizmetlerin lojistiği ve hizmetler sektörü önem kazanacaktır tespiti yapılabilir.

YHT, Eskişehir bölgesinin sermayesini harekete geçirmez ise, YHT ile Eskişehir'e bağlantı yapılan diğer merkezleri harekete geçirebilir. Bu da daha başlamadan rekabeti kaybetmek anlamına gelir. Bu nedenle yerel sermaye ve işgücü, artacak rekabete uyum sağlayarak bölgedeki gücünü arttırmalı ya da en azından göreceli gücünü kaybetmemelidir.

Eskişehir'e YHT ile gelenlerin genel olarak orta sosyo - ekonomik statü grubunda yer aldığı izlenmiştir. Aile ile seyahat edenlerin YHT'yi daha çok tercih ettiği tespit edilmiştir. Eskişehir'e dışarıdan gelenlerin % 40 gibi çok ciddi bir bölümü tatil ve eğlence amaçlı şehre gelmektedir. Eskişehir, YHT kullanıcıları tarafından aile ile ziyaret edilebilir ve hafta sonu tatili için uygun bir şehir olarak nitelenmiştir.

YHT hattını kullananların eğitim durumları ele alındığında yapılan anketten elde edilen sonuçlara göre lise ve üzeri eğitime sahip kesimin toplamın % 93'ünü oluşturduğu görülmektedir.

Eskişehir'e ailece yapılacak bir gezide ödenmesi mümkün en yüksek konaklama ücreti için genel eğilim 75 TL ile 225 TL arasında yer almaktadır. Bu soruya verilen cevaplar için aritmetik ortalama değeri 140 TL olarak tespit edilmiştir. Bu rakamlar Eskişehir otellerinin fiyatlamada kullanabileceği referans değerler olarak ele alınabilir. YHT ile Eskişehir'e gelenlerin bir hafta sonunda şehirde ne ka-

dar harcayacaklarına ilişkin soruya verilen yanıtlardan elde edilen ortalama rakam 280 TL'dir. 2013 yılında Ankara Eskişehir hattını toplam 1 milyon 800 bin kişi kullanmıştır. Yani 900 bin kişinin Eskişehir'e YHT ile ulaşmaya çalıştığı kabul edilebilir. Bu yolcuların da yapılan ankete göre 3'te 1'i şehre dışarıdan gelmektedir. Tüm bu ziyaretçiler şehirde 1 hafta sonu geçirmeye karar verirse yıllık 84 milyon TL harcamaya hazırlar anlamına gelmektedir. Eskişehir'e dışarıdan gelenlerin neredeyse yarıya yakınının şehirde 3 gün ve üzerinde vakit geçireceği anlaşılmaktadır. Bu süre otel, restoran ve kültür turizmine yönelik ürünleri üreten sektörler için iyi bir ortalama değildir. Ancak gelen ziyaretçilerin otel, pansiyon ya da apartta konaklayanlarına bakıldığında ancak yüzde 20'sinin buralarda konaklayacağı görülmüştür. Bu durum en başta otel işletmecileri için boş oda anlamına gelse de gelen müşteriye yalnızca uyumak için hizmet edilemeyeceği anlamının da çıkarılması gereklidir.

Eskişehir'e YHT ile gelenlerin demografik ve sosyo - ekonomik özelliklerini yukarıda özet bir şekilde izleyebiliriz. Projenin en son bölümünde bu anket ve kıyaslama yoluyla elde edilen verilerle Eskişehir için çıkarılabilecek en önemli dersleri ve beklentileri izleyebileceksiniz. Eğitim seviyesi yükseldikçe Eskişehir'i ziyaret edenlerin daha çok kültürel turizme ve kaliteye yönelik hizmete önem verecekleri açıktır. Yalnızca YHT ve turizm ilişkisine bakıldığında yolcu tipine bakarak gelecekteki turizm yatırımlarının kültür turizmine eğilmesi ve hâlihazırdaki tesislerin kalitesinin artırılması gerekliliği ortaya çıkmaktadır. Aksi durumda YHT hattının diğer uçlarında yer alan Konya, Ankara ve İstanbul'un zamanla Eskişehir'in bu avantajını yok edebilme potansiyelinin yüksek olduğunun da anlamak gereklidir.

Turizm sektöründeki kalkınma hareketi yeme - içme ve eğlence sektöründe de bir talep artışını beraberinde getirecektir. Burada

yalnızca turizme yönelik işletme sayısının artması yeterli değildir. Mutlaka kalitenin de artırılması gerekir. Eskişehir'deki mevcut otellerin doluluk oranlarındaki düşüklük, arz ve talep arasında birtakım problemleri ortaya koyar. İlk olarak üretilen otellerin arzının hâlihazırdaki talepten fazla olduğu tespiti yapılabilir. Burada otellerin kaliteleri ve fiyatları ile talep edenlerin beklenti kalite, hizmet ve fiyatlarının örtüşmediği açıktır. Bu sektör hem arzını kontrol etmeli, hem de verdiği hizmeti yalnızca kendi işletmesinde konaklama olarak ele almamalıdır. Sektör, rakipleri olan komşularıyla birlikte ve tüm şehrin doğru şekilde bütün olarak tanıtımıyla karlı ve sürdürülebilir şekilde büyüyebilir. Şehre gelenler, ilk izlenimlerini YHT durağı çevresinde ve sonra konaklayacakları mekânda elde edeceklerdir. Bu ilk izlenim Eskişehir'in otel, yeme - içme ve turizm sektörlerinin gelecekleri anlamında da önem taşıyacaktır. Kısaca, bu alanlarda hizmet kalitesinde artış, bilgi - bilişim teknolojilerinin daha iyi kullanımı ve şehir olarak bir bütün halinde daha iyi pazarlamanın gerekli olduğu söylenebilir.

Eskişehir'in iç ve dış turizmde rekabet edilebilir bir hale gelmesi kendine has değerlerinin öne çıkarılması ile mümkündür. Eskişehir'in sahip olduğu arkeolojik değerleri, geleneksel ve endüstriyel mirası, dini unsurları, geleneksel el sanatları ve mutfağı, yerel kültürleri, farklı konseptlere sahip müzeleri, antik çağlardan beri kullanıldığı bilinen şifalı sıcak suları, uluslararası, ulusal festivalleri ve etkinlikleri ile kültürel kaynaklarının tümü kültür turizmi kapsamında etkin bir şekilde değerlendirilmelidir. Bu anlamda Odunpazarı bölgesi iyi bir örnek teşkil etmekle birlikte YHT'nin şehre ulaşımı hızlandırması ve daha da kolaylaştırması ile şehre gelenlerin sayısının ve çeşitliliğinin artacağı öngörülmektedir. Aşağıda iki alternatif hem iç turizme hem de dış turizme yönelik olarak sunulmuştur.

Anadolu'nun Evliyaları

Hedef Kitle: Öncelikle yerli turistler ve ikincil olarak ise yabancı turistler

Kapsam: YHT ile İstanbul - Bilecik - Eskişehir - Konya - Ankara hali hazırda bağlanmış olup yakında gelecekte buna Bursa, Kayseri ve Sivas ta eklenecektir. Bu illerde yer alan önemli tarihi ve dini değerlerin (Eyüp Sultan - Şeyh Edebali - Yunus Emre - Şeyh Şahabettin - Seyit Battal Gazi - Mevlana - Hacı Bayram Veli) birbirine bağlayacak 7 günlük ortak YHT bilet sistemi ile birlikte bir Tur planlanması Eskişehir'in turizmine katkı sağlayacaktır.

Paydaşlar: YHT ve adı geçen illerin Ticaret Odalarına bağlı oteller, restoranlar, küçük esnaf ve ulaşım şirketleri.



Eyüp Sultan



Şeyh Edebali



Yunus Emre



Şeyh Şahabettin



Seyit Battal Gazi



Mevlana



Hacı Bayram Veli

Anadolu Uygarlıkları:

Hedef Kitle: Öncelikle yabancı turistler ve ikincil olarak ise yerli turistler

Kapsam: YHT ile İstanbul - Eskişehir - Kütahya - Afyon - Ankara hali hazırda bu illerin üçü bağlanmış olup Afyon ve Kütahya ya ulaşım Eskişehir'den kolaylıkla sağlanmaktadır. Bu illerde yer alan önemli tarihi uygarlıkların (Helen - Frig - Hitit) birbirine bağlayacak 7 günlük ortak YHT bilet sistemi ile birlikte bir tur planlanması Eskişehir'in turizmine katkı sağlayacaktır.

Paydaşlar: YHT, Kültür ve Turizm Bakanlığı, adı geçen illerin Valilikleri ve Ticaret Odalarına bağlı oteller, restoranlar, küçük esnaf ve ulaşım şirketleri.



Eskişehir



Kütahya



Afyon



Ankara





Eğitim sektöründe, Eskişehir iki büyük üniversitesi ile ülke genelinde dinamik bir üniversite şehri olarak bilinmektedir. Ancak, bu imaj yeni vakıf ya da devlet üniversitesi veya üniversiteleri açılmaz ise çok sürdürülebilir olmayabilir.

Vakıf Üniversitesi olarak kurulacak **“Eskişehir Ticaret ve Ekonomi Üniversitesi”** TOBB ile ilişkili mevcut 5 üniversiteye ek olarak, bu güzide sivil toplum örgütünün öncülüğünde, yerel paydaşlarla birlikte hayata geçirilebilir.

Devlet Üniversitesi olarak kurulacak **“Eskişehir Teknoloji Üniversitesi”** için Hükümet yetkilileri birçok defa söz vermişler ve kamuoyunda bir beklenti yaratmışlardır. Bu üniversite, Eskişehir’de yer alan birçok havacılık, raylı sistemler vb. sanayi kuruluşu ile bölgemizde lider bir konuma kısa zamanda erişebilir.

Bu üniversitelerin kurulması Eskişehir’in dinamik üniversite kenti imajını hem pekiştirecek hem de şehir ekonomisine canlılık getirecektir. Bu iki üniversitenin kurulması için yerel kamuoyu ve diğer sivil toplum örgütlerinin (ETO, ESO vb.) TOBB ve Hükümet üzerinde hali hazırda var olan lobicilik faaliyetlerini artırmaları gerekmektedir.



Şehir içi ulaşım, YHT ile seyahat edenlerin en önemli sorunlarından birisi olarak, Gardan şehir içersine ulaşım imkânın kısıtlı olmasıdır. Belediye ve ilgili oda ile yapılacak bir çalışma ile bu sorun ortadan kaldırılabilir.





Ekler

Ek 1 Yolcu Anketi Hızlı Tren Çalışması Yolcu Anketi İstatistiksel Sonuçlar

Ek 2 Eskişehir Ticaret Odası Üyeleri Beklenti Anketi



Ek 1: Yolcu Anketi Hızlı Tren Çalışması Yolcu Anketi İstatistiksel Sonuçlar

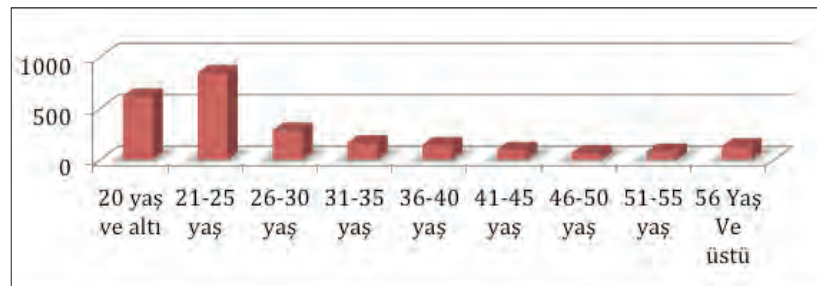
Toplam 3007 yolcu üzerinde anket çalışması yürütülmüştür. Her soru için geçerli cevap veren kişilerin bilgileri aşağıdaki tablolarda yer almaktadır. Bazı sorulara yolcular cevap vermek istememiş ya da cevaplarının çalışma içerisinde yer almamasını istemişlerdir.

Bu yolcuların cinsiyete göre dağılımları % 44,6 Kadın ve % 55,4'ü erkek olarak ortaya çıkmıştır.

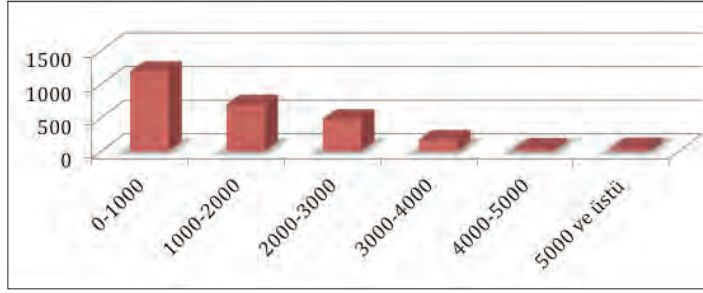
Cinsiyet	Yolcu
Kadın	44.6
Erkek	55.6
Toplam	100.0

Ankete cevap veren yolcuların yaşa göre dağılımı tabloda görüldüğü gibi gerçekleşmiştir. Tablo-
dan da görülebileceği gibi yaş dağılımında geniş bir açılım söz konusudur.

Yaş Grupları	Yolcu Sayısı	Yüzdesel Oran
20 yaş ve Altı	618	25.34
21-25 yaş	846	34.69
26-30 yaş	286	11.73
31-35 yaş	165	6.77
36-40 yaş	144	5.90
41-45 yaş	100	4.10
46-50 yaş	67	2.75
51-55 yaş	81	3.32
56 yaş ve üstü	132	5.41
Toplam	2439	



Gelir Aralıkları (TL)	Yolcu Sayısı	Yüzdesel Oran
0-1000	1189	45.14
1000-2000	695	26.39
2000-3000	477	18.11
3000-4000	171	6.49
4000-5000	45	1.71
5000 ve üstü	57	2.16
	2634	



Araştırmaya katılanların eğitim durumlarına ait sonuçlar tabloda yer almaktadır. Tabloda ki sınıflar içerisinde hem öğrenciler hem de mezunlar yer almaktadır.

Öğretim Düzeyi	Yolcu Sayısı	Yüzdesel Oran
İlkokul veya ilköğretim	122	4.07
Ortaokul	73	2.43
Lise	799	26.62
Üniversite	1931	64.35
Yüksek Lisans veya Doktora	76	2.53
	3001	

Öğrenim düzeyi kategorisinde yer alan Üniversite sınıfı hem okuyanları hem de mezunları kapsamaktadır. Eskişehir'e ulaşım için hızlı tren seçeneğinin olmasına ilişkin memnuniyete yönelik cevaplar incelendiğinde böyle bir ulaşım seçeneğinden memnun olanların oranı tablodan da görülebileceği gibi %98.30 olarak ortaya çıkmıştır.

	Frekans	Yüzdesel Oran
Evet	2951	98.3
Hayır	50	1.7
Total	3001	100

Ankete katılanların Eskişehir'e nereden geldikleri veya nereye gittiklerine ilişkin dağılım tabloda yer almaktadır. Tablodan da görülebileceği gibi şu an için ağırlık Ankara üzerinde yoğunlaşmaktadır. Ancak İstanbul ve Konya seferlerinin nispeten yeni oldukları düşünüldüğünde diğer illerinde payının zaman içerisinde artacağını söylemek mümkündür.

	Yolcu Sayısı	Yüzdesel Oran
Adapazarı	3	0.1
Ankara	2348	78.2
Balıkesir	1	0
Bandırma	1	0
Bilecik	1	0
Bozüyük	1	0
Bursa	2	0.1
Eskişehir	3	0.1
Gebze	3	0.1
İstanbul	429	14.3
İzmir	8	0.3
Kocaeli	27	0.9
Konya	158	5.3
Kütahya	11	0.3
Sakarya	5	0.2
Total	3001	100

İkamet adresleri bakımından incelendiğinde katılımcıların % 66,5'inin Eskişehir ilinde geriye kalan %33,5'inin ise Eskişehir dışında ikamet ettikleri tespiti yapılmıştır.

	Frekans	Yüzdesel Oran
Evet	1997	66.5
Hayır	1004	33.5
Total	3001	100

Kişilerin neden Eskişehir'de bulundukları sorusu da yöneltilmiştir. Bu soruya ilişkin dağılımda tablo-
da yer almaktadır. Bu soru içinde yoğunluk öğrenciler üzerinde toplanmıştır. Eskişehir'de bulunma
amacını öğrenci olarak tanımlayanların oranı % 42,7 olarak gerçekleşmiştir.

	Frekans	Yüzdesel Oran
İş için	219	7.3
Tatil, Eğlence Amaçlı	325	10.8
Arkadaş veya Akraba Ziyareti	272	9.1
Kişisel/Ailevi Sorunları Halletmek İçin	11	0.4
Öğrenci	1280	42.7
Burada Yaşıyorum	894	29.8
Total	3001	100

	Yolcu Sayısı	Yüzdesel Oran
Aile Ziyareti	298	33.33
Akraba Ziyareti	373	41.72
Arakadaş Ziyareti	91	10.18
İş Ziyareti	104	11.63
Özel İşi Olduğu İçin	28	3.13
	894	

Her ne kadar tabloya göre aile ve akraba ziyaretleri ön plana çıksa da katılımcıların yaklaşık % 15'i iş veya özel işi nedeniyle hızlı tren seyahati gerçekleştirdiğini belirtmiştir. Seyahat edenlerin Eskişehir Gar'ından sonra gitmeyi düşündükleri yere ulaşmak için nasıl bir yöntem izleyecekleri de sorulmuştur. Bu soruya verilen cevaplar tabloda yer almaktadır.

	Frekans	Yüzdesel Oran
Yürüme	1196	39.9
Taksi	416	13.9
Karşılanacak	141	4.7
Belediye Otobüsü	281	9.4
Minibüs	159	5.3
Tramvay	757	25.2
Diğer	51	1.7
Total	3001	100

Tabloda görüldüğü gibi yürüme yolu ile gidecekleri yere ulaşımı tercih eden oranı fazla olmakla beraber tramvay kullanımı en yüksek orana sahip toplu taşıma aracı olarak ortaya çıkmaktadır. Tramvayı taksi ve Belediye otobüsü seçenekleri izlemektedir. Tabloda görüldüğü gibi 51 kişi diğer yöntemler cevabını vermiştir. Bu yöntemlerin ne olduğu sorulduğunda ise en büyük oran kendi aracım ile cevabında yoğunlaşmaktadır. Sadece 2 kişi bisiklet yolu ile ulaşacakları bilgisini vermiştir.

Kişilerin yalnız mı yoksa başkaları ile mi seyahat ettiklerinin belirleyebilmek için görüşmenin yapıldığı gün seyahatin kaç kişi olarak gerçekleştirildiği sorulmuştur. Cevap dağılımı tabloda yer almaktadır.

Kaç Kişi Seyahat	Frekans	Yüzdesel Oran
1	2037	67.877
2	713	23.759
3	157	5.232
4	52	1.733
5	22	0.733
6	9	0.300
7	2	0.067
10	5	0.167
11	1	0.033
18	2	0.067
40	1	0.033
	3001	

Genellikle küçük gruplar halinde seyahat söz konusudur.

Eskişehir ilinde ikamet etmeyenlerin Eskişehir'de ne kadar kalmayı planladıklarına ilişkin dağılım incelendiğinde en büyük payın % 45.49 oranı ile 3 günden fazla seçeneğinde olduğu görülmektedir. Ancak % 35.52 oranı ile ikamet etmeyen yolcuların günübirlikçiler oldukları da tablodan görülmektedir. Günübirlik seyahat edenlerin ankete katılım içerisindeki payları da % 10 olarak ortaya çıkmaktadır. Bu rakamlara 1 gece konaklayanlarda eklendiğinde günübirlik veya bir gece için araştırmada seyahat gerçekleştiren oranı % 16'ya yükselmektedir.

Ne kadar Kalınacak	Yolcu Sayısı	Yüzdesel Oran
Birkaç saat	3	0.35
Günübirlik	303	35.52
1 gece veya 1 gün	159	18.64
3 günden daha fazla	388	45.49
	853	

Eskişehir'e ziyaret amacı ile geldiklerini belirten bireylere ek olarak nerede kalmayı planladıkları sorusu da yöneltilmiştir. Dağılım aşağıda yer almaktadır.

Ziyarete Nerede Kalınacak	Yolcu Sayısı	Yüzdesel Oran
Apart	15	2.12
Otel	118	16.67
Pansiyon	2	0.28
Misafirhane	9	1.27
Aile ve Akraba	294	41.53
Kalmayacağım	270	38.14

Tablo incelendiğinde Otel ve Pansiyonda kalım oranı yaklaşık % 17'lik bir paya sahiptir. En büyük pay aile ve akrabalara ait yerlerde kalınması olarak ortaya çıkmaktadır.

Son 6 ay içerisinde hızlı tren ile Eskişehir'e ulaşmak için gerçekleştirilen seyahat sayısı aşağıda özetlenmektedir. Birden fazla seyahat gerçekleştiren yolcu sayısı bir hayli fazladır.

	Frekans	Yüzdesel Oran
1	817	27.33
2	638	21.34
3	376	12.58
4	303	10.14
5	186	6.22
6	128	4.28
7	57	1.91
8	65	2.17
9	22	0.74
10	130	4.35
11 ve üstü	267	8.93
	2989	

Katılımcılara Eskişehir'in ailecek tatil yapmak için uygun bir şehir olup olmadığı sorusu yöneltilmiştir. Sonuçlara göre kişilerin % 73'ü Eskişehir'i ailecek tatil yapmaya uygun bir şehir olarak söylemektedirler.

Ailecek Tatile Uygun	Frekans	Yüzdesel Oran
Evet	2174	73.30
Hayır	736	24.81

Eskişehir'in ailecek tatil yapmak için uygun olup olmadığı sorusunu takiben Eskişehir'in hafta sonu aktivitesi olarak gezmeye uygun bir şehir olup olmadığı sorusunun cevabı araştırılmıştır. Sonuçlara göre kişilerin % 94,5'i Eskişehir ilini hafta sonu aktivitesi olarak gezmeye uygun bir şehir olarak nitelendirmiştir.

Haftasonu için Uygun Şehir	Frekans	Yüzdesel Oran
Evet	2808	94.5
Hayır	125	5.5

Katılımcılara Eskişehir denilince aklınıza gelen ilk 5 şey nedir sorusu sorulmuştur. İlk 3 sırada insanların aklına gelen ilk 5 için oluşan kategorilerin dağılımı tabloda sunulmuştur.

Eskişehir'e İlişkin Öne Çıkan Çağrışımlar	1. Sırada	2. Sırada	3. Sırada	İndeks
	Yolcu Sayısı	Yolcu Sayısı	Yolcu Sayısı	Sıralama
Porsuk ve Adalar	640	698	496	3812
Parklar	231	362	433	1850
Sazova	150	175	122	922
Kentpark	45	133	227	628
Şelale Park	21	34	34	165
Üniversite	276	171	168	1338
Öğrenci Şehri	263	127	156	1199
Tarihi Odunpazarı	240	132	152	1136
Barlar Sokağı, Kafe ve Barlar	164	198	215	1103
Çiğ Börek	122	131	156	784
Lületaşı	72	62	90	430
Espark	67	69	88	427
Tramvay	64	63	43	361
Eğlence	38	65	56	300
Anadolu Üniversitesi	43	50	44	273
Soğuk	26	30	24	162
Eskişehirspor	25	15	30	135
Hamamyolu	18	22	24	122
Hızlı Tren	27	2	28	113
Hamamlar	19	11	21	100
Balmumu Müzesi	13	10	20	79
Yunus Emre	10	12	15	69

İndeks=1. sıradaki 3 puan; 2. sıradaki 2 puan; 3. sıradaki 1 puan olarak hesaplanmıştır.

Kişilerin Eskişehir'de ilk görmek isteyecekleri 5 şeyin ne olduğu sorusu da ankete katılanlara yöneltilmiştir. Bu soruda birinci derece öneme sahip ilk beş yer düşüncesinin ne olduğu tabloda düzenlenmiştir.

Görülmesi İlk Sırada Tavsiye Edilen Yerler	Yolcu Sayısı
Parklar	966
Sazova	622
Kentpark	248
Şelale Park	96
Porsuk ve Adalar	856
Tarihi Odunpazarı	516
Barlar Sokağı	109
Hamamyolu	90
Balmumu Müzesi	59
Espark	46
Masal Şatosu	38
Doktorlar Caddesi	30
Hamamlar	16
Lületaşı	13
Yazılıkaya	11

Tren Gar'ından gitmek istediğiniz yere ulaşmak için sizce en uygun ulaşım seçeneği ne olmalıdır sorusuna verilen cevapların dağılımı tabloda yer almaktadır.

Sizce gardan ayrılmak için en iyi ulaşım seçeneği	Yolcu Sayısı	Yüzdesel Oran
Tramvay	1258	42.88
Belediye Otobüsü	391	13.33
Yürüyerek	367	12.51
Ücretsiz Servis	346	11.79
Ticari Taksi	302	10.29
Dolmuş, Minibüs	250	8.52
Özel Araç ile	16	0.55
Bisiklet	4	0.14
Toplam	2934	

Sizce bir hafta sonunu Eskişehir'de geçirmek için ayırmamız gereken bütçe miktarı nedir sorusuna verilen cevapların dağılımı aşağıda verilmiştir.

Harcama (TL)	Sayı	Yüzdesel Oran
225 TL'den daha az	1508	50.86
225-450	1015	34.23
450-675	317	10.69
675-900	77	2.60
900 TL'den Daha Fazla	48	1.62
Toplam	2965	

Görüldüğü üzere kişilerin yaklaşık % 50'si bir hafta sonunu Eskişehir'de geçirmeleri için ayırmaları gereken bütçe miktarının 225 TL'den az olmasını beklemektedirler. Ek olarak kişilerin ayırmayı düşündükleri bütçenin aritmetik ortalaması da 281 TL'dir. Dolayısı ile hafta sonunu Eskişehir ilinde geçirecekler için planlama ve fiyatlandırma yaparken bu değer göz önüne alınması gelen sayısının artmasına neden olacaktır. Özellikle konaklama ve yiyecek fiyatları bu rakam içerisinde büyük paya sahip olabileceği için bu noktalarda doğru fiyatlandırma yapılması önem kazanmaktadır.

Eskişehir'e ailecek yapılabilecek bir gezide kişilerin ödemeyi kabullenecekleri en yüksek gecelik konaklama miktarına ilişkin sonuçlarda tablolandırılmıştır.

Gecelik Konaklama Bedeli	Yolcu Sayısı	Yüzdesel Oran
75 TL'den daha az	472	16.37
75-150	1295	44.90
150-225	833	28.88
225-300	87	3.02
300-375	95	3.29
375-450	29	1.01
450 ve daha üst	73	2.53
Toplam	2884	

Tablo'dan da görülebileceği gibi Eskişehir'e ailecek yapılacak bir gezide ödenmesi mümkün en yüksek konaklama ücreti için genel eğilim 75 TL ile 225 TL arasında yer almaktadır. Bu soruya verilen cevaplar için aritmetik ortalama değeri 140 TL olarak tespit edilmiştir.

Eskişehir ile ilgili yeterli bilgiye sahip olduğunuzu düşünüyor musunuz sorusuna verilen cevaplara göre kişilerin % 76.31'ı yeterince bilgi sahibi olduklarını belirtmişlerdir.

Yeterli Bilgiye Sahip misiniz?	Yolcu Sayısı	Yüzdesel Oran
Evet	2140	76.31
Hayır	664	23.69

Eskişehir'e gelen yolculara Eskişehir'de olmadığını düşündükleri ancak olması halinde mutlaka herkes gelip görmek isterdi diye düşündükleri 3 yer sorulmuştur. İlk sırada verilen cevapları dağılımı aşağıdaki tabloda sunulmuştur.

Keşke Olsaydı Denilenler	Yolcu Sayısı
Deniz	452
Fuar ve Festival Etkinlikleri	257
Eğlence Merkezi	181
Lunapark	79
Hayvanat Bahçesi	67
Buz Pateni Alanı	12
Disneyland	12
Hiçbir şeye gerek yok	40

Eskişehir ilinde lokanta ve kafelerde güvenli bir şekilde yemek yiyip yiyemeyeceğinize karar verebilmenizde yardımcı olabilecek gösterge ne olabilir sorusuna verilen cevaplar tabloda yer almaktadır.

Yemek İçin Göstergeler	Yolcu Sayısı	Yüzdesel Oran
Tanıdıklardan Alınan Bilgi	649	28.33
Fiyat ve Fiyatların Açık Olması	87	3.80
Ünlü Olması	85	3.71
Temizlik	12	0.52
Kalite	908	39.63
Diğer	250	10.91
Toplam	300	13.09
	2291	

Bu seçeneklerden görüldüğü gibi Belediyelerin tüm lokanta ve kafelerin denetlendiğine ve hijyen kurallarına o işletmede uyulduğuna dair belgelerin görünür yerlerde olması yeme - içme sektöründe yer alan firmaların tercih edilebilirliklerini artırabilir.

Eskişehir'deki kimi özelliklerin bilinip bilinmediğine dair oranlar tabloda bir araya getirilmiştir.

	Evet (%)	Hayır (%)
Eskişehir'de şifalı hamamlar olduğunu biliyor musunuz?	87	13
Eskişehir'de büyük bir Açık havuz (Deniz) olduğunu biliyor musunuz?	90.2	9.8
Eskişehir'de masal şatosu olduğunu biliyor musunuz?	88.8	11.2
Seyit Battal Gazi Türbesinin Eskişehir Seyitgazi ilçesinde olduğunu biliyor musunuz?	68.7	31.3
Hamamyolu adını daha önce duydunuz mu?	92.7	7.3

Odunpazarında akla gelenler	Yolcu Sayısı	Yüzdesel Oran
Odunpazarı evleri	769	27.98
Tarih	1454	52.91
Balmumu Müzesi	60	2.18
Cam Müzesi	45	1.64
Tarihi Yerler	420	15.28
Toplam	2748	

Tablo'dan da görüldüğü gibi Odunpazarı insana Tarih çağrışımı yapmaktadır. Bu tarih dokusu üzerinde çalışmalar yapılması ziyaretçi sayısının artışı sağlayacaktır.

Bugünkü ve daha önceki deneyimlerinize göre sizce Eskişehir güvenli yaşanacak ve ziyaret edilebilecek bir şehir midir?

Eskişehir güvenli ziyaret edilecek bir şehir midir?	Yolcu Sayısı	Yüzdesel Oran
Evet	2767	96.95
Hayır	87	3.05

Sizce Eskişehir'de eksik olan nedir sorusuna verilen cevaplar tabloda yer almaktadır?

Sizce Eskişehir'de Eksik Olan Nedir?	Yolcu Sayısı	Yüzdesel Oran
Deniz Yok	360	28.57
Ulaşım ve Trafik Problemi Var	550	43.65
Havaalanı	125	9.92
Altyapı	225	17.86

Yüksek Hızlı Tren sayesinde Eskişehir'i ziyaret eden sayısında bir artış olduğunu düşünüyor musunuz sorusuna verilen cevapları dağılımı aşağıdaki tabloda sunulmuştur.

Yüksek Hızlı Tren sayesinde Eskişehir'i ziyaret eden kişi sayısının arttığını düşünüyor musunuz?	Yolcu Sayısı	Yüzdesel Oran
Evet	2931	98.2
Hayır	47	1.8

Yüksek Hızlı Tren ile Ankara - İstanbul güzergâhında seyahat eden bir yolcu sizce Eskişehir'de bir süre duraklama yaparak zaman harcamalı mıdır?

Durup zaman harcamalı mı?	Yolcu Sayısı	Yüzdesel Oran
Evet	720	24.1
Hayır	2272	75.9

Yolcuların büyük bir çoğunluğu Eskişehir'de duraklama yapılarak zaman harcanmasına karşı çıkmaktadırlar. Yeterli tanıtım ve sunulacak hizmetler ile bu olgunun terse döndürülmesine yönelik çalışmaların yapılması iyi olacaktır. Ek olarak durup zaman harcamalıdır diyenlere ne yapmalarını tavsiye edersiniz sorusu da yöneltilmiştir. Bu kısa duraklamada yapılacak işler içinde en başta porsuk, adalar ve tarihi yerlerin gezilmesi ile yemek yenilmesi gelmektedir. Ayrıca duraklama yapan yolcuların ne kadar kalınması için bir tavsiyeleri olacağı da sorulmuştur. Yolcuların tavsiye ettiği sürenin ilk sırasını 1 gün kalma gelmektedir, bu değeri 2 ile 4 saat arası seçeneği izlemektedir.

Eskişehir'de yeterince konaklama tesisi olup olmadığına yönelik bir soruda ankete katılanlara sorulmuştur. Ankete katılanların büyük bir çoğunluğu yeterince konaklama tesisi olduğunu düşünmektedir.

Konaklama tesisi var mıdır?	Yolcu Sayısı	Yüzdesel Oran
Evet	2411	81.8
Hayır	322	18.2

Sizce Porsuk kenarında bir çay bahçesinde oturarak bir bardak çay içmenin size maliyeti ne olmalıdır sorusuna verilen cevapların dağılımı tabloda yer almaktadır.

Çay Fiyatı	Yolcu Sayısı	Yüzdesel Oran
50 Kuruş ve altı	286	9.55
75 Kuruş	152	5.08
1 TL	1372	45.81
1.25 TL	4	0.13
1.50 TL	421	14.06
2 TL ve üstü	597	19.93
2.50 TL ve Üstü	163	5.44
Toplam	2995	

Sizce Eskişehir'e turistik amaçlı olarak gerçekleştirilen bir gezide öğlen yemeği olarak ödemeyi düşündüğünüz en yüksek miktar nedir sorusu için verilen cevapların dağılımı ekte yer almaktadır.

Yemek Bedeli	Yolcu Sayısı	Yüzdesel Oran
5 TL'den az	24	0.80
5-7.50	444	14.80
7.50-10	314	10.47
10-12.50	1136	37.87
12.50-15	16	0.53
15-17.50	529	17.63
17.50 ve üstü	537	17.90
	3000	

Ek olarak ödenmesi düşünülen en yüksek öğlen yemeği fiyatı için aritmetik ortalama değeri de 12 TL 60 Kuruş olarak hesaplanmıştır.

Ek 2: Eskişehir Ticaret Odası Üyeleri Beklenti Anketi

ESKİŞEHİR TİCARET ODASI Ticaret ve Ekonomi Araştırması

Yüksek Hızlı Tren hizmetinin Eskişehir'e olumlu bir katkısı olduğunu düşünüyor musunuz?

Evet: 409 Hayır: 100 Boş:2

Kendi işletmenizi düşündüğünüzde Yüksek Hızlı Tren hizmeti ile birlikte ticaret miktarınızın arttığına inanıyor musunuz?

Evet: 108 Hayır: 389 Boş:14

Hizmete girdiği günden bugüne kadar Yüksek Hızlı Tren hizmetinin Eskişehir için faydalı olduğunu düşünüyor musunuz?

Evet:219 Hayır:239 Boş:53

Eskişehir ile Yüksek Hızlı Tren bağlantısı olan şehirlere ticari ilişkilerinizi arttırmak üzere Yüksek Hızlı Tren kullanarak gününbirlik iş gezileri gerçekleştiriyor musunuz?

Evet:198 Hayır: 299 Boş:14

Sizce Yüksek Hızlı Tren hizmetinin devreye girmesinden şehrimizde şu ana kadar en çok kazanç sağlayan 5 sektör hangileridir?

- Ulaşım Sektörü (Taksi Dolmuş Otobüs vs.)	165
- Restoran Kafe	112
- Hediyeelik Eşya	140
- Belediye (parklar müzeler)	94

Size göre önümüzdeki 10 yıl içerisinde Yüksek Hızlı Tren Hizmetinden en çok fayda sağlayacağını düşündüğünüz 5 sektör hangileridir?

- Belediyeye ait yerler	112
- Turizm	119
- Ulaşım	135
- Restoran kafe	96
- Hediyeelik eşya	49

Sizin ticareti faaliyetleriniz kapsamında Yüksek Hızlı Tren kullanımını arttırmak için Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryollarından beklentiniz nedir?

- Bilet Fiyatların ucuzlaması	257
- Daha fazla sefer olması	107
- Eskişehir esnafının tüccarının tanıtımının yapılması broşür katalog vs.	147

5 yıl içerisinde hali hazırda içinde bulunduğunuz ticari faaliyet alanı dışında bir alanda ticarete atılmayı düşünür müsünüz?

- Hayır	360
- Evet ise hangi ticaret alanını düşünürsünüz	110
- Boş	41

Sizce önümüzdeki 5 yıl içerisinde gerçekleştirmeyi düşündüğünüz ticari yatırım kararlarının alınmasında Yüksek Hızlı Tren hizmetinin katkı oranı nedir?

- Yüksek 19
- Orta 89
- Az 114
- Hiç 289

Yüksek Hızlı Tren kullanımının artması ve Eskişehir'e gelen kişi sayısının artması ile hangi ticaret alan/ alanlarında hizmet vermeyi düşünürsünüz?

- Sosyal ve Kültürel alanlarda (yeme içme, hediyelik) 158
- Boş 353

Yüksek Hızlı Tren hizmeti ile birlikte firmanız çalışanlarının günübirlik ticari iş gezisi sayısında artış var mıdır?

Evet: 189 Hayır: 175 Boş:147

Yüksek Hızlı Tren etkisi ile gelişmesi beklenen bir alana yatırım yapmak için ne kadar talepkâr olursunuz?

- Yüksek 107
- Orta 64
- Az 89
- Hiç 251

Önümüzdeki 5 yıl için sizce Eskişehir'de en kârlı ticari yatırım alanları hangileri olacaktır?

- 1- Şehir içi ulaşım
- 2- Belediye iştrakleri
- 3- Eğlence ve konaklama sektörü

Firmanızın Kuruluş yılı nedir?

- 1-3 Yıl arası 237
- 4-6 Yıl arası 109
- 7 yıl ve üzeri 165

Firmanızın faaliyet alanı nedir?

- Konfeksiyon, Bijuteri 1
- Restoran, Kafe, Hazır Yemek 26
- Hazır Mobilya İmalatı Satışı 14
- Alışveriş Merkezleri (Espark Kanatlı) 35
- Organize Sanayi Bölgesi
- Gar etrafı ve Atatürk Cad. esnafı 61
- Eğlence Mekânları (Barlar Sok.) 19
- Çarşı Merkezi Esnaf 83

Firmanızın çalışan sayısı nedir?

- 5 ve daha az 248
- 6 ve daha fazla 263

KAYNAKÇA

- Acar, Onur. Yüksek Hızlı Demiryollarının Kentsel Gelişim ve Arazi Kullanımı Üzerindeki Etkileri ve Uşak Kenti Örneği, Y.L. Tezi, Bahçeşehir Üniversitesi, İstanbul, 2013.
- Amano K and Nakagawa D. (1990). "Study on Urbanization Impacts by New Stations of High Speed Railway". Conference on Korean Transportation Association, Dejeon City.
- Anadolu Haber, Anadolu Üniversitesi, Eskişehir.
- Andrés Monzón , Emilio Ortega, Elena López. "Efficiency and spatial equity impacts of high-speed rail extensions in urban areas", *Cities* 30 (2013) 18–30.
- Atmaca İ ve Polat E. "Demiryolu Ulaşımına ve Kentsel Gelişime Stratejik Bakış Açıları", 2nd International Railway Symposium and Trade Exhibition, İstanbul, Ekim 2008.
- Blum U., Haynes K., E. And Karlsson C. (1997). "Introduction to the Special Issue: The Regional and Urban Effects of High-Speed Trains". *The Annals of Regional Science*, 31, 1-20.
- Bonnafous, A. *The regional impact of the TGV*. *Transport Reviews*, 1987.
- Briney, A. High Speed Train Systems Operate Worldwide. July 2009. <http://geography.about.com>
- California High Speed Rail Authority, California High-Speed Rail Project, Economic Impact Analysis Report, April 2012.
- Campos, J, and G de Rus. "Some stylized facts about high-speed rail: A review of HSR experiences around the World". *Transport Policy* 16 (2009) 19–28.
- Campos, J, and G de Rus, Gines and Barron, Inaki (2007). *The Cost of Building and Operating A New High Speed Rail Line*.
- Chia-Lin Chen, Peter Hall. "The impacts of high-speed trains on British economic geography: a study of the UK's InterCity 125/225 and its effects". *Journal of Transport Geography* 19 (2011) 689–704.
- Chia-Lin Chen, Peter Hall. "The wider spatial-economic impacts of high-speed trains: a comparative case study of Manchester and Lille sub-regions". *Journal of Transport Geography* 24 (2012) 89–110.
- Chia-Lin Chen. "Reshaping Chinese space-economy through high-speed trains: opportunities and challenges". *Journal of Transport Geography* 22 (2012) 312–316.
- Christopher P. Hood. *Shinkansen. From Bullet Train to Symbol of Modern Japan*. New York: Routledge, 2006.
- Cowie, J. *The economics of transport, A theoretical and applied perspective*. New York: Routledge, 2010.
- Dağdemir, Ö., "Eskişehir Ekonomisinin Genel Görünümü: Bölgesel Göstergelerle Bir Değerlendirme", *Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi* Kasım 2013, (Özel Sayı), 1-30.
- David M. Levinson. "Accessibility impacts of high-speed rail", *Journal of Transport Geography* 22 (2012) 288–291.
- De Rus, G, et al. *Economic analysis of high speed rail in Europe*. Bilbao: BBVA Foundation, 2009.
- De Rus G and , Vicente Inglada. Cost-benefit analysis of the high-speed train in Spain. *The Annals Regional Science* (1997) 31: 175–188.
- Deffner A ve Lioruris C (2005) *City Marketing: A Significant Planning Tool for Urban Development in a Globalised Economy*, 45th Congress of the European Regional Science Association, Vrije University, Amsterdam.
- Demiryolu Sektörü, T.C. Ulaştırma Bakanlığı, 2013
- Department for Transport. *Transport, Wider Economic Benefits, and Impacts on GDP*. London: Department for Transport, 2005.
- Doğanlı, B. Turizmde Destinasyon Markalaşması ve Antalya Örneği, Süleyman Demirel Üniversitesi, İşletme Bölümü, Doktora Tezi, Temmuz 2006.

Durgun Ayşe. Bölgesel Kalkınmada Turizmin Rolü: Isparta Örneği, Y.L. Tezi. Süleyman Demirel Üniversitesi, SBE, Isparta, 2006.
EDAM Ekonomi ve Dış Politika Araştırmalar Merkezi. Türkiye İçin Bir Rekabet Endeksi. EDAM ve Deloitte ortak yayını. Ocak 2009.

Eskişehir Büyükşehir Belediyesi Stratejik Plan, 2015.

European Commission, Directorate General of Transport. COST318: *Interaction between High Speed and Air Passenger Travel*. Luxembourg: European Commission, Directorate General of Transport, 1998.

Gourvish, T. The High Speed Rail Revolution, History and Prospects. London, 2009.

Héctor S. Martínez Sánchez-Mateos, Moshe Givoni. "The accessibility impact of a new High-Speed Rail line in the UK – a preliminary analysis of winners and losers". *Journal of Transport Geography* 25 (2012) 105–114.
<http://geography.about.com/od/urbaneconomicgeography/a/highspeedtrains.htm>
<http://www.milliyet.com.tr/tuik-2013-yili-temel-isgucu-gostergeleri-eskisehir-yerelhaber-273280/> 28 Kasım 2014.

Javier Gutierrez, Rafael Gonzalez and Gabriel Gomez. "The European high-speed train network Predicted effects on accessibility patterns". *Journal of Transport Geography* Vol. 4, No. 4, pp. 227-238, 1996.

Jisun Baek. Industrial Organization Effects of High-Speed Rail Service Introduction in Korea, Submitted in partial fulfillment of the requirements for the degree of Doctor of Philosophy in the Graduate School of Arts and Sciences, Columbia University, 2012.

José María Ureña , Maddi Garmendia, Cecilia Ribalaygua,. High speed rail: implication for cities. *Cities* 29 (2012) 26–31.

José M. Ureña, Philippe Menerault, Maddi Garmendia. "The high-speed rail challenge for big intermediate cities: A national, regional and local perspective". *Cities* 26 (2009) 266–279.

Karakahya Erman. Eskişehir'deki Konaklama İşletmeleri Yöneticilerinin İç Turizme Yönelik Algıları, Y.L. Tezi, Anadolu Üniversitesi, SBE, Kasım, 2012, Eskişehir.

Kaynak, Muhteşem. Yeni Demiryolu Çağı Yüksek Hızlı Trenler ve Türkiye, *Ekonomik Yaklaşım*, Cilt: 13, Sayı:42 – 43, Ankara, 2002.

Kotler P., Roberto N and Lee, N. (2002). *Social Marketing: Improving the Quality of Life*, 2nd. Ed. Sage.

Laird J.J., Nellthorp, J. and Mackie P. J. (2005). "Network Effects and Total Economic Impact in Transport Appraisal". *Transport Policy*, 12(6), 537-544.

Meçik Oytun. "Ulaştırma Ağlarının Ekonomik Entegrasyonlara Etkisi ve Türk Dünyası Boyutu", *Uşak Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi* (2012) 5/2, 22-33.

Meunier Jacob. *On the Fast Track: French Railway Modernization and the Origins of the TGV, 1944-1983*. Westport, Conn.: Praeger, 2002.

Nakamura H and Ueda T (1989). "The Impacts of the Shinkansen on Regional development". *The Fifth World Conference on Transport Research*, Yokohoma, Vol. III. Western Periodicals, Ventura, California.

OECD, *Impact of Transport Infrastructure Investment on Regional Development*, 2002.

Okada, H. "Features and Economic and Social Effects of the Shinkansen". *Japan Railway and Transportation Review*, 1994.

Puga, D., Henry G. Overman and Matthew A. Turner. "Decomposing the Growth in Residential Land in the United States". *Regional Science and Urban Economics* 38(5), September 2008. 385-404.

Road Transport Policy, *Open Roads Across Europe*, European Commission, Energy and Transport DG, B-1049 Brussels, 2007.

Sands, B. D. The Development Effects of High-Speed Rail Stations and Implications for California, *California High Speed Rail Series*, Working Paper, April 1993.

SDG. *High Speed Rail: International Comparisons*. London: Commission for Integrated Transport, 2004.

- Seçilmiş C., "Ziyaretçilerin Gözüyle Eskişehir Turizminin Gelişmesini Etkileyen Sorunlar", İşletme Araştırmaları Dergisi 3/3 (2011) 37- 57, Osmangazi Üniversitesi.
- Seçilmiş C ve Sarı Y, "Türkiye'de İllerin Turizm Gelişmişlik Endeksinin Oluşturulmasına Yönelik Bir Araştırma", Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi, C.9, S.32 (117-132), Bahar-2010.
- SNCF. *The French High Speed Business*. Paris: SNCF, 2009.
- Sophie Masson , Romain Petiot. "Can the high speed rail reinforce tourism attractiveness? The case of the high speed rail between Perpignan(France) and Barcelona(Spain)". *Technovation*, 29, (2009), 611-617.
- Spiekermann, K. And Wegener, M. (1996). "Trans-European Networks and Unequal Accessibility in Europe". *European Journal of Regional Development (EUREG)* +/96, 35-42.
- Şahin, Figen. Eskişehir İlinin Kültür Turizmi Potansiyeli: Mevcut Durum ve Öneriler, Uzmanlık Tezi, T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Eskişehir Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü, Eskişehir, Kasım 2012.
- Şıklar İlyas ve Diğerleri, Eskişehir'deki Lojistik İhtiyaç ve Faaliyetlerinin Belirlenmesine İlişkin Fizibilite Çalışması, BEBKA, Eskişehir, 2011.
- Teresa Garcia-Milà, Universitat Pompeu Fabra and Barcelona GSE; José G. Montalvo Universitat Pompeu Fabra. *The Impact Of New Highways on Business Location: New Evidence from Spain*, April 2011.
- The World Bank, China and Mongolia Sustainable Development Sector Unit, EAST ASIA AND PACIFIC REGION, *Regional Economic Impact Analysis of High Speed Rail in China*, Main Report, June 25, 2014.
- The World Bank (2008). "World Bank Transport Business Strategy 2008-2012," Washington DC.
- The World Bank (2014)
- TOBB, 2011 Türkiye Ulaştırma ve Lojistik Meclisi Sektör Raporu, Haziran 2012, TOBB Yayın Sıra No: 2012/165.
- Tunçsiper B., ve İlban O.(2006). "Turizm İşletme Belgeli Otel İşletmelerinin Pazarlamam Sorunları: Balıkesir İlinde Bir Alan Araştırması", *Anadolu Ü. Sosyal Bilimler Dergisi*, Cilt:6, No. 1, 225-244.
- TÜBİTAK BTP, Yüksek Hızlı Tren Tübitak Raporu, Kasım 1996.
- Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları, Stratejik Plan, 2010 – 2014.
- TÜİK.
- Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK), Seçilmiş Göstergelerle Eskişehir, 2012.
- Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK), Seçilmiş Göstergelerle Eskişehir, 2013.
- Türkiye İş Bankası, 2010 ve 2012 Verileriyle Türkiye'de İllerin Gelişmişlik Düzeyi Araştırması, İktisadi Araştırmalar Bölümü, Şubat 2014.
- U. Blum, K.E. Haynes, C. Karlsson. "The regional and urban effects of high-speed trains". *The Annals Regional Science* (1997) 31: 1-20.
- Uluslararası Demiryolları Birliği (2005)
- Vickerman, R. "The economic benefits of High-Speed Rail." *Time for High Speed Rail Conference*. London, 2009.
- Yung-Hsiang Cheng. "High-speed rail inTaiwan: New experience and issues for future development". *Transport Policy* 17 (2010) 51-63.
- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Türkiye Ulaşım Ve İletişim Stratejisi- Hedef 2023.
- Uluslararası Rekabet Araştırmaları Kurumu (URAK). İller Arası Rekabetçilik Endeksi, 2011.
- Vickerman R and Norman C (1999). "Local and Regional Implications of Trans-European Transport Networks: The Channel Tunnel Rail Link". *Environment and Planning A*, Pion Ltd, London. Vol. 31(4), 705-718.
- Whitelegg, John. *Roads, Jobs and the Economy*, A Report for Greenpeace. July 1994.

ESKİŞEHİR TİCARET ODASI YAYINLARI NO : 31

Şehir ve Kültür - 7

1. Basım

ISBN:

Tasarım

Gölnur ŞENGENÇ

Baskı

Eskişehir 2015



ESKİŞEHİR TİCARET ODASI

İkieslöl Cd. No : 28/6 ESKİŞEHİR

Tel: 0.222. 222 26 26 **Fax:** 0.222. 230 72 33

www.etonet.org.tr [bilgi@etonet.org.tr](mailto: bilgi@etonet.org.tr)

**Yüksek
Hızlı Tren'in
Eskişehir
Etkileri
Araştırması**



Önsöz

Ulaşım kolaylığı, uygun tarımsal yapısı ve zengin maden kaynaklarının yanı sıra, sanayide de gelişmiş illerden biri olan Eskişehir, Orta Anadolu'nun batıya açılan kapısı olmuştur. Enerji ve hammadde kaynaklarının uygunluğu, sanayi için gerekli altyapı yatırımlarının yeterli olması ve ulaşım kolaylıkları, bölge sanayisinin giderek gelişmesini sağlamış; kalifiye iş gücü potansiyelinin varlığı ve ilin coğrafi bakımdan iç pazarlara yakınlığı, şehir nüfusunun kırsal nüfusa göre hızla büyümesini desteklemiştir.

Eskişehir 20 yıl öncesine kadar tipik bir Anadolu şehriyken, günümüzde Türkiye'nin parlayan yıldızı olmayı başarmıştır. Anadolu ve Eskişehir Osmangazi Üniversiteleriyle, bütünleşmiş tarihi ve modern dokusu ve çağdaş ulaşım alt yapısıyla Avrupa kenti görünümüne kavuşmuştur. Tarihsel gelişim süreci içerisinde demiryolunun Eskişehir'e gelmesi ve tren istasyonunun şehir içinde yer alması, çevreden gelen ürün ve insanların Eskişehir'de toplanmasını kolaylaştırmıştır.

Trenlerin ilk yolculuğundan günümüze kadar niceliğinde ve niteliğinde büyük değişimler yaşanmıştır. Global dünyada Yüksek Hızlı Tren modern yaşamın önemli unsurlarından biri haline gelmiştir. Özellikle İstanbul - Ankara hattının ortasında yer alan Eskişehir bu modernleşmenin etkilerini derinden hissetmeye başlamıştır.

Bu araştırmada meydana gelen bu önemli değişimin boyutları akademik bir yaklaşımla incelenmiştir. Giderek etkilerinin daha da artacağı bu ulaşım sisteminin şehrimiz üzerindeki etkileri çok boyutlu sosyal ve ekonomik bakış açılarıyla ele alınmıştır. Bu süreçte ortaya çıkan niteliksel ve niceliksel değişimin şehir aktörleri tarafından daha iyi anlaşılması amacıyla yapılan çalışma, mevcut eğilimleri tanımlamakta ve geleceğe yönelik olarak neler yapılabileceği konusunda ipuçları barındırmaktadır. Çalışmanın şehrimize fayda sağlaması ve Yüksek Hızlı Trenin yarattığı ve yaratabileceği potansiyelin değerlendirilmesi en önemli beklentimizdir.

Prof. Dr. Muharrem AFŞAR tarafından yönetilen bu araştırma projesinde, araştırmacı olarak görev alan Prof. Dr. B. Zafer ERDOĞAN, Prof. Dr. Erol KUTLU, Doç. Dr. Sezgin AÇIKALIN, Doç. Dr. Aslı AFŞAR, Doç. Dr. Fikret ER, Yrd. Doç. Dr. B. Tuğberk TOSUNOĞLU ve araştırma sürecine destek veren Eskişehir Ticaret Odası çalışanlarına teşekkür ediyorum.

Metin GÜLER

Eskişehir Ticaret Odası Başkanı

İÇİNDEKİLER

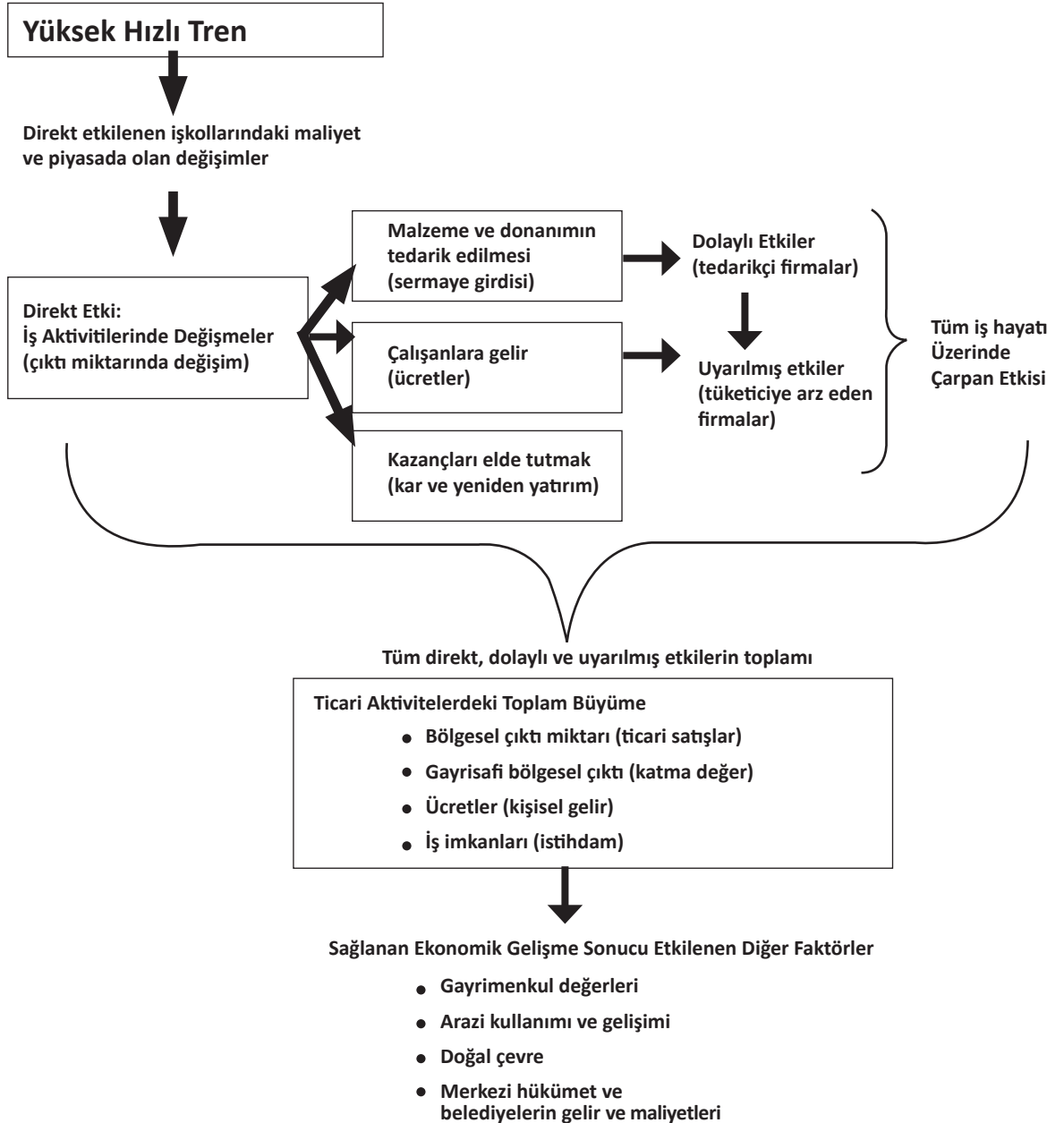
8	YÖNETİCİ ÖZETİ
19	1. GİRİŞ
23	2. ULAŞTIRMA SEKTÖRÜ
24	2.1. Türkiye’de Ulaştırma
25	2.2. Dünya ve Türkiye’de Demiryolu
25	2.2.1. Dünyada Demiryolu
26	2.2.1.1. Demiryolu Ulaşım Teknolojilerindeki Gelişmeler
27	2.2.1.2. Çevre Faktörü ve Demiryolu Ulaşımına Etkisi
27	2.2.2. Türkiye’de Demiryolu
31	3. DÜNYA ve TÜRKİYE’DE YHT
32	3.1. Yüksek Hızlı Tren Tanımı
33	3.2. Yüksek Hızlı Tren Sisteminin Yaygınlaşma Nedenleri
35	3.3. Dünyada YHT
36	3.3.1. Avrupa
36	3.3.2. Avrupa’da Yüksek Hızlı Tren
36	3.4. Türkiye’de YHT
38	3.5. YHT ve Beklenen Direkt Etkileri
40	3.6. Avrupa Örneğinde Ulaşımın ve Yüksek Hızlı Tren Sistemlerinin Etkileri
42	3.7. Japonya Örneği
43	3.8. Yüksek Hızlı Trenin Dolaylı Ekonomik Etkileri
44	3.9. Ulaşım Olanakları, YHT, Kalkınma ve Kentleşme İlişkisi
49	4. YHT ve ESKİŞEHİR
52	4.1. Eskişehir’in Sosyo - Ekonomik Yapısı
64	4.2. Eskişehir İçin Olası Etkiler, Sonuçlar ve Dersler
68	4.3. Turizm, YHT, Ulaşım ve Eskişehir
73	5. SONUÇ, BEKLENTİ ve ÖNERİLER
81	EKLER
81	Ek 1: Yolcu Anketi
92	Ek 2: Eskişehir Ticaret Odası Üyeleri Beklenti Anketi

Yönetici Özeti

Eskişehir ekonomisi, sosyal yaşamı ve şehirleşmesi ile YHT'nin sunacağı avantajlar ve dezavantajlar bu çalışmanın inceleme alanını oluşturmuştur. Bu anlamda ulaşım imkânları ve ekonomik kalkınma ilişkisi çalışmanın temel fonksiyonu olarak ele alınmıştır. Aşağıdaki şekilde ulaşım olanakları ve ekonomi ilişkisi ile teorik anlamda beklenen her türlü ilişki özet olarak sunulmuştur.

Ulaşımın Sağlanan İlerlemenin Ekonomik Gelişmeye Olan Etkileri

Fonksiyonel Karşılıklı İlişki Yapısı



Teorik altyapıyı takiben ulaşım imkânları ve hızlı trenin bu sektördeki rolü ve önemi ele alınmış, bu bölüm dünya örneklerinin değerlendirilmesi ile Eskişehir için çıkarılabilecek dersler sunulularak tamamlanmıştır.

Bu çalışmanın en son bölümünde Eskişehir'de beklenen etkiler anket yoluyla elde edilen verilerle bir kez daha ele alınmış ve sektörel anlamda son analizler sunulmuştur.

En son söylenecekleri en başta özet bir şekilde sunmanın iyi bir anlama - kavrama taktiği olduğu düşüncesiyle aşağıdaki paragrafı okuyucuların değerlendirmelerine sunmak isteriz:

“Avrupa ve Japonya’da yüksek hızlı trenlerin hat üzerindeki şehirlere kazanımlar ve bazen de ekonomik kayıplar sunduğu izlenmiştir. Eskişehir, Ankara ve İstanbul hattının orta durağı olarak kabul edilebilir. Ankara hızlı tren hizmeti 5 yıldır sürmektedir. Dolayısıyla bunun mevcut durumda Eskişehir’de bazı değişimleri başlatmış olması muhtemeldir. Ancak Ankara - İstanbul bağlantısının ara durağı olarak ele alındığında beklentiler farklılaşabilir. Eskişehir, her şeyden önce iki büyükşehrin bağlantı noktasında olması sebebiyle en çok hizmetler sektöründe değişimler beklenilmelidir. Burada da dünya örneklerine baktığımızda bilgi-bilişim hizmetleri ile turizmin en ağırlıklı sektörler oldukları izlenmiştir. Bilgi - bilişim temelli hizmetlerin hizmetler sektörünün her alanında kullanılabileceği açıktır. Bu durumda turizm Eskişehir için YHT sonrası dönemde oldukça önemli bir rol oynayabilecektir”.

Yönetici özetinin kalan bölümünde okuyucular çalışmanın tamamına ait olan ve özellikle de bulgularına ağırlık veren bir özeti inceleme şansına sahip olacaktır.

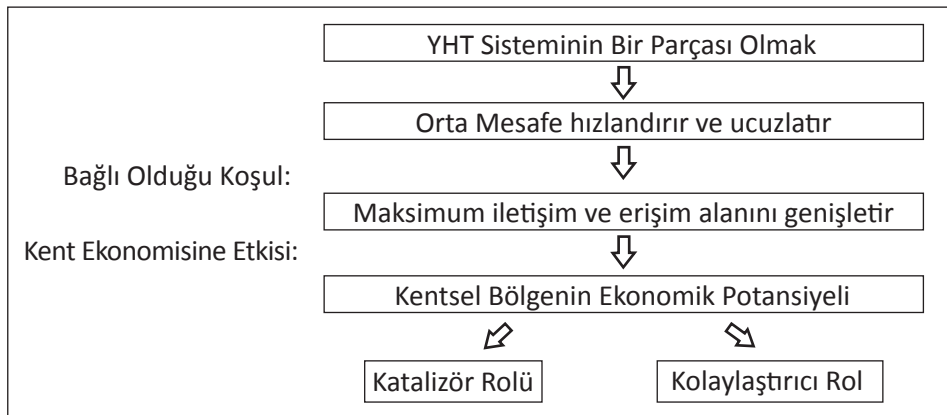
YHT ve Kentsel Kalkınma

YHT ile ilgili bilimsel bir çalışma öncesinde bile, tüm dünya örneklerinden görüldüğü üzere beklenen ilk etki, Eskişehir’e dışarıdan girişin artık daha kolay ve hızlı olacağı yönündedir.

Eskişehir’e ulaşmadaki bu kolaylığın yaratacağı ekonomik fırsatların değerlendirilmesi bütünüyle yerel aktörlerin vereceği reaksiyona bağlıdır.

Durum sadece bireysel mobilite olanağı olarak ele alındığında bile, YHT hattına ulaşabilen her birey artık daha geniş alana, daha hızlı ve konforlu ulaşabilmektedir. Bu durumu doğru değerlendirebilecek şehir aktörleri yalnızca bu gerçeğe göre hareket etseler dahi, şehirdeki göreceli konumlarını daha iyi kılabilmek adına stratejiler geliştirmelidirler.

YHT Sisteminin Kent Alanlarına Etkisi



YHT Sistemleri bireysel mobilité artışı ile şehirleri ve şehir merkezlerini birbirine daha da yakınlaştırır. Birey, artık daha geniş coğrafi ve ekonomik alana erişim sağlar. Dolayısıyla ulaşabileceği ekonomik refah potansiyeli artar. Bu refahı sağlayacak mal ve hizmetlere ulaşması ise bölgesel tepkilere bağlı olarak ortaya çıkacaktır. Aslında bireyin istediği çeşit ve kalitede ürünlere Eskişehir'de ulaşması demek; Ankara, İstanbul ya da Konya'da çalışarak yarattığı gelirin bir kısmını Eskişehirli girişimcilere gelir olarak sunması demektir.

YHT Sistemi, Eskişehir dışında yaratılan geliri Eskişehir yerel potansiyeli ile şehre iki türlü taşıma olanağını yaratır:

- **Katalizör Rolü:** Düşük ekonomik büyümeye sahip olan YHT hattına yakın bölgelerde, tamamıyla yeni tip ekonomik aktiviteleri bölgeye kazandırabilir. Bunun gerçekleştirilebilmesi, YHT sistemi ile ekonomik kar potansiyeli artacağını bekleyen yerel aktörlerin yeni yatırımları göze alması ile mümkündür.
- **Kolaylaştırıcı Rol:** Göreceli olarak daha yüksek ekonomik ve sosyal refaha sahip olan şehirlerde, YHT sistemi zaten var olan ekonomik gücün devamlılığını besleyebilecek bir rol oynayabilir. Bu bölgelerde her türlü altyapı geliştirilerek YHT sisteminin etkileri tüm bölgeye iletilebilir.

Yeni fırsatlar bağlamında YHT'nin yaratacağı avantajlar neler olabilir? Ya da YHT'nin yaratacağı tehditler yok mudur? İşte bu ve benzeri sorular Eskişehir'de yaşayan ve çalışan her birey ve kurumun yanıtlaması gerekli sorulardır.

YHT ve Sosyo - Ekonomik Etkileri Üzerine Dünya Örnekleri

Japonya'da Shinkansen hızlı tren hattının kurulmasıyla birlikte 4 milyar yolcuyla geçmiş bulunan hacim, Avrupa'da sabit bir hızla yükselmiş ve 1981 yılından itibaren 1,5 milyar yolcu kapasitesine ulaşmıştır. Günümüzde 15'den fazla ülkede hızlı tren hizmet vermekte olup, büyük bir büyüme hızıyla 2020 yılına kadar 25.000 km yeni hattın kurulması beklenmektedir.

Azalan taşımacılık maliyetleri ve zaman tasarrufu iş dünyasının daha büyük bir işgücü piyasasıyla buluşmasına ve böylece ücret maliyetlerinde düşüş sağlayarak karın artmasına neden olmaktadır. Ayrıca yetenekli işgücüne erişimin artması verimliliği de artırmaktadır.

Dünya örnekleri ele alındığında YHT'nin etkilerinin ülke ve hatta şehirlere göre farklılıklar gösterebildiği izlenmiştir. Ekonomik anlamda en büyük etki hizmet sektöründe ve özellikle bilgi temelli sanayilerde ortaya çıkmıştır. Çalışmalar yüksek hızlı tren hatlarının geçtiği bölgelerde daha hızlı nüfus artışı ve ekonomik etkiler ortaya çıktığını göstermektedir. Bu durum, yüksek hızlı trenlerin hizmet vermeye başlamasıyla birlikte zaman içerisinde gelişmiştir. Ancak, bu etkilerin özellikle turizmle ilgili faaliyetlerde yoğunlaştığı tespiti ayrıca dikkate değer bir değerlendirmedir.

Yüksek hızlı tren hatları istasyonların çevresindeki arazi ve mülk değerlerinin yükselmesine neden olabilmektedir. Hızlı tren hatları insanları, farklı iş alanlarını ve sanayileri erişimin yükselmesi ve ileride artması beklenen arazi ve mülk değerleri nedeniyle bölgeye çekmektedir.

Yüksek hızlı trenler farklı sektörlerin verimliliğini ve rekabet edebilirliğini artırsa da, ekonomik büyümenin önemli bir motoru olarak değerlendirilmemelidir. Bu durumun bir göstergesi olarak Avrupa'nın 10 önemli yüksek hızlı tren hattının, toplam Avrupa GSYH'sini sadece % 0,25 ve istihdamı da % 0,11 oranının da (önemsiz bir miktarda) etkilediği ortaya çıkmıştır.

Fransa'da TGV, Paris ve hizmet verdiği diğer şehirlerarasındaki trafiğin önemli ölçüde artmasına neden olmuştur. Ancak iş trafiğinde meydana getirdiği değişimi analiz etmek oldukça zordur. Paris ve Lyon arasındaki TGV hattı Lyon'daki otel sahipleri açısından Paris'lilerin işlerini bir günde tamamlayarak konaklamadan dönmeleri nedeniyle için sorun olmuştur. Lyon otel sahiplerinin ekonomik anlamda uğradıkları zararla birlikte, Paris Lyon hattındaki diğer duraklarda turizm sektörü gelişerek yeni kar fırsatları yaratmıştır.

Ayrıca, TGV ile ara durakların çok daha rahat ve hızlı biçimde Paris piyasalarına ulaşımı sağlanmıştır. Yüksek hızlı trenin temel etkisi, büyük şehirler arasında yarattığı net ekonomik etkiden çok, ekonomik faaliyetlerin ana şehirlerden yerel çevredeki bölgelere kayması şeklinde olmuştur. Aynı etkiler Nantes bölgesinde de beklenmiş, ancak etkiler daha çok arazi ve mülk fiyatlarında değişim şeklinde ortaya çıkmış, ekonomik faaliyetin gelişimi ise sınırlı olmuştur. Ancak TGV'nin hizmete girmesinden sonra Nantes bölgesindeki turizm sektöründe, otellerin ve diğer turist hizmetlerinin artmasıyla önemli bir gelişme ortaya çıkmıştır.

Londra'dan 1 saat uzaklıktaki kasabalar Londra metropolü için yakın mesafe yerleşimlerini oluşturmuş ve işe ulaşma amaçlı yolculuk kavramını üretmiştir. Burada insanların çalıştıkları ve değer yarattıkları yerlerle, yaşadıkları ve gelirlerini harcadıkları yerler arasında uyumsuzluğun olduğu süreç başlamıştır. Böylece hızlı tren hizmeti olan yerlerde yüksek katma değerli faaliyetlerin Londra'dan bu bölgelere doğru yayılması etkisi ortaya çıkmıştır. Londra'dan bu merkezlere tersine biçimde işe yolculuk da başlamıştır. Bu durum ise, yüksek hızlı tren hizmeti olmayan kasabaların yerel hizmet faaliyetlerini Londra'nın ekonomik katma değerine bir katkı sağlayacak biçimde etkilemiştir. Sonuç olarak Londra'da çalışan insanlar burada katma değer yaratarak kazandıkları gelirleri, hızlı tren hattı olan şehirlerde yaşayarak harcar hale gelmişlerdir. İngiltere örneğinde ekonomik olarak daha güçlü olan 4 güney alt bölge istihdamını bilgi yoğun hizmetlerde artırmıştır. Diğer alt bölgeler ise kendilerini kamu hizmetlerinde göstermiş; ancak Pennine Lancashire şehri ağır sanayiye dayalı yapısıyla istisnai bir durum göstermiştir.



Londra Victoria İstasyonu



Ciudad Real / Castilla - La Mancha Üniversitesi

İspanya'da Madrid - Sevilla yüksek hızlı tren hattı üzerinde bulunan "Ciudad Real" şehri yüksek hızlı trenlerin kent gelişimine ve arazi kullanımına etkisine ilişkin çok iyi bir örnek oluşturmaktadır. 1992 yılında Madrid - Sevilla Yüksek Hızlı Tren Hattı faaliyete geçmeden 6 yıl önce, Ciudad Real kentinde eğitime başlayan üniversite kentin yapısını bir ölçüde değiştirmiş ve kentleşmeye katkı sağlamıştır.

Yüksek hızlı tren projesinin onaylanması ve inşa faaliyetlerin hayata geçmesinin ardından Ciudad Real'de özellikle üniversite öğrenci sayısında büyük bir artış meydana gelmiştir. Kentin üniversite bölgesinde, yüksek hızlı tren istasyonu çevresinde, kent merkezinde ve kentin dış çeperindeki konut alanlarında, konut talepleri artmıştır. Bu artış göstermektedir ki, yüksek hızlı trenin gelecek olması, şehir dışından daha çok öğrencinin eğitim hayatını sürdürmek için Ciudad Real Üniversitesi'ni tercih etmesine, bu da öğrenci sayısının artmasına ve konaklama ihtiyacının doğmasına sebep olmuştur. Şehrin hızlı trenden önce sahip olduğu birikimler ve hızlı trenin getirdiği fırsatlara verdiği tepkilerle birlikte dönüşümün daha etkin ortaya çıktığı söylenebilir. Bu bağlamda, yüksek hızlı tren, şehrin birikimleri ve fırsatları değerlendirme reaksiyonu ile birlikte, Madrid'e 1 saat uzaklıkta olan Ciudad Real bir alt mega şehir merkezine dönüşmüştür. Bu sürecin temelinde sermaye birikimiyle birlikte bölgesel bir üniversite ve iş merkezi yatmaktadır.

Yapılan çalışmalar Japonya'da YHT duraklarının olduğu şehirlerdeki nüfus artışının, bu hattın olmadığı şehirlerden daha fazla olduğunu tespit etmişlerdir. Ancak bazı çalışmalara göre de bu sonuçtaki neden - sonuç ilişkisinin yönü tartışmalıdır. Japonya'daki Shinkansen hızlı tren hizmeti ile istihdam artışı olduğu muhakkaktır. Ancak hattın bulunduğu değişik yerlerde istihdam artışının sebepleri de farklılıklar göstermektedir.

İşgücü istihdamında en büyük artış hizmetler sektöründe görülmüştür. Yine burada alt sektörler bakıldığında bilgi temelli endüstri kollarının en ciddi istihdam artışını sağladıkları izlenmektedir (tıpkı İngiltere'nin bir bölgesinde olduğu gibi). Hem Japonya'da hem de İngiltere'de hizmetler sektöründeki bu gelişmeler hızlı tren hattının olduğu şehirlerde diğerlerine göre belirgin biçimde gerçekleşmiştir. Bu konuda son ve en önemli bulgulardan biri de tüm bu gelişmelerin çoğunlukla turizm ilişkili ticari alanlarda olmuş olmasıdır.

Bölgesel ve yerel otoriteler tarafından zamandan tasarruf sağlaması ve erişilebilirliği artırma-ları nedeniyle yüksek hızlı tren projelerinin doğrudan ekonomik ve finansal çıktıları yaratacağı beklenmektedir. Bu sonuçlar da yüksek hızlı hatlar aracılığıyla yeni bağlanan bölgede iş alanın-da verimliliğin artması, turistlerin artması ve bölgeye yeni taşınan insanların artması şeklinde gerçekleşmektedir.

Yüksek hızlı tren hatları büyükşehirler arasındaki bölgesel dengesizliği sermayenin diğer şehirlere erişimini sağlayarak azaltmakta, ancak merkez ve çevre arasındaki ekonomik dengesizliği artırmaktadır.

Özellikle hizmetler sektörüne arz eden firmalar için ulaşım imkânlarının artışı daha fazla pazara ulaşmak anlamına geldiği gibi, gelişmiş bölgelerden rekabetçi firmalarla daha fazla rekabete de açık hale gelmeleri anlamını taşır.

İngiltere Taşımacılık İdaresi raporuna (2005) göre, yüksek hızlı tren hizmeti işgücünün çok olduğu bölgelerden işgücü ihtiyacı olan bölgelere transfer sağlayarak işverenler, çalışanlar ve tüm toplum açısından fayda yaratmaktadır.

Ulaşım olanaklarındaki artışa bağlı olarak yeni iş kolları açığa çıkabilir. Hatta yeni iş kolu yerine iş yerinin ulaşım ağının lokasyonuna göre yer değiştirmesi bile bir yeni yatırım olarak ele alınabilir. Bu anlamda ilk yatırımların ve ilk istihdam edilenlerin marjinal katkısı daha fazla olacaktır. Yani marjinal verim hem sermaye hem de emek için zamanla azalacaktır. Bu, gelişmesi muhtemel iş alanlarına önce girenlerin kar potansiyeli olarak avantaja sahip olmaları anlamına gelir. “Her şey bir gelişsin, otursun, sonra ben yatırıma ona göre ayarlarım” mantığının, daha az kar ve belki de zarar getirmesi, bir nebze olsun bu yüzdendir.

Artan ulaşım imkânları ve ilgili bölgenin gelişen ekonomisi bölgenin ekonomik yapısında da gözle görülür değişim getirecektir. Hem artan ulaşım hem de ekonomik kalkınma ilgi konusu olan bölgede birincil üretimden (yeraltı kaynaklarının çıkarılması, madencilik gibi) ikincil üretime yani imalat sanayisinde üretime doğru ilk adımı sağlayacaktır. Eğer bölgede bu sağlanmış ise ikinci adımda değişim imalat sektöründen gelişmiş ve yüksek teknolojiyi kullanan imalata, mal ve hizmetlerin dağıtım ve hizmetler sektörüne doğru olacaktır. Eskişehir sanayi ve genel ekonomik kalkınmışlık durumuna göre 2. yapıya uygun durmaktadır. Yani, Eskişehir için bu anlamda gelişmiş ve ileri teknoloji kullanan imalat, mal ve hizmetlerin lojistiği ve hizmetler sektörü önem kazanacaktır tespiti yapılabilir.

Bir köprü fonksiyonel değil ise, onun için “bridge to nowhere” denilmektedir. Bunun anlamı “hiç bir yere çıkarmayan köprü” olarak ifade edilebilir. Bu bağlamda Eskişehir bazlı bir yaklaşımla; YHT, Eskişehir bölgesinin sermayesini harekete geçirmez ise, Eskişehir’e bağlantı yapılan diğer merkezleri harekete geçirebilir. Bu da daha başlamadan rekabeti kaybetmek anlamına gelir. Bu nedenle yerel sermaye ve işgücü, artacak rekabete uyum sağlayarak bölgedeki gücünü arttırmalı ya da en azından göreceli gücünü kaybetmemelidir.





Ulaşım imkânlarındaki gelişmeler firmaları sıralayarak ya da seçerek lokalizasyonlarında yeni bir dağılımı getirebilir. Bu gelişmeler piyasalara girişleri kolaylaştırıp, maliyetleri azaltarak piyasada tutunma zamanını arttırır ve firmalara artan getirili “ölçek ekonomisinden” (özel alanlarda kümeleşen firmalar gibi, Eskişehir için havacılık kümesi gibi) yararlanmayı olanaklı hale getirir.

Eskişehir ekonomisinin Türkiye'ye yaptığı katkının daha da arttırılabilmesi; YHT'nin ulaşım imkânlarını çeşitlendirmesi ve hızlandırması anlamında sağlanabilir. Ancak bu durumun ortaya çıkabilmesinin ise, Eskişehir'in YHT avantajını değerlendirebilme potansiyeline bağlı olduğunu söyleyebiliriz.

Buradan hareketle YHT'ye bağlı olarak ortaya çıkabilecek bir istihdam artışının, Eskişehir ve bölgesinin aldığı maaş ve ücretlerde göreceli artışa neden olabileceğini söyleyebiliriz. Eskişehir'in çalışan sayısı (yani istihdam) maaş ve ücretten aldıkları pay açısından Türkiye'de oldukça üst sıralarda yer aldığı ortaya çıkmakta ve bu durum da hem emek hem de sermaye anlamında rekabet edebileceğine dair bir öngörü oluşturmaktadır. Ancak şehrin rekabetçi konumunu daha da güçlendirebilmesi için, YHT potansiyelinin yaratacağı yeni fırsatların iyi değerlendirilmesi gerekmektedir. Çünkü benzer olanaklara sahip olacak diğer iller de aynı alanlarda rekabet edecek ve piyasalarda daha fazla pay almak isteyeceklerdir.

Artan fırsatlar merkeze göç hareketini de hızlandıracaktır. Bu tip hareketlerin Eskişehir için sorun değil fırsat olabilmesi için merkezi ve yerel kamu kurumları ile bölgenin girişimcilerinin beraberce plan geliştirmeleri ve gerekli düzenlemeleri yapmaları çok önemlidir. Aksi halde kısa dönemde, artan nüfus en basitinden işgücü maliyetleri için bir avantaj yaratacak olsa da, uzun dönemde bu nüfus artışının getirebileceği problemler Eskişehir yatırımcıları için olumsuz sonuçlar da doğurabilecektir.

İstihdamın aldığı bu paylara göre, sanayi ve hizmetler sektörlerinin Eskişehir için göreceli üstün olduğu sektörler olduğu söylenebilir. Buna göre YHT'nin yaratacağı avantajların yine Eskişehir'in yapmakta iyi olduğu alanlar için önem arz ettiği unutulmamalıdır. YHT ile yolcu taşımada elde edilen pozisyonun sanayiden çok hizmetler sektörüne yarayacağı da açıktır. Ancak bu durum yeni ve ye-

nilenen yatırımlarla gerçeğe dönüştürülebilir. Eskişehir, Finansal Göstergelerin dışarıda tutulduğu, gelişmişlik endeksi sıralamasında tüm Türkiye'deki iller arasında 8. sırada yer almaktadır. Bu durum hem negatif hem de pozitif yorumları beraberinde getirir. Buna göre, finansal gelişmişlik hesaplara dâhil edildiğinde, Eskişehir Türkiye'de 20. sıraya kadar gerilemektedir.

Ama diğer ekonomik ve sosyal göstergelerde şehrin daha gelişmiş olduğu anlaşılmaktadır. Finansal gelişmişlikteki bu durumun şehirde sosyo - ekonomik düzeye uygun finansal yapılaşmanın olmadığını ortaya koymaktadır. Aynı zamanda bu durum finansal gelişmişlik için halen Eskişehir'de önemli bir pazarın açık halde olduğunu da göstermektedir. Biliyoruz ki sosyo - ekonomik gelişmişlik ve finansal gelişmişlik biri birlerini ivmeleyerek hareket eder. Şehrin sosyo - ekonomik gelişmedeki yavaşlamasını bir ileri ivmeye taşıyabilmek için finansal gelişmişliği artırıcı yatırımların da şehre gelmesi gerekmektedir.

Sosyo - ekonomik gelişmişlik düzeyine göre turizm ve bağlı hizmetler sektörünün Eskişehir kimliğiyle örtüşmediği ortadadır. Bu anlamda YHT ile şehre gelen yüksek kaliteli ziyaretçi sayılarının artırılması ve daha büyük fırsatlara dönüştürülmesi ancak turizm sektöründeki bir dönüşümden geçeceği açıktır. Bu sektördeki kalkınma hareketi yeme-içme ve eğlence sektöründe de bir talep artışını beraberinde getirecektir. Burada yalnızca turizme yönelik işletme sayısının artması yeterli değildir. Mutlaka kalitenin de artırılması gerekir. Şehre YHT ile gelenlerin çok etkin, çekici, ferah bir ulaşım ağıyla turizm alanlarına ulaştırılması da vazgeçilmez altyapı yatırımlarını içerir. Bunun için hem özel girişimcilerin, hem belediyelerin hem de merkezi hükümetin koordineli bir biçimde çalışma gerekliliği unutulmamalıdır.

YHT ve raylı sistem yatırımlarına bağlı olarak artan ulaşım kolaylığı ve güvenilirlik ile birlikte, zaman ve maliyetlerde ortaya çıkacak tasarruflar, Eskişehir ve civarındaki işletmelerin üretim verimliliğini artıracaktır. Bu verimlilik artışı artan talebi karşılamak için üretim artışına ve ürünlerin dağıtımındaki kolaylık artışına bağlı olarak gelişecektir. Piyasalara erişimin ulaşım imkânları ile beraber artması, hem rekabeti arttıracak hem de Eskişehir ve bölgesinde yeni iş imkânlarının doğmasına yol açacaktır. Artan rekabet ve yeni iş alanları bölge için potansiyel karlılık artışı anlamına gelecektir. Bu durum Eskişehir ve civarındaki işletmelerin bir kısmına yarar bir kısmına zarar getirebilir. Örneğin otobüs firmalarının ölen hatları olabilir bunun için kendilerini yeni oluşacak hatlara göre ayarlayabilir ya da yok olurlar. İktisadi anlamda ürün yelpazelerini genişletmeleri ya da değişen piyasa koşullarına göre tamamen yeni bir alana geçmeleri gerekebilir. Benzer şeyler yalnızca bu işkollarındaki sermaye için değil, emek için de geçerli olacaktır. Artan rekabete uyamayan emek piyasadan ayrılmak zorunda kalacak, daha kalifiye işgücüne gerek olabilecektir. Ancak bu işlemler de işgücü verimliliği üzerinde olumlu etki yapacaktır. Hem sermayenin hem de emeğin artan verimliliği tüm Eskişehir için ekonomik büyüme anlamına gelir.

Londra civarında YHT durağı olan illerin, özel ve bilgi - yoğun işletmelerin olduğu şehirler olduğu anlaşılmıştır. Buna göre Ankara ve İstanbul'a göre Eskişehir'de rekabet üstünlüğü olan şirketlerde kümelenmenin artacağı beklenmelidir.

YHT geldikten sonra zamana bağlı olmakla beraber, gelişme gösteren şehir ve şehir merkezlerinde işletme faaliyetleri bilgi - yoğun sektörlerle doğru kaymaktadır. Bu şehrin gelişimine, kültürüne, ülkesine ve zamana bağlı olarak farklılık gösterse de, ortaya çıkan durum budur.

Bir başka beklenti ise; büyük şehir bağlantısının YHT durağı olan şehri, rekabette zayıf yakalayıp, ters nüfus göçü ve ekonomik daralmaya itebileceğidir.

Böyle bir durumda ise Eskişehir'in sanayi ve hizmetler sektöründe niteliği sağlam olan şirketlerin, bu rekabete dayanabileceği beklenmelidir. Ancak diğerlerinin, aynı alanda çalışmaya devam etmeleri, bununla birlikte en azında bilgi temelli işletme ve hizmet anlayışına geçmeleri gerekebilecektir. Eskişehir için, en akla yatkın alanlar, hizmetler sektörünün bilgi - bilişim yoğun olan alanlarında, yatırımların ve üretimin artacağıdır.

Bunun dışında; klasik hizmetler sektörünün şehir merkezinde var olan işletmelerinin, bilgiyi müşterilerin daha fazla kullanabilir şekilde uyarlamaları, merkeze uzak alanlardan ulaşım olanaklarını arttırarak, YHT garından alıp buralara götürme ve kaliteli hizmet vermeleri beklenmelidir. Bu değişimlere ayak uyduracakların varlığını sürdürmeleri daha olasıdır. Çünkü YHT ile birlikte daha büyük şehirlerdeki firmaların bölgeye girmesiyle rekabet artacak ve kar payları düşecektir.

Dünya örneklerine bakıldığında, YHT'den sonra, imalat sektörü yüzdesel payda kaybeden, bilgi - bilişim temelli hizmetler sektörü ise net bir kazanan pozisyonunda olmuştur.

Paris TGV uygulaması incelendiğinde anlaşılıyor ki, hızlı tren hattı üzerinde bölgesel ekonomi, tren hattı ile hemen pozitif tepki vermemekte ya da minimal düzeyde kalmaktadır. Burada TGV durakları üzerinde belirleyici rolün yerel ekonomik aktörlerin davranışına bağlı olduğu ifade edilmektedir. Bir başka ifadeyle, "devlet inşa etti şimdi bizim ekonomi iyiye gidecektir" beklentisinin bu örnekte gerçekleşmediği anlaşılmaktadır.



Japonya'daki Tokyo - Osaka yüksek hızlı tren bağlantısında, arada kalan bir şehir için (Nagoya), % 20 gibi ciddi bir istihdam kaybı yaşandığı görülmüştür. Yani iki büyük şehre bağlanan bir şehir, rekabette gereğini yapmadığında, istihdamda gelişme değil, orta vadede kayıp yaşanması da mümkündür. Eskişehir, bu örnekteki Japon şehrine benzer bir coğrafi konuma sahiptir. Her ne kadar aynı durumun (istihdam kaybı), Eskişehir'de aynen yaşanacağı kesin olarak beklenmese de, Eskişehir'de faaliyet gösteren şirketlerin, rekabetin artacağını unutmadan hareket etmeleri gerekmektedir.

Eskişehir'e dışarıdan gelenlerin % 40 gibi çok ciddi bir bölümü tatil ve eğlence amaçlı şehre gelmektedir. Bu amaçla şehre gelenlerin kültür turizmine yönelik ve sonrasında eğlenceye yönelik harcamalar yapacağı beklenebilir. Bu anlamda, otel, restoran, ulaşım sektörü, turizm acenteleri, yeme - içme ve eğlence işletmelerinin bu ziyaretçilerin harcamalarından direkt olarak etkilenmesi beklenebilir. YHT Sistemleri bireysel mobilite artışı ile şehirleri ve şehir merkezlerini birbirine daha da yakınlaştırır. Birey, artık daha geniş coğrafi ve ekonomik alana erişim sağlar. Dolayısıyla ulaşabileceği ekonomik refah potansiyeli artar. Bu refahı sağlayacak mal ve hizmetlere ulaşması ise bölgesel tepkilere bağlı olarak ortaya çıkacaktır.

Aslında bireyin istediği çeşit ve kalitede ürünlere Eskişehir'de ulaşması demek; Ankara, İstanbul ya da Konya'da çalışarak yarattığı gelirin bir kısmını Eskişehirli girişimcilere gelir olarak sunması demektir.

YHT yolcularının Eskişehir'in güvenilirliği ve turizme uygunluğuna dair algıları ölçüldüğünde görülmüştür ki şehir çok büyük oranda aile ile tatil yapılabilir kabul edilmektedir. Bu durum şehrin güvenli ve çeşitli sosyal bir çevreye sahip olduğunu göstermektedir.

Eskişehir'i hafta sonu aktivitesi olarak gezmeye uygun bir şehir olarak nitelendirenlerin yüzde 95 gibi çok yüksek bir oranda olduğu anlaşılmıştır. Bu iki durum yani aile ile ziyaret edilebilirlik ve hafta sonu tatiline uygunluk, şehrin kimliğini daha da iyi yansıtabilecek kültürel birikimini daha kolay ve kaliteli bir şekilde sunması gerektiğini ortaya koymuştur.

Eskişehir'e ailece yapılacak bir gezide ödenmesi mümkün en yüksek konaklama ücreti için genel eğilim 75 TL ile 225 TL arasında yer almaktadır. Bu soruya verilen cevaplar için aritmetik ortalama değeri 140 TL olarak tespit edilmiştir. Bu rakamlar Eskişehir otellerinin fiyatlamada kullanabileceği referans değerler olarak ele alınabilir.

YHT ile Eskişehir'e gelenlerin bir hafta sonunda şehirde ne kadar harcayacaklarına ilişkin soruya verilen yanıtlardan elde edilen ortalama rakam 280 TL'dir. 2013 yılında Ankara Eskişehir hattını toplam 1 milyon 800 bin kişi kullanmıştır. Yani 900 bin kişinin Eskişehir'e YHT ile ulaşmaya çalıştığı kabul edilebilir. Bu yolcuların da yapılan ankete göre 3'te 1'i şehre dışarıdan gelmektedir.

Tüm bu ziyaretçiler şehirde 1 hafta sonu geçirmeye karar verirse yıllık 84 milyon TL harcamaya hazırlar anlamına gelmektedir. Bu miktarın önemli bir bölümü otel, restoran ve eğlence sektörüne, ciddi bir bölümü de kültürel ürün ve faaliyetlere harcanacak anlamına gelir. Bu yüzden turizm sektörünün gerekli hazırlıkları yapması gerekliliği bir kez daha açıklığa kavuşmaktadır.

2012 yılında İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü verilerine göre 184549 yerli ve 10025 yabancı turist Eskişehir'de ağırlanmıştır. Şehirde konaklamalı turistler büyük oteller kadar küçük otelleri de tercih etmektedirler. Bu anlamda dünyada olduğu gibi Türkiye ve Eskişehir'de de butik otellerin önemi giderek artmaktadır.

Eskişehir'e dışarıdan gelenlerin neredeyse yarıya yakınının şehirde 3 gün ve üzerinde vakit geçireceğidir. Bu süre otel, restoran ve kültür turizmine yönelik ürünleri üreten sektörler için iyi bir ortalama. Ancak gelen ziyaretçilerin otel, pansiyon ya da apartta konaklayanlarına baktığında ancak yüzde 20'nin buralarda konaklayacağı görülmüştür. Bu durum en başta otel işletmecileri için boş oda anlamına gelse de gelen müşteriye yalnızca uyumak için hizmet edilemeyeceği anlamının da çıkarılması gereklidir.





Otel işletmecilerinin YHT ile gelen müşterilerden daha iyi pay alabilmesi için şehrin değerlerini tanıtmaya ve pazarlamaya buradan başlanması gerektiği anlaşılmalı ve şehir - kültür - turizm endeksli bir işletmeciliği benimsemeleri önem kazanmaktadır.

Yalnızca İç Anadolu Bölgesini Eskişehir'in turizmdeki en yakın rakipleri olarak kabul ettiğimizde, Ankara'nın bu bölgedeki iç turizmden en büyük payı alan il olduğu görülmektedir. Diğer, Eskişehir için eş ağırlık taşıyan rakipler de Nevşehir, Konya ve Kayseri'dir. Konya'nın kültür turizminde ve Nevşehir'in tarih ve doğa turizminde avantajlı olduğu bilinmektedir. En büyük rakip Ankara ve eşdeğer rakiplerden Konya'nın Eskişehir ile YHT bağlantısı olduğunu biliyoruz. Bu bağlantı bu 3 şehrin bir ortak havuz yaratabileceğini ortaya koymaktadır. Bu 3 şehir için hep beraber turizmde daha da büyümeyi getirebileceği gibi; şehirlerden birinin ya da ikisinin diğerinin kaynaklarına daha rahat ulaşabileceğini de gösterir.

Eskişehir'in sahip olduğu arkeolojik değerleri, geleneksel ve endüstriyel mirası, dini unsurları, geleneksel el sanatları ve mutfağı, yerel kültürleri, farklı konseptlere sahip müzeleri, antik çağlardan beri kullanıldığı bilinen şifalı sıcak suları, uluslararası, ulusal festivalleri ve etkinlikleri ile kültürel kaynaklarının tümü kültür turizmi kapsamında etkin bir şekilde değerlendirilmelidir. Bu anlamda Odunpazarı bölgesi iyi bir örnek teşkil etmekle birlikte YHT'nin şehre ulaşımı hızlandırması ve daha da kolaylaştırması ile şehre gelenlerin sayısının ve çeşitliliğinin artacağı öngörülerek, diğer potansiyel taşıyan turizm bölgelerinin, ürünlerinin ve fikirlerinin oluşturulması gerekmektedir.

YHT hattını kullananların eğitim durumları ele alındığında yapılan anketten elde edilen sonuçlara göre lise ve üzeri eğitime sahip kesimin toplamın % 93'ünü oluşturduğu görülmektedir. Hatta yalnızca üniversite ve üzeri eğitim sahiplerinin % 66'lık ciddi bir paya sahip olduğunu göstermektedir. Bu YHT kullanıcılarının yarısının Eskişehir'de yaşadığı varsayılsa bile yolculuk yapanların ciddi bir eğitim birikimine sahip olduğu açıktır. Eğitim seviyesi yükseldikçe Eskişehir'i ziyaret edenlerin daha çok kültürel turizme ve kaliteye yönelik hizmete önem verecekleri açıktır. Yalnızca YHT ve turizm ilişkisine bakıldığında yolcu tipine bakarak gelecekteki turizm yatırımlarının kültür turizmine eğilmesi ve hâlihazırdaki tesislerin kalitesinin artırılması gerekliliği ortaya çıkmaktadır. Aksi durumda YHT hattının diğer uçlarında yer alan Konya, Ankara ve İstanbul'un zamanla Eskişehir'in bu avantajını yok edebilme potansiyelinin yüksek olduğunun da anlamak gereklidir.



1. Giriş



Bu araştırma projesi, Eskişehir'de hızlı trenin ekonomik açıdan geniş bir çerçevede değerlendirilmesi, aynı zamanda sosyal, ekonomik ve diğer alanlardaki katkılarının anlaşılması amacıyla yürütülmüştür.

Ulaşım ve yolculuk şartlarının iyileştirilmesi toplum refahının iyileşmesi ile pozitif ilişkilidir. Ancak unutulmamalı ki, ulaşım imkânları gelişirken toplumda sosyal, politik ve ekonomik koşulların da bu değişimi destekleyerek refah artışı elde etmek mümkündür. Gelişen ulaşım şartları ile beklenen değişimlerden en önemlileri şöyledir: İnsan kaynaklarında nicel ve nitel iyileşmeler (gelir ve eğitim seviyesinde artış gibi) ve fiziksel sermayede her türlü iyileşme (altyapının gelişmesi, iletişim, kaliteli su vs. gibi). Bu değişimlerden en iyi sonucu almak için hem kamuda hem de özel sektörde politika yapımcıların gerekli şartları öngörebilmeleri ve buna uygun politikalar belirlemeleri gerekir. Bu durum, 2000'li yıllardan önce daha çok sermayede iyileşmeler olarak kabul edilirken, artık hem beşeri hem de fiziksel sermayedeki beklenen gelişmeler de politikalarda yer almaktadır. En başta belirtmeli ki, ulaşımına bağlı olarak özel sektörde beklenen değişimin iyileşme yönünde olabilmesi, ilgili bölgenin altyapısıyla oldukça yakın ilişkilidir.

Bölgesel kalkınmanın gerçekleşebilmesi yalnızca gelen yeni ulaşım olanaklarına bağlı değildir. Bu potansiyelin ister fiziki, ister beşeri sermayede iyileşmelere yol açabilmesi, bölge altyapısının değişimlere ayak uydurabilmesine de bağlıdır. Bu noktada ekonomik gelişmelere bağlı olarak, bölgede meydana gelecek değişimler kamu politikaları ile desteklenmelidir. Ana hatların açılması ya da ulaşımında yeni tür araçların bölgeye gelmesiyle birlikte, bölgede yeni yan hatların ve araçların da planlanması gerekliliği akıldan çıkarılmamalıdır. Bu durum, bahsedilen altyapının çok önemli ayaklarından biridir.

Sadece ana hat üzerindeki ulaşım değil, bunu bölgenin merkezine bağlayan diğer yan hatlardaki gelişme ve iyileşmelere bağlı olarak, ulaşım ağı etkin bir biçimde işlerse, yeni ekonomik ve sosyal fırsat ve faydaları yaratacağı açıktır. Bu yeni fırsatlar ayrıca çarpan etkisiyle, bölgedeki piyasalara daha hızlı ve kolay erişim imkânları, yeni istihdam ve yatırım olanakları anlamına gelecektir. Diğer yandan, ulaşım ağının kurulup etkin şekilde çalıştırılmaması, bölgesel kalkınma açısından fırsat maliyeti yaratır. Çünkü etkinliği olmayan sistem bölge için kaçan fırsatlar anlamına gelecektir. Bu da fırsat maliyeti anlamına gelmektedir.

Kaçırılan yatırım ve istihdam fırsatları bölgenin yaşam kalitesinde beklenen iyileşmenin gerçekleşmemesine ve belki de çevre illere göre yaşam kalitesinde düşüşe yol açacaktır. Bu kapsamda dünyada yaşanan tecrübeler, ulaşım altyapılarında yüksek yoğunluk ve çeşitliliği artmış iş ağı bağlantılarının, genellikle yüksek ekonomik büyüme ve kalkınma ile ilişkili olduğunu göstermektedir. Bu projede öncelikli olarak, ulaştırma sektörü başlığı altında Türkiye'deki ulaştırma sektörü, demiryolu alt sektörü içeriğinde ele alınmıştır. Daha sonra, Dünya ve Türkiye bağlamında YHT'nin gelişimi, avantaj ve dezavantajları, sosyo - ekonomik etkileri incelenmiştir. Son olarak ise, YHT'nin Eskişehir üzerindeki sosyo - ekonomik etkileri analiz edilmiştir.







2. Ulaştırma Sektörü

2.1. Türkiye’de Ulaştırma

2.2. Dünya ve Türkiye’de Demiryolu

2.2.1. Dünya’da Demiryolu

2.2.1.1. Demiryolu Ulaşım Teknolojilerindeki Gelişmeler

2.2.1.2. Çevre Faktörü ve Demiryolu Ulaşımına Etkisi

2.2.2. Türkiye’de Demiryolu



Modern ekonomilerin dayandığı temel dinamiklerden biri, insan ve eşyanın amacına uygun olarak taşınabilmesidir. Hareketlilik yaşam kalitesinin temel dinamiği olduğundan, büyüyen nüfus ve ekonomi sonucunda ortaya çıkan yeni hareketlilik gereksinimlerinin karşılanabilmesi için, daha etkin bir ulaştırma altyapısının oluşturulması zorunluluğu ortaya çıkmaktadır. Ulaştırma sektörü, karayolları, demiryolları, havayolları, denizyolları ve bilgi - iletişim altyapısı ile ekonominin en temel unsurlarından biridir. Ekonomik ve sosyal girdileriyle toplumu sürekli etkileyen bir yapıya sahip olan ulaştırma sektörü, üretim

sürecinin önemli bir parçasını oluşturması ve önemli yatırımların ekonomide yarattığı etkileri açısından, ülkelerin ekonomik yapıları içinde ağırlıklı bir yere sahiptir.

Yaşantımızda bu denli önemli bir yer tutan ulaştırma sektöründe, bilim ve teknolojinin gelişimi sayesinde, gereksinimler ve istekler doğrultusunda ulaştırma sistemleri oluşmakta, yenilenmekte ve farklı taşıma türleri bütünleşmektedir.

2.1. Türkiye'de Ulaştırma

Doğu ile batı arasında bir köprü niteliğinde olan Türkiye'nin jeopolitik konumu, ulaştırma sektörünü bölgesel ekonomik kalkınma açısından önemli bir noktaya taşımıştır. Hem bir transit ülkesi, hem de çıkış ve varış noktası olması sebebiyle, Türkiye bu alanda önemli bir rol üstlenmektedir. Ciddi mali istikrarsızlık ve Avrupa Birliği'ne tam üyelikle ilgili yakın tarihli uluslararası gelişmeler ve Türkiye'nin Orta Asya ve Güney Kafkasya ticarinde giderek daha fazla rol oynamaya başlamış olması, ulaştırma konusunu daha da önemli kılmaktadır.

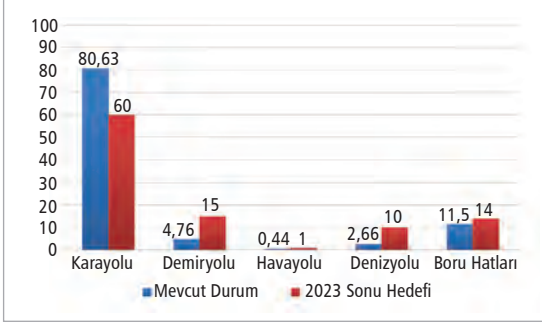
Ülkemiz; 21. yüzyılda dünyada stratejik ve ekonomik ağırlığı giderek artacak olan Avrasya Bölgesi'nde merkezi bir konumdadır. Bu da bölgenin ve Türkiye'nin gerek ekonomik büyüme potansiyelini ortaya koyması ve gerekse önümüzdeki dönemde daha etkin bir güç odağı konumuna gelmesi için önemli bir fırsat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

Günümüzde ülkemiz ulaştırma sektörü karayolu ağırlıklı bir yapı arz etmektedir. Bununla birlikte, aşağıdaki grafiklerden görüleceği üzere, ülkemiz 2023 hedefleri arasında demiryolunun ulaştırma sektörü içindeki payının yaklaşık 5 kat büyümesi yer almaktadır.

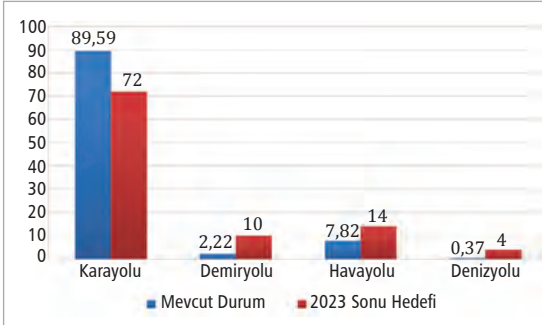


Türkiye taşıma payları açısından mevcut durum ve 2023 hedefi

Grafik 1: Taşıma Payları Ton - Km (Yurtiçi yük)



Grafik 2: Taşıma Payları Yolcu - Km (Yurtiçi)



Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Türkiye Ulaştırma ve İletişim Stratejisi- Hedef 2023

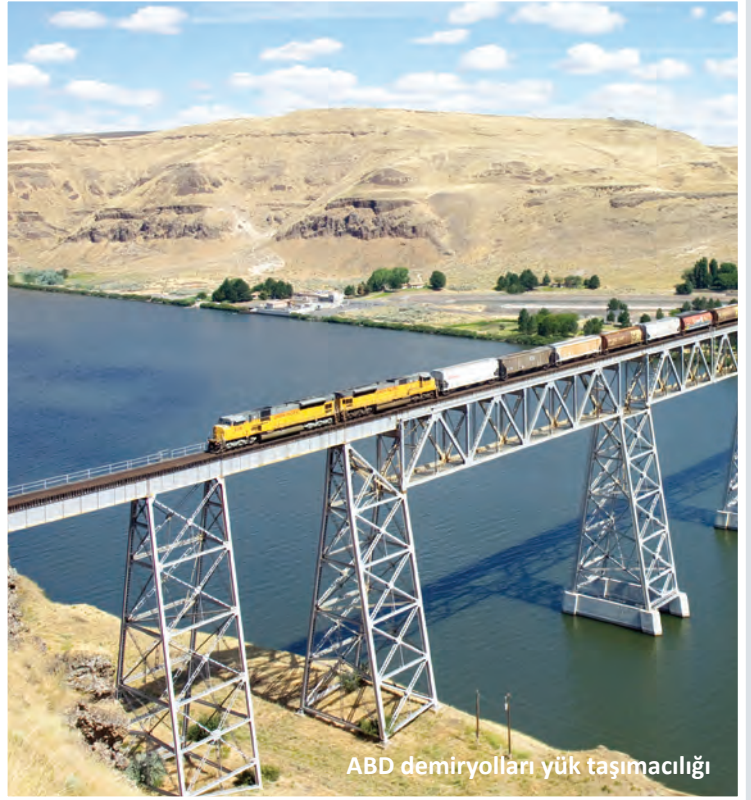
Öte yandan, son dönemde ortaya çıkan gelişmeler doğrultusunda demiryolu yolcu taşıma sistemleri içerisinde YHT, tüm dünyada olduğu gibi ülkemiz açısından da ayrı bir öneme sahiptir.

2.2. Dünya ve Türkiye’de Demiryolu

Dünya genelinde karayolu ulaştırmasının doyum noktasına ulaşması ve çevreyle ilgili duyarlılıkların artması son 20 yılda demiryolu ulaşımına daha fazla önem verilmesine sebep olmuştur.

2.2.1. Dünyada Demiryolu

Demiryolları, uzay ve havacılık sektöründen sonra en yüksek büyüme ve teknoloji yoğunluğuna sahip sektördür. Bu nedenle, demiryolu sektörüne verilen önem artmaktadır. Ayrıca sürdürülebilir ekonomik büyüme için demiryollarının katkısı göz ardı edilemeyecek kadar önemlidir.



ABD demiryolları yük taşımacılığı

Dünya genelinde küresel ticaretin gelişmesi-ne paralel olarak oluşturulan ulaştırma ağları ve koridorları içinde yer alan demiryollarının etkinliğini arttırmak amacıyla, ortak teknik ve işletme standartlarının geliştirilmesi, sınır geçişlerindeki beklemlerin azaltılması ve şebeke üzerindeki dar boğazların giderilmesi ile eksik bağlantıların tamamlanması ön plana çıkmıştır.

Sektörün rekabete açılması ile birlikte büyük bir değişim içine giren demiryollarının, ulaştırma sektörü içerisindeki payının ve diğer ulaşım türleri karşısında rekabet gücünün artırılması için devletle olan mali ilişkileri yeniden yapılandırılmaktadır. Özellikle mevcut altyapının geliştirilmesi ve ticari olarak yerine getirilemeyen yolcu taşımacılığı hizmetlerinin sağlanabilmesi için devlet desteği verilmekte, yük taşımacılığı ise genelde ticari bir hizmet alanı olarak düzenlenmektedir. ABD ve Kanada gibi demiryollarında ağırlıklı olarak yük taşımacılığı yapılan bazı ülkelerde sektör içinde rekabet değil, sektör için rekabet yapılması ilkesi benimsenmiştir.



Tablo 1: Ülkeler bazında demiryolu ana hat uzunlukları (Toplam Yol/Km)

Ülke Adı	2007	2009	2012
ABD	226.706	226.205	228.218
Rusya	84.158	85.194	84.249
Çin	63.637	65.491	66.298
Hindistan	63.327	63.273	64.460
Kanada	57.042	58.345	52.002
Fransa	29.488	33.778	30.013
Almanya	33.897	33.706	33.509
İtalya	16.668	16.959	17.060
İngiltere	16.208	16.173	16.423
Türkiye	8.697	8.686	9.642

Kaynak: The World Bank (2014)

Yüksek hızlı tren işletmeciliğinin gelişmesi ile birlikte demiryolları, yolcu taşımacılığında önemli bir pazara sahip olmuştur.

Demiryolları, karayolu ve havayoluna göre tercih edilir bir alternatif haline gelmiştir. Avrupa'daki demiryolu ile ilgili kuruluşlar ve AB, 2020 hedef yılı için pazar payının yolcуда % 6'dan % 10'a, yükte % 8'den % 15'e çıkarılmasını hedeflemiş bulunmaktadır.

Bununla birlikte yukarıdaki tablodan görüleceği gibi, gelişmiş ülkelerle karşılaştırıldığında Türkiye'deki demiryolu hat uzun-

luğunun yeteri kadar olmadığı da anlaşılmaktadır. Buna göre ülkemizin bu alandaki mevcut durumunun geliştirilmesi ihtiyacı açıktır. Bu kapsamda Cumhuriyetimizin ilk yıllarından sonra, son dönemde demiryolu sektöründe yapılan yatırımların oldukça yüksek bir ivme kazandığı da bir gerçektir. Bu durum, Türkiye'de demir yolu hatları uzunluğunun gelecekte artırılabileceği ile ilgili beklentileri güçlendirmektedir.

2.2.1.1. Demiryolu Ulaşım Teknolojilerindeki Gelişmeler

Demiryollarının, yaşadığımız dünyanın şekillenmesine nasıl yardımcı olduğu, hemen her ülkede kalkınmaya ve değişikliğe nasıl ivme kazandırdığı açıkça ortadadır. Basit bir şekilde ifade etmek gerekirse demiryolları dünyayı 19. yüzyılın ilk çeyreğiyle son çeyreği arasında, insanların neredeyse köylerinden bile çıkmadığı veya en yakındaki kasaba pazarının ötesine geçemediği bir durumdan, kıtaların aylar yerine birkaç gün içinde aşılabileceği bir duruma dönüştürmüştür. Günümüz ulaşım politikalarını önemli ölçüde etkileyen pek çok unsur bulunmaktadır.

Enformasyon ve ileri malzeme teknolojileri gibi, yeni teknolojiler, ulaşım sistemlerinin doğalarında önemli değişiklikler yapabilme olanağı getirmiştir. Bu olanaklar, örneğin demiryolu taşımacılığına eskisine göre teknik açıdan çok daha süratli, rahat ve güvenli ulaşım sağlayabilme yetkinliğini kazandırmıştır. Bu teknik yetkinlik ekonomik olma gibi bir üstünlükle birleşince, ulaşım sistemleri arasındaki karşılaştırmalarda, ekonomik açıdan yapılabilirlik sıralamaları değişecek ve ulaşım politikalarına yansımacaktır. Buna göre belirli bir mesafeye kadar olan şehirlerarası ulaşım, hızlı - treni uçağa tercih edilebilir kılan başlıca unsur, yeni teknolojinin ürünü olan hız ve sağlanan hizmetin göreceliği ucuzluğudur. Örneğin Avrupa Birliği, modern ekonomilerin anahtarı olarak gördüğü ulaştırmaya yönelik yeni politikalar geliştirerek uygulanmaya yönelik çalışmalar yürütmektedir. Yeni politikalar ve uygulamalar arasında sürdürülebilirlik (sustainability), serbestleştirme (liberalization), uyumlaştırma (harmonization), yasal - kurumsal serbestleştirme (deregulation), özelleştirme, ulaştırmanın daha etkin yapılabilmesini sağlayacak inovasyon çalışmaları ve ülkeler arası kesintisiz taşıma için karşılıklı işletilebilirlik (interoperability) sayılabilmektedir. 2030 yılı itibarıyla mevcut yüksek hızlı demiryolu ağı uzunluğunun üç katına çıkarılması, tam anlamıyla fonksiyonel ve AB çapında multimodal bir TEN-T “çekirdek ağı” ve 2050 yılı itibarıyla Avrupa’da yüksek hızlı demiryolu ağının tamamlanması hedeflenmektedir. AB ulaşım stratejileri kapsamında 2050 yılı itibarıyla orta mesafeli yolcu taşımacılığının büyük çoğunluğunun demiryolu ile yapılması gerektiğinin altı çizilmektedir.

2.2.1.2. Çevre Faktörü ve Demiryolu Ulaşımına Etkisi

Doğal çevrenin korunması konusunda artan toplumsal duyarlılık, doğal kaynakların sürdürülebilirliği ve sürdürülebilir hareketlilik arayışları gibi başka pek çok yeni unsur, ulaşım politikalarını da etkiler hale gelmiştir. Araç trafiğindeki tıkanmalar ve trafik kazaları ile araçların yarattığı hava kirliliği ve gürültünün giderek büyüyen toplumsal maliyeti, günümüzdeki ulaşım sistemlerinin, özellikle de, karayolu taşımacılığının yeniden sorgulanmasını gerektirmiştir.

Bu yeni unsurların da yapılan değerlendirmelere katılmasıyla ki, demiryolu ulaşımında, yeni teknolojilerin sağladığı olanaklardan yararlanılarak, doğal çevrenin korunması, gürültü düzeyinin düşürülmesi, enerjide tasarruf ve gecikmesiz, güvenli bir ulaşım sağlanması yönünde kaydedilen gelişmeler, bu sisteme, karayolu taşımacılığına göre belirgin üstünlükler kazandırmıştır.

2.2.2. Türkiye’de Demiryolu

Türkiye’de Cumhuriyet ile birlikte bir atılım dönemine giren demiryollarının, 1950’lerden son 5 - 10 yıla kadar ihmal edildiği, başka bir anlamla, ulaştırma sistemi içerisinde kendisinden beklenen hizmeti sunabilmesi için gerekli destekten yoksun bırakıldığı görülmektedir. Ülkemizde 1950’li yıllardan sonra, uygulanan karayolu ağırlıklı ulaşım politikalarına bağlı olarak, 1950 - 2002 yılları arasında karayolu uzunluğu % 80 artarken, demiryolu hat uzunluğu ise sadece % 11 artmıştır.

Tablo 2: Taşımacılığın Ulaştırma Sistemlerine Göre % Dağılımı

Yıllar	Yük (Netton-Km)					Yolcu (Yolcu-Km)			
	Karayolu	Demiryolu	Denizyolu	Havayolu	Petrol Boru Hattı	Karayolu	Demiryolu	Denizyolu	Havayolu
1950	25,0	68,2	6,8	0,0	0,0	50,3	42,2	7,5	0,0
1960	45,0	52,9	2,0	0,1	0,0	72,9	24,3	2,0	0,8
1970	75,4	24,3	0,2	0,1	0,0	91,4	7,6	0,3	0,7
2000	71,0	4,3	6,4	0,1	18,2	96,0	2,2	0,0	1,8
2010	75,0	4,5	5,0		15,6	97,8	1,6	0,7	...
2012	76,8	4,1	5,8		13,3	98,3	1,1	0,6	...

Kaynak: Demiryolu Sektör Raporu, TCDD, 2013



1950 yılından itibaren dengeli bir ulaştırma politikaları yürütülmediğinden demiryollarının ulaştırma sistemi içerisindeki yolcu taşıma payı 1950 yılında % 42,2 iken 2012 yılında % 1,1 seviyesine, yük taşıma payı % 68,2'den 2012 yılında 4,1 seviyesine düşmüştür.

Avrupa ülkeleriyle karşılaştırma yapıldığında yük taşımalarında demiryolu sistemi ülkemize göre daha yüksek oranda pay almaktadır. 2011 yılında yolcu - km bazında değerlendirildiğimizde Türkiye'de demiryolunun aldığı pay % 2,4 iken, İngiltere'de % 7,5, Almanya'da % 8,1 ve Fransa'da % 9,3 olmuştur. 2011 yılında ton - km de ise Türkiye'de % 4,4 iken, İngiltere'de % 12, Almanya'da % 25,2 ve Fransa'da % 14,9 olmuştur.

Ulaştığımız zaman diliminde artık yeni bir dönüşüm süreci başlamıştır. Bu bağlamda Türkiye açısından hedeflerin gerçekleşmesi, hatta atılım öngören stratejik yaklaşım ile 2023 yılı sonunda demiryolunun yük taşımacılığındaki payını % 15'in üzerine, yolcu taşımacılığında ise % 10'un üzerine çıkarılabilmesi hedeflenmiştir. Bu hedefler ise, 2023 yılı sonuna kadar karayolunun payını yükte % 60, yolcuda % 72 oranına çekilmesini gerekli kılmaktadır. Tecrübeler göstermektedir ki, bölgesel ölçekteki demiryolu yatırımları kalkınmada çok önemli bir faktördür. Arazi kullanımı doğrudan ekonomik kararları değiştirebilir. Bununla birlikte bu sorunsuz bir durumda da değildir.

Çünkü böyle bir yatırım o bölgede ekonomik canlanmaya sebep olabileceği gibi bazı durumlarda olumsuz etkiler de yaratabilir.

Demiryolları her dönem bir takım gelişmelere sebebiyet vermiştir. Geçmişte Anadolu'da tarımsal ürünlerin kentler arası taşınması ve depolanması sağlanmıştır. Bu nedenle hemen hemen her istasyon çevresinde depo alanları ve silolar tesis edilmiştir. Lokomotiflerin ve vagonların tamir atölyeleri istasyon çevresinde yer almıştır.

O yıllarda bunlar önemli istihdam olanakları idi. Demiryolları insan taşımacılığında da önemli rol oynamıştır. Bu amaçla inşa edilen garlar, bekleme salonları, lokantaları, gazinoları ile devrin sosyal, kültürel ve eğlence merkezleri olmuşlardır. Demiryolları ticaret ve sanayileşmeyi hızlandırmış ve dolayısıyla istihdamı artırmıştır. Geliştirilen stratejiler ve belirlenen hedefler doğrultusunda şekillenecek olan 2023 yılı demiryolu sektörü, diğer ulaştırma türleriyle bütünleşik ve yurt geneline yayılmış demiryolu ağı ile ülke içerisinde ve uluslararası ulaştırma koridorlarında yük taşımacılığında önemli bir noktaya gelecektir. Yapılacak yüksek hızlı demiryolu hatları ile konforlu ve hızlı seyahat imkânı sağlanacak ve demiryolları tercih edilen bir ulaşım sistemi olacaktır.



Şekil 1 - 2023 Yılına Kadar Yapılması Planlanan Yüksek Hızlı Demiryolu Hatları



Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi- Hedef 2023



3. Dünya ve Türkiye’de YHT

3.1. Yüksek Hızlı Tren Tanımı

3.2. Yüksek Hızlı Tren Sisteminin Yaygınlaşma Nedenleri

3.3. Dünya’da YHT

3.3.1. Avrupa

3.3.2. Avrupa’da Yüksük Hızlı Tren Yolcu Tipi

3.4. Türkiye ve YHT

3.5. YHT ve Beklenen Direkt Etkileri

3.6. Avrupa Örneğinde Ulaşım ve Yüksek Hızlı Tren Sistemlerinin Etkileri

3.7. Japonya Örneği

3.8. Yüksek Hızlı Trenin Dolaylı Ekonomik Etkileri

3.9. Ulaşım Olanakları, YHT, Kalkınma ve Kentleşme İlişkisi



Tüm dünyada ticari havayolları, şehirlerarası ve uluslararası karayolları sistemlerindeki gelişmelerle taşımacılığın geldiği bugünkü noktada, demiryolu taşımacılığının rolünün ne olacağı sorgulanmaktadır. Bu sorunun yanıtı kesin olmamakla birlikte, birçok gelişmiş ülke açısından demiryollarının rolünün gelecekte daha da önemli olacağı yönündedir. Bilindiği gibi karayolu ağırlıklı mevcut taşımacılık sistemi, sebep olduğu kirlenme, kazalar ve trafik tıkanıklığı gibi olumsuzluklara bağlı olarak, ulaşımın sürdürülebilir gelişmesini en-

gellemekte ve ekonominin gelişmesinde en büyük rolü oynayan hareketliliği yok etmektedir. Avrupa ve Asya'nın birçok ülkesinde bu durumu değiştirmek için demiryollarına özel önem verilmiştir. İlk olarak Japonya'da otuz yıl önce kullanılmaya başlanan ileri teknoloji ürünü yüksek - hız trenleri 1980'lerden itibaren tüm Avrupa'da yaygınlaşmıştır. Yüksek hız trenlerinin hizmet verdiği ülkelerde 200-600 kilometre arasındaki mesafelerde demiryolu ile ulaşım havayolu ulaşımına tercih edilmektedir.

Şekil 2: Dünya'da YHT Sistemleri



Kaynak: International Union of Railways

3.1. Yüksek Hızlı Tren Tanımı

Genel olarak “yüksek - hız tren” terimi, saatte 200 kilometrenin üzerinde hız yapan yolcu trenleri için kullanılmaktadır. Çelik tekerlek - çelik ray teknolojisine dayalı olarak geliştirilmiş olan, yüksek hıza uygun yeni bir altyapıya da gerektiren- yüksek-hız trenleri saatte 300 kilometreye kadar hız yapabilmektedir.

Çelik tekerlek - çelik ray teknolojisine dayalı olarak geliştirilmiş olan ve yalpalı (tilted) trenler adıyla anılan yüksek - hız trenleri ise, mevcut konvansiyonel hatlarda da işleyebil-

mektedir. Mevcut hatlarda yapılacak küçük değişiklikler bunun için yeterli olmaktadır. 160 - 250 km/saat'e kadar hız yapabilen yalpalı trenler, ekonomik bir çözüm oluşturmakta ve son yıllarda tüm dünyada rağbet görmektedir. Yüksek hızlı tren taşımacılığı diğer taşımacılık türlerinin alternatifi ya da tamamlayıcısı olarak hizmet verebilmektedir. Bazı durumlarda, Manş Tüneli'nde olduğu gibi, hava ve deniz taşımacılığının rakibi olabilirken, bazı durumlarda da kamu ya da özel taşımacılığın ve geleneksel demiryolu taşımacılığının rakibi olabilmektedir. Ayrıca havaalanları, limanlar ya da istasyonlarla bağlantı noktası olma özelliği de taşıyabilmektedir.

3.2. Yüksek Hızlı Tren Sisteminin Yaygınlaşma Nedenleri

Ulaşımda Yüksek hızlı trenlerin yaygınlaşmasının çok bilinen bazı nedenleri bulunmaktadır. Aslında Yüksek hızlı trenlerin sahip oldukları üstünlük ve zayıflıklar onların yaygınlaşmasını etkileyen nedenlerin başında gelmektedir. Bununla birlikte, Yüksek-hız trenlerinin bazı üstünlük ve zayıflıkları ülkelerin özgün durumlarına göre, bu trenlerin yaygınlaşmasını farklı etkilediği de bir gerçektir.

Nüfus Yoğunluğu

Bilindiği gibi yüksek - hız trenlerin kullanımı, nüfusu yoğun şehir merkezleri arasında verimli olmaktadır. Bu açıdan bakıldığında Avrupa ve Japonya'nın aksine ABD'de hızlı tren taşımacılığının yaygınlaşmamasının sebebi ortaya çıkmaktadır. ABD yüksek-hız demiryolu potansiyel pazarının nüfus yoğunluğu, Fransa ve Japonya'daki başarılı yüksek-hız demiryolu işletmelerinin pazar yoğunluğuna göre çok azdır. Tokyo istasyonundan altı dakikada bir kalkan trenlerle, saatte 23.000 yolcu taşınan Japon "Tokaido Shinkansen" hattı, yüksek nüfus yoğunluğu ile hızlı - tren ulaşımı açısından dünyanın en elverişli bölgesinde yer almaktadır. Japonya'daki tren hatlarının karlılığının artmasını sağlayan yüksek nüfus yoğunluğu, tren hatları yerleşim bölgelerine yakın geçtikleri için, gürültü açısından istenmeyen bir durum yaratmaktadır. Tokaido Shinkansen hattının Tokyo - Osaka arasındaki 513 km'lik kısmının % 56'sı yerleşim bölgesinde, % 30'u da ticari bölgededir. Bu nedenle toplam hattın % 86'sını oluşturan bölümde gürültü düzeyi için sınır 75 dB'dir.

İlave Altyapı Harcama Gereği

Tren güzergâhının geçtiği arazinin engebeli olması fazla sayıda tünel ve köprü inşaatını gerektirmekte ve maliyetleri artırmaktadır. Japonya'da olduğu gibi depremlerin ve sellerin sık rastlandığı alanlarda inşaatların özel teknikleri gerektirmesi maliyetlerin daha da



Japonya / Tokaido Shinkansen, Yüksek Hızlı Tren

artmasına neden olmaktadır. Yeni ulaşım alt yapılarının inşası doğal çevreyi olumsuz yönde etkilemekle birlikte bu tür etkilerin azaltılması için özel önlemler alınmaktadır. Bu da bir maliyet artımı getirmekle birlikte, yeni yüksek-hız demiryolu hatlarının otoyollardan çok daha az arazi kullanılmasını gerektirmesi bu artımı dengeleyen bir unsur olmaktadır.

Çevre Kirliliği / Enerji Tasarrufu

Arazi kullanımında sağladığı tasarruftan başka, çevre kirliliğinin önlenmesi açısından da trenlerin diğer ulaşım türlerine göre önemli üstünlükleri bulunmaktadır. Kirlilik, enerji tüketimi ile doğrudan ilişkilidir. Bilimsel araştırmalar her durumda demiryollarının nispi olarak çevreye en az zarar verdiğini göstermektedir.

İşletme Ekonomisi / Enerji Tasarrufu

Uzun dönemli ulaşım planlarının belirlenmesinde işletme ekonomisi önemli olmaktadır. Enerji tasarrufu işletme ekonomisinin en önemli unsurlarından biridir. Yüksek-hız trenlerinin, yukarıda da işaret edildiği gibi, enerji tasarrufu açısından sahip bulundukları üstünlük, işletme ekonomisi açısından da onları tercih edilebilir kılmaktadır. Yüksek-hız tren tasarımlarında, yolcu-km başına düşen enerji tüketim miktarını düşürücü yöndeki gelişmeler (iki katlı vagon tasarımları vb.), bu tercihi daha da güçlendirmektedir.

Gürültü Unsuru

Japonların YHT alanındaki başarılı örneklerinden sonra, trenlerin hızlı, sık ve güvenli olmalarına bağlı olarak, uzun mesafe yolcu taşımacılığında, havayollarına rakip olabileceği görüşü ağırlık kazanmıştır. Gürültü ve titreşim gibi çevresel faktörler Japonya'da önemli sorun oluşturmuş ve bu sorunları giderme zorunluluğu maliyetleri yükselterek şebekenin yaygınlaşmasını geciktirmiştir. Benzer sorunlara Almanya'da da rastlanmış ve bu durum en yüksek hız sınırının 250 km/saat'te tutulmasına neden olmuştur. Günümüzde Hannover - Würzburg hattında bu sınırın 280 km/saat olmasına izin verilmektedir. Fransa, İtalya ve B.Britanya'da yüksek-hız hatları ile ilgili planlarda benzer sorunlarla karşılaşmış ve daha yüksek hızlara ancak gürültü düzeyleri azaltılabilirse çıkılabileceği açıklık kazanmıştır.

Son yıllarda demiryolu kuruluşları yaptıkları araştırma - geliştirme çalışmaları ile trenlerin sebep olduğu gürültü düzeyini azaltmışlardır. Saatte 300 km'nin üzerindeki hızlarda gürültü düzeyindeki artış hızın 6'ncı kuvveti ile orantılı olduğu için bu alandaki teknolojik iyileştirmeler çok zor olmaktadır ve hızın artırılmasında en önemli engeli gürültü düzeyi oluşturmaktadır.

Bu alanda çok yoğun çalışmalar gerçekleştirilmiştir ve modern demiryolu sistemleri daha yüksek hızlara karşın önceki kuşaklardan çok daha az gürültüye sebep olmaktadır. 300 km/saat hız yapan *Atlantik TGV*'lerinin sebep olduğu gürültü düzeyi, bir önceki kuşak olan *Güneydoğu TGV*'lerinin 270 km/saat hız yaparken çıkardığı gürültü düzeyinden düşüktür. Gürültü miktarını kaynağında azaltmak amacı ile büyük çaplı araştırma programları uygulanmıştır.

Bir hattın yerleşim bölgesi yakınlarından geçmesi kaçınılmaz olduğunda vagonlara gürültüyü emen perdeler takılmakta ve ses düzeyi, birçok Avrupa ülkesinin yönetmeliklerle belirlediği düzeye uygun hale getirilmektedir.

Nüfus yoğunluğu yüksek alanlarda mevcut hatlarda yeni gürültü kaynaklarının oluşması önlenemediği takdirde kapalı veya tünel içinden geçen yeni hatlar inşa edilmektedir.

Güvenlik Unsuru

Yüksek-hız trenlerinin yukarıda sözü edilen üstünlüklerinden başka, tercih edilmeleri açısından önemli bir diğer unsur da güvenli olmalarıdır. İşletime açıldığı günden bu güne, 30 yıl içinde, Japon *Tokaido Shinkansen* hattında 3 milyar yolcu taşınmıştır ve ölümle ya da ciddi bir yaralanma ile sonuçlanan hiçbir olaya rastlanmamıştır. TGV'lerde ise 14 yıldır süren işletim süresince kaydedilen en önemli olay şudur: Aralık 1993'te şiddetli yağmurlar 2. Dünya Savaşı'ndan kalan ve o güne kadar fark edilmeyen bir siper çukurunu büyüterek 294 km/saat hızla gitmekte olan trenin raydan çıkmasına neden olmuştur. Normal koşullarda çok büyük bir zayıyla sonuçlanması beklenen bu kaza TGV'lerin özel güvenlik tasarımı sayesinde hafif yaralanmalarla atlatılmıştır.

Yüksek hızlı trenin rekabetçi avantajı toplam yolculuk süresini kısaltmasıdır. Ancak, bu avantaj hızlı trenin hizmet verdiği yolculuğun uzunluğuna bağlıdır. 150 km altındaki yolculuklarda hızlı tren, istasyonların kurulduğu yerlere göre yolcuların kararlarında geleneksel demiryoluna göre avantajını kaybedebilmektedir.

150 - 400 km arasındaki uzaklıklarda geleneksel demiryolu taşımacılığı bile havaalanına ulaşım, check in ve bagaj prosedürleri nedeniyle havayolu taşımacılığına göre daha avantajlı olabilmektedir. Bu tür yolculuklarda yüksek hızlı tren yolculuk süresini daha fazla kısaltabildiği için avantajlı olabilmektedir. 400 km üzerindeki mesafelerde yüksek hızlı tren önemli ölçüde hızlı olabilmekte ve yolcuları diğer taşımacılık türlerine göre daha fazla çekebilmektedir. 800 km'den uzak mesafelerde havayolu taşımacılığının toplam yolculuk süresi nedeniyle diğer taşıma sistemlerine ve hızlı trene göre avantajı bulunmaktadır.

3.3. Dünyada YHT

Hızlı tren taşımacılığı 1990'dan sonra hızlı bir biçimde gelişmiştir. 1993 ve 2003 yılları arasında taşınan yolcu sayısında % 500 artış gerçekleşmiştir. Bu önemli gelişme, yatırımcıların taşımacılık maliyetlerini yükselten ve maliyet tahminlerini daha karmaşıklaştıran kentsel taşımacılığın demiryolu ağına bağlanması konusunu da düşüncelerini gerektirmiştir.

Belirli bir hatta hizmet veren hızlı tren taşımacılığının temel faydası özellikle orta uzaklıktaki yolculuklarda yolculuk süresini kısaltmasıdır. Buna karşın, uzak mesafeli yolculuklarda genellikle havayolu, kısa mesafeli yolculuklarda ise karayolu tercih edilmektedir. Birden fazla taşımacılık türünün birlikte kullanıldığı yolculuklarda hızlı trenin tercih edilmesi bütün taşımacılık sistemiyle entegrasyonuna bağlı olmaktadır.

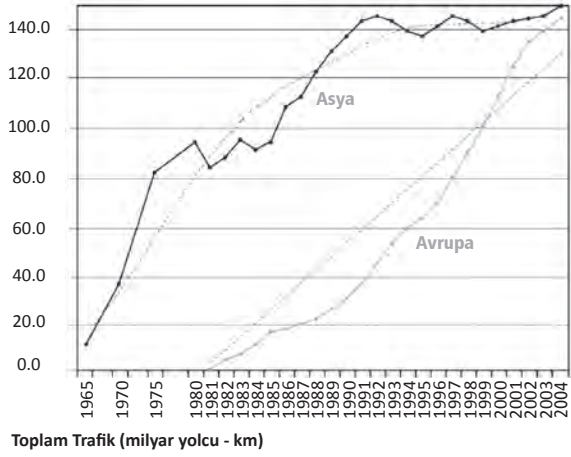
Hızlı trenin rekabetçi olabilmesi havaalanına varış zamanı ve diğer unsurlarla ilgilidir. Ancak fiyat kalite ve güvenlik kadar, hızlı trenin tüm taşımacılık ağıyla ne kadar bütünleştiği de pazar avantajını etkilemektedir.

Türkiye'nin, demiryolu ulaşımını pazar ekonomileri dışında kalan ülkelerin tercih ettiği bir ulaşım biçimi olarak gördüğü 1980'li yıllarda, tam tersine, Batı Avrupa ve Uzak Doğu'nun pazar ekonomisi ülkelerinde, II. Dünya Savaşı sonrasında izlenen ulaşım politikalarında köklü değişimler olmuş; demiryolu ulaşımına verilen önem yeniden ön plana çıkmıştır. Bu politika değişikliğiyle birlikte, demiryolu ulaşımını iyileştirmeye ve diğer ulaşım biçimleriyle rekabet edebilir hale getirmeye dönük çabalar hız kazanmıştır. Özellikle hızlı - tren teknolojilerinde önemli gelişmeler kaydedilmiştir. Bu gelişmeler sonunda, anılan ülkelerde, hızlı - tren teknolojilerine dayalı yeni demiryolu hatlarının yapılmasını ya da var olan hatların aynı teknolojiler esas alınarak yenilenmesini kapsayan projeler



Grafik 3: YHT ile Değişen Trafiğin Gelişimi

Yüksek Hızlı Tren Sistemiyle Değişen Trafiğin Yıllara Göre Grafiği



Toplam Trafik (milyar yolcu - km)

Kaynak: Uluslararası Demiryolları Birliği (2005) verilerinden derlenmiştir.

art arda hayata geçirilmeye başlanmıştır.

Hızlı trenler 20. Yüzyılda yolcu ve yük taşımacılığı alanında en önemli teknolojik gelişmeler arasında yer almaktadır. Uluslararası Demiryolları Birliği'ne (2005) göre dünyada 2006 yılında 9000 km'lik yeni inşa edilmiş hızlı tren hattı oluşturulmuş ve 20000 km'lik hattın da modifiye edilmesiyle yüksek hızlı ve güvenli yolculukların gerçekleşmesi sağlanmış olacaktır.

Japonya'da Shinkansen hızlı tren hattının kurulmasıyla birlikte 4 milyar yolcuyla geçmiş bulunan hacim, Avrupa'da sabit bir hızla yükselmiş ve 1981 yılından itibaren 1,5 milyar yolcu kapasitesine ulaşmıştır. Günümüzde 15'den fazla ülkede hızlı tren hizmet vermekte olup, büyük bir büyüme hızıyla yeni 2020 yılına kadar 25.000 km yeni hattın kurulması beklenmektedir.

Japonya'da ilk yüksek hızlı tren hattı 50 yıl önce Shinkansen adıyla 1964 Tokyo Olimpiyat Oyunları sırasında inşa edilmiştir. Shinkansen Tokyo'yu Osaka'ya 220 Km/s hızla 4 saatlik bir yolculuk süresiyle bağlamıştır. Shinkansen aynı zamanda 200 km/s'in üzerinde bir hızla Japonya'nın iki büyük kentini birbirine bağlayan ilk tren olmuştur. Avrupa, Japonya'nın başarısını takip etmeye başlamış ve ilk hızlı tren planı 1965 Almanya Münih'te düzenlenen Uluslararası Taşımacılık Fuarı'nda ortaya konulmuştur.

Ancak, Avrupa'da işletmeye açılan ilk hızlı tren hattı 1987 yılında Roma'yla Floransa'yı bağlayan hat olmuştur. Bu hatla birlikte iki büyük İtalyan metropolü dört saatlik bir yolculuk süresiyle bağlanmıştır. Japon ve Fransız deneyimlerini gören Belçika, Finlandiya, Almanya, Portekiz, Romanya, Türkiye ve İspanya gibi diğer ülkeler de kullanıcılarına fayda yaratacak hızlı tren hatları oluşturmak için rekabet etmeye başlamışlardır.

3.3.1. Avrupa

Yüksek - hız demiryolu kuruluşlarının önemli bir pazar payını kendilerine şimdiden çekebildiklerini belirleyen Avrupa Komisyonu, Avrupa'da demiryolu kuruluşlarının gelişebilmesi ve sürdürülebilir hareketliliğin (sustainable mobility) sağlanması amacı ile oluşturduğu kapsamlı politikaları gerçekleştirmeye başlamıştır.

Avrupa Komisyonu, Avrupa Yüksek-Hız Tren Şebekesi'nin kurulmasını ve ayrıca konvansiyonel demiryolu, liman, havaalanı ve karayolu yapım ve yenilemelerini içine alan Avrupa [Ulaşım] Şebekesi (Trans-European Network; TEN) Projeleri'ni yürürlüğe koymuş ve dokuzu demiryolu üzerine olan 14 öncelikli TEN Projesi için başlangıç finansmanını sağlamıştır. Komisyon, Avrupa Yüksek-Hız Tren Şebekesi'nin beklenen ekonomik faydayı yaratabilmesi için gerekli ortamın sağlanmasını Avrupa Ulaşım Şebekesi ile ilgili birincil görev olarak ele almakta ve bu alanda teknoloji geliştirme çalışmalarının yoğunlaştırılmasını hedeflemektedir.



3.3.2. Avrupa'da Yüksek Hızlı Tren

Avrupa için yapılan araştırmalar, yüksek hızlı trenin toplam pazar payının, her zaman toplam seyahat süresinin doğrusal bir fonksiyonu olamayacağını ortaya koymuştur. Pazar payı daha çok, yüksek hızlı treni kullanan farklı tipteki yolculara bağlıdır. Örneğin aynı gün içerisinde dönüş yapmayacak iş seyahati amaçlı yolcular nadiren yüksek hızlı treni kullanmaktadırlar. Böyle bir durumda, dönüş yolculuğunun sadece önemli ölçüde düşük erişim ve bekleme süreleri ile toplam altı saatlik süre alması gerekmektedir. Ancak, Fransa ulusal yüksek hızlı tren işletmecisi SNCF'ye göre pazar payının yarısı iş seyahati amaçlı kullanıcıları kapsamaktadır. Fransa'da 2005 ve 2006 yıllarında toplam pazar payının % 19'u iş seyahati ve % 7'si boş vakit geçirme amaçlı olmayan seyahat şeklinde gerçekleşmiştir.

3.4. Türkiye ve YHT

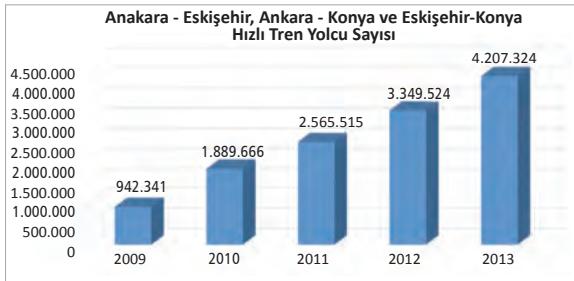
Türkiye'de 2003 yılından itibaren hükümetlerin demiryollarını yeniden devlet politikası haline getirmeleri sayesinde, demiryolu ile yolcu taşımacılığının en önemli bölümünü



Türkiye'de Yüksek Hızlı Tren

teşkil eden Ankara -İstanbul hattında yapılan seyahat süresinin kısaltılmasını kaçınılmaz bir şekilde gündeme getirmiştir.

Grafik 4: Türkiye'de hızlı tren yolcu sayısı gelişimi (2009 - 2013)



Kaynak: Demiryolu Sektör Raporu, TCDD, 2013

Ankara, Eskişehir, İstanbul, Konya, İzmir, Sivas, Bursa gibi yolcu potansiyeli ve nüfus açısından ülkemizin büyük kentlerini birbirlerine bağlayacak olan koridorlarda hızlı tren hatlarının yapılması için çalışmalar başlatılmıştır.

Ankara - Eskişehir hattında günde karşılıklı 10'ar sefer yapılmaktadır. 2013 yılında Ankara-Eskişehir hattında 2 milyon 228 bin 380 yolcu taşınmıştır. Ankara - Konya hattında günlük karşılıklı 8'er sefer düzenlenmektedir.

Bu hatta 2013 yılında 1 milyon 713 bin 476 yolcu taşınmıştır. Konya - Eskişehir hattında ise karşılıklı 2'şer sefer düzenlenmektedir. Bu hatta 2013 yılında 195 bin 121 kişi taşınmıştır. Böylece 2012 yılında 3 milyon 400 bin kişi olan taşınan toplam yolcu sayısı, 2013 yılında yaklaşık bir milyon artışla toplam 4,5 milyona ulaşmıştır. YHT'lerde 4 yılda taşınan toplam yolcu sayısı ise 15 milyona yaklaşmıştır.

2009 tarihinde başlayan Ankara - Eskişehir - Ankara Yüksek Hızlı Tren hattında konvansiyonel trenlerle günde ortalama 572 yolcu taşınırken, YHT sonrasında bu sayı günlük ortalama hafta içi 6.000, hafta sonu 7.500 kişiye ulaşmıştır. Daha önce Ankara - Eskişehir arasında % 8 olan tren taşıma payı YHT + Konvansiyonel Tren ile % 72'ye ulaşmıştır. YHT + Tren bağlantısıyla Kütahya ve YHT + Otobüs bağlantısıyla Bursa'ya olan yolculuk sürelerinde önemli ölçüde kısalmalar olmuştur. 2013 yılında 2.264.364 olmak üzere Eskişehir hattında 9.224.435 adet yolcu taşınmıştır. Ankara - Eskişehir YHT ile 13 Mart 2009 - 31 Aralık 2013 tarihleri arasında toplam 32.325 sefer ve 7.927.900 tren - km yapılmıştır.

24 Ağustos 2011 tarihinde Yüksek Hızlı Tren İşletmeciliğine başlanan Ankara - Konya - Ankara parkurunda 8 gidiş 8 geliş olmak üzere günde 16 sefer yapılmaktadır. 24 Ağustos 2011 - 31 Aralık 2013 tarihleri arasında toplam 12.548 sefer ve 3.887.195 tren - km yapılmıştır. 24 Mart 2013 tarihinde Yüksek Hızlı Tren İşletmeciliğine başlanan Konya - Eskişehir - Konya parkurunda günde 4 sefer yapılmaktadır. 24 Mart 2013 - 31 Aralık 2013 tarihleri arasında toplam 198.325 yolcu taşınmış, 1.152 sefer ve 409.156 tren-km yapılmıştır. Konya - Bursa arasında YHT + Otobüs bağlantılı kombine taşımacılık yapılmaktadır.

3.5. YHT ve Beklenen Direkt Etkileri

Yüksek hızlı trenin kullanıma sunulması daha düşük seyahat sürelerinin piyasaları etkilemesi ve dinamik ekonomik bölgeler yaratması nedeniyle hizmet verdiği bölgelerdeki ekonomik faaliyetin doğasını değiştirebilmektedir. Bölgede var olan ulaşım ağlarının ve türlerinin arasına YHT katılması ile bu ulaşım ağlarının bütününe etkinliği artacaktır. Bu da çevredeki sosyal ve ekonomik yaşamı bir kez daha olumlu yönde etkileyecektir. Colin Clark'ın taşımacılığın şehirlerin birleştiricisi ve ayırıcısı olması yargısı, 20. YY'nin ikinci yarısıyla birlikte ortaya çıkan yüksek hızlı trenlerle yeniden anlam kazanmış, zamanın ve uzaklığın kısalmasıyla "ikinci demiryolu çağı" olarak adlandırılmıştır. Ancak bu bölgesel etkiler halen tartışmalıdır.

Ekonomistler tarafından ortaya konulan tahmin modellerinde yüksek hızlı trenlerin büyük şehirleri birbirine bağlaması nedeniyle daha küçük şehirlerin aleyhine bir gelişme yaratarak bölgesel eşitsizliği artırmış olduğu belirtilmiştir. Ancak bazı çalışmalar tersine ampirik sonuçlar ortaya çıkarmıştır. Bonnafous'a göre TGV'nin Lyon'a ulaşması şehrin iş dünyası altyapısını güçlendirmiştir. Ancak, ilgili alanda daha sonra yapılan benzer çalışmaların sayısı düşüktür. Yüksek hızlı trenlerin zaman ve mekân etkisi ekonomik coğrafyayı değiştirerek kıtaları yakınlaştırmıştır. Orta ya da uzun mesafeli yolculuklarda yüksek hızlı trenler geleneksel hatların yapamayacağı ölçüde şehirlerin merkezlerine büyük imkânlar götürmüştür.

Hızlı tren hizmetinin toplam ekonomik etkilerinin değerlendirilmesi için üç temel unsurun ele alınması gerekmektedir. Bu unsurlar; hizmet verilen bölgelerdeki rekabet etkisi, yığılma etkisi aracılığıyla piyasada meydana gelen değişimin ortaya çıkardığı faydalar ve işgücü piyasasında görülebildiği gibi bağlantı etkileridir. Yüksek hızlı trenin tam rekabet ve aksak rekabet piyasalarında etkisi belirli değildir. Ancak artan rekabetin piyasalar üzerinde etkisi yoktur. Bu etkiler daha çok doğrudan kullanıcı faydaları altında sınıflandırılabilir. Doğrudan kullanıcı faydaları aksak rekabet piyasalarında tam rekabet piyasalarına göre daha yüksektir. Bu durum aksak rekabet piyasalarındaki verimlilik artışından kaynaklanmak-



tadır. Yüksek hızlı tren projelerinde yaratılan temel doğrudan faydalar yolculuk süresinin kısalmasından kaynaklanarak ortaya çıkan verimlilik artışıyla ilgili olan ücret düzeyidir. Aksak rekabet piyasalarında ortaya çıkan faydalar iş dünyasının ölçeğini ve verimliliğini artırmaya olanak sağlayan daha büyük piyasa ölçeğidir. Azalan taşımacılık maliyetleri ve zaman tasarrufu iş dünyasının daha büyük bir işgücü piyasasıyla buluşmasına ve böylece ücret maliyetlerinde düşüş sağlayarak karın artmasına neden olmaktadır. Ayrıca yetenekli işgücüne erişimin artması verimliliği de artırmaktadır.

Yüksek hızlı tren farklı sektörlerde işverenlerin erişimini ve verimliliğini yükselterek, tedarikçilere ve ihtiyaç duyulan materyallere erişimi artırarak farklı iş kollarını destekleyebilmektedir. Ayrıca yüksek hızlı trenler yolcuların ana havaalanlarına hızlı ve güvenilir biçimde ulaştırılmasını sağlayarak hava ulaşımının operasyonel maliyetlerini düşürmektedir. Bu özellikleri nedeniyle yüksek hızlı trenler farklı bölgelerde ekonomik gelişmeyi olumlu yönde etkilemekte ve farklı sektörleri cazip kılarak bu sektörlerle erişimi kolaylaştırmaktadır.

Farklı bir yaklaşım da ampirik kanıtlara dayanmaktadır. Bu çalışmalarda yüksek hızlı trenin etkilerini anlamak üzere bu hizmetin bulunmadığı yerler kontrol grubu olarak kabul edilmiştir. Japonya'da yüksek hızlı tren hizmetinin bulunduğu bütün şehirlerde hizmetin olmadığı şehirlere göre daha yüksek nüfus artışı yaşanmıştır. Ancak, bazı çalışmalar da nedenselliğin yönünde şüpheli sonuçlar sunmuştur. Bu çalışmalarda ayrıca istihdam artışı olduğu da belirtilmiştir. Ancak bu etkiler farklı biçimlerde ortaya çıkmıştır. En büyük etki hizmet sektöründe ve özellikle bilgi temelli sanayilerde ortaya çıkmıştır. Özet olarak, bu çalışmalar yüksek hızlı tren hatlarının geçtiği bölgelerde daha hızlı nüfus artışı ve ekonomik etkiler ortaya çıktığını göstermektedir. Bu durum, yüksek hızlı trenlerin hizmet vermeye başlamasıyla birlikte zaman içerisinde

gelişmiştir. Ancak, bu etkilerin özellikle turizmle ilgili faaliyetlerde yoğunlaştığı söylenebilir.

Yüksek hızlı tren sistemleri diğer ulaşım türleri için tamamlayıcı bir ürün olabileceği gibi onların ikamesi de olabilmektedir. Özellikle havayolu ve denizyolu için ciddi bir rakip olabilmektedir. Bunun dışında tüm ulaşım türleri için de ister özel ister kamu işletmesi olsun, yüksek hızlı tren ciddi rekabet potansiyeline sahiptir. Aynı zamanda otobüs terminallerine, havaalanlarına ve limanlara yüksek hızlı trenle bir bağlantı kurulduğunda bu ulaşım türlerini tamamlayıcı bir rol de üstlenebilir. Özellikle orta mesafe yolculuklarda yüksek hızlı tren sistemi ciddi zaman tasarrufu yaratmaktadır. Uzun mesafeli yolculuklarda varsa havayolu tercihen kullanılmakta ve kısa mesafe için de otobüs, otomobil ya da konvansiyonel demiryolu kullanılabilir. Yüksek hızlı tren sistemleri en çok diğer ulaşım türleri ile bağlantılı olduğu zamanlarda kullanılmaktadır.

Yüksek hızlı tren hatları istasyonların çevresindeki arazi ve mülk değerlerinin yükselmesine neden olabilmektedir. Avrupa ve Japonya örnekleri göstermektedir ki istasyonlar mevcut istasyonlarla aynı yere kurulduklarında arazi ve mülk değerleri üzerindeki etkileri ortaya çıkmamaktadır.

Ancak, şehir merkezlerinden uzak noktalara fakat havaalanları ve şehir merkezlerine kolay ulaşılacak yerlere kurulduklarında arazi ve mülk değerlerinin artmasını sağlamaktadırlar. Daha küçük şehir merkezinde yeni kurulan yüksek hızlı tren istasyonları önemli derecede ekonomik ve ticari kalkınma sağlayabilmektedir.

Yüksek hızlı tren hizmetinin yarattığı bu değişim bölgenin özelliklerine, yolculuk süresine ve yolcu talebine bağlı olarak farklı olabilmektedir.

Hızlı tren hatları insanları, farklı iş alanlarını ve sanayileri erişimin yükselmesi ve ileride artması beklenen arazi ve mülk değerleri nedeniyle bölgeye çekmektedir.

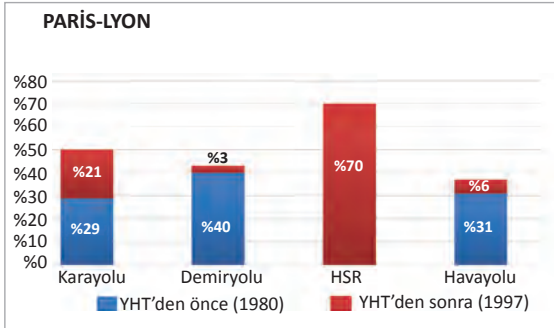
3.6. Avrupa Örneğinde Ulaşım ve Yüksek Hızlı Tren Sistemlerinin Etkileri

Gourvish'e göre; yüksek hızlı trenler farklı sektörlerin verimliliğini ve rekabet edebilirliğini artırsa da, ekonomik büyümenin önemli bir motoru olarak değerlendirilmemelidir. Bu durumun bir göstergesi olarak Avrupa'nın 10 önemli yüksek hızlı tren hattının, toplam Avrupa GSYH'sini sadece % 0,25 ve istihdamı da % 0,11 oranında (önemsiz bir miktarda) etkilediği ortaya çıkmıştır.

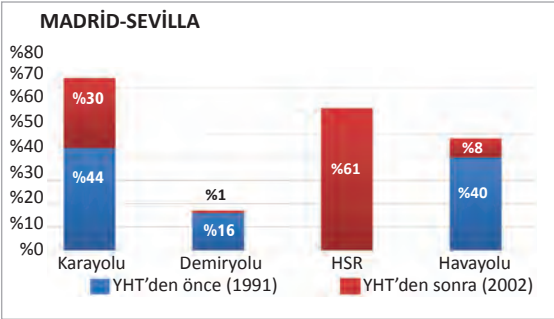
Şimdi bu noktada, yüksek hızlı tren sistemlerinin diğer ulaşım türlerini nasıl etkilediği üzerine Avrupa örneğini ele alalım;

Avrupa'da YHT sonrası ulaşım tercihlerinde değişim örnekleri

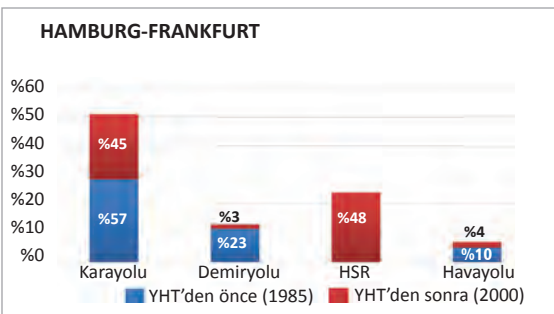
Grafik 5



Grafik 6



Grafik 7



Kaynak: Gines de Rus(ed.), *Economic Analysis of High Speed Rail in Europe* (2009)

Grafiklerde, Avrupa'da 3 ayrı ülkede yüksek hızlı tren uygulamalarının yolcuların araç tercihlerini nasıl değiştirdiklerini görebiliriz.

Fransa, İspanya ve Almanya örneklerinde en az 10 ve en çok 17 yıl geçtikten sonra YHT öncesi ve sonrası durumlar analiz edilmiştir. Bu ülkelerde sırasıyla YHT % 70, 61 ve 48 oranında pay almıştır. Diğer rakiplerine göre en çok konvansiyonel demiryolunu etkilemiştir. Takiben havayolunu ve karayolunu negatif yönde etkilemiştir. Aynı hatta çalışan tüm diğer ulaşım türleri her 3 ülkede de ciddi anlamda yolcu kaybetmiştir. Fransa'da TGV, Paris ve hizmet verdiği diğer şehirlerarasındaki trafiğin önemli ölçüde artmasına neden olmuştur. Ancak iş trafiğinde meydana getirdiği değişimi analiz etmek oldukça zordur. TGV daha çok Paris - Lyon koridorundaki hareketlilik modeli üzerinde büyük etki yaratmıştır. Çünkü hat üzerindeki birçok iş alanının çalışma biçiminde iki şehir arasındaki seyahat talebinde artış yaratacak şekilde değişim ortaya çıkmıştır. Bonnafus'a göre, Paris ve Lyon arasındaki TGV hattı Lyon'daki otel sahipleri açısından Parislilerin işlerini bir günde tamamlayarak konaklamadan dönmeleri nedeniyle sorun olmuştur. Lyon otel sahiplerinin ekonomik anlamda uğradıkları zararla birlikte, Paris Lyon hattındaki diğer duraklarda turizm sektörü gelişerek yeni kar fırsatları yaratmıştır. Ayrıca, TGV ile ara durakların çok daha rahat ve hızlı biçimde Paris piyasalarına ulaşımı sağlanmıştır. Diğer yandan Meunier'e göre, farklı endüstrilerin mekânsal yapılarını birçok ekonomik faktör etkilemektedir ve bu anlamda yüksek hızlı tren sistemi Fransa'daki genel ve bölgesel kalkınmaya çok az katkıda bulunmuştur. Yüksek hızlı trenin temel etkisi, büyük şehirler arasında yarattığı net ekonomik etkiden çok, ekonomik faaliyetlerin ana şehirlerden yerel çevredeki bölgelere kayması şeklinde olmuştur. Aynı etkiler Nantes bölgesinde de beklenmiş, ancak etkiler daha çok arazi ve mülk fiyatlarında değişim şeklinde ortaya çıkmış, ekonomik faaliyetin gelişimi ise sınırlı olmuştur. Ancak TGV'nin hizmete girmesinden sonra Nantes bölgesindeki turizm

sektöründe, otellerin ve diğer turist hizmetlerinin artmasıyla önemli bir gelişme ortaya çıkmıştır. Laird ve meslektaşlarının yaptığı bir çalışmanın bulgularına göre; Trans Avrupa Ağı, taşımacılık maliyetleri ve erişilebilirlik alanlarında önemli gelişmelere neden olmuş, ancak GSYH'nin büyümesi ve toplam refahın gelişiminde önemli bir katkı sağlayamamıştır.

Bulgulara göre, Trans Avrupa Ağı'nı GSYİH artışına etkisi % 4 civarında olmuştur. Trans Avrupa Ağı'nın başka alanlarda da etkileri bulunmaktadır. Önemli olumlu etkiler daha çok, nispeten daha fakir ve çevre bölgelerde ortaya çıkmıştır. Bu nedenle, yatırım maliyetleri de göz önünde bulundurulduğunda Trans Avrupa Ağı'nın hizmet verdiği bölgelerde önemli bir ekonomik katkısı olduğu söylenemez.

Ancak geniş kapsamlı ekonomik etkiler ve yaratılan katma değer ilgili bölgenin kendine özgü özelliklerine bağlı olduğu söylenebilir. Kanıtlar göstermiştir ki, hızlı tren hizmetleri (HST) İngiliz ekonomik coğrafyasını 3 tren zamanına ayıracak biçimde, yerel ekonomilerde bilgi ekonomisine yönelişi sağlayan eğilimi güçlendirmiştir. Bunlar 1 saatlik mesafe, 2 saatlik mesafe ve Londra'dan 2 saatten fazla süren mesafelerdir. Londra'dan 1 saat uzaklıktaki kasabalar Londra metropolü için yakın mesafe yerleşimlerini oluşturmuş ve işe ulaşma amaçlı yolculuk kavramını üretmiştir. Burada insanların çalıştıkları ve değer yarattıkları yerlerle, yaşadıkları ve gelirlerini harcadıkları yerler arasında uyumsuzluğun olduğu süreç başlamıştır. Ancak bu farklılaşan ekonomik güçler, yüksek hızlı trenlerin bölgesel ekonomi üzerindeki etkileriyle ilgili ipuçları vermiştir.

Hızlı tren hattı olan ve olmayan kasabalar arasındaki farklılık, hatta erişimi olanlar için artan mobilité ve Londra'dan zaman tasarrufu sağlayan yolculuk olmuştur. Ayrıca hızlı tren hattında olan yerlere Londra kendi yarattığı katma değeri ihraç eder olmuştur.

Böylece hızlı tren hizmeti olan yerlerde yüksek katma değerli faaliyetlerin Londra'dan bu böl-



Londra

gelere doğru yayılması etkisi ortaya çıkmıştır. Londra'dan bu merkezlerle tersine biçimde işe yolculuk da başlamıştır.

Bu durum ise, yüksek hızlı tren hizmeti olmayan kasabaların yerel hizmet faaliyetlerini Londra'nın ekonomik katma değerine bir katkı sağlayacak biçimde etkilemiştir. Sonuç olarak Londra'da çalışan insanlar burada katma değer yaratarak kazandıkları gelirleri, hızlı tren hattı olan şehirlerde yaşayarak harcar hale gelmişlerdir. İngiliz hızlı tren sistemindeki tüm alt hatlarda ticaret, taşımacılık ve diğer hizmetler 1998 ve 2007 arasında en yüksek iki istihdam kaynağından biri olduğu için, istihdamda bir sonraki en hızlı artışı sağlayan mal ve hizmetler grubu ekonomik yapıdaki değişimi anlamaya yardımcı olacaktır. Sonuçlar kuzey ve güney bölgeleri arasındaki yeniden yapılandırma için çok farklı yollar önermiştir.

Ekonomik olarak daha güçlü olan 4 güney alt bölge istihdamını bilgi yoğun hizmetlerde artırmıştır. Diğer alt bölgeler ise kendilerini kamu hizmetlerinde göstermiş; ancak Pennine Lancashire şehri ağır sanayiye dayalı yapısıyla istisnai bir durum göstermiştir.

İspanya'da Madrid - Sevilla yüksek hızlı tren hattı üzerinde bulunan "Ciudad Real" şehri yüksek hızlı trenlerin kent gelişimine ve arazi kullanımına etkisine ilişkin çok iyi bir örnek oluşturmaktadır.



Bundan 20 yıl önce Ciudad Real, kendi içine kapanık bir kent olgusu göstermekteydi.

Madrid'e olan uzaklığı yaklaşık olarak 180 km olan Ciudad Real, herhangi bir yol üzerinde bulunmadığından, başkente yakın yol bağlantılarının avantajını kullanamıyordu. Yaklaşık 100.000 kişinin yaşadığı Ciudad Real, Madrid'le bağlantısı oldukça az olduğundan sosyal, kültürel, ekonomik anlamda etkileşimi de oldukça azdır. 1992 yılında Madrid - Sevilla Yüksek Hızlı Tren Hattı faaliyete geçmeden 6 yıl önce, Ciudad Real kentinde eğitime başlayan üniversite kentin yapısını bir ölçüde değiştirmiş ve kentleşmeye katkı sağlamıştır. Ciudad Real kentinin mülkiyet dokusunu ele aldığımızda kenti fonksiyonlarına göre; Üniversite alanı, kent merkezi, yüksek hızlı tren istasyon bölgesi, güney bölgesi ve batı bölgesi olmak üzere beş ana bölüme ayırmak mümkün olabilir.

Yüksek hızlı tren projesinin onaylanması ve inşa faaliyetlerin hayata geçmesinin ardından Ciudad Real'de özellikle üniversite

öğrenci sayısında büyük bir artış meydana gelmiştir. Kentin üniversite bölgesinde, yüksek hızlı tren istasyonu çevresinde, kent merkezinde ve kentin dış çeperindeki konut alanlarında, konut talepleri artmıştır. Bu artış göstermektedir ki, yüksek hızlı trenin gelecek olması, şehir dışından daha çok öğrencinin eğitim hayatını sürdürmek için Ciudad Real Üniversitesi'ni tercih etmesine, bu da öğrenci sayısının artmasına ve konaklama ihtiyacının doğmasına sebep olmuştur.

Geçen yılların ardından Ciudad Real şehri farklı bir kimliğe bürünmüştür. Ancak şehirdeki değişim yalnızca yüksek hızlı tren ile olmamıştır. Şehrin hızlı trenden önce sahip olduğu birikimler ve hızlı trenin getirdiği fırsatlara verdiği tepkilerle birlikte dönüşümün daha etkin ortaya çıktığı söylenebilir. Bu bağlamda, yüksek hızlı tren, şehrin birikimleri ve fırsatları değerlendirme reaksiyonu ile birlikte, Madrid'e 1 saat uzaklıkta olan Ciudad Real bir alt mega şehir merkezine dönüşmüştür. Bu sürecin temelinde sermaye birikimiyle birlikte bölgesel bir üniversite ve iş merkezi yatmaktadır.

3.7. Japonya Örneği

Avrupa'nın dışında hızlı tren sistemlerinin yoğun olduğu bölgelerden Japonya'ya, ilk uygulama sahibi olma sebebiyle de kısa bir göz atalım: Yapılan çalışmalar Japonya'da YHT duraklarının olduğu şehirlerdeki nüfus artışının, bu hattın olmadığı şehirlerden daha fazla olduğunu tespit etmişlerdir. Ancak bazı çalışmalara göre de bu sonuçtaki neden-sonuç ilişkisinin yönü tartışmalıdır. Japonya'daki Shinkansen hızlı tren hizmeti ile istihdam artışı olduğu muhakkaktır. Ancak hattın bulunduğu değişik yerlerde istihdam artışının sebepleri de farklılıklar göstermektedir.

İşgücü istihdamında en büyük artış hizmetler sektöründe görülmüştür. Yine burada alt sektörler bakıldığında bilgi temelli endüstri kollarının en ciddi istihdam artışını sağladık-

ları izlenmektedir (tıpkı İngiltere'nin bir bölgesinde olduğu gibi). Hem Japonya'da hem de İngiltere'de hizmetler sektöründeki bu gelişmeler hızlı tren hattının olduğu şehirlerde diğerlerine göre belirgin biçimde gerçekleşmiştir. Bu konuda son ve en önemli bulguların biri de tüm bu gelişmelerin çoğunlukla turizm ilişkili ticari alanlarda olmuş olmasıdır.

3.8. Yüksek Hızlı Trenin Dolaylı Ekonomik Etkileri

Bölgesel ve yerel otoriteler tarafından zamandan tasarruf sağlaması ve erişilebilirliği artırmaları nedeniyle yüksek hızlı tren projelerinin doğrudan ekonomik ve finansal çıktıları yaratacağı beklenmektedir. Bu sonuçlar da yüksek hızlı hatlar aracılığıyla yeni bağlanan bölgede iş alanında verimliliğin artması, turistlerin artması ve bölgeye yeni taşınan insanların artması şeklinde gerçekleşmektedir. Ancak bu beklentiler beklenen talebin ve ortaya çıkacak faydaların, başka bir bölgeden aktarılıyor olmasının değerlendirilmesini engellemektedir.

Hızlı tren hattının ya da ağının inşa edilmesi bölgede ekonomik gelişmeye katkı sağlasa da, bu katkı erişilebilirliğin biçimine ve ulaştırılmanın iyileştirilmesini etkileyen politikalar ve her bölgenin kendine özgü özelliklerine bağlıdır.

Yüksek hızlı tren hatları büyükşehirler arasındaki bölgesel dengesizliği sermayenin diğer şehirlere erişimini sağlayarak azaltmakta, ancak merkez ve çevre arasındaki ekonomik dengesizliği artırmaktadır. Yüksek hızlı tren hatlarının bölgesel ekonomik faydalar yaratıp yaratmadığı konusunda farklı görüşler bulunmaktadır. Bu konuda ana ve tali istasyonlara ve trenin hizmet biçimine bağlı olarak farklı koşullar oluşmaktadır.

Yüksek hızlı tren hatları bölgesel ve kentsel yenilenmeyi sağlasalar da ekonomik kalkınmayı kendi başlarına sağlayamazlar. Vickerman yüksek hızlı tren hatlarının taşımacılık

ve bölgesel kalkınma sorunlarını çözebileceği düşüncesini reddetmektedir. Bu konuda hızlı tren hizmetinin ekonomik faaliyetlerin yaratılmasında değil dağıtılmasında değişim yaratabileceğine inanmaktadır.

Özellikle hizmetler sektörüne arz eden firmalar için ulaşım imkânlarının artışı daha fazla pazara ulaşmak anlamına geldiği gibi, gelişmiş bölgelerden rekabetçi firmalarla daha fazla rekabete de açık hale gelmeleri anlamını taşır. Yani hızlı tren sistemleri gelişmiş ve daha az gelişmiş bölgeleri biri birine bağladığında iki bölge için olumlu sonuçlar doğabileceği gibi, bir bölgenin diğer bölgeden faydalanarak ilerleyebileceği durumlar da oluşabilecektir.

Rus ve diğerlerine göre yüksek hızlı trenin geniş kapsamlı ekonomik faydaları iki farklı alanda görülmektedir: Bunlardan ilki azalan yolculuk süresi ve azalan kazalar gibi nedenlerle ortaya çıkan toplam refah artışıdır. İkinci etki ise, yeni taşımacılık hizmeti nedeniyle artan ekonomik faaliyetlerin ortaya çıkardığı GSYİH artışıdır. Bu faydalar farklı sonuçlar üretebilecek farklı biçimlerde ölçülebilir. Örneğin yolculuk süresinde meydana gelebilecek azalma bireysel refah üzerinde etkiliyken, GSYİH üzerinde doğrudan etki yaratmamaktadır. Ancak bu sürelerin azalması verimliliğin artmasına ve dolayısıyla da GSYH'nin önemli ölçüde etkilenmesine neden olmaktadır.

Yüksek hızlı trenin işgücü piyasasında yarattığı etki göz önüne alındığında taşımacılığın gelişmesiyle daha önce ekonomik nedenlerle tercih edilmeyen pozisyonlara ulaşımın kolaylaşması ortaya çıkmaktadır. İngiltere Taşımacılık İdaresi raporuna (2005) göre, yüksek hızlı tren hizmeti işgücünün çok olduğu bölgelerden işgücü ihtiyacı olan bölgelere transfer sağlayarak işverenler, çalışanlar ve tüm toplum açısından fayda yaratmaktadır.

Erişilebilirliğin artması işgücünü daha fazla saat çalışmaya ikna ederek yine işverenler, çalışanlar ve tüm toplum açısından faydayı yükseltmektedir.

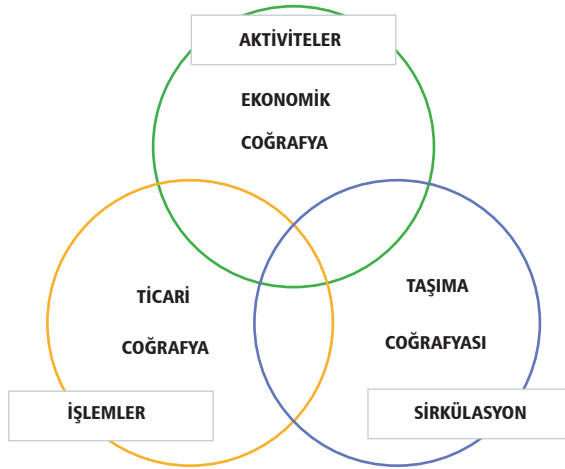
Ayrıca, çalışanlar ortaya çıkan bu ekstra zamanı çalışmak yerine dinlenmek için de kullanabilmektedir. Belki de en önemli etki işgücünü daha verimli alanlara transfer edilmesinin kolaylaşmasıdır.

3.9. Ulaşım Olanakları, YHT, Kalkınma ve Kentleşme İlişkisi

Ulaştırmanın ekonomik tüm yönlerinin anlayabilmek, şekilde görülebileceği gibi büyük anlamda coğrafyanın birbirine bağımlı 3 alt alanıyla ilgilidir.

Bu 3 alan sırasıyla; Ekonomik Coğrafya, Ticari Coğrafya ve Taşıma Coğrafyasıdır.

Şekil 1: Ulaştırma, ticaret ve ekonomik coğrafya ilişkisi



- **Ekonomik Coğrafya:** Bu alan ekonomik aktivitelerin lokasyonu, dağılımı ve mekânsal organizasyonu ile ilgilenir. Daha özelde, ekonomik aktiviteleri, bu aktivitelerin enerji, kaynak, mal, sermaye ve işgücüne olan arz ve talepleri anlamında inceler.

- **Taşıma Coğrafyası:** Bu alan da temelde nakliye, insan ve bilgi hareketlerini ele alır. Mekânsal kısıt ve nitelikleri hareketlerin başlangıcı, ulaşılacak yer, kapsamı, doğası ve amacı ile ilişkilendirerek hareketlerin mekânsal organizasyonunu anlamayı amaçlar.

- **Ticari Coğrafya:** Ticaret ve ticari işlemlerin mekânsal özelliklerini bu ticari faaliyetlerin doğası, nedeni ve sonuçları cinsinden ele alır ve inceler.

Ulaşım imkânlarındaki gelişmeyle birlikte bölgesel ekonomik gelişmişliğin de değişeceğinden daha önce söz etmiştik. Bu anlamda birincil, ikincil ve hatta üçüncül ekonomik etkilerden söz etmek mümkündür. Ancak ekonomik anlamda “marjinal verimlilik” kurallarının hemen hemen her işkolunda er ya da geç işleyeceğini de akıldan çıkarmamak gerekir. Örneklendirerek açıklayacak olursak: Ulaşım olanaklarındaki artışa bağlı olarak yeni iş kolları açığa çıkabilir. Hatta yeni iş kolu yerine iş yerinin ulaşım ağının lokasyonuna göre yer değiştirmesi bile bir yeni yatırım olarak ele alınabilir. Bu anlamda ilk yatırımların ve ilk istihdam edilenlerin marjinal katkısı daha fazla olacaktır. Yani marjinal verim hem sermaye hem de emek için zamanla azalacaktır.

Bu, gelişmesi muhtemel iş alanlarına önce girenlerin kar potansiyeli olarak avantaja sahip olacakları anlamına gelir. “Her şey bir gelişsin, otursun, sonra ben yatırıma ona göre ayarlarım” mantığının, daha az kar ve belki de zarar getirmesi, bir nebze olsun bu yüzdendir.

Bölgenin ulaşım bağlantıları ve araçları çeşitlendikçe, arttıkça ve geliştikçe ekonomik çeşitlilik ve canlılık da artacaktır. Ancak bölgenin kapasitesine göre ulaşım imkânlarındaki artış, belirli bir seviyeye ulaştığında yeni gelecek yol ya da araç veya ulaşım türleri artık bölge ekonomisine çok düşük katkılar yapabilecektir. İlk ulaşım ağı, yolu ya da türü çeşitlendirmesi ve yatırımlarını bölgeye vereceği katkıyla daha sonraları ulaşımındaki kolaylıkların artışı aynı pozitif etkiyi yapmayacaktır.

Artan ulaşım imkânları ve bölgenin gelişen ekonomisi bölgenin ekonomik yapısında da gözle görülür değişim getirecektir. Hem artan ulaşım hem de ekonomik kalkınma bölgede birincil üretimden (yeraltı kaynaklarının çıkarılması, madencilik gibi) ikincil üretime yani

imalat sanayisinde üretime doğru ilk adımı sağlayacaktır. Eğer bölgede bu sağlanmış ise ikinci adımda değişim imalat sektöründen gelişmiş ve yüksek teknolojiyi kullanan imalata, mal ve hizmetlerin dağıtım ve hizmetler sektörüne doğru olacaktır.

Burada şu nokta çok önemlidir: Eğer bölge ekonomisi imalat sektörüne ağırlıkla bağlı ise o zaman karayolu, demiryolu ve liman altyapısı önemli olur. Ancak hizmetler sektörünün ağırlığı taşıyacağı bir bölgede lojistik ve etkinliği ile kentsel ulaşımın gelişimi önemli hale gelecektir.

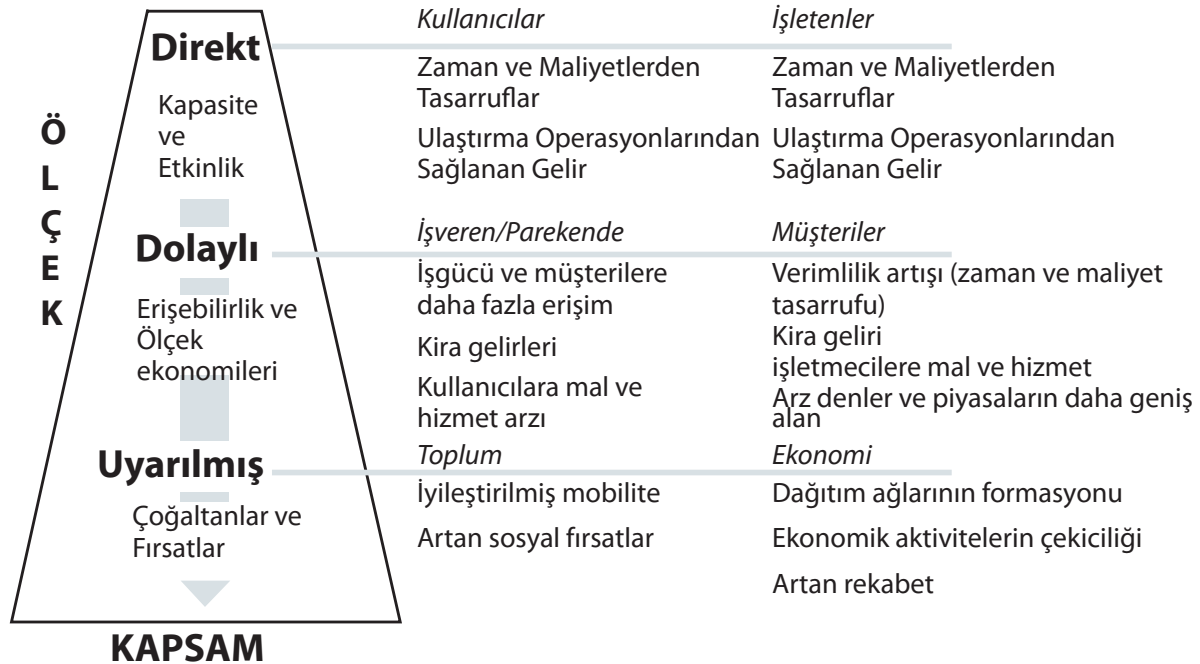
Avrupa Komisyonunun ve Dünya Bankasının raporları incelendiğinde teorik olarak ulaştırmada sağlanan her türlü ilerlemenin ekonomik kalkınmaya yönelik bir strateji olarak önerildiği görülmektedir. Ulaştırmada sağlanan ilerlemelere bağlı olarak; ulaştırma maliyetlerinin düşeceği, zamandan tasarruf sağlanacağı, insanlar ve firmalar için çeşitli iş ve diğer piyasalara erişimin kolaylaşacağı, ekonomik entegrasyonun ivmeleneyeceği, rekabetin tetikleneceği, büyük ölçekli ekonomilere

yol açacağı gibi ciddi ekonomik avantajların sağlanması beklenilmektedir. Ülkesel ve bölgesel ölçekteki ulaşım ile kentsel gelişme arasında belirgin bir ilişki vardır. Ana ulaşım ağları, demiryolu ağları, havaalanları ve limanların tümünün yerel ekonomi üzerinde de belirgin etkileri olmaktadır. Kentsel yerleşimlerdeki bu etki, sosyo - ekonomik ve kültürel gelişmeleri hızlandırmakta ve hatta belirleyici olabilmektedir. Ulaşım ile kentsel gelişme arasında; fiziksel ilişkiler (yoğunluk artışı, alansal büyüme vb.), önemli ekonomik faktörler (arazi fiyatı, kira değeri, rant, vb.), sosyal faktörler (eşitlik ve dağılım vb.) ve çevresel etkiler (yaşam kalitesi, vb.) bulunmaktadır.

Ulaşımındaki gelişmenin bölgesel kalkınmaya olumlu etkisinin, kamusal ve özel sektör davranışına bağlı olduğunu, daha önceki açıklamalarımızda ifade etmiştik. YHT gibi insan ya da yük taşımacılığını kolaylaştırıcı gelişmelerin, bölgede ekonomik gelişmişlik yaratabilmesi için, gerekli yatırımların yapılması zorunludur. Aksi halde batılı toplumların köprü inşaatları için kullandıkları bir deyiş geçerli olabilir:

Şekil 2: Ulaştırma'nın Sosyo - Ekonomik Etkileri

Ulaştırma Operasyonlarından Sağlanan Gelir



Bir köprü fonksiyonel değil ise, onun için “bridge to nowhere” denilmektedir. Bunun anlamı “hiç bir yere çıkarmayan köprü” olarak ifade edilebilir. Bu bağlamda Eskişehir bazlı bir yaklaşımla; YHT, Eskişehir bölgesinin sermayesini harekete geçirmez ise, Eskişehir'e bağlantı yapılan diğer merkezleri harekete geçirebilir. Bu da daha başlamadan rekabeti kaybetmek anlamına gelir.

Bu nedenle yerel sermaye ve işgücü, artacak rekabete uyum sağlayarak bölgedeki gücünü arttırmalı ya da en azından göreceli gücünü kaybetmemelidir. Ulaştırma yatırımlarındaki harcamaların büyüklüğünün ekonomik gelişmeyi doğru yönde etkileyeceğine dair ikna edici kanıtların bulunmadığı bazı çalışmalarda ortaya konulmuştur. Yeni yollar ya da yeni ulaşım metotlarıyla zamandan tasarruf ve ulaştırmada rekabetin ekonomik kalkınmayı tetikleyeceği varsayılmaktadır. Ancak uygulamalar durumun tam da böyle olmadığına dair veriler de sunmaktadır. Tüm bunlara rağmen,

yeni yol ya da metotlarla o sistemin taşıdığı yolculara ve yolculuğa yönelik yönetim, satış, organizasyon, pazarlama ve inovasyon işlemlerinde ekonomik aktivitelerin arttığı kısa dönemde rahatlıkla izlenmektedir.

Aslında genel anlamda ulaştırmanın erişilebilirliğini arttırdığı yerleşim merkezlerinde ve kentlerde ekonomik ve sosyal canlanmanın ortaya çıktığı, ulaştırma ekonomisinin bilinen bir gerçeğidir. Bu bağlamda yüksek hızlı trende olduğu gibi, ulaşım sürelerinin kısaltılması da, hareketliliği, ilgili kentlere olan ulaşım talebini dolayısıyla ekonomik ve sosyal yaşamı etkileyecektir. Yüksek hızlı trenler hızından dolayı mesafeleri kısaltmış, bu da kentlerin hinterlandını oldukça uzak mesafelere taşımıştır. Önemli süre kazanımları sonucunda 400-600 km aralıklı iki kentten birinden aynı gün içinde diğerine gidip çalışma saatleri içerisinde işlerini bitirip geri dönme olanağı sağlamaktadır. Bu bağlamda ilgili kentlerde ekonomik canlanmaya ciddi destek verilmiş olmaktadır.



Ulaşım imkânlarındaki gelişmeler firmaları sıralayarak ya da seçerek lokalizasyonlarında yeni bir dağılımı getirebilir. Bu gelişmeler piyasalara girişleri kolaylaştırır, maliyetleri azaltarak piyasada tutunma zamanını artırır ve firmalara artan getirili “ölçek ekonomisinden” yararlanmayı olanaklı hale getirir.

Yukarıda sayılanlar beklenen olumlu gelişmelerdir. Ancak gelişen ulaşım olanakları olumsuz etkilere de neden olabilir. Örneğin ulaştırma imkânlarının az olduğu dönemde rekabetin yoğun olmaması nedeniyle, birçok yüksek maliyetli yerel ölçekli firmalar artık düşük maliyetli büyük ölçekli yerel olmayan firmalarla rekabete girmek zorunda kalacaktır. Bu da ilgili sektörde yüksek maliyetli ve düşük verimliliğe sahip firmaların piyasadan çekilmesine neden olabilecektir. Ancak bu durum kısa dönemde olumsuzluk olarak görülmekle birlikte, uzun dönemde bölgenin üretkenliğini arttırması ve bölgedeki tüketiciler için daha büyük faydalar yaratabilmesi bağlamında değerlendirilmelidir. Genel olarak yüksek hızlı



trenlerin faaliyete geçmesiyle, büyük bölgelerin küçük bölgelerde ekonomik canlanmayı tetiklemesi ve yolculuk sayısının artması umulmaktadır. Buna karşın ulaşım imkânlarına yönelik yapılan yatırım harcamalarının bölgesel istihdamda kayda değer bir değişim yaratmadığı tartışmaları da yapılmıştır.

İngiltere'de M62 - 66 karayolu yatırımlarının bölgedeki şehirlere katkısını inceleyen bir çalışma, 3 şehirde kayda değer ekonomik bir gelişme izlemeyen bir şehir için önemli anlamda gelişme izlemiştir. İngiltere'de bu 4 şehirde firma davranışlarına yönelik yapılan çalışmada firmaların bu 4 şehirde daha rahat ulaşım imkânlarına kavuşmalarının başlı başı-

na ayırıcı bir özellik katmadığı tespit edilmiştir. Ancak Rossendale şehrinde finansal altyapı ve imkânların firmalara sağladığı kolaylık buranın tercihinin sağlamıştır. Bu anlamda şehirlerin finansal gelişmişlik durumları ile ekonomik canlılığın paralel gideceği akıldan çıkarılmamalıdır.

Dinamizm içeren kentler birbirleriyle etkileşimini ulaşım ile sağlayabilir. Ne var ki çok yakın mesafede yer alan yerleşimler bulundukları coğrafya yüzünden birbirlerine olan erişimin kısıtlı olması sebebiyle birbirlerinden hiç etkilenmezler. Fakat güçlü ulaşım bağlantıları etkileşimi artırır ve kentlerin değişmesine, dönüşmesine sebep olur.



4. YHT ve Eskişehir

4.1. Eskişehir'in Sosyo - Ekonomik Yapısı

4.2. Eskişehir İçin Olası Etkiler, Sonuçlar ve Dersler

4.3. Turizm, YHT, Ulaşım ve Eskişehir



2013 yılı verilerine göre Eskişehir il sınırları içerisindeki toplam nüfus 799 724 kişidir. Bu verilere göre Türkiye'nin en kalabalık 24. şehridir. İl ve ilçe merkezleri şehir yaşamı olarak kabul edildiğinde Eskişehir nüfusunun yüzde 90'ın şehirlerde yaşadığı görülmektedir. Bu, sanayi ve hizmetler sektörlerinin şehir çevrelerinde yoğunlaştığı düşünüldüğünde işgücüne erişim için önemli bir kolaylık sağlamaktadır. Yine 2013 verilerine göre Eskişehir il merkezinde yaklaşık 660. 000 kişi yaşamaktadır. Bu nüfus ile km² başına il merkezinde 57 kişi düşmektedir. İl büyükşehir belediyeliğine sahip olup, il merkezinde Tepebaşı ve Odunpazarı olmak üzere iki büyük merkez ilçesine sahiptir.

Bu merkez ilçelerin dışında nüfusa göre en büyük ilçeleri Sivrihisar, Çifteler ve Seyitgazi'dir. Han ilçesi de nüfusu en az olan ilçedir. Eskişehir'de toplam 14 ilçe, 28 belde ve 371 köy bulunmaktadır. Eskişehir coğrafi anlamda İç Anadolu'nun İç Ege'ye kavuştuğu yerdedir. Türkiye'nin ortasında olması sebebiyle doğu - batı ve kuzey - güney bağlantı yolları için avantajlı bir konumdadır. Bu avantajın doğu - batı kısmı gerçekte karayolu, demiryolu ve en son YHT ile kullanılmaktadır. Eskişehir, ulaşım kolaylığı açısından coğrafi olarak avantajlı konumdadır. Bu avantajın doğu - batı kısmı gerçekte karayolu, demiryolu ve en son YHT ile kullanılmaktadır. Ancak halen kuzey - güney bağlantısı zayıf olan Türkiye yolları Eskişehir'e de gerçek bir fırsat sunmamaktadır. Bununla beraber, Konya hattının Antalya ile YHT bağlantısının yakın gelecekte sonuçlandırılması ile Eskişehir'in bu istikamette de iyi bir avantaj yakalayabileceği öngörülmektedir. İl, ulaşım kolaylığı yanında geçmiş birikimi olan köklü sanayi yapısı, zengin yeraltı kaynakları ve oldukça elverişli tarımsal yapısıyla ekonomik anlamda gelişebilirliği yüksek illerden bir tanesidir.

Toprak Sanayi, Un ve Unlu Mamüller Sanayi, Ağaç Sanayi, Çimento Sanayi, Çelik Eşya Sanayi ve Makine Sanayi şehirde gelişmiş bir seviyede olup, organize sanayi bölgeleri de

gelişmiş ve yeni kümelenmelere elverişlidir. Yukarıdaki endüstri ana sektörlerinin alt sektörlerinde de ayrıca şehirde kümelenmeler oluşmuştur.

Bu gelişmeler şehrin ekonomik geleceğine yeni kapılar açmıştır. Şehirde Havacılık ve Raylı Sistemler kümeleri oldukça gelişmiştir. Türkiye'nin uçak motoru ve lokomotif üreten tek şehridir. Ayrıca Raylı Sistemler Test Merkezi Alpu ilçesinde kurulmaya başlanmış, bununla birlikte yeni lojistik merkezi çalışması ve hatta YHT için Tülomsaş'ın lokomotif ve vagon üretme projeleri de hayata geçmiş ya da geçmek üzeredir.



Lületaş Kuyusu



Lületaş



Bor



Anadolu Üniversitesi



Eskişehir Osmangazi Üniversitesi

Bunların yanında il buzdolabı, kompresör, bisküvi ve soba üretiminde Türkiye'de önemli bir yere sahiptir. Eskişehir ilinin sanayide bu kadar gelişmiş olmasının nedenlerinden biri de yeraltı kaynakları açısından iyi bir potansiyele sahip olmasıdır. İl sınırları içerisinde Bor - Boraks, Perlit, Manyezit, Krom, Kristal Torit, Toryum ve Lületaş madenleri bulunmaktadır. Lületaş bireysel tüketicilere sunulan estetik hediye yapımında oldukça elverişli bir taştır. Bu değerli taş Eskişehir'in tanıtımında önemli bir rol oynamış ve halen önemli potansiyele sahiptir. Eskişehir il merkezinde iki büyük kamu üniversitesi yer almaktadır.

Bunlar, Anadolu Üniversitesi ve Eskişehir Osmangazi Üniversitesi'dir. Bu iki kurum şehir için eğitilmiş işgücü yetiştirmekte ve sanayi ile işbirliği halinde projeler geliştirmektedir. Bu anlamda Türkiye'nin her yanından gelen öğrencileri yetiştirmekte ve işgücü piyasasına sunmaktadır. Mezun öğrenciler, şehirde kalmak yerine kendi ailelerinin yaşadıkları şehre ya da iş sahibi olabildikleri başka şehirlere döndüklerinde Eskişehir'in birer elçisi olabileceklerdir.

Ancak bu durum, Eskişehir'de yaşadıkları sürece geçirdikleri kaliteli yaşam süresiyle yakından ilgilidir.



Eskişehir ili şehirleşme oranı Türkiye ortalamasının üstündedir. Tarımsal ve hayvansal gıda ürünleri anlamında şehrin yeterliliğine bakıldığında yine Türkiye ortalamasının üstünde olduğu izlenilmektedir.

Tüm bu özelliklerinin yanında Eskişehir tarih anlamında da oldukça ciddi zenginliklere sahip bir yerdir. Eskişehir ve civarının binlerce yıldır çok sayıda değişik kültüre ev sahipliği yaptığı bilinmektedir. Frigya Krallığı topraklarının batı kısmı Eskişehir ve civarını mesken tutmuştur. Frig Çağına ait önemli tarihi mekânlar il sınırları içerisinde. Frig Vadisi, Yazılıkaya Kenti, Frig Kaya Anıtları, Anıtsal Frig Kaya Mezarları, Frig Kaleleri ve Midas Anıtı bu dönemden Eskişehir topraklarında günümüze miras kalmış önemli değerlerdendir. Ayrıca, Helenistik, Roma, Bizans, Selçuklu ve Osmanlı dönemlerine ait birçok tarihi eser günümüze kadar ulaşmıştır.

4.1. Eskişehir'in Sosyo - Ekonomik Yapısı

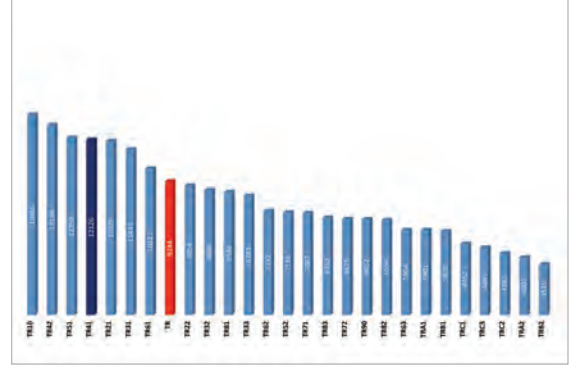
Bu aşamada Eskişehir'in sosyo ekonomik yapısı ve gelişimi, çeşitli veriler aracılığıyla ortaya konulacaktır. Ülke ekonomisinde olduğu gibi, il ekonomisinin büyüklüğü ve üretim yapısını ortaya koyan temel göstergelerin başında gayrisafi yurtiçi hâsıla (GSYH)'gelmektedir. İl düzeyinde tanımlanan GSYH, ilde kayıtlı firmalar tarafından bir yıllık dönemde il içinde üretilen tüm nihai mal ve hizmetlerin parasal değerini ifade etmektedir.

Bu tanıma göre ilin sınırları içinde gerçekleşmiş olsa da merkezi bir başka ilde bulunan firmanın yaptığı üretim kayıtlı olduğu ilin üretim hesabında yer alır.

Eskişehir üretim yapısının, Türkiye geneline kıyaslandığında sanayi sektörü ağırlıklı olduğu ifade edilebilir. Türkiye GSYH 'sının yaklaşık yüzde 1,2'si Eskişehir ekonomisi tarafından yaratılmaktadır (TÜİK, 2012). Son dönemlerde Eskişehir ekonomisi yıllık ortalama % 4,1 oranında büyümüştür. Nüfus artış hızlarını dikkate alarak, kişi başına GSYH

verileri kullanıldığında, Türkiye ekonomisinin yıllık ortalama yüzde 2,1 oranında büyümesine karşılık, Eskişehir'in yıllık ortalama yüzde 2,9 oranında büyüdüğü anlaşılmaktadır (TÜİK, 2012).

Grafik 8: Kişi başı gayri safi katma değer (2011, \$)

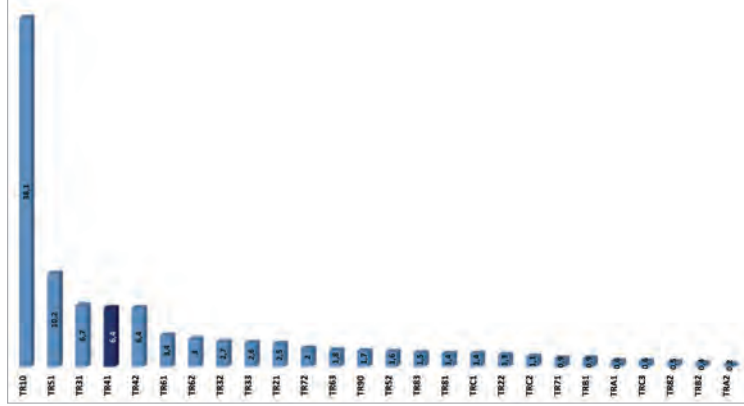


Kaynak: TÜİK, Seçilmiş Göstergelerle Eskişehir, 2013

Bu anlamda yapılacak açıklamalardan bir başkası ise, şehrin yarattığı katma değer üzerine olacaktır. Eskişehir'de kişi başına Gayri safi katma değer (kişi başına gelir olarak düşünülebilir) rakamları genel olarak Türkiye geneli ortalamasının üzerinde gerçekleşmiştir. Yukarıdaki grafikten görülebileceği gibi, kişi başı Gayri Safi katma değer Türkiye ortalaması 9.244 dolar iken, Eskişehir ve bölgesi 12.146 dolar ile Türkiye ekonomisine ortalamanın üzerinde bir katkı sağlamaktadır.

Anlaşılabileceği üzere TR41 bölgesi Eskişehir, Bursa ve Bilecik bölgesi için ortalama bir değeri ifade etmektedir. Türkiye ortalamasına göre Eskişehir'in içinde olduğu TR41 bölgesinden daha fazla katma değer yaratan bölgeler ise; İstanbul, Kocaeli, Bolu, Yalova, Sakarya ve Düzce illerini kapsayan TR10, TR42 ve TR52 bölgeleridir. Bilindiği gibi bu iller Türkiye'nin en sanayileşmiş bölgelerinde yer almaktadır. Bu bağlamda Eskişehir ekonomisinin Türkiye'ye yaptığı katkının daha da artırılabilmesi; YHT'nin ulaşım imkânlarını çeşitlendirmesi ve hızlandırması anlamında sağlanabilir. Ancak bu durumun ortaya çıkabilmesinin ise, Eskişehir'in YHT avantajını değerlendirebilme potansiyeline bağlı olduğunu söyleyebiliriz.

Grafik 9: Maaş ve Ücretlerin Türkiye Toplamı İçindeki Payı (2011, %)



Kaynak: TÜİK, Seçilmiş Göstergelerle Eskişehir, 2013

Diğer yandan, Eskişehir ve bölge illerinin çalışan sayısı (yani istihdam) maaş ve ücretten aldıkları pay açısından Türkiye’de oldukça üst sıralarda yer aldığı ortaya çıkmaktadır. Buna göre Eskişehir bölgesinin Türkiye’deki toplam maaş ve ücretlerin %6,4’ünü aldığını yukarıdaki grafikten görmekteyiz. Tüm bölgeler açısından bakıldığında bu oran çok iyi bir durumu ifade etmektedir. Buradan hareketle YHT’ye bağlı olarak ortaya çıkabilecek bir istihdam artışının, Eskişehir ve bölgesinin aldığı maaş ve ücretlerde göreceli artışa neden olabileceğini söyleyebiliriz.

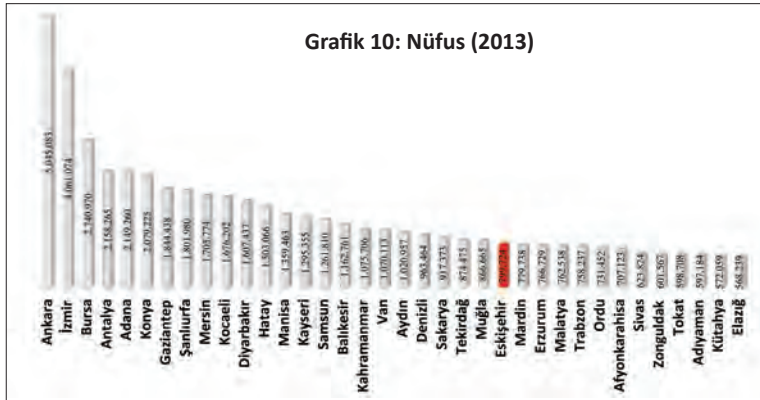
Tablo 3: İstihdam ve İşgücüne Katılım 2011

		İşsizlik Oranı		İşgücüne katılma oranı		İstihdam oranı	
		%	Sıra	%	Sıra	%	Sıra
TR	Türkiye	7,9	-	47,5	-	43,7	-
TR100	İstanbul	8,4	26	48,1	42	44	48
TR332	Afyonkarahisar	5,1	73	47,1	48	44,7	42
TR333	Kütahya	5,9	60	45,6	60	43	53
TR334	Uşak	8,4	26	53,6	12	49,1	16
TR411	Bursa	7,47	48,2	41	44,8	41	
TR412	Eskişehir	6,6	52	41,8	76	39	64

Kaynak: TÜİK, Seçilmiş Göstergelerle Eskişehir, 2012

Eskişehir’in çalışan sayısı (yani istihdam) maaş ve ücretten aldıkları pay açısından Türkiye’de oldukça üst sıralarda yer aldığı ortaya çıkmakta ve bu durum da hem emek hem de sermaye anlamında rekabet edebileceğine dair bir öngörü oluşturmaktadır. Ancak şehrin rekabetçi konumunu daha da güçlendirebilmesi için, YHT potansiyelinin yaratacağı yeni fırsatların iyi değerlendirilmesi gerekmektedir. Çünkü benzer olanaklara sahip olacak diğer iller de aynı alanlarda rekabet edecek ve piyasalarda daha fazla pay almak isteyeceklerdir.

Grafik 10: Nüfus (2013)



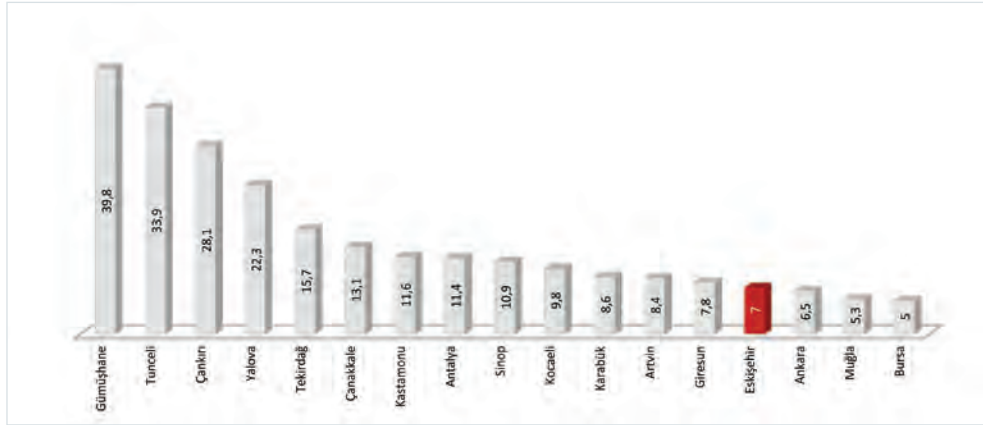
Kaynak: TÜİK, Seçilmiş Göstergelerle Eskişehir, 2013

Bir ilin ekonomik gelişme sürecinin temel belirleyicilerinden biri, şehrin nüfusunun büyüklüğü ve dinamikliğidir. Nüfus büyüklüğü ekonomiye işgücü arzı sağlaması yanında, toplam talep unsuru olması bağlamında, ekonomik büyümenin belirleyicisidir. Bilindiği gibi, bölgesel gelişme dinamikleri nüfus artış eğilimleri tarafından belirlendiği gibi, bölgesel gelişme politikaları da nüfus eğilimleri doğrultusunda belirlenmektedir. Eskişehir 2013 yılı verilerine göre, 799.724 kişilik nüfusu ile Türkiye'de 24. sırada yer almaktadır. YHT ve diğer ulaşım olanakları artışı ve yaratacağı diğer ekonomik etkilerle, Eskişehir'de özellikle şehir merkezi-

nin daha kalabalık bir nüfusa doğru ilerleme olasılığını düşünmek gereklidir.

Artan fırsatlar merkeze göç hareketini de hızlandıracaktır. Bu tip hareketlerin Eskişehir için sorun değil fırsat olabilmesi için merkezi ve yerel kamu kurumları ile bölgenin girişimcilerinin beraberce plan geliştirmeleri ve gerekli düzenlemeleri yapmaları çok önemlidir. Aksi halde kısa dönemde, artan nüfus en basitinden işgücü maliyetleri için bir avantaj yaratacak olsa da, uzun dönemde bu nüfus artışının getirebileceği problemler Eskişehir yatırımcıları için olumsuz sonuçlar da doğurabilecektir.

Grafik 11: Net Göç Hızı (2012-2013, %)



Kaynak: TÜİK, Seçilmiş Göstergelerle Eskişehir, 2013

Net göç hızı hareketlerine bakıldığında, 2012-2013 yılları için Eskişehir'in binde 7,00 pozitif net göç oranı ile Türkiye'de göç alan iller sıralamasında önlerde geldiği görülmektedir. Bu durum yukarıda bahsettiğimiz nüfus artışının, Eskişehir için problem olma olasılığını destekleyici yönde bir gelişmeye işaret etmektedir.

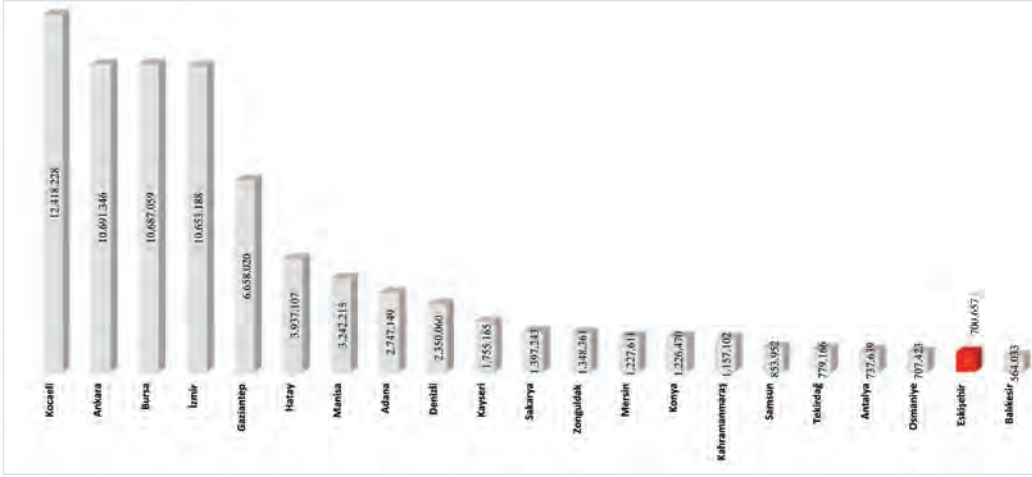
Türkiye ekonomisinin dış ticarette dış açılma süreci, dış ticaret açığındaki artış ile birlikte gelişmektedir. Bu gelişmede illerin ve bölgelerin ekonomik yapıları ile dış ticaretteki pozisyonları, dış ticaret rakamlarını ve dış ticaret açığını, dış ticarette dış açıklık derecelerine göre etkilemektedir. TÜİK iller düzeyinde dış ticaret istatistiklerini düzenli olarak yayımlamaktadır. Bu istatistiklere göre Eskişehir'in

dış ticarette dış açılma eğilimi içinde olduğu görülmektedir. 2002 yılında 151 milyon dolar düzeyinde ihracat gerçekleştirmiş olan Eskişehir, 2013 yılında ihracatını 828 milyon dolara çıkarmıştır. 2000'li yıllarda ihracatı hızla artmış olsa da Eskişehir, Türkiye ihracatı içinde oldukça küçük bir paya sahiptir. 2002 yılında toplam ihracatın yüzde 0,41'ini gerçekleştiren Eskişehir'in, toplam ihracat içindeki payı 2013 yılında yüzde 0,54'e ulaşmıştır. Bu artış eğilimi Eskişehir ekonomisinin ekonomik büyüme dinamiklerinin dış ticarette dış açılma eğilimi ile birlikte gerçekleştiğinin bir göstergesi olarak da kabul edilebilir. Türkiye İhracatçılar Meclisi'nden alınan rakamlara göre Eskişehir ihracatının gerçekleştirildiği ülkelere dağılımı, ihracatın yapısal özelliğini ortaya koymaktadır.

Buna göre Eskişehir, 2013 yılında ihracatının yaklaşık % 50'ini AB Ülkeleri'ne gerçekleştirmiştir. Ancak ülke temelli bir değerlendirme yapıldığında, ihracatın en büyük oranla Amerika Birleşik Devletleri (ABD)'ne gerçekleşmiş olduğu görülmektedir. AB ve ABD'ye

ihracat, toplam ihracatın yüzde 75 gibi büyük bir yüzdesini oluşturmaktadır. Bu oran, ilin ihracatının artırılması ve istikrarı için ihracatın yapıldığı ülkelerin çeşitlendirilmesine ihtiyaç olduğunu göstermektedir.

Grafik 12: İller Bazında İthalat Değerleri (2013, Bin \$)

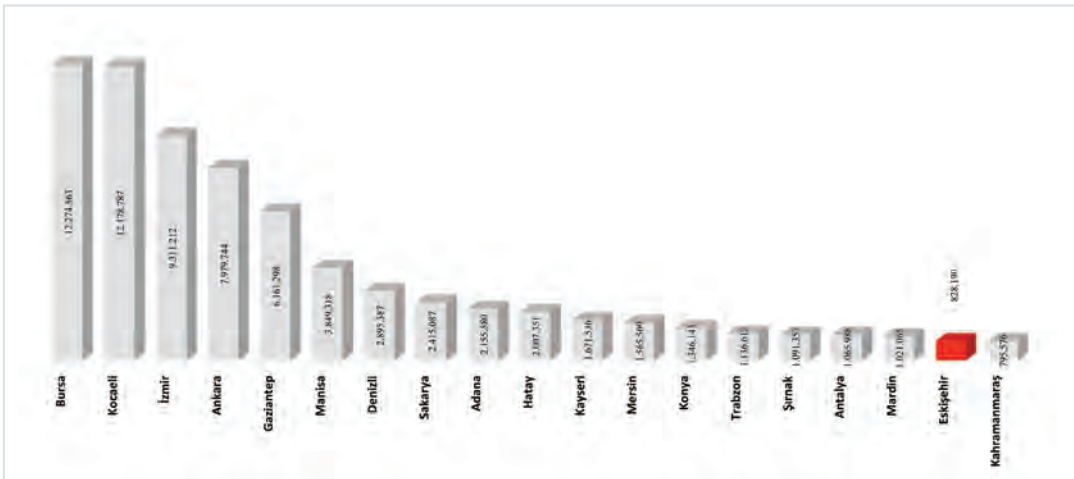


Kaynak: TÜİK, Seçilmiş Göstergelerle Eskişehir, 2013

Eskişehir için dış ticaret dengesine değinmek gerekir. Buna göre 2013 itibari ile toplam yıllık ithalat 700 milyon Dolar, ihracat ise 828 milyon Dolar olarak gerçekleşmiştir. Bu durum Eskişehir'i dış ticaret dengesi anlamında sorunsuz iller kategorisine sokmaktadır. Öte yandan hem ithalat, hem de ihracatta Türkiye'deki sıralama da önemlidir. Bu bağlamda

yukarıdaki tablolardan da görüldüğü gibi, Türkiye genelinde Eskişehir ihracatta en çok pay alan iller sıralamasında 18. sırada, ithalatı ise 20. sırada bulunmaktadır. Bu alanlarda ilin göreceli öneminin artması ve gelişmesi için, yolcu taşıma ve nakliye anlamında ulaşım olanaklarının çeşitlenmesi ve artması gerektiği açıktır.

Grafik 13: İller Bazında İhracat Değerleri (2013, Bin \$)



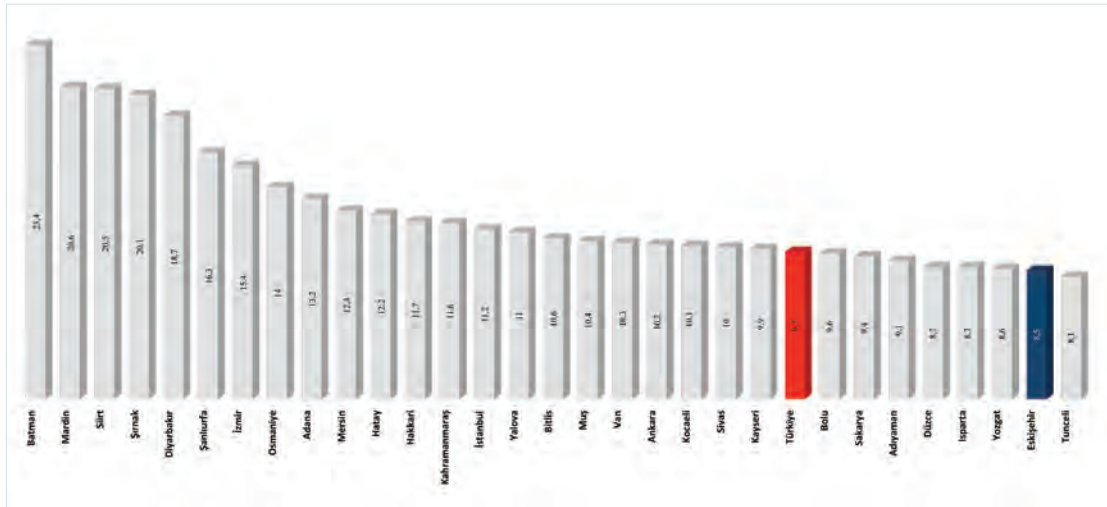
Kaynak: TÜİK, Seçilmiş Göstergelerle Eskişehir, 2013

Ülke genelinde olduğu gibi il bazında da ekonomik gelişme; yatırım artışları yanında, üretime katılacak işgücünün nicelik ve nitelik olarak yeterliliğine de bağlıdır. Bu bağlamda Eskişehir ekonomisinin, nüfus artışı ve yapısal dönüşümü ile birlikte artan işgücü arzını karşılayabilecek yeterli istihdam olanakları konusu da önemlidir. Bu bağlamda işsizlik oranları, tüm dünyada olduğu gibi Türkiye ve Eskişehir için de sosyo - ekonomik gelişmişlikten bahsederken üzerine konuşulması gerekli konulardan biridir. "Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) tarafından açıklanan İl Düzeyinde Temel İşgü-

cü Göstergeleri 2013 verilerine göre, Eskişehir 81 il sıralamasında 29'ncu sırada yer almaktadır. TÜİK Bursa Bölge Müdürlüğü verilerine göre, Türkiye genelinde, 2013 yılı için işsizlik oranı % 9,7'dir.

Aynı yıl için Eskişehir'deki işsizlik oranı ise % 8,5 olarak tahmin edilmiştir. Bu durum aşağıdaki grafikten de izlenebilir. Diğer yandan Türkiye genelinde, 2013 yılı için istihdam oranı yaklaşık %46, Eskişehir'de ise yaklaşık % 43 olarak tahmin edilmiş ve bu anlamda Eskişehir, 81 il içerisinde 64. sırada yer almıştır.

Grafik 14: İşsizlik Oranları (2013, %)



Kaynak: TÜİK, Seçilmiş Göstergelerle Eskişehir, 2013

Diğer bir konu ise istihdamın sektörel dağılımıdır. Bu durum bir ilin veya bölgenin ekonomik gelişme düzeyinin anlamlı bir göstergesidir. Ekonomi teorisine göre, ekonomik gelişmeye bağlı olarak istihdam yapısının değişim göstermesi, tarım sektörü istihdamının azalması, diğer sektörlerdeki istihdamın ise artması beklenir.

Tablo 4: Türkiye ve Eskişehir'de İstihdamın Sektörel Dağılımı

Tr Türkiye	Toplam	Tarım	Sanayi	Hizmetler	Tarım	Sanayi	Hizmetler
	(Bin)	(Bin)	(Bin)	(Bin)	(%)	(%)	(%)
2011	24.110	6.143	6.380	11.587	25.5	26.5	48.1
2012	24.821	6.097	6.460	12.264	24.6	26.0	49.4
2013	25.524	6.015	6.737	12.771	23.6	26.4	50.0
TR41Bursa Eskişehir, Bilecik							
2011	1.237	150	536	551	12.1	43.3	44.5
2012	1.301	159	553	589	12.2	42.5	45.3
2013	1.385	202	561	623	14.6	40.5	45.0

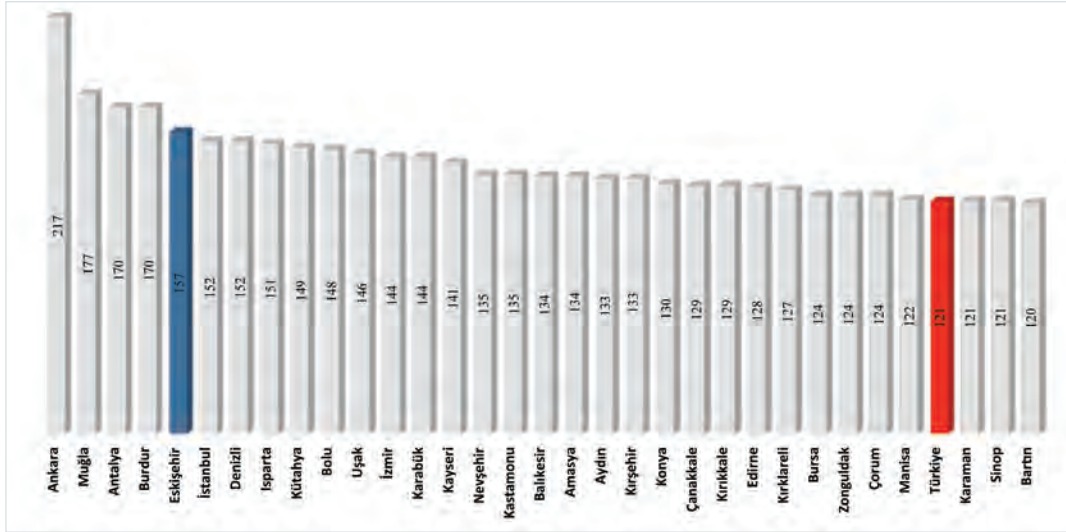
Kaynak: TÜİK, Seçilmiş Göstergelerle Eskişehir, 2013

Yukarıdaki tablodan da görüldüğü gibi, Türkiye geneli istihdam yapısının geçirdiği değişimin Eskişehir'e de yansıdığı anlaşılmaktadır. Bu bağlamda yine yukarıdaki tablo incelendiğinde görüleceği gibi, istihdamın sektörel dağılımında tarımın payının, Türkiye geneline göre düşük olduğu görülmektedir. İstihdamın aldığı bu paylara göre, sanayi ve hizmetler sektörlerinin Eskişehir için göreceli üstün olduğu sektörler olduğu söylenebilir. Buna göre YHT'nin yaratacağı avantajların yine Eskişehir'in yapmakta iyi olduğu alanlar için önem arz ettiği unutulmamalıdır. YHT ile yolcu taşımada elde edilen pozisyonun sanayiden çok hizmetler sektörüne yarayacağı da açıktır.

Ancak bu durum yeni ve yenilenen yatırımlarla gerçeğe dönüştürülebilir. İşgücünün önem-

li bir göstergesi olan işgücüne katılma oranı, 2013 Hane halkı İşgücü Araştırması yıllık sonuçlarına göre Türkiye genelinde yüzde 50,8 olarak tahmin edilmiştir. Eskişehir'de işgücüne katılma oranı yüzde 46,9 ile 81 il sıralamasında 62. sırada yer almıştır.” (<http://www.milliyet.com.tr/tuik-2013-yili-temel-igucu-gostergeleri-eskisehir-yerelhaber-273280/> 28 Kasım 2014). Ekonomik gelişmişlik üzerine değişik göstergeler kullanılabilmektedir. Bu anlamda Şehirlerin ekonomik gelişmişliğini gösterdiği kabul edilen ilginç rakamlardan biri de kişi başına düşen otomobil sayısıdır. Aşağıdaki grafikten de anlaşılabileceği üzere, ekonomik gelişmişlik ve refahın bir göstergesi kabul edilen kişi başına otomobil sayısı anlamında Eskişehir'in tüm Türkiye'de 5. sırada geldiği gözlenmektedir.

Grafik 15: Türkiye'de İller Bazında Kişi Başına Düşen Otomobil Sayısı (2013)

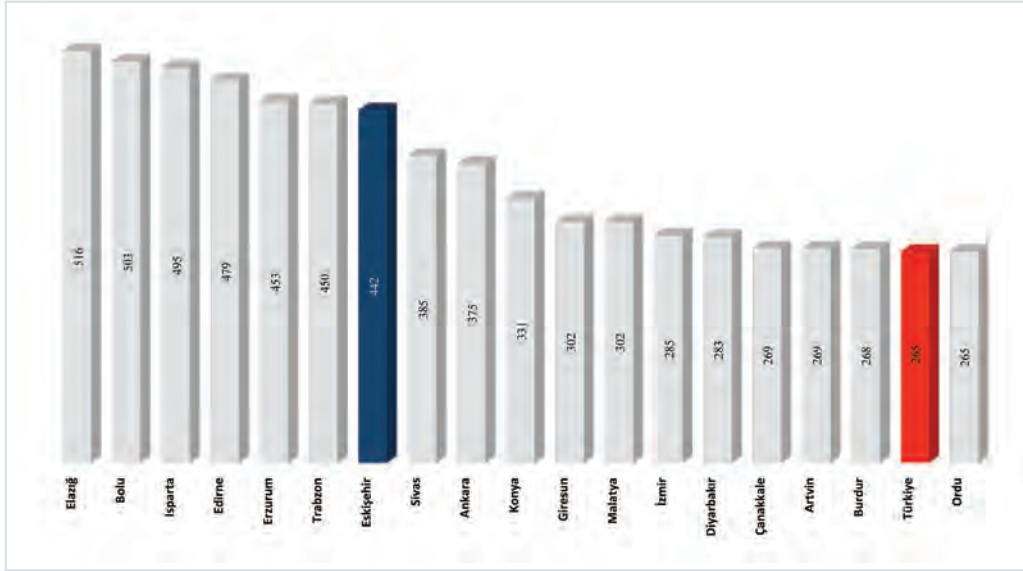


Kaynak: TÜİK, Seçilmiş Göstergelerle Eskişehir, 2013

Otomobil sayısı iyi bir refah düzeyini ifade etmekle birlikte, şehir içi yolların kapasitesine göre, aynı zamanda problemli bir araç trafiğine de işaret edebilir. YHT'nin şehre dışarıdan ulaşımı hızlandırdığı ve kolaylaştırdığı da göz önüne alındığında trafik için ekonomik gelişmeler de hesaba katılarak, şimdiden planlamaların yapılması gerekliliği bir kez daha

ortaya çıkmaktadır. Eskişehir'in Türkiye'deki göreceli yerini, gücünü ve zayıf olduğu alanları anlayabilmek için yalnızca ekonomik değerlere bakılması yeterli olmayacaktır. Bunu için ekonomiyle yakından ilgili olan sosyal göstergeleri de incelemek gereklidir. Bu anlamda hastane ve doktor yeterliliği rakamları önemli göstergelerden biridir.

Grafik 16: Yüz bin Kişi Başına Düşen Hastane Yatak Sayısı (2012)



Kaynak: TÜİK, Seçilmiş Göstergelerle Eskişehir, 2013

2012 yılı için yüz bin kişi başına düşen hastane yatak sayısına bakıldığında Eskişehir'in Türkiye ortalamasının üzerinde olduğu ve oldukça iyi bir sıralamaya sahip olduğu izlenmektedir. Bu tür rakamlar Eskişehir'e yeni yatırım ve yatırımcı ile burada çalışmak isteyenlerin arayacağı türden rakamlardır. Bu alandaki şehrin mevcut durumu (sıralaması),

gelecek dönemde işgücü ve sermaye çekimini sağlamakta önemli bir etkidir. Bir şehrin sosyo - ekonomik yapısını ifade etmekte kullanılan değişkenlerden bazıları da eğitim ile ilgili olanlardır. Bu anlamda Eskişehir'in mevcut durumu ve ülke geneli ile karşılaştırması aşağıdaki tablolar yardımıyla ortaya konulabilir.



Tablo 5:Türkiye’de Bölgeler Bazlı Eğitim Verileri

			Toplam	Okuma yazma bilmeyen	Okuma yazma bilen fakat bir okul bitirmeyen	İlkokul mezunu	İlköğretim mezunu	Ortaokul veya dengi okul mezunu
TR Türkiye	2011	Toplam	55.618.439	3.163.396	3.493.589	15.333.800	10.922.320	2.856.407
		Erkek	27.738.198	551.776	1.163.645	6.706.059	6.188.909	1.740.795
		Kadın	27.880.241	2.611.620	2.329.944	8.627.741	4.733.411	1.115.612
	2012	Toplam	56.521.805	2.784.257	3.784.667	15.220.028	11.617.159	2.849.999
		Erkek	28.171.616	474.016	1.209.967	6.606.954	6.587.279	1.736.233
		Kadın	28.350.189	2.310.241	2.574.700	8.613.074	5.029.880	1.113.766
	2013	Toplam	57.419.108	2.643.712	3.829.953	14.994.232	11.959.942	2.828.299
		Erkek	28.614.172	443.640	1.203.461	6.454.722	6.783.011	1.720.425
		Kadın	28.804.936	2.200.072	2.626.492	8.539.510	5.176.931	1.107.874
TR41 Bursa, Eskişehir, Bilecik	2011	Toplam	2.840.703	109.528	105.834	820.895	530.113	177.999
		Erkek	1.411.854	18.219	34.390	330.591	291.058	104.556
		Kadın	1.428.849	91.309	71.444	490.304	239.055	73.443
	2012	Toplam	2.881.434	104.981	106.408	811.149	560.463	177.534
		Erkek	1.431.247	17.094	33.850	323.623	307.751	104.136
		Kadın	1.450.187	87.887	72.558	487.526	252.712	73.398
	2013	Toplam	2.933.175	100.020	107.701	799.345	580.554	176.747
		Erkek	1.460.152	16.106	33.961	315.389	320.387	103.415
		Kadın	1.473.023	83.914	73.740	483.956	260.167	73.332
TR412 Eskişehir	2011	Toplam	633.949	18.895	18.370	175.073	96.456	38.468
		Erkek	313.327	2.824	5.093	66.315	51.462	22.886
		Kadın	320.622	16.071	13.277	108.758	44.994	15.582
	2012	Toplam	642.954	18.020	18.254	173.252	101.246	38.464
		Erkek	318.275	2.645	4.988	65.031	53.997	22.853
		Kadın	324.679	15.375	13.266	108.221	47.249	15.611
	2013	Toplam	651.168	17.210	18.178	170.974	103.762	38.348
		Erkek	322.729	2.489	4.933	63.532	55.388	22.730
		Kadın	328.439	14.721	13.245	107.442	48.374	15.618

Kaynak: TÜİK, Seçilmiş Göstergelerle Eskişehir, 2013



Tablo 6:Türkiye'de Bölgeler Bazlı Eğitim Verileri

			Lise veya dengi okul mezunu	Yüksekokul veya fakülte mezunu	Yüksek lisans mezunu	Doktora mezunu	Bilinmeyen
TR Türkiye	2011	Toplam	11.883.336	5.495.749	401.773	121.923	1.946.146
		Erkek	6.859.021	3.196.262	238.359	75.473	1.017.899
		Kadın	5.024.315	2.299.487	163.414	46.450	928.247
	2012	Toplam	12.096.830	5.913.187	416.741	122.619	1.716.318
		Erkek	6.951.695	3.400.307	245.621	75.746	883.798
		Kadın	5.145.135	2.512.880	171.120	46.873	832.520
	2013	Toplam	12.085.335	6.706.780	532.757	154.180	1.683.918
		Erkek	6.976.694	3.762.530	313.397	93.407	862.885
		Kadın	5.108.641	2.944.250	219.360	60.773	821.033
TR41 Bursa, Eskişehir, Bilecik	2011	Toplam	689.594	300.107	18.618	5.838	82.177
		Erkek	401.682	174.481	10.844	3.532	42.501
		Kadın	287.912	125.626	7.774	2.306	39.676
	2012	Toplam	697.484	320.019	19.141	5.870	78.385
		Erkek	405.684	184.233	11.127	3.546	40.203
		Kadın	291.800	135.786	8.014	2.324	38.182
	2013	Toplam	697.418	361.279	24.947	7.758	77.406
		Erkek	409.965	202.571	14.286	4.532	39.540
		Kadın	287.453	158.708	10.661	3.226	37.866
TR412 Eskişehir	2011	Toplam	175.786	81.389	6.048	2.512	20.952
		Erkek	103.104	46.464	3.265	1.476	10.438
		Kadın	72.682	34.925	2.783	1.036	10.514
	2012	Toplam	179.768	85.602	6.198	2.525	19.625
		Erkek	105.665	48.562	3.361	1.483	9.690
		Kadın	74.103	37.040	2.837	1.042	9.935
	2013	Toplam	174.068	97.657	8.306	3.506	19.159
		Erkek	103.372	54.421	4.487	1.978	9.399
		Kadın	70.696	43.236	3.819	1.528	9.760

Kaynak: TÜİK, Seçilmiş Göstergelerle Eskişehir, 2013

Yukarıdaki tablolara göre; Türkiye'de 2012 yılı için yüksekokul veya fakülte mezunlarının 15 yaş üstü toplam nüfusa göre oranları yüzde 10,4 iken, aynı oran Eskişehir için yüzde 13,2'dir. 2013 yılı için ise Türkiye'de bu oran yüzde 11,6'a yükselirken Eskişehir'de oran yüzde 14, 9'a yükselmiştir. Görüldüğü gibi eğitilmiş nüfus oranı Eskişehir için Türkiye ortalamasının üzerindedir. Bu eğitilmiş nüfus şehirde yeni yatırımlar için hem cazibe oluşturmakta hem de

işgücü yeterliliğinin gücünü ortaya koymaktadır. Yaratılacak yeni fırsatlar için şehirde yetişmiş eleman sıkıntısı Türkiye ortalamasına göre daha az olacaktır. Bir şehrin sosyo - ekonomik yapısının analizi için, incelenmesi gereken bir diğer unsur ise o şehirdeki girişim yapısı ve dağılımıdır. Bu konudaki açıklamalar ise aşağıda görülen tablodaki veriler kullanılarak ortaya konulmuştur.

Tablo 7: Bölgeler Bazlı Sektörel Girişim Sayıları (2012)

	Toplam	Tarım Ormancılık ve Balıkçılık	Madencilik ve taş ocaklığı	İmalat	Elektrik, gaz, buhar ve iklimlendirme üretimi ve dağıtım	İnşaat	Toptan ve perakende ticaret; motorlu kara taşıtlarının ve motosikletlerin onarımı
TR Türkiye	3.529.541	30.389	7.324	426.785	4.578	253.747	1.241.728
TR41 Bursa, Eskişehir, Bilecik	171.124	1.408	379	26.191	120	11.233	59.105
TR412 Eskişehir	33.326	695	116	3.373	17	2.626	11.055
	Konaklama ve yiyecek hizmeti faaliyetleri	Ulaştırma ve depolama	Finans ve sigorta faaliyetleri	Gayrimenkul faaliyetleri	Eğitim	İnsan sağlığı ve sosyal hizmet faaliyetleri	Bilgi ve iletişim
TR Türkiye	305.526	561.113	25.964	51.399	28.821	42.838	40.790
TR41 Bursa, Eskişehir, Bilecik	16.379	24.020	1.229	2.400	1.361	1.998	1.552
TR412 Eskişehir	3.240	5.547	231	607	310	447	298
			Su temini; kanalizasyon, atık yönetimi ve iyileştirme faaliyetleri	Mesleki, bilimsel ve teknik faaliyetler	İdari ve destek hizmet faaliyetleri	Kültür, sanat, eğlence, dinlenme ve spor	Diğer hizmet faaliyetleri
TR Türkiye			3.612	192.896	48.825	34.458	228.748
TR41 Bursa, Eskişehir, Bilecik			207	9.045	1.884	1.556	11.057
TR412 Eskişehir			62	1.906	411	247	2.138

Kaynak: TÜİK, Seçilmiş Göstergelerle Eskişehir, 2013

2012 yılı için yalnızca konaklama ve yiyecek hizmeti faaliyetlerini ele aldığımızda Eskişehir'deki girişim sayısının Türkiye toplamının ancak yüzde 1'ini oluşturduğunu görmekteyiz. Hizmetler sektörünün alt dalları kıyaslandığında Eskişehir'de 2012 yılında en çok girişim tablodan da görülebileceği gibi 5547 girişim ile ulaştırma ve depolama hizmetlerinde olmuştur. Bunu takiben 3240 girişimle konaklama ve yiyecek hizmetleri gelmektedir. Bu iki alt alan Eskişehir'de hizmetler sektöründe 2013 için en çok ilgi çeken yatırım alanları olmuş diyebiliriz.

2012 yılında Eskişehir'de yapılan tüm hizmet sektörü girişimleri ele alındığında (Diğer hizmet faaliyeti alt grubu değerlendirmeye alınmamıştır) konaklama ve yiyecek ile ulaştırma ve depolama hizmetlerinde yapılan

girişimler toplamın yaklaşık yüzde 69'unu oluşturmaktadır. Toptan ve perakende ticaret ile motorlu kara taşıtlarının onarımı Eskişehir ve Türkiye'de en çok girişim yapılan alt alandır. Bu alt sektör hizmetler sektörünün bir parçası olarak kabul edildiğinde Türkiye ve Eskişehir'de hizmetlerde en çok girişimin bu alanda yapıldığı anlaşılmaktadır. Bu durumda Eskişehir'de 2012 yılında hizmetler sektöründe yapılan tüm girişimlerin yaklaşık yüzde 83'ünün toptan ve perakende ticaret ile motorlu kara taşıtlarının onarımı, ulaştırma ve depolama hizmetleri ve konaklama ve yiyecek hizmetlerinde olduğu izlenmektedir.

Sosyal gelişmişliğin ön planda olduğu Eskişehir'de, bazı sosyal gelişim kriterleri ilin genel performansına olumlu katkıda bulunurken bazı kriterler olumsuz etki yapmıştır.

Anadolu ve Eskişehir Osmangazi gibi Türkiye'nin önde gelen iki üniversitesini barındıran Eskişehir'in, bir öğrenci kenti hüviyetinde olması nedeniyle ilde ADSL abone sayısının hızlı artmasına bağlı olarak gelişmişlik endeksindeki göreceli yeri olumlu etkilenmiştir. Öte yandan, diğer illerde yüksek lisans öğrencisi sayısı ve öğretim üyesi sayısının Eskişehir'e oranla daha hızlı artması, ilin gelişmişlik sıralamasında olumsuz etkilenmesine neden olmuştur. Eskişehir, Finansal Göstergelerin dışarıda tutulduğu, gelişmişlik endeksi sıralamasında Türkiye'de 8. sıraya yerlemektedir. Bu durum hem negatif hem de pozitif yorumları beraberinde getirir. Yalnızca finansal verilere göre hesaplanan finansal gelişmişlik endeksi sıralamasına göre, Eskişehir

Türkiye'de 20. sıraya kadar gerilemektedir. Finansal gelişmişlik hariç şehrin 20. sıradan 8. sıraya yükselmesi Eskişehir'in diğer ekonomik ve sosyal gelişmişlikte göreceli olarak diğer şehirlere göre daha güçlü olduğunu da gösterir. Finansal gelişmişlikteki bu durumun şehirde sosyo - ekonomik düzeye uygun finansal yapılaşmanın olmadığını ortaya koymaktadır. Aynı zamanda bu durum finansal gelişmişlik için halen Eskişehir'de önemli bir pazarın açık halde olduğunu da göstermektedir. Biliyoruz ki sosyo - ekonomik gelişmişlik ve finansal gelişmişlik biri birlerini ivmeleyerek hareket eder. Şehrin sosyo - ekonomik gelişmedeki yavaşlamasını bir ileri ivmeye taşıyabilmek için finansal gelişmişliği artırıcı yatırımların da şehre gelmesi gerekmektedir.

Tablo 8: İllerin Gelişmişlik Endeksi Sıralaması (Finansal Gelişmişlik Hariç), 2012

İL	İGE	İL	İGE
1 İstanbul	27,52	12 Denizli	1,76
2 Ankara	10,65	13 Kayseri	1,50
3 İzmir	8,20	14 Trabzon	1,28
4 Antalya	7,58	15 Mersin	1,18
5 Bursa	4,05	16 Tekirdağ	1,11
6 Kocaeli	3,63	17 Isparta	1,07
7 Muğla	3,34	29 Kütahya	-0,16
8 Eskişehir	2,66	35 Bilecik	-0,59
9 Konya	2,40	37 Uşak	-0,62
10 Adana	2,07	39 Afyon	-0,70
11 Gaziantep	2,02	42 Burdur	-0,81

Kaynak: 2010 ve 2012 Verileriyle Türkiye'de İllerin Gelişmişlik Düzeyi Araştırması, Türkiye İş Bankası, İktisadi Araştırmalar Bölümü, Şubat 2014.

Tablo 9: İllerin Finansal Gelişmişlik Endeksi Sıralaması, 2012

İL	FİGE	İL	FİGE
1 İstanbul	23,17	15 Hatay	0,02
2 Ankara	7,01	16 Manisa	0,02
3 İzmir	4,06	17 Samsun	0,01
4 Antalya	1,91	18 Denizli	0
5 Bursa	1,6	19 Tekirdağ	-0,15
6 Kocaeli	0,82	20 Eskişehir	-0,18
7 Adana	0,74	21 Sakarya	-0,19
8 Mersin	0,53	28 Afyon	-0,49
9 Konya	0,51	30 Kütahya	-0,52
10 Muğla	0,36	37 Isparta	-0,57
11 Gaziantep	0,17	44 Uşak	-0,66
12 Balıkesir	0,09	52 Yalova	-0,69
13 Kayseri	0,08	53 Burdur	-0,7
14 Aydın	0,03	61 Bilecik	-0,76

Kaynak: 2010 ve 2012 Verileriyle Türkiye'de İllerin Gelişmişlik Düzeyi Araştırması, Türkiye İş Bankası, İktisadi Araştırmalar Bölümü, Şubat 2014.

Öte yandan ekonomik gelişmişlikle beraber turizm sektöründeki yavaşlığa paralel bir bağ kurulabilir. Şöyle ki, Eskişehir için ekonomik gelişmişliğe karşılık yeterince turizm sektörü oluşmamış görünmektedir. Bu sektör, ulaşım, şehircilik (belediyecilik), özel girişim, hizmetler sektörü ve müşteri odaklı bakışla geliştirilebilir. Bu anlamda YHT, Ankara ve İstanbul bağlantıları ile ana ulaşım sorununu ciddi anlamda çözmektedir. Bundan sonra her türlü turizm faaliyetlerine müşterinin ulaştırılması aşaması gelmekte ki burada daha lokal ulaştırma sorunlarının giderilmesi ve organizasyon geliştirilmesi devreye girmektedir. Türkiye’de 81 il için yapılan turizm gelişmişlik endeksine göre, Turizm sektörünün gelişmişlik düzeyine bakıldığında Eskişehir’in olması gerektiğinden çok gerilerde kaldığı (34. Sırada) anlaşılmaktadır (Seçilmiş ve Sarı;2010). Bu durum bir yönüyle bir olumsuzluk göstergesi olarak ele alınsa da, diğer yandan hem kendi çıkarlarını hem de şehrinin çıkarlarını kollayan bir yatırımcı için bir fırsat olarak görülebileceği de açıktır. Sosyo - ekonomik gelişmişlik düzeyine göre turizm ve bağlı hizmetler sektörünün Eskişehir kimliğiyle örtüşmediği ortadadır. Bu anlamda YHT ile şehre gelen yüksek kaliteli

ziyaretçi sayılarının artırılması ve daha büyük fırsatlara dönüştürülmesi ancak turizm sektöründeki bir dönüşümden geçeceği açıktır. Bu sektördeki kalkınma hareketi yeme-içme ve eğlence sektöründe de bir talep artışını beraberinde getirecektir. Burada yalnızca turizme yönelik işletme sayısının artması yeterli değildir. Mutlaka kalitenin de artırılması gerekir. Şehre YHT ile gelenlerin çok etkin, çekici, ferah bir ulaşım ağıyla turizm alanlarına ulaştırılması da vazgeçilmez altyapı yatırımlarını içerir. Bunun için hem özel girişimcilerin, hem belediyelerin hem de merkezi hükümetin koordineli bir biçimde çalışma gerekliliği unutulmamalıdır. Sosyal Ekonomik ve Dış Politikalar Araştırma, Merkezi EDAM’ın Türkiye İçin Bir Rekabet Endeksi başlıklı çalışmasında hesaplanan rekabetçilik endeksine göre yapılan sıralamada Eskişehir, Ankara, İstanbul, İzmir ve Kocaeli’nin ardından 5. sırada yer almıştır. Aynı amaçla Uluslararası Rekabet Araştırmaları Kurumu (URAK) tarafından hazırlanan İller arası Rekabetçilik Endeksi çalışmasının bulgularına göre de Eskişehir’in en rekabetçi 6. il olduğu belirlenmiştir (RAK, 2011). Şehirleşme oranının yüksekliği ile dikkat çeken Eskişehir’de 2012 yılında nüfusun yüzde 90’ı şehirde yaşamaktadır.



Eskişehir ile birlikte TR4 ve TR41 bölgelerinde nüfusun dağılımı itibarıyla sırasıyla yüzde 85,1 ve yüzde 88,7 oranlarıyla yüksek bir şehirleşme oranı gözlenmektedir.

Eskişehir; Türkiye, TR4 ve TR41 bölgelerinin de üzerinde yüksek bir hızla şehirleşmektedir. Şehirleşme oranındaki artış eğiliminin devam ettiği bölgede son beş yıllık dönemdeki yıllık ortalama artış izlendiğinde binde 4,27 oranı ile Eskişehir öne çıkmaktadır. Eskişehir'in nüfus dinamikleri Türkiye ve bölge ortalamalarının da üzerinde bir hızla şehirleşmekte olduğunu göstermektedir.

4.2. Eskişehir İçin Olası Etkiler, Sonuçlar ve Dersler

YHT gibi yatırımlar Eskişehir'e dışardan ulaşma olanaklarını arttırdığı gibi, ulaşım süresini de kısaltmaktadır. Bunun iki direkt faydası bulunmaktadır. Bunlardan birincisi, şehre giriş imkânları arttıkça ve kolaylaştıkça ilk olarak imalat, turizm ve işgücü piyasasında büyüme beklenmektedir. İkincisi ise, artan ulaşım kolaylığı ve güvenirliliği ile birlikte zaman ve maliyet tasarruf sağlanmasıdır.

İmalat, turizm ve işgücü piyasasındaki büyüme-ler de iki şeyi tetikler. Bunlar; rekabet ve bölge nüfusunun şehir merkezinde yoğunlaşmasıdır. Rekabetin şehre olan etkisi olumlu olduğu kadar olumsuz da olabilir. Bu anlamda şehir eğer rekabete hazır değilse, (en azında hazır olmayan sektörler var ise) rekabetin olumsuz sonuçlar doğurma potansiyeli daha fazladır.

YHT ve raylı sistem yatırımlarına bağlı olarak artan ulaşım kolaylığı ve güvenirlilik ile birlikte, zaman ve maliyetlerde ortaya çıkacak tasarruflar, Eskişehir ve civarındaki işletmelerin üretim verimliliğini artıracaktır. Bu verimlilik artışı artan talebi karşılamak için üretim artışına ve ürünlerin dağıtımındaki kolaylık artışına bağlı olarak gelişecektir. Piyasalara erişimin ulaşım imkânları ile beraber artması, hem rekabeti arttıracak hem de Eskişehir ve bölgesinde yeni iş imkânlarının doğma-

sına yol açacaktır. Artan rekabet ve yeni iş alanları bölge için potansiyel karlılık artışı anlamına gelecektir. Bu durum Eskişehir ve civarındaki işletmelerin bir kısmına yarar bir kısmına zarar getirebilir. Örneğin otobüs firmalarının ölen hatları olabilir bunun için kendilerini yeni oluşacak hatlara göre ayarlayabilir ya da yok olurlar. İktisadi anlamda ürün yelpazelerini genişletmeleri ya da değişen piyasa koşullarına göre tamamen yeni bir alana geçmeleri gerekebilir. Benzer şeyler yalnızca bu işkollarındaki sermaye için değil, emek için de geçerli olacaktır. Artan rekabete uyamayan emek piyasadan ayrılmak zorunda kalacak, daha kalifiye işgücüne gerek olabilecektir. Ancak bu işlemler de işgücü verimliliği üzerinde olumlu etki yapacaktır. Hem sermayenin hem de emeğin artan verimliliği tüm Eskişehir için ekonomik büyüme anlamına gelir. Ulaşım imkânlarını gelişmesine bağlı olarak (örneğin Eskişehir'de YHT ve buna bağlı gelişecek çevreyi merkeze bağlayan her türlü yol ve araçlarla), Eskişehir merkezde bir yoğunluk artışı olacağını da söyleyebiliriz. Artan ulaşım hacmi, ulaşımın hızı, kalitesi ve ucuzluğuyla birlikte Eskişehir'de metre kareye düşecek insan sayısı artacak ve bu da trafikte birtakım sorunlara yol açacaktır. Bu anlamda gelişecek sorunların çözümü için, politika yapıcıları tarafından ivedilikle planlar yapılmalı ve hatta uygulamalar başlamalıdır.

Ekonomik olarak YHT ile birlikte Eskişehir bölgesi ve civarı için olan ve yeni hatlarla artarak olmaya devam edecek en önemli değişimlerden biri, kişisel mobilite olanaklarındaki artıştır. Bilindiği gibi, basit bir ihtiyaç ve günümüzde zorunlu bir durum olarak karşımıza çıkan mobilite, ekonomik canlılık artışı için vazgeçilemez unsurlardan biridir. Bu yüzdendir ki gelişmiş ülkelerde insanların seyahat özgürlüğü yalnızca anayasal hak olarak kâğıt üzerinde tanımlanmaz. Bu hakkın uygulanabilmesi için gerekli tüm şartlar kamusal imkânlarla sağlanılmaya çalışılır. Türkiye için artan kara, deniz hava ve demiryolu imkânları ile birlikte mobilite özgürlüğü de artarak gelişecektir. Eskişehir özelinde

yaratılan YHT fırsatı bu anlamda dikkatle ele alınarak, ekonomik canlılık için gerekli planlamaların yapılması gereklidir. Dünya tarihi göstermiştir ki, artan mobilite gelişmişlikle yakından ilişkilidir. Ulaşım olanaklarının göreceli daha az olduğu bölgeler, bu imkânların fazla olduğu bölgelere göre daha geri kalmıştır. Ulaşım imkânları olarak tanımlayabileceğimiz mobilitedeki seviye ve gelişmeler bu anlamda rahatlıkla kalkınmışlığın bir göstergesi olarak ele alınabilir. Yalnızca mobilite sağlamak ve sunmak bile başlı başına büyük bir endüstridir. Bu endüstri müşterilerine hizmet sunar, işgücü istihdam eder ve çalışanlarına ücret öder, sermaye yatırımları yapar, gelir yaratır ve son olarak da kamu kaynakları için vergi ödemelerinde bulunur. Bahsedilen ekonomik değişimler yalnızca ulaşımına direkt bağlı, birinci dereceden olacak değişikliklerdir. Bunun da ötesinde yaratacağı çarpan etkisiyle bölgesel kalkınmada daha çok fayda sağlayacağı açıktır.

İngiltere için verilen örnekte Londra'dan 1 saat, 2 saat ve 2 saatten daha uzun süren, YHT olan ve olmayan şehirler incelenmiştir. Bu anlamda Ankara'dan ve İstanbul'dan Eskişehir'e doğru aynı şey düşünülebilir. Polatlı, Ankara'dan bu anlamda en çok göç alacak bölge gibi durmaktadır. Hatta Ankara'nın ciddi bir banliyösü haline dönüşebilir. Oysa Eskişehir hem Ankara'dan hem İstanbul'dan orta mesafede yer almaktadır. Böyle olmakla birlikte yine de Eskişehir'de yaşayıp Ankara'ya işe gidip geleceklerin olması beklenmektedir. Londra'dan kaçış böyle olmuştur. Yani katma değeri Ankara'da yaratacak bazı kişilerin, yaratılan ve kazanılan geliri Eskişehir'de harcayacakları beklenmelidir.

Bununla birlikte, Eskişehir'de çalışıp burada yaratacağı katma değerden alacağı gelir payının, Ankara ya da İstanbul'da harcanması da muhtemeldir.

Ayrıca Londra civarında YHT durağı olan illerin, özel ve bilgi - yoğun işletmelerin olduğu şehirler olduğu anlaşılmıştır. Buna göre Ankara ve İstanbul'a göre Eskişehir'de rekabet

üstünlüğü olan şirketlerde kümelenmenin artacağı beklenmelidir.

YHT geldikten sonra zamana bağlı olmakla beraber, gelişme gösteren şehir ve şehir merkezlerinde işletme faaliyetleri bilgi - yoğun sektörlere doğru kaymaktadır. Bu şehrin gelişimine, kültürüne, ülkesine ve zamana bağlı olarak farklılık gösterse de, ortaya çıkan durum budur. Bir başka beklenti ise; büyük şehir bağlantısının YHT durağı olan şehri, rekabette zayıf yakalayıp, ters nüfus göçü ve ekonomik daralmaya itebileceğidir. Böyle bir durumda ise Eskişehir'in sanayi ve hizmetler sektöründe niteliği sağlam olan şirketlerin, bu rekabete dayanabileceği beklenmelidir. Ancak diğerlerinin, aynı alanda çalışmaya devam etmeleri, bununla birlikte en azında bilgi temelli işletme ve hizmet anlayışına geçmeleri gerekebilecektir. Ticaret, ulaşım ve diğer hizmetlerin YHT gelmeden önce diğer sektörlere göre yüksek üretim payına sahip bölgeler incelendiğinde, İngiltere örneğinde görülüyor ki, bu sektörlerin payı ya değişmemiş ya da az da olsa azalmıştır. Yani ilk bakışta İngiltere benzeri bir yapı kabul edilirse, Eskişehir'de beklenti bu alanlarda üretim payının düşeceği yönünde olacaktır. Ancak İngiltere örneğinde sayılar daha dikkatli incelendiğinde hızlı tren hizmeti alan ya da almayan tüm bölgelerde imalat, yapı ve elektrik sanayinde mutlak küçülmenin yaşandığı ve yüzdesel olarak bu küçülmenin ticaret ve ulaşımına göre çok ciddi olduğu görülmektedir. Yani hızlı tren ticaret ve ulaşım hizmetlerini diğer sanayi sektörlerine göre daha çok desteklemiştir. Bu örnek, kötü zamanda bile Eskişehir için bir ipucu olarak kabul edilirse, YHT ile ticaret ve ulaşım hizmetlerinin en iyi performans verecek sektörler olduğunu ortaya çıkarmaktadır.

İngiltere örneğinde, ekonomiden aldıkları paya göre baktığımızda, YHT hattı üzerindeki şehirlerde payını arttıran sektörlerin, kamu hizmetleri ve bilgi - bilişim yoğun hizmetler sektörleri olduğu anlaşılmaktadır. Buradan da açık bir şekilde görülüyor ki, ölçek ola-

rak global ölçekte bile, orta üzeri büyüklükte kabul edilebilecek Eskişehir için, en akla yatkın alanlar, hizmetler sektörünün bilgi-bilişim yoğun olan alanlarında, yatırımların ve üretimin artacağıdır. Bunun dışında; klasik hizmetler sektörünün şehir merkezinde var olan işletmelerinin, bilgiyi müşterilerin daha fazla kullanabilir şekilde uyarlamaları, merkeze uzak alanlardan ulaşım olanaklarını artırarak, YHT garından alıp buralara götürme ve kaliteli hizmet vermeleri beklenmelidir. Bu değişimlere ayak uyduracakların varlığını sürdürmeleri daha olasıdır. Çünkü YHT ile birlikte daha büyük şehirlerdeki firmaların bölgeye girmesiyle rekabet artacak ve kar payları düşecektir.

Benzer sonuçlar Fransa'daki YHT için de elde edilmiştir. Orada ticaret, ulaşım ve diğer hizmetlerin payı, 1990 - 2006 arası, YHT'nin yer aldığı 4 bölgeden ikisinde %1'lik bir artış, diğer ikisinde % 1'lik bir azalışa neden olmuştur. Oysa İngiltere'den bu sektörler için daha iyi sonuçlar elde edilmiştir. Ancak YHT hattında, büyük ya da küçük tüm şehirler için asıl değişiklik, imalat sektöründen bilgi-bilişim yoğun hizmetler sektörüne doğru olmuştur. YHT'den sonra, imalat sektörü yüzdesel payda kaybederken, bilgi-bilişim temelli hizmetler sektörü ise net bir kazanım sağlamıştır.

Kamu hizmetleri bu çalışmanın alanı olmasa da, yüzdesel pay olarak üretimin, yüksek hızlı tren hizmeti alan bölgelerde arttığı izlenmiştir. Üretimden alınan paylar aynı kalırken, işgücü istihdamına bakıldığında ticaret, ulaşım ve diğer hizmetler sektöründeki payın, az da olsa (%3-4 gibi) hem Fransa, hem İngiltere'de arttığı gözlenmektedir. Paris TGV uygulaması incelendiğinde anlaşılıyor ki, hızlı tren hattı üzerinde bölgesel ekonomi, tren hattı ile hemen pozitif tepki vermemekte ya da minimal düzeyde kalmaktadır. Burada TGV durakları üzerinde belirleyici rolün yerel ekonomik aktörlerin davranışına bağlı olduğu ifade edilmektedir. Bir başka ifadeyle, "devlet inşa etti şimdi bizim ekonomi iyiye gidecektir" beklentisinin bu örnekte gerçekleşmediği

anlaşılmaktadır. Bu durumu Eskişehir için bir uyarı olarak kabul etmek gereklidir. Bölgesel aktörler hızlı tren sistemleri ile yaratılacak potansiyelleri kendi lehlerine kullanabilecek hamleler yapmalıdır. Aksi halde YHT ile Eskişehir ekonomisi büyük faydalar sağlayacak tespiti havada kalmaya mahkûmdur.

Japonya'daki Tokyo - Osaka yüksek hızlı tren bağlantısında, arada kalan bir şehir için (Nagoya), % 20 gibi ciddi bir istihdam kaybı yaşandığı görülmüştür. Yani iki büyük şehir bağlanan bir şehir, rekabette gereğini yapmadığında, istihdamda gelişme değil, orta vadede kayıp yaşanması da mümkündür. Eskişehir, bu örnekteki Japon şehrine benzer bir coğrafi konuma sahiptir. Her ne kadar aynı durumun (istihdam kaybı), Eskişehir'de aynen yaşanacağı kesin olarak beklenmese de, Eskişehir'de faaliyet gösteren şirketlerin, rekabetin artacağını unutmadan hareket etmeleri gerekmektedir.

Tüm örnekler ele alındığında, yüksek hızlı tren ile hizmetler sektöründeki gelişmeler arasında bir bağlantı kurulabilmektedir. Avrupa ve Japonya'da yüksek hızlı trenlerin hat üzerindeki şehirlere kazanımlar ve bazen de ekonomik kayıplar sunduğu izlenmektedir. Eskişehir, Ankara ve İstanbul hattının orta durağı olarak kabul edilebilir. Ankara hızlı tren hizmeti 5 yıldır sürmektedir. Dolayısıyla bunun mevcut durumda Eskişehir'de bazı değişimleri başlatmış olması muhtemeldir. Ancak Ankara - İstanbul bağlantısının ara durağı olarak ele alındığında beklentiler farklılaşabilir. Eskişehir, her şeyden önce iki büyükşehrin bağlantı noktasında olması sebebiyle en çok hizmetler sektöründe gelişmeler beklenmektedir. Burada da dünya örneklerine baktığımızda bilgi-bilişim hizmetleri ile turizmin en ağırlıklı sektörler oldukları izlenmiştir. Bilgi-bilişim temelli hizmetlerin sektörünün her alanında kullanılabileceği açıktır. Bu durumda turizm Eskişehir için YHT sonrası dönemde oldukça önemli bir rol oynayabilecektir. Bu yüzden çalışmanın bu bölümünde Eskişehir'de turizm potansiyeli

ve bunun hem YHT hem de diğer ulaşım tür, araç ve politikaları ile nasıl ilişkilendirilerek değerlendirilebileceği ele alınmıştır.

YHT'yi kullanan yolculardan anket yoluyla elde edilen verilerden Eskişehir ticari ve sosyal yaşamı için olası etkiler aşağıdaki bölümlerde yoğun biçimde kullanılmıştır. YHT'nin diğer

ulaşım türlerine göre maliyet, hız ve konfor avantajlarına bağlı olarak YHT kullanıcılarının aklında bu ulaşım türü sayesinde Eskişehir'i ziyaret edenlerin sayısında bir artış olduğu algısının kuvvetli biçimde olduğu anlaşılmıştır. Bu yönde yöneltilen soruya neredeyse tüm katılımcılar aşağıdaki tabloda görülebileceği gibi olumlu yanıt vermiştir.

Yüksek Hızlı tren sayesinde Eskişehir'i ziyaret eden kişi sayısının arttığını düşünüyor musunuz?	Yolcu Sayısı	Yüzdesel Oran
Evet	2931	98.2
Hayır	47	1.8

YHT'yi Ankara - İstanbul hattında kullananlara Eskişehir'de duraklayıp biraz vakit harcamaya fikrine yönelik yöneltilen soruda yüzde 25'inin buna olumlu baktığı anlaşılmıştır. Yeterli tanıtım ve sunulacak hizmetler ile bu olgunun terse döndürülmesine yönelik çalışmaların yapılması Eskişehir ekonomisi için olumlu katkı sağlayacaktır. Ayrıca duraklama yapmaya olumlu bakan yolcuların harcanması gerekli zamana yönelik tercihleri de incelenmiştir. Burada yolcuların tercihlerine bakıldığında en çok 1 günlük duraklamanın en uygun seçim olduğu görülmüştür. Bu tercihi takiben de 2 ile 4 saat arası zamanın yeterli olacağı görüşü gelmektedir. Bu sürelerin daha da arttırılması ve bu sürelerde ticari hayata katkı yapabilecek harcama kalemlerinin

çeşitlendirilmesi yerel aktörlerin çabasıyla gerçekleştirilebilecek gelişmelerdir. YHT'yi kullananların arasında Eskişehir'e gelenlere bakıldığında burada yaşayanın da iş ya da Eskişehir'i ziyaret için gelenlerin de olduğu anlaşılmaktadır. Eskişehir'e YHT ile ulaşanların % 42'lik kısmının öğrenci olduğu anlaşılmıştır. Hem YHT fiyatının genel ucuzluğu, hem öğrenci indirimi hem de YHT'nin diğer ulaşım türlerine göre daha hızlı ve konforlu olması bu öğrenci talebini açıklayabilir.

Öğrencileri ve Eskişehir'de yaşayanları dışarıda bıraktığımızda Eskişehir'e dışarıdan ulaşmak için YHT'yi tercih edenlerin şehre geliş amaçlarına aşağıdaki tablodan bakalım.

	Frekans	Yüzdesel Oran
İş için	219	27
Tatil, eğlence amaçlı	325	40
Arkadaş veya akraba ziyareti	272	33
Toplam	816	100

Tablodan da görüldüğü gibi Eskişehir'e dışarıdan gelenlerin % 40 gibi çok ciddi bir bölümü tatil ve eğlence amaçlı şehre gelmektedir. Bu amaçla şehre gelenlerin kültür turizmine yönelik ve sonrasında eğlenceye yönelik harcamalar yapacağı beklenebilir. Bu anlamda, otel, restoran, ulaşım sektörü, turizm agenteleri, yeme-içme ve eğlence işletmelerinin bu ziyaretçilerin harcamalarından direkt olarak etkilenmesi beklenebilir. Eskişehir'in hâlihazırdaki ekonomik ve sosyal gelişmişlik

düzeyleri, nüfusunun diğer büyükşehirlerle göre hem daha küçük hem de daha homojen olması, şehrin sanayi ve üniversiteleriyle modern görüntüsü, dışarıdan gelecek ziyaretçiler için çekim merkezi olmasında önemli role sahiptir. YHT yolcularının bu konudaki görüşleri ele alındığında aşağıdaki tablodan görülebileceği gibi şehir çok büyük oranda aile ile tatil yapılabilir kabul edilmektedir. Bu durum şehrin aynı zamanda güvenli ve çeşitli sosyal bir çevreye sahip olduğunu göstermektedir.

Ailece Tatile Uygun mu?	Frekans	Yüzdesel Oran
Evet	2174	73.30
Hayır	736	24.81

Eskişehir'in ailece tatil yapmak için uygun olup olmadığı sorusunu takiben Eskişehir'in hafta sonu aktivitesi olarak gezmeye uygun bir şehir olup olmadığı sorusunun cevabı da araştırılmıştır. Eskişehir'i hafta sonu aktivitesi olarak gezmeye uygun bir şehir olarak nitelendirenlerin yüzde 95 gibi çok yüksek bir oranda olduğu anlaşılmıştır. Bu iki durum yani aile ile ziyaret edilebilirlik ve hafta sonu

Gecelik Konaklama Bedeli	Yüzdesel Oran
75 TL'den daha az	16.37
75-150	44.90
150-225	28.88
225-300	3.02
300-375	3.29
375-450	1.01
450 ve daha üsü	2.53

Tablo'dan da görülebileceği gibi Eskişehir'e ailece yapılacak bir gezide ödenmesi mümkün en yüksek konaklama ücreti için genel eğilim 75 TL ile 225 TL arasında yer almaktadır. Bu soruya verilen cevaplar için aritmetik ortalama değeri 140 TL olarak tespit edilmiştir. Bu rakamlar Eskişehir otellerinin fiyatlamada kullanabileceği yaklaşık değerler olarak ele alınabilir.

YHT ile Eskişehir'e gelenlerin bir hafta sonunda şehirde ne kadar harcayacaklarına ilişkin soruya verilen yanıtlardan elde edilen ortalama rakam 280 TL'dir. 2013 yılında Ankara Eskişehir hattını toplam 1 milyon 800 bin kişi kullanmıştır. Yani 900 bin kişi Eskişehir'e YHT ile ulaşmaya çalışmıştır son 1 yılda. Bu yolcuların da yapılan ankete göre 3'te 1'i şehre dışarıdan gelmektedir. Tüm bu ziyaretçiler şehirde 1 hafta sonu geçirmeye karar verirse yıllık 84 milyon TL harcamaya hazırlar anlamına gelmektedir. Bu miktarın önemli bir bölümü otel, restoran ve eğlence sektörüne, ciddi bir bölümü de kültürel ürün ve faaliyet-

Haftasonu İçin Uygun Şehir	Frekans	Yüzdesel Oran
Evet	2808	94.5
Hayır	125	5.5

tatiline uygunluk, şehrin kimliğini daha da iyi yansıtabilecek kültürel birikimini daha kolay ve kaliteli bir şekilde sunması gerektiğini ortaya koymuştur.

Eskişehir'e ailece yapılabilecek bir gezide ziyaretçilerin ödemeye razı oldukları en yüksek gecelik konaklama miktarına ilişkin sonuçlar aşağıdaki tabloda özet olarak sunulmuştur.

Harcama (TL)	Yüzdesel Oran
225 TL'den daha az	50.86
225-450	34.23
450-675	10.69
675-900	2.60
900 TL'den daha fazla	1.62

lere harcanacak anlamına gelir. Bu yüzden turizm sektörünün gerekli hazırlıkları yapması gerekliliği bir kez daha açıklığa kavuşmaktadır.

4.3. Turizm, YHT, Ulaşım ve Eskişehir

Eskişehir turistik ürün olarak sunulabilecek çeşitli doğal, tarihi ve kültürel kaynaklara sahip olmasına ve YHT ile artık daha hızlı, konforlu ve kolay ulaşılabilir olmasına rağmen istenilen düzeyde yerli ve yabancı turist ağırlayamamaktadır. YHT'nin sağladığı hız, güven ve konfor sayesinde işin yerli turizm konusu ilk etapta fokus hale getirilmelidir.

Eskişehir turizm hareketliliğinde iç turizm açısından kültür turizmi yoğun olarak kullanan bir şehirdir. Eskişehir'e kültür turizmi ile gelenlerin büyük bir kısmı tek bu nedenle değil aynı zamanda iş seyahati ile de şehri ziyaret etmektedirler.



Bu durumda hem iş hem de kültür turizmi seyahati birleşmekte ve bu tip ziyaretçilerin beklentileri de çeşitlenmektedir. Eskişehir, kültür turizminin yanında termal turizm ve doğa turizmi başta olmak üzere diğer birçok alanda çok sayıda turisti ağırlamaktadır. 2012 yılında İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü verilerine göre 184549 yerli ve 10025 yabancı turist Eskişehir'de ağırlanmıştır. Şehirde konaklamalı turistler büyük oteller kadar küçük otelleri de tercih etmektedirler. Bu anlamda dünyada olduğu gibi Türkiye ve Eskişehir'de

de butik otellerin önemi giderek artmaktadır. "Özellikle Odunpazarı'ndaki tarihi konaklar, Eskişehir'de küçük otel deyince akla ilk gelen mekânlardandır. Bugün itibarıyla Odunpazarı yılda 3,5 milyondan fazla yerli ve yabancı turist ziyaret ettiği ve kente yılda on bin kişilik istihdam ve 500 milyon TL ekonomik katkı sağlayan önemli bir potansiyele ulaşarak, kültür ve turizm merkezlerinden biri haline gelmiş bulunmaktadır."(Anadolu Haber, Sayı: 716, 17 Kasım – 07 Aralık 214, s. 12).

Nerede Kalınacak	Yolcu Sayısı	Yüzdesel Oran
Birkaç saat	3	0.35
Günübirlik	303	35.52
1 gece veya 1 gün	159	18.64
3 günden daha fazla	388	45.49

Ziyarete Nerede Kalınacak	Yolcu Sayısı	Yüzdesel Oran
Apart	15	2.12
Otel	118	16.67
Pansiyon	2	0.28
Misafirhane	9	1.27
Aile ve Akraba	294	41.53
Kalmayacağım	270	38.14

Yukarıda bahsedildiği gibi Eskişehir için turizmin ve kültür turizminin önemi açıktır. YHT ile seyahat edenlerin eğitim seviyelerinin ortalamada yüksek olduğunu da anket analizlerinden elde ederek belirtmiştik. Eskişehir'i ziyaret edenlerden YHT'i kullananlara burada ne kadar kalacakları ve nerede konaklayacakları sorulduğunda alınan cevaplar yukarıdaki tablolarda özetlenmiştir. İlk göze çarpan bilgi

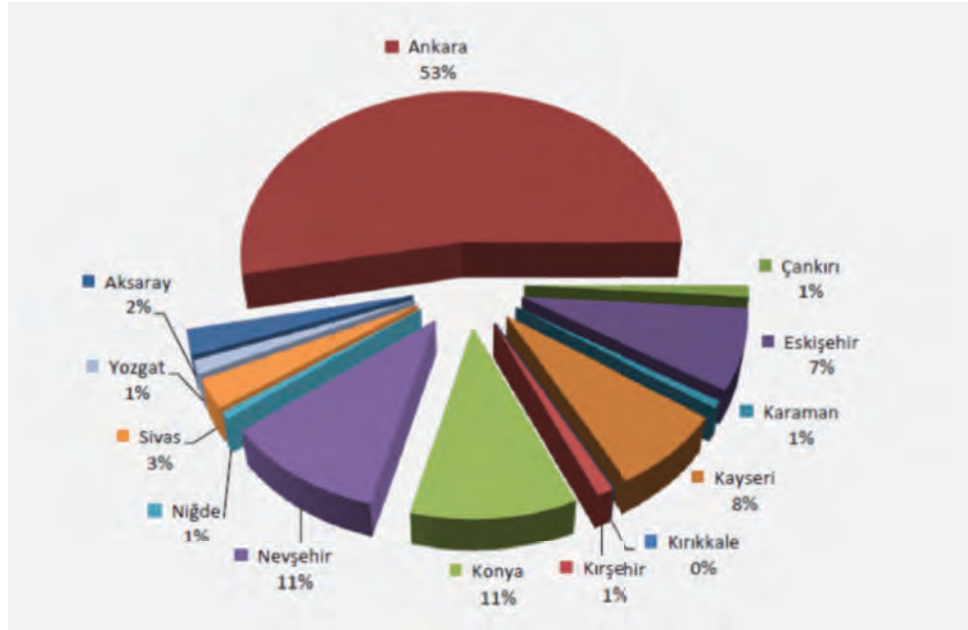
gelenlerin neredeyse yarıya yakınının şehirde 3 gün ve üzerinde vakit geçireceğidir.

Bu süre otel, restoran ve kültür turizmine yönelik ürünleri üreten sektörler için iyi bir ortalama değildir. Ancak gelen ziyaretçilerin otel, pansiyon ya da apartta konaklayanlarına bakıldığında ancak yüzde 20'nin buralarda konaklayacağı görülmüştür.

Bu durum en başta otel işletmecileri için boş oda anlamına gelse de gelen müşteriye yalnızca uyumak için hizmet edilemeyeceği anlamının da çıkarılması gereklidir. Otel işletmecilerinin YHT ile gelen müşterilerden daha iyi pay alabilmesi için şehrin değerlerini tanıtmaya ve pazarlamaya buradan başlanması gerektiği anlaşılmalı ve şehir - kültür - turizm endeksli bir işletmeciliği benimsemeleri önem kazanmaktadır. Ülkemizdeki tüm şehirler artık Türkiye turizm pastasından daha fazla pay alabilmek için mevcut potansiyelleri ve çözüm arayışları çerçevesinde rekabet edebilir, pazarlanabilir ve piyasa devamlılığı sürdürülebilir ürünler geliştirme ve buna ilişkin stratejiler oluşturmaya başlamışlardır. Bu tip süreçler tüm dünyada olduğu gibi Türkiye'de de alternatif turizm kavramını ortaya çıkarmıştır. Alternatif turizmin alt alanlarından ve önemli-

lerinden biri olan kültür turizmi değişen seyahat eğilimleri ve turistlerin beklentileriyle birlikte giderek büyümektedir. Şehir turizmi son yıllarda büyüyen bir pazardır. Özellikle Avrupa şehirleri bu alanda en çok tercih edilen yerlerdir. Şehirlerin çekici hale gelmesi için cazibe faktörlerini bulundurmaları gerekmektedir. Bu faktörler ekonomik istikrar, verimlilik, maliyetler, yerel destek hizmetleri, iletişim altyapısı, stratejik konum ve teşviklerden oluşan sert cazibe faktörleri ile farklılaşma, yaşam kalitesi, işgücünün rekabet edebilirliği, kişisel etmenler, esneklik ve dinamizm, iş ilişkilerinde profesyonellik düzeyi ve girişimcilik özelliklerini içeren yumuşak cazibe faktörleridir. Artan müşteri talebi kentte daha kompleks ürün ve hizmetlerin üretilmesini gerektirdiğinden girişimcilik ve farklılaşma gibi yumuşak cazibe faktörlerinin önemi artmaktadır.

İç Anadolu Bölgesi - Yerli Turistlerin İllere Dağılımı (2011)



Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı

Yalnızca İç Anadolu Bölgesini Eskişehir'in turizmdeki en yakın rakipleri olarak kabul ettiğimizde, Ankara'nın bu bölgedeki iç turizmde en büyük payı alan il olduğu görülmektedir. Diğer, Eskişehir için eş ağırlık taşıyan rakipler de Nevşehir, Konya ve Kayseri'dir. Konya'nın kültür turizminde ve Nevşehir'in tarih ve doğa turizminde avantajlı olduğu bilinmektedir.

En büyük rakip Ankara ve eşdeğer rakiplerden Konya'nın Eskişehir ile YHT bağlantısı olduğunu biliyoruz. Bu bağlantı bu 3 şehrin bir ortak havuz yaratabileceğini ortaya koymaktadır. Bu 3 şehir için hep beraber turizmde daha da büyümeyi getirebileceği gibi; şehirlerden birinin ya da ikisinin diğerinin kaynaklarına daha rahat ulaşabileceğini de gösterir.



Turizm cazibe merkezi olarak güçlü bir marka olmak isteyen şehirler, ulaşım altyapısı açısından da önemli avantajlar sunmalıdır. Ulaştırma imkânlarında en konforlu seçenekler, en uygun fiyatlarla, turistlerin tercihlerine sunulabilmelidir.

Yukarıda yapılan tartışmalardan anlaşılabileceği üzere bir bölge turizm için potansiyel taşıyorsa önemli adımlardan biri ulaşım imkânlarına yönelik ilerlemedir. Eskişehir'in kültür, tarih, doğa ve hatta sağlık turizmüne yönelik avantajları olduğu biliniyor. Karayolu bağlantılarının iyi olduğu bilinen şehir demiryollarını kullanmada artık daha da avantajlı bir konuma getirmiştir. YHT ile birlikte şehre gelen yerli turist sayısı artabileceğinden bu alanda gerekli adımları atmak mantıklı bir yatırım olacaktır. Özellikle gelişmekte olan turizm yörelerinin ve bu yörelerdeki otel işletmelerinin, pazarlama ve tanıtım uygulamaları konusunda yetersiz kalması önemli bir sorundur. Bölge ve şehirler de kaynaklarını daha etkili kullanmak, yaşanabilir mekânlar meydana getirmek, cazibe merkezi haline dönüşebilmek amacıyla pazarlamayı kullanmaktadırlar. Amaç daha fazla pazarlanabilir olmaktır. Şehir için pazarlanabilir olmak şehre ziyaretçi sayısını artırmak, yatırım isteklerini teşvik etmek ve daha fazla turizm geliri elde etmek anlamına gelmektedir.

Eskişehir'in turizm hizmetleri ile şehre daha fazla gelir getirmesi mümkündür. Ancak şehir ve bölgenin bütün olarak tanıtılması yerel siyasi ve sosyal güçlerin doğru stratejiler izle-

mesiyle mümkün olabilir. Bu durumda doğru pazarlama taktikleri belirlenmeli ve kullanılmalıdır. Aksi halde potansiyelin tam anlamıyla kullanılması olası olmayacaktır. Ürünlerini yenileyemeyen ve çeşitlendiremeyen turistik alanların uzun dönemde müşteri ve gelir kaybına uğramaları da kaçınılmaz olacaktır.

YHT ile Eskişehir hizmetler ve özellikle turizm hizmetleri alt sektöründe şehir için olumlu gelişmeler beklenmekle beraber, olumsuzlukların da beklenilmesi gerekir. YHT ile rekabetin artacağı beklenen sonuçlardan bir diğeridir. Bu rekabet turizm işletmeleri için de geçerli olacaktır. Yani bu alanda yeni yatırım ve işletmelere fırsatlar çıkabileceği gibi var olanların da konumlarını korumak ve daha ileri gitmek için dikkatli olmaları gerekir.

Ürün geliştirme ve çeşitlendirme bu alanda ben de varım diyecek turizm işletmeleri için olmazsa olmazlardan olacaktır.

Eskişehir prehistorik çağlardan günümüze kadar gelen zengin bir tarih ve kültür yapısına sahiptir. Eskişehir'in sahip olduğu arkeolojik değerleri, geleneksel ve endüstriyel mirası, dini unsurları, geleneksel el sanatları ve mutfağı, yerel kültürleri, farklı konseptlere sahip müzeleri, antik çağlardan beri kullanıldığı bilinen şifalı sıcak suları, uluslararası, ulusal festivalleri ve etkinlikleri ile kültürel kaynaklarının tümü kültür turizmi kapsamında etkin bir şekilde değerlendirilmelidir.

Bu anlamda Odunpazarı bölgesi iyi bir örnek teşkil etmekle birlikte YHT'nin şehre ulaşımı hızlandırması ve daha da kolaylaştırması ile şehre gelenlerin sayısının ve çeşitliliğinin artacağı öngörülerek, diğer potansiyel taşıyan turizm bölgelerinin oluşturulması gerekmektedir. Eskişehir'in ciddi anlamda bir kültür turizmi potansiyeline sahip olduğu açıktır. Ayrıca çeşitlilik arz eden kültürel miras birikiminin bulunduğu ancak bu potansiyelin kültür turizmi kapsamında yeterince değerlendirilemediği düşünülmektedir. Odunpazarı gibi tek bir örnek ile tüm potansiyeli değerlendirmek olanaklı değildir. Eskişehir'de birçok kültürel değer arka planda bırakılmış ve ihmal edilmiştir. Seyitgazi, Nasreddin Hoca, Frig Vadisi, Anıt Mezarlar ve daha sayılabilecek birçok değer ciddi anlamda kullanılamamaktadır.

Burada YHT ile birlikte oluşturulacak kültür, tarih ve doğa turizmi bölgelerine YHT istasyonundan ulaşımın kolaylaştırılması için özel ve kamu kurumlarının ortak projeler geliştirmesi ve bu bölgelerde gerekli girişimciliğin dikkatlice desteklenmesi ve özendirilmesi gereklidir. Aksi takdirde Eskişehir turizm pastasından alabileceği payı genişletemeyecek ve YHT ile diğer

ulaşım olanaklarının yaratacağı avantajların hepsinden yararlanamamış olacaktır.

YHT hattını kullananların eğitim durumları ele alındığında yapılan anketten elde edilen sonuçlara göre lise ve üzeri eğitime sahip kesimin toplamın %93'ünü oluşturduğu görülmektedir. Hatta yalnızca üniversite ve üzeri eğitim sahiplerinin %66'lık ciddi bir paya sahip olduğunu göstermektedir. Bu YHT kullanıcılarının yarısının Eskişehir'de yaşadığı varsayılabilirse bile yolculuk yapanların ciddi bir eğitim birikimine sahip olduğu açıktır.

Eğitim seviyesi yükseldikçe Eskişehir'i ziyaret edenlerin daha çok kültürel turizme ve kaliteye yönelik hizmete önem verecekleri açıktır. Yalnızca YHT ve turizm ilişkisine bakıldığında yolcu tipine bakarak gelecekteki turizm yatırımlarının kültür turizmine eğilmesi ve hâlihazırdaki tesislerin kalitesinin artırılması gerekliliği ortaya çıkmaktadır. Aksi durumda YHT hattının diğer uçlarında yer alan Konya, Ankara ve İstanbul'un zamanla Eskişehir'in bu avantajını yok edebilme potansiyelinin yüksek olduğunun da anlamak gereklidir.



Odunpazarı Evleri



Sivrihisar / Nasrettin Hoca



Seyitgazi Türbesi



Frig Vadisi



5. Sonuç, Beklenti ve Öneriler



Eskişehir, Ankara ve İstanbul hattının orta durağı olarak kabul edilebilir. Ankara hızlı tren hizmeti 5 yıldır sürmektedir. Dolayısıyla bunun mevcut durumda Eskişehir'de bazı değişimleri başlatmış olması muhtemeldir. Ancak Ankara - İstanbul bağlantısının ara durağı olarak ele alındığında beklentiler farklılaşabilir. Eskişehir, her şeyden önce iki büyükşehrin bağlantı noktasında olması sebebiyle ekonomik rekabetin nefesini daha da ciddi biçimde hissedecektir. Ayrıca YHT hattının Konya bağlantısı ele alındığında bu şehre benzer diğer şehirlerin de (Kayseri gibi) hatta gelmesiyle Eskişehir'in kendi ölçeğine yakın şehirlerle olan rekabeti de hızlanacaktır.

Dünya örneklerinden elde edilen derslere göre Eskişehir'de YHT sonrası ilk beklenen gelişme hizmetler sektöründe değişimlerin olmasıdır. Burada da bilgi-bilişim temelli hizmetler ile turizmin en ağırlıklı sektörler oldukları gözlemlenmiştir. Bilgi-bilişim temelli hizmetlerin hizmetler sektörünün her alanında kullanılabileceği açıktır. Bu durumda

turizm Eskişehir için YHT sonrası dönemde oldukça önemli bir rol oynayabilecektir. YHT'nin yaratacağı fırsatları ve olası dezavantajları değerlendirmeye almadan önce şu hatırlatmanın gerekli olduğu düşünülmüştür: "Eskişehir'e ulaşmadaki bu kolaylığın yaratacağı ekonomik fırsatların değerlendirilmesi bütünüyle yerel aktörlerin vereceği reaksiyona bağlıdır".

YHT bağlantısı tüm dünyada bireysel mobilité artışını desteklemiştir. Türkiye ve Eskişehir için de böyle olacağı muhakkaktır. Bireysel mobilité artışı Eskişehir için ne anlama gelebilir? Eskişehir dışında yaşayanların Eskişehir'e ve Eskişehir'de yaşayanların diğer illere daha rahat ve hızlı ulaşması demektir. Bu ulaşım tüm lokasyonlardaki hem sosyal hem de ekonomik yaşamı direkt ilgilendirir. Bireyin istediği çeşit ve kalitede ürünlere Eskişehir'de ulaşması demek; Ankara, İstanbul ya da Konya'da çalışarak yarattığı gelirin bir kısmını Eskişehirli girişimcilere gelir olarak sunması demektir. Diğer yandan, Eskişehir'de çalışanların bu şehirde yarattıkları geliri diğer şehirlere daha kolay taşıyarak harcayabilecekleri anlamına da gelir.

Çalışmalar, yüksek hızlı tren hatlarının geçtiği bölgelerde daha hızlı nüfus artışı ve ekonomik etkiler ortaya çıktığını göstermektedir. Bu durum, yüksek hızlı trenlerin hizmet vermeye başlamasıyla birlikte zaman içerisinde gelişmiştir. Ancak, bu etkilerin özellikle turizmle ilgili faaliyetlerde yoğunlaştığı tespiti ayrıca dikkate değer bir değerlendirmedir.

Yüksek hızlı tren hatları istasyonların çevresindeki arazi ve mülk değerlerinin yükselmesine neden olabilmektedir. Hızlı tren hatları insanları, farklı iş alanlarını ve sanayileri erişimin yükselmesi ve ileride artması beklenen arazi ve mülk değerleri nedeniyle bölgeye çekmektedir. Eskişehir-İstanbul hattına yakın bölgelerdeki arazi fiyatlarındaki artış bu sonuca bir örnek olarak gösterilebilir. Eskişehir'deki genel arazi ve konut fiyatı artışları



ise hem ülke ve dünya konjonktürüne paralel bir gelişmenin sonucu hem de YHT ile birlikte şehir içi ulaşımda tramvayın kullanılmasının birlikte yarattığı bir sonuç olarak yorumlanabilir. Ancak Eskişehir'de kazanılan gelirin başka illerde harcanabilmesinin YHT ile daha kolay hale geldiğini unutmadan ekleyelim ki, Eskişehir'de ortalamanın üzerinde gelir kazananlar artık İstanbul ve Ankara'da daha fazla konut ve arsa sahibi olmakta ya da olmayı planlamaktadır. Eskişehir'deki arazi ve konut fiyatlarındaki artışlar önce üniversite şehri olmasıyla tetiklenmiş sonra da YHT ile daha da hız kazanmıştır. Bu, şehrin sosyal ve ekonomik kalkınmasına pozitif yansımıştır. Şimdi döngünün devam etmesi beklenebilir. Yani şehir üniversite şehri olma iddiasını devam ettirmek istiyorsa, ayağına kadar gelen fırsatı kullanmalı ve hem kamu hem de özel üniversitelerin bu şehirde daha fazla olması için gerekli çabaları göstermelidir. Yüksek hızlı trenler farklı sektörlerin verimliliğini ve rekabet edebilirliğini artırsa da, ekonomik büyümenin önemli bir motoru olarak değerlendirilmemelidir. Bu durumun bir göstergesi olarak Avrupa'nın 10 önemli yüksek hızlı tren hattının, toplam Avrupa GSYH'sini sadece % 0,25 ve istihdamı da % 0,11 oranının da (önemsiz bir miktarda) etkilediği ortaya çıkmıştır. Yani Eskişehir YHT ile birlikte topyekûn bir ekonomik kalkınma ve büyümeye geçmeyecektir. Bu tip avantajlar ancak girişimciler ile fırsata dönüşebilir. Anlaşılması gerekli nokta YHT'nin yalnızca Eskişehir'de olmadığı ve fırsatları en çok hizmetler sektörüne sunacağı tespitidir. Avrupa'ya bakıldığında yüksek hızlı trenin temel etkisinin, büyük şehirlerarasında yarattığı net ekonomik etkiden ziyade, ekonomik faaliyetlerin ana şehirlerden yerel çevredeki bölgelere kayması şeklinde olduğu görülmüştür.

YHT'nin istihdam üzerindeki genel etkisi tıpkı milli hasılaya olan etkisi gibidir. İstihdamda ülke bazında ciddi bir artış yaratmaz. Ancak YHT yeni iş kolları yaratabileceği gibi işyerlerinin lokasyonlarında ciddi değişimlere yol

açabilmektedir. Bunlara ek olarak işgücünün sektörler arasındaki dağılımını etkileme potansiyeli de vardır. Dünya örneklerine bakıldığında anlaşılmıştır ki, işgücü istihdamında en büyük artış hizmetler sektöründe görülmüştür. Yine burada alt sektörler bakımından bilgi temelli endüstri kollarının en ciddi istihdam artışını sağladıkları izlenmektedir (tıpkı İngiltere'nin bir bölgesinde olduğu gibi). Hem Japonya'da hem de İngiltere'de hizmetler sektöründeki bu gelişmeler hızlı tren hattının olduğu şehirlerde diğerlerine göre belirgin biçimde gerçekleşmiştir. Bu konuda son ve en önemli bulgulardan biri de tüm bu gelişmelerin çoğunlukla turizm ilişkili ticari alanlarda olmuş olmasıdır. Eskişehir için işgücü istihdamında ciddi bir artış beklemek olanaklı değildir. Ancak bilgi - bilişim teknolojilerini iyi kullanan teknik elemanların hizmetler sektöründe değerlendirilme olasılıkları artacaktır. Yapılacak yatırımlara bağlı olarak en ciddi işgücü istihdam artışının turizm sektöründe olacağı öngörülebilir.

YHT geldikten sonra zamana bağlı olmakla beraber, gelişme gösteren şehir ve şehir merkezlerinde işletme faaliyetleri bilgi-yoğun sektörler doğru kaymaktadır. Bu şehrin gelişimine, kültürüne, ülkesine ve zamana bağlı olarak farklılık gösterse de, ortaya çıkan durum budur. Bir başka beklenti ise; büyük şehir bağlantısının YHT durağı olan şehri, rekabette zayıf yakalayıp, ters nüfus göçü ve ekonomik daralmaya itebileceğidir. Böyle bir durumda ise Eskişehir'in sanayi ve hizmetler sektöründe niteliği sağlam olan şirketlerin, bu rekabete dayanabileceği beklenmelidir. Ancak diğerlerinin, aynı alanda çalışmaya devam etmeleri, bununla birlikte en azında bilgi temelli işletme ve hizmet anlayışına geçmeleri gerekebilecektir. Aksi halde işletmenin kendisini en kötüsüne hazırlaması gerekecektir. Yüksek hızlı tren hatları büyükşehirler arasındaki bölgesel dengesizliği sermayenin diğer şehirlere erişimini sağlayarak azaltmakta, ancak merkez ve çevre arasındaki ekonomik dengesizliği artırmaktadır.



Eskişehir, Ankara ve İstanbul'a göre arazi kullanımında halen ucuz bir bölge olduğu için yatırımları çekebilmesi muhtemeldir. YHT ile Eskişehir merkezinin bunu değerlendirebileceği ortadır. Ancak merkezi dışındaki ilçe, kasaba, köy ve diğer alanlarda YHT etkisi ilk önceleri zayıf olarak görülecektir. Bu etkilerin tüm il sınırlarında daha yaygın görülebilmesi merkeze göçü engelleyebilecektir. Bu anlamda YHT'nin Eskişehir'e çekeceği ziyaretçileri yalnızca merkezde değil, tüm ilde değerlendirmek gerekecektir. Bu da tarih, doğa, kültür ve sağlık turizm yatırımlarının kırsala yayılması ile çözülebilir. YHT ile merkezde artacak yaya ve araç trafiğini bir nebze olsun azaltabilmek de bu kırsal yatırımlara fırsat verecek rahat ve konforlu ulaşım ile olacaktır. Yani YHT ile Eskişehir merkezine taşınanların il geneline de rahatça ulaştırılması gerekecektir. Bunun için yerel ve merkezi yönetimlerin gerekli düzenlemeleri şimdiden planlamaları gerekmektedir.

Yine dünya örnekleri ele alındığında görülmüştür ki, YHT ile birlikte hem artan ulaşım hem de ekonomik kalkınma, ilgi konusu olan bölgede birincil üretimden (yeraltı kaynaklarının çıkarıl-

ması, madencilik gibi) ikincil üretime yani imalat sanayisine doğru ilk adımı sağlayacaktır. Eğer bölgede bu sağlanmış ise ikinci adımda değişim imalat sektöründen gelişmiş ve yüksek teknolojiyi kullanan imalata, mal ve hizmetlerin dağıtım ve hizmetler sektörüne doğru olacaktır. Eskişehir sanayi ve genel ekonomik kalkınmışlık durumuna göre 2. yapıya uygun durmaktadır. Yani, Eskişehir için bu anlamda gelişmiş ve ileri teknoloji kullanan imalat, mal ve hizmetlerin lojistiği ve hizmetler sektörü önem kazanacaktır tespiti yapılabilir.

YHT, Eskişehir bölgesinin sermayesini harekete geçirmez ise, YHT ile Eskişehir'e bağlantı yapılan diğer merkezleri harekete geçirebilir. Bu da daha başlamadan rekabeti kaybetmek anlamına gelir. Bu nedenle yerel sermaye ve işgücü, artacak rekabete uyum sağlayarak bölgedeki gücünü arttırmalı ya da en azından göreceli gücünü kaybetmemelidir.

Eskişehir'e YHT ile gelenlerin genel olarak orta sosyo - ekonomik statü grubunda yer aldığı izlenmiştir. Aile ile seyahat edenlerin YHT'i daha çok tercih ettiği tespit edilmiştir. Eskişehir'e dışarıdan gelenlerin % 40 gibi çok ciddi bir bölümü tatil ve eğlence amaçlı şehre gelmektedir. Eskişehir, YHT kullanıcıları tarafından aile ile ziyaret edilebilir ve hafta sonu tatili için uygun bir şehir olarak nitelenmiştir.

YHT hattını kullananların eğitim durumları ele alındığında yapılan anketten elde edilen sonuçlara göre lise ve üzeri eğitime sahip kesimin toplamın % 93'ünü oluşturduğu görülmektedir.

Eskişehir'e ailece yapılacak bir gezide ödenmesi mümkün en yüksek konaklama ücreti için genel eğilim 75 TL ile 225 TL arasında yer almaktadır. Bu soruya verilen cevaplar için aritmetik ortalama değeri 140 TL olarak tespit edilmiştir. Bu rakamlar Eskişehir otellerinin fiyatlamada kullanabileceği referans değerler olarak ele alınabilir. YHT ile Eskişehir'e gelenlerin bir hafta sonunda şehirde ne ka-

dar harcayacaklarına ilişkin soruya verilen yanıtlardan elde edilen ortalama rakam 280 TL'dir. 2013 yılında Ankara Eskişehir hattını toplam 1 milyon 800 bin kişi kullanmıştır. Yani 900 bin kişinin Eskişehir'e YHT ile ulaşmaya çalıştığı kabul edilebilir. Bu yolcuların da yapılan ankete göre 3'te 1'i şehre dışarıdan gelmektedir. Tüm bu ziyaretçiler şehirde 1 hafta sonu geçirmeye karar verirse yıllık 84 milyon TL harcamaya hazırlar anlamına gelmektedir. Eskişehir'e dışarıdan gelenlerin neredeyse yarıya yakınının şehirde 3 gün ve üzerinde vakit geçireceği anlaşılmaktadır. Bu süre otel, restoran ve kültür turizmine yönelik ürünleri üreten sektörler için iyi bir ortalama değildir. Ancak gelen ziyaretçilerin otel, pansiyon ya da apartta konaklayanlarına bakıldığında ancak yüzde 20'sinin buralarda konaklayacağı görülmüştür. Bu durum en başta otel işletmecileri için boş oda anlamına gelse de gelen müşteriye yalnızca uyumak için hizmet edilemeyeceği anlamının da çıkarılması gereklidir.

Eskişehir'e YHT ile gelenlerin demografik ve sosyo - ekonomik özelliklerini yukarıda özet bir şekilde izleyebiliriz. Projenin en son bölümünde bu anket ve kıyaslama yoluyla elde edilen verilerle Eskişehir için çıkarılabilecek en önemli dersleri ve beklentileri izleyebileceksiniz. Eğitim seviyesi yükseldikçe Eskişehir'i ziyaret edenlerin daha çok kültürel turizme ve kaliteye yönelik hizmete önem verecekleri açıktır. Yalnızca YHT ve turizm ilişkisine bakıldığında yolcu tipine bakarak gelecekteki turizm yatırımlarının kültür turizmine eğilmesi ve hâlihazırdaki tesislerin kalitesinin artırılması gerekliliği ortaya çıkmaktadır. Aksi durumda YHT hattının diğer uçlarında yer alan Konya, Ankara ve İstanbul'un zamanla Eskişehir'in bu avantajını yok edebilme potansiyelinin yüksek olduğunun da anlamak gereklidir.

Turizm sektöründeki kalkınma hareketi yeme - içme ve eğlence sektöründe de bir talep artışını beraberinde getirecektir. Burada

yalnızca turizme yönelik işletme sayısının artması yeterli değildir. Mutlaka kalitenin de artırılması gerekir. Eskişehir'deki mevcut otellerin doluluk oranlarındaki düşüklük, arz ve talep arasında birtakım problemleri ortaya koyar. İlk olarak üretilen otellerin arzının hâlihazırdaki talepten fazla olduğu tespiti yapılabilir. Burada otellerin kaliteleri ve fiyatları ile talep edenlerin beklenti kalite, hizmet ve fiyatlarının örtüşmediği açıktır. Bu sektör hem arzını kontrol etmeli, hem de verdiği hizmeti yalnızca kendi işletmesinde konaklama olarak ele almamalıdır. Sektör, rakipleri olan komşularıyla birlikte ve tüm şehrin doğru şekilde bütün olarak tanıtımıyla karlı ve sürdürülebilir şekilde büyüyebilir. Şehre gelenler, ilk izlenimlerini YHT durağı çevresinde ve sonra konaklayacakları mekânda elde edeceklerdir. Bu ilk izlenim Eskişehir'in otel, yeme - içme ve turizm sektörlerinin gelecekleri anlamında da önem taşıyacaktır. Kısaca, bu alanlarda hizmet kalitesinde artış, bilgi - bilişim teknolojilerinin daha iyi kullanımı ve şehir olarak bir bütün halinde daha iyi pazarlamanın gerekli olduğu söylenebilir.

Eskişehir'in iç ve dış turizmde rekabet edilebilir bir hale gelmesi kendine has değerlerinin öne çıkarılması ile mümkündür. Eskişehir'in sahip olduğu arkeolojik değerleri, geleneksel ve endüstriyel mirası, dini unsurları, geleneksel el sanatları ve mutfağı, yerel kültürleri, farklı konseptlere sahip müzeleri, antik çağlardan beri kullanıldığı bilinen şifalı sıcak suları, uluslararası, ulusal festivalleri ve etkinlikleri ile kültürel kaynaklarının tümü kültür turizmi kapsamında etkin bir şekilde değerlendirilmelidir. Bu anlamda Odunpazarı bölgesi iyi bir örnek teşkil etmekle birlikte YHT'nin şehre ulaşımı hızlandırması ve daha da kolaylaştırması ile şehre gelenlerin sayısının ve çeşitliliğinin artacağı öngörülmektedir. Aşağıda iki alternatif hem iç turizme hem de dış turizme yönelik olarak sunulmuştur.

Anadolu'nun Evliyaları

Hedef Kitle: Öncelikle yerli turistler ve ikincil olarak ise yabancı turistler

Kapsam: YHT ile İstanbul - Bilecik - Eskişehir - Konya - Ankara hali hazırda bağlanmış olup yakında gelecekte buna Bursa, Kayseri ve Sivas ta eklenecektir. Bu illerde yer alan önemli tarihi ve dini değerlerin (Eyüp Sultan - Şeyh Edebali - Yunus Emre - Şeyh Şahabettin - Seyit Battal Gazi - Mevlana - Hacı Bayram Veli) birbirine bağlayacak 7 günlük ortak YHT bilet sistemi ile birlikte bir Tur planlanması Eskişehir'in turizmine katkı sağlayacaktır.

Paydaşlar: YHT ve adı geçen illerin Ticaret Odalarına bağlı oteller, restoranlar, küçük esnaf ve ulaşım şirketleri.



Eyüp Sultan



Şeyh Edebali



Yunus Emre



Şeyh Şahabettin



Seyit Battal Gazi



Mevlana



Hacı Bayram Veli

Anadolu Uygarlıkları:

Hedef Kitle: Öncelikle yabancı turistler ve ikincil olarak ise yerli turistler

Kapsam: YHT ile İstanbul - Eskişehir - Kütahya - Afyon - Ankara hali hazırda bu illerin üçü bağlanmış olup Afyon ve Kütahya ya ulaşım Eskişehir'den kolaylıkla sağlanmaktadır. Bu illerde yer alan önemli tarihi uygarlıkların (Helen - Frig - Hitit) birbirine bağlayacak 7 günlük ortak YHT bilet sistemi ile birlikte bir tur planlanması Eskişehir'in turizmine katkı sağlayacaktır.

Paydaşlar: YHT, Kültür ve Turizm Bakanlığı, adı geçen illerin Valilikleri ve Ticaret Odalarına bağlı oteller, restoranlar, küçük esnaf ve ulaşım şirketleri.



Eskişehir



Kütahya



Afyon



Ankara





Eğitim sektöründe, Eskişehir iki büyük üniversitesi ile ülke genelinde dinamik bir üniversite şehri olarak bilinmektedir. Ancak, bu imaj yeni vakıf ya da devlet üniversitesi veya üniversiteleri açılmaz ise çok sürdürülebilir olmayabilir.

Vakıf Üniversitesi olarak kurulacak **“Eskişehir Ticaret ve Ekonomi Üniversitesi”** TOBB ile ilişkili mevcut 5 üniversiteye ek olarak, bu güzide sivil toplum örgütünün öncülüğünde, yerel paydaşlarla birlikte hayata geçirilebilir.

Devlet Üniversitesi olarak kurulacak **“Eskişehir Teknoloji Üniversitesi”** için Hükümet yetkilileri birçok defa söz vermişler ve kamuoyunda bir beklenti yaratmışlardır. Bu üniversite, Eskişehir’de yer alan birçok havacılık, raylı sistemler vb. sanayi kuruluşu ile bölgemizde lider bir konuma kısa zamanda erişebilir.

Bu üniversitelerin kurulması Eskişehir’in dinamik üniversite kenti imajını hem pekiştirecek hem de şehir ekonomisine canlılık getirecektir. Bu iki üniversitenin kurulması için yerel kamuoyu ve diğer sivil toplum örgütlerinin (ETO, ESO vb.) TOBB ve Hükümet üzerinde hali hazırda var olan lobicilik faaliyetlerini artırmaları gerekmektedir.



Şehir içi ulaşım, YHT ile seyahat edenlerin en önemli sorunlarından birisi olarak, Gardan şehir içersine ulaşım imkânın kısıtlı olmasıdır. Belediye ve ilgili oda ile yapılacak bir çalışma ile bu sorun ortadan kaldırılabilir.



Ekler

Ek 1 Yolcu Anketi Hızlı Tren Çalışması Yolcu Anketi İstatistiksel Sonuçlar

Ek 2 Eskişehir Ticaret Odası Üyeleri Beklenti Anketi



Ek 1: Yolcu Anketi Hızlı Tren Çalışması Yolcu Anketi İstatistiksel Sonuçlar

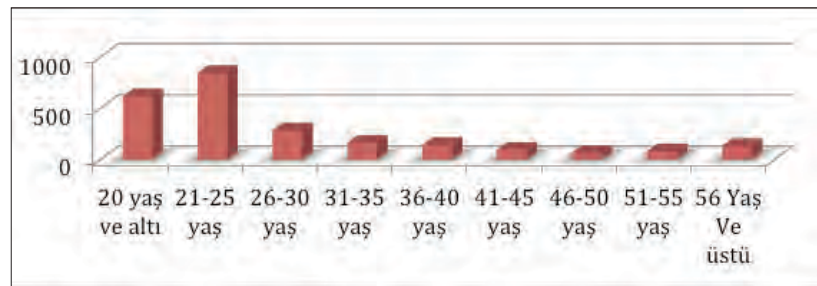
Toplam 3007 yolcu üzerinde anket çalışması yürütülmüştür. Her soru için geçerli cevap veren kişilerin bilgileri aşağıdaki tablolarda yer almaktadır. Bazı sorulara yolcular cevap vermek istememiş ya da cevaplarının çalışma içerisinde yer almamasını istemiştir.

Bu yolcuların cinsiyete göre dağılımları % 44,6 Kadın ve % 55,4'ü erkek olarak ortaya çıkmıştır.

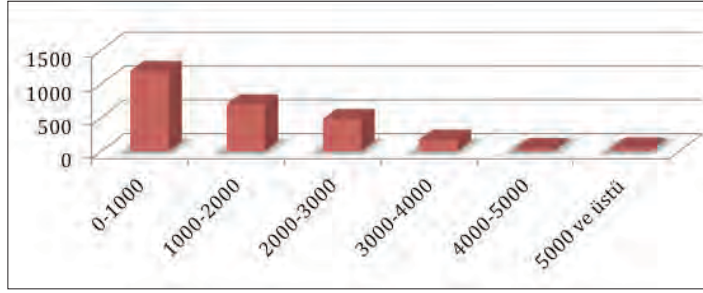
Cinsiyet	Yolcu
Kadın	44.6
Erkek	55.6
Toplam	100.0

Ankete cevap veren yolcuların yaşa göre dağılımı tabloda görüldüğü gibi gerçekleşmiştir. Tablodan da görülebileceği gibi yaş dağılımında geniş bir açılım söz konusudur.

Yaş Grupları	Yolcu Sayısı	Yüzdesel Oran
20 yaş ve Altı	618	25.34
21-25 yaş	846	34.69
26-30 yaş	286	11.73
31-35 yaş	165	6.77
36-40 yaş	144	5.90
41-45 yaş	100	4.10
46-50 yaş	67	2.75
51-55 yaş	81	3.32
56 yaş ve üstü	132	5.41
Toplam	2439	



Gelir Aralıkları (TL)	Yolcu Sayısı	Yüzdesel Oran
0-1000	1189	45.14
1000-2000	695	26.39
2000-3000	477	18.11
3000-4000	171	6.49
4000-5000	45	1.71
5000 ve üstü	57	2.16
	2634	



Araştırmaya katılanların eğitim durumlarına ait sonuçlar tabloda yer almaktadır. Tabloda ki sınıflar içerisinde hem öğrenciler hem de mezunlar yer almaktadır.

Öğretim Düzeyi	Yolcu Sayısı	Yüzdesel Oran
İlkokul veya ilköğretim	122	4.07
Ortaokul	73	2.43
Lise	799	26.62
Üniversite	1931	64.35
Yüksek Lisans veya Doktora	76	2.53
	3001	

Öğrenim düzeyi kategorisinde yer alan Üniversite sınıfı hem okuyanları hem de mezunları kapsamaktadır. Eskişehir'e ulaşım için hızlı tren seçeneğinin olmasına ilişkin memnuniyete yönelik cevaplar incelendiğinde böyle bir ulaşım seçeneğinden memnun olanların oranı tablodan da görülebileceği gibi %98.30 olarak ortaya çıkmıştır.

	Frekans	Yüzdesel Oran
Evet	2951	98.3
Hayır	50	1.7
Total	3001	100

Ankete katılanların Eskişehir'e nereden geldikleri veya nereye gittiklerine ilişkin dağılım tabloda yer almaktadır. Tablodan da görülebileceği gibi şu an için ağırlık Ankara üzerinde yoğunlaşmaktadır. Ancak İstanbul ve Konya seferlerinin nispeten yeni oldukları düşünüldüğünde diğer illerinde payının zaman içerisinde artacağını söylemek mümkündür.

	Yolcu Sayısı	Yüzdesel Oran
Adapazarı	3	0.1
Ankara	2348	78.2
Balıkesir	1	0
Bandırma	1	0
Bilecik	1	0
Bozüyük	1	0
Bursa	2	0.1
Eskişehir	3	0.1
Gebze	3	0.1
İstanbul	429	14.3
İzmir	8	0.3
Kocaeli	27	0.9
Konya	158	5.3
Kütahya	11	0.3
Sakarya	5	0.2
Total	3001	100

İkamet adresleri bakımından incelendiğinde katılımcıların % 66,5'inin Eskişehir ilinde geriye kalan %33,5'inin ise Eskişehir dışında ikamet ettikleri tespiti yapılmıştır.

	Frekans	Yüzdesel Oran
Evet	1997	66.5
Hayır	1004	33.5
Total	3001	100

Kişilerin neden Eskişehir'de bulundukları sorusu da yöneltilmiştir. Bu soruya ilişkin dağılımda tablo-
da yer almaktadır. Bu soru içinde yoğunluk öğrenciler üzerinde toplanmıştır. Eskişehir'de bulunma
amacını öğrenci olarak tanımlayanların oranı % 42,7 olarak gerçekleşmiştir.

	Frekans	Yüzdesel Oran
İş için	219	7.3
Tatil, Eğlence Amaçlı	325	10.8
Arkadaş veya Akraba Ziyareti	272	9.1
Kişisel/Ailevi Sorunları Halletmek İçin	11	0.4
Öğrenci	1280	42.7
Burada Yaşıyorum	894	29.8
Total	3001	100

	Yolcu Sayısı	Yüzdesel Oran
Aile Ziyareti	298	33.33
Akraba Ziyareti	373	41.72
Arakadaş Ziyareti	91	10.18
İş Ziyareti	104	11.63
Özel İşi Olduğu İçin	28	3.13
	894	

Her ne kadar tabloya göre aile ve akraba ziyaretleri ön plana çıksa da katılımcıların yaklaşık % 15'i iş veya özel işi nedeniyle hızlı tren seyahati gerçekleştirdiğini belirtmiştir. Seyahat edenlerin Eskişehir Gar'ından sonra gitmeyi düşündükleri yere ulaşmak için nasıl bir yöntem izleyecekleri de sorulmuştur. Bu soruya verilen cevaplar tabloda yer almaktadır.

	Frekans	Yüzdesel Oran
Yürüme	1196	39.9
Taksi	416	13.9
Karşılanacak	141	4.7
Belediye Otobüsü	281	9.4
Minibüs	159	5.3
Tramvay	757	25.2
Diğer	51	1.7
Total	3001	100

Tabloda görüldüğü gibi yürüme yolu ile gidecekleri yere ulaşımı tercih eden oranı fazla olmakla beraber tramvay kullanımı en yüksek orana sahip toplu taşıma aracı olarak ortaya çıkmaktadır. Tramvayı taksi ve Belediye otobüsü seçenekleri izlemektedir. Tabloda görüldüğü gibi 51 kişi diğer yöntemler cevabını vermiştir. Bu yöntemlerin ne olduğu sorulduğunda ise en büyük oran kendi aracım ile cevabında yoğunlaşmaktadır. Sadece 2 kişi bisiklet yolu ile ulaşacakları bilgisini vermiştir.

Kişilerin yalnız mı yoksa başkaları ile mi seyahat ettiklerinin belirleyebilmek için görüşmenin yapıldığı gün seyahatin kaç kişi olarak gerçekleştirildiği sorulmuştur. Cevap dağılımı tabloda yer almaktadır.

Kaç Kişi Seyahat	Frekans	Yüzdesel Oran
1	2037	67.877
2	713	23.759
3	157	5.232
4	52	1.733
5	22	0.733
6	9	0.300
7	2	0.067
10	5	0.167
11	1	0.033
18	2	0.067
40	1	0.033
	3001	

Genellikle küçük gruplar halinde seyahat söz konusudur.

Eskişehir ilinde ikamet etmeyenlerin Eskişehir'de ne kadar kalmayı planladıklarına ilişkin dağılım incelendiğinde en büyük payın % 45.49 oranı ile 3 günden fazla seçeneğinde olduğu görülmektedir. Ancak % 35.52 oranı ile ikamet etmeyen yolcuların günübirlikçiler oldukları da tablodan görülmektedir. Günübirlik seyahat edenlerin ankete katılım içerisindeki payları da % 10 olarak ortaya çıkmaktadır. Bu rakamlara 1 gece konaklayanlarda eklendiğinde günübirlik veya bir gece için araştırmada seyahat gerçekleştiren oranı % 16'ya yükselmektedir.

Ne kadar Kalınacak	Yolcu Sayısı	Yüzdesel Oran
Birkaç saat	3	0.35
Günübirlik	303	35.52
1 gece veya 1 gün	159	18.64
3 günden daha fazla	388	45.49
	853	

Eskişehir'e ziyaret amacı ile geldiklerini belirten bireylere ek olarak nerede kalmayı planladıkları sorusu da yöneltilmiştir. Dağılım aşağıda yer almaktadır.

Ziyarete Nerede Kalınacak	Yolcu Sayısı	Yüzdesel Oran
Apart	15	2.12
Otel	118	16.67
Pansiyon	2	0.28
Misafirhane	9	1.27
Aile ve Akraba	294	41.53
Kalmayacağım	270	38.14

Tablo incelendiğinde Otel ve Pansiyonda kalım oranı yaklaşık % 17'lik bir paya sahiptir. En büyük pay aile ve akrabalara ait yerlerde kalınması olarak ortaya çıkmaktadır.

Son 6 ay içerisinde hızlı tren ile Eskişehir'e ulaşmak için gerçekleştirilen seyahat sayısı aşağıda özetlenmektedir. Birden fazla seyahat gerçekleştiren yolcu sayısı bir hayli fazladır.

	Frekans	Yüzdesel Oran
1	817	27.33
2	638	21.34
3	376	12.58
4	303	10.14
5	186	6.22
6	128	4.28
7	57	1.91
8	65	2.17
9	22	0.74
10	130	4.35
11 ve üstü	267	8.93
	2989	

Katılımcılara Eskişehir'in ailecek tatil yapmak için uygun bir şehir olup olmadığı sorusu yöneltilmiştir. Sonuçlara göre kişilerin % 73'ü Eskişehir'i ailecek tatil yapmaya uygun bir şehir olarak söylemektedirler.

Ailecek Tatile Uygun	Frekans	Yüzdesel Oran
Evet	2174	73.30
Hayır	736	24.81

Eskişehir'in ailecek tatil yapmak için uygun olup olmadığı sorusunu takiben Eskişehir'in hafta sonu aktivitesi olarak gezmeye uygun bir şehir olup olmadığı sorusunun cevabı araştırılmıştır. Sonuçlara göre kişilerin % 94,5'i Eskişehir ilini hafta sonu aktivitesi olarak gezmeye uygun bir şehir olarak nitelendirmiştir.

Haftasonu için Uygun Şehir	Frekans	Yüzdesel Oran
Evet	2808	94.5
Hayır	125	5.5

Katılımcılara Eskişehir denilince aklınıza gelen ilk 5 şey nedir sorusu sorulmuştur. İlk 3 sırada insanların aklına gelen ilk 5 için oluşan kategorilerin dağılımı tabloda sunulmuştur.

Eskişehir'e İlişkin Öne Çıkan Çağrışımlar	1. Sırada	2. Sırada	3. Sırada	İndeks
	Yolcu Sayısı	Yolcu Sayısı	Yolcu Sayısı	Sıralama
Porsuk ve Adalar	640	698	496	3812
Parklar	231	362	433	1850
Sazova	150	175	122	922
Kentpark	45	133	227	628
Şelale Park	21	34	34	165
Üniversite	276	171	168	1338
Öğrenci Şehri	263	127	156	1199
Tarihi Odunpazarı	240	132	152	1136
Barlar Sokağı, Kafe ve Barlar	164	198	215	1103
Çiğ Börek	122	131	156	784
Lületaşı	72	62	90	430
Espark	67	69	88	427
Tramvay	64	63	43	361
Eğlence	38	65	56	300
Anadolu Üniversitesi	43	50	44	273
Soğuk	26	30	24	162
Eskişehirspor	25	15	30	135
Hamamyolu	18	22	24	122
Hızlı Tren	27	2	28	113
Hamamlar	19	11	21	100
Balmumu Müzesi	13	10	20	79
Yunus Emre	10	12	15	69

İndeks=1. sıradaki 3 puan; 2. sıradaki 2 puan; 3. sıradaki 1 puan olarak hesaplanmıştır.

Kişilerin Eskişehir'de ilk görmek isteyecekleri 5 şeyin ne olduğu sorusu da ankete katılanlara yöneltilmiştir. Bu soruda birinci derece öneme sahip ilk beş yer düşüncesinin ne olduğu tabloda düzenlenmiştir.

Görülmesi İlk Sırada Tavsiye Edilen Yerler	Yolcu Sayısı
Parklar	966
Sazova	622
Kentpark	248
Şelale Park	96
Porsuk ve Adalar	856
Tarihi Odunpazarı	516
Barlar Sokağı	109
Hamamyolu	90
Balmumu Müzesi	59
Espark	46
Masal Şatosu	38
Doktorlar Caddesi	30
Hamamlar	16
Lületaşı	13
Yazılıkaya	11

Tren Gar'ından gitmek istediğiniz yere ulaşmak için sizce en uygun ulaşım seçeneği ne olmalıdır sorusuna verilen cevapların dağılımı tabloda yer almaktadır.

Sizce gardan ayrılmak için en iyi ulaşım seçeneği	Yolcu Sayısı	Yüzdesel Oran
Tramvay	1258	42.88
Belediye Otobüsü	391	13.33
Yürüyerek	367	12.51
Ücretsiz Servis	346	11.79
Ticari Taksi	302	10.29
Dolmuş, Minibüs	250	8.52
Özel Araç ile	16	0.55
Bisiklet	4	0.14
Toplam	2934	

Sizce bir hafta sonunu Eskişehir'de geçirmek için ayırmanız gereken bütçe miktarı nedir sorusuna verilen cevapların dağılımı aşağıda verilmiştir.

Harcama (TL)	Sayı	Yüzdesel Oran
225 TL'den daha az	1508	50.86
225-450	1015	34.23
450-675	317	10.69
675-900	77	2.60
900 TL'den Daha Fazla	48	1.62
Toplam	2965	

Görüldüğü üzere kişilerin yaklaşık % 50'si bir hafta sonunu Eskişehir'de geçirmeleri için ayırmaları gereken bütçe miktarının 225 TL'den az olmasını beklemektedirler. Ek olarak kişilerin ayırmayı düşündükleri bütçenin aritmetik ortalaması da 281 TL'dir. Dolayısı ile hafta sonunu Eskişehir ilinde geçirecekler için planlama ve fiyatlandırma yaparken bu değer göz önüne alınması gelen sayısının artmasına neden olacaktır. Özellikle konaklama ve yiyecek fiyatları bu rakam içerisinde büyük paya sahip olabileceği için bu noktalarda doğru fiyatlandırma yapılması önem kazanmaktadır.

Eskişehir'e ailecek yapılabilecek bir gezide kişilerin ödemeyi kabullenecekleri en yüksek gecelik konaklama miktarına ilişkin sonuçlarda tablolandırılmıştır.

Gecelik Konaklama Bedeli	Yolcu Sayısı	Yüzdesel Oran
75 TL'den daha az	472	16.37
75-150	1295	44.90
150-225	833	28.88
225-300	87	3.02
300-375	95	3.29
375-450	29	1.01
450 ve daha üst	73	2.53
Toplam	2884	

Tablo'dan da görülebileceği gibi Eskişehir'e ailecek yapılacak bir gezide ödenmesi mümkün en yüksek konaklama ücreti için genel eğilim 75 TL ile 225 TL arasında yer almaktadır. Bu soruya verilen cevaplar için aritmetik ortalama değeri 140 TL olarak tespit edilmiştir.

Eskişehir ile ilgili yeterli bilgiye sahip olduğunuzu düşünüyor musunuz sorusuna verilen cevaplara göre kişilerin % 76.31'ı yeterince bilgi sahibi olduklarını belirtmişlerdir.

Yeterli Bilgiye Sahip misiniz?	Yolcu Sayısı	Yüzdesel Oran
Evet	2140	76.31
Hayır	664	23.69

Eskişehir'e gelen yolculara Eskişehir'de olmadığını düşündükleri ancak olması halinde mutlaka herkes gelip görmek isterdi diye düşündükleri 3 yer sorulmuştur. İlk sırada verilen cevapları dağılımı aşağıdaki tabloda sunulmuştur.

Keşke Olsaydı Denilenler	Yolcu Sayısı
Deniz	452
Fuar ve Festival Etkinlikleri	257
Eğlence Merkezi	181
Lunapark	79
Hayvanat Bahçesi	67
Buz Pateni Alanı	12
Disneyland	12
Hiçbir şeye gerek yok	40

Eskişehir ilinde lokanta ve kafelerde güvenli bir şekilde yemek yiyip yiyemeyeceğinize karar verebilmenizde yardımcı olabilecek gösterge ne olabilir sorusuna verilen cevaplar tabloda yer almaktadır.

Yemek İçin Göstergeler	Yolcu Sayısı	Yüzdesel Oran
Tanıdıklardan Alınan Bilgi	649	28.33
Fiyat ve Fiyatların Açık Olması	87	3.80
Ünlü Olması	85	3.71
Temizlik	12	0.52
Kalite	908	39.63
Diğer	250	10.91
Toplam	300	13.09
	2291	

Bu seçeneklerden görüldüğü gibi Belediyelerin tüm lokanta ve kafelerin denetlendiğine ve hijyen kurallarına o işletmede uyulduğuna dair belgelerin görünür yerlerde olması yeme - içme sektöründe yer alan firmaların tercih edilebilirliklerini artırabilir.

Eskişehir'deki kimi özelliklerin bilinip bilinmediğine dair oranlar tabloda bir araya getirilmiştir.

	Evet (%)	Hayır (%)
Eskişehir'de şifalı hamamlar olduğunu biliyor musunuz?	87	13
Eskişehir'de büyük bir Açık havuz (Deniz) olduğunu biliyor musunuz?	90.2	9.8
Eskişehir'de masal şatosu olduğunu biliyor musunuz?	88.8	11.2
Seyit Battal Gazi Türbesinin Eskişehir Seyitgazi ilçesinde olduğunu biliyor musunuz?	68.7	31.3
Hamamyolu adını daha önce duydunuz mu?	92.7	7.3

Odunpazarında akla gelenler	Yolcu Sayısı	Yüzdesel Oran
Odunpazarı evleri	769	27.98
Tarih	1454	52.91
Balmumu Müzesi	60	2.18
Cam Müzesi	45	1.64
Tarihi Yerler	420	15.28
Toplam	2748	

Tablo'dan da görüldüğü gibi Odunpazarı insana Tarih çağrışımı yapmaktadır. Bu tarih dokusu üzerinde çalışmalar yapılması ziyaretçi sayısının artışı sağlayacaktır.

Bugünkü ve daha önceki deneyimlerinize göre sizce Eskişehir güvenli yaşanacak ve ziyaret edilebilecek bir şehir midir?

Eskişehir güvenli ziyaret edilecek bir şehir midir?	Yolcu Sayısı	Yüzdesel Oran
Evet	2767	96.95
Hayır	87	3.05

Sizce Eskişehir'de eksik olan nedir sorusuna verilen cevaplar tabloda yer almaktadır?

Sizce Eskişehir'de Eksik Olan Nedir?	Yolcu Sayısı	Yüzdesel Oran
Deniz Yok	360	28.57
Ulaşım ve Trafik Problemi Var	550	43.65
Havaalanı	125	9.92
Altyapı	225	17.86

Yüksek Hızlı Tren sayesinde Eskişehir'i ziyaret eden sayısında bir artış olduğunu düşünüyor musunuz sorusuna verilen cevapları dağılımı aşağıdaki tabloda sunulmuştur.

Yüksek Hızlı Tren sayesinde Eskişehir'i ziyaret eden kişi sayısının arttığını düşünüyor musunuz?	Yolcu Sayısı	Yüzdesel Oran
Evet	2931	98.2
Hayır	47	1.8

Yüksek Hızlı Tren ile Ankara - İstanbul güzergâhında seyahat eden bir yolcu sizce Eskişehir'de bir süre duraklama yaparak zaman harcamalı mıdır?

Durup zaman harcamalı mı?	Yolcu Sayısı	Yüzdesel Oran
Evet	720	24.1
Hayır	2272	75.9

Yolcuların büyük bir çoğunluğu Eskişehir'de duraklama yapılarak zaman harcanmasına karşı çıkmaktadırlar. Yeterli tanıtım ve sunulacak hizmetler ile bu olgunun terse döndürülmesine yönelik çalışmaların yapılması iyi olacaktır. Ek olarak durup zaman harcamalıdır diyenlere ne yapmalarını tavsiye edersiniz sorusu da yöneltilmiştir. Bu kısa duraklamada yapılacak işler içinde en başta porsuk, adalar ve tarihi yerlerin gezilmesi ile yemek yenilmesi gelmektedir. Ayrıca duraklama yapan yolcuların ne kadar kalınması için bir tavsiyeleri olacağı da sorulmuştur. Yolcuların tavsiye ettiği sürenin ilk sırasını 1 gün kalma gelmektedir, bu değeri 2 ile 4 saat arası seçeneği izlemektedir.

Eskişehir'de yeterince konaklama tesisi olup olmadığına yönelik bir soruda ankete katılanlara sorulmuştur. Ankete katılanların büyük bir çoğunluğu yeterince konaklama tesisi olduğunu düşünmektedir.

Konaklama tesisi var mıdır?	Yolcu Sayısı	Yüzdesel Oran
Evet	2411	81.8
Hayır	322	18.2

Sizce Porsuk kenarında bir çay bahçesinde oturarak bir bardak çay içmenin size maliyeti ne olmalıdır sorusuna verilen cevapların dağılımı tabloda yer almaktadır.

Çay Fiyatı	Yolcu Sayısı	Yüzdesel Oran
50 Kuruş ve altı	286	9.55
75 Kuruş	152	5.08
1 TL	1372	45.81
1.25 TL	4	0.13
1.50 TL	421	14.06
2 TL ve üstü	597	19.93
2.50 TL ve Üstü	163	5.44
Toplam	2995	

Sizce Eskişehir'e turistik amaçlı olarak gerçekleştirilen bir gezide öğlen yemeği olarak ödemeyi düşündüğünüz en yüksek miktar nedir sorusu için verilen cevapların dağılımı ekte yer almaktadır.

Yemek Bedeli	Yolcu Sayısı	Yüzdesel Oran
5 TL'den az	24	0.80
5-7.50	444	14.80
7.50-10	314	10.47
10-12.50	1136	37.87
12.50-15	16	0.53
15-17.50	529	17.63
17.50 ve üstü	537	17.90
	3000	

Ek olarak ödenmesi düşünülen en yüksek öğlen yemeği fiyatı için aritmetik ortalama değeri de 12 TL 60 Kuruş olarak hesaplanmıştır.

Ek 2: Eskişehir Ticaret Odası Üyeleri Beklenti Anketi

ESKİŞEHİR TİCARET ODASI Ticaret ve Ekonomi Araştırması

Yüksek Hızlı Tren hizmetinin Eskişehir'e olumlu bir katkısı olduğunu düşünüyor musunuz?

Evet: 409 Hayır: 100 Boş:2

Kendi işletmenizi düşündüğünüzde Yüksek Hızlı Tren hizmeti ile birlikte ticaret miktarınızın arttığına inanıyor musunuz?

Evet: 108 Hayır: 389 Boş:14

Hizmete girdiği günden bugüne kadar Yüksek Hızlı Tren hizmetinin Eskişehir için faydalı olduğunu düşünüyor musunuz?

Evet:219 Hayır:239 Boş:53

Eskişehir ile Yüksek Hızlı Tren bağlantısı olan şehirlere ticari ilişkilerinizi arttırmak üzere Yüksek Hızlı Tren kullanarak gününbirlik iş gezileri gerçekleştiriyor musunuz?

Evet:198 Hayır: 299 Boş:14

Sizce Yüksek Hızlı Tren hizmetinin devreye girmesinden şehrimizde şu ana kadar en çok kazanç sağlayan 5 sektör hangileridir?

- Ulaşım Sektörü (Taksi Dolmuş Otobüs vs.)	165
- Restoran Kafe	112
- Hediyelik Eşya	140
- Belediye (parklar müzeler)	94

Size göre önümüzdeki 10 yıl içerisinde Yüksek Hızlı Tren Hizmetinden en çok fayda sağlayacağını düşündüğünüz 5 sektör hangileridir?

- Belediyeye ait yerler	112
- Turizm	119
- Ulaşım	135
- Restoran kafe	96
- Hediyelik eşya	49

Sizin ticareti faaliyetleriniz kapsamında Yüksek Hızlı Tren kullanımını arttırmak için Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryollarından beklentiniz nedir?

- Bilet Fiyatların ucuzlaması	257
- Daha fazla sefer olması	107
- Eskişehir esnafının tüccarının tanıtımının yapılması broşür katalog vs.	147

5 yıl içerisinde hali hazırda içinde bulunduğunuz ticari faaliyet alanı dışında bir alanda ticarete atılmayı düşünür müsünüz?

- Hayır	360
- Evet ise hangi ticaret alanını düşünürsünüz	110
- Boş	41

Sizce önümüzdeki 5 yıl içerisinde gerçekleştirmeyi düşündüğünüz ticari yatırım kararlarının alınmasında Yüksek Hızlı Tren hizmetinin katkı oranı nedir?

- Yüksek 19
- Orta 89
- Az 114
- Hiç 289

Yüksek Hızlı Tren kullanımının artması ve Eskişehir'e gelen kişi sayısının artması ile hangi ticaret alan/ alanlarında hizmet vermeyi düşünürsünüz?

- Sosyal ve Kültürel alanlarda (yeme içme, hediyelik) 158
- Boş 353

Yüksek Hızlı Tren hizmeti ile birlikte firmanız çalışanlarının günübirlik ticari iş gezisi sayısında artış var mıdır?

Evet: 189 Hayır: 175 Boş:147

Yüksek Hızlı Tren etkisi ile gelişmesi beklenen bir alana yatırım yapmak için ne kadar talepkâr olursunuz?

- Yüksek 107
- Orta 64
- Az 89
- Hiç 251

Önümüzdeki 5 yıl için sizce Eskişehir'de en kârlı ticari yatırım alanları hangileri olacaktır?

- 1- Şehir içi ulaşım
- 2- Belediye iştrakleri
- 3- Eğlence ve konaklama sektörü

Firmanızın Kuruluş yılı nedir?

- 1-3 Yıl arası 237
- 4-6 Yıl arası 109
- 7 yıl ve üzeri 165

Firmanızın faaliyet alanı nedir?

- Konfeksiyon, Bijuteri 1
- Restoran, Kafe, Hazır Yemek 26
- Hazır Mobilya İmalatı Satışı 14
- Alışveriş Merkezleri (Espark Kanatlı) 35
- Organize Sanayi Bölgesi
- Gar etrafı ve Atatürk Cad. esnafı 61
- Eğlence Mekânları (Barlar Sok.) 19
- Çarşı Merkezi Esnaf 83

Firmanızın çalışan sayısı nedir?

- 5 ve daha az 248
- 6 ve daha fazla 263

KAYNAKÇA

- Acar, Onur. Yüksek Hızlı Demiryollarının Kentsel Gelişim ve Arazi Kullanımı Üzerindeki Etkileri ve Uşak Kenti Örneği, Y.L. Tezi, Bahçeşehir Üniversitesi, İstanbul, 2013.
- Amano K and Nakagawa D. (1990). "Study on Urbanization Impacts by New Stations of High Speed Railway". Conference on Korean Transportation Association, Dejeon City.
- Anadolu Haber, Anadolu Üniversitesi, Eskişehir.
- Andrés Monzón , Emilio Ortega, Elena López. "Efficiency and spatial equity impacts of high-speed rail extensions in urban areas", *Cities* 30 (2013) 18–30.
- Atmaca İ ve Polat E. "Demiryolu Ulaşımına ve Kentsel Gelişime Stratejik Bakış Açıları", 2nd International Railway Symposium and Trade Exhibition, İstanbul, Ekim 2008.
- Blum U., Haynes K., E. And Karlsson C. (1997). "Introduction to the Special Issue: The Regional and Urban Effects of High-Speed Trains". *The Annals of Regional Science*, 31, 1-20.
- Bonnafous, A. *The regional impact of the TGV*. *Transport Reviews*, 1987.
- Briney, A. High Speed Train Systems Operate Worldwide. July 2009. <http://geography.about.com>
- California High Speed Rail Authority, California High-Speed Rail Project, Economic Impact Analysis Report, April 2012.
- Campos, J, and G de Rus. "Some stylized facts about high-speed rail: A review of HSR experiences around the World". *Transport Policy* 16 (2009) 19–28.
- Campos, J, and G de Rus, Gines and Barron, Inaki (2007). *The Cost of Building and Operating A New High Speed Rail Line*.
- Chia-Lin Chen, Peter Hall. "The impacts of high-speed trains on British economic geography: a study of the UK's InterCity 125/225 and its effects". *Journal of Transport Geography* 19 (2011) 689–704.
- Chia-Lin Chen, Peter Hall. "The wider spatial-economic impacts of high-speed trains: a comparative case study of Manchester and Lille sub-regions". *Journal of Transport Geography* 24 (2012) 89–110.
- Chia-Lin Chen. "Reshaping Chinese space-economy through high-speed trains: opportunities and challenges". *Journal of Transport Geography* 22 (2012) 312–316.
- Christopher P. Hood. *Shinkansen. From Bullet Train to Symbol of Modern Japan*. New York: Routledge, 2006.
- Cowie, J. *The economics of transport, A theoretical and applied perspective*. New York: Routledge, 2010.
- Dağdemir, Ö., "Eskişehir Ekonomisinin Genel Görünümü: Bölgesel Göstergelerle Bir Değerlendirme", *Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi* Kasım 2013, (Özel Sayı), 1-30.
- David M. Levinson. "Accessibility impacts of high-speed rail", *Journal of Transport Geography* 22 (2012) 288–291.
- De Rus, G, et al. *Economic analysis of high speed rail in Europe*. Bilbao: BBVA Foundation, 2009.
- De Rus G and , Vicente Inglada. Cost-benefit analysis of the high-speed train in Spain. *The Annals Regional Science* (1997) 31: 175–188.
- Deffner A ve Lioruris C (2005) *City Marketing: A Significant Planning Tool for Urban Development in a Globalised Economy*, 45th Congress of the European Regional Science Association, Vrije University, Amsterdam.
- Demiryolu Sektörü, T.C. Ulaştırma Bakanlığı, 2013
- Department for Transport. *Transport, Wider Economic Benefits, and Impacts on GDP*. London: Department for Transport, 2005.
- Doğanlı, B. Turizmde Destinasyon Markalaşması ve Antalya Örneği, Süleyman Demirel Üniversitesi, İşletme Bölümü, Doktora Tezi, Temmuz 2006.

Durgun Ayşe. Bölgesel Kalkınmada Turizmin Rolü: Isparta Örneği, Y.L. Tezi. Süleyman Demirel Üniversitesi, SBE, Isparta, 2006.
EDAM Ekonomi ve Dış Politika Araştırmalar Merkezi. Türkiye İçin Bir Rekabet Endeksi. EDAM ve Deloitte ortak yayını. Ocak 2009.

Eskişehir Büyükşehir Belediyesi Stratejik Plan, 2015.

European Commission, Directorate General of Transport. COST318: *Interaction between High Speed and Air Passenger Travel*. Luxembourg: European Commission, Directorate General of Transport, 1998.

Gourvish, T. The High Speed Rail Revolution, History and Prospects. London, 2009.

Héctor S. Martínez Sánchez-Mateos, Moshe Givoni. "The accessibility impact of a new High-Speed Rail line in the UK – a preliminary analysis of winners and losers". *Journal of Transport Geography* 25 (2012) 105–114.
<http://geography.about.com/od/urbaneconomicgeography/a/highspeedtrains.htm>
<http://www.milliyet.com.tr/tuik-2013-yili-temel-isgucu-gostergeleri-eskisehir-yerelhaber-273280/> 28 Kasım 2014.

Javier Gutierrez, Rafael Gonzalez and Gabriel Gomez. "The European high-speed train network Predicted effects on accessibility patterns". *Journal of Transport Geography* Vol. 4, No. 4, pp. 227-238, 1996.

Jisun Baek. Industrial Organization Effects of High-Speed Rail Service Introduction in Korea, Submitted in partial fulfillment of the requirements for the degree of Doctor of Philosophy in the Graduate School of Arts and Sciences, Columbia University, 2012.

José María Ureña , Maddi Garmendia, Cecilia Ribalaygua,. High speed rail: implication for cities. *Cities* 29 (2012) 26–31.

José M. Ureña, Philippe Menerault, Maddi Garmendia. "The high-speed rail challenge for big intermediate cities: A national, regional and local perspective". *Cities* 26 (2009) 266–279.

Karakahya Erman. Eskişehir'deki Konaklama İşletmeleri Yöneticilerinin İç Turizme Yönelik Algıları, Y.L. Tezi, Anadolu Üniversitesi, SBE, Kasım, 2012, Eskişehir.

Kaynak, Muhteşem. Yeni Demiryolu Çağı Yüksek Hızlı Trenler ve Türkiye, Ekonomik Yaklaşım, Cilt: 13, Sayı:42 – 43, Ankara, 2002.

Kotler P., Roberto N and Lee, N. (2002). *Social Marketing: Improving the Quality of Life*, 2nd. Ed. Sage.

Laird J.J., Nellthorp, J. and Mackie P. J. (2005). "Network Effects and Total Economic Impact in Transport Appraisal". *Transport Policy*, 12(6), 537-544.

Meçik Oytun. "Ulaştırma Ağlarının Ekonomik Entegrasyonlara Etkisi ve Türk Dünyası Boyutu", Uşak Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi (2012) 5/2, 22-33.

Meunier Jacob. On the Fast Track: French Railway Modernization and the Origins of the TGV, 1944-1983. Westport, Conn.: Praeger, 2002.

Nakamura H and Ueda T (1989). "The Impacts of the Shinkansen on Regional development". The Fifth World Conference on Transport Research, Yokohoma, Vol. III. Western Periodicals, Ventura, California.

OECD, Impact of Transport Infrastructure Investment on Regional Development, 2002.

Okada, H. "Features and Economic and Social Effects of the Shinkansen". Japan Railway and Transportation Review, 1994.

Puga, D., Henry G. Overman and Matthew A. Turner. "Decomposing the Growth in Residential Land in the United States". *Regional Science and Urban Economics* 38(5), September 2008. 385-404.

Road Transport Policy, Open Roads Across Europe, European Commission, Energy and Transport DG, B-1049 Brussels, 2007.

Sands, B. D. The Development Effects of High-Speed Rail Stations and Implications for California, California High Speed Rail Series, Working Paper, April 1993.

SDG. *High Speed Rail: International Comparisons*. London: Commission for Integrated Transport, 2004.

- Seçilmiş C., “Ziyaretçilerin Gözüyle Eskişehir Turizminin Gelişmesini Etkileyen Sorunlar”, İşletme Araştırmaları Dergisi 3/3 (2011) 37- 57, Osmangazi Üniversitesi.
- Seçilmiş C ve Sarı Y, “Türkiye’de İllerin Turizm Gelişmişlik Endeksinin Oluşturulmasına Yönelik Bir Araştırma”, Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi, C.9, S.32 (117-132), Bahar-2010.
- SNCF. *The French High Speed Business*. Paris: SNCF, 2009.
- Sophie Masson , Romain Petiot. “Can the high speed rail reinforce tourism attractiveness? The case of the high speed rail between Perpignan(France) and Barcelona(Spain)”. *Technovation*, 29, (2009), 611–617.
- Spiekermann, K. And Wegener, M. (1996). “Trans-European Networks and Unequal Accessibility in Europe”. *European Journal of Regional Development (EUREG)* +/96, 35-42.
- Şahin, Figen. Eskişehir İlinin Kültür Turizmi Potansiyeli: Mevcut Durum ve Öneriler, Uzmanlık Tezi, T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Eskişehir Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü, Eskişehir, Kasım 2012.
- Şıklar İlyas ve Diğerleri, Eskişehir’deki Lojistik İhtiyaç ve Faaliyetlerinin Belirlenmesine İlişkin Fizibilite Çalışması, BEBKA, Eskişehir, 2011.
- Teresa Garcia-Milà, Universitat Pompeu Fabra and Barcelona GSE; José G. Montalvo Universitat Pompeu Fabra. *The Impact Of New Highways on Business Location: New Evidence from Spain*, April 2011.
- The World Bank, China and Mongolia Sustainable Development Sector Unit, EAST ASIA AND PACIFIC REGION, *Regional Economic Impact Analysis of High Speed Rail in China*, Main Report, June 25, 2014.
- The World Bank (2008). “World Bank Transport Business Strategy 2008-2012,” Washington DC.
- The World Bank (2014)
- TOBB, 2011 Türkiye Ulaştırma ve Lojistik Meclisi Sektör Raporu, Haziran 2012, TOBB Yayın Sıra No: 2012/165.
- Tunçsiper B., ve İlban O.(2006). “Turizm İşletme Belgeli Otel İşletmelerinin Pazarlamam Sorunları: Balıkesir İlinde Bir Alan Araştırması”, *Anadolu Ü. Sosyal Bilimler Dergisi*, Cilt:6, No. 1, 225-244.
- TÜBİTAK BTP, Yüksek Hızlı Tren Tübitak Raporu, Kasım 1996.
- Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları, Stratejik Plan, 2010 – 2014.
- TÜİK.
- Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK), Seçilmiş Göstergelerle Eskişehir, 2012.
- Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK), Seçilmiş Göstergelerle Eskişehir, 2013.
- Türkiye İş Bankası, 2010 ve 2012 Verileriyle Türkiye’de İllerin Gelişmişlik Düzeyi Araştırması, İktisadi Araştırmalar Bölümü, Şubat 2014.
- U. Blum, K.E. Haynes, C. Karlsson. “The regional and urban effects of high-speed trains”. *The Annals Regional Science* (1997) 31: 1–20.
- Uluslararası Demiryolları Birliği (2005)
- Vickerman, R. “*The economic benefits of High-Speed Rail.*” *Time for High Speed Rail Conference*. London, 2009.
- Yung-Hsiang Cheng. “High-speed rail inTaiwan: New experience and issues for future development”. *Transport Policy* 17 (2010) 51–63.
- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Türkiye Ulaşım Ve İletişim Stratejisi- Hedef 2023.
- Uluslararası Rekabet Araştırmaları Kurumu (URAK). İller Arası Rekabetçilik Endeksi, 2011.
- Vickerman R and Norman C (1999). “Local and Regional Implications of Trans-European Transport Networks: The Channel Tunnel Rail Link”. *Environment and Planning A*, Pion Ltd, London. Vol. 31(4), 705-718.
- Whitelegg, John. *Roads, Jobs and the Economy*, A Report for Greenpeace. July 1994.