



Bartın Üniversitesi Yayınları No: 22

İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Yayın No: 05

I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU

8-10 Nisan 2015

BARTIN

BİLDİRİLER KİTABI

Editörler

Prof. Dr. Said KINGIR

Bartın Üniversitesi İ.İ.B.F. Dekanı

Prof. Dr. Mehmet TANYAŞ

Maltepe Üniversitesi, İ.İ.B.F.

Yrd. Doç. Dr. M. Said CEYHAN

Bartın Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürü

Yrd. Doç. Dr. Ramazan ARSLAN

Bartın Üniversitesi İ.İ.B.F. Dekanı Yardımcısı

Editör Yardımcısı

Arş. Gör. Gül GÜNEY

Bartın Üniversitesi İ.İ.B.F.

**BARTIN
2015**



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU

Sempozyum Düzenleme Kurulu Başkanı

Prof.Dr. Azize Toper Kaygın Bartın Üniversitesi Orman Fakültesi BARTIN

Tel: 0378 2235040 Fax: 0378 2235041

E-Posta: atoperkaygin@bartin.edu.tr

Bu kitap Bartın Üniversitesi Yönetim Kurulu'nun 09/09/2015 tarih ve 2015/14 nolu kararı ile basılmıştır

© Copyright

Bu eserin tüm yayın hakları Bartın Üniversitesi Rektörlüğü'ne aittir. Rektörlüğün yazılı izni olmadan kitabın tümünün ya da bir kısmının elektronik, mekanik veya fotokopi yoluyla basımı, yayımı, çoğaltımı ve dağıtımı yapılamaz. Kaynak gösterilerek alıntı yapılabilir.

Bu kitapta yer alan tüm bildirilerin bilim ve dil bakımından sorumluluğu yazarlarına aittir.

Redaksiyon: Zahide OKUN

Kapak Tasarımı : Mustafa FIDAN

KÜTÜPHANE BİLGİ KARTI

I. Bartın Sektörel Kalkınma Sempozyumu, 8-10 Nisan 2015 Bartın : Bildiriler Kitabı / Editörler: Said Kınır, Mehmet Tanyaş, M Said Ceyhan, Ramazan Arslan Editör Yardımcısı: Gül Güney. – Bartın : Bartın Üniversitesi, 2015.

303 s.

ISBN: 978-605-9895-07-1

1. Bartın (Türkiye) - Ekonomik Durum 2.Kalkınma-Sempozyumlar

HC492

Baskı

SFN Televizyon Tanıtım Tasarım Yayıncılık Ltd.Şti.

Cevizlidere Cad. 1237. Sk. 1/17

Balgat / Ankara



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU

I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU

Sempozyum, Bartın Üniversitesi İktisadi İdari Bilimler Fakültesi ve Maltepe Üniversitesi, Bartın Valiliği, Batı Karadeniz Kalkınma Ajansı, Bartın Ticaret Sanayi Odası tarafından düzenlenmiştir.

Bilim Kurulu

Prof. Dr. Ahmet UZUN	Akdeniz Üniversitesi
Prof. Dr. Aziz KUTLAR	Sakarya Üniversitesi
Prof. Dr. Azize TOPER KAYGIN	Bartın Üniversitesi
Prof. Dr. Hamza ÇEŞTEPE	Bülent Ecevit Üniversitesi
Prof. Dr. Hasan VERGİL	İstanbul Üniversitesi
Prof. Dr. İsmail CERİTLİ	TÜBİTAK
Prof. Dr. Kahraman ÇATI	Düzce Üniversitesi
Prof. Dr. Mehmet DUMAN	Artvin Çoruh Üniversitesi
Prof. Dr. Mahmut KARTAL	Cumhuriyet Üniversitesi
Prof. Dr. Mehmet TANYAŞ	Maltepe Üniversitesi
Prof. Dr. Mete GÜNDOĞAN	Yıldırım Beyazıt Üniversitesi
Prof. Dr. Metin SABAN	Bartın Üniversitesi
Prof. Dr. Muhsin HALİS	Sakarya Üniversitesi
Prof. Dr. Mustafa ACAR	Aksaray Üniversitesi
Prof. Dr. Nazif GÜRDOĞAN	Maltepe Üniversitesi
Prof. Dr. Orhan ÇOBAN	Selçuk Üniversitesi
Prof. Dr. Ömer DEMİR	Ankara Sosyal Bilimler Üniversitesi
Prof. Dr. Said KINGİR	Bartın Üniversitesi
Prof. Dr. Selman KARAYILMAZLAR	Bartın Üniversitesi
Prof. Dr. Seyit KÖSE	Bolu İzzet Baysal Üniversitesi
Prof. Dr. Yusuf TUNA	İstanbul Ticaret Üniversitesi
Prof. Dr. Yüksel BİRİNCİ	Siirt Üniversitesi
Doç. Dr. Bülent KAYGIN	Bartın Üniversitesi
Doç. Dr. Hakkı ERASLAN	Düzce Üniversitesi
Doç. Dr. Mahmut BOZAN	Bartın Üniversitesi
Doç. Dr. M. Akif ÖNCÜ	Düzce Üniversitesi
Doç. Dr. Şaban ESEN	Bartın Üniversitesi
Doç. Dr. Yalçın KARAGÖZ	Cumhuriyet Üniversitesi
Yrd. Doç. Dr. Ayşe GENÇLERMİ	Bartın Üniversitesi
Yrd. Doç. Dr. Cahit KARAOĞLANLI	Bartın Üniversitesi
Yrd. Doç. Dr. Cevdet GÜMÜŞ	Bartın Üniversitesi
Yrd. Doç. Dr. Hande KÜÇÜKÖNDER	Bartın Üniversitesi
Yrd. Doç. Dr. Mehmet İSLAMOĞLU	Bartın Üniversitesi
Yrd. Doç. Dr. M. Said CEYHAN	Bartın Üniversitesi
Yrd. Doç. Dr. Ramazan ARSLAN	Bartın Üniversitesi
Yrd. Doç. Dr. Şahin PALTA	Bartın Üniversitesi
Yrd. Doç. Dr. Zafer YILDIZ	Bartın Üniversitesi



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU

I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU

Düzenleme Kurulu

Sempozyum Onur Kurulu

Seyfettin AZİZOĞLU
Prof. Dr. Ramazan KAPLAN

Sempozyum Koordinatörleri

Prof. Dr. Azize TOPER KAYGIN
Prof. Dr. Mehmet TANYAŞ
Yrd. Doç. Dr. M. Said CEYHAN

Sempozyum Düzenleme Kurulu

Prof. Dr. İsmail CERİTLİ
Prof. Dr. Mehmet TANYAŞ
Prof. Dr. Nazif GÜRDOĞAN
Yrd. Doç. Dr. Hamit VANLI
Yrd. Doç. Dr. Yaşar ÖZ
Erturan ASİLOĞULLARI
Faruk TEZEL
Cihat ÇAKIR
Ali BULAMAÇCI
Halil İbrahim YILDIZ
Yavuz ÇOMARLI

Arş. Gör. İlknur YARDIMCI

Web Sayfası – Broşür Tasarım Kurulu

Yrd. Doç. Dr. Yaşar ÖZ
Öğr. Gör. Pınar Çelebi DEMİRARSLAN
Arş. Gör. Gül GÜNEY
Arş. Gör. Said KÖSE

Mali İşler Kurulu

Yrd. Doç. Dr. Zafer YILDIZ
Öğr. Gör. Gökhan DEMİRARSLAN
Arş. Gör. Havanur ERGÜN
Arş. Gör. Sinem ÇEKİÇ
Mete Kaan NAMAL
Mustafa SOYAL

Bildiriler ve Yayın Kurulu

Yrd. Doç. Dr. M. Said CEYHAN
Yrd. Doç. Dr. Hamit VANLI
Yrd. Doç. Dr. Hande KÜÇÜKÖNDER
Arş. Gör. İlknur YARDIMCI
Ural ORAL

Karşılama – Konaklama Kurulu

Yrd. Doç. Dr. Ramazan ARSLAN
Erturan ASİLOĞULLARI
Yrd. Doç. Dr. İ. Fatih CEYHAN
Arş. Gör. Mehmet Akif ÇALIMLI
Arş. Gör. Havanur ERGÜN

Bartın Valisi
Bartın Üniversitesi Rektörü

Bartın Üniversitesi Rektör Yardımcısı (Başkan)
Maltepe Üniversitesi Öğretim Üyesi
Bartın Üniversitesi Öğretim Üyesi

Bartın Üniversitesi
Maltepe Üniversitesi
Maltepe Üniversitesi
Maltepe Üniversitesi
Bartın Üniversitesi
Bartın Üniversitesi Genel Sekreteri
BAKKA Genel Sekreteri
Bartın Ticaret ve Sanayi Odası Başkanı
Bartın Üniversitesi Strateji Geliştirme Daire Başkanı
Bartın Üniversitesi Sağlık Kültür ve Spor Daire Başkanı
Bartın Üniversitesi İdari ve Mali İşler Daire Başkanı
Maltepe Üniversitesi

Bartın Üniversitesi (Başkan)
Bartın Üniversitesi
Bartın Üniversitesi
Bartın Üniversitesi

Bartın Üniversitesi (Başkan)
Bartın Üniversitesi
Bartın Üniversitesi
Bartın Üniversitesi
(BAKKA Bartın İl Koordinatörü)
Bartın Ticaret ve Sanayi Odası Başkanlığı Genel Sekreter

Bartın Üniversitesi (Başkan)
Maltepe Üniversitesi
Bartın Üniversitesi
Maltepe Üniversitesi
Bartın Ticaret ve Sanayi Odası Başkanlığı

Bartın Üniversitesi (Başkan)
Genel Sekreter - Bartın Üniversitesi
Bartın Üniversitesi
Bartın Üniversitesi
Bartın Üniversitesi



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU

DESTEK VEREN KURUM VE KURULUŞLAR

Bartın Üniversitesi Rektörlüğü
Maltepe Üniversitesi
Bartın Valiliği
Batı Karadeniz Kalkınma Ajansı
Bartın Ticaret Sanayi Odası

Destek veren tüm kurum ve kuruluşlara teşekkür ederiz.



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU



ÖNSÖZ

Bölgemiz ve ülkemizin kalkınmasına katkı sağlamak amacıyla, sürdürülebilir kalkınma alanında yaşanan gelişmeler ve bu gelişmelere ne ölçüde uyum sağladığımız ve daha da ötesi sağlıklı bir kalkınma için yapılması gerekenlerin tespiti konularında bölgesel kalkınma uygulamalarının değerlendirilmesi gittikçe daha fazla önem kazanmaktadır. Küreselleşen dünyada bölgenin rekabet gücünün artırılması, bölgeler arasındaki göç eğiliminin azaltılması, istihdamın artırılması ve sağlıksız kentleşmenin önlenmesi ancak bölgeler arasındaki dengeli kalkınmanın sağlanması ile mümkün olabilecektir. Bu nedenlerle Bartın'da da bir sempozyum yapılması gerekliliği ortaya çıkmış, kurum ve kuruluşlarımızın katkı ve işbirliğiyle hayata geçirilmiştir.

Bartın I. Sektörel Kalkınma Sempozyumu Bartın'ın kalkınmasında öncelikli sektörlerin belirlenerek tanımlanması, irdelenmesi ve rekabet güçlerinin tespiti amacı doğrultusunda Bartın Valiliği'nin öncülüğünde, Bartın Üniversitesi'nin koordinasyonunda, Batı Karadeniz Kalkınma Ajansı ve Bartın Ticaret ve Sanayi Odası'nın da katkılarıyla gerçekleştirilmiştir.

Bartın I. Sektörel Kalkınma Sempozyumuna bölge üniversitelerimizden akademisyenler, kamu kurum ve kuruluşlarının yetkilileri, bölgedeki girişimci ve iş adamları, sivil toplum kuruluşlarının temsilcileri katılmıştır. Bartın'ın kalkınmasında öncelikli olarak belirlenen ve rekabet etme potansiyeline sahip tarım, turizm, sanayi ve lojistik sektörlerinde mevcut durum analiz edilerek geleceğe yönelik yapılacak çalışmalar panellerde tartışılarak şehrin kalkınmasının önünü açacak strateji ve vizyon arayışlarına katkıda bulunulmuştur. Bartın'ın ekonomik büyümesine, gelişmesine, refahına ve istikrarına katkısının artırılması için gerçekleştirilen bu sempozyum bölgede de yoğun bir ilgiyle karşılanmıştır.

Gerçekleştirilen sunumlarda değişen küresel rekabet şartlarına adaptasyonun sağlanması, sürdürülebilir, yenilikçi, insan odaklı, esnek, katılımcı gelişme planlarının oluşturulması ve bunların ulusal önceliklerle uyumlu olması konuları bilimsel bir bakış açısıyla irdelenmiş, bu hususlarda konuşmacılar görüş ve önerilerini sunmuştur.

Bartın'da gerçekleştirilen çalışmalar sempozyumda elde ettiğimiz bilimsel veriler ışığında tekrar gözden geçirilecek, Bartın 2023 yerel kalkınma hedeflerini gerçekleştirmek için azami gayret gösterilecektir. Bartın I. Sektörel Kalkınma Sempozyumunun gerçekleştirilmesinde ve sunulan bildirilerin yayın haline getirilmesinde emeği geçen herkese teşekkür ediyorum.

Seyfettin AZİZOĞLU
Bartın Valisi



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU



ÖNSÖZ

Dünyada, ekonomik kalkınma teorisi literatüründe küreselleşmenin getirdiği önemli değişimler meydana gelmiştir. 19 ve 20. yüzyılda geçerli olan klasik kalkınma modelinde yoğunluklu olarak bir ülkenin topyekûn ve genel kalkınması hedeflenirken, bu gün artık “yerel ve bölgesel kalkınma” birinci derecede öncelikli ve daha aktif bir kalkınma modeli olarak benimsenmiş bulunmaktadır.

Dünya artık adeta “mega köy”e dönüşmüştür. Dünyanın her kıtasında ve her ülkesinde artık hemen hemen her şeyi arayıp bulmak mümkün hale gelmiştir. Kitle iletişim araçları ve ulaşım sistemlerindeki gelişmelerin sağladığı avantajların etkisi ile emtia üretimi sadece Batı Avrupa Kıta’sında değil özellikle Asya ve Güney Amerika başta olmak üzere dünyanın birçok ülkesine yayılmıştır. Emtia imalatındaki gelişmiş ülkelerin tekel ve hegemonyası ortadan kalkmış ve imalatta çok ciddi rakip ülkeler ortaya çıkmıştır. Dolayısıyla dünyada emtia üretiminde kıran-kırana bir rekabet ortamı yaşanmaktadır. Bu rekabet ortamında kaliteli, yeni ve ucuz mal üretemeyen firmalar, endüstriler, ülkeler bir bir iflas etmekte ve yok olmaktadır. Buna bağlı olarak klasik mal ve ürün fiyatlarında reel bir düşme meydana gelirken, kalitenin yükselmesi nedeniyle de maliyeti artmakta ve doğal olarak kâr marjı da düşmektedir. Dolayısıyla firmalar çok düşük ve hassas bir kâr oranı ile çalışmak zorunda kalmaktadırlar.

Bu gelişmeler, günümüz refah toplumunun artan ihtiyaçlarının karşılanmasında güçlükler neden olurken, ülkelerin makro ekonomik dengelerinin özellikle iç ve dış dengelerin bozulması ile bir çok sosyal ve siyasal sorunun oluşmasına sebep olmaktadır. Bu bağlamda birçok ülke kalkınma model ve stratejisini değiştirerek mikro bazdan makro bazda büyüme düzlemine geçmiştir. Artık kalkınma lokomotifinin ağır sanayi değil KOBİ’ler olduğu gerçeği genel olarak kabul görmüş bir olgudur.

Kalkınmanın yerelden veya bölgeden başlatılmasında birçok yarar görülmüştür. Bölgede mevcut olup başka hiçbir yerde bulunmayan girdi ve hammaddeler, beşerî ve tarihî imkân ve fırsatlar, altyapı, fiziki ve topoğrafik şartların bir bölgenin çok daha hızlı, optimal ve etkin kalkınmasına katkıda bulunup zamanla çevresi ve hatta ulusal kalkınma üzerinde de etkili olduğu görülmüştür.

Günümüz toplumlarında oldukça önemli bir yere sahip olan kalkınma çabaları artık bir bölgeden, bir endüstriden, bir sektörden başlayarak tüm ülkeye yayılmaktadır. Kalkınma; halkın refah düzeyinin gelişmesi, hayat standartlarının olumlu yönde değişmesi, millî gelirin yükselmesi dolayısıyla tasarruf imkânlarının artması ve yeni yatırımların oluşmasını beraberinde getirmektedir.

Artan iletişim ve ulaşım imkânları sayesinde ulusal ekonomideki engeller birer birer ortadan kalksa da kalkınma konusunda bölgesel, yerel ve sektörel faaliyetler itici güç olarak önem kazanmıştır. Ülkemizdeki kalkınma yönünden bölgesel dengesizliklerin varlığı ulusal kalkınmayı da frenlemektedir. Bu yönüyle yerel kalkınmaya önem vererek, bölgenin, sektörlerin gelişme potansiyellerini ortaya koyacak bu konudaki farkındalığın da artırılmasına yönelik çalışmalar önem arz etmektedir. Bu bağlamda yeni ve dinamik yapısıyla İktisadi İdari Bilimler Fakültesini bünyesinde bulunduran Bartın Üniversitesi öncülüğünde “I. Bartın Sektörel Kalkınma Sempozyumu” nu düzenlemiş olmamız ayrı bir önem taşımaktadır.

Bartın ilinin mevcut imkân ve kaynaklarının tespit edilmesi, bunların akademik bir tutum ve yöntem ile incelenip sistematik olarak yerel ve bölgesel kalkınmada kullanılabilmesi için “I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU” son derece verimli ve yararlı geçmiştir. Sempozyumda birbirinden değerli düşünce, öneri ve modeller ortaya çıkmış bulunmaktadır.

Üniversitemiz, disiplinler arası işbirliğini, eğitimi ve araştırmayı geliştiren, Türkiye’nin ekonomik, sosyal ve kültürel kalkınmasına katkı sağlamayı, saygın bir



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU

eğitim, bilim ve teknoloji üniversitesi olmayı amaç edinmiştir. Bu sempozyumda farklı alanlarda çalışan pek çok araştırmacıyı, bilim insanlarını, uygulayıcıları, ticari firmaları ve kurum temsilcilerini bir araya getirmiş olmanın mutluluğunu yaşıyoruz.

Sempozyuma desteklerini esirgemeyen saygıdeğer Valimiz Sayın Seyfettin AZİZOĞLU'na şükranlarımı sunarken, paydaş olarak sempozyuma katkıda bulunan BAKKA Genel Sekreteri Sayın Faruk TEZEL'e ve TSO Başkanı Cihat ÇAKIR'a, sempozyuma katılan değerli bilim insanlarımıza da teşekkür ediyorum. Ayrıca sempozyumun planlanmasından-kitap basım aşamasına kadar canla başla çalışan, bu güzel ve örnek eserin ortaya çıkmasında emeği geçen Düzenleme Kurulu Üyelerine de teşekkür eder, başarılarının devamını dilerim.

Prof. Dr. Ramazan KAPLAN
Bartın Üniversitesi Rektörü



SUNUŞ

Bir ilin kalkınmasına, refah seviyesinin artmasına, o ilde istihdam alanları oluşturarak işsizlik oranlarının düşmesine katkıda bulunan lokomotif sektörler vardır. Bu sektörlerden Bartın'ın kalkınmasına katkı sağlayacak olanların belirlenmesi, geliştirilmesi ve devamlılığı için geleceğe dönük stratejiler geliştirmek, planlar yapmak, yeni politikalar belirlemek amacıyla Bartın Üniversitesi, Bartın Valiliği, Batı Karadeniz Kalkınma Ajansı, Bartın Ticaret ve Sanayii Odası, Maltepe Üniversitesi işbirliği ve azami gayretleriyle 8-10 Nisan 2015 tarihleri arasında I. Bartın Sektörel Kalkınma Sempozyumu düzenlenmiştir. Bartın Üniversitesi olarak çok önem verdiğimiz bu sempozyuma ev sahipliği yapmaktan onur duyduğumuzu belirtmek isteriz.

Ümit ediyoruz ki ilkinizi düzenlediğimiz bu sempozyum halkımızın desteği ve iştirakiyle, paydaş kurumların, sektör temsilcilerinin dayanışması ve istekliliğiyle gelecek yıllarda da devam edecektir. Sempozyumlardan edinilen önemli çıktıların hayata geçirilmesiyle Bartın, bölgesinde ve ülkemiz genelinde adından sıkça söz ettiren bir il olacaktır.

Kısa sürede planlanıp Batı Karadeniz'i ve yakın illeri kapsayacak şekilde duyuruya çıkılmasına rağmen ülke genelinde, konusunda uzman pek çok bilim insanı, araştırmacılar ve kurum temsilcileri sempozyuma iştirak etmiştir. Bildiri için başvuruda bulunanlar arasından 31 sözlü, 4 poster bildiri bilim kurulumuz tarafından sunuma kabul edilmiştir. Sanayi ve turizm sektörlerinde üçer, tarım ve lojistik sektörlerinde ikişer oturum olmak üzere toplamda 10 oturumda bildiriler sunulmuştur. Sempozyuma katılarak bizleri onurlandıran; araştırma sonuçlarını, bilgi ve tecrübelerini paylaşan tüm katılımcılara gönülden teşekkür ederiz.

Bartın ilinin gelişmesi ve kalkınması için neler yapılabilir? Mevcut durum nedir? Bunların tespitine yönelik araştırmaların olduğu; gelişmeye açık sektörler içinde ön plana çıkan "tarım", "sanayi", "lojistik" ve "turizm" konularını değerlendiren, sektörel büyüme ve gelişme imkânlarını tartışan, stratejik planlara yön verecek tespitlere yer veren bildiriler; sempozyumun düzenlenme amacına hizmet etmiştir. Sunulan bildirilerden yola çıkılarak sempozyum sonuç bildirgesi hazırlanmış ve kamuoyunun bilgisine sunulmuştur.

Sempozyumun düzenlenmesinde destek ve katkıları için başta onursal başkanlarımız Bartın Valisi Sayın Seyfettin AZİZOĞLU ve Bartın Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Sayın Ramazan KAPLAN'a; sempozyum koordinasyonunda görev alan Prof. Dr. Sayın Mehmet TANYAŞ'a ve onun şahsında Maltepe Üniversitesi'ne; yaptığımız işbirliğini bir protokolle zenginleştirdiğimiz Bartın Ticaret ve Sanayii Odası'na ve Odanın Yönetim Kurulu Başkanı Sayın Cihat ÇAKIR ile Batı Karadeniz Kalkınma Ajansı'na ve Ajansın Genel Sekreteri Sayın Faruk TEZEL'e teşekkürü zevkli bir borç biliriz.

Sempozyum için gönderilen bildirilerin bilimsel anlamda seçimi ve değerlendirmesini yapan ülkemizin seçkin bilim insanlarından oluşan Bilim Kurulumuza, sempozyumdaki oturumları yönetmekte görev alan oturum başkanlarımıza, bizzat katılarak sempozyumu onurlandıranlara ve emeği geçen herkese gönülden teşekkür ederiz.

Sempozyumun tüm paydaşlarımıza, "tarım", "sanayi", "lojistik" ve "turizm" alanlarında çalışmalar yapan ilgililere ve özellikle Bartın ilimize faydalı olmasını temenni eder, saygılarımızı sunarız.

Düzenleme Kurulu adına
Prof. Dr. Azize TOPER KAYGIN



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU



İÇİNDEKİLER

SÖZLÜ BİLDİRİLER

SANAYİ SEKTÖRÜ	15-118
Kurucaşile’de Ahşap Tekne Üretimi Faaliyetlerinin Gelişimi.....	17
The Development of the Wooden Boat Production Activities in Kurucaşile	
Sabri ALKAN Serkan ALTIN	
Bartın’da Kümelenme ile Gemi İnşa Sanayii Sektörü Krizinin Çözümü ve Kümelenmenin Bölgesel Kalkınmaya Katkısı.....	27
Solving Crisis in Shipping Industry Sector with Clustering and Clustering Contribution to the Regional Development	
M.Said CEYHAN Orhan BATMAN	
İmalat Sanayisi İşletmelerinin Temel Sorunlarının Analizi; Düzce İli Örneği	39
Analysis of Principle Challenges Facing Manufacturing Industry Companies: Düzce Province Case	
Muhammet ÇİL Tarık GEDİK	
Bartın Orman Ürünleri Sanayi İşletmelerinin Temiz Üretimden Beklentilerinin Analizi	47
Analyzing The Expectations of Forest Products Companies from Cleaner Production in Bartın	
Muhammet ÇİL Tarık GEDİK Derya SEVİM KORKUT	
Batı Karadeniz Havzasının Endüstriyel Hammadde Kaynaklarından Bartın İli Şiferton Potansiyeli	57
The Potential Fire Clay City Bartın Industrial Raw Materials Of West Black Sea Basin	
Bülent HANER Serhan HANER	
Bartın Sanayi Sektörünün Mevcut Durum Analizi	67
Current Situation Analysis of Bartın Industry Sector	
Mehmet İSLAMOĞLU Gül GÜNEY	
Bartın Sanayi Sektörünün İktisadi Açısından Değerlendirilmesi.....	75
An Appraisal From Economic Perspective Of Industry Sector For Bartın	
Ahmet KAMACI	
Bartın İlinin Kalkınmasında Ahşap Tekne ve Yat İmalat Sektörünün Yeri ve Önemi (Uygulamalı Anket Çalışması)	83
Bartın Province in the Development of the Role and Importance of Wooden Boat and Yacht Manufacturing Industry (Applied Survey)	
Bülent KAYGIN , Serkan AVCIKURT	
Türkiye’de Bilim ve Sanayi Arayüzleri – Yeni Bir Model Önerisi Olarak; Teknoloji Transferi ve Geliştirme Merkezleri.....	97
Science And Industry İnterface İn Turkey – Technology Transfer And Innovation Centre As Proposal For A New Model	
Said KINGİR Ahmet AKAYDIN Mehmet SARIİŞİK Abdulkadir BİLEN	
Diyarbakır İli Sanayi Profiline Oluşturulması ve Değerlendirilmesi	109
Establishment and Evaluating the Industry Profile of Diyarbakır	
Mehmet METE Cenk AKSOY	
Bartın’ın Dış Ticaret Performansı Analizi	117
Analysis of Bartın’s Foreign Trade Performance	



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU

Seda EKMEN-ÖZÇELİK

LOJİSTİK SEKTÖRÜ.....126-172

Filyos Vadisi Projesi'nin Bartın'a Olası Etkileri Üzerine Bir Değerlendirme 127
An Assessment on the Possible Effects of Filyos Valley Project to Bartın
Sabri ALKAN Onur ERDOĞAN

Tedarik Zinciri Yönetiminde Bulut Bilişim ve Bulut Üzerinden Üçüncü Parti Lojistik 135
Cloud Computing in Supply Chain Management and Third Party Logistics Over the
Cloud
Nevin AYDIN

Avrupa Birliği ve Kombine Taşımacılık: Türkiye'de Kombine Taşımacılığın Geliştirilmesi 141
The EU and combined transportation: Development of combined
Aykut BEDÜK Osman EŞMEN

Filyos Projesinin Lojistik Üs Olarak Revize Edilmesi ve Bölgesel Kalkınma Açısından
Değerlendirilmesi..... 149
Revision of Filyos Project as Logistic Base and Evaluation of its Optimality in Terms of
Regional Development
M. Said CEYHAN Şevki ULAMA

Havaalanının Bölgesel Kalkınmaya Etkisi -Zonguldak Havaalanı 161
Impact of an Airport to Regional Development - Zonguldak Airport
Mehmet ÇETİNKAYA O. Bahadır KALECİK

Lojistik Köyler' in Personel Tedarikinde Meslek Yüksekokullarının Rolü: Sinop ve Samsun
İllerinde Uygulama..... 173
The Vocational Schools ' Role in Staff Supply of Logistic Centers: Application in Sinop
and Samsun
Mehmet TANYAŞ Hakan ÖZKAN Mehmet ÖZKAN

TARIM SEKTÖRÜ.....182-207

Bartın'da Tarımsal Yapı..... 183
Agricultural Structure of Bartın Province
Abdulsettar BAYRAM Emine SANCAR Barış ATA Onur AYDOĞAN Erdal
GÜLMEZ

Elmas Modeli Yaklaşımıyla Türkiye'de Hayvancılık Sektörünün Yapısal Analizi..... 195
Structural Analysis of Livestock Sector in Turkey with Diamond Model Approach
Orhan ÇOBAN Ayşe ÇOBAN

Sulama Alanlarındaki Çiftçilerin Üretici Örgütlerine Yaklaşımları ve Memnuniyetleri (Edirne,
Kırklareli, Tekirdağ, Çanakkale İlleri Örneği) 205
The Approaches and Satisfactions of the Farmers to the Producer Organizations in
Irrigation Areas (Edirne, Kırklareli, Tekirdağ, Çanakkale Provinces)
Erol ÖZKAN Başak AYDIN Harun HURMA Erkan AKTAŞ



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU

TURİZM SEKTÖRÜ.....218-278

- Amasra'nın Kalkınmasında Turizmin Rolü 219
Amasra's Rural Development By Tourism
Yaşar AKÇA Recep ÖZDEMİR
- Bartın'da Yatçılık Faaliyetleri ve Yerel Ekonomik Kalkınma 229
The Yachting Activities and Local Economic Development in Bartın
Sabri ALKAN
- Bartın ve Çevresi Turizminin Sorunları ve Çözüm Önerileri 241
The Problems of Tourism in Bartın and Its Vicinity and Recommendations for Solution
Gökhan EMİR
- Bartın İlinin Kongre Turizm Potansiyeli, Sorunlar ve Çözüm Önerileri 247
Congress Tourism Potential of the Bartın, Problems and Suggestions for Solution
Şaban ESEN Gökhan EMİR Hande UYAR Emine GENÇ
- Bartın İlinin Turizm Potansiyelinin SWOT Analizi İle Belirlenmesi 255
Determination of Province Bartın' The Tourism Potential By SWOT Analysis
Ayhan KARAKAŞ Said KINGİR Burhaneddin ZENGİN Oğuz TÜRKAY
- Engellilere Yönelik Teşviklerin Bartın Turizm Potansiyel Katkıları ve Erişilebilirlik Haritası
Uygulama Önerisi 267
Potential of Tourism Incentives for Bartın's Disabled Contributions and a Proposal for
Accessibility Map Application
Seval ÖZBALCI
- İletişim Araçlarının Bartın İli Turizm Sektörüne Katkısı 276
Contribution Of Communication Tools To City Of Bartın's Tourism Sector
Mehmet TATOĞLU Hamit VANLI
- Sektörel Kalkınmada Yerel Yönetimlerin Rolü: Bartın İli Turizm Sektörü Örneği 283
Role of Local Governments in Sectoral Development: Bartın Province Tourism Sector
Sample
Zafer YILDIZ Sinem ÇEKİÇ

POSTER BİLDİRİLER

SANAYİ SEKTÖRÜ.....294-292

- Bartın İlinin Bankacılık Sektörü ve Sermaye Piyasası Açısından Değerlendirilmesi 295
Evaluation of Banking Sector and Capital Markets in Bartın Province
Mehmet İSLAMOĞLU Mehmet APAN Adem AYVALI

TARIM SEKTÖRÜ.....307-302

- Organik Tarım Kanununda Yer Alan İdari Para Cezalarının Ceza Hukuku Açısından
Değerlendirilmesi 308
The Evaluation of the Administrative Fines in the Organic Farming Law in Terms of
Criminal Law
Nazmiye ÖZENBAŞ



SÖZLÜ BİLDİRİLER

SANAYİ SEKTÖRÜ



Kurucaşile’de Ahşap Tekne Üretimi Faaliyetlerinin Gelişimi*

Sabri ALKAN¹ Serkan ALTIN²

^{1,2} Bartın Üniversitesi, Meslek Yüksekokulu, Gemi İnşaatı Programı, Kurucaşile/Bartın
sabrialkan@gmail.com

ÖZET

Ülkemizde ahşap tekne üretimi faaliyetleri farklı yerlerde değişik tekniklerle uzun yıllardan beri yapılmaktadır. Bu yerlerden birisi de Bartın ili Kurucaşile ilçesidir. Özellikle, Osmanlı İmparatorluğu döneminden bu yana süregelen ahşap tekne yapımcılığı ilçede kuşaktan kuşağa aktarılarak bugünlere kadar gelmiştir (Özdemir, Ü. 2006). Bugün “Kurucaşile teknesi” kavramı özellikle kestane ağacından yapılmış sağlam ve denizci tekneleri ifade etmektedir ve ülke çapında adeta bir marka gibi benimsenmiştir. Bununla birlikte son yıllarda yaşanan olumsuz gelişmeler ve altyapı eksiklikleri bu gizli marka değerini yok etmektedir.

Ülkemizin kuruluşundan bu yana çeşitli dönemlerde iniş ve çıkışlar yaşayan gemi inşa sektörü Kurucaşile’deki tekne üretim faaliyetlerini de zaman zaman etkilemiştir. Tarihsel süreç boyunca gerçekleşen tüm bu olumsuz etkilere rağmen hem yöredeki tekne üreticileri hem de kamu kurumları mesleğin yaşatılması için çaba sarf etmektedirler.

Bu çalışmada Kurucaşile ilçe merkezindeki ahşap tekne üreticilerinin mevcut durumu; işletme bilgileri, çalışma koşulları, kümelenme eğilimleri, altyapı ve çevre gibi birçok farklı açıdan değerlendirilmiştir. Elde edilen sonuçlar irdelenerek gelecek öngörüler ve eğilimleri belirlenmeye çalışılmıştır.

Anahtar Sözcükler: Kurucaşile, ahşap tekne, girişimcilik, kümelenme, altyapı

The Development of the Wooden Boat Production Activities in Kurucaşile

ABSTRACT

In our country, wooden boat production activities in different places in different techniques are maintained for many years. Kurucaşile district of Bartın province is the one of these locations. Especially, since the Ottoman Empire era, wooden boat production has continued and been transferred from generation to generation (Özdemir, Ü. 2006). Today "Kurucaşile boat" concept refers particularly robust and seaworthy boats made from chestnut trees and have been adopted as a sort of brand nationwide. However, the negative developments in recent years and lack of infrastructure are to destroy the secret brand value.

Since the establishment of our country, various periods of ups and downs occurred in the shipbuilding sector which influenced the boat production activities in Kurucaşile from time to time. The historical processes in spite of all these adverse effects that occur during both the local boat builders as well as public institutions are an effort to keep the profession.

In this study, current status of the wooden boat manufacturers in the center of Kurucaşile district; such as business information, working conditions, clustering trends, infrastructure and environment were evaluated by many different aspects. The results obtained are discussed in the predictions of the future and tried to set the trends.

Keywords: Kurucaşile, wooden boat, entrepreneurship, clustering, infrastructure

1. GİRİŞ

Ülkemizde çok eski dönemlerden beri gemi yapımcılığı faaliyetleri sürdürülmektedir. Denizciliğin ilk çağlarda Akdeniz’de gelişim gösterdiği, bu nedenle de gemi inşasının da öncelikle bu bölgede ilerlediği söylenebilir (Yıldız, A. 2008). Bununla birlikte Anadolu’nun farklı kıyılarında da denizcilik ve gemi inşası gelişim göstermiştir. Ülkemiz gemi yapımı tarihindeki önemli yerlerden birisi de Bartın ili ve çevresidir. Ceneviz kolonileri ve Osmanlı döneminden bu yana hem Bartın il merkezinde hem Amasra’da hem de Kurucaşile ilçelerinde tekne üretimi yapılmıştır. Bugün büyük ölçüde Kurucaşile ilçesinde sürdürülen bu faaliyetler günümüze ulaşıncaya dek farklı süreç ve

* Bu çalışma, Batı Karadeniz Kalkınma Ajansı, 2012 Yılı Doğrudan Faaliyet Desteği kapsamında hazırlanan “Kurucaşile Ahşap Tekne ve Yat İmalatçıları Stratejik Yol Haritası” adlı çalışmadan kısımlar içermektedir.

zorluklardan geçmiştir. Osmanlı İmparatorluğu döneminden bu yana süregelen ahşap tekne yapıcılığı ilçede kuşaktan kuşağa aktarılarak bugünlere kadar gelmiştir (Özdemir, Ü. 2006). Bugün “Kurucaşile teknesi” kavramı özellikle kestane ağacından yapılmış sağlam, denizci tekneleri ifade etmektedir ve ülke çapında adeta bir marka gibi benimsenmiştir. Bununla birlikte son yıllarda yaşanan olumsuz gelişmeler ve altyapı eksiklikleri bu gizli marka değerini yok etmektedir.

Kurucaşile’deki ahşap tekne üretimi faaliyetleri Kapısuyu Köyü, Hisar (Tekkeönü) Köyü ve ilçe merkezi olmak üzere üç ana yerde sürdürülmektedir. Ne yazık ki son yirmi yıl içinde Kapısuyu Köyü’ndeki üreticilerin sayısında ciddi azalmalar meydana gelmiş ve bugün kayıtlı 3 üreticiye kadar düşmüştür (Davulcu, M. 2013). Yine benzer şekilde Kurucaşile ilçe merkezindeki üreticiler için de hem üretici sayısında azalma hem de üretim şartlarında geriye gitme söz konusudur. Son yıllarda tek sevindirici gelişme Hisar Köyü’ndeki üreticilerin 2013 yılında Batı Karadeniz Kalkınma Ajansı (BAKKA) ile altyapılarını geliştirmek için yaptıkları hibe sözleşmesi ile olmuştur. Proje kapsamında kooperatif olarak yeni bir küçük sanayi sitesi oluşturulmaktadır.

Ülkemizin kuruluşundan bu yana çeşitli dönemlerde iniş ve çıkışlar yaşayan gemi inşa sektörü Kurucaşile’deki tekne üretim faaliyetlerini de zaman zaman etkilemiştir. Tarihsel süreç boyunca gerçekleşen tüm bu olumsuz etkilere rağmen hem yöredeki tekne üreticileri hem de kamu kurumları mesleğin yaşatılması için çaba sarf etmektedirler (Özdemir, Ü. 2006).

Bu çalışmada Kurucaşile ilçe merkezindeki ahşap tekne üreticilerinin mevcut durumu; işletme bilgileri, çalışma koşulları, kümelenme eğilimleri, altyapı ve çevre gibi birçok farklı açıdan değerlendirilmiştir. Elde edilen sonuçlar irdelenerek gelecek öngörüler ve eğilimleri belirlenmeye çalışılmıştır.

2. YÖNTEM

Araştırma kapsamında 12 işletme ile Kurucaşile ahşap tekne ve yat imalatçılığının mevcut durumunu analiz etmek için yüz yüze görüşülerek sorular yöneltilmiştir. Hazırlanan anket çalışması 7 ana bölüme ayrılmıştır. Ana bölümlerde işletmelere,

1. İşletme Bilgileri
2. Çalışma Koşulları, Altyapı ve Çevre
3. Üretim Stratejisi, Kapasitesi ve Finansmanı
4. Lojistik, Satış ve Pazarlama
5. Eğitim, Danışmanlık ve Bilişim Altyapısı
6. Kamu Kurumlarıyla İlişkiler, Hibe ve Kredilerden Faydalanma Durumu
7. Kümelenme Eğilimi

konularıyla ilgili olarak 70 soru yöneltilmiştir. Böylece işletmelerin bu konularla ilgili düşünceleri, eğilimleri ve farkındalıkları belirlenmeye çalışılmıştır.

3. BULGULAR

Araştırma sonucunda elde edilen bulgular yedi ana başlık altında gruplandırılmıştır. Böylece elde edilen bulguların hedef alanlarıyla ilgili odak sonuçlara daha kolay erişilmesi amaçlanmıştır. Elde edilen bulgular aşağıdaki şekilde sıralanmıştır:

3.1. İşletme Bilgileri

Mesleğin babadan oğula geçen bir yapısı olması nedeniyle işletmelerin uzunca senelerden beri, ortalama 33 yıl, var oldukları, geçen zaman içinde sadece isim ya da ticari unvan değişikliği olduğu görülmektedir. İşletmelerin büyük çoğunluğu şahıs işletmesi yapısındaki küçük aile şirketleridir. Tüm işletmelerde aynı anda çalışan daimi



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU

işçi sayısı toplamı 18'dir. İşletmelerde tekniker statüsünde 1, usta statüsünde 16 ve düz işçi statüsünde 1 kişi çalışmaktadır. Tüm işletmelerin aynı anda ulaşabilecekleri en yüksek çalışan sayısı 94 kişidir.

3.2. Çalışma Koşulları, Altyapı ve Çevre

İşletmelerin ortalama 325 m² açık ve 274 m² kapalı alan kullandıkları anlaşılmıştır. Yeni bir tesis kurulması durumunda talep edilen ortalama açık alan değeri 359 m², ortalama kapalı alan değeri ise 382 m² olarak belirlenmiştir. İşletmelerin sahip oldukları tesislerin fiziki niteliklerinin Tekne İmal ve Çekek Yerleri Yönetmeliği ekinde istenen asgari fiziki şartlardan uzak olduğu tespit edilmiştir. İşletmelerin 8'inin tesisleri için herhangi bir kira ödemedikleri 3 işletmenin ise kullandıkları açık alanlar için kamuya çok cüzi sayılabilecek yıllık ödemeler yaptıkları belirlenmiştir. İşletmeler, yeni ve modern bir üretim tesisi kurmak için önlerindeki engelleri iş potansiyelindeki gelecek belirsizliği ve piyasalara güvensizlik, tesis yapacak uygun yer bulunmaması, finansal sorunlar, devlet prosedürlerinin zorluğu, tekne imalatçıları arasındaki anlaşmazlıklar şeklinde dile getirmişlerdir.

İşletmelere, Kurucaşile'de tekne üretmeyi teşvik eden nedenler ve burada tekne üretirken kendilerinin ne gibi avantaj ve dezavantajlara sahip oldukları sorulmuştur. Bulgular sonucunda avantaj olarak birinci sırada %25 memleket ve işyerinin burada olması (mülkiyet durumu), ikinci sırada ise %21 oranında ahşap hammaddenin Karadeniz Bölgesi içinden temin edilmesi ve üçüncü avantajın ise %15 ile geçmişten gelen ustalık bilgisi olduğu tespit edilmiştir. Dezavantaj olarak ise birinci sırada tesislerinin fiziki ve teknik altyapısının kötü olmasını belirtmişlerdir. Yerelde işletmeler arası haksız fiyat rekabeti ikinci sırada ve ilçeye ulaşım zorluğu ise üçüncü sırada yer almaktadır.

İşletmelerden sadece 4 tanesi dört mevsim üretim yapabildiğini aktarmış, diğer 8 işletme ise kış aylarında tesis şartları nedeniyle üretim yapamadığını, yapsa bile verimin azaldığını ya da sağlıksız şartlarda üretim yapılabildiğini dile getirmiştir. Üretim esnasında enerji kesintisi yaşanıp yaşanmadığı sorusuna karşılık tüm işletmelerden özellikle kış aylarında mutlaka kesinti olduğu, kesintinin normal hava şartlarının olduğu günlerde gerçekleşmesi durumunda ortalama 2 saat içinde tekrar enerji verildiğini belirtmişlerdir.

İşletmelere şu anki üretim yerlerinden memnun olup olmadıkları sorulmuş ve 8 işletmenin mevcut işyerinden memnun olmadığı anlaşılmıştır. Diğer 4 işletme ise memnuniyetsizliğini dile getirmiş, ancak alternatifleri olmadığından memnun olmak zorunda olduklarını ifade etmişlerdir. İşletmelerin bugüne kadar Küçük Sanayi Sitesi (KSS) kurulamamasıyla ilgili benzer düşüncelere sahip oldukları ve kısmen öz eleştiri yaptıkları belirlenmiştir. %33'lük bir kesim KSS kurulmasındaki en büyük engelin işletmelerin birlikte hareket edememesi olduğunu ifade etmekle beraber %25'lik bir kesim ise önder kurum/kuruluş/kışi olmamasından yakınmaktadır. %17'lik bir kısım ise yer tahsisi konusunda devlet desteği olmamasından yakınmakta, aynı oranda da kendi ilgisizliklerinden bahsetmektedirler.

Kurucaşile'de yıllardır tekne imalatçıları için bir KSS kurma isteği süregelmiş ve üzerinde zaman zaman çalışılmıştır. Bu çalışmalar neticesinde de "Kargacak" Altı mevkiinde bulunan hazine arazisi imar planına çekek yeri olarak işlenmiştir. Bundan dolayı çalışmalar bu alan üzerine yoğunlaşmıştır. Alanla ilgili işletmelerin görüşleri alınmaya çalışılmış ve üretici gözüyle uygulama alanına alternatif yerler sorgulanmış ve eleştiriler dinlenmeye çalışılmıştır. Bu kapsamda alternatif yer olarak "Yardibi" mevki belirtilmiş, ancak altyapı maliyetleri açısından "Kargacak Altı" mevkiinin daha avantajlı olduğu dile getirilmiştir.

3.3. Üretim Stratejisi, Kapasitesi ve Finansmanı

İşletmelerin üretim kapasiteleri sorgulandığında “üretilen en uzun tekne boyunun belirlenmesi” oldukça önemli bir konudur. Araştırmada tespit edilen önemli verilerden biri işletmelerin bazılarının 14.9m sınırına kadar tekneler üretmeleridir. Bunun nedeni tam boyu 15m’ye kadar olan teknelerden herhangi bir proje resmi istenmemesidir. Bundan dolayı nitelikli personeli (mühendis vb.) olmayan işletmeler kendi çabalarıyla kanuni sınırlara uyum sağlayarak faaliyetlerini sürdürmektedirler. İşletmelerin sadece biri 15 m sınırını aşabilmiştir. İkinci önemli veri ise yeni bir üretim tesisi tasarlarken boyutlarının nasıl olması gerektiğine dair bilgi içermesidir. Tekne boyları, enleri ve yükseklikleri atölye boyutları için önem arz etmektedir.

İşletmelere önümüzdeki 5 yıl içinde kapasite artırımına gitmeyi düşünüp düşünmedikleri sorulmuştur. 8 işletme kapasite artırmayı düşündüğünü 4 işletme ise düşünmediğini belirtmiştir. Kapasite artırımının önündeki temel engel olarak atölyelerin fiziki ve teknik altyapısının kötü oluşu şeklinde ifade edilmiştir.

Küçük tekneler ve yat üretiminde önemli bir değerlendirme yöntemi olan metraj bazında üretim miktarı Kurucaşile ilçe merkezi için irdelenmiştir. İşletmelerin hemen hemen hepsinin 5m altı ile 5m ve üstü tekneleri aynı anda ürettikleri görülmüştür. Genel toplamda işletmeler, en yoğun üretim yaptıkları yılda toplam 940m tekne üretmişlerdir. İşletmelerin yıllık ahşap işleme kapasiteleri toplamı 800 m3 olarak belirlemiştir.

Avrupa Birliğine katılım sürecinde uyum yasalarıyla birlikte denizcilik sektörü de bazı yeni uygulamalara gitmiştir. Bunlardan birisi de tekne üreticilerine Gezi Tekneleri Yönetmeliği kapsamında verilen üretici kodu uygulamasıdır. Kurucaşile’deki üreticilerin biri başvuru aşamasında olmak üzere tamamının üretici kodu bulunmaktadır.

İşletmelerden 10’nu ahşap tekne üretimi dışında farklı bir alana geçmeyi düşünmemektedir. Üreticilerden sadece bir tanesi fiber veya kompozit tekneler de üretmeyi düşünmektedir. Bu sonuç Kurucaşileli ustaların ahşap tekne imalatında kendilerini uzman hissettiklerinin, en iyi bildikleri işin ahşap olduğunun ve mesleği sahiplenmenin bir göstergesidir

İşletmelere ürün teslimatında gecikmeler yaşayıp yaşamadıkları sorulmuştur. İşletmelerin %43’ü teslimatta gecikme yaşamadığını belirtmiştir. %22’si tesislerin fiziki şartlarından, %14 ulaşım ve buna bağlı olarak lojistik açıdan teslimatta sıkıntı yaşadığını ifade etmiştir.

Tekne ve yat istatistiklerinde diğer bir yöntem üretimi adet bazında değerlendirmektir. Bu kapsamda 2012 yılında Kurucaşile ilçe merkezinde 15m altı değişik metrajlarda toplam 94 adet tekne ürettikleri belirlenmiştir. İşletmelerin metraj bazında üretim yoğunluğuna bakıldığında %32 oranında 7m üstü ile 9m arası teknelerin, %29 oranında 5m ve üstü ile 7m arası teknelerin ve %21 oranında 5m altı teknelerin üretiminde yoğunlaştıkları görülmektedir. Üretim yoğunluğunun gelir getirici metrajdan biraz uzak olduğu tespitini yapmak yerinde olacaktır.

Anahtar teslim tekne üretimini 9 işletmenin daha önce gerçekleştirdiği, 2 işletmenin ise bugüne kadar anahtar teslim tekne üretmediği belirlenmiştir. Anahtar teslim yapılan teknelerde ise alt işverenlerle çalışılmış ve donatım faaliyetlerinden yeterince gelir elde edilemediği ifade edilmiştir. Gemi inşa faaliyetleri içinde önemli bir gelir kaynağı olan bakım-onarım işlerinden Kurucaşile’deki üreticilerin ne derece faydalandıkları sorgulanmıştır. Bu kapsamda işletmelere 2012 yılında kaç tekneye bakım-onarım hizmeti verdikleri sorulmuştur. 4 işletmenin bakım-onarım faaliyetinde bulunmadıkları, diğerlerinin ise çok az sayıda tekneye hizmet verdikleri görülmektedir.

Kurucaşile’deki işletmeler yıllardan bu yana piyasa şartlarını ve tüketicilerin isteklerini takip etmiş, buna göre üretimlerini şekillendirmişlerdir. Son yıllara kadar



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU

özellikle balıkçı tekneleri ve sandal tipi küçük tekneler üzerine yoğunlaşan ilçe, yakın zamanda gezi (tur) tekneleri ve yat üretiminde yer edinmeye çalışmaktadır. Ancak yat üretimi gibi donatım faaliyetlerinin yoğun olduğu ve iç tasarım gibi ince işçilik gerektiren işlerde henüz tam anlamıyla uzmanlaşamadığı görülmektedir. Bunun temel nedeni olarak Kurucaşileli ustaların bugüne kadar donatım faaliyetlerinden ziyade daha çok ahşap tekne (kabuk-gövde) işçiliğinde uzmanlaşa gelmesidir. İşletmelerin tamamı tekne donatım faaliyetlerinden yeteri kadar gelir sağlayamadığını ifade etmektedir.

İşletmelerin üretim miktarlarını hangi kriterlere göre belirledikleri tespit edilmeye çalışılmıştır. İşletmeler, %44 oranında sipariş üzerine, %32 oranında hazıra tekne yaparak ve %8 oranında ise iç talebe göre üretim miktarlarını belirlemektedirler. Özellikle kış dönemlerinde işletmeler siparişlerin azalması nedeniyle sezon açılıncaya kadar hazıra tekne üretmektedirler.

3.4. Lojistik, Satış ve Pazarlama

İşletmelerin tekne satışlarının artırılmasına dair görüş ve önerilerine bakıldığında yerelde oluşan haksız rekabet şartları işletmelerin %28'ini rahatsız etmekte, bunu %20 ile ulaşım imkânlarının zor olması takip etmektedir. Tesislerin fiziki ve teknik altyapısındaki eksiklikler ise %16 ile satışların artırılmasının önündeki önemli engellerden birini teşkil etmektedir. Bununla birlikte müşteri kitlesinin ve müşteri ilişkilerinin değiştirilmesi, geliştirilmesi de yine önemli bir etken olarak karşımıza çıkmaktadır.

Tekne satışlarını olumsuz etkileyen faktörler irdelendiğinde diğer sonuçları doğrulayan veriler ortaya çıkmaktadır. Yerelde oluşan haksız rekabet şartları, kalitenin düşmesine ve düşük fiyata kalitesiz ürünler ortaya konmasına neden olmaktadır. Bunun yanında ulaşım zorluğu ve tesislerin fiziki ve teknik altyapısının eksiklikler içermesi müşteri üzerinde olumsuz bir izlenim bırakmakta bu da satışları olumsuz manada etkilemektedir. Tüm bu eksiklikler iyi müşterilerden ziyade ucuza tekne yaptırmak isteyen, şartların zorluğundan (ulaşım vb.) dert yanan, tesislerin fiziki durumundan tedirgin bir müşteri kitlesiyle çalışmayı zorunlu kılmaktadır. Bu müşteri kitlesi de olumsuzlukları işaret ederek fiyat indirimi istemekte ve işletmeleri köşeye sıkıştırmaktadır.

Kurucaşile'nin zor doğa şartları esasen lojistiği sıkıntılı bir konuma getirmektedir. Ancak yapılan görüşmelerde 11 işletmeden 9'unun lojistik olarak sıkıntı yaşamadığını ifade etmesi şaşırtıcıdır. Burada işletmeler özellikle ahşap hammadde üzerine çalıştıkları ve kısmen de olsa ahşabı önceden alıp kurumaya bıraktıkları için hazır bir hammadde stokuna sahip olmaktadır. Dolayısıyla Karadeniz Bölgesi içinden temin edilen ahşap hammadde için zamansal anlamda lojistikte bir sıkıntı hissetmemektedirler. Diğer yandan henüz donatım faaliyetleriyle ilgili yoğun çalışma içinde olmadıklarından, İstanbul gibi donatım malzemesi satan yerlerden malzeme temininde ciddi sıkıntılar hissetmemektedirler. Lojistik olarak sıkıntı yaşayan 2 işletme özellikle donatım malzemesi temininde sıkıntı yaşadıklarını ifade etmişlerdir.

Kurucaşile üretimi teknelerle ilgili bilinen en büyük yanlışlardan birisi kullanılan kestane ağacının Bartın'dan temin edildiğidir. Oysaki geçmişte yöre içinden temin edilen kestane ağaçları bugün meyvesinin ticari değeri ve orman müdürlüklerince bazı kısıtlamalardan dolayı diğer illerden temin edilmektedir. Araştırmada belirlenen noktalardan birisi de üreticilerin özellikle Ordu, Giresun ve Kastamonu illerinden ahşap hammaddeyi temin ettikleridir. Üreticiler tarafından İstanbul ve Kastamonu normal ve deniz kontrplaklarının temin edildiği iller olarak belirtilmiştir.

Kurucaşile'den tekne alan müşterilerin çoğunluğu iç pazardan gelmektedir. Yurtiçi pazarın belirlenmesi amacıyla işletmelere bugüne kadar en fazla tekne sattıkları 5 ili sıralamaları istenmiştir. Verilerin değerlendirilmesi sonucunda %35 ile İstanbul, %21 ile



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU

Sinop ve %20 ile Zonguldak ilk üç sırayı almaktadır. Pazardaki bu dağılımda İstanbul'dan sandal, balıkçı ve yat tipinde teknelerin, Sinop ve Zonguldak'tan ise sandal ve balıkçı teknesi siparişlerinin etkili olduğu söylenebilir. Sıralamadaki ilk 5 il dışında Bartın, Antalya, Samsun, Rize, Trabzon, Balıkesir, Sakarya, Mersin, Ankara da müşteri gelen diğer illerdir. Burada en önemli nokta öncelikle pazardaki ilk 5 ilde ciddi tanıtım ve reklam çalışmalarının yapılması gerekliliğidir.

Kurucaşile Teknesi kavramı geçmişten günümüze tescil edilmemiş bir marka niteliği taşımaktadır. Bugün de üreticilere neden Kurucaşile üretimi teknelerin tercih edildiğini sorduğumuzda kendilerini net bir şekilde iki görüşle ifade etmektedirler. Birincisi %55 oranla kullanılan ağacın kestane oluşu ve bu ağacı dayanıklı bağlantılarla kaliteli bir şekilde işledikleri yönündedir. İkincisi ise %45 oranla fiyatların uygun olması şeklindedir. Bir kısım işletme kaliteli ürünü ucuza satmak zorunda kaldığını ifade ederken, bir kısmı ise kendisinin kaliteli ürün ürettiğini ancak diğerlerinin ucuz fiyata kalitesiz ürünler ortaya koyduğunu dile getirmektedir. Bu nedenle işletmeler haksız fiyat rekabeti oluştuğunu ve bundan herkesin zarar gördüğünü dile getirmektedirler.

İşletmelerin bugüne kadar ürünlerini doğrudan veya dolaylı yollardan ihraç edip etmedikleri sorgulanmıştır. Sadece 4 işletmenin dolaylı yollardan (başka firmalar aracılığıyla) ihracat gerçekleştirdikleri tespit edilmiştir. Dolayısıyla üretilen teknelerin yurtdışı piyasalara uyumunda sıkıntı yaşanmadığı anlaşılmaktadır. Bununla beraber işletmelerin kendi başlarına ihracat yapabilme konusunda sıkıntı yaşadıkları da bir gerçektir.

İşletmelerin sektörle ilgili fuarlara ürünleriyle veya stant açarak katılıp katılmadıkları sorulmuştur. Ne yazık ki işletmelerin çoğunluğu maddi imkânsızlıklardan dolayı fuarlara katılım sağlayamadıklarını, sadece bazı işletmelerin ziyaretçi olarak seyrek sayılabilecek aralıklarda katılım sağladıklarını belirlenmiştir. Diğer bir neden ise zaman bulamamak olarak ifade edilmiştir.

3.5. Eğitim, Danışmanlık ve Bilişim Altyapısı

Daimi çalışan toplam 18 kişiden 1 kişinin önlisans mezunu diğer 17 kişinin ise ilköğretim mezunu olduğu belirlenmiştir. Bu durum ilköğretim mezunlarının arasında Denizcilik Lisesi Mezunları olmasına rağmen Denizcilik Lisesinden mezun olup önlisans eğitimi alanların ne yazık ki ilçede istihdam edilmediklerini göstermektedir. Mevcut durumun ilçede açılan Gemi İnşaatı Önlisans Programının mezun vermesiyle değişmesi beklenmektedir.

İşletmelerin bilişim altyapısı irdelenmiş ve aynı zamanda bir internet sayfasına sahip olup olmadıkları araştırılmıştır. Sadece 3 işletmenin işyerinde bilgisayar bulundurduğu diğerlerinin ise işletmelerinde hiç bilgisayar olmadığı belirlenmiştir.

İşletmelere meslekle ilgili ara eleman yetiştiren kurumlarda gözlemledikleri en büyük eksikliğin ne olduğu sorulmuştur. İşletmelerin bu durumla ilgili görüş ve önerileri, uygulamalı eğitim eksikliği, eğitimcilerin eğitiminin eksikliği, uygulamalı eğitimler için okullarda usta öğretici istihdam edilmesi gerekliliği, staj faaliyetinin uzatılması ve lise öğrencileri için son eğitim yılının işletmelerde geçirilmesi gerekliliği şeklinde olmuştur.

İşletmelere hangi konularda desteğe ihtiyaçları olduğu sorulmuştur. İşletmelerin %24'ü ihracat yapma konusunda desteklenmeyi istemektedir. Reklam ve pazarlama konusundaki destek talebi %21 oranında gerçekleşmiştir. Diğer destek beklenen önemli konular ise makine/ekipman bakımı, finans yönetimi, yönetim ve organizasyon şeklindedir.

3.6. Kamu Kurumlarıyla İlişkiler, Hibe ve Kredilerden Faydalanma Durumu

Kamu kurumlarının hibe programlarına 3 işletmenin başvurduğu, 8 işletmenin ise bugüne kadar başvuru yapmadığı belirlenmiştir. Başvuru yapmayan işletmelere neden başvuru yapmadıkları sorulmuştur. Başvuru yapmayan işletmelerden %55'i bilgi eksikliğinden, %18'i ihtiyaç duymadığından başvurmadığını ifade etmiştir. İşletmelere bugüne kadar hibe ya da kredi kullanıp kullanmadıkları sorulmuştur. %64'ü hibe ya da kredi kullanmadığını belirtmiştir. Diğer işletmeler ise KOSGEB, Esnaf Kefalet Kredisi ve banka kredilerinden faydalandıklarını belirtmişlerdir. İşletmelerin KOSGEB veri tabanına kayıt durumuna bakıldığında ise sadece 2 işletmenin kayıtlı olduğu belirlenmiştir. İşletmelerden 2'sinin vergi muafiyetine sahip oldukları belirlenmiştir. Diğer 9 işletmenin herhangi bir vergi muafiyeti bulunmamaktadır. Bir işletmenin ise geçmişte teşvik belgesi aldığı belirlenmiştir. Hibe projelerine başvurmak ya da diğer konularla ilgili profesyonel bir yardım alınıp alınmadığı sorulmuştur. İşletmelerin şu ana kadar hiçbirinin herhangi bir konuda profesyonel danışmanlık desteği almadığı belirlenmiştir.

3.7. Kümelenme Eğilimi

Kümelenme ülkemizde henüz yeni sayılabilecek bir kavram olduğundan işletmelerin bu konudaki farkındalıkları hakkında bilgi edinilmeye çalışılmıştır. Bu kapsamda kümelenme tanımı yapılarak işletmelerin daha önce buna benzer bir tanımdan haberdar olup olmadıkları irdelenmiştir. İşletmelerden 2'sinin kümelenme hakkında daha önce bilgi sahibi oldukları 9'unun ise daha önce bu kavramla ilgili bilgi sahibi olmadıkları anlaşılmıştır. Kurulması planlanan KSS'de uygun şartların olması durumunda torna atölyesi, mekanik montaj, elektrik vb. gibi donatım faaliyetlerinde bulunan alt işverenlerinde bulunmasına işletmelerin yaklaşımı sorgulanmış ve işletmelerin tamamının bu konuya sıcak baktığı anlaşılmıştır. Kümelenme kavramının Kurucaşile ilçesi bütününde tanımlanması maksadı ile ilçe merkezindeki üreticilerin düşünceleri araştırılmıştır. Bu kapsamda Hisar Köyü'nde bulunan Piri Reis Yat ve Tekne İmalat Yapı Kooperatifi ile ilçe merkezinde bulunan Kurucaşile Ahşap Tekne ve Yat İmalatçıları Yapı Koperatifinin ayrı iki kooperatif ancak ortak bir küme olarak toplanmasına destek verip vermeyecekleri analiz edilmiştir. İşletmelerin tamamının bu konuya yaklaşımı olumlu olmuştur. İkili görüşmelerde bu durumun reklam, tanıtım, fuarlara katılım ve ortak bir marka değeri yaratmada katkı sağlayacağını altını çizmişlerdir.

İşletmelerin kooperatifleşme, kümelenme vb. faaliyetleri gerçekleştirebilmesinin ilk şartı birlikte hareket edebilme kültürünün oluşmasıdır. Bu nedenle işletmelere birlikte hareket etmeye engel durumların neler olduğu sorulmuştur. İşletmeler bu konuyla ilgili olarak iki görüşü ön plana çıkarmaktadırlar. Bunlar %28 ile işletmeler arası fikir ayrılıkları ve %27 ile haksız fiyat rekabetinden kaynaklı sorunlardır. Diğer nedenler ise eğitim-bilinçsizlik, önder kurum/kuruluş/kişi eksikliği ve finansal sorunlar olarak karşımıza çıkmaktadır.

Bartın Üniversitesi'nin meslekle ilgili bölümlerinin ilçede faaliyette olması nedeniyle bu bölümler ve üniversitenin genelinden işletmelerin beklentileri ve istekleri araştırılmıştır. İşletmeler, mesleki konularda eğitim düzenlemesi, yeni projeler ve çalışmalarda bilgi desteği, atölyelere stajyer öğrenci gönderilmesi, marka tescili ve Kurucaşile'ye özgü teknelerin tescili, çıraklık eğitimi, ustalık belgesi eğitimleri, gemici belgesi eğitimleri, ahşap malzemeler üzerinde çalışılması, kooperatife öncülük edilmesi, reklam ve tanıtım faaliyetlerine katkı sağlanması, genel danışmanlık hizmetleri sağlanması şeklinde sıralamışlardır.

SONUÇ VE ÖNERİLER

Kurucaşile ahşap tekne imalatçılarına yönelik kapsamlı bir araştırma ve analiz çalışması gerçekleştirilmiştir. Araştırma sonucunda mevcut durum ve gelecek öngörülerini de dikkate alınarak maddeler halinde aşağıdaki değerlendirmeler ve öneriler sunulmuştur:

- İşletmelerin ciddi bir denizcilik geçmişi olmasına rağmen henüz marka değeri olan güçlü bir firma ortaya çıkamamıştır. İşletmelere sahip oldukları bu manevi değerlerin anlatılması ve yeniden motive edilmeleri gerekmektedir.
- İşletmelerin daimi çalışan kapasiteleri oldukça düşüktür. Bunda her ne kadar tesislerin fiziki şartlarının yetersiz oluşu kapasite artırımına engel teşkil etse de işletmeler ve İŞKUR'la birlikte işbaşı eğitimleri kapsamında yeni elemanlar sağlanmalı ve sürekliliği teşvik edilmelidir.
- Çalışanların orta yaş ve üzerinde olması mesleki açıdan önemli bir birikimi teşkil etse de bilginin genç, eğitilmiş gemi inşa teknisyen/teknikerlerine aktarımı gerçekleşmemektedir. Meslekteki genç bireylerin (çırak/teknisyen/tekniker) işletmelerin maddi kazançlarının yetersiz olduğunu görmeleri ya da düşünmeleri bu durumun temel nedenidir. Dolayısıyla mesleğe yeni ve nitelikli çalışan kazandırmak için staj dönemlerinde ciddi bir disiplin ve isteklendirme sağlanması gerekmektedir.
- İşletmelerin mevcut atölyeleri günün modern şartlarından oldukça uzaktır. Bu kötü görüntünün mutlaka değişmesi sağlanmalıdır. KSS kurulumu çalışmalarını bir an önce başlatmalı ve süreç içinde yeni ve modern atölyelere geçilmelidir.
- Kooperatif yönetimi daha aktif rol oynayıp bazı çalışmalara önderlik etmelidir.
- İşletmeler yeni tesislere geçince 15m'den uzun teknelerin inşasının artırılması için işletmelere teknik destek verilmelidir.
- Yıl bazında üretilen tekne kayıtlarının kooperatif tarafından detaylı bir şekilde tutulması gerekmektedir. Böylece her sene için üreticilerin ve genel durumun bir değerlendirmesinin yapılması mümkün olacaktır.
- Tekne üretici kodu olmayan firma kalmamalıdır. Bununla birlikte Kurucaşile'de üretim ve kalite standartları belirlendikten sonra "Kurucaşile Teknesi" kavramı markalaşmaya doğru gitmeli ve teknelerde etiket olarak bulunmalıdır.
- Kurucaşile'de farklı üretim dalları desteklenmeli ancak geleneksel manada yüzyıllardır süren bu mesleğin yaşatılmasının önüne geçmemelidir. Ahşap teknelerin doğayla özdeşleşen çevreci ve denizci yanı sıra ön plana çıkartılmalı ve bu konuda tanıtımlar yapılmalıdır.
- Metraj bazında üretim yoğunluğunun 7m üstü ile 9m arasında yığıldığı görülmektedir. Bu yoğunluğun daha fazla gelir getirecek bir üst sınıf olan 9m üstü ile 12m aralığına doğru ilerlemesi sağlanmalıdır. Uzun vadede 24m limitine kadar tekne üretiminin yaygınlaştırılması sağlanmalıdır. Kurucaşile için CE (Gezi Tekneleri Yönetmeliği) kapsamında (2,5-24m) tekne üretmek özellikle yurtiçi piyasada bir avantaj olarak gözükmektedir. Antalya, Bodrum ve İstanbul'daki yat üreticilerinin çoğu mega ve süper yatlar alanında uzmanlaşmaktadırlar. Bu nedenle piyasadaki bu boşlukta Kurucaşile'nin de kendine yer edinmesi daha kolay olacaktır.
- İşletmelerin anahtar teslim tekne üretimini artırmaları gerekmektedir. Özellikle kabuk halinde alınan teknelerin İstanbul gibi il dışı yerlerde donatılmasıyla asıl



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU

gelir getirici kalemler kaybedilmektedir. Bu nedenle kooperatif tarafından genel donatım malzemelerinin bulunabildiği malzeme fiyatlarının diğer yerlerle yarıştığı bir işletme kurulmalıdır.

- Ülkemiz balıkçılığının %80'inin Karadeniz'den yapıldığı bilinmektedir. Bunun anlamı balıkçı teknelerinin çoğunluğunun bu bölgede olduğudur. Bundan dolayı bakım-onarım faaliyetlerinden yeteri kadar gelir sağlayamayan işletmelerin bu alanda da etkin olmaları sağlanmalıdır. Bu kapsamda bakım-onarım faaliyetlerini kolaylaştıracak çekme-indirme sistemleri veya travel liftler temin edilmelidir.
- Üreticilerin kendilerini uzman hissettikleri tekne tiplerinde yoğunlaşmaları sağlanmalıdır.
- Hammadde temininde kooperatif olarak hareket edilmesi ve maliyetlerin düşürülmesi sağlanmalıdır.
- Yurtiçi pazardan gelen müşterilere yönelik tanıtım ve reklam faaliyetleri yapılmalıdır. Bununla birlikte doğal göller, bitmiş ve inşa aşamasındaki baraj gölleri takip edilmeli ve buralara tekne satışının sağlanabilmesi için reklam, tanıtım faaliyetleri yürütülmelidir. Yine bu kapsamda yerel yönetimlerin birbirleriyle ilişki kurması üreticilerin önünü açacak ve yeni pazarlara girmeleri konusunda cesaretlendirecektir.
- Yurtiçi pazarda hem geçmişten gelen olumlu hem de son zamanlarda müşterilerin mağdur edilmesinden dolayı (geç teslimat, maliyet hesaplarındaki hatalar nedeniyle) olumsuz tanınırlığın düzeltilmesi için yurt içi fuarlara kooperatif çatısı altında, daha kurumsal bir yapı ile en azından stant açarak katılım sağlanması gerekmektedir.
- Yurtdışı pazara açılma konusunda çalışmalar yapılmalıdır. Bölge için önemli fırsatlardan sayılabilecek Zonguldak Havaalanı'ndan Zonguldak-Duesseldorf, Duesseldorf-Zonguldak seferlerinin düzenleniyor olmasıdır. Bu kapsamda KOSGEB ya da BAKKA'nın yurt dışı fuar desteklerinden faydalanılarak Avrupa'nın en büyük tekne fuarlarından biri olan Duesseldorf Boat Show'da stant açılması faydalı olacaktır. Dolayısıyla ilk yurtdışı fuar katılımının bu fuara yapılması isabetli olacaktır. Aynı zamanda Duesseldorf'taki Türk Dernekleri, kooperatif ve BAKKA tarafından ortak çalışmalar yapılması yerinde olacaktır. İşletmelerin ürün ihraç etme kapasiteleri oldukça zayıftır. Konuyla ilgili işletmelerin bilgilendirilmesi, yurt dışı pazar bulma konusunda gerekli desteklerin verilmesi gerekmektedir.
- Her ne kadar bazı firmalar internet üzerinden satış yapsalar da internet sayfalarının daha profesyonel bir görünüme büründürülmesi, internet sayfası olmayanların da katıldığı tek bir sayfa üzerinden bütün üreticilerin tanıtıldığı bir sayfanın oluşturulması gerekmektedir. Bu kapsamda internet üzerinden satışın daha aktif hale getirilmesi gerekmektedir.
- Meslekle ilgili ara eleman yetiştiren kurumların usta öğreticilerin istihdamını sağlayarak uygulamalı eğitim faaliyetlerini artırmaları gerekmektedir. İşletmelerle eğitim kurumlarının ortak tekne üretim faaliyetlerine girerek tekne üretmeleri ve uygulamalı eğitimleri bu yönde sürdürmeleri de sağlanabilir. Böylece işletmeler için bedelsiz işgücü, öğrenciler içinse uygulamalı eğitim şansı yakalanmış olacaktır.



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU

- Kümelenme kavramı üreticilere kapsamlı bir şekilde anlatılmalı, kümelenme çalışmaları için ayrı bir proje hazırlanmalı ve Kurucaşile'deki tüm üreticileri kapsayan bir küme oluşturulmalıdır.

KAYNAKLAR

CTS Danışmanlık. 2012. Kurucaşile Ahşap Tekne ve Yat İmalatçıları Stratejik Yol Haritası. Kurucaşile Kaymakamlığı.

Davulcu, M. 2013. Bartın Yöresinde Ahşap Tekne Yapımcılığı. Dokuz Eylül Üniversitesi, Denizcilik Fakültesi Dergisi. Cilt:5, Sayı:1.

Özdemir, Ü. 2006. Kurucaşile İlçesinde Geleneksel Ahşap Tekne Yapımı. Doğu Coğrafya Dergisi, Cilt:11, Sayı:16

Yıldız, A. 2008. Türkiye'de Tersanelerin Tarihi ve Gemi İnşa Sanayisinin Gelişimi. Mühendis ve Makina, Cilt:49, Sayı: 578.



Bartın'da Kümelenme ile Gemi İnşa Sanayii Sektörü Krizinin Çözümü ve Kümelenmenin Bölgesel Kalkınmaya Katkısı

M.Said CEYHAN¹ Orhan BATMAN²

¹ Bartın Üniversitesi İ.İ.B.F, İktisat Bölümü, 74100 BARTIN e-mail: sceyhan@bartin.edu.tr

² Sakarya Üniversitesi, İşletme Fakültesi, Turizm İşletmeciliği Bölümü, SAKARYA

ÖZET

Küreselleşme süreci ile birlikte uluslararası ve ekonomik ticari ilişkiler ölçek ve hız anlamında çok büyük artış göstermiştir. Dünyada üretim merkezleri çoğalmış, üretim artık klasik gelişmiş ülkelerin tekelinden çıkmış ve özellikle Asya Kıtası ile BRİK ülkeleri giderek üretimin ve ticaretin çok daha büyük üssü haline gelmişlerdir. Böylece maliyetler oldukça düşük düzeye inerken, diğer yandan aşırı rekabet şartları fiyatların dolayısıyla kârların da düşmesine ve kıran kırana rekabet etmesine neden olmuştur. Dolayısıyla rekabet edilebilirlik önemli bir sorun haline gelmiştir. Ülkeler ve bölgelerarası ticaret hacmi artarken rekabet ortamı da her geçen gün zorlaşmaktadır. Etkin çalışmayan ve optimal ölçekte kurulmayan sektör ve firmalar çok ciddi bir risk altında bulunmaktadır. Bu durum bölgesel ve küresel rakipleri artırırken firmalar da de bu süreçte iktisadi varlıklarını sürdürmek için yeni strateji arayışlarına girmişlerdir. Bu rekabet ortamında güçlenmek ve istikrarla ayakta kalabilmek için firma ve işletmelerin kümelenerek güçlerini birleştirmeleri ve ölçek ekonomisinin içsel ve dışsal yararlarından faydalanarak küreselleşmenin getirdiği zararları gidermeye çalışmalarına neden olmuştur.

Bu çalışmada, Batı Karadeniz Gemi İnşa ve Entegre Sanayii Sektör Analizinde tespit edilen hususlar ile özellikle Bartın İli Gemi İnşa ve Entegre Sanayisinin mevcut sorun ve dar boğazlarının çözümü noktasında alınabilecek tedbirler değerlendirilecektir. Bu bağlamda tarihi çok geçmişe dayanan Bartın'ın Gemi İnşa Sanayisinin sektör analizi çerçevesinde yapısal durumu, sorunları ve bu sorunların çözümü için somut bir öneri olarak kümelenme kavramı ele alınacaktır.

Anahtar Kelimeler: Kümelenme, Kümelenmenin Faydaları, Gemi İnşa Sanayi, Bartın Gemi Sanayii

Solving Crisis in Shipping Industry Sector with Clustering and Clustering Contribution to the Regional Development

ABSTRACT

International and economic trade relations have risen significantly in terms of scale and speed with the globalization process. Production centers increased in the World, production dropped out from monopoly of classical developed countries from now on and Asian and BRICS Countries have become the much larger base of production and trade. Consequently while costs diminishes to much low levels, on the other hand, over competitive circumstances caused decline in price, accordingly, in profit causing severe competition. For this reason Competitiveness became substantial matter. While interregional trade volume has increased, Competition environment become difficult day by day. Having established with non-optimal scale and inefficiently, sectors and firms have started to search new strategies in order to sustain their economic entities in this process. In this competition environment, in order to survive against competition, firms and businesses lead to get unified their strength by clustering so that losses caused by globalization tried to be compensated with internal and external advantages of economics of scale.

In this research, preventive measures are going to be evaluated in the sectoral analysis of Western Black Sea Shipping and integrated Industry particularly resolution of current issues and bottlenecks in the above-mentioned industry in Bartın Province. In this respect, leaning to very past era, clustering concept is going to be discussed as a concrete proposal to the shipping industry of Bartın Province with respect to structural condition in terms of sectoral analysis.

Keywords: Cluster Building, Advantages of Clustering, Shipping Industry, Shipping Industry in Bartın Province.

GİRİŞ

Kümelenme, literatürde farklı şekillerde tanımlanmasına rağmen ortak yaklaşımın, benzer ekonomik alanlarda faaliyet gösteren firmaların, rekabet avantajı elde edebilmek için bir araya gelmeleri olduğu söylenebilir. Kümelenmelerde sadece ticari işletmeler değil aynı zamanda yan sanayi ve altyapı hizmetini üreten birimler, üniversiteler, araştırma enstitüleri, teknoparklar, teknik destek sağlayan birimler, mesleki eğitim veren kurumlar, bölge kalkınma ajansları, bağımsız danışmanlık hizmeti



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU

sunan birimler, basın ve medya, finansal aktörler ve ticaret ve sanayi odaları, STK'lar gibi kurumlar da bulunmaktadır (Günaydın,2015).

Türkiye'de debirçok bölge, sektör ve alanda kümelenme faaliyeti yapılmakta olduğu gibi dünyadaki benzerleri gibi kümelenmenin birçok fayda ve gelişmenin temelini oluşturduğu görülmektedir.Son yıllarda yapılan araştırmaların birçoğunda, küresel ekonominin büyümesinin daha çok yerel düzeydeki süreçlerin mekânsal yansımalarının bir sonucu olduğu vurgulanmaktadır.

Son on yıllarda bölgesel rekabet edebilirliği geliştirmede, kümelenme yaklaşımının bir araç olarak kullanılması konusuna verilen önem daha da artmıştır. Bugün kümelenme, bölgesel kalkınma ve rekabet stratejilerinin en önemli parçalarından biri haline gelmiştir. Hatta, güçlü ekonomilere sahip ülkelerin bile sahip olduklarırekabetçi sektörleri kümelenme yaklaşımı ile gerçekleştirdikleri görülmektedir.

1.KÜMELENME'NİN MAHİYETİ VEGELİŞİMİ

Kümelenme konusundaki ilk teorik çalışma Marshall tarafından yapılmıştır. Marshall endüstriyel yoğunlaşmaları incelemiş ve yoğunlaşmaların bölgedeki firmalar açısından özellikle işçi bulma konusunda avantaj yarattığını belirtmiştir. Marshall'ın endüstriyel yoğunlaşmalar ve endüstriyel bölgeler kavramı; küçük ve orta ölçekli firmaların yığılmış kümelenmelerini anlamak için dışsal ekonomilerin önemi üzerine kurulmuş ve ekonomik aktivite sürecinde aktörlerin yakın yerleşmesinden kaynaklanan dışsal ekonomilerin faydaları üzerine odaklanmıştır (Keskin,Dulupçu,2010).

Kümelenme kavramını Michael E. Porter şu şekilde tanımlamıştır: *"Aynı iş kolunda faaliyet gösteren, aralarında ilişkiler olan ama aynı zamanda rekabet de bulunan çok sayıdaki işletmenin, onlara mal satan tedarikçilerin ve hizmet satanların, ilgili kurumların (üniversiteler, meslek kuruluşları, iş koluyla ilgili standartları belirleyen ve kontrol eden kurumlar vb.) aynı coğrafi bölgelerde yoğunlaşmaları"* olarak tanımlamaktadır (Timuçin,2010).

İkinci Dünya Savaşı sonrası üretim ve birikim sisteminde yaşanan tıkanmayı hedefleyen yeni üretim modeli "esneklik" çerçevesinde çözüm önerileri sunmaktaydı. Bu yenikavram, üretimin talep dalgalanmaları ve değişik ürünlere yönelik küçük ihtiyaçlaracevap vermek için sürekli olarak değişimlere açık olması ve işgücünün de bu sürece uyumlu hale getirilmesini öngörmekteydi. Özellikle 1970'li yıllarda yaşanan krizlerin neden olduğu ekonomik bunalımın aşılması için gündeme gelen esnek üretim kavramı ortaya çıkmıştır. Gelişensosyo-ekonomik yapıda yaşanan dönüşümleri üretim süreçleri çerçevesinde tanımlamaya çalışan yeni paradigmanın bir uzantısı olarak da "kümelenme" kavramı ortaya çıkmıştır (Taşdemir, 2008: 45).

Kümelenmenin temelinde sektörel rekabetçilik yatmaktadır. Rekabet avantajından sözedebilmek için de ilgili firmanın sektör ortalamasından fazla kar elde ediyor olması gerekmektedir. Rekabet avantajı ikişekilde sağlanabilir. Bunlar; işletmelerin sağladığı faydaların rakip işletmelerden daha düşükfiyatlarla sunulması anlamına gelen "maliyet avantajı" ve rekabet ettiği üründen daha fazlafaydalar sunmayı ifade eden "farklılık avantajı"dır. Ayrıca işletmelerin kaynaklarından veyeteneklerinden faydalanarak rekabet avantajı sağladığı "kaynak temelli rekabet"yaklaşımından söz etmek mümkündür. Kaynak temelli yaklaşım firmaların patent ve marka,bilgi birikimi, düzenlenmiş müşteri ilişkileri, işletmenin bilinirliği ve marka değeri gibimaliyet ve marka avantajı sağlayabileceği kaynaklara ve yeteneklere sahip olmasını ifade etmektedir (Bulu vd., 2004: 2).

Kümelenmeler rekabeti üç yoldan etkilemektedir;

-İşletmelerin üretkenliğini ve verimliliğini artırır: Kümelenmeler özelleşmişgirdilere, işgücüne ve bilgiye erişimi artırır. Firmalar arası koordinasyonukolaylaştırır. İşlem maliyetlerini azaltır. Firmalara, sürekli olarakperformans mukayesesi yaptırarak gelişme arzusunu artırır.

-Yenilikçiliği ateşler ve geliştirir: Kümelenmeler gelecekte verimliliği arttıracak yeni ürünlerin ortaya çıkmasını sağlayacaktır. Firmalar arası iletişim, sektör ihtiyaçları ve eğilimleri konusunda öngörüsünacaktır. Çok sayıda tedarikçi ve kurumun bilgi üretiminin artmasına neden olacaktır. Bölgesel kaynakların nispi bolluğunun etkisiyle yeni ürün deneme maliyetlerini düşüreceklerdir.

-Ticarileştirme sürecini hızlandırır: Kümelenmeler, firmaların gelişmelerini ve güçlenmelerini sağlayacak yeni iş alanlarının ortaya çıkmasını teşvik eder. Kümelenmenin yarattığı işgücü, tedarikçiler ve diğer firmaların yeni ürünlerin ticarileştirilmesini ve yeni şirketlerin kurulmasını kolaylaştırır (Günaydın,2013;11-47).

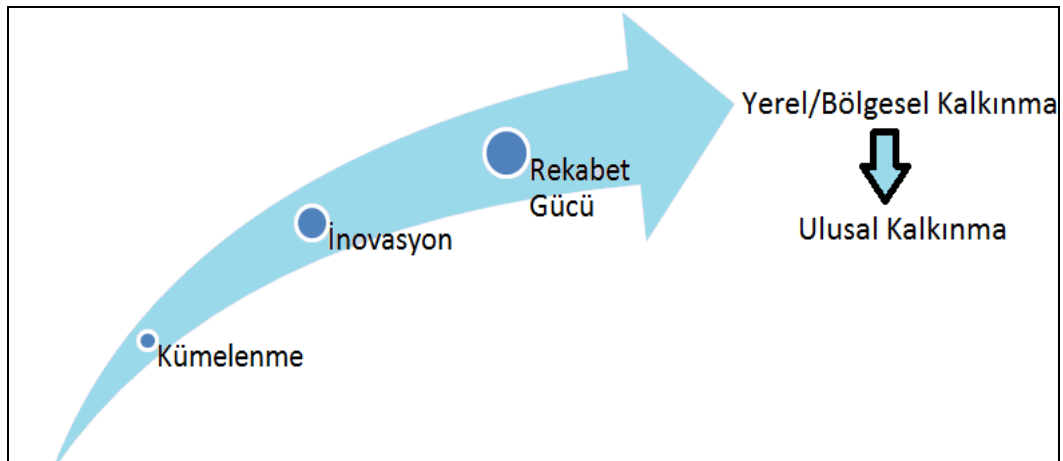
Kümelenmenin; sanayinin geliştirilmesinde, rekabet gücünün artırılmasında ve inovasyonu sağlamada en önemli etken olduğu görülmektedir. Zaten küme olmanın amacı, işletmelerin aynı mekânda bulunmalarından dolayı sağladığı ekonomik avantajlarla küresel pazarda rekabet gücü elde etmektir. Yerelin sahip olduğu endüstriyel dinamikleri harekete geçirerek firmaları kümelemek ya da mevcut gizli kümeleri açığa çıkararak firmaların küresel pazara entegrasyonlarını sağlamak kümelenme anlayışının en önemli amaçlarından biridir (URL-4).

Kümelenmenin bölgesel kalkınmayı artırması, verimlilik artışı sağlaması, inovasyonu hızlandırması gibi faydaları sağlayarak rekabet avantajı oluşturması sadece şirketler için değil ülkeler açısından da önem taşımaktadır. Ülkelerin belli alanlarda veya sektörlerde öncü olması ve lider rolünü üstlenmesi de söz konusu rekabet üstünlüğünü yakalamalarına bağlıdır (URL-4).

Bir ülkenin uluslararası düzeyde rekabetçi olması, belli bir rekabet üstünlüğü sağlamasına, bu rekabet üstünlüğünün korunmasına ve geliştirilmesine bağlıdır. Rekabet üstünlüğü de yöredeki işletmelerin kümelenmesi ile sağlanabilecektir (Timuçin,2010).

Porter, kümelenmeyi birbiriyle bağlantısı olan firmalar ile diğer ilgili kurumların coğrafi bir alan içinde hem birbirleriyle ortaklık kurmaları hem de birbirlerini tamamlama açısından yakınlaşmaları şeklinde ifade etmektedir. Porter ulusların rekabetçiliğini açıklamada kümelerden yararlanmıştı. Porter, Amerika Birleşik Devletleri, Almanya, Danimarka, Güney Kore, İngiltere, İtalya, İsveç, İsviçre, Japonya ve Singapur gibi 10 önemli ticaret ülkesinde 30'u aşkın araştırmacının yardımı ile 100'den fazla sektörü inceleyerek birçok ampirik çalışma gerçekleştirip, rekabet avantajına sahip sektörleri açıklamıştır. Belirlenen sektörler daha sonra detaylı olarak incelenmiş ve bu inceleme sonucunda, Porter bu ampirik çalışmaya dayanarak rekabet gücünün belirleyicileri olarak bilinen elmas modelini ve bunu oluşturan dört unsuru ortaya atmıştır (Eroğlu, Yalçın,2011).

Şekil.1. Kümelenme-Kalkınma Boyutullilişkisi



Kaynak: Oral,s.51

2.KÜMELENMENİN FAYDALARI

Mesafelerin yakınlaşması, ulaştırma ve işgücü bulma maliyetlerini azaltıcı etki yapmaktadır. Dolayısıyla kümelenme, yoksulluğun azaltılmasında ve ekonomik büyümenin bir aracı olarak gösterilebilir. Buradaki ana hedef kendi içimizde rekabet halinde olmayıp birleşerek dünya ile rekabet halinde olmaktır. Bu hedefin gerçekleşmesi ile hem yerel kalkınma sağlanacak; o bölgenin üretimi artacak, işsizlik azalacak, hem de ülkenin ekonomik büyümesine katkıda bulunarak dünya ekonomisindeki payını arttıracaktır (Tutar vd. 2011).

Ölçek ekonomileri:Kümeler, uzmanlaşma yoluyla şirketlerin ölçek ekonomilerine ulaşmasını sağlayabilir. Örneğin, toplu girdi satın alma sözleşmeleri, ortak pazarlama faaliyetleri, uzmanlaşmış girişim sermayesine daha fazla erişim, uzmanlaşmış tedarikçilerin ve diğer uzmanlaşmış destek hizmetlerinin mevcudiyeti, küme kapsamındaki şirketlerin kendi işlerine daha fazla odaklanmalarına ve daha yüksek çıktı seviyelerine ulaşmalarına imkân tanımaktadır. Böylece bir küme dâhilindeki KOBİ'ler, tamamlayıcı becerileri ve kaynakları bir araya getirebilmekte ve böylece daha büyük veya daha karmaşık işleri yönetebilmektedirler (URL-3).

Verimlilik artışı ve esneklik: Kümeler, işlem maliyetlerini düşürerek ve esnekliği artırarak ve uzmanlaşmış kaynaklara (uzmanlaşmış işçilik becerileri, bilgi, vb.) erişimi sağlayarak, şirketlerde verimlilik artışının gerçekleştirilmesini kolaylaştırabilir. Küme kapsamındaki bir şirketin ve bağlı kurumların yakınlığı işlem maliyetlerini azaltabilmekte ve reaksiyon sürelerini kısaltabilmektedir. Kümeler, daha katı ve hiyerarşik üretim modellerinin aksine, küçük ve ihtisaslaşmış şirketlere dayanan ve "esnek uzmanlaşma" modellerinin uygulandığı platformlar olabilmektedir (URL-3).

Kümelenmiş şirketler, münferit şirketlere göre daha kolay ve daha uygun şartlarla kalifiye işgücüne ulaşabilir ve sahip olabilir, kamusal mal ve hizmetlere münferit şirketlerden daha kolay ve daha az maliyetle ulaşabilir(Üniversiteler, Araştırma Kurumları gibi), yeni pazarlara daha kolay girip daha hızlı adapte olabilirler. Kümelenme, KOBİ'lerde verimlilik artışı sağlayarak, firmaları, küresel markette rekabet edebilir hale getirir, bölgesel ekonomik büyüme ve yatırımı teşvik eder, birçok firmanın bir araya gelmesiyle önemli oranda doğrudan ya da dolaylı istihdam doğururlar (Günaydin,2013;11-47).

Kümelenmiş şirketlerin ürünleri aynı kalitede üretilmiş standart ürünlerdir. Bu durum kümelenme içerisinde tam rekabet şartlarını güçlendirerek fiyat artışlarına engel olur ve haksız rekabeti engelleyerek verimliliği ve etkinliği de artırır. Kümelenmiş şirketler münferit şirketlere göre birbirleriyle daha sıkı bir iletişim içinde olmayı sağlar. Bu yapı tedarikçilerin asılsız bir şekilde fiyatları artırmalarına engeller. Sonuçta hammadde kaynaklarında da kümelenmiş şirketler verimlilik elde etmiş ve bunu rekabet güçlerine eklemiş olurlar. Bu kriterler kümelenme içerisinde yer alan firmaların verimlilik kabiliyetini yükselterek, iç ve dış pazarlarda rekabet güçlerinin artmasına ve rekabet üstünlüğü elde etmelerine imkân tanımaktadır(Küşat, (2010);122)

Öğrenme ve Yenilikçilik: Kümeler yenilikçiliğin gelişebileceği bir çevre ve platform sunabilmektedir. Şirketler ve kurumlar arasındaki çok taraflı ve yoğun etkileşim, teknolojik ve teknolojik olmayan yenilikçiliğin gerçekleşmesini sağlayan başlıca süreçtir. Bir küme dâhilinde, sosyal ve gayri resmi bağlantılar bilgi dolaşımını ve hem biçimsel, kodlanmış bilginin hem de gayri resmi bilginin alışverişini sağlamaktadır. Böylece, kümeler şirket içi ve toplu öğrenme süreçlerinin yanı sıra bilgi akışını ve yayılmasını da geliştirebilirler (URL-3).

Kümeler, bölgenin dikkat çekiciliğini arttırmaktadırlar. Özellikle de doğrudan yabancı yatırımı kümeye çekmek için teşvik edici olabilmektedirler. Genel olarak, küme dâhilindeki şirketler küme içinde etkileşimde bulunduğu, iletişim kurduğunda ve rekabet ettiğinde, uzun vadeli rekabetçi avantajlar elde ederler. Yukarıda mikro ekonomik düzeyde belirtilen avantajlar, makro seviyedeki avantajlar ile birleşince



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU

kümelerin artan rekabet edebilirliği bölgesel rekabet edebilirliğe katkı sağlamaktadır (URL-3).

Kümelenme ve Yeni İş İmkânları; Kümelenmeler yeni iş imkânlarını değişik şekillerde ortaya çıkarmaktadır. Örneğin bir küme içinde yer alan KOBİ'lerin elde ettiği bilgiye, ortak altyapı ve işgücüne erişim gibi avantajlar diğer KOBİ'lerin de dikkatini çekerek kümeye olan talebi artırmaktadır. Özellikle yeni ve genç işletmelerin piyasada ilişkilerini geliştirmeleri ihtiyacı mevcut işletmelere kıyasla daha çoktur. Yeni faaliyete geçecek işletmelerin mevcut kümeler bünyesinde kurulmaları, özellikle hazır müşteri potansiyeline erişim ve piyasa fırsatlarının daha hızlı ve doğru tespiti gibi konularda avantaj sağlamaktadır. Kümede yer alan işletmeler arasında tedarik zinciri bulunması, firmaların bu ilişki ağına girerek küme içi pazardan faydalanmalarını da sağlamaktadır. Bu durum özellikle küme içerisinde gömülü bulunan piyasa ve işletme bilgisinin bedelsiz olarak yeni firmalara aktarılmasını sağlayarak, küme bünyesinde yeni kurulacak işletmelerin piyasada tutunamama risklerini azaltmaktadır. Diğer taraftan, kümelerde kurulacak yeni işletmelerin sağlayacakları iş imkânları, buldukları bölgede istihdamın artırılmasında etkili olmaktadır (Alsaç,2010,Küşat,2010)

3.KÜMELENMENİN SAĞLADIĞI AVANTAJ SEBEBİYLE ÖNDE OLAN ÜLKELER

Kümelenme uygulamalarını ve başarılarını ortaya koymak için dünyadan başarılı örnekler olarak;

Almanya; Matbaa makineleri, otomotiv ve kimya sektörlerinde dünyadaki birçok lider üreticiye ev sahipliği yapmaktadır. Almanya'da Baden-Württemberg Otomotiv Sektörü Kümelenmesi de önemli bir yere sahiptir (Oral,2014;96).

İtalya; Seramik, makine teçhizat, moda-tasarım, deri işleme ve mermercilik sektörlerinde güçlü bir konuma sahiptir.

Japonya; Elektrik ve elektronikte ve makine teçhizat sektörlerinde üstündür.

ABD; Havacılık ve savunma sanayi, kişisel bilgisayar, yazılım, finans ve sinema sektörlerinde öndedir.Amerika Birleşik Devletleri'nde Hoollywood Film Sektörü Kümelenmesi, ayrı bir öneme sahiptir(Oral,2014;96).

İspanya;Basque Bölgesi Enerji Sektörü Kümelenmesi ile

Çin; Shaoxing Country Tekstil Sektörü Kümelenmesi dikkati çekmektedir (Oral,2014;96).

4. TÜRKİYEDE BELLİ BAŞLI KÜMELENME ÖRNEKLERİ

Türkiye'deki başarılı kümelenme uygulamalarına; OSTİM Kümelenmeleri,Sultan Ahmet Turizm Kümelenmesi ve Adıyaman Tekstil ve Hazır Giyim Kümelenmesi örnek gösterilebilir (Oral,2014;96). Son yıllarda dünyadaki yerini gerek gelen turist sayısı ve gerekse toplam turizm gelirlerindeki artışla geliştiren Türk Turizminin Sultan Ahmet'teki başarılı kümelenme uygulamasını örnek alıp başka turizm kümelenmelerinde uygulanması ile kişi başına düşen turizm gelirinde de artış sağlanabileceği gibi, bu sektörün dünya pastasındaki payını çok daha yukarılara çıkarması mümkün görünmektedir.

Bartın İlinde küresel arenada rekabetpotansiyeline sahip sektörlerin yerel potansiyeli harekete geçirilerek rekabet güçlerinin artırılması ve sürdürülebilir ekonomikbüyüme ve buna bağlı yüksek yaşam standardı sağlanabilmesi için DPT öncülüğünde KOSGEB,Hazine Müsteşarlığı, Sanayi Bakanlığı ve Uluslararası Rekabet Araştırma Kurumu (URAK) işbirliği ile 23 Aralık 2003 tarihinde Bartın Bölgesel Kalkınma Projesi başlatılmıştır (URL-3). Bu proje Türkiye'de ilk kalkınma temelli bölgesel kalkınma projesi örneğidir.Projede 3 aşamalı bir yaklaşım benimsenmiş ve uygulamaya konulmuştur. İlk 2 aşaması URAK ve KOSGEB tarafından gerçekleştirilen ve diğer kurumlar tarafından desteklenen projenin kapsamında seçilen her sektör için



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU

bir kümelenme Kurulu oluşturulduktan sonra 3. Aşamasının tasarımı yapılarak yerel oyunculara devredilmiştir (Eraslan,2013). Ancak bütün bu hummalı ve kapsamlı projeye rağmen Bartın İl'inde maalesef kümelenme projesinin bir gelişme gösterdiği söylenemez.

Ayrıca, 2004 yılında kurulma çalışmalarına başlanan ve kriz dönemine denk gelerek 2008 yılında faaliyete başlayan Yalova-Altınova Tersaneler Bölgesi'nden bahsedilmesinde fayda bulunmaktadır. Tuzla'da sıkışmış bulunan gemi inşa sektörüne yeni alanlar açmak, dünyada yaşanan gelişmeler ışığında sektördeki rekabet gücümüzü artırmak ve Tuzla tersanelerinin kapasitesinin yetersiz kaldığı büyük tonajlı gemilerin üretimi için elverişli koşullara sahip, gelişmiş teknolojik alt yapısı ve nitelikli personeli ile faaliyet gösterecek bir tersaneler bölgesi oluşturmak amacıyla tasarlanan Altınova Tersaneler Bölgesi'nin, yatırımların tamamlanması ile dünyanın ikinci en büyük tersane kümelenmesi olması hedeflenmiştir (URL-5).

Altınova İlçesi'nden tersane kurulumu için tersane girişimcilerine tahsis edilen 40 parsellik alanın kıyı uzunluğu 4,5 km ve dolgu mesafesi ise kıyı çizgisinden itibaren 300 metre genişliğindedir. Bahsi geçen alan aynı zamanda, Tuzla'nın ardından Türkiye'deki ikinci en büyük tersaneler bölgesi olma özelliğini taşımaktadır. Projede taahhüt edilen yatırım bedelinin 165 milyon dolar olmasına rağmen, şu ana kadar yapılan yatırımın toplam bedeli 350 milyon doları aşmıştır. Denizcilik Müsteşarlığı'nın tahminlerine göre bölgedeki yatırımlar tamamlandığında yaklaşık 15.000 kişiye doğrudan istihdam sağlanacağı, bununla birlikte tersanelerde doğrudan istihdam edilen 1 işçinin, yerli katkı oranına bağlı olarak bağlı sektörlerde 6 işçiye kadar istihdam sağlayacağı dikkate alındığında Yalova İl'inde bu rakamın 90.000 kişiye ulaşması beklenmektedir. Yalova Altınova Tersane Girişimcileri A.Ş.'den edinilen Haziran 2013 verilerine göre, tersanelerin 2008 yılında faaliyete başlamasının ardından günümüze kadar toplamda 134 adet geminin teslimi gerçekleştirilmiştir (URL-5).Bir geminin bazen 2000 adet otomobil kadar katma değer ürettiği dikkate alındığında bu sayının önemi daha iyi anlaşılabilir olacaktır.

Denizcilik Müsteşarlığına göre, Yalova Altınova Tersaneler Bölgesi faal 21 tersane varlığı ile adet açısından bu sayı Türkiye'deki tersanelerin %30'unu bünyesinde barındırdığı anlaşılmaktadır. Yalova tersanelerinin toplam gemi inşa kapasitesi ise, Türkiye toplamının %36'sına denk gelmekte ve ülkemiz üretim kapasitesinin %41'ine sahip olan İstanbul'un ardından ikinci sırada yer almaktadır (URL-5).

5.DENİZCİLİK VE GEMİ İNŞA SANAYİNİN ÖNEMİ

Dünya coğrafyasına ve tarihine bakıldığında; yeryüzüne bugüne kadar gelmiş geçmiş birçok imparatorluğun tarih sahnesinden silindiğini veya etkilerini kaybettiğini görürüz. Etkilerini devam ettiren güçlerin hâkimiyeti sürdürmelerinin, dünya politikasında belirleyici olmalarının en önemli nedeninin denizcilik avantajlarını kullanmaları olduğu söylenebilir.

ABD'nin süper güç olmasının bir sebebi de politikasını denizci strateji temeline oturtmasındandır. İngiltere'nin Avustralya'da, Hindistan'da, Kanada'da süren etkilerinin nedeni aynıdır. Küçük bir ülke ama denizci devlet Hollanda'nın denizci politikasından dolayı Surinam ve Antiller'deki etkisi hala sürmektedir. Dünya coğrafyasına ve tarihine bakıldığında; yeryüzüne bugüne kadar gelmiş birçok imparatorluğun tarih sahnesinden silindiğini veya etkilerini kaybettiğini görürüz.

Diğer yandan gemi yatırımları ekonomiye katkısı en fazla olan sektörlerden biridir.Bu katkı özellikle işçilikte ortaya çıkmaktadır. İşçilik açısından ekonomiye kazandırılan tutar toplam gemi maliyetinin % 39'u civarındadır.Dolayısıyla bu göstergeden hareket edildiğinde bu sektör Türkiye Ekonomisine gerek katma değer, gerek istihdam ve gerekse cari denge açısından son derece önemli bir yere sahiptir. Kısacası, Türkiye bu sektörü ayağa kaldırdığında birçok temel ekonomik sorununu daha kolay çözüme imkânına sahip olacaktır.Çünkü Gemi İnşa Sanayii;

Teknoloji transferini özendirir,
Döviz girdisi ile Cari Açığın kapanmasını sağlar,
Yabancı sermayeyi davet eder,
Ülke savunmasına hizmeti nedeniyle stratejik önem taşır,
Bölgesel ticaretin gelişimi, büyümesi ve güçlenmesine yardımcı olur,
Nitelikli işgücünü geliştirir,
Yan sanayisi ile birlikte 1'e 7 oranında istihdam oluşturur,

Bu sanayinin gelişimi beraberinde yaklaşık 30 yan sektörün gelişmesine de katkı sağlar (Gündoğan ve diğ.,2013).

6.TÜRK DENİZ TİCARETİNİN GELİŞİMİ

Tersanecilik Anadolu'da 600 yıllık bir gelenektir. İlk tersane 1390 yılında Gelibolu'da Osmanlı İmparatorluğu zamanında kurulmuştur. Taşları günümüze kadar varlığını korumuş olan Haliç Tersanesi 1455'te Fatih Sultan Mehmet tarafından kurulduğunda, Türk tersaneleri dünyanın en büyük tersaneleri olarak anılmaktaydı. 1600'lü yılların ortalarına kadar dünya imparatorluğu olan Osmanlı İmparatorluğu Dünya'da denizcilikte ilerleyerek son derece önemli bir konuma yükselmiştir. Osmanlı İmparatorluğu denizleri kullanarak geldiği bu konumu, denizleri ihmal ederek de kaybetmiştir. Cumhuriyetin kurulmasıyla beraber tersaneciliğe ayrı bir önem verilmiş, Boğaz ve Haliçte yoğunlaşmış olan tersaneler 1969'da Tuzla Aydınlatma koyuna taşınmıştır (URL-1).

Günümüzde küresel ticaretin %90'ı verimli ve ekonomik bir ulaşım sistemi olan deniz yoluyla gerçekleşmektedir. Küresel deniz ticareti taşınan yük hacmi bakımından son 65 yılda 18 kat büyüyerek, parasal bazda dünya ticaretinde %60'lık bir paya ulaşmış durumdadır (URL-2).Bu durum denizcilik sektörünü küresel ticarete en stratejik sektör konumuna getirmiştir.

Denizcilik, sadece bir taşımacılık türü olmaktan çıkmış, dünya ticaret hacmindeki artış ve hızla gelişen teknolojilere paralel olarak yük ve yolcu taşımacılığı başta olmak üzere, gemi inşa sanayi, liman hizmetleri, deniz turizmi ve yatçılık, canlı ve cansız doğal kaynakların yönetimini kapsayan daha geniş bir endüstri, ticaret ve hizmet dalına dönüşmüştür(URL-2).

Geleneksel olarak nispeten daha küçük tonajlarda gemi inşa etmekte olan Türk tersaneleri özellikle küçük kimyasal/petrol tankerleri ile konteyner gemi yapımında uzmanlaşmış olup, halen küçük tanker piyasasında Çin'den sonra açık ara ile ikinci konumda bulunmaktadır. Kimyasal/ürün tankerleri, konteyner gemileri ve yatlar hem Avrupa'ya ihracata dönük olmaları hem de katma değerlerinin yüksek olması nedeniyle ülkemizde tercih edilmektedir. Son dönemlerde, askeri gemi inşasında da yüksek bir ivme yakalanmıştır. %75'e varan yerli katkı oranı ile inşa edilen, Ç 151 süratli amfibi gemisi de, Türkiye'nin doğru gemi segmentlerinde uzmanlaşmaya başlamasına örnek teşkil etmektedir. Türk tersanelerinin son dönemlerde, niş pazarlara da yönelmiş olması yeni tip gemilerin uluslararası ticaretinde söz sahibi olmasına imkân tanımıştır. Niş pazarlara yönelik üretilen gemiler arasında, balıkçı tekneleri, araştırma gemileri, römorkörler, mega yatlar, ikmal gemileri ve açık deniz tekneleri yer almaktadır. 2000-2008 döneminde Türkiye'de ihracat 22 kat büyümüştür (URL-5).

Türkiye; üç tarafı denizlerle çevrili, denizle iç içe bir ülkedir. Anadolu'nun toplam 8333 km denize kıyısı bulunmakta, bu kıyı uzunluğumuz Akdeniz'in boyunun 2.5 katına tekabül etmektedir. Amatör denizciliğin geliştiği 3.624 kilometre kıyısı olan Almanya'da tekne başına düşen kişi sayısı 210; 5.700 kilometre kıyı şeridi olan Fransa'da 85 kişi; 8.333 kilometre kıyı uzunluğu bulunan Türkiye'de ise tekne başına düşen kişi sayısı 2 bindir. Komşu ve BRIC ülkeleri de dikkate aldığımızda Türkiye'yi bekleyen büyük bir pazar potansiyeli bulunmaktadır.



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU

Dünya gemi ve suda yüzen taşıtlar ihracatının 2023'te 2,5 kat büyüme ile 350 Milyar \$ mertebesinde bir büyüklüğe ulaşacağı öngörülmektedir. Türkiye'de ise gemi ve suda yüzen taşıtlar 2023 ihracat öngörüsü kapsamında (2023 vizyonu) sektör ihracatının 5,6 katlık bir büyüme ile 2009 yılındaki 1.8 milyar dolar seviyesinden 2023 yılında 10 milyar dolar seviyesine ulaşması hedeflenmektedir (URL-5).

Önemli bir gemi üreticisi olmasının yanı sıra Türkiye, Güney Asya ile Çin'den sonra Dünya'da gemi geri dönüşümü gerçekleştiren 5. büyük ülke konumundadır. Türkiye'de geridönüşümü gerçekleştiren gemilerin önemli bir bölümü yabancı bayraklı olup Avrupa Birliği ülkelerine aittir. Geri dönüştürülen gemiler içerisinde ise ağırlık küçük tonajlı gemilerde bulunmaktadır ki bunların, Güney Asya gibi uzun mesafede bulunan geri dönüşüm tesislerine götürülmesi ulaşım maliyetleri açısından elverişli değildir (Gündoğan ve diğ.,2013).

7. BARTIN GEMİ İNŞA SANAYİ

Batın Karadeniz Bölgesi Paflagonyalılar, Cenevizliler, Bizanslılar, Osmanlı İmparatorluğu ve Türkiye Cumhuriyeti için denizcilik faaliyetlerinin yürütüldüğü önemli bölgeler arasında yer almıştır. Bölgenin bitki örtüsü ile uyumlu ahşap gemi üretimi, Batı Karadeniz bölgesini diğer gemi inşa bölgelerinden ayırmıştır. Bu yönü ile Batı Karadeniz, ülkenin hatta dünyanın en kaliteli ahşap gemilerinin yapıldığı bölge olarak tanınmıştır (Gündoğan ve diğ.,2013).

Batı Karadeniz'de, ahşap gemi yapımı için gerekli olan hammaddenin önemli bir kısmının temin edilmesinde bölgenin bitki örtüsü bakımından zengin olması avantaj sağlamaktadır. Bartın ile Karadeniz Ereğli'nin ekonomik geçmişi, zengin orman kaynaklarıyla gemiciliğe dayanmaktadır. Orman ürünleri sanayisinin gelişmişliği, Anadolu'da 15 km içerisine kadar gemi alabilen tek akarsu olan Bartın Irmağı, bu sanayinin gelişmesini sağlayan en büyük faktörlerden biridir.

Ahşap tekne imalatı faaliyetlerinin özellikle Bartın ile Merkez ve Kurucuşile ilçelerinde yoğunlaştığı görülmektedir. Kurucuşile ilçesinde Tekkeönü'nden Kapısuyu'na kadar olan sahil şeridinde gemi yapımcılığı oldukça ilerlemiş ve yurt çapında ününü duyurmuştur. Osmanlı İmparatorluğu donanmasına, kadirga ve çektirme tipi gemiler yapan ustaların torunları balıkçı tekneleri, yatlar ve kotralar yapmaktadırlar. Tekkeönü ve Kapısuyu köylerinde 40'a yakın atölyenin yanlarına kurulan çadırlarda yapılan çeşitli tür ve uzunluklardaki yatlar, yurt içi ve yurt dışına pazarlanmaktadır. Bu teknelerin özelliği omurga üzerinde ağaçların doğal eğrilerinin kullanılmasıdır (Gündoğan ve diğ.,2013;87)

İşletmelerin bulunduğu Kurucuşile ilçesi ile Bartın arasındaki karayolunun oldukça kötü bir durumda olması müşterinin ulaşımını güçleştirmekte bu da piyasanın oluşmamasına yol açmaktadır. Teknelerin karadan nakliyesinde güçlükler, malzeme tedarikinde gecikmeler yaşatabilmektedir. Özellikle İstanbul'dan temin edilen yan sanayi ürünlerine ulaşmada güçlükler çıkarmaktadır.

Bartın/Merkez'de faaliyet gösteren işletmelerin sayısının az olması ve fiziki olarak da farklı konumlarda olmaları kooperatifleşme veya kümelenme faaliyetlerini mümkün kılmamıştır. Bununla birlikte Bartın'ın ulaşım kolaylığı açısından Kurucuşile'ye göre avantajlı bir konumda olduğu açıktır. Gerek Bartın Merkez ve gerekse Kurucuşile gemi inşa sanayii bakımından bir çok avantaja sahip olmalarına rağmen reklam ve pazarlama faaliyetleri açısından son derece yetersiz görünmektedir.

Diğer taraftan, TR81 Batı Karadeniz Bölgesi (Zonguldak, Karabük, Bartın)'nde Safranbolu İlçesi ahşap yapımı evleriyle ünlüdür. Bu evler ahşap tekne imalatında olduğu gibi yoğun olarak ustalık gerektiren bir iştir ve ince işçilik gerektirir. Bu bölgede Safranbolu'daki dünyaca ünlü evleri yapan ustaların çoğu 'Bulak' isimli bir köyden çıkmıştır. Bu köy yapı ustalığı ve ahşap ustalığıyla ünlüdür. Eski zamanlarda Safranbolu'daki evlerin yapımı zor bir iş olduğundan ev yapımını hep köylüler yapmıştır ve bu ustaların birçoğu bu köydenidir. Hatta Tekkeönü'nde faaliyet gösteren ahşap yat



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU

firmalarından bir tanesi zamanında bu köyden gelen ustalarla kurulmuştur. Gemi inşaatındaki ahşap işçiliği ele alırken bu bölgenin ahşap üzerine ustalığını da unutmamak gerekir ve unutulmaya başlanan bu mesleği yeni nesillere aktarma konusunda ortak bir ekip kurularak Kurucaşile'deki firmalara da eleman konusunda destek sağlamak amacıyla bir çalışma yapılabilir(Gündoğan ve diğ.,2013).

8.BARTIN'DAKİ GEMİ İNŞA SANAYİİ SEKTÖRÜNÜN GENEL GÖRÜNÜMÜ (Sektörel Analiz)

Gündoğan, Ceyhan ve arkadaşlarının (2013) yaptığı Batı Karadeniz Bölgesi Gemi İnşa ve Etegre Sanayii Sektörel analiz çalışmasında;

İşletmelerin Genel Yapıları; Üretilen imalat türleri ahşap gemi ağırlıklıdır. İşletmelerin Denizcilik Sektöründe bulunma yılı 21 yıl ve üzerindedir.Sektörde bulunma nedenleri ailedenHukuki yapılarını ferdi mülkiyet oluşturmaktadır.

En fazla üretimi yapılan ürünler yat ve balıkçı gemisidir.Tam kapasite çalışamamalarına en çok mali yetersizlikler neden olmaktadır.Dünya piyasalarına göre girdi fiyatları düşüktür.Son beş yıldaki girdi fiyatlarının enflasyondan fazla arttığını düşünmektedirler.İşletmeler, son beş yıldaki ürün fiyatlarının enflasyondan az arttığını düşünmektedirler.Talep beklentileri azalma yönündedir. Rekabet için devlet teşviki gerekliliği olduğunu düşünmektedirler. İşletmeler, bölgede olabilecek kümelenme yapılarına katılmaya hazır durumdadırlar.

İstihdam ve Çalışma Hayatı; Bölgede küçük ölçekli işletmeler yoğunluktadır. Kalifiye eleman bulmada büyük sorun yaşanmaktadır. Çalışanların eğitim seviyeleri lise düzeyindedir.Brüt ücret durumu asgari ücret- 1000 TL aralığındadır.İşletmelerde hizmet içi eğitimverilmemektedir.

İşletmeden ayrılan personelin büyük çoğunluğu farklı bölgede aynı sektörde çalışmaktadırlar.

Tedarik-Satış ve Pazarlama; İşletmelerin çoğu sipariş miktarına göre üretim miktarlarını belirlemekte ve fuarlara katılmamaktadırlar. Hammadde tedarikinin geciktiği ve bunun da talebi olumsuz etkilediğini düşünmektedirler. Marka çalışmaları yapılmamaktadır. İşletmelerin çoğunluğunda pazarlama departmanı bulunmamaktadır. Pazarlama birimi mevcut olan işletmelerde bu birimlerde çalışan sayısı 1-3 aralığındadır. Ürünlerini pazarlarken tanıtım faaliyetinde bulunanların birçoğu firma broşürü ve interneti tercih etmektedirler.

Ulaşım, Dış Ticaret Durumu ve Fiyat; Yurt içi ve dışı taşımalarında kullanılan taşıma sistemi olarak en fazla karayolu ve denizyolu tercih edilmektedir. Son beş yılda genellikle ihracat yapmamışlardır.

Müşteriler, işletmeleri ağırlıklı olarak kalite yönünden tercih etmektedirler. İşletmeler, ürünlerini satarken veya hammadde temin ederken e-ticaret yapmamaktadırlar. Ekonomik değişkenleri piyasadaki firmalardan bağımsız belirlenmektedirler. Ürün fiyatları belirlenirken maliyet artı kârölçütü kullanmaktadırlar.

Pazarlama faaliyetlerinde, ürün çeşitliliği, ürün fiyatı, ürün kalitesi, satış sonrası hizmetler, organizasyon yapısı, işgücü maliyeti ve nitelikli işgücü bakımındanyurtiçi rekabetgüçleri bulunmamaktadır.

Makine Parkı ve Teknoloji; İşletmelerdeki makine menşei genellikle yerlidir. Makine ve teçhizatın yaş aralığı 16 ve daha üstündedir. Makine ve teçhizat teknolojileri genellikle mekaniktir.

Birçok işletmenin kalite kontrol birimleri mevcut değildir. Patent başvurusunda bulunmayan işletmeler yoğunluktadır. Yapılan yenilik çalışmaları mevcut ürün geliştirme üzerinedir. İşletmeler genellikle Ar-Ge desteği alamamaktadırlar. Ar-Ge desteği alanların harcama durumu çok düşük ve 10000-50000 TL aralığındadır.

Yatırımların Finansmanı-Kredi Kullanımı ve Teşvikler; İşletmelerin çoğu kuruluş ve yatırım finansmanlarını öz kaynaklarından karşılamaktadırlar. İşletmelerin hiç biri yabancı bankalardan kredi alamamakla birlikte, yerel kaynaklardan kredi çeken işletmelerin pek çoğu kredi geri ödemelerinde güçlük yaşamaktadırlar. Kredi kullanan işletmeler ise genellikle yatırım kredisi amacıyla kredi kullanmaktadırlar. Gelecekte bu firmaların birçoğu işletme kredisi almayı planlamaktadırlar.

İşletmelerin büyük bir bölümü devlet teşviki alamamakta olduğu gibi işletmelerin yeterli bilgiye sahip olmadıkları görülmektedir.

Alt Yapı ve Çevre; İşletmeler, ISO 14000 Çevre Standartları serisi hakkında tam bilgi sahibi değillerdir. İşletmelerde genellikle arıtma tesisi bulunmamakta, üretimi olumsuz yönde etkileyen altyapı hizmetinin enerji olduğunu düşünmektedirler. İşletmelerin birçoğunun yeni yatırım planları bulunmamaktadır. İşletmelerin pek az bir kesiminde ise sadece alan ve kapasite genişletmeye yönelik yatırım planları bulunmaktadır.

İşletmeler, Batı Karadeniz Bölgesi'nden hammadde temininde güçlük çekmektedirler. Bunun temel nedeni fiyat ve maliyet yüksekliği olup, bu işletmeler girdilerini diğer bölgelerden temin etmektedirler. İşletmeler kullandıkları girdi çeşitleri arasında en çok enerji girdisi konusunda sorun yaşamaktadırlar.

İşletmeler vergi yükü ve sigorta primlerini çok ağır bulmaktadırlar. Ayrıca devletin bürokratik işlemleri işletmelerin gelişimini olumsuz etkilemektedir. İşletmeler, vergi ve sigorta konusunda teşviklerden yararlanmak istemektedirler.

İşletmeler, sektörde yıkıcı rekabet ortamının bulunduğunu, devletin düzenleme rolü ile bu sorunu çözerek, kayıt dışılığı önlemesi gerektiğini, tersane yeri temininde zorluklar yaşandığını, devletin yer tahsis etmesini ve sanayi sitesi kurması gerektiğini, sektörün geliştiği Çin ve Güney Kore'de olduğu gibi devlet desteğinin artırılarak sektörün atılım yapması için rol almasını talep etmektedirler.

İşletmeler, bölgede kümelenme olursa katılmaya hazır durumda olup, ruhsat ve izin işlemlerinde mahalli idarelere yetki verilmesini istemektedirler. Yabancı ortaklıkları özendirilmenin krizin etkisini azaltacağı, sermaye ve ileri teknoloji eksikliğini gidereceğini düşünmektedirler (Gündoğan ve diğ., 2013, 283-281).

SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

Bölgedeki firmaların genel görünümü aşağıdaki şekilde özetlenebilir;

- Batı Karadeniz Bölgesi ve özellikle Bartın'da gemi inşa sanayi üretim ve istihdam potansiyelinin oldukça büyük olduğu,
- Sektördeki işletmeler sahip oldukları büyük potansiyele ve yeteneklere rağmen gerek yurt içinde ve gerekse yurt dışında rekabet gücüne sahip olmadıkları,
- Bölgedeki işletmelerin rekabet ve gelecek açısından hayati önemi bulunan Ar-Ge ve inovasyon faaliyeti yok denecek kadar düşük düzeyde olduğu,
- Gemi inşa sanayiinde faaliyet gösteren firmaların çok büyük bir bölümünün aşırı ve irrasyonel rekabetin getirdiği büyük bir kayıp ve zararlar ile karşı karşıya oldukları,
- Batı Karadeniz bölgesi ahşap yat ve tekne üretiminde güçlü bir alt yapıya sahip iken gelecekte doğacak talep fırsatlarından habersiz oldukları,
- Bartın ve Bölgesi'ndeki gemi inşa sanayiinin gelişmesi diğer bölge ve illere de öncülük edeceği,
- Bartın'da faaliyet gösteren sektör firmalarının bugün dünyada etkili olan güçlü tanıtım, reklam ve modern pazarlama yöntemlerinden habersiz oldukları ve bu yöntemlerden yararlanmadıkları,



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU

-Bu firmalar geleneksel üretim ve ticari zihniyetinden taviz vermemekle müşteri ve talep kaybı yaşarken, ürün çeşitlendirmesi ve fiyat esneklik avantajını kesinlikle düşünmedikleri,

-Bölgedeki işletmelerin büyük çoğunluğunun gelecekte hakkında karamsar oldukları,

-Sektördeki işletmelerin çok büyük bir bölümünün kümelenmenin yararına inandıkları görülmektedir.

İşletmelerin büyük bir kesiminin kümelenme mevcut birçok sorularının ortadan kaldırılacağı ve gelişmenin başlayarak dünyadaki rakipleri ile boy ölçüşebilecekleri ne inandıkları, görülmektedir. Kümelenme konusundaki düşünce ve inanç gelecek adına son derece büyük önem arz etmektedir.

Dünya gemi İnşa ve entegre sanayii yılda yaklaşık 400 milyar dolar gelir elde edildiği tahmin edilmektedir. Türkiye bu pastadan daha büyük pay almak zorundadır. Dünya üretiminin Batıdan, az gelişmiş ülkelere kayması sonucunda dünyada ekonomik dengeler batıdan doğuya kaymıştır. 2008 Yılı Dünya Mali Krizinin etkisi yok oldukça dünyadaki büyüme ve zenginleşme talebin artacağını göstermektedir. zenginleşme ile deniz aracı talebi arasında yakın bir korelasyon bulunmaktadır. Bu demektir ki bu sektördeki hem yurtiçi ve hem de yurt pazar pastası giderek büyüyecektir.

Artık ülkeler küresel piyasalarda daha rekabetçi ürünler ile mücadele etmek zorunda kalmışlardır. Bunu sağlamak için de firmalar için yenilik, yönetim ve ağ oluşturma şeklinde işbirliğine dayalı yeni yapılanmalar zorunlu olarak ön plana çıkmaktadır. Yeni anlayış, merkezden bölgelere kaynak aktarımı yerine, bölgesel dinamiklerin ön plana çıktığı bir üretim ağı içerisinde küresel piyasalarda rekabet üstünlüğü elde edecek mal ve hizmet üretimi sağlaması beklenen kümelenmelerdir. Kümelenmeler oluşturdukları rekabet avantajları nedeniyle özellikle ulusal rekabet avantajı yakalamada ön plana çıkmaktadır. Dolayısıyla Bartın'da bu sektörde kümelenmeye gidilmesi bu sektörün tekrar canlanmasına ve ayağa kalkmasına neden olacağı gibi bölgenin refahına da katkıda bulunacaktır.

Bartın'da kümelenmenin doğuracağı işbirliği sayesinde firmalar rekabet güçlerini arttıracaklardır. Özellikle Ar-Ge, teknoloji laboratuvarları ve kalifiye işgücü eğitimi gibi üretim doğrudan etkileyen ve KOBİ seviyesindeki firmaların tek başına üstlenemeyeceği kadar büyük yatırım gerektiren konularda kümelenmeler sayesinde büyük başarılar elde edilebilecektir. Diğer taraftan kümelenmelerin oluşturacağı bilgi ağı sayesinde yeni ürünlerin geliştirilmesi, piyasalara erişim ve işsizlik konularında firma ölçeğinde yaşanan sorunlar enaza indirgenmiş olacaktır.

Bartın'da kurulacak olan bu sektördeki kümelenme içindeki firmaların üretkenliği, verimliliği artacak, inovasyon yaparak rekabet gücü yükselecek ve kendisini genişleten ve güçlendiren yeni iş alanlarının ortaya çıkmasını özendircektir. Ayrıca kümelenme, doğuracağı pozitif dışsal ekonomiler ile de ortak alt yapı tesislerinin maliyet avantajını sağlayacak, yetişmiş eleman teminindeki avantajlar ile ürün ve zaman kaybını azaltacak, ham madde tedarikindeki kolaylık ve toplu alımlardan kaynaklanan fiyat avantajlarını elde edecek, ortak uzmanlık hizmetlerinden yararlanacak, çevresindeki diğer firmalarla iş bölümüne giderek ölçek avantajından yararlanacak ve sonuçta firmaların maliyetlerini minimize ederek pazarda rekabet gücünü artıracaktır. Böylece kümelenme Bartın'ın kalkınmasında önemli bir yer teşkil edecektir.



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU

KAYNAKLAR

- Bulu, M., Eraslan, İ. H. ve Şahin, Ö., 2004). Elmas (Diamond) Modeli ile Ankara Bilişim Kümelenmesi Rekabet Analizi, 3. Ulusal Bilgi, Ekonomi ve Yönetim Kongresi, 25 - 26 Kasım 2004, Eskişehir.
- Günaydın, D., 2013 Bölgesel Kalkınma Sürecinde Kümelenmeler: TR31 İzmir Bölgesi Örneği, http://iaaoj.com/ilksayi/makale2/sbd2_2.pdf Son Erişim Tarihi.16.05.2015 IAAOJ, Social Science, 2013, 1(2), 11-47
- Eraslan, İ. H., 2014, Türkiye Geneline Sektörel ve Bölgesel Kümelenme Uygulamaları, <http://www.tudep.org./uzmangorusu.aspx?koseYazisiID=19>)
- Gündoğan, Mete vd. 2013 Batı Karadeniz Gemi İnşa ve Entegre Sanayi Sektör Analizi, Bartın Üniversitesi Yayını, Yayını No; 5 Bartın
- Kuşat, N., 2010 Kobi'ler İçin Kümelenmelerin Önemi ve Turizm Sektörü İçin Kümelenmelerin Uygunluğunun Araştırılması, iibfaacd.kilis.edu.tr/index.php/AACD/article/download/45/40 Son Erişim Tarihi; 17.04.2015
- Oral, M., 2014 Kümelenme Yaklaşımının Firma Performansına Etkisi: Ankara Ostim Örneği (Yüksek Lisans Tezi) Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü
- Taşdemir, İ., 2008, Uluslararası Finans Merkezi Olarak İstanbul'un Yapılanması ve Finans Kümelenmesi, İTO Yayın No: 2008-51, İstanbul
- URL-1. http://www.economy.gov.tr/portal/content/conn/UCM/path/Contribution%20Folders/web/%C4%B0hracat/Sekt%C3%B6rler/Sanayi%20ve%20Hizmetler/gemi_insa_sanayi.pdf Son Erişim Tarihi 17.04.2015
- URL-2. <http://www.udhb.gov.tr/images/faaliyet/b77aacc22cbfc6d.pdf> Son Erişim Tarihi 17.04.2015
- URL-
http://www.smenetworking.gov.tr/userfiles/pdf/dcp/Beyaz%20Kitap/Beyaz_Kitap.pdf
Son Erişim Tarihi; 02.05.2015
- URL-4. acikarsiv.ankara.edu.tr/browse/26558/tez.pdf Son Erişim Tarihi; 02.05.2015
- URL-5 <http://www.investinyalova.gov.tr/PortalAdmin/Uploads/MarkaYalova/Media/DM%20Gemi%20%C4%B0n%C5%9Fa%20Sanayi%20Sekt%C3%B6r%20Raporu.pdf>
Son Erişim Tarihi; 02.05.2015



İmalat Sanayisi İşletmelerinin Temel Sorunlarının Analizi; Düzce İli Örneği*

Muhammet ÇİL¹ Tarık GEDİK²

^{1,2}Düzce Üniversitesi Orman Fakültesi Orman Endüstri Mühendisliği Bölümü, e-posta: muhammetcil@duzce.edu.tr

ÖZET

Düzce ilinde faaliyette bulunan imalat sanayi işletmelerinin yaşadıkları sorunların tespit edilmesi çalışmanın temel amacıdır. Bu amaç doğrultusunda imalat sanayisinde yer alan işletmeler organize sanayi bölgesinde ve organize sanayi bölgesi dışında faaliyette bulunmalarına göre iki gruba ayrılmış ve her grup kendi içinde ve karşılaştırılmalı olarak çevre sorunları incelenmiştir. Çalışma kapsamında Düzce Ticaret ve Sanayi Odası üye kayıtlarına göre imalat sanayi alanında faaliyette bulunan 247 işletmede anket yöntemi ile çalışma amaçları irdelenmiştir.

Katılımcı işletmelerin faaliyet konuları incelendiğinde işletmelerin %36,7'si mobilya alanında, %18,3'ü tekstil alanında, %18,3'ü makine alanında, %11,7'si plastik alanında, %8,3'ü gıda alanında ve %6,7'si de inşaat sektöründe faaliyette bulunmaktadır.

İşletmelerin çalışma alanlarında faaliyet gösterdikleri yıllar analiz edildiğinde işletmelerin %27,6'sı 6-10 yıldır, %19'u 11-15 yıldır, %19'u 30 ve daha fazla yıldır, %13,8'i 16-20 yıldır, %6,9 oranlarında da 1-5 yıldır, 21-25 yıldır ve 26-30 yıldır aynı faaliyet alanlarında faaliyette bulunmaktadır.

Düzce ilinde faaliyette bulunan işletmelerce nitelikli eleman bulamama sorunu, ulaşım sorunu ve temiz su sorunu yaşanan en önemli sorunlar arasında belirtilirken; organize sanayi bölgelerinde faaliyette bulunan işletmeler ulaşım sorunu, nitelikli eleman sorunu ve temiz su bulamama sorunu yaşamaktadırlar. Organize sanayi bölgesi dışında faaliyette bulunan işletmeler ise daha çok toplu bir merkezin olmaması ve yeterli reklâmın ve tanıtımın yapılamamasından kaynaklanan pazarlama sorunları yaşadıklarını belirtmişlerdir. Organize sanayi bölgesinde yer alan işletmeler diğer işletmelere göre hava kirliliğine neden olan duman, gaz sorunlarını ve çevresel etmenlerden kaynaklanan zararların olması sorununu daha az yaşamaktadırlar.

ANAHTAR SÖZCÜKLER: Çevre sorunları, Organize sanayi bölgesi, Düzce, İşletme

Analysis of Principle Challenges Facing Manufacturing Industry Companies: Düzce Province Case

ABSTRACT

The main course of this study is to explore challenges facing the manufacturing companies operating in Düzce province. Companies were grouped in two broad category by their location indicating if they operate in organized industrial zone or not. Dynamics of surrounding issues were analyzed within the groups and between groups. The study surveyed 247 manufacturing companies registered to the Düzce Chamber of Commerce and Industry.

Respondent companies manufacture various products including furniture (36.7 %), textile (18.3 %), machinery (18.3%), plastics (11.7%), food (8.3 %) and housing (6.7%). The distribution of the respondent companies by the length of the operation time as follows: 27.6% for 6-10 years, 19% for 11-15 years, 19% for 30 or more years, 13.8% for 16-20 years, 6.9% for 1-5, 21-25 and 26-30 years.

Finding qualified staff, transportation and clean water are the prominent challenges for all respondent companies. Top three issues are transportation, finding qualified staff and clean water for the companies in organized industrial zone. Other companies outside the organized industrial zone perceived the lack of an industrial hub and marketing problems as the most important challenges. Companies in organized industrial zone feels lesser pressure from environmental threats of air pollution of smoke and gasses.

KEY WORDS: Environmental issues, organized industrial zone, Düzce, company

GİRİŞ

Ülkelerin kalkınmasında sanayinin önemi büyüktür. Günümüzde artık sanayiden beklenen sadece üretim, verimlilik ve kârlılık değildir. Günümüzde artık sanayi, çevre, eğitim, bölgesel kalkınma, adil bölüşüm, kültür gibi terimlerle birlikte anılmaya başlanmıştır.

* Bu çalışma, Düzce Üniversitesi BAP-2013.02.03.176 numaralı Bilimsel Araştırma Projesiyle desteklenmiştir



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU

OSB'lerin kuruluşunda temel hedef olarak; sanayinin disipline edilmesi, şehrin planlı gelişmesine katkıda bulunulması, birbirini tamamlayıcı ve birbirinin yan ürününü teşvik eden sanayicilerin bir arada ve bir program dâhilinde üretim yapmaları, üretimde verimliliğin ve kar artışının sağlanması, sanayinin az gelişmiş bölgelerde yaygınlaştırılması, tarım alanlarının sanayide kullanılmasının disipline edilmesi, sağlıklı, ucuz, güvenilir bir altyapı ve ortak sosyal tesisler kurulması, müşterek arıtma tesisleri ile çevre kirliliğinin önlenmesi, bölgelerin devlet gözetiminde, kendi organlarının yönetiminin sağlanması belirlenmiştir (DPT, 2001).

OSB'lere çeşitli yollarla sağlanan teşvikler OSB'leşme, yeni yatırımların bölgelere çekilmesi ve yeni istihdam alanlarının oluşmasında önemli etkileri söz konusu olmuştur. Organize Sanayi Bölgelerine yönelik oluşturulan teşviklerden sonra OSB doluluk oranları, üretime geçen işletme sayısı, istihdam oranı vs. bakımından önemli gelişmeler yaşanmıştır (Cansız, 2010).

Eser ve Şerifoğlu (2002) tarafından yapılan bir çalışmada küçük ölçekli işyerleri şeklinde örgütlenmiş olan Düzce sanayinde üretim ölçeklerinin küçük olması ve işyerlerinde aile ortaklığı geleneğinin de etkisiyle sanayicilerde birlikte iş yapma ve ortak hareket etme kültürü gelişmemiştir. İl'de işletmeler arasında karşılıklı güven ve işbirliğine dayalı ortaklıklar kurulamamakta, ortak hedefler ve projeler geliştirilememektedir.

Özdaş (2009) tarafından Diyarbakır Bölgesi'nde yapılan bir çalışmada kuruluş aşamasında işletmelerin bir kısmı hammaddeye yakın yerlerde yatırım yapma kararı alırken, bir diğer kısmı da alt yapı ile sorun yaşamayacağı yerleri tercih etmiştir. Ayrıca işletmelerin; kuruluşta finansman sorunu yaşamalarını, teknolojinin maliyetli oluşuna ve kredi bulamamalarına bağladığı ifade edilmiştir.

Akkurt (2007) tarafından Niğde Organize Sanayi Bölgesi'nde yapılan bir çalışmada Niğde Organize Sanayi Bölgesinin varlığının; üretim kapasitesini, istihdamı, maliyeti, pazar payını, teşvik alma ve yan sanayiye olumlu yönde etkilediği ancak OSB'nin ithalatı ve ihracatı olumsuz yönde etkilediği ifade edilmiştir.

Batı Karadeniz bölgesindeki (Zonguldak, Karabük, Bartın) OSB firmaları ve işletmeleri üzerinde yapılan çalışmalarda, OSB'de yer almanın en büyük avantajları; firmalara uygun geniş alan sunulabilmesi, enerji altyapısı sayesinde enerjiye kolay erişim sağlanabilmesidir. En büyük dezavantajları ise; konumdan kaynaklı görünürlük eksikliği ile ulaşım yetersizliği ve OSB yönetim ve hizmetlerinin ihtiyaç ve isteklere yeterince cevap verememesi olduğu belirtilmiştir (URL 1).

Düzce Organize Sanayi Bölgelerinde yer alan ya da yer almayan, yatırım yapan ya da yapmayı düşünen yatırımcıların bölgeyle ilgili karşılaşılabileceği problemlerin belirlenmesi ve bu doğrultuda bölgenin olumlu ve olumsuz yönlerinin ortaya koyulması çalışmanın konusunu oluşturmuştur. Yapılan bu çalışma ile Düzce organize sanayi bölgelerinde yer alan ya da yer almayan işletmelerin; demografik özelliklerinin tespit edilmesi, yaşadıkları temel sorunların tespit edilmesi, Organize Sanayi Bölgesinde bulunmanın işletmeye ne tür avantaj ya da dezavantaj sağladığının tespit edilmesi amaçlanmıştır.

MATERYAL VE YÖNTEM

Düzce İli merkez ilçe sınırları içerisinde hem organize sanayi bölgesi hem de organize sanayi bölgesi dışında faaliyette bulunan sanayi işletmelerinin karşılaştıkları çevre sorunlarının analizi için Düzce ili merkez ilçesine bağlı olarak ve Düzce Ticaret ve Sanayi Odası üye kayıtlarına göre sanayi alanında faaliyette bulunan 247 işletmeye ulaşılmaya hedeflenmiştir (Anonim, 2013).



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU

Çalışma evrenini oluşturan 247 işletmenin 50 adeti Düzce Organize Sanayi Bölgesinde, 197 adedi de Düzce il merkezinde faaliyette bulunmaktadır. Çalışma kapsamında organize sanayi bölgesinde faaliyette bulunan ve bulunmayan işletmelerin hepsine ulaşılması hedeflenmiş, çalışma sonucunda 60 işletmeye ulaşılabilmektedir. Anketlerin geri dönüş oranı %24,3 olarak tespit edilmiştir. Literatürdeki çalışmalar dikkate alındığında, ana kütle üzerinden gerçekleşen geri dönüş oranlarının genellikle %20 ile %45 arasında değiştiği gözükmemektedir (Hum ve Leow, 1996; Bal ve Gundry, 1999).

Elde edilen anketlerin sayıları dikkate alındığında ulaşılan veri sayısının istatistik olarak yeterli olduğu kabul edilmiştir. Düzce İli merkez ilçe sınırları içerisinde organize sanayi bölgesi ve dışında faaliyette bulunan sanayi işletmelerinin karşılaştıkları sorunların ele alındığı bu çalışmada verilerin toplanmasında anket yönteminden yararlanılmıştır. Anket formunda cevap alınması için hem açık uçlu hem de likert tarzı sorulardan yararlanılmıştır. Çalışma kapsamında kullanılan anket formu iki bölüm, 5 soru ve 17 yargıdan oluşturulmuştur. Anketin birinci bölümünde katılımcı işletmelere ait temel bilgiler sorgulanmıştır. Anketin ikinci bölümünde Düzce imalat sanayi işletmelerinin yaşadıkları temel sorunlar analiz edilmiştir.

Elde edilen anket sonuçları öncelikle anketlerde yer alan değişkenlere göre kodlanmış ve bir veri tabanı oluşturulmuştur. Bu veri tabanları yardımıyla anket formunda yer alan soruların istatistikî değerlendirmeleri SPSS (2003) paket programı yardımıyla yapılmıştır.

Ayrıca çalışmada çıkarımsal istatistik bazındaki verilere öncelikle güvenilirlik analizi ve geçerlilik analizi de uygulanmıştır.

BULGULAR

GEÇERLİLİK VE GÜVENİLİRLİK ANALİZİ

Güvenilirlik analizi bir ölçekte yer alan maddeler arasındaki iç tutarlılığı ölçmekte ve bu maddeler arasındaki ilişkiler hakkında bilgi sunmaktadır (Bayram, 2004). Likert tipi bir tutum ölçeğinde, ölçeğin temel varsayımlarından biri, ölçekteki her bir maddenin ölçülen tutumla monotonik bir ilişki içinde olup olmamasıdır. Bunun anlamı, her bir maddenin aynı tutumu ölçtüğüdür. Bundan dolayı, likert tipi bir tutum ölçeğinde güvenilirlik düzeyini saptamak için iç tutarlılığın bir ölçütü olan, Cronbach tarafından geliştirilen "Cronbach Alpha" katsayısının kullanılması uygun bulunmaktadır (Tavşancıl, 2002).

Çalışma sonucunda elde edilen verilere açıklayıcı faktör analizi uygulanmış ve kullanılan anket formunun faktör modeline uygun olup olmadığı konusunda karar verebilmek için, önce değişkenler arası korelasyon matrisi elde edilmiştir. Çalışma kapsamında ayrıca Keiser Meyer Olkin'in (KMO) örnekleme yeterliliği ölçüsüne de bakılmıştır. KMO'nun örnekleme yeterliliği ölçüsü = 0,763 ve Bartlett'in küresellik testi = 408,612; serbestlik derecesi $df = 136$ ve sig. değeri $p = 0,00001$ bulunmuştur.

Elde edilen bu sonuçlar veri grubunun faktör analizine uygun olduğunu ve geçerlilik açısından bir sorun teşkil etmediğini göstermektedir.

Çalışmada çıkarımsal istatistik bazında verilere ayrıca güvenilirlik analizi de uygulanmıştır. Araştırmada kullanılan ölçeğin güvenilirlik analizi sonucunda verilerin genel güvenilirlik değeri (Cronbach Alpha Katsayısı) 0.907 olarak tespit edilmiştir. Elde edilen bu sonuç dikkate alındığında, ölçeğin yüksek derecede güvenilirliğe sahip olduğu görülmektedir. Zira alfanın 0.40'dan küçük olması ölçeğin güvenilir olmadığını, 0.40-0.60 arası düşük güvenilirlikte olduğunu, 0.60-0.80 arası güvenilir olduğunu, 0.80-1.0 arası ise yüksek güvenilirliğe karşılık geldiğini göstermektedir (Özdamar, 2002).



KATILIMCI FİRMALARIN ÖZELLİKLERİ

Düzce ili merkezinde ve Düzce organize sanayisinde faaliyette bulunan ve çalışmaya katılan 60 işletmenin %50'si organize sanayi bölgesinde %50'si de organize sanayi bölgesi haricinde Düzce ili merkezinde faaliyette bulunmaktadır.

Katılımcı işletmelerin faaliyet konuları incelendiğinde işletmelerin %36,7'si mobilya alanında, %18,3'ü tekstil alanında, %18,3'ü makine alanında, %11,7'si plastik alanında, %8,3'ü gıda alanında ve %6,7'si de inşaat sektöründe faaliyette bulunmaktadırlar.

Düzce organize sanayi bölgesinde ve dışında faaliyette bulunan ve çalışmaya katılan işletmelerin %36,7'si ormancılık alanında faaliyette bulunurken, %63,3'ü ormancılık alanı dışında bir alanda faaliyette bulunmaktadırlar.

Organize sanayi bölgesinde faaliyette bulunan işletmelerin faaliyet alanları incelendiğinde sırasıyla tekstil, makine, mobilya, plastik ve inşaat sektörlerinde faaliyet yaptıkları belirlenmiştir. Organize sanayi bölgesi dışında faaliyette bulunan işletmeler ise sırasıyla mobilya, makine, tekstil ve gıda sektörlerinde faaliyette bulunmaktadırlar.

Düzce ilinde faaliyette bulunan ve çalışmaya katılan işletmelerin ne kadar süredir çalıştıkları alanda faaliyette buldukları sorgulandığında 1 ile 59 yıldır çalıştıkları alanda işletmelerin faaliyette bulunduğu saptanmıştır. İşletmeler ortalama 18,88 yıldır çalıştıkları alanda aralıksız faaliyette bulunmaktadırlar.

İşletmelerin çalışma alanlarında faaliyet gösterdikleri yıllar analiz edildiğinde işletmelerin %27,6'sı 6-10 yıldır, %19'u 11-15 yıldır, %19'u 30 ve daha fazla yıldır, %13,8'i 16-20 yıldır, %6,9 oranlarında da 1-5 yıldır, 21-25 yıldır ve 26-30 yıldır aynı faaliyet alanlarında faaliyette bulunmaktadırlar.

Düzce ilinde faaliyette bulunan ve çalışmaya katılan işletmelerin en az 16, en fazla 1600 çalışan mevcuttur. Tüm işletmeler baz alındığında işletmelerde ortalama çalışan sayısı 155,8 olarak hesaplanmıştır. İşletmelerde en az 1 en fazla 850 kadın çalışan bulunurken ortalama kadın çalışan sayısı 47,8, en az 10 en fazla 1600 erkek çalışan bulunmakta ve ortalama erkek çalışan sayısı 101,8'dir.

Organize sanayi bölgesinde ve Düzce ili merkezinde faaliyette bulunan ve çalışmaya katılan işletmelerde en az 3 en fazla 200 beyaz yakalı çalışan bulunurken ortalama beyaz yakalı çalışan sayısı 19,7, en az 13 en fazla 1400 mavi yakalı çalışan istihdam ederken ortalama mavi yakalı çalışan sayısı da 101,8 olarak hesaplanmıştır.

Düzce organize sanayi bölgesi içinde ve dışında ticari faaliyette bulunan işletmelerin %80'i faaliyetlerini yürüttükleri üretim alanlarının yeterli olduğunu belirtmişlerdir. Katılımcı işletmelerin %20'si ise üretim alanlarını yetersiz bulduklarını belirtmişlerdir. Üretim alanlarını yetersiz bulan işletmelerin %21,7'si işlerini yürütmek için daha geniş alanlarda faaliyet göstermek istediklerini belirtmektedirler.

KATILIMCI FİRMALARIN YAŞADIKLARI TEMEL SORUNLAR

Çalışma kapsamında sanayi işletmelerinin karşılaştıkları temel sorunların analizi yapılırken kümeleme analizinden yararlanılmıştır. Kümeleme analizi, gruplanmış verilerin benzerliklerine göre sınıflandırmada sıklıkla kullanılan çok değişkenli istatistiksel yöntemlerden birisidir. Kümeleme analizinin öncelikli amacı, araştırma sonucunda elde edilen gözlemlerin benzerliklerini temel alarak onları iki ya da daha fazla gruplar halinde bölümlendirmektir (Kalaycı, 2009). Kümeleme analizi sonucunda Düzce sanayi işletmelerinin faaliyet gösterdikleri alanlarda yaşadıkları temel sorunlar 3 önem düzeyine bağlı olarak Tablo 1'de gösterilmiştir.



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU

Tablo 1. İşletmelerin faaliyet gösterdikleri alanlarda yaşadıkları sorunlar

Sorunlar	Önem düzeyi		
	1	2	3
Nitelikli eleman bulamama sorunu	+	-	-
Ulaşım sorunu (personel, müşteri, hammadde gibi)	+	-	-
Toplu bir merkezin olmaması ve yeterli reklâmın ve tanıtımın yapılamamasından kaynaklanan pazarlama sorunları	-	+	-
Makine parkının yetersizliğinden kaynaklanan ve yardım alacak firmaların olmamasından kaynaklanan sorunlar	-	+	-
Temiz su sorunu	-	+	-
Aynı faaliyet alanındaki diğer firmalarla iletişim kuramama sorunu	-	+	-
Atık su ve kanalizasyon sorunu	-	-	+
Çevreye verilen zarardan dolayı rahatsızlıkların olması	-	-	+
Yerel yönetimlerin zorlamalarından kaynaklanan sorunlar	-	-	+
Atık madde, çıkan toz, talaştan kaynaklanan sorunlar	-	-	+
Elektrik sorunu (düşük voltaj, süreklilik gibi)	-	-	+
Çöp toplama ve yok edilmesinden kaynaklanan sorunlar	-	-	+
Çevresel etmenlerden kaynaklanan zararların olması	-	-	+
Hava kirliliğine neden olan duman, gaz sorunları	-	-	+
Çok fazla gürültüden kaynaklanan sorunlar	-	-	+
Trafikten kaynaklanan sorunlar	-	-	+
Yasal zorunlulukların getirdiği sorunlar	-	-	+

Düzce organize sanayi bölgesi ile Düzce merkezinde faaliyette bulunan işletmelere göre faaliyette buldukları çalışma alanlarında yaşadıkları birinci dereceden önemli görülen sorunlar nitelikli eleman bulamama sorunu ile personel, müşteri ve hammaddenin işletmelerine ulaştırılmasında yaşadıkları ulaşım sorunudur.

Katılımcı işletmelere göre işletmecilik faaliyetlerini yapabilmeleri için karşılaştıkları ve ikinci dereceden önemli görülen sorunlar ise toplu bir merkezin olmaması ve yeterli reklâmın ve tanıtımın yapılamamasından kaynaklanan pazarlama sorunları, makine parkının yetersizliğinden kaynaklanan ve yardım alacak firmaların olmamasından kaynaklanan sorunlar, temiz su bulamama sorunu ve aynı faaliyet alanındaki diğer firmalarla iletişim kuramama sorunu şeklinde dile getirilmiştir.

Düzce organize sanayi bölgesinde ve organize sanayi bölgesi haricinde faaliyette bulunan ve çalışmaya katılan işletmelere göre işletmecilik faaliyetleri yürütülürken



karşılaşılan ve üçüncü dereceden önemli olan sorunlar Tablo 1’de görüldüğü gibi sıralanmıştır.

TARTIŞMA VE SONUÇ

Düzce organize sanayi bölgesi dışında faaliyette bulunan işletmelerin daha çok ormancılık alanında (mobilya, orman ürünleri) faaliyette bulunduğu belirlenirken Düzce organize sanayi bölgesinde faaliyette bulunan işletmelerin ise daha çok tekstil ve makine sektöründe faaliyette buldukları belirlenmiştir. Düzce orman ürünleri sanayisinin tarihinin eskiye dayandığı göz önüne alındığında işletmelerin daha çok babadan kalma arazilerde faaliyet sürdürdükleri ayrıca Düzce organize sanayi bölgesinin yeni kurulduğunu ve işletmelerin buraya taşınmak istemedikleri söylenilebilir. Eser ve Şerifoğlu tarafından 2002 yılında yapılan ve Düzce ilinin sanayi raporunun hazırlandığı çalışmada da Düzce’de faaliyette bulunan işletmelerin %33’ünün faaliyet alanı ormancılıkla ilgilidir.

Düzce organize sanayi bölgesinde faaliyette bulunan işletmelerin hem beyaz yakalı işgücü hem de mavi yakalı işgücü yönünden Düzce merkezinde yer alan ancak organize sanayi bölgesinde faaliyette bulunmayan işletmelerden daha kaliteli ve sayıca fazla personele sahip olduğu görülmektedir. Bartın ilinde faaliyette bulunan ve Bartın Ticaret ve Sanayi Odasına kayıtlı orman ürünleri sanayisinde 19 işletme bulunmaktadır. Bu işletmelerde en az 21 kişi, en fazla 145 kişi ve ortalama 54 kişinin istihdam edildiği belirlenmiştir. İşletmelerde en az 1 en fazla 11 kadın çalışan bulunurken ortalama kadın çalışan sayısı 5, en az 18 en fazla 56 erkek çalışan bulunmakta ve ortalama erkek çalışan sayısı 35’dir (Anonim 2014). 2002 yılındaki işletme sayımına göre daha çok 1-9 kişi (%59,7) (Eser ve Şerifoğlu 2002) çalıştıran Düzce sanayisi işletmeleri günümüzde ise daha fazla çalışan ile faaliyette bulunmaktadır.

Düzce organize sanayi bölgesinde yer alan işletmelerin faaliyet gösterdikleri alanda karşılaştıkları sorunların başında “ulaşım sorunu (personel, müşteri, hammadde gibi)” ve “nitelikli eleman bulamama sorunu” yer alırken, Düzce ilinde faaliyette bulunan organize sanayi bölgesi dışındaki işletmelerde ise “toplular bir merkezin olmaması ve yeterli reklâmın ve tanıtımın yapılamamasından kaynaklanan pazarlama sorunları,” “nitelikli eleman bulamama sorunu” ve “yerel yönetimlerin zorlamalarından kaynaklanan sorunlar” önemli sorunlar olarak öne sürülmüştür.

Düzce organize sanayi bölgesinde yer alan işletmelerin Düzce ilinde faaliyette bulunan organize sanayi bölgesi dışındaki işletmelere göre çevreye daha duyarlı üretim yapma konusunda imkânlarının olduğu söylenilebilir. Zira düzce organize sanayi bölgesinde faaliyette bulunan işletmelerin faaliyet gösterdikleri alanlarda karşılaştıkları en az önemli sorunlar içerisinde çevreye verilen zararlar yer almıştır. Bartın Orman Ürünleri Sanayi işletmelerinin faaliyet gösterdikleri alanlarda çevreye duyarlı üretim ile ulaşmak istedikleri amaçlar ekonomik, sosyal ve çevresel olmak üzere 3 kısımda ele alınabilir. Bu amaçlar içerisinde ekonomik hedeflerin başında su ve enerji maliyetlerini en aza indirmek gelmektedir. Sosyal amaçların başında mevcut pazarlarda pazar payını artırma çalışmaları yer almaktadır. Çevresel hedefler olarak da ürün dayanıklılığının ve ömrünün arttırılmasının önemli olduğu ileri sürülmektedir.

Sanayi kuruluşlarının Organize Sanayi Bölgeleri’nde toplanması kentlerde önemli rahatlamaya yol açacaktır. Sanayi kuruluşlarının olumsuz etkileri daha az hissedilecek, kentte sanayi yatırımlarının yerine sosyal hizmet niteliğinde başka hizmetler sunulabilecektir. Bunun yanında altyapı kullanımı da önemli ölçüde rahatlayacaktır.



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU

Özellikle gelişmekte olan bölgelerde yatırımların tek başına yapılması maliyetli olduğundan dolayı, birlikte ve birbirini tamamlayıcı şekilde üretim ilkeleriyle Organize Sanayi Bölgeleri'nde toplanan sanayi kuruluşları verimliliğe ve kaynakların etkin kullanımına katkıda bulunacaklardır.

Sanayi, çevre kirliliği yaratabilmektedir. İşletmelerin OSB bünyesinde yer almasıyla bu çevre kirliliğini kontrol altına almada ve önlemede ileri teknolojilerin kullanılmasını sağlayabilecektir.

Başarılı Organize Sanayi Bölgeleri, ülke ekonomisine önemli katkıları ve kentleşmenin düzenli bir biçimde gerçekleşmesini sağlayabilme olanağını verdiği için önemlidir. Onun için Organize Sanayi Bölgeleri konusu büyük önem taşımaktadır. Bunun için önerilmesi gereken, gelişme potansiyeline yakın yerlerde Organize Sanayi Bölgesi yatırımlarına önem vermek, kalkınmada öncelikli yörelerde planlanan Organize Sanayi Bölgeleri'nde bu konuya daha da özenli yaklaşmaktır.

KAYNAKLAR

- Akkurt, A. A. 2007. Organize Sanayi Bölgelerinin Yerel Ekonomik Kalkınmaya Katkısı (Niğde ve Kayseri Örneği), Niğde Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İktisat Ana Bilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Niğde.
- Anonim, 2013. Düzce Ticaret ve Sanayi Odası Üye Kayıtları Listesi.
- Anonim, 2014. Bartın Ticaret ve Sanayi Odası Üye Kayıtları Listesi.
- Bal, J. And Gundry, J. 1999. Virtual Teaming in The Automotive Supply Chain Team Performance Management: An International Journal, 5 (6), 174-193
- Bayram, N. 2004. Sosyal Bilimlerde SPSS ile Veri Analizi, Ezgi Kitapevi, Bursa.
- Cansız, M. 2010. Organize Sanayi Bölgeleri Politikaları ve Uygulamaları, ISBN: 978-975-19-4762-8, DPT Yayın No: 2808, Ankara.
- DPT, VIII. Beş Yıllık Kalkınma Planı (2001-2005), Ankara. DPT Yayını, 2001.
- Eser, U. Ve Şerifoğlu S. F. 2002. Düzce İl Gelişme Planı Sanayi Sektörü Raporu, Düzce Valiliği, Düzce.
- Hum, S. H. And Leow, L.H. 1996. Strategic Manufacturing Effectiveness; An Emprical Study Based on The Hayes-Wheelwright Framework, International Journal of Opertions and Production Managements, 16 (4), 4-18.
- Kalaycı, Ş. 2009. SPSS Uygulamalı Çok Değişkenli İstatistik Teknikleri, Asil Yayın Dağıtım, 426 s. Ankara.
- Özdamar, K. 2002. Paket Programlar İle İstatistiksel Veri Analizi, Kaan Kitabevi, 661-667, Eskişehir.
- Özdaş, Y. 2009. Türkiye'de Uygulanan Yatırım Teşvikleri ve Diyarbakır Bölgesinde Bir Araştırma, Çukurova Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Adana.
- SPSS Institute Inc., 2003. SPSS Base 12.0 User's Guide, 703 p.
- Tavşancıl, E. 2002. Tutumların Ölçülmesi ve SPSS ile Veri Analizi, Nobel Yayın Dağıtım, Ankara.
- URL 1. <http://www.bakka.gov.tr/>



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU



Bartın Orman Ürünleri Sanayi İşletmelerinin Temiz Üretimden Beklentilerinin Analizi

Muhammet ÇİL¹ Tarık GEDİK² Derya SEVİM KORKUT³

^{1,2,3} Düzce Üniversitesi Orman Fakültesi Orman Endüstri Mühendisliği Bölümü

e-posta: muhammetcil@duzce.edu.tr

ÖZET

Çevreye daha az zarar veren ürünlerin talep görmeye başlaması pek çok endüstriyel sektör için yeni bir rekabet alanı ortaya çıkarmıştır. Ürün ve hizmetlerin ardında daha az artık ve atıklar bırakarak üretilmesi fikri, örnek uygulamalarıyla beraber iş dünyasına temiz üretim adı altında girmeye başlamıştır. Çalışma kapsamında Bartın Ticaret ve Sanayi Odasına kayıtlı orman ürünleri sanayinde faaliyette bulunan işletmeler incelenmiştir.

Çalışma sonucunda işletmelerin ortalama 24 yıldır bu alanda faaliyette buldukları, en az 21; en fazla 145 ve ortalama 54 kişi çalıştırdıkları belirlenmiştir. İşletmelerin %75'inin ihracat yaptığı ve %75'inin de ithalat yaptığı saptanmıştır. Katılımcı işletmeler hammadde temini noktasında sorun yaşamadıklarını belirtmişlerdir.

İşletmelerin %75'i organize sanayi bölgesinde, %12,5'i küçük sanayi sitesinde ve %12,5'i de ilk kurulduğu alanda faaliyetlerini sürdürmektedirler.

Çalışmaya katılan işletme temsilcileri temiz üretim, sürdürülebilir üretim, eko-verimlilik gibi kavramları %50 oranında daha önce duyduklarını belirtmişlerdir.

Çalışma sonucunda işletmelerin temiz üretimle ilgili olarak ulaşmak istedikleri ekonomik hedeflerin başında su ve enerji maliyetlerini en aza indirmek, hammadde ve malzeme maliyetlerini düşürmek ve pazardaki rekabet ortamında avantaj sağlamak gelirken; sosyal hedeflerin başında mevcut pazarlarda pazar payını arttırmak, işletmede çalışanların çevresel farkındalığını arttırmak, müşteriler ve rakipler nezdinde imaj kazanmayı sağlamak ve sağlık risklerinin azaltılması gelmektedir. Ayrıca, çevresel hedefler olarak ürün dayanıklılığının ve ömrünün artırılması, tehlikeli kimyasal madde kullanımının azaltılması ve üretim sürecinde oluşan atık miktarlarının azaltılmasının geldiği görülmektedir.

ANAHTAR SÖZCÜKLER: Temiz üretim, Orman ürünleri sanayisi, Bartın

Analyzing The Expectations of Forest Products Companies from Cleaner Production in Bartın

ABSTRACT

Increased demand for the environmentally less harmful products has created a new field of competition. Businesses have been adopted the cleaner production idea as the producing goods and services with less residue and wastes. The study covered the forest products companies registered to the Bartın Chamber of the Commerce and Industry.

Average year of operation in forest industry for the respondent companies is 24. Average number of employee in respondent companies is 54 ranging from 21 to 154. The percentage of the respondent exporting and importing forest products are the same-75%. No companies reported having difficulty in procuring raw material.

75% of the respondent companies operate in organized industrial zone, 12.5% are in small industrial site and 12.5% are in the initial establishment location.

50% of the respondents reported having heard the terms of cleaner production, sustainable production, and eco-efficiency.

Chief economic expectations of respondents out of cleaner production included minimizing the water and energy costs, decreasing the raw material costs and gaining competitive advantage. Social expectations of the companies included the greater market share, increased environmental awareness of employee, enhanced image and lower health risks. Environmental expectations were extended product life and endurance, lesser use of dangerous chemicals and wastes.

KEY WORDS: Cleaner production, Forest products industry, Bartın.

GİRİŞ

Çevre sorunları, günümüzde Türkiye ve dünyanın en önemli konuları arasında yer almaktadır. Özellikle sanayi devrimi ile birlikte dünya nüfusunda, buna paralel olarak da üretim ve tüketim faaliyetlerindeki hızlı artış, dünyanın geleceğini tehdit edecek biçimde çevrenin kirlenmesine, doğal kaynakların azalmasına ve zamanla yok olmasına neden olmuştur (Sencar, 2007).

Günümüzde küresel boyutlara ulaşan çevre sorunları, işletmelere de önemli sorumluluklar yüklemektedir. İşletmeleri çevreye duyarlı olmaya iten nedenlerden bazıları çevreci hareketler ve kamuoyunun giderek artan baskısı, yasal düzenlemelerdeki artış, sosyal sorumluluk anlayışındaki gelişmeler, maliyetlerde yaşanan artışlar vb. şeklinde sıralanabilir. (Altınışık, 2011).

Çevre sorunlarına çözüm arayışları beraberinde çeşitli sorumluluklar getirmiştir. Sanayiye düşen sorumluluklar arasında sürdürülebilir kalkınma ilkeleri çerçevesinde, tüketici taleplerini tespit etmek, küresel pazarı takip etmek, ulusal ve uluslararası çevre ve üretime ilişkin yasal düzenlemelere uymak, temiz üretim gibi çevre duyarlı üretim tekniklerini uygulamak ve araştırmak yer almaktadır (Sevim Korkut ve Karadağ, 2010). Sürdürülebilir kalkınma kavramı ile beraber ortaya atılan temiz üretim kavramı çevresel sorunları çözmeye önemli bir rol oynamaktadır (Kotan ve Bakan, 2007; Kotan, 2009; Hakyemez, 2012, Yücel, 2011).

Temiz üretim kavramı, Birleşmiş Milletler Çevre Programı (UNEP) tarafından “toplum etkinliği artırmak, insan ve çevre üzerindeki riskleri azaltmak için entegre ve önleyici bir çevre stratejisinin proseslere, ürünlere ve hizmetlere sürekli olarak uygulanması” şeklinde tanımlanmaktadır (Atalay, 2012). Diğer ifadeyle temiz üretim, yüksek verime sahip üretim teknoloji ve yöntemlerinin kullanımıyla, aynı miktarda üretim için daha az doğal kaynak ve enerji kullanımı ve daha az atık üretimi prensibine dayanmaktadır. Bu niteliği ile sadece çevresel kaygılara değil, “doğal kaynakların korunması, endüstriyel verimlilik ve ekonomik kalkınma” gibi pek çok alana da hitap etmektedir (Kıyık, 2012; Uygun, 2012).

Temiz üretim, hammadde ve enerjiyi daha az kullanmayı, yeniden kullanım ve geri dönüşümü artırmayı, daha az atık oluşturmayı ve tehlikeli atık miktarını azaltmayı amaçlayan çevreye duyarlı bir üretim yaklaşımıdır (Atalay, 2012). Dolayısıyla atık oluşumunu kaynağında önleyerek/azaltarak üretimden kaynaklanan çevresel etkileri en aza indirmeyi amaçlar, işletme verimliliğinin artmasında ve çevre kirliliğinin önlenmesinde önemli bir rol oynar (Sevim Korkut ve Karadağ, 2010; Atalay, 2012).

Kirlilik önleme, atık azatımı veya yeşil verimlilik gibi terimlerle adlandırılan temiz üretim ile işletmede maddi yatırım yapılmadan maddi kazançlar sağlanabilmektedir. Bu durum işletmeler için çevresel performansı artırma yolunda basit bir “kazan-kazan” yaklaşımıdır (Altınışık, 2011). Temiz üretimin işletmelere sağlayacağı kazançlar genel olarak şunlardır (Kıyık, 2012);

- Atık miktarının düşürülmesi,
- Hammadde, su ve enerji tüketiminin azaltılması,
- Arıtma maliyetinin düşürülmesi,
- Çalışma ortamının iyileştirilmesi,
- İş ve işçi sağlığı standartlarına uyulmasının kolaylaştırılması,
- Çalışma koşullarının iyileştirilmesi ile çalışanların iş değiştirmelerinin önlenmesi ve uzun vadede işlerinde uzman olmalarının sağlanması,



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU

- Proseslerin veriminin ve ürün kalitesinin artırılması,
- Temiz üretim teknoloji transferlerinin kolaylaştırılması,
- İşletmenin müşteriler, toplum ve kamu yönetiminde görüntüsünün iyileştirilmesi,
- Yurtdışı arıtma teknolojilerine bağımlılığın azaltılması,
- Gelişmekte olan hukuki altyapı dolayısıyla vergi muafiyetleri ve teşvik gibi kazanımlar sağlanması olarak sayılabilir.

İşletmelerde temiz üretim uygulamalarının gerçekleştirilebilmesi için, her düzeydeki işletme personelinin sorunların çözümüne katkıda bulunması sağlanmalıdır. Temiz üretim uygulamaları ile çalışanların bilinçlendirilmesi ve uygulamaların günlük işleyişin bir parçası haline getirilmesi gerekmektedir (Karadağ ve Sevim Korkut, 2012). Ayrıca; temiz üretim ve uygulamalarının ülke çapında uygulanmasını geliştirmek için çevreye duyarlı üretim kapsamında yer alan ve verimlilik artışı yanında çevreye daha az zarar veren temiz üretim gibi konularda politikalar geliştirilerek benimsenmelidir (Altınışık Dirik ve Akyol, 2007)

Temiz üretim konusundaki gelişmeler ve ülkelerde çevreyle ilgili yasal uygulamalar işletmelerin çevre kaynakları yönetimi konusunda bazı standartlara uyma gereğini doğurmuştur. Örneğin, ISO 14000 bir ürünün üretim sürecinde çevre yönetimiyle ilgili çok çeşitli standartlar içermektedir. Bu standartlar grubu içerisinde çevre yönetim sistemi için gereklilikleri ISO 14001 ile, çevre yönetim sistemiyle ilgili genel ilkeler ise ISO 14004 ile belirlenmiştir. Bu standartlar, örgütlerin faaliyetleri sonucu oluşan çevre üzerindeki olumsuz etkilerini nasıl azaltabilecekleri ve ilgili yasa ve kurallara nasıl uyacakları konularında yardımcı olmak için geliştirilmiştir (Yavuz, 2010).

Türkiye'deki sanayi işletmelerinin büyük çoğunluğunu oluşturan KOBİ'lere yönelik olarak geliştirilecek ve desteklenecek çevreye duyarlı üretim uygulamaları, doğal kaynakların korunmasıyla çevreye verilen zararın en aza indirilmesini sağlayarak ülkenin ekonomik kalkınmasında da önemli bir rol oynayacaktır (Altınışık, 2011).

Ayrıca, temiz üretim/eko-verimlilik ile ilgili daha önceki deneyimlerden/uygulamalardan yararlanma yolu ile de işletmelerin çevreye yatırım yapmaları teşvik edilebilir. Temiz üretim/eko-verimlilik göreceli olarak kolay uygulanmaları ve düşük maliyetleri nedeniyle KOBİ'ler için en uygun çevresel uygulamalardandır (Altınışık, 2011).

Yapılan bu çalışma ile Bartın Orman Ürünleri Sanayinde yer alan işletmelerin demografik özelliklerinin tespit edilmesi, temiz üretim yaklaşımının kavramsal çerçevesinin çizilmesi, temiz üretim uygulamaları konusunda var olan kapasitenin belirlenmesi, ürün ve hizmetlerin tasarım aşamasından itibaren başta maliyetlerin düşürülmesi, kaynak israfının azaltılması ve atıkların minimuma indirilmesi, maliyet ve zaman etkinliği, ürün ve süreç kalitesi, verimlilik ve doğal hammadde ve enerji kaynakları kullanımı gibi avantajlar yaratması açısından işletmelerin sürdürülebilir kalkınma hedeflerine ulaşmasındaki kriterleri belirlemek amaçlanmıştır.

MATERYAL VE YÖNTEM

Yapılan çalışma ile Bartın ilinde faaliyette bulunan ve Bartın Ticaret ve Sanayi Odasına kayıtlı bulunan orman ürünleri sanayi işletmelerinin temiz üretim konusunda beklentilerinin analiz edilmesi amaçlanmıştır. Bu amaca ulaşmak için Bartın Ticaret ve Sanayi Odasına kayıtlı ve orman ürünleri sanayinde faaliyette bulunan 19 işletme bulunmaktadır. Bu işletmelerden 12 tanesinin 20 ve daha fazla çalışanı olduğu tespit edilmiş ve bu işletmelerin hepsine yüz yüze anket yöntemi ile ulaşılmaya çalışılmıştır. Araştırma sonucunda 12 işletmenin 8'inden geri dönüş alınabilmiş ve anketlerin geri



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU

dönüş oranı %67 olarak hesaplanmıştır. Literatürde evrenin tamamına yapılan çalışmalarda geri dönüş oranlarının genellikle %20 ile %45 arasında değiştiği görülmektedir (Hum ve Leow, 1996; Bal ve Gundry, 1999). Ulaşılan bu oranın istatistiksel olarak yeterli olduğu kabul edilmiştir.

Bartın İli merkez ilçe sınırları içerisinde orman ürünleri sanayinde faaliyette bulunan işletmelerin temiz üretim uygulamalarından beklentilerini analiz etmek amacıyla anket yönteminden yararlanılmıştır. Anket formunda cevap alınması için hem açık uçlu hem de likert tarzı sorulardan yararlanılmıştır. Çalışma kapsamında kullanılan anket formu iki bölüm, 12 soru ve 17 yargıdan oluşturulmuştur. Anketin birinci bölümünde katılımcı işletmelere ait temel bilgiler sorgulanmıştır. Anketin ikinci bölümünde ise Bartın orman ürünleri sanayi işletmelerinin temiz üretim ile ulaşmak istedikleri amaçlar analiz edilmiştir.

Elde edilen anket sonuçlarının analize hazır hale getirilebilmesi için öncelikle, gelen anketlerde yer alan değişkenler kodlanmış ve her aşama için bir veri tabanı oluşturulmuştur. Bu veri tabanları yardımıyla anket formunda yer alan soruların istatistikî değerlendirmeleri SPSS (2003) paket programı yardımıyla yapılmıştır. Ayrıca çalışmada çıkarımsal istatistik bazındaki verilere öncelikle güvenilirlik analizi ve geçerlilik analizi de uygulanmıştır.

BULGULAR

GEÇERLİLİK VE GÜVENİLİRLİK ANALİZİ

Güvenilirlik analizi bir ölçekte yer alan maddeler arasındaki iç tutarlılığı ölçmekte ve bu maddeler arasındaki ilişkiler hakkında bilgi sunmaktadır (Bayram, 2004). Likert tipi bir tutum ölçeğinde, ölçeğin temel varsayımlarından biri, ölçekteki her bir maddenin ölçülen tutumla monotonik bir ilişki içinde olup olmamasıdır. Bunun anlamı, her bir maddenin aynı tutumu ölçtüğüdür. Bundan dolayı, likert tipi bir tutum ölçeğinde güvenilirlik düzeyini saptamak için iç tutarlılığın bir ölçütü olan, Cronbach tarafından geliştirilen "Cronbach Alpha" katsayısının kullanılması uygun bulunmaktadır (Tavşancıl, 2002).

Çalışma sonucunda elde edilen verilere açıklayıcı faktör analizi uygulanmış ve kullanılan anket formunun faktör modeline uygun olup olmadığı konusunda karar verebilmek için, önce değişkenler arası korelasyon matrisi elde edilmiştir. Çalışma kapsamında ayrıca Keiser Meyer Olkin'in (KMO) örnekleme yeterliliği ölçüsüne de bakılmıştır. KMO'nun örnekleme yeterliliği ölçüsü = 0,633 ve Bartlett'in küresellik testi = 78,116; serbestlik derecesi $df = 45$ ve sig. değeri $p = 0,002$ bulunmuştur.

Elde edilen bu sonuçlar veri grubunun faktör analizine uygun olduğunu ve geçerlilik açısından bir sorun teşkil etmediğini göstermektedir.

Çalışmada çıkarımsal istatistik bazında verilere ayrıca güvenilirlik analizi de uygulanmıştır. Araştırmada kullanılan ölçeğin güvenilirlik analizi sonucunda verilerin genel güvenilirlik değeri (Cronbach Alpha Katsayısı) 0.838 olarak tespit edilmiştir. Elde edilen bu sonuç dikkate alındığında, ölçeğin yüksek derecede güvenilirliğe sahip olduğu görülmektedir. Zira alfanın 0.40'dan küçük olması ölçeğin güvenilir olmadığını, 0.40-0.60 arası düşük güvenilirlikte olduğunu, 0.60-0.80 arası güvenilir olduğunu, 0.80-1.0 arası ise yüksek güvenilirliğe karşılık geldiğini göstermektedir (Özdamar, 2002).

KATILIMCI İŞLETMELERİN ÖZELLİKLERİ

Çalışmaya katılan işletmelerin ne kadar süredir çalıştıkları alanda faaliyette buldukları sorgulandığında ortalama 24 yıldır çalıştıkları alanda faaliyette buldukları görülmüştür. Ayrıca işletmelerin en az 21 kişi, en fazla 145 kişi ve



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU

ortalama 54 kişiyi istihdam ettikleri belirlenmiştir. İşletmelerde en az 1 en fazla 11 kadın çalışan bulunurken ortalama kadın çalışan sayısı 5, en az 18 en fazla 56 erkek çalışan bulunmakta ve ortalama erkek çalışan sayısı 35'dir.

Çalışmaya katılan işletmelerde en az 1 en fazla 10 beyaz yakalı çalışan bulunurken ortalama beyaz yakalı çalışan sayısı 6, en az 18 en fazla 135 mavi yakalı çalışan istihdam ederken ortalama mavi yakalı çalışan sayısı da 51 olarak hesaplanmıştır.

Katılımcı işletmelerin %75'inin ihracat yaptığı ve %75'inin de ithalat yaptığı saptanmıştır. Katılımcı işletmeler hammadde temini noktasında sorun yaşamadıklarını belirtmişlerdir.

İşletmelerin %100'ünde ISO 9001 Kalite yönetim sistemi belgesi, %75'inde OHSAS 18001 İşçi sağlığı ve güvenliği sistemi belgesi, %50'sinde ISO 14001 Çevre yönetim sistemi belgesi bulunmakta ancak hiçbirinde ISO 50001 Enerji yönetim sistemi belgesi bulunmamaktadır.

İşletmelerin %75'i organize sanayi bölgesinde, %12,5'i küçük sanayi sitesinde ve %12,5'i de ilk kurulduğu alanda faaliyetlerini sürdürmektedirler.

Çalışmaya katılan işletme temsilcileri temiz üretim, sürdürülebilir üretim, ekoverimlilik gibi kavramları %50 oranında daha önce duyduklarını belirtmişlerdir.

İşletmelerin çıkan atıklarını nasıl değerlendirdiği sorgulandığında önem sırasına göre; atıkların değerlendirilmesi için alıcıların bulunması, atık çöpüne atılması, geri dönüşüm tesislerine satılması, atıkların yakılması ve atıkların geri dönüşüm uygulanarak yeniden kullanılması olarak belirtmişlerdir.

İşletmelerin atık azaltma ve proses iyileştirme çalışmaları sırasında karşılaştıkları en önemli sorunların başında finansal kaynak ve kalifiye işgücü bulamama sorunları yer alırken bu sorunlara ilave olarak işletmeler atık azaltma ve proses iyileştirme için yeterli zaman ve bilgi sahibi olmadıklarını da belirtmişlerdir.

TEMİZ ÜRETİM İLE ULAŞMAK İSTENEN AMAÇLAR

Çalışma kapsamında sanayi işletmelerinin temiz üretim ile ulaşmak istedikleri amaçları analizi yapılırken kümeleme analizinden yararlanılmıştır. Kümeleme analizi, gruplanmış verilerin benzerliklerine göre sınıflandırmada sıklıkla kullanılan çok değişkenli istatistiksel yöntemlerden birisidir. Kümeleme analizinin öncelikli amacı, araştırma sonucunda elde edilen gözlemlerin benzerliklerini temel alarak onları iki ya da daha fazla gruplar halinde bölümlendirmektir (Kalaycı, 2009). Kümeleme analizi sonucunda Bartın orman ürünleri sanayi işletmelerinin faaliyet gösterdikleri alanlarda temiz üretim ile ulaşmak istenen amaçlar 3 önem düzeyine bağlı olarak Tablo 1'de gösterilmiştir.

Tablo 1. İşletmelerin faaliyet gösterdikleri alanlarda temiz üretim ile ulaşmak istenen amaçlar

Sorunlar		Önem düzeyi		
		1	2	3
Ekonomik	Su ve enerji maliyetlerini en aza indirmek	+	-	-
	Hammadde ve malzeme maliyetlerini düşürmek	+	-	-
	Pazarlardaki rekabet ortamında avantaj sağlamak	+	-	-
	Üretim sürecinde oluşan atık maliyetlerini düşürmek	+	-	-
Sosyal	Mevcut pazarlarda pazar payını artırmak	-	+	-
	İşletmede çalışanların çevresel farkındalığını artırmak	-	+	-
	Müşteriler ve rakipler nezdinde imaj kazanmayı sağlamak	-	+	-
	Sağlık risklerini azaltmak	-	+	-
	Yeni pazarlara girmeyi sağlamak	-	+	-
	Ürün dayanıklılığını ve ömrünü arttırmak	-	+	-
	Rakiplere göre teknolojik liderlik elde etme üstünlüğü yaratmak	-	+	-
	Çevresel kazaların kontrol altına alınmasını ve önlenmesini sağlamak	-	+	-
	Tehlikeli kimyasal madde kullanımını azaltmak	-	+	-
	Üretim sürecinde oluşan atık miktarlarını azaltmak	-	+	-
Çevresel	Özel vergi indirimleri veya krediler elde etmek	-	-	+
	Çevresel kirlenmenin azaltılmasını sağlamak	-	-	+
	Biyçeşitliliği korumak	-	-	+

Çalışma sonucunda işletmelerin temiz üretimle ilgili olarak ulaşmak istedikleri amaçlar 3 grupta ele alınmıştır;

Birinci grupta ekonomik hedefler yer almış ve bu hedefler içerisinde su ve enerji maliyetlerini en aza indirmek, hammadde ve malzeme maliyetlerini düşürmek ve pazardaki rekabet ortamında avantaj sağlamak önemli temiz üretim amaçları olarak belirlenmiştir. Kotan (2009)'a göre temiz üretim uygulamaları incelendiğinde, işletmelerin çoğunun enerji kazanımı ve atık su geri kullanımı üzerine yoğunlaştığı görülmektedir. Bununla birlikte atık değerlendirme, üretim basamaklarının değiştirilmesi, sistem onarım ve yenilenmesi ve benzeri çalışmaların uygulandığı da bilinmektedir.

İkinci grupta yer alan sosyal hedefler için temiz üretim konusunda mevcut pazarlarda pazar payının artırılması, işletmede çalışanların çevresel farkındalığının artırılması, müşteriler ve rakipler nezdinde işletmeye imaj kazandırılması ve sağlık risklerinin azaltılması öne çıkmaktadır. Yılmaz (2004)'a göre işletmelerin çevre yönetimine aktif olarak katılmasının önündeki engeller olarak, çevre eğitiminin yeterli düzeyde ve her kesimde verilememesi, çevresel maliyetlerin işletmeler açısından büyük değerler tutması, çevresel planlama ve çevre denetimi ile ilgili uygulamalarda



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU

yeterince başarılı olunamaması ülkemizdeki çevre yönetiminin etkinliğinin önündeki engellerdendir.

Üçüncü grupta da çevresel hedefler için temiz üretimden beklenen amaçlar içinde ürün dayanıklılığının ve ömrünün artırılması, tehlikeli kimyasal madde kullanımının azaltılması ve üretim sürecinde oluşan atık miktarlarının azaltılması yer almaktadır. King ve Lenox (2001) 1987-1996 yılları arasında Amerika'da 652 üretim işletmesi ile yaptıkları çalışmalarında kirlilik azaltan işletmelerin finansal kazanımlar sağladıklarını ve temiz üretim yapan işletmelerin daha fazla pazar değerine sahip olduklarını belirtmişlerdir. Kotan (2009) Samsun sanayi sektöründe yaptığı çevresel envanter çalışması ile firmalarda temiz üretim fırsatlarını değerlendirmiştir. Bu çalışma neticesinde genel olarak firmalarda arıtma tesisi ve ISO 14001 çevre yönetim sertifikalarının olmadığı görülmektedir. Ayrıca firmaların laboratuvar alt yapılarının da olmadığı veya yetersiz olduğu belirtilmiştir. Firmalarda oluşan atıklar hem çevreyi kirletmekte hem de firmanın üretim verimliliğini düşürerek, kullanılan enerji miktarını artırmaktadır.

TARTIŞMA VE SONUÇ

Üretimin sürdürülebilirliği kavramıyla ifade edilebilecek bu süreç farklı yaklaşımlar içerirse de temelde ulaşılmak istenen, işletmelerin üretim faaliyetleri sürecinde çevreye olumsuz etkilerini azaltmak ve ortadan kaldırmaktır. İşletmelerin genel olarak mali ve teknik alt yapılarını tamamlayamamaları, çevre yatırımlarını hep geri planda tutmasına neden olmuştur. Bu nedenle bir yandan ülkeler gelişirken diğer taraftan çevre kirliliği hızla artmaktadır. Yaşanabilir alanlar azalmaktadır. Bu sorunun çözümü ise temiz üretim ile mümkündür.

İşletmelerin temiz üretim uygulamaları sonucunda su, enerji, hammadde, atık maliyetlerinin en aza indirilmesi ve tehlikeli kimyasal madde kullanımının azaltılarak çevre kirlenmesinin minimum düzeye indirilmesi sağlanmış olacaktır.

Araştırmaya katılan işletmelerin %100'ünde ISO 9001 Kalite yönetim sistemi belgesi, %75'inde OHSAS 18001 İşçi sağlığı ve güvenliği sistemi belgesi, %50'sinde ISO 14001 Çevre yönetim sistemi belgesi bulunmasına karşın ISO 50001 belgesi ise sınırlı sayıdaki işletmede vardır. Bunun nedeni olarak ISO 50001 belgesinin ülkemizde yaygınlaşmaması ve işletmelerin enerji yönetiminde yeterince bilgi sahibi olmamaları söylenebilir.

Bartın orman ürünleri sanayi işletmelerinde doğal kaynakların korunmasında çevre yönetiminin etkinliğinin sağlanabilmesi için çözüm, sorunu kaynağında çözümlenektir. Çalışmanın içerisinde ortaya konan sorunlar ülkemizde çevre yönetiminin ve atık yönetiminin etkin bir şekilde sürdürülemediğini göstermektedir. Devlet tarafından oluşturulacak yasal düzenlemeler çevre yönetiminde etkili olsa da esas olan bütün toplum kesimlerinin sosyal sorumluluk kapsamında doğal kaynakların korunması ve çevre sorunlarına karşı duyarlı ve bilinçli bir davranış tarzını benimsemeleridir.

Günümüzde gelinen nokta, doğal kaynakların ve çevrenin korunması konusunda işletmeler açısından belli açılımları zorunlu kılmaktadır. Tüketim ve paralelinde artan üretim ile birlikte ortaya çıkarılan etkilerin göz ardı edilmek yerine paydaşlar tarafından ortak çözüm arayışlarına gidilmesi gerekmektedir.

Bu aşamada yapılan çalışmalar tüketicilerin bu konuda daha fazla bilinçlendiğini ve satın alma davranışına bunun yansımalarının olduğunu göstermektedir. Bu bağlamda işletmelerin de gelecekte var olabilmek ve rekabet avantajı sağlayabilmek



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU

için temiz üretimi benimseyebilmeleri ve tasarımdan itibaren ürün zincirinin tüm aşamalarında bunun uygulanabilirliğini sağlamaları gerekmektedir.

KAYNAKLAR

- Altınışik, T. 2011. KOBİ'lerde Çevre Kirliliği ve Yönetimi. Aylık Bilişim Kültürü Dergisi, Yıl:39, Sayı:130, Sayfa: 132-135.
- Altınışik, D. T. Ve Akyol, S. 2007. Sanayide Çevreye Duyarlı Yaklaşımlar: Temiz Üretim ve Eko-Verimlilik, MPM Yayınları No: 693, ISBN: 978-975-440-352-7.
- Anonim, 2014. Bartın Ticaret ve Sanayi Odası Üye Kayıtları Listesi.
- Atalay, N. 2012. Türkiye'de Temiz Üretim (Eko-Verimlilik) Alanında Mevcut Durum. Kalkınmada Anahtar Verimlilik, T.C. Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, Nisan 2012, Yıl:24, Sayı:280, Sayfa:6-11.
- Bal, J. And Gundry, J. 1999. Virtual Teaming in The Automotive Supply Chain Team Performance Management: An International Journal, 5 (6), 174-193
- Bayram, N. 2004. Sosyal Bilimlerde SPSS ile Veri Analizi, Ezgi Kitapevi, Bursa.
- Hakyemez, E. 2012. Temiz Üretim Çalışmaları ve Bir KOBİ Örneği Uygulaması. Yüksek Lisans Tezi, Uludağ Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Çevre Mühendisliği Anabilim Dalı.
- Hum, S. H. And Leow, L. H. 1996. Strategic Manufacturing Effectiveness; An Emprical Study Based on The Hayes-Wheelwright Framework, International Journal of Opertions and Production Managements, 16 (4), 4-18.
- Kalaycı, Ş. 2009. SPSS Uygulamalı Çok Değişkenli İstatistik Teknikleri, Asil Yayın Dağıtım, 426 s. Ankara.
- Karadağ, A. A. Ve Sevim, K. D. 2012. "Examining The Sensibilities of The Different Sectors Active in Düzce Concerning Clean Production" International Journal of The Physical Sciences (IJPS), 7(1), 153 - 165, ISSN: 1992-1950.
- Kıyık, G. 2012. Türkiye'de Eko Verimliliğe İşletmeler Nasıl Bakıyor? e-Journal of New World Sciences Academy, NWSA-Social Sciences, 7(2): 108-126.
- King, A. A. Ve Lenox, M. J. 2001. "Does It Really Pay to Be Green? an Empirical Study of Firm Environmental and Financial Performance", Journal of Industrial Ecology, S. 5(1), s. 105-116.
- Kotan, T. Ve Bakan, G. 2007. Çeşitli Endüstrilerde Temiz Üretim Uygulamaları ve Performans Çalışmalarının Araştırılması. 7. Ulusal Çevre Mühendisliği Kongresi, Yaşam Çevre Teknoloji, 737-742, 24-27 Ekim, İzmir
- Kotan, T. 2009. Çeşitli Endüstrilerde Temiz Üretim Uygulamaları ve Performans Çalışmalarının Araştırılması. Yüksek Lisans Tezi, Ondokuz Mayıs Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Çevre Mühendisliği Anabilim Dalı.
- Özdamar, K. 2002. Paket Programlar İle İstatistiksel Veri Analizi, Kaan Kitabevi, 661-667, Eskişehir.
- Sencar, P. 2007. Türkiye'de Çevre Koruma ve Ekonomik Büyüme İlişkisi, Yüksek Lisans Tezi, Trakya Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU

Sevim K. D. Ve Karadağ, A. A. 2010. "Environmental Sensitivity in Forest Products Industry; The Sample of Duzce", 1st International Symposium on Turkish & Japanese Environment and Forestry, 651-664, Trabzon-Turkey, 4-6 November 2010.

SPSS Institute Inc., 2003. SPSS Base 12.0 User's Guide, 703 p.

Tavşancıl, E. 2002. Tutumların Ölçülmesi ve SPSS ile Veri Analizi, Nobel Yayın Dağıtım, Ankara.

Uygun, Z. 2012. Proaktif Çevre Yönetim Yaklaşımı: Eko-Verimlilik (Temiz Üretim), Kalkınmada Anahtar Verimlilik, T.C. Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, Nisan 2012, Yıl:24, Sayı:280, Sayfa:26-31.

Yavuz, V. A. 2010. Sürdürülebilirlik Kavramı ve İşletmeler Açısından Sürdürülebilir Üretim Stratejileri. Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 7(14): 63-86.

Yılmaz, A., Bozkurt, Y. Ve Taşkın E. 2004. Doğal Kaynakların Korunmasında Çevre Yönetiminin Etkinliği.

http://birimler.dpu.edu.tr/app/views/panel/ckfinder/userfiles/17/files/DERG_/13/15-30.pdf [Ziyaret Tarihi: 10/03/2015].

Yücel, M. 2011. Çeşitli Endüstrilerde Temiz Üretim Sistemi Uygulamalarının İşletme Ekonomilerine Sağladığı Faydalar, Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi, 10(35): 150-166.



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU



Batı Karadeniz Havzasının Endüstriyel Hammadde Kaynaklarından Bartın İli Şiferton Potansiyeli

Bülent HANER¹ Serhan HANER²

¹Bülent Ecevit Üniversitesi, Zonguldak Meslek Yüksekokulu, 67500 Kilimli-ZONGULDAK,
e-mail: b.haner@gmail.com

²Süleyman Demirel Üniversitesi, Güzel Sanatlar Fakültesi, Seramik ve Cam Bölümü, 32000 Merkez-İSPARTA

ÖZET

Batı Karadeniz Havzası, üretilebilir maden kaynakları bakımından büyük bir zenginlik göstermektedir. Ancak bu hammaddelerden yararlanılması düşük bir düzeyde kalmaktadır. Öte yandan az miktarlarda üretilen bu zenginliklerin efektif bir şekilde değerlendirilmediği görülmektedir. Sanayinin genel gidişi, maliyeti düşük olan dış kaynaklara yönelme şeklinde kendini göstermektedir. Bu bildiride, gerektiği gibi tanınmamış ve ismi pek az duyulmuş, fakat o derecede hayati bir endüstriyel hammadde olan şiferton üzerinde durulmuştur. Posta harmanlarına taş diye atılan bu hammaddeyi gelişmiş ya da gelişmekte olan bir çok ülkenin aradığı, fakat sanayice gelişmiş bazı ülkelerin ancak mamul olarak sattıkları, ya da kendi gereksinimlerini karşılamak üzere kullandıkları görülür. Bu ulusal varlığımızın görüldüğü yerde değerlendirilmesi, ağır sanayimizin gelişmesine hizmet açısından gereklidir.

Anahtar Sözcükler: Endüstriyel hammaddeler, şiferton, rezervi ve tanıtımı.

The Potential Fire Clay City Bartın Industrial Raw Materials Of West Black Sea Basin

ABSTRACT

The West Black Sea Area has very rich mine sources. However, benefits from this raw materials are in a low level. On the other hand, it is seen that these richnesses that are produced as few quantities aren't used effectively. The general development of the industry shows tendency to cheap foreign sources. In this paper, is to introduce fire-clay which though a very important industrial raw material is not properly known. Therefore the origine and nature of fire-clay together with its other important chemical and physical characteristics is discussed fully. Fire-Clay which is dumped into the refuse yards in most instances is a highly precious material in great demand in industrial countries and sold only by these developed nations as a semi or fully manufactured material. From the point of view of our heavy industries (present and future) fire-clay must be saved wherever found.

Key Words: Industrial raw materials, fire-clay, reserve and presentation.

1. ŞİFERTON VE ÖZELLİKLERİ

Bu konuda çok şey yazılmıştır. Ancak şifertonun yaygın tanımı, ateşe dayanıklı killerin metamorfizması sonucu oluşan bir mineral ve plastik olmayan refrakter bir kil olduğu şeklindedir (Haner, 1980).

Diğer tanım, bu iki ifadeyi içermekte ve "refrakter killerin ileri derecede diyajenezi sonucunda oluşan plastik özelliğini yitirmiş kildir" diye tanımlanmaktadır (Öcal, 1993).

Önemi, bilhassa ağır sanayide ateş tuğlası yapımında kullanılan bir hammadde olmasından kaynaklanmaktadır. Bu Sempozyumda sunulmasının nedeni ise, bölgede önemli bir ekonomik girdi olan kömürün çıkartıldığı damarlara bitişik veya içice tabakalar halinde olması, hatta bileşiminin kömürün oluşumu esnasında meydana gelen organik asitlere ve havza koşullarına bağlı olmasıdır.

Şiferton'un bileşimi aşağıda belirtildiği gibidir:

% 25-45 Al₂O₃

% 1-5 Fe₂O₃ (Siderit FeCO₃ ; Limonit FeO; Pirit FeS)

% 45-50 SiO₂



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU

% 15-25 Ateş Zayıyatı (Bu miktarın %12'si mineral suyu ve %5-6'sı da maden kömürü gibi yanıcı maddelerdir)

% 1 TiO₂ (Rutil)

% 0,8 Alkali Oksitler

Sinterleşme teorik ısı : 940 Kcal/kg

Bu değer 240 Kcal/kg'ı Mineral suyunu atmak için

700 Kcal/kg'ı Sinterleşmesi içindir.

Şiferton, bileşimindeki maddelerin oranlarının etkilediği kalitelere ayrılmaktadır. Kalite tespitine esas SK derecesidir. SK (Seğer konisinin baş harflerinden meydana geliyor), ısıya karşı mukavemeti belirleyen Alman Standartlarını ifade eder. Ele alınmaya değer en düşük kalitedeki şifertonun ısıya dayanım değeri 1500°C olarak kabul edilmiştir (Oral,1976) . Bunun üstündeki 1535°C'lik bir ısıya mukavemet eden şifertonun SK'sı 26'dır. Azami 1830°C'e mukavemet eden şifertonun SK'sı 37'yi bulmaktadır. SK'sı yüksek olan şiferton daha kaliteli olarak kabul edilmektedir. İçerik olarak Al₂O₃ oranının artıp, SiO₂ oranının azaldığı durumlarda şifertonun kalitesi artmaktadır.

Demir bileşiklerinin % 2'den fazla olması, hammaddenin döner fırında pişirilmesi esnasında kemer oluşumu meydana gelmesi ve ayrıca üretilen tuğlanın olumsuz bir şekilde etkilendiğinden istenmemektedir.

Bunun yanı sıra alkali oksitlerin miktarının % 0,8'den fazla olması ve fırının normalden fazla malzeme ile beslenmesi istenmeyen kemer oluşumunu hızlandırmaktadır.

Ayrıca kırılan malzemenin tane iriliğinin 3 mm'den az olan kısmının demir bileşikleri ve ateşte zayıyat bakımından çok zengin oluşu kaybı arttırmaktadır. Manyetik ayırmada küçük boyutlara kırma gerektiğinden zayıyatın artışı buna bağlanabilir. Bunun yanı sıra 30 mm'den büyük şifertonun içine ısı iyi nüfuz edemediğinden tekrar kırıcıya verilerek boyutunun küçültülmesi yine kaybı artırıcı bir durumdur.

2-HAVZADA VE AMASRA'DA ŞİFERTON VARLIĞI

Şiferton varlığı ile ilgili belirlemeler yapılması için başta M.T.A.'nın 1974 yılından başlayan araştırmaları olmak üzere geniş kapsamlı çalışmalar yürütülmüştür. Sonuçlar dönem dönem raporlar halinde sunulmuştur. Bu araştırmalar 1947 ile 1987 yılları arasında yoğunluk kazanmıştır. Dr. P. Arni, 1940 yıllarında havzadaki refrakter kil etütlerine ilişkin ilk çalışmayı yaparak araştırdığı mostralardan aldığı örneklerin ateşe dayanım testlerini yaptırmış ve bu mineralin şiferton olduğunu belirtmiştir.

Bu yıllarda havzada araştırmalar yapan Dr. A. Shlehan, Amasra, Bartın ve İnkum Bölgelerinin incelemesini yapan Dr. F. Charles ve havzanın ilk yorumlarını yapan Dr. P. Arni ile birlikte J. Louis ve Recep Egemen'i ilk grupta sayabiliriz. Daha sonraları Sümerbank Filyos Ateş Tuğlası Müessesesi'ne şiferton yatağı bulmak için Amasra, Tarlaağzı ve Gömü sahalarında ilk araştırmayı Sadettin PEKMEZCİLER yapmıştır (Pekmezciler, 1947). Bunu takiben Prof Dr Melih TOKAY'ın aynı amaçla yaptığı çalışmalar incelemelere ışık tutmuştur (Tokay, 1954,1955). Dr Augusto Zallaco 1965-1967 yıllarında Tarlaağzı sahasında yaptığı sondajlı etütlerle 675 000 ton şiferton rezervi bulmuştur. Yine aynı araştırmacı Karadon Bölgesinde de 1 milyon ton işletilebilir, 2,5 milyon ton görünür muhtemel rezerv saptamıştır (Zallaco, 1966, 1967).

Muhtelif zamanlarda İbrahim İnce, A. Koray Tüzüner, Ferhat Denizci (Denizci, 1976), Nejdı Üzer (Üzer, Karakullukçu, 1985), Tahir Karakullukçu, Salih Güldiken, İrfan Arslan gibi araştırmacılar incelemeleri ve raporlarıyla katkı sağlamışlardır. Bu çalışmalar sonucunda Karadon, Kozlu, Kırat, Ontemmuz, Taşkesen, Amasra, Azdavay, Söğütözü, Kurucaşile Bölgelerinde şifertona rastlanılmış ve bu bölgelerin bazılarında yapılan sondajlar, galeri aramaları ve mostra verileriyle şiferton rezervleri belirlenmiştir. Havzada şiferton arama amacıyla 1978-1987 tarihleri arasında yapılmış, 15 adet kömür sondajında da şiferton kesilmiştir. En sığ sondaj 11 m (Kırat), en derin sondaj 1125 m' de gerçekleşmiştir. Yapılan bu araştırmalarla havzada saptanmış şiferton sahaları Şekil 1'de ve bulunan rezervler Çizelge 1'de görülmektedir.



Şekil 1- Zonguldak Taşkömürü Havzası Şiferton Sahaları Jeoloji Haritası.

Çizelge 1- Bölgelere Göre Saptanmış Şiferton Rezervleri .

Bölge Adı	Görünür + Muhtemel Rezerv (ton)
Filyos Irmağının Batısı	
1.1 Kilimli-Karadon	6 185 130
1.2 Kırat	150 000
1.3 Ontemmuz	750 000
Toplam	7 085 130
2. Filyos Irmağının Batısı	
2.1 Amasra-Gömü	1 500 000
2.2 Amasra-Tarlaağzı	10 000 000
2.3 Tarlaağzı-Gürlek	675 000
2.4 Azdavay	2 000 000
2.5 Bartın-Kazpınar	17 816 917
2.6 Kurucaşile	5 000 000
2.7 Pelit Ovası	1 000 000
Toplam	37 991 917
Genel Toplam	45 077 047

3- ŞİFERTON'UN İŞLETİLEBİLİRLİĞİ

Bu konuda karar verebilmek için damar karakteristiklerinin, şifertonun kömürle olan ilişkisinin, derinliğin bilinmesi ve kesitler üzerinde çalışılması gerekmektedir. İlk planda bu işletmeciliğin fizibil olması gerekmektedir. Doğal olarak böyle bir çalışmanın öncelikle yeterli sondaj verisine dayandırılması şarttır. Ayrıca havzanın geçirmiş olduğu tektonizma ve arızalı yapı nedeniyle ele alınan damarın sık sık kaybedilmesi veya kalitesinin kömüre olan durumuna göre değişkenlik göstermesi gibi sorunlarla karşılaşılabilir. Verimli damarı bulmak ve onu izlemek verilerin doğruluğu nispetinde kolaylaşmaktadır. M.T.A. Genel Müdürlüğü'nün 1975 yılından bu yana yaptığı kömür + şiferton amaçlı sondajlardan ve yeraltı işletmesi ocaklarından elde edilen verilere göre şifertonun konumu genelde izleyen şekillerde olup bu durumun işletilebilirliğe etkisi bulunmaktadır :

- İnce kömür seviyesinin üzerinde veya altında,
- iki ince kömür seviyesinin arasında,
- Kömürden ayrı olarak bağımsız seviyeler şeklinde,
- Kalın kömür seviyeleri ile birlikte,
- Kömür tabakası içinde arakesmeler halinde.

Bu durumun yanı sıra işletilebilirlik, şiferton damarının derinliği gözönüne alınarak belirlenmektedir. Maliyet açısından bakıldığında mostra ve yüzey işletmeciliği her durumda yapılabilirken yeraltı işletmeciliği, şiferton damarının kömürle ve kömür için açılan galerilerle olan ilişkisine ve derinlik artışına bağlı olarak değerlendirilmelidir. Günümüzün şartlarına göre, derindeki şifertonu almak için yapılacak büyük ve küçük hazırlıklar ekonomik değildir. Sağlam yapılı bir mineral olduğundan genelde mostrayı takiben damar içinde çalışılmıştır. Mostra ve yüzey işletmeciliği Kırat – Osmançayırı'nda uygulanmıştır. Üçüncü durumun yeraltı işletmeciliği, Tarlaağzı'na Kömür İşletmeleri tarafından terkedilen ocaklarda yapılmıştır.

Bunun yanı sıra Karadon, Kırat, Amasra-Gömüköy-Çınarlı-Tarlaağzı ve Tontonkaya civarı için açık işletmeciliğin fizibilitesi üzerinde durulmalıdır. Sondaj logları ve kesitler göz önüne alınarak yapılabilecek yeraltı işletmeciliği ekonomiklik esas alınarak belirlenebilir. Çizelge 2'de sık sık karşılaşılan damar durumları ve bazı öneriler sondaj logları ile birlikte verilmektedir.

Çizelge 3. Şifertonun Kalitelerine Göre İçerikleri ve Özellikleri.

A Kalite Şiferton	Çiğ	Pişmiş
% SiO ₂	42,54	53,04
% Al ₂ O ₃	34,98	43,62
% Fe ₂ O ₃	1,83	2,28
Ateşte Zayıt, %	-	19,81
SK		34
C Kalite Şiferton	Çiğ	Pişmiş
% SiO ₂	41,26	49,27
% Al ₂ O ₃	34,97	41,76
% Fe ₂ O ₃	6,53	7,79
Ateşte Zayıt, %	-	16,27
SK	-	30

Bu nedenle refrakter kalitede olan ve içinde en az % 87 Al₂O₃ içeren boksit kullanılmaktadır. Bu özellikteki boksitin FOB fiyatı 65-120 \$ arasındadır. (Yılmaz, 1997). Hisarönü, Sörmaş ve Haznedar yüksek alüminalı ham ve yarı mamulleri 110 ile 315 \$ gibi oldukça değişken fiyatlardan ithal etmişlerdir. Hisarönü Ateş Tuğlası Sanayi T.A.Ş. şifertonu kendi ocaklarından üretirken çıkan tüvenanın fabrikaya teslim maliyeti ton başına 20-25 \$ iken, bugün % 86-90 Al₂O₃, içeren boksitin tonunu 140 \$'a, % 47-50 Al₂O₃ içeren flint clay'i 120 \$'a kadar varan fiyatlarla ithal etmektedir (Haner, 1998). Çaytaş Ateş Tuğlası Sanayi A.Ş.'nin şiferton ihtiyacı ise 10 000 ton/yıl civarındadır. Bu üreticiler, ülke refrakter malzeme üretiminin önemli bir kısmını karşılamaktadırlar. Üretilen refrakter malzemenin tüketildiği kuruluşlar ise, Ereğli, İskenderun ve Karabük Demir – Çelik Fabrikalarıdır. Demir - çelik sanayisinde 1 milyon ton sıvı maden üretimi için 50 - 60 bin ton alümina silikat ile özel refrakter malzeme ve bin ton kadar ise bazik tuğla ve harca gereksinim vardır. Maden istatistiklerine bakıldığında (D İ E , 1993), günümüzde 7 milyon ton demir üretimi gerçekleştirildiğine göre alümina silikat ihtiyacının bu sektör için 350 - 400 bin ton civarında olduğu ortaya çıkmaktadır. Ancak özel sektöre ait ark ocakları ve potalarında alümina silikatlı mamullerin yerini krom-manyezit ve dolomitli mamuller almaktadır. Refrakter malzeme üreticilerinin piyasaya yeterli miktar ve kalitede mal verememesi tüketicileri farklı arayışlara itmiş, onları genellikle yurtdışından refrakter malzeme almaya yöneltmiştir. O günlerden başlayarak günümüze gelindiğinde ateş tuğlası yapımı için gerekli malzemenin ithalinde, dışa bağımlılığın faturasının ne denli arttığı, Çizelge 4'teki malzeme fiyatları değerlerinden çarpıcı bir biçimde anlaşılmaktadır.

Çizelge 4- Zonguldak Yatırım Filyos Ateş Tuğlası Makine Madencilik Enerji San. Tic .A. Ş. Tarafından Piyasadan Alınan Hazırlanmış Refrakter Malzemesine Ait Bilgiler (Kıyıcı, 2015).

Malzemenin Cinsi	Alındığı Yer	Kimyasal Analizi			Fiyatı (\$/ton)
		%	Çiğ	Pişmiş	
Esan Şamot Kili	Eczacıbaşı Esan	SiO ₂	42,2	49,4	190+KDV
		Al ₂ O ₃	39,1	44,64	
		Fe ₂ O ₃	0,84	0,71	
		TiO ₂	1,2	1,4	
		CaO	0,56	0,65	
		At.Z.	14,5		
Tabular Alümina (Tane İriliği: 0-1 mm, 1-3 mm, 3-6 mm)	CMSK Mineral Bağlantılı Olduğu Ülke: Çin Halk Cumhuriyeti	SiO ₂		0,2	1025+KDV
		Al ₂ O ₃		99	
		Fe ₂ O ₃		0,2	
Döner Boksit RKB 86	REFMİNERAL Bağlantılı Olduğu Ülke: Çin Halk Cumhuriyeti	SiO ₂		6,5	600+KDV
		Al ₂ O ₃		86,7	
		Fe ₂ O ₃		1,8	
		TiO ₂		4	
		CaO		0,6	
Tabular Alümina (Tane İriliği: 0-1 mm, 1-3 mm)	CMSK Mineral Bağlantılı Olduğu Ülke: Çin Halk Cumhuriyeti	SiO ₂	■	6,5	415+KDV
		Al ₂ O ₃	■	77	
		Fe ₂ O ₃	■	1,84	
		TiO ₂	■	4	
		CaO	■	0,6	

5- SONUÇLAR ve ÖNERİLER

-Şiferton çok ihtiyaç duyulan bir hammadde olmasına rağmen, ateş tuğlası üreticileri onu üreterek değerlendirmektense düşük kapasite ile çalışmayı tercih etmektedirler. Yurtdışından yapılan hammadde ithalatıyla ihtiyacın karşılanamaması ve fiyatların gün geçtikçe artması nedeniyle her yıl mamul tuğla ithalatı artmaktadır. Bu durum dış ödemeler dengesini daha da olumsuz etkilemektedir. Önümüzdeki yıllarda ateş tuğlası ihtiyacının gitgide artacağı görülmektedir. Ancak buna rağmen gerekli yatırımlar yapılmamakta, aksine tesisler küçülmekte ve ayakta kalma mücadelesi vermektedir.

-Daha evvel Amasra'ya bağlı Tarlaağzı ve Çınarlı sahalarından elde edilen şiferton, 90 km ötedeki fabrikaya kamyonlarla taşınıyordu. Taşıma masrafları toplam maliyetin % 18'ini teşkil ediyordu. Malzeme ham olduğundan yakma kaybı oranında fazladan taşıma yapılmış oluyordu. Manyetik ayırmanın devreye girmesi ile bu kayıp % 50 civarına çıkmıştır Bu durum, şifertonun yarısının boşa taşınması anlamına gelmektedir. Oysa bu sakıncanın önüne geçmek için hammaddenin elde edildiği yerde bir band, kırma ve eleme tesisi ile döner bir fırın yapılması, böylelikle tüvönan cevherin



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU

değerlendirilerek, ürün haline getirilmesi sağlanabilir. Ayrıca Tarlaağzında yapılan limandan, gemi ile işlenmiş cevherin Filyos limanına getirilmesiyle maliyet çok daha düşük olacaktır.

-Amasra'da veya Karadon'da TTK veya özel sektör, böyle bir yatırımı kolaylıkla yapabilir. Böylelikle yurtdışından dövizle yüksek alüminalı ham ve yarı mamul alınmadığı gibi fabrikaların düşük kapasite ile çalışmasının önüne geçilebilir.

-Jeolojik etütleri biten sahaların işletilebilirliği için detaylı şekilde çalışma yapılmalıdır. İşletilebilirliğe etki eden etkenlerden fizibilite, mineralojik, petrografik, teknolojik ve kalite yönünden değerlendirmeler yapılmalıdır. Pratikte ve sanayide kullanılabilirlik yöntemleri tespit edilmelidir.

-Kömürde yapılan sondajların karotlu olmasına özen gösterilmeli, kırıntılı sondaj yapılmamalıdır. Bu sahaların üretim haritaları ve üretim profilleri, damar korelasyonları yapılmalıdır. Yatak boyutlarının ortaya konması gerekmektedir. Ayrıca radyometrik yaş tayini palinolojik yaş tayinleri sağlıklı biçimde ortaya konulmalıdır.

-Öte yandan, sahaların işletilebilmesi için hukuki sorunlar halledilmeli, rödavanla kömür + şiferton sahası kiralayanların şifertonu üretmesi veya sahada ayıklayarak değerlendirmesi şart koşulmalıdır.

KAYNAKLAR

Haner, B. (1980), Şifertonun Önemi ve Tanıtılması, Türkiye 2. Kömür Kongresi, T.M.M.O.B., Zonguldak, 12-16 Mayıs, pp. 63 – 73.

Öcal, M. , Güngör, G., Gök, M. Ş. (1993), Resimli Madencilik Terimleri Sözlüğü, T.M.M.O.B., Kutay Ofset Matbaacılık, Ankara, 291 p.

Oral, A.(1976), Makine-Enerji Teknik El Kitabı, Sümerbank Teknik Yayınları, No 1, Kasım, Ankara, 543 p.

Pekmezçiler, S. (1947), Sümerbank Tarafından Filyos'la Kurulacak Olan Ateşe Dayanıklı Tuğla

Fabrikasına Hammaddeler İçin M.T.A Enstitüsü Tarafından Yapılan Arama ile Tetkikler

Hakkında Rapor, Rapor No 1736, Zonguldak.

Tokay, M. (1954 / 1955), Filyos Çayı Ağızı - Amasra - Bartın - Kozcağız – Çaycuma Bölgesinin

Jeolojisi, M T.A Enstitüsü Dergisi, Sayı 46/47, Ankara, 58 p.

Zallacco, A. (1966), Tarlaağzı - Amasra - Bartın - Zonguldak Bölgelerinde Ateşe Dayanıklı Kıl

Aramaları Hakkında Nihai Rapor.

Zallacco, A. (1967), Amasra Karbonifer Havzasında Ateskili Aramaları, Derleme No 273.

Denizci, F. (1976), Amasra Karbonifer Havzasında Yapılan Şiferton Etütleri, Rapor No 3370, M.T.A., Ankara.

Üzer, N. , Karakullukçu, T. (1985), Zonguldak - Bartın - Kazpınarı - Kaman Köyleri Dolayındaki

Şiferton Ruhsat Sahalarında Yapılan Taskömür Sondajlarının Jeolojik Etüt Raporu GMD:

102228-29, MTA. Genel Müdürlüğü, Zonguldak, 25 p.

Yılmaz, H. (1997), Metal Maden Fiyatları, Madencilik Bülteni, TMMOB , Sayı . 52, s 42-43, Mart – Nisan 1997, Ankara.



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU

- Haner, B. (1998), Şiferton'un Havzadaki Durumu İşletilmesi ve Maliyetler, Türkiye 11. Komur Kongresi Bildiriler Kitabı, pp. 251-260, 10 - 12 Haziran 1998, Bartın.
- Maden İstatistikleri, (1993), TC. Başbakanlık DİE. , Ankara, 69 p.
- Kıyıcı, B. (2015), Kişisel Görüşme, Filyos-Zonguldak.



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU



Bartın Sanayi Sektörünün Mevcut Durum Analizi

Mehmet İSLAMOĞLU¹ Gül GÜNEY²

¹Karabük Üniversitesi, İktisadi İdari Bilimler Fakültesi, KARABÜK.

²Bartın Üniversitesi, İktisadi İdari Bilimler Fakültesi, BARTIN. e-mail: gguney@bartin.edu.tr

ÖZET

Sanayi sektörü özellikle imalat sanayi oldukça geniş bir alt sektör grubuna sahiptir. Bu nedenle girdi ve çıktı gibi gözlemlenebilir nitelikler yanında, gözlemlenemeyen nitelikler nedeniyle diğer sektörleri olumlu yönde etkilemektedir. Bu çalışmada ekonomimin dinamiklerinden biri olan sanayi sektörü özellikle imalat sanayi, Bartın İli özelinde incelenecektir. Bartın İli'ndeki sanayi sektörünün mevcut durumu ortaya konulduktan sonra, Türkiye geneli ile Bartın İli verileri karşılaştırılarak, Bartın İli için avantajlı ve dezavantajlı yönler ortaya konulacaktır.

Anahtar Sözcükler: Sanayi sektörü, imalat sanayi, Bartın

Current Situation Analysis of Bartın Industry Sector

ABSTRACT

Industrial, in particular, manufacturing sector consists of wide range of sub-sector groups. Therefore, besides the observable features such as input-output, due to the unobservable features, manufacturing sector has a positive impact on other sectors. In this study industrial, especially, manufacturing sector which is the main dynamic of economics is going to be examined particularly in Bartın City. After expression of the current situation of manufacturing sector in Bartın City, it is going to be emphasized the advantages and disadvantages of the city by making comparisons between Turkey and Bartın City variables.

Key Words: Industrial sector, Manufacturing, Bartın City

GİRİŞ

İşlenmemiş ve/veya yarı işlenmiş ürünlerin fabrika ve imalathanelerde işlenerek kullanılabilir hale getirilmesi (Ertin,1998,165) olan sanayi sektörü ekonomik yapının önemli dinamiklerinden birisidir. Sanayi sektörü diğer sektörlerle karşılıklı bağlantıları yanında yarattığı istihdam ve katma değer bakımından oldukça önemlidir.

Sanayi sektörü özellikle imalat sanayi oldukça geniş bir alt sektör grubuna sahiptir. Bu nedenle girdi ve çıktı gibi gözlemlenebilir nitelikler yanında gözlemlenemeyen nitelikler nedeniyle diğer sektörleri olumlu yönde etkilemektedir (Arısoy,2008,2-4).

Sanayi sektörünün diğer sektörle ile arz-talep ilişkisine kısaca baktığımızda;

- Hizmet sektörü faaliyetlerinin vazgeçilmez bir parçası olan ve üretkenlik artışında önemli bir rol üstlenen bilişim teknolojileri, haberleşme ve ulaşım araçları sanayi sektörünün arzı sayesinde kullanılmaktadır.

- Tarım sektörü faaliyetlerinin vazgeçilmez bir parçası olan ve üretkenlik artışında önemli bir rol üstlenen zirai makineler, bitki koruma ürünleri, gübre ve yem gibi ürünler sanayi sektörünün arzı sayesinde kullanılmaktadır.

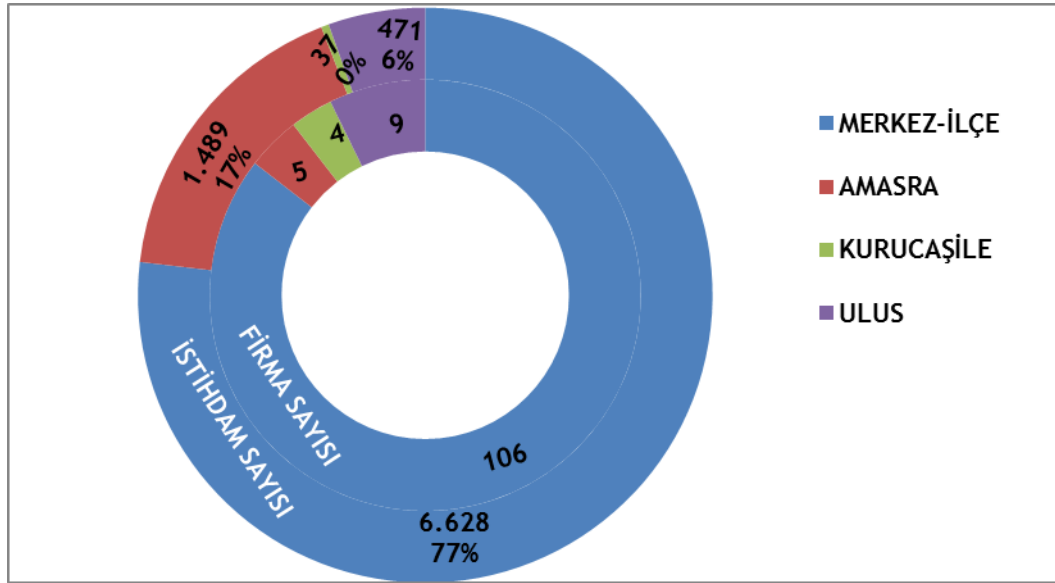
- İnşaat sektörünün faaliyetlerinin vazgeçilmez bir parçası olan ve üretkenlik artışında önemli bir rol üstlenen iş makineleri, çimento, demir gibi ürünler sanayi sektörünün arzı sayesinde kullanılmaktadır.

- Sanayi sektörü diğer sektörlerle sağladığı girdiler yanında hizmet sektörü (finans, lojistik, turizm, iletişim vb.) ve inşaat sektörü için büyük bir talep kaynağıdır. Ayrıca istihdam kapasitesi ve dolayısıyla oluşturduğu yüksek gelirli tüketici profili ile dolaylı yoldan diğer sektörler için önemli bir pazar oluşturmaktadır.

Sanayi sektörü söz konusu bu özellikleri nedeniyle diğer sektörlerinde verimliliğinin artmasında rol oynayarak ekonomide pozitif dışsallıklara neden olmaktadır. Bu yönüyle bakıldığında başta il ve bölge boyutunda sanayi sektörünün gelişmesi ve bu gelişimin tüm ülkeye yayılması oldukça önemlidir.

Bartın İli'nin mevcut ekonomik yapısına bakıldığında turizm, tarım, lojistik ve inşaat sektörleri ilk olarak göze çarpan sektörlerdir. Bartın İli'nde sanayi sektörünün gelişmesi diğer sektörleri de olumlu yönde etkileyecektir. Bu yönüyle Bartın İli'ndeki sanayi sektörünün mevcut durum analizinin yapılması bundan sonra izlenecek politikalar açısından önem kazanmaktadır.

BARTIN İLİ SANAYİSİNİN GENEL GÖRÜNÜMÜ

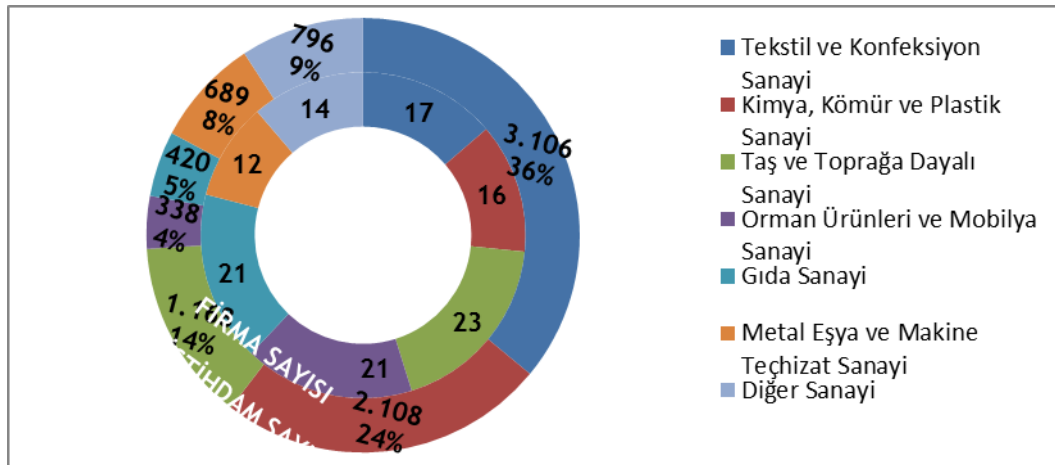


Şekil 1. Bartın İli'nin Yerleşim Yerlerine Göre Firma Sayısı ve İstihdam Durumu

Kaynak: TSO, Bartın İli'nde Faaliyet Gösteren Sanayi Sicile Kayıtlı Firmalara Ait Liste 2014

Yerleşim yerlerine göre firma sayısı ve istihdam durumuna göre Bartın İli'nde faaliyet gösteren 124 firmanın 106 tanesi Bartın Merkez'de bulunmaktadır ve bu firmaların istihdama katkısı %77 dir.

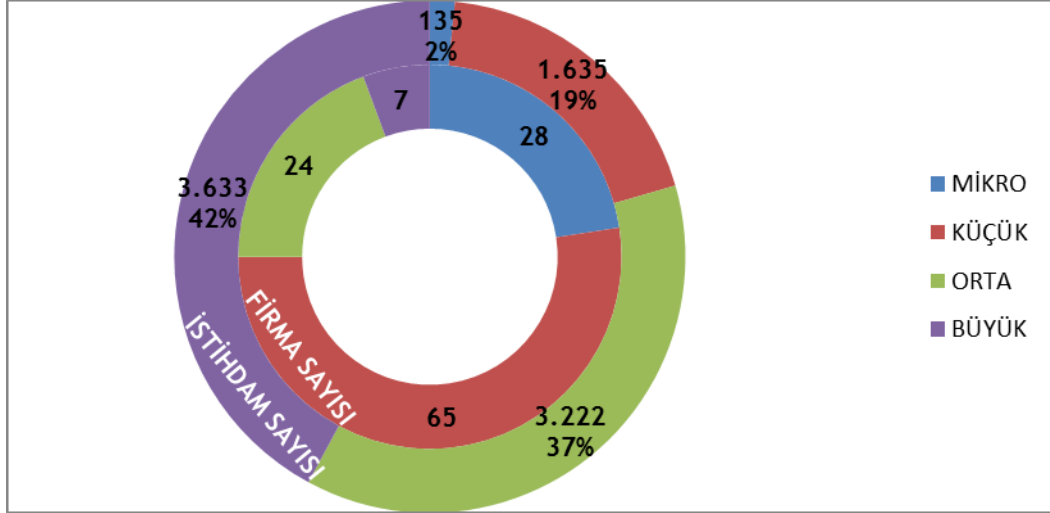
Amasra'da faaliyet gösteren 5 adet firmanın istihdama katkısı ise %17 dir. Amasra ilçesinde istihdamın neredeyse tamamı madencilik sektöründe faaliyet gösteren firmalardan karşılanmaktadır.



Şekil 2. Bartın İli'nin Sektörlere Göre Firma Sayısı ve İstihdam Durumu

Kaynak: TSO, Bartın İli'nde Faaliyet Gösteren Sanayi Sicile Kayıtlı Firmalara Ait Liste 2014

Sektörlere göre firma sayısı açısından değerlendirildiğinde 23 firma ile inşaat sektörü öne çıkmaktadır. Bu sayıyı 21 firma ile orman ürünleri ve mobilya sanayi ile gıda sektörü firmaları izlemektedir. Ancak istihdama katkı açısından değerlendirildiğinde sayısı 17 olan tekstil firmalarının %36 ile ilk sırada yer aldığı görülmektedir. Yine 16 olan madencilik sektörü firma sayısının istihdama katkısı %24 ile ikinci sırada yer almaktadır.

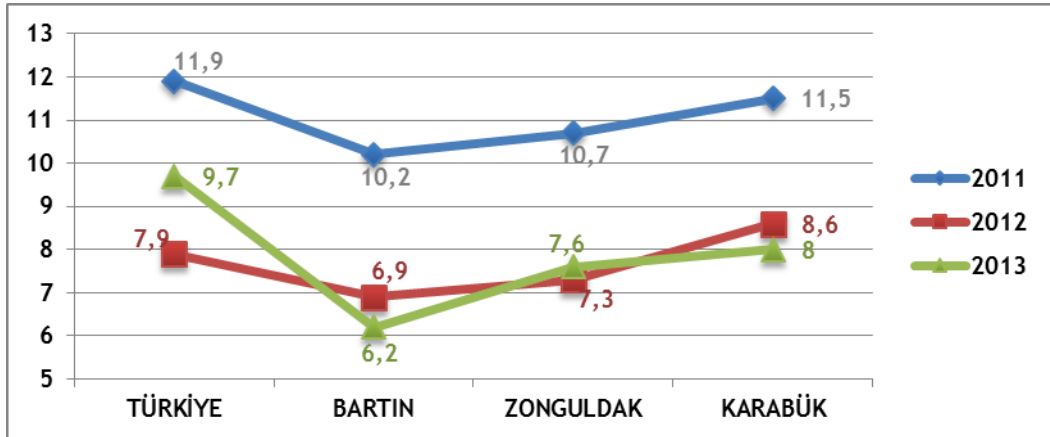


Şekil 3. Bartın İli'nin Sanayi Tesis Ölçeğine Göre Firma sayıları ve İstihdam Durumu

Kaynak: TSO, Bartın İli'nde Faaliyet Gösteren Sanayi Sicile Kayıtlı Firmalara Ait Liste 2014

Sanayi tesisi ölçeği durumuna göre Bartın genelinde 28 adet mikro işletme (1-9 arası istihdam sağlayan), 65 adet küçük işletme (10-49 arası istihdam sağlayan), 24 adet orta işletme (50-250 arası istihdam sağlayan), 7 adet büyük işletme (250'den fazla istihdam sağlayan) bulunmaktadır.

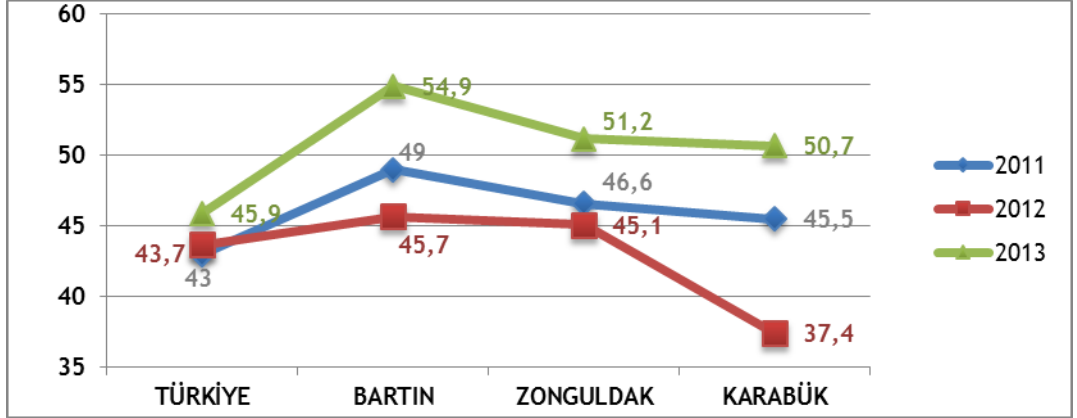
İstihdama katkı açısından değerlendirildiğinde 7 adet olan büyük işletmeler istihdamın %42 sini karşılarken, orta ve büyük işletmelerin istihdama katkısı %80 civarındadır.



Şekil 4. Yıllar İtibariyle TR81 Bilgesi İşsizlik Oranı Karşılaştırması

Kaynak: TÜİK; Seçilmiş Göstergelerle Bartın 2011,2012,2013

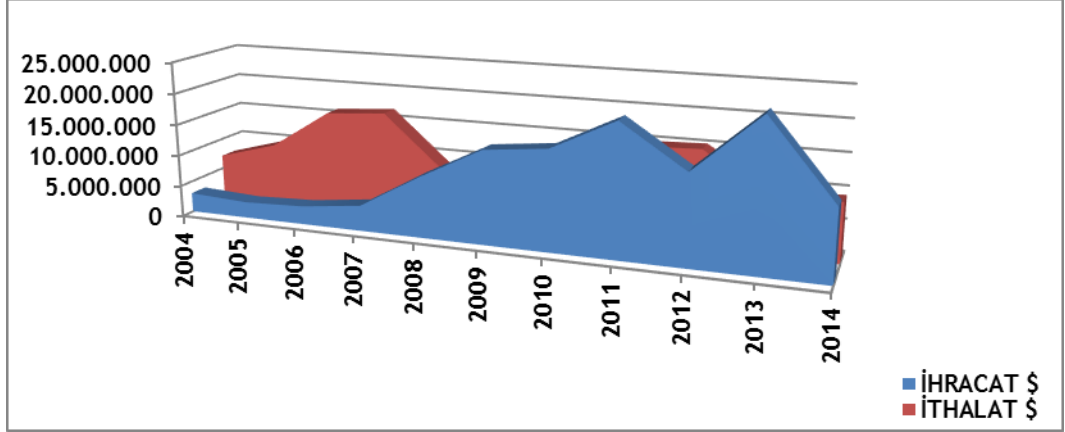
Bartın, Zonguldak ve Karabük İlleri işsizlik oranları açısından değerlendirildiğinde baz alınan her üç yılda da Bartın'ın diğer iki ille kıyaslandığında daha düşük işsizlik oranlarına sahip olduğu görülmektedir. 2013 yılı TÜİK verilerine göre Bartın ilinin işsizlik oranı %6,2 olarak gerçekleşirken bu oran Zonguldak ilinde %7,6 Karabük ilinde %8 olarak gerçekleşmiştir. Her üç ilde de işsizlik oranı %9,7 olan Türkiye ortalamasının altında gerçekleşmiştir.



Şekil 5. Yıllar İtibariyle TR81 Bilgesi İstihdam Oranı Karşılaştırması

Kaynak: TÜİK; Seçilmiş Göstergelerle Bartın 2011, 2012, 2013

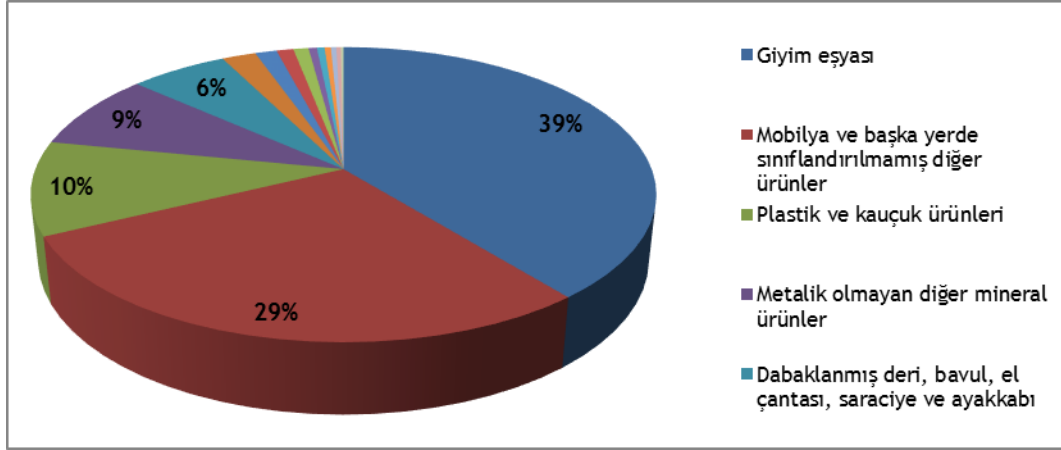
İstihdam açısından değerlendirildiğinde Bartın İli diğer iki İle göre daha yüksek bir istihdam oranına sahiptir. İşsizlik oranı ile uyumlu olarak istihdam oranı da Bartın İl'inde 2013 yılı için %55 ile diğer İller arasında ilk sırada yer almaktadır



Şekil 6. Yıllar İtibariyle Bartın İli Dış Ticaret Rakamları

Kaynak: Bartın Valiliği

Yıllar itibariyle Bartın İli'nin ihracat ve ithalat rakamlarına baktığımızda; 2008 yılına kadar artan ithalatımız 2008 yılından itibaren düşüşe geçtiğini ve ihracatımızın artmaya başladığını görmekteyiz. Bununla beraber ihracatımız 2012 ve 2014 yıllarında bir önceki yıla göre neredeyse yarı yarıya düşüş gösterdiği göze çarpmaktadır.

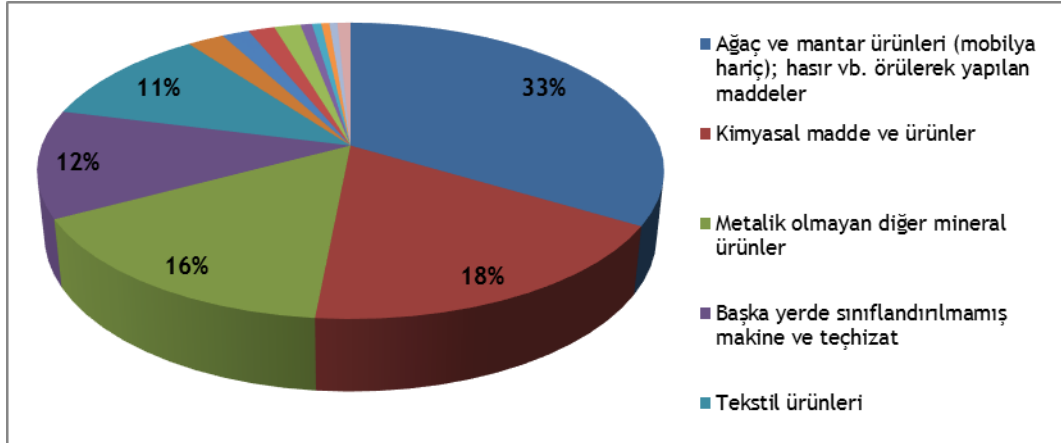


Şekil 7. Bartın İli'nin 2012 Yılı Ürün Bazında İhracat Oranları

Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) Web Sayfası Veri Tabanları

2012 verilerine göre ihracat yapılan ülkelere baktığımızda %55 ile Almanya ilk sırada gelmektedir. Onu %12 ile Türkmenistan, %6 ile Irak izlemektedir.

2012 verilerine göre ürün bazında ihracatımıza baktığımızda ise %39 ile giyim eşyası ilk sırada yer alırken, onu %29 ile mobilya ürünleri izlemektedir.

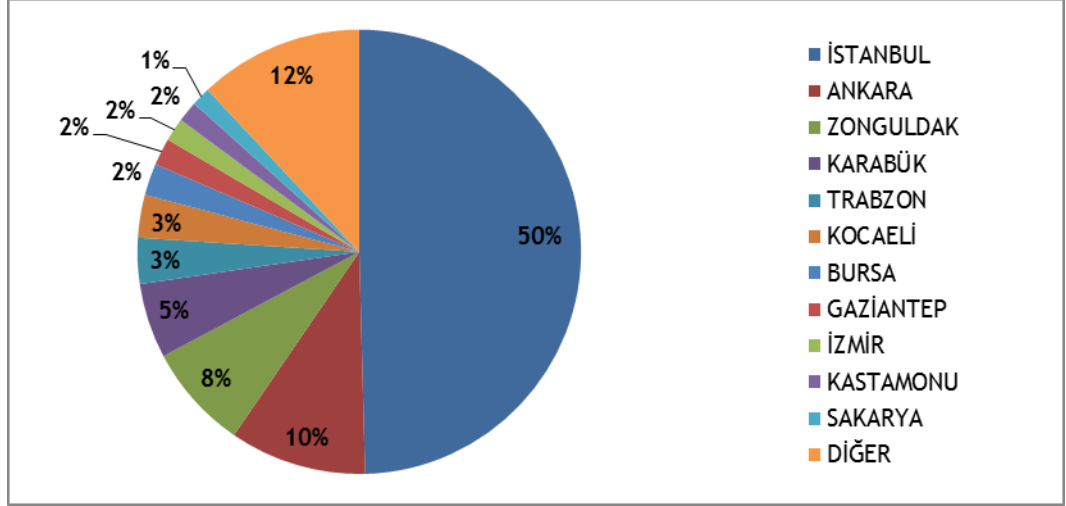


Şekil 8. Bartın İli'nin 2012 Yılı Ürün Bazında İthalat Oranları

Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) Web Sayfası Veri Tabanları

2012 verilerine göre ithalat yapılan ülkelere baktığımızda %23 ile Çin ilk sırayı almaktadır. Onu %21 ile Hindistan %19 ile Rusya %7 ile Vietnam izlemektedir.

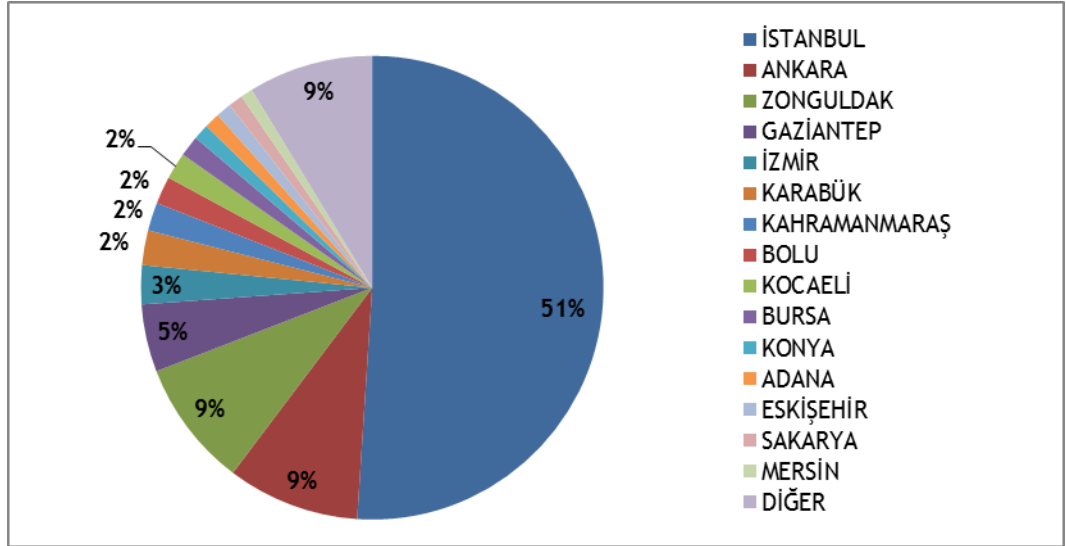
2012 verilerine göre %33 ile ağaç ve mantar ürünleri ithalat yapılan ürünler arasında ilk sıradadır. Onu %18 ile kimyasal maddeler, %16 ile metalik olmayan ürünler izlemektedir.



Şekil 9. 2013 Yılı Bartın İli'nin Yurtiçinde Mal sattığı İller

Kaynak: Bilim, Sanayi Ve Teknoloji Bakanlığı'nın Oluşturduğu 2013 Yılı Girişimci Bilgi Sistemi, İller Arası Ticaret

2013 verilerine göre; Bartın'ın yurtiçinde satış yaptığı iller arasında %50 ile İstanbul il'i ilk sırada yer almaktadır. Onu Bartın İli'ne ulaşım yönünden yakın olan Ankara, Zonguldak ve Karabük illeri izlemektedir.



Şekil 10. 2013 Yılı Bartın İli'nin Yurtiçinde Mal Aldığı İller

Kaynak: Bilim, Sanayi Ve Teknoloji Bakanlığı'nın Oluşturduğu 2013 Yılı Girişimci Bilgi Sistemi, İller Arası Ticaret

2013 verilerine göre Bartın'a mal satan iller arasında da ilk sırayı %51 ile İstanbul il'i almaktadır. Onu Bartın İli'ne ulaşım yönünden yakın olan Ankara, Zonguldak illeri izlerken ulaşım yönünden yakın olan Karabük İli 6. Sırada yer almaktadır.

SONUÇ

Bartın İlinde faaliyet gösteren TSO' ya kayıtlı 124 firmanın %87'si Bartın Merkez'de faaliyetlerini sürdürmektedir. Bu firmaların, ilin toplam istihdamı içerisindeki payı %77'dir ve tekstil sektörü istihdamın en yoğun olduğu alan olarak göze çarpmaktadır. Bartın'da 250 ve üstü kişiyi istihdam eden firma sayısı az olmasına rağmen bu firmalar istihdamın %42'sini karşılamaktadırlar.



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU

İşsizlik oranı, Türkiye ortalamasının oldukça altında olan Bartın dışarıya göç veren bir il kimliğinden yeni yeni çıkmaktadır. Sanayi tesislerinin artması istihdama olumlu katkı sağlayacak ve Bartın dışarıdan göç alan bir il haline gelecektir.

Bartın İline ait istatistikî veriler incelendiğinde dış ticaret rakamları TR81 Bölgesindeki diğer illere göre oldukça düşüktür ancak Bartın'da ihracatın ithalatı karşılama oranı Türkiye ortalamasının oldukça üstündedir. İstatistiki olarak dış ticaret rakamlarının düşük olmasının nedeni, Bartın'da faaliyet gösteren firmaların dış ticaretlerini başka illerdeki dış ticaret şirketleri üzerinden gerçekleştirmeleridir. Bartın'da sanayi sektörünün gelişmesine bağlı olarak, artan ihtiyacı karşılamak için dış ticaret firmaları da faaliyete geçecek ve ithalat-ihracat rakamları da artacaktır.

KAYNAKLAR

Arisoy, I. 2008. Türkiye'de Sanayi Sektörü-İktisadi Büyüme İlişkisinin Kaldor Hipotezi Çerçevesinde Test Edilmesi (No. 2008/1). Discussion Paper, Turkish Economic Association.

Bartın Valiliği. <http://www.bartın.gov.tr/ekonomik-durum>. Erişim Tarihi:22.03.2015

Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı'nın Oluşturduğu 2013 Yılı Girişimci Bilgi Sistemi, İller Arası Ticaret.. <http://gbs.sanayi.gov.tr/Raporlar.aspx> Erişim Tarihi:12.02.2015

Ertin, G. 1998. Türkiye'de Sanayi. *Türkiye Coğrafyası*, 165-184.

TSO. Bartın İli'nde Faaliyet Gösteren Sanayi Sicile Kayıtlı Firmalara Ait Liste 2014

TÜİK. Seçilmiş Göstergelerle Bartın 2011,2012,2013

TÜİK. Web Sayfası Veri Tabanları.

<http://www.tuik.gov.tr/PreTabloArama.do?metod=search&araType=vt> Erişim Tarihi:17.02.2015



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU

Bartın Sanayi Sektörünün İktisadi Açısından Değerlendirilmesi Ahmet KAMACI

Artvin Çoruh Üniversitesi, Hopa İİBF-İktisat ahmetkamaci@hotmail.com

ÖZET

Bu çalışma, toplam sanayi işletmesi içinde %0,1'lik bir paya sahip olan Bartın sanayi sektörünün mevcut durumunun gösterilmesi ve iyileştirilmesi için yapılmıştır. Elde edilen bulgulara göre, Bartın sanayi sektörü tekstil, demir-çelik, kimya ve kömür sanayisi üzerine yoğunlaşmıştır. Altyapısı hazır sanayi arsalarının yetersizliğinden dolayı sanayi alanında istenilen düzeyde yatırım çekemeyen Bartın'da coğrafi konum, ulaşım ve nitelikli insan gücü önemli avantajlar oluşturmaktadır. Ancak yine de organize sanayi bölgesinin sayısının artırılması gerekmektedir.

Bartın, kalkınmada birinci derecede öncelikli iller arasında yer almasından dolayı, vergi indirimi, yatırım indirimi ve KDV indirimi gibi birçok teşvik tedbirleri uygulanmaktadır. Ancak sanayi sektöründe nitelikli eleman eksikliği, AR-GE çalışmalarına yeterli önemin verilmeyişi, özkaynak yetersizliği, mevcut turizm potansiyelinin ve turizm işletmelerinin yetersizliği, tekstil ve kömür dışında alternatif sanayilerin gelişmemesinden dolayı istenilen düzeyde yatırım çekememektedir. Bu kapsamda yapılması gerekenler belirtilerek, alternatif sorunlara çözüm önerileri geliştirilecektir.

Anahtar Sözcükler: Sanayi sektörü, istihdam, kalkınma.

An Appraisal From Economic Perspective of Industry Sector for Bartın

ABSTRACT

This paper's aim is to show and recruitment the industry sector of Bartın which have %0,1 percent part in aggregate industry firms. According to the evidences we got, the industry sector of Bartın concentrate on textile, iron-steel, chemistry and coal industries. Geographic location, transportation and qualified human power provide important advantages in Bartın where doesn't have enough investment in industry sector because of incompetent industry lands with infrastructure.

Because of Bartın involving among first-degree primary cities for the development, many incentive measures like tax reduction, investment allowance and VAT reduction are exercised. However, due to lack of qualified personnel in the industrial sector, not giving sufficient importance to research and development activities, lack of resource, insufficiency of existing tourism potential and tourism establishment, and not developing alternative industries except textile and coal, it cannot attract investments satisfactorily. Within this framework, do's will be signified, while solution proposals are going to be improving for alternative disputes.

Key Words: Industry sector, employment, development.

GİRİŞ

Kalkınmada 1.derecede öncelikli iller arasında yer alan Bartın sanayileşmesini henüz tamamlayamamıştır (bartintso.org). Bartın'ın sanayi sektörünün ve işgücü piyasasının iyileştirilmesi için yapılması gereken birçok şey vardır. Bu kapsamda Takım (2011) yapmış olduğu çalışmada Bartın ili işgücü piyasasını incelemiştir. Elde ettiği bulgulara göre, Türkiye'de önemi giderek azalan tarım sektörünün Bartın için önemli bir istihdam kaynağıdır ve özel sektörün yatırımlarıyla Bartın'daki işsizliğin azalacaktır. Ülke genelinde yapılan çalışmalara baktığımızda sanayi sektörünün ekonomik büyümeye etkisini ele alan çalışmaları görebilmekteyiz. İlk olarak Terzi ve Oltulular (2004) Türkiye'de 1987:2-2001:3 dönemine ilişkin üçer aylık GSMH ve Sanayi Üretim Endeksi değişkenlerini kullanarak ekonomik büyüme ile sanayileşme arasında pozitif ve çift yönlü bir nedensellik olduğunu tespit etmiştir. Mercan ve Kızılkaya (2014) ise, imalat sanayideki üretim artışının ekonomik büyümeyi ve işgücü verimliliğini arttırdığını tespit etmiştir. Nidugala (2000) ise; Hindistan'da imalat sanayi ihracatının ekonomik büyümeyi arttıracığı sonucuna varmıştır.

Bu çalışmanın amacı, Türkiye'deki toplam sanayi işletmeleri içinde %0,1'lik bir paya sahip olan Bartın sanayi sektörünün mevcut durumunun gösterilmesi ve iyileştirilmesi için yapılmıştır. Bu çerçevede ilk olarak Türkiye'deki sanayi sektörünün mevcut yapısına bakılmış, daha sonra da Bartın sanayi sektörü ele alınarak mevcut sorunlar ve bu sorunlara karşı çözüm önerileri belirtilmiştir.

1.TÜRKİYE'DE SANAYİ SEKTÖRÜNÜN YAPISI VE GELİŞİMİ

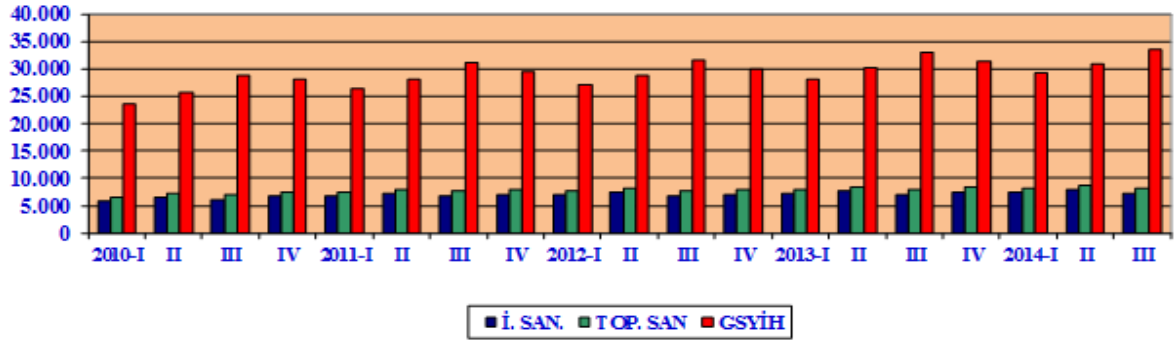
R.Nurkse (1966), A.Lewis (1966), R.Prebisch (1950), H.Chenery (1960), C.Clark (1961), S. Kuznets (1966), N.Kaldor (1966) gibi tanınmış birçok iktisatçı, sanayi sektörünün iktisadi büyüme ve kalkınmada sürükleyici bir rol üstlendiğini öne sürmüşlerdir. Az gelişmiş ülkelerin hızlı bir şekilde büyümelerinin ve kalkınmalarının sanayileşme ile mümkün olabileceğini iddia etmişlerdir. (Mercan ve Kızılkaya, 2014:138-139). Sanayileşmeyle beraber üretim ve tüketim artacak, yatırımlardaki artış da işsizliği azaltacaktır.

Daniel Bell'e (1972) göre, bir ülkede sanayi sektörü geliştikçe ilk olarak enerji ve ulaştırma gibi sanayiye destek olan hizmetler gelişecektir. İkinci aşamada, sanayi sektörünün biraz daha gelişmesi sonunda perakende ticaret, bankacılık ve sigortacılık gibi hizmetler gelişecektir. Üçüncü aşamada ise, sanayileşme sonunda ortaya çıkan refah artışı (sanayi sektörü en fazla katma değer bırakan sektör olduğu için kişi başına geliri daha hızlı artıracak), eğitim, sağlık ve sosyal güvenlik gibi hizmetlerin talebini artıracaktır. Böylece, bir taraftan sanayi sektörü geliştikçe, hizmetler de beraberinde gelişecektir (Atik, 2012).

İhracatımızın %90'ını oluşturan sanayi sektörü; besin, dokuma, deri ve giyim, tütün ve alkol içkiler, çimento, cam, seramik, maden, makine, kimya, orman endüstri gibi alt dallara ayrılmaktadır. İmalat sanayindeki büyüme, sürdürülebilir kalkınma açısından oldukça önemlidir. Türkiye'de üretilen katma değer içerisinde sanayinin payı %21 iken, Fransa ve ABD'de %13, Japonya'da %20, Almanya'da %23, Rusya'da %32 ve Çin'de %34'tür.

Temelleri 1930'lu yıllarda atılan Türkiye sanayi büyük ölçüde dışa bağımlı, uluslararası rekabet gücünden ve teknoloji üretme kapasitesinden yoksun bir durumdaydı. 1960'lı yıllarda teknolojik düzey ve verimlilik açısından Türkiye'nin gerisinde olan birçok Uzakdoğu Asya ülkesi, teknoloji açısından sıçrama gerçekleştirerek teknoloji ve verimlilik farkları açısından Türkiye'den daha avantajlı konuma gelmiştir. Uzak Doğu Asya ülkelerinin kalkınmalarında ve rekabet gücü elde etmelerinde en temel parametreler; yüksek tasarruf ve yüksek birikim oranlarına dayalı ekonomik gelişme olmuştur. Yüksek tasarruf oranlarına dayalı yüksek birikim oranları, bir yandan içerilmiş (embodied) teknolojik ilerlemeye, bir yandan da "learning by doing yaparak öğrenme" ya da içsel (endojen) olarak genişleyen eğitim harcamaları nedeniyle de eğitim düzeyinin yükselmesine ve verimlilik artışlarına neden olmaktadır (Eşiyok, 2005:1). Türkiye'de sanayileşmeye gereken önem verilmediğinden sanayileşme süreci çok hızlı ilerlememiştir. Ancak imalat sanayindeki hızlı büyüme sanayi sektörünün GSYİH'dan daha yüksek bir pay almasını sağlamaktadır.

Şekil 1'de Türkiye'de sanayi sektörünün GSYİH'ya katkısı gösterilmiştir:



Şekil 1: Türkiye'de Sanayi Sektörünün GSYİH'ya Katkısı
Kaynak: EBSO, 2015:85

2014 yılında sanayi sektörü toplamında gerçekleşen büyüme oranları incelendiğinde, yılın ilk çeyreğinde büyümenin %5,8 oranında gerçekleştiği, yılın ikinci çeyreğinde bu hızın %3'e, üçüncü çeyrekte ise %2,7'ye gerilediği görülmektedir. Böylece yılın ilk dokuz aylık bölümü itibariyle sanayi sektöründeki büyüme GSYİH artışının üzerinde gerçekleşmiştir. Türkiye'de ekonomik büyümenin anahtar sektörü imalat sanayidir. Nitekim yapılan hesaplamalara göre ekonominin büyüme hızı ile imalat sanayi sektörü büyümesi arasındaki korelasyon katsayısı 0,96'dır. Yani bu iki büyüme hızı arasında çok yüksek bağlantı bulunmaktadır. Dolayısıyla, Türkiye'de yüksek oranlı ekonomik büyüme için imalat sanayinin de yüksek oranlı büyümesi gerekmektedir. Ancak rantın cazip hale getirilmesiyle yeni sanayi yatırımları ikinci planda kalmaktadır ve bu sonuç acilen tersine dönmelidir (EBSO, 2015:85).

Şekil 2: Türkiye'de Sektörlerin Yıllık Büyüme Oranları



Kaynak: TUIK

Şekil 2'den görüldüğü üzere, küresel finansal krizin etkilerinin azaldığı 2010 yılından itibaren, inşaat sektörü ve imalat sektörü en hızlı büyüyen sektörler olmuştur. Madencilik sektörünün ise GSYİH'dan aldığı pay değişkenlik arz etmektedir.

Alt sektörler açısından büyümeye baktığımızda ise karşımıza şu tablo çıkar:

Tablo 1: Türkiye'de Sanayi Alt Sektörlerinde Büyüme

SEKTÖR	2013						2014			
	I	II	III	IV	Yıllık	9 aylık	I	II	III	9 aylık
Sanayi	1,3	3,4	4,1	4,6	3,4	3,0	5,8	3,0	2,7	3,8
-Madencilik	-4,4	-3,2	-2,4	-4,0	-3,4	-3,2	7,3	8,7	4,1	6,5
-İmalat Sanayi	1,8	3,7	4,6	4,9	3,7	3,3	5,9	2,6	2,2	3,5
-Elektrik, Gaz, Su	-3,9	2,3	0,7	4,6	1,3	-0,2	3,4	4,6	6,4	4,9
-Su,Atık Yönetimi	3,6	5,4	4,5	5,4	4,7	4,5	11,8	10,8	12,1	11,6
GSYİH	3,1	4,6	4,2	4,5	4,1	4,0	4,8	2,2	1,7	2,8

Kaynak: EBSO, 2015:86

Alt sektörler açısından bir değerlendirme yapıldığında ise gerek önceki dönemler, gerekse 9 aylık dönem bütününde madencilik ve taş ocakçılığı ile su, atık yönetimi sektöründe görece olarak yüksek oranlı üretim artışı gerçekleştiği görülmektedir. Madencilik sektöründeki yüksek büyümenin gerisinde, sektörün 2013 yılının tüm çeyreklerinde görülen küçülmenin yani baz etkisinin rolü büyüktür (EBSO, 2015:86).

2.BARTIN SANAYİ SEKTÖRÜNDE SORUNLAR VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

2.1. BARTIN SANAYİ SEKTÖRÜNE GENEL BİR BAKIŞ

Sanayileşmesini henüz tamamlayamayan Bartın, kalkınmada 1. derecede öncelikli iller arasında yer almaktadır. Bartın, gelişmişlik düzeyi bakımından 5 grup arasında 4. grupta yer almaktadır. 2012'de -1,43 puan¹ ile gelişmişlik endeksi sıralamasında 81 ilden 48. sırada yer alan Bartın, istatistiki bölge sınıflamasında Zonguldak, Karabük ve Bartın TR81 koduyla (Bartın-TR813) yer almaktadır (Gül ve Çevik, 2014:6). TÜİK verilerine göre 2011 yılı itibarıyla Türkiye'de kişi başına düşen milli gelir 9244 \$ iken, TR81 bölgesinde 8536 \$'dır. Bartın'da sanayi siciline kayıtlı olan sanayi işletmesi 123'tür. Türkiye'deki toplam sanayi işletmesi içindeki payı %0,1'dir. Aynı zamanda Bartın göç veren bir ildir. 2012-2013 yılı net göç hızı % -1,31'dir.²

Bartın'da çimento ve ORÜS orman işletmelerine ait fabrikaların özelleşmesiyle kamu yatırımları yerini özel sektör yatırımlarına bırakmıştır. Özel sektör yatırımları istihdam ve kapasite açısından orta ve küçük ölçeklidir. Bartın'da sanayi işletmelerinin %20'si mikro ölçekli, %54'ü küçük ölçekli, %22'si orta ölçekli ve %4'ü de büyük ölçekli işletmelerdir. Bartın'ın ekonomik yapısını belirleyen sektörler; madencilik, sanayi, tarım, ticaret, turizm ve ormancılık olarak sıralanabilir. Turizm ve el sanatları bölgede yaygındır. Milli Gelirin sektörel dağılımı incelendiğinde (TR81 Zonguldak, Karabük, Bartın): hizmetler sektörü (%56,3) sanayi sektörü (%38,2) ve tarım sektörü (%5,5) olarak sıralanmıştır (TÜİK). Önemli sektörlerin başında, tekstil ve konfeksiyon sanayi, kimya, kömür ve plastik sanayi, taş ve toprağa dayalı sanayi, orman ürünleri ve mobilya sanayi ve gıda sanayi gelmektedir. Sanayi işletmelerin sektörel dağılımına baktığımızda sırasıyla gıda ürünleri imalatı, diğer metalik olmayan ürünlerin imalatı,

¹ İnsani gelişmişlik endeksi (İGE) değeri illerin 0 etrafındaki gelişmişlik dağılımını yansıtmakta olup negatif değerler herhangi bir olumsuzluğu ifade etmemektedir.

² Bartın, nüfus başına emekli kişi sayısında ilk sırayı almakta ve işgücü azlığından potansiyel nitelikli nüfus göç etmektedir.



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU

giyim eşyası imalatı, mobilya imalatı ve kauçuk ve plastik ürünleri imalatı ilk 5 sektördür ve toplam sanayi işletmelerinde bu 5 sektörün payı %60'tır (bartin.gov.tr).

Ekonomisi ağırlıklı olarak madencilik ve demir-çelik sanayisine dayanan Batı Karadeniz Bölgesinin ihraç ettiği ürünlerde demir-çelik ve türevleri ön plana çıkmaktadır. Demir-çelik ürünlerini, hazır giyim, makine ve aksesuarları, taşıt araçları ve yan sanayi ürünleri ile çimento ve toprak ürünleri takip etmektedir. Bölge içindeki illere bakıldığında Zonguldak ilinin ihracat performansı ile öne çıktığı görülmekte, Karabük ve Bartın illerinin de ihracat performansı ile dikkat çektiği görülmektedir (BAKKA, 2010:22).

Bartın'ın iç ve dış ticaretinin başlıca konusunu tarım ve sanayi ürünleri oluşturmaktadır. Başlıca tarım ürünleri buğday, arpa, mısır ve yulaf, elma, armut, ayva, muşmula, kiraz, erik, ceviz, kestane, fındık, şeftali, kızılıçık, çilek, kivi, dut; sanayi bitkileri ise ayçiçeği, soğan, sarımsak, patates ile nohut, fasulye, bakla ve bezelye gibi baklagillerdir. Hayvancılık düşük kapasitelidir. Su ürünleri açısından zengin bir potansiyele sahiptir. Bartın'daki sanayi tesisleri toprak, plastik, mobilya, makine, konfeksiyon, gıda (konserve, süt ve süt ürünleri, helva, doğal kaynak suyu, defne yaprağı ve çam fıstığı) ve madencilik ve tekstil-konfeksiyon sanayi ağırlıklıdır (bartin.gov.tr).

Bartın'a ait dış ticaret bilgilerine baktığımızda ise karşımıza şu tablo çıkmaktadır:

Tablo 2: Bartın İline Ait Dış Ticaret Bilgileri

Yıl	İhracat Firma Sayısı	İthalat Firma Sayısı	İhracat Değeri (milyon \$)	İthalat Değeri (milyon \$)	Net Dış Ticaret (milyon \$)
2009	29	21	14,659	8,95	5,709
2010	22	22	15,694	9,316	6,378
2011	17	20	20,625	14,85	5,775
2012	17	28	14,116	15,211	-1,095
2013	17	21	20,314	8,957	11,357
2014	17	21	11,176	9,325	1,851

Kaynak: Sanayi Genel Müdürlüğü, 2013:425; bartin.gov.tr

Tablo 2'den görüleceği üzere, Bartın'da net dış ticaret 2012 yılı haricinde hep fazla vermiştir. Ancak dış ticaret hacmi çok düşük olup ürün çeşitliliği ve dış ticaret yapan firma sayısının artırılmasıyla daha yüksek düzeylere erişilecektir.

2.2. BARTIN SANAYİ SEKTÖRÜNDE TEMEL SORUNLAR VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

Bartın, kalkınmada 1.derece öncelikli iller arasında yer alıp birçok teşvikler uygulanan bir ildir. Bunlar; gümrük vergisi ve toplu konut fonu istisnası, yatırım indirimi, KDV istisnası, vergi, resim ve harç istisnası ve kredi tahsis, gelir vergisi stopajı, enerji desteği ve bedelsiz yatırım yeri tahsis gibi teşviklerdir. Coğrafi konumu, ulaşımı, enerji altyapısı ve insan gücü bulunmasına rağmen ve yatırımlara sağlanan desteklere karşılık altyapısı hazır sanayi arsalarının azlığı sorun teşkil etmektedir. Bu noktada organize sanayi bölgelerinin genişletilmesi önemlidir. Aynı zamanda özel sanayi alanları da kurularak yatırıma uygun yerler tahsis edilmelidir. Ancak bunların yanında nitelikli işgücüne de ihtiyaç vardır. Bunu da sağlayacak olan Bartın Üniversitesi'dir. Bu



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU

yüzden, Bartın Üniversitesi, ilin sosyo-ekonomik ve sosyo-kültürel yaşamının gelişmesi yanında, sanayi ile de yakından ilişki içinde olmalıdır.

Tasarruf, coğrafi yapı, ulaşım, pazara yakınlık, nüfus, nitelikli insan gücü ve enerji altyapısı yönünden ilde sanayileşme için yeterli potansiyel bulunmakla beraber, özel girişimcileri sanayi alanına beklenen düzeyde çekmek mümkün olmamıştır. Krizler ve ekonomik istikrarsızlığın yanında Bartın'da sanayi arsalarının yeterli olmaması Bartın'a gelen yatırımları azaltmaktadır. Bartın'da turizm potansiyelinin değerlendirilememesi, çarpık kentleşme ve alt yapı yetersizliği ve sanayi arsası üretiminin kısıtlı olması en temel 3 sorun olarak kabul edilmektedir (tasam.org).

Sanayi sektöründeki sorunlar için yapılması gerekenleri kısaca aşağıdaki gibi özetleyebiliriz:

- Yatırımcılar veya müteşebbisler öncelikle ve ehemmiyetli olarak yöre ve bölgeyi bilen yöre ve bölge halkından seçilmeli, bu girişimler de kamu kurumları tarafından desteklenmelidir.

- Bartın'da yerel sermayenin sanayi yatırımlarına girişimi teşvik edilmeli ve bu çerçevede kuruluşlar birbirine destek olmalıdır. Çünkü Bartın dışından gelen yatırımcı, Bartın'ın kalkınmasından daha çok kısa sürede maksimum kârı hedefleyecektir. Daha sonra da uygun rekabet ortamı sağlanmalıdır.

- Bartın'da gelişen hizmet sektörü turizmin gelişmesiyle yeni istihdam olanakları yaratacaktır.

-Yatırım kararı alınırken Bartın'ın karşılaştırmalı üstünlükleri dikkatlice değerlendirilmelidir.

- İktisadi fayda unsuru göz önüne alınarak gelişmekte olan yörelerde şirketleşme arttırılmalıdır.

- Kömür dışında alternatif sanayilerin geliştirilmesi ve sanayicilere alt yapısı hazır sanayi parsellerinin üretilmesi gereklidir.

- Kalkınma hızının arttırılabilmesi için ürün çeşitliliği sağlanmalıdır.

- Dış ticaretin sadece büyük firmalara özgü olmadığı konusunda firma ve girişimciler ikna edilmelidir.

- Organik tarım ürünlerinin üretimi arttırılmalıdır. Bu çerçevede BAKKA ile Orman Fakültesi arasındaki ilişkiler geliştirilmelidir.

- İnsan gücüne ve beşeri sermayeye yatırımın önemi kavranmalı, bu kapsamda bilgi ve eğitime, AR-GE'ye ve bunun için de Bartın Üniversitesi'ne büyük önem verilmelidir. Bu çerçevede nitelikli eleman eksikliğini gidermek için önlemler alınmalıdır.

- Sanayi sektörünün kayıt altına alınabilmesi için vergi oranları düşürülmeli ve denetimler yoğunlaştırılmalıdır.

- Organize sanayi bölgeleri, küçük sanayi siteleri ve devam eden diğer projelerin "Kirazlıköprü (1995-2016), Bartın-Kozcağız 1. Merhale (2011-2016) Projesi, Kozcağız Köprüsü (2012-2015) ve Bartın İçmesuyu ve Kanal Projesi (2012-2015)" sonuçlandırılması Bartın ekonomisini daha iyi bir yere getirecektir.

SONUÇ

Sanayi sektöründeki büyüme, diğer sektörleri de etkileyeceğinden birçok ülkede sanayi sektöründeki gelişme, ekonomik büyümeyi arttırmaktadır. Türkiye'de sanayileşme süreci çok hızlı ilerlemese de imalat sanayi hızlı bir ivme göstermektedir.

Toplam sanayi işletmeleri içinde %0,1'lik bir paya sahip olan Bartın, küçük ve orta ölçekli firmalar yoğun olarak görüldüğü ve ekonomisi madencilik ile demir-çelik sanayisine dayalı küçük bir ildir. İstatistiki bölge sınıflamasında Zonguldak, Karabük ve Bartın TR81 koduyla (Bartın-TR813) yer almaktadır. Kalkınmada 1. derecede öncelikli



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU

iller arasında yer alan Bartın, vergi indirimleri, yatırım indirimi, KDV istisnası, enerji desteği gibi birçok destek almaktadır. Ayrıca coğrafi konumu, ulaşım ve enerji altyapısı gibi olumlu faktörlere rağmen yeterince yatırım çekememektedir. Bartın'da sanayi arsalarının yetersizliği, çarpık kentleşme ve altyapı yetersizliği temel sorunların başında gelmektedir.

Bartın'da sanayi sektörünün yaşadığı sorunlara karşı önerilen temel çözümler ise; yatırımcıların bölgeyi bilen bölge halkından seçilmesi, gelişmekte olan yörelerde şirketleşmenin artırılması (Kurucaşile'de ahşap gemi için şirketlerin artırılması), organize sanayi bölgeleri ve sanayi sitelerinin artırılmasıyla üretim için gerekli sanayi arsalarının kurulması, ürün çeşitliliğinin artırılmasıdır. Özellikle Kurucaşile'deki gemi yapımı bölgenin kalkınmasını arttıracaktır. BAKKA ile ortak projelerle de sanayi sektörünün aldığı pay büyüyecektir.

KAYNAKLAR

Atik, H. 2012. Sanayi Üretimindeki Düşme Karşısında Hizmetler Sektörünün Desteklenmesi Gereği Üzerine. Ankara Strateji Enstitüsü. Hukuk Ekonomi Politika.

Batı Karadeniz Kalkınma Ajansı. 2010. ZBK Bölgesel Gelişme Planı. BAKKA.

EBSO. 2015. 2014 Yılında Türkiye, Dünya Ekonomisi 2015 Yılından Beklentiler Raporu. Ege Bölgesi Sanayi Odası. Ocak 2015.

Eşiyok, B. A. 2005. Sanayi Sektöründe Türkiye-AB Arasındaki Dış Ticaretin Analizi, Türkiye ve AB Ülkelerinin Rekabet Gücündeki Gelişmeler. Türkiye Kalkınma Bankası A.Ş. Araştırma Müdürlüğü. Ekim 2005. Ankara.

Gül, H.E. ve Çevik, B. 2014. 2010 ve 2012 Verileriyle Türkiye'de İllerin Gelişmişlik Düzeyi Araştırması. İktisadi Araştırmalar Bölümü Türkiye İş Bankası. Şubat 2014.

Mercan, M. Ve Kızılkaya O. 2014. Türkiye'de Sanayi Sektörü Ekonomik Büyüme ve Verimlilik İlişkisinin Kaldor Yasaları Çerçevesinde Sınanması: Ekonometrik Bir Analiz. Marmara Üniversitesi İİB Dergisi. 36(1):137-160.

Nidugala, G. K. 2000. Exports and Economic Growth in India: An Empirical Investigation. The Indian Economic Journal. 47(3):67-78.

Sanayi Genel Müdürlüğü. 2013. 81 İli Sanayi Durum Raporu. TC Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı. Aralık 2013. Ankara.

Takım, A. 2011. Bartın İli İşgücü Piyasasının İncelenmesi. E-Journal of New World Sciences Academy. 6(2):160-174.

Terzi, H. Ve Oltulular, S. 2004. Türkiye'de Sanayileşme ve Ekonomik Büyüme Arasındaki Nedensel İlişkisi. Doğu Üniversitesi Dergisi. 5(2): 219-226.

TUİK. 2013. Seçilmiş Göstergelerle Bartın 2013. Türkiye İstatistik Kurumu.

bartin.gov.tr

bartintso.org

tasam.org



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU



Bartın İlinin Kalkınmasında Ahşap Tekne ve Yat İmalat Sektörünün Yeri ve Önemi (Uygulamalı Anket Çalışması)

Bülent KAYGIN¹ Serkan AVCIKURT²

¹ Bartın Üniversitesi, Orman Fakültesi, Orman Endüstri Mühendisliği Bölümü-BARTIN, bkaygin@bartin.edu.tr

² Bartın Teknik ve Endüstri Meslek Lisesi, Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi-BARTIN

ÖZET

Ahşap tekne ve yat imalat sektörü, ihraç edilebilir ürünler kapsamında geliştirilebilecek bir sektör olma kapasitesine sahiptir ve Bartın İli'nin sektörel bazda büyüme potansiyelinde önemli bir yeri olduğu düşünülmektedir. Bu çalışmada, Bartın İlinde ahşap tekne ve yat imalat sektöründe faaliyet gösteren işletmelere yönelik bir anket çalışması gerçekleştirilmiştir. Çalışmada bu işletmelerin mevcut durumları ve sorunları hakkında veriler elde edilmiş olup, bu sorunların çözümüne yönelik öneriler sunulmuştur.

ANAHTAR SÖZCÜKLER: Bartın, kalkınma, ahşap tekne imalatı, anket.

Bartın Province in the Development of the Role and Importance of Wooden Boat and Yacht Manufacturing Industry (Applied Survey)

ABSTRACT

Wooden boat and yacht manufacturing sector, a sector that has the capacity to be developed within the scope of exportable products. Therefore, the sectoral growth potential of the city of Bartın is thought to play an important role. In this study, Bartın province in wooden boat and yacht building sector businesses was carried out a survey. Study the current situation and problems of these businesses about data is obtained, presented suggestions for the solution of this problem.

KEY WORDS: Bartın, development, wooden ship building, survey.

GİRİŞ

Dünyada tekne üretimi, bölgede yüksek miktarda kaliteli istihdam ve katma değer yaratmasının yanında çevreye neredeyse hiçbir zarar vermemesi sebebiyle birçok ülkede sanayinin gelişmesinde hükümetlerin öncelik verdiği sektörler arasında yer almaktadır (BAKKA, 2013).

T.C. Bilim Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı'nın 2013 yılı "81 İl Sanayi Durum Raporuna" göre, Bartın ilinin ekonomik yapısını belirleyen sektörler; "madencilik, sanayi, tarım, ticaret, turizm ve ormancılık" olarak belirtilmektedir. İlde; el işlemleri, tel kırma, dokumacılık, ağaç oymacılığı (çekicilik), gemi yapımcılığı, taş sac yapımı gibi el sanatlarının da gelişmiş durumda olduğu vurgulanmaktadır. Bu raporun ilgi çekici verilerinden biri ise, ilde öne çıkan yatırım alanları başlığı altında "Talebi Karşılamaya ve Potansiyeli Değerlendirmeye Yönelik Yatırımlar" olarak **ahşap tekne yapımcılığı** işaret edilmektedir.

Bir başka kaynakta da Bartın'ın ekonomik yapısını belirleyen ana unsurlar olarak; turizm, madencilik, imalat sanayi ve ticaret gösterilmektedir. Bölgede istihdamın %15'ini karşılayan Amasra Taşkömürü İşletmeleri ilin en önemli ve tek kamu kuruluşudur. Bartın ili yeraltı kaynakları açısından zengin bir bölge olmasına karşın kömür dışında bu kaynaklardan yeterince yararlanamamaktadır. Bartın İli'nde el sanatlarından yazmacılık, ağaç oymacılığı ve tekne yapımcılığı gelişmiştir. Özellikle bölgedeki gemi ve tekne yapımcılığı 300–400 yıl öncesine dayanmaktadır. Kurucaşile İlçesi, Tekkeönü ve Kapısuyu köylerinde yoğun olarak sürdürülmektedir. Bu kaynakta da **gemi ve tekne yapımı** ihraç edilebilir ürünler kapsamında geliştirilebilecek bir sektör olma potansiyeline sahiptir vurgusu dikkat çekicidir (T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2013).

Ahşap tekne yapımcılığı 19. yüzyıldan itibaren Karadeniz kıyı şeridinde gelişmeye başlamış olup günümüzde de bu şerit üzerinde belli lokal bölgelerde halen devam etmektedir. Özellikle Bartın ili kanal şeridinde bir adet ve Bartın iline bağlı



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU

Kurucaşile ilçesi Tekkeönü ve Kapısuyu mıntıklarında yaklaşık 50-55 yerde ahşap tekne yapımcılığı devam ettirilmektedir. Bu yerlerde yeni tekne yapımının yanı sıra, eski teknelerin onarımı da sürdürülmektedir. Yapılan ahşap tekneler, 10-15 yıl öncesine kadar daha küçük boyutta kayık, sandal ve balıkçı teknesi durumunda iken son yıllarda daha modern, yurt dışı pazarlarına hitap edecek özelliklere sahip, 25-30 metre uzunluğa varan yat ve kotra şeklindedirler.

Tekne yapım yerlerinde yapılan gözlemlerde; Karadeniz bölge tekneçiliğinin tekne yapım tekniğinin, ustadan-çırağa, babadan-oğula geçen geleneksel yöntemlere göre gerçekleştirildiği görülmüştür. Bölgede ahşap tekne yapımında en çok kullanılan ağaç türleri, doğal olarak eğri büyüme özelliğinden ötürü başta Kestane olmak üzere, Meşe ve Çam'dır.

Altı binden fazla kullanım alanına sahip olduğu bildirilen ahşap malzemenin kullanım alanlarından birisi de araştırma konumuzu teşkil eden ahşap tekne imalatıdır. Masif ağaç veya kereste, ahşap tekne imalatı endüstrisinde daima birincil malzeme olmuştur. Günümüzde, tekne yapımında kullanılan malzemelerden hiç biri heterojen özellikteki estetik yapıları ahşabın yerini alamamıştır. Özellikle gezi ve seyahat amaçlı yat ve kotra tipi teknelerde kullanılan ahşap malzeme, aşağıdaki faydalı yönlerinden ötürü en tercih edilen malzeme olagelmıştır:

1. Hafifliğine rağmen statik ve dinamik direncinin yüksek olması,
2. Diğer malzemelere (çelik, fiberglass, plastik vb.) oranla daha kolay işlenebilirliği,
3. Estetik özelliğinin iyi olması,
4. Aşınan ve yıpranan kısımların kolayca onarılması,
5. Aşırı zorlanma ve darbelerde, mukavemeti farklı yönlere dağıtarak absorbe etmesi ve sağlam bir yapı vermesi.

Tekne yapımında kullanılan ahşabın alternatifi olan malzemelerden çelik, korozyonel bir materyal olmasından; elyaflı plastik malzemeler ise, mor ötesi (UV) ışıklardan etkilenmelerinden ötürü sakıncalıdır. Fiberglass kullanımı, özellikle kalıp yardımı ile tekne kısmının şekillendirilmesinde, hem kolaylık hem de az işçilik gerektirdiği için cazip olmaktadır. Ancak, fiberden yapılan tekneler, gerek dayanım açısından gerekse seri üretimin kaçınılmaz sonucu olan tekdüze tasarım açısından (aynı tip modelden onlarca, hatta yüzlercesinin olması gibi), tüketiciye monotonluğun verdiği bir itici faktör olarak yansımıştır. Sonuç olarak, tüketici eğilimi kaliteli, özgün ve orijinal çalışmalar üzerinde odaklaşmakta olup, bu ise tüketici davranışına; alternatif malzemelere oranla yapısı daha estetik olan ahşap malzemenin seçilmesi olarak yansımaktadır. İşte bu olumlu özelliklerinden ötürü ahşap malzeme, günümüz tekne imalatı endüstrisinde alternatifi olan diğer malzemelere oranla halen daha iyi bir konumdadır (Kaygın ve Tankut, 2008; Kaygın, 2002).

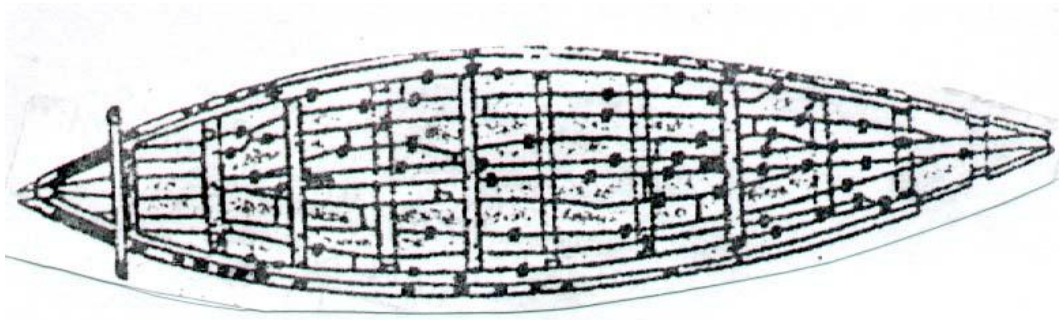
Yapılan kaynak araştırmasında ulusal bazda tekne başlığı altında 1984-2015 yılları arasında yaklaşık 81 çalışma yapıldığı tespit edilmiştir. Bu çalışmaların çok azı ahşap tekne üretimine ilişkin çalışmalar olup, yine bu çalışmaların arasında hiç biri ahşap tekne üretiminin bölgesel kalkınmaya olan etkilerine yönelik bir veri sunmamaktadır. Bu çalışmalardan dikkat çeken bazıları aşağıda kronolojik olarak sunulmuştur:

- Türkiye'de yat ve küçük tekne imalatı yapacak yeni tersane alanlarının yatırım uygunluğu ve yer seçimi açılarından incelenmesi (Hazneci, 2009).
- Karadeniz Bölgesi Orta Karadeniz Bölümünde trol teknelerinin ekonomik analizi üzerine bir araştırma (Yiğit, 2007).
- Ahşap lamine teknelerin yapısal analizi (Türe, 2006).
- Bodrum tipi teknelerde kullanılan ahşap malzemenin mukavemet kontrolü (Pınardağ, 1990)

Bu çalışmanın amacı, Bartın İlinde ahşap tekne ve yat imalat sektöründe faaliyet gösteren işletmelere anket çalışması uygulayarak, işletmelerin mevcut durumları ve sorunları hakkında veriler elde etmek ve bu sorunların çözümüne yönelik öneriler geliştirmektir. Elde edilen bu sonuçlar ile sanayi alanında, Bartın İlinin kalkınmasında ahşap tekne ve yat imalat sektörünün yerinin ve öneminin ortaya konulması hedeflenmiştir.

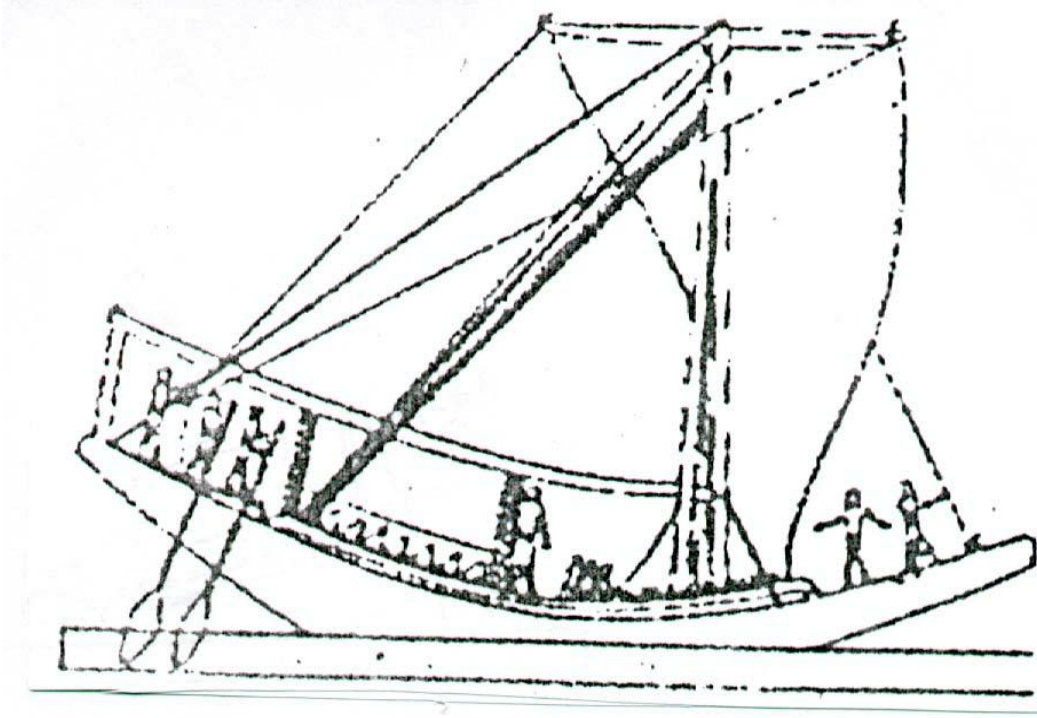
AHŞAP TEKNE YAPIMCILIĞI

Bugün için bilinen en eski tekne, 1954'de Mısır'da yapılan bir arkeolojik kazı sırasında ortaya çıkarılmıştır. Keops Piramidi'nde gömülü bulunan bu teknenin parçaları bir araya getirildiğinde, 43.40 m. uzunluğunda bir gemiyle karşılaşmış olup, 4500 yıl önce parçalanarak gömülen bu geminin bulunuşu, ilk tekne yapım tekniği hakkında önemli ipuçları elde edilmesini sağlamıştır. Daha önce bulunan diğer kanıtlara dayanılarak, tekne yapımının bir bilim olarak Mısır'da yeşermeye başladığı bilinmektedir. İşte bu verilerden yola çıkan araştırmacılar, Doğu Akdeniz'in tekne yapım geleneğinin Mısır'dan kaynaklandığını düşünmeye başlamıştır. Bu teknelere teknik açıdan bakıldığında göze çarpan en önemli nokta, kerestelerin birbirine bağlanmış olmasıdır. Keresteler çivilerle değil, ip ve bitki lifleriyle bağlanmıştır. Nil nehri üzerinde kullanılan ilk tekne de, papyrus dallarıyla oluşturulan demetlerin birbirine bağlanmasıyla yapılmış olan basit bir saldır (Şekil 1) (Çoban, 1995; Kaygın, 2002).



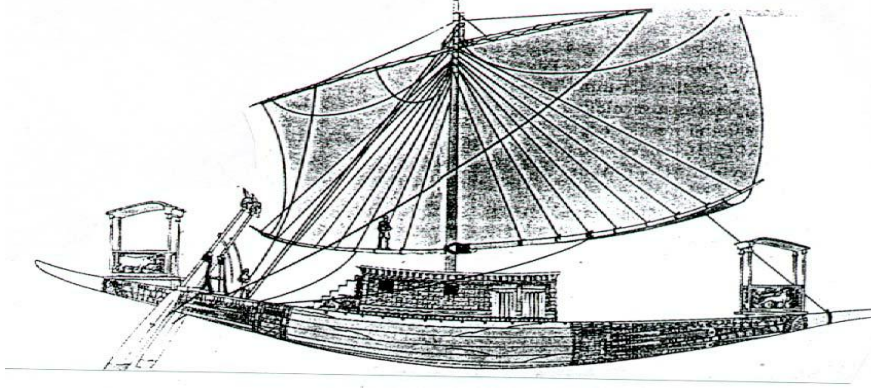
Şekil 1. Bir Nil Teknesi'nin içyapısı (Çoban, 1995).

Mısır'da küçük teknelerin ana gövdelerinin yapımı için elverişli ağaçlar bulunmadığından, eldeki küçük ahşap parçalar birbirine yapıştırılmakta veya bağlanmaktadır. İlk kez Eski Krallık döneminde görülen ve önce-kabuk yöntemiyle yapılmış olan ahşap Nil teknelerinde omurga yoktur (Şekil 2); omurganın ortaya çıkışı ise Yeni Krallık dönemine rastlamaktadır (Şekil 3). Mısır tekne yapım tekniğini, Akdeniz tekne yapım geleneğinin başlangıcı olarak değerlendirilmekle birlikte, uzun ömürlü olmadığı ve ayrıca Nil dışındaki açık denizlerde kullanılıp kullanılmadığı da kesin olarak bilinmemektedir (Çoban, 1995; Kaygın, 2002).



Şekil 2. Eski Krallık Dönemi'nde görülen bir omurgasız tekne (Çoban, 1995).

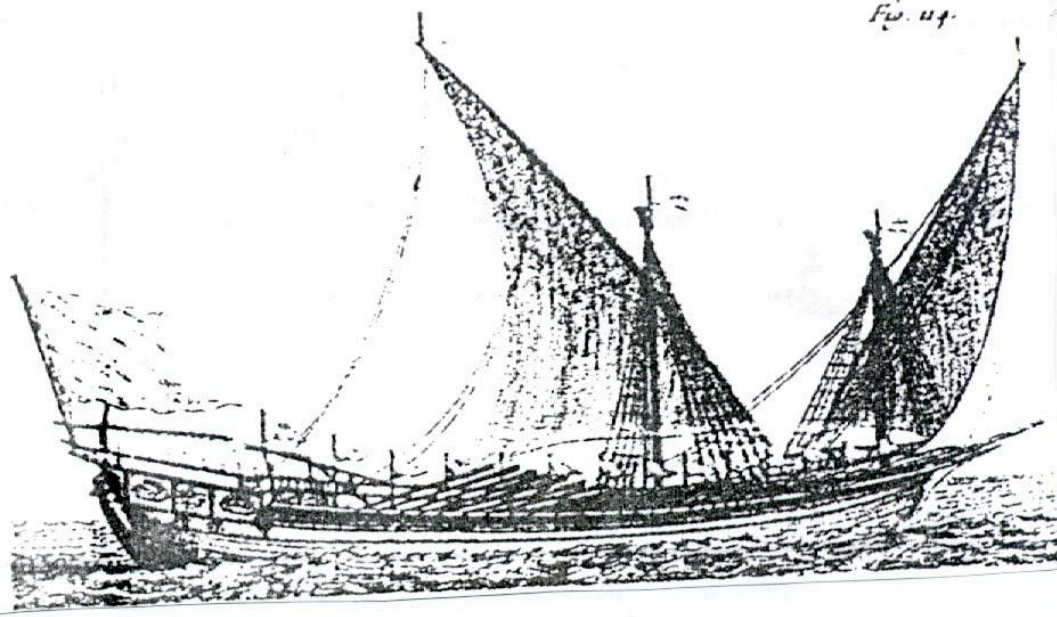
UNESCO'nun İpek Yolu Projesi (1993, 1995) kapsamında yürütülen araştırmalar sırasında incelenen Santorini fresklerindeki (M.Ö. 16. yüzyıl) gemi tasvirleri, Doğu Akdeniz'in tekne yapım geleneğinin ilk dönemlerinde rol oynayan Kyklad kültürüne ilişkin önemli bilgiler vermiştir. Her ne kadar bu fresklerdeki gemi tasvirlerinde yeterli teknik veri bulunmuyorsa da, biçimsel olarak 20. yüzyıl başlarındaki geleneksel Doğu Akdeniz tekneleriyle benzeştikleri görülmektedir. Bugün elimizde bulunan belgeler Mısır, Kyklad, Fenike, Minos, Yunan, Roma, Bizans ve Venedik gibi büyük uygarlıkların tekne yapıcılığının her döneminde öncü konumda olduklarını göstermektedir. Bunun en önemli kanıtı, bölgede son 30 yıldır yapılan arkeolojik sualtı kazılarında bulunan gemi kalıntılarıdır. Anadolu sahillerinde yapılan bu kazılarda, tekne yapım teknolojisi tarihindeki en büyük aşamanın bulgularına ulaşılmıştır. Bu aşama önce-iskelet tekniğine geçiştir. Kaburgaların omurga üzerine yerleştirilerek önce iskeletin şekillendirildiği ve kabuğun, yani dış elemanların, bunun üzerine yerleştirildiği teknik olarak tanımlanan önce-iskelet tekniği, 11. yüzyıldan sonra tüm Akdeniz'e yayılmış olup, halen geleneksel ahşap tekne yapım teknikleri ile çalışan tersanelerde kullanılmaktadır (Çoban, 1995; Kaygın, 2002).



Şekil 3. Yeni Krallık Dönemi'nde görülen bir omurgalı tekne (Çoban, 1995).

Doğu Akdeniz uygarlıklarının tekne yapımındaki öncü rolü, 15. yüzyılda sona ermiştir. 15. yüzyıldan sonra Portekiz, İspanya ve daha sonra İngiliz ve Fransızların Doğu Hindistan'a giden yeni ticaret yolları aramaya başlamasıyla birlikte yapım teknikleri, açık denizlerde yol alarak Yeni Dünya kolonilerine ulaşabilecek daha güçlü teknelerin yapımı doğrultusunda değişmiştir. Bu değişim, Rönesans'la ortaya çıkan bilimsel yaklaşımın ışığında şekillenir. Mimarlık ve mühendislikteki gelişmeler gemi mimarlığı kavramının doğmasına öncülük etmiştir. Romalı mimar mühendis Marcus Vitruvius'un çalışmalarından kökenlenen geometrik ilkelere dayanılarak yapılan tekne tasarımlarının ilk kayıtlarına, 1410-1420 yılları arasında Venedik'te rastlanmıştır. Gemi mimarlığı konusundaki ilk sistematik çalışmanın ise İtalyan hümanist, mimar ve sanat kuramcısı Leon Battista Albertini'nin, Navis adlı çalışması olduğu düşünülmektedir. Bu çalışmanın, bugüne kadar ulaşamamış olmasına karşın 1452'den önce yayımlanmış olduğu bilinmektedir. Aynı zamanda, Vettor Fausto'nun 1525-1545 yılları arasında yaptığı Venedik kadirgasının modernleştirilmesi programına temel oluşturduğu tahmin edilmektedir. Böylece, 15. yüzyıl bitmiş ve İtalyanlarla birlikte Portekizliler ve İspanyollar kuramsal dayanakların ışığında inşa ettikleri gemilerle açık denizlere yelken açmışlardır (Çoban, 1995; Kaygın, 2002).

Geometrinin ahşap tekne yapımına adımını attığı bu yüzyılların ilk ürünlerinden biri "kalyon"dur. Kalyon, deniz aşırı ülkelerle ticaret amacıyla İspanyol ve Portekizli mühendis ustalar tarafından yapılmıştır. Osmanlılardaki ilk savaş kalyonları ise, II. Beyazıt döneminde (1481-1512) Gelibolu'da yapılmaya başlamıştır. 18-19. yüzyıl başlarında Osmanlı Donanması'nda kullanılan teknelere "çekdiri" adı verilir. Çekdiriler savaştaki işlevlerine göre çeşitli türlere ayrılmaktadır. Temel savaş gemisi olan kadirga, çektiri tipi bir teknedir. Kadirgadan biraz daha büyük olan mavna, yelken donanımıyla savaş filosunun en güçlü gemisidir. En büyük çekdiri tipi ise, "baştarde"dir (Şekil 4). Savaş hattında yer almayıp keşif ve gözetleme gibi ikincil işlerde kullanılan ve kadirgadan daha küçük olan çekdiriler de vardır. Kalite, pergende ve firkate bu tip çekdirilerden olup, çekdiri tipi gemiler, kalyonların ortaya çıkmasından sonra kullanılmaz olmuştur (Çoban, 1995; Kaygın, 2002).



Şekil 4. Osmanlı Donanması'nda görülen bir çekdiri tipi olan baştarde (Çoban, 1995).

Tekne yapımında gönye ve pergelin devreye girişi, aslında parile (iki kerestenin ucunun birbirine geçirilerek eklememesi), posta, kaplama ve mukavemet elemanları gibi yalnızca tek tek parçaların tasarlanması anlamına gelmektedir. Teknenin tamamının yapım öncesinde kağıt üzerinde belirmesi ise 18. yüzyılda gerçekleşmiştir. Teknenin biçimlenmesinde kullanılan geleneksel uygulamaların en eskilerinden biri, ana posta ve yalancı formalar yöntemidir. Omurganın tam orta yerindeki kaburgaları oluşturan ana posta çifti, baş ile kıçtaki birer ya da ikişer çift postadan oluşmaktadır. Enine elemanlardan oluşan bu yapının üzerine yerleştirilecek olan boyuna elemanların alması gereken biçimi ayarlayabilmek amacıyla da, yalancı forma denen 2 veya 3 adet esnek çıta eklenmektedir. Adriyatik Denizi ve Ege Adaları'nda 20. yüzyılın ortalarına kadar kullanılan bu yöntem, Anadolu'nun Ege kıyılarında halen sürdürülmektedir. Aslında aynı yöntem, Anadolu'nun Karadeniz kıyılarında da biraz daha farklı bir biçimde kullanılmaktadır. Bartın'ın Tekkeönü yöresindeki tekne yapımcıları omurgaya öncelikle alt postaları yani döşekleri yerleştirerek, bunun üzerine omurgaya paralel duran birinci (en alttaki) yalancı formayı atarlar; bunun ardından üst postalar döşeklere civatalanarak, diğer yalancı formalar eklenir ve uygun biçimlendirmeler yapılarak kaburga tamamlanır. Bu Batı Karadeniz tekniğinde, kaburgalar tek parça değil, birbirine bağlanan iki parça halindedir. Bu yöntem önce-kabuk sisteminden, önce-iskelet sistemine geçişin ilk dönemlerindeki yapım tekniğini oluşturuyor olabilir. Araştırmalar, Karadeniz'in kuzey kıyılarıyla Romanya ve Tuna'da da benzer yöntemlerin kullanılmış olduğunu düşündürmektedir. Henüz net bir kanıt bulunamamış olmakla birlikte, bu bölgelerde 18-19. yüzyıllarda yapılan basit balıkçı ve yük teknelerinin biçimleri, yapıda benzer bir önce-iskelet sisteminin kullanılmış olduğuna işaret etmektedir. Araştırmalar, teknenin simetrikliğinin bu biçim verme tekniği ile sağlandığını kesin olarak göstermektedir. Ege ve İyonya denizlerinde 18-19. yüzyıllarda kullanılan teknik biraz daha farklıdır. Burada, bir heykeltraş gibi doğrudan iskelet yapımına geçmek yerine, modelle elbise dikmek gibi, önce kalıp ya da pafta çıkarılmaktadır. Biraz daha karmaşık olan bu yöntem ayarlanabilir şablonlarla kalıplama şeklinde adlandırılmaktadır. Ayarlanabilir şablonlar kullanılarak ortaya çıkarılan kalıp, omurga uzunluğunun yaklaşık üçte birine denk gelmektedir. Sonra, bu parçalar omurga üzerine dikine yerleştirilir ve iskeletin geri kalan parçaları yine esnek çیتالardan oluşan yalancı



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU

formalar kullanılarak çakılmaktadır. Yalancı formalar bu teknikte önemli bir yer tutmakla birlikte, yapılan işlem daha çok geometrik diyagramlara dayanmaktadır. Geleneksel Yunan tekne tezgahlarında kullanılan diyagramlar, belirli bir matematiksel düzenle örülen geometrik şekillerden oluşur. Benzer diyagramlara eski Fransa, Almanya, Portekiz, Meksika ve İtalya'daki yayınlarda da rastlanmaktadır. Ancak, bunların en eskisinin, 1410'da Venedik Tersanesi'nde kullanılan Mezza Luna adlı diyagram olduğu düşünülmektedir. Şablonlarla kalıplayarak model verme şeklinde tanımlanabilecek olan bu kalıplama tekniği, 18-19. yüzyıl Yunan tersanelerinde yoğun bir biçimde kullanılmış olup, başlangıcının geleneksel Doğu Akdeniz tekne yapım tekniklerine kadar uzandığı tahmin edilmektedir. Bu dönemde uygulanan üçüncü yöntem ise, açıklanan bu iki teknik arasında yer alabilecek bir geçiş tekniği gibi durmaktadır. Psara Adası'nda kullanılan bu geçiş tekniğinde, teknenin su altında kalan kısmına uygun şablonlarla kalıplama yöntemi uygulanırken, üstte kalan kısmında ana posta ve yalancı formalar yöntemi kullanılmıştır. Kalıplama yöntemi, ahşap tekne yapım geleneğinin bütünleyici bir parçası olup, bundan sonraki araştırmalarda bir referans noktası oluşturmaktadır. Bu döneme kadar kalıplamayla veya başka bir deyişle, endaze açarak yapılan tekneler ya iki uçlu ya da ayna kılıklı teknelerdir. 18. yüzyılın son yıllarında ise İyonya, Ege ve Karadeniz'deki ticaret hacminin genişlemesiyle daha hızlı ve güçlü teknelere gereksinim duyulmuş ve zamanla biçim ve teknik değişikliklerine gidilmiştir. 19. yüzyıldaki Yunan tersanelerinde endazenin iki farklı biçimde açıldığı görülmektedir. Birincisinde, teknenin hatları, ölçek kullanılmadan, doğrudan doğruya endaze zeminine çizilmektedir. Yüzyılın ortalarına gelindiğinde ise, yarı yarıya ölçek kullanılmaya başlanmıştır. Yüzyıllarca süren bir geleneği ve çeşitli kültürleri kendi bünyesi içinde birleştiren Karadeniz bölgesinde, farklı tekne tiplerine ve tekniklerine rastlamak mümkündür. Örneğin, inceleme gezilerini birlikte sürdüren Türk ve Yunanlı araştırmacıların İnebolu'da buldukları "İnebolu kütüğü" ya da "Taş kayığı" denen tekne tipi, önce-kabuk tekniğinin bugün rastlanan son ürünüdür. Çok eski bir yapım geleneğinin canlı bir kanıtı olan bu tekne tipi, önce-kabuk tekniğinin en azından 20. yüzyıl ortalarına kadar sürdüğünü göstermektedir. Yunanca'da "Pereme" adı verilen İnebolu kütüğü, Karadeniz sahillerinde yaşamış olan Yunan ve Türk toplumlarının ortak bir ürünüdür. Farklı tip ve tekniklere günümüzde de rastlanıyor olmasının önemli bir nedeni de bölgede korunaklı limanların az olmasının yanı sıra, kestane ve meşe gibi ağaçların bolluğu olabilir. Bu ağaçlar esnek ve çok sağlam bir yapıya sahip olduğundan, hem suya hem de karaya çekilmelerle oluşan sürtünmenin yol açtığı aşınmaya karşı oldukça dirençlidirler. Bölgenin ormanlarla kaplı dağlar tarafından çevrili coğrafyası, ulaşım ve taşımacılıkta denizi ön plana çıkarmıştır. Elverişsiz deniz koşulları ve rüzgarlar, tekne yapımçıları yapım tekniklerini geliştirmeye ve bu iklim koşullarına uygun biçimlerde tekneler üretmeye zorlamıştır. Bu bölgede teknolojinin gelişimi göreceli olarak daha yavaş bir seyir izlemesine karşın, Karadenizliler kendilerine özgü tekne tiplerini geliştirmişlerdir. Bölgenin kapalı yaşam biçimine rağmen, Ege ve Akdeniz uygarlıklarının güçlü gelenekleri ve ticari etkinlikleri Karadeniz tipi tekneleri, kısmen de olsa etkilemiştir. Osmanlıların son döneminde, tekne yapımında kullanılan kerestelerin Akdeniz ve Ege'deki tersanelerle İstanbul ve İskenderiye'dekilere Karadeniz'den getiriliyor olması, tekniklerin birbirinden etkilenmesine yol açmıştır. Örneğin, esas olarak Yunanistan'da yapılan Ege tipi bir tekne olan tırhandılın gövde biçimi, Karadeniz tipi olan çektirmeye çok benzemektedir. Hatta tekne gövdesinde kullanılan birçok terim Türkçe'ye Yunancadan geçmiş ya da tam tersi olmuş ve nüanslı da olsa, neredeyse ortak bir dil ortaya çıkmıştır (Çoban, 1995; Kaygın, 2002).

Karadeniz Bölgesi'nde rastlanılan tekne tiplerinin içinde en önemlileri 19. yüzyıl sonlarına doğru yapılmaya başlanan taka ve çektirmedir. 8-16 m. uzunluğunda küçük bir ahşap tekne olan taka, bir direk ve asırma denen bir Latin yelkeni taşımaktadır. Yolcu ve yük taşımacılığında kullanılan bu teknedeki tek kapalı alan ambardır. Yelkeni

ve elle kontrol edilen dümeni sayesinde manevra gücü oldukça fazladır. Küçük bir ayna kıcı olan takanın boyunun enine olan oranı fazla olduğundan, mukavemeti düşük olup, stabilite ve yük hacmi ise yüksektir. Su altında kalan kısmı yuvarlak ve geniş olan teknenin suya giriş açısı silindirik olmakla birlikte, gövdenin üzerindeki suhattı bir eğri çizmektedir. Omurgayla suhattı birbirini neredeyse tam dik açıyla kesmektedir. Bu dik iniş, güverte düzeyinde gaga adı verilen hoş bir eğri çizmektedir. Yüklü teknenin su altında kalan baş badoslaması ise, teknenin manevra kapasitesini artıran bir açıyla omurgayla birleşmektedir. Omurgası sahile çekmeye elverişli bir genişlikte olup, takanın sahip olduğu bu formun en önemli özelliği, borda çalımının çok yüksek olmasıdır. Taka bu özelliğiyle diğer Karadeniz teknelerinden ayrılmaktadır. Karadeniz sahillerinde artık taka yapılmamakta ancak eskiden kalan ve halen yelken açan takalara rastlanmaktadır. Çektirme yapımına da son verilmiş olup, eskiden kalan bir kaç çektirme halen taşımacılıkta çalışırken bazıları da iç aksamı restore edilerek, yat turizminde kullanılmaktadır (Çoban, 1995).

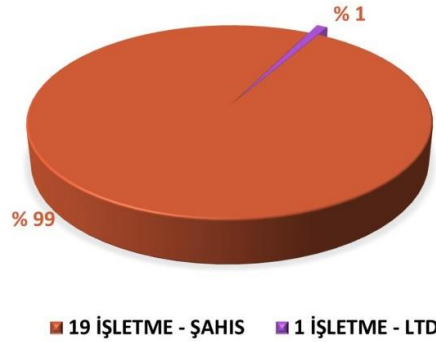
MATERYAL VE YÖNTEM

Ticaret Sanayi Odası ve Esnaf Sanatkârlar Odası verilerine göre Bartın ilinde ahşap tekne ve yat imalat sektöründe kayıtlı 38 işletme araştırma materyalimizi oluşturmuştur. Anket uygulamaları için sahaya inildiğinde işletmelerin hâlihazırda 20'sinin faal, 18'inin ise atıl durumda olduğu tespit edilmiştir. Araştırmada kullanılan veri toplama yöntemi anket metodu olup, yukarıda sayıları verilen ve faal durumda olan işletmelerin %98'ine «yüz yüze» görüşme anketler uygulanmıştır.

BULGULAR

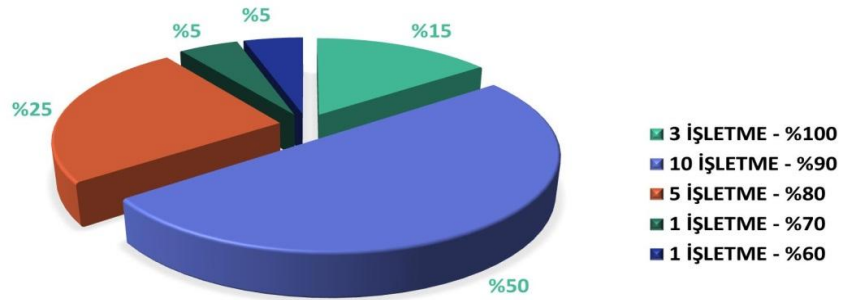
Anket uygulanan işletmelerden elde edilen veriler aşağıda maddeler halinde sunulmuştur:

- İş yerinizin hukuki yapısı nedir?



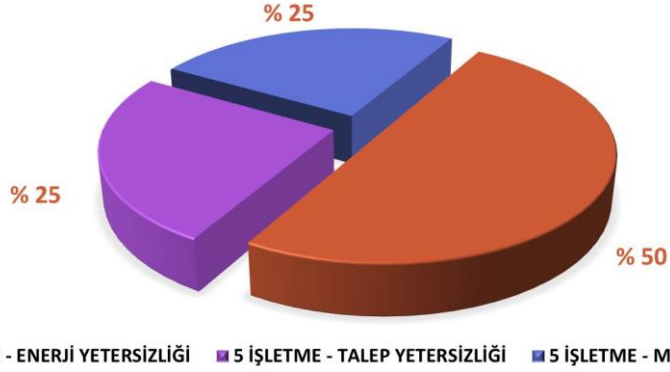
Şekil 5. İşletmelerin hukuki yapısı

- İş yerinizin 2014 yılındaki ortalama kapasite kullanım oranını belirtiniz.



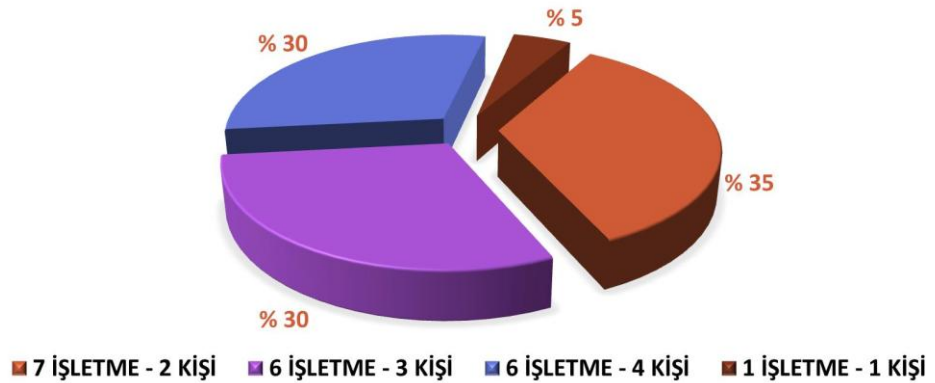
Şekil 6. İşletmelerin 2014 yılındaki ortalama kapasite kullanım oranları

- Tüm işletmeler ürünlerini aynı kalitede değil talebe göre üretme eğiliminde olduğunu belirtmişlerdir. Müşterinin istekleri doğrultusunda maliyeti düşünmek amaçlı üretim istemektedir. Bunun içinde ağaç türü ve malzemelerde farklı talepler oluşturabilmektedir. Müşteri istekleri, teknenin fiyat kalitesini ve paritesini belirleme aracıdır.
- İşletmelerin tamamı ana girdilerini kendi işyerlerinden sağladıklarını bildirmişlerdir.
- İşletmelerin tamamı 2010-2014 yılları arasında ürünlerini pazarlarken herhangi bir tanıtım faaliyetinde bulunmadıklarını belirtmişlerdir.
- İş yerinizin 2014 yılında tam kapasite ile çalışmama nedenleri?



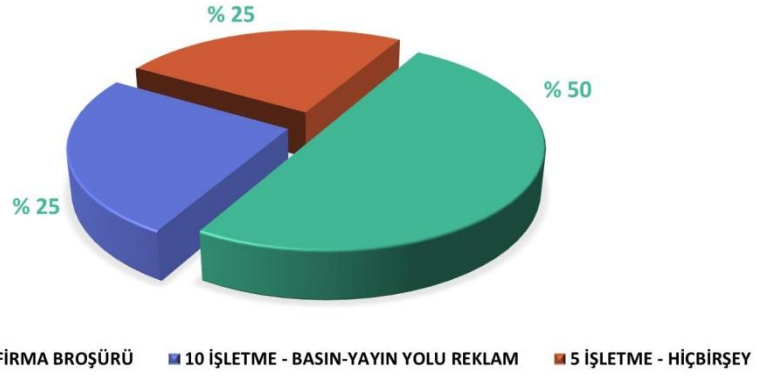
Şekil 7. İşletmelerin tam kapasite ile çalışmama nedenleri

- Tam kapasite çalışmayan işletmelerin tam kapasiteyle çalışmama nedenlerinin başında enerji yetersizliği gelmekte olup, diğer nedenler ise talep yetersizliği ve mevsimlik çalışmadır.
- İşletmelerin tamamı üretim miktarını sipariş üzerine belirlemektedir. Üretim miktarının belirlenmesinde ürün fiyatı, üretim maliyeti ve finansman gibi faktörler etkili değildir.
- İşletmelerin tamamı fiyat, arz, üretim ve dağıtım miktarı gibi değişkenleri kendileri belirlediklerini bildirmişlerdir.
- İşletmelerin tamamında kullanılan makine ve teçhizatın ortalama yaşı 10 yıl ve daha fazla olarak bildirilmiştir.
- İşyerinizde toplam kaç kişi çalışıyor?



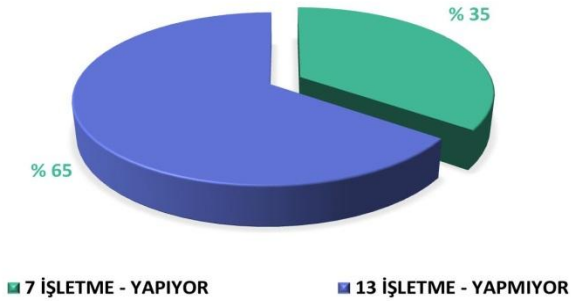
Şekil 8. İşletmelerin çalışan sayıları

- İşletmelerin tümünde çalışanların herhangi bir sendikaya kayıtlı olmadığı bildirilmektedir.
- Ürünlerinizi pazarlarken tanıtma faaliyetlerinizi hangi yollarla yaptınız?



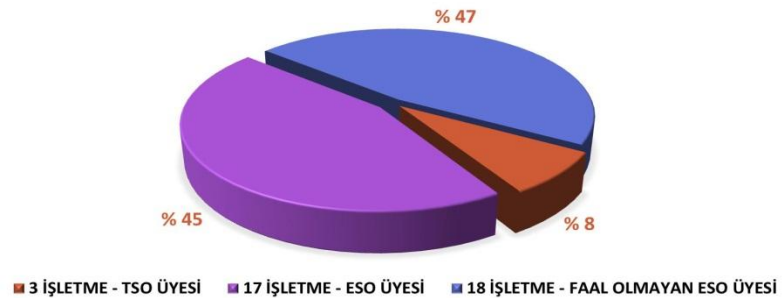
Şekil 9. İşletmelerin tanıtım faaliyetlerinde izledikleri yollar

- Ürettiğiniz mallardan ihracat yaptınız mı?



Şekil 10. İşletmelerin ihracat durumu

- İşletmelerin %35 ürünlerini ihraç ettiğini belirtmiş olup işletmeler ürünlerini ihraç ederken herhangi bir sektörel, yabancı dış ticaret şirketi ya da başka bir firma aracılığıyla değil tüm işletmeler ürünlerini kendi işyerlerinde ihraç ettiklerini belirtmişlerdir. Herhangi bir aracı şirket kullanmışlardır.
- İşletmelerin tamamı ürettiği malların yurt içi satışını kendi satış birimleri aracılığıyla yapmıştır.
- Üye olduğunuz meslek kuruluşları (Birlik, Dernek, Oda vb.)



Şekil 11. İşletmelerin üye oldukları meslek kuruluşları

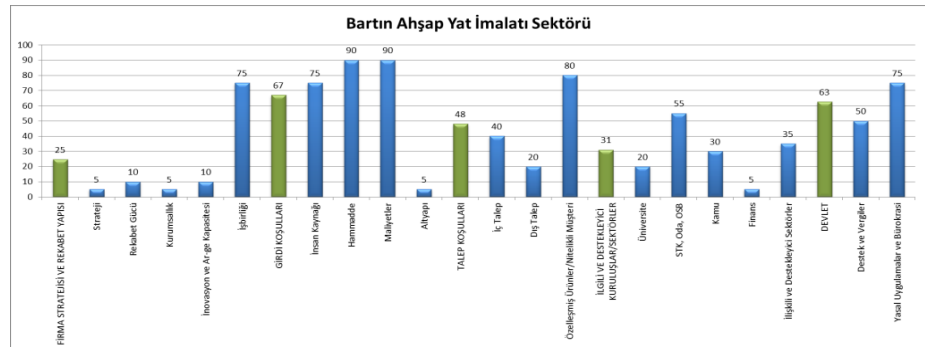
- İşyerinizle ilgili konu ve sorunlarda üniversitelerin ilgili fakülteleriyle işbirliği içerisinde misiniz? (Üniversite-Sanayii işbirliği var mı?)



Şekil 12. Üniversite-sanayi işbirliği

- Ne yazık ki Takım'ın (2011) deki çalışmasından elde ettiği sonuçla örtüşen ve Üniversite-Sanayi işbirliği konusunda sıkı bir diyalogun olmadığı görülmektedir.
- İşletmelerin tamamında maalesef Üniversite, KOSGEB veya diğer kamu kuruluşları tarafından herhangi bir hizmet içi eğitim uygulaması yapılmamıştır.
- İşletmelerin tamamı faaliyet gösterdikleri sektörde kullanılan yerli teknolojiler hakkında bilgi sahibi olduklarını belirtmişlerdir. Ama işletmelerin tamamında ne yazık ki düzenli AR-GE faaliyetinde bulunan ayrı bir birimin olmadığı bildirilmiştir. Dolayısıyla temel ve uygulamalı araştırma deneysel geliştirme vb. AR-GE çalışmaları bu işletmelerde yürütülememektedir. Yine işletmelerin tamamı üretim sürecinde herhangi bir şekilde üniversite, KOSGEB, meslek odaları, diğer kurumlara ya da özel kuruluşlardan AR-GE hizmeti almadıklarını belirtmişlerdir.
- İşletmelerin büyük bir çoğunluğu üretim ile ilgili yenilik ve gelişmeleri yurt içi fuarlar (20) ve ürünler ile ilgili yayın ve kataloglar yoluyla (15) takip ettiklerini bildirmiştir. Çok az sayıdaki işletme ise ülke dışındaki fuar takibi yoluyla (2) yaptığını belirtmiştir.
- İşletmelerin tamamında maalesef patent, faydalı model ve marka tescili için herhangi bir başvuru olmadığı tespit edilmiş olup bunun sebebi olarak sürecin uzun oluşu ve yeterli bilgiye sahip olmamalarını göstermişlerdir.
- İşletmelerin tamamı devletten herhangi bir teşvik almadıklarını belirtmiş olup bunun sebebi olarak bürokratik işlemlerin çok fazla olduğunu (18) ve çoğu bilgisi olmadığını (12), bir kısmı ise aranan koşulları sağlamadığını (2) bildirmiştir. Bir kısmı ise koşulları yerine getirdiği halde (2) teşvik alamadığını bildirmiştir.

Bir karşılaştırma imkânı sunması bakımından, Bartın Ahşap Yat İmalatı Sektörü Rekabetçilik Analizine ilişkin bir çalışmanın verileri Şekil 13'de verilmiştir (BAKKA, 2013).



Şekil 13. Bartın Ahşap Yat İmalatı Sektörü Rekabetçilik Analizi (BAKKA, 2013)

TARTIŞMA VE SONUÇ

1. Bartın ilindeki ahşap tekne ve yat imalatı yapan işletmelerin büyük çoğunluğu ferdi mülkiyet olarak tespit edilmiş olup, babadan oğula geçen bir yapı söz konusudur. Bu işletmelere daha profesyonel bir yapıya veya kurumsallaşma ve kurumsal bir yapıya geçmeleri, limited ya da anonim şirket yapısına bürünmeleri önerilebilir. Örneğin; ilde faaliyet gösteren bir işletme, diğer işletmelerden bir veya birkaçı ile birleşerek ortak bir şirketleşme yapısına dönüşüp daha güçlü bir işletme haline gelebilir.
2. Elde edilen veriler sonucunda, İşletmelerin yarısının %90 kapasiteyle çalıştığı, geri kalanının ise kapasite kullanım oranlarının %60 ile %100 arasında değiştiği tespit edilmiştir. Yapılan görüşmelerde anket uygulanmış işletmelerin tamamı, 2015 yılı için %100 kapasite oranını sağlayacaklarını öngörmektedirler. Bu çok olumlu bir göstergedir olup, bu sektörün Bartın ilinin kalkınması noktasında çok önemli bir mihenk taşı konumunda olduğunun bir kanıtıdır.
3. Enerji yetersizliği bakımından ise, en büyük enerji sorunu “elektrik” konusunda yaşanmaktadır. Yine bu sorunun aşılmasında üniversite-devlet-işletme işbirliği ile enerji maliyetlerinin düşürülmesine yönelik projeler üretilmelidir.
4. Anket sonuçlarına göre işletmelerin tamamına yakın bir bölümünün mühendis çalıştırmadığı, mühendis bulunan tek işletmede de mühendisin o işletmenin sahibi olduğu tespit edilmiştir. Bu sektörde çalışabilecek nitelikli mühendisler sayesinde, işletmelerin misyon, vizyon, kalite ve projelerinde büyük ilerlemeler sağlanmaları mümkündür.
5. “Kredi kullanımı ve yatırımların finansmanı” ile ilgili sonuçlar özetlendiğinde; işletmelerin büyük çoğunluğunun ilk yatırım ve sonraki yatırımlar için finansman ihtiyaçlarını öncelikle kendi öz kaynaklarından, az bir kısmının ise bankalardan sağladıkları tespit edilmiştir. İşletmelerin son yıllarda kredi kullanmamaları ya da hiç kredi kullanmama nedenlerinin arasında kredi maliyetlerinin yüksekliği, kredi teminat koşullarının ağırlığı ve formalitelerin çokluğu gibi nedenler ön plana çıkmaktadır. İşletmelerin büyük bir çoğunluğu teşviklerden faydalanamadığını bildirmiş olup, teşviklerden yararlanamama nedenleri olarak ise, çoğunlukla bu konuda bilgi sahibi olmadıklarını ifade ederken bürokratik işlemlerin fazla olması, aranan koşulları sağlayamamaları, koşulları sağlanmalarına rağmen teşvik alamamalarını ve diğer nedenleri ikincil nedenler olarak göstermektedirler.
6. İşletmelerin büyük bir çoğunluğunda ayrı bir AR-GE biriminin olmadığı, olanlarda ise AR-GE için ayrılan ödeneklerin çok düşük miktarlarda kaldığı ve özellikle üniversite-sanayii iş birliğinin yok denecek kadar az düzeyde olduğu tespit edilmiştir. Yine işletmelerin büyük bir çoğunluğunun “patent, faydalı model ve marka tescili” için herhangi bir başvuru durumlarının olmadığını, bunun nedeni olarak ise, işleri için önemli olmadığını ya da konu hakkında yeterli bilgilerinin olmadığını ileri sürmüşlerdir.
7. “Satın alımlar, satışlar ve pazarlama” verileri değerlendirildiğinde; işletmelerin üretimde kullandıkları ana girdileri temin durumuna bakıldığında, işletmelerin ana girdilerinin tamamını kendi kaynaklarından tedarik ettikleri sonucuna varılmıştır. İşletmelerin ürünleri pazarlarken büyük bir çoğunluğunun tanıtma faaliyetinde bulunduğu ve bunun için de en çok başvurdukları yolun “firma broşürleri yoluyla reklâm” olduğu

sonucuna varılmıştır. Burada işletmelerin büyük çoğunluğunun firma broşürleri yoluyla reklamı yeterli görmeleri, onları yerel bir bölgeye ve dar bir çerçeveye mahkum etmektedir. İşletmelerin ürünlerini pazarlarken tek bir firma broşürüyle yetinmeyip buna ilaveten, ürünlerini daha geniş kitlelere tanıtip pazar ağlarını genişletmek amacıyla fuarlar, web ortamı, basın ve yayın yoluyla reklam gibi diğer tanıtım faaliyetlerini de kullanmaları önerilebilir. Ayrıca ankete cevap veren işletmelerin büyük bir çoğunluğunun (%65) ihracat yapmadığı sonucu ortaya çıkmıştır.

8. İşletmelerin yurt içi ve yurt dışı piyasalarda rekabet durumu incelendiğinde; “pazarlama stratejisi”, “nitelikli iş gücü”, “organizasyon yapısı” ve “satış sonrası sunulan hizmet” konularında işletmelerin büyük bir çoğunluğunun kendilerini yetersiz olarak gördükleri sonucuna ulaşılmıştır. “Ürün kalitesi” ve “ürün çeşidi” konularında yurt içi piyasalarda rekabet düzeylerinin yeterli olmasına karşın yurt dışı piyasalarda yetersiz oldukları sonucu ortaya çıkmıştır. “Ürün fiyatı” konusunda ortaya çıkan ilgi çekici bir sonuç ise, işletmelerin yurt içi piyasalarda rekabet düzeylerini zayıf görmelerine karşın, yurt dışı piyasalarda rekabette büyük çoğunluğunun kendilerini yeterli olarak görmeleridir. İşletmelerin hem yurt içi hem de yurt dışı piyasalarda rekabette kendilerini yeterli gördükleri konu ise “iş gücü maliyeti” olarak tespit edilmiştir.
9. İşletmecilerin tamamı üretici kodlarının iptal edildiğini bu yüzden veri girişi yapamadıklarını belirtmişlerdir. Bu noktada İstanbul, İzmir, Antalya ve Yalova’daki büyük bütçeli tersanelerden istenen belgelerin kendilerinden de talep edilmesinin ekonomik anlamda onları büyük sıkıntıya soktuğunu bildirmektedirler.
10. Bulgular bölümünde etraflıca belirtilen sorunların çözümü noktasında, tüm işletmelerin ortak bir talebi 3 tarafı denizlerle çevrili ülkemizde bir «Denizcilik Bakanlığı» kurulması yönündedir.

KAYNAKLAR

BAKKA, 2013. TR81Düzyey-2 Bölgesi Sektör Tanımlama, Önceliklendirme ve Rekabet Analizi Raporu. http://bakka.gov.tr/assets/raporlar/TR81_Sektor_Tanimlama_Onceliklendirme_ve_Rekabet_Analizi_Raporu.pdf (Erişim tarihi: 09.04.2015)

Çoban, H. (1995) Yüzyıllara Dayanan Geleneksel Ahşap Tekne Yapımı, Bilim ve Teknik Dergisi, Cilt 28, Sayı 333 Sayfa: 30-38.

Hazneci, C. 2009. Türkiye’de yat ve küçük tekne imalatı yapacak yeni tersane alanlarının yatırım uygunluğu ve yer seçimi açılarından incelenmesi. Yıldız Teknik Üniversitesi / Fen Bilimleri Enstitüsü / Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri Mühendisliği Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi.

Kaygın, B. 2002. Ahşap Tekne Yapımında Kullanılan Ağaç Türlerinin Diri ve Öz Odunlarının Yapışma Dirençlerinin Karşılaştırılması. Zonguldak Karaelmas Üniversitesi / Fen Bilimleri Enstitüsü / Orman Endüstri Mühendisliği Anabilim Dalı, Doktora Tezi.

Kaygın, B. ve Tankut, A. N. 2008. Comparison of Bonding Strengths of The Sapwoods And Heartwoods of Tree Species Used in Wooden Shipboard Building. African Journal of Biotechnology, 7 (24), 4620-4627.

Pınardağ, N. 1990. Bodrum tipi teknelerde kullanılan ahşap malzemenin mukavemet kontrolü, Dokuz Eylül Üniversitesi / Deniz Bilimleri ve Teknolojisi Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi.



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU

Takım, A. 2011. Bartın İli İşgücü Piyasasının İncelenmesi. e-Journal of New World Sciences Academy Volume: 6, Number: 2, Article Number: 3C0066.

T.C. Bilim Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, 2013. 81 İl Sanayi Durum Raporu. <http://www.sanayi.gov.tr/Files/Documents/81-il-sanayi-durum-raporu-7122013092121.pdf> (Erişim tarihi: 09.04.2015)

T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2013. Bartın ve Bartın Kıyı Kesimi Planlama Alt Bölgesi 1/25.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı. http://www.csb.gov.tr/db/mpgm/editordosya/file/CDP_25000/Bartın/Bartın_PLAN_ACIKLAMA_RAPORU.pdf (Erişim tarihi: 09.04.2015)

Türe, Y.T. 2006. Ahşap lamine teknelerin yapısal analizi. Yıldız Teknik Üniversitesi / Fen Bilimleri Enstitüsü / Gemi İnşaat Mühendisliği Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi.

Yazıcı, H. 1998. Ahşap tekne yapımında kullanılan ve doğal olarak eğri bükülmüş kestane (*castanea sativa mill.*) ağaçlarının bazı fiziksel ve mekaniksel özellikleri. Zonguldak Karaelmas Üniversitesi / Fen Bilimleri Enstitüsü / Orman Endüstri Mühendisliği Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi.

Yiğit, Ü. 2007. Karadeniz Bölgesi Orta Karadeniz Bölümünde trol teknelerinin ekonomik analizi üzerine bir araştırma. Ondokuz Mayıs Üniversitesi / Fen Bilimleri Enstitüsü / Su Ürünleri Avlama ve İşleme Teknolojisi Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi.



Türkiye’de Bilim ve Sanayi Arayüzleri – Yeni Bir Model Önerisi Olarak; Teknoloji Transferi ve Geliştirme Merkezleri

Said KINGİR¹ Ahmet AKAYDIN² Mehmet SARIŞIK³ Abdulkadir BİLEN⁴

¹Bartın Üniversitesi, İ.İ.B.F. Bartın.saidkingir@hotmail.com

²Dicle Üniversitesi, M.Y.O. Diyarbakır. ahmetakaydin@hotmail.com

³Sakarya Üniversitesi, İşletme Fak, Sakarya.

⁴Dicle Üniversitesi İ.İ.B.F, Diyarbakır.

ÖZET

İnovasyon, süreç olarak, bir fikri pazarlanabilir ürün ya da hizmete, yeni ya da geliştirilmiş bir imalat ya da dağıtım yöntemine, ya da yeni bir toplumsal hizmet yöntemine dönüştürmeyi ifade etmektedir (OECD, 2006). Bilindiği üzere üniversitelerde her gün yeni araştırmalar yapılmaktadır. Ancak yapılan bu araştırmaların çok azı ekonomik değere dönüşmektedir. Araştırmalar daha çok akademik düzeyde kalıp tez makale olarak raflarda yerini almaktadır. Güçlü ekonomiler bilgi ve teknoloji tabanlı inovatif çalışmalar ekseninde gelişmektedir. Dünyada olduğu gibi, ülkemizde de, üniversitede kümelenen bilginin ekonomiye dönüşümü için bazı ara yüzler geliştirilmiştir. Bu sayede inovatif çalışmalarda artışlar olmuştur. Ancak ara yüzlerin yönetim modellemeleri arzulanan ivmeyi sağlayamamıştır. Bundan dolayı var olan arayüzlere katalizör etkisi yapacak yeni bir model örneği ele alınacaktır.

Bu çalışma, Türkiye ekonomisinin geleceğini oluşturacak en önemli etkilerinden inovatif çalışmaların önünü açacak ara yüzleri ele almakta olup, bu ara yüzlerin daha etkin bir biçimde işlevselliğini sağlayacak yeni bir model önerisini tartışmaya açmayı amaçlamaktadır. Çalışma, aynı zamanda, yeni modelin diğer ara yüzleri nasıl daha aktif hale getireceğinin kurgusunu açıklamayı hedeflemektedir. Araştırmada nitel araştırma yöntemi (qualitative research) kullanılmış olup, veri toplama tekniği olarak ilgili arayüzlerin kanun ve yönetmelikleri ele alınmıştır.

Anahtar kelimeler: inovasyon, bilim-sanayi arayüzleri, ttgm, teknopark, tta.

Science And Industry Interface In Turkey – Technology Transfer And Innovation Centre As Proposal For A New Model

ABSTRACT

Innovation, as a process, represents the conversion of an idea to a marketable product or service, to a new or improved manufacturing or distribution method, or to a new method of social service (OECD, 2006). As is known, new researches are done in universities every day. However, very little of the results of the researches done are transformed into economic value. Researches generally remain at an academic level and take place in shelves as thesis paper. Strong economies are developing in the axis of innovative work based on knowledge and technology. In our country, like in the world, some interfaces have been developed for the transformation of the knowledge accumulated in college to the economy. Thus, there has been an increase in innovative work. Nevertheless, the management modeling of these interfaces has failed to achieve the desired acceleration. Therefore, the sample of a new model that will have a catalytic effect on the interface will be discussed.

This study considers interfaces to pave the way for the innovative studies that are the most important effects which will form the future of Turkey's economy, aiming at discussing a new model proposal to enable the functioning of these interfaces more effectively. The study also aims to explain the fiction to indicate how the new model can make the other interfaces more active. In the research, qualitative research method has been used, and laws and regulations of the related interfaces have been dealt with as data collection technique.

Keywords: innovation, Science-Industry Interface, ttgm, teknopark, tta.

GİRİŞ

Teknoloji üretim yöntemlerinde, ürünlerde yenilik oluşturma, üretimi artırma, verimliliği yükseltme gibi işletme karını artırmayı ve rekabet üstünlüğünü sağlayan etken olarak, tanımı yapılmaktadır. Gelişen piyasalara baktığımızda; teknoloji son yarım asırda emek ve sermayeye ilave olarak üçüncü üretim girdisi olarak yerini almış ve bu üç girdi arasında da etki olarak payı sürekli yükselerek %50'lerin üzerine ulaşmıştır. Teknoloji sadece firmaların rekabet üstünlükleri ve karlılıkları için değil, aynı zamanda ülkelerin verimlilikleri, gelişmişlik düzeylerinin belirlenmesinde de büyük öneme sahiptir. Bundan dolayıdır ki, uygun teknolojilerin temini en uygun yöntem ve zamanda temin edilip kullanılması, sadece firma stratejileri ile değil ulusal politika ve



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU

hedeflerle de ilgilidir. Teknoloji, know-how ve sermaye ile sadece teknolojiyi transfer eden kuruluşun sorunu gibi gözükse de, ülke ihtiyaçları ve öncelikleri, teknoloji transferinin toplumsal etkisinin ölçümü, ülke kaynaklarının kullanımı gibi nedenlerle topluma ait bir mesele olarak da değerlendirilmekte ve sadece firmalarca alınan ticari bir karar olarak görülmemektedir. Ayrıca, çevresel etki gibi, maliyetini sadece firmanın üstlenmediği dışsal etkileri ile bu süreç, ulusal politikaların varlığını ve uygulanmasını zorunlu kılmaktadır. (Campbell AF. 2007)

Teknoloji transfer süreci; gelişen teknolojilerin takibinden başlamakla beraber aynı zamanda farklı teknolojilerin de geliştiği bir süreçtir. Bundan dolayı transfer süreci gelişen teknolojinin akabinde uygun olanını seçme, edinme, daha üst seviyelerde geliştirme sürecine kadar uzanan, bir yapıyı da (networking) içerir.

Yukarıdaki bilgiler ışığında, teknoloji transferini, “kamu, firmalar, finansman kuruluşları, araştırma ve eğitim kuruluşları, sivil toplum örgütleri vb. değişik paydaşlar arasında bilgi, deneyim ve teçhizat akışı gibi bir dizi etkileşimi içeren geniş bir süreçler bütünü” olarak tarif etmek mümkündür. Teknolojiyi bilgi olarak gören yeni yaklaşım da, teknoloji transferi; “teknoloji, bilgi-birikim, know-how, tasarım, üretim yöntemleri ve sistemlerinin faydaya ve ekonomik değere dönüşümünü temin etmek için veya daha da gelişmesini ve yeni ürünler, uygulamalar, malzemeler ve prosesler geliştirilmesini sağlamak amacıyla bilimsel ve araştırma kurumları, endüstri, kamu vb. ilgili taraflar arasında paylaşılması” şeklinde de tarif etmek mümkündür. Transfer kelimesi, ülke içinde veya ülkelerarası teknoloji alış-veriş ve işbirliğini de içermektedir. Bu yönüyle baktığımızda, yerel koşullara uygun olabilecek ve geliştirilebilir teknolojileri seçebilme yeteneğine sahip olmak ve bunun gerekliliğin farkında olmak teknoloji transferinin bir süreci olarak tanımlayabiliriz. İster ulusal isterse uluslar arası gerçekleşsin, bu özellikleri ile teknoloji transferi, büyük oranda ulusal inovasyon sisteminden etkilenir. Bilim-sanayi işbirliği, inovasyon sistemi içinde giderek önemsenen bir biçimde geliştirilmeye çalışılmaktadır. Bu kapsamda öne çıkan bir unsur da üniversitelerden sanayiye doğru teknoloji transferinin sağlanması için uygun araçların geliştirilmesidir.

Bilimi temsil eden üniversite ve/veya araştırma kurumlarından sanayiye farklı şekillerde teknoloji akışını sağlamak amacıyla taraflar arasında ara yüzler gelişmiştir. Gelişen dünyada inovasyon ve ar-ge nin önemi her geçen gün artmaktadır. Gelişen ve değişen dünyaya ilgisiz kalamayacak ülkemizde de bilim ve sanayi ara yüzleri gelişmiştir. Ancak Teknoloji ve inovasyon temelli politikalarımız ciddi manada 2000 li yılların başında 4691 sayılı Teknoloji Geliştirme Bölgeleri Kanunu ile başlamıştır. Bundan dolayıdır ki geliştirilen ara yüzlerin bazıları işlevselliğini sürdürürken, verimliliği düşük bir seyirde varlıklarını devam ettirmektedir. Var olan ara yüzlerin çalışmasında katalizör görevi yapacak TTGM modeli belki bu soruna çare olmaya aday olacaktır. Bu çalışmada Bilim-sanayi ara yüzlerine kısaca değinilmiş Türkiye'deki örnek uygulamalar hakkında bilgiler sunulmuş ve bu konuda ülkemiz için yararlı olacağı düşünülen bazı tespit ve öneriler geliştirilmeye çalışılmıştır.

METERYAL VE YÖNTEM

Bu çalışmada literatür taranmış olup, konuyla ilgili makale, kitap, rapor, tez, bildiri, ilgili alanların internet taraması ve konunun ana muhtevası olan bilim sanayi arayüzleri ile ilgili mevzuat ve yönetmelikleri incelenmiştir. Ayrıca araştırmada nitel araştırma yöntemi (qualitative research) kullanılmış olup, veri toplama tekniği olarak ilgili ara yüzlerin kanun ve yönetmelikleri ele alınmıştır.

BİLİM-SANAYİ İŞBİRLİĞİ MODELLERİ İLE İLGİLİ LİTERATÜR

Doğrudan ve/veya dolaylı şekilde pek çok işbirliği türü saymak mümkündür. Bir sanayi kuruluşuna üniversitede yapılan bir analizin sonucu hakkında yapılan birkaç kelimelik bir yorum ya da telefonda, sanayiden gelen bir problem için verilen kısa bir cevap da bir işbirliği örneği olarak kabul edilebilir. Yapılan iş birliği bazen küçük ve kısa



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU

sürelili olurken, bazen de sistemli çalışmalar gerektiren şekilde gerçekleşmektedir. Ancak hiçbir örneği küçümsememek gerekir. Bazen yapılan küçük bilgi alışverişi ciddi fikirlerin doğmasına sebebiyet verebilmektedir. Bu nedenle işbirliği tür ve modellerinin tam bir sınıflandırması oldukça zor görünse de, genel olarak Bilim-sanayi arasındaki başlıca işbirliği tipolojilerini aşağıdaki gibi sınıflandırmak mümkündür.

- **Genel Araştırma Destekleri:** Bilimin üretim yuvaları olan üniversitelerin, araştırma çalışmaları için bağış, aidat ödeme, teçhizat yardımı ya da altyapı desteği sağlama vb. destek araçlarının kullanılması şeklinde yapılan işbirliği yöntemleridir. Üniversiteler yaptığı çalışmalar için bu araçlardan faydalanarak finansman, insan kaynağı, teçhizat gibi eksikliğini çektiği ihtiyaçlarını karşılayabilmektedir.
- **İnformel Araştırma İşbirlikleri:** Sanayi, yapmak istediği bilgi yoğun bilimsel bazı araştırmalar için, araştırmacı temin edebilmek adına üniversite ile işbirliği yapabilmektedir. İşte bu tür işbirlikleri informel araştırma işbirlikleri olarak adlandırılmaktadır. (Kiper M.,2010)
- **Sözleşmeye Bağlı Araştırma Çalışmaları:** Bu tür araştırma işbirliklerinde finansman sanayiden/iş dünyasından, araştırma ise üniversite tarafından yapılmaktadır.
- **Bilgi Transferi ve Eğitim Projeleri:** Danışman değişim programları ve sanayide öğrenci eğitim programları şeklinde görülen bu işbirliği türü de yaygın işbirliği mekanizmalarındandır. Ayrıca uygulamalı bilimler dediğimiz uygulamaya yönelik çalışmalardır.
- **Üniversite-Sanayi İşbirliğiyle Yürütülen Devlet Destekli Araştırma Projeleri:** Sanayi ve üniversitelerin birlikte yürüttükleri kurumsal bazı projelerle, San-tez olarak adlandırdığımız sanayi tezleri projeleri bu kapsamda ele alınabilir. Bu tür projelerin sayısını ve niteliği artırmak adına devlet destekli mali destekler hükümet programları ile oluşturulmaktadır.
- **Araştırma Konsorsiyumları:** Bu tür işbirlikleri, devletlerin kısmen desteklediği, farklı ülkelerden birçok firma ve üniversitenin yanında kamu araştırma kurum ve laboratuvarlarının da katıldığı büyük ölçekli araştırma programları çerçevesinde oluşmakta ve işlevselliğini devam ettirmektedirler.
- **Üniversite-Sanayi İşbirliği Merkezleri ya da Enstitüleri:** Kamuya ait, yetişmiş nitelikli insan gücü ile günün modern teknolojilerine dayalı makine, donanım ve yazılımı içinde bulunduran, teknoloji ve ürün geliştirilmesine yönelik AR-GE faaliyetlerinin yapıldığı mekânlarıdır.
- **Kuluçkalıklar ve Teknoparklar:** “Üniversite kampüsleri içinde ya da yakınında konumlanmış, yeni bir ürün ve teknolojinin geliştirilip uygulanmasına ağırlık verilen parklardır. Bu yapılarda; işletmelere büro, işletme hizmetleri, çalışma mekânı, teknik destek, teknolojik hizmet sağlanır. Kuruluşlar için teknoloji geliştirme ve uygulama ön plandadır. Teknolojiye dayalı yeni girişimcileri geliştirmeyi hedefleyen kuluçkalıklar (inkübatör), teknoloji odaklı firmaları ve fikirleri üniversite ortamına çeken yapılardır. Özellikle genç ve yeni işletmeleri geliştirmek amacıyla; girişimci firmalara ofis hizmetleri, donanım desteği, yönetim desteği, mali kaynaklara erişim kolaylığı gibi konularda destek veren kritik iş ve teknik destek hizmetlerinin bir çatı altında tek elden sağlandığı yapılardır. Sanayi için olduğu kadar, üniversite için de, hatta yer aldığı bölgenin gelişimi için de, önemli katkıları bulunan teknoparklar pek çok tarafın işbirliği ve etkileşimi için çok uygun ortamlar sağlamaktadır.” (<http://sagm.sanayi.gov.tr>)
- **Teknoloji Transfer Ofisleri (TTO):** “Teknoloji geliştiricisi AR-GE kurum ve kuruluşları ile teknoloji kullanıcısı sanayi şirketleri veya diğer teknoloji ya da AR-GE kurum ve kuruluşları arasında bilgilendirme, koordinasyon, araştırmayı yönlendirme, yeni AR-GE şirketlerinin oluşturulmasını teşvik etme görevi vardır. Bunun yanında işbirliği geliştirme, fikri mülkiyet haklarının korunması,

pazarlanması, satılması, fikri mülkiyetin satışından elde edilen gelirlerin yönetilmesi konularında faaliyet gösteren yapıyı ifade eder. Temel olarak, üniversite araştırmalarının ve bu araştırmalar sonucu ortaya çıkan fikri haklar ve bu kapsamda özellikle de patentlerin sınıflı kuruluşlar ya da üniversite bünyesinden çıkan firmalar (spin-off) aracılığı ile ticarileştirilmesine aracılık etmek üzere kurulmuştur. Bu koordinasyon hizmetini sağlayan, Teknoloji Transfer Merkezleri (TTM) ya da Ofisleri (TTO) Bilim-Sanayi işbirliğinde giderek önem kazanmakta ve buna bağlı olarak da yaygınlaşmaktadır. Bu tür yapıların finansmanı için de farklı model ve sistemler geliştirilmekle beraber ülke genelinde bu merkezlerin finansman sorunlarının çözümü aynı seviyede çözülememiştir.” (<http://sagm.sanayi.gov.tr>)

- **Teknoloji Transfer Ara yüzleri ve Kurumsal İşbirliği Mekanizmaları:** Çalışma alışkanlıkları bakımından birbirinden farklı kurumların, işbirliğinin değer oluşturması ve ortak işbirliği ile değer oluşturan mekanizmalardır. Üniversiteler araştırma kültürüne sahip kurumlardır. Sanayi ise rekabet avantajı, karlılık ve verimliliğe odaklanan ekonomik değer sağlayacak problemlerin çözümü peşindedir. Bilim- sanayi işbirliğinden doğan değeri maksimize etmek üzere devlet, diğer fon sağlayıcıları, hukuksal sistemler, danışmanlık kuruluşları, vb. pek çok aktörün yer aldığı, kurumsal mekanizmalar son dönemlerde hızla öne çıkmakta ve gelişmektedir. Bu kapsamda oluşan yapılar; Üniversite-Sanayi İşbirliği Merkezleri ya da enstitüleri, kuluçkacılıklar, teknoparklar ile Teknoloji Transfer Merkezleri (TTM) şeklinde sayılabilir. Bu yapıların ortak özelliklerinin en önemlisi üniversitede üretilen bilginin ekonomik değere dönüşmesini sağlayacak biçimde sanayiye aktarılması için gerekli süreçlerin sağlanmasıdır. Bu fonksiyonu dolaylı ya da dolaysız olarak yerine getiren yapıları “Teknoloji Transfer Arayüzleri (TTA)” olarak adlandırmak yanlış olmaz. Teknoloji Transfer Arayüzleri tüm dünyada ve ülkemizde giderek önem kazanmakta ve sayıları hızla çoğalmaktadır.

Teknoloji Transfer Ara yüzleri (TTA) ve Gelişim Süreci

Teknoloji transferini kısaca, bilimsel bir çalışma neticesinde çıkan buluşun ya da bulguların, geliştirme veya ticarileşmesi için bir kurum ya da bölgeden diğerine aktarmak, transferini sağlamak olarak tarif edebiliriz. Bu transfer sürecinde kazanılan haklar, patent, faydalı model ve lisanslama gibi yöntemlerle koruma altına alarak, endüstriyel amaçlı kullanarak ekonomik katma değer elde edilebilir. Bu çalışmaların neticesinde yeni start-up şirketi kurma gibi pazarlama ve ticarileştirme stratejileri oluşturma sistemleri öne çıkmaktadır. (Kiper M., 2004)

Bilim-Sanayi İşbirliği, ilk olarak 1950 yılında ABD’de Stanford Üniversitesi’nin öncülüğünde, yaptıkları araştırmaları ticarileştirmek isteyen bir grup araştırmacının çabalarıyla kurulan ve günümüzde bilinen adıyla “Silikon Vadisi” bu tür yapıların miladı olmuştur. Sonraları başta ABD olmak üzere gelişmiş ülkelerde Avrupa 1960, Uzakdoğu ülkeleri ve İsrail 1970-1980 ülkemizde ise 1996 da ODTÜ öncülüğünde başlayan çalışmalar neticesinde tohumlar atılmıştır. 2001 yılında 4691 sayılı Teknoloji Geliştirme Bölgeleri Kanunu ile ülkemizde kurumsallaşma süreci başlamıştır. Bu zaman zarfında gerek dünyada gerekse ülkemizde birçok teknopark, kuluçkacılık, TTO türü yapılanma ortaya çıkmıştır. Özellikle TTO türü yapılanmalarda gözlenen büyük patlama, ABD’de 1981’de yürürlüğe giren ve esas olarak federal bütçeden desteklenen üniversite ve araştırma enstitülerinin Ar-Ge faaliyetleri sonuçlarının ticarileştirilmesinden elde edilecek gelirlerin sahipliği ve nasıl kullanılacağını belirleyen meşhur “Bayh-Dole” yasasından sonra olmuştur. Ardından bu yasa benzeri düzenlemeler diğer ülkelerde de yapılmış ve dünyada TTA sayısı hızla artmıştır. . (Kiper M., 2004)



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU

Teknoloji Geliştirme Bölgesi; yeni veya ileri teknolojide mal ve hizmet üretmek isteyen girişimcilerin, araştırmacı ve akademisyenlerin sınaî ve ticari faaliyetlerini üniversitelerin yanında veya yakınında yürütebilmelerine ve bu üniversitelerden yararlanabilmelerine imkân vermek için kurulmuş akademik, sosyal ve kültürel sitelerdir. 4691 sayılı Teknoloji Geliştirme Bölgeleri Kanunu 06 Temmuz 2001 tarihli ve 24454 sayılı sayılı Resmi Gazete’de yayımlanmıştır. Teknoloji Geliştirme Bölgeleri Uygulama Yönetmeliği ise 12 Mart 2014 tarihli ve 28939 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Bilginin ticarileşmesi, Bilim ve Sanayi işbirliği kendiliğinden gelişmemektedir. Tarafları bir araya getirecek ortamı oluşturan ve şartları sağlayan bir sistem olması gerekmektedir. İşte bu çalışma ortamlarını sağlayan ara yüzlere TTA’lardır, diyebiliriz. Bu ara yüzlerin ana amaçları üniversiteler, araştırma kurum ve kuruluşları ile üretim sektörleri arasında işbirliği sağlanarak; aşağıdaki gibi sıralamak mümkündür. (Kiper M.,2010)

- Akademisyenlerin bilimsel çalışmalarının, ihtiyaç duyulan sektörlerin hizmetine sunulması,
- Üründe ve üretim yöntemlerinde yenilik geliştirilmesi,
- Akademik bilginin, sadece “bilimsel yayın” ile kısıtlı kalmaması, “ticari değer” kazanması,
- Ortaya çıkan ticari değerın endüstriye sunulmasıyla ortaya çıkan ticari kazanç ile üniversiteye, araştırmaların devamı için kaynak sağlanması
- Akademisyenlerin, ortaya çıkardıkları ürün sayesinde hak ettikleri finansal tatmine ulaşmaları,
- Akademisyenlerin, “spin-off” lar kurarak birer girişimci olmaları,
- Sanayinin, ihtiyaç duyduğu bilimsel çalışmaların yurtdışından değil kendi üniversitelerimiz aracılığı ile karşılanması,
- Fikri mülkiyet haklarının korunması için destekler sayesinde patent sayısının artması ve buluş ifşa vakalarının azaltılması,
- Akademisyenlerce tercih edilen bir üniversite olmak (üniversitenin sahip olduğu başarılı bir “Teknoloji Transfer Ara yüzü” sayesinde),
- Akademisyenliği tercih etmek isteyen öğrencilere daha geniş ufuklu bir gelecek çizilebilir, beyin göçünü geri çevirmek.
- Ülke sanayinin uluslararası rekabet edebilir ve ihracata yönelik bir yapıya kavuşturulması amacıyla teknolojik bilgi üretilmesi,
- Ürün kalitesinin veya standardının yükseltilmesi,
- Verimliliğin artırılması, üretim maliyetlerinin düşürülmesi,
- Teknolojik bilginin ticarileştirilmesi,
- Teknoloji yoğun yatırım ve girişimciliği desteklemek,
- Araştırmacı ve vasıflı kişilere iş imkânı oluşturmak,
- Teknoloji transferine katkıda bulunmaktır.

TÜRKİYE’DE BİLİM SANAYİ ARAYÜZLERİNDEN TTM ÖRNEKLERİNİN ANA FAALİYETLERİ

Teknoloji Transfer Ara yüzlerinin teknoloji transferi süreçlerini esas alarak üç temel faaliyet alanı sıralayabiliriz. Bunlar;

- Üniversite veya araştırma kurumlarının bilimsel kazanımlarını, değerlerini, özellikle de fikri haklar varlıklarının belirlenmesi ve bu hakların hukuksal koruma altına alınması işlemlerinin takibi ve bunlardan doğan hakların diğer yapılara özellikle de sanayiye lisanslama şeklinde transferi ile ticarileştirme süreçlerinin yönetilmesi;



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU

- Genellikle araştırmacıya ticarileşme potansiyeli yüksek bir fikir ya da buluşun şirket kurarak (spin-off) ve bu süreç sonunda yüksek ekonomik değer sağlanmasına aracılık etmek üzere, teknopark yâda kuluçka merkezlerinde girişimini sağlayarak, gerekli yönetim, pazarlama, iş geliştirme, finansal ve hukuksal danışmanlık hizmetlerinin sağlanması
- Sanayi kuruluşunun gereksinimlerini tespit ederek, sanayi, üniversite ya da araştırma kurumundan kontrat bazlı Ar-Ge çalışması sonucu olarak teknoloji transferi şeklinde temin edilmesi.

Ülkemizde de tüm bu faaliyetler ile bunları destekleyecek diğer servisleri hedefleyen TTM sayısı giderek artmaktadır. Ancak bu ara yüzlerin zamanla, üniversite birikimleri ya da yakın sanayi çevresinin talepleri sonucu bu ana faaliyetlerden birinde yoğunlaşmaya başladığı, diğerlerinin nispeten geride kaldığı gözlenmektedir. Ülkemizde de bilim-sanayi işbirliğine yönelik yeni oluşumlar giderek artmaktadır. Bu kapsamda birçok üniversite Teknokent, Teknoloji Transfer Merkezi ya da Ofisi olarak adlandırdıkları ara yüzlerini ya kurmuş ya da kurma hazırlığı içine girmişlerdir. Kuşkusuz, bir ülke için tek bir model önerisi doğru değildir. Ancak gerek kurulmuş gerekse de kurulacak olan ara yüzlerin daha verimli olabilmeleri ve yürüttükleri faaliyetleri ile başta yakın ilişkide oldukları üniversite ve diğer paydaşları olmak üzere, ülkenin inovasyon sistemi için de kritik büyüklüklere ulaşabilmeleri ülke istikbali için önemlidir. Bunun için bu yapıların işlevlerini kolaylaştıracak ve belli bir erginliğe ulaşmalarına kadar destekleyecek ortam ve sistemlerin oluşturulması gereklidir. Bilindiği gibi, arayüzlerin ana misyonu bilginin ekonomik değere dönüştürülmesini sağlamaktır. Bu açıdan bilginin ekonomik değer kazanması ve sermayeye dönüşümünde fikri haklar çok önemli bir rol alır. Bu kapsamda mevzuatların ülke menfaatlerine uygun düzenleyen ve etkin hale getirmek ülkelerin gelişmesine de katkı sağlayacaktır. Bilim sanayi işbirliği odaklı çalışmaları destekleyecek arayüz ve faaliyetlerini destekleyecek Ar-Ge destek sistemlerini çeşitlendirmek ve zenginleştirmek bu yöndeki gelişmelerin şekillenmesinde etkili olabilecektir.

Bilimsel araştırmaların içeriği ile sanayi arasındaki diyalogu ve ilişkiyi kurabilecek ve geliştirebilecek ilişki kurma ve yönetme becerisi olan bir yapı kazanımı sağlanması faydalı olacaktır. Fikri haklar süreçleri, lisanslama, sözleşme yönetimi, ilgili yasalar ve uygulamaları hakkında bilgi, süreçler ve düzenlemeler konusunda yetkinlik, pazar araştırma, iş süreçleri gibi konularda deneyim, disiplinler arası ilişkileri yürütebilme becerisi gibi pek çok konuda yetkin insan kaynaklarını oluşturmak gerektirmektedir. Bu konularda insan kaynakları eksikliği pek çok ülke için olduğu kadar ülkemiz için de en önemli darboğazlardandır. Ülkemizde oldukça avantajlı patent destekleri mevcuttur. KOSGEB, TÜBİTAK gibi destek kurumları patent alma giderlerinin önemli bir bölümü için destekler sunmaktadırlar. Bunlara ek olarak, araştırmacılara patent giderleri yanında patent koruma giderleri gibi desteklerin de sağlanması üniversitelerden sanayiye doğru teknoloji transferi sürecini kolaylaştıracak unsurlar olarak yararlı olacaktır.

Fikri haklar kanunları ve uygulamaları ile ilgili ya da diğer konularda olduğu kadar, bu süreçlere destek sağlayan kurumların kural ve süreçlerini de açıklayan rehber ve tavsiye dokümanları süreçlerin kolaylaştırılması ve anlaşılır kılınması için gereklidir. Bilindiği üzere, üniversitelerden sanayiye doğru teknoloji transferi araçlarından önemli bir tanesi bilgi sahibinin şirket kurmasına destek olmasıdır. Teknolojik fikirlerin ticarileşmesi yönünde yeni firmaların gelişmesi için uygun ortamların oluşumlarını amaçlayan ve ulusal politikalarda da giderek önem kazanan bu sürecin; kuruluş sermayesi ve diğer finansal destekler, iş, organizasyon, pazarlama gibi konularda danışmanlık hizmetleri, büro ya da üretim altyapı olanaklarını sağlanması gibi birçok yönden desteklenmesi gerekir.

YENİ BİR MODEL ÖNERİSİ OLARAK TEKNOLOJİ TRANSFER VE GELİŞTİRME MERKEZİ ÖNERİSİ (TTGM)

Ülkemizde Bilim–Sanayi arayüzü olarak birçok oluşum mevcuttur. Ancak bu oluşumların birçoğu kurumlar arası iletişim ve sinerjiden yoksun olarak varlıklarını devam ettirmektedir. Bazen de farklı ara yüzler aynı sahada hareket edip verimliliklerini düşürebilmektedir. Bu gibi kuruluşların performansı nitelikli insan kaynakları ile sağlanabilir. Bu yönden konuyu ele aldığımızda; gerek ülkemizde gerekse dünyada bu manada insan kaynağı darboğazı yaşanmakta olduğunu gözlemleyebiliriz. Var olan insan kaynağından etkin faydalanma, mevcut ara yüzleri, destekçileri ve faydalanıcıları arasında sinerji oluşturma ve finansal olarak ta kurulduktan sonra sürdürülebilirliğini kendi döngüsü içerisinde başaracak bir oluşum olan Teknoloji Transferi ve Geliştirme Merkezi (TTGM) modelini bu çalışmada tartışmaya açmak istiyoruz. TTGM 4 aşamadan oluşur. Aşamaları ve gerekçeleri özetçe aşağıdaki gibidir.

- 1. Aşama (Ortak Hizmet Bölümü):** Birçok hizmetlerin tek elden verilmesi kurum maliyetlerini aşağı çekecektir. Bu bölümde aşağıdaki hizmetler verilebilir. Verilecek hizmetler özetle;
 - Ortak sekreteryaya
 - Mali müşavir hizmeti
 - Avukatlık hizmeti ve hukuk danışmanlığı
 - Ortak internet sağlayıcılığı hizmeti
 - Çalışmaya hazır büro hizmetleri
 - Ortak elektrik, su, ortak gider ve sıfır kira
- 2. Aşama (Üniversite Sanayi İşbirliğini Destekleyecek Kamu Kurum ve Kuruluşlara Masa Ayırmak):** Bu bölümde ilgili kurum ve kuruluşların destek ve faaliyetlerinin, üniversitede ki araştırmacıların, üniversite bünyesindeki teknoparklarda kurulacak ve varlığını devam eden şirketlerin hizmet ve desteklerinden azami düzeyde faydalanması için irtibat masası oluşturulabilir. Kurumlar arası sağlanacak anlaşma ile görevlendirilecek uzmanlar kendi kurumlarına bağlı ve TTGM nin iş modeli ve yönlendirilmesi ile eş güdümlü çalışmalarını sürdürecektir. Çünkü ilgili kurum ve kuruluşların Üniversite içerisinde çalışmalarını artırma ve üniversite ile daha güçlü ilişkiler kurmak istekleri malumdur. Böyle bir oluşum araştırmacı ve girişimciye destek olduğu kadar varlıklarının gayesi olan hizmet ve desteklerinin yerele daha etkin ulaşması adına ilgili kurumların var olma gayesine de hizmet etmiş olacaktır. Kurulacak masalardan bazıları aşağıdaki gibidir;
 - **Kosgeb Masası:** Üniversite Sanayi İşbirliğinin en önemli ayaklarından biriside Tekmer lerdir. Ancak bugünkü şartlarda birçok üniversitenin Tekmer kurma şansı bulunmamaktadır. Tekmerler ar-ge ve inovasyona yönelik hibe veren, üniversite ve akademik çalışmalara kolay destek sağlayan, ar-ge inovasyon temelli projeleri destekleyen kuruluşlar olup Teknoparklara hareket katmaktadır. Ancak kurulacak bir Kosgeb masası Mini Tekmer gibi çalışma şansı bulacaktır. Bu sayede kurumlar arası ilişkiler daha güçlenecek ve Kosgeb projelerine başvuru ve proje sayılarında gözle görülür artış olacaktır.
 - **TSE Masası:** TSE belge ve hizmetlerinden faydalanmak için belli iş sektörlerinden kişi ve işletmeler TSE ye mutlak ihtiyaç duymaktadır. Bu taraftan bakıldığında daha çok yatırımcı Teknopark bünyesinde kurulacak TTGM ye fiilen gelecektir. Geliş gidişlerin artması ile sağlanacak hareketlilikle, TSE hizmetleri için gelip giden ziyaretçilerden Teknopark'a talep oluşacaktır. Oluşacak bu talepler Bilim Sanayi Ara yüzlerinin ana aktörlerinden Teknoparkların varlık gayelerine destek vermiş olacaktır. Ayrıca Teknokent bünyesinde gerçekleşen bir proje çıktısının faydalı model, belgelendirme vb.



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU

süreçlerinde yine kurumdan doğrudan destek alınabilecektir. Yine TSE temsilcisi ile Üniversite içerisinde gerçekleştirecek odak grup toplantı ve eğitimlerle gerek öğrencilere yönelik gerekse akademisyenlere yönelik fikri mülkiyet hakları ve belgelendirme seminer ve eğitimleri verilebilecektir.

- **İş-Kur Masası:** Burada açılacak masa ile İşkur, Üniversite ve Teknopark işbirlikleri geliştirilecektir. Bu sayede İşkur mesleki eğitim çalışmaları Sanayi ihtiyacı olan ara eleman yetiştirme hizmetlerini, sanayi kuruluşları, teknokent ve üniversite sürekli eğitim merkezi üçgeninde gerçekleştirebilme şansı bulacaktır. Buna en iyi örnekte bilgisayar programcılığı programından ve benzeri alanlardan mezun olan kişilerin bu üçgende açılacak intensive bir programla yazılımcı okulunda yetiştirilmeleri gibi... Bu sayede Uygulamalı Bilimler olarak öğrencilerin nitelikli staj imkânları programlanabilecektir.
 - **Kalkınma Ajansı Masası:** Kalkınma Ajansı Yatırım Destek Ofisi ve Proje Ofisinden görevlendirilecek uzman kişiler hem üniversite içerisinde Kalkınma Ajansı hibe ve destek fonlarının tanıtımını ilgili dekanlık ve merkezlerde yapacak hem de bire bir görüşmelerle akademisyenlerin Ajansla ilişkilerinin artmasını sağlayacaktır. Bu sayede Ajanslara; Bilim dünyasından ar-ge ve inovasyon niteliği olan proje başvuruları artacaktır.
 - **Kredi Garanti Fonu Masası:** Bu masaya daha çok sanayici, yatırımcı ve girişimciler talep göstereceklerdir. Yine bu masanın vereceği hizmetle sanayiciyi dolaylı olarak teknoparkla buluşturma ve birleştirme çalışması yapılmış olacaktır. Ayrıca uygun görülen kurum ve kuruluşlarla bu konuda bağlantı kurup ilgili masalar oluşturulabilecektir.
3. **Aşama (Bu Aşamada Kurum ve Kuruluşların Merkez Ya da Alt Ofislerine Yer Verilecektir):** Bu ofislerle yapılacak stratejik beraberliklerde bilim sanayi işbirliğindeki oranda artış olacaktır. Hatta Bölgesel bazda oluşacak işbirliğinin kısmi koordinatörlüğü bu ara yüz üzerinden yapılabilecektir. Örneğin;
- **TSO Proje Ofisi;** Ticaret ve Sanayi Odalarının Proje ofisinin TTGM bünyesine taşınması yatırımcıların, sanayicilerin Ticaret ve Sanayi kesiminin Üniversite ve Teknoparkla yoğun temas içinde olmasına katkı sağlayacaktır. Bu sayede oluşturulmak Bilim–sanayi işbirliğine ve bu kesimlerin daha sık bir araya gelmesine vesile olacaktır.
 - **Üniversite Proje Ofisi;** proje hazırlama yeteneği kazanmış uzmanların bu merkezde gençlik ve eğitim projelerinin yanı sıra proje hazırlama yetenekleri ile San-tez, Teknogirişim, Tübitak, Teydep, Kalkınma ajansı ve Kosgeb gibi yatırım ve ar-ge destekli hibe fonlarına da proje hazırlayabilme yetenekleri gelişecektir. Bu sayede gençlik ve eğitim projelerini hazırlamaktan arta kalan zamanlarında kendilerinden bu alanda istifade edebilme şansı olacaktır. Hatta fakülteler düzeyinde kurumsal proje ihtiyaç listesi çıkarılıp her fakültenin kendi bünyesinde tayin edebileceği irtibat kişisiyle fakültelerin kendilerini geliştirme adına proje hazırlamalarını ve bu konudaki koordinasyonu sağlayan bir bölüm olabilecektir. Bu sayede arzulanan gelişimci ve girişimci üniversite olma yolunda katkılar sağlanacaktır.
 - **Üniversite Kariyer Danışma Merkezi;** Bu merkez aracılığı ile uygulamalı bilimler olarak kurmak istediğimiz intörn mühendislik ya da intörn teknik eleman kavramı oluşturulacaktır. TSO, ESOB, TB, MMO, EMO, ... ile yapılacak

protokollerle firmaların stajyer kapasiteleri belirlenecektir. Yine Üniversite Rektörlüğün yönlendirmesi ile bütün dekanlıklarla stratejik işbirliği protokolü yapıp öğrencilerin staj ve istihdam konularını organize eden dev bir merkeze dönüştürme şansı elde edilecektir. Bu çalışmada ayrıca öğrencinin gerçek zamanlı staj yapması, mezun olmadan önce işyeri oryantasyon sürecini atlatması, iş yeri ve işveren ilişkilerini algılama yeteneğinin gelişmesi, ileride çalışmak isteyeceği şirket ve alanlarda deneme şansını bulması ve mezun olmadan önce kendisine uzmanlaşmak için bir alan belirleyebilme şansının gelişmesi kazanımlardan birkaç tanesidir. Ayrıca başarılı olacak stajyer öğrenci, işverenle ilişkiler geliştirecek ve mezun olduğunda iş bulma süresi kısalabilecektir. İşveren içinde aradığı personeli bulması kolaylaşacaktır. Bu hem uygulamalı eğitim ile Türkiye’de örnek sayılabilecek uygulamalı eğitimin başlamasına destek verilmiş olunacaktır. Yine bu merkezle beraber Üniversitelerde akademisyen uzmanlık alanlarını belirleyen bir uzman havuzu oluşturulabilir.

Yukarıda saydığımız bu çalışma formatında merkez ve kuruluşların tüzel kişiliği aynı kalacak fakat TTGM de yer aldıkları masaları ile ortak hareket edebilme yeteneği gelişecektir.

4. Aşama (Bu Aşama Hareketli Yapı Olarak Adlandırdığımız Aşamadır); Bu aşamada kuluçka ve ön kuluçka merkezlerine benzer çalışmaya elverişli donanımlı ofisler mevcuttur. Projesi, iş fikri, iş bağlantısı, geliştireceği marka ve/veya patenti vs... olan akademisyen, doktora veya yüksek lisans öğrencisi, başarılı son sınıf lisans öğrencileri, mezun olmuş ancak iş bulmada sorun yaşayan teknik fakülte mezunları, kamuda yada piyasada çalışan teknik elemanlar bu birimde çalışma yapabileceklerdir. Kişi merkeze proje yada fikriyle başvurduğunda TTGM nin Proje değerlendirme kurulu, proje yazılı metni inceledikten sonra mülakat yoluyla projenin nihai değerlendirmesi yapılacaktır. Başvuru kabul gördüğü takdirde kişi ile özel bir sözleşme imzalanacak ve o andan sonra projenin sahibi TTGM, kişide projede görevli uzman olacaktır. Ancak sözleşmede açıkça 2 tarafında hak ve yükümlülükleri belirlenecek ve kişi de hukuksal olarak hakları güvence altına alınacaktır. Artık o zamandan sonra kişiye merkez uzmanı olarak proje süresince kimlik verilecektir. Bu akademisyen veya uzman, yatırımcı ile bir araya geldiğinde avukatlık hizmetlerini yapan avukat, ay sonu stopaj, vergi, sigorta işleri ile uğraşan bir mali müşavir, iyi bir çalışma ortamı, alanıyla ilgili tüm kurum ve kuruluşların temsilcileri ile bir arada çalışma olanağına sahip bir merkezde olacaktır. Bundan dolayı akademisyenin verimlilik ve girişimcilik tarafı ön plana çıkabileceği söylenebilir. Bu süreçle beraber akademisyenin sanayici ve iş dünyasından çekincesinde azalma olacaktır. Aksine yapılacak tüm odak gurup toplantılarına kendileri katılmak isteyecektir. Hem TTGM üzerinden diyalog geliştirecekler hem de kendilerinin geliştireceği diyalogları merkeze getireceklerdir.

Bir girişimcinin şirket kurma maliyeti, aylık internet, mali müşavir, asistan, sekreter vb. giderleri, ofis kurma ya da başarısızlık karşısında şirketi kapatma gibi girişimciliğin ilk 1 yada 2 yılını alan risk sermayesi (asgari 15.000 – 30.000) sıfırlanmış olacaktır. Risk sermayesi sıfırlanan akademisyen daha cesur davranacağı için hem öz güveni artacak hem de işine yani asıl uzmanlık alanına yoğunlaşacağı söylenebilir. Bu sayede hem akademisyenlerimiz bilgilerinin değer görmesi için kendini güncelleştirecektir hem elde edilen gelirlerin kayıt altına alınması da sağlanmış olacaktır. Zira bazı akademisyenler daha fazla gelir elde edebilmek için çalıştıkları kurumların izinleri olmadan piyasada iş yapabilmektedir. İş bittikten sonra fatura toplama işine girip güçsüz bir şekilde yatırımcının karşısında durmaktadırlar. Bu da kendilerini kötü hissetmeleri için oldukça yeterli bir sebep olduğu söylenebilir. Ancak bu merkezle bu sıkıntıların aşılmasına katkı sağlanacak ve akademisyeninde ait olduğu kurumu yani, üniversitesiyle aidiyet duygusu ve bağları güçleneceği söylenebilir.

Gerçekleşecek iş ve projelerde yapılan özel sözleşme ile proje çıktısı tamamlandığında giderlerden (vergilerden) sonra kalan net üzerinden % 80



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU

akademisyen uzmana ödeme yapılabilecektir. Bir girişimci kolay kolay % 80 karlılıkla çalışma hayatını sürdüremeyebilir. Bu sayede hem akademisyen iyi gelir elde etme fırsatı bulacak hem de merkez para ödemedi çok kaliteli bir insan kaynağı yani uzman havuzuna sahip olabilecektir. Örneğin yılda 1 sefere mahsus 30.000 TL lik iş yapan bir akademisyen uzmanın eline 24.000 TL para geçebilecektir. Bunu da 8 aylık eğitim öğretim yılına böldüğümüzde ayda 3.000 TL ye karşılık gelmektedir. Acaba kaç tane akademisyeniz ayda 3.000 TL ek ders ücreti alabilmektedir? Bu sayede akademisyenlerin gelir kazanmak için ek derse yoğunlaşmaları yerine ekonomik değere dönüşen bilginin pazarına yoğunlaşmaları olabilir. Gelişen bu üniversite sanayi işbirlikleri ve diyalogları ortak proje geliştirme ve uygulamalarını tetikleyecektir. Bu faaliyet ve çalışmaları bir arada düşündüğümüzde ayrıca, Türkiye’de yapılan Üniversitelerin Girişimcilik Endeksi sıralamasına etki edebileceği söyleyebiliriz.

SONUÇ ve TARTIŞMA

Gelişen ve değişen Dünya ile beraber Türkiye’de de değişimler yaşanmaktadır. Gelecek refahının inovasyon temelli olduğunu ve inovasyonun da bilim-sanayi işbirliği neticesinden gelişeceğini söyleyebiliriz. Bu bağlamda ülkemizin ar-ge, inovasyon politikaları ile bilim-sanayi ara yüzleri gelişmiştir. Ancak gelişen bu ara yüzlerin nitelikli insan kaynakları, amaca odaklanma, kurumlar arası iletişimsizlik, bilim ve sanayi arasındaki dil farkları nedeniyle istenilen seviyelere ulaşamamıştır. Gerek var olan ara yüzlerin daha etkin ve verimli çalışmasını sağlamak, gerekse kurguladığımız TTGM modelimizin ortaya koyacağı sinerji ile Bilim sanayi işbirliğine artı değer katacağı söylenebilir.

Bu model ile Türkiye’de örnek bir uygulama yapabileme fırsatı kazanmasına katkıda bulunabiliriz. Türkiye’de ara yüz modellerine örnek olarak; Teknoparklar, Hacettepe TTO, EBİLTEM, ÜSAMP vs... bunlardan Hacettepe TTO A.Ş. olarak kurulmuş olup, diğer yerlerde ise merkez, ofis yada departman düzeyinde kuruluşlar gerçekleşmiştir. (<http://ebiltem.ege.edu.tr>) Ancak A.Ş. modeli daha dinamik görülmektedir. Mevcut yapılar, kurguladığımız TTGM modelinin kısmi işlevlerini yerine getirmektedir. Ancak kurguda ilin yâda bölgenin ar-ge, inovasyon ekosistemini oluşturan bilim-sanayi işbirliğinin; çoğu taraflarını, bir araya getireceğinden hem bu işbirliği çalışmalarının niteliğini ve sayısını artırabilir hem de mevcut yapıların daha etkin çalışması konusunda katalizör etkisi oluşturabilir.

Savunduğumuz modelin parçalı uygulayıcıları ABD, Avrupa ve Avustralya’da görülmektedir. Yine ülke inovasyon politikaları çerçevesinde kurulan TTO, TTM, BLO gibi merkezlerde yukarıda saydığımız hizmetlerin bazıları verilmektedir. Ancak kuruluş amaç ve niyetleri güzel olan bu merkezlerimiz her nedense uygulamada Proje Yazma ve Bilgilendirme Ofislerine dönüşmektedirler. Biraz daha başarılı örneklerde eğitim ve odak grup toplantıları da yapılmaktadır. Bütün bu çalışmalar makro projeleri yönetilmemizi ya da şekillendirmemize olanak sağlayacaktır. Örneğin Diyarbakır’da kurulacak 1.200.000 m²lik Tekstil kent, 1.500.000 m² lik organize Sera bölgesi, 1.500.000 m² lik nitelikli Logistic bölgesi ve 2. OSB, kuruluş çalışmaları devam eden Otomotivciler Sanayi Sitesi... gibi daha da gelişecek ve geliştirebileceğimiz alanlar çıkacaktır. Elimizde güçlü bir merkez, ortak sinerji oluşturabilecek kamu, kurum ve kuruluşlarla işbirliği ve kıymetli bir insan kaynağı uzman havuzu ile her alanda Üniversitemizin bayrağını sallamaya olanağımız olacaktır.

2023 projeksiyonunda ülke inovasyon politikasında şuan gayri safi milli hâsılanın % 0,96 ları ar-ge ve inovasyona pay olarak ayrılırken kademeli bir artışla 2023 te bu oran % 3 olarak hedeflenmektedir. Bilim sanayi ara yüzleri alt yapılarını bu bağlamda hazır hale getirmese ülkemiz ve toplumumuzun geleceği adına bir fırsat trenine binmede geç kalmayla karşı karşıya kalabiliriz. Ülkenin inovasyon politikalarını



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU

oluştururken TTA lara yönelik mevzuatlarında uyarlanması bu modellerin başarılı olmasına katkıda bulunacağını söylemek mümkündür.

KAYNAKLAR

- Bayhan Deniz, Özdemir A.Hakan, 2009, "Türkiye'de Teknoloji Tabanlı Girişimcilik ve Ku- luçkalıklar" Bölüm 6, 'Ulusal teknoloji Modelleri ve Türkiye İnovasyon Kapasitesinin Geliştirilme- si Kitabı" içinde, Kore kalkınma Ajansı-TTGV Yayını,
- Campbell AF. 2007, "How to Set Up a Technology Transfer Office: Experiences from Euro- pe. In Intellectual Property Management in Health and Agricultural Innovation: A Handbook of Best Practices" (eds. A Krattiger, RT Mahoney, L Nelsen et al.). MIHR: Oxford, U.K., and PIP- RA: Davis, U.S.A. www.ipHandbook.org
- Dericioğlu Kaan, "TTGV Teknoloji Transfer Arayüzleri Atelye Çalışması Notları", Bilkent, Kasım 2009
- Kiper M., 2004, "Teknoloji Transfer Mekanizmaları ve Bu Kapsamda Üniversite- Sanayi İş- birliği", Teknoloji Kitabı içinde Bölüm3, TMMOB Yayını, Mayıs 2004
- Kiper M., 2010, Üniversite-Sanayi İşbirliğinde Önemli Bir Araç: Teknoloji Transfer Arayüzleri, TTGV Yayınları, Mayıs 2010
- OECD, 2003, "Turning Science Into Business: Patenting and Licensing At Public ResearchOrganization"
<http://browse.oecdbookshop.org/oecd/pdfs/browseit/9203021E.PDF>
- Onaral B., 2009, "Üniversite-Sanayi İşbirliği: Bilgi Ekonomisinin Özgücü", ÜSİ Ulusal Kong- resi- Mayıs 2009, Eskişehir
<http://www.max-planck-innovation.d>
<http://sagm.sanayi.gov.tr/>
<http://www.tubitak.gov.tr/>
<http://www.hacettepeteknokent.com.tr/>
<http://www.odtuteknokent.com.tr/>
<http://ebiltem.ege.edu.tr/>
<http://metutech-tto.org>



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU



Diyarbakır İli Sanayi Profiline Oluşturulması ve Değerlendirilmesi *

Mehmet METE¹ Cenk AKSOY²

¹Dicle Üniversitesi, İİBF İşletme Bölümü Öğr. Üyesi. mmete@dicle.edu.tr

²Dicle Üniversitesi, SBE İşletme Bölümü Dr. Öğrencisi

ÖZET

Diyarbakır, sanayi alanında uzun yıllar eğitimsizlik, terör ve genel ekonomiden kaynaklanan istikrarsızlıklar nedeniyle potansiyelini değerlendirememiş ve gelişme bakımından olması gereken düzeyin çok gerisinde kalmış bir ilimizdir. Gerek genç nüfusu ve dinamizmi ile gerekse yerüstü ve yeraltı kaynaklarının zenginliğiyle ayrıca da coğrafik olarak Ortadoğu'da yeni gelişen pazarlara yakınlığı dolayısıyla gelişmeye yönelik birçok potansiyel avantajlara sahiptir. Bu analiz çalışması, Diyarbakır iline ait güncel bir sanayi envanteri çalışmasıdır. Bu çalışmayla birlikte bölgenin mevcut durumunun güncel fotoğrafının gösterilmesi amaçlanmıştır. Araştırma kapsamında Diyarbakır Ticaret ve Sanayi Odası ve Sanayi İl Müdürlüğü verilerine dayanılarak yaklaşık (Organize Sanayi Bölgesi hariç) 600 işletme adresine gidilmiş olup, 350 işletmeden veri toplanmıştır. Veri toplamada yaklaşık 70 soruluk bir anket kullanılmıştır. Verilerin değerlendirilmesinde SPSS 18.0 istatistik programı kullanılmıştır. Araştırmada elde edilen veriler, araştırmanın amacı doğrultusunda çeşitli istatistik metot ve test teknikleri (frekans dağılımı, ortalama, t-testi, ANOVA, regresyon, korelasyon) kullanılarak yorumlanmıştır. İstatistikî anlamlılık düzeyi $p < 0.05$ olarak kabul edilmiştir. Yapılan çalışma sonucunda Diyarbakır'daki sanayi işletmelerinin karşılaştığı; finansal yönetim sorunları, işgücünün nitelik sorunu, ulaşım ve nakliye sorunları, stok yönetim sorunları, hammadde ve malzeme sorunları ve verimlilik ölçümü sorunları gibi üretim sorunlarına ilişkin kapsamlı çalışmalar yapılması, il ve bölgenin sürükleyici, kalkınma kutupları oluşturacak sektörleri belirlenerek, yatırım ve teşviklerde bu sektörlerin öncelenmesi önem arz etmektedir.

ANAHTAR SÖZCÜKLER: Sanayi, Sanayi Profili, Sanayi Envanteri.

Establishment and Evaluating the Industry Profile of Diyarbakir Province

ABSTRACT

Diyarbakir has failed to assess the potential in the industry sector for many years because of education, terrorism and instability caused by the overall economy and is one of our provinces which has lagged far behind for the level required in terms of development. Diyarbakir has many potential advantages for development for instance; young population and dynamism, richness of surface and underground resources, geographical proximity to emerging markets in the Middle East. This research studies a recent industry inventory of Diyarbakir. With this research it's aimed to show the date picture of the current situation in the region. Under this research, based on the data of Diyarbakir Chamber of Commerce and Industry Provincial Directorate, 600 business places visited for the survey (Except Organized Industrial Zone) and the surveys were collected from 350 of them. An approximately 70 questions survey is used for data collection. In the evaluation of collected data, statistical software called SPSS 18.0 was used. The data obtained in this study were interpreted using a variety of statistical methods (frequency distribution, mean, t-test, ANOVA, regression, correlation) and testing techniques for the purpose of research. Statistical significance level was taken as $p < 0.05$. According to this study it is of importance; has to be done an extensive research for production problems faced by the industrial enterprises in Diyarbakir as financial management issues, skilled labor problem, transportation and shipping problems, inventory management issues, raw materials and supplies problems, productivity measurement problems and it has to be determined which sectors in the provinces and regions has a potential to create an immersive development poles and it's important that with investment and incentives this sectors has to be top priorities.

KEY WORDS: Industry, Profile of Industry, Inventory of Industry

GİRİŞ

Diyarbakır ili, sanayi alanında uzun yıllar güvenlik problemleri ve istikrarsızlık nedeniyle kendi potansiyelini kullanamamış ve kalkınmışlık bakımından olması gereken düzeyin çok gerisinde kalmıştır. Ekonomik gelişmişlik, sanayi, istihdam, eğitim, istikrar,

* İlgili çalışma Karacadağ kalkınma ajansı TRC2/13/DFD/0019 nolu 2013 tarihli projemizden alınmıştır.



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU

sosyal refah birbirini tetikleyen olgulardır. Bunlardan birinin gelişmesi diğerinin gelişmesine bağlıyken, birinin gelişmesi bir diğerinin gelişmesini sağlayacaktır. Güvenlik ve istikrarın pozitiflik eşliğini geçmesiyle sanayi alanında özellikle son 5 yılda Diyarbakır ilinde dikkate değer bir hareketlilik oluşmuştur (TÜİK 2012a). Gerek genç nüfusu ve dinamizmi gerek yer üstü ve yer altı kaynaklarının zenginliği bu potansiyeli fark ettirmektedir. Aynı bölgede bulunan ve yüzölçümü itibarıyla Diyarbakır ilinin yarısından az olan Gaziantep ili bu konuda iyi bir örnek olabilir. Gaziantep ili, benzer iklim ve coğrafi şartlara sahip olmasına rağmen gelişmişlik ve sanayi açısından Diyarbakır ilinden çok ileridedir. Gaziantep ili, böyle bir gelişmişlik düzeyine ulaşmayı başarmışse Diyarbakır ilinin de böyle bir başarıya ulaşmaması için hiçbir neden yoktur (TÜİK 2012b).

Tarihi ve kültürel anlamda zengin bir altyapıya sahip bulunan Diyarbakır ili, gerek yerel düzeyde Güneydoğu Anadolu Bölgesinde gerekse uluslararası düzeyde Ortadoğu ülkeleri ile geçmişten gelen güçlü ilişkilere sahiptir. Komşu ülkelerde iyi bir imaja sahip olduğu bilinen Diyarbakır ilinde, yeni gelişen pazarlara yönelik yeni sanayi alanları oluşma potansiyeli mevcuttur. Diyarbakır ilindeki işletmelere yapılan Profil Anketine göre firmaların sadece % 13,6'sı ihracat yapmaktadır (KKA 2013a).

Diyarbakır ili önemli tarım arazilerine sahiptir. GAP ile birlikte sulu tarımın getireceği verimlilik ve ürün çeşitleri dikkate alındığında Diyarbakır ilinde tarıma dayalı sanayinin gelişeceğinin ipuçları görülebilmektedir. Bu konuda GAP Eylem Planı ile yapılacak müdahalelerin öncelikli hedefleri istihdamın artırılması, yüksek katma değerli üretim biçimlerinin yaygınlaştırılması, üretimde çeşitliliğin sağlanması, ulusal ve uluslararası pazarlara entegrasyon sürecinin kolaylaştırılması, bölge ürün ve hizmetleri için olumlu bir marka imajının oluşturulması ve bölgenin potansiyelleri doğrultusunda özellikle tarımsal sanayinin ve turizmin geliştirilmesinin desteklenmesi şeklinde açıklanmıştır (GAP BKİ, 2010).

Şimdiden bu alanda öne çıkmış sektörler mevcuttur. Yukarıdaki bölümlerde bahsedildiği gibi Diyarbakır ili pamuk yağı alanında Türkiye içinde önemli bir paya sahiptir. Sulama imkânlarına ulaşılması ile ilde pamuk ekiminin artması ve bu alanda yağ sanayisinin daha da gelişeceği tahmin edilebilir. Buğday üretimi ilde önemli bir yere sahiptir. Ancak buna bağlı olarak, un sanayisi dışında başka sanayiler oluşmamıştır. Bu yönde makarna, paket un, bisküvi, kek gibi alanlarda bir sanayi oluşma potansiyeli de söz konusudur. Özellikle komşu ülkelere yönelik bu yönde bir pazar potansiyeli mevcuttur. Ayrıca tarımın gelişmesi ile zirai makinelere olan ihtiyacın artması, buna paralel olarak makine sanayisi ve yan sanayinin de gelişmesi tahmin edilebilir. Böylelikle verimli tarımın azaltacağı istihdamı buralara kaydırmak mümkün olabilecektir (Başbağ ve Ekinci, 2010a).

Tekstil sektöründe de yine pamuğa dayalı tekstil sanayisi Diyarbakır ilinde öne çıkmıştır. Fakat bu sektör daha çok çırçır işletmeleri düzeyinde kalmıştır. Sonraki aşamalar olan iplik, boyama, konfeksiyon alanları yeterince gelişmemiş olup entegre bir yapı kazanamamıştır. Bu yüzden Diyarbakır ilinde entegre yapının oluşturulması için eksik olan üretim zincirlerinin bölgeye getirilmesinin teşvik edilmesi önemlidir. Ayrıca bölgenin en büyük problemi olan işsizlik emek yoğun bir sektör olan tekstil sektörünün geliştirilmesi ile azaltılabilir. Bu bakımdan da tekstil sektörü içinde en fazla emek yoğun alan olan, konfeksiyon ve diğer hazır giyim sanayisinin Diyarbakır ilindeki istihdam ihtiyacı ile örtüştüğü söylenebilir. Ayrıca özellikle ilin sanayisinin gelişmesinde motor etkisi yapacak büyük işletmelerin yatırım için gelmesi teşvik edilmelidir (Başbağ ve Ekinci, 2010b).

Mermer ocakçılığı ile taş ve mermer işlemeciliği sektörleri Diyarbakır ilinde işletme sayısı, istihdam edilen kişi sayısı, ihracattaki payı ve katma değeri bakımından önemli bir yere sahiptir (TÜİK 2012c). Diyarbakır'ın gerçek mermer rezervini tespit ederek, bu sektörün geleceğine ışık tutmak, bu işletmelerin sürdürülebilirliğini

incelemek önemlidir. Diyarbakır ilinin ihracatının yarısından fazlasını oluşturan blok mermer imalatı aslında katma değeri düşük bir üretim şeklidir. Bu konuda KOBİ'lerin kapasitelerini arttırıcı faaliyetlerde bulunup bu kaynağı katma değeri daha yüksek bir şekilde pazarlamak ve buna göre altyapı oluşturmak gerekmektedir. Ayrıca il genelinde çok miktarda bulunan bazalt taşının yararlanılacağı alanlar ve yararlanma yöntemleri üzerine yapılacak araştırmalar çok faydalı olacaktır (KKA 2013b).

Diyarbakır ilinde genç nüfus oranı yüksektir. Sanayinin geliştirilmesine yönelik politikalara paralel olarak, bu genç nüfusa sanayinin ihtiyaçları doğrultusunda nitelik kazandırılması için gerekli eğitim çalışmalarına destek verilmesi çok önemlidir. Ayrıca yine bilgi birikimini arttırmak, katma değeri yüksek ürünlere yönelmek, yeni yöntemler ve ürünler geliştirerek rekabet gücünü arttırmak, maliyetleri azaltmak için üniversite ve sanayi işbirliği çalışmalarına destek verilmelidir. Ulusal Kalkınma Planlarında da değinildiği gibi sermaye birleşimi ve sermayenin doğru yönlendirilmesi, teknoloji yoğun üretim ve girişimciliği desteklenmesi için kuluçka merkezi, teknopark gibi uygulamalar desteklenmelidir (TÜİK 2012a).

Sanayi altyapısının iyileştirilmesi ivedilikle ele alınması gereken konuların başında gelmektedir. Burada öncelikli olarak işletmelerin en önemli ihtiyacı olan, elektrik altyapısının iyileştirilmesi ve doğalgaz altyapısının kurulmasına yönelik çalışmalar yapılmalıdır.

Konvansiyonel enerji kaynaklarının yakın gelecekte tükenmesi nedeniyle gelişmiş ülkelerde yenilenebilir enerji konusunda ciddi yatırımlar yapılmaktadır. Bu kapsamda öne çıkan alanlardan birisi de Diyarbakır ilinde çok yüksek bir potansiyele sahip olan güneş enerjisidir. Bu alandaki teknoloji gelişmeye devam etmektedir. İspanya ve Almanya'da özellikle bu alanda devlet teşvikleri ile yatırımlar cazip hale getirildikten sonra, bu sektörde yatırımlar ciddi oranda hız kazanmıştır. Birkaç yıl içinde bu ülkeler güneş enerjisinden elektrik üretmenin yanında, güneş enerjisi teknolojisi üretir hale gelmiştir. Diyarbakır ili, coğrafi konumu nedeniyle güneşlenme süresi ve ışınım şiddeti ile dünyada güneş enerjisi potansiyeli en iyi bölgeler arasında bulunmaktadır. Yasal düzenlemeler ve teşvik mekanizmaları ile Diyarbakır ilinde güneş santrallerinin kurulması gündeme gelecektir. Bu alanda yapılacak yatırımların önünün açılması, bu yönde ilde bulunan üniversite ile beraber teknoloji geliştirme çalışmalarının desteklenmesi uzun vadede teknolojiyi yakalamak açısından çok önemlidir (Deniz, 2010).

MATERYAL VE YÖNTEM

Bu kısımda araştırmanın evreni ve örneklemini, veri toplama aracı ve verilerin analizinde kullanılan testler belirtilmiştir.

Araştırmanın Evreni ve Örneklemini

Diyarbakır Ticaret ve Sanayi Odası ve Diyarbakır Bilim Sanayi ve Teknoloji İl Müdürlüğü'nün adres verilerine dayanarak Diyarbakır merkez ve ilçelerinde faaliyet gösteren üretim işletmeleri araştırmanın ana kümesini oluşturmakta olup, Diyarbakır Organize Sanayi Bölgesinde faaliyette bulunan işletmeler hariç tutulmuştur. Araştırma kapsamında, yaklaşık 600 adres ziyaret edilmiş olup, analizler için toplamda 350 anket kullanılmıştır. Bu araştırmanın saha çalışması 26 Ağustos–16 Eylül 2013 tarihleri arasında gerçekleştirilmiştir. Araştırma kantitatif araştırma yöntemlerinden yüz yüze anket tekniğiyle gerçekleştirilmiştir.

Veri Toplama Aracı

Verilerin toplanmasında, demografik bilgiler dışında, işletmelerin insan kaynakları, üretim kapasitesi, pazar durumu ve karşılaşması muhtemel sorunların bulunduğu 69 soruluk bir anketten yararlanılmıştır.

Verilerin Analizi

Verilerin değerlendirilmesinde SPSS 18.0 istatistik programı kullanılmıştır. Elde edilen verilerin analizinde frekans, parametrik fark testleri (t-testi, ANOVA), korelasyon ve regresyon testleri kullanılmıştır. İstatistikî anlamlılık düzeyi $p<0.05$ olarak kabul edilmiştir.

BULGULAR

Bazı Değişkenlerle İlgili Olarak Fark / İlişki Test Sonuçları ve Yorumları

Nitelikli eleman sıkıntısı çeken 228 işletme kendi faaliyet alanı ile ilgili usta veya kalfa ihtiyacı bildirmişlerdir. Nitelikli eleman sorunu sektörler gere değişkenlik arz etmekle beraber, ilgili sektörde usta ve kalfa ihtiyacı duyulmaktadır. Duyulan bu ihtiyacın temel sebebi bölgesel olarak iş gücünün göreceli olarak ucuz olması ve bu durumdan usta ve kalfa ücretlerinin de etkilenmesi olarak düşünülebilir. Ücreti az bulan nitelikli elemanlar yüksek gelirli daha uygun bir iş bulduğunda buradan ayrılmakta, hatta başka şehirlere taşınmaktadır.

Hukuki yapıya göre kıyaslama yapıldığında, en fazla hammadde ve malzeme sorunu yaşayan işletmeler anonim şirketlerdir (F: 4.36, $p<0.05$).

Araştırma kapsamındaki anonim şirketler göreceli olarak daha fazla üretim yaptıkları için diğer işletmelere göre daha fazla hammadde ve malzeme sorunları yaşadığı düşünülmektedir.

Kuruluş yıllarına göre kıyaslama yapıldığında, verimlilik, üretim planlama ve yedek parça sorunlarını en az yaşayan işletmeler 1980'li yıllarda kurulan işletmelerdir (F: 2.56, $p<0.05$; F: 2.01, $p<0.05$; F: 2.38; $p<0.05$). Bu durum kuruluş tarihi eski olan işletmelerin kurumsal yapılarının yeni şirketlere göre daha sağlam olmalarına bağlanabilir.

Sektörlere göre kıyaslama yapıldığında en fazla stok yönetim sorunları yaşayan sektör tekstil sektörüdür (F: 2.62, $p<0.05$).

Araştırma kapsamında 41 adet çırçır fabrikasının varlığını göz önüne aldığında ham pamuğun işlenmesi esnasında depolama ve stok problemlerinin olması beklenen bir sonuç olarak değerlendirilebilir. Ayrıca pamuk işleme zamanı genellikle Ekim ve Kasım aylarına denk gelmesinden dolayı doğal olarak, yağmurlu havalardan kaynaklanan çeşitli sorunlarla da karşılaşmaktadır.

Finansal yapıya göre kıyaslama yapıldığında 50.000-250.000 TL sermayeye sahip olan işletmelerin, en fazla finansal yönetim sorunu yaşayan işletmeler olduğu görülmüştür (F: 2.91, $p<0.05$). Sermayesi az olan bu işletmelerin finansal sorunlar yaşaması bir ölçek sorunu olup, işletmelerin optimum ölçek büyüklüğünde olmamalarına bağlanabilir.

Yıllık ciroya göre kıyaslama yapıldığında cirosu 500.000-1.000.000 TL cirosu olan işletmelerin bu rakamdan daha düşük veya daha yüksek cirosu olan işletmelere göre daha az genel yönetim, finansal yönetim, üretim planlama, ulaşım ve nakliye sorunları yaşadığı tespit edilmiştir (F: 3.12, $p<0.05$; F: 2.44, $p<0.05$; F: 3.03; $p<0.05$; F: 3.38, $p<0.05$).

Cirosu 500.000-1.000.000 TL olan işletmelerin, daha az genel yönetim, finansal yönetim, üretim planlama, ulaşım ve nakliye sorunları yaşamasında bu sınıftaki işletmelerin Diyarbakır ölçeğine uygun olmaları ve optimum bir ciro büyüklüğüne sahip olmaları etkili unsurlar olduğu düşünülebilir.

Bünyesinde mühendis ve tekniker çalıştıran işletmelerin bu meslek gruplarını çalıştırmayan işletmelere göre daha az ulaşım ve nakliye sorunları, üretim planlama,

stok yönetim sorunları yaşadığı tespit edilmiştir (t: 2.96, p<0.05; t: 5.87, p<0.001; t: 7.96; p<0.001).

Özellikle üretim planlama, stok yönetim sorunlarının varlığı direkt olarak işletmenin üretimiyle ilgili olması nedeniyle, alanında eğitilmiş kişileri bünyesinde istihdam eden işletmelerin bu sorunları daha az yaşaması beklenen bir sonuç olarak değerlendirilebilir.

Teşvik yasalarından en fazla memnun olan sektör mobilya ve marangoz sektörüdür (F:2.237, P<0.05).

Bu tür işletmeler sayısal olarak daha fazla işgören çalıştırdıkları için, vergi, stopaj ve özellikle sigorta prim indirimlerinden daha fazla yararlanmaları ile ilgili olabilir.

Teşvik belgesi alan işletmelerin yeni yatırım yapması arasında anlamlı bir ilişki vardır (r=163, p<0.001).

Teşvik belgesi alan işletmelerin diğer işletmelere göre yatırım yapması beklenen bir sonuç olarak değerlendirilebilir.

Ayrıca teşvik yasaları; yatırımcıyı belli yükümlülükler altına aldığı için, teşvik belgesi alan işletmelerin yeni yatırımlar yapması sıhhatli bir sonuç olarak değerlendirilebilir.

Bazı İşletme Sorunlarına İlişkin Korelasyon Analizi

Tablo 1: Bazı İşletme Sorunlarına İlişkin Korelasyon Analizi

Değişkenler	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1.Genel Yönetim Sorunları	1										
2.Finansal Yönetim Sorunları	,095	1									
3.Teknolojik Yetersizlik	,156**	,207**	1								
4.Yedek Parça Sıkıntısı	,226**	,135*	,205**	1							
5.İşgücü Nitelik Sorunu	,312**	,113*	,275**	,412**	1						
6.Ulaşım ve Nakliye Sorunları	,278**	-,04	,128*	,267**	,398**	1					
7.Üretim Planlama Sorunları	,340**	0,097	,160**	,284**	,403**	,523**	1				
8.Stok Yönetim Sorunları	,269**	0,104	,167**	,141**	,267**	,403**	,532**	1			
9.Hammadde Tedarik Sorunları	,179**	0,091	,213**	,359**	,300**	,422**	,495**	,379**	1		
10.Verimlilik Ölçümü Sorunları	,260**	0,017	,212**	,223**	,389**	,266**	,456**	,365**	,342**	1	
11.Pazarlama Sorunları	,231**	,179**	,224**	,130*	,262**	,263**	,376**	,348**	,384**	,362**	1

**P< 0.001 / *P< 0.05

Tablo 61' de görüldüğü üzere, **üretim sorunlarının**, genel yönetim, iş gücünün niteliği, stok yönetimi, hammadde tedariki, verimlilik ölçümü ve pazarlama sorunları ile yüksek korelasyon içindedir (p<0.01).

Üretim Sorunlarına İlişkin Regresyon Analizi

Üretim yapan bu işletmelerin, üretime ilişkin sorunlarını tespit etmek amacıyla çoklu regresyon analizi yapılmıştır. Tablo 62'de görüldüğü gibi (üretim sorunları), finansal yönetim sorunları, işgücünün nitelik sorunu, ulaşım ve nakliye sorunları, stok yönetim sorunları, hammadde ve malzeme sorunları ve verimlilik ölçümü sorunları değişkenleri toplam varyansın %46'sını açıklamaktadır.

Tablo 2: Üretim Sorunlarına İlişkin Regresyon Analizi

Bağımlı Değişken	R ²	Bağımsız Değişken	B	β	t	p	VIF
Üretim Sorunları	0.46	Finansal Yönetim Sorunları	0,07	0,08	1,99	0,48	1,09
		İşgücünün Nitelik Sorunu	0,12	0,14	3,03	0,03	1,33
		Ulaşım ve Nakliye Sorunları	0,19	0,22	4,72	000	1,4
		Stok Yönetim Sorunları	0,28	0,28	6,21	000	1,31
		Hammadde ve Malzeme Sorunları	0,17	0,20	4,24	000	1,37
		Verimlilik Ölçümü Sorunları	0,14	0,15	3,18	0,02	1,34
		Teknolojik Yetersizlik	-0,06	-0,07	-1,66	0,97	1,16

TARTIŞMA VE SONUÇ

Bu çalışma ile Diyarbakır iline ait (Organize Sanayi Bölgesi hariç) güncel bir sanayi envanteri çalışması yapılmıştır. Çalışmadaki verilerin çoğu güncel rakamlardan oluşmaktadır. Bu çalışmayla birlikte konu ile ilgili daha önce yapılan çalışmalardan daha kapsamlı bir saha envanter çalışması yapılarak, bölgenin mevcut durumunun daha iyi gösterilmesi amaçlanmıştır.

Elde edilen veriler ışığında sektörde faaliyet gösteren aktörlere ve diğer kurumlara aşağıdaki şu önerilerde bulunulabilir:

1. Çalışanların eğitim durumlarına bakıldığında çalışan personelin yarısına yakınının okuryazar olması bölge itibarıyla insan kaynağının niteliği hakkında önemli bir gösterge olduğu görülmektedir. Çeşitli seminer ve konferanslarla işletme sahiplerine konunun hassasiyeti anlatılarak insan kaynağının girdi/maliyet unsuru görülmesi yerine değer meydana getiren varlıklar olduğu vurgulanmalıdır.

2. Belirli sertifika ve diploma ya sahip kalifiye elemanların bölge dışına çıkmamasını teşvik etmek amacıyla devlet tarafından finansal desteklemede bulunulmalıdır.

3. Faaliyet gösteren birçok işletme yeni kurulmuş ya da birkaç yıllık geçmişe sahip olduğundan kurumsallaşma problemleri yaşamakta, yeni kurulmuş bu işletmelere karşılıksız danışmanlık hizmetleri sunulması gerekmektedir. Ayrıca belirli resmi prosedürlere uyulması konusunda işletmelere zorunluluk getirilerek, en azından organizasyon şeması gibi kurumsallaşmayı teşvik eden belgeler istenmesi etkili çözümler arasında sayılabilir.

4. Bünyesinde mühendis ve tekniker çalıştıran işletmelerin bu meslek gruplarını çalıştırmayan işletmelere göre daha az ulaşım ve nakliye sorunları, üretim planlama, stok yönetim sorunları yaşadığı tespit edilmiştir. Bu bağlamda sektörde faaliyet gösteren işletmelerin bu gerçeği bir kez daha görüp, mühendis istihdamına daha çok



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU

ilgi göstermeleri gerekmektedir. Ayrıca yukarıda bahsedildiği gibi bölgenin önemli sektörlerinden olan tekstil sektörünün çok kısa sürede eğitilmiş ve yetkin çalışanlar ile desteklenmesi önerilmektedir.

5. Cirosu 500.000-1.000.000 TL olan işletmelerin, daha az genel yönetim, finansal yönetim, üretim planlama, ulaşım ve nakliye sorunları yaşamasında bu sınıftaki işletmelerin Diyarbakır ölçeğine uygun olmaları ve optimum bir ciro büyüklüğüne sahip olmaları etkili unsurlar olduğu düşünülebilir. Ayrıca işletmelerin optimum büyüklükte kurulmaları için, ekonomik (talep tahmini, kapasite ve kuruluş yeri vb.) etütler yapılırken teknik destek almaları için müteşebbislerin teşvik edilmesi, bu konuda başarılı olmuş işletmelerin başarıları örnek olarak verilmelidir.

6. Personele uygulanan teşvik sistemini yaklaşık %60 işletmede (pirim, ikramiye ve diğer ek ödemeler) olmadığı göz önüne alındığında, çalışanlarını parasal anlamda motive edilmeleri önem arz etmektedir.

7. İşletmelerin çoğunluğunun (%75) müşteri memnuniyeti anketleri uygulamadığı ortaya çıkmıştır. Günümüzde önemli bir olgu olmasının rağmen memnuniyet anketi uygulamalarının olmaması konunun girişimciler düzeyinde yeterince bilinmediği ya da önemi algılanmadığı sonucunu göstermektedir.

8. Araştırma kapsamına alınan işletmelerin sadece 11 tanesinin (%3) yerel yönetimlerden bir beklentisinin olmadığını beyan etmiş olup, kalan işletmelerin altyapı, çevre koruma, kentleşme sorunu, ulaşım sorunu ve atık değerlendirme hususunda taleplerinin olduğu tespit edilmiştir. Yerel aktörlerin çalışanların bu isteklerini dikkate almaları ve yeni girişimciler için daha cazip bir yatırım ortamı oluşturmaları önem arz etmektedir.

9. Elde edilen verilerden, işletmelerin üniversitelerin bilgi ve tecrübelerinden yeterince yararlanmadıkları tespit edilmiştir. Bu konuda hem işletme sahiplerinin hem de üniversite öğretim elemanlarının beraber çalışmalarının teşvik edilmesi önem arz etmektedir. Ayrıca üniversite-sanayi işbirliğine katkıda bulunan öğretim elemanlarına akademik bir getirisinin olması en önemli teşvik unsurlarından sayılabilir.

Son olarak Diyarbakır ilindeki sanayi işletmelerinin karşılaştığı; finansal yönetim sorunları, işgücünün nitelik sorunu, ulaşım ve nakliye sorunları, stok yönetim sorunları, hammadde ve malzeme sorunları ve verimlilik ölçümü sorunları gibi üretim sorunlarına ilişkin daha kapsamlı çalışmaların yapılması önem arz etmektedir.

KAYNAKLAR

BAŞBAĞ, S., EKİNCİ, R., (2010a). Diyarbakır ve Şanlıurfa İllerinde Pamuk Sektörü Envanterinin Hazırlanması (TRC2-10-DFD-45) Sonuç Raporu, 2010.

BAŞBAĞ, S., EKİNCİ, R., (2010b). Diyarbakır ve Şanlıurfa İllerinde Pamuk ve Pamuğa Dayalı Sanayinin Durumu ve Gelişimi, Uluslar Arası Katılımlı Kamu-Üniversite-Sanayi İşbirliği Sempozyumu ve Mermencilik Şurası (UDUSİS 2010), 24-26 Mayıs 2010, DİYARBAKIR, S: 247-251.

DENİZ, H., (2010)."Diyarbakır İli Sanayi Raporu", Diyarbakır, Karacadağ Kalkınma Ajansı Yayını.

GAP BKİ, (2010). "GAP Bölgesinde Tarımda Yatırım Fırsatları Rehberi", Şanlıurfa.

KKA, (2013a). "TRC2 Bölgesi 2014-2023 Bölge Planı Mevcut Durum Raporu 1.Taslağı", Diyarbakır, Karacadağ Kalkınma Ajansı Yayını.

KKA, (2013b). "İstatistiklerle Şanlıurfa-Diyarbakır 2013", Diyarbakır, Karacadağ Kalkınma Ajansı Yayını.

KKA, (2013c). "Diyarbakır İli Sanayi Profiline Oluşturulması", Diyarbakır, Karacadağ Kalkınma Ajansı Yayını.



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU

TÜİK, (2012a). "İstihdam, İşsizlik ve Ücret", Türkiye İstatistik Kurumu, <http://www.tuik.gov.tr/UstMenu.do?metod=temelist>, 07.01.2013.

TÜİK, (2012b). "Nüfus ve Demografi", Türkiye İstatistik Kurumu, <http://www.tuik.gov.tr/UstMenu.do?metod=temelist>, 02.05.2013.

TÜİK, (2012c). "Dış Ticaret İstatistikleri" Türkiye İstatistik Kurumu, <http://www.tuik.gov.tr/PreTabloArama.do?metod=search&araType=vt>, 05.04.2013.



Bartın'ın Dış Ticaret Performansı Analizi Seda EKMEN-ÖZÇELİK

Yıldırım Beyazıt Üniversitesi, İşletme Fakültesi, Uluslararası Ticaret ve İşletmecilik Bölümü.
Cinnah Caddesi No:16 Çankaya/ANKARA, E-posta: ekmen@ybusm.info

ÖZET

Dünyanın içinde bulunduğu küreselleşme sürecine paralel olarak dış ticaret engellerinin önemli ölçüde kaldırılmasıyla birlikte özellikle gelişmekte olan ülkeler, ihracatlarına öncelik vererek dünya piyasalarında rekabet edebilme güçlerini artırmaya çalışmaktadırlar. Türkiye de bu ülkelerden biridir. Çalışmamız, Türkiye'nin bu amacına eşlik eden illerden birisi olan Bartın'ın dış ticaret performansını konu almaktadır. Daha açık şekliyle, bu çalışma Bartın ilinin dış ticaret performansının ülke içindeki konumunu genel göstergeler ve endeks değerlerine göre incelemeyi amaçlamaktadır. Çalışmada dış ticaret performanslarını ölçmeye yönelik olarak "Açıklanmış Karşılaştırmalı Üstünlükler", yeni ürünlerin Bartın'ın ihracat performansındaki payını ölçmeye yönelik "yaygın ve yoğun marjlar", Bartın'ın ihracat performansının ara mal ve nihai mallar cinsinden değerlendirilmesi ve ihracata konu olan malların "dinamik piyasa konumlanması" açısından incelenmesi yer alacaktır. Çalışma son on yıllık zaman dilimini kapsamakta olup, analizler il, sektör ve ürün bazında yapılmaktadır. Bu çalışmayı Bartın ilinin dış ticaret performansının artırılmasına ve böylece Bartın'ın büyüme ve kalkınma olanaklarının pekiştirilmesine yardımcı olacak bir kaynak olarak hedeflemekteyiz.

Anahtar Kelimeler: Bartın, dış ticaret, rekabet gücü, Açıklanmış Karşılaştırmalı Üstünlükler, Dinamik Piyasa Konumlanması

Analysis of Bartın's Foreign Trade Performance

ABSTRACT

Parallel to the reduction of trade barriers, which has been a practical result of the globalization process, countries have been striving to increase their competitiveness in the global markets, especially for about the last three decades. And, this is also the case for Turkey. This study is mainly about an economic analysis of the foreign trade performance of Bartın, which is one of the provinces that accompanies Turkey's effort of increasing competitiveness in the world markets. More specifically, this study aims to reveal Bartın's competitive position in Turkey based on the descriptive statistics and trade-related indices. In this study, foreign trade performance of Bartın is analyzed in terms of "Revealed Comparative Advantage" index, "extensive and intensive margins" which determine the role of new products in Bartın's competitive position in Turkey, intermediate and final goods and dynamic market positioning of Bartın's exported goods. We believe that this study can be utilized to improve Bartın's foreign trade performance and also it can provide useful information for decision-making processes, by way of which Bartın's growth and development possibilities can be raised via efficient allocation of resources.

Keywords: Bartın, foreign trade, competitiveness, Revealed Comparative Advantage, Dynamic Market Positioning

GİRİŞ

Dünyanın içinde bulunduğu küreselleşme sürecine paralel olarak dış ticaret engellerinin önemli ölçüde kaldırılmasıyla birlikte özellikle gelişmekte olan ülkeler, ihracatlarına öncelik vererek dünya piyasalarında rekabet edebilme güçlerini artırmaya çalışmaktadırlar. Türkiye de bu ülkelerden biridir. Çalışmamız, Türkiye'nin ihracata dayalı büyüme amacına eşlik eden illerden birisi olan Bartın'ın dış ticaret performansını konu almaktadır. Daha özelden çalışmanın amacı Bartın'ın dış ticaret performansının Türkiye içindeki konumunun incelenmesi ve Bartın'ın umut vaat eden sektörlerinin belirlenmesidir.

Bu çalışmada konu ve amaca uygun olarak, Bartın ilinin Türkiye içindeki rekabetçi konumu dış ticaret açısından incelenmiş ve dış ticaretindeki görece üstünlüğü Uluslararası Ticaret Merkezi'nin rekabet gücü tanımıyla uyumlu olarak "Bartın'ın bir malı ihraç etmekte Türkiye geneline kıyasla sahip olduğu avantaj" olarak tanımlanmıştır. Buna uygun olarak Bartın'ın rekabet gücü; ihracat performansı

ölçümlerinde kullanılan ve genel kabul gören, “ihracatta çeşitlenme”, “yoğun ve yaygın marjlar” (*intensive and extensive margins*), “açıklanmış karşılaştırmalı üstünlükler”, “dinamik piyasa konumlanması” kavramları açısından ele alınmış ve ölçülmüştür. Bu kavramlar göz önüne alınarak Bartın’ın dünya piyasasına yaptığı ihracatta Türkiye içindeki rekabetçi konumu ve bu konumdan hareket ederek Bartın’ın öne çıkan ihracat sektörlerinin belirlenmesi amaçlanmıştır. Çalışmamız, Bartın özelinde bu konuda, bu kapsamda ve bu detayda yapılan ilk çalışmadır.

1. MATERYAL VE YÖNTEM

Çalışmamızda Bartın’ın ihracat ve ithalat verileri kullanılmaktadır. Veriler Türkiye İstatistik Kurumu’ndan (TÜİK) alınmıştır. Ancak Bartın’ın bir liman şehri olması, Bartın’da faaliyet gösteren firmaların bir kısmının ihracatlarını çeşitli mali sebepler dolayısıyla İstanbul’dan gerçekleştirmesi gibi sebepler dolayısıyla, TÜİK’den alınan verilerin yanısıra Bartın’da faaliyet gösteren firmalardan ihracat ve ithalat verilerinin elde edilmesi ile analizlerin daha sağlıklı sonuçlar vereceği gerçeği gözardı edilmemelidir.

Analizlerimiz il düzeyinde ISIC Revize 3 sınıflandırmasında 4-basamaklı 144 adet ürünü ve son 10 yıllık dönemi kapsamaktadır.

Yöntem olarak ilk önce Bartın’ın il düzeyinde ihracat ve ithalat verileri betimsel olarak incelenmekte, daha sonra ürün düzeyindeki analizlere geçilmektedir. Bu analizler dış ticaret yazınında kullanılan ve ülkelerin ihracat potansiyellerini ölçmeye yönelik yöntemlerden olan “yaygın ve yoğun marjlar”, “Açıklanmış Karşılaştırmalı Üstünlükler” ve “dinamik piyasa konumlanması”dır.

Ihracat gelirlerinin artırılmasında ihracat çeşitliliğini artırmanın önemli bir rolü vardır. Bu da hâlihazırda ihraç edilen malların ihracatının artırılmasının (yoğun marj) yanısıra ihracat portföyüne yeni malların eklemesi (“yaygın marj”) ile sağlanabilir. Bu çalışmada Bartın’ın yaygın ve yoğun marjları, sayım yöntemi ve Amiti ve Freund (2008) endeksi yardımıyla analiz edilmektedir. Sayım yöntemi en basit şekliyle ihraç edilen ürünlerin sayılmasıdır. Amiti ve Freund (2008) endeksinde ise bir ülkenin ihracat artışını yaygın ve yoğun marjlarına ayırmakta, halihazırda ihraç edilen ürünlerin ihracat artışından dolayı olan kısmına “yoğun marj”, yeni ürünlerden dolayı olan kısmına ise “yaygın marj” denmektedir. Amiti ve Freund (2008) endeksi aşağıdaki şekilde formüle edilmektedir:

$$\frac{\sum_j X_{t,j} - \sum_j X_{t-1,j}}{\sum_j X_{t,j}} = \frac{\sum_{j \in I^N} X_{t,j} - \sum_{j \in I} X_{t-1,j}}{\sum_j X_{t-1,j}} + \frac{\sum_{j \in I^N} X_{t,j} - \sum_{j \in I^D} X_{t-1,j}}{\sum_j X_{t-1,j}}$$

Ihracat Büyümesi

Yoğun Marj

Yaygın Marj

I_t^N : Bir ülkenin “t-1” yılında ihraç etmeyip “t” yılında ihraç etmeye başladığı ürün seti

(yeni ürünler) I_{t-1}^D : Bir ülkenin “t-1” yılında ihraç edip “t” yılında ihraç etmediği ürün seti (kaybolan ürünler)

$X_{t,j}$ ve $X_{t-1,j}$: Bir ülkenin “t” ve “t-1” yıllarında “j” malının ihracat değerleri

Bu çalışmada Amiti ve Freund (2008) endeksi kullanılarak Bartın’ın yıldan yıla ihracat büyümesinde her iki yılda da ihraç edilen ürünlerdeki artışın payı, yeni ürünlerin ihracatının payını ve ikinci yılda ihraç edilmeyen yani kaybolan ürünlerden oluşan kaybı belirlenmiştir.

Çalışmamızda daha sonra dış ticaret yazınında çok sık kullanılan “karşılaştırmalı üstünlükler” kavramına dayanan analizler yer almaktadır. Bu amaçla öncelikle Balassa (1965) tarafından ortaya atılmış olan “Açıklanmış Karşılaştırmalı Üstünlükler” endeksi (RCA), daha sonra da ihracata konu olan ürünlerin dinamik piyasa konumlanması incelenmektedir.

RCA endeksi bir malın bir ülkenin toplam ihracatındaki payının, o malın dünyanın toplam ihracatındaki payına oranı olarak tanımlanır. RCA katsayısının 1'den büyük olması, o ülkenin o malda, dünyaya göre açıklanmış karşılaştırmalı üstünlüğünün olduğunu gösterir. Bu çalışmadaki amacımız Bartın ilinin dünya piyasalarında Türkiye'nin geneline kıyasla hangi mallarda açıklanmış karşılaştırmalı üstünlüğü olduğunu saptamaktır. Bu amaca uygun olarak RCA endeksini bir malın Bartın'ın toplam ihracatındaki payının, o malın Türkiye'nin toplam ihracatındaki payına oranı şeklinde hesaplayarak bu oranı 1 sayısı ile kıyaslamaktayız. RCA endeksi aşağıdaki şekilde formüle edilmektedir:

$$RCA_{ij} = \frac{X_{ij} / X_i}{X_{wj} / X_w}$$

Formülde, X_{ij} Bartın'ın j malı ihracatı, X_i Bartın'ın toplam ihracatı, X_{wj} Türkiye'nin j malı ihracatı, X_w ise Türkiye'nin toplam ihracatını göstermektedir. RCA değeri 1'den büyük olan ürünler için Bartın'ın Türkiye yani tüm iller arasında açıklanmış karşılaştırmalı üstünlüğü bulunmaktadır.

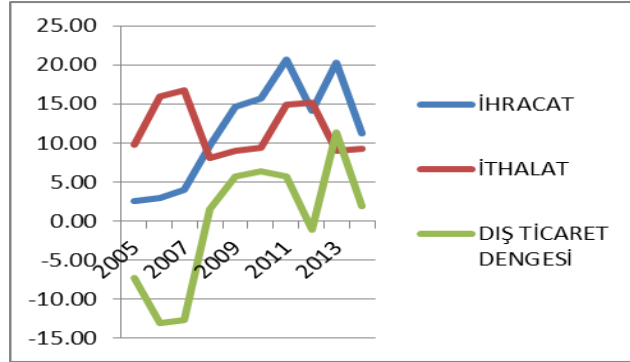
Bartın'ın Türkiye'deki piyasa konumlanmasını belirlemek için ise Edward ve Schoer'in (2002) çalışmasının bizim örneğimize uyarlanmış hali ile iki yıl arasında bir malın Bartın'ın toplam ihracatındaki payında gerçekleşen artış ya da azalış ile o malın Türkiye'nin toplam ihracatındaki payında gerçekleşen artış ya da azalış kıyaslanmaktadır.

2. BULGULAR

2.1 Betimsel Analiz

İlk olarak Grafik.1 ve Tablo.1'-de Bartın'ın son 10 yıllık dönemdeki ihracat ve ithalat kalıplarını milyon dolar cinsinden sunmaktayız.

Grafik.1 ve Tablo.1: Bartın'ın Toplam İhracat ve İthalatı, milyon dolar, 2005-2014



	İHRACAT	İTHALAT	DIŞ TİCARET DENGESİ
2005	2.6	9.8	-7.3
2006	2.9	16.0	-13.1
2007	4.1	16.7	-12.6
2008	9.6	8.1	1.5
2009	14.7	8.9	5.7
2010	15.7	9.4	6.3
2011	20.6	14.8	5.8
2012	14.1	15.2	-1.1
2013	20.3	9.0	11.4
2014	11.2	9.3	1.9

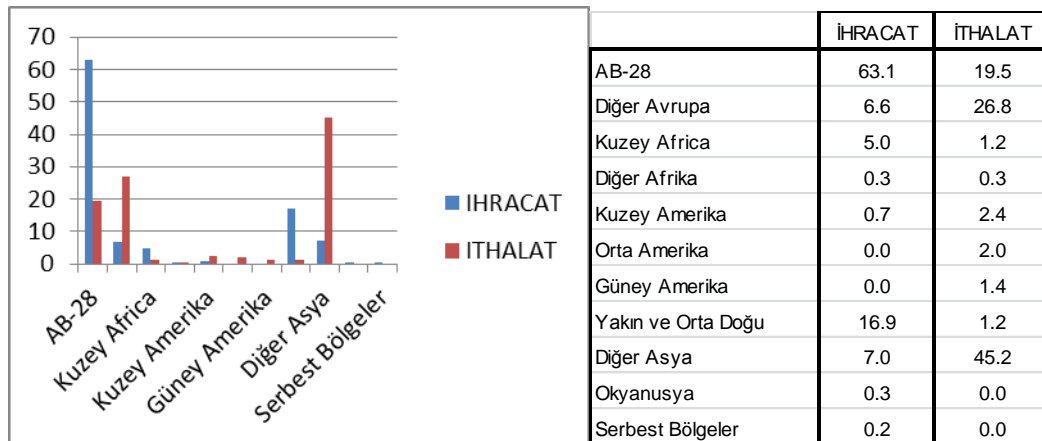
Grafik.1 ve Tablo.1'den görüldüğü üzere Bartın'ın ihracatı 2005 yılından itibaren artarak 2011 yılında 21 milyon dolara yaklaşmıştır. 2012 yılında hızlı bir düşüş yaşayarak 14 milyon dolara inmiş, 2013 yılında tekrar 20 milyon dolara çıkmış ve 2014 yılında 11 milyon dolara düşmüştür. Yani 2011 yılına kadar düzenli devam eden artışlar 2011 yılından sonra inişli çıkışlı bir eğilim izlemektedir. İthalatına bakıldığı zaman ise tüm dönem boyunca dalgalı bir seyir görülmektedir. 2005'ten 2006'ya ve 2010'dan 2011'e kayda değer artışlar olurken tam tersine Bartın'ın ithalatı 2007'den 2008'e ve 2012'den 2013'e sert düşüşler sergilemektedir. Dış ticaret dengesine bakıldığı zaman ise 2005 ve 2007 yılları arası Bartın'ın dış ticaret açığı verdiği görülmektedir. Şöyle ki, 2007 yılında Bartın'ın ithalatı ihracatından 12 milyon dolar daha fazladır. 2008-2011 yılları arasında ise Bartın'ın dış ticaret fazlası olduğu, 2012 yılında dış ticaretin hemen hemen dengede olduğu ve 2013 yılında tekrar fazla vererek 11.4 milyon dolar ile son 10 yılın en yüksek dış ticaret fazlasına ulaştığı görülmektedir.

Genel bir değerlendirme yapılacak olursa, 2009 yılı dış ticaret performansı açısından Bartın için oldukça iyi bir yıl olarak karşımıza çıkmaktadır. 2008 yılına oranla ihracatta artış, ithalatta düşüş yaşanmış ve Bartın dış ticaret fazlası vermeye başlamıştır. 2011 yılı ise hem ihracatta hem ithalatta artışlar dolayısıyla oldukça hareketli bir yıl olarak gözükmekte ancak ihracatın ithalattan daha fazla olmasından dolayı Bartın hâlâ dış ticaret fazlası vermektedir. 2012 yılında ise ihracattaki önemli bir düşüşten dolayı, ithalat tutarı aynı kalmasına rağmen tekrar dış ticaret açığı oluşmuştur. 2013 yılı da 2009 yılı gibi Bartın'ın dış ticaret performansı açısından oldukça iyi bir yıl olarak karşımıza çıkmaktadır. Şöyle ki, ihracatta önemli bir artış ve ithalatta önemli bir azalıştan dolayı Bartın'ın dış ticaret fazlası, on yıllık dönemin en yüksek rakamına ulaşmıştır.

Bu dalgalı iniş çıkışlar aslında Bartın'ın dış ticaret performansında belli bir potansiyelinin var olduğunu ama bazı zamanlarda bunu kullanamadığının ipuçları olarak görülebilir. Diğer yandan bir önceki bölümde bahsettiğimiz veri ile ilgili sebepler de bu iniş çıkışlarda rol oynamaktadır.

Grafik.2 ve Tablo.2 ise bize ülke gruplarının Bartın'ın toplam ihracat ve ithalatındaki payını göstermektedir.³

Grafik.2 ve Tablo.2: Ülke Gruplarının Bartın'ın Toplam İhracat ve İthalatındaki Payı, %, 2015-2014 ortalama



Grafikten ve tablodan görüldüğü üzere, Bartın'ın ithalat ve ihracat ortakları birbirinden oldukça farklıdır. Bartın'ın toplam ihracatının yaklaşık %63'lük kısmı AB-28'e gerçekleşmektedir. AB-28'i yaklaşık %17'lik bir pay ile Yakın ve Ortadoğu ve ardından %7'lik pay ile Diğer Asya ülkeleri takip etmektedir. Bartın'ın ithalatının ise

³ Ülke grupları TÜİK'in ülke gruplandırmasına göre yapılmıştır.

%45'ini Diğer Asya, %27'sini ise Diğer Avrupa ülkelerinden yaptığını görmekteyiz. Bu iki ülke grubunu yaklaşık %20'lik bir pay ile AB-28 takip etmektedir.

Grafikle belirtilmeyen, ancak çalışmamızda yer alan bir diğer analiz, Bartın'ın ihracatında en fazla paya sahip ülke grupları olan AB-28, Diğer Avrupa, Yakın ve Orta Doğu ve Diğer Asya ülke gruplarının her yıl için Bartın'ın toplam ihracatındaki payıdır. Analizimiz sonucunda ihracat ortaklarının paylarının da yıllar itibariyle dalgalı bir eğilim izlediğini görmekteyiz. Burada dikkat çeken bir nokta AB-28 ve Diğer Asya ülkelerinin Bartın'ın ihracatındaki paylarının birbirlerinin izdüşümü gibi olmalarıdır. Diğer bir deyişle, AB-28'in azalan payı Diğer Asya ülkelerine kaymakta, Diğer Asya ülkelerinin azalan payı ise AB-28'e kaymaktadır. 2010-2012 yılları arasında Diğer Asya'nın payı artmakta, AB-28'in payı azalmaktadır. 2013-2014 yılları arası yine AB-28'in azalan payı Diğer Asya ülkeleri tarafından paylaşılmaktadır.

Yine tablo ile belirtilmeyen bir husus yıllar itibariyle Bartın'ın ihracat ve ithalat yaptığı ülke sayılarıdır. Bartın'ın ihracat ve ithalat ortaklarına baktığımızda oldukça geniş bir portföy görmekteyiz. Şöyle ki, sayıları yıldan yıla değişmekle birlikte Bartın'ın ortalama olarak 29 ihracat ortağı, 22 ithalat ortağı bulunmaktadır. 2013 yılında 39 ülkeye ihracat yapmış ve son 10 yılın en yüksek sayıda ihracat ortağına sahip olmuştur. Bu sonucu aynı yıl ihracatındaki büyük artışla birlikte değerlendirecek olursak, Bartın'ın ihracat yapacağı pazarları iyi seçmiş olduğunu söyleyebiliriz. Diğer yandan, yıldan yıla değişen ihracat ortağı sayıları ise Bartın'ın bir çok ülkeye ihracat yapma kapasitesini her zaman iyi kullanmadığını göstermektedir.

Tablo.4 bize ülkelerin Bartın'ın ihracat ve ithalatındaki payını vermektedir. Tabloya göre Bartın'ın ihracatında Almanya, İtalya, Gürcistan, Türkmenistan, Azerbaycan, ithalatında ise Çin, Rusya, Ukrayna, Hindistan, Almanya ve Tayland en yüksek paya sahip ülkelerdir. Tabloda yer almayan bir bilgi ise İthalatta Çin'in payının 2011 yılında %50'den 2014 yılında %14'e kadar düşmüş olmasıdır. Çin'in yerli piyasayı tehdit edici etkilerini düşünürsek, bu azalış Bartın açısından oldukça olumlu bir gelişmedir.

Tablo.4: Ülkelerin Bartın'ın Toplam İhracat ve İthalatındaki Payı, %, 2014-2015 ortalama

İHRACAT				İTHALAT			
Ülkeler	Paylar	Ülkeler	Paylar	Ülkeler	Paylar	Ülkeler	Paylar
Almanya	39.13	Ukrayna	1.82	Çin	26.51	Tayvan	1.67
İtalya	7.12	KKTC	1.61	Rusya	16.34	İspanya	1.53
Gürcistan	6.64	Libya	1.58	Ukrayna	10.38	Yunanistan	1.30
Türkmenistan	5.27	Bulgaristan	1.24	Hindistan	7.44	Japonya	1.23
Azerbaycan	4.68	Tunus	0.98	Almanya	6.98	Kolombiya	0.91
Fransa	4.37	Hırvatistan	0.85	Tayland	4.11	İrlanda	0.84
Irak	4.03	ABD	0.69	İtalya	2.82	İngiltere	0.82
Yunanistan	3.19	Belçika	0.68	ABD	2.40	Macaristan	0.74
Rusya	2.48	Afganistan	0.65	Meksika	2.04	Malta	0.71
Romanya	2.44	İran	0.64	İsveç	2.03	Pakistan	0.69
Hollanda	2.22	Mısır	0.54	Vietnam	1.93	Hollanda	0.57
Cezayir	1.84	Others	5.30	Güney Kore	1.76	Others	0.57

Şimdiye kadar Bartın'ın ihracat ve ithalat performansını betimsel olarak analiz ettik. Bundan sonra Bartın'ın ihracatına odaklanarak ihracat performansını dış ticaret endeksleri ile ölçeceğiz.

2.2 Bartın'ın İhracatında Yoğun (“intensive”) ve Yaygın (“extensive”) Marjlar

Tablo.5 bize 2005-2014 arası Bartın'ın ihraç ettiği ürün sayılarını, bu sayıların her yıl için Türkiye'nin ihraç ettiği ürün sayısındaki yüzdelik payı ve Amiti ve Freund (2008) endeksine göre yoğun ve yaygın marjları göstermektedir. Tabloda, yaygın marjın içinde yeni ürünlerin ve kaybolan ürünlerin payı da ayrıca görülmektedir.

Tablo.5'e göre Bartın'ın ihraç ettiği ürün sayısı 2005 yılında 30 iken 2014 yılında 51'e yükselmiştir. En yüksek sayıya da 2013 yılında 57 ürün ile ulaşmıştır. 2007 yılından 2008 yılına, 2010 yılından 2011 yılına ve 2012 yılından 2013 yılına ürün sayılarında kayda değer artışlar gözlenmektedir. Diğer yandan, yıllar itibariyle ihraç edilen ürün sayısı artmasına rağmen 2014 yılında Bartın, Türkiye'nin ihraç ettiği toplam ürün sayısının %35'ini ihraç etmektedir. Bu da Bartın'ın 2014 yılı sonrasında yeni ürün ihraç ederek ihracat gelirlerini artırma potansiyelinin oldukça yüksek olduğunu göstermektedir.

Tablo.5'e göre Bartın'ın ihraç ettiği ürün sayısı 2005 yılında 30 iken 2014 yılında 51'e yükselmiştir. En yüksek sayıya da 2013 yılında 57 ürün ile ulaşmıştır. 2007 yılından 2008 yılına, 2010 yılından 2011 yılına ve 2012 yılından 2013 yılına ürün sayılarında kayda değer artışlar gözlenmektedir. Diğer yandan, yıllar itibariyle ihraç edilen ürün sayısı artmasına rağmen 2014 yılında Bartın, Türkiye'nin ihraç ettiği toplam ürün sayısının %35'ini ihraç etmektedir. Bu da Bartın'ın 2014 yılı sonrasında yeni ürün ihraç ederek ihracat gelirlerini artırma potansiyelinin oldukça yüksek olduğunu göstermektedir.

Tablo.5 Bartın'ın İhracatında Yoğun ve Yaygın Marjlar

	İhraç edilen ürün sayısı ve oranı	Yoğun Marj (%)	Yaygın Marj (%)		
				Yeni	Kaybolan
2005	30 (%29)				
2006	25 (%17)	77.0	23.0	84.8 (6 ürün)	61.8 (11 ürün)
2007	27 (%19)	99.6	0.4	11.0 (10 ürün)	10.5 (8 ürün)
2008	38(%26)	98.4	1.6	3.0 (15 ürün)	1.4 (4 ürün)
2009	39 (%27)	95.7	4.3	6.8 (11 ürün)	2.5 (10 ürün)
2010	40 (%28)	88.0	12.0	21.3 (10 ürün)	9.3 (9 ürün)
2011	52 (%36)	88.5	11.5	12.7 (22 ürün)	1.2 (10 ürün)
2012	48 (%33)	-96.3	-3.7	0.9 (11 ürün)	4.6 (15 ürün)
2013	57 (%40)	92.5	7.5	8.4 (18 ürün)	0.9 (9 ürün)
2014	51 (%35)	-95.1	-4.9	0.6 (10 ürün)	5.5 (16 ürün)

Tablo.5 ayrıca yıldan yıla Bartın'ın yaygın ve yoğun marjlarını da göstermektedir. Örneğin 2005 yılından 2006 yılına ihracat artışının %77'si her iki yılda da ihraç edilen malların ihracat artışından kaynaklanmış, %23'ü ise yaygın marjdan kaynaklanmıştır. Bu değerleri ürün sayılarıyla birlikte yorumlayacak olursak, 2005 yılına kıyasla 2006 yılında Bartın 6 adet yeni ürün ihraç etmiş, 11 adet ürünü ise ihraç etmekten vazgeçmiştir. Bu 6 adet yeni ürünün Bartın'ın 2005 yılından 2006 yılına ihracat artışına katkısı %84.8 olmuş, 11 adet kaybolan ürün ise %61.8'lik bir kayba yol açmıştır. Dolayısıyla kazanç ve kaybı topladığımızda yeni ürünlerin net katkısı %23'tür.

Yukarıdaki tablodan yıllar itibariyle Bartın'ın ihracat artışında yeni ürünlerin önemli katkılarını görmekle birlikte kaybolan ürünlerin yolaçtığı önemli kayıpları da görmekteyiz. Örneğin 2007 yılından 2008 yılına ihracat büyümesini ele alalım. 15 adet yeni ürünün Bartın'ın ihracat büyümesine katkısı sadece %3 iken, ki 15 yeni ürün oldukça yüksek bir rakamdır, kaybolan 4 adet ürünün yarattığı kayıp ise %1.4 olmuş ve net etki sadece %1.6 ile sınırlı kalmıştır. Dolayısıyla yaygın marjın 2007-2008 arası ihracat büyümesindeki payının çok düşük olduğunu söyleyebiliriz. 2008 yılından 2009 yılına ihracat artışının tamamına yakını ise yine yoğun marj kaynaklı olup, yeni ürünlerin katkısı yine oldukça küçük kalmaktadır. Ancak örneğin 2010 yılında, 2009 yılına kıyasla Bartın 10 adet yeni ürün ihraç etmiş ve bu 10 adet yeni ürünün ihracat büyümesine katkısı %23 gibi yüksek bir rakama ulaşmıştır. Dolayısıyla ihracat büyümesi için sadece yeni ürünler ihraç etmek yeterli olmamaktadır. Yeni ürün olarak hangi ürünlerin seçilmesi ve hangi ürünlerden vazgeçilmesi gerektiğine özenle karar verilmez.



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU

Bartın'ın oldukça konsantre bir ihracat yapısı olmasından dolayı ihraç edilmekten vazgeçilen ürünlerin, diğer bir deyişle "kaybolan" ürünlerin, ihracat artışında yarattığı kayıplar bazı yıllar oldukça yüksek olmaktadır. Dolayısıyla Bartın'ın önceliğinin yeni ürünler ihraç etmekten ziyade, hali hazırda ihraç ettiği ürünlerin yıllar itibariyle istikrarlı olarak ihracatının süregelmesini sağlamak ve hatta bu ürünlerde ihracat artışını teşvik etmek olmalıdır.

2.3 Bartın'ın RCA endeksi ve Türkiye'deki Piyasa Konumlanması

Tablo.6, Bartın'ın RCA endeksi 1'den büyük olan yani Türkiye geneline kıyasla Bartın'ın üstünlüğü olan ürünlerin sayısını, bu sayının Bartın'ın ihraç ettiği toplam ürün sayısına oranını ve bu ürünlerin ihracatının, Bartın'ın toplam ihracatındaki payını göstermektedir.

Tablo.6'ya göre, 2005 yılında Bartın, ihraç ettiği ürünlerin yarısında Türkiye'deki tüm illere kıyasla üstünlüğe sahiptir. Bu görece üstünlüğe sahip olduğu ürünlerin ihracatı ise Bartın'ın toplam ihracatının %96'sını oluşturmaktadır. Tabloya göre Bartın'ın görece olarak üstün olduğu malların, toplam ihracattaki payı oldukça yüksektir.

Ürün sayılarını incelediğimiz bir önceki bölümde Bartın'ın ihraç ettiği ürün sayılarında 2007'den 2008'e, 2010'dan 2011'e ve 2012'den 2013'e önemli artışlar gördüğümüzü belirtmiştik. Ancak yukarıdaki tablodan bu yıllar için $RCA > 1$ olan ürün sayısındaki artışın o denli yüksek olmadığını görmekteyiz. Bu da bizi Bartın'ın yeni ihraç ettiği ürünlerde görece üstünlüğünün olmadığı sonucuna götürmektedir. Ancak yeni ürünlerde avantajlı duruma geçmek zaman gerektirdiğinden, uzun dönemde bu sonucun değişme olasılığı bulunmaktadır.

Tablo.6 Bartın'ın RCA endeksi

	RCA>1		
	Ürün Sayısı	İhraç edilen ürün sayısı payı (%)	Toplam ihracat payı (%)
2005	15	50.0	96.2
2006	11	44.0	88.1
2007	13	48.1	97.8
2008	15	39.5	96.8
2009	14	35.9	95.5
2010	12	30.0	95.9
2011	15	28.8	95.9
2012	14	29.2	95.8
2013	15	26.3	94.4
2014	17	33.3	89.8

Tablo.6'da 2014 yılını bir önceki yıla kıyasladığımızda, $RCA > 1$ olan ürün sayısı artmasına rağmen, bu ürünlerin Bartın'ın toplam ihracatındaki payının azaldığı görülmektedir. Bu da bize Bartın'ın görece üstünlüğünün olduğu ürünlerde ihracatını arttırmayı 2014 yılında ve diğer bazı yıllarda gerçekleştiremediğini göstermektedir. Buradan hareketle Bartın'ın avantajlı olduğu ürün gruplarındaki potansiyelini tam olarak kullanamadığını söyleyebiliriz.

Son olarak Bartın'ın 4-digite ürün düzeyinde en yüksek Açıklanmış Görece Üstünlüğe sahip ürünlerine ve onların Türkiye içindeki piyasa konumlanmasına değinilmiştir.

ISIC 3610 (Mobilya): RCA değeri 32.4 olan bu ürün Bartın'ın toplam ihracatında %27.5 gibi oldukça yüksek bir paya sahiptir. Bu ürünün piyasa konumlanmasına baktığımızda 2007, 2010, 2012 ve 2014 yılları için ürünün Türkiye'nin toplam ihracatındaki payı artmakta iken, Bartın'ın ihracatındaki payının da arttığını

görmekteyiz. Ancak diğer yıllarda ürünün Türkiye'nin toplam ihracatındaki payı artmakta iken, Bartın'ın ihracatındaki payı azalmaktadır. Genel olarak bu ürünün Bartın'ın umut vaat eden ürünlerinden biri olduğunu, son 10 yıllık dönem boyunca her yıl ihraç edildiğini, ancak bu ürünün ihracat potansiyelinde Bartın'ın yararlanamadığı fırsatların mevcut olduğunu ve bu fırsatları değerlendirebilmek için bu ürünün üretim ve ihracat kapasitesini arttıracak desteklerin sağlanması gerektiğini söyleyebiliriz.

ISIC 2693 (Ateşe dayanıklı olmayan, kil ve seramik yapı malzemeleri): RCA değeri 11.63 olan bu ürünün Bartın'ın toplam ihracatındaki payı %4.28'dir. Bu ürünün piyasa konumlanmasına baktığımızda ürünün Türkiye'nin toplam ihracatındaki payı azalmakta iken, Bartın'ın ihracatındaki payının arttığını görmekteyiz. Diğer bir deyişle, Türkiye'nin dış pazarının giderek daraldığı bir üründe Bartın ihracatını arttırmaktadır. Bu da bu ürünün uzun vadede ihracat potansiyeli açısından riskli bir ürün olduğunu göstermektedir. Büyük olasılıkla rekabette diğer ülkelerin üstünlüğünden dolayı bu pazardan çekilme yolunda ilerleyen Türkiye'nin bu ürüne ülke bazında destek vermesi mümkün gözükmemektedir. Bu nedenle Bartın uzun dönemde bu ürün için dış pazar analizini çok dikkatli yapmalı, rekabet koşullarını iyi belirlemelidir. Risk taşıyan reklam ve tanıtım faaliyetlerini iyi yönetmeli, gerekirse ihracat pazarlarında ayrışma yapmalıdır.

ISIC 2520 (Plastik Ürünleri): RCA değeri 6 olan bu ürünün Bartın'ın toplam ihracatındaki payı %12.05'dir. Ürünün son 10 yıllık dönemde Türkiye'nin toplam ihracatındaki payı artmakta iken, Bartın'ın ihracatındaki payı da artmaktadır. Genel olarak bu ürünün Bartın için umut vaat eden bir ürün olduğunu, üretim ve ihracat kapasitesini arttıracak ihracat politikaları oluşturulmasının Bartın için faydalı olacağını söyleyebiliriz.

ISIC 1920 (Ayakkabı): RCA değeri 4.99 olan bu ürünün Bartın'ın toplam ihracatındaki payı %4.58'dir. Yıllar itibariyle bu ürünün Türkiye'nin toplam ihracatındaki payı azalmakta iken, Bartın'ın ihracatındaki payı artmaktadır. Yani bu üründe Türkiye için dış pazar talebi giderek daralmaktadır. Bu ürün, Bartın için yeni bir ihracat ürünü olup, 2010 yılından itibaren ihraç edilmektedir. Genel olarak ihracat potansiyeli mevcut olan bir ürün olmasına rağmen 2010 yılından itibaren bu potansiyelin çok az bir kısmının kullanıldığı yıllar bulunmaktadır. Bu ürünün ihracatının yoğun bir şekilde desteklenmeye ihtiyacı vardır. Ayrıca dış pazar sıkıntısı nedeniyle pazar analizi iyi yapılmalı ve yeni pazarlar bulunmalıdır.

ISIC 1810 (Giyim Eşyası, kürk hariç): RCA değeri 4.99 olan bu ürün Bartın'ın toplam ihracatında %37.36 gibi çok yüksek bir paya sahiptir. Ürünün Türkiye içindeki piyasa konumlanmasına baktığımızda ise Türkiye'nin toplam ihracatındaki payı azalmakta iken, Bartın'ın ihracatındaki payının arttığını görmekteyiz. Dolayısıyla üründe Türkiye'nin ihracat pazarı daralmakta olduğu için uzun vadede Bartın'ın reklam ve tanıtım faaliyetlerini çok iyi yapması gerektiği öngörülebilir. Rekabet koşullarının da iyi belirlenmesi ve gerektiği takdirde yeni pazar arayışlarında bulunulması uzun vadede Bartın'ın ihracat performansı açısından faydalı olacaktır.

ISIC 2691 (Yapı malzemeleri dışındaki, ateşe dayanıklı olmayan seramik eşya): RCA değeri 8.08 olan bu ürünün Bartın'ın toplam ihracatındaki payı %1.75'dir. Piyasa konumlanmasını incelediğimizde, ürünün Türkiye'nin toplam ihracatındaki payının genelde aynı düzeyde seyrettiğini, son yıllarda ufak artışlar olduğunu, Bartın'ın ihracatındaki payının ise yıldan yıla çok değiştiğini gözlemlemekteyiz. Sonuç olarak bu ürünün ihracatındaki dalgalanma dış taleple ilgili gözükmemektedir. Dolayısıyla bu ürün ve ilgili sektörün üretimi ve ihracatıyla ilgili yapısal sorunların araştırılması, gerekirse firma düzeyindeki çalışmalar ile bu sorunların giderilmesine yönelik tedbir alınması Bartın'ın dış ticaret performansının iyileştirilmesi yönünde yararlı olacaktır.

ISIC 1711 (Tekstil elyafından iplik ve dokunmuş tekstil): Bu ürünün RCA değeri son on yıl için ortalama olarak 0.75 olsa da kimi yıllar 1'den büyük değerlere ulaşmıştır. Ürünün Bartın'ın toplam ihracattaki ortalama payı ise %2.43'tür. Ürünün



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU

Türkiye'nin toplam ihracatındaki payı yıldan yıla artmakta iken, Bartın'ın ihracatındaki payının arttığı ve çok azaldığı yıllar bulunmaktadır. Genel olarak bu üründe Bartın'ın ihracat potansiyelinin mevcut olduğunu, ancak bazı yıllar bu potansiyeli değerlendiremediğini ve dolayısıyla kaçırdığı fırsatları olduğunu söyleyebiliriz. Bu ürünün ihracatıyla ilgili sıkıntıların dış talep kaynaklı olmadığı, ürünlerin dış pazara sunulmasında sorunlar olduğunu belirtebiliriz. Dolayısıyla bu sorunların ve ihracatı engelleyici faktörlerin analiz edilmesinin ve Bartın'ın pazar ve tanıtım faaliyetlerini gözden geçirmesinin mevcut potansiyelinden tam kapasiteli olarak faydalanabilmesi için yararlı olacağını düşünmekteyiz.

TARTIŞMA VE SONUÇ

Bu çalışma Bartın'ın son yıl içindeki dış ticaret performansını değerlendirmeye ve buradan geleceğe yönelik dış ticaret politikaları için ipuçları almaya yöneliktir.

Bartın'ın dış ticaretinin tamamına yakını "imalat sanayii" oluşturmaktadır. İhracatında özellikle 2011 yılı sonrası, ithalatında ise tüm dönem boyunca dalgalı bir seyir gözlenmektedir. Bartın, 2007 yılından itibaren dış ticaret fazlası vermektedir. Dış ticaret fazlası 2013 yılında en yüksek düzeyine ulaşmış, 2014'te tekrar düşmüştür. 2013 yılı dış ticaret performansı açısından oldukça iyi bir yıl olarak değerlendirilebilir.

Bartın'ın ihracat yaptığı ülke gruplarından AB-28 ve Diğer Asya ülkelerinin paylarındaki artış ve azalış birbirlerinin izdüşümü şeklindedir. AB-28'in Diğer Asya ülkelerine karşı payının azalması kalite rekabetinden fiyat rekabetine kaymayı getirebilir. Bu da uzun dönemde ihracat gelirlerinde bir sıkıntı yaratabilir. Dolayısıyla AB-28 pazarının iyi analiz edilmesi, ve bu pazarda rekabet gücünü arttıracılabilecek ihracat politikalarının geliştirilmesi gerekmektedir.

Bartın'ın oldukça konsantre bir ihracat yapısı bulunmaktadır. Dolayısıyla bu yapının içinde ihraç edilen ürün sayısını arttırma imkanı bulunmaktadır. Fakat Bartın'ın önceliğinin halihazırda ihraç ettiği ürünlerde istikrar ve artış sağlaması kısa vadede daha makul ve gerçekleştirilebilir bir hedeftir.

Bartın'ın uzun dönemli önceliği ise bir dış ticaret stratejisi geliştirmesi olmalıdır. Türkiye son yıllarda hammadde ve emek yoğun mallardan, sermaye yoğun ve yüksek katma değerli mallara doğru bir dönüşüm gerçekleştirmektedir. Ancak bu, emek ve hammadde yoğun malların tümüyle

terkedilmesi anlamına gelmemektedir. Bu mallarda da dış talebin arttığı ve Türkiye'nin de buna cevap verdiği kalemler bulunmaktadır. Bartın'ın bu analizleri iyi yaparak, ya kendi pazarını yaratmak için çaba sarfetmesi, ya da kaynaklarını dış pazar talebine göre yeniden düzenlemesi gerekmektedir. Diğer bir deyişle Bartın için dış pazar analizi iyi yapılmalı, reklam ve tanıtım için destek sağlanmalı ve Bartın'ın potansiyelini tam kapasiteli olarak kullanabileceği endüstriyel programlar geliştirmelidir.

KAYNAKLAR

- Amiti, M. ve Freund C. 2008. An Anatomy of China's Export Growth. Policy Research Working Paper No. WPS 4628.
- Balassa, B. 1965. Trade Liberalization and 'Revealed' Comparative Advantage. The Manchester School, 33, 99-123.
- Edwards, L. ve Schoer, W. 2002 Measures of Competitiveness: A Dynamic Approach to South Africa's Trade Performance in the 1990s. The South African Journal of Economics. 70 (6): 1008-1046.
- TÜİK. Türkiye İstatistik Kurumu



LOJİSTİK SEKTÖRÜ



Filyos Vadisi Projesi'nin Bartın'a Olası Etkileri Üzerine Bir Değerlendirme

Sabri ALKAN¹ Onur ERDOĞAN²

¹ Bartın Üniversitesi, Meslek Yüksekokulu, Gemi İnşaatı Programı, Kurucaşile/Bartın

² Bartın Üniversitesi, Meslek Yüksekokulu, Deniz ve Liman İşletmeciliği Programı, Kurucaşile/Bartın

sabrialkan@gmail.com

ÖZET

Filyos Vadisi Projesi, Zonguldak'a bağlı Filyos Beldesi'nde yapılması planlanan, içerisinde serbest bölge, endüstri bölgesi ve liman yatırımlarını barındıran cumhuriyet tarihinin en önemli projelerinden biridir.

Sanayi ve liman yatırımlarının ülke, bölge ve şehir ekonomilerine önemli etkileri olduğu bilinen bir gerçektir. Filyos Vadisi Projesi tamamlandığında Batı Karadeniz ve Orta İç Anadolu ticaret ve lojistiğinde ciddi değişimler olması beklenmektedir. Filyos Vadisi Projesiyle birlikte Karadeniz Bölgesinin en yüksek kapasiteli limanı İç Anadolu'nun önemli sanayi şehirlerini denizyoluna bağlayacaktır. Bununla birlikte bu durumdan en çok TR81 (Zonguldak, Karabük ve Bartın) illerinin etkileneceği de açıktır. Özellikle sanayileşmeyle birlikte büyük bir liman kenti olmanın getireceği nüfus artışı ve sosyolojik yapıdaki değişim olumlu ve olumsuz birçok etkiyi de beraberinde getirecektir.

Bu çalışma Filyos Vadisi Projesi sonrası Bartın ilinin sosyolojik ve ekonomik hayatındaki değişimlerin neler olabileceği öngörüsüne odaklanmıştır.

Anahtar Sözcükler: Filyos, Bartın, lojistik, kalkınma, liman

An Assessment on the Possible Effects of Filyos Valley Project to Bartın

ABSTRACT

Filyos Valley Project which is planned to be in the Filyos town located in Zonguldak city is one of the most important projects in the history of the Republic of Turkey that includes the free zone, industrial area and port investment in it.

It is a known fact that industrial and port investments have important effects on economies of country, region, and city. When Filyos Valley Project is completed, the Western Black Sea and Central Anatolia trade and logistics are expected to have significant changes. The highest capacity port of Black Sea Region will connect with the seaway to the important industrial cities of Central Anatolia with Filyos Valley Project. However, it is clear that TR81 (Zonguldak, Karabük ve Bartın) provinces will be the most affected cities from this situation. Especially industrialization would bring a large port city within the population growth and the positive and negative changes in sociological structure will bring many effects with it.

This study focuses on the prediction of what might be changes in the Bartın province sociological and economic life after the Filyos Valley Project.

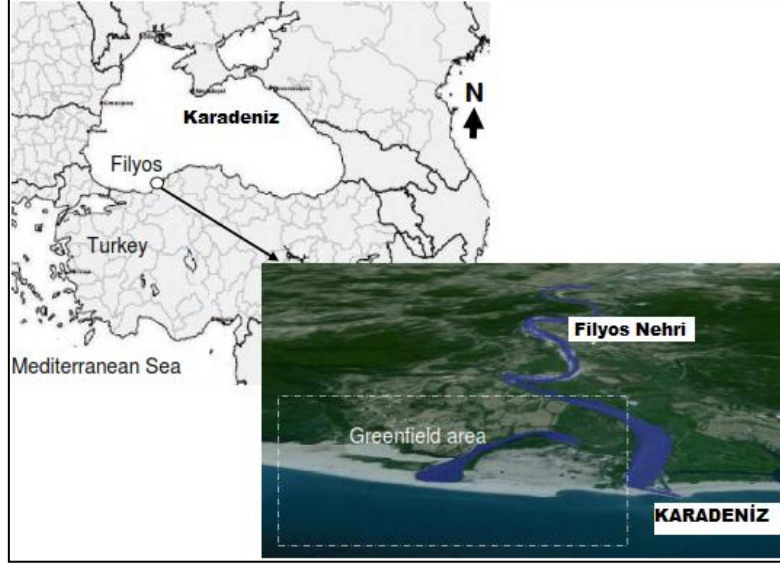
Keywords: Filyos, Bartın, logistics, development, port

GİRİŞ

Dünya ekonomisinin temel sacayaklarından birisinin sanayi olduğu bilinmektedir. Ülkelerin refah seviyelerinde büyük ölçüde sağlıklı gelişmiş bir sanayileşmenin etkili olduğu gelişmiş ülkelere bakıldığında görülmektedir. Bununla birlikte iyi bir sanayi altyapısına ilaveten iyi bir lojistik altyapısının da oluşturulması sanayi yatırımlarının işlerlik kazanması ve makul yatırımlar haline gelmesinin bir ön koşulunu oluşturmaktadır.

Ülkemiz, cumhuriyet dönemiyle başlayan sanayi yatırımlarına çeşitli nedenlerle zaman zaman ara vermek zorunda kalsa da bugün gelişmekte olan ülkeler arasında yerini almıştır (T.C. Ekonomi Bakanlığı, 2015). Gelişmiş bir ülke konumuna gelebilmenin temel şartlarından olan sanayileşme ve bilgi toplumu olma fonksiyonunun gerçekleştirilmesi için yatırımların ve girişimlerin sürdürülmesi kaçınılmazdır. Bu kapsamda devlet politikaları gereği geleceğe yönelik yatırımlar sürdürülmekte, ülkemizin farklı coğrafyalarına stratejik yatırımlar yapılmaktadır. Bu yatırımlardan birisi de Filyos Vadisi Projesi'dir.

Filyos Vadisi Projesi (FVP), Zonguldak'a bağlı Filyos Beldesi'nde yapılması planlanan, içerisinde serbest bölge, endüstri bölgesi ve liman yatırımlarını barındıran cumhuriyet tarihinin en önemli projelerinden biridir. FVP'nin harita üzerinde uygulama noktası Şekil 1'de gösterilmiştir.



Şekil 1: Filyos Vadisi Projesi uygulama noktasının harita üzerinde gösterimi (Donders, L.B. 2010)

FVP'yi iki ana eksen de değerlendirilmek durumu kolay analiz edebilmek için önemlidir. Bunlardan ilki projenin içinde yer alacak olan liman yatırımı, ikincisi ise serbest ve endüstri bölgelerini içerecek olan sanayi yatırımlarıdır. Bu yatırımların ülke, bölge ve şehir ekonomilerine ve sosyal hayatına olumlu ve olumsuz birçok etkileri olacaktır. Bu çalışmada temel manada FVP'nin Bartın'a olası etkileri değerlendirilmiş olup, bu etkiler ekonomik ve sosyal etkiler olmak üzere iki ana başlık altında incelenmiştir.

Karadeniz Bölgesinde sanayileşmenin Marmara ve İç Anadolu Bölgelerine nazaran düşük olduğu söylenebilir (URL 1). Her ne kadar Orta ve Doğu Karadeniz Limanları ticareti destekleseler de sanayileşmenin yavaş gelişimi ve art bölge ile olan ulaşım yollarının kısıtlı olması bu limanların da yük elleçleme kapasitelerinin az olmasında etkili olmuştur. Diğer taraftan Batı Karadeniz bölümünün demir-çelik endüstrisi, maden cevheri potansiyeli ve İç Anadolu bağlantısı bu bölümdeki limanların etkinliğine katkı sağlamıştır.

Sanayi ve liman yatırımlarının ülke, bölge ve şehir ekonomilerine önemli etkileri olduğu bilinen bir gerçektir. FVP tamamlandığında Batı Karadeniz ve Orta İç Anadolu ticaret ve lojistiğinde ciddi değişimler olması beklenmektedir. FVP ile birlikte Karadeniz Bölgesi'nin en yüksek kapasiteli limanı, İç Anadolu'nun önemli sanayi şehirlerini denizyoluna bağlayacaktır. Bununla birlikte bu durumdan en çok TR81 (Zonguldak, Karabük ve Bartın) illerinin etkileneceği de açıktır. Özellikle sanayileşmeyle birlikte büyük bir liman kenti olmanın getireceği nüfus artışı ve sosyolojik yapıdaki değişim olumlu ve olumsuz birçok etkiyi de beraberinde getirecektir.

Bu çalışma Filyos Vadisi Projesi sonrası Bartın ilinin sosyolojik ve ekonomik hayatındaki değişimlerin neler olabileceği öngörüsüne odaklanmıştır.

1. YÖNTEM

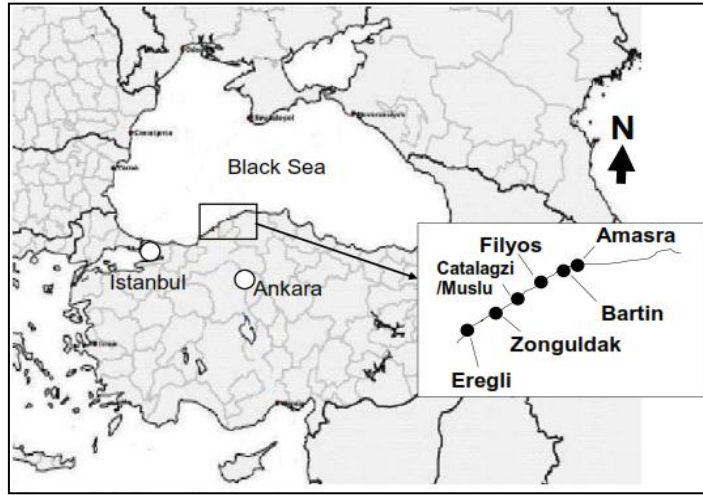
Bu çalışmada ülke, bölge ve Bartın ili özelinde Filyos Vadisi Projesi ile ilgili etkin olabilecek mevcut durum verileri incelenmiştir. Aynı zamanda istatistiki veri ve raporlara

dayanan stratejik öngörüler belirlenmiştir. Öngörülerin güvenilirliği açısından verilerin elde edilmesinde güvenilir ulusal ve uluslararası örgüt ve devlet kurumlarının verilerinden faydalanılmıştır. Çalışmada FVP'nin bölge ve Bartın üzerindeki etkilerini tespit etmek amacıyla güncel veriler kullanılarak bir gelecek öngörüsü belirlenmeye çalışılmıştır.

2. BULGULAR

2.1. Liman Yatırımı

Filyos Limanı Projesinin önemini kavrayabilmek için Batı Karadeniz'deki mevcut durumu iyi anlamak ve yük senaryolarını gözden geçirmek gerekmektedir. Mevcut limanlar ve Filyos Limanı birlikte Şekil 2'de görülmektedir. Karadeniz limanlarına bakıldığında Filyos Limanı'yla en büyük yük paylaşımına sahip olacak liman 11 milyon ton/yıl kapasite ile Samsun Limanı'dır. Bununla birlikte TR81 illerinin (Zonguldak, Karabük, Bartın) sahip olduğu toplam yük elleçleme miktarı 30,9 milyon ton/yıldır. Oysaki yapılması planlanan Filyos Limanı 25 milyon ton/yıl ile neredeyse Batı Karadeniz'deki mevcut limanlar kadar bir yük elleçleme potansiyeline sahip olacaktır (Kuyzu, G. ve Tekin, S. 2013).

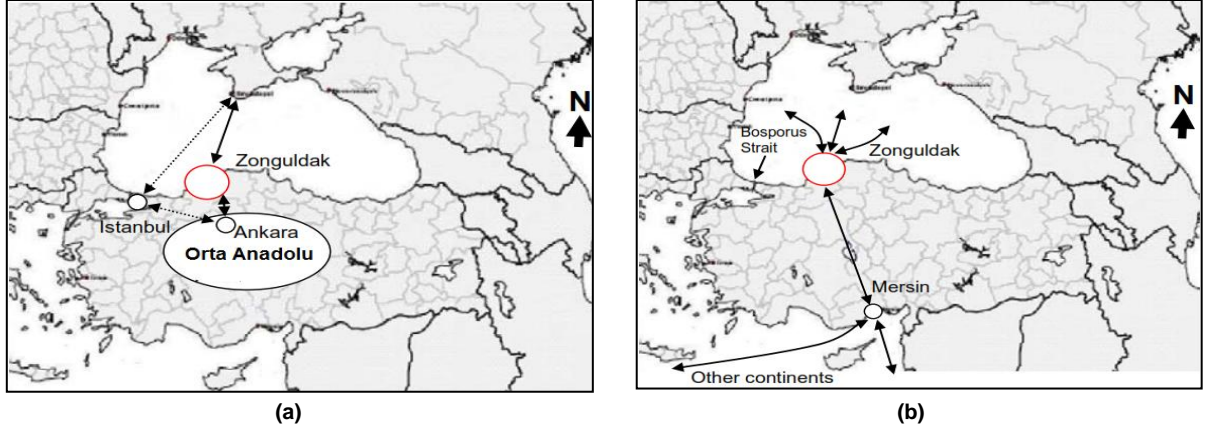


Şekil 2: Batı Karadeniz (TR81 illeri) Limanları (Donders, L.B. 2010)



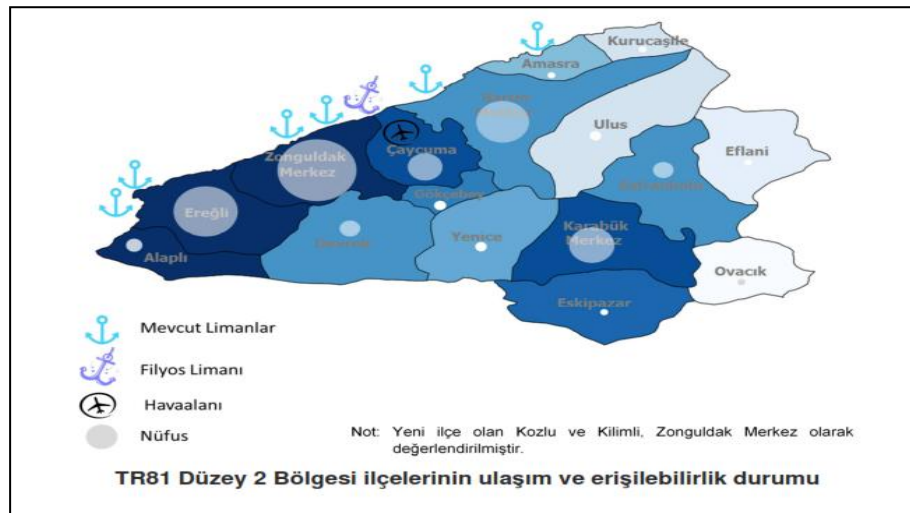
Şekil 3: Filyos Limanı yerleşim planı ve yük sahaları (Çetinkaya, M. 2012)

Filyos Limanı Şekil 3'de de görülebileceği gibi içinde kuru yük, konteynır, dökme sıvı yük ve depolama sahalarının da bulunacağı karma yükler için tasarlanmış bir liman olacaktır (Çetinkaya, M. 2012).



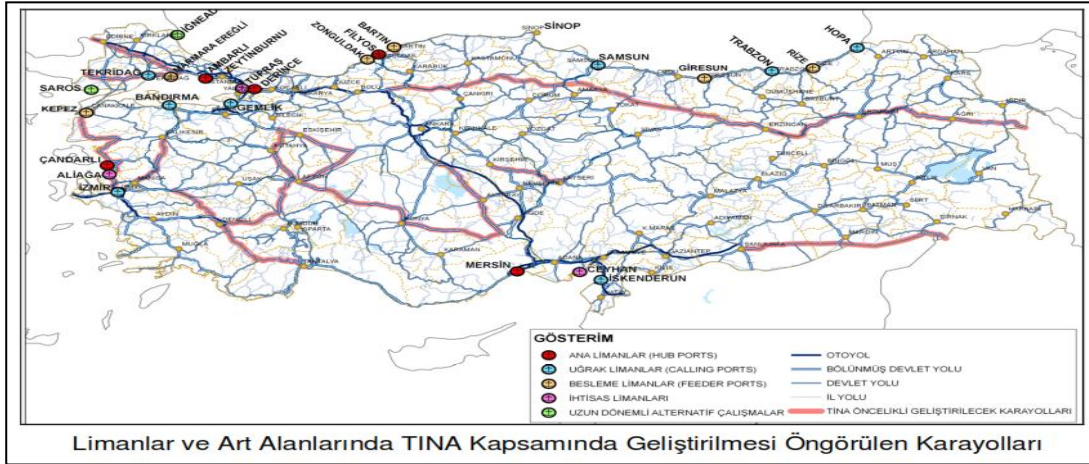
Şekil 4: Filyos Limanı etki alanı ve hinterlandı (Donders, L.B. 2010)

Limanların verimliliği için hinterlant en önemli etkidir (Yüksel, Y. ve Çevik, E. 2010). Filyos Limanı için hinterlandın Şekil 4a'daki gibi Orta Anadolu'ya kadar uzanması büyük bir şanstır. Ankara gibi önemli bir sanayi şehrine bağlanmak liman verimliliği ve yük potansiyeli açısından oldukça önemlidir. Ayrıca limanların ithalat ve ihracat faaliyetlerine katkı sağlaması, aktarma yükler bulması da yine Şekil 4b'de görüleceği gibi önemli kara, demir ve denizyollarına sahip olunmasına bağlıdır. Bununla birlikte hinterlant ile liman arasındaki ulaşım ağlarının gelişmişliği liman yatırımlarının amacına ulaşması konusunda vazgeçilmez bir ön şarttır. Bu durumda TR81 illerinin erişilebilirlik durumuna bakıldığında Şekil 5'de görülebileceği gibi henüz istenilen seviyeye ulaşamadığı da görülebilir.

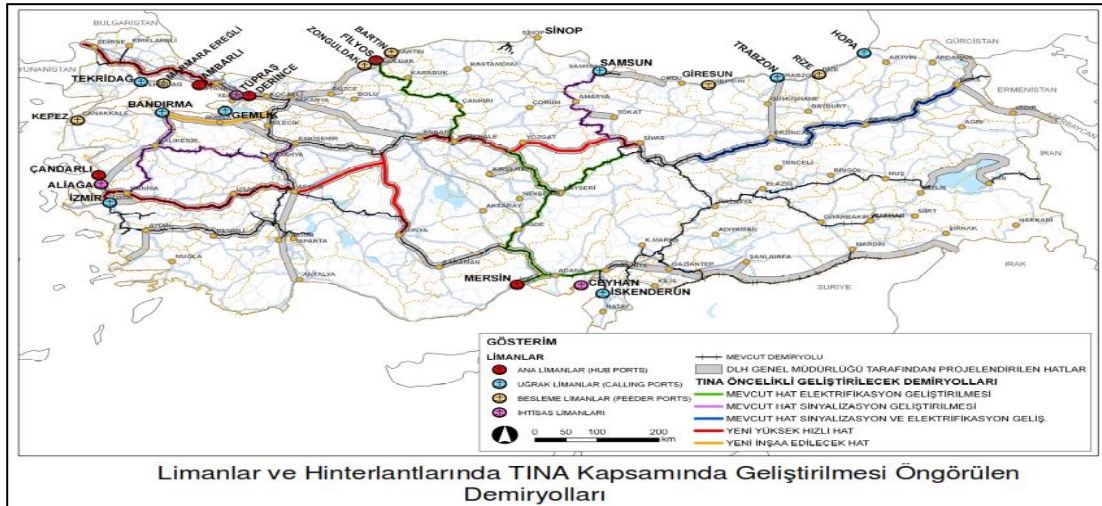


Şekil 5: TR81 Düzey 2 Bölgesi ilçelerinin ulaşım ve erişilebilirlik durumu (Kuyzu, G. ve Tekin, S. 2013)

Ülkemizde ulaşım altyapısının iyileştirilmesiyle ilgili karayolları, demiryolları ve havayolları altyapı çalışmaları sürdürülmektedir. Son yıllarda ülkemiz ve TR81 bölgesinde bölünmüş yol ve demiryolu çalışmaları hız kazanmıştır. Özellikle Filyos Limanı için önem arz eden projelerden Adapazarı-Bartın demiryolu projesi ve Irmak-Filyos demiryolu hattının iyileştirme çalışmaları önemli projeler olarak göze çarpmaktadır. Limanlar ve art alanlarda TINA 2020 (Türkiye'nin Ulaştırma Altyapısı İhtiyaç Değerlendirmesi Teknik Yardım Çalışması Projesi) kapsamında geliştirilmesi öngörülen karayolları Şekil 6'da ve demiryolları ise **Hata! Başvuru kaynağı bulunamadı.** görülmektedir.



Şekil 6: Limanlar ve art alanlarında TINA kapsamında geliştirilmesi öngörülen karayolları (Ulaştırma Bakanlığı, 2010)



Şekil 7: Limanlar ve hinterlandlarında TINA kapsamında geliştirilmesi öngörülen demiryolları (Ulaştırma Bakanlığı, 2010)

Endüstri bölgesinde veya herhangi bir üretim alanında ihtiyaç duyulan malların küçük ve büyük hacimlerde depolama ve dağıtım alanlarına aktarımı kara ve denizyollarından oluşan doyurucu bir taşıma ağıyla mümkündür (Yüksel, Y. Ve Çevik, E. 2010). Bu açıdan bakıldığında Filyos Limanı'ı FVP içindeki sanayi yatırımları için büyük bir şans olacaktır. Filyos Limanı'nın TINA projesi kapsamında öngörülen yük

elleçleme potansiyeli 2020 yılı senaryosunda neredeyse Mersin Limanı ile aynıdır (Ulaştırma Kıyı Yapıları Master Plan Çalışması, 2010).

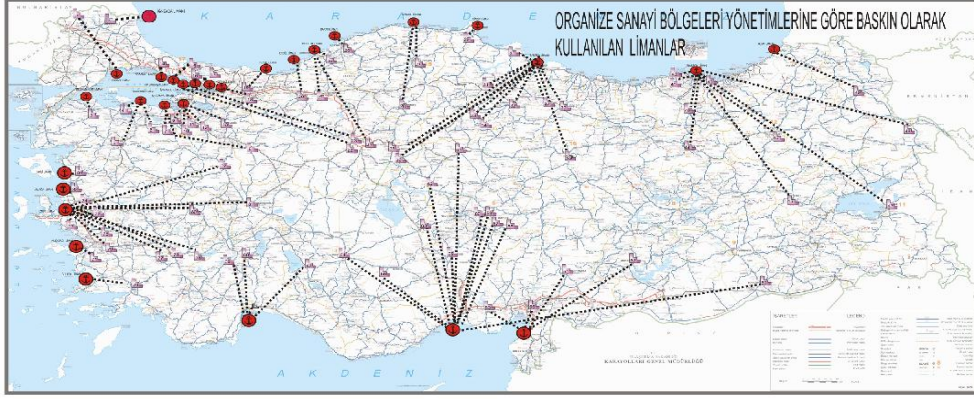
Filyos Limanı, Karadeniz konteyner trafiğinde ve nehir taşımacılığında (Volga-Don ve Tuna) söz sahibi olma şansına sahiptir. Özellikle İç Anadolu-Filyos-Tuna Nehri-Güney Almanya hattı nehir gemileriyle birlikte Batı Karadeniz ve İç Anadolu yüklerinin Almanya ve Avrupa ülkelerine ulaşmasını kolaylaştıracaktır Şekil 8'de bu yük senaryosunu görselleştirmektedir. Bununla birlikte Filyos limanı Karadeniz'deki konteyner yüklerinin toplandığı ve buradan İzmit Körfezine ve Mersin Limanı'ndan Akdeniz'e erişebileceği alternatif rotaları sunmaktadır (Ulaştırma Kıyı Yapıları Master Plan Çalışması, 2010).



Şekil 8: İç Anadolu-Filyos Limanı-Tuna Nehri-Güney Almanya yük trafiği senaryosu

2.2. Sanayi Yatırımları

FVP'nin içinde yer alacak serbest bölge ve endüstri bölgesinin yatırımcılar için cazip fırsatlar sunacağı açıktır. Ancak FVP içinde yer alacak yatırımların bölgenin doğasına ve yerel dinamiklerine uygun seçilmesinde fayda vardır. Liman ve sanayi yatırımları birlikte düşünüldüğünde yük akışlarının ne denli önemli olduğu organize sanayi bölgelerinin kullandıkları limanları gösteren Şekil 9'dan çok daha iyi anlaşılacaktır. Özellikle mevcut durumda Orta İç Anadolu'dan İzmit körfezine giden bir kısım yüklerin Filyos Limanına yöneleceği görülmektedir. Bununla birlikte FVP'de liman yatırımının hemen art bölgesinde, hatta içinde sayılabilecek bir serbest bölge ve endüstri bölgesinin ne denli etkin olacağı ortadadır.



Şekil 9: Türkiye’de kurulu OSB’lerin yönetimlerine göre baskın olarak kullanılan limanlar (Ulaştırma Bakanlığı, 2010)

Bilindiği üzere sanayi yatırımlarının gelişmesinde devlet teşviklerinin önemi büyüktür. Ancak yapılan bazı çalışmalar göstermektedir ki devlet teşviklerinin miktarı sanayi yatırımlarının gelişmesi yönünde önemli etkilere sahip olmakla birlikte zaman zaman girişimcilik ruhunu da köreltmektedir. TR81 illerinde de gözlemleyebileceğimiz bu durum özellikle, çalışma şartları ağır olmasına karşın, Türkiye Taş Kömürü, demir çelik endüstrileri, yurtdışı işverenler gibi ücret koşulları ve emeklilik şartları iyi olan sektörlerin zamanla bölge içindeki girişimci ruhu yok etmeleridir. Benzer durum İstanbul Ticaret Odası’nın katkılarıyla hazırlanan Türkiye’de Devlet, Girişimcilik ve Yerel Kalkınma adlı eserde ayrıntılı olarak incelenmiş ve sınırları iyi belirlenmemiş devlet teşviklerinin bazen hüsrarla sonuçlandığı ifade edilmiştir (Çokgezen, M. 2010)

SONUÇ VE ÖNERİLER

Bölgesel ve ulusal ekonomik etkiler yeni gelişmiş endüstriyel limanlarda çok açık bir şekilde görülebilir. Endüstriyel limanlarda endüstri kuruldukça ve geliştikçe, iş fırsatları, endüstri ve ortalama gelirler artmaktadır. Bu gelişmeler, sırasıyla diğer endüstrileri tetiklemektedir ve böylece bölgesel ekonomi ile milli ekonomiyi de artırmaktadır. Bir limana ait sosyal gelişim etkileri ise bölgesel ve ulusal gelişim politikaları üzerindeki etkilerden meydana gelmektedir (Yüksel, Y. Ve Çevik, E. 2010).

FVP’nin ekonomik gelişim etkileri incelendiğinde, sanayi ve liman yatırımlarının istihdam artışına yol açması beklenmektedir. Sanayi ve liman yatırımlarının gerçekleşebilmesi için daha iyi bir ulaşım altyapısı bölge halkına sunulmuş olacaktır. İç Anadolu ile bütünleşmiş bir ticari hayat, bölge ve ülke ihracatındaki artış olarak karşımıza çıkacaktır. Bununla birlikte yeni ticaret rotaları Türk sanayicisinin kullanımına açılacaktır. Bölgede liman yatırımından dolayı antrepo, gümrüklü saha, boş konteyner depolama alanları gibi yeni alanlar ortaya çıkacaktır. Bunlara bağlı olarak emlak fiyatlarında muhtemel artışların yaşanması söz konusudur.

Filyos Vadisi Projesine fiziki olarak en yakın üniversite yerleşkesi, Bartın Üniversitesi, Kutlubey-Yazıcılar Yerleşkesi olacaktır. Bartın Üniversitesi bu fiziksel avantajı kullanılıp Teknoloji Geliştirme Merkezi girişiminde bulunmalı veya TR 81 illeri üniversiteleriyle ortak bir Teknoloji Geliştirme Bölgesinin temelleri bugünden atılmalıdır.

Ticari hayatta siyasal ve toplumsal gelişmelerin önemli olduğu göz önünde bulundurulmalı ve özellikle ihracatımızda önemli bir yeri olan Rusya ile diğer Karadeniz ülkeleri arasındaki ilişkiler nesnel bir şekilde değerlendirilmelidir.

Bartın için en önemli husus Bartın Limanı’nın geleceğidir. Yeni bir liman yatırımının Bartın Limanı’na etkilerinin olması kaçınılmazdır. Filyos Limanı sonrası bir kısım yüklerin Bartın Limanı’ndan Filyos Limanına kayması beklenmektedir (Donders, L.B. 2010). Bu durumda Bartın Limanı’nın kendini belli yüklerle özelleştirmesi, daha



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU

genel bir ifadeyle yeni bir pozisyon alması gerekmektedir. Bartın'da kurulacak yeni OSB'lerin hangi limanı tercih edecekleri de iyi belirlenmelidir.

FVP'nin sosyal gelişim etkileri incelendiğinde görülmektedir ki FVP tamamlandığında öngörülen TR81 illeri nüfusu 2,5 milyon kişi civarındadır. Bu tahmin Bartın için 400 000 kişi civarındadır (Çetinkaya, M. 2012). 2014 yılı verilerine göre Bartın ile nüfusunun 189 405 kişi olduğu düşünülürse ne denli bir nüfus artışının olacağı anlaşılmaktadır. Bu durumun sosyolojik açıdan birçok olumlu etkisinin yanında olumsuz etkilerinin de olabileceği şimdiden anlaşılmalıdır. Sosyal imkanların paylaşımı, trafik, konut sayısı, kentleşme ve belediyeçilik hizmetleri açısından 20-25 yıllık bir projeksiyonla ve FVP'nin her stratejik planda değerlendirildiği çalışmalar yapılmalıdır.

Bartın ili özelinde FVP'ne odaklanılmalı ve fırsatlar değerlendirilmeli, ayrıca tehditler fırsata dönüştürülmelidir. Göçün engellenmesi, tersine göçün sağlanması için tedbirler alınmalıdır. Bu kapsamda FVP içinde yer alacak sanayicilerin ve çalışanların çeşitli ihtiyaçlarını (işçi temini, barınma vb.) Bartın'dan temin edebilecekleri imkanlar hazırlanmalıdır. Özellikle proje bölgesine en yakın turizm hedef noktalarından olan Bartın ve Amasra, turizm altyapılarını hem proje sonrası nüfus için hem de ülke turizmi ve milli gelirine katkı sağlamak adına geliştirmelidir. Hem FVP için hem de turizm faaliyetleri için Zonguldak Havaalanı'nın işlerlik kazanması ve sefer sayılarının artırılması sağlanmalıdır.

KAYNAKLAR

- Çetinkaya, M. 2012. Filyos Vadisi Projesi. Batı Karadeniz Kalkınma Ajansı
- Çokgezen, M. 2010. Türkiye'de Devlet, Girişimcilik ve Yerel Kalkınma. İstanbul Ticaret Odası Yayınları. Yayın No: 2010-110
- Donders, L.B. 2010. Layout Design for Greenfield Port Filyos. Delft University of Technology.
- Kuyzu, G. ve Tekin, S. 2013. TR81 Düzey 2 Bölgesi (Zonguldak, Karabük, Bartın) Ulaşım ve Lojistik Master Planı. Batı Karadeniz Kalkınma Ajansı.
- T.C. Ekonomi Bakanlığı. 2015. Uluslararası Ekonomik Göstergeler Raporu - 2014.
- Ulaştırma Bakanlığı. 2010. Ulaştırma Kıyı Yapıları Master Plan Çalışması.
- URL 1. <https://osbbs.sanayi.gov.tr/>. Erişim Tarihi: 30 Haziran 2015
- Yüksel, Y. ve Çevik, E. 2010. Liman Mühendisliği. Beta Y



Tedarik Zinciri Yönetiminde Bulut Bilişim ve Bulut Üzerinden Üçüncü Parti Lojistik

Nevin AYDIN¹

Artvin Çoruh Üniversitesi Hopa İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi İşletme Bölümü
nevin.aydin@gmail.com

ÖZET

Modern dünya şirketleri tedarik zincirinin her bir aşamasında operasyonel verimliliği ve maliyetleri optimize etmenin yollarını araştırmaktadırlar. Bunlar planlama ve tahmin, kaynak ve tedarik, lojistik ve servis ve yedek parça yönetimi olarak karşımıza çıkmaktadır. Bulut Bilişim İnternet üzerinden Tüm Tedarik Zinciri için altyapı, platform ve yazılım çözümleri sunarak bu optimizasyon için katkıda bulunan yararlı bir teknolojidir. Tedarik Zinciri Yönetiminde Bulut Tabanlı Hizmetlerin kullanımı hem finansal ve operasyonel faydalar sağlar. Tedarik Zinciri ortaklarının işbirliği ile tesislerinde altyapı maliyeti, Tedarik Zinciri görünürlüğü, platform ölçeklenebilirlik ve esnekliği sağlanır. Bununla birlikte, bu tür ortaklıklar arasında veri gizliliği, süreç özelleştirme ve güven gibi Bulut Tabanlı uygulamaları kullanırken dikkate alınması gereken önemli yönleri vardır. Bu çalışma Tedarik zinciri yönetiminde Bulut Bilişim kullanımı ve özellikle üçüncü parti lojistik hizmet sağlayıcıları durumunda sunulmuştur.

Anahtar Sözcükler: Bulut Bilişim, Tedarik Zinciri Yönetimi, Üçüncü Parti Lojistik, Omni-kanal.

Cloud Computing in Supply Chain Management and Third Party Logistics Over the Cloud

ABSTRACT

Modern companies are optimizing the ways to optimize the supply chain management in terms of operational efficiency and costs at each stage of the process. These include planning and forecasting, sourcing and procurement, logistics and service and spare parts management. Cloud computing is a useful technology that contributes to this optimization by providing platforms and software solutions for whole supply chain through the Internet. The use of cloud-based supply chain management provides both financial and operational benefits. The supply chain, in collaboration with its partners, provides supply chain infrastructure costs on the premises, supply chain visibility, scalability and platform flexibility. In such partnerships when using cloud-based applications, we need to consider important aspects such as data confidentiality and privacy, the process of privatization and trust. In this study, we present the use of cloud computing within the context of supply chain management and third-party logistics service providers.

Keywords: Cloud computing, Supply Chain Management, Third Party Logistic, Omni-channel.

GİRİŞ

Bulut Bilişimin birçok avantajları arasında, en cazip olanı değer ve esnekliğidir. Bu avantajları nedeniyle, Bulut Bilişimin tedarik zinciri çözümünün daha büyük bir parçası haline geliyor. Bulut tabanlı çözümlere doğru hareket genişlemeye devam ettikçe üçüncü parti lojistik şirketlerinin mevcut ve gelecekteki stratejik planlamaları için bulut tabanlı teknolojilere ihtiyaçları bulunmaktadır.

Şirketler, mevcut depo, nakliye ve internet teknolojilerinden yararlanmak için üçüncü parti lojistik sağlayıcılarından faydalanır. Üçüncü parti lojistik ile envanter ve nakliye doğruluğu, işçi verimliliği artırılır, işletme maliyetleri azaltılır, karlılık artırılır ve müşteri memnuniyeti sağlanır.

Planlama ve tahmin, kaynak ve tedarik, lojistik ve servis ve yedek parça yönetimi gibi benzer etkinlikler için bulut servislerini kullanmak başlıca nedenlerdir (Schramm et al, 2011). Tedarik zincirlerinde bulut tabanlı teknolojiyi kullanarak birçok avantaj oluşturabilir, sermaye yatırım tasarrufu, basitleştirme, ölçeklenebilirlik gerçek zamanlı görünürlük gibi. Ancak, bilgi güvenliği ve özelleştirme eksikliği ve rekabet avantajı eksikliğinin bir sonucu olarak riskler ortaya çıkabilir.

1. BULUT BİLİŞİM

Bulut Bilişimin şirket verimliliğini artırmak amacıyla hızla gelişen teknolojidir. Bulut Bilişimin teknolojik değişim üzerinde derin etkisi olan yeni bir BT uygulaması olarak kabul edilir. BT bilgi kaynaklarından sunulan ve internet üzerinden bir hizmet olarak görülebilir kavramına dayanmaktadır (Li et al, 2012). Bulut Bilişimin cihaz ve konumdan bağımsız bilgisayar hizmetleri (donanım ve yazılım) bir self servis üzerinden müşteriler için talep üzerine verilen bir BT hizmet modelidir (Marston et al, 2011).

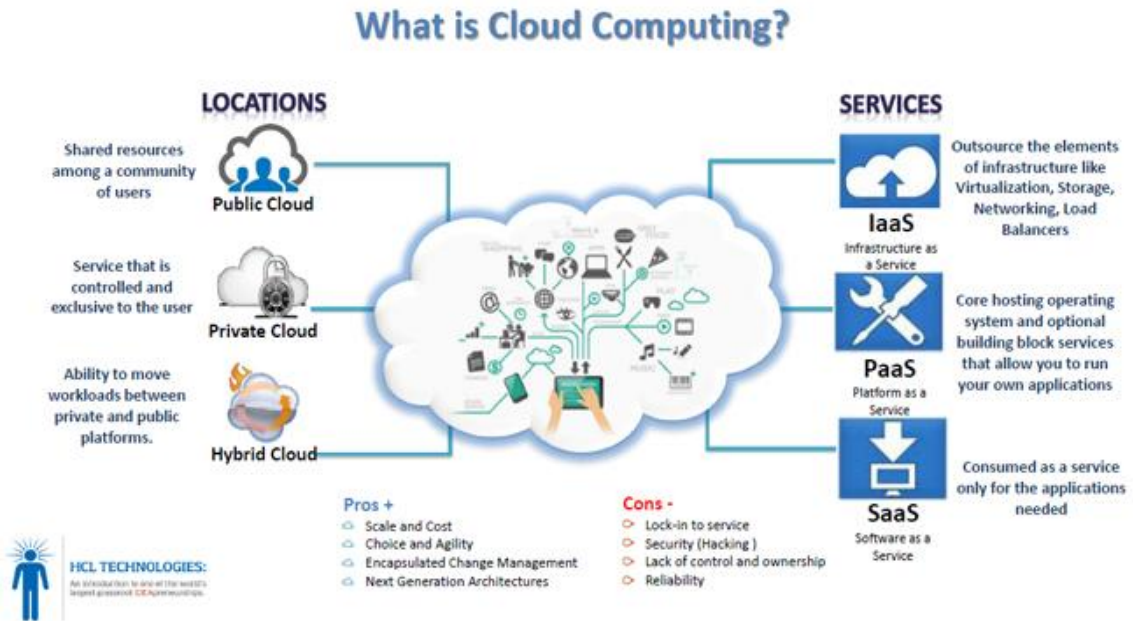
Bulut Bilişim, Kamu ve özel bulut (Public and Private Cloud) olmak üzere iki şekilde kullanılmaktadır, Kamu bulut altyapısı genel kamuoyu tarafından açık kullanım için hüküm altına alınmıştır bir firma ve firmanın birden fazla ortakları tarafından yönetilir ve işletilebilir (Mell and Grance, 2011). Kamu Bulutu kullanarak, son derece ucuz kurulum elde edebilirsiniz, Uygulama maliyetleri üçüncü taraf sağlayıcı tarafından karşılanmaktadır. Bu servisi kullananlar kullandıkları kadar az bir ücret öderler (Zhou et al, 2012).

Özel bulut Bir şirket içinde farklı iş birimlerinin kullanıcıları tarafından erişilebilen kurum içi bulut altyapıdır (Pires and Camargo, 2010). Ancak, düşük riskli ve yüksek güvenlik seviyeleri ihtiyacı özel bulutu ilginç bir kavram yapar.

Bulut Bilişimin başka bir form hem özel hem de kamu bulut bir kombinasyonu olan melez buluttur. Bir melez bulut içinde, bir şirketin kendi özel bulutu korunabilir ve daha sonra yerel kapasitenin yetersiz kaldığında bir kamu üzerinden ölçeklendirme yapılabilir (Sujay, 2011).

1.1. Bulut Hizmet Modelleri

Hizmet olarak alt yapı (IaaS): Bu hizmet modelinde, bulut sağlayıcıları hammadde depolama, güvenlik duvarları, yük dengeleyici ve ağlar için fiziksel veya sanal makinelerden sunulur (Mell ve Grance, 2011). Daha spesifik olarak, kullanıcı sunucu, yazılım ve ağ donanımını satın almak yerine tam dış kaynaklı bir hizmet olarak bu kaynaklardan hizmet satın alınabilir (Conway, 2011).



Şekil 1. Bulut Bilişim Nedir? HCLTECH

Hizmet olarak platform (PaaS): Bir hizmet olarak platform da bulut sağlayıcıları genellikle kullanıcıları geliştirmek ve uygulamalarını dağıtmak işletim sistemi, veri tabanı ve programlama dili yürütme dahil olmak üzere bir bilgi işlem ortamı ev sahipliği yaparlar (Sujay, 2011).

Kullanıcılar satın alma maliyeti ve satın alma karmaşıklığı olmadan ilgili donanım ve yazılım yönetimi olmaksızın mevcut uygulamaları veya yenilerini geliştirip çalıştırmak için sanallaştırılmış sunucular kiralayabilir (Conway, 2011).

Hizmet olarak Yazılım (SaaS): Hizmet olarak Yazılım modelinde bulut sağlayıcıları bulutta depolamak ve uygulama yazılımını kullanmak için bir sanal sunucudan yararlanırlar. Geleneksel yazılım, donanım ve bakıma gerek kalmadan yazılım özelliklerini talep etmek için cazip ve düşük maliyetli bir çözüm olabilir (McPherson, 2010).

Kamu Bulutu (Public Cloud): Kullanıcıların toplum arasında paylaşılan kaynaklar

Özel Bulut (Private Cloud): Kontrollü ve kullanıcıya özel hizmet

Melez Bulut (Hybrid Cloud): Özel ve kamu platformlar arasında iş yüklerinin taşınabilmesi

1.2. Bulut Paydaşları

Bulut sağlayıcısı ve bulut kullanıcılar olmak üzere tanımlanabilir (Hamdaqa ve Tahvildari, 2012).

Bulut sağlayıcı: Hizmet Seviyesi Anlaşmasına dayalı tüketicilere sunulan bir veya daha fazla bulut hizmeti yapan bir organizasyon veya şahıs. Bir bulut sağlayıcı ayrıca kendi hizmetlerinin yaratıcısı veya başka bir sağlayıcı tarafından sunulan hizmetlerin kullanıcısı olabilir (Hamdaqa ve Tahvildari, 2012).

Bulut kullanıcı: Doğrudan ya da bir komisyoncu aracılığıyla bir bulut servis sağlayıcısı tarafından sağlanan bulut hizmetini yöneten bir kişi ya da kuruluş. Bir bulut kullanıcı bir sistem yöneticisi, bir geliştirici veya servis düzeyine bağlı bir son kullanıcı olabilir. Bazı bulut kullanıcıları sağlayıcılardır. (Hamdaqa ve Tahvildari, 2012).

1.3. Bulut Bilişimin Sağladığı Avantajlar

Maliyet : Lojistik sektöründe Bulut tabanlı sistemler çoğu organizasyonlar için ideal bir maliyet yapısı sunar. Yazılımın için yatırım yapmak istemiyen lojistik firmaları bulut sistemine dönüşmektedir. Bulut tabanlı çözümler, şirketlere ihtiyaç duydukları veya kullanımı kadar ödeme hizmeti sunmaktadır.

Esneklik ve Verimlilik : Tüketime bağlı kapasite artırımı ve azaltımın hızlı bir şekilde yapılabilir olması. Esnek olmayan yapılar hızlı olamazlar.

Ölçeklenebilirlik : Şirketler ihtiyaç duydukları zaman daha fazla güç kullanabilir böylece bulut sistemleri, esnek ve ölçeklenebilirdir. Buda lojistik şirketlerinin rekabetçi kalmasını sağlar ve müşteri tabanı için yeni çözümler sunar.

Kişiselleştirme: Bulut üzerinde faaliyet gösteren işlemler, sistemi temelden itibaren yeniden tasarlamaya gerek duyulmaksızın, değiştirilebilir yapılandırılabilir, şirket kullanımı için uygun hale getirilebilir.

Güvenlik: Bulut çözümleri ile, risk ve sorumluluk servis sağlayıcıları tarafında yönetilir. Lojistik şirketi tarafından yönetilmez. Bu bulut sağlayıcılarının herhangi bir şirketin BT departmanından çok daha üstün güvenlik politikaları vardır. Tüm donanım ve uygulamalar verilerinizin gizliliğini ve bütünlüğünü korumak için tasarlanmış bir veri merkezinde barındırılır.

Çevre Dostu : Yerel sunucu kullanımına göre %30 daha az enerji kullanır ve daha az karbon gazı çıkarır.



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU

Ekolayzer : Bulut, lojistik sektöründe büyük ekolayzer olabilir. Tüm şirketlere aynı güçlü iş kaynakları ve uzmanlık erişim sağlar.

Şirketler mevcut ve gelecekteki lojistik çözümleri için buluta dönüşmektedir.

2.TEDARİK ZİNCİRİ YÖNETİMİNDE BULUT BİLİŞİM

Tiwari ve Jain'e (Tiwari ve Jain, 2013) göre, bulut platformları üzerinde Tedarik Zinciri Yönetimi uygulama süreci 2010 yılında başlar ve ilk aşaması destek ve idari süreçleri kapsar, kolayca özetlenmiş olabilir ve karmaşık entegrasyon içermez. Örneğin teslim eğitimi veya basit mantıksal çözümler

2011 - 2013 dönemi temel ve karmaşık süreçlere, daha fazla odaklanılarak gelişme dönemi olarak kabul edilir, Örneğin fiyatlandırma optimizasyonu, ulaşım, depolama, ikmal planlama ve sipariş işlemidir. Kurumlar arası işbirliği ve entegrasyon yüksek seviyede gerektiren karmaşık süreçler, Bulut üzerinde saklıdır; işbirlikçi mühendislik, ters lojistik, filo yönetimi, depolama ve dağıtım bu dönemin bazı örneklerini kapsamaktadır.

3.ÜÇÜNCÜ PARTİ LOJİSTİK SAĞLAYICILARI

Üçüncü parti lojistik sağlayıcıları, nakliyecisi adına lojistik faaliyetleri, yöneten, kontrol eden ve sunan dış sağlayıcılardır (Hertz ve Alfredsson ,2003, p.140). Başka bir deyişle, şirketin lojistik işlevlerinin 'Tamamını veya bir kısmını gerçekleştiren harici tedarikçisidir (Langley et al, 2008, p.119). 3PL firmaları da ayrıca ulaşım-tabanlı, depo / dağıtım esaslı, mali bazlı ve bilgi tabanlı olabilir(Langley et al., 2008).

Omnichannel: Omni-kanal dağılımın ortaya çıkması ile, firmalar maliyetlerini düşürmek ve verimliliği elde yollarını arıyorlar. Bulut Bilişim aranılan yetenekleri sunma potansiyeline sahiptir. Bulut sistemleri ile şirketler ön maliyet olmadan kendi mevcut sistemlerini yenileyebilir ve yükseltebilir. Omnichannel nakliye ve depolama küresel üreticiler ve tedarikçiler için kar artırır.

Bugünün başarılı 3PL sağlayıcıları bulut-tabanlı nakliye ve depolama teknolojisi ile üreticiler ve tedarikçiler için omnichannel destek sunmaktadır. Omnichannel şirket müşterilerine basit ama sorunsuz satın alma deneyimi sunmaktan daha fazlasını yaparak destek sağlar. Aynı zamanda gelecekteki müşteri talebini karşılamak için her yerde envanteri optimize etmeye yardımcı olur. Ayrıca Envanter optimizasyonu da böylece indirgenmiş nakit akışından faydalanma sağlanarak stok seviyeleri düşürülmüş olur.

Özel bulut durumu: Yeni bir teknoloji olarak Bulut Bilişimin kullanımı öylesine ani olmamıştır. Kendi iç altyapı ve süreçlerini geliştirerek, Bu şirketlerin duvarları içinde ilk olarak kullanılmakla başlamıştır. Özel bulutlar Tüm gücün bir altyapı ile güçlendirilmesiyle, farklı iş birimleri arasında paylaşılarak bilgisayar kaynaklarını etkinleştirir.

3 PL şirketlerden, FedEx Bulut Bilişimde bir öncüdür. CloudX ile FedEx işbirliği içinde özel bir seviyede, böyle bir teknoloji tanıtıldı (Watkins, 2010).

Bulut Bilişim sayesinde, FedEx teslimat durumu ve küresel envanter ve görünürlük gibi küresel düzen sağlayarak tüm dünyada faaliyetlerinde kapsamlı bir denetim sağladı.

Özel bulut kullanmadan önce, şirket büyük veri setleri ile ilgili çeşitli sorunlarla karşı karşıya kalmaması için şirketin hangi işlem gücüne ihtiyacı olduğunu analiz ettirdi (Cearley ve Phifer, 2009).

Kamu bulut durumu: Özel bulut sayısız ortakları ve müşterileri ile büyük 3PL sağlayıcıları için yeterli olamaz. Tüm tedarik zinciri ortakları arasında bilgi işbirliği tarafından yürütülmektedir.

Kamu bulut Şirketlerin sevkiyatlarının gerçek zamanlı görünürlük için kesin ihtiyaçtır Zincir izleme tedarik konusunda, geleneksel 3PL şirketlerin çoğu gerekli



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU

verileri toplamak amacıyla e-posta veya telefon görüşmeleri kullanılır. Ancak bu yolla zamanında sevkiyat görünürlüğü sunmak mümkün değildir. ve kesinlikle tüm paydaşlar arasında ağ bağlantısı sunulamaz. Sonuç olarak geniş tedarik zincirinin akışının etkin izlenmesi yetersiz olarak büyük 3PL şirketleri için uygun değildir. Görünüşe göre, 3PL sağlayıcıları için kamu bulutuna hareket gerekli mali faydalar sağlar.

3PL Özel İşlevsellik özellikleri ile üçüncü parti lojistik operasyon taleplerini karşılamaya yardımcı olacaktır:

- Aynı depo operasyon kapsamında çok sayıda müşteri profilleri tanımlanabilir
- Operasyonel süreçler ve iş akışlarıyla özel müşteri oluşturulur
- Küçük veya büyük depo işlemleri için birden fazla site yönetilir
- Müşteri ve depo ile Envanter sahipliğini korunabilir
- Raporları görüntülemek için müşterilerin etkinleştirilmesi ve gerçek zamanlı sipariş ve envanter verilerine erişim
- Deponun verimli kullanılması ve operasyonel faaliyete dayalı müşteriler için fatura oluşturmak
- EDI kullanarak birden fazla müşteri ile iletişim kurmak

SONUÇ

Tedarik zinciri faaliyetlerini geliştirmek isteyen firmalar sonucun olumlu yönleri ile bulut teknolojisini benimsemeleri tavsiye edilir. Bulut Bilişim uygulamayı tercih eden işletmeler Maliyet etkinliği, basitlik, esneklik, sistem ölçeklenebilirliği yanı sıra zamanında görünürlük faaliyetleri temel faydalar sağlarlar. Aynı zamanda, tedarik zinciri yönetiminde Bulut Bilişim uygulama da bazı zorluklar anlamına gelir. Belirsiz veri güvenliği, rakiplerinden adil olmayan veri toplama, sistemin çökme ya da kötü internet Bağlantı en yaygın olarak görünmektedir.

Uygulamada, bulut-tabanlı modeller halihazırda kamu bulut yapısı üzerinde ve öncelikle özel olarak şimdiye kadar büyük bir başarı ile uluslararası 3PL önde gelen firmaları tarafından uygulandı ve oylandı. Şirketlerin tedarik zinciri yönetiminde yeni ortak düşünce benimseyerek ve Bulut Bilişim avantajlarından yararlanarak zevk almaları müşteri ağı boyunca özellikle gerçek zamanlı görünürlük te başarılı olunmuştur.

KAYNAKLAR

Schramm et al, 2011 Schramm T., Nogueira S., and Jones D. 2011. Cloud computing and supply chain: A natural fit for the future, Logistics Management Magazine.

Sujay, 2011 Sujay R. 2011. Hybrid Cloud: A new Era, International Journal of Computer Science and Technology (IJCT), 2(2):323-326.

Watkins, 2010 Watkins B. 2010. Cloud Computing: Theirs, Mine, Ours, FedEx, Available URL: http://itri.uark.edu/Cloud_Computing_-_Theirs_Mine_and_Ours-v4.pptx.

Conway, 2011 Conway G. 2011. Introduction to Cloud Computing, Innovation Value Institute.

Cearley ve Phifer, 2009 Cearley D., and Phifer G. 2009. Case Studies in Cloud Computing. Gartner, Available URL: http://www.gartner.com/it/content/1286700/1286717/march_4_case_studies_in_cloud_computing_dcearley_gphifer.pdf.

McPherson, 2010 McPherson A. 2010. How Private Equity Firms Can Use Software as a Service to Improve Portfolio Company Management. IDC Financial Insights White Paper.

Hamdaqa ve Tahvildari, 2012 Hamdaqa, M. Ve Tahvildari, L. 2012. Cloud Computing Uncovered: A Research Landscape. Advances in Computers, 86, 41-85.



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU

Tiwari ve Jain, 2013 Tiwari, A. ve Jain, M. 2013. Analysis of Supply Chain Management in Cloud computing. International Journal of Innovative Technology and Exploring Engineering, 3(5):2278-3075.

Hertz ve Alfredsson, 2003 Hertz, S., ve Alfredsson, M. 2003. Strategic development of third party logistics providers. Industrial Marketing Management, 32, 139-149.

Langley et al, 2008 Langley, C. J., Coyle, J. J., Gibson, B. J., Novack, R. A., ve Bardi, E. J. 2008. Managing Supply Chains: A Logistics Approach (8th ed.). Canada: South Western.

Li et al., 2012 Li, X., Wang, Y., ve Chen, X. 2012. Concurrency and Computation: Practice and Experience, 24(17):2138-2150.

Marston et al, 2011 Marston, S., Li, Z., Bandyopadhyay, S., Zhang, J. ve Ghalsasi, A. 2011. Cloud computing - The business perspective. Decision Support Systems. 51(1):176-189.

Mell ve Grance, 2011 Mell, P. ve Grance, T. 2011. The NIST Definition of Cloud Computing

Zhou et al, 2012 Zhou L., Zhu Y., Lin Y. and Bentley Y. 2012. Cloud Supply Chain: A Conceptual Model. European, Proceedings of International Working Seminar on Production Economics, Innsbruck, Austria.

Pires ve Camargo, 2010 Pires, S., ve Camargo J.B. 2010. Using Cloud Computing to Integrate Processes in the Supply Chain, POMS 21st Annual Conference, Vancouver, Canada.

HCLTECH <http://www.hcltech.com/blogs/transformation-through-technology/rise-cloud>



Avrupa Birliği ve Kombine Taşımacılık: Türkiye’de Kombine Taşımacılığın Geliştirilmesi

Aykut BEDÜK ¹ Osman EŞMEN ²

¹ Doç. Dr. Aykut BEDÜK, Selçuk Üniversitesi, İİBF, İşletme Bölümü Öğretim Üyesi, Konyaabeduk@hotmail.com

² Osman EŞMEN, Selçuk Üniversitesi, Kulu Meslek Yüksekokulu, Dış Ticaret Programı, Konya.

ÖZET

Avrupa’da son 25 yıldır uluslararası taşımacılıkta, en yüksek büyüme hızına sahip taşımacılık türü kombine taşımacılıktır ve Avrupa Birliği’nin en büyük ekonomilerinden Almanya’nın yıllık taşıma oranları da dikkate alındığında; taşımalarının % 52’sini kombine taşımacılık yoluyla yaptığı görülmektedir. Avrupa Birliği ülkeleri de, ulaşım yapısının karayolu ağırlıklı olması sebebiyle ulaşım türleri arasındaki dengenin sağlanması için, trafiğin karayolundan demiryoluna, iç su yoluna ve deniz yoluna kaydırılmasına yönelik, bu taşımacılık türünü desteklemektedir.

Kombine taşımacılık sisteminin hedefi, karayollarındaki trafik sıkışıklığının ve kazalarının azaltılması, kapıdan kapıya taşımalarda daha ekonomik olması ve çevreye duyarlı olması sebebi ile enerji tasarrufu sağlanmasında etkili olunmasıdır. Bunun içinde bu taşıma türünün kaliteli ve fiyatlar açısından da rekabet edilebilir düzeyde olması gerekmektedir.

Avrupa’daki gelişmelere paralel olarak ülkemizde de başta konteyner taşımacılığı olmak üzere kombine taşımacılık ile ilgili hızlı gelişmeler de olmuştur. Ulaştırma Bakanlığı(UBAK) Stratejik Planı’nda; ülkemizdeki yük ve yolcu taşımacılığının karayolu ağırlıklı yapıldığı ve karayolu ağının gittikçe artan kullanıcı sayısı ile birlikte ağır trafik yükünü taşınamayacak boyuta da getirdiği vurgulanmıştır. UBAK Stratejik Planı’nda karayolundaki bu olumsuzlukların giderilmesi için kombine taşımacılığın geliştirilmesi gerektiği üzerinde durulmaktadır. Kombine taşımacılığın geliştirilmesiyle; karayolu taşımacılığı payının azaltılması ve trafik sıkışıklıklarının önüne geçilmesi amaçlanmıştır, bunun yanı sıra uzun mesafe taşımacılığında da daha ekonomik olması ve güvenliğin oluşturulacağı da belirtilmiştir. Bu çalışmada; başta Avrupa olmak üzere Türkiye’de de giderek daha önem kazanacağını düşündüğümüz kombine taşımacılık sisteminin lojistik sektörü içindeki yeri ve ülkemiz açısından da geliştirilmesinin önemi üzerinde duracağız.

Anahtar Kelimeler: Kombine Taşımacılık, Kalite, Çevreye Duyarlılık

The EU and Combined Transportation: Development Of Combined Transportation in Turkey

ABSTRACT

Combined transportation has been the type having the highest growth rate in the international transportation in Europe over the last 25 years. When the annual transport rates of Germany, which is one of the biggest economies of the EU, are taken into account, it is observable that % 52 of the transportations is via combined type. As the transportation structure is predominantly dependent on land routes, the EU backs up this type of transportation aimed to shift traffic from roads to railways, inland waterways and maritime lines in order to keep the balance among types of transportation. The objectives of combined transportation reducing traffic jams and accidents, making economical door to door shipments and saving energy as it is sensitive to environment. For this reason, this type of transportation should be high-quality and have a high level compatibility in terms of costs.

There have also been swift improvements in combined transportation in Turkey, especially in container transportation in parallel with the developments in Europe. In the Strategic Plan of The Ministry of Transportation, it has been emphasized that transportation of passenger and goods is predominantly achieved via land routes and made it too difficult to cope with the heavy burden on land road traffic with the ever-increasing number of users. In this plan, the necessity to improve combined transportation to eradicate these challenges concerning land roads is pointed out. Reducing the burden on land roads and preventing traffic jams are the main objectives of improving combined transport. Besides, economical and secure shipment in long distance transportation have been reported to be among the objectives. In this study, the position of combined transportation in logistics and its importance, which is estimated to have more and more significance in Turkey and especially in Europe are going to be emphasized.

Key Words: Combined Transportation, Quality, Sensitivity to Environment.

1.KOMBİNE TAŞIMACILIK KAVRAMI VE TEMEL ÖZELLİKLERİ

Günümüz dünyasında işletmeler, faaliyetlerini sürdürebilmek ve rakiplerinden bir adım önde olabilmek için, hizmet kalitesinin üst seviyede tutulması gerektiğinin bilincindedir. Rekabetin son dönemde artış gösterdiği ticaret hayatında, taşımacılık sistemlerinin önemi de artmaktadır. Çeşitli taşımacılık sistemleri sayesinde, işletmeler de, müşterilerinin kapısına kadar ürün taşıyabilme özelliğine sahiptir. Kombine taşımacılık sistemi bunun en güzel örneğidir. Taşıma faaliyetlerinin, daha ekonomik, daha hızlı ve daha güvenli yapılabilmesi için son dönemde sıklıkla da kullanılmaktadır. Dolayısıyla kombine taşımacılık ile, tüm taşıma modlarının birleştirilmesinden oluşan, etkin bir taşımacılık zinciri hedeflenmektedir (Samast, 2012:50).

Kombine taşımacılık (Combined transport), tek ve aynı taşıma ünitesi veya aracıyla birden fazla taşımacılık türü kullanılarak yapılan taşıma şeklidir ve ana güzergahı demiryolu ya da denizyolu olan,300 km'den fazla taşımalar için avantajlıdır. Taşımanın büyük bölümünün demiryolu veya denizyolu ile yapıldığı, başlangıç ve/veya bitiş ayağında kara yolu kullanımının mümkün olduğunca az yapıldığı modlar arası taşımadır (Çancı, Erdal, 2013:339).

1.1.Kombine Taşımacılığın Temel Özellikleri

Modlararası bir taşımacılık türü olan kombine taşımacılıkta; yükleme, boşaltma ve aktarma işlemlerinin süratli bir şekilde gerçekleştirilmesi, taşıma sürecinin hızlandırılması açısından büyük önem taşımaktadır.

Kombine taşımacılığın göndericiden alıcıya kadar olan bütün aşamalarında, kendine özgü bazı zincirleme prosedürleri vardır. Kombine taşımacılık zincirinin rasyonel hale getirilmesi aşağıdaki süreçlerin bütünleştirilmesine bağlıdır (Çancı, Erdal, 2013: 338).

- Taşıma kaplarının standart hale getirilmesi,
- Taşıma sisteminin uyumlu hale getirilmesi,
- Kombine taşımacılıkta tarafların hukuki sorumluluğunun ortaya konması,
- Sistemin bütünleştirilmesi,
- Uygun ücret tarifeleridir.

Kombine taşımacılık, taşıma sistemi içinde bulunan hava, kara, deniz ve demiryolu taşıma teknolojisinde yeni bir dönemi başlatmış ve farklı eşya gruplarının birleştirilerek homojen hale dönüşümünü sağlamıştır. Ayrıca kombine taşımacılıkta taşıma sistemini oluşturan insan - makine ilişkilerinde, etkinlik ve verimlilik gerçekleşmiştir.

1.2.Kombine Taşımacılığın Olumlu – Olumsuz Yönleri

Kombine taşımacılığın olumlu yönlerini aşağıdaki şekilde sıralayabiliriz; (Çancı, Erdal, 2013:341)

Coğrafi nedenlerden dolayı aktarmalı taşımacılığın zaman kayıplarını en aza indirir,

Parça yüklerin konteyner veya başka taşıma kapları ile birleştirilmesi ile seri sevkiyat ve teslimat imkanı sağlar,

Taşıma sistemi içinde bulunan unsurların birbirleri ile uyumlu olmasının getirdiği optimizasyonu sağlar,

Özel yükleme araç ve gereçleri kullanılmasıyla, taşıma sürelerinde rasyonelizasyon sağlar.

Kombine taşımacılığın operasyonel işlem sürelerini kısaltması yanında toplam taşıma masraflarını azaltıcı yönde de katkısı bulunmaktadır. Kombine taşımacılık,

klasik aktarmalı taşımacılıkta ayrı ayrı yapılan operasyonel işlemlerin bürokrasisini de azaltmakta, eşyaların göndericiden alıcıya daha az evrakla ulaşmasını sağlamaktadır.

Klasik aktarmalı taşımacılık daha çok el emeğine dayanmaktadır. Kombine taşımacılık ise yükleme ve boşaltma işlemlerini, teknolojik ekipmanlar ile daha kısa sürede yapmayı olanaklı hale getirmiştir. Kombine taşımacılık ayrıca ham madde ve diğer girdilerin tedarikinde sürat kazandırmakta, böylelikle işletmelere, tam zamanında üretim yapılması, finansal maliyetlerinin azaltılması ve müşteriye zamanında teslimat yapılması gibi avantajları da sunmaktadır.

Kombine taşımacılığın olumsuz yönlerini de aşağıdaki şekilde sıralayabiliriz; (Çancı, Erdal, 2013:342)

Kombine taşımacılıkta eşyaların, konteyner, palet vb. birim yük haline getirilmesi gereklidir. Ancak her yükün konteyner veya paletlere konması rasyonel olmayabilir. Bu nedenle birim yük haline getirilmemiş eşyanın kombine taşıma sistemi ile sevk edilmesi mümkün değildir.

Kombine taşımacılık yapılabilmesi için taşıma üniteleri (Konteyner veya paletler), aktarmayı yapacak taşıma terminalleri ile taşıtların birbirine uyumlu olması gerekir. Bu uyumlu sistemin oluşturulması için teknolojik bir alt yapıya ihtiyaç vardır. Bu alt yapının kurulması ise oldukça yüksek maliyetle gerçekleşmektedir.

Kombine taşımacılığın dikkat edilmesi gereken bir başka yönü ise taşıma sisteminin organizasyonudur. Bu karmaşık organizasyonun sağlanması kombine taşımacılık deneyimi olan işletmeler tarafından yapılabilmektedir.

2. AVRUPA BİRLİĞİ VE KOMBİNE TAŞIMACILIK

Avrupa'daki politik çevre, yıllardır kombine taşımacılıktan yana olmuştur. Avrupa Birliği ulaşım sistemindeki karayolu ağırlıklı yapısı nedeniyle, ulaşım türleri arasındaki dengenin sağlanması için, trafiğin karayolundan demiryoluna, iç su yoluna ve deniz yoluna kaydırılmasına yönelik kombine taşımacılığı teşvik etmektedir (Zeybek, 2007:144).

Avrupa Birliği'nin en büyük ekonomilerinden Almanya'nın yıllık taşıma oranları dikkate alındığında; taşımalarının % 52'sini kombine taşımacılık yoluyla yaptığı dikkat çekmektedir. Bunun yaklaşık % 24'ü uluslararası , % 20'si ulusal, % 8'i transit ticaret yoluyla olmaktadır ve devlet tarafından da desteklenmektedir (Mertel R., Sondermann K.U., Petri K., Kienzler H.P., Bitter S. ,2006).Avrupa Birliği'nde kombine yük taşımacılığı üç önemli politika aracı ile teşvik edilmektedir. Bunlar; (Zeybek, 2007:144)

- 1) Ortak ulaşım politikası,
- 2) Sürdürülebilir ulaşımın teşviki,
- 3) Entegre altyapı ve ulaşım araçlarının geliştirilmesidir.

Sonuçta, Avrupa'da son 25 yılda uluslararası taşımacılıkta, en yüksek büyüme hızına sahip taşımacılık türü kombine taşımacılıktır. Sistemin amacı, kapıdan kapıya ekonomik taşıma yapılması, karayollarındaki sıkışıklığın getirdiği darboğazın aşılması, kazaların ve çevreye olan negatif etkilerinin azaltılması ile enerji tasarrufu sağlanmasıdır (Şahin, 2006:25).

3. TÜRKİYE'DE KOMBİNE TAŞIMACILIK VE KOMBİNE TAŞIMACILIĞIN GELİŞTİRİLMESİ

Üç tarafı denizlerle çevrili olan ülkemizin, deniz yolu taşımacılığı sayesinde nakliye ve lojistik sektöründe Avrupa ülkelerine göre daha avantajlı durumda olduğu bilinmektedir. Fakat ülkemizde, bu avantaja sahip olmamıza rağmen, özellikle Avrupa, Orta Doğu ve Kuzey Afrika'ya verilen lojistik faaliyetlerde bu imkan etkin olarak kullanılamamaktadır. Son yıllarda tüm dünya genelinde kapıdan kapıya taşımacılık oldukça önem kazanmış, karayolu, havayolu, demiryolu ve deniz yolunun bütünleşmesi olarak tanımlanan çok modlu taşımacılık sistemi olan kombine taşımacılık gelişmeye

başlamıştır. İlerleyen yıllarda da kombine taşımacılığın gelişmesini sürdürmesi beklenmektedir. Gelişmiş ülkelerde ulaştırma sistemleri sürekli olarak ekonomik, sosyal ve politik koşulların değişimine bağlı olarak planlanmıştır. Ülkemizde ise bu durum tam olarak yerine getirilememektedir.

Avrupa ülkelerinde karayolu taşımacılığı, aciliyeti fazla olan taşımalar için kullanılırken, ülkemiz de, karayolu taşımacılığının dışındaki taşıma türlerinin çok gelişmiş olmamasından dolayı, karayolu yoğun tercih edilmektedir. Bu da beraberinde yüksek maliyet, çevre kirliliği, trafik yoğunluğu gibi durumları getirmektedir. Bir taşıma faaliyetinde ulaştırma türü belirlenirken, o ulaştırmanın yapılacağı ülkenin sosyal durumu, mali durumu, arazisinin coğrafi şekli, enerji kaynakları, teknoloji seviyesi gibi durumlar dikkate alınmalıdır ve bütün ulaştırma sistemlerine ağırlık verilmelidir. Ülkemiz çok büyük bir karayolu filosuna sahiptir. Buna neden olan durumların başında deniz ve demiryolu alt yapısının yetersiz olması ve bu altyapıları oluşturabilmenin maliyetlerinin yüksek olmaları gelmektedir. Yoğun olarak karayolu taşımacılığının tercih edilmesi taşıma maliyetlerinin yüksek seviyede olmasına sebebiyet vermektedir. Bu durum beraberinde kombine taşımacılığı akla getirmektedir. Kombine taşımacılığı etkin şekilde yerine getirebilen ülkeler her daim daha düşük maliyetli, daha güvenilir ve daha az süreçleri kapsayan sisteme sahip olacaktır. Ülkemizde ise kombine taşımacılık faaliyetlerini etkin şekilde sürdürebilmek için demiryolu ve denizyolu taşımacılıklarını birlikte kullanabilmek için limanlara yapılan yatırımların önemi büyüktür. Demiryollarının limanlar ile birleştirilmesi ile etkin bir kombine taşımacılık faaliyetinin oluşturulabileceği bilinmektedir. Son dönemde yapılan yatırımların bu yönde olduğu da bilinmektedir (Samast, 2012: 60-61). Türkiye’de kombine taşımacılığa bakıldığında, 5 farklı taşımacılık türü görülmektedir: (Evren G., Öğüt K.S., 2006:1191)

1. Demiryolu ile konteyner, ayaklı konteyner taşıması
2. Denizyolu bağlantılı konteyner taşıması
3. Ro-Ro taşıması
4. Feribot taşıması
5. Ro-La taşıması

Kombine taşımacılıkla birlikte, hem taşıma niteliklerini iyileştirmek hem de karayolunun yüksek taşıma payının denizyolu ve demiryoluna kaydırılması amaçlanmaktadır. Dünyadaki gelişmelere paralel olarak ülkemizde de başta konteyner taşımacılığı olmak üzere kombine taşımacılığında hızlı gelişmeler olmuştur. Son olarak 21 Eylül 2006 tarihinde, ilk aşamada haftada bir gün olmak üzere başlayan Halkalı-Wels (Avusturya) Ro-La taşıması, uluslararası demiryolu ağırlıklı kombine taşımacılıkta önemli bir aşamayı oluşturmaktadır (Evren G., Öğüt K.S., 2006:1191).

Ulaştırma Bakanlığı(UBAK) Stratejik Planı’nda; ülkemizdeki yük ve yolcu taşımacılığının karayolu ağırlıklı yapıldığı ve karayolu ağının artan kullanıcı sayısı ile oluşan sorunlarının ağır trafik yükünü taşınamayacak boyuta getirdiği de vurgulanmıştır. UBAK Stratejik Planı’nda karayolundaki bu olumsuzlukların giderilmesi için kombine taşımacılık sisteminin geliştirilmesi gerektiği üzerinde durulmaktadır. Kombine taşımacılığın geliştirilmesiyle; karayolu taşımacılığı payının azalması ve trafik tıkanmalarının önüne geçilmesi amaçlanmış, bunun yanı sıra uzun mesafe taşımacılığında, ekonomikliğin ve güvenliğin oluşturulacağı da belirtilmiştir. Planda, ‘taşıma süresi, taşıma maliyeti, sürücü konforu, bazı ülkelerle olan geçiş kotası sorununun çözümü gibi pek çok konuda olumlu sonuçlar doğurmakta olması, kombine taşımacılığın geliştirilmesini zorunlu kılmakta’ görüşüne yer verilmiş olup, başta havayolu ve denizyolu olmak üzere, hizmet sektörlerinde yüksek katma değerli lojistik faaliyetlere destek verilmesinin ve böylece Türkiye’nin çeşitli hizmet alanlarında lojistik merkezi haline gelmesinin hedeflendiği de vurgulanmıştır(Utikad.org/id=2866).

Taşımacılık sistemlerinde kalite, hız, güvenlik, maliyet vb. ölçütler dikkate alınarak yeni projeler geliştirilmekte ve bu çerçevede düzenlemeler yapılmaktadır. Söz konusu geliştirilmekte olan taşımacılık sistemleri, genelde ürün/yükün iki veya daha fazla taşımacılık türü kullanılarak yapılan taşımacılık esasına dayanmaktadır ve üç farklı uygulama şekli vardır:(Tanyaş M., Erdal M., Zorlu F., Gürlesel F., Filik F. ,2011:82)

1. Çok Modlu Taşımacılık (Multi-Modal Transportation): İki veya daha fazla taşımacılık modu kullanılarak yapılan, mod değişimlerinde araç veya kap içindeki yüklerin elleçlendiği taşımacılık sistemidir.
2. Intermodal Taşımacılık (Intermodal Transportation): Aynı taşıma aracı veya kabı ile iki veya daha fazla taşımacılık modu kullanılarak yapılan, mod değişimlerinde araç veya kap içindeki yüklerin herhangi bir elleçlemeye tabi tutulmadığı taşımacılık sistemidir.
3. Kombine Taşımacılık (Combined Transportation): Taşımanın başlangıç ve bitiş aşamalarında karayolunun kullanıldığı ve aradaki uzun mesafeli taşımanın demir, nehir, kanal veya deniz yolu ile yapıldığı taşımacılık sistemidir.

Türkiye Lojistik Master Planı için Strateji Belgesinde kombine taşımacılık terimi yukarıdaki uygulama farklılıklarını içerecek şekilde kullanılmıştır. Kombine taşımacılık sistemleri, taşımacılık türlerinin avantajlarını kendi içinde entegre edip, dezavantajlarını mümkün olduğunca saf dışı bırakan, devamlı kendini yenileyen ve gelişime açık sistemlerdir. Amaç; Maliyet, Hız, Güvenilirlik ve Hizmet Kalitesi parametrelerinin optimum bileşimini yakalamaktır. Uygulamada en çok rastlanan kombinasyonlar aşağıdadır: (Tanyaş M., Erdal M., Zorlu F., Gürlesel F., Filik F. ,2011:83)

1. Karayolu-Demiryolu Taşımacılığı (Piggybacking): Aynı sevkiyat kapsamında karayolu ve demiryolu taşımacılık modlarının birlikte kullanılmasıyla gerçekleştirilen karma taşımacılık olup kombine taşımacılık haline RO-LA (RollendeLandstrasse) denilmektedir.
2. Karayolu-Denizyolu Taşımacılığı (Fishybacking): Aynı sevkiyat kapsamında karayolu ve denizyolu taşımacılık modlarının birlikte kullanılmasıyla gerçekleştirilen karma taşımacılık olup kombine taşımacılık haline RO-RO (Roll On-Roll Off) denilmektedir.
3. Karayolu-Havayolu Taşımacılığı (Birdybacking): Aynı sevkiyat kapsamında karayolu ve havayolu taşımacılık modlarının birlikte kullanılmasıyla gerçekleştirilen karma taşımacılık sistemidir.

Uzun dönemde uluslararası taşımacılığın üçte ikisinin kombine taşımacılık ile yapılacağı öngörülmektedir. Bu çerçevede önerilen stratejiler de aşağıda belirtilmiştir: (Tanyaş M., Erdal M., Zorlu F., Gürlesel F., Filik F. ,2011:83,84)

- Kombine taşımacılık kullanım düzeyini artırmak için farklı taşımacılık türü ağları (şebekeleri) arasındaki entegrasyonun artırılması, türler arası geçişlerin (aktarma) kolaylaştırılması ve gerçek zamanlı bilgi paylaşımının (elektronik rezervasyon, bilet satış, elektronik ödeme vb.) ve tüm taşıma boyunca tek elektronik doküman kullanımının sağlanması,
- Mevcut ve potansiyel pazarı yüksek ülkelerde, işbirliği içinde dış ticaret lojistik merkezleri oluşturulması ve bu merkezler ile ülkemiz arasında kombine taşımacılık koridorları kurularak ülkemizin rekabet gücünün artırılması,
- Kombine taşımacılık mevzuatının oluşturulması, bilgi, güvenlik, asgari hizmet standartları, kullanıcı hakları, çevre, sorumluluk, yönetim ve ödeme sistemlerinin çerçevesinin tüm taşımacılık türleri kombinasyonunu kapsayacak şekilde belirlenmesi,
- Kombine taşımacılığa uygun elektronik takip ve izleme sisteminin geliştirilmesi,



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU

- Karayolu taşımacılığının kısa mesafelerde, demiryolu ve denizyolu taşımacılığının uzun mesafelerde tercih edilmesinin sağlanması,
- Mesafeye, yük özellik ve potansiyeline, taşıma türlerinin payına bağlı olarak denizyolu-karayolu, denizyolu-demiryolu, demiryolu-karayolu kombine taşımacılık sistemlerinin teşvik edilmesi,
- Kombine taşımacılık yatırım projelerinin öncelikli olarak desteklenmesi,
- Kombine taşımacılık şirketlerinin desteklenmesi ve teşvik edilmesi,
- Gümrük ve serbest bölge mevzuat ve işlemlerinin kombine taşımacılık gereklerine göre yeniden düzenlenmesi,
- Kombine taşımacılık meslek standartlarının (görev tanımları, görevli nitelikleri vb.) oluşturulması,
- Tehlikeli madde taşımacılığında, kombine taşımacılık operasyonlarını yönetecek personelin ilgili tüm eğitimlerden geçirilmesinin ve sertifikasyonunun sağlanması,
- Kombine taşımacılıkta Çekici-Yarı Römork yerine sadece Yarı Römork taşımacılığına ağırlık verilmesi gerekmektedir..

Bartın ili örneği için de değinmek gerekirse , Bartın Limanı inşa edilmeden önce, taşımacılık faaliyetleri Bartın ırmağı üzerinde yapılmaktaydı. Şehir içinde Tersane caddesi olarak anılan ve bugünkü ismi Yalı olan bölgeden küçük teknelere yüklenen yükler, bu tekneler ile ırmağın denizle birleştiği bölgeye getirilerek gemilere yüklenmekteydi. Bartın limanı 1960-1965 yılları arasında inşa edilmiş olup, 10.06.1966 tarih ve 6/6548 karar sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile askeri hizmetlere ayrılan bölümleri dışında kalan kısımları Bartın Belediyesi tarafından işletilmektedir.15.05.1995 tarih ve 2136 sayılı Bakanlar Kurulu Kararıyla da yabancı gemilerin girişine açılmıştır. 2004 yılında yürürlüğe giren ISPS kod çerçevesinde güvenlik seviyesi 1 olan Bartın Limanının gerekli sertifikasyonu yapılmış olup, mevcut haliyle; • Feribot (Ferry) / Yolcu (Passenger) • Genel Kargo Gemisi (General Cargo Ship) • Dökme Yük Gemisi (Bulk Carrier) • Konteyner Gemisi (Container) cinsi gemiler için uluslararası deniz trafiğine açıktır. (<http://www.bartınliman.gov.tr>).

Zaman içinde Bartın Belediyesi'nce Bartın Limanı'nın konteyner taşımacılığına açılması için başlatılan girişimler sonuç vermiş ve konteyner taşımacılığı için önceden fizibilite çalışması da yapan Bartın Belediyesi'nin, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı - Denizcilik Müsteşarlığı - Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğü'ne yaptığı başvuru da kabul edilerek, liman işletme iznine konteyner gemileri de 4 Ocak 2012 tarihli yazı ile eklenmiştir (<http://www.aydinses.com>).

Bartın ilinde önemli sektörlerin başında; demir-çelik sanayi, toprak sanayi, ağaç sanayi, metal sanayi, gıda sanayi, kağıt sanayi ve tekstil sanayi gelmektedir. Yurtdışına ihracat yapmakta olan firmalar için Bartın limanı, bölge içi liman olması sebebi ile bu firmalar için de maliyetlerini azaltıcı bir faktör olarak görülebilir. Fakat hali hazırda Bartın limanına konteyner gemisi servisi olmamakta, ağırlıkta açık yük gemi servisi olmaktadır. Bunun için gerek gemi acentesi firmalar ile gerekse forwarder firmalar aracılığı ile ihracat ve ithalatları için feeder gemiler (Büyük konteyner gemilerinin giremedikleri küçük veya düşük yoğunluğu olan limanlar arasında ya da küçük limanlar ile büyük limanlar arasında çalışan gemilerdir) aracılığı ile öncelikle bu limanın kullanılması talep edilmelidir. Bartın Limanı'nın Samsun'dan başlayıp İstanbul'a kadar olan alan içinde konteyner taşımacılığı yapan tek liman olması sebebi ile bölge içinde limanın konteyner taşımacılığının merkezi haline getirilmesi için seferber olunması gerekmektedir. Bunun için dış ticaret firmalarının yıllık dış ticaret hacimlerini, bölgede çalışma yapan sivil toplum kuruluşlarının da desteği ile, gemi acenteleri veya forwarder firmalarla paylaşması ve bununla birlikte bölgenin bir cazibe merkezi haline getirilmesi için de çalışmaları gerekmektedir.

SONUÇ

Dünya üzerinde yüzlerce yıldır yapılan limandan limana taşımacılık anlayışı zamanla değişmiş ve artık günümüzde kapıdan kapıya taşımacılık anlayışı egemen olmuştur. Bu anlayış kombine taşımacılık ile kendini bulmuş, hem ihracatta hem de ithalatta uygulanmıştır.

Ülkemiz geleceğini hızlı bir şekilde düşünmek zorunda olup, kombine taşımacılık anlayışına da, gelişmiş olan tüm ülkeler gibi gereken hassasiyeti göstermelidir. Ayrıca ülkemiz, üç kıtayı birleştiren geçiş noktası olması sebebi ile bölgesinde lojistik bir merkez olma hedefini de belirlemelidir. Bu hedefe uygun planlamaların başında kara, hava, deniz ve demiryollarının bir arada uyum içinde bulunmasına yönelik çabalar gelmektedir. Bütün taşıma türlerinde kullanılan terminal ve limanlar her operasyona (Kara, hava, deniz, demiryolu) uygun hale getirilmelidir. Altyapı, uluslararası bağlantılar ve yasal çerçevedeki eksiklikler de hızla giderilmelidir. Avrupa Birliği sektör, dernek ve temsilcileri, birlik içerisinde taşıma hareketliliğinin korunması için en uygun yöntemin kombine taşımacılık olduğu konusunda da görüş birliği içindedir. Sonuçta, kombine taşımacılık çalışmalarını rasyonel çerçeveye oturtmak için başlangıç olarak:

- Öncelikle Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı bünyesi içinde ve yetişmiş bir çekirdek kadro öncülüğünde "Kombine Taşımacılık" birimi mutlaka oluşturulmalıdır.
- Yapılanma ve mevzuat sorunları bütünlük içinde ve ivedilikle çözülmelidir.
- Ulaştırma–lojistik etkileşiminin sinerji doğuracak biçimde organize edilmesine yönelik çalışmalar yapılmalı, lojistik firmalarına da gereken her türlü destek sağlanmalıdır.
- Ulusal Ulaştırma Stratejik Planı çalışmaları içinde kombine taşımacılık temel noktalarının belirlenmesi sağlanmalıdır.
- Kombine taşımacılık sisteminin uygulanabilmesi ve geliştirilebilmesi için her türlü destek ilgili tüm kurumlarca sağlanmalı ve hizmet içi eğitimlerle de desteklenmelidir.

KAYNAKLAR

- Çancı M., Erdal M. (2013)Uluslararası Taşımacılık Yönetimi, Utikad Yayınları, İstanbul
- Evren G., Öğüt K.S. (2006) "Kombine Taşımacılık ve Ro-La" Uluslararası Demiryolu Sempozyumu 1.Cilt , sf.1191
- Mertel R.,Sondermann K.U.,Petri K.,Kienzler H.P., Bitter S. (2006) Trends in Domestic Combined Transport (http://uic.asso.fr/diomis/IMG/pdf/DIOMIS_A1_FINAL.pdf), Frankfurt am Main-Freiburg
- Samast A. (2012) Lojistik Yönetiminde Konteyner ve Kombine Taşımacılığın Bir Liman İşletmesinde İncelenmesi, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul
- Şahin M. (2006) Kombine Taşımacılık Siirt Örneği, Yüksek Lisans Tezi, Ankara
- Tanyaş M., Erdal M., Zorlu F., Gürlesel F., Filik F. (2011) , Türkiye Lojistik Master Planı İçin Strateji Belgesi, İstanbul
- Zeybek H. (2007) Ulaşım Sektöründe İntermodalite Ve Lojistik Alanındaki Gelişmeler ve Türkiye'ye yansımaları, Doktora Tezi, Ankara
- <http://www.aydinses.com/ekonomi/bartın-limani-konteyner-tasimaciligina-acildi-h88993.html> Erişim: 30.03.2015
- <http://www.bartınliman.gov.tr/limanhakkında.pdf> Erişim: 30.03.2015
- <http://www.utikad.org.tr/HABERLER/?id=2866> Erişim: 30.03.2015



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU



Filyos Projesinin Lojistik Üs Olarak Revize Edilmesi Ve Bölgesel Kalkınma Açısından Değerlendirilmesi

M.Said CEYHAN¹ Şevki ULAMA²

¹Bartın Üniversitesi İ.İ.B.F, İktisat Bölümü, 74100 BARTIN e-mail: sceyhan@bartin.edu.tr

²Sakarya Üniversitesi İşletme Fakültesi, Turizm İşletmeciliği Bölümü, SAKARYA

ÖZET

Lojistiğin ekonomide önemli bir yeri bulunduğu gibi, lojistik sektörünün dünya ekonomisinin GSYİH içinde zamandan zamana ve ülkeden ülkeye değişimle birlikte ortalama %25'e kadar bir yer teşkil ettiği bilinmektedir. Küreselleşme ile lojistiğin önemi daha da artmıştır. Taşımacılık, lojistiğin en önemli bir unsuru olarak bir ülkenin küresel rekabet ortamında güçlü olarak yer almasında önemli bir yapı taşı oluşturmaktadır. Gelişmiş ve gelişmekte olan bütün ülkelerin ekonomileri, sürdürülebilir ve rekabetçi taşımacılık sistemlerine sahip olmalarını gerektirmektedir. Kombine taşımacılık ise lojistikte gelecekte dünya ekonomisinde önemli bir rol oynayacaktır. Dolayısıyla kombine taşımacılık sistemi kurulmadan da iyi bir lojistik sistemden bahsedilemeyeceği gibi beklenen düzeyde bir bölgesel veya ulusal kalkınmadan da söz edilemez.

Karadeniz'e kıyısı olan ülkeler ve hinterlandındaki tüm Avrupa ve Asya kıtalarının iç bölgelerindeki pazarlara ulaşma başta olmak üzere diğer açık sulara açılma imkanı açısından 8333 km uzunluğundaki kıyılarımız ülkemize büyük fırsatlar sunmaktadır.

Bu bağlamda, Batı Karadeniz Bölgesinde ihalesi yapıp inşaat realizasyonu önemli bir seviyeye gelen Filyos Projesinin gerek bölgesel kalkınma ve gerekse ulusal kalkınma bakımından büyük önem taşımaktadır. Özellikle Filyos'un proje olarak lojistik üs bazında düşünülüp tasarlanması Türkiye ekonomisi ve bölgesel kalkınma açısından ayrı bir öneme sahiptir.

Bu çalışmada, Batı Karadeniz ve hinterlandındaki illerde yerleşik tüm kamu ve özel sektör firmalarının ithalat ve ihracatı ile bu illerin kendi arasındaki iç ticaretleri ve taşımacılığı açısından optimal bir konumda bulunan Filyos Liman Projesi'nin özellikle bir lojistik üs olma boyutu ile ele alınmasının önemi üzerinde durulacaktır.

Anahtar kelimeler: Lojistik Üs, Bölgesel Kalkınma, Filyos, Kombine Taşımacılık

Revision of Filyos Project as Logistic Base and Evaluation of its Optimality in Terms of Regional Development

ABSTRACT

As logistics takes important place in economics, It has known that logistics sector occupy 25% - differentiating from time to time and country- GDP in world economy. Logistics importance has increased with globalization. As transportation is most substantial element of logistics, this generates main constituent of a country's position to stand powerful in global competitive atmosphere. Economies of all developed or developing countries have to acquire sustainable and competitive transportation systems. Moreover, multimodal transportation is going to play important role in logistics in the forthcoming world economy. Thus, as it is impossible to talk about an efficient logistics system regardless of multimodal transportation, it is also impossible to talk about expected level of regional or national development.

Our shorelines, that are 8333 km-long in total, offer great opportunities to our country especially in terms of providing access opportunity to the markets in the inner regions of littoral countries to Black Sea and its hinterland by opening up in Europe and Asia continents and also other open waters.

In this context, The Filyos Project has a great importance in economic development in both regional and national senses especially by means of its being as a logistics base which has finished as project bidding process and progressed the realization of construction in Western Black Sea region. Especially as Filyos is considered and projected as logistics base it carries apart importance regarding Turkish Economy and regional development.

In this research, it will be stressed on the significance of approaching to Filyos Harbor Project as a rather logistics base, which is situated on an optimal location in terms of export and import of all public and private institutions located in provinces in Western Black Sea Region and its hinterland, and of their domestic trade and transportation.

Key words: Logistics Bases, Regional Development, Filyos, Multimodal Transport

GİRİŞ

Bundan 100 yıl önceki dünya ile şimdiki dünya arasında büyük fark var. Bugündünyanın sahip olduğu ekonomi de teknoloji de dünden çok daha farklı ve çok daha ileri düzeydedir. Artık teknoloji ekonominin beraberinde geliyor. Günümüzde ulaştırma sistemleri küresel ekonominin en temel bileşeni haline gelmiştir. Dünya ticaretinin büyümesi ile birlikte uluslararası eşya ve yolcu hareketi artmaktadır. Bu gelişim trendi taşıma sistemlerinin önemini arttırmış ve bu alanda yapılan yatırımların miktarını büyütüştür (Erdal, 2005).

Dünya küreselleşiyor ve isteyen herkes her şeyi her yerden bulabiliyor. Artık dünyada hemen hemen her ülke neredeyse her işi yapıyor. Lojistik olmadan bunları yapabilme şansımız yoktur. Bu nedenle lojistik son derece önemlidir. Lojistik, bir ürünün ilk üreticiden son tüketiciye kadar olan ;

- Nakliye,
- Depolama,
- Gümrükleme,
- Ambalajlama,
- Dağıtım gibi tüm süreçlerini kapsamaktadır. (MÜSİAD, 2013)

Dünya taşımacılık endüstrisinin arz ve talep tarafında yaşanan birtakım gelişmeler neticesinde ülkelerin ulaştırma politikalarında da birtakım önemli gelişmelere yol açmıştır. Bu gelişmelerin en önemlisi taşımacılık alanında görülen konteynerizasyon (konteynerleşme) ve çoklu taşımacılık (intermodalizm) olarak adlandırılıyor (Deveci, 2010).

Batı Karadeniz Bölgesinde yer alan Filyos Projesi bölgenin her açıdan kalkınması ve gelişmesi açısından çok büyük bir öneme sahiptir. Bu açılışmada öncelikle kalkınmanın en önemli unsuru olan lojistik ve ulaştırma üzerinde durulacak daha sonra Filyos Projesinin mevcut durumu ile geleceği hususunda analizler yapılacaktır.

1. BÖLGESEL KALKINMADA LOJİSTİĞİN ÖNEMİ

Günümüz ülkelerinin ekonomileri, sürdürülebilir ve rekabetçi taşımacılık sistemlerine sahip olmak zorundadır. Sağlıklı ve dinamik bir ekonomik yapı ancak düşük maliyetli ve hızlı bir ulaşım sektörü ile sağlanabilir. Bugün gelişmenin, verimliliğinin, rekabet edebilmenin, hatta var olmanın yolu, tedarik sürecini ve lojistik hizmetleri en iyi şekilde yönetmekten geçmektedir. Kombine taşımacılık ise lojistikte gelecekte dünya ekonomisinde söz sahibi olacaktır (MÜSİAD, 2013).

1.1 DÜNYA LOJİSTİK SEKTÖRÜ GENEL VERİLERİ

Günümüzde lojistik, rekabet üstünlüğü sağlamada giderek artan bir öneme sahip. Dünya Ticaret Örgütü (DTÖ) verilerine göre ulaştırma hizmetlerinin toplam hizmetler içindeki değeri son 10 yılda yüzde 28 artarken 2010 yılında bu oran yüzde 30'un üzerinde gerçekleşti. 2009 yılında yaşanan küresel kriz dünya ekonomisinde önemli bir daralmaya yol açtı. Ayrıca lojistik açıdan inceleme yapıldığında ticari mal ihracatının ağırlıklı olarak Asya ve gelişmekte olan ülkelere kaydığı gözlemleniyor. Dünyada lojistik, 2009 yılında 6 trilyon dolarlık bir pazar oluşturdu. 2015'te bu pazarın 10-12 trilyon dolarlık bir hacme çıkması bekleniyor (UTİKAD, 2012)

Her ürünün tüketiciye ulaşana kadar maliyetinin % 25'ini iç ve dış lojistik giderleri oluşturmaktadır. Önümüzdeki süreçte gelişen yatırımlar ile birlikte başta Çin olmak üzere BRIC ülkelerinin tamamında ve Türkiye'de lojistiğin global büyümesinin devam etmesi beklenmektedir (MÜSİAD, 2013).

1.2 TÜRKİYE'NİN LOJİSTİK AÇIDAN JEOPOLİTİK VE JEOSTRATEJİK KONUMU

Türkiye, dünya ticaretinin %40'ının gerçekleştiği ve dünya nüfusunun %11'inin yaşadığı Avrupa ile dünya ticaretinin %25'ini yapan ve nüfusunun %61'ini barındıran Asya arasında yer almaktadır. Türkiye coğrafi olarak Orta Doğu, BDT ve Avrupa arasında bir transit merkezi olma özelliklerinesahiptir. Karadeniz, Akdeniz ve Ege Denizi ile çevrili ve aynı zamanda Avrupa'daki en büyük olan 21 modern kara taşımacılığı filosunu barındıran Türkiye, yaklaşık 350 milyon kişiye hitap edebilecek bir lojistik ağ merkezi olarak konumlanma potansiyeline sahiptir.(URL-3)

Türkiye dünyanın Doğu-Batı, Kuzey-Güneyi arasında bütün ulaştırma sistemleri açısından en uygun bir merkezde bulunmaktadır. Kara yolu, demir yolu, hava yolu, deniz Yolu ve boru sistemlerinin en uygun geçiş ülkesi Türkiye'dir. Asya ve Ortadoğu ülkelerinin birçoğu dünya ticaretine açılmak için, Karadeniz ve Boğazlarımızı kullanmak zorundadır.

Üç taraflı denizlerle kaplı ve yaklaşık 8333 km deniz kıyı uzunluğu olan bir coğrafyada yaşamamıza rağmen, ne yazık ki bu muhteşem imkândan yeterince faydalanamamaktayız.

Türkiye'nin uzun deniz kıyısına sahip olması, enerji fiyatlarının yüksek olması ve deniz yollarının hava yoluna göre 22 kat, kara yollarına göre 7 kat ve demir yollarına göre 3,5 kat daha ucuz ve güvenli olması ulaşım ve nakliyede denizyollarını ön plana çıkarmaktadır(DEVACI,2010). Bu denli düşük maliyetli olmasından dolayı bugün dünya ticaretinin yaklaşık %90'ı deniz yoluyla yapılmaktadır. Giderek bu oranın artacağı da tahmin edilmektedir.

Deniz taşımacılığının bu denli düşük maliyetli olmasından dolayı dünya ticaretinde en temel taşımacılık deniz üzerinden yapılmaktadır. Nitekim, bugün dünya ticaretinin yaklaşık %90'ı deniz yoluyla yapılmaktadır. Giderek bu oranın artacağı da tahmin edilmektedir.

Dünya ticaretindeki büyüme devam etmekte olup bu büyüme lojistiğin öneminin daha da büyümesine neden olacaktır. OECD projeksiyonlarına göre, hızlı büyüme perspektifinde dünya mal ve hizmetler ticareti, dünya üretiminden daha hızlı bir şekilde artmış olup 1995-2020 yılları arasında reel olarak %350 oranında büyüyeceği tahmin edilmektedir (ECE,2011).

Büyük uygarlıklar aynı zamanda büyük yol güzergâhlarını oluştururlar. Hazar Denizi bir kanal ile Karadeniz'e bağlanırsa ülkemiz ve bölgemiz etrafındaki sekiz deniz birbirine bağlanmış olur. Ülkemiz Hazar Denizi, Karadeniz, Marmara Denizi, Ege Denizi, Akdeniz, Kızıldeniz, Umman Denizi ve Basra Körfezi'nin oluşturduğu ortak alanın merkezidir. Bu hat akıllı bir proje ile ticari hat haline getirilir, mal ve hizmet mübadelesi başlarsa, bu hattın etrafı dünyanın yeni bir merkezi olacaktır(GÜNDOĞAN,2011). Karadeniz'e kıyısı olan ülkeler ve hinterlandındaki tüm Avrupa ve Asya Kıta'larının iç bölgelerindeki pazarlara ulaşım imkanı ve diğer açık sulara açılma fırsatı açısından 8333 km uzunluğundaki kıyılarımız ülkemize büyük fırsatlar sunmaktadır.

2. TÜRKİYE'NİN LOJİSTİK ÜSSÜ OLMA POTANSİYELİ VE MEVCUT DURUM

Lojistik üs; taşımacılık, dağıtım, depolama, elleçleme, konsolidasyon, gümrükleme, ihracat, ithalat ve transit işlemler, alt yapı hizmetleri, sigorta ve bankacılık, danışmanlık ve üretim gibi bir çok entegre lojistik faaliyetin belirli bir bölgede gerçekleştirilmesini ifade etmektedir (Erdal, 2005).

Türkiye'nin, İpek Yolu güzergâhında bulunması, kıtaları birleştirmesi, üç taraflı denizlerle çevrili olması gibi coğrafik açıdan önemli üstünlükleri bulunmaktadır. Diğer taraftan, Çin ve Asya'daki büyük değişimlerle birlikte dünyanın ekonomik ve ticari yapısındaki önemli gelişmeler, Asya ile Avrupa arasında ticarete görülen artış, yeni

ulaştırma koridorlarının geliştirilmesini zorunlu kılmakta ve Türkiye'yi önemli bir transit ülke konumuna getirmektedir. Türkiye'nin lojistik üs olabilmesi için bu coğrafi üstünlüğünü iyi değerlendirmesi gerekmektedir(Erdal, 2005).

Bugün, Türkiye'den daha az avantajlı konumda olan Malta, Yunanistan ve İtalya, transit taşımacılıkta denizyoluyla taşınan 100 milyonlarca ton yükün dünya çapında lojistik üssü ve aktarma limanı konumundadır (DPT,2007).

Coğrafi avantajımıza rağmen ülkemizde transit taşımacılık yok denecek kadar az iken halen lojistik üs diyebileceğimiz bir liman ve altyapımız da bulunmamaktadır. Halen hiçbir limanımıza en büyük yük gemileri yanaşamamakta ve yük yükleme ve boşaltımı yapamamaktadır. Bu tür gemiler maalesef Yunanistan'ın Pire Limanına veya Ukrayna'nın Odessa vb. Limanlara yanaşıp aktarma yapılarak daha küçük çaplı gemiler ile Türk Limanlarına yanaşmaktadır. Çünkü Limanlarımızın çapı ve özellikle draftı(derinliği) düşüktür.Sözkonusu büyük gemilerin yanaşabilmesi için 24 metrelik drafta gerek bulunmaktadır. Bu durum Türkiye'nin ekonomisi için hem zaman kaybına hem de ek maliyete sebep olmaktadır.

Bu kadar avantajlarına rağmen Türkiye bugün yaklaşık 10 trilyon dolarlık dünya lojistik gelirinden hak ettiği payı alamamaktadır. Bahsettiğimiz potansiyel avantajlar değerlendirildiği takdirde bölgemiz dünyanın yeni bir ticaret merkezi haline gelebilir. Türkiye'nin bu pastadan daha fazla pay alabilmesi için;

- Ulusal ve uluslararası denizcilik, liman ve lojistik politikalarını oluşturması;
- Kombine taşımacılığın geliştirilmesi ve buna ilişkin altyapı yatırımlarının bir an önce tamamlaması;
- Lojistik sektörünün geliştirmesi ve lojistik üsler ile lojistik köylerin kurulması;
- Uluslararası taşıma koridorları dikkate alınarak ulaştırma master planlarını hazırlaması gerekmektedir.

Birbiri ile entegreolan denizcilik, liman ve lojistik sektörü için önceki yansıda belirtilen hususların hem devlet ve hem de özel sektör politikası olmasının ve özel-kamu işbirliğinin söz konusu sektörlerin önünü açacak şekilde geliştirilmesi gerekir (MÜSİAD,2013).

2.1.TÜRKİYE'NİN LOJİSTİK ÜS OLMA AÇISINDAN DEZAVANTAJLARI

Ülkemizin üç tarafının denizlerle çevrili olması, altı sınır komşusunun olması ve her şeyden önemlisi Asya ile Avrupa arasında bir köprü olması, ülkemizde lojistiğin özellikle de jeopolitik açıdan ne denli önemli bir hal aldığını göstermektedir.Bu kadar önemli bir konuma sahip olan ülkemizde özellikle karayolu taşımacılığında ilerlemeler gözlenmektedir. Avrupa'nın en geniş tır filolarından birine sahip olan ülkemizde, yapılmaya başlanılan duble yolların inşasının hızla devam etmesi, İstanbul'da yapımı devam eden üçüncü köprü, Marmaray projesi, İstanbul-İzmir hattını karayolu ile oldukça kısaltacak yeni otoban çalışması, ülkemizdeki karayolu taşımalarında yaşanan artışa verilen altyapı destekleri olarak göze çarpmaktadır; ancak yaklaşık 65.000 km'ye yakın karayoluna sahip ülkemizin otobanın ise yaklaşık olarak 2.000 km olması otobanın hiç kuşkusuz son derece düşük olduğunu göstermektedir. Bu nedenle otoban hızla yükseltilmesi gerekmektedir. Yapılan yolcu taşımacılığının yaklaşık % 95'inin, yük taşımacılığının ise % 90'ının bu yollarla gerçekleşmesi, üç tarafı denizlerle çevrili olan bir ülkenin denizyolu taşımacılığında ne kadar geride olduğunu ve kendisini geliştirmesi gerektiğinin de açık ve net bir göstergesidir.

- Üç tarafı denizlerle çevrili olmasına ve demiryolu faaliyetleri açısından çok eski bir geçmişe sahip olmasına rağmen, ulaşım sektöründeki yatırımların ağırlıklı olarak karayolu altyapısına yoğunlaşmış olması,
- Kamunun çıkardığı bürokratik zorluklar,
- Gümrük ve sınır yönetimi ile koordinasyonun yeterli olmaması,
- Beşeri sermaye ihtiyacı,
- Bilgi teknolojilerinin yeterli düzeye çıkarılmaması,

• Özel sektörün lojistik hizmetlerini geliştirmede çekimser davranması gibi etmenler Türkiye'nin lojistik üs olma açısından dezavantajlarını oluşturmaktadır (MÜSİAD,2013).

2.2.TÜRKİYE'DE LOJİSTİĞİN YOL HARİTASI YENİDEN ÇİZİLİYOR

Lojistik, 10. Kalkınma Planı'nda öncelikle dönüşümü planlanan 9 sektörden biri olmuştur. Yapılacak olan yatırımlar ve düzenlemelerle pazarın 2018 yılında Dünya Bankası Küresel Lojistik Performans Endeksi'nde 27. olan sırasının 15'inciliğe yükselmesi hedeflenmektedir. 2015 yılına civarı Liman Yönetim Modeli belirlenerek hayata geçirilecek. Bu model alanında oluşturulacak yönetim yapısı; bölgesel ihtiyaçları ve kapasiteleri dikkate alarak Kıyı Yapıları Master Planı'nın yönlendirilmesinden ve uygulanmasından sorumlulukları olan olacak. Bu yapıyla Türkiye'deki uygun fiyat gelişmeye hizmet edecek şekilde limanların işletiminin iyileştirilmesinde kamunun üstlenmesi gerekli olan eşgüdüm, özelleştirmeler sonucunda tekel oluşmasının engellenmesi gibi limancılık politikasıyla ilgili görevler de ifa edilecek. Kıyı Yapıları Master Tasarısı bütüncül kıyı alanları planlarıyla uyum gösteren olacak şekilde güncellenecek ve belirlenecek liman yönetim modeli alanında uygulanacak. 2017 yılına civarı Türkiye'de kombine ve intermodal taşımacılığı geliştirmek üzere iç ve dış ticarete tedarik zinciri yönetiminde optimizasyonu sağlayacak, ülkeyi beynelmilel ticarete tercih edilir bölgesel bir lojistik üs haline getirecek, emniyetli ve teknolojik yeniliklere sahip, kalkınmaya ivme kazandırmayı öngören sürdürülebilir bir Türkiye Lojistik Master Planı(TLMP) hazırlanacak.Ayrıca,demiryolunda serbestleşme süreci tamamlanacaktır.

Bu seviyeye erişmek için;

- Şehirlerde lojistik altyapısının iyileştirilmesi;
- Gümrük işlemlerinde etkinliğin sağlanması;
- Büyük altyapı yatırımlarının tamamlanması,
- Sektörde faaliyet gösteren şirketlerin rekabet güçlerinin artırılması ve
- Yurtiçi lojistik yapılanmasının yurtdışı yapılanmalarla desteklenmesine

yönelik çalışmalar yapılacaktır (URL-1).

2011 yılında yatırımı başlatılan Çandarlı Limanı'nın geri kalan altyapı ve üst yapılarının kademeli olarak gerçekleştirilmesi ve ilk etabının 2018'de tamamlanması öngörülmektedir.2013 yılında Yatırım Programı'na eklenen Filyos Limanı altyapı işleri 2018 yılında tamamlanması planlanmaktadır.

Ana limanların yolu, demiryolu bağlantıları ve sınır kapılarına bağlantı yapan koridorlarda yol yatırımları tamamlanacaktır.

Yeni hava kargo terminallerinin açılması planlanmaktadır.

Gümrüklerin fiziki ve beşeri kapasitesi artırılacaktır.

Yeni hudut kapıları açılarak ticaret artırılacak, alternatif ulaşım güzergâhları çoğaltılacak ve hudut geçişlerinde yaşanan yoğunluk ve yığılmalar azaltılacaktır.

Yap-işlet-devret (YİD) modeli kapsamında, mevcut gümrük kapıları ve gümrük idareleri modernize edilecektir. Son teknoloji elektronik sistemler devreye sokulacaktır (URL-2).

3. FİLYOS PROJESİ İÇİN ÖRNEK BİR LİMAN: ROTTERDAM LİMANI

13. yüzyıldan kalma bir balıkçı köyü iken 1932'de Rotterdam Belediyesi Liman İdaresi adı verilen bir örgüt kurulmuştur. Başta 1000 kişi istihdam etmekteydi ve ana görevi Rotterdam Limanı'nın uluslararası tanıtımıydı. Yurtdışından en büyük lojistik şirketlerinin buraya çekilmesi amacıyla ABD ve Asya gibi başlıca pazarlarda temsilcilikler kurulmuş ve düzenli olarak tanıtım faaliyetleri gerçekleştirilmiştir. Bugün Rotterdam Limanı, tonaj bakımından Avrupa'nın en büyük konteyner limanı olup ABD'den Avrupa'ya ana çıkış kapısı konumundadır. ABD ihracatının %60'ı Rotterdam'dan geçmektedir. Yılda 440 milyon tonun üzerinde kargo aktarımıyla



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU

dünyanın en büyük limanlarından biridir(URL-5). Bu büyüklük bugün Türkiye'nin tüm limanlarının toplamından büyüktür.

Rotterdam Limanı Avrupa'da yaklaşık 450 milyon müşteriye hizmet vermektedir. Doğrudan istihdamı 90.000 kişi, toplam istihdamı 300.000 kişidir. Rotterdam'ın Hollanda'nın gayri safi milli hasılası içindeki payı yaklaşık %12'dir. 2013 yılında doğrudan katma değeri yaklaşık 12 Milyar Euro'dur. Almanya, demir cevherinin hemen hemen tamamını Rotterdam Limanı üzerinden sevk etmektedir. 434 adet vinç, 62 adet terminal bulunmaktadır (URL-5).

Rotterdam'ın hinterlandı ile mükemmel bağlantısı bulunmaktadır. Avrupa, Rotterdam Limanı'na karayolu, demiryolu, iç su yolu, deniz yolu ve boru hattı olmak üzere 5 ulaştırma modeli ile bağlanmıştır. Transit süreleri Almanya, Belçika ve İsviçre'ye 1-3 günden azdır (URL-6). Rotterdam'ın İngiltere'den Macaristan'a, İskandinavya'dan İtalya'ya uzanan geniş ve etkin bir Avrupa otoyol sistemine doğrudan erişimi vardır.

Bunların yanı sıra düzenli iç deniz ve feeder hizmetleriyle çoğu yere 1 günde, bazılarında ise 24 saatten az sürede ulaşabilmektedir. Yerel hükümet ile Rotterdam Liman Otoritesi, limanın geliştirilmesine yönelik projelerde ve altyapı çalışmalarında uyum içinde çalışarak ülkenin refah seviyesini yükseltmektedir (URL-5). Rotterdam Limanı, Türkiye'nin örnek alabileceği, Avrupa'nın kalbi niteliğinde bir ticaret ve aktarma limanıdır.

4. TÜRKİYE' NİN ROTTERDAM'I OLABİLECEK FİLYOS PROJESİ VE POTANSİYELİ

Zonguldak'ın Çaycuma ilçesine bağlı Filyos Beldesi'nde, Osmanlı Padişahı 2. Abdülhamit döneminden (1876-1909) itibaren hayata geçmesi beklenen Filyos Projesi için ilk adım atılmıştır. Böylece, 100 yılı aşkın süredir hayal edilen proje kapsamında Türkiye'nin en büyük limanlarından biri olacak 25 milyon ton/yıl kapasiteli Filyos Limanı'nın inşa edilmesi planlanmaktadır (ÇETİNKAYA, 2014).

Bölgenin ulaşım altyapısına toplu olarak bakıldığında demiryolu, karayolu, havayolu ve deniz yolu ulaşımı ve taşımacılık olanaklarıyla güçlü bir ulaşım **potansiyeline** sahip olduğu görülmektedir, fakat mevcut ulaşım ağı düşük fiziki standartları ve güvenlik eksikliklerinden

ötürü kendisinden beklenen verimi sağlayamamaktadır. Karayolları açısından bakıldığında yol kaplamalarının fiziki yönden düzgün hale getirilmesi, dar olan yerlerde kaplama genişliklerinin gerekli standartlara yükseltilmesi ve yol geometrisinin belli kesimlerde düzeltilmesi gerekmektedir. Bununla ilgili olarak yapılan bölünmüş yol çalışmaları bölge için bir avantaj teşkil edecektir. Bu çalışmaların hızlandırılması karayolu bağlantılarındaki sıkıntıların çözüme kavuşmasını sağlayacaktır.

Deniz yolu yük taşımacılığında ERDEMİR Limanı'nın büyük bir öneme sahip olduğu bilinmekle birlikte bölgede taşımacılıkta kullanılan diğer limanların kapasite bakımından büyük yük gemileri için çok elverişli olmadığı görülmektedir. Bölgede yapılması düşünülen Filyos Limanı ile bölgenin deniz taşımacılığındaki payının % 6,3'lük mevcut durumdan % 15-18 seviyelerine getirilmesi muhtemeldir. Bölgede demiryolu bağlantısının bulunması bir avantaj olmakla birlikte halen yolcu ve yük taşıması için çok sınırlı bir hizmet vermektedir. Bölgede hızı arttırmak için elektrikli çekime geçilmesi, güzergâh geometrisinin düzeltilerek çift hat haline getirilmesi ve hattın modernizasyonu gerekmektedir. Böylelikle demiryolu hatları hem yük hem de yolcu taşımacılığında daha aktif olarak kullanılacaktır. Batı Karadeniz Bölgesi'nin genelini kapsayan Adapazarı-Karasu-Akçakoca-Ereğli- Bartın-Amasra Liman bağlantılarını içeren demiryolu projesinin tamamlanması, özellikle demiryolu altyapısı bulunmayan Bartın İli'nin ülke ağına katılması açısından büyük önem arz etmektedir.

Ayrıca, Filyos Vadisi Projesi kapsamında Amasra-Bartın-Filyos demiryolu bağlantısının oluşturulması limanın ulaşılabilirliğinin sağlanması açısından önemlidir. Verimli zaman kullanımının giderek önem kazandığı günümüzde, havayolu ulaşımı neredeysetüm sektörlerin gelişimini etkileyecek derecede öneme sahiptir. Bölgeye hitap eden tekhavayolu olan Saltukova Havaalanı'nın ulaşılabilirliğinin artırılması gerekmektedir. Bu bağlamda öncelikle toplu taşıma sistemi düzenlemeleri ile şehir merkezleriyle olan bağlantısı güçlendirilerek havaalanına ulaşım kolaylaştırılmalıdır. Yakın zamanda tüm bölgenin ihtiyaçlarını karşılamada sıkıntı yaratabilecek kapasite sorunları olan havaalanının pist uzatma çalışmaları başta olmak üzere ilave tesis yapılması, modernizasyon çalışmaları gibi çalışmaların yapılması gündeme gelecektir. Mevcut ulaşım sistemlerinin iyileştirilerek bölgenin ulaşılabilirliğinin artırılması kapsamında yürütülecek çalışmalara kaynak aktarılması gerekmektedir (URL-8)

Filyos Vadisi Projesi, bölgede ekonomik gelişmeyi tetikleyecek, bölgenin ulusal ve uluslararası düzeyde tanınırlığını ve yatırım çekmesini sağlayacak çok önemli bir projedir. Ayrıca proje kapsamında yapılması planlanan liman ayrı bir önem arz etmektedir. Zonguldak-Karabük- Bartın illerinin yanı sıra çevre illere ve İç Anadolu ve kısmen iç Ege Bölgesine hizmet edecek olan ve Avrupa Birliği uyum süreci dahilinde yürütülen TINA-2020 (Türkiye Ulaşım Altyapı İhtiyaçlarının Belirlenmesi) kapsamında da öncelikli projeler kapsamına alınan Filyos Limanı Projesi'nin bir an önce tamamlanması gerekmektedir (URL-7)).

Filyos Projesi bünyesinde Serbest Bölge, Endüstri Bölge ve Limanı Projesi ile birlikte diğer sanayi ve depolama alanları, konut dışı kentsel çalışma alanları ve çeşitli taşkın koruma yapılarını da içeren entegre bir projedir (URL-7).

Filyos Limanı ve geri sahasındaki endüstri tesisleri için hazırlanan "Filyos Vadisi Projesi" ülkemizin gerçekleştireceği GAP'dan sonra en büyük ikinci entegre yatırımı olduğu değerlendirilmektedir.



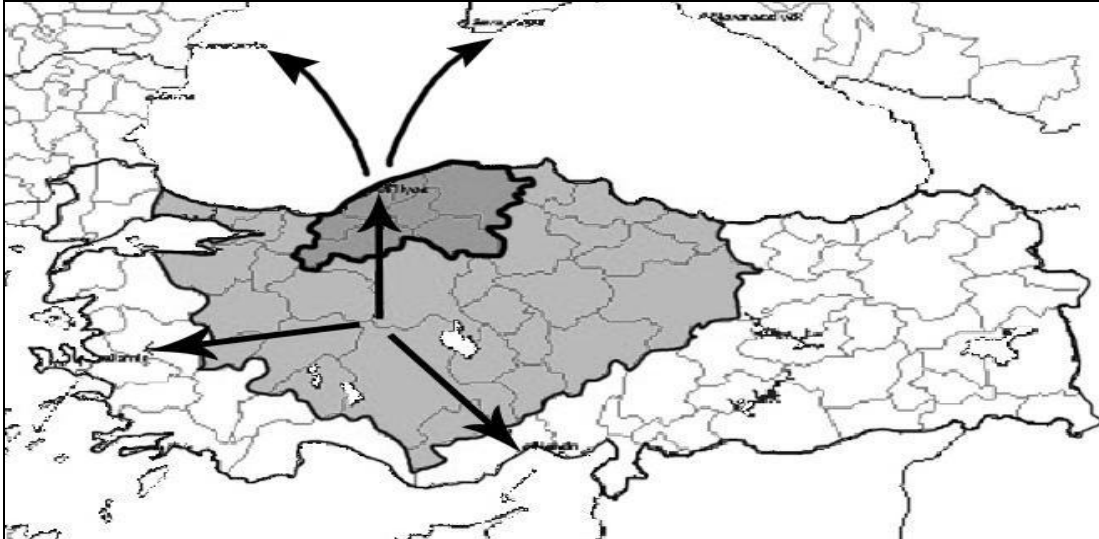
Şekil-1.Filyos Limanın Projesi Genel Görünüşü

5.FİLYOS PROJESİNİN SEÇİLMESİNİN NEDENLERİ

Filyos Limanı Projesinin seçilme nedeni arasında;

- Filyos'un, Karadeniz'in güney kıyısında olması bakımından draftını diğer kıyılarıımıza göre çok daha elverişli olması,
- Filyos Liman sahasının topoğrafik şartlarının liman yapımına uygun olması,
- Bölgenin arkasında geniş bir hinterlandın bulunması,
- İç Anadolu ve Ankara hinterlandına yakınlığının bir avantaj teşkil etmesi,

- Karadeniz'e en yakın liman konumunda bulunması,
- Kombine taşımacılık altyapısının nispeten mevcut olması,
- Demiryolu ve karayolu ağı ile Karadeniz, Marmara ve Akdeniz'e bağlanması,
- Tuna ve Ren nehirlerinin birbirine bağlanmasından sonra, ülkemizin Baltık Denizi'ne ve gündün güne ticaret hacmi genişleyen Karadeniz Ekonomik İşbirliği Projesi kapsamında yer alan ülkelere bağlanması (URL-8).
 - Proje tamamlandığında yaklaşık 20.000-30.000 kişiye doğrudan ve dolaylı istihdam sağlanarak tersine göçe neden olması,
 - Filyos Limanı'nın yapımıyla İstanbul limanlarındaki yoğunluğun da azalacağına öngörülmesi,
 - Türkiye'nin Avrupa ve Asya ticari alışverişinde Rotterdam benzeri bir lojistik üs olma potansiyeline sahip en önemli liman olması,
 - Civarındaki mevcut sanayilerin limanın doğal müşterileri olması,
 - İthal hammaddenin büyük kısmının deniz yoluyla Karadeniz ülkelerinden temin edilebilecek olması,
- Filyos Vadisi Projesi'nin Zonguldak, Bartın ve Karabük illerinin kalkınmasını sağlayacak olması, bulunmaktadır (ÇETİNKAYA,2013).



Şekil-2.Filyos Limanı Hinterlandı(BAKKA)

6. PROJE KAPSAMINDA BELLİ BAŞLI YATIRIMLAR

Filyos projesi entegre büyük bir proje olup, kapsamında irili ufaklı bir çok yatırım alanı bulunmaktadır.Proje kapsamında yapılacak yatırımlar arasında;

- 7 Baraj (taşkın, sulama, içme suyu ve enerji amaçlı),
- 8 sel kaparı,
- 6 hidroelektrik santrali,
- 20.898 hektar araziye kapsayan sulama tesisi
- Filyos Limanı ve Antrepo Sahası,
- Serbest Bölge ve OSB
- Taşkın Koruma Yapıları
- Lojistik Merkezi
- LPG Depolama Tesisleri
- Termik Santral
- Petrokimya Tesisi
- Triyaj Hattı
- Demir-Çelik Tesisi
- Refrakter Tuğla Sanayi



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU

- Barajlar ve HES'ler
- Çimento ve Toprak Sanayi
- Tersane
- Mobilya Fabrikaları
- Enerji Santralleri
- Petrol ve Ürünlerini Depolama Tesisleri
- Kömür-Cevher Stok ve Depolama Alanı gibi yatırımlar yer almaktadır (URL-8).

7. FİLYOS'UN LOJİSTİK ÜS OLARAK REVİZE EDİLME İHTİYACI

Sultan Abdülhamit'in tasarlayıp ancak gerçekleştiremediği Filyos Projesi bugün artık çok önemli bir düzeye gelmiş bulunmaktadır. 100 yıl önceki tasarlanan Filyos Projesinin çapı, yapısı ve mahiyeti ile bugün tasarlanan boyutu arasında doğal olarak çok büyük fark bulunmaktadır. Devlet bazında Filyos Projesi tekrar 1990'lı yılların başında gündeme gelirken o günden itibaren yapılan çalışmaların sonunda bugünhalen projede önemli bir gelişme kaydedilememiştir. Bu güne kadar projenin özellikle FilyosÇayı İslahı boyutu ile ilgili çalışmaları realize edilmeye çalışılırken alt yapı ile ilgili liman ve hinterlandı yatırımları ile ilgili henüz önemli bir gelişme bulunmamaktadır.

Başlangıçta sadece gemilerin barınması amacıyla düşünülen limanlar, günümüzde hizmet üretim merkezi haline gelmiştir. Limanda.aşağıda belirtilen hizmetler verilebilir.

- Yükleme-boşaltma
- İstifleme
- Depolama
- Liman içi taşıma
- Aktarma
- Transfer
- Römorkaj
- Pilotaj
- Arıtma
- Yakıt verme
- Bakım-onarım
- Güvenlik (KÖSEOĞLU,ÇİLENGİR,2013)

Dolayısıyla FilyosVadisi Projesi'nin alandaki imkan ve kapasiteler dikkate alınarak 50 yıl sonra oluşacak şartlara ve ihtiyaçlara göre projenin işleyişini de bozmayacak şekilde yeniden değerlendirilmesinde yarar bulunmaktadır. Özellikle Projenin ana vizyonunun yeniden belirlenmesi ve bunun revize edilmesi gerekir.

Bilindiği üzere, Filyos Vadisi ve gerisindeki orman ile deniz arası alan oldukça dardır. Bu dar olan alanın yaklaşık ortasından Filyos Irmağı geçmektedir. Limandan Gökçebey'e kadar olan Vadideki ırmak yatağının iki yakasındaki bir kilometrelik alan ıslah edildikten sonra Endüstriyel Sanayi Bölgesi ile Serbest Bölgeye tahsis edileceği planlanmıştır. Vadinin sağındaki ormanlık ile deniz kıyısı arasında alanda ise genellikle mevcut ve potansiyel yerleşim yerleri ile tarımsal alanlar bulunmaktadır. Bu alanın 30-40 yıl içinde gelişeceği aşikar olan şehrin yerleşim alanı ve Endüstriyel Sanayi ve Serbest Bölgenin gerektirdiği yapılar ve mütemmim cüzleri ile kombine taşımacılık tesisleri ve lojistik sektörünün gerektirdiğidepo ve antrepoların tümü için oldukça yetersiz kalacağı açıktır.Filyos Projesi bittiğinde Vadi Bartın ile birleşecek ve Bartın'ın turistik kaynak ve getirilerini de olumsuz etkileyecektir.Ayrıca,bu vadideki ekilebilir alanların verimlilik değerinin de bölgenin hinterlandındaki toprağa göre gayet yüksek olduğu ve turistik düzeyinin yüksek olduğu dikkatlerden uzak tutulmaması gerekir.

Vadideki ırmak yatağının bir kilometrelik alanının ıslahını müteakip Endüstriyel SanayiBölgesi ile Serbest Bölgeye tahsis edilmesi, sonrasında bu alanın sanayi üretiminin başlayıp yayılması ve nüfus artışı ile birlikte şehirleşmenin gelişmesi halinde bölgede yakın gelecekte çok önemli çevre kirlenmesi ile karşılaşma ihtimali bulunduğu



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU

gibi ekonomik karlılığı ve getirisi fevkalade büyük ve lojistik üs olan Rotterdam benzeri bir limanın fırsatları da kaçırılmış olacaktır.

Bugün Rotterdam Sanayi üretiminden ziyade lojistik sektöründen para kazanmaktadır. Sanayii bu dar ve değerli vadinin alanına hapsedildiğinde, gelecekte lojistiğin gerektirdiği alt yapı ve üst yapıyı kurmak için gerekli olan toprak parçasının bulunması imkânsız hale gelir. Burada vadi ve mücavir alanının özellikle lojistik köy, tesis ve depolar ile antrepolar, liman ve limanın gerektirdiği yapılaşmaya tahsis edilmesi son derece önemli bir gerekliliği arz etmektedir. Sanayi üretiminin gerektirdiği tesis ve mekânların ise geniş ve atıl olan vadinin hinterlandındaki Kırıkkale, Ostim-Ankara, Çankırı vb. alanlara aktarılması çok daha rasyonel bir tercih olacaktır.

SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

Türkiye, 8,333 km kıyı boyuyla, Doğu Akdeniz'de yer alan bir deniz ülkesidir. Bu nedenle, denizyolu taşımacılığı, ulusal ve uluslararası taşımacılık ilişkilerinde Türkiye için çok önemli bir role sahiptir.

100 yıllık bir hayalin ürünü olan proje kapsamında Filyos Limanı Türkiye'nin en büyük limanlarından biri olacak ve 25 milyon ton/yıl kapasiteyle hizmet verebilecektir. Filyos Vadi Projesi; Serbest Bölge, Endüstri Bölgesi ve Limanı Projesi ile birlikte diğer sanayi ve depolama, konut dışı kentsel çalışma alanları ve çeşitli taşkın koruma yapılarını da ihtiva etmekte olup entegre bir projedir.

Filyos'un da yaklaşık 50 yıl sonra 1932 yılında 1000 kişinin istihdam edildiği, şimdi Avrupa'da yaklaşık 450 milyon müşteriye hizmet veren, doğrudan istihdamı 90.000, dolaylı istihdamı 300.000 kişi olan, Hollanda'nın GSMH içindeki payı yaklaşık %12' ve uzunluğu 77 kilometre olan Rotterdam Limanı gibi büyük bir liman olma potansiyeli oldukça yüksektir.

Diğer taraftan İstanbul'daki Haydar Paşa ve Ambarlı gibi limanların kapasitesi dolmuş olup, buradaki lojistik yükün de Karadeniz kıyılarında en elverişli Liman olan Filyos'a yönlendirilmesi öngörülmektedir. Bununla birlikte Samsun, Trabzon ve Rize Limanlarının da feeder(besleyici) Limanlar olarak sisteme dahil edilerek Filyos Limanının daha hızlı ve daha büyük bir ölçüğe çıkması beklenmektedir.

Filyos Vadisinin deniz kıyısı ile gerisindeki orman bölgesi arasındaki alan sanıldığı kadar geniş bir alan değildir. Batı Karadeniz Bölgesinde kıyı şeridinde tek genişleme alanı olan Bartın Irmağı Vadisi ile Filyos Vadisi arasındaki toprak parçası da sanıldığı kadar büyük bir alan değildir. Şayet Filyos Limanı, Rotterdam benzeri bir lojistik üshaline gelirse orta vadede bu iki vadinin entegre olma ihtimali oldukça yüksektir. Başka bir deyişle Bartın Filyos ile süratle kenetlenecek ve Bartın Limanı da bir ihtisas limanı olarak (RO-RO ve /veya RO-LA Limanı) Filyos Limanına kenetlenecektir.

Rotterdam şehrinin sanayi üretiminden ziyade lojistik faaliyetlerden gelir sağladığı ve bu yolla gelişme gösterdiği bilinmektedir. Bölgedeki sanayi Filyos Vadisine hapsedildiğinde gelecekte lojistik faaliyetlerinin gerektirdiği alt yapı ve üst yapıyı tesis edecek toprak parçası bulunamayacaktır. Filyos Vadisinin gerek konumu ve gerekse deniz kıyısındaki draftı (derinlik) dikkate alındığında, Türkiye'nin Avrupa ve Asya ticaretinde Rotterdam benzeri bir lojistik üs olma potansiyeli çok büyük görülmektedir. Filyos limanının da 50 yıl sonra Rotterdam gibi yaklaşık 70 km'lik bir uzunluğa ulaşabileceği öngörüsü yapıldığında, Zonguldak, Filyos ve Bartın Limanlarının birleşeceği açıkça görülmektedir.

Sonuç olarak, mevcut Filyos projesindeki Endüstriyel Sanayi Bölgesi alanı ile Serbest Bölge alanlarının projedeki mekandan çıkararak Çankırı, Ankara, Kırıkkale vb. daha uygun ve geniş alanlarına aktararak bu alanın yeniden planlanmasında büyük yarar bulunmaktadır. Filyos'un lojistik üs olarak revize edilerek, bölgenin hinterlandındaki sanayi bölgeleri ile Filyos arasında kombine taşımacılık sistemleri



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU

kurulmak suretiyle limana bağlanmasının optimal ve etkin bir tercih olacağı değerlendirilmektedir.

KAYNAKLAR

DEVECİ, A. 2010, "Türkiye'de Çoklu Taşımacılığın Geliştirilmesine Yönelik Stratejik Bir Model Önerisi " Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi. 2/1 İzmir

DPT,9.Beş Yıllık Kalkınma Planı(2007-2013)Gemi İnşa Sanayii Özel İhtisas Komisyonu Raporu. http://www.serka.org.tr/downloads/ust_olcekli/55_gemi_insa.pdf Son Erişim Tarihi:02.05.2015

ECE, J.N. 2011,Denizcilik ve Liman Sektörleri 2011 Tahminleri

http://www.denizhaber.com/index.php?sayfa=yazar&id=11&yazi_id=100565 Son Erişim Tarihi:02.05.2015

ERDAL, M. 2005. "Küresel Lojistik Kavramı ve Lojistik Üsler." www.tedarikzinciri.org/UserFiles/File/Lojistik%20Yonetimi/Lojistik.doc (Erişim Tarihi:02.05.2015)

GÜNDOĞAN, M. 2011, <http://metegundogan.com/wp-content/uploads/2011/11/MeteGundoganPaper3denizhavzasi-02-sekiz-deniz-yaylasi.pdf> Son Erişim Tarihi:02.05.2015

MÜSİAD, Lojistik Sektör 2013 Raporu,Mavi Ofset, İstanbul,2013

http://www.musiad.org.tr/F/Root/burcu2014/Ara%C5%9Ft%C4%B1rmalar%20Yay%C4%B1n/Pdf/Sekt%C3%B6r%20Kurullar%C4%B1/Lojistik_Sektor_Raporu_2013.pdf Son Erişim Tarihi:02.05.2015

URL-1<http://www.dunya.com/guncel/lojistigin-yol-haritasi-yeniden-ciziliyor-244116h.htm> Son Erişim Tarihi:02.05.2015

URL-2 <https://rayhaberpozitif.wordpress.com/tag/turkiye-lojistik-master-plani/> Son Erişim Tarihi:02.05.2015

URL-3

<http://www.investinurfa.org.tr/tr/dokumanmerkezi/Documents/Sektor%20Raporlari/Bilesen%20Elojistik%20Sektoru%20Kapsam%20Gelistirme%20Calismasi.pdf>, Son Erişim Tarihi:02.05.2015 "Şanlıurfa Sanayisinin Yeniden Yapılandırılması için Teknik Destek Projesi Lojistik Sektör Analiz Raporu"

KÖSEOĞU,A.M. ve ÇİLENGİR.F,"Liman Yatırımlarını Etkileyen PazarEtmenleri İle Liman Yatırımlarının Etkileri,Ve Bir Liman İncelemesi"<http://web.deu.edu.tr/ulk2013/I%20Ulusal%20TAM%20KITAP.pdf>Dokuz Eylül Üniversitesi , I. Ulusal Limanlar Kongresi Bildiriler Kitabı,2013,Son Erişim Tarihi:02.05.2015

URL-4 <http://bakkakutuphane.org/upload/dokumandosya/BatY-Karadeniz-Bolgesi-2010---2013-Bolge-PlanY-13.02.2015.14.50.30.pdf>

URL-5<http://www.portofrotterdam.com/en/Port/port-statistics/Pages/employment.aspx> Son Erişim Tarihi:02.05.2015

URL-6 <http://www.portofrotterdam.com/en/Port/port-statistics/Pages/port-infrastructure-statistics.aspx>Son Erişim Tarihi:02.05.2015

URL-7https://www.tarim.gov.tr/SGB/TARYAT/Belgeler/kalkinma_ajansi_bolg_plan/TR81.pdf Son Erişim Tarihi:03.05.2015

URL-8- <http://bakka.gov.tr/assets/raporlar/Filyos-Vadisi.pdf>Son Erişim Tarihi: 02.05.2015

UTİKAD, <http://www.utikad.org.tr/haberler/?id=10067> Son Erişim Tarihi: 02.05.2015



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU



Havaalanının Bölgesel Kalkınmaya Etkisi -Zonguldak Havaalanı

Mehmet ÇETİNKAYA¹ O. Bahadır KALECİK²

¹Birim Başkanı., Batı Karadeniz Kalkınma Ajansı (BAKKA), Kozlu/Zonguldak, Türkiye, e-mail: mchetinkaya@bakka.gov.tr

²Uzman, Batı Karadeniz Kalkınma Ajansı (BAKKA), Kozlu/Zonguldak, Türkiye, e-mail: obkalecik@bakka.gov.tr

ÖZET

Günümüzde ulaşılabilirliğin ve hızlı ulaşımın önem kazanmasıyla birlikte havaalanlarının da önemi artmaya başlamıştır. 2004-2014 yılları arasında yolcu sayısı iç hatlarda 14 milyondan 76 milyona, dış hatlarda ise 30 milyondan 73 milyona yükselmiştir.

Havaalanı yatırımları çok büyük sermaye gerektiren ve buldukları bölgenin sosyoekonomik faaliyetlerini etkileyen yatırımlardır. Havaalanı yatırımlarının diğer kamu yatırımlarına nazaran büyük bir bütçe gerektirmesi, tamamlanmasının uzun yıllar alması, yapıldığı kenti, bölgeyi hatta ülkeyi etkileyen büyük projeler olması nedeniyle geniş bir bakış açısı ile planlanması oldukça önemlidir. Havaalanları bölgelerin ve illerin erişilebilirliklerine sunduğu katkı ile birlikte yatırım ortamının iyileşmesine yardımcı olan ve bölgeye daha çok yatırım çekilmesini olanak sağlayan önemli yatırımlardandır.

Havaalanları ulaştırma sisteminin bir alt parçası olduğu için, diğer ulaşım türleri ile bir bütün olarak ele alınarak planlanması ve yatırımların da bu çerçevede hayata geçirilmesi gerekmektedir. Havaalanları için master planlama yapılması gelecekte diğer ulaşım ağlarıyla ilişkisinin belirlenmesi ve bölge gelişimine paralel olarak gerçekleştirilecek eylemlerin planlanabilmesi açısından da önem taşımaktadır.

Doğrudan devlet eliyle bazı sektörlerde gerçekleştirilen yatırımlar o bölgelerde uzun soluklu kalkınma etkileri ortaya çıkarmaz hatta zaman zaman bu etkilerin tersi durumlar da görülmüştür. Bu nedenle doğrudan yatırımlarda yatırımın yapıldığı ilin veya bölgenin potansiyelini harekete geçirerek sürdürülebilir bir kalkınma hamlesini başlatacak ve ilin ve /veya bölgenin rekabet gücünü artıracak politikalara önem verilmesi gerekmektedir. Altyapı yatırımları da bu etkileri arttıracak yatırımlar arasındadır.

Bu çalışmada havaalanıyla ilgili yapılması gereken çalışmalar ve sorunlara değinilerek bu yatırımların yapılmasıyla bölgenin Felde edeceği faydalar sıralanmış, kamu yatırımlarının havaalanı projelerindeki önemine değinilmiştir.

Anahtar Sözcükler: Batı Karadeniz, Zonguldak, Filyos, Havaalanı, Bölgesel Kalkınma

Impact of an Airport to Regional Development - Zonguldak Airport

ABSTRACT

Nowadays the significance of airports has started to increase due to the increase in importance of accessibility and fast transportation. The number of passengers increased from 30 million to 73 million in foreign lines and from 14 million to 76 million in domestic lines between the years 2004-2014.

Airport investments are the assets that require high capital amounts and affect the socio-economic activities of the region where located. It is very important to plan airport investments in comprehensive perspective since the investments require a large budget comparing to other public investments, completion takes years and they are major projects affecting the city, the region and even the country where they are constructed. Airports are important investments that serve contribution to accessibility of regions and provinces, help to improve investment environment and provide to attract more investments to the region.

Since they are a part of the main transport system, airports should be planned together with the entire transport system as a unity and airport investments should be implemented within this scope. It is quite essential to prepare a master plan for airports to set relation upon other transport networks and to be able to determine foreseeing activities parallel to regional development.

Direct supports given by the government on a region cannot create long-term development impact; even it may prevent booming effect. Therefore, activating regional resources to trigger sustainable development and increasing competitiveness policies should be applied on direct support policies. Infrastructure investments are the investments which can also trigger sustainable development.

In this study, problems and necessary works in relation to Zonguldak Airport are mentioned, and benefits of the region with the completion of the works are listed. Also the importance of public investments on airport projects is addressed.

Key Words: Western Black Sea, Zonguldak, Filyos, Airport, Regional Development

GİRİŞ

Havacılık son yıllarda baş döndürücü bir hızla gelişmekte, ulusal sınırlar içindeki ve uluslararası entegrasyonu ve bütünleşmeyi hızlandırmakta ve öncülük etmektedir. Havacılık sektörü aynı zamanda birçok farklı sektöre de hizmet ettiğinden dolayı geniş bir yelpazede bölgelerin gelişimine katkı sunmaktadır. Havaalanları kolay ulaşım imkânıyla bölgelerin yatırım ortamını iyileştirirken, hizmet sektöründe ve özellikle de turizmde bölgelerin gelişimine ve yeni fırsatların ortaya çıkmasına öncülük etmektedir.

Türkiye’de havacılık sektörü 2003 yılından itibaren yakalanan istikrar, alınan tedbirler ve serbestleşme politikası sayesinde, Türkiye’de %14,5 seviyesinde büyümüştür. Son 12 yılda dünyadaki büyüme oranı ise yılda ortalama %5 civarında kalmıştır. Türkiye’de havacılık sektöründe 2003 yılında 65.000 civarında olan çalışan sayısı 2013 yılı sonu itibariyle 180.000’i aşmıştır. Bu gelişmelerin bir sonucu olarak son 10 yılda sektörün cirosu 2,2 milyar dolardan 23,8 milyar dolara ulaşmıştır. Gelişmiş ve gelişmekte olan birçok ülkede havacılık sektöründe kriz yaşanıp şirketler küçülmeye giderken, Türkiye’de havacılık sektörü büyümeye devam etmektedir. Türkiye taşınan ton*km ölçeğinde 2003 yılında dünya sıralamasında 30’uncu sırada iken 2013 yılında 15’inci sıraya; Avrupa’da ise 5’inci sıraya yükselmiştir. (Şen ve Polat,2015) Bu büyüme Türkiye’nin ekonomik gelişme ve büyümesinde de önemli bir yer tutmaktadır.

Ülkemiz nüfusunun %90’ı karayoluyla 100 km seyahat ettiğinde bir havalimanına ulaşabilmektedir. Batı Karadeniz Bölgesi için de durum bu şekildedir. Tablo 1’de görüldüğü üzere Zonguldak Havaalanı TR 81 Batı Karadeniz Bölgesindeki üç il (Zonguldak, Karabük ve Bartın) de 100 km’lik bir karayolu mesafesi içinde yer almaktadır.

Tablo 1. Bölgenin Havaalanlarına Uzaklığı

HAVAALANLARI	ZONGULDAK	KARABÜK	BARTIN
Zonguldak Havaalanı	55	87	36
Kastamonu Havaalanı	221	120	190
Sabiha Gökçen Havaalanı	297	366	404
Ankara Esenboğa Havaalanı	286	236	305

Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Karayolları Genel Müdürlüğü

Aşağıdaki Tablo 2’de Batı Karadeniz Bölgesindeki illerin erişilebilirlik açısından karşılaştırılması görülmektedir. Zonguldak Havaalanı 2009 yılında uçuşlara açıldıktan sonra yaşanan değişim havaalanlarının illerin erişilebilirlikteki etkisini göstermek açısından iyi bir örnek oluşturmaktadır. Havaalanının açılmasıyla birlikte Zonguldak Türkiye’deki il sıralamasında 29’uncu sıradan sırasıyla 15 ve 9’uncu sıraya kadar yükselmiştir.

Tablo 2. Erişilebilirlik Açısından Batı Karadeniz Bölgesindeki İllerin Karşılaştırılması

İL	2009-2010		2008-2009		2007-2008	
	Endeks Değeri	Sıra	Endeks Değeri	Sıra	Endeks Değeri	Sıra
Bartın	34,23	44	29,60	47	23,52	58
Karabük	29,83	49	29,29	48	28,32	47
Zonguldak	60,59	9	50,86	15	38,08	29
İstanbul	94,58	1	94,36	1	93,48	1
Türkiye Ort.	35,45		34,61		33,87	

Kaynak: URAK, 2010

Ulaşım politikalarında yeni havaalanları inşa edilirken mevcutların durumunun iyileştirilmesi, teknolojilerinin güncellenmesi, iç ulaşım problemlerinin giderilmesi ve çevre şehirlerden erişimin kolaylaştırılması gibi durumların dikkate alınması gerekmektedir. Havaalanlarının çekim merkezi haline gelmesi ancak bu hususların çözülmesiyle mümkün olabilecektir. Yalnız havaalanlarının şehir bağlantıları ülkemizde sürekli göz ardı edilen bir ayrıntı olarak göze çarpmaktadır. Bundan dolayı da mesafeler yakın olmasına rağmen iç ulaşım problemlerinden ötürü bölgesel havaalanlarından yeterli verim alınamamakta bunun sonucu olarak yolcular daha çok büyük şehirlerdeki havaalanlarını tercih etmektedir.

Havaalanları ulaştırma sisteminin bir alt parçası olduğu için, diğer ulaşım türleriyle bir bütün olarak ele alınarak planlanması, yatırımların bu çerçevede hayata geçirilmesi ve ulaşımda tam entegrasyon sağlanması büyük bir öneme arz etmektedir. Bu sebeple mevcut durum analiziyle başlayan, faaliyet tahminleri, ihtiyaçların belirlenmesi, havaalanının çevreye etkileri ve finansal planlama evrelerini içeren bir master plan dâhilinde çalışmaların yürütülmesi sürdürülebilir bir büyüme açısından olmazsa olmaz görülmektedir.

Bölgesel ve ulusal kalkınma açısından kamu yatırımlarında geleneksel altyapı yatırımları (havaalanı, raylı sistemler ve karayolu yatırımları vb.), bilim ve teknoloji parkları, araştırma enstitüleri, teknoloji merkezleri önemli bir yere sahiptir. İlk yatırım maliyetleri yüksek olan bu altyapı yatırımları kamu eliyle güçlendirilerek; özel sektörün gelişmesi, yatırımların hızlandırılması ve istikrarlı bir büyüme için birer araç vazifesi görmesi sağlanacaktır. Bu sebeple hali hazırda altyapı eksiklikleri bulunan Zonguldak Havaalanı'nın bölgesel kalkınmaya katkı sunması için bu alanda kamu eliyle yapılacak yatırımlar büyük önem arz etmektedir. Zira yüksek maliyetli ve geri dönüş hızı yavaş olan bu yatırımların özel sektör imkânlarıyla yapılması kalkınmakta olan bölgeler için oldukça zordur.

İkinci Dünya Savaşı yıllarında askeri havaalanı olarak inşa edilen, 1999 yılında sivil uçuşlar için hizmete açılan ve 2002 yılında hiçbir uçuş gerçekleştirilmeden kapatılan Zonguldak Havaalanı esasen Zonguldak, Karabük ve Bartın illerinin kalkınmasını tetikleyecek potansiyele sahip önemli bir altyapı yatırımdır. 2006 yılında özelleştirilen, 2009'da ilk kez sefer düzenlenen havaalanında hâlihazırda sadece Zonguldak-Almanya uçak seferleri gerçekleştirilmekte olup yeni uçuş güzergâhlarına da yakın zaman zarfında seferler düzenlenmesi için ön çalışmalar yapılmaktadır. Ancak bu durumun gerçekleştirilmesi için en önemli engel geçmiş yıllarda birkaç kere denenmiş olan İstanbul-Zonguldak-Trabzon seferlerinin talep eksikliği nedeniyle kısa bir süre sonra sonlandırılmış olmasıdır. Bu sebeple benzer problemlerin yaşanmaması için gerek doğru uçuş güzergâhlarının planlanması gerekse uygulanan politikaların gözden geçirilmesi gerekmektedir.

Zonguldak Havaalanı Zonguldak, Karabük ve Bartın illerine yakınlığı nedeniyle bölgesel havaalanı hüviyeti taşımaktadır ve önemli bir yolcu potansiyele sahiptir. Altyapı ve planlama eksiklikleri, transfer hizmetlerindeki sıkıntılar ve arz-talep dengesinin kurulamaması gibi nedenlerle havaalanından bugüne kadar arzu edilen verim alınamamıştır. Bu sebeple havaalanı bölgesel kalkınmaya da arzu edilen katkıyı henüz sunamamıştır.

Bu çalışmada havaalanının temel sorunları, çözüm önerileri, bölge halkının ve aktörlerinin eğilimleri sunularak daha etkin ve verimli kullanılması amaçlanmış, bölgesel kalkınmaya etkisinin maksimum seviyeye çıkarılması hedeflenmiştir.

1. TÜRKİYE'DE HAVAYOLU TAŞIMACILIĞI

1.1. Havayolu Taşımacılığında Gelişmeler

Yurtiçi taşımalarında 1960 yılında havayolu taşımacılığı %0,8 oranıyla demiryolu ve denizyolu taşımacılığının gerisinde kalırken bu oran 2000 yılında %1,8, 2005 yılında %2,1'e 2008 yılında ise %7,8 gibi oldukça önemli bir yüzdeye ulaşmıştır. 2013 yılına baktığımızda yurt içi yolcu taşıma oranlarında havayolu taşımacılığının %7,9 oranla karayolu taşımacılığından sonra en fazla tercih edilen taşımacılık olduğu görülmektedir.

2003-2013 yılları arasında ulaştırma ve haberleşme alanlarındaki yatırımlara baktığımızda 9 milyar TL'lik ve % 5,4'lük bir yatırım oranı ile havayolu yatırımı 4. sırada yer aldığı görülmektedir. Ulaşım modları arasında havayolu yatırımları toplam yatırımlardan %6,16'lık pay almıştır.

1.2. Türkiye Geneli Havalimanları Yolcu ve Uçak Trafikliği

Havayolu taşımacılığında vergi ve katkı paylarında indirimler başta olmak üzere, yapılan düzenlemeler çerçevesinde pazara yeni taşıyıcıların girmesiyle talepte yaşanan yüksek hızlı büyümenin devam ettiği görülmektedir. 2006 yılında 42 olan aktif hava meydanı sayısı 2012 yılında 49'a yükselmiştir(10. Kalkınma Planı,2014-2018;108). 2013 yılı sonu itibariyle ise iç hat uçuşu yapılan havalimanı sayısı 52'dir(İstatistiklerle Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme,2003-2013;38).

Türkiye Geneli Havalimanları yolcu trafiğine baktığımızda 2005 yılı ile 2014 yılları arasında yolcu sayısı açısından % 197'lik bir artış gözlenmektedir. Yıllık ortalama % 12,8'lik bir artış gerçekleşmiştir. 2005 yılında 56 Milyon olan yolcu sayısı 2014 yılına gelindiğinde 166 Milyon kişiye ulaşmıştır. 2018 yılında 232 Milyon kişiye ulaşan bir havayolu yolcu trafiği beklenmektedir(10 Beş Yıllık Kalkınma Planı;109)

Özellikle 2012 yılından sonra iç hatlardaki yolcu sayısının dış hatlardaki yolcu sayılarını aştığı görülmektedir. Yeni kurulan havaalanlarının etkisi, tüketim tercihlerindeki değişimler, refah seviyesindeki artış ve THY'nin yanı sıra sektöre giriş yapan havacılık şirketleri ve uyguladıkları satış stratejilerinin de bu duruma önemli bir katkısı olmuştur. Özellikle son yıllarda fiyat politikalarının da etkisiyle Türk halkının havayolu ulaşımını bir lüks değil ihtiyaç olarak gördüğü gözlemlenmektedir.

Tablo 3'te yer alan Yolcu sayısı projeksiyonuna baktığımızda ise toplam yolcu trafiğinin 2015 yılında 187 Milyon, 2016 yılında 205 Milyon, 2017 yılında 223 Milyon kişi olması beklenmektedir.

Tablo 3. Yolcu Sayısı Projeksiyonu

Yolcu Trafiği	2013	2014	2015	2016	2017
İç Hat	76.148.526	85.416.166	97.010.136	107.218.322	117.449.797
Dış Hat	73.281.895	80.304.068	89.590.574	97.570.881	105.569.392
Direkt Transit Yolcu	565.447	461.105	531.040	607.196	693.108
TOPLAM	149.995.868	166.181.339	187.131.750	205.396.399	223.712.297

Kaynak: <http://www.dhmi.gov.tr/istatistik.aspx> 01.04.2015

Overflight uçuşlar dâhil Türkiye Geneli Havalimanları uçak trafiğinde 2005 yılı ile 2014 Yılları arasında %121'lik bir artış göze çarpmaktadır. Yıllık ortalama artış %9,2'dir. Özellikle 2008 ve sonraki yıllarda ciddi bir ivme kazanan iç hatlardaki uçuş trafiği dış hatlara göre daha yüksek miktarlarda gerçekleşmiştir. Tablo 4'te de görüldüğü gibi uçak trafiğinin 2017 yılına gelindiğinde 2 Milyonun üzerinde olması öngörülmektedir.

Tablo 4. Uçak Trafiği Projeksiyonu

Uçak Trafiği	2013	2014	2015	2016	2017
İç Hat	682.685	754.259	834.191	895.750	955.792
Dış Hat	541.110	591.695	629.837	665.889	701.051
Overflight Uçak Trafiği	281.178	333.017	389.420	416.410	443.400
TOPLAM	1.504.973	1.678.971	1.853.448	1.978.049	2.100.243

Kaynak: <http://www.dhmi.gov.tr/istatistik.aspx> 01.04.2015

1.3. Kargo ve Yük Taşımacılığı

Diğer ulaşım modlarıyla karşılaştığımızda kargo ve yük taşımacılığında havayolunun oranı neredeyse sifıra yakındır ancak son yıllarda bir büyüme içerisine girdiği görülmektedir. Bu durum havayolunun hızlı ama pahalı ulaşım türü olmasından kaynaklanmaktadır.

2005 yılı itibari ile 1,3 Milyon ton gerçekleşen toplam yük taşımacılığı Tablo 5'te görüldüğü gibi 2014 yılına gelindiğinde % 120'lik bir artışla 2,8 Milyon tona ulaşmıştır. Yıllık ortalama artış oranına baktığımızda % 9,1'lik yüksek oranla karşılaşmaktayız. Yük taşımacılığının 2017 yılında 3,2 Milyon ton olması beklenmektedir.

Tablo 5. Yük Trafiği Projeksiyonu

Yük Trafiği (Kargo+Posta+Bagaj) (Ton)	2013	2014	2015	2016	2017
İç Hat	744.028	810.858	839.465	887.184	934.903
Dış Hat	1.851.289	2.082.142	2.061.164	2.166.101	2.271.038
TOPLAM	2.595.317	2.893.000	2.900.629	3.053.285	3.205.941

Kaynak: <http://www.dhmi.gov.tr/istatistik.aspx> 01.04.2015

Kargo taşımacılığına baktığımızda 2004 yılında 324.588 ton olan toplam kargo taşımacılığı 2013 yılına gelindiğinde % 126'lık bir artışla 731.962 tona yükselmiştir. Yıllık ortalama artış % 9,5 olarak gerçekleşmiştir.

2. ZONGULDAK HAVAALANI HAKKINDA

2.1. Havaalanının Yeri

Havayolu ulaşımı, yatırımlarının çarpan etkisi yüksek olduğundan dolayı, hemen hemen tüm sektörlerin gelişimini olumlu yönde etkileyecek kadar önem arz etmektedir ve bölgelerin sosyo-ekonomik gelişimine katkısı tartışılmazdır. Havaalanları kapladığı alan, yol açtığı gürültü kirliliği ve güvenlik gibi sebeplerden ötürü bağlı bulunduğu şehrin merkezine belli bir mesafede olmak zorundadır.

TR81 Düzey 2 Bölgesi'ndeki (Batı Karadeniz) tek havaalanı Zonguldak'ın Çaycuma İlçesi'nde bulunan Zonguldak Havaalanı'dır (Şekil 1). Havaalanı Zonguldak'ın Filyos Beldesi'nde yapımına yakında başlanacak olan ve nihai olarak yıllık 25 milyon ton kapasiteye sahip olması planlanan Filyos Limanı'na 5 km, Zonguldak kent merkezine 55 km, Karabük kent merkezine 87 km, Bartın kent merkezine 36 km uzaklıktadır. Karabük ve Zonguldak kent merkezlerinden havaalanına demiryolu bağlantısı bulunmaktadır. İllerin havaalanına mesafeleri ve havaalanının konumu göz önünde bulundurulduğunda Zonguldak Havaalanı Batı Karadeniz Bölgesi için bölgesel bir havaalanı hüviyeti taşımaktadır.

Şekil 1. Türkiye'deki Havaalanları ve Zonguldak Havaalanı'nın Yeri



Kaynak: www.dhmi. Gov.tr/havaalanlari.aspx

2.1. Havaalanının Teknik Özellikleri

Havaalanında 1.430 m²'lik Terminal Binası, 1.800x30 m. ebatlarında ve 85 PCN mukavemetinde beton (18/36) pist; 60x18 m ebatlarında taksiyolu; 39x80 m ebatlarında 1 uçak kapasiteli apron ve 40 araç kapasiteli otopark bulunmaktadır. Tablo 6'da havaalanının teknik özellikleri yer almaktadır.

Tablo 6. Havaalanının Özellikleri

Bulduğu Şehir ve İlçe	Zonguldak – Çaycuma
Hizmete Giriş Yılı	2007
Havaalanı Statüsü	Sivil
İşletmeci	Zonguldak Özel Sivil Havacılık A.Ş.
ICAO Kodu	LTAS
IATA	ONQ
Yolcu Kapasitesi (Yolcu/yıl)	500.000
Coğrafi Koordinatları	43°30'23" N, 32°05'19" E

2.2. Diğer Ulaşım Modlarıyla Entegrasyonu

Havacılık sektörüne ilişkin ana planlama eksiklikleri, altyapıların talep büyüklüğü önceden hesaplanarak/ göz önünde bulundurularak yapılmaması; diğer ulaşım modlarıyla uyumun tesis edilmemesi, farklı kurumlarca üretilen iş planlarının birbiri ile çatışması, havalimanının verimli işletilememesi, yolcuların havalimanına ulaşımında zorluklar yaşaması, lojistik bağlantıların/süreçlerin yetersiz veya atıl olması gibi sorunlara yol açabilmektedir. Atıl durumda olan veya efektif kullanılmayan havalimanlarına yönelik olarak operasyonel talep analizi ve/veya fizibil olmadığının yapılan analizler sonucunda ortaya çıkması durumunda intermodal erişimin ve “bölgesel havalimanı” konseptinin değerlendirilmesinin daha uygun olacağı düşünülmektedir.

Bölgesel ve ulusal planlara uyumlu olarak, gerektiğinde üniversitelerle işbirliği yaparak, ulusal ulaşım ağının etkinliğini optimize edecek intermodal ulaşım ağının bilimsel yöntemlerle planlanması; her noktada hava ulaşımı altyapısı oluşturmak yerine daha etkin olabilecek olan diğer ulaşım modlarının değerlendirilmesi gerektiği aşikârdır. Ulaşım modlarının birbirlerini engelleyici değil, destekleyici bir nitelik kazanmasını sağlamak üzere ve etkin bir rekabet ortamı sağlayacak şekilde, intermodal (çok yönlü) ulaşım anlayışını dikkate alan projeler, ulaşım sektöründen yararlanmanın sosyal faydasını artıracak ve refah üzerinde olumlu etki doğuracaktır(Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği;2014).

Ülkemizde havacılığın son yıllardaki gelişimi havaalanlarına erişimdeki sıkıntıların da daha görünür olmasına sebep olmuştur. Demiryolu ve raylı sistem taşımacılığına havaalanlarına erişimde büyük oranda başvurulmamıştır. Havaalanlarına erişimde büyük bir çoğunlukla başvuru karayolunun, havaalanları ile bağlantılarında yaşanan sıkıntılar ve erişim problemleri raylı sistemlerin önemini bir kere daha göstermektedir.

Zonguldak Havaalanına karayolu ile bölge illerinden kolay erişim mümkün olmakla birlikte tesis edilmiş düzenli bir servis hizmeti henüz bulunmamaktadır. Özellikle iç hatlarda uçuşların gerçekleştirildiği dönemlerde bu eksiklikten ötürü uçuşlara yeterli talebin gelişmediği de değerlendirilmektedir. Servis hizmetlerinde yaşanan sıkıntılara çözüm bulunulması özellikle bölgenin ihtiyaç duyduğu iç hat uçuşları için ön koşul mahiyetindedir. Havaalanını işleten şirkete bu hak tanınmadığı gibi A sertifikalı bir servis şirketinin de Zonguldak Havaalanını tercih etmemesi büyük handikaptır. Bu sorunun çözümünde özellikle yerel yönetimlere önemli görevlerin düştüğü aşikârdır.

Zonguldak Havaalanı'nın demiryolu bağlantısı da bulunmaktadır. AB fonlarıyla rehabilitasyon çalışmaları devam eden Irmak-Karabük-Zonguldak demiryolu hattıyla birlikte Zonguldak Havaalanı'nın demiryolu entegrasyonu da sağlanmış olacaktır. Zonguldak'ın Merkez, Çaycuma, Gökçebey ilçeleri, Karabük'ün Yenice, Merkez ve Eskipazar ilçeleri ve ayrıca Çankırı'nın Çerkeş, Kurşunlu ve Merkez ilçeleri de demiryolu hattı üzerinde yer aldığından uçuşlara uygun tren seferleri düzenlendiğinde havaalanının yolcu potansiyeli de arttırılmış olacaktır.

2.3. Havaalanının İşletmesi

1939 – 1945 İkinci Dünya Savaşı yıllarında inşa edilen havaalanı, Türk Silahlı Kuvvetleri tarafından kullanılmıştır. 1957-1960 yılları arası sivil uçak seferleri yapılmış ve ücrete tabi olmak üzere turlar düzenlenmiştir. Başlangıçta STOL (short takeoff and landing) havalimanı olarak planlanan havaalanı için 1992 yılında 800 m'lik bir pist yapımı için ihaleye çıkmıştır. Yapım aşamasında pistin uzunluğunun 1.350 m olmasına karar verilmiş ve bu şekilde gerçekleştirilmiştir. Pist daha sonraki aşamalarda ise 1.600 ve 1.800 m'ye uzatılmıştır. 1999 yılında yeni bir hizmet binası ve çevre düzenlemesi yapılarak yeniden hizmete açılmıştır. 2002 yılında yolcu potansiyeli yeterli olmadığı gerekçesiyle herhangi bir uçuş gerçekleştirilmeden kapatılmıştır. 2006 yılında



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU

Devlet Hava Meydanı İşletmeleri'nin (DHMİ) açtığı ihale sonucu Zonguldak Özel Sivil Havacılık A.Ş.'ye (ZONHAV) 25 yıllığına kiralanmıştır. 2007 yılında Zonguldak Özel Sivil Havacılık A.Ş ilk test uçuşunu gerçekleştirmiştir. 21 Temmuz 2009 Çarşamba günü yurtdışından Zonguldak'a ilk sefer düzenlenmiştir. 2010 yılında yurtdışı Duesseldorf ve Dortmund seferleri, yurt içinde de İstanbul ve Trabzon seferleri düzenli olarak gerçekleştirilmeye başlanmıştır. 2011 yılında yalnızca yurtdışı Duesseldorf ve Dortmund seferleri yapılmıştır. 2014-2015 yılına geldiğimizde ise yalnızca yurtdışı Duesseldorf ve Dortmund seferlerine devam edilmektedir.

Havaalanı 500.000 yolcu/yıl kapasitelidir ve Zonguldak Özel Sivil Havacılık Sanayi ve Ticaret A.Ş. (ZONHAV) tarafından işletme faaliyetlerine devam edilmektedir.

2.4. Bölgenin Yolcu Potansiyeli

2010-2013 yılları arasında, Tablo 7'de görüldüğü gibi, yılda en fazla yaklaşık 30.000 kişinin Zonguldak Havaalanını kullandığı görülmektedir. Özellikle Almanya'da yoğun bir Zonguldak kökenli gurbetçi nüfusu yaşadığından Almanya seferleri sıkça tercih edilmektedir. Hali hazırda Almanya'nın kömür havzası olarak bilinen ve yoğun olarak Zonguldak'lı vatandaşlarımız yaşadığı Düsseldorf-Dortmund bölgesine gerçekleştirilen uçuş sayıları, ilkbaharda haftada 3, yazın ise haftada 4-5 sefer ile devam etmektedir. İç hatlarda İstanbul-Trabzon uçuşları %40-%60 arasındaki doluluk oranlarıyla gerçekleştirilmiştir. Uçuşlar %70 doluluğun altında yer aldığından seferlerin devam ettirilmesi mümkün olmamıştır.

Tablo 7. Zonguldak Havaalanı Yolcu Trafığı

YOLCU TRAFİĞİ	2009	2010	2011	2012	2013
- İç Hat	-	6.170	160	572	3.179
- Dış Hat	-	23.584	20.302	27.139	22.563
TOPLAM	-	29.754	20.462	27.711	25.742

Kaynak:TÜİK

Dış hatlarda Düsseldorf-Dortmund bölgesinde yaşayan tahminen 250.000 civarındaki vatandaşımızın ortalama %10'u her yıl memleketlerine ziyarete gelmektedir. Buradan yola çıkılarak gidiş-dönüş toplam yıllık 50.000 koltuk doluluğuna ulaşılabileceği öngörülmektedir.

İç hatlarda ise TÜİK rakamlarına bakıldığında TR81 Bölgesinde (Zonguldak, Karabük ve Bartın) toplamda yaklaşık 50.000 Doğu Karadeniz kökenli kişinin ikamet ettiği görülmektedir. ADNKS'de yer alan resmi kayıtlara girmediği için TÜİK verilerinde görülmeyen asker, öğrenci vb. kısa süreli bölgede yaşayan nüfus da hesaba katıldığında bölgede yüksek oranda bir Doğu Karadenizli yolcu potansiyeli olduğu göze çarpmaktadır. Bu bölgeye karayolu mesafelerinin uzunluğu ve seyahat sürelerinin fazlalığı da göz önünde bulundurularak bu nüfusun en az %10'unun memleketine giderken havaalanını kullanabileceğini varsaydığımızda 5-10 bin kişinin iç hatlardan yalnızca Doğu Karadeniz'e konulacak bir seferi kullanma ihtimali olduğu görülecektir.

2014 yılı ADNKS verilerine göre Zonguldak'ta 598.796 kişi, Karabük'te 231.333 kişi ve Bartın'da 189.405 kişi olmak üzere bölgede toplam 1.019.534 kişi ikamet etmektedir. Bölge toplam nüfusunun %10'luk bir kısmı olan 100.000 kişinin havaalanı yolcu potansiyeli olarak değerlendirilebileceği düşünülmektedir.

Yukarıdaki rakamlar ve varsayımlar çerçevesinde iç ve dış hatlarda toplamda yıllık 150.000 ve üzeri kişinin Zonguldak Havaalanı'nın potansiyel yolcusu olabileceği değerlendirilmektedir. 2012 ve 2013 yıllarında gerçekleştirilen İstanbul-Zonguldak-Trabzon seferlerinin bölge için mantıklı bir tercih olduğu ancak duyuru eksikliği, iç transfer problemleri, etkin bir web sitesi olmaması ve iç hatlar için açılan seferlerin

zamanlamasının yanlış seçilmesi nedenlerinden ötürü hatlardan istenen verim alınmadığı düşünülmektedir. Talebin ve eğilimin oluşturulması için uçuşların ilk yıllarında kısmen sübvansiyon edilmesi gerektiği de daha önceki çalışmalarda görülmüştür. Sübvansiyon ve teşvik gibi düzenlemelerle yolcu sayısı sürekli ve düzenli bir şekilde artırılarak istenilen seviyelere ulaşması sağlanabilecektir.

Bölgede havayolu uçuşları için yolcu potansiyeli bulunmakla birlikte bölge halkının tercihleri, havaalanı yer hizmetlerinde yaşanan sıkıntılar ve yeterli tanıtımın yapılmaması bu potansiyelin yeterince kullanılmamasına neden olmaktadır. Toplam yolcu potansiyeli 150.000 kişi olarak baz alındığında ve bu potansiyel 2013 yılında gerçekleşen verilerle kıyaslandığında potansiyelin %17'si kadar bir gerçekleşmeye ulaşıldığı görülmektedir. Bu sebeple hatların uçuşlara açılmasının yanında bölgede diğer tamamlayıcı hizmetlerin de sağlanması büyük önem arz etmektedir.

2.5. Havaalanında Yaşanan Sıkıntılar

Kamu ve özel sektör tarafından havaalanına bugüne kadar yapılan yatırımların karşılığının alınmaması temelde durumun doğru analiz edilememesinden ve kapasitenin etkin kullanılmamasından kaynaklanmaktadır. Bölge halkının kullanım alışkanlıkları, demografik yapı, turizm ve sanayi gibi ulaşım can veren olguların bölgede istenilen seviyeye erişmemesi iç hatlarda yolcu potansiyelinin az olmasına ve hizmete açılan yurt içi seferlerin kısa sürede kaldırılmasına neden olmuştur. İç hat uçuşlarında gerçekleşen karlılık oranı çok düşüktür. Bu bağlamda iç hatlarda potansiyeli tespit etmeye yönelik olarak talep araştırması yapmak gerektiği ve etkin tanıtım hizmetleri ile bağlantılı uçuşlarda gerçekleştirilecek promosyon uygulamalarının talebi arttıracığı düşünülmektedir. Bölgenin lojistik ve coğrafi özelliklerinden dolayı havaalanının altyapısının iyileştirilmesi konularında yapılan çalışmalarda çeşitli zorluklarla karşılaşmaktadır. Bölgenin Ankara ve İstanbul gibi önemli merkezlere kısmen yakın olması da bu illere ulaşımında havayolunun çok tercih edilmemesine, diğer illere yapılacak uçuşlarda ise Ankara ve İstanbul havaalanlarının kullanılmasına neden olmaktadır. Bu sebeple özellikle bağlantılı uçuşlarda yapılacak bir düzenlemeyle promosyon bileti uygulaması yapıldığı taktirde havaalanında yolcu potansiyelinin önemli oranda arttırılabileceği düşünülmektedir.

Bir diğer sorun ise havaalanı Zonguldak, Karabük ve Bartın illerine hitap edebilecek bir potansiyel taşısa da il ve ilçe merkezleriyle bağlantısı oldukça zayıf olmasıdır. Hâlihazırda AB fonlarıyla rehabilitasyonu devam eden Irmak-Karabük-Zonguldak demiryolu hattının tamamlanması Zonguldak ve Karabük illerinin ve ilçelerinin havaalanına bağlantısını güçlendirecektir. Hat güzergahı havaalanının hemen önünden geçmekle birlikte havaalanı bölgesinde planlanmış bir yolcu durağı bulunmamaktadır.

Karayolu ulaşımı açısından da yeterli servis bağlantıları mevcut değildir. Havaalanı yer hizmetlerinde ise A grubu servis imkânlarının olmayışı havaalanının en büyük sorunları arasındadır. İşletmeci ZONHAV, Çelebi-HAVAŞ gibi A grubu işletmecilerle gerçekleştirdiği görüşmelerde bu hizmetlerin bölgede sunulması hususunda bir sonuca ulaşamamıştır.

Havaalanının bulunduğu noktanın etrafında yüksek doğal mâniyeler bulunmaktadır. Mânia teşkil eden bir tepede gerçekleştirilen traşlama işlemine ait çalışmalar mânia kriterlerini düzeltme konusunda olumlu bir etki yaratmamıştır. Bununla birlikte havaalanına uçuş düzenleyen havayolu şirketlerinin pilotları üzerinde olumlu bir psikolojik etki yaratacağı düşünülmektedir. Ayrıca seyrü sefer yardımcı cihazlarının kurulumunda bir takım sıkıntılar yaşanmıştır ve bu sıkıntılarının nedeni doğal manialardır. VOR, NDB ve DME seyrüsefer yardımcı cihazları pist merkez hattının yaklaşık 3,8 km batısında ve 504 metre yükseklikte bir tepeye kurulabilmiştir. Bu



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU

nedenle piste direkt yaklaşma ve kalkış usulleri dizayn edilmesi mümkün olmamıştır. Yalnız bu durum güvenlik zafiyeti yaratmamaktadır.

Havaalanı işletmesinin en önemli sıkıntılarından biri mevcutta havaalanına atanmış gümrük memuru bulunmaması ve memurların Zonguldak Gümrük Müdürlüğü'nden havaalanına gidip gelmeleridir. Ayrıca CAT 6'ya göre işletilmekte olan havaalanının personelinin eğitim ihtiyacı bulunmaktadır. İtfaiye hizmetleri çevre belediyelerden alınmaktadır. İtfaiyenin imkânları ve personelinin eğitimi havaalanı için yetersiz kalmaktadır.

3. HAVAALANININ BÖLGEYE SAĞLAYACAĞI FAYDALAR

Bölgelerin gelişimleri için en önemli faktör şüphesiz ki ulaşım ve lojistik imkanlarıdır. Diğer ulaşım modlarına nazaran hava ulaşımı daha pahalı olmasına karşılık nispeten daha uzak mesafedeki insanların ulaşmak istedikleri yerlere daha kaliteli, rahat seyahat etme ve daha kısa sürede ulaşma istekleri havayolu ulaşımını tercihlerinde etkili olmaktadır.

Havaalanları buldukları bölgelerin turizm ve sanayi potansiyelini geliştirdiği gibi yatırım ortamının iyileştirilmesine büyük katkı sağlamakta ve bölgenin sosyo-ekonomik yapısını değiştirmektedir. Havaalanları kolay ulaşılamayan yerleri ulaşılabilir kılarak insan sirkülasyonunu artırmaktadır. Ulaşılan bölgede başta turizm olmak üzere hizmetler sektörü ve ticareti arttırmakta ve birçok yeni yatırımın bölgelere kazandırılmasına vesile olmaktadır.

Havalimanlarının yapıldığı muhitler genelde ilk zamanlarda yerleşim yerlerinden uzak olsalar da zamanla, havaalanının ulaşım entegrasyonunun da sağlanmasıyla gelişmekte ve yeni yatırımlar için cazibe merkezlerine dönüşmektedirler. Havalimanları basit bir ulaşım terminali olmaktan çıkarak özellikle Dünya'nın büyük şehirlerinde toplu taşıma araçlarının, karayollarının ve hatta deniz yollarının bağlandığı, kentsel ve bölgesel ulaşım trafiğinin de kavşak noktalarını oluşturmaktadır. Turistler açısından da havalimanları sadece bir ulaşım noktası olmaktan çıkıp en temel ihtiyaçlarını (araç kiralama, alış veriş, restoran, kafeterya, bar, banka, döviz bürosu, destek hizmetleri vb.) karşılayacakları birer merkez haline gelmektedir(Tan,2008;27).

Turistler genellikle havalimanları için değil destinasyonlar için talepte bulunurlar ve bundan dolayı havalimanı hizmetlerine olan talepleri dolaylıdır ancak destinasyonla ilgili ilk izlenimi edinecekleri ilk yer de havalimanlarıdır. Turistlerin temel ve zorunlu hizmetler için ayırdıkları zamanı en aza indirmek hem onların harcama yapabilecekleri zamanı ve hizmet kalitesi arttıracak hem de kişi başına düşen harcama miktarını geliştirecektir(Tan,2008;26).

Seyahat acentelerinin çoğunun havayolu bağlantısının olması havayolunun turizmdeki önemini göstermesi açısından önemlidir. Acentelerin ise tercihleri tarifeli seferlerden ziyade tarifersiz seferlerdir. Kiralık uçaklarla yapılan, tarifeli seferlere göre ekonomik olan bir uçuş türü olan tarifersiz uçuşların (charter) turizme katkısı büyüktür.

Havaalanlarının sanayinin gelişiminde ve sanayi yatırımları tercihlerinde diğer ulaşım modları ile beraber etkili oldukları söylenebilir. Özellikle kargo taşımacılığı için hava ulaşımının kullanılması ile beraber özellikle sık seyahat etmek zorunda kalan sermaye sahipleri/şirket sahiplerinin yatırım kararı alırken havayolu ulaşımının olduğu illeri tercih etmeleri de tesadüf değildir.

SONUÇ VE ÖNERİLER

Filyos Limanı ile birlikte Filyos Vadisi Projesi olarak adlandırılan ve önemli miktarda kamu ve özel sektör yatırımı alması beklenen havaalanı bölgesinde Endüstri Bölgesi ve diğer yatırımlarla birlikte bölgede ticaret hacminin ve nüfusun önemli miktarda artacağı düşünülmektedir. Zonguldak Havaalanı Batı Karadeniz bölgesindeki



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU

il merkezlerine oldukça yakındır. Zonguldak Havaalanı haricindeki diğer havaalanları bölge illerine nispeten uzak mesafededir, en yakını karayolu ile en az 3 saat mesafededir.

Bölgede artacak iş trafiği açısından ulaşım imkânlarının hâlihazırda kısıtlı olması yatırımların gerçekleşmesine olumsuz yönde etki edebilecek bir durum ortaya çıkarmaktadır. Filyos Vadisi projesine bağlı olarak hava ulaşımına olan talebin artacağı öngörülmekte ancak bu talep artışının yeterli olup olmayacağı henüz bilinmemektedir. Bu sebeple bölge halkına yönelik bir eğilim anketi yapılarak mevcutta olası uçuş güzergâhları ve halkın uçuş eğilimleri tespit edilmelidir.

Bölge sakinlerinin havayolu ulaşımına olan taleplerini artırmaya yönelik ek önlemler alınmalı, havayolu ulaşımına gösterilen talebin havayolu şirketlerini tatmin edecek bir düzeye getirilmesi sağlanmalıdır. Bu bağlamda toplu taşıma düzenlemeleri ile havalimanının kent merkezleriyle olan bağlantısı güçlendirilerek ulaşım kolaylaştırılması ve demiryolu ulaşımın uçuşlara entegre hale getirilmesi ilk akla gelenler arasındadır. Ayrıca bağlantılı uçuşların cazip hale getirilmesiyle özellikle İstanbul bağlantılı uçuşlardan Türkiye'nin ve dünyanın birçok noktasında uçuş imkânı sağlanması da yapılması gereken düzenlemeler arasında yer almalıdır.

Bölge üniversitelerinin (Bülent Ecevit Üniversitesi, Karabük Üniversitesi ve Bartın Üniversitesi) her geçen gün artan öğrenci sayıları ve seyahat hareketlilikleri, seyahatlerde son yıllarda değişen eğilimler, zamanın önem kazanması ve Filyos Vadisi Projesi gibi hususlar birlikte düşünüldüğünde çok yakın bir zamanda havaalanının yolcu potansiyelinin artacağı aşîkârdır. Bu süre zarfında bu çalışmada bahsi geçen altyapıların tamamlanması, maniaların bertaraf edilmesi, havaalanındaki ve organizasyondaki eksikliklerin giderilmesi, tanıtım ve duyuruların etkin şekilde yapılması ve bölge havaalanı olgusunun ön plana çıkarılmasıyla birlikte havaalanından arzu edilen verim alınabilecektir.

Havaalanının Zonguldak, Karabük ve Bartın illerine hitap edebilmesi için öncelikle havaalanına ulaşım hizmetleri geliştirilmelidir. Rehabilitasyonu devam eden Irmak-Karabük-Zonguldak demiryolu hattının havaalanından geçen noktasında bir yolcu durağı inşa edilmelidir. İlgili hususta projede gerekli revizyonlar yapılarak sorun çözülmelidir. Ayrıca demiryolu hattında gerçekleştirilecek seferlerin planlanan uçuşlara entegre olacak şekilde düzenlenmesi sağlanarak havaalanına demiryolu vasıtasıyla erişim mümkün kılınmalıdır.

Demiryolu ulaşımının bulunmadığı güzergâhlarda ise uçuş günleri hizmet verecek şekilde servis hizmetleri sağlanarak halkın havaalanına kolay ulaşımı temin edilmelidir. Ayrıca bölge genelinde halkın havayolu ulaşımına yönelik talep analizi gerçekleştirilerek eğilimler ve talepler tespit edilmeli ve uçuşlar bu talepler göz önüne alınarak düzenlenmelidir.

Havaalanının etkin tanıtımı hususunda da önemli sorunlar göze çarpmaktadır. Şehir merkezlerinde bilet satış ve servis noktaları, yolcu profiline uygun olarak hazırlanmış bir web sitesi ve diğer tanıtım materyalleriyle uçuş bilgileri ve uçuş güzergâhlarıyla ilgili bölgede etkin bir bilgilendirme gerçekleştirilmelidir.

Mevzuatta A grubu işletmecilerin hizmet sağlamadığı durum belirtilmiş olmakla birlikte pratikte bu hüküm uygulanmamaktadır. Söz konusu durumla ilgili bürokratik girişimler gerçekleştirilerek ZONHAV'ın ilgili hizmetleri kendisinin vermesi sağlanmalıdır. ZONHAV, Valilikler, Üniversiteler ve ilgili kuruluşlarla sıkı bir işbirliği sağlanarak ihtiyaç duyulan çalışmaların bir an önce yapılması temin edilmelidir.

Birçok kesim tarafından da iç hatlarda uçuşların tekrar başlatılması ve dış hatlarda da uçuş güzergâhının çeşitlendirilmesi yönünde talepler bulunmaktadır. Hali hazırda www.change.org da da bir imza kampanyası başlatılmış durumdadır. Ayrıca



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU

bu kapsamda Zonguldak Valiliği öncülüğünde Batı Karadeniz Kalkınma Ajansı'nın da katkılarıyla Zonguldak Havaalanının uçuş kapasitesinin artırılması amacıyla "Zonguldak Havaalanı Talep Araştırması Çalışması" başlatılmıştır.

Çalışma kapsamında, havaalanının hinterlandında bulunan Zonguldak, Karabük ve Bartın illerinde; otobüs terminallerindeki yolcular, üniversite öğrencileri, iş dünyasında faaliyet gösteren şirketlerin sahipleri, kamu ve özel sektörde çalışanlar olmak üzere, toplam 2.400 kişilik bir anket çalışması yapılacaktır. Anket sonuçları doğrultusunda yurt içinde uçuş talep edilen iller için iç hat uçuşları ve yurt dışında potansiyel arz eden dış hat uçuşları için yeni destinasyonlar belirlenecek, bu doğrultuda havayolu şirketleri ile görüşmeler yapılacaktır. Tamamen bilimsel ve istatistiksel yöntemlerle hazırlanacak olan çalışma aynı zamanda eylem planı nezdinde havaalanının daha fazla işlerlik kazanmasına katkı sağlayacaktır.

KAYNAKLAR

- Batı Karadeniz Kalkınma Ajansı'na Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü Strateji Geliştirme Dairesi Başkanlığı tarafından yazılan 09.03.2015 tarih ve 40334017-744.05.02-22782 sayılı yazı
Bölgesel Rekabet Gücünü Arttırmaya Yönelik Politikalar, Ege Üniversitesi, Working Papers in Economics 2008.
Oktal H., Ateş S., Havaalanları Master Planlama Yaklaşımları ve Türkiye İçin Bir Öneri, III. Ulusal Havacılık ve Uzay Konferansı, 16-18 Eylül 2010, Anadolu Üniversitesi, Eskişehir.
Havaalanı Planlama Kılavuzu, 1. Bölüm Master Planlama, Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı, 1987
Havaalanlarında Çevresel Etkiler, Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, Ocak 2010.
<http://ubak.gov.tr/images/faaliyet/a5ec26a31a72281.pdf> Erişim Tarihi: 01.04.2015
<http://www.dhmi.gov.tr/havaalanlari.aspx> Erişim Tarihi 01.04.2015
<http://www.dhmi.gov.tr/istatistik.aspx> Erişim Tarihi 01.04.2015
http://www.udhb.gov.tr/images/istatistik/20140828_162428_204_1_64.pdf Erişim Tarihi 13.04.2015
http://www.urak.org/haberler/URAK_IllerarasıRekabetcilikendeksi2009-2010.pdf Erişim Tarihi: 20.04.2015
https://pbk.tbmm.gov.tr/dokumanlar/10-kalkinma_plani.pdf Erişim Tarihi:17.04.2015
Tan H., Havaalanlarının Turizmdeki Etkinliği Ve Verimliliği: Veri Zarflama Analizi(Dea) Kullanılarak Türkiye Cumhuriyeti Havalimanlarında Ölçümü, T.C. Kültür Ve Turizm Bakanlığı Dış İlişkiler Ve AB Koordinasyon Dairesi Başkanlığı Uzmanlık Tezi, Ankara Mart 2008
Torum O., A. Küçük Yılmaz, Havacılıkta Sürdürülebilirlik Yönetimi: Türkiyr'deki Havalimanları İçin Sürdürülebilirlik Uygulamaları Araştırması, Havacılık ve Uzay Teknolojileri Dergisi, Temmuz 2009 Cilt 4 Sayı 2 (47-58).
Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığı'na T.C Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından yazılan 20 Mart 2012 tarih ve B.11.0.SGB.0.01.00.610.01/869 sayılı yazı
Türkiye Sivil Havacılık Meclisi Sektör Raporu, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği, Haziran 2014



Lojistik Köyler' in Personel Tedarikinde Meslek Yüksekokullarının Rolü: Sinop ve Samsun İllerinde Uygulama

Mehmet TANYAŞ¹, Hakan ÖZKAN², Mehmet ÖZKAN³

¹Maltepe Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, İstanbul

²Sinop Üniversitesi, Gerze Meslek Yüksekokulu, Sinop, ozkannhakann@gmail.com

³Yalova Üniversitesi, Yalova Meslek Yüksekokulu, Yalova

ÖZET

Lojistik Merkezler, kentlerde oluşan trafik yoğunluğunun azaltılması, çevre kirliliğinin önlenmesi, karma taşımacılık türlerinin gerçekleştirilmesi için, birden fazla taşımacılık türünün bulunduğu, kent merkezlerinin dışında fakat kent merkezine erişimin kolay olduğu, lojistik faaliyet gösteren özel ve kamu kuruluşlarının içinde yer aldığı lojistik üsler olarak tarif edilmektedir. Bu çalışma Samsun'un Tekkeköy ilçesinde kurulacak olan lojistik köyün bölge için yaşanabilirlik düzeyine olacak etkileri ve bölge ekonomisine olacak katkılarının yanı sıra lojistik köyün faaliyete geçmesiyle birlikte ortaya çıkacak olan nitelikli ara eleman ihtiyacının nitelik açısından bölgedeki meslek yüksekokullarından karşılanıp karşılanamayacağına tespiti amaçlamıştır. Bu amaçla Samsun ve Sinop İllerinde Lojistik, Sanayi, Maden, Tarım, Eğitim, Kamu sektörlerinde faaliyet gösteren kuruluşların çalışanlarına toplam 349 anket uygulanmış elde edilen veriler bilgisayarda sayısal analiz istatistik programı (SPSS 16.00) kullanılarak güvenilirlik analizi, frekans dağılımı ve çapraz tablo yöntemiyle incelenmiş ve öneriler geliştirilmiştir.

Anahtar Kelimeler: 1- Lojistik Merkez, 2- Lojistik Öğrenimi, 3- Samsun ve Sinop

The Vocational Schools ' Role in Staff Supply of Logistic Centers: Application in Sinop and Samsun

ABSTRACT

Logistics centres are described as logistic bases that are out of the city centres but easily accessible to the city centres in which there is more than one transportation mode are available to perform mixed mode transportation types and where public or private organizations perform logistic activities to reduce the traffic jam in the cities and prevent environmental pollution. The aim of this study is to identify the effects of logistics center which will be sited in Tekkeköy district of Samsun to the viability and the contribution to the economy of the region as well as identifying the need for qualified personnel can or can not be met by the vocational schools in the region. For this purpose total 349 questionnaires was conducted to the employees of Logistics, Industry, Mining, Agriculture, Education Public Organizations in the cities of Samsun and Sinop, and the obtained data is analyzed with reliability, frequency distribution and cross table methods on the computer by using analysis statistics programme (SPSS 16.00) and some suggestions is developed.

Key Words: 1- Logistics Centres 2- Logistics Education 3- Samsun and Sinop

GİRİŞ

Lojistik köyler; her türlü taşımacılık türüne bağlantısı bulunan, elleçleme, ayrıştırma, depolama, paketleme, gümrükleme, sigortalama, danışmanlık, bakım – onarım, yükleme – boşaltma gibi lojistik faaliyetlerin gerçekleştirildiği, kent içi trafik yoğunluğunun azaltılmasını sağlayan, hızlı, düşük maliyetli ve güvenli lojistik hizmetlerin verilebilmesi için organize sanayi bölgelerine ve kent merkezlerine erişme kolaylığı sağlayacak şekilde yakın yerlere kurulan, içerisinde resmi ve özel kurumların faaliyet gösterdiği planlanmış lojistik merkezlerdir (Elitaş, Elgün, 2011, s. 631, 2013).

Bu çalışmamızda, Samsun'un Tekkeköy ilçesinde kurulacak olan lojistik köye yönelik aşağıdaki hedefe ulaşmaya çalışılmıştır.

“Meslek Yüksekokullarında verilen eğitim, sektördeki kalifiye personel talebini karşılamaktadır.”

1. SİNOP VE SAMSUN İLLERİNDE LOJİSTİK PROGRAMI İÇEREN MESLEK YÜKSEKOKULLARI

1.1. Ayancık Meslek Yüksekokulu

Sinop Üniversitesine bağlı olarak faaliyet gösteren Ayancık Meslek Yüksekokulu bünyesinde bulundurduğu Lojistik Programı ile lojistik sektörüne nitelikli ara elemanları yetiştirmeyi amaçlamaktadır. Bu amaçla lojistik programında verilen ders çizelgesi Tablo 1.1.' de görülmektedir.

Tablo 1. 1. Ayancık Meslek Yüksekokulu Lojistik Programı Ders Çizelgesi

1. Yarıyıl	2. Yarıyıl
Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi -I	Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi -II
Türk Dili -I	Türk Dili -II
İngilizce - I	İngilizce - II
Ofis Programları -I	Ofis Programları -II
Temel Hukuk	Ticaret Hukuku
Lojistik İlkeleri-I	Lojistik İlkeleri-II
Genel İşletme	Lojistik Yönetimi ve Organizasyonu
Genel Ekonomi	Genel Muhasebe
Ticari Matematik	Depolama ve Envanter Yönetimi
3. Yarıyıl	4. Yarıyıl
Taşımacılık Yönetimi	Tedarik Zinciri Yönetimi
Uluslararası Lojistik	Lojistik Maliyet Analizi
Uluslararası Pazarlama	Dış Ticaret Mevzuatı ve Gümrükleme
Ulaştırma Sistemleri	Lojistik ve Sigortalama
Lojistikte Güncel Konular-I	İş ve Sosyal Güvenlik Hukuku
Seçmeli Dersler	Staj
	Seçmeli Dersler
Seçmeli Dersler	
Mesleki Yabancı Dil	Mesleki Yabancı Dil-I
Dağıtım Kanalları ve Planlaması	Liman ve Terminal İşletmeciliği
Kombine Taşımacılık	Kargo Taşımacılık Hizmetleri
Taşımacılıkta Belgeleme	Müşteri İlişkileri Yönetimi
İnsan Kaynakları Yönetimi	Girişimcilik
İletişim	Meslek Etiği
Terminal Planlaması ve Yönetimi	Tehlikeli Madde Taşımacılığı
Lojistik Bilişim Sistemleri - I	Lojistik Bilişim Sistemleri
Lojistikte Laboratuvar ve Simülasyon Uygulamaları	Lojistikte Güncel Konular -II

(http://ayancikmyo.sinop.edu.tr/bolum/default.aspx?birim=AyancikMYO_Lojistik_Programi&id=4&l=t Erişim:25.02.2015)

1.2. Alaçam Meslek Yüksekokulu

Alaçam Meslek Yüksekokulu Ondokuz Mayıs Üniversitesine bağlı olarak faaliyet göstermektedir. Bünyesinde bulundurduğu Lojistik Programı ve uygulamış olduğu ders çizelgesi (Tablo 1.2.) ile lojistik sektörünün ihtiyaç duyduğu nitelikli ara elemanları yetiştirmeye çalışmaktadır.

Tablo 1.2. Alaçam Meslek Yüksekokulu Lojistik Programı Ders Çizelgesi

1. Yarıyıl	2. Yarıyıl
Genel İşletme	Kargo Taşımacılığı Hizmetleri
Temel Hukuk	Dış Ticaret İşlemleri
Lojistiğe Giriş	Tehlikeli Madde Taşımacılığı
Genel Muhasebe	Envanter Yönetimi
İstatistik	Depolama Yönetimi
Matematik	Seçmeli - III
Türk Dili -I	Seçmeli - IV
Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi-I	Seçmeli - V
Yabancı Dil -I	Seçmeli - VI
Seçmeli -I	Seçmeli Dersler
Seçmeli Dersler	Risk ve Sigorta İşlemleri



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU

Kentsel Lojistik	Girişimcilik
Mali Tablolar Analizi	Küresel Lojistik
Kişisel Gelişim	Lojistikte Müşteri İlişkileri
	İş ve Sosyal Güvenlik Hukuku
3. Yarıyıl	4. Yarıyıl
Lojistik Yönetimi ve Organizasyonu	Entegre Lojistik Yönetimi
Lojistik Maliyet Analizi	Konteyner Sistemleri ve İşletmeciliği
Taşımacılık Hukuku	Tedarik Zinciri Yönetimi
Üretim Yönetimi	Kalite ve Standartlar
Lojistik Bilgi Sistemleri	Pazarlama İlkeleri
Ticari Matematik	Seçmeli - VII
Staj	Seçmeli - VIII
Türk Dili-II	Seçmeli - IX
Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi-II	Seçmeli - X
Yabancı Dil-I	Seçmeli Dersler
Seçmeli -II	Filo Yönetimi
Seçmeli Dersler	Mesleki Yabancı Dil
Finansal Yönetim	Şirketler Muhasebesi
Yeşil ve Tersine Lojistik	Stratejik Yönetim ve Karar Verme
Davranış Bilimleri	İnsan Kaynakları
E-Ticaret	

(<http://alacammyo.omu.edu.tr/lojistik-programi/27/> Erişim:25.02.2015)

2. ARAŞTIRMA

2.1. Araştırmanın Amacı

Çalışmamız “Meslek Yüksekokullarında verilen eğitim, sektördeki kalifiye personel talebini karşılamaktadır.” sorusunun cevabını bulmayı amaçlamıştır.

2.2. Araştırmanın Ana Kütlesi

Lojistik Köyler’ in Personel Tedarikinde Meslek Yüksekokullarının Rolü: Sinop ve Samsun İllerinde Uygulama” konulu çalışmanın ana kütlesini, Samsun ve Sinop İllerinde Lojistik, Sanayi, Maden, Tarım, Eğitim ve Kamu sektörlerinde faaliyet gösteren kuruluşların çalışanları oluşturmaktadır.

2.3. Araştırmanın Örnekleme

Samsun ve Sinop illerinde lojistik, sanayi, maden, tarım, eğitim ve Kamu sektörlerinde faaliyet gösteren kuruluşların çalışanlarına toplam 349 anket uygulanmıştır.

2.4. Araştırmanın Sınırlılıkları

Çalışmamız için katılımcılara yöneltilen sorular Samsun’un Tekkeköy ilçesinde kurulacak olan lojistik köyün bölge için yaşanabilirlik düzeyine olacak etkileri ve bölge ekonomisine olacak katkılarının yanı sıra lojistik köyün faaliyete geçmesiyle birlikte ortaya çıkacak olan nitelikli ara eleman ihtiyacının bölgedeki meslek yüksekokullarından karşılanıp karşılanamayacağına tespiti ile ilgilidir. Çalışmamız bu amaçla yöneltilen sorulardan sadece “nitelikli ara eleman ihtiyacının bölgedeki meslek yüksekokullarından karşılanıp karşılanamayacağına” tespiti ile sınırlandırılmıştır.

Samsun ve Sinop İllerinde lojistik faaliyetlerde bulunan kuruluşların çalışanlarına uygulanan ankette yer alan sorular iki bölüm halinde oluşturulmuştur. Birinci bölümde yaş, eğitim durumu, çalışılan sektör, görev ünvanından oluşan dört tane demografik bilgiye yönelik sorular sorulmuştur. İkinci bölüm ise 24 tane soru yöneltilmiş ve bu soruların 10 tanesi bölgedeki lojistik eğitimine yönelik sorular oluşturmuştur (Tablo 2.2.)

2.5. Araştırmanın Yöntemi ve Ön Kabulleri

Örnekleme grubunda yer alan katılımcıların soru formlarında yer alan ifadeleri doğru şekilde algılayıp yanıtlayabilecek eğitim ve sosyo-kültürel seviyeye sahip oldukları varsayılmıştır. Anketlerin yanlış şekilde doldurulmasının önüne geçebilmek için, katılımcılara anket hakkında ön bilgi verilmiş ve anketler uygulandıktan sonra görevlendirilen bir kişi aracılığıyla uygulanan anketlerin kontrol edilmesi sağlanmıştır. Katılımcılardan, ankette yaralan soruları cevaplamaları istenmiş ve verecekleri cevapların sadece akademik çalışmada kullanılacağı anlatılmıştır. Ayrıca araştırmanın güvenilirliğini arttırmaya yönelik olarak katılımcılardan kimlik ve iletişim bilgisi istenmemiştir.

2.6. Güvenilirlik Analizi

Samsunun Tekkeköy mevkiine kurulacak olan lojistik köye yönelik yapılan anketlerin değerlendirilmesi için SPSS 16.00 bilgisayar programında güvenilirlik analizi uygulanmıştır. Buna göre, Cronbach's Alpha sayısının (Tablo 2.1.) 0,822 olduğu görülmektedir. Bu değer 0,7' den büyük olması çalışmamızın güvenilirliğinin yüksek olduğu ifade etmektedir.

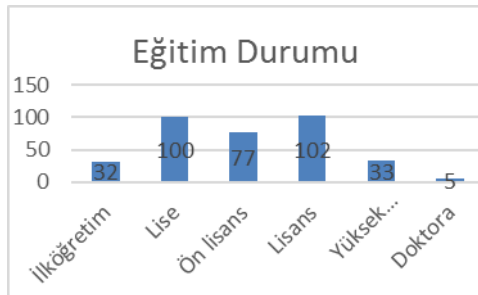
Tablo 2.1.Güvenilirlik Analizi

Cronbach's Alpha	N of Items
,822	24

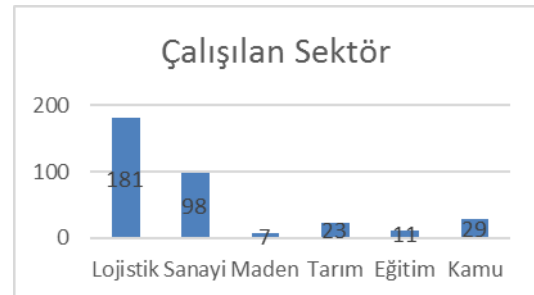
2.7. Bulguların Değerlendirilmesi

Verilerimizin analizinde SPSS 16.00 frekans dağılım testi (Şekil 2.1., Şekil 2.2. ve Şekil 2.3.) ve çapraz tablo analiz yöntemi kullanılmıştır.

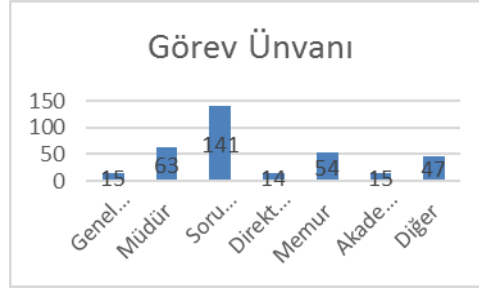
2.8. Demografik Bilgilerin Frekans Dağılımları



Şekil 2.1.Eğitim Durumuna Göre Frekans Dağılımı



Şekil 2.2. Çalışılan Sektöre Göre Frekans Dağılımı



Şekil 2.3. Görev Ünvanına Göre Frekans Dağılımı

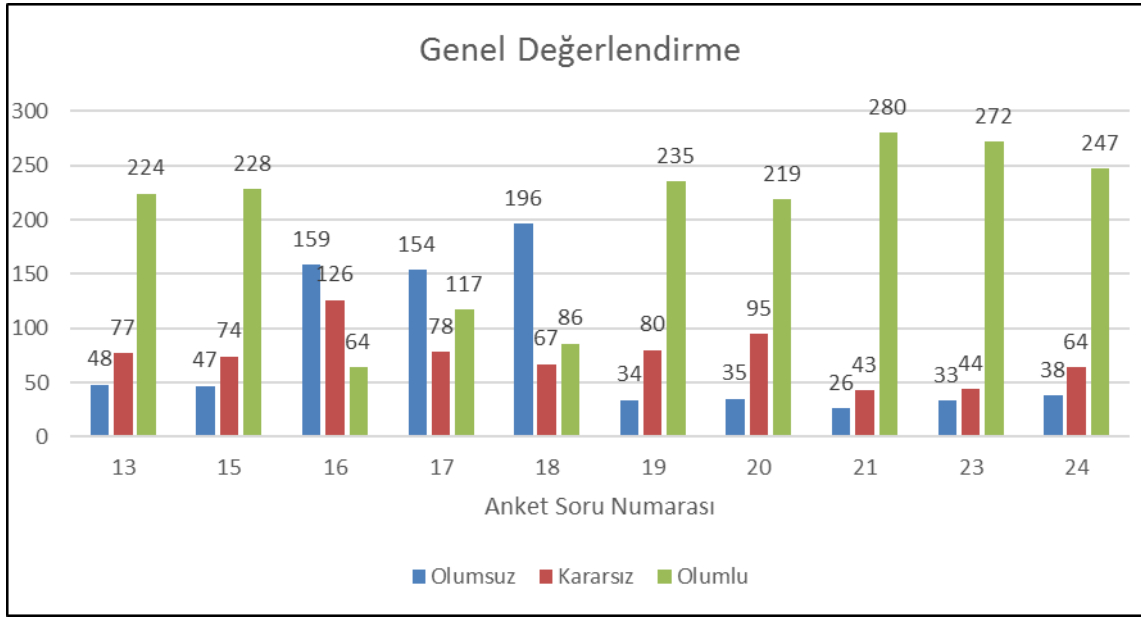
Tablo 2.2. Lojistik Eğitime Yönelik Yöneltilen Sorular

Anket Soru Numarası	Yöneltilen Soru	Durum	Verilen Cevaplar		
			Olumsuz*	Kararsız	Olumlu**
13	Lojistik köyün kurulmasıyla birlikte ihtiyaç duyulacak olan nitelikli personel bölgedeki üniversitelerden temin edilecektir.	Olumlu	48	77	224
15	Meslek Yüksek Okullarının Lojistik, Deniz ve Liman İşletme Programlarından sektör ihtiyacına yönelik nitelikli personel yetiştirilmektedir	Olumlu	47	74	228
16	Meslek Yüksek Okullarının Lojistik, Deniz ve Liman İşletme Programından mezun olan öğrencilerin yabancı dil bilgisi yeterlidir	Olumsuz	159	126	64
17	Meslek Yüksek Okullarının Lojistik, Deniz ve Liman İşletme Programlarında okutulan derslerden ve ders içeriklerinden bilgim vardır	Olumsuz	154	78	117
18	Lojistik, Deniz ve Liman İşletme Programlarındaki ders programlarının ve ders içeriklerinin oluşturulmasında üniversiteler tarafından önerilerim alındı	Olumsuz	196	67	86
19	Lojistik, Deniz ve Liman İşletme Programında eğitim gören öğrencilerin kurumunuzda staj yapması amacına yönelik üniversitelerle bir anlaşma yapılmalıdır.	Olumlu	34	80	235
20	Üniversitelerin Lojistik, Deniz ve Liman Programlarını kurmadan önce öğrencilerin uygulama yapabilecekleri bir kurula anlaşma yapmış olma şartı aranmalıdır.	Olumlu	35	95	219
21	Lojistik, Deniz ve Liman İşletme programında eğitim gören öğrencilerin, eğitim öğretim yılı içerisinde, haftanın belirli günlerinde, eğitimine uygun bir kurumda uygulamalı eğitim yapılmalıdır.	Olumlu	26	43	280
23	Kurulması düşünülen lojistik köyüne yakın bölgede, Deniz ve Liman İşletme, Raylı Sistemler, Sivil havacılık gibi programları bünyesinde bulunduran, Meslek Yüksekokulları kurulmalıdır.	Olumlu	33	44	272
24	Meslek Yüksekokulundan mezun olan öğrenciler özel sektörde uygun bir maaşla belirli bir süre çalışmalıdır	Olumlu	38	64	247

*Olumsuz: Kesinlikle katılmıyorum ve katılmıyorum cevaplarının toplamıdır.

**Olumlu: Katılıyorum ve Kesinlikle katılıyorum cevaplarının toplamıdır.

“Meslek Yüksekokullarında verilen eğitim, sektördeki kalifiye personel talebini karşılamaktadır.” Hedefin değerlendirme sonucu Şekil 2.4.’te görülmektedir.



Şekil 2.1. Hedef'in Değerlendirme Sonucu

Yapılan değerlendirme sonucunda önlisans programlarında verilen derslerin Tablo 2.3.'teki gibi olması önerilmektedir.

Tablo 2.3. Lojistik Eğitimi İçin Önerilen Ders Çizelgesi

1.Yarı Yıl	2.Yarı Yıl
Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi I	Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi II
Türk Dili I	Türk Dili II
Lojistiğe Giriş	İşyeri Uygulaması-I
Ekonomi	Temel Hukuk
Matematik I	Matematik II
Genel İşletme	Genel Muhasebe
Pazarlama	Temel İstatistik
Temel Bilgisayar	Lojistik Bilgi Sistemleri
İngilizce I	İngilizce II
Lojistik Stajı	
3.Yarı Yıl	4. Yarı Yıl
Yerinde Uygulama II	Yerinde Uygulama III
Taşımacılık Operasyonları	Uluslararası Nakliye
Stok ve Depo İşlemleri	Tedarik Zinciri Yönetimi
Endüstriyel Paketleme	Satınalma İşlemleri
Dış Ticaret İşlemleri	Gümrük ve Sigorta İşlemleri
Müşteri İlişkileri Yönetimi	Mezuniyet Projesi
İngilizce III	İngilizce IV
Seçmeli Ders	Seçmeli Ders

Toplam: 80 Kredi, 120 AKTS

Önerilen Dersler	Ders Amaçları
Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi	YÖK zorunlu dersi olup, Türkiye Cumhuriyet Tarihi anlatılmaktadır
Türk Dili	YÖK zorunlu dersi olup, Türk dilinin doğru kullanımı amaçlanmaktadır
Lojistiğe Giriş	Öğrencilerin programa ilk geldiklerinde Lojistik, lojistik



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU

	sektörü, Faaliyet alanları hakkında genel bilgi sahibi olmaları amaçlanmaktadır.
Ekonomi	Maliyet ve fiyatın arza olan etkisi, arz ve talep esneklik kavramı ve arz talebin değişebildiği konusunda gerekli bilgiler aktarılmalıdır.
Temel Hukuk	Temel hukuk prensipleri, hukuk anlayışı, genel hukuk prensipleri, eşitlik ve adalet kavramları, hukukun kaynakları, hukukun ortaya çıkışı, amacı, sosyal düzen kavramı hakkında bilgiler verilmelidir.
Matematik	Yüzde hesapları, alış, maliyet; satış ve kar hesapları, mesleği için gerekli olan matematik bilgi ve becerilerini işine uygulayabilme yeterliliği kazandırılmalıdır.
Genel İşletme	İşletme ve işletme yönetimi, işletmelerin çeşitleri, hukuki açıdan işletme çeşitleri, işletme büyüklüğü, işletmelerin kuruluş çalışmaları, işletmelerin kuruluş yerlerinin seçimi, yönetim biçimleri, insan kaynakları, pazarlama, uluslararası işletmecilik ve işletme yönetiminde karar verme ve karar süreci açıklanmaktadır
Genel Muhasebe	Muhasebe kavramı, muhasebenin önemi ve fonksiyonları, muhasebe ile ilgili temel bilgiler, Tekdüzen Hesap Planı, muhasebe kayıt uygulamaları, temel mali tabloların özellikleri ve düzenlenmesi anlatılmaktadır
Pazarlama	Pazarlama kavramını ve pazarlamanın önemini anlatabilmektir. Temel pazarlama kavramları, pazarlama fonksiyonları, pazarlama bilgi sistemleri ile pazarlamanın temel bileşenleri; ürün, fiyatlandırma, tutundurma çabaları ve yeni pazarlama yaklaşımlarına ait konular işlenmektedir
Temel İstatistik	İstatistiğin tanımı, veri, verilerin toplanması, sınıflanması, gruplanması, Seriler, Grafikler, Ortalamalar, Değişkenlik ve bölünme şekilleri, Oranlar, Endeksler açıklanmalıdır
Temel Bilgisayar	İnternet Kullanımı ve Mail Yönetimi, MS Office Word, Powerpoint ve Excel konularını kapsamalıdır
Lojistik Bilgi Sistemleri	Lojistik sektöründe kullanılan bilgi sistemleri uygulamaları ve bu uygulamaların işletmenin iş süreçlerine katkıları aktarılmalıdır
İngilizce	Mesleki İngilizce, kelime bilgisi, okuma ve yazma, pratik yapma sağlanmalıdır
Taşımacılık Operasyonları	Taşımacılık türlerinde taşıma faaliyetinin gerçekleşmesi için gerekli olan belgeler ve dokümanlar, hızlı ve güvenli yükleme-boşaltma ve aktarma yöntemleri hakkında bilgi verilmelidir.
Uluslararası Nakliye	Uluslararası nakliye operasyonları, dokümantasyonu, navlun hesapları, uluslararası güzergâhlar ve bunlara ilişkin düzenlemeler hakkında bilgi verilmelidir.
Stok ve Depo İşlemleri	Depolama ve envanter kavramları, lojistikte depolamanın önemi, , depo süreçleri, depolama ve elleçleme ekipmanları, depo planlaması ve tasarımı, depo ve dağıtım merkezlerinin yer seçimi, depolamada maliyetlendirme ve fiyatlandırma, güvenlik ve hijyen, yönetim ve organizasyon ve raporlama konuları aktarılmalıdır.
Endüstriyel Paketleme	Endüstriyel paketleme, ambalajlama ve bu alana yönelik teknolojik gelişmeler aktarılmalıdır.
Tedarik Zinciri Yönetimi	Tedarik zinciri aşamaların oluşturulması esnasında gerek

	duyulan lojistik faaliyetler tespit edilecektir. Bu lojistik faaliyetlerin önemi anlatılmalıdır. Bu ders ayrıca, lojistik işlem alanları ile bu alanların tedarik zinciri stratejisi, konumlandırılması, katma değer sağlayıcı hizmetler, sipariş yönetimi, antrepoculuk, malzeme paketleme konularıyla ilişkisini ele almalıdır.
Satınalma İşlemleri	Lojistikte tedarik ve satınalma işlemleri gibi konuları kapsar. Ders tüm şirket stratejisi dâhilinde bu işlemlerin entegrasyonunu ele alır. Performans ölçümü, etkili ve geçerli bir tedarik yönetimine yardımcı olan finansal kontrolü de kapsar. Ayrıca lojistik çalışanlarına tedarik ve satın alma süreçlerine ilişkin temel bilgilerinde aktarılması gerekmektedir.
Dış Ticaret İşlemleri	Dış ticaret teorileri ve dış ticaret politikaları, dış ticarete ödeme şekilleri, ithalat ve ihracat, , kambiyo, kullanılan belgeler, uluslararası kurallar gibi bilgiler aktarılmalıdır.
Gümrük ve Sigorta İşlemleri	Gümrük mevzuatı, rejimler, lojistikle ilgili alanlardaki sigorta uygulamalarına ilişkin temel bilgiler, lojistikte sigorta türleri, sigortacılıkla ilgili kurum ve kuruluşlar, lojistik işletmelerin sigortacılık açısından sorumlulukları ve sigorta tazmin işlemlerinin yapılmasına dair bilgiler verilmelidir
Müşteri İlişkileri Yönetimi	Müşteri memnuniyetinin sağlanabilmesine ve müşteri sadakatinin artırılmasına yönelik atılacak adımlar anlatılmalıdır.
Mezuniyet Projesi	Öğrencilerin kendi alanlarıyla ilgili belirleyecekleri bir konuda araştırma yapması sağlanmalıdır
İş Yeri Uygulaması	Öğrencilerin meslekleriyle ilgili bir işletmede çalışarak teorik bilgilerinin uygulama eğitimi ile pekiştirmesi ve tecrübe kazanması sağlanmalıdır.

SONUÇ VE ÖNERİLER

Lojistik merkez için gerekli olan nitelikli iş gücü bölgedeki meslek yüksekokullarından temin edilebilecektir. Fakat bu nitelikli iş gücünün kalifiye personel tedarikinde yabancı dil eğitimi konusunda daha yoğun çaba harcanması gerekmektedir. Bu sorun, uluslararası alanda faaliyet gösterebilecek meslek guruplarının eğitim süresine bir yıl zorunlu yabancı dil eğitimi konularak eğitim süresinin üç yıla çıkarılması ile sağlanabilir. Diğer bir yöntem ise, meslek yüksekokullarında lojistik programları kurulmadan önce üniversitelerin bu bölümleri açmaları için öğrencilerin eğitim öğretim dönemi içerisinde haftanın belirli günlerinde uygulamalı eğitim yapmasını sağlayacak bir kurumla anlaşma yapması zorunluluğu getirilmeli, sektör adaylarının yaz aylarında yapmaları gereken zorunlu stajlarının layıkıyla yapılması sağlanmalıdır. Yani Lojistik Merkez alanı içinde kurulacak meslek yüksekokulları ile lojistik programı öğrencilerinin sektörle iç içe eğitim görmesi sağlanmalıdır. Bu şekilde eğitim öğretim dönemi içerisinde yapacakları uygulama ile mesleki eğitim konusunda deneyim kazanmış olacaklar ve yaz dönemindeki zorunlu staja gerek kalmayacaktır. Ayrıca Erasmus, Mevlana gibi öğrenci değişim programları teşvik edilerek daha çok sayıda öğrencinin yurtdışında eğitim alması sağlanmalıdır. Lojistik şirketlerden vakalar veya problemler alınmak suretiyle öğrencilerin takım halinde çalışarak vakayı veya sorunu çözmeleri istenmelidir.



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU

Sonuç olarak, Meslek Yüksekokullarının lojistik programlarında verilen eğitimle ilgili sektör paydaşlarının görüşleri alınmalı, meslek yüksekokullarında okutulacak derslerin ve ders içeriklerinin sektörün ihtiyacına göre güncellenmesi sağlanmalıdır.

KAYNAKLAR

2547 Sayılı Yüksek Öğretim Kanunu, md.3, s. 5347-5348)

4562 Sayılı Organize Sanayi Bölgeleri Kanunu

DOUGLAS, L.(2012).International Logistics Global Supply ChainManagament/ Uluslararası Lojistik Küresel Tedarik Zinciri Yönetimi. (M. TANYAŞ, & M. DÜZGÜN, Çev.) Nobel.

Elitaş, C., & ELGÜN, M. N. (2011). Yerel, Ulusal ve Uluslararası Taşıma ve Ticaret Açısından Lojistik Köy Merkezlerinin Seçiminde. (9-2), 630-645. Celal Bayar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi.

<http://alacammyo.omu.edu.tr/lojistik-programi/27/> Erişim:25.02.2015

[http://ayancikmyo.sinop.edu.tr/bolum/default.aspx?birim=AyancikMYO Lojistik Progra mi&id=4&l=t](http://ayancikmyo.sinop.edu.tr/bolum/default.aspx?birim=AyancikMYO_Lojistik_Programi&id=4&l=t) Erişim:25.02.2015

<http://www.samsuntso.org.tr/> Erişim: 26.10.2014, s. 256

LODER. (2008). Üniveritelerarası 5. Lojistik Vaka Yarışması. <http://www.ucari.itu.edu.tr/dosyalar/vaka1.pdf> Erişim:23.09.2014.

ÖZKAN, M. (2014). Deniz Ulaştırma İşletmeciliği Yolcu Taşımacılığında Müşteri memnuniyeti: İstanbul-Yalova Hattı Örneği. Yüksek Lisans Tezi.

ÖZKAN, H. (2015). Lojistik Köylerin Personel Tedarikinde Meslek Yüksekokullarının Rolü: Sinop ve Samsun İllerinde Uygulama. Yüksek Lisans Tezi.

Samsun Lojistik Geliştirme Raporu. (2009).

TANYAŞ,M.(2013). Kentsel Lojistik ve Lojistik Merkezler. <http://www.slideshare.net/iremgenec739/05-kentsellojistikvelojistikmerkezler> Erişim: 23.09.2014.



TARIM SEKTÖRÜ



Bartın'da Tarımsal Yapı

Abdulsettar BAYRAM¹, Emine SANCAR², Barış ATA³, Onur AYDOĞAN⁴, Erdal GÜLMEZ⁵

¹İl Müdürü, Bartın İl Gıda Tarım ve Hayvancılık Müdürlüğü, BARTIN
bartin@bartintarim.gov.tr

²Koordinasyon ve Tarımsal Veriler Şube Müdürü, Bartın İl Gıda Tarım ve Hayvancılık Müdürlüğü, BARTIN
³Ziraat Mühendisi, Bartın İl Gıda Tarım ve Hayvancılık Müdürlüğü.

⁴Ziraat Mühendisi, Bartın İl Gıda Tarım ve Hayvancılık Müdürlüğü, onur.aydogan@gthb.gov.tr

⁵Veteriner Hekim, Bartın İl Gıda Tarım ve Hayvancılık Müdürlüğü, erdal.gulmez@gthb.gov.tr

ÖZET

Tarımsal yapının hem istihdam hem de kırsal kalkınmadaki rolü sanayi ve hizmet sektöründeki gelişmeler ile birlikte azalma eğilimine girmiş olsa bile bu yapı Türkiye'nin büyük oranda kırsal yoğunluğun devam ettiği Bartın ilinde son derece önemlidir. Bu nedenle bu çalışmada Bartın ilinin mevcut tarımsal yapısı öncelikle irdelenmiştir. Sonrasında ise il içerisinde mevcut tarımsal yapının istihdam üzerindeki sonuçları analiz edilmiştir. Son olarak mevcut tarımsal yapının kırsal kalkınmadaki rolü elde edilen veriler ışığında değerlendirilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Bartın, Tarımsal Yapı, İstihdam, Kırsal Kalkınma.

Agricultural Structure of Bartın Province

ABSTRACT

Even if the role of agriculture in employment and rural development has tend to diminish with regard to industrialization and improvement in service sector, it is still quite important in Bartın province of Turkey since the rural intensity is persistent. Therefore, in this research, current agricultural structure of Bartın is explicated. Then, the impact of current agricultural structure of city on employment is analyzed. Finally, effect of current agricultural structure of city on rural development is analyzed regarding the variables observed.

Keywords: Bartın, AgriculturalStructure, Employment, Ruraldevelopment

GİRİŞ

Bartın ili, çok sayıda düşük nüfuslu yerleşim yerinden oluşan dağınık bir kırsal yerleşim desenine sahiptir. Mevcut haliyle kırsal nüfus yoğunluğunun hala oldukça yüksek olduğu nadir şehirlerden birisidir. Bu nedenle hem kırsal nüfus göçünün önüne geçilmesi hem de kırsal nüfusun ağırlıklı olarak tarımsal faaliyetlerde bulunması tarımın Bartın ili için önemini ortaya koymaktadır.

2014 yılı adrese dayalı nüfus tespit çalışması sonucunda ilin toplam nüfusu 189.405 kişi olarak belirlenmiştir. Nüfusun % 39,34'ü (75.085) şehirde % 60,36 (114.320) köylerde yaşamaktadır. İl, merkez ilçe dahil olmak üzere 4 ilçe, 4 belde ve 265 köyden oluşmaktadır.

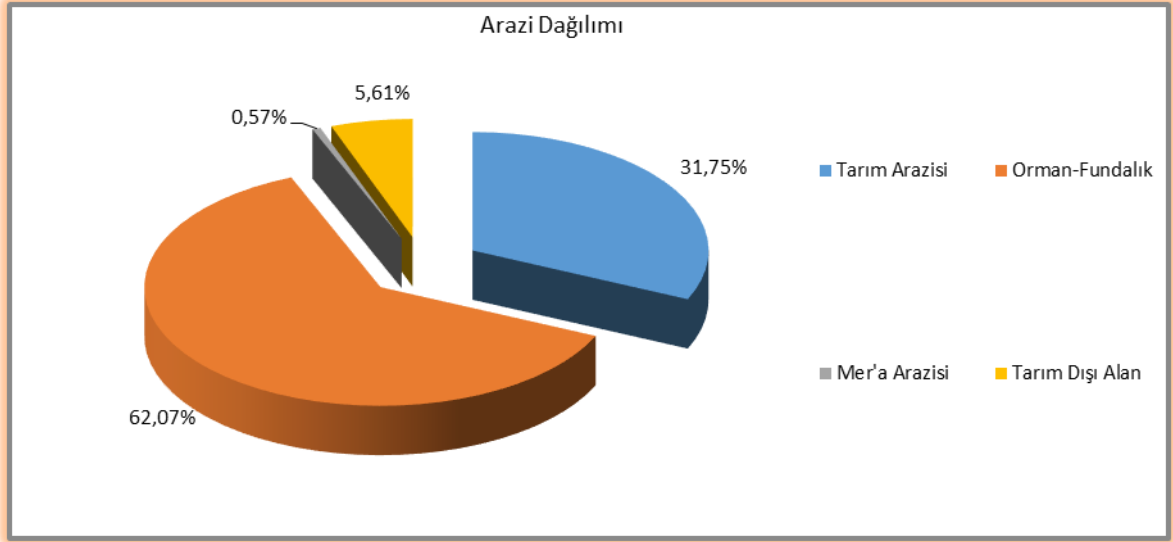
Bu çalışmada ilin tarımsal potansiyelinin arttırılarak en rantabl şekilde değerlendirilmesi için ilin mevcut arazi kaynağı ile hayvansal üretim verileri TÜİK veri tabanı desteğinde ortaya konulmuştur. Son olarak tarımsal üretici birliklerinin varlığı ve üretici birliklerinin tarımsal üretime olan katkıları ile tarımsal desteklemelere ilişkin veriler analiz edilmiştir.

İlin güçlü-zayıf yönlerini, fırsatlarını ve tehditlerini bütüncül bir yapı içerisinde ele alarak yeni ticari tarımsal işletmelerin kazandırılması yanında, aile işletmelerinde de verimliliğin artırılmasına yönelik mevcut durum tespitleri yapılarak sektörel kalkınma hedeflenmiştir.

1. BARTIN'DA TARIMSAL YAPI

1.1. Tarımsal Yapı ve Arazi Dağılımı

Şekil 1. İlin Arazi Dağılımı

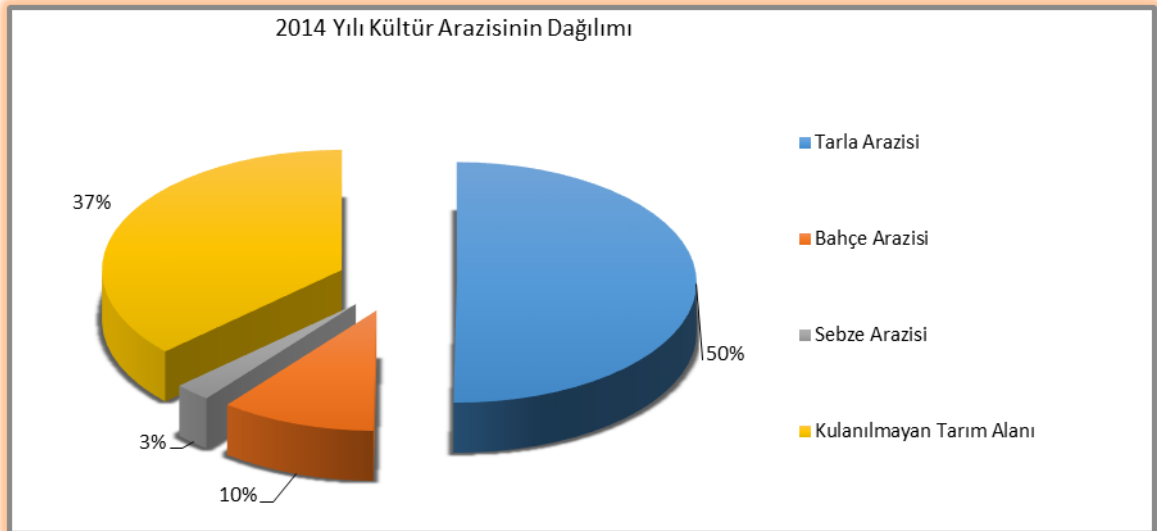


Kaynak: Bartın İl Gıda, Tarım ve Hayvancılık Müdürlüğü

2.220.000 da yüzölçümü sahip Bartın İlinin 1.378.047 da alanı en büyük payla Ormanlık-Fundalık, 704.896 da alanı tarım arazisi, 12.416 da Mera arazisi ve 124.641 da alanı ise tarım dışı araziden oluşmaktadır.

-Tarım Arazisinin Dağılımı

Şekil 2. Kültür Arazisi Dağılımı



Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) web sayfası Bitkisel Üretim 2014 yılı veri tabanı

İlimizde bitkisel üretim alanında yaygın olarak yetiştiriciliği yapılan ekonomik değere sahip temel tarımsal ürünler olarak fındık, çilek, yem bitkileri, hububat, sebze ve meyve olmak üzere toplam 704.896 dekar alan üzerinde tarımsal üretim faaliyetleri yürütülmektedir.



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU

İlin yüzölçümünün % 31,75 oluşturan tarım arazisinin 353.979 da alanı tarla arazisi, 73.763 da alanı meyve arazisi, 17.440 da alanı sebze arazisi olarak kullanılmaktadır. Ayrıca 259.711 da tarıma elverişli olup da kullanılmayan arazi varlığımız mevcuttur (TÜİK 2014).

İlimizde hububat üretiminde yaygın olarak yetiştiriciliği yapılan temel tarımsal ürünler buğday, dane mısır, arpa ve yulaftır. 2023'lü yıllara giderken hububat üretiminde özellikle dane mısır üretim alanlarının genişletilmesi hedeflenmektedir.

Karlı bir hayvancılığın olmazsa olmazı kaliteli kaba yem arzının sağlanmasına yönelik olarak ilimizde yaygın olarak silajlık mısır, yonca ve yaygın fiğ/yulaf üretimi yapılmaktadır.

Meyvecilik üretim alanında kapama meyve bahçeleri tesis edilerek başarılı sonuçlar alınmaya başlamıştır (elma, armut, kiraz, kivi ve ceviz).

Kısıtlı araziler ancak seracılık aktivitesiyle en iyi şekilde değerlendirilmektedir.

-Tarım Arazilerinin Sulama Durumu

İlin Su Kaynakları

İlin belli başlı su kaynakları Bartın Irmağı başta olmak üzere Koca Çayı, Kocanaz Çayı, Ulus Çayı, Kozlu Çayı, Kapsuyu Deresi, Tekkeönü Deresi, Ovaçayı, İnönü Deresi, Kışla Deresi'dir.

Tablo 1. Tarım Arazileri Sulama Durumu

Bartın İli Arazi Sulama Durumu	Tarım Arazisi (da)	Sulanması Ekonomik Olmayan Arazi (da)	Sulanabilir Toplam Arazi (da)	Sulanabilir Ancak Sulanmayan Arazi (da)	Sulanan Toplam Arazi (da)
	704.896	506.296	198.600	112.420	86.180
Halk Sulamaları					
Kuyulardan sulanan arazi					30.160
Nehir, dere ve çaylardan sulanan					56.020
TOPLAM					86.180

Kaynak: Bartın İl Gıda, Tarım ve Hayvancılık Müdürlüğü

İlimizin 704.896 dekar tarım arazisi mevcuttur. Bu arazinin 198.600 dekarı sulamaya elverişlidir. Ancak hali hazırda sulamaya elverişli alanın 86.180 dekarı halk sulaması şeklinde yapılmaktadır. Devletçe sulamaya açılan alan ve işletme halinde sulama tesisi bulunmamaktadır. Yapımı devam eden Kirazlıköprü ve Kozcağız HES Projeleri ile plan-proje aşamasındaki yatırımlar tamamlandığında Bartın İli sulama tarıma kavuşacak böylelikle ürün deseni çeşitlenecek ve birim alandan daha fazla ürün alınarak verimlilikte artış sağlanacaktır.

Tablo 2. Organik Tarım

Ürün	Köy Sayısı	Çiftçi Sayısı	Alan (da)
Ahududu	9	13	12,775
Böğürtlen	19	34	33,936
Kivi	5	13	21,853
Kızılcık	1	1	1
	22*	44**	71,064

Kaynak: Bartın İl Gıda, Tarım ve Hayvancılık Müdürlüğü kayıt sistemleri

* Bir köyde birden fazla ürün ile organik tarım yapılmaktadır.

** Bir çiftçi birden fazla ürün ile organik tarım yapılmaktadır.



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU

İlin ilk defa 2008 yılında başlanan organik tarım faaliyetleri bu gün itibariyle 2 köyde 44 çiftçi tarafından 71 da alan üzerinde yürütülmektedir.

Tablo 3. İyi Tarım Uygulamaları

Ürün	İşletme(Adet)	Alan (da)
Kivi	1	193,350
Armut	2	20.918
Elma	3	28.085
Toplam	6	241,953

Kaynak: Bartın İl Gıda, Tarım ve Hayvancılık Müdürlüğü kayıt sistemleri

İyi tarım uygulamaları ise 6 işletmede (kivi, armut ve elma) 242 da alanda yürütülmektedir.

Tablo 4. Mera Çalışmaları

İlçe Adı	Mera Bulunan Köy/Belde Sayısı	Tahdit Yapılan Köy/Belde Sayısı	Tahsis Yapılan Köy/Belde Sayısı	Mera Alanı (da)	Parsel Sayısı
Merkez	85	85	63	11.980,71	611
Amasra	2	2	2	83,52	3
Kurucaşile	2	2	0	12,69	4
Ulus	15	15	9	338,95	31
TOPLAM	104	104	74	12.415,87	649

Kaynak: Bartın İl Gıda, Tarım ve Hayvancılık Müdürlüğü

İlde Meraya dayalı bir hayvancılık faaliyeti söz konusu olmamasına rağmen 4342 Sayılı Mera Yasası kapsamında tespit ve tahdit işlemleri tamamlanan 12.416 da Mera varlığı üzerinden 15 köyde 2.250 da alanda ıslah çalışmaları yapılmıştır.

Tablo 5. Çiftçi Kayıt Sistemi Müracaat Sayısı (ÇKS Kayıtları 2014)

İlçeler	2012	2013	2014
Merkez	2.785	2.822	3.228
Amasra	944	1.026	1.125
Kurucaşile	1.012	1.112	1.023
Ulus	1.299	1.138	1.483
TOPLAM	6.040	6.098	6.859

Kaynak: Bartın İl Gıda, Tarım ve Hayvancılık Müdürlüğü kayıt sistemleri

Bakanlığımızca sağlıklı tarım politikalarının oluşturulabilmesi ve çiftçilerimize verilen tarımsal desteklerin denetlenebilir, izlenebilir, gerektiğinde raporlanması amacıyla 2001 yılında uygulaması başlatılan Çiftçi Kayıt Sistemi (ÇKS) ilde yıldan yıla artış eğilimindedir.

Tablo 6. Arazi Büyüklüğüne Göre Arazi Sayıları (ÇKS Kayıtları-2013)

İLÇELER	0-5 da (Ad.)	5-10 da (Ad.)	10-20 da (Ad.)	20-50 da (Ad.)	50-100 da (Ad.)	100-200 da (Ad.)	TOPLAM (Ad.)
Merkez	12.402	2.289	538	83	2	1	15.315
Amasra	4.085	506	102	6	-	-	4.699
Kurucaşile	5.416	505	92	9	-	-	6.022
Ulus	9.026	479	67	3	1	1	9.577
TOPLAM	30.929	3.779	799	101	3	2	35.613

Kaynak: Bartın İl Gıda, Tarım ve Hayvancılık Müdürlüğü kayıt sistemleri
-2014 Yılı verileri için çalışmalar devam etmektedir.

Çiftçi Kayıt Sistemi 2013 yılı verilerine göre ilde 35.613 adet kayıtlı tarım parseli bulunmaktadır. Arazi büyüklükleri yönünden irdelendiğinde ağırlıklı küçük ve parçalı bir yapıda olduğu göze çarpmaktadır. Bu durum ilde ölçek ekonomisinin oluşturulabilmesinin önündeki en büyük yapısal engeldir.

-Gıda İşletmeleri

İlde 157 gıda üretim yeri, 944 gıda satış yeri, 1.157 toplu tüketim yeri olmak üzere toplam 2.258 gıda işletmesi bulunmaktadır. Gıda denetim ve kontrol hizmetleri 10 uzman personel tarafından ifa edilmektedir. 2014 yılında İl Özel İdaresince alımı yapılan tam donanımlı 1 adet Gıda Denetim Aracı mevcuttur.

1.2. Hayvansal Üretim

Tablo 7. Hayvan Varlığı

HAYVANIN CİNSİ	SAYISI (adet)
Saf Kültür Irkı Sığır Sayısı	14.147
Kültür Melezi Sığır Sayısı	30.083
Yerli Sığır	7.274
Manda	1.737
BÜYÜKBAŞ TOPLAMI	53.241
Koyun	3.024
Keçi	760
KÜÇÜKBAŞ TOPLAMI	3.784
At	745
Eşek	1.270
Katır	319
TEK TIRNAKLI TOPLAMI	2.334
Et Tavuğu	764.000
Yumurta Tavuğu	192.500
Hindi	634
Kaz	391
Ördek	2.348
KANATLI TOPLAMI	959.876
ARILI KOVAN SAYISI	26.499

Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) web sayfası Bitkisel Üretim 2014 yılı veri tabanı
İlimizde 1991 yılında 1.381 baş olan kültür ırkı hayvan mevcudumuz, Tarımsal Kalkınma Kooperatiflerimiz kanalıyla uyguladığımız damızlık süt sığırcılığı projeleri ile yatırımcılarımız sayesinde 2014 yılı sonu itibarıyla 14.147 başa yükseltilmiştir.



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU

İlimiz kurulduğunda büyükbaş hayvan varlığının neredeyse %80 'i yerli ırktan oluşmakta iken 2014 yılı sonunda %14'e geriletilmiştir. Bu alandaki 2023 yılı hedefimiz %10'lar seviyesinin yakalanmasıdır.

Tablo 8. Büyükbaş ve Küçükbaş Süt Üretimi (Ton)

İlçeler	Büyükbaş		Küçükbaş Süt Üretimi	Toplam Süt Üretimi
	İnek Sütü	Manda Sütü		
Merkez	45.926	699	88	46.713
Amasra	2.503	42	6	2.551
Kurucaşile	1.427	26	3	1.456
Ulus	7.047	97	35	7.179
TOPLAM	56.903	864	132	57.899

Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) web sayfası Bitkisel Üretim 2014 yılı veri tabanı

İlin çiğ süt üretiminin %98'i inek sütü, %2'lik kısmında manda ve koyun-keçi sütü oluşturmaktadır.

Tablo 9. İlimizin Türkiye Hayvancılığındaki Yeri

Ürün	Bartın	Türkiye	Türkiye Sıralaması	Bartın/ Türkiye Oranı (%)
Büyükbaş Hayvan Sayısı	56.223	14.244.673	71	0,37
Küçükbaş Hayvan Sayısı	4.648	41.462.349	81	0,01
Manda Sayısı (Baş)	1.958	121.591	19	1,43
Arı Kovan Sayısı (Adet)	25.695	7.060.973	66	0,38
Bal Üretimi Miktarı (Ton/Yıl)	352,42	102.486	72	0,16
Süt Üretim Miktarı (Ton/Yıl)	59.437	18.498.630	70	0,31

Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) web sayfası Bitkisel Üretim 2014 yılı veri tabanı

İlde hayvansal üretim ağırlıklı küçük aile işletmeciliği tarzında gerçekleştirilmektedir. Ancak son yıllarda gerek Tarımsal Kalkınma Kooperatifleri vasıtasıyla uygulanan hayvancılık projeleri gerekse özel sektör yatırımlarıyla kurulan modern işletmeler sayesinde ticari bir yapıya dayalı işletme ölçeğine yönelim başlamıştır.

-Hayvancılık İşletme Sayıları (2014)

İlde mevcut bulunan 20.640 hayvancılık işletmesinin 15.308'i büyükbaş, 326'sı arıcılık, 97'si küçükbaş, 22'si ticari kanatlı işletmesidir. 4.867 işletmede de hayvan varlığı olmamasına rağmen veri tabanında pasif işletme olarak kaydı bulunmaktadır.

-Su Ürünleri

İlin Karadeniz'e kıyı 59 km'lik sahil şeridi uzunluğu bulunmaktadır. Bu durum Su Ürünleri avcılığı ve yetiştiriciliği açısından çok önemli bir potansiyeli bünyesinde barındırmaktadır. Balıkçılık faaliyetleri yerel kültür içerisinde balıkçı aileleri tarafından yürütülmektedir. Kurucaşile, Hisar ve Tarlaağzı olmak üzere 3 adet balıkçı barınağı ile 3 adet su ürünleri kooperatifi mevcuttur. Ticari amaçlı su ürünleri avcılığı 229 adet profesyonel balıkçı gemisi ile 1.933 adet gerçek kişi eliyle yürütülmektedir. 1.096 kişi amatör balıkçı belgesine sahiptir.

İlde 2014 yılında 681.133 kg deniz ürünleri ve 13.800 kg iç su balık istihsali gerçekleştirilmiştir. İç sularda 2'si merkez, 3'ü Ulus İlçemizde olmak üzere 5 adet faal Alabalık işletmesi mevcuttur.



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU

1.3. Üretici Örgütleri

Tablo 10. Tarımsal Amaçlı Kooperatifler, Yetiştirici-Üretici Birlikleri ve Odalar

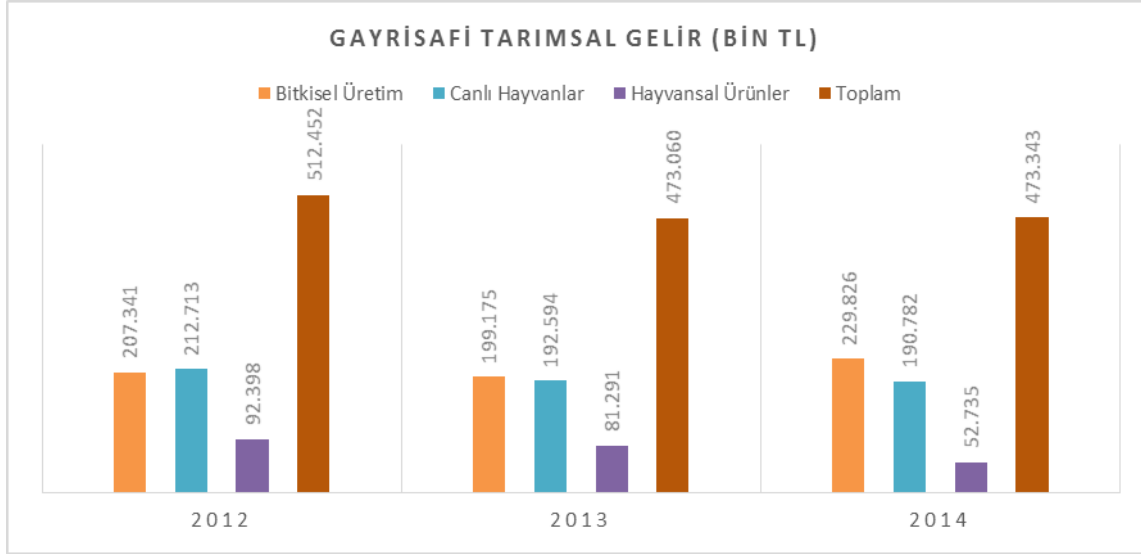
TÜRÜ	FAALİYET KONUSU	TOP.	Üye /Ortak Sayısı
Tarımsal Kalkınma Kooperatifi	Orman	25	3.283
	Tüketim	1	103
	Hayvancılık	6	1.570
	Tarımsal Kalkınma Kooperatifi Toplam	32	4.956
Su Ürünleri Kooperatifi	Su Ürünleri	3	175
Üretici Birlikler	Süt Üreticileri	1	3.188
Yetiştirici Birlikleri	Arı Yetiştiricileri	1	206
	DSYB	1	95
	Damızlık, Manda Yetiştiricileri	1	370
	Yetiştirici Birlikleri Toplam	3	671
Ziraat Odaları	Çiftçi Kayıtları, Girdi Temini	3	15.392
Tarım Kredi Kooperatifi	Girdi Temini	3	6.779
Fiskobirlik	Girdi Temini	1	1.589
TOPLAM		46	

Kaynak: Bartın İl Gıda, Tarım ve Hayvancılık Müdürlüğü

İlde 32 adet Tarımsal Kalkınma Kooperatifi, 3 adet Su Ürünleri Kooperatifi, 4 adet Üretici/Yetiştirici Birliği, 3 adet Ziraat Odası, 3 adet Tarım Kredi Kooperatifi, 1 adet Fiskobirlik olmak üzere toplam 46 adet üretici örgütü bulunmaktadır. Bu yönüyle Bartın güçlü bir altyapıya sahiptir.

1.4. İlimizin Tarımsal Üretim Değerleri

Şekil 3. Gayrisafi Tarımsal Gelir



Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) web sayfası Bitkisel Üretim 2014 yılı veri tabanı

İlin toplam tarımsal üretim değeri 2014 yılı itibarıyla 473,34 Milyon TL'dir. Ülkemiz tarımsal üretim değeri ise 187,29 Milyar TL'dir. İlin ülke tarımsal üretim değerine oranı Binde 2,5'dur. İller bazında üretim değerleri açısından yapılan sıralama yıldan yıla değişmekle birlikte 2014 yılında Bitkisel Üretim Değerinde 69., Canlı Hayvanlarda 76., Hayvansal ürünlerde 77., toplamda üretimde ise 77. İl konumundadır.

Gayrisafi tarımsal gelir içerisinde bitkisel üretimin payı %49, canlı hayvanların payı %40, Hayvansal ürünlerin payı ise %11'dir.

Yıllar itibarıyla tarımsal üretim değerini incelediğimizde 2002 yılında 124,22 Milyon TL olan tarımsal üretim değeri 2014 yılı itibarıyla 473,34 Milyon TL'ye ulaşmıştır. Değişim oranı %381'dir.

1.5. Tarımsal Desteklemeler

Tablo 11. 2011-2014 Yılları Bartın İli Tarım ve Hayvancılık Desteklemeleri

Destekleme Adı	TUTARI (TL)			
	2011	2012	2013	2014
Alan Bazlı Desteklemeler				
a Mazot, Gübre, Toprak Analiz Desteği	704.867	768.666	865.614	978.829
b Alan Bazlı Fındık Desteği	5.339.136	5.398.689	6.293.433	6.921.022
c İyi Tarım Uygulamaları Desteği	3.867	4.783	4.792	5.459
d Sertifikalı Fide, Fidan, Tohum Desteği	3.998	1.902	3.004	8.424
e Organik Tarım	125	899	901	1.438
Toplam	6.051.993	6.174.939	7.167.744	7.915.172
Hayvancılık Desteklemeleri				
a Yem Bitkileri Desteği	773.983	833.548	994.219	1.064.100



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU

b	Anaç Sığır Desteği	850.635	1.234.122	1.497.294	1.338.545
c	Anaç Manda Desteği	229.800	355.600	129.150	236.800
d	Çiğ Süt Desteği	509.197	469.081	564.069	471.618
e	Buzağı Desteği	226.341	191.833	192.238	241.014
f	Kırmızı Et Desteği	78.300	471.300	795.400	367.800
g	Hayvan Hastalığı Tazminat Desteği	82.622	736.503	704.420	740.560
h	Gen Kaynakları	-	-	665.600	532.000
i	Arılı Kovan Desteği	90.622	107.688	134.672	197.140
j	Su Ürünleri Destekleri	-	284.492	184.070	310.000
	Toplam	2.841.500	4.684.167	5.861.132	5.499.577
% 50 Hibe Destekli Kırsal Kalkınma Yatırımlarını Destekleme Programı (KKYDP)					
a	Makine ve Ekipman Desteği	1.298.967	337.346	584.887	902.048
b	Tarıma Dayalı Ekonomik Yatırım Program Desteği	515.300	144.264	-	397.900
	Toplam	1.814.267	481.610	584.887	1.299.948
Diğer Tarımsal Amaçlı Desteklemeler					
a	Tarımsal Yayım ve Danışmanlık Dest.	30.000	36.000	36.000	39.600
GENEL TOPLAM		10.737.760	11.376.716	13.649.763	14.754.297

Kaynak: Bartın İl Gıda, Tarım ve Hayvancılık Müdürlüğü

İlde tarımsal desteklemelerden yararlanan çiftçi ve yatırımcı sayımız ile sağlanan teşvik ve desteklemeler yıldan yıla artış göstermektedir. Son olarak 2014 yılında Bartın Çiftçisine yaklaşık 15 Milyon TL tarımsal destekleme ödemesi yapılmıştır. Tarımsal sağlanan desteklerle verimliliğin artırılması çiftçi ve yatırımcılarımıza rekabet üstünlüğünün sağlanması yanında tarım sektörünün emek yoğun yapıdan çıkarılarak teknolojik bir sektöre dönüştürülmesi hedeflenmektedir. 2014 yılı için dağıtılan desteklemelerin %63,65'ini Alan Bazlı Desteklemeler, %37,27'sini Hayvancılık Desteklemeleri, %8,81'ini de % 50 hibe destekli KKYDP destekleme ödemeleri oluşturmaktadır.

Tablo 11. KKYDP % 50 Hibeli Makine ve Ekipman Desteklenmesi (2006-2014)

MAKİNE ve EKİPMAN ADI	Adet
Arıcılık Makine ve Ekipmanı	17
Balya Makinesi	33
Çayır Bıçme Mak.	284
El Traktörü ve Ekipmanları	1.084
Süt Sağım Makinesi	253
Pülverizatör	104
Silaj Makinesi	8
Motorlu Tırpan	449
Mibzer	3
Toprak Frezesi	17
Yem Hazırlama	4



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU

Koyun Kırkma Mak.	1
Soğuk Hava Tes. Araç	3
Biçerbağlar	4
Mini Yükleyici	1
Fındık toplama makinesi	2
TOPLAM	2.267

Kaynak: Bartın İl Gıda, Tarım ve Hayvancılık Müdürlüğü

Bakanlığımızca 2006 yılında kırsal kalkınma hamlesi olarak başlatılan % 50 Hibeli Makine ve Ekipman Desteklenmesi 2014 yılı sonu itibariyle 2.267 tarım alet ve makinası dağıtımı yapılarak başarı ile uygulanmıştır. İlde ağırlıklı fındık bahçelerinde kullanılmak üzere 1.084 adet bahçe el traktörü dağıtımı ile Son yıllarda yem bitkileri ekim alanlarındaki artışa bağlı olarak 33 adet Balya Makinesi dağıtımı gerçekleştirilmiştir.

Tablo 12. KKYDP % 50 Hibeli Ekonomik Yatırımlar (2007-2014)

Proje Konusu	Proje Adedi
Süt ürünleri işleme ve paketlenme	3
Taze ve Kuru Meyve İşleme	1
Et Parçalama ve Paketlenme	1
Et İşleme Tesisi	1
Soğuk Hava Deposu	4
Bakliyat İşleme ve Paketlenme	2
Konserve, Sebze İşleme	1
Kivi tasnif ve Paketlenme Projesi	1
200 Başlık Manda ve Süt Sağım Tesisi Projesi	1
Toplam	15

Kaynak: Bartın İl Gıda, Tarım ve Hayvancılık Müdürlüğü

% 50 Hibe Destekli Tarıma Dayalı Ekonomik Yatırım Uygulamaları Bakanlığımızın en prestij uygulamaları arasında yer almaktadır. İlde 2007 yılından bu yana 15 adet projeye 2.284.949 TL Hibe Desteği verilmiştir. Bu kapsamda 4 adet soğuk hava deposu, 3 adet süt ürünleri, 2 adet et işleme tesisi 2 adet bakliyat işleme ve paketlenme, 2 adet meyve sebze işleme ve 1 adet 200 başlık manda ve süt sağım tesisi projesi ilimize kazandırılmıştır. Proje uygulamalarıyla işletmelerimiz ilave istihdam olanaklarına kavuşturulmuştur.

1.6. Bartın İli Tarım Sektörü SWOT Analizi

Tarımsal Açıdan İlimizin Güçlü Yönleri

- İlin büyük pazarlara (Ankara, İstanbul) yakınlığı,
- Limanı ve 30 km mesafedeki hava alanı,
- Marka olabilecek yerel ürünlere eğilimdeki artış (kivi, çilek, ahududu ve böğürtlen),
- Sebze ve meyve tarımına uygunluk,
- Yem bitkileri ve örtüaltı yetiştiriciliğinin gelişim göstermesi,
- Çevre illerde ilimizin tarımsal ürünlerine olan ilgi (çilek, kestane, sebze ve bal)
- Su ürünleri potansiyeli
- Polikültür tarıma uygunluk.



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU

Tarımsal Açıdan İlimizin Zayıf Yönleri

Tarım arazilerinin küçük ölçekli ve parçalı yapısı,
Arazilerin eğimli ve engebeli olması,
Tarımda makineleşmeye uygun arazi yapısının azlığı,
Tarımsal üretimdeki genç nüfusun azlığı,
Ortak çalışma, örgütlenme ve katılımcılık kültürünün zayıf olması,
Ani iklimsel değişiklikler,
Heyelan, erozyon ve seller.

Tarımsal Açıdan İlimizin Fırsatları

Filyos Vadisi Projesi,
Kullanılmayan atıl arazi varlığı,
Manda ve tavuk yetiştiriciliğine elverişlilik,
Kestane balı üretim potansiyeli,
İç turizmdeki hareketlilik,
Ekoturizme elverişlilik,
Bartın Limanı.

Tarımsal Açıdan İlimizin Tehditleri ise

Tarımsal üretimdeki genç nüfusun azlığı ve kırsal nüfusun hızla yaşlanması,
Kuraklık ve iklim değişikliklerinin yarattığı olumsuz etkiler,
Heyelan, erozyon ve seller,
Doğal kaynakların bilinçsiz kullanılması ve kirletilmesi,
Yabani hayatın tarımsal üretim üzerinde artan baskısı.

SONUÇ

Genel olarak Bartın İli için tarımsal yapı verilerinin değerlendirildiği bu çalışmada tarımsal arazilerin mevcut durumu, tarımsal sulama durumu, hayvansal üretim, tarımsal üretim değerleri, üretici örgütleri ve tarımsal desteklemelere ilişkin veriler karşılaştırmalı olarak analiz edilmiştir.

İlde tarım ve gıda sektörünün piyasa koşullarına, tüketici beklentilerine ve çevresel sürdürülebilirliğe uygun üretime yönelmesi olarak görülen tarımdaki yeniden yapılanma süreci bir taraftan sektörün rekabet gücünün iyileştirilmesi diğer taraftan da kırsal alanda sürdürülebilirliği kalkınmasını gözeten bir yaklaşımı zorunlu kılmaktadır.

Kırsal ekonomiye yönelik tedbirlerle; tarım ve gıda üretiminde verimliliğin ve ürün kalitesinin artırılması, çiftçilerin mesleki bilgi ve örgütlenme düzeylerinin yükseltilmesi, tarım-sanayi ilişkilerinin güçlendirilmesi, tarım-gıda işletmelerinde verimlilik artışı sağlayacak modernizasyon yatırımlarının gerçekleştirilmesi, gıda güvenilirliğinin geliştirilmesi, tarımsal üretimde bitki ve hayvan sağlığının iyileştirilmesi amaçlanmaktadır.

Tüm bu tespitlerimizin ışığı altında, sonuç odaklı hedefimiz:

İlimizde katma değeri yüksek olan hayvancılık, hayvancılığa destek teşkil edecek yem bitkileri üretimi, organik tarım faaliyetleri ile arazi kaynağı sınırlı olan alanlarda seracılık ve arıcılık gibi tarımsal aktivitelerle kırsal kalkınmayı sağlayarak insan ve çevre sağlığının ön planda tutulduğu bir üretim anlayışıyla sağlıklı ve güvenilir gıda arzını gerçekleştirmektir.



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU

KAYNAKLAR

TÜİK, 2014.

Bayram, A., Aydoğan O., Ata B., 2015. Bartın İl Gıda Tarım ve Hayvancılık Müdürlüğü 2014 Yılı Faaliyet Raporu.

Bayram, A., Ata B., Aydoğan, O., Güreş, V., Gülmez, E., 2015. Bartın 2015-2019 Tarım Strateji Belgesi.



Elmas Modeli Yaklaşımıyla Türkiye’de Hayvancılık Sektörünün Yapısal Analizi

Orhan ÇOBAN¹ Ayşe ÇOBAN²

¹Prof. Dr., Selçuk Üniversitesi, İİBF, İktisat Bölümü, Konya, ocoban@selcuk.edu.tr

²Uzman, Selçuk Üniversitesi, SBMYO, Konya

ÖZET

Bu çalışmada Türkiye’de hayvancılık sektörü (büyükbaş ve küçükbaş hayvancılık) yapısal olarak analiz edilmiştir. 1991-2013 yılı verileri dikkate alındığında, 2009 yılına kadar hayvan sayısının azaldığı görülmüştür. Benzer şekilde kesilen ve sağılan hayvan sayılarının azaldığı tespit edilmiştir. Buna karşın hayvancılık sektöründe et ve süt verimliliğinin sürekli arttığı belirlenmiştir. Elmas Modeli dikkate alındığında, sektörün rekabet gücünün düşük olduğu sonucuna ulaşılmıştır.

Anahtar Sözcükler: Hayvancılık Sektörü, Et ve Süt Verimliliği, Elmas Modeli

Structural Analysis of Livestock Sector in Turkey with Diamond Model Approach

ABSTRACT

In this study, the livestock sector in Turkey has been analyzed structurally. When the 1991-2013 year data are considered, the number of animals has decreased until 2009. Similarly, it was found that decrease in the number of animals slaughtered and milking. In contrast, it was determined that continuously increasing meat and milk productivity in the livestock sector. Considering the Diamond Model, it has been concluded that the low competitiveness of the sector.

Keywords: Livestock Sector, Meat and Milk Productivity, Diamond Model

GİRİŞ

Hayvancılık sektörü, tarımsal sanayi içinde insanların tarih boyunca vazgeçilmez uğraşı alanlarından biri olmuştur. Hayvancılık, kırsal alanlarda yaşanan işsizliği azaltmak ve önlemek, köyden kente göçün önüne geçerek kentlerde yaşanan çarpık kentleşme ve nüfus baskını azaltmak gibi sosyal fonksiyonlar üstlenmektedir. Ekonomik fonksiyonlarına bakıldığında ise ülkenin dengeli kalkınmasına katkıda bulunmak, ulusal geliri artırmak ve birçok sektöre (et, süt, deri, kozmetik, ilaç) hammadde sağlamaktır. Temel besin maddelerinden olan et ve süt ürünleri, birçok toplumda yemek kültürünün vazgeçilmezlerdir (Saner ve Çukur, 2005: 1; Ermetin, 2011: 1).

Türkiye’de hayvancılık sektöründe bir takım yapısal sorunlar bulunmaktadır. Hayata geçirilen politikaların etkinsizliği, üreticinin bilinçlendirilememesi, ölçek ekonomilerinden yararlanılamaması, girdi maliyetlerinin yüksekliği söz konusu sorunlardan bazılarıdır. Bundan dolayı hayvancılık sektörü büyüyememekte ve hayvansal ürün fiyatları sürekli olarak artmaktadır (Karagöz, 2009: 3). Bu kapsamda artan ürün fiyatlarını dizginlemek amacıyla 30 Nisan 2010’dan itibaren gümrük vergilerini düşürmek suretiyle canlı hayvan ve kırmızı et ithalatını cazip hale getirmeye dönük kararlar alınmıştır.

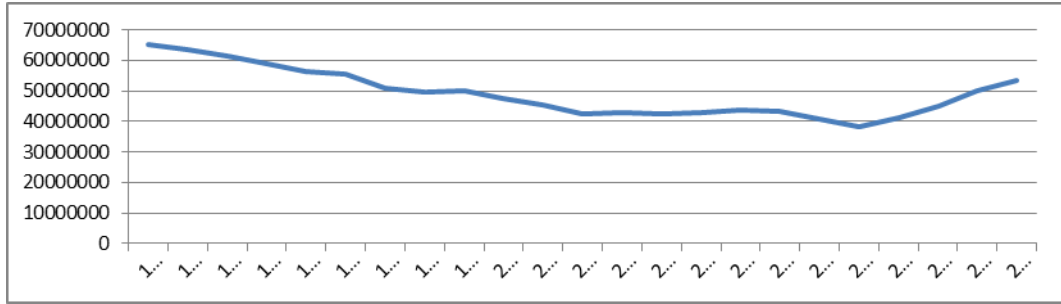
Hayvancılık sektörü büyükbaş hayvancılık, küçükbaş hayvancılık, kanatlı yetiştiriciliği, su ürünleri, arıcılık ve ipek böcekçiliği olmak üzere 6 başlık altında sınıflandırılmaktadır. Bu çalışmada büyükbaş ve küçükbaş hayvancılıktan hareketle Türkiye’de hayvancılık sektörünün yapısal olarak analiz edilmesi amaçlanmıştır. Bu kapsamda öncelikli olarak hayvancılık sektörünün mevcut durumu ortaya konulmuş ve

1991-2013 dönemi verileri dikkate alınarak verimlilik indeksleri hesaplanmıştır. Ayrıca, Porter tarafından literatüre katılan Elmas Modeli yaklaşımıyla hayvancılık sektörünün rekabet gücü incelenmiştir.

2.TÜRKİYE'DE HAYVANCILIK SEKTÖRÜ

Hayvancılık sektörünün temel işlevi, gıda maddesi üretimidir. Ülkelerin sanayi ve hizmet sektörlerinden sağlayabildikleri üretim değeri arttıkça, tarımsal üretimin payı azalmaktadır. Fakat aynı süreçte, tarımsal üretim değeri içerisinde genellikle hayvansal üretimin payı artmaktadır (Şekil-1).

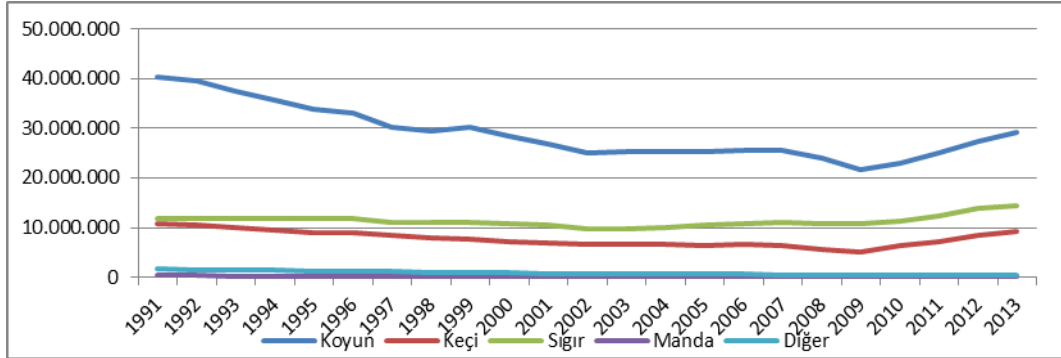
Şekil-1'e göre 1991 yılında 65 milyon olan toplam hayvan sayısı, 1995 yılında 56 milyon, 2000 yılında 47 milyon, 2005 yılında 43 milyon ve 2009 yılında ise 38 milyona düşmüştür. 2010 yılından sora hayvan sayısı artma eğilimine girmiş, 41 milyon olan toplam hayvan sayısı 2013 yılında 53 milyona yükselmiştir.



Şekil- 1: Türkiye'de Hayvan Sayısı (Toplam)

Kaynak: TÜİK, 2015.

Toplam hayvan sayısı, türlerine göre incelendiğinde Şekil-2'de özetlenen sonuçlara ulaşılmıştır.

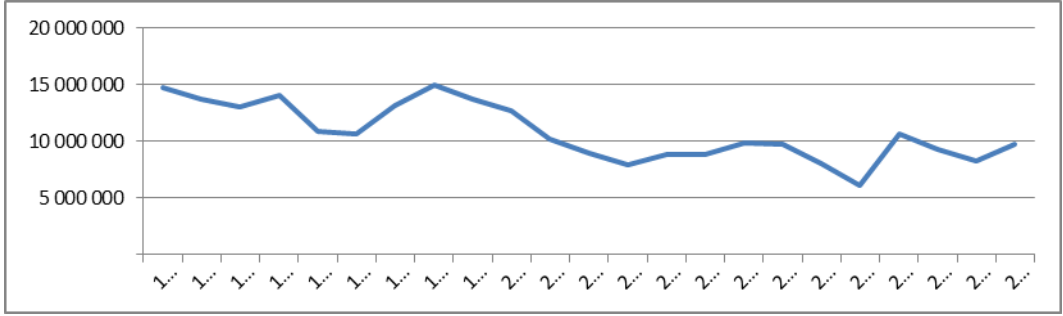


Şekil- 2: Türlerine Göre hayvan Sayısı (Baş)

Kaynak: TÜİK, 2015.

Şekil-2'ye göre toplam hayvan sayısı içerisinde en yüksek pay koyuna aittir. 1991 yılı verilerine göre Türkiye'de koyun sayısı 40 milyon düzeyindedir. Bu sayı toplam hayvan sayısındaki düşüşe paralel olarak 2009 yılına kadar azalmış, daha sonra ise artma eğilimine girmiştir. Bu bağlamda 2009 yılında 22 milyona gerileyen koyun sayısı, 2013 yılında yaklaşık 29 milyon olarak gerçekleşmiştir. Söz konusu rakamlar çerçevesinde koyunların toplam hayvan popülasyonu içerisindeki payı %55-60 düzeyindedir. Sığırların toplam içerisindeki payı %18-26, keçilerin ise %16-17 düzeyindedir.

Hayvancılık sektöründe kesilen hayvan sayısı Şekil-3 yardımıyla özetlenmiştir.

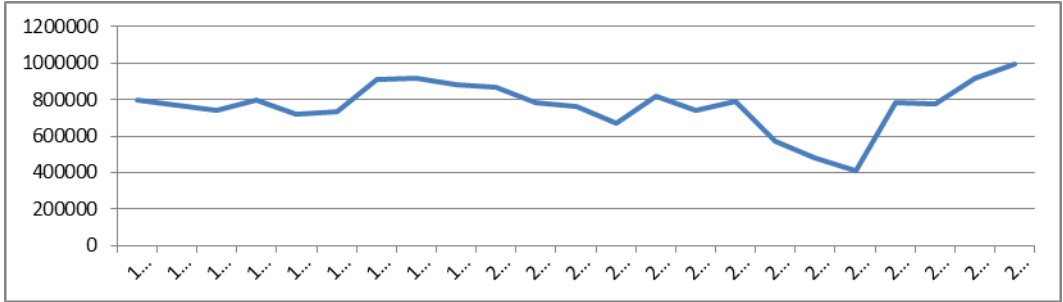


Şekil- 3: Kesilen hayvan Sayısı (Baş)

Kaynak: TÜİK, 2015.

Şekil-3'e göre kesilen hayvan sayısı genel olarak 2009 yılına kadar düşmüş; 1991 yılında yaklaşık 15 milyon olan kesilen hayvan sayısı, 2000 yılında 13 milyon, 2005 yılında 9 milyon ve 2009 yılında 6 milyon olmuştur. Söz konusu rakam 2013 yılında 10 milyon civarında gerçekleşmiştir.

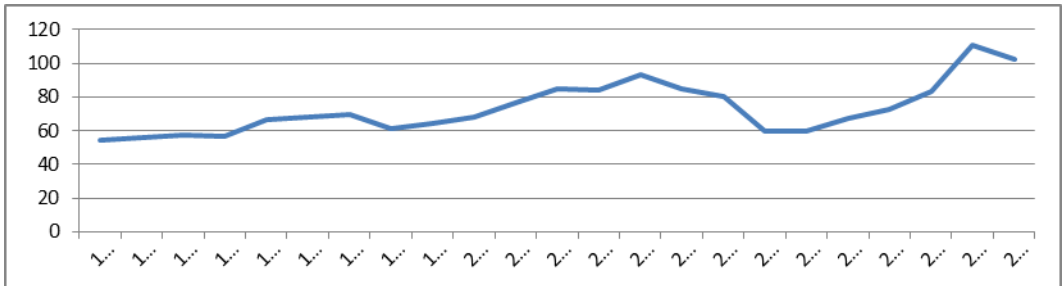
Türkiye'de et üretim rakamları dikkate alındığında, kesilen hayvan sayısına paralel bir eğilimin ortaya çıktığı tespit edilmiştir (Şekil-4).



Şekil- 4: Et Üretimi (Ton)

Kaynak: TÜİK, 2015.

Şekil-4'e göre 1991 yılında yaklaşık 800 bin ton olan et üretimi 1998 yılında 915 bin tona yükselmiş, 2009 yılında 413 bin tona düşmüştür. Ele alınan dönemde 2013 yılında 996 bin ton üretimle en yüksek rakama ulaşılmıştır. Bu bilgilerden de anlaşılacağı üzere, Türkiye'de ele alınan dönemde kesilen hayvan sayısında önemli oranda azalış olmasına karşın, üretilen et miktarındaki azalış daha düşük oranlarda gerçekleşmiştir. Kesilen hayvan başına hesaplanan et verimine ilişkin bilgiler Şekil-5'de yer almaktadır.



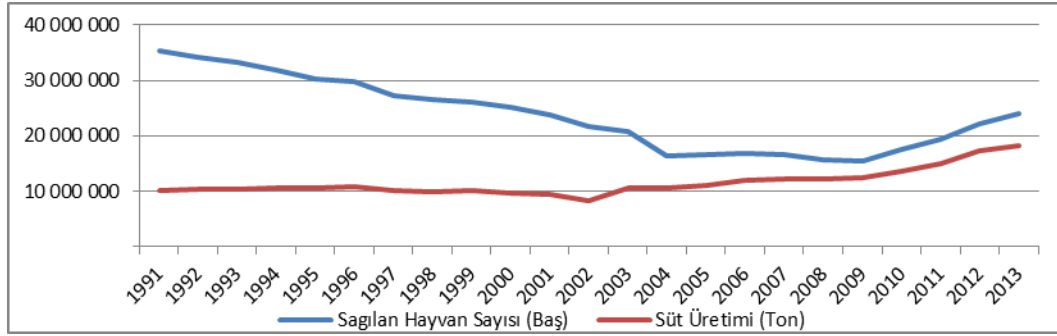
Şekil- 5: Hayvancılık Sektöründe Ortalama Et Verimliliği (Kg)

Kaynak: Tarafımızdan hesaplanmıştır.

Şekil-5'e göre 1991 yılında hayvan başına et verimi ortalama 54 kg düzeyindedir. Bu değer yıllar itibariyle artmış; 1995 yılında 66, 2000 yılında 68 ve

2005 yılında 84 kg'a çıkmıştır. Son olarak 2013 yılında ortalama kesilen hayvan başına et verimi 102 kg olmuştur. 1991 yılı ile kıyaslandığında 2013 yılında et verimi ortalama %86 artmıştır.

Türkiye'de kesilen hayvan başına et veriminin artmış olmasına rağmen, artan nüfusa bağlı olarak mevcut üretim et talebini karşılayamamış ve bu nedenle temel besin olan et fiyatları sürekli olarak artmıştır. Bu kapsamda 2008 yılına kadar sığır eti ve koyun eti fiyatları birbirine paralel bir seyir izlerken, 2008 yılından itibaren koyun eti fiyatının, sığır eti fiyatlarından ayrıldığı tespit edilmiştir. Ayrıca, 1985-2010 yılları arası dönemde sığır eti fiyatı %160,48, canlı sığır fiyatı %194,04, koyun eti fiyatı %233,84 ve canlı koyun fiyatı %206,51 artmıştır (Aydın vd., 2011: 6). Hayvancılık Sektörünün diğer bir önemli boyutunu ise sağılan hayvan sayısı ve dolayısıyla süt üretimi oluşturmaktadır. Türkiye'de 1991-2013 döneminde sağılan hayvan sayısı ve üretilen süt miktarı Şekil-6 yardımıyla özetlenmiştir.

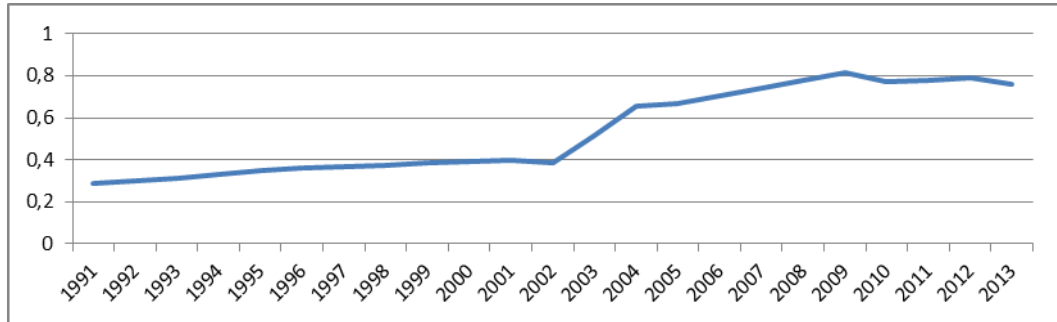


Şekil- 6: Sağılan Hayvan Sayısı ve Süt Üretimi

Kaynak: TÜİK, 2015.

Şekil-6'ya göre 1991 yılından 2009 yılına kadar sağılan hayvan sayısı sürekli olarak azalmıştır. 1991 yılında 35 milyon düzeyinde olan sağılan hayvan sayısı, 1995 yılında 30 milyona, 2000 yılında 25 milyona, 2005 yılında 16 milyona ve 2009 yılında 15 milyona düşmüştür. 2009 yılından itibaren bir artış trendi ortaya çıkmış; 2010 yılında 17 milyon, 2013 yılında ise 24 milyon adet olmuştur. Sağılan hayvan sayısındaki söz konusu azalmaya karşın, süt üretim miktarlarında genel anlamda bir artış trendi göze çarpmaktadır.

Türkiye hayvancılık sektöründe hesaplanan süt verimliliği rakamları Şekil-7'deki gibidir.



Şekil- 7: Hayvancılık Sektöründe Ortalama Süt Verimliliği (Ton)

Kaynak: Tarafımızdan hesaplanmıştır.

Şekil-7'ye göre 1991 yılında sağılan hayvan başına süt verimi yıllık ortalama 0,29 ton olarak gerçekleşmiştir. Bu rakam 1995 yılında 0,35 tona, 2000 yılında 0,39 tona, 2005 yılında 0,67 tona, 2010 yılında 0,77 tona yükselmiş ve son olarak 2013 yılında 0,76 ton olarak gerçekleşmiştir. Buna göre sağılan hayvan başına süt verimi 1991 yılı ile kıyaslandığında 2013 yılında % 170 artmıştır.

3. METODOLOJİ

Elmas Modeli yaklaşımı Porter tarafından literatüre katılan ve uluslararası rekabet analizi konusunda sıklıkla başvurulan bir analiz yöntemidir. Porter bu yöntemi geliştirirken başarılı iş kümelenmelerini ve rekabet avantajı yaratılmış endüstrilerdeki dinamik süreçleri analiz etmiştir. İşletme bazında irdelendiğinde, bir işletmenin rekabet gücünün sektördeki diğer işlerin performansı ve değer zincirindeki diğer aktörlerin performansı ile ilgili olduğu görülmektedir. Elmas modelinde beş önemli belirleyici vardır. Bunlar girdi koşulları, firma stratejisi ve rekabet yapısı, talep koşulları, ilgi ve destekleyici kuruluşlar ve devlettir (Porter, 1990; Öz, 2015). Bu bileşenler alt başlıkları ile Türkiye hayvancılık sektörü için uyarlanmış ve Elmas Modeli sonuçları analitik olarak **Ek-1**'de gösterilmiştir.

4. HAYVANCILIK SEKTÖRÜ İÇİN ELMAS MODELİNİN ÇÖZÜMÜ

4.1. Girdi Koşulları

Mera ve Otlakların Durumu (Düşük/-1)

Türkiye'deki hayvancılığın en önemli sorunlarından birisi kaba yem teminidir. Türkiye'de son yıllarda yaşanan kuraklığa da bağlı olarak yağış yetersizliği hayvancılık sektörünü olumsuz yönde etkilemiştir. Yıllık yağış miktarının çok düşük olmasının yanı sıra iklim değişmelerine bağlı olarak yağışların yıl içerisindeki dağılımında ortaya çıkan düzensizlikler meraların zayıf kalmasına, kullanılmaz hale gelmesine, kritik dönemlerde hayvanların ot ihtiyaçlarının karşılanamamasına yol açmaktadır. Bu yüzden Türkiye hayvancılık sektöründe mevcut kaba yem açığı her geçen gün artmaktadır. 1940'lı yıllarda 44 milyon hektar düzeylerinde olan mera varlığı, 2013 yılında 10 milyon hektara kadar düşmüştür (Sakarya, 2015). Gerek mevcut yem açığını kapatmak, gerekse kritik yıllarda doğabilecek yem açığından hayvancılık sektörünün zarar görmemesini sağlamak, yem bitkileri yetiştiriciliğine gereken önemin zaman geçirilmeden verilmesi ile gerçekleşecektir. Ayrıca nadasa bırakılan alanların yanı sıra hayvancılık sektöründe yem ihtiyacını karşılayıcı kuru tarım bitkilerinin yetiştirilmesi gerekmektedir.

Kaba Yem Durumu ve Besicilik (Düşük/-1)

Hayvancılık sektöründe faaliyet gösteren işletmelerin en önemli gideri yem maliyetleridir. Yem maliyetleri toplam maliyetlerin yaklaşık %70-90'ını oluşturmaktadır. Bu maliyetin aşağıya çekilmesi daha ucuza alternatif yem hammaddelerinin kullanımı ve yemlemede israfın önlenmesi yanında, hayvanların yemden yararlanma kabiliyetlerini artırıcı uygulamaların geliştirilerek yaygınlaştırılmasına bağlıdır. Kaliteli kaba yem iki önemli kaynaktan üretilmektedir. Bu kaynaklardan birisi doğal çayır ve meralar, diğer ise yem bitkileri tarımıdır. Türkiye'de uzun yıllardır devam eden erken ve aşırı otlatmalar nedeni ile doğal çayır ve meralar verimlerini kaybetmişlerdir. Diğer taraftan yem bitkileri üretiminde arzulanan rakamlara ulaşamamıştır. Hayvancılığı gelişmiş Avrupa Birliği Ülkelerinde toplam tarla arazisinin Almanya'da % 36'sında, Hollanda'da % 31'inde, İtalya'da % 30'unda, Fransa'da % 25'inde, İngiltere'de % 25'inde yem bitkileri yetiştiriciliği yapılmasına karşın, Türkiye'de toplam işlenen tarım arazisinin ancak % 5.6'sında yem bitkileri ekilmiştir (Alçıçek, vd., 2015).

Türkiye'de 12 milyon tonu çayır mera, 18,3 milyon tonu yem bitkileri ekilişleri ve 13,3 milyon tonu silaj yapım olmak üzere toplam 43,6 milyon ton kaba yem üretilmektedir. Türkiye'nin yıllık kaba yem ihtiyacı ise 57 milyon ton düzeyindedir. Buna göre kaliteli kaba yem ihtiyacı 13-14 milyon ton düzeyindedir. Yeterli üretimin olmaması nedeniyle kaba yem fiyatları hızla artmakta, söz konusu artış besicilik yapan işletmeleri zor durumda bırakmaktadır. Bu kapsamda 2014 yılında saman fiyatları bir önceki yıla göre bazı illerde % 316,7'ye varan oranlarda artmıştır. Saman fiyatlarının yanı sıra kurak geçen bölgelerin meralarında ot veriminin azlığı, hayvanlarını büyük

oranda meralarda besleyen üreticileri de mağdur etmektedir. Benzer şekilde yonca, silajlık mısır, korunga fiyatlarında da % 100'lere varan oranlarda artışlar olmuştur. Söz konusu açığın kapatılması çayır mera alanlarının ıslah edilerek otlatma kapasitelerinin artırılması, yem bitkileri ekilişlerinin artırılarak ekili tarla tarımı içindeki oranının yüzde 25'lere çıkarılması, yıl boyunca ihtiyaç duyulan yeşil ve sulu kaba yem ihtiyacının giderilmesi için yeşil yem zincirinin kurulması, yani silaj yapımının yaygınlaştırılması gerekmektedir (Bayraktar, 2015).

Hammaddeye ve Pazarlara Yakınlık (Orta/0)

Türkiye'nin coğrafi yapısı ve hayvancılık sektöründe faaliyet gösteren işletmelerin ölçekleri ve faaliyet bölgeleri dikkate alındığında, yöresel düzeyde hayvancılığının gelişimi oldukça zor görünmektedir. Özellikle kırsal kesimlerde yapılan hayvancılık faaliyetleri küçük ölçekli işletmelerde geleneksel yöntemlerle yapılmaktadır. Bu durum, hem hammadde teminini hem de ürünlerin pazarlanmasını zorlaştırmaktadır. Beşeri faktörler açısından üreticinin, eğitim seviyesinin artırılması, bilinçlendirilmesi, sosyo-ekonomik durumlarının iyileştirilmesi, teşvikler konusunda bilgilendirilmesi gibi faaliyetlerin hayata geçirilmesi mevcut sorunların çözümünde önem arz etmektedir. Son yıllarda özellikle alış-veriş merkezlerinin ve zincir mağazaların sayılarının artmasına bağlı olarak işletmeler ürünlerini tüketicilere daha kolay ve daha düşük maliyetle ulaştırma imkânı elde etmişlerdir. Üreticiden tüketiciye olan ürün pazarlama zincirinin kısalması, bir taraftan ilgili ürün fiyatlarının dizginlenmesine, diğer taraftan da ürünlerin daha sağlıklı bir şekilde tüketicilere ulaştırılmasına imkân sağlamaktadır.

4.2. Firma Stratejisi ve Rekabet Yapısı

İşletmelerin Yapısı (Düşük/-1)

Tarımda yeni teknolojilerin geliştirilmesi ve yeni yatırımların yapılması, üretimi geliştirmek için daha teknik, daha verim artırıcı üretim yöntemlerinin geliştirilmesine bağlıdır. Bu konuda işletmeler, gerekli girdileri sağlamada yeterli ve dengeli sermayeye ihtiyaç duymaktadır. Özellikle firmaların sermaye yetersizlikleri, yeni teknolojileri kullanmada ve üretimi artırmada bir takım sınırlılıkları da beraberinde getirmektedir. İşletmelerin sermaye yetersizliğinin en önemli nedenleri olarak; alacakların tahsis edilememesi, işletme giderlerinin ve üretim maliyetlerinin artması, öz kaynak oluşturamamak, sektördeki teşvik yokluğu, politikaların yanlış uygulanması ve kredi maliyetlerinin yüksekliği gösterilebilir. Diğer taraftan hayvancılık sektöründe faaliyet gösteren besi işletmelerinin yaklaşık % 70'i, süt sığırcılığı yapan işletmelerin ise % 80'i küçük ölçekli işletme (Hayvan sayısı 1-9 arası) statüsündedir (Sakarya, 2015). Bu durum uygulanacak politikaları güçleştirmektedir. Ölçeklerinin artırılamamasının en önemli nedeni sermaye yetersizliğidir. Ayrıca işletmelerin kredi kullanımında yaşadıkları sorunların yanı sıra çalışanların eğitim ve beceri eksikliği ve çalışanların sosyal güvenlik sorunları, mevcut durumu daha da kötüleştirmektedir. İşletme yapılarının iyileştirilmesi, hayvancılık sektörüne yönelik işletme kredilerinin çeşitlendirilmesine, kredi kullanımının kolaylaştırılmasına ve üreticinin bilinçlendirilmesine bağlıdır.

4.3. Talep Koşulları

Dış Talep (Düşük/-1)

Hayvan ve hayvansal ürünlerin hareketlerinin denetimsizliği, sınırlardan kaçak hayvan veya hayvansal ürün şeklinde girişlerin olması, iller arası hayvan hareketlerinin kontrolsüzlüğü, canlı hayvan ve hayvansal ürünlerde yaşanan fiyat istikrarsızlıkları, hayvan hastalıklarının yayılması, Türkiye'nin hayvancılık sektörü dış ticaretini olumsuz yönde etkilemektedir. Hem hayvancılık hem de hayvansal ürünlerde mevcut üretim ve tüketim rakamları dikkate alındığında, üretim boyutunda önemli sorunlar bulunmaktadır. Bu nedenle hayvancılık sektörü net ithalatçı konumundadır.

İç Talep (Orta/0)

Tarım ve hayvancılık faaliyetlerinde istenilen verimin alınabilmesi, girdi kullanımına bağlıdır. Girdi koşullarının iyileştirilmesine bağlı olarak maliyetler ve ürün fiyatları düşecektir. Ancak, gelişmiş ülkelerle kıyaslandığında Türkiye’de kişi başına düşen hayvansal ürün tüketimi oldukça gerilerdedir. Ülkelere göre farklılık göstermekle birlikte AB ülkelerinde kişi başına kırmızı et tüketimi yıllık 82 kg düzeyindedir. Türkiye’de ise toplam kırmızı kişi başına et tüketimi 5-12 kg arasındadır. Diğer taraftan Dünya’da kişi başına ortalama süt ve süt ürünleri tüketimi (süt eşdeğeri olarak), yıllık 106,2 kg düzeyinde iken, Türkiye’de bu rakam 185 kg’dır. İçme sütü tüketiminde dünya ortalamasının oldukça altında yer almamıza rağmen süt ve süt ürünleri dikkate alındığında dünya ortalamasının üzerinde olmamızın en önemli nedeni, sütün daha çok yoğurt, peynir ve ayran olarak tüketilmesidir. Kırmızı et tüketiminin düşük olmasının en önemli nedeni, et ve et ürünleri fiyatlarının artmasıdır. 2008 yılında 11 TL düzeylerinde olan et ve et ürünleri fiyatları 2010 yılında 21 TL düzeylerine yükselmiştir (SETBİR, 2013: 21-58). Fiyatlarda görülen söz konusu artış insanların beslenme ve tüketim alışkanlıklarını değiştirmiş, hayvansal ürünlere olan talebi azaltmıştır.

4.4. İlgili ve Destekleyici Kuruluşlar

Diğer Sektörlerle İlişkisi (Orta/0)

Türkiye’de hayvancılık sektörünün en önemli sorunlardan birisi diğer sektörlerle olan işbirliğinin zayıf olmasıdır. Bunun en önemli nedenlerinden bazıları, birbirlerine ve kamu kuruluşlarına olan güvensizlik, işletme ölçeklerinin işbirliği yapmaya imkân tanınamaması, diğer işletmelerin rakip olarak görülmesi, birlikte çalışma kültürünün ve azminin gelişmemesi ve sektörel örgütlerin etkin çalışmamasıdır.

Çiftçi Örgütlenme ve Kooperatifleşme Düzeyi (Orta/0)

Türkiye hayvancılık sektöründe tarımsal kalkınma kooperatifleri, hayvan yetiştiricileri birlikleri ve süt üreticileri birlikleri şeklinde çeşitli dernek, kooperatif ve mesleki örgütler faaliyet göstermektedir. Son yıllarda bir takım yasal düzenlemeler yapılmakla birlikte örgütlenme düzeyinde arzulan hedeflere ulaşamamıştır. Etkin bir örgütlenme yapısının olmaması, sorunların çözümünü geciktirmekte ya da güçleştirmektedir. Hayvancılık sektöründe örgütlenme düzeyinin düşük düzeylerde olması hayvansal ürünlerin pazarlanmasını ve üreticinin korunmasını zorlaştırmaktadır. Özellikle pazarlama açısından örgütlenmenin yetersiz olmasından dolayı üreticiler değil, araçlar para kazanmaktadır.

4.5. Devlet

Hayvancılıkla İlgili Ulusal Politika ve Düzenleyici Kurumlar (Düşük/-1)

Türkiye’de hayvancılık faaliyetleri genellikle kırsal kesimlerde yapılmaktadır. İşletme sayılarında artış, işletme ölçeklerinin küçülmesine ve üretimin iktisadilikten uzaklaşarak irrasyonelleşmesine neden olmaktadır. İşletme ölçeklerinin küçülmesinin en önemli nedeni sektöre yönelik popülist politikalarla. Özellikle çok partili dönemlerde uygulanan politikalar üretim ölçeğini artırmak yerine, “çiftçiyi fiyat yoluyla memnun etme” amacına hizmet etmiştir. Diğer bir ifadeyle uygulanan teşvik ve destek politikaları, iktisadi olmayan üretim yöntemlerini ön plana çıkarmıştır. Diğer taraftan hayvan ırklarının ıslah çalışmalarında elde edilen başarılar, akılcı fiyat politikalarıyla desteklenmediğinden dolayı sektörde hedeflenen gelişme sağlanamamıştır. Bu kapsamda özellikle 1980’den itibaren uygulanan yanlış politikaların etkisiyle hayvancılık sektörünün rekabet gücü her geçen gün azalmıştır.

SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

Bu çalışmada 1991-2013 dönemi verileri dikkate alınarak Türkiye’de hayvancılık sektörü yapısal olarak analiz edilmiştir. Öncelikle mevcut durum ele alınmış, verimlilik indeksleri hesaplanmış ve Elmas Modeli yaklaşımıyla sektörün rekabet gücü ortaya konulmuştur.



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU

Analiz sonuçlarına göre, hayvancılık sektöründe özellikle 2009 yılına kadar hayvan sayısında ciddi düşüşler yaşanmıştır. Bu sürece paralel olarak kesilen ve sağılan hayvan sayıları da aynı şekilde 2009 yılına kadar düşmüştür. Söz konusu düşüşlere bağlı olarak et ve süt ürünlerinin fiyatları önemli oranlarda artmıştır. Bu artış nedeniyle Türkiye insan beslenmesinde önemli bir yere sahip olan kişi başına kırmızı et tüketiminde gelişmiş ülkelerin oldukça gerisinde kalmıştır. Hayvancılık sektöründe et ve süt verimlilik rakamları incelendiğinde, 1991 yılında hayvan başına ortalama 54 kg et verimi, 2000 yılında 68 ve 2013 yılında 102 kg'a ulaşmıştır. 1991 yılı ile kıyaslandığında 2013 yılında kesilen hayvan başına et verimi ortalama %86 artmıştır. Benzer bir artış süreci sağılan hayvan başına süt veriminde de gerçekleşmiş; 1991 yılında 0,29 ton olan süt verimi, 2000 yılında 0,39 tona ve 2013 yılında 0,76 tona yükselmiştir. Ele alınan dönemde süt verimi % 170 artmıştır.

Elmas modeline göre sektörün rekabet gücünü olumsuz yönde etkileyen en önemli sorun, hammadde/girdi maliyetlerinin yüksek olmasıdır. Mera ve otlakların yetersizliği, hayvansal bitki üretiminin azlığı, diğer sektörlerle olan işbirliğinin zayıflığı, işletme ölçeklerinin küçüklüğü ve çalışanların eğitim düzeyinin düşüklüğü rekabet gücünü olumsuz yönde etkileyen diğer unsurlardır. Diğer taraftan sektörde yeterli örgütlenmenin olmaması üreticileri yalnızlaştırmakta ve gelirlerini azaltmaktadır. Sektöre yönelik olarak devlet tarafından yapılan düzenlemelerin ve aktarılan kaynakların etkinlik analizlerinin yapılamaması, kaynakların etkin ve verimli kullanımını engellemektedir. Ayrıca sermaye yetersizliği, işletmelerin yüksek teknoloji üretim yöntemlerini kullanmalarını engellemektedir. Dolayısıyla sektörün rekabet gücü genel anlamda zayıf görünmektedir. Bu nedenle sektör net ithalatçı konumdadır. Hayvancılık sektöründe faaliyet gösteren işletmelerin küçük ölçekli aile işletmeleri olması, hem üretim/birim maliyetini arttırmakta, hem de ürün kalitesini düşürmektedir. Artan maliyetler ürün fiyatlarını yükseltmekte, yüksek ürün fiyatlarına bağlı olarak talep ve tüketim azalmaktadır. Bu nedenle işletme ölçeklerini artırıcı ve sektörde asıl ve kalıcı iyileşme sağlayacak politikaların hayata geçirilmesi, sektörünün rekabet gücünü artıracaktır.

KAYNAKLAR

Alçıçek, A., Kılıç, A., Ayhan, V. ve Özdoğan, M. 2015. Türkiye'de Kaba Yem Üretimi ve Sorunları. http://www.zmo.org.tr/resimler/ekler/819fb9034f79627_ek.pdf. Erişim Tarihi: 11.02.2015.

Aydın, E., Yılmaz A., Can, M. F., Cevger, Y., Sakarya, E. ve İşbilir, S. 2011. Türkiye'de Son 25 Yılda Kırmızı Et Fiyatlarındaki Değişimler ve İthalat Kararlarının Etkilerinin Analizi. Veteriner Hekimleri Derneği Dergisi. 82(1): 3-13.

Bayraktar, Ş. 2015. Kaba Yem Fiyat Artışı. <http://www.tzob.org.tr/Bas%C4%B1n-Odas%C4%B1/Haberler/ArtMID/470/ArticleID/419/> Kaba-yem-fiyat-art%C4%B1%C5%9F%C4%B1. Erişim Tarihi: 15.02.2015.

Ermetin, O. 2011. Konya'da Hayvancılığın Mevcut Durumu, Sorunlar ve Çözüm Önerileri. 1. Konya Kent Sempozyumu. 26-27 Kasım. Konya.

Karagöz, H. 2009. Türkiye ve Konya'da Hayvancılık Sektörü, Sektörün Sorunları ve Çözüm Önerileri. Konya Ticaret Odası Etüd Araştırma Merkezi. Konya.

Öz, Ö. 2015. Porter Modeli: Uluslararası Rekabet. <http://ref.sabanciuniv.edu/sites/ref.sabanciuniv.edu/files/o-ooz.pdf>. Erişim Tarihi: 05.02.2015.

Porter, M. E. 1990. The Competitive Advantage of Nations. Harvard Business Review. April: 73- 91.

Sakarya, E. 2015. Türkiye'de Hayvancılık Sektöründe Mevcut Durum, Sorunlar ve Çözüm Önerileri.

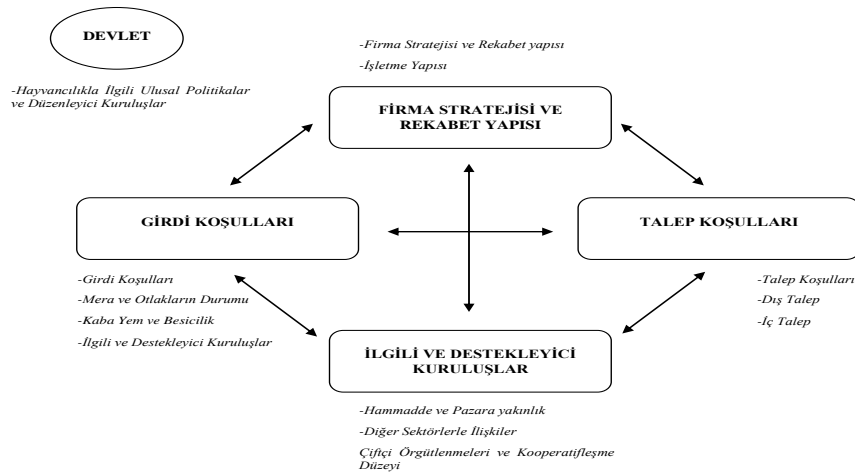
http://www.abveteriner.org/dosyalar/Prof_Dr_Engin_Sakarya_Sunum.pdf. Erişim Tarihi: 05.01.2015.

Saner, G., ve Çukur, F. 2005. AB'de Sığır/Dana ve Koyun/Keçi Eti Ortak Piyasa Düzenleri ve Türkiye'nin Uyumu Açısından Değerlendirilmesi. Türk Tarım Politikasının Avrupa Birliği Ortak Tarım Politikasına Uyumu. Ege Üniversitesi Tarımsal Ekonomi Araştırma Enstitüsü Yayını.

SETBİR (Türkiye Süt, Et, Gıda Sanayicileri ve Üreticileri Birliği). 2013. Dünyada ve Türkiye'de Yem, Et ve Süt Sektörlerinde Mevcut Durum ve Öngörüler Raporu. SETBİR Yayını.

TÜİK (Türkiye İstatistik Kurumu). 2015. Hayvancılık İstatistikleri. http://www.tuik.gov.tr/VeriBilgi.do?alt_id=1002. Erişim Tarihi: 11.02.2015.

Ek- 1:Türkiye Hayvancılık Sektörünün Elmas Modeli



Kaynak: Porter, 1990.



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU



Sulama Alanlarındaki Çiftçilerin Üretici Örgütlerine Yaklaşımları ve Memnuniyetleri (Edirne, Kırklareli, Tekirdağ, Çanakkale İlleri Örneği)

Erol ÖZKAN¹ Başak AYDIN² Harun HURMA³ Erkan AKTAŞ⁴

erol.ozkan@gthb.gov.tr

^{1,2}Atatürk Toprak Su ve Tarımsal Meteoroloji Araştırma İstasyonu Müdürlüğü / KIRKLARELİ

³NKÜ Ziraat Fakültesi Tarım Ekonomisi Bölümü / TEKİRDAĞ

⁴Mersin Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi / MERSİN

ÖZET

Bu bildiriye kaynak oluşturan araştırmanın hedef kitlesini Edirne, Kırklareli, Tekirdağ ve Çanakkale illerindeki DSI, KHGM tarafından tesis edilen ve Sulama Kooperatifi, Sulama Birliği, Köy Tüzel Kişiliği veya Belediyelerin yönetiminde faal ya da yarı faal olarak işlevini sürdüren sulama tesisleri yönetimleri ve bu tesislerden yararlanan üreticiler oluşturmuştur. Araştırma projesi 2008-2012 yılları arasında yürütülmüştür. Örneklem çerçevesine aktif halde çalışan tüm sulama tesisleri dahil edilmiştir. Amaçlı örneklem ile rastgele seçilecek üreticilerle örneklem birimi oluşturulmuş ve toplamda 914 üretici ile anket yapılmıştır. Anketler çeşitli istatistiksel analiz yöntemleri ile değerlendirilmiştir.

Anket yapılan çiftçilerin üretici örgütlerinin kendilerine sunduğu hizmetler hakkındaki görüşleri alınmıştır. Burada az çok uzmanlaşmanın yer aldığı belirli örgütlerin belirli konularda öne çıktığı görülmektedir. Üreticilerin ortak veya üye oldukları üretici örgütlerinden memnuniyet durumları açısından ise; üyeliğin sınırlı olduğu bazı örgütler hariç tutularak sadece üyeliğin yaygın olduğu üretici örgütleri açısından 10 puan üzerinden değerlendirmeler yapılmıştır. Tarımsal Amaçlı Tarımsal Kalkınma Kooperatifi, Tarım Kredi Kooperatifi, Damızlık Sığır Yetiştiricileri Birliğinin ilk sıraları aldıkları ve 7'nin üzerinde puan aldıkları görülmektedir. Sulama Kooperatifleri ve Sulama Birliklerinden memnuniyet düzeyi de ortanın üzerinde görülmektedir. Üyelerin değerlendirme sonuçlarına göre, sulama kooperatiflerinin memnuniyet düzeyi (7,11), sulama birliklerinin memnuniyet düzeyinden (6,48) biraz daha yüksek çıkmıştır.

Anahtar kelimeler: Sulama organizasyonu, üretici örgütü, yararlılıkları, memnuniyet.

The Approaches and Satisfactions of the Farmers to the Producer Organizations in Irrigation Areas (Edirne, Kırklareli, Tekirdağ, Çanakkale Provinces)

ABSTRACT

The target group of the research constitutes basis for this notice is the active or semi-active irrigation facilities managements which were established by DSI, KHGM and which are under the management of Irrigation Cooperative Managements, Irrigation Associations, Village Legal Entities or Municipalities in Edirne, Kırklareli, Tekirdağ and Çanakkale cities and the producers that are taking advantage of these facilities. Research project were conducted between 2008-2012. All the active irrigation systems were included to the sampling frame. The sampling was not progressed at Irrigation Cooperatives, Irrigation Associations or Legal Entities level but progressed at Complete Inventory Method or almost at its level. Questionnaires were applied to 914 producers. Questionnaires were evaluated by various statistical methods.

The farmers' opinions participated to the questionnaire were taken about the services provided by the producers' organizations. Hereby, some specific qualified organizations' becoming prominent was observed. From the satisfaction point of view of the producers' by taking into consideration the producers organizations that they were already a member of partner; by excluding some organizations which were limited membership, the evaluation were done over 10 points. Agricultural Purposed Agricultural Development Cooperative, Agricultural Credit Cooperative and Breeding Cattle Producers Association were taken the first ranks and taken more than 7 points. The satisfaction for the Irrigation Cooperatives and Irrigation Associations were also observed as more than average. According to the results of evaluation, the satisfaction level of the irrigation cooperatives (7,11) were a little bit more than the satisfaction level of the irrigation associations (6,48).

Key words: Irrigation organization, producer organization, taking advantage, satisfaction.

GİRİŞ

Dünyada tarımsal üretimin artırılması amacı ile tarım arazisinin genişletilmesi olanağı çok sınırlıdır. Bu koşullarda tarımsal üretimin miktar ve kalite yönlerinden

artırılabilmesi için, öncelikle tarımda arazi, sermaye, işgücü ve müteşebbisten oluşan üretim faktörlerinin miktar ve bileşimi üzerinde durmak gerekir. Bu kapsamda arazi ıslahı, toprak koruma, arazi toplulaştırma, sulama, gübreleme, kaliteli tohum, tarımsal mücadele, alet ve makine, çiftçi eğitimi gibi verimi artırıcı önlemlerden yararlanılabilir. Özellikle kurak ve yarı kurak bölgelerde sulama, diğer girdilere oranla daha fazla önem taşımakta ve hatta bazı girdilerin etkisi (örneğin gübre gibi), sulama ile sınırlanabilmektedir (Aksöz, 1964). Bu koşullarda tarımda kullanılan mekanizasyon, teknoloji ve üretim girdilerinden beklenen faydaların sağlanması, sulamaya bağlı kalmaktadır. Bu nedenle ilk uygarlıklardan itibaren sulama, kurak ve yarı kurak bölgelerde, büyük önem kazanmış ve uygulanmıştır. Bunun yanında üretimin daha kontrollü ve daha ekonomik yapılabilmesi için üreticilerin örgütlenmesi önemli görülmektedir. Tarımda üretici örgütleri çok çeşitlilik göstermekle birlikte, tarımsal girdi sağlama, bitkisel ve hayvansal tarım ürünlerinin pazarlanması, üretici kredisi verme, sulama suyunun sağlanması ve sulama planlaması vb. gibi pek çok tarımsal işlev görevleri arasında bulunmaktadır.

Bu makalenin dayanağı olan asıl araştırma projesinde, sulama işletmeciliğinin mevcut durumu incelenmiş ve başlıca sorunları saptanmıştır. Mevcut sulama sisteminin yönetiminde gerek üreticilerin gerekse sulama organizasyonlarının sorunlarının çözümüne yönelik uygulanabilir önerilerin geliştirilmesine gereksinim bulunmaktadır. Bu amaçla yapılan değerlendirmelerde, sulama organizasyonları ve üreticilerden anket yolu ile toplanan birincil veriler kullanılmış ve ülkemizde bugüne değin araştırmacıların yeterince ilgilenmediği bir konu, tanımlanan amaçlar doğrultusunda incelenmiştir. Bu bilgilerin alandan toplanması, analizi, değerlendirilmesi, yorumlanması ve bunlara dayanarak çeşitli sorunlara yönelik çözüm önerileri ve alternatiflerinin ortaya konulması, karar alma organlarına ulusal tarım politikalarının saptanması ve yürütülmesinde, özellikle sulama işletmeciliğinin sorunlarının çözümü, konu ile ilgili politikaların belirlenmesi ve uygulanmasında büyük ölçüde yol gösterici olabilecektir (Özkan ve ark. 2014).

Bu makale kapsamında ise, sulamadan sorumlu olan organizasyonlara üye olan veya onların hizmetlerinden yararlanan çiftçilerin diğer üretici örgütleri ile ilişkileri, o örgütlerden yararlanmaları, beklentileri vb. gibi konular ele alınmıştır.

Özdemir (1996), Trakya Bölgesinde Kooperatif Ortak İlişkilerini incelemiş, bölgede yer alan kooperatifleri kooperatif ortak ilişkileri açısından karşılaştırmıştır. Çalışma sonucunda Tarımsal Amaçlı Köy Kalkınma Kooperatifleri diğer iki tip kooperatife göre kooperatif ortak ilişkileri açısından önde çıkmıştır.

İnan ve ark. (1999), Trakya bölgesi kırsal kesim örgütlenmesindeki kooperatif ve birliklerin rolünü inceledikleri araştırma yürütmüşlerdir. Üretici örgütlerinin Türkiye tarımında üreticilerin sadece tarımsal faaliyetlerini sürdürebilmeleri için destek yapabildiklerini, ancak üreticilerin ticari bir tarım yapmaları için daha demokratik hale getirilmeleri ve ekonomik yönden devletçe desteklenmeleri gerektiğini belirtmişlerdir.

Bilgin ve ark. (2004), yaptıkları çalışmada Tarış Birliklerinde ortakların güven algısı ile kooperatif ortaklarının, kooperatif aracılığıyla elde etmiş oldukları performans, uygulamalı olarak karşılaştırmışlardır. Birlikler arasındaki karşılaştırmada Üzüm Birliğinde, yöneticiye güven ve ortakların elde ettikleri performans en düşük bulunmuştur. Pamuk Birliğinde ortakların bağlılığı ve yöneticiye güven diğer birliklere göre daha yüksek çıkmıştır. TARİŞ Birliklerinde, ortakların yöneticiye güven duymasının ortakların performansını olumlu yönde etkilediği belirtilmiştir.

Şimşek (2004), Türkiye'de en fazla çiftçi örgütlenmesinin kooperatifler ve ziraat odalarında yoğunlaştığını, 5 030 613 üreticinin 10 606 adet tarımsal amaçlı kooperatif bünyesinde, 3 800 000 üreticinin 660 adet Ziraat Odası bünyesinde, 230 000 üreticinin 539 adet dernek ve birlik bünyesinde örgütlendiğini belirtmiştir. Bu bağlamda,

Türkiye’de örgütlü bulunan 2221 adet sulama kooperatifine 260 721 üreticinin ortak olduğunu ifade etmiştir.

İnan (2004), isimleri ve faaliyet alanları farklı da olsa, üretici örgütlerinin tümü üreticinin ekonomik çıkarlarını korumak için kurulduğunu belirtmiştir. Üretici örgütlerinin tümü amaç bakımından ortak bir noktada buluşmalarına rağmen organizasyon yapıları farklıdır. Yeni örgütlenmeler yeni sorunlara yol açacağından var olan kurumların daha etkili ve etkin hale getirilmesi başarıya ulaşmada önemli rol oynayacaktır. Bu yüzden ikilemlere yol açacak yeni üretici örgütleri açmak suretiyle hizmetleri verimsizleştirmemek ve kooperatiflerle birliklerin yarışmasına izin vermemek gerekmektedir.

1.MATERYAL VE YÖNTEM

1.1. Materyal

Araştırma projesinde kullanılan verilerin esasını, Edirne, Kırklareli, Tekirdağ ve Çanakkale illerindeki sulama tesislerinin yöneticileri ve bu tesislerden yararlanan üreticilerle yapılan anketler oluşturmaktadır. Diğer deyişle farklı sulama organizasyonlarınca işletilen sulama şebekelerinde sulu tarım yapan üreticiler ve sulama organizasyonlarının yöneticilerinden anket ile toplanan birincil veriler asıl araştırma materyalini oluşturmaktadır. Sulama organizasyonları ve konu ile ilgili kamu kuruluşlarının kayıtlarından da yararlanılmıştır.

1.2. Yöntem

Araştırmanın hedef kitlesini Edirne, Kırklareli, Tekirdağ ve Çanakkale illerindeki DSİ, KHGM tarafından tesis edilen ve Köy Tüzel Kişiliği ve Belediyelere bağlı olarak ya da Sulama Kooperatifleri ve Çanakkale ilinde Sulama Birlikleri tarafından faal ya da yarı faal olarak işlevini sürdüren sulama tesisleri yönetimleri ve bu tesislerden yararlanan üreticiler oluşturmaktadır. Bu bağlamda çalışma ağırlıklı olarak Kooperatif, Birlik ve Tüzel Kişilik düzeyinde olmak üzere 3 yönde yürütülmüştür.

Araştırma projesi 2008-2012 yılları arasında yürütülmüş olup, anketler 2008-2011 yılları arasında dört yıllık sürede tamamlanmıştır. Örnekleme çerçevesine aktif halde çalışan tüm sulama tesislerinin yönetim organizasyonları dahil edilmiştir. Kooperatif, Birlik veya Tüzel Kişilik düzeyinde örnekleme yapılmayıp, araştırma tam sayım yöntemi ile veya tam sayıma çok yakın düzeyde yürütülmüştür.

Araştırma, sulama tesislerinin sulama sahasında arazisi bulunan veya sulama tesisinin bulunduğu köy veya kasabalardaki üreticilerle yüz yüze görüşmek suretiyle anket yapılması suretiyle yürütülmüştür. Ayrıca sulama organizasyonu ve tüzel kişilik yöneticileri veya sorumluları ile de yönetici anketleri yapılmıştır.

Alternatif sulama organizasyonlarının üyeleri ve yöneticilerine uygulanan anketler ayrı ayrı değerlendirilmiştir. Sonuçlar hem organizasyonlara göre hem de sulama işletmeciliği bir bütün kabul edilerek yorumlanmıştır. Araştırma sonuçları genellikle anlaşılmasının kolay olması nedeni ile oran (%) olarak verilmiştir. Üreticilerin bazı sosyo-ekonomik özellikleri, sulama işletmeciliğine katılım düzeyleri, organizasyonlarla ilgili sorunlar, sulama organizasyonlarından üreticilerin memnuniyet düzeyleri, üreticilerin mevcut sulama organizasyonlarının özellikleri ile ilgili değerlendirmeleri ve sulama organizasyonlarında bulunması istenen özellikler incelenmiştir.

Araştırmada anketle elde edilen verilere ilk olarak tanımlayıcı istatistikler uygulanmıştır. Bu amaçla ortalamalardan, frekans dağılımlarından, minimum ve maksimum değerlerden yararlanılmıştır. Ayrıca t testi, varyans analizi (anova), Post Hoc Testi, çoklu karşılaştırma testleri ve faktör analizi uygulanmıştır.

İki örneklem grubu arasında ortalamalar açısından fark olup olmadığını araştırmak için t testi kullanılmıştır. İki ya da daha fazla ortalama arasında fark olup olmadığı ile ilgili hipotezi test etmek için varyans analizi kullanılmıştır. Varyans analizi sonucunda gruplar arasında bir fark bulunduğunda, farklılığın hangi gruplardan kaynaklandığını görebilmek için Post Hoc Testi uygulanmıştır. Birden fazla grubun



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU

ortalamalarını karşılaştırmak için çoklu karşılaştırma testleri uygulanmıştır. Değişkenler arasındaki ilişkiyi görebilmek için faktör analizi uygulanmıştır.

2.BULGULAR

2.1. Anket Yapılan Sulama Organizasyonlarında Üretici Anketleri Hakkında Bilgiler

Anket yapılan sulama organizasyonlarında yönetici ve üretici hakkında genel bilgiler sırasıyla Çizelge 1, 2, 3'de verilmiştir. Araştırma kapsamında 70 sulama kooperatifi, 7 sulama birliği, 67 belediye ve köy tüzel kişiliği ve 1 DSİ sulama organizasyonunda anket çalışması yapılmıştır.

Tablo 1. Sulama organizasyonlarına göre anket yapılan sulama tesisleri sayısı

Sulama Organizasyonu	Anket Yapılan Sulama Tesisi Sayısı
Sulama Kooperatifi	70
Sulama Birliği	7
Belediye ve Köy Tüzel Kişiliği	67
DSİ	1
TOPLAM	145

Yönetim şekillerine göre yapılan üretici anketlerinin miktarına ilişkin bilgiler Çizelge 2'de verilmiştir. Sulama Kooperatifleri tarafından yönetilen sulama tesislerinde 567 üretici anketi, Sulama Birliği tarafından yönetilen sulama tesislerinde 113 üretici anketi, Belediye veya Köy Tüzel Kişiliği tarafından yönetilen sulama tesislerinde 227 üretici anketi, DSİ tarafından yönetilen sulama tesisinde 7 üretici anketi yapılmıştır.

Tablo 2. Yönetim şekillerine göre yapılan üretici anketleri

Yönetim Biçimi	Üretici Anketi Sayısı
Sulama Kooperatifi	567
Sulama Birliği	113
Belediye ve Köy Tüzel Kişiliği	227
DSİ	7
TOPLAM	914

Edirne ilinde 9 ilçede ve bu ilçelere bağlı 74 köyde 301 anket; Tekirdağ ilinde 5 ilçede ve bunlara bağlı 43 köyde 168 anket; Kırklareli ilinde 4 ilçede ve bu ilçelere bağlı 36 köyde 156 anket ve Çanakkale ilinde 11 ilçede ve bunlara bağlı 69 köyde 289 anket yapılmıştır (Çizelge 3).

Tablo 3. İl, ilçe ve köylere göre yapılan anket sayıları

İller	İlçe Sayısı	Köy Sayısı	Anket Sayısı
Edirne	9	74	301
Tekirdağ	5	43	168
Kırklareli	4	36	156
Çanakkale	11	69	289
TOPLAM	29	222	914

2.2. Ortak veya Üye Olunan Üretici Örgütleri

Araştırma kapsamında anket yapılan üreticilerin ortak olduğu üretici örgütlerinin başında doğal olarak Ziraat Odası gelmektedir. Çünkü üreticilerin tarımsal işlerini yürütebilmesi, desteklemelerden yararlanabilmesi için ziraat odasına üyelik zorunluluğu bulunmaktadır. Üyelik sıralamasında daha sonra Tarım Kredi Kooperatifi, Yağlı Tohumlar Tarım Satış Kooperatifi, Pancar Ekicileri Kooperatifi, Tarımsal Amaçlı Köy



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU

Kalkınma Kooperatifi gibi üretici kooperatifleri gelmektedir. Üyelerin yarısından fazlası bu örgütlerin birden fazlasına üyedir (Çizelge 4).

Tablo 4. Üreticilerin üretici örgütlerine ortaklık veya üyelik durumu

Üretici Örgütleri	%
Tarım Kredi Kooperatifi	59,7
Trakya Birlik (Yağlı Tohumlar Tarım Satış Kooperatifi)	49,7
Pancar Ekicileri Kooperatifi	51,9
Tarımsal Amaçlı Köy Kalkınma Kooperatifi	49,7
Sulama Kooperatifi	59,6
TARİŞ	3,2
Sulama Birliği	12,7
Ziraat Odası	98,6
Tahıl Üreticileri Birliği	0,2
Süt Üreticileri Birliği	17,4
Damızlık Sığır Yetiştiricileri Birliği	17,7
TEMA	0,1
Koyun-Keçi Yetiştiricileri Birliği	0,9
Arıcılar Birliği	0,3
Çeltik Üreticileri Birliği	0,4
Organik Hayvancılık Derneği	0,2
Önder Çiftçi Projesi Derneği	0,4
Su Ürünleri Kooperatifi	0,4

2.3. Üretici Örgütü ile Üye/Ortak ilişkileri

Anket yapılan çiftçilere üretici örgütlerinin kendilerine sunduğu hizmetler hakkındaki görüşleri Çizelge 5'de verilmiştir. Tarım Kredi Kooperatifi, Pancar Ekicileri Kooperatifi ve Trakya Birlikten en fazla yararlandıkları hizmet tohum, gübre, ilaç satışı, TARİŞ'ten en çok yararlandıkları hizmet yem satışı, Sulama Kooperatifi ve Sulama Birliğinden en çok yararlandıkları hizmet su temini, Tarımsal Amaçlı Köy Kalkınma Kooperatifinden en çok yararlandıkları hizmet süt pazarlama, Ziraat Odasından en çok yararlandıkları hizmet belge temini, Arıcılar Birliğinden en çok yararlandıkları hizmet kredi temini, Süt Üreticileri Birliğinden en çok yararlandıkları hizmet süt pazarlama, Damızlık Sığır Yetiştiricileri Birliği ve Koyun Keçi Yetiştiricileri Birliğinden en çok yararlandıkları hizmet destekleme hizmetleri, Önder Çiftçi Derneğinden en çok yararlandıkları hizmet danışmanlık hizmeti ve Su Ürünleri Kooperatifinden en çok yararlandıkları hizmet ise balık temini, market hizmetleri ve mazot alımıdır. Burada az çok uzmanlaşmanın yer aldığı belirli örgütlerin belirli konularda öne çıktığı görülmektedir. Sulama kooperatifleri ve sulama birlikleri de sulama alanında öne çıkmaktadır.

Tablo 5. Üretici örgütü ile üye/ortak ilişkileri

Üretici Örgütü	Üreticiye Sunduğu Hizmet	%
Tarım Kredi Kooperatifi	Tohum, gübre, ilaç satışı	97,2
	Alet-ekipman	36,2
	Nakdi kredi	31,1
	Mazot	51,9
Pancar Ekicileri Kooperatifi	Tohum, gübre, ilaç	75,8
	Alet-ekipman	44,8



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU

	Nakdi kredi	3,0
	Yem satın alma	37,0
Trakya Birlik (Yağlı Tohumlar Tarım Satış Kooperatifi)	Tohum, gübre, ilaç	84,5
	Alet-ekipman	3,4
	Yem satın alma	59,0
	Ayçiçeği pazarlama	64,6
TARIŞ	Yem satın alma	66,7
	Avans alma	4,8
	Zeytinyağı pazarlama	9,5
	Pamuk pazarlama	42,9
Sulama Kooperatifi	Tohum, gübre, ilaç	0,6
	Alet-ekipman	2,6
	Su temini	99,6
Tarımsal Amaçlı Köy Kalkınma Kooperatifi	Tohum, gübre, ilaç	4,4
	Alet-ekipman	5,5
	Nakdi kredi	1,1
	Süt pazarlama	95,1
Sulama Birliği	Alet-ekipman	0,9
	Su temini	100,0
Ziraat Odası	Tohum, ilaç, gübre	37,7
	Belge verme	99,4
	Alet-ekipman parçası	1,3
	ÇKS kaydı	1,1
Ancılar Birliği	Bal pazarlama	50,0
	Kredi sağlama	100,0
Süt Üreticileri Birliği	Süt pazarlama	66,2
	Suni tohumlama	3,8
	Mısır gübresi nakliyesi	2,3
	Destekleme	52,3
	Küpeleme	4,6
	Alet-ekipman kiralama	7,7
	Kredi sağlama	2,3
	Yem satışı	12,3
	Süt iadesi	0,8
	Veterinerlik hizmeti	1,5
	Peynir alımı	2,3
	Mısır tohumu satışı	1,5
Damızlık Sığır Yetiştiricileri Birliği	Hayvan pazarlaması	4,1
	Suni tohumlama	34,2
	Banka kredisi	6,2
	Küpeleme hizmeti	40,4
	Destekleme hizmetleri	65,1
	Yem satın alma	2,1



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU

Tablo 5'in devamı

	Soy kütüğü çalışmaları	35,6
	Alet-makine satışı	0,7
	Mısır tohumu satışı	0,7
	Yonca tohumu satışı	0,7
	Süt iadesi	2,1
	Veteriner ilaçları	15,1
	Belge verme	0,7
Koyun Keçi Yetiştiricileri Birliği	Soy kütüğü çalışması	14,3
	Destekleme hizmetleri	85,7
	Aşılama hizmetleri	28,6
	Küpeleme çalışmaları	28,6
Önder Çiftçi Projesi Derneği	Sözleşmeli ekim	33,3
	Danışmanlık hizmeti	100,0
Su Ürünleri Kooperatifi	Balık temini	75,0
	Market hizmetleri	75,0
	Taşıma hizmetleri	25,0
	Mazot satın alma	75,0

2.4. Ortakların veya Üyelerin Kooperatif Faaliyetlerinden Memnuniyet Düzeyi

Üreticilerin ortak veya üye oldukları üretici örgütlerinden memnuniyet durumları açısından ise; üyeliğin sınırlı olduğu bazı örgütler hariç tutularak sadece üyeliğin yaygın olduğu üretici örgütleri açısından 10 puan üzerinden yapılan değerlendirme sonuçları incelendiğinde; Tarımsal Amaçlı Köy Kalkınma Kooperatifi, Tarım Kredi Kooperatifi, Damızlık Sığır Yetiştiricileri Birliğinin ilk sıraları aldıkları ve 7'nin üzerinde puan aldıkları görülmektedir. Sulama Kooperatifleri ve Sulama Birliklerinden memnuniyet düzeyi de ortanın üzerinde görülmektedir. Üyelerinin değerlendirme sonuçlarına göre, sulama kooperatiflerinin memnuniyet düzeyi (7,11), sulama birliklerinin memnuniyet düzeyinden (6.48) biraz daha yüksek çıkmıştır (Çizelge 6).

Tablo 6.. Üreticilerin üretici örgütlerinden memnuniyet düzeyi

Üretici Örgütü	N	En Düşük	En Yüksek	Ortalama	Standart Sapma
Tarım Kredi Kooperatifi	629	1	10	7,38	2,428
Trakya Birlik	524	1	10	6,54	2,554
Pancar Ekicileri Kooperatifi	459	1	10	6,77	2,164
Marmara Birlik	1	7	7	7,00	.
TARİŞ	25	1	10	6,92	2,660
Tarımsal Amaçlı Köy Kalkınma Kooperatifi	444	1	10	7,70	2,554
Sulama Kooperatifi	523	1	10	7,11	2,660
Sulama Birliği	113	1	10	6,48	2,639
Ziraat Odası	644	1	10	5,88	2,891
Tahıl Üreticileri Birliği	1	4	4	4,00	.
Süt Üreticileri Birliği	146	1	10	6,39	2,684
Damızlık Sığır Yetiştiricileri Birliği	156	1	10	7,09	2,307
Arıcılar Birliği	2	7	9	8,00	1,414
Koyun Keçi Yetiştiricileri Birliği	7	3	10	5,86	2,193

Çeltik Üreticileri Birliği	3	1	8	4,33	3,511
Organik Hayvancılık Derneği	1	5	5	5,00	.
Önder Çiftçi Projesi Derneği	4	7	10	8,75	1,258
Su Ürünleri Kooperatifi	3	10	10	10,00	,00
DSİ	5	4	10	8,40	2,607

Memnuniyet testi (T-Testi):

Anket yapılan üreticiler ortak oldukları kooperatifleri ve diğer üretici örgütlerini memnuniyet düzeyi açısından değerlendirmiştir. Elde edilen sonuçlara göre %95 güven aralığında memnuniyet düzeyi en yüksek olan kooperatif 7,69 ortalama puan ile Tarımsal Amaçlı Köy Kalkınma Kooperatifi olarak tespit edilmiştir. Bu bölgede daha önce yapılmış bir araştırmada kooperatif ortak ilişkileri açısından kooperatifler arası yapılan karşılaştırmada da Tarımsal Amaçlı Köy Kalkınma kooperatifleri önde gelmiştir (Özdemir, 1996; Özdemir, 2005). Aradan geçen zamana rağmen, üreticiler açısından bu kooperatiflerden memnuniyet düzeyinin değişmediği ve yine yüksek olduğu görülmektedir. Bunu Tarım Kredi Kooperatifi ve Sulama Kooperatif izlemektedir (Çizelge 7).

Tablo 7. Üreticilerin örgütlerden memnuniyet (t-testi) sonuçları

	Tek Örnek Testi					
	Test Değeri = 0					
	t	df	Sig. (2-tailed)	Ortalama	95% Güven aralığı	
				Alt	Üst	
Tarım Kredi Kooperatifi	76,217	628	,000	7,378	7,19	7,57
Trakya Birlik	58,593	523	,000	6,536	6,32	6,76
Pancar Kooperatifi	67,034	458	,000	6,771	6,57	6,97
Tarım. Amaçlı Köy Kalkınma Koop.	63,514	443	,000	7,698	7,46	7,94
Sulama Kooperatifi	61,135	522	,000	7,111	6,88	7,34
Sulama Birliği	26,090	112	,000	6,478	5,98	6,96
Ziraat Odası	51,637	643	,000	5,882	5,66	6,11
Süt Üreticileri Birliği	28,766	145	,000	6,390	5,95	6,83
Damızlık Sığır Yetiştiricileri Birliği	38,388	155	,000	7,090	6,72	7,45

Üreticilerin Çizelge 7'deki üretici örgütlerinden memnuniyet düzeylerinin normal dağılıp dağılmadığı Kolmogorov-Smirnov testi ile test edilmiş ve verilerin normal dağılım gösterdiği belirlenmiştir.

Üretici örgütlerinin memnuniyet puanlamaları iller açısından da analiz edilmiştir. Buna göre yapılan F testinde üreticilerin Tarımsal Amaçlı Köy Kalkınma Kooperatifi, Trakya Birlik, Sulama Kooperatifi ve Ziraat Odasından memnuniyet düzeylerine göre iller arasında anlamlı bir farklılık olduğu tespit edilmiştir. Diğer kooperatif ve birliklerin yapılan F testi sonucunda iller arasında anlamlı bir farklılık tespit edilmemiştir (Çizelge 8).

Tablo 8. Memnuniyet düzeyi açısından iller arası farklılık (ANOVA)

		Kareler Toplamı	Sd	Kareler Ortalaması	F	Sig.
Tarım Kredi Kooperatifi	Gruplar arası	101,048	3	33,683	5,846	,001
	Gruplar içi	3600,898	625	5,761		
	Toplam	3701,946	628			
Trakya Birlik	Gruplar arası	97,766	3	32,589	5,116	,002
	Gruplar içi	3312,545	520	6,370		
	Toplam	3410,311	523			

Sulama Kooperatifi	Gruplar arası	159,896	3	53,299	7,828	,000
	Gruplar içi	3533,672	519	6,809		
	Toplam	3693,568	522			
Ziraat Odası	Gruplar arası	438,047	3	146,016	18,936	,000
	Gruplar içi	4934,984	640	7,711		
	Toplam	5373,031	643			

Kooperatiflerin memnuniyet değerlemesi açısından hangi iller arasında ne düzeyde fark olduğunu analiz etmek için Post Hoc testinden yararlanılmıştır. Bunun öncesinde varyansların homojenliği Levene istatistiğiyle test edilerek Post Hoc olarak LSD mi yoksa Tamhane testi mi seçileceği belirlenmiştir. Trakya Birlik dışındakilerin varyanslarının homojen olmadığı tespit edilmiş ve Tamhane testi ile analiz yapılmıştır.

Tablo 9. Homojenlik testi

	Levene İstatistiği	sd1	sd2	Sig.
Tarım Kredi Kooperatifi	5,261	3	625	,001
Trakya Birlik	1,923	3	520	,125
Sulama Kooperatifi	3,241	3	519	,022
Ziraat Odası	2,793	3	640	,040

Tarım Kredi Kooperatifinin memnuniyetini değerlendiren ortaklardan Edirne ilinde yaşayanlar Tekirdağ ilindeki ortaklardan %95 güven aralığında anlamlı olarak 0,32 ile 1,75 puan daha yüksek memnuniyetlerini belirtmişlerdir. Kısaca yorumlanırsa, Edirne ilindeki ortaklar Tekirdağ ilindeki ortaklara göre Tarım Kredi Kooperatifinden daha memnundurlar.

Edirne ilindeki üreticiler Tekirdağ ilindeki üreticilere göre ortak oldukları Trakya Birliğin faaliyetlerinden daha fazla memnun olduklarını belirtmişlerdir. Edirne'deki ortaklar Tekirdağ ilindeki ortaklara göre memnuniyet puanı olarak 0,12 ile 1,25 puan daha yüksek vermişlerdir. Kırklareli ve Çanakkale'deki ortaklar da Tekirdağ ilindeki ortaklara göre Trakya Birliğin faaliyetlerinden daha fazla memnundurlar.

Ortakların Sulama Kooperatifinden memnuniyetleri değerlendirildiğinde, Edirne ve Çanakkale'deki sulama kooperatifi ortakları Tekirdağ ve Kırklareli illerindeki ortaklara göre bölgelerinde bulunan sulama kooperatiflerinden daha fazla memnundurlar.

Tablo 10. Ortalamalar arası karşılaştırmalar (Post Hoc Tests)

Çoklu Karşılaştırmalar							
Bağımlı değişken	(I) İl	(J) İl	Ort. Farkı (I-J)	Std. Hata	Sig.	% 95 güven aralığı	
						Alt sınır	Üst sınır
Tarım Kredi Kooperatifi	Edirne	Tekirdağ	1,035*	,269	,001	,32	1,75
		Kırklareli	,728*	,257	,030	,04	1,41
		Çanakkale	,314	,251	,758	-,35	,98
	Tekirdağ	Edirne	-1,035*	,269	,001	-1,75	-,32
		Kırklareli	-,308	,313	,907	-1,14	,52
		Çanakkale	-,721	,308	,113	-1,54	,09
	Kırklareli	Edirne	-,728*	,257	,030	-1,41	-,04
		Tekirdağ	,308	,313	,907	-,52	1,14
		Çanakkale	-,414	,298	,663	-1,20	,38
	Çanakkale	Edirne	-,314	,251	,758	-,98	,35
		Tekirdağ	,721	,308	,113	-,09	1,54
		Kırklareli	,414	,298	,663	-,38	1,20

Trakya Birlik	LSD	Edirne	Tekirdağ	,685[*]	,290	,018	,12	1,25
			Kırklareli	-,353	,280	,209	-,90	,20
			Çanakkale	-,591	,359	,100	-1,30	,11
		Tekirdağ	Edirne	-,685 [*]	,290	,018	-1,25	-,12
			Kırklareli	-1,038 [*]	,314	,001	-1,65	-,42
			Çanakkale	-1,276 [*]	,385	,001	-2,03	-,52
		Kırklareli	Edirne	,353	,280	,209	-,20	,90
			Tekirdağ	1,038[*]	,314	,001	,42	1,65
			Çanakkale	-,238	,378	,529	-,98	,50
		Çanakkale	Edirne	,591	,359	,100	-,11	1,30
			Tekirdağ	1,276[*]	,385	,001	,52	2,03
			Kırklareli	,238	,378	,529	-,50	,98
Sulama Kooperatifi	Tamhane	Edirne	Tekirdağ	1,048[*]	,328	,010	,18	1,92
			Kırklareli	,905[*]	,336	,045	,01	1,80
			Çanakkale	-,296	,280	,873	-1,04	,45
		Tekirdağ	Edirne	-1,048 [*]	,328	,010	-1,92	-,18
			Kırklareli	-,143	,384	,999	-1,16	,88
			Çanakkale	-1,345 [*]	,336	,001	-2,24	-,45
		Kırklareli	Edirne	-,905 [*]	,336	,045	-1,80	-,01
			Tekirdağ	,143	,384	,999	-,88	1,16
			Çanakkale	-1,201 [*]	,344	,004	-2,12	-,29
		Çanakkale	Edirne	,296	,280	,873	-,45	1,04
			Tekirdağ	1,345[*]	,336	,001	,45	2,24
			Kırklareli	1,201[*]	,344	,004	,29	2,12
Ziraat Odası	Tamhane	Edirne	Tekirdağ	,393	,306	,738	-,42	1,20
			Kırklareli	1,716[*]	,317	,000	,87	2,56
			Çanakkale	-,785 [*]	,277	,029	-1,52	-,05
		Tekirdağ	Edirne	-,393	,306	,738	-1,20	,42
			Kırklareli	1,323[*]	,363	,002	,36	2,29
			Çanakkale	-1,178 [*]	,328	,002	-2,05	-,31
		Kırklareli	Edirne	-1,716 [*]	,317	,000	-2,56	-,87
			Tekirdağ	-1,323 [*]	,363	,002	-2,29	-,36
			Çanakkale	-2,501 [*]	,339	,000	-3,40	-1,60
		Çanakkale	Edirne	,785[*]	,277	,029	,05	1,52
			Tekirdağ	1,178[*]	,328	,002	,31	2,05
			Kırklareli	2,501[*]	,339	,000	1,60	3,40
*. The mean difference is significant at the 0.05 level.								

Ziraat Odalarına üye olan üreticilerden Çanakkale ilinde yaşayanlar Edirne, Tekirdağ ve Kırklareli ilinde yaşayanlara göre daha fazla memnundurlar. Çanakkale ilindeki üyeler Kırklareli ilindeki üyelere göre %95 güven aralığında 1,60 ile 3,40 arasında daha fazla memnuniyet puanı vermişlerdir. Edirne ve Tekirdağ illerindeki üyeler de Kırklareli ilindeki üyelere göre il ve ilçelerde bulunan Ziraat Odalarından daha fazla memnundurlar (Çizelge 10).

TARTIŞMA, SONUÇ VE ÖNERİLER

Üreticilerin ortak veya üye oldukları üretici örgütlerinden memnuniyet durumları açısından; üyeliğin sınırlı olduğu bazı örgütler hariç tutularak sadece üyeliğin yaygın olduğu üretici örgütler açısından 10 puan üzerinden yapılan değerlendirme sonuçları incelendiğinde; Tarımsal Amaçlı Köy Kalkınma Kooperatifi, Tarım Kredi Kooperatifi, Damızlık Sığır Yetiştiricileri Birliğinin ilk sıraları aldıkları ve 7'nin üzerinde puan aldıkları görülmektedir. Sulama Kooperatifleri ve Sulama Birliklerinden memnuniyet düzeyi de ortanın üzerinde görülmektedir. Üyelerinin değerlendirme sonuçlarına göre, sulama kooperatiflerinin memnuniyet düzeyi (7.11), sulama birliklerinin memnuniyet düzeyinden (6.48) biraz daha yüksek çıkmıştır.

Anket yapılan üreticiler ortak oldukları kooperatifleri ve diğer üretici örgütlerini memnuniyet düzeyi açısından puanlamışlardır. Elde edilen sonuçlara göre % 95 güven aralığında memnuniyeti en yüksek olan kooperatif 7,69 ortalama puan ile Tarımsal Amaçlı Köy Kalkınma Kooperatifi olarak tespit edilmiştir. Bu bölgede daha önce yapılmış bir araştırmada kooperatif ortak ilişkileri açısından kooperatifler arası yapılan karşılaştırmada da Tarımsal Amaçlı Köy Kalkınma kooperatifleri önde gelmiştir (Özdemir, 1996; Özdemir, 2005). Üreticiler açısından bu kooperatiflerden memnuniyet düzeyinin her dönemde yüksek olarak değerlendirilmesinin, demokratik yönetim ilkesinin uygulanmasından kaynaklandığı düşünülmektedir. Memnuniyet düzeyinin yüksekliği açısından Tarımsal Amaçlı Köy Kalkınma Kooperatiflerini Tarım Kredi Kooperatifleri ve Sulama Kooperatifleri izlemektedir

Kooperatiflerin memnuniyet puanlamaları iller açısından da analiz edilmiştir. Buna göre yapılan F testinde üreticilerin Tarımsal Amaçlı Köy Kalkınma Kooperatifi, Trakya Birlik, Sulama Kooperatifi ve Ziraat Odasından memnuniyet düzeylerine göre iller arasında anlamlı bir farklılık olduğu tespit edilmiştir. Diğer kooperatif ve birliklerin yapılan F testi sonucunda iller arasında anlamlı bir farklılık tespit edilmemiştir.

Tarım Kredi Kooperatifinin memnuniyetini değerlendiren ortaklardan Edirne ilinde yaşayanlar Tekirdağ ilindeki ortaklardan %95 güven aralığında anlamlı olarak memnuniyetlerini 0,32 ile 1,75 puan daha yüksek belirtmişlerdir. Diğer ifade ile; Edirne ilindeki üreticiler Tekirdağ ilindeki üreticilere göre ortak oldukları Tarım Kredi Kooperatifinden daha fazla memnundurlar.

Edirne ilindeki üreticiler Tekirdağ ilindeki üreticilere göre ortak oldukları Trakya Birliğinin faaliyetlerinden daha fazla memnun olduklarını belirtmişlerdir. Edirne'deki ortaklar Tekirdağ ilindeki ortaklara göre memnuniyet puanı olarak 0,12 ile 1,25 puan daha yüksek vermişlerdir. Kırklareli ve Çanakkale'deki ortaklar da Tekirdağ ilindeki ortaklara göre Trakya Birliğinin faaliyetlerinden daha fazla memnundurlar.

Üyelerin Sulama Kooperatifinden memnuniyetleri değerlendirildiğinde, Edirne ve Çanakkale'deki sulama kooperatifi ortakları Tekirdağ ve Kırklareli illerindeki ortaklara göre bölgelerinde bulunan sulama kooperatiflerinden daha fazla memnundurlar.

Ziraat odalarına üye olan üreticilerden Çanakkale ilinde yaşayanlar Edirne, Tekirdağ ve Kırklareli ilinde yaşayanlara göre daha fazla memnundurlar. Çanakkale ilindeki üyeler Kırklareli ilindeki üyelere göre %95 güven aralığında 1,60 ile 3,40 arasında daha fazla memnuniyet puanı vermişlerdir. Edirne ve Tekirdağ illerindeki üyeler de Kırklareli ilindeki üyelere göre il ve ilçelerde bulunan ziraat odalarından daha fazla memnundurlar.

Araştırma kapsamında anket yapılan üreticilerin ortak/üye olduğu üretici örgütlerinin başında doğal olarak Ziraat Odası gelmektedir. Çünkü üreticilerin tarımsal işlerini yürütebilmesi, desteklemelerden yararlanabilmesi için ziraat odasına üyelik zorunluluğu vardır. Üyelik sıralamasında daha sonra Tarım Kredi Kooperatifi, Yağlı Tohumlar Tarım Satış Kooperatifi, Pancar Ekicileri Kooperatifi, Tarımsal Amaçlı Köy Kalkınma Kooperatifi gibi üretici kooperatifleri gelmektedir.



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU

Tarım Kredi Kooperatifi, Pancar Ekicileri Kooperatifi ve Trakya Birlikten üreticilerin en fazla yararlandıkları hizmet tohum, gübre, ilaç satışı, TARİŞ'ten en çok yararlandıkları hizmet yem satışıdır. Sulama Kooperatifi ve Sulama Birliğinden en çok yararlandıkları hizmet sulama suyu teminidir. Tarımsal Amaçlı Köy Kalkınma Kooperatifinden en çok yararlandıkları hizmet ürettikleri sütün pazarlanmasıdır. Üreticilerin Ziraat Odasından en çok yararlandıkları hizmet çiftçi belgesi teminidir. Arıcılar Birliğinden en çok yararlandıkları hizmet kredi temini, Süt Üreticileri Birliğinden en çok yararlandıkları hizmet sütün pazarlanmasıdır. Damızlık Sığır Yetiştiricileri Birliği ve Koyun Keçi Yetiştiricileri Birliğinden en çok yararlandıkları hizmet hayvan desteklemelerinden yararlanmalarıdır. Önder Çiftçi Derneğinden en çok yararlandıkları hizmet danışmanlık hizmetidir, ancak derneğin örgütlenmesi çok sınırlıdır. Su Ürünleri Kooperatifinden en çok yararlandıkları hizmet ise, balık temini, market hizmetleri ve mazot satışıdır.

Üretici örgütleri üreticiler tarafından genelde sadece girdi temin eden ve kısmen de ürün pazarlamasında aracı olan örgütler olarak algılanmaktadır. Örgütlerde üretici eğitimi hemen hemen hiç uygulanmamaktadır. Katılımcılık oldukça düşüktür. Üreticiler tarafından üyelik veya ortaklığın gönüllülükten ziyade zorunluluk olarak algılandığı anlaşılmaktadır. Daha basit ifade ile üreticiler çoğunlukla sadece belge temini vb. gibi resmi prosedürü yerine getirmek için üyeliği gerekli görmektedirler. Üretici örgütlerinde danışmanlık yapma veya danışmanlık yetki talebi hemen hemen hiç yoktur veya çok azdır. Üreticilerin de örgütlerinden bu türden talep ve beklentileri oldukça sınırlı düzeydedir.

Üretici örgütlerinin çiftçi eğitim çalışmalarında bulunmaları teşvik edilmeli ve destek olunmalıdır. Yapılacak eğitim çalışmalarında suyun ve toprağın sürdürülebilir ve çevre odaklı olarak kullanımı konusu kesin şekilde işlenmelidir.

Üretici örgütlerinin sadece girdi temin edilen örgütlenmeler olarak algılanmaması gerekir. Bunun için tarımsal danışmanlık sistemine dahil olmaları ve aktif olarak tarım danışmanları istihdam etmeleri gerekmektedir. Bu taktirde artı bir katma değer yaratılmasına katkıda bulunmaları söz konusu olacaktır ve salt ticari işletmeler görüntüsü vermemiş olacaklardır. Sulama organizasyonlarının, özellikle de kooperatiflerin mali yönden sıkıntılarını aşmalarını sağlayacak olan ortak katılım payının ve sulama ücretinin düzenli olarak ödenmesini sağlayacak olan sistemin oluşturulması önemli görülmektedir.

KAYNAKLAR

Aksöz, İ. 1964. Sulamanın Ekonomik Cephesi, A.Ü. Yayın No:210, Ziraat Fakültesi Yayın No:107, Araştırma No:8, Ankara Basım ve Ciltevi, Erzurum.

Bilgin, N., Ergun, E., Aydınli, H. İ. 2004. TARİŞ'e Bağlı Birliklerde Ortakların Güven Algısı İle Ortakların Elde Etmiş Olduğu Performans Arasındaki İlişkilerin Karşılaştırılması, Üçüncü Sektör Kooperatifçilik, Türk Kooperatifçilik Kurumu Yayını, Sayı:46. Ankara.

Gorsuch, R., L. 1983. Factor Analysis, Lawrence Erlbaum Associates, Inc., ISBN 0-89859-202-X

İnan, İ. H., Kumkale, İ., Gaytancıoğlu, O. 1999. Trakya'da Kırsal Kesimin Örgütlenmesinde Tarım Kooperatifleri, Üretici Birlikleri ve Köylere Hizmet Götürme Birliklerinin Rolü, Türk Kooperatifçilik Kurumu Yayınları No:91, ISBN-975-7604-22-4, Ankara.

İnan, İ. H. 2004. Kırsal Alanda Sürdürülebilir Kooperatifçiliğin Örgütlenme Modeli Panelindeki Konuşması, Kırsal Alanda Sürdürülebilir Kooperatifçiliğin Örgütlenme Modeli Paneli Kitabı, TKB TEDGEM Yayını, Bolu.



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU

Kalaycı, Ş., Albayrak, A. S., Eroğlu, A., Küçüksille, E., Ak, B., Karaltı, M., Keskin, H. Ü., Çiçek, E., Kayı Ç, A., Öztürk, E., Antalyalı, Ö. L., Uçar, N., Demirgil, H., İşler, D. B., Sungur, O. 2009. SPSS Uygulamalı Çok Değişkenli İstatistik Teknikleri, Asil Yayın Dağıtım Ltd. Şti Yayınları, 1. Baskı, Ankara.

Kim, J., Mueller, C. W. 1978. Factor Analysis, What It Is and How Do It, Series: Quantitative Applications in the Social Sciences, Sage University Paper.

Özdemir, G. 1996. Tekirdağ İlinde Tarımsal Kooperatiflerde Kooperatif Ortak İlişkileri. A.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü Tarım Ekonomisi Anabilim Dalı. Doktora Tezi. Ankara.

Özdemir, G., 2005. Cooperative- Shareholder Relations in Agricultural Cooperatives in Turkey, Journal of Assian Economics, Volume 16, Issue 2, April 2005, Pages 315-325

Özkan, E., Aydın, B., Hurma, H., Aktaş, E., Özdemir, G. Azabağaoğlu, Ö., Günay, S. 2014. Sulama İşletmeciliğini Üstlenen Organizasyonların Etkinlik ve Verimlilikleri (Kırklareli, Edirne, Tekirdağ, Çanakkale İlleri Örneği). Atatürk Toprak Su ve Tarımsal Meteoroloji Araştırma İstasyonu Müdürlüğü Yayınları. Proje No: TAGEM 080208L3, Yayın No: TAGEM 2014-2. Kırklareli

Şimşek, O. 2004. Kırsal Alanda Sürdürülebilir Kooperatifçiliğin Örgütlenme Modeli Panelindeki Konuşması, Kırsal Alanda Sürdürülebilir Kooperatifçiliğin Örgütlenme Modeli Paneli Kitabı, TKB TEDGEM Yayını, Bolu.

Tucker, M.L., Lafleur, E. K. 1991. Exploratory Factor Analysis: A Review and Illustration of Five Principal Components Decision Methods for Attitudinal Data, Southwest Educational Research Association Annual Meeting, San Antonio, January 26, 1991.



TURİZM SEKTÖRÜ



Amasra'nın Kalkınmasında Turizmin Rolü

Yaşar AKÇA¹ Recep ÖZDEMİR²

¹Bartın Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, İşletme Bölümü, Bartın. yakca@bartin.edu.tr

²Diyanet İşleri Başkanlığı, Bartın İl Müftülüğü, TOKİ Mevlana Camisi İmam Hatibi, Bartın

ÖZET

Kırsal alanlarda ekonomik aktiviteler önemli ölçüde doğal üretim kaynaklarına bağlıdır. Turizm faaliyetleri kalkınmada dikkate alınması gereken bir faktördür. Bu gerçekten hareketle çalışmanın amacı; Amasra'nın kalkınmasında turizmin etkisini ortaya koymaktır. Turizm faaliyetleri bölge insanının arzu ettiği maddi gelir artışını ve işsizliği ortadan kaldıracaktır. Yerel halkın en büyük problemi işsizliktir. İstatistikî verilere göre yöre sürekli göç vermektedir. Yaşanılan coğrafya tam istihdamı sağlamakta yetersizdir. Turizmin kaynağını çevresel değerler oluşturmaktadır. Buna bağlı olarak turizm etkinlikleri geliştirilebildiği takdirde yerel ekonomik faaliyetlerde hız kazanacaktır. Çünkü turizm nitelikli ve niteliksiz emeği bünyesinde istihdam etmektedir. Amasra'nın sahip olduğu yerel el sanatları, ekonomik ürünler, doğal bitki örtüsü, dağlar, yaylalar, mağaralar ve tarihi kültürel miras harekete geçirilmelidir. Böylece Türkiye'nin bu güzel yurt köşesinde özlenen refah artışı gerçekleşecektir.

Anahtar Kelimeler: Yerel Kalkınma, Turizm Faaliyetleri, Ekonomik Faaliyetler, Amasra

Amasra's Rural Development By Tourism

ABSTRACT

In rural areas, economic activities significantly depend on natural production resources. Tourism activity is a factor to be reckoned with in local development. Based on this fact, the aim of this study as to reveal how tourism can contribute on the livelihoods of Amasra. Tourism activities will provide the income to people of the region which they used to desire. They will eliminate the phenomenon of unemployment. The biggest problem of the local community is unemployment. According to statistical data, people emigrate constantly. The lack of production and working facilities around the land forces people to migrate. If tourism activities can be developed in the area, economic activities will accelerate. Because, tourism sector employs both skilled and unskilled labor. When Amasra's natural vegetation and its tourism infrastructure consisting of historical and cultural values are used together with its underground and aboveground riches. Increasing tourism activities will bring longed-for prosperity to this beautiful corner of Turkey.

Key Words: Rural Development, Tourism Activities, Economics Activities, Amasra.

GİRİŞ

Kırsal alan denildiğinde metropol yerleşimler dışında kalan doğal ve kültürel hayatın korunduğu il, ilçe ve köylerin oluşturduğu mekânsal büyüklük anlaşılır (Çeken, Dalgın ve Çakır, 2012:12). Türkiye'de kırsal hayatın en önemli problemlerinden biri göç olgusudur. Kırsal alanın iticiliği ve kentlerin çekiciliği sonucu göçler yaşanmaktadır. Kırsal bölgelerin nüfusu azalırken kentler aşırı nüfus artışıyla karşı karşıya kalmaktadır. Metropollerde yaşamak trafik sıkışıklığını, hava kirliliğini, gürültüyü ve stresi beraberinde getirmektedir. Havası temiz, suyu temiz, toprağı temiz küçük yerleşim birimleri insanın huzur içinde yaşamasını sağlar. Büyük şehirlerde gecekondulaşma ve çocukların oyun sahalarından yoksun oluşu gibi pek çok sosyal problem söz konusudur.

Kişinin doğduğu yerde geçimini sağlaması ve hayatını sürdürmesi ideal hayat tarzını ifade etmektedir. Bu nedenle insanlara yeterli ve sağlıklı su, temiz hava, sağlıklı barınma koşullarının sağlanması, güvenli, huzurlu ve kaliteli bir hayatın sunulması yaşanabilir çevrenin temel koşullarıdır. Devlet, vatandaşlarına doğdukları topraklarda geçimini sağlayacak şartlar oluşturmalıdır. Diğer bir ifadeyle bireylere doğdukları yerde doyma becerisi kazandırılmalıdır. Kendi hesabına çalışmanın teşvik edilmesi sosyal devlet olmanın bir gereğidir. Böylece yoksulluğun önemli bir sebebi olan göç engellenebilir. Nüfusun ülke içinde homojen bir dağılım göstermesi mümkün olur.

Kalkınma denildiğinde toplam üretimin ve fert başına düşen milli gelirin artışı anlaşılmalıdır (Ekiztepe, 2012:85). Yerel kalkınma ancak yerel kaynaklarla



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU

sağlanabilir. Yaşanılan coğrafyanın yerel kültürel varlık potansiyelinin değerlendirilmesi ve doğal kaynaklarının harekete geçirilmesi suretiyle kırsal nüfusun hayat şartlarının ekonomik açıdan iyileştirilmesine yönelik çabalara yerel kalkınma denilmektedir (Özgür, 2010:24). Yerel kalkınmanın amacı; yöredeki tarihi, doğal ve tarımsal kaynakların etkin kullanımı yoluyla bireylerde gelir artışı meydana getirmektir. Diğer bir ifadeyle yerel kalkınma çabalarının merkezinde bölge insanının daha üretken ve müteşebbis hale gelmesi yer almaktadır (Incekara, 2001:28). Böylece daha iyi konutlarda yaşaması, daha nitelikli sağlık hizmeti alması, ulaşım araçlarına sahip olması, daha kaliteli altyapı ve eğitim hizmetlerinin sağlanması sonucunda insanların mutluluğu dolayısıyla refahı gerçekleşecektir.

Nüfus yoğunluğunun düşük olduğu kırsalda yaygın olan ekonomik faaliyetleri genelde tarımsal üretim ve hayvancılık oluşturmaktadır. Ancak bunlar tek başına tam istihdamı sağlayamaz. Geliri çeşitlendirecek, insanlara ikincil bir gelir oluşturacak olan alternatiflerden biri turizmdir (Kuter ve Ünal, 2013:192). Turizm dünya genelinde önemli derecede büyüyen ve gelişen bir sektördür. Büyük şehirlerde yaşayan insanların karşılaştıkları stresten kurtulmasının bir yolu turistik gezilerdir. Dolayısıyla turizm sektörü birçok kent ve yörenin gelişimi için öncelikli sektör özelliği taşımaktadır (Met, 2012:164).

Bu çalışmanın amacı insanların doğduğu topraklarda da insanca yaşayabileceği, geçimini makul şartlar içinde sürdürebileceği ve doğduğu topraklarda ölebileceği gerçeğini ortaya koymaktır. Söz konusu gerçeğe istinaden Amasra'nın yerel kalkınmasında dinamik bir rol oynayabilecek olan turizm faaliyetleri incelenecektir. Turizmin yöresel kalkınmaya pozitif etkisi üzerinde durulacaktır. Kişilerin daimi ikametgâhlarını değiştirmeden ve hayatını kazanma amacı bulunmadan, geçici bir süre için coğrafi yer değiştirme hareketine turizm denilmektedir (Uçar, 2012:111). Turizm kendi bünyesinde çok farklı aktiviteleri barındırmakta ve gün geçtikçe çeşitlenip zenginleşmektedir.

Amasra ve köylerinin turizm açısından önemli potansiyel kaynakları mevcuttur. Fakat sadece turizm faaliyetlerinin yerel kalkınmada sürükleyici rol oynaması düşünülemez. Diğer yerel ekonomik faaliyetlerle birlikte tasarlandığında etkisi ve katkısı artar (İTO, 2005:4). Turizmin geliştirilmesiyle birlikte yeni iş alanları örneğin yöresel el sanatları, hediyelik eşya, taşımacılık, seyahat acente hizmetleri, oto tamir servisi, toptan ve perakende ticaret, otel, lokanta, kafeterya, bankacılık vb. gibi ortaya çıkar. Kırdan kente göç azalır. Kırsal alanlarda yaşayanların en önemli sorunlarından işsizlik ortadan kalkar (Akyol, Güner, Oğan, Aydın, Yüce ve Uluyurt, 2014:251). Turizmin gelişmesine paralel olarak tarım ürünlerinin üretim kapasitesi ve talebi artar. Bunlara ilaveten marka şehir kimliği öne çıkar ve dünya çapında tanınmasına vesile olur. Kısaca turizm önemli bir yerel kalkınma aracıdır (Met, 2012:166).

Turizm faaliyetleri sürecinde yerel yönetimler, ilgili sivil toplum kuruluşları, konaklama ve lokanta işletmeleri, üniversite, yerel ve ulusal medya gibi paydaşların rolleri de önemlidir. Paydaşların rollerindeki başarılarının derecesi yerel turizmin gelişme hızını o oranda artıracaktır (Aydın ve Selvi, 2012:133).

AMASRA'NIN COĞRAFYASI ve TARİHİ

Bartın'ın ilçelerinden biri olan Amasra'nın kuzeyinde Karadeniz, güney ve batısında Bartın şehir merkezi, doğusunda Kurucaşile yer almaktadır. Bartın merkez ile mesafesi yaklaşık 20 kilometredir. Amasra ve çevresinde 265 adet bitki çeşidi tespit edilmiştir (Özdemir, 2006:39). Bu zengin bitki örtüsü yöreye mahsustur. Amasra'nın 30 tane köyü vardır. Bu köylerde birçok aile ağaç işleri yaparak gelir sağlamaktadır. Diğerleri de seracılık yapmaktadır. Yol kenarlarına açılan tezgâhlarda mevsimine göre sebze ve meyveler satılmaktadır. Özellikle yaz mevsiminde çilek, kiraz, elma, erik, dut, üzüm, fındık, ceviz, tarhana, reçel, pekmez gibi ürünler satışa sunulur. Yöreye özgü 40



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU

katlı börek, yaprak sarma, baklava, lokma gibi lezzetlerde turistlere ikram edilmektedir. Özellikle deniz ürünleri önemli bir gelir kaynağı olmuştur. Çakraz, Göçkün, Akkonak, Tarla Ağzı köylerinde balık mevsiminde palamut, hamsi, istavrit, lüfer, yılan balığı, mezgıt gibi balıklar avlanır. Çevre ormanlarda köknar, çam, çınar, kayın, ıhlamur, meşe, gürgen, şimşir, kestane ağaçları bulunmaktadır.

Tarihte Amasra'nın ilk adı Sesamos olup, buraya ilk yerleşenler Akalar'dır. Milattan önce 2400-3000 yılları arasında yaşamışlardır. İleriki dönemlerde bölgede görülen Gagas ve Hitit egemenliğinden sonra şehir, Fenikeliler tarafından kullanılmıştır. Fenikelilerden sonra İyon, Lidya ve milattan önce IV. yüzyılda Pers yönetimine geçmiştir (Özdemir, 2006:41). Makedonyalı Büyük İskender'in Anadolu'yu Pers İstilasından kurtarmasından sonra yönetim İranlı prenses Amastris'e geçmiştir. Şehir milattan önce 70 yılında Roma hakimiyetine girmiştir. 1460 yılında Fatih Sultan Mehmet'in fethine kadar Ceneviz yönetiminde kalan Amasra'da Osmanlı Devleti egemenliği başlamıştır. Zaman içinde Amasra kalesi ve tersaneleriyle bölgenin en önemli askeri üslerinden biri olmuştur.

1973 yılında Amasra Taşkömürü Müdürlüğü kurulmuş ve ekonomik yapısında yeni gelişmeler yaşanmıştır. 28.08.1991 tarihinde Bartın'ın il olmasından sonra Zonguldak'tan ayrılıp Bartın'a bağlanmıştır (<http://www.amasra.gov.tr/tarihce.html>). 2013 yılı nüfus istatistiklerine göre Amasra'nın şehir nüfusu 6.640 ve köylerinin nüfusu 8.700 olmak üzere toplam 15.340 kişidir. Amasra'da nüfusun %40'ı çiftçilik ve hayvancılıkla, % 40'ı başta balıkçılık olmak üzere esnaf ve serbest meslekle uğraşmakta, % 5'i ise devlet memurudur (<http://www.amasra.gov.tr/sosyal.html>).

AMASRA'NIN TURİZM VARLIKLARI

Bu bölümde Amasra'nın turizm açısından önem taşıyan başlıca turistik değerlerine yer verilecektir. Kentleşme olgusu turizm ihtiyacını doğurmaktadır. Şehirde yaşayan insanlar gününbirlik veya hafta sonu tatilini geçirecek yerlere ihtiyaç duymaktadır. Bu durum Amasra için önemli bir turizm fırsatıdır. Çünkü başkent Ankara olmak üzere İstanbul, Karabük, Kastamonu, Bolu, Düzce ve Çankırı'ya yakındır. Deniz, kum, güneşin yanı sıra kültür, sanat, botanik, doğa, sağlık, mağara, gastronomi, folklor, spor, yayla, kanyon, şelale gibi unsurların da eklenmesiyle çok çeşitli turizm faaliyetlerini bünyesinde barındırmaktadır.

Deniz Turizmi

Amasra'nın sahip olduğu doğal plajlar dolayısıyla yüzme, balıkçılık, yelken gibi deniz sporlarına uygundur. Amasra Limanı çevresinde su altı batıkları ve su altı mağaraları gibi ideal alanlar oldukça fazladır. Özellikle Tarlaağzı ve Çakraz civarında son derece güzel dalış alanları bulunmaktadır.

Av Turizmi

Amasra'yı çevreleyen ormanların zengin çeşitlilik gösteren fauna yapısı av turizmine elverişlidir. Yabani hayat toplulukları varlığı özellikle geyik, karaca, yaban keçisi, domuz, tilki, tavşan ve ayıdan oluşmaktadır. Yaban hayatı sevenlere hem kara hem de deniz avcılığı yönünden fırsatlar sunmaktadır. Mevsimine göre kuş türlerinden keklik, ördek, karatavuk, kaz, bildircin, çulluk gibi av hayvanları bulunmaktadır. Özellikle domuzlar için süreklilik avı yapılmaktadır. Kastamonu Küre Dağları Milli Parkı'nın %40'ı bu yöre sınırları içinde kalır.

Balıkçılık

Ahatlar, Çakraz, Göçkün, Şile, Tarlaağzı köylerinde balıkçılık yapılmaktadır. Buralarda hamsi, istavrit, çinekop, mezgıt, kalkan, barbun, kefal, palamut, lüfer, zargan, karagöz, iskorpit avlanır. Bu avlanan balıklar lokantalara ve balık tezgâhlarında satılır. Su ürünlerinin pazarlanmasında katma değer oluşturacak fabrikaların yokluğu dikkat çekmektedir. Su ürünlerini konserve balık halinde işleyecek ve paketleyecek tesislere

ihtiyaç vardır.

Çekiciler Çarşısı

Ağaç işlerini ifade eden çekicilik, bir ahşap oymacılığı süsleme sanatıdır. Bölgede yetişen şimşir, ıhlamur, ceviz, kiraz gibi ağaçların el tezgâhlarında işlenmesiyle hediyelik eşya yapılmaktadır. Çekiciler çarşısı turistlerin uğrak yeridir. Tarihi 17.yüzyıla dayanan ağaç oymacılığı bugün Amasra'nın köylerinden özellikle Ahatlar ve Top Deresi köylerinin geçim kaynağıdır (bakınız Şekil 1 ve 2).



Şekil 1. Çay Tepsileri.



Şekil 2. Çerez Takımı.

Kuş Kayası Yol Anıtı

Bartın-Amasra yolu üzerindedir. Roma döneminde M.S. 41-54 tarihleri arasında yapılmıştır. O dönemdeki karayolu dinlenme yeridir. Anadolu'da bir benzeri yoktur. Roma Kralını temsil eden bir insan figürü ile kartal sütun kaidesine sahiptir. Kayaların oyulmasıyla oluşturulmuştur. Definecilerin çevresinde yaptığı kaçak kazı çalışmalarından zarar görmüştür. Kültür Bakanlığı tarafından 2000 yılında ışıklandırılmış ve çevre düzenlemesi yapılmıştır (bakınız Şekil 3). Amasra Kalesi'nden başlayıp Kuş Kayası yol anıtına kadar doğa yürüyüşü (trekking) yapılabilir.



Şekil 3. Roma Dönemi Kuşkayası Yol Anıtı.

Gürcüoluk Mağarası

Çakraz ve yöresinde karbonatlı kayalar yoğundur. Kireç taşının erime boşluklarının oluşturduğu bu jeolojik yapı mağara oluşumunu kolaylaştırmıştır (Turoğlu ve Özdemir, 2005:109). Çakraz köyü'ndeki Gürcüoluk Mağarası ziyaretçilerin dikkatini çekmektedir. Mağara derindir. Gelişimini tamamlamış, ancak iç şekillenmesi devam etmektedir. Görünümü son derece güzel olan sarkıt, dikit, sütun, duvar ve perde damlataşları ile bezeli rengârenk bir dünyadır. Toplam uzunluğu 169 metredir ve tek galeriden oluşmuştur. (bakınız Şekil 4). Astım hastaları için içerideki hava iyi gelmektedir. Mağaranın ışıklandırılması ve yürüyüş yolları Kültür Bakanlığı Bartın İl Müdürlüğü tarafından yaptırılmıştır.



Şekil 4. Gürcüoluk Mağarası.

Tarihi Bedesten

Amasra'nın güneyinde yer alan, muhtemelen Roma Eyalet Meclisi Sarayı olarak yapılmıştır. Daha sonraki dönemlerde, gelen kervanların konakladıkları ve mallarını sattıkları pazar yeri olarak kullanılmıştır (Özdemir, 2006:43). Yapı beş bölüme sahiptir. Bölümler arasındaki geçiş kemerli kapılarla sağlanmaktadır. Halk arasında Bedesten olarak adlandırılmıştır (bakınız Şekil 5).



Şekil 5. Tarihi Bedesten'in Bugünkü Durumu

Amasra Kalesi

Bizans dönemine ait olan kale, iki ana bölümden oluşur. Kemer Köprü ile birbirine bağlanan kalenin kara surlarının uzunluğu 900 metredir. Kalenin kuzeydoğu kesiminde Büyükliman kapısı, batısında Küçükliman kapısı, güneyinde Zindan kapısı bulunmaktadır (bakınız Şekil 6).



Şekil 6. Tarihi Amasra Kalesi

Küçük Kilise (Şapel)

Amasra Kalesi içinde 9. yüzyılda yapılmıştır. 15. yüzyılda mescide dönüştürülmüş ve 1930 yılında ibadete kapatılmıştır. Tuğla-taş örgü sistemi ile yapılan eser 2002 yılında yapılan restorasyon sonrasında kültür ve sanat evi olarak kullanılmaktadır (bakınız Şekil 7).



Şekil 7. Küçük Kilise (Şapel)

Fatih Sultan Mehmet Camisi

Dokuzuncu yüzyılda yapılmış bir Bizans kilisesidir. Amasra'nın Fatih tarafından fethinden sonra camiye dönüştürülmüştür. İlk cemaat bölümü yapıya sonradan eklenmiştir. Cami zaman içinde onarım geçirmiştir (bakınız Şekil 8).



Şekil 8. Fatih Sultan Mehmet Camisi

Kemer Köprü

Sormagir mahallesi ile Boztepe mahallesini birbirine bağlayan köprüdür. Köprü'nün altından deniz akımı sağlanmıştır. Köprüye ulaşım iki ayrı ufak geçitten geçilerek sağlanmaktadır. Roma döneminde yapılmıştır. Kenarlarındaki toprak kaymasına karşı restore edilmiştir (bakınız Şekil 9).



Şekil 9. Roma Döneminden Kalan Kemer Köprü

Amasra Müzesi

1982 tarihinden bugüne faaliyettedir. Helenistik, Roma ve Bizans dönemlerine ait küçük eserler sergilenir. Mezarlardan çıkan gözyaşı şişeleri, altın ve bronz süs eşyaları, pişmiş toprak testiler, haçlar, kandiller, kaplar, bronz heykelcikler, altın ve gümüş sikkelerden oluşmaktadır. Osmanlı dönemine ait bakır mutfak kapları, silâhlar, yazı takımları, şamdanlar, Kuran-ı Kerimler, mühürler, seramikler ve yüzüklerin yanı sıra Amasra yöresine özgü ağaç çekicilik sanatını tanıtan eserler mevcuttur. Müzenin bahçesinde de Helenistik, Roma, Bizans, Ceneviz ve Osmanlı dönemine ait taş eserler sergilenmektedir (bakınız Şekil 10).



Şekil 10. Amasra Müzesi

SONUÇ

Çalışan nüfusun artmasına bağlı gelir artışı sonucunda insanlar dinlenme ve tatil ihtiyacı hissetmektedirler (İncekara, 2001: 28), Turizm faaliyetleri için Amasra ve köyleri doğal bir arberetum niteliğindeki flora (bitki örtüsü) ve faunaya (yabani hayvan) sahiptir. Uzun deniz kıyısı, doğal kumsalı, yaylaları, mesire yerleri ve ormanlar olağanüstü peyzaj görüntülerine sahiptir. Doğal güzellikler turistleri cezbetmektedir. Her mevsimi yağışlı geçen Karadeniz ikliminin etkisiyle yetişen ormanları denizin mavisiyle



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU

kucaklaşmıştır. Ceneviz, Roma, Bizans ve Osmanlı dönemlerine ait pek çok tarihi eser Amasra Müzesi'nde sergilenmektedir. Şehirde tarihi camiler, kilise ve tarihi hamam kalıntıları bulunmaktadır. Sahip olduğu tarihi kalıntıları, geleneksel mimari dokusu ve köyleriyle kırsal turizm örneğidir.

Turizm ürünlerinin çeşitlendirilmesi turizmin hızlı büyümesini sağlamaktadır (Met, 2012: 167). Dağlık yapısı nedeniyle çim kayağı, doğa yürüyüşü, trekking, bisikletli veya atlı geziler, yamaç paraşütü uygulamaları yaygınlaştırılmalıdır. Bölgede dağ, yayla ve eko-turizmin geliştirilmesi, orta ve uzun vadede yörenin sorunlarının çözümünde ve kalkınmasında aktif rol oynayacaktır. Tarım, hayvancılık ve ormancılık gibi faaliyetleri terk etmeyerek desteklemek, bununla birlikte o yöreye has el sanatları, mimari ve kültürel yapıyı bozmadan korumak esas olmalıdır. Başka bir ifade ile turizm, Amasra ve çevresinde tarımsal faaliyetin alternatifi değil aksine tamamlayıcısı konumundadır. Amasra'nın büyük kentlere ulaşımı kolaydır.

Sonuç olarak yeşil ile mavinin kucaklaştığı, sakin ve huzurlu Amasra'nın yerel kalkınmasında turizmin geliştirilmesi önemli rol oynayacaktır. Daha fazla turist in ağırlanmasına bağlı olarak daha yüksek gelir, istihdam, refah ve yaşam kalitesinde artış beraberinde gelecektir. Yeni iş imkânları sayesinde yoksulluk, işsizlik ve göç sorunları çözülecektir. Turizm tanıtımla başlayan, ulaşım ve iletişimle devam eden, konaklama tesisleri ve kentsel hizmetlerle son bulan bir mekanizmadır (Met, 2012: 173). Şu ana kadar Amasra turizmde önemli mesafeler almıştır. Fakat turistik faaliyetler henüz arzu edilen seviyede değildir. Bunu daha ileri seviyelere taşımak için Amasra halkına, sivil toplum kuruluşlarına, belediyeye, özel işletmelere ve kamu kurumlarına önemli görevler düşmektedir.

KAYNAKLAR

- Akyol, C., Güner, S., Oğan, Y., Aydın, E., Yüce, R. ve Uluyurt, T. 2014. Kırsal Alanların Turizm Potansiyelinin Belirlenmesi Artvin İli Arhavi İlçesi Örneği, Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 18(1): 249-271.
- Aydın, E. ve Selvi, M.S. 2012. Kırsal Turizm Tanıtımında Yerel Paydaşların Rolü: Arhavi Örneği, Uluslararası Sosyal ve Ekonomik Bilimler Dergisi, 2(2): 133-144.
- Çeken, H., Dalgın, T. ve Çakır, N. 2012. Bir Alternatif Turizm Türü Olarak Kırsal Turizmin Gelişimini Etkileyen Faktörler ve Kırsal Turizmin Etkileri, Uluslararası Sosyal ve Ekonomik Bilimler Dergisi, 2(2): 11-16.
- Ekiztepe, B. 2012. Kırsal Turizmin Kırsal Kalkınmaya Etkileri: Teorik Bir Çalışma, Uluslararası Sosyal ve Ekonomik Bilimler Dergisi, 2(2): 85-88.
- İncekara, A. 2001. Anadolu'da Yeni Turizm Olanakları ve Bölgesel Kalkınmadaki Yeri, İTO Yayınları No: 28, İstanbul.
- İstanbul Ticaret Odası 2005. Doğu Anadolu Turizm Odaklı Bölgesel Kalkınma Projesi ve Kış Olimpiyatları Araştırması, Ege Basım, İstanbul.
- Kuter, N. ve Ünal, H.E. 2013. Kırsal Kalkınmada Kırsal Turizmin Önemi, Kastamonu Üniversitesi Orman Fakültesi Dergisi, 13(2): 192-201.
- Met, Ö. 2012. Turizm ile Yöresel Gelişme: Sinop için Bir Turizm Gelişim Stratejisi Önerisi, Karadeniz Araştırmaları Dergisi, 34: 163-179.
- Uçar, N. 2012. Kırsal Alanda Turizmle Modernleşen Kadın, Uluslararası Sosyal ve Ekonomik Bilimler Dergisi, 2(2): 111-115
- Özdemir, Ü. 2006. Amasra'da Turizm ve Çevresel Etkileri, Doğu Coğrafya Dergisi, 11(15): 33-52.
- Özgür, E.M. (2010). Bölgesel Kalkınma, Ankara Üniversitesi Dil, Tarih, Coğrafya Fakültesi Coğrafya Bölümü Ders Notu. Ankara.
- Turoğlu, H. ve Özdemir, H. 2005, Bartın İlinin Eko Turizm Potansiyelinin Belirlenmesi, Doğu Coğrafya Dergisi, 10(13): 97-116.
- www.amasra.gov.tr, Erişim tarihi 08.05.2014



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU

Bartın'da Yatçılık Faaliyetleri ve Yerel Ekonomik Kalkınma

Sabri ALKAN

Bartın Üniversitesi, Meslek Yüksekokulu, Gemi İnşaatı Programı, Kurucuşile/Bartın
sabrialkan@gmail.com

ÖZET

Deniz turizmi faaliyetlerinin önemli bir bileşenini oluşturan yatçılık faaliyetleri özellikle son yıllarda güney ve güney ege kıyılarımızda oldukça hızlı bir gelişim göstermektedir. Yatçılık faaliyetleri hem ulusal kalkınmaya hem de yerel ekonomik kalkınmaya ciddi katkılar sağlamaktadır. Yatçılık faaliyetlerinin gelişim sürecinde denizler, göller, nehirler ve ırmaklar gibi doğal varlıkların doğru bir şekilde değerlendirilmesi önem arz etmektedir. Bununla birlikte marinacılık, yat yapımı ve bakımı faaliyetleri de dikkatle ele alınması gereken diğer konulardır.

Deniz turizmi faaliyetlerinin sezon kavramından çok fazla etkilenmesi, yatçılık faaliyetleri için ülkemizin güney kıyılarını ön plana çıkarmaktadır. Bu durum yaz sezonun görece daha kısa olduğu Bartın gibi ülkemizin kuzey kıyılarındaki şehirlere yerli ve yabancı ziyaretçileri çekmeyi zorlaştırmaktadır. Ancak, yapılabilecek bazı çalışmalarla bu bölgelerde de deniz turizminin gelişimine katkı sağlanabilir.

Bu çalışmada Bartın ili özelinde yatçılık faaliyetleri değerlendirilmiş olup, hem il merkezi hem de denize kıyısı olan ilçelerinde yatçılık faaliyetleriyle ilgili olarak yapılabilecek çalışmalar ve öneriler değerlendirilmiştir. Bu değerlendirmeler sonucunda Bartın ili için farklı deniz turizmi seçeneklerinin bulunduğu tespit edilmiştir. Buna ek olarak denizcilik vurgusunun ön plana çıktığı bir markalaşma çalışması önerilmiştir.

Anahtar Sözcükler: Bartın Irmağı, yat, marina, turizm, kalkınma

The Yachting Activities and Local Economic Development in Bartın Province

ABSTRACT

Yachting activities which constitute an important component of the marine tourism activities shows very rapid development on our south and southern Aegean coasts in recent years. Yachting activities has provided contributions to both local and national economic development. Correct evaluation of natural resources like seas, lakes and rivers is important in the development of yachting activities. However, marina, yacht construction and maintenance activities are also other issues that need to be addressed carefully.

Marine tourism activities are highly affected by the length of summer season. Thus our country's southern coasts come forward in terms of marine tourism. On the other hand, on north coasts of our country, the summer season is short. This makes it difficult to attract local and foreign visitors for cities such as Bartın. However, some work that could be done also on these areas can be made to contribute on the development of the marine tourism.

In this study, Bartın province, including Bartın centre and its coast bordering districts, is evaluated in terms of private yachting activities that can be done for the city. As a result of these assessments, it has been identified where the different marine tourism options for Bartın. In addition, a branding works that has been proposed in the forefront of the maritime emphasis.

Keywords: Bartın River, yacht, marina, tourism, development



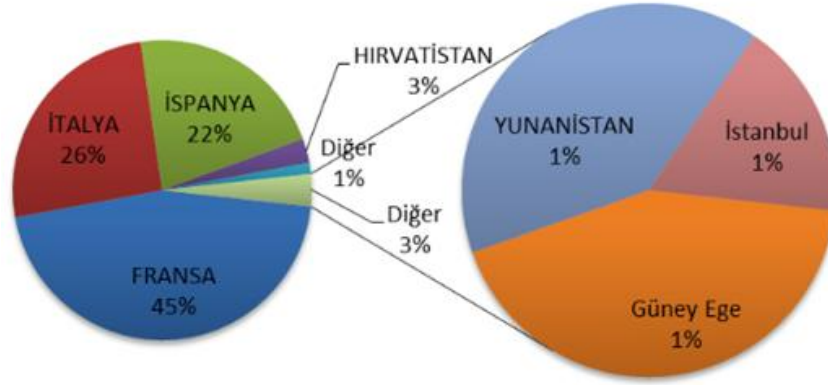
GİRİŞ

Dünya ekonomisinde turizm faaliyetlerinden elde edilen gelirin ne denli önemli bir yeri olduğu tartışılmaz bir konudur. Ülkelerin ekonomik gelişmişliklerine yaptığı etkiyle birlikte turizmin bacasız sanayilerden biri olarak adlandırılması önemini ortaya koymaktadır. 2013 yılı itibariyle ülkemizin turizmden elde ettiği gelir 35 milyar dolara yaklaşmıştır (TURSAB, 2014). Turizm gelirlerinin doğrudan yerel ekonomiye yansması bölgesel kalkınma açısından oldukça önemlidir.

Genellikle akla ilk gelen turizm şekli deniz-kum-güneş üçlüsü olmasına rağmen değişik turizm faaliyetlerinde de gelir elde edilebildiği özellikle son yıllardaki uygulamalarla ispatlanmıştır. Turizmde zaman zaman alternatif turizm dalları üzerine odaklanılsa da ülkemizde halen daha deniz turizminden gerçek anlamda faydalanamadığımız bir gerçektir. Bugün dünya çapında 800 bin kişinin yat ve tekne imalatı, servis, bakım-onarım ve sanayisinde çalıştığı ve bu endüstrinin yıllık ortalama 50 milyar dolar ciroya sahip olduğu düşünülürse sadece yatçılık faaliyetlerinin bile ne denli önemli bir turizm potansiyeline sahip olduğu ortaya çıkacaktır (Sevinç, F. 2014). Türkiye'deki yat turizmi işletmeleri ve ilgili yatırımlar bu gelirlere sağladıkları döviz girdileri bakımından bölgesel ve ulusal ekonomiye önemli katkılar sağlamaktadırlar. Yatçılık faaliyetlerinin diğer turizm faaliyetlerine göre ne denli önemli bir gelir kapısı olduğu çeşitli araştırmalar tarafından ortaya konmuştur. Örneğin, Türkiye'ye yatıyla gelen veya Türkiye'de yat kiralayan turistlerin harcamalarından edinilen bilgilere göre bir yatın sağladığı döviz geliri yaklaşık 30 turistin harcamasına eşit olabilmektedir. Özellikle paket turlarla tatil köylerine gelen turistlerin çok fazla harcama yapmadıkları düşünülürse yatçılık faaliyetlerinden elde edilebilecek turizm gelirlerinin önemi daha iyi kavranmış olacaktır. Yine başka bir araştırmada Türkiye'de kişi başı turizm geliri ortalama 650 dolar iken yatçı turistlerin kişi başı getirisi 1500 avronun üzerine çıkabilmektedir (Sevinç, F. 2014).

Yatçılık faaliyetlerini anlayabilmek amacıyla ulusal mevzuatta geçen "deniz turizmi" ve "yat" tanımlarına bakmakta fayda vardır. Deniz Turizmi Yönetmeliğine göre deniz turizmi kapsamında yer alan faaliyetler, yat limanı ve marina işletmeciliği, yat yatırım ve işletmeciliği, kurvaziyer (yolcu gemisi) turizm ve feribot işletmeciliği, su sporları ve dalış turizm işletmeciliği şeklinde ifade edilmektedir. Ulusal mevzuatta "yat tanımı" ise yat tipinde inşa edilmiş, gezi ve spor amacıyla yararlanılan, taşıyacakları yatçı sayısı 36'yı geçmeyen, yük ve yolcu gemisi niteliğinde olmayan, tonilato belgelerinde ticari yat veya özel yat olarak belirtilen deniz araçlarını nitelemektedir.

Yatçılık faaliyetleri özellikle Akdeniz çanağındaki ülkeler arasında yaygın olarak sürdürülmektedir. Türkiye'nin de içinde bulunduğu bu gruptaki ülkeler arasında ne yazık ki ülkemiz oldukça uzun kıyı şeridine rağmen yat bağlama kapasitesi olarak diğer çoğu ülkenin oldukça gerisindedir. Şekil 1'de Akdeniz çanağındaki ülkelerin bağlama kapasiteleri görülmektedir. Kıyılarımızın uzunluğu düşünüldüğünde bağlama kapasitemizin ne denli az olduğu ve nasıl bir fırsatın kaçırıldığı ortadadır.



Şekil 1:Akdeniz çanağındaki ülkelerin yat bağlama kapasiteleri (Denizcilik Müsteşarlığı, 2010)

Günümüzde yat sahipleri, teknelerinin bakım ve onarım işlerini yaptırabilecekleri, yarış rotalarına yakın, kuvvetli rüzgarlara karşı korunaklı, sosyal olanaklar bakımından zengin marinaları tercih etmektedirler. Bu eğilim marinaların alt yapı ve üst yapı özelliklerinin önem kazanmasına yol açmıştır. Yat limanı işletmeleri için en önemli özellik buldukları konumlarıdır. Yat limanları deniz kıyısında bulunabildikleri gibi, kanallarda, göllerde de bulunabilirler (Sevinç, F. 2014). İç sularda bulunabilecek yat limanları aynı zamanda buralarda yapılabilecek çeşitli su sporları aktivitelerine de ev sahipliği yapabilmektedirler.

Deniz turizmi açısından diğer bir önemli konu ise kruvaziyer turizm ve feribot işletmeciliğidir. Ülkemize gelen kruvaziyer yolcu sayısı 2003 yılında yarım milyon civarında iken 2013 yılı itibarıyla 2 milyon kişinin üzerine çıkmıştır. Kruvaziyer turistlerin varış noktaları bakımından yolcu sayıları değerlendirildiğinde %31 ile İstanbul, %26 ile Kuşadası, % 22 ile İzmir, %7 ile Antalya, %7 ile Marmaris ve %7 ile diğer yerler olduğu anlaşılmaktadır (UDHB – DTGM, 2014).

Deniz turizmi faaliyetlerinin önemli bir bileşenini oluşturan yatçılık faaliyetleri özellikle son yıllarda güney ve güney ege kıyılarımızda oldukça hızlı bir gelişim göstermektedir. Yatçılık faaliyetleri hem ulusal kalkınmaya hem de yerel ekonomik kalkınmaya ciddi katkılar sağlamaktadır. Yatçılık faaliyetlerinin gelişim sürecinde denizler, göller, nehirler ve ırmaklar gibi doğal varlıkların doğru bir şekilde değerlendirilmesi önem arz etmektedir. Bununla birlikte marinacılık, yat yapımı ve bakımı faaliyetleri de dikkatle ele alınması gereken diğer konulardır.

Deniz turizmi faaliyetlerinin sezon kavramından çok fazla etkilenmesi, yatçılık faaliyetleri için ülkemizin güney kıyılarını ön plana çıkarmaktadır. Bu durum yaz sezonunun görece daha kısa olduğu Bartın gibi ülkemizin kuzey kıyılarındaki şehirlere yerli ve yabancı ziyaretçileri çekmeyi zorlaştırmaktadır. Ancak, yapılabilecek bazı çalışmalarla bu bölgelerde de deniz turizminin gelişimine katkı sağlanabilir.

Kuzey kıyılarındaki şehirlerimizden biri olan Bartın; Amasra, Kurucaşile ve Ulus ilçelerinden oluşmakta, toplam 59 kilometrelik sahili ile Karadeniz'in önemli ve güzel plajlarına sahip bir ilimizdir. Bartın ne yazık ki sonradan il olmanın getirdiği ve TR81 (Zonguldak, Karabük, Bartın) illeri arasında en az nüfusa sahip il olması nedeniyle de diğer TR81 illerine göre gelişimi geç ve sancılı olmaktadır. Özellikle 2008 yılında Bartın Üniversitesi'nin kurulmasından sonra yavaş yavaş kabuk değiştirmeye başlayan il, ülke ekonomisinde söz sahibi olmak için önemli potansiyelleri elinde barındırmaktadır. Bu çalışma Bartın ilinin elinde bulundurduğu deniz turizmi potansiyelinin ortaya çıkarılmasına ve bu potansiyelin kentin markalaşmasında kullanılmasına katkı sağlamayı amaçlamaktadır. Bu amaçlara ek olarak, özellikle yatçılık faaliyetleri ve kruvaziyer turizmindeki fırsatların belirlenmesi, Bartın Irmağı'nın şehirle nasıl



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU

bütünleştirilebileceği gibi konular üzerinde de değerlendirmelerde ve önerilerde bulunmak çalışmanın diğer amaçlarındandır.

1. YÖNTEM

Bu çalışma Bartın için deniz turizmi ve yatçılık faaliyetlerinin yerel ekonomik kalkınmaya etkisinin incelenmesini amaçlamaktadır. Bu kapsamda yeni önerilerle farklı bir bakış açısı oluşturmak temel hedeflerdendir. Çalışmanın yöntemi, literatürün taranması, ulusal ve yerel verilerin karşılıklı değerlendirilmesi ve bu veriler ışığında Bartın için önerilerde bulunmak şeklinde belirlenmiştir. Çalışmanın kapsamı ise Bartın ili ve denize kıyısı olan ilçeleridir.

2. BULGULAR

Bartın barındırdığı deniz turizmi potansiyeli ile dikkate değer bir ilimizdir. Bartın için yaz sezonunun kısa sürmesi bir dezavantaj olmasına rağmen deniz turizmi faaliyetlerinin çeşitliliği ile bazı avantajlar elde edilebilir. Bu noktada pazarlama karmasının iyi işletilmesi gerekmektedir. Bununla birlikte dikkat edilmesi gereken diğer bir nokta Karadeniz kıyısındaki hemen hemen hiçbir şehrin Ege ya da Akdeniz'deki bir başka şehirle deniz turizmi ve yatçılık faaliyetleri açısından yarışamayacağıdır. Bu anlamda nesnel tespitler yapmak gerçekçi sonuçlara ulaşmayı sağlayacaktır.

Bartın ili kruvaziyer turizmi açısından bir inceleme yapıldığında Tablo 1'deki verilere ulaşılmaktadır. Tablodan da görülebileceği üzere 2008 yılında Bartın'da ilk defa başlayan kruvaziyer turizmi faaliyetleri 2012 ve 2013 yıllarında artarak sürmüştür. Tablo dikkatlice incelendiğinde Bartın'la benzer tarihi, kültürel ve doğal güzelliklere sahip olan Sinop ilinin kruvaziyer turizmi açısından Bartın'a göre ne denli hızlı geliştiği görülmektedir. Bu durum Bartın ve Amasra'nın bu konuda çalışmalarını daha da hızlandırmaları gerektiğini göstermektedir.

Tablo 1: Yıllara göre Bartın ve bazı kruvaziyer turizm noktalarının gemi ve yolcu sayıları (UDHB – DTGM, 2014)

Liman Adı	2008 Yılı		2012 Yılı		2013 Yılı	
	Gemi	Yolcu	Gemi	Yolcu	Gemi	Yolcu
Bartın	8	957	9	882	15	2071
Sinop	6	3136	10	3708	16	7460
İstanbul	404	489544	382	596027	381	689417
Kuşadası	601	518872	464	564317	428	577685

Bartın ve Amasra Liman Başkanlıkları bağlama kütüğüne kayıtlı tekne sayıları ile ilgili olarak Tablo 2'deki verilere ulaşılmaktadır. Ancak kayıtlardaki teknelerin büyük çoğunluğunun balıkçı tekneleri ve sandallar olduğu unutulmamalıdır. Zira bu durum ülke genelinde de böyledir. Ülkemiz genelinde balıkçı tekneleri ile birlikte bağlama limanlarına kayıtlı toplam 64 834 tekne bulunurken bunların yaklaşık sadece 10 000 adedi yat tipindeki teknelerdir (UDHB - DTGM, 2014).



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU

Tablo 2: Bartın ve Amasra Liman Başkanlıklarına kayıtlı tekne sayıları ve boyları (UDHB - DTGM, 2014)

Liman Başkanlığı	Tekne Boyu (metre)						Toplam (Adet)
	0-4.99	5-8.99	9-11.99	12-19.99	20-20.99	30m üzeri	
Bartın	85	153	4	1	0	0	243
Amasra	145	248	9	3	0	0	405

Yat limanı ve marina işletmeciliği açısından bakıldığında Bartın Limanı halihazırda gümrüklü sahaya sahiptir. Amasra yolcu iskelesi ise henüz bazı prosedürleri tamamlayamadığından kruvaziyer gemi kabulüne başlayamamıştır.

Bartın'da yat yatırım ve işletmeciliği faaliyetleri değerlendirildiğinde Amasra liman içi ve yakın yerlerinde turistik kısa mesafeli geziler düzenlendiği görülmektedir. Bu geziler genelde 24m altı nispeten küçük sayılabilecek gezi tekneleri ile yapılmaktadır. Buna ek olarak son yıllarda birkaç küçük tekne tarafından Bartın Irmağı Yalı mevkiinde kısa mesafe nehir gezileri de düzenlenmektedir. Ancak ırmaktaki bu geziler tamamıyla amatör girişimcilerin çabalarıyla yürütülmekte, iskele, tekne bağlama yerleri vb. altyapı sıkıntıları göze çarpmaktadır. Bu gezilerin iskeleler arasında daha modern ve profesyonel manada yapılmasına imkan tanıyacak altyapıların geliştirilmesi önem arz etmektedir.

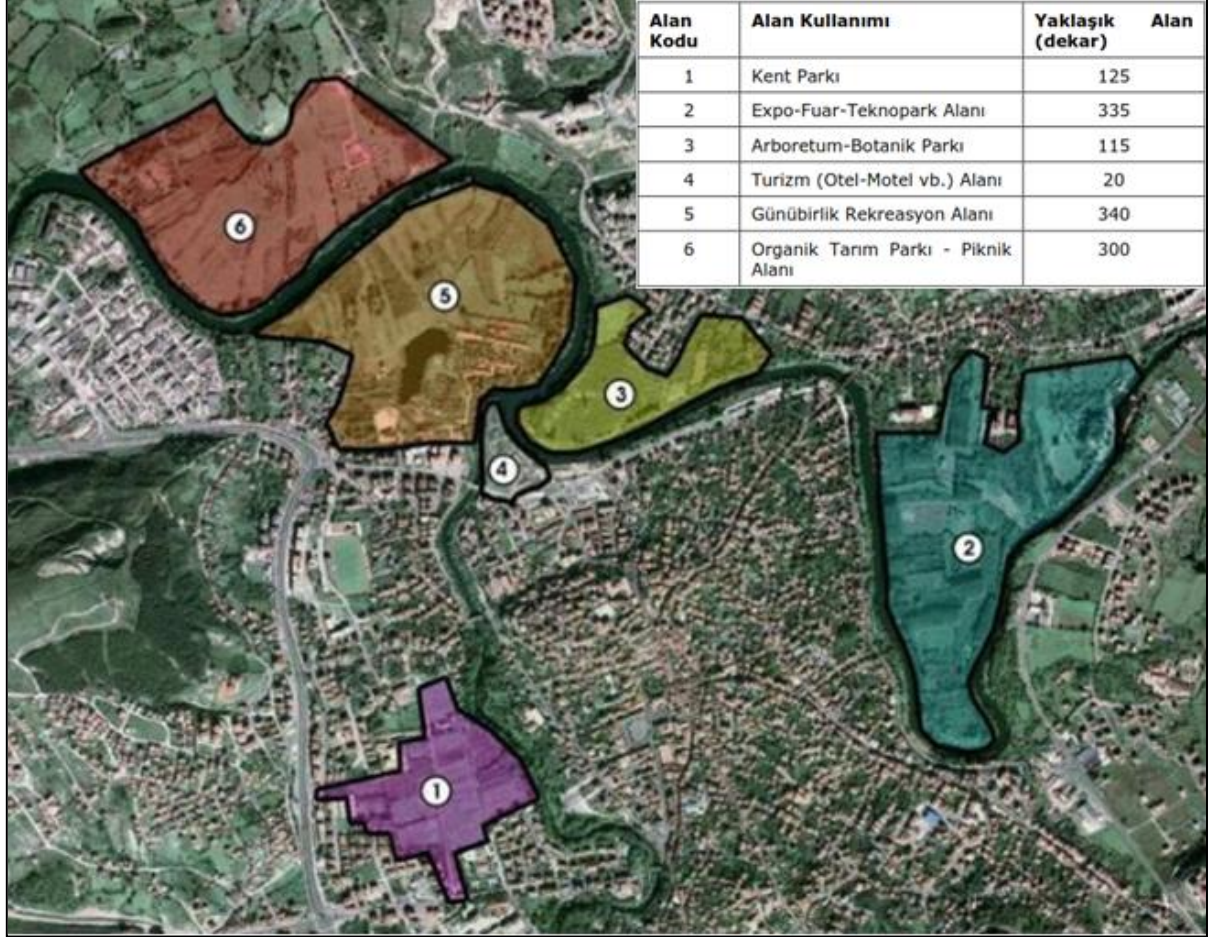
Bartın ve ilçeleri için en önemli eksikliklerden birisi ise su sporları ve dalış turizmi işletmeciliğidir. Özellikle su sporları alanında yapılabilecek etkinliklerden elde edilebilecek turizm geliri fırsatı kaçırılmaktadır.

İlçeler açısından deniz turizmi ve yatçılık faaliyetleri değerlendirildiğinde Amasra'nın ön plana çıktığı görülmektedir. Bunun yanında Kurucaşile ilçesinin de yüzyıllardır süregelen ahşap tekne yapıcılığı geleneği adeta gizli bir hazine gibidir ve göz ardı edilmemelidir. İlçeye ulaşımın son yıllarda daha kolay hale gelmesi ve ilerleyen yıllarda karayolundaki iyileşmelerle birlikte turizm faaliyetleri açısından bölge ölçeğinde önemli bir varış yeri olması beklenmektedir.

Denizcilik faaliyetlerinin geneline bakıldığında eğitim faaliyetlerinin ayrı bir ciddiyet ve önem arz ettiği ve uluslararası alanda belirli standartların olduğu görülmektedir. Bu kapsamda deniz turizmi faaliyetleri açısından eğitim önemli bir ayağı oluşturmaktadır. Bartın Üniversitesi, Meslek Yüksekokulu'na bağlı olarak Kurucaşile'de eğitim ve öğretim faaliyetlerini sürdüren gemi inşaatı, deniz ve liman işletmeciliği, yat işletme ve yönetimi (Öğrencilerine 500GRT'a kadar yat kaptanı ehliyeti yeterliliği sağlamaktadır.) programları bulunmaktadır. Programların orta ve uzun vadede bölgede yetişmiş nitelikli eleman ihtiyacına katkı sağlayabileceği düşünülmektedir. Eğitim faaliyetleri ile birlikte deniz ve su sporları sevgisinin de kazandırılması önemli bir noktadır. Bu kapsamda bölgede yapılabilecek deniz turizmi etkinlikleri önemlidir. Önceki yıllarda Karadeniz'de yatçılığın özendirilmesine yönelik gerçekleştirilen Karadeniz Yat Rallisi (KAYRA) gibi etkinlikler bölgenin tanıtımı açısından büyük önem taşımaktadır. Yine benzer şekilde Amasra Yelken Kulübünün gösterdiği çaba da kıymete değerlidir.

Diğer bir önemli konu ise ülkemizin sahip olduğu sayılı düzgün rejimli ve eğimsiz ırmaklardan biri olan Bartın Irmağı'nın tekneyle seyir yapmaya müsait bir iç su yolu olmasıdır. Bartın Valiliği tarafından 2010 yılında hazırlatılan "Bartın Irmağı ve Yakın Çevresinin Peyzaj Planlama Odaklı Turizme Kazandırılması Projesi" oldukça önemli bir projedir. Proje henüz hayata geçirilememiştir. Şekil 2 ve Şekil 3 bahsi geçen projede çalışılan ve önerilen peyzaj alanlarını ve ırmağın mendereslerinin nasıl yok edilebileceği örneklendirmiştir. Mevcut projeye yapılabilecek olumlu katkılar yatçılık faaliyetleri için yeni bir strateji oluşturma potansiyeline sahiptir. Mendereslerin yok

edilmesiyle ilgili olarak hazırlanmış olan Turkey Emergency Flood and Earthquake Rehabilitation (TEFER) Projesi kent geçişlerinin gerek doğal sit üzerine olumsuz etkileri, gerekse Bartın Irmağı'nın tarihinden bu yana ona kimlik kazandırmış doğal menderes oluşumlarını ortadan kaldıracak olması nedeniyle iptal edilmiştir. Mendereslerle ilgili sonradan üretilecek uygun projeler ile beklenen çözümlerinin oluşturulabileceği ifade edilmektedir (Artar, M. ve Abbussutoğlu, G. 2010).



Şekil 2: Bartın Irmağı yakın çevresi öncelikli çalışma alanları (Bartın Valiliği, 2010)



Şekil 3: Bartın Irmağı TEFER kanal geçişleri (Bartın Valiliği, 2010)

Bartın Irmağı ile ilgili tarihsel gerçeklerden birisi de Yalı Mevkii diye anılan ve bugünkü resmi adı da Tersane Caddesi olan yerde bir zamanlar tekne üretiminin yapıldığıdır. Irmağın bulunduğu 12 km'lik vadi içinde sadece Boğaz Mevkii diye adlandırılan bölgede tekne üreten ve bakım-onarım hizmeti veren iki adet tersane mevcuttur. Bununla birlikte vadi içinde ayrıca belirlenmiş bir tekne üretim ve çekek alanı yoktur.

Bartın Irmağında deniz turizmi faaliyetlerinin geliştirilebilmesinin önündeki en büyük engel taşkın riskidir. Bu durumla ilgili olarak inşası süren barajlar olduğu görülmektedir. Bununla birlikte ırmakla ilgili yapılacak projelerin şehir merkezinden denize kadar olan tüm vadi göz önünde bulundurularak gerçekleştirilmesi gerekmektedir. Lokal çalışmalar koordinasyonsuz bir şehirleşme ve çevre düzenlemesine yol açacaktır. Daha da önemlisi bir bütün halinde markalaştırabilecek ırmak ve çevresi küçük ve önemsiz parçalar halinde gelişmeden olduğu gibi kalacaktır.

Bulguların çoğunda Bartın ve ilçelerinin altyapı sorunları göze çarpsa da aslında il için en büyük eksikliğin markalaşma olduğu düşünülmektedir. Dünyanın birçok şehrinin markalaşma adına verdiği çaba Bartın için henüz başlamamıştır. Ülkemizde yavaş yavaş örneklerini gördüğümüz marka şehir kavramının bir örneği Konya ilimiz için bölgesel kalkınma ajansının sağladığı hibe ile oluşturulmaya çalışılmış, Şekil 4'te de görüleceği üzere şehrin marka değerleriyle logosu ve sloganı belirlenmiştir (MEVKA, 2012). Şekilden de kolayca çıkarılabileceği üzere sema, Mevlana ve gönül temaları

özellikle vurgulanmıştır. Bartın için marka değerini ya da değerlerin bulunması ve simgeleştirilmesi gerekmektedir. Bu anlamda Bartın Valiliği tarafından zaman zaman kullanılmış **B+N (B+ARTI+N)** akılda kalıcı ve ilgi çekici örnek bir çalışma olarak göze çarpmaktadır. Bu çalışmada da marka değer oluşturma adına bazı öneriler sonuç kısmında sunulmuştur.



Şekil 4: Konya şehri için oluşturulmuş Mevlana temalı logo ve slogan (MEVKA, 2012)

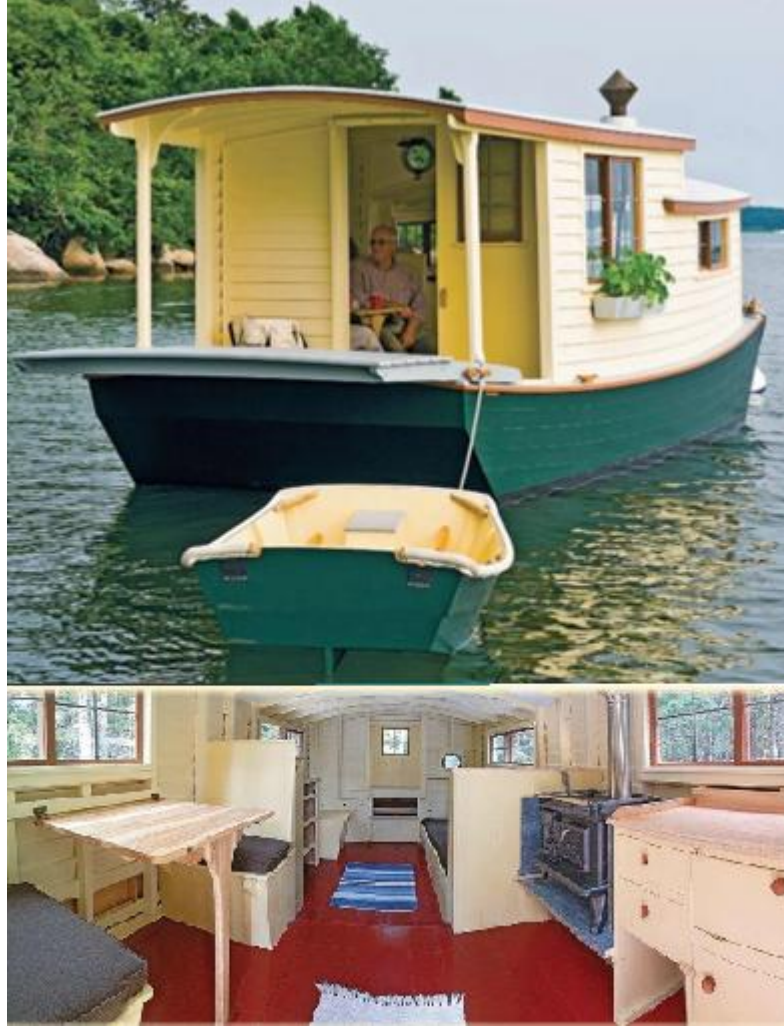
SONUÇ VE ÖNERİLER

Bartın, Kruvaziyer turizmi, yatçılık, su sporları gibi birçok deniz turizmi faaliyetinin eşsiz doğa içinde yapılmasına imkan tanıyan bir şehirdir. Bu kapsamda;

- Yerel ve ulusal ekonomiye katkı sağlayacak denizcilik ara elemanı yetiştirme potansiyeline sahiptir. Bu fırsatı kullanılmalıdır.
- Yatçılık faaliyetlerinin gelişmesi desteklenmeli Karadeniz Yat Rallisi gibi etkinlikler artırılmalı, tüm havzayı kapsayacak şekilde genişletilmelidir.
- Bartın Irmağı potansiyeli turizm taşımacılığı, su sporları ve olta balıkçılığına uygun hale getirilmelidir. Özellikle kano, kürek (Dragon Bot) yarışları gibi ulusal ve uluslararası aktivitelerin gerçekleştirilmesi sağlanmalıdır.
- Bartın Irmağı ile bağlantılı tüm projelerin sağlıklı bir şekilde gerçekleştirilmesi için ırmağın temizlenmesi ve bunun korunması gerekmektedir.
- Bartın – İnkumu – Güzelcehisar – Mugada, Bartın – Amasra, tekne turları yapılabilecek rotalardır. Ancak dış talebin yönlendirilmesine ihtiyaç vardır. Örneğin, Amasra'ya gidecek bazı turistlerin bu güzergahlara yönlendirilmesi ve bu yolla Amasra'ya ulaşmaları veya ayrılmaları sağlanabilir. Böylece yolcu potansiyeline katkı sağlanabilir. Ancak bunların gerçekleştirilmesi için iskele ve benzeri altyapı çalışmalarının tamamlanması gerekmektedir.
- Amasra Yolcu Limanı'nın eksik kalan bazı prosedürlerinin bir an önce tamamlanması ve Kruvaziyer turizminin bu iskelede de başlaması gerekmektedir.
- Amasra, UNESCO Dünya Mirası Geçici Listesinde «Ceneviz Ticaret Yolu'nda Akdeniz'den Karadeniz'e Kadar Kale ve Surlu Yerleşimleri» adıyla 2013 yılında yer almıştır. Daimi listeye girme çalışmaları sürdürüldüğü bilinmektedir. Amasra'nın, UNESCO Dünya Mirası Daimi Listesi'ne girmesi sağlanmalıdır.
- Sadece Amasra'nın kruvaziyer turizmi pazarlamasında kullanılması yeterli bir etken değildir. Pazarlama faaliyetlerinde Amasra ile birlikte UNESCO Dünya Mirası Daimi Listesi'nde bulunan Safranbolu da kullanılmalıdır. Bu nedenle çalışmalar sürdürülen Bartın-Karabük karayolu ulaşımının iyileştirme çalışmaları tamamlanmalıdır.
- Bölgenin tekne yapıcılığı ve bakım-onarım potansiyeli düşünülerek Bartın Irmağı yatağının uygun olabilecek yerlerinde **Yat Üretim Alanı ve Çekek Yerleri** planlanmalıdır. Aksi takdirde yıllar sonra dağınık hal alabilecek bu üreticileri ortak üretim alanlarına toplamak için çaba sarf etmek söz konusu olacaktır. Bununla

birlikte Kurucaşile’de ustaların el emeği göz nuruyla yaptıkları tekne üretimi sürdürülmeli ve özellikle turizm faaliyetlerinde tekne atölyeleri kullanılmalıdır. Gelen misafirlere belli bir ücret karşılığında tekne üretiminden kesitler veya küçük teknelerin üretimi yaptırılarak turizmden de gelir elde edilebilir.

- Bölgede kolayca inşa edilebilecek Şekil 5’de örneği görülen ve nehir içinde butik konaklama, kafeterya, restoran şeklinde hizmet verebilecek ilgi çekici turizm hizmetleri sunulmalıdır.



Şekil 5: Yüzer yapıların farklı tasarım ve kullanımına bir örnek (Wooden Boat, Sayı:224, 2012)

ADA B+N

Bartın Irmağı Karadeniz’e ulaşıncaya kadar birçok menderese sahiptir. Bu mendereslerden şehir merkezinin içinde sayılabilecek Şekil 3’te de görülen 2 numaralı Gazhane Geçişi üzerinde bir iç marina ve rekreasyon alanı çalışması birlikte yapılabilir. Şekil 6’da görülen ve bir kanal açılarak yapay bir ada şeklini alan bu alan içinde bisiklet yolları, spor ve eğlence alanları, ahşap malzemeden inşa edilmiş doğayla uyumlu restoran, kafeterya, yürüyüş yolları, balık tutulabilecek iskeleler planlanabilir. Aynı zamanda bir ada yapısı ile nehre girebilecek büyük teknelerin manevralarını bu ada

etrafında yapıp dönüşlerine imkan verilebilir. Bunlara ek olarak yatçı turistler için nehirle şehrin içine kadar ulaşabilmek ve konaklamak Türkiye şartlarında ender bir durum olacağından ayrı bir pazarlama etkisine sahip olacaktır. Ayrıca şehrin merkezinde böyle bir marinaya sahip olmak su sporları gibi aktiviteler için bir platform oluşturacaktır. Böylece ulusal ve uluslararası dragon bot, kano yarışları gibi yarışlar yapılabilecek ve turizm geliri elde edilebilecektir. İnkumu, Güzelcehisar, Mugada ve Amasra tekne turları **ADA BARTIN** iskeleleri kullanılarak yapılabilecektir. Biraz maliyetli olsa da iki adet kapak kullanıp suyun istenildiğinde sadece yapay kanaldan akması da sağlanabilir. Böylece **ADA BARTIN** ile tekneler için daha korunaklı ve güvenli bir barınma ve kışlatma alanı da sağlanabilir.

Bartın ahşap tekne üretimindeki geçmişi, denizi, Amasra'sı, Kurucaşile'si ve özellikle Bartın Irmağı ile bir denizcilik ve sular şehridir. Ancak bu kavramların akılda kalıcı öğelerle bir bütün olarak markalaştırılması gerekmektedir. Konya'nın Mevlana'sı, Kütahya'nın seramiği gibi Bartın'ın ahşap teknesi, Ada Bartın'ı gibi logosu ve sloganıyla markalaştırılmalıdır. Hepsinden daha da önemlisi tüm bu faaliyetlerin koordinasyon içinde yapılabilmesi için kurumsal bir yapıya ihtiyaç vardır.



Şekil 6: ADA BARTIN uygulama alanının uydu görüntüsü

Sonuç olarak, deniz turizmi faaliyetlerinde özellikle Amasra'nın kruvaziyer turizmini canlandırması, Kurucaşile'nin ise geleneksel ahşap tekne yapımını sürdürerek gelir elde etmesi düşünülmektedir. Bununla birlikte Kurucaşile'nin tekne üretim faaliyetlerini turizm faaliyetleriyle bütünleşmesi önerilmektedir. Bartın il merkezi için Bartın Irmağı en önemli potansiyeli teşkil etmektedir. Bartın Irmağı Vadisinin bir turizm vadisi olarak değerlendirilmesi **Vadi Bartın** ya da **Ada Bartın** gibi markalaşmaya yönelik ilginç ve akılda kalıcı isimlerle, projelerle anılması sağlanmalıdır.



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU

KAYNAKLAR

Aydın, A. 2010. TR32 Bölgesi Yatçılık Faaliyetleri. GEKA.

Ahat, K. 2012. Marka Şehir Konya, Konya için Marka Yönetimi Önerisi. Mevlana Kalkınma Ajansı.

Artar, M. Ve Abbussutoğlu, G. 2010. Bartın Irmağı ve Yakın Çevresinin Peyzaj Planlama Odaklı Turizme Kazandırılması Projesi Sonuç Raporu. Bartın Valiliği.

Sevinç, F. 2014. Yat Limanı İşletmeleri Yönetiminde Rekabet Stratejileri ve Türkiye'deki Uygulamalar. Çanakkale On Sekiz Mart Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi.

Türkiye Seyahat Acenteleri Birliği (TURSAB). 2014. Turizm İstatistikleri.

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı (UDHB), Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü (DTGM). 2014. Deniz Ticareti İstatistikleri.

Wooden Boat Magazine. January/February 2012. Number 224.



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU



Bartın ve Çevresi Turizminin Sorunları ve Çözüm Önerileri*

Gökhan EMİR

Bartın Üniversitesi, Bartın Meslek Yüksekokulu, gemir@bartin.edu.tr

ÖZET

Bu çalışmanın amacı, Bartın ve çevresinin turizm arzını oluşturan mevcut kapasitesi, nitelik ve nicelik bakımından olması gereken rekabet edebilirlik seviyesinde olmadığından buna sebep olabilecek muhtemel sorunları ve çözüm önerilerini sunmaktır. Buna göre de bölgede yapılacak yatırımların bu önerilere göre yapılması gerektiği önem kazanacaktır. Çalışmada ortaya çıkan sonuç; Bartın'daki doğal, tarihsel ve kültürel değerlerden gereği gibi faydalanılamamaktadır. Gerekli çalışmalar yapıldığı takdirde bugünkünden daha fazla turizm geliri elde etmek mümkün olacaktır. Böylece daha fazla kişi turizm gelirlerinden pay alacaktır. Uygun coğrafi imkânların tarihi ve kültürel değerlerle desteklenip yöre turizminin ihtiyaç duyacağı altyapı ve üstyapının karşılanması, Bartın ve çevresi turizminin diğer bölgelerle olan rekabetinde avantajlar sağlayacaktır.

Anahtar Sözcükler: Turizm, Bartın İli, Turizm Sorunları, Çözüm Önerileri

The Problems of Tourism in Bartın and Its Vicinity and Recommendations for Solution

ABSTRACT

The aim of this study is to present possible problems that may lead to inadequate capacity of tourism for Bartın and its vicinity in terms of quality and quantity and some workable recommendations for solution. If the investments in tourism in the region are realised keeping these recommendations in mind, possible problems can be prevented before they arise. The result reached in the study is that natural, historical and cultural values in Bartın aren't utilised as they should be. It will be possible to get higher income than the current one in tourism provided that the necessary measures are taken. Thus, more people will get a share from the income in tourism industry. Meeting the infrastructure and superstructure needs of the regional tourism by supporting the suitable geographical blessings with historical and cultural values will constantly contribute a lot to tourism activities in Bartın and its vicinity in their competition with other regions.

Keywords: Tourism, Province of Bartın, Problems of Tourism, Solution Offers

GİRİŞ

Turizmin artık ne kadar önemli ve gerekli bir sektör olduğu konusunda bütün dünyada ve Türkiye'de herkes hemfikirdir. Turizm hareketlerine katılanların sayısı, her geçen gün hızla artmaktadır (Emir, 2010: 131). Yaşanılan çevre ve kent, kaliteli ve bilinçli turist düşünülerek oluşturulmalı ayrıca yerel yöneticiler de, kendilerini ve halkını turizme hizmet bilinciyle hazırlamalı ve ulaşımı kolaylaştırmayı hedeflemelidir. Turizmin geleceği kırsal bölgelerde, yani yerelde kırsal turizmde yatmaktadır. Bölgeleri kalkındırabilmek için önce yereldekileri tek tek kalkındırmak gerekir. Bu bağlamda; Bartın ve çevresinde mevcut olan turizm potansiyelinin üzerine kırsal turizm de katılarak turizmi çeşitlendirmek önem kazanmaktadır (Emir, 2012: 51). Son yıllarda Bartın ve çevresine yönelik doğa ve kültür turizmine olan ilgi artmaktadır (Emir, 2009: 79). Bölge, kitle turizmi açısından vazgeçilmez olan kum-güneş-deniz turizminden ziyade doğa ve kültür turizmine elverişlidir. Ekolojik kaynaklar açısından oldukça zengin bir bölge olmasına rağmen bölgede turizm endüstrisi açısından henüz yeterli gelişme kaydedilememiştir. Ulaşım, çevre, altyapı ve üstyapı eksikliklerinin giderilmesi halinde bölge turizminde önemli gelişmeler kaydedileceği düşünülmektedir.

Çalışmanın amacı; Bartın ve çevresinin turizm arzını oluşturan mevcut kapasitesi, nitelik ve nicelik bakımından olması gereken rekabet edebilirlik seviyesinde

* Bu çalışma, S. Füsün EMİR'in 2002 yılında İstanbul Üniversitesi, SBE tarafından kabul edilen "Bartın ve Çevresinin Turizm Coğrafyası" adlı yüksek lisans tezinden uyarlanarak hazırlanmıştır.



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU

olmadığından buna sebep olabilecek muhtemel sorunları ve çözüm önerilerini sunmaktır.

Materyal ve Yöntem

Çalışma, ikincil kaynaklardan elde edilen veriler doğrultusunda teorik bir yaklaşımla hazırlanmıştır.

Bulgular ve Tartışma

Fiziki coğrafyadan kaynaklanan sorunlar;

- Mevcut kıyı avantajından yeterince yararlanamamak,
- Kıyıların (Amasra, Çakraz, İnkumu) aşırı yapılaşması ve görsel kirlilik oluşturması,
- Günöbirlikçiler nedeniyle kıyı ve deniz kirliliğinin artması,

Çözüm önerileri;

- Kıyılara olan baskıyı azaltmak ve kent insanının rekreasyonel ihtiyaçlarının giderilmesi için kent içi açık ve yeşil alanların planlanması ve uygulanması,
- Bartın ve çevresindeki plajların arkalarında gezinti alanları, oturma yerleri ve seyir terasları yapılması,
- Bartın ırmağı boyunca yeşil alanlar ve kıyı parkları oluşturulması,
- Amasra ve Kurucaşile balıkçı barınaklarının yat limanı olarak düzenlenmesi ve Bartın limanından sivil amaçlarla daha fazla yararlanılması,
- Türkiye’de 22 yaylaya verilen “turizm merkezi” statüsünün Uluyayla’ya da verilmesi,

Hizmet ve personelden kaynaklanan sorunlar;

- Bartın turizm sektöründe çalışan personelin niteliği ve eğitim durumu ile konaklama tesislerinin temizliği, konfor düzeyi, hizmetin çeşitliliği ve ileri teknolojinin kullanılması sorunları;

Hizmet ve personel kaynaklı sorunlar Bartın turizminin geliştirilmesi yönünde birincil öneme sahiptir. Personel ve hizmet açısından yöreye gelen ziyaretçinin istenen tatmin düzeyine ulaşması mümkün görünmemektedir. Çünkü hizmet sunum kalitesi Bartın ve çevresinde bilinen bir uygulama değildir.

Çözüm önerileri;

- İl’de mezunlarının doğrudan sektörde istihdam edileceği bir TUREM (turizm eğitim merkezi)’e ihtiyaç duyulması ve/veya açılması,
- Sektörde çalışanlar için eğitimler düzenlenmesi ve çalışanların bu eğitimlere katılmalarının zorunlu tutulması,
- Turistik yatırımların teşviki amacıyla müteşebbislerin bilinçlendirilmesi,
- Biran önce turistik işletme sahiplerinin Batı Karadeniz Turistik İşletmeciler Birliği adı altında örgütlenmesi,
- Bartın’ı sahiplenen insanların bir sivil toplum hareketi başlatması ve her meslek, her yaş grubu, her siyasi görüşten kimsenin bu sivil inisiyatif içinde yer alabilmesi,



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU

Altyapı ve konaklamadan kaynaklanan sorunlar;

• Bartın ve çevresinde; altyapı ve konaklama tesisleri eksikliği bulunmaktadır.

Çözüm önerileri;

- Turizm yatırımlarının yeterli düzeye çıkarılması ve mevcut tesislerin standartlarının iyileştirilmesi,
- Yeni yapılacak konaklama yatırımlarının pansiyon veya üç yıldızlı otel şeklinde kıyı kesimlerinden ziyade iç kesimlerde yapılması, turizm yatırım ve işletme belgesi olması, yörenin fiziksel ortamı ve mimari özellikleri gözetilerek inşa edilmesi,
- Özellikle İnkumu ve Çakraz'da yoğun olarak bulunan ikinci konutların turizme açılması,
- Sabit ve dar gelirliiler üzerinde yoğunlaşan turizm yatırımlarının orta-üst ve üst gelir gruplarına yönelmesi,
- Yeme-içme-eğlence vb. hizmetler sunan tesislerin geliştirilmesi, personel ve hizmet eksikliklerinin giderilmesi,

Ulaşımdan kaynaklanan sorunlar;

- İl sınırları içinde demiryolu ağının bulunmaması,
- En yakın havaalanının (Saltukova) talep yetersizliği ve ekonomik olmadığından atıl vaziyette olması,
- Karayollarının özellikle de şehir içi standartlarının düşük oluşu,
- Denizyolu ve Bartın ırmağının turistik amaçlı olarak kullanılamaması,

Çözüm önerileri;

- Bartın ve çevresi karayollarının fiziki standartlarının iyileştirilmesi ve yol kalitesinin artırılması,
- Saltukova demiryolu hattının Bartın limanına kadar uzatılması,
- Yıllar önce yapılan İstanbul-Zonguldak-Bartın feribot seferlerinin yeniden başlatılması,
- Bartın karayolu yolcu taşımacılığı sektörüne (otobüs firmalarına) bir standart getirilmesi,

Çevreden kaynaklanan sorunlar;

- Bölgede atık arıtma tesisine sahip belediye bulunmaması,
- Tüm belediyeler evsel ve sanayi atıklarının deşarjını denize veya Bartın ırmağına yapması,
- Tüketime sunulan suyun kalitesinin yetersiz olması,
- Sahada hava kirliliğine neden olan çimento ve kireç fabrikalarının yer alması,
- Yüksek katlı yapılaşmalar ve kentsel kimliğe aykırı mimari projelerin yaygın kullanımının görsel kirlilik oluşturması,

Çözüm önerileri;

- Deniz kıyılarındaki yerleşimlerin deniz kirliliğine yol açan atık sularının arıtılarak boşaltılması,
- Çimento ve kireç fabrikalarının filtre kullanımı ile evsel ısıtma amaçlı baca gazlarının denetiminin yapılması,



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU

- Yol boyu ağaçlandırma ve çiçeklendirme ile çevre düzenlemelerinin yapılması,
- Bartın ve çevresi ormanlık alanlarında yapılan pikniklere standart getirilmesi ve orman içi piknik alanları oluşturulması,

Tanıtım ve pazarlamadan kaynaklanan sorunlar;

- Bartın'ın tanıtılmasındaki yetersizlikler,
- Yurtdışı pazarlara yönelememe,
- Turistik işletmelerin pazarlama tekniklerini kullanamaması,

Çözüm önerileri;

- Yat ve ahşap tekne yapımcılığı ile tel kırma işlemeciliğinin geliştirilip turistik ürün olarak kullanılması,
- Bartın Çilek Festivalinin uluslararası alandaki etkinliğinin artırılması,
- Bartın ırmağında çeşitli eğlence-dinlenme etkinliklerinin yapılması,
- Seyahat acentalarının yöreye davet edilerek yörenin gezdirilip tanıtılması,
- Yörenin tanıtımı için ortak bir fon oluşturulması

TARTIŞMA VE SONUÇ

Önemli rekabet avantajı kaynaklarına sahip olan Türk turizm sektörü son yıllarda dikkate değer gelişmeler kaydetmiştir. Bu bağlamda Batı Karadeniz Bölgesi, yaklaşık 20 çeşit alternatif turizm faaliyetini içeren turistik kaynaklara sahiptir (ZKB İlleri Turizm Sektör Analizi, 2011: 242-243). Herhangi bir yörenin turizme açılabilmesi için öncelikle coğrafi imkânlarının yeterli ve uyumlu olması ön koşuldur ancak belirleyici değildir. Uygun coğrafi imkânların tarihi ve kültürel değerlerle desteklenip yöre turizminin ihtiyaç duyacağı altyapı-üstyapısının karşılanması, turizm bölgesinin diğer bölgelerle olan rekabetinde daima avantajlar sağlayacaktır. Bartın'da ekonomik yapıyı değiştirmek için üç temel hedef seçilmiştir (bartin.gov.tr). Bu hedeflerden birisi de mevcut turizm potansiyelinin iyi değerlendirilerek gelir kaynağına dönüştürülmesidir. Bartın turizmini olumsuz yönde etkileyen faktörler dört başlık altında toplanabilir. Bunlar;

1. Bartın'ın altyapı ve çevre sorunları,
2. Bölgede ulaşım sorunları,
3. Turistik konaklama tesislerinin kapasiteleri ve nitelik sorunları,
4. Yörede turizmin çeşitlendirilememesidir.

Sonuç olarak; Bartın ve çevresinde mevcut turizm faaliyetleri Karadeniz kıyı kesiminde rastlananlarla aynıdır. Bu durumda genelde büyük bir çeşitliliğe sahip olduğu bilinen turizm faaliyetlerinin yörede yalnızca bir tanesinin önem kazandığı anlaşılır ki, bu da doğa (yeşil) turizmidir. Ancak, uzun yıllar turizmi geliştirici projeler, gereken hızda uygulamaya konulamamıştır. Bartın doğa avantajını bugüne kadar kullanamamış, doğal ve kültürel değerlerden gereği gibi faydalanamamıştır. Bartın ve çevresine gelen yerli ve yabancı ziyaretçiler genelde günübirlik olarak gelmekte ve çoğunlukla konaklama yapmadan yollarına devam etmektedir. Altyapı mutlaka bitirilmelidir. Üstyapı içinde yatırım yapılmalıdır. Yöreye gelen turist sayısının ve kalış sürelerinin artırılması için, verilen hizmet kaliteli olmalı, fiyatlar makul seviyede tutulmalı ve bölgeye özgü bir turizm imajı oluşturularak daha iyi pazarlanması önerilmektedir. Elbette sorunlar olacaktır lakin devamlı istişare halinde olunursa çözülemeyecek sorun kalmayacaktır. Unutulmamalıdır ki, günlük çıkarlar, sorunlara kısa vadeli, günübirlik



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU

çözümler getirebilmek için genelde Karadeniz Bölgesinin özelde ise Bartın'ın her şeyi olan başta denizi ve doğası yok edilmemeli mutlak koruma ve kullanma dengesi gözetilmelidir.

KAYNAKLAR

Emir, G. 2012. Bartın ve Çevresi Kırsal Turizminin SWOT Analizi. Mesleki Bilimler Dergisi, 1 (1): 50-56.

Zonguldak-Karabük-Bartın İlleri Turizm Sektör Analizi, 2011. Safranbolu Turizm İşletmecileri Derneği Yayını. Editör: Yrd. Doç. Dr. Nuray Türker.

Emir, G. 2010. Doğu Karadeniz Bölgesine Olan Turistik Talebin Ekonometrik Bir Yaklaşımla Tahmini. Giresun Üniversitesi, Uluslararası Doğu Karadeniz Turizm Sempozyumu. 07-09 Ekim 2010. Giresun. 130-139.

Emir, G. 2009. Batı Karadeniz Bölgesine Olan Turistik Talebin Tahmini, Ekonometrik Bir Yaklaşım. Gazi Üniversitesi, Ticaret ve Turizm Eğitim Fakültesi Dergisi, 2009 (1): 78-91.

www.bartın.gov.tr (Erişim Tarihi, 02.03.2015)



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU



Bartın İlinin Kongre Turizm Potansiyeli, Sorunlar ve Çözüm Önerileri*

Şaban ESEN¹ Gökhan EMİR² Hande UYAR³ Emine GENÇ⁴

¹Bartın Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, İşletme Bölümü, Bartın.
sabanesen@bartin.edu.tr

²Bartın Üniversitesi, Meslek Yüksek Okulu, Turizm ve Otel İşletmeciliği Prog.

³Bartın Üniversitesi, Meslek Yüksek Okulu, Turizm ve Otel İşletmeciliği Prog.

⁴Bartın Üniversitesi, Meslek Yüksek Okulu, Turizm ve Otel İşletmeciliği Prog.

ÖZET

Bu çalışmanın amacı, Bartın ilinin kongre turizmi açısından alt yapı imkanlarının belirlenmesi ile Bartın ilinin kongre turizmi açısından pazarlanabilmesi için ne tür çalışmalar yapılması gerektiği hususlarını ortaya koymaktır.

Bilindiği üzere, kongre turizmi katılımcılarının yüksek entelektüel kişilikleri ve harcama imkanlarının diğer turistlere göre daha fazla olması nedeniyle bütün dünyada en fazla tercih edilen turizm türlerinden biri durumundadır. Diğer taraftan özellikle uluslararası kongre delegeleri seçici kişilerdir ve vasat bir kongre organizasyonu (örn. kongre yeri, ulaşım imkanları, servisler, kongre teknolojisi ve sosyal etkinlikler gibi) bu kişiler için kabul edilemez bir durumdur.

Bu çalışmada Bartın ilinin asgari seviyede ulusal bir kongre için kongre salonu, konaklama imkanları, yeme içme olanaklarının mevcudiyeti, katılımcılar için sosyal aktiviteler gibi bir kongrede temel unsurları karşılayacak imkanların mevcut olup olmadığı ayrıca kongre turizminin geliştirilmesi açısından kurumlara düşen görevlere değinilmiştir.

Yapılan çalışma sonucunda, Bartın ilindeki otel işletmeleri bünyesinde şirket toplantılarına imkan tanıyan toplantı salonlarının ulusal bir kongre için yeterli olmadığı tespit edilmiştir. Bartın ilinde ulusal bir kongre için en uygun yapının İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü bünyesindeki Kültür Merkezi'nin olabileceği tespit edilmiştir. Ancak bu yapının da paralel oturumlar için bazı küçük tadilatlar gereksinmesi vardır.

Anahtar Kelimeler: Turizm, kongre turizmi, Bartın,

Congress Tourism Potential of the Bartın, Problems and Suggestions for Solution

ABSTRACT

The aim of this study was to determine the Bartın Province of congress tourism infrastructure facilities in terms of the determination of Bartın Province of congress tourism and the issues that need to be done in terms of what kind of work can be marketed.

As it is known, it has been one of the participants of the congress tourism spending possibility of high intellectual personalities and the most preferred type of tourism all over the world due to its more than other tourists. On the other hand the international congress delegates are particularly picky person and a mediocre conference organization (eg. Congress location, transport facilities, services, technology and social events such as convention) is an unacceptable situation for these people.

In this study, Bartın congress hall for a minimum level in a national congress meeting of the province, accommodation, catering facilities to meet the basic elements of a convention such as social activities for participants with the presence of was investigated is present. Also in place is given about the terms of the development of congress tourism which institutions what should do.

As a result of the study, allowing the company to Bart's meeting rooms for business meetings within the hotel in the province it has been found to be sufficient for a national congress. Bart is the most appropriate structure for a national congress culture in the province and the Provincial Cultural Center may have been identified in the Tourism Directorate. However, this structure also has some small modifications need for parallel sessions

Keywords: tourism, congress tourism, Bartın

* Bu çalışma Bartın Üniversitesi Bilimsel Araştırma Projesinden üretilmiştir.

GİRİŞ

Türkiye’de kongre turizminin önemi yakın zamanda anlaşılmış ve Türkiye’nin sahip olduğu doğal ve kültürel çekiciliklerin zenginliğine rağmen kongre turizminden yeteri kadar pay alamadığı saptanmıştır.

Başta İstanbul olmak üzere, Antalya, Ankara, Muğla ve İzmir illeri başlıca kongre yapılan iller olarak öne çıkmaktadır. Bununla beraber Anadolu’nun farklı şehirleri de kongre turizminden pay alabilmek için hızlı bir yarış içindedirler.

Bu çalışmada, Bartın ilinin kongre turizm açısından bir değerlendirmesi yapılarak, ulusal bir kongre için uygun altyapı imkanlarının varlığı ortaya konmaya çalışılmıştır. Kongre turizmi özellikle sezon dışı dönemlerde otel işletmeleri için önemli bir gelir kaynağı yaratması nedeniyle, otel işletmeleri ve buldukları bölge için önemli bir alternatif turizm türü olarak öne çıkmaktadır. Bartın ilinde düzenlenen ulusal kongre sayısı bir alin parmaklarını geçmeyecek kadar azdır. Ancak Bartın Üniversitesi’nin kurulmasıyla birlikte, ulusal düzeydeki akademik faaliyetlerin sayısı artmış ve gelecekte uluslararası kongrelerin de düzenleneceğine hiç şüphe yoktur.

Bu nedenle Bartın ilinin kongre altyapısının ortaya konması önem arz etmektedir.

KONGRE TURİZMİ

Kelime anlamı olarak toplanma, buluşma anlamına gelen kongre kavramı genel olarak belirli bir konuda insanların bilgi alışverişinde bulunması amacıyla toplanması şeklinde tanımlanabilir. Bu amaçla insanların sürekli yaşadıkları yerden kongrenin düzenleneceği yere seyahat etmesi, konaklaması, yeme-içme ve diğer hizmetlerden yararlanması sonucu ortaya çıkan etkinlik ise kongre turizmi olarak tanımlanmıştır(Delice, 2012:12)

Kongreler yapılaş amaçlarına, katılımcı sayılarına, içeriklerine ve katılanların milliyetlerine göre farklı isimler altında sınıflandırılmaktadır. Bunların başlıcaları; konvansiyon, konferans, panel, forum, sempozyum, seminer, kolokyum, meeting (miting), workshop (çalıştay) ve genel kurul olarak sıralanabilir.

Bilim ve teknolojinin hızla gelişmesiyle birlikte insanlar daha fazla toplanma ve bilgi alışverişinde bulunma ihtiyacı duymuşlar ve ulaşım imkanlarının gelişmesiyle toplantılara katılım daha hızlı ve ekonomik olmuştur.

Aşağıdaki tablolarda kongre turizmiyle ilgili önemli veriler sunulmaktadır.

Tablo1: Dünyada Kongre Turizmi

Sıra	Ülke	Toplantı Sayısı	Sıra	Ülke	Toplantı Sayısı
1	ABD	829	11	Kanada	290
2	Almanya	722	12	Güney Kore	260
3	İspanya	562	13	Portekiz	249
4	Fransa	527	14	Avusturya	244
5	İngiltere	525	15	İsveç	238
6	İtalya	447	16	Avustralya	231
7	Japonya	342	17	Arjantin	223
8	Çin	340	18	Türkiye	221
9	Brezilya	315	19	Belçika	214
10	Hollanda	302	20	İsviçre	205

Kaynak: ICCA İstatistikleri , 2013

Türkiye, Uluslararası kongre ve ziyaretçi bürosu 2013 yılı verilerine göre, kongre turizminde 18. Sırada yer almaktadır.

Tablo 2: En Fazla Kongre Düzenlenen Şehirler

Sıra	Şehir	Toplantı Sayısı
1	Paris	204
2	Madrid	186
3	Viyana	182
4	Barselona	179
5	Berlin	178
6	Singapur	175
7	Londra	166
8	İstanbul	146
9	Lizbon	125
10	Seul	125
		11,718

Avrupa da Türkiye 221 UA kongre ile 10. Sırada, İstanbul ise 146 kongre ile 7. Sırada yer almaktadır. Antalya 23 kongre ile 57. ve İzmir 22 Kongre ile 59. Sırada yer almaktadır. Üç il toplam 191 kongre ile Türkiye'deki Uluslar arası kongrelerin %86'sını gerçekleştirmektedir.

Tablo 3: Türkiye'deki kongre merkezleri ve kapasiteleri

Mekan	İl	Kapasite
İstanbul Kongre Merkezi	İstanbul	3.700
Haliç Kongre Merkezi	İstanbul	3.000
Lütfi Kırdar Uluslararası Kongre ve Sergi Sarayı	İstanbul	5.000
Harbiye Askeri Müze ve Kültür Sitesi	İstanbul	1.821
Feshane Kongre Merkezi	İstanbul	3.420
WOW Hotels&Convention Center	İstanbul	6.500
Hilton Bomonti	İstanbul	2.900
Hilton Oteli	İstanbul	3.450
Grand Cevahir Otel ve Kongre Merkezi	İstanbul	3.513
İnşaat Mühendisleri Odası Kongre ve Kültür Merkezi	Ankara	726
Divan Talya Kongre ve Konferans Merkezi	Antalya	2.500
Efes Kongre Merkezi	Kuşadası	12.000
Sheraton Çeşme Otel Kongre Merkezi	İzmir	1.600

Kaynak: TURSAB Kongre Raporu, 2013

Türkiye'de kongre turizmiyle ilgili yatırımlar son yıllarda gittikçe artan oranda bir ivme kazanmıştır. Efes kongre merkezinin de tam olarak faaliyete geçmesiyle birlikte, Türkiye'nin dünya kongre turizminden alacağı payın daha da artacağı söylenebilir.

Tablo 4: Normal Turist ve Kongre Turisti Harcaması

		Harcama (\$)	Pay (%)
Turist-ortalama	TOPLAM	800	
Kongre turisti	Konaklama	750	30
	Ulaşım	750	30
	Gezi ve eğlence	500	20
	Yiyecek-içecek	500	20
	TOPLAM	2.500	100



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU

Kongre turizmini önemli kılan nedenlerin en önemli iki nedeni, kongreye katılan delegelerin alanında uzman kişiler olmaları ve normal bir turiste oranla çok daha fazla harcama yapmalarıdır. Yukarıdaki tablodan da görüleceği üzere, ortalama turist başına harcama 800 dolar civarında iken, kongre turistinin ortalama harcaması 2.500 dolar civarlarındadır.

MATERYAL VE METOD

Çalışmada veri elde etmede ikincil veriler ve yüz yüze görüşme tekniği kullanılmıştır. Bartın İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü arşivinden yararlanılarak, Bartın'daki tesis ve tesislerin konaklama ve kongre (toplantı) imkanları elde edilmiştir. Yine bazı tesis yöneticileriyle yüz yüze görüşülerek de konuyla ilgili bilgiler verilmiş ve veriler elde edilmiştir.

BARTIN İLİNDEKİ KONGRE ALTYAPI İMKANLARI

Tablo 5: Bartın Kültür Merkezi toplantı salonları imkanı

Salon Adı	Ölçüler	Kapasite (Kişi)
Büyük Salon (Sinema Düzeni)		393
Küçük Salon (Sinema Düzeni)		107
Sanat Atölyesi 1	12 m X 9 m = 108 m ²	50
Sanat Atölyesi 2	9 m X 8 m = 72 m ²	35
Sergi Salonu	15 m X 7 m = 105 m ²	50
2. Kat 1. Salon	8 m X 4 m = 32 m ²	15
2. Kat 2. Salon	16 m X 3,75 m = 60 m ²	30
3. Kat 1. Salon	16 m X 3,75 m = 60 m ²	30
3. Kat 2. Salon	20 m X 3,6 m = 72 m ²	35
Bale Salonu	7 m X 7 m = 49 m ²	25
Kafe Alanı		100

Bartın Kültür Merkezi 1 Adet büyük toplantı salonu (393 kişi), 1 adet küçük toplantı salonu (107 kişilik) ile paralel oturumların yapılmasına uygun 4 adet çalışma atölyesiyle çok rahatlıkla aynı anda 6 paralel oturum yapılmasına imkan sağlayacak alt yapıya sahiptir.

Bunun yanında girişteki geniş fuayesi ve kafeteryası öğle yemeklerinin de aynı mekanda alınmasına imkan sağlayacak bir yapıya sahiptir. Ancak 300 kişiye aynı anda yemek verilmesi için farklı noktalarda servis noktalarının oluşturulması ve self servis şekli uygulanmasını zorunlu kılmaktadır.

Çok önemli bir nokta ise, katılımcıların oteller ile bağlantısını sağlayacak ulaşım (servis) hizmetlerinin aksaksız sağlanmasıdır.

Bu hizmet de sağlandığı takdirde Bartın ilinde rahatlıkla ulusal seviyede ve 200-300 delegenin katıldığı kongreler düzenlenebilir.

Tablo 5: Bartın ilindeki konaklama tesislerinin toplantı imkanları

TESİSİN ADI	Adresi	Toplantı Salonu (Kişi)	Belde	SINIFI
Bartın Grand Astra Otel	Şiremir Tabaklar Mevkii	200/50/25	Merkez	***
Grand Astra Resort Hotel	Şiremir Tabaklar Mevkii	150	Merkez	**
Amasra Sinan Otel	Kaleşah Mahallesi. Cide Yolu Cad. No:59	120	Amasra	***



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU

Bartın Varol Otel	Kırtepe Mahallesi Kocamüftü Sokak No:15	100	Merkez	* *
Amasra Kirazlar Otel	Grand Kirazlar Otel Bakacak Mevkii	150	Amasra	* *
Amasra Amastrist Otel	Büyük Liman Cad. No:94	60	Amasra	* *
İnkumu Sunset Otel	Yeni Mah. İskele Cad. İnkumu 1 Mesireyeri	100	İnkumu	* *

BARTIN'IN KONGRE TURİZMİ AÇISINDAN SWOT ANALİZİ

Bartın İlinin Ulusal Kongre Turizmi Açısından SWOT analizi ile değerlendirilmesi

1. Üstün Yönleri
 - a. Batı Karadeniz'in sunduğu kültürel zenginlik (Amasra ve Safranbolu ve Mengen üçlemesinin birbirlerine yakın oluşu)
 - b. Konaklama fiyatlarının uygunluğu
 - c. Kongre delegeleri için sosyal program imkanlarının fazlalığı
 - d. Ulusal bir kongreyi gerçekleştirebilecek komple bir yapıya sahip olması (kültür merkezi)
2. Zayıf Yönleri
 - a. İlde yeterli sayıda ulusal kongre imkanına sahip tesisin yokluğu
 - b. Daha önce yeterli sayıda ulusal kongreye ev sahipliği yapmamış olmasından kaynaklanan tecrübe eksikliği
 - c. Ana güzergahlara uzak olması
 - d. Havayolu ulaşımının yetersizliği (olmaması)
 - e. Kongre finansmanı konusunda sponsor bulma güçlüğü
 - f. Büyük şirketlerin olmayışı
 - g. Bartın ili turizm işletmecilerinin işbirliği ruhunun gelişmemiş olması
3. Fırsatlar
 - a. Düzenlenen ulusal kongre sayısındaki artış
 - b. Bartın Üniversitesinin şehrin sosyo-kültürel yapısına olumlu katkısı
 - c. Filyos projesi kapsamında şehrin yakınındaki Çaycuma havaalanının daha etkin olarak kullanılacak olması
4. Tehditler
 - a. Komşu şehirlerin de (Zonguldak ve Karabük) kongre turizmi açısından uygun imkanları olması
 - b. Özellikle sonbahar aylarında bölgenin yağışlı iklim koşulları

BULGULAR VE TARTIŞMA

Kongre turizmi ileri teknoloji gerektiren bir etkinliktir. Sadece fiziki imkanların varlığı kongre düzenlenebilmesi için yeterli değildir. Bu çalışmada fiziki alt yapı üzerinde durulmuştur. Kongre turizminde beşeri unsurlar da en az fiziki unsurlar kadar önemlidir. Yapılan çalışma sonucunda kongre turizmi açısından Bartın'daki konaklama tesislerinin yeterli olamadığı rahatlıkla söylenebilir. Ancak tesislerin uhdesindeki çok amaçlı toplantı salonları şirket toplantıları için uygun mahiyettedir. Tesislerin bünyesinde aynı anda birden fazla toplantı yapılmasına imkan sağlayan salonların mevcut olmamasının rasyonel nedenleri arasında, bu salonların yılın diğer aylarında başka amaçlar için kullanılamamasıdır. Dolayısıyla Bartın bölgesi için önerilecek modelin şu şekilde olması çok daha akılcı olacaktır. Kongre turizmi için kamu

kaynaklarıyla oluşturulmuş bir yapı olmalıdır. Bu çalışmada Bartın Kültür Merkezinin ulusal bir kongre için bazı değişikliklerle kullanılabilmesi ifade edilmiştir. Konaklama otellerde yapılacaktır. Kongre merkezi içindeki sergi salonları küçük düzenlemelerle paralel oturumların yapılabileceği salonlara dönüştürülebilir. Kongre merkezi ile oteller arasında iyi bir servis imkanı olması gerekmektedir. Kongre merkezinin fuaye alanları ise kongre katılımcıları için yemek alanları olarak düzenlenmelidir. Bu düzenleme yapıldığı takdirde Bartın ilinde ulusal düzeyde 200-300 kişilik bir kongre düzenlenebilir.

SONUÇ ve ÖNERİLER

- Konaklama işletmeleri açısından sık kullanılmayan alanlar atıl kapasite olarak değerlendirildiğinden, bölgede kongre turizm amacına hizmet edecek nitelikte bir tesis mevcut değildir.

- Bu nedenle otellerin bünyesinde genel kullanım amaçlı alanların (restoran ve kafe gibi) talep olması halinde toplantı salonu olarak kullanımı daha yaygındır.

- Ancak kongre toplantılarında bu gibi alanların kullanımına sıcak bakılmaz. Bu nedenle kongre turizm için ayrı bir planlama yapılması gerekmektedir. Yukarıda da ifade edildiği üzere, böyle bir düzenleme otel işletmeleri için oldukça pahalı bir uygulama olacağından bu uygulamanın kamu tarafından yerine getirilmesi konaklama ihtiyacının ise oteller tarafından sağlanması en çok kullanılan yöntemdir.

- Yapılan çalışmada, Bartın ilindeki Kültür Merkezinin bazı düzenlemelerle ulusal bir kongre için en uygun yapı olduğu ifade edilebilir. Ancak kongre merkezi olarak seçilen bu alana konaklama yapılan otellerden transfer imkanları çok iyi bir şekilde sağlanmalıdır.

- Kongreler çoğunlukla gelişmiş şehir merkezleri ve yakın bölgelerde konumlanmaktadır. Bartın'ın ana yollara uzak ve gelişmesini henüz tamamlayamadığı göz önüne alındığında bu hususta Bartın için bir dezavantajdır.

- Kongre otelciliği teknik donanım ve diğer unsurlar açısından güçlü bir altyapıya ihtiyaç duyar. Simültane tercüme, özel programlar, davetiye hazırlama ve dağıtımı, çeşitli transferler, otel rezervasyonları, medya ve delegelerin bir araya getirilmesi, kongre binası ve merkezinin organize edilmesi, refakatçi ve eşler için tur paketlerinin hazırlanması gibi detaylı ve profesyonel beceri gerektiren hazırlıklar gerektirir. Bu nedenle Kongre düzenlemek konusunda uzman olan işletmeler aracılığıyla gerçekleştirilmesi gerekir. Bartın'da böyle bir işletme ya da organizasyon mevcut değildir ve olacağı da belirsizdir.

- Kongrelerin yapılabilmesi için gerekli olan toplantı binaları ve merkezleri gibi sabit yatırımlar yüksek maliyetlidir. Genellikle devlet veya yerel idarelerce gerçekleştirilir. Bartın'da böyle bir yatırım yerel idarelerce yoktur. Devlet tarafından yapılan Kültür Merkezi de esasen Kongre binası olarak değil genel amaçlara hizmet olarak yapılmıştır.

- Kongre turizminde başarı sağlamak için yalnızca ilgili kuruluşların değil, toplumun tamamının destek vermesi ve değişik kesimler arasında etkin bir işbirliği olması gerekir. Bartın'da ilgili ve yetkili kesimin bir araya gelip böyle bir faaliyet/organizasyona destek vermesi yada etkin bir işbirliğinde olması tarafımızca olumsuz olarak değerlendirilmektedir (geçmiş tecrübelerle sabittir).

- Bu tür organizasyonlarda başarı sağlamak için, ulaşım, altyapı, konaklama, kongre salonu ve imkanları, personel, güvenlik, yan hizmetler, çevre ve kültürel zenginlikler gibi konularda belirli bir kalite ve kapasiteye sahip olmak gerekir. Bartın için bütün bu hususlar yüzdeye vurulduğunda ortalamanın altında kalacağı anlaşılmaktadır.

- Bartın Üniversitesi'nin varlığı dolayısıyla Bartın'da ulusal ve uluslararası kongreler düzenlenmeye başlanmıştır. Bu ihtiyacı karşılamak üzere üniversite bünyesindeki toplantı salonu yeterli gelmemektedir. Bu amaçla ve ileriki yıllardaki talep



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU

de göz önüne alındığında Mevcut Kültür Merkezinin bazı düzenlemelerle 200-300 kişilik delegelik kongreler için en uygun yapı olduğu söylenebilir.

KAYNAKLAR

Bartın İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü Verileri, 2012

Zonguldak-Karabük ve Bartın İlleri Turizm Sektör Analizi, (2013), Safranbolu Turizm İşletmecileri Derneği, Karabük

Kozak, N.,Kozak, M., Kozak, M., (2012), Genel Turizm, Kongre Turizmi ve Fuar Organizasyonları, Detay Yayıncılık, Ankara

Esen, Ş., (2008), Kongre Turizmi Ders Notları, Bartın

Fuar ve Kongre Merkezi Fizibilite Etüdü, BAKKA , Makro Yönetim Danışmalık, 2012

Ersun, N., Kahraman, A., (2009), Kongre turizminin geliştirilmesinde kongre ve ziyaretçi bürolarının rolü ve önemi, İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi Yıl:8 Sayı:15 Bahar , s.89-114

Delice, K., (2012), Kongre turizmi ve Türkiye'deki toplantılarda katılımcı algılarının incelenmesi; Antalya yöresinde bir uygulama, Akdeniz Üniversitesi, SBE, Yüksek Lisans Tezi, Antalya



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU



Bartın İlinin Turizm Potansiyelinin SWOT Analizi İle Belirlenmesi

Ayhan KARAKAŞ¹ Said KINGİR² Burhaneddin ZENGİN³ Oğuz TÜRKAY⁴

¹Dicle Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Turizm İşletmeciliği Bölümü, ayhankarakas@dicle.edu.tr ,

²Bartın Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, İşletme Bölümü, saidkingir@hotmail.com

^{3,4}Sakarya Üniversitesi, İşletme Fakültesi,

ÖZET

Çalışmanın amacı Bartın ilinin turizm potansiyelini ortaya koymaktır. Bu bağlamda SWOT analizinden faydalanılmıştır. Bartın ilinin doğal, kültürel ve tarihi çekiciliklerinden bahsedilmiş, fırsatların başında, istihdam edilebilir genç nüfusun varlığı ve koruma altına alanın tarihi ve kültürel değerler gelmektedir. Üstünlükler olarak; tarihi ve doğal güzelliği olan Amasra ilçesine sahip olması ve gemilerle şehir içine girilebilen tek ırmağı Bartın Çayının varlığıdır. Tehditler olarak doğal çevrenin ve kaynakların tahrip olması ve girişimcilik eksikliği ve mali kaynaklara erişimde sıkıntı yaşanması gelmektedir. Zayıflıklar olarak ise tanıtım ve pazarlama eksikliği, turistik hizmet kalitesinin düşmesi, halkın turizm bilincinin eksikliği önemli maddelerdendir. Konu ili ilgili turizm politika yapıcılarına çeşitli öneriler sunulmuştur.

Anahtar Kelimeler: SWOT Analizi, Turizm, Bartın

Determination of Province Bartın's The Tourism Potential By SWOT Analysis

ABSTRACT

This study aims to determine tourism potential in city of Bartın. In this context, it was utilized SWOT analysis. It was issued natural, cultural and historical beauties and there are oppurtunities like employed youth and protected historical and cultural places. As advantages, province of Amasra, has historical and natural places, is located within borders and then Bartın river is the only water way among cities in Turkey. Destruction of natural environment and resources, lack of entpreneurship and fiscal resources are threats for city. Among weaknesses, there are lack of advertisement and marketing, lower quality of services and lack of tourism consciousness of people. In conclusion, suggestions will be made for policy makers.

Keywords: SWOT analysis, Tourism, Bartın

GİRİŞ

Turizm, dinlenmek, eğlenmek, görmek ve tanımak gibi amaçlarla yapılan geziler ve bir ülkeye veya bir bölgeye gezmen (turist) çekmek için alınan ekonomik, kültürel, teknik önlemlerin, yapılan çalışmaların tümüdür. Turistik gezi, insanların sadece bir yerden bir yere gitmesi değil kültürel, ekonomik ve toplumsal olarak da iletişim içinde olmalarıdır. Turizm sayesinde insanlar hem diğer ülkelerin, hem kendi ülkelerinde yaşadıkları bölgenin dışındaki güzelliklerin, hem de geçmişte yaşamış olan insanların bırakmış oldukları kültürel mirasın farkına vararak, gelecek kuşaklara daha yaşanılabilir bir dünya bırakmanın gerekliliğine inanarak hayata farklı açılardan bakabilirler. Turistler gittikleri ülke ya da bölgede gördükleri yerler karşılığında o yöre halkına para kazandırırılar. Yani turizm ziyaret edilen ülke ve bölgenin ekonomisine büyük bir maddi katkı sağlar (Karakas ve Çenberlitaş, 2014).

Dünyadaki hızlı ekonomik, siyasal ve teknoloji gelişmelere paralel olarak, turizm tüketim kalıplarında da son yıllarda önemli değişimler gözlenmektedir. Günümüz turizm gelişmeleri incelendiğinde turistlerin sadece deniz, kum, güneş gibi unsurları içeren kıyı (kitle) turizmini değil, bunun yanı sıra değişik turizm faaliyetlerine yönelmeleri gerektiği düşünülmektedir. Bir yöreyi turistik bir destinasyon olarak turizm piyasasına sunmadan önce yörenin kapsamlı bir turizm planının yapılması, yörenin ve halkın öncelik ve gereksinimlerinin belirlenmesi, yörenin çevre bakımından kapasite sınırlarının, insan ve

fiziki çevre olarak, dikkate alınması gerekmektedir (Sabbağ, 2011). Bu araştırmayla Bartın'ın turizm potansiyeli, turizmde güçlü/üstün yanları, güçsüz/zayıf yanları, sahip olduğu fırsatları, karşı karşıya bulunduğu tehdit ve tehlikeleri ortaya koyulup; turizm sektörünün gelişmesine yönelik önerilerin sunulması amaçlanmıştır.

1. SWOT ANALİZİ KAVRAMI

SWOT Analizi; işletmenin veya bölgenin, destinasyonun güçlü-zayıf yönlerini bunlara karşı olduğu fırsat-tehditleri analiz ederek gelecek için stratejiler geliştirmeyi ifade eder. SWOT tekniğinden yararlanılarak, ülkenin/destinasyonların turizm potansiyelinin içsel (güçlü ve zayıf yönler) ve dışsal (fırsatlar ve tehditler) faktörleri ortaya çıkarılmalıdır. SWOT analizi pazarlamanın içinde bulunduğu durumun incelenmesi ve durum ile ilgili sistematik bir çerçeve ortaya konmasıdır. Bu anlamda SWOT analizinin yapılmasındaki genel amaç; bölgenin sahip olduğu turizme bağımlı ve turizmden bağımsız arz potansiyelinin güçlü ve zayıf yönlerinin açıkça bilinmesi, analiz edilmesi, ülkenin hedeflerine uygun stratejinin seçilmesine yardımcı olmasıdır. Ayrıca, SWOT analizi bölgenin alternatif turizm imkânlarının her zaman değerlendirmeye tabi tutulması, mevcut görülebilen hatalarının tespit edilmesine ve düzeltilmesine fırsat veren bir araç olmaktadır (Yeşiltaş, Çeken ve Öztürk, 2009).

SWOT Analizi'nde, güçlü ülkelerde küresel pazarlardaki rekabet gücünün rakip ülkelerle kıyaslanabilmesi ve gelişmekte olan ülkelerde de küçük pazar bölümlerine hakim olabilmek için halihazırdaki güçlü ve zayıf yönlerin ve geleceğe yönelik olarak fırsat ve tehlikelerin tespiti çalışmaları yapılmaktadır (Alpkan, 2005). SWOT Analizi, hem organizasyonun kendi iç durum değerlendirmesine hem de organizasyon dışındaki pazar yapısının, rakiplerin durumunun analiz edilmesine imkan sağlar. Özetle, SWOT Analizi iç ve dış durum analizini içeren bir stratejik yönetim tekniğidir (Aktan, 1999). SWOT analizi işletmelerin, bölge ekonomilerinin, destinasyonların ve turizm türlerinin değerlendirilmesinde kullanılır.

SWOT analizi iç ve dış çevre faktörleri olarak sıralanabilir. İç çevre üstünlük ve zayıflıklar, dış çevre ise fırsatlar ve tehditlerdir. İç çevre faktörlerinin, sektördeki rakip işletmelerden daha iyi ve etkili olması işletmeye üstünlük ve avantaj sağlar. Üstünlükler işletmeyi geliştirecek ve ileriye götürebilecek iç çevre göstergeleridir. Eğer rakipler bu faktörlerde daha kuvvetliyseler, bu durumda işletmenin söz konusu faktörlerde rakiplere göre zayıf bir konumda bulunduğu kuşkusuzdur. Zayıflıklar işletmeyi geri götüren ve onun yaşamını sürdürebilmesini zorlaştıran iç çevre göstergeleridir (Ülgen ve Mirze, 2004). Üstünlük, işletmenin herhangi bir konuda rakiplerine göre daha etkili ve verimli olması halidir (Kempner, 1980). Başka bir deyişle neyi iyi ve doğru yaptığının belirlenmesidir (Akin, 2005).

Bir işletme için zayıflık, rakiplerine göre daha az verimli veya etkili olduğu yönleri ve faaliyetleri demektir. Daha basit bir ifadeyle zayıflık, işletmenin rakiplerine göre kötü olduğu durumdur. Ayrıca zayıflık için bir başka ölçü olarak, çevrede meydana gelen değişiklikler karşısında işletmenin yetersiz kalması veya değişikliğe cevap verememesi kullanılabilir (Dinçer, 1994).

Fırsat kelime anlamı itibarıyla, herhangi bir faaliyet için elverişli zaman ve diğer şartların oluşması demektir. Stratejik yönetim açısından fırsat, çevrenin işletmeye sunduğu ve amaçlarını gerçekleştirmesi için elverişli herhangi bir durum olarak tanımlanabilir (Dinçer, 1994; Akin, 2005). Ayrıca fırsatları şöyle tanımlamak mümkündür: "Gelecekteki büyüme için gerçek olanaklar sağlayan yollar ve rekabet avantajını geliştirmek için en çok potansiyele sahip konular" (Yıldırım, 2002). Fırsat, başarabilme niteliği taşıyan amaçlar için elverişli çevre şartlarının işletmeye meydan

okumasıdır. Yeni bir ürünün üretilmesi, dışa açılma politikasıyla uluslararası pazarların ortaya çıkması, maliyet fiyatlarının düşmesi, ikame mallarının pazarında yetersizlik olması v.b. birçok durum işletme için bir fırsat niteliği taşır (Bell, 1966).

Tehdit, istenmeyen bir eğilimi, çıkardığı sorun veya organizasyonun belli bir tepki geliştirmemesi halinde, şirketin pazardaki yerini kaybetmesine neden olacak çevresel bir gelişme olarak tanımlanmaktadır (Göl, 1995). Tehdit veya tehlike, işletmenin amaçlarını gerçekleştirmesini zorlaştıran veya imkansız hale getiren yeni bir durum demektir. Bir işletmede başarıyı engelleyebilecek veya zarara sebep olabilecek her şey bir tehdit unsurudur. Tehdit durumunda işletmeye yönelik kargaşa ve elverişsiz bir eğilimin zorunlu kıldığı bir meydan okuma vardır (Kotler, 1984; Akın, 2005). Tehditler, fırsatların aksine ve işletmenin varlığını sürdürmesine engel olabilecek veya rekabet üstünlüğünü kaybetmesine neden olabilecek uzak veya yakın çevredeki değişimler sonucu ortaya çıkan, işletme için arzu edilmeyen oluşumlardır. İşletme bunlara karşı da sahip olduğu üstünlüklerle cevap verebilecek ve mevcut durumunu sürdürmeye çalışacaktır. Sürekli ve hızlı değişen bir dış çevrede bu unsurları izlemek, onlara karşı önlemler almak yaşamsal öneme sahip konulardır (Ülgen ve Mirze,2004).

2. İLGİLİ ÇALIŞMALAR

Destinasyonların turizm potansiyellerinin belirlenmesinde SWOT analizinden çoklukla faydalanılmaktadır. Sabbağ (2011) Adıyaman ilini, Çakıcı, Atay ve Aksu (2010) Bozcaada ilçesini, Özgen (2010) Doğu Anadolu Bölgesi turizm potansiyelini, Tunç (2002) Marmara Bölgesi seyahat acentalarının turizm faaliyetlerini, Gökçe (2006), Giresun ilini, Durgun (2007) Isparta ilinini, Sandıkçı ve Özgen (2013) Afyonkarahisar ilinin termal turizmini, Arslan (2012) Zonguldak ili doğa turizmini, Yılmaz (2008) tatil çiftliklerinin turizm değerini, İçellioğlu (2014) İstanbul ilinin turizm potansiyelini SWOT analizi ile incelemiştir.

Yukarıdakilere benzer olarak, Yeşiltaş, Çeken ve Öztürk (2009) Karadeniz Bölgesi turizm olanaklarını, Kansız ve Acuner (2010) Gümüşhane turizmini, Efeoğlu vd. (2009) Osmaniye turizmini, Akova ve Baynazoğlu (2012) Türkiye kongre turizmini, Çiçek (2008) Ege Bölgesi turizmini, Gürbüz (2009) Karabük turizmini, İstanbul Büyükşehir Belediyesi İstanbul kültür ve tarihi varlıklarını, Topçu (2007) kırsal kalkınmada tarım-turizmini, Özkan ve Türksoy (2011) otel işletmelerinde dışkaynak kullanımını, Karadeniz, Kandır ve Önal (2007) Türk turizm yatırımlarını değerlendirmede, Özcan (2009) Konya ilinin sürdürülebilir kentsel korunmanın sağlanmasını, Gan ve Song (2010) Hindistan ve Güney Kore medikal turizmini SWOT analizi yöntemiyle incelemiştirlerdir. Bu bağlamda yerel destinasyonların potansiyellerinin belirlenmesi ve planlamaya yönelik öneriler için SWOT analizi çokça kullanılmaktadır, bu çalışmada da Bartın İlinin turizm potansiyeli aynı yöntemle incelenmiştir.

3. YÖNTEM

Çalışmada SWOT analizinden faydalanarak amaca ulaşılmaya çalışılmıştır. SWOT analizi yaparken beyin fırtınası, anket formu, mülakat gibi farklı teknikler kullanılmaktadır. Bu çalışmada "beyin fırtınası" ve "mülakat" yapılmıştır. Beyin fırtınası, bir grup içindeki bireylerin, ilgilenilen sorun veya konu hakkındaki görüşlerini veya fikirlerini, kişisel olarak veya ayrı ayrı olarak açıklamaları için bir iletişim ve fikir üretim aracıdır. Beyin fırtınası bittiğinde en fazla yazılan maddeler seçilerek liste hazırlanmış olur, bu işlem SWOT analizinin dört bölümü içinde uygulanır. Bu kapsamda araştırmaya katılan kişilerle beraber çalışma tamamlanmıştır. Mülakat kısmında ise konu ile ilgili akademisyenlerin görüşlerine başvurulmuştur. Akademisyenlerden Bartın Turizminin güçlü yönleri, zayıf yönleri, fırsatları ve tehditleri olarak görülen konuları



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU

yapılandırılmış bir forma yazmaları istenmiştir. Alınan cevaplara göre Bartın ili turizm potansiyelinin SWOT analizi matrisi oluşturulmuştur.

4. BARTIN İLİ TURİZM POTANSİYELİ

4.1. Bartın İli Coğrafi Özellikleri Ve Tarihi

Antik çağda Parthenios adı verilen Bartın Irmağı'nın kenarında kurulan Bartın ili (Sakaoglu, 2005:13) çeşitli uygarlıkların hakimiyetine girmiştir. 1924 yılında Zonguldak'ın il olmasıyla bu ilin ilçesi haline gelmiş; 1991 yılında il olmuştur. Batı Karadeniz bölgesinin, batı bölümünde, 41° 53' kuzey enlemi ile 32° 45' doğu boylamı arasında yer alır. Kuzeyini 59 km.lik sahil şeridiyle Karadeniz çevrelerken, doğuda Kastamonu, doğu ve güneyde Karabük, batıda ise Zonguldak illeriyle komşudur. Yüzölçümü 2.220 km²'dir. İl merkezinin rakımı 25 metredir. Günümüzde Bartın'ın Merkez, Amasra, Ulus ve Kurucaşile olmak üzere 4 ilçesi; Kozcağız, Hasan kadı, Kumluca ve Abdipaşa beldeleriyle 8 belediyesi ve 264 köyü bulunmaktadır (Küçük, 2006:12). Yüzölçümünün %46'sını ormanlar, %35'ini tarımsal alanlar, %7'sini çayırlar ve meralar, %12'sini kültüre elverişli alanlar ve yerleşim merkezleri kaplamaktadır (Sözen vd., 1998:11–13).

Denize yakınlığı ve pek yüksek olmayan dağ sıralarının kıyıya paralel oluşu, genellikle kıyı şeridi üzerinde sıcaklık farklarının azalmasına ve nemin artmasına neden olmaktadır. En sıcak ay ortalama 23 C0 sıcaklık ile Temmuz, en soğuk ay ortalama 4.2 C0 sıcaklık ile Aralık'tır. Turizm için en uygun aylar Haziran, Temmuz ve Ağustos olarak belirlemektedir. (Göçmen vd., 2005:13).

4.2. Bartın Turizm Arz Potansiyeli

4.2.1. Doğal Turistik Değerler

Yaylaları

Ulus ilçesinde Uluyayla, Kumluca beldesinde Ardıç (Gezen) ve Kokurdan yaylaları, Arıt Köyünde Zoni Yaylası muhteşem doğa güzellikleriyle dağ ve yayla turizmi açısından önem arzeder.

Bartın Irmağı

Bartın'ın en önemli akarsuyu, milattan önceki yıllarda Parthenios adı ile anılan ve kente adını veren Bartın Irmağı'dır. Bartın Irmağı'nın iki ana kolunu oluşturan Kocaçay ve Kocanaz Çayı, Bartın merkezinde Gazhane Burnu'nda birleşip 14 km yol kat ederek Boğaz mevkinde Karadeniz'e ulaşır.

Bartın Irmağı; üzerinde 500 tonluk gemilerle Karadeniz'den kente kadar ulaşım yapılabilen en düzenli akarsudur. Akış hızı saatte 720 m. olup, denize her yıl 1.000.000.000 m³ su akıtmaktadır (www.bartın.gov.tr).

Göl Deresi Şelalesi

Kurucaşile ilçesi Kanatlı Köyü'ne 3 km uzaklıktadır. Şelale; acı sarı ve pembe renkli orman gülleri ve zengin yeşil doku arasında yükselen bir vadide yer almaktadır.

Ulukaya Şelalesi

Ulus ilçesine 17 Km. uzaklıkta bulunan Ulukaya Kanyonu ve Şelalesi; çevresindeki panoramik güzelliğiyle yoğun ziyaretçi çekmektedir. Kanyonun uzunluğu yaklaşık 1 Km, yüksekliği 35 M.'dir. Şelale ise; Kanyon üzerindeki 10 M. genişliğinde bir kaya oyuğu içinden çıkan suyun, 20 M. yükseklikten düşmesiyle oluşmaktadır. Ulus çayına dökülen ve 30-40 M. genişliğinde bir gölet oluşturan suyun debisi 200-250 lt/sn'dir (www.bartın.gov.tr).

Plajları

İnkumu plajı, Amasra plajı, Çakraz plajı, Güzelcehisar, Mugada, Hatipler, Kızılkum, Bozköy, Akkonak, Kurucaşile, Tekkeönü ve Kapisuyu plajları önemlidir.

Küre Dağları Milli Parkı

Karadeniz Bölgesi'nin batı bölümünde, Küre Dağları üzerinde yer alan Milli Park; Kastamonu ve Bartın illerinde, % 40'ı Bartın sınırları içinde olmak üzere "Tampon Zon"la birlikte toplam 117.787 hektar alanı kapsamaktadır. 37.000 hektarlık bölümü yerleşim ve kullanıma açılmamış bakir alanlardır (www.bartın.gov.tr).

4.2.2. Tarihi Turistik Değerler

Amasra Müzesi

Amasra'nın antik bir yerleşim merkezi olması ve tarihî eser açısından zengin olması nedeniyle burada bir müze kurulmuştur. Eskiden Bahriye Mektebi olarak kullanılan binada faaliyetine devam etmektedir. Müze tek katlı olup burada 2'si arkeolojik, 2'si etnografik olmak üzere, 4 teşhir salonu bulunmaktadır. Teşhir salonlarındaki eserlerin büyük bölümü Amasra ve yakın çevresinden derlenmiştir (www.bartın.gov.tr).

Aya Nikolas Kilisesi: 1319 yılında Bartın'daki Rum Cemaati tarafından Bartın merkezinde yaptırılan ve 1936 yılından itibaren bir süre elektrik santrali olarak kullanılan bu tarihi yapı, 1955 yılında restore edilmiş olup, kültür evi olarak hizmete açılmıştır.

Yeraltı Çarşısı: Amasra'da bulunan ve Roma dönemine ait olduğu sanılan çarşının en önemli bölümü Tomaşkuyusu mevkiindedir. Bedestendeki yapı tekniklerinin aynen uygulandığı 17 m'lik bir ana galeri ile buraya açılan yaklaşık 50 odadan oluşmaktadır. Güneye ve batıya doğru gidildikçe antik şehir alanlarında yer yer geniş kanalizasyonlara ve kanalizasyon bacalarına rastlanır.

Amasra ilçesinde yer alan; Küçüktepe Martyriumu, Amasra Küçük Kilise (Kültür ve Sanat Evi), Eski Kilise (Kültür Evi), Amasra Tavşan Adası Manastır Kalıntısı, Boztepe Mahallesi Mabet Kalıntısı dini mimari unsurlarındandır. (www.bartın.gov.tr).

Amasra Kalesi

İki ana küttleden oluşmaktadır. Boztepe Adası'nda ve Zindan Mahallesi'nde yer alan kütleler "Boztepe Kemer" denilen bir köprü ile bağlanmaktadır. Boztepe'de yer alan ve "Sormagir Kalesi" de denilen yapı Roma dönemine aittir. Kalenin güney surları 200 m. olup, üzerinde 6 burç bulunmaktadır. Zindan Mahallesi'nde bulunan kısım ise 300 m. uzunluğunda ve 50 m. genişliğinde bir alan çevrelemektedir. Ortalama yüksekliği 17 m'dir. Amasra Kalesi özellikle Cenevizliler tarafından yoğun biçimde kullanılmış, 14. ve 15. yüzyıllarda ciddi onarımlar görmüştür. (www.bartın.gov.tr).

Kurucaşile Ceneviz Kalesi

Tekkeönü Kalesi ve Yeraltı Galerisi: Kromna Kenti'nin merkezi Tekkeönü (Hisar) Kalesi içinde bir Mahzen ve denize kadar uzanan Galeri bulunmaktadır. Kale kalıntıları yakınındaki 7 adet kaya kuyusunun, Kromna halkınca savaşta erzaklarını saklamak için kullanıldığı söylenmektedir (www.kurucasile.org.tr)

Amasra Fatih Camii

9. yüzyılda Amasra Kalesi içinde yapılmış eski bir Bizans kilisesidir. Amasra'nın fethi sırasında 1460 yılında Fatih Sultan Mehmet tarafından camiye çevrilmiştir. Dönemin tüm yapı özelliklerini taşıyan yapının Narthex (İlk Cemaat) bölümü ve Ambon (Lapsis) çıkıntısı sonradan mekana katılmıştır. 19x11 m boyutlarındaki cami, 1887 yılında dört duvarı dışında mekanı örten ve yer yer yıkılma



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU

tehlikesi gösteren beşik tonoz örtüsü kaldırılmış, ahşap tavan ve çatı yapılarak büyük bir onarımdan geçirilmiştir(www.bartın.gov.tr).

İçkale Mescidi: Amasra Kalesi içinde, eski bir şapeldir. 15. yüzyılda mescide dönüştürülmüş, 1930 yılında ibadete kapatılmıştır. 9. yüzyılda çok itinalı bir tuğla-taş örgü sistemi ile yapılan şapel, 11x7 m. boyutlarındadır. Ambon tonozunda "İsa Peygamber'in Göğe Yükselişi" (Ascension) sahnesini hatırlatan izler; ambon, narteks ve duvarlarının ise, renkli ve dinsel konulu duvar resimleri (fresk) ile süslü olduğu görülmektedir. Ancak duvarlar ince bir sıva ile kapatıldığından, bu freskolar zamanla düşen sıva tabakaları altından yer yer ortaya çıkmakta ve tahribata uğradığı anlaşılmaktadır (www.bartın.gov.tr).

Halil Bey Camii

Bartın şehir merkezindedir. 1872 yılında Halil Bey tarafından yaptırılmıştır. Kubbesiz, dikdörtgen planlı, iki sıralı 45 pencere ile aydınlanan kagir bir yapıdır. Salon boyutları 12x13 m'dir.

İbrahim Paşa Camii

Bartın çarşısındadır. Bosna Valisi İbrahim Paşa tarafından yaptırılmıştır. Yapım yılı bilinmemekle birlikte 150 yıllık bir geçmişe sahip olduğu tahmin edilmektedir, 1864 ve 1897 yıllarında iki yangın geçirdiği, 1898 yılında yeniden yaptırılarak 1901 yılında ibadete açıldığı bilinmektedir. 1968 yılında deprem sonrası tamir görmüştür. 12'si büyük kubbenin etrafında olmak üzere 32 pencerelidir. Kare planlı, tek kubbeli ve tek minarelidir. Ana malzeme; köşelerde blok kesme taş, diğer kısımları moloz taştır. Altında 11 adet dükkân bulunmaktadır (www.bartın.gov.tr).

Merkez Camii (Şadırvan Camisi)

1903-1905 yıllarında halktan toplanan paralarla yaptırıldığı söylenmektedir. Minaresinin ise 1913 yılında yapıldığı şerefedeki kitabeden anlaşılmaktadır. Dikdörtgen planlı olup, duvarları köşelerde kesme taş, diğer kısımları tuğla ve moloz taştan harçla yapılmıştır. Kırk pencere ile aydınlanan ferah iç mekanlara sahiptir. Altında dükkanlar bulunmaktadır. Minaresi, kuzeybatı köşesinde kesme taştan çok köşeli olarak yapılmıştır. İkramiye Camii, Orduyeri Köprüsü, Kemer Köprü de diğer tarihi mekanlardandır (www.bartın.gov.tr).

Taşhan

1832-1835 yılları arasında Hacı Ali Ağa tarafından yaptırılmıştır. 24,25 x 23,70 m.lik alanı kaplamakta olup, iki katlı, dikdörtgen planlı ve açık avluludur. 18 odası, 16 tonozlu bölmesi vardır. Halen şahıs mülkiyetinde ticari amaçla kullanılmaktadır. Kent merkezinde, Hükümet caddesindedir (www.bartın.gov.tr).

Dervişoğlu Hanı

Dervişoğlu Ali ve Osman Kardeşler tarafından yaptırılmıştır. Dikdörtgene yakın planlı, iki katlı ve revaklıdır. Birinci katta 7, ikinci katta 9 odası vardır. Yapı malzemeleri taş ve tuğla olup, sonradan restore edilmiştir. Halen ticari depo olarak kullanılmaktadır. Karakaş caddesindedir (www.bartın.gov.tr).

Bartın ilinde, Mirzaşah, Karahasan, Kırktepler, Çeştepe, Karasu, Deveciler, Sivritepe, Durnuk ve Arıt köylerinde çeşitli kaya mezarları, oda mezarlar ve tümülüsler bulunmaktadır.

Bartın, İskele Cad. Hamamı 1747 yılında Bartın Voyvodası Çalikoğlu tarafından yaptırılmıştır. Yapının duvarları harçlı moloz taş, iki katlı soyunma yeri ahşaptır. Bir büyük, üç küçük kubbeli olup, ortasında küçük bir şadırvanı vardır. Ana mekan camekanlı Soymalık, Sıcaklık ve Külhan'dır (www.bartın.gov.tr).



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU

Amasra Şehir Hamamı

17 yy.da yapıldığı sanılmaktadır. Soğukluk, ılıklık, üç kurnalı yıkanma yeri ve su hazneleri ile külhan bulunmaktadır. Yıkanma yeri bir orta kubbe iki yarım kubbe ile örtülüdür. Soğukluk kısmı yıkılmıştır. Dört köşesinde görülen "Biye"ler Anadolu Beylikleri döneminin tipik mimari özelliklerini taşımaktadır (www.bartın.gov.tr).

Tarihi Ahşap Evler

Ulus ilçesinde 12 tane, Amasra ilçesinde 13 tane, Bartın merkezinde 258 adet, ahşap ve taş konut bulunmaktadır.

4.2.3. Kültürel Turistik Değerler

Bartın'da Mart ayında Tiyatro Festivali, Temmuz ayında Çilek Festivali ve Kurucaşile Ahşap Yat ve Tekne Festivali, Ulus Doğa Festivali, Drahna Keşkek Festivali, Kumluca Halk ve Doğa Festivali, Ağustos ayında İnkumu Yaz Şenliği, Ekim ayında Kitap Fuarı ve Aralık ayında Bartın El Sanatları ve Hediyelik Eşya Fuarı yapılmaktadır.

Tel kırma işlemeciliği, keten, kilim ve halı dokumacılığı, ahşap ve metal işletmeciliği, bayram ve düğün eğlenceleri de diğer kültürel etkinliklerdendir.

Geleneksel Galla Bazarı (Kadınlar Pazarı)

Yaklaşık 200 yıldır varlığını sürdüren Galla Bazarı'nın kuruluşu, Osmanlı döneminde işsizlik nedeniyle ormancılık faaliyetleri için erkeklerin evden ayrılması ve evin iç işlerinin yanı sıra, tarla ve bahçe işlerini kadınların üstlenmesiyle başlamıştır. Ürettikleri ürünleri kendilerin pazarlamak ve aracıyı ortadan kaldırmak için köylerde veya kasaba içinde bağı, bahçesi ve hayvanı olan ev kadınları kendi yiyeceğinden artırdıkları ürünlerini Salı ve Cuma günleri Adliye binası yanındaki Pazar alanında satışa sunmaktadırlar (Koday ve Çelikoğlu, 2011; Çilhüseyinoğlu, 1970).

Yöre Mutfağı

Bartın mutfağında geleneksel olarak hamur işi, sebze yemekleri ve balık, beslenmenin temel ürünlerini oluşturur. Özellikle, kışlık-yazlık yiyecek gibi ayırımlar ve çeşitler azalsa da geleneksel kış yemekleri için, yöre ürünlerinden yazdan hazırlanan kışlık erzaklar arasında kavurma, sucuk, bulgur, domates ve fasulye kurusu, erişte, kuru yufka, keşkek, tarhana, pekmez, reçel, turşu, marmelat ve komposto ile sebze konserveleri önemli yer tutar (<http://www.bijenweb.com/turkiye/karadeniz/bartın>).

Ulaşım ve Konaklama İmkânları

Bartın'a 40 km uzaklıkta Zonguldak Çaycuma Havaalanı, Karadeniz sahil yolu güzergâhında yer almakta, Ankara ve İstanbul'a gün içinde birden fazla sefer yapan otobüs işletmeleri bulunmaktadır. İlde toplam 92 turistik tesis, 1696 oda sayısı ve 3883 yatak kapasitesini sahiptir. Yine ev pansiyonculuğu tarzında, 287 odalı, 700 yatak kapasiteli toplam 92 pansiyon bulunmaktadır.

5. BARTIN İLİ TURİZM POTANSİYELİNİN SWOT ANALİZİ

5.1. ÜSTÜNLÜKLER

Bartın ilinin güçlü özellikleri;

- ❖ Güçlü ulaşım bağlantıları, ulusal ve uluslararası ağ içinde erişilebilir olması
- ❖ Batı Karadeniz Kalkınma Ajansının kurulmuş olması
- ❖ Misafirperver insanlar
- ❖ Çeşitli kültürlere ev sahipliği yapması
- ❖ Turizm olgusuna adapte olabilecek genç ve dinamik nüfus

- ❖ Çilek festivali
- ❖ Alternatif turizme uygun zengin doğal kaynaklar ve bozulmamış çevre
- ❖ Yöredeki tarihi değerler (kale, kilise, evler, konaklar)
- ❖ Yöreye özgü el sanatları ürünlerinin varlığı
- ❖ Zengin yöre mutfağı
- ❖ Geleneksel el sanatları
- ❖ Turizmin gelişmesi için geniş kitlelerin desteği
- ❖ Zengin flora ve fauna varlığı (Açıksöz, Topay ve Aydın:2008)
- ❖ Ekoturizme uygun iklim olanağı
- ❖ Alternatif turizme imkân veren doğal güzellik (deniz, kültür, ekoturizm vb.) (Karakaş ve Çenberlitaş, 2014).

5.2. ZAYIFLIKLAR

Bartın Turizminin zayıf yanları;

- ❖ Nitelikli iş gücünün yetersiz olması
- ❖ Tanıtım ve pazarlama faaliyetlerinin yokluğu
- ❖ Yerel halkta turizm bilincinin yetersiz oluşu
- ❖ Turizm alt yapısının eksikliği (ulaşım, insan kaynakları ve konaklama)
- ❖ İnternet siteleri yörenin turizm potansiyelini içermemektedir ve yöre tanıtımı için yeterli değildir.
- ❖ Üst yapının yeterli olmayışı (Otel vb.)
- ❖ Yöredeki seyahat acenteleri yöreye yeterli hizmeti vermemektedirler.
- ❖ Yöredeki katı atık (çöp) sorunu
- ❖ Yöredeki turistik hizmet kalitesinin yetersizliği
- ❖ Yöredeki kamu teşekkülleri ve yerel yönetimlerin turizm gelişimi için yeterli (turizm eğitimi almış) ve istekli olmayışları
- ❖ Yön tabelaları, haritalar ve yöreyi tanıtıcı levhaların yetersizlikleri
- ❖ Yöre turizmine yön verebilecek bir ekibin kurulmamış olması
- ❖ Turizm açısından şehir içinde girişimci kültürün oluşmamış olması
- ❖ İklim özelliklerinin deniz turizmi süresini kısaltması (Karakaş ve Çenberlitaş, 2014).

5.3. FIRSATLAR

Bartın ilinin birçok turistik yeri vardır fakat yeterli alt yapı tesisleri yoktur. Ancak son dönemlerde bu durumu fırsata dönüştürecek çalışmalar yapılmaktadır.

Bartın ilinin fırsatları;

- ❖ Avrupa Birliği katılım süreci
- ❖ Yerel yönetimlerin AB hibe programlarından yararlanması
- ❖ Bölgede sosyal destek ve istihdam programlarının uygulanması
- ❖ İlin "Kalkınmada Öncelikli İller" kapsamında olması
- ❖ İstihdam edilebilir genç nüfus
- ❖ Bölgede teşvik sisteminin varlığı ve artacak olması
- ❖ Belli sektörlerin öne çıkarılması ve kümelenme çalışmaları
- ❖ Koruma altına alınmış doğal ve tarihi değerler.

- ❖ Yöredeki turizm gelişimi diğer sektörlerin gelişimini olumlu yönde etkileyebilir
- ❖ Turizm yörenin sosyo-kültürel gelişimine olumlu katkılar sağlayabilir
- ❖ Trekking yapmaya uygun Arıt, Ulus ve Ovacuma Beldelerinin varlığı (Karakaş ve Çenberlitaş, 2014).

5.4. TEHDİTLER

- ❖ Göç eğiliminin artarak devam ediyor olması
- ❖ Girişimcilik olmaması ve bu konuda ilgili çalışmaların yapılmaması
- ❖ Kurumsallaşamama ve finansal kaynak veya fonları yönetmede karşılaşılan sorunlar
 - ❖ Girişimcilerin mali kaynaklara erişim konusundaki eksiklikleri
 - ❖ Yerel yönetimlerin mali ve teknik kapasitesinin düşük olması
 - ❖ Sürdürülebilir turizm gelişiminin uygulanmayışı
 - ❖ Doğal kaynakların ve çevrenin tahrip olma riski
 - ❖ Yöre turizminin gelişimi için turizm konusunda uzman kişilerin olmayışı
 - ❖ İlde kırsal turizm alanlarında konaklama ve barınma açısından eksiklik olması (Karakaş ve Çenberlitaş).

SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

Dünyadaki hızlı ekonomik, siyasal ve teknolojik gelişmelere paralel olarak, turizm tüketim kalıplarında da son yıllarda önemli bir değişim gözlenmektedir (Özgen, 2010). Bu bağlamda deniz, kum ve güneş üçlüsünden ayrı olan kültür ve inanç turizmi ön plana çıkmaktadır. Bu çalışmada, doğal ve tarihi açıdan mükemmel bölge olan Bartın'ın, FÜTZ analiziyle turizminin güçlü, zayıf yönleri ile fırsat ve tehditlerine ilişkin turizm işletme yöneticilerin görüşleri alınarak turizm potansiyelinin daha verimli ve etkin değerlendirilmesini sağlayabilecek olumlu ve olumsuz içsel ve dışsal etmenler saptanmaya çalışılmıştır. Yukarıdaki turizm arzı bilgileri ve FÜTZ analizi sonucuna göre aşağıdaki öneriler sıralanabilir.

- ❖ Tehdit ve zayıflıkların giderilmesine yardımcı olacak bölgede turizmde söz sahibi aktörlerin yer aldığı Turizm Çalışma Grubunun oluşturulması gerekmektedir. Turizm Çalışma Grubu bölgedeki kültürel ve doğal zenginlikleri ulusal ve uluslararası platformda etkin biçimde tanıtarak bölgeye sosyal ve ekonomik yönden hareketlilik ve refah getirecek potansiyel gücün harekete geçmesini sağlayabilecektir.
- ❖ Bartın turizminin zengin tarihi, kültürü ve tabiat varlıkları, coğrafi konumu dolayısıyla İç Anadolu ve Marmara iç turizm pazarına yakın olması hem en güçlü yönleri hem de avantajları olarak ön plana çıkmaktadır.
- ❖ Bartın turizminin en zayıf yönü tanıtım ve pazarlama eksikliğidir.
- ❖ Bunun yanı sıra bölgede turizm bilincinin gelişmemiş olması ve bununla bağlantılı olarak ta alt yapı ve hizmet kalitesinin yetersizliği bir an önce giderilmesi gereken zayıf yönlerdir.
- ❖ Bölgenin en büyük fırsatı Bartın Irmağı'nın rekreasyonel imkanlar açısından değerlendirilmeye çalışılmasıdır.
- ❖ Bölge turizmine ait çalışmalarda, turistlere ait eleştiri ve olumlu görüşlerin doğrudan turistlerle yapılacak anket çalışmalarıyla ortaya konulması, sorunların giderilmesine yönelik önlemlerin alınmasına destek olacaktır.



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU

❖ Bölgede önemli bir sorunda yerel kültürel hayatın ortaya koyduğu ürünleri (gıda, el sanatları) ayrıntılı biçimde ortaya koyacak çalışmaların eksikliğidir. Söz konusu yetersiz bilgi bölgeye gelen turistlerin bölgede harcama yapmasına olanak tanımamaktadır. Bu eksiklik bilimsel çalışmalar ve yerel yatırımcıların desteğiyle giderilmelidir.

❖ Yörede yaşayanların turizm amaçlı eğitim eksikliği yörede bulunan eğitim kurumları ile ortaklaşa eğitim faaliyetleri ile giderilmeye çalışılmalıdır.

Bartın, toplumsal değişimden etkilenmesine rağmen gelenek ve göreneklerini, halk oyunlarını ve müziğini, el sanatlarını, mutfak kültürünü ve yöresel şiveyi günümüze kadar taşımıştır. Yöresel giyim-kuşam, el işlemleri, tel kırma, dokumacılık, ağaç oymacılığı (çekicilik), gemi yapıcılığı, tas sac yapımı, yöre mutfağı, yerel etkinlikler ve kutlama günleri gibi aktiviteler Bartın kültür hayatının vazgeçilmez parçalarıdır. Sahil kenti olan Bartın'da uluslar arası liman olarak hizmet veren Bartın Limanı aynı zamanda yolcu giriş-çıkış kapısıdır. Ayrıca Amasra Limanı, Kurucaşile Limanı ve Tekke önü Balıkçı Barınağı yat limanı olarak geliştirilebilir niteliktedir (Göçmen vd., 2005:13).

Bölgede turizm olgusunun tam olarak yerleşmemiş olması ve özel sektör ile yerel yönetimler arasındaki koordinasyon eksikliği sonucu bölge turizmine yeterli ilginin gösterilmemesinden dolayı potansiyeller yeteri kadar tanıtılmamış ve pazarlanamamıştır. Burada önemli olan yöresel bazda bir duyarlılık oluşturarak, turizmdeki avantajlarımızı iyi değerlendirerek ve dezavantajların oluşturduğu olumsuzlukları en aza indirerek bölgeye yeni bir turistik imaj kazandırabilmektir (Durgun, 2007; Karakaş ve Çenberlitaş, 2014).

KAYNAKLAR

Açıksöz, S., Topay, M., Aydın H. (2006). Bartın Arıt Beldesinin Trekking Potansiyelinin Belirlenmesi. ZKÜ Bartın Orman Fakültesi Dergisi. 8(10), 80-89.

Akın,Ö. (2005) "Swot(Fütz)"

[Http://Www.Ozyazilim.Com/Ozgur/Marmara/Stratejik/Futz.Htm](http://www.Ozyazilim.Com/Ozgur/Marmara/Stratejik/Futz.Htm), 08.11.2005

Akova, O. Ve Baynazoğlu, M.E. (2012). " Congress Tourism İn Turkey: Swot Analysis And Related Strategies". International Conference On Eurasian Economies 2012.

Alpkan, L. (2005). Uzgörü Çalışmasının Kavramsal Çerçevesi Ve Yöntemi, Gebze Yüksek Teknoloji Enstitüsü (Gyte) İşletme Fakültesi ,[Http://Www.Gyte.Edu.Tr/D/02%20metodoloji.Pdf](http://www.Gyte.Edu.Tr/D/02%20metodoloji.Pdf), 27.10.2005

Avcıkurt C., Köroğlu A., Doğdubay M., (2003). "Alternatif Turizmin Planlanmasında SWOT Analizinin Uygulanması", Türkiye'nin Alternatif Turizm Potansiyeli ve Güncel Sorunları Konferansı, 3-4 Mayıs 2003 Çankırı.

Bell, M. H. (1996). " Marketing: Concepts And Strategy, Houghton Mifflin Company", Boston

Çilhüseyinoğlu, S. (1996). Bartın Halk Kültürü, Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi.

Diñçer, Ö. (1994). "Stratejik Yönetim Ve İşletme Politikası" 3. Baskı, İstanbul

Durgun, A. (2007). " Isparta Turizminin Swot Analizi", Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 3(5).

Efeoğlu, İ. E., Ergün, B., Keleş, C., Sezgin, A.A., Yakut, E. (2009). "Osmaniye İli



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU

Swot Analizi". Osmaniye Korkut Ata Üniversitesi.

Gang, L.L. ve Song, H. (2010). "A SWOT Analysis of Medical Tourism: India and South Korea".

Gökçe, F. (2006). Yerel Destinasyonlarda Turizm Potansiyelinin Belirlenmesinde Swot (Fütz) Analizi Tekniği: Giresun Örneği. Basılmamış Yüksek Lisans Tezi. Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Hatay.

Güçlü, Yüksel. (2009). "Batı Karadeniz Bölümü Kıyı Kuşağında Klimatik Konfor ve Deniz Turizmi Mevsiminin İklim Koşullarına Göre Belirlenmesi", Türk Coğrafya Dergisi, sayı:53. s.1-14.

Gürbüz, A.(2009). "Karabük 2023 Turizm Vizyonu" Karabük Üniversitesi

Gürlek, T. B. (2005)." Swot Analizi". Türkiye Bilimsel Ve Teknik Araştırma Kurumu (Tübitak), Gebze,Haziran,2002,Http://Vizyon2023.Tubitak.Gov.Tr/Etkinlikler/Bilgilendirme/Gurlek. Ppt, 07.11.2005

Hamdioğlu, C. (2002). " Swot Analizi Ve Türkiye Tekstil Sektörü Üzerine Uygulaması", Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, İstanbul

Kansız, N. Ve Acuner, Ş. A. (2010). " Gümüşhane İli Swot Analizi". Milli Podüktive Merkezi.

Karadeniz, E., Kandır, S. Y., Önal, Y. B. (2007). "Seçilmiş Paydaşların SWOT Yöntemiyle Türk Turizm Yatırımlarının Değerlendirilmesine Yönelik Bir Pilot Çalışma". Anatolia: Turizm Araştırmaları Dergisi, 18(2).

Karadeniz, V., Çelikoğlu, Ş., Altınbilek, S.M. (2010). Turistik Özellikleri Yönünden İnkumu Rekreasyon Alanı ve Çakraz Tatil Köyü (Bartın). Erzincan Eğitim Fakültesi Dergisi. 12(1). 165-185.

Karakaş, A., Çenberlitaş, İ. (2014). Diyarbakır İlinin Turizm Potansiyelinin SWOT Analizi İle Belirlenmesi. TOURMAN Uluslararası Kongre Burhaniye Balıkesir.

Koday, S., Çelikoğlu, Ş. (2011). Geleneksel Alışveriş Mekanlarına Bir Örnek: Bartın Kadınlar Pazarı (Galla Bazarı). Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi. 15(2), 243-262.

Mucuk, İ. (1989). Modern İşletmecilik, Der Yayınları Yayın No:32, 4. Baskı, İstanbul

Özcan, K. (2009). "Sürdürülebilir Kentsel Korumanın Olabilirliği Üzerine Bir Yaklaşım Önerisi: Konya Tarihi Kent Merkezi Örneği". METU JFA, 26(2), 1-18.

Özdemir, Ünal. (2006). "Amasra'da Turizm ve Çevresel Etkileri", Doğu Coğrafya Dergisi, sayı:15, s.33-52.

Özgen, N. (2010). "Doğu Anadolu Bölgesi'nin Doğal Turizm Potansiyelinin Belirlenmesi Ve Planlamaya Yönelik Öneriler". Uluslar Arası İnsan Bilimleri Dergisi. 7(2).

Özkan, E. ve Türksoy, A. (2011). "Otel İşletmelerindeki Yiyecek İçecek Bölümlerinde Dışkaynak Kullanımı: SWOT Analiziyle Bir Değerlendirme". Akademik Bakış Dergisi. Sayı:25.

Öztürk Y. Ve Tuna M. (1999). " Türkiye Turizminin İngiliz Pazarında Kuvvetli Ve Zayıf Yönleri Üzerine Bir Araştırma", Anatolia:Turizm Araştırmaları Dergisi,10(Mart-Haziran): 47-52, ()

Sabbağ, Ç. (2011). " Adıyaman Turizminin Güçlü, Zayıf Yönleri İle Fırsat Ve



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU

Tehditlerine İlişkin Turizm İşletme Yöneticilerinin Değerlendirmeleri”. Adıyaman Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi. 4(7), 206-223

Sandıkçı, M. ve Özgen, Ü. (2013). “Afyonkarahisar İlinin Termal Turizm Açısından SWOT Analizi ile Değerlendirilmesi”. Uşak Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 6(3).

SESAM (2004). (Sakarya Ekonomik Ve Sosyal Araştırmalar Merkezi), Sakarya'nın Rekabet Gücünün Belirlenmesi Ve Geliştirilmesi Projesi, Turizm Çalışma Grubu, Nihai Rapor, S:Ek 6/8 Demirkol 2004 'Den Alıntı.

Tenekecioğlu, B., Tokol, T. (2004). “Pazarlama Yönetimi”, Anadolu Üniversitesi Yayınları, Yayın No: 1478, 2. Baskı, Eskişehir-Ağustos 2004

Topçu, E. D. (2007). “ Agri-tourism: As a New Element of Country Planning”. Basılmamış Yüksek Lisans Tezi. Ortadoğu Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.

Tunç, A. (1993). “Otel İşletmelerinde Pazarlama Araştırmaları İçinde Swot (Durum) Analizinin Yeri Ve Önemi”. Basılmamış Doktora Tezi. İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Turizm Anabilim Dalı, İstanbul.

Tunç, A. (2002), “Güney Marmara Ve İç Anadolu (A) Grubu Seyahat Acentalarının Pazarlama Faaliyetleri Hakkında Ampirik Bir Çalışma”. G.Ü. Ticaret Ve Turizm Eğitim Fakültesi Dergisi, Yıl: 2002 (2): 1–14

Turoğlu, H., Özdemir, H. (2013). Bartın İlinin Ekoturizm Potansiyelinin Belirlenmesi. Doğu Coğrafya Dergisi. 97-116.

ÜSAM (2005).” Üniversite Sanayii Ortak Araştırma Merkezi; Swot Analizi, Adana” [Http://Usam.Cu.Edu.Tr/Swot%20%20analizi.Doc](http://Usam.Cu.Edu.Tr/Swot%20%20analizi.Doc), 26.10.2005

Wheelen, T. L. And Hunger, J. D.(1992). Strategic Management And Business Policy, Addison-Wesley Publishing Company, Fourth Edition, New York

Yeşiltaş, M., Çeken H. ve Öztürk, İ. (2009). Karadeniz Bölgesindeki Turizm Olanaklarının Swot Analizi İle Değerlendirilmesi”. Adıyaman Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, “(3).

Yıldırım, E. (2002). “Stratejik Yönetim Ve Örgüt Kültürü İlişkisi”, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, İstanbul

Yılmaz, H. (2008). “Turizm Çeşitlendirmesi Kapsamında Eko turizmin Ürünü Olarak Tatil Çiftlikleri: Türkiye'deki Tatil Çiftliklerine Yönelik Swot Analizi”. Basılmamış Doktora Tezi, Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Afyonkarahisar.



Engellilere Yönelik Teşviklerin Bartın Turizmine Potansiyel Katkıları ve Erişilebilirlik Haritası Uygulama Önerisi

Seval ÖZBALCI¹

¹Celal Bayar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Anabilim Dalı Doktora Programı Öğrencisi,
sevalozbalci@gmail.com

ÖZET

Turizm hareketlerinin bir bölgede gelişmesi, ekonominin doğal yapısı içinde ticari faaliyetleri de arttırmaktadır. Engelli bireylerin iş, eğitim, tatil, rekreasyon, dinlenme-eğlenme vb. amaçlı gezilerinde erişim kısıtlarının giderilmesine yönelik mimari düzenlemelere ayrılan kaynaklar turistik yatırımlara yönelidikçe, gün geçtikçe turist tercihleri açısından belirleyici bir rol oynamaktadır. Bu düzenlemeler sayesinde erişilebilirlik açısından imaj algısı daha iyi olan tesislerin diğerlerine göre daha avantajlı konumda olacağı ve rekabet üstünlüğü elde edeceği akademik kaynaklarda vurgulanmaktadır. Bartın-Karabük çevre düzeni planında Tarım, Sanayi, Eko Turizm ve Kültürel Turizme dayalı hizmetler sektörünün ön planda olduğu bir kimlik biçilmesi gibi faktörler göz önüne alınarak; Bartın'ın yeni teşvik sisteminde desteklerden yararlanacak öncelikli yatırım konularının oteller (3 yıldızlı ve üzeri) olacağına yer verilmiştir. Teşvik edilecek çevre düzeni planlamaları içerisindeki otel yapılarında ve belediyeçilik çalışmalarında göz önüne alınması gereken önemli bir unsur şüphesiz engellilere yönelik düzenlemelerdir. Çalışmamızda teşvikler ve belediyeçilik hizmetleri kapsamında yapılan düzenlemelerin turizm ve seyahat faaliyetlerine katkıları bölgesel bir anket çalışması yapılarak değerlendirilmiştir. Bu çalışmalara artı değer katacak bir unsur olarak sonuçları doğrultusunda erişilebilirlik haritası uygulaması önerilmiştir.

Anahtar Sözcükler:Turizm ekonomisi, erişilebilir turizm, herkes için turizm, evrensel erişilebilirlik.

Potential of Tourism Incentives for Bartın's Disabled Contributions and a Proposal for Accessibility Map Application

ABSTRACT

The development of tourism activities in a region also increases the commercial activities in the natural structure of the economy. Trips by people with disabilities are constrained by access arrangements in the business, education, vacation, recreation etc. sectors and this plays a decisive role in terms of tourist preferences. In the Bartın tourism sector arrangements for people with disabilities need to be encouraged, including environmental planning for hotel building, public areas and in municipal work. The objective of this research is to investigate residents' attitudes towards the image of Bartın as a tourism destination with reference to such arrangements for disabled access. Also to create a map application as a smart tool which contains signs for "accessible" web pages, considers the level of disabled area arrangements, primarily in public areas. The initial conclusion is that a web based application for the disabled tourist can be a useful tool for competing with the major tourist destinations. This study provides the main guides for a practical way to access barrier-free areas for disabled tourists.

Keywords:Tourism economy, accessible tourism, tourism for all, universal accessibility.

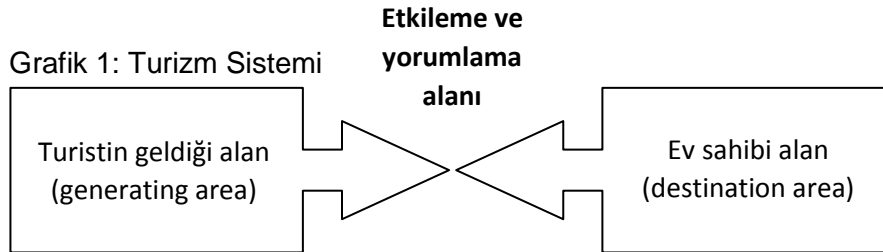
GİRİŞ

Bilindiği gibi, turizm kota uygulanamayan bir dış ticaret unsurudur. Ancak engeller, ulaşım ve seyahat için en önemli kotalardır. TÜRSAB tarafından yapılan çalışmalarda, engellilerin tatillerinde karşılaştıkları en önemli sorun "turizm tesislerinin uygun olmaması" ve "ulaştırma araçlarının olmaması" olarak tespit edilmiştir. Araştırmamız bu çerçevede engelli turizmi için yapılan yatırımların yeterli olmadığı, daha da geliştirilmesi gerektiği hipotezi üzerine kurgulanmıştır.

Başbakanlıkça 2014-2017 yılları için hazırlanan Ulaşılabilirlik Stratejisi ve Eylem Planında da belirtildiği gibi, herkes için turizm sadece engellilerin erişimini sağlamak ilgili bir kavram değildir. Başlangıçta özürsüzlerin ulaşılabilirliğinden hareketle yapılacak çevre düzenlemeleri yalnızca onların değil, evrensel olarak tasarlanmış ortamlar oluşturulması sayesinde daha güvenli bir ortam yaratarak geçici özürsüz olanlar, yaşlılar, hamileler, bebek arabalıları ve çocuklara da hizmet edecektir. Çalışmamızda, özürsüz teriminin yanı sıra tüm özürsüz gruplarını ve herhangi bir nedenle hareketleri kalıcı veya geçici olarak kısıtlı olan insanları da kapsamak üzere engelli terimi kullanılmıştır. Yaşlı

ve engellileri birlikte düşününce, turizm sektörün arzuladığı hedeflere ulaşılabilmesine yardımcı olabilecek Avrupa nüfusunun % 30'luk bir kesiminden bahsedilmektedir. Türk turizmcileri için hedef seçilecek engellilerin Türkiye'de tatil yapmalarını sağlayacak ortamlar sağlanmalıdır. Böylece sayısal hedeflerle birlikte, parasal hedeflere de daha fazla yaklaşmış olunacaktır (TÜRSAB, 2013). Hedef kitlenin; engelli ve 65 yaş üzeri turistlerin seyahat zamanlarının ağırlıklı olarak Eylül-Ekim ayları olduğu, tarihi yerleri görmek istedikleri ve alışveriş yaptıkları belirlenmiştir. Bu kitlenin en büyük handikapının, yaşadıkları sürede ömür boyunca çalışmış ya da evden fazla çıkamamış ve hiçbir yer görmemiş olmaları nedeniyle her gördükleri yerden büyük tatmin sağlamaları olduğu belirlenmiştir (Albayrak, 2014: s.62-77).

Mathieson ve Wall'un 1989 yılında geliştirdikleri turizmin kavramsal çerçeve modelinde turizmin üç unsuru vurgulanır. Bunlar; dinamik unsur olarak talep ve seyahat, statik unsur olarak arz ve turizm bölgesindeki kalış, sonuç unsur olarak da sosyal, ekonomik ve fiziksel alt-sistemler üzerindeki etkilerdir. Bu çerçevede Bartın ve bölgesi değerlendirilirken turizm sistemine genel bakış modelindeki (İçöz, Varlıhan, 2009, s.29) şu esaslar dikkate alınmıştır. Turistler coğrafi bir mekândan (generating area) geldiği için bir anlamda birinci ilişki coğrafi nitelik taşır, ancak bu mekan aynı zamanda düşünce kalıplarını şekillendiren sosyal ve politik kurumlar ağıdır ve turistlerin seyahat olanağını belirleyen faktörleri de kapsar. Ev sahibi alan (destination) yine açıkça coğrafi bir alan olmasına rağmen, aynı zamanda ev sahibi halkın turistlere karşı tutumlarını şekillendiren sosyal ve politik kurumlar ağı ve kaynaklardan oluşmaktadır. Birbirini etkileme ve yorumlama alanı; turistlerin varış alanıdır ve zamansal ve mekânsal olarak değişir. Turist ile ev sahibi arasındaki etkileşimlerin olduğu yerdir.



Bartın ve bölgesine ilişkin dinamik unsurları tetikleyecek talebin yaratılması ve seyahat imkânlarının artırılması birinci maddeyi destekler bir adım olacaktır. Aynı zamanda statik unsur olarak da arz yönünde Bartın ve bölgesinde konaklama imkânlarının iyileştirilmesi, ikinci madde için katkı sağlayacaktır. Son olarak da birbirini etkileme yorumlama alanında gerek internet ortamında gerekse varış noktalarında engelli bireyler için düzenlemeler yapılması, erişilebilirliğin artırılması ve bunların tanıtılması hedefe yönelik somut adımlar olabilecektir. Dolayısıyla, engellilerin en büyük engellerini (seyahat ve konaklama zorlukları) toplum desteğiyle hafifletebilmek mümkün olacaktır.

Hedef pazarların genişlemesi ile turizmin ekonomik büyümeyi teşvik ettiği (Aslan: 2008) akademik çalışmalarla desteklenmiş ve kabul görmüş bir kavramdır. İktisadi büyümenin temel belirleyicileri (Ünsal, 2007: s.287): coğrafya, kültür ve ticaret-entegrasyon olarak kabul edilmekle birlikte ampirik çalışmalar göstermektedir ki verimlilik artışı ile beşeri sermaye arasında sıkı bir ilişki bulunmaktadır. Erişilebilir turizm faaliyetleri ve varış noktası yönetimi; daha fazla müşteri memnuniyeti, sadakat ve iş genişlemesine yol açarak hedef pazarları genişletir, müşterilere hizmet sunma kalitesinin yüksek olacağına dair yeterli kanıt verir. Turizme konu olan çevrelerin her biri kendine özgü düzenlemeler ve birbiriyle ilişkili güçler içerir (Mutlu, 2008: s. 62-63). Büyümeyi hızlandırmak için bilimsel ve teknik düzeydeki eğitim öğretimin yanı sıra, toplumun sahip olduğu örf-adet, kanun, kural ve bürokrasi kalitesi, rüşvetin yaygınlığı, yönetim şekli gibi unsurlardan oluşan sosyal sermaye de sürekli geliştirilmelidir (Ünsal,

2011: s. 651). Bu sosyal sermayenin üç temel çevreyi kapsadığı belirtilmektedir; yerel çevre (domestic environment), yabancı çevre (foreign environment), uluslararası çevre (international environment).

İstatistikler (EUROSTAT) Avrupa'da 46 milyona yakın fiziksel ya da zihinsel sorunu bulunan engellinin yaşadığını ortaya koymaktadır. Hareket zorluğu yaşayan hamile kadınlar ve 65 yaş üzeri nüfus göz önüne alındığında bu rakamın 130 milyon kişiye ulaştığı görülmektedir. Bu nüfusun yaklaşık yüzde 70'inin seyahat ettiği belirtilmektedir. Bu kişilerin genellikle bir ya da birkaç kişinin refakatiyle seyahat ettikleri düşünüldüğünde Avrupa'da seyahat eden potansiyel rakamın 130 milyon kişi ve bunların yaklaşık turizm harcamasının 80 milyar Avro'dan fazla olduğuna dikkat çekilmektedir. Bu hedef kitleye ulaşmak için engel niteliğinde olan, TÜRSAB Engelsiz Turizm Komitesince (TURSAB: 2013) Türkiye'de tespit edilen bazı problemler ve muhatap kurumlar Tablo 1'de verilmiştir.

Tablo 1: Teşviklere Esas Teşkil Edecek Düzenlemeler

Destek Alanı	Yapılacak Düzenleme	İlgili Kuruluş
Kamusal	Herkesin kullanımına uygun telefon kulüpleri	Yerel Yönetimler
Kamusal	Kendi arabasıyla ülkemize giriş yapan engellilerin sıkıntıları	Gümrük ve Ticaret Bakanlığı
Kamusal	Turistlere hizmet veren kamu binalarında donanımların yetersizliği	Aile ve Sosyal Politikalar Bakanlığı ve İlgili Bakanlıklar
Kentsel	Sorun yaşayan engellinin başvurabileceği özel merci ve mekânların bulunması	Yerel Yönetimler, Kültür ve Turizm Bakanlığı
Kentsel	Yeterli donanıma sahip toplu ulaşım araçlarının sağlanması	Yerel yönetimler
Kentsel	Kaldırımların herkesin kullanabileceği biçimde yapılması	Yerel yönetimler
Turistik	Kentin veya beldenin görülmeye değer yerlerinin, müze ve ören yerlerinin uygun dizayn edilmesi (WC'lerin, rampaların uygun şekilde yapılması gibi)	Kültür ve Turizm Bakanlığı ve Yerel yönetimler
Turistik	Mekânlarda serbest park etme imkânları, uygun işletmelerin bulunmaması	İşletme ve kurumlar
Turistik	Turizm tesislerinin, hali hazırda mevcut olan engelli odalarının ve işletmeler ile ilgili düzenlemelerinin iyileştirilmesi	Turizm tesisleri

Engelliler için bugüne dek mevzuat çerçevesinde gerçekleştirilen düzenlemeler ve yapılan yatırımların, engelli bireylerin topluma katılımına yönelik hedeflerin 2015 Temmuz ayına kadar tamamlanma zorunluluğu bulunmaktadır. Araştırmamızda, yasal zorunluluk olmasına karşın bu konudaki eksikliklerin yetersizliğinin toplumsal etkileri sorgulanmıştır. Çalışmada elde edilen veriler doğrultusunda yazın incelenmesi yapılarak engelsiz turizm düzenlemeleri değerlendirilmiştir. Bildirinin sonuç kısmında Bartın ve yöresinde turizme dayalı %10 düzeyinde kalkınma sağlayabilecek öneriler yer verilerek literatüre katkıda bulunulmuştur.

MATERYAL VE YÖNTEM

TÜİK verilerine göre, 2014 rakamlarıyla Türkiye genelinde son üç ayda internet istatistiklerinin sosyal gruplardan yararlanma oranı %78,8, interneti seyahat amaçlı kullanım oranı ise 23,4 olarak verilmiştir. Dolayısıyla, bu oranlara bakıldığında yaklaşık rakamlarla turizm için interneti kullanan kişi sayısı on milyonu bulmaktadır. Avrupa ve gelişmiş ülkeler ile birlikte global ölçekte düşünüldüğünde internetin erişim alanı çok daha geniştir.

Engelli rakamlarının (TÜİK verilerine göre) nüfusun %15'ine ulaştığını ve bu kişilerin %35'inin bedensel, %35'inin zihinsel engelli ağırlıklı olduğunu görmekteyiz. Bunlardan %36'sı eğitim öğretim alamamaktadır. Engelli öğrenciler okullarca kabul edilmemektedir. İstanbul'da Kadıköy Belediye'since yapılan bir araştırmaya göre engelli ailelerinin %71'inde depresyon ve anksiyete görülürken yaşamdan zevk almaları söz konusu olamamaktadır. Seyahat, engeller kaldırıldığında aileler için de büyük bir rahatlama unsuru olacaktır.

Araştırmamızın kapsamı Manisa merkezindeki 20-65 yaş arası hane halkı internet kullanıcıları olarak alınmıştır. Elektronik form hafta sonu, 200 kişiye elektronik posta aracılığıyla ulaştırılarak gönderilmiş, yaklaşık 150 katılımcıdan geri dönüş olmuştur. Çalışmamız %5 hata ile olasılığa dayalı olmayan (ön yargılı), kolayda örnekleme yöntemi ile gerçekleştirilmiştir. Araştırma verileri kullanıcı kısıtlamalı elektronik form aracılığı ile toplanmıştır. Sorulara ilişkin iki uzmanın görüşlerine başvurulmuştur. Uygulama sonucunda katılımcıların bilgi toplama formundaki sorulara verdikleri yanıtlar (evet/hayır) elektronik tablo olarak kaydedilmiştir. Sonuçlar betimsel analiz tekniğine uygun şekilde özetlenmiştir. İlk iki soruda katılımcıların engelli birey yakınlığı ve bilişim okur-yazarlığı ile ilgili özelliklerini tespit etmeye yönelik sorulara yer verilmiştir. İlerleyen sorularda ise engellilerin seyahat engellerine ilişkin değerlendirmeleri alınmaktadır.

BULGULAR

Engelli kişiler ev, iş, okul, sosyal yaşamdaki diğer rollerini yerine getirebilmede özür türlerine göre farklı derecelerde güçlükler yaşamaktadır. Anket sorularında tüm dereceler birlikte değerlendirilmiştir. BM Engelli Hakları Sözleşmesi'nin Madde 8. 2. (a) ve (ii) bendleri gereği "Toplumda bilinç yaratmaya yönelik kampanyaların tasarlanması, başlatılması ve sürdürülmesi" ve "Engellilere yönelik olumlu yaklaşımların ve sosyal farkındalığın güçlendirilmesi" hedeflerine yönelik gerçekleştirilen sosyal sorumluluk odaklı anket çalışmamızda kullanılan sorular aşağıda listelenmiş ve yanıtların dağılımı Tablo 2'de verilmiştir. Erişebilirlik anketi bilgi toplama soruları:

1. Kendinizde ya da yakın çevrenizde herhangi bir engellilik durumu var mı?
2. Akıllı telefon, tablet ya da pc aracılığı ile web destekli elektronik ortamlardan yararlanıyor musunuz?
3. Engeliniz ya da bir hastalık nedeniyle kalıcı/geçici süreyle hareket kısıtlılığı yaşadınız veya engelli/kısıtlı kişinin refakatçisi oldunuz mu?
4. Hayatınız boyunca zor bir durumda kalıp ulaşım sıkıntısı yaşadınız mı?
5. Engelli bireylerin topluma katılmalarında çevresel farkındalığın etkisi var mıdır?
6. Turizm ve seyahat bireysel ve zorunlu bir ihtiyaç mıdır?
7. Turistik alanlarda erişilebilirlik ile ilgili mimari düzenlemeleri gerekli buluyor musunuz?
8. Yerel yönetimlerce yapılan düzenlemeler engellilerin sosyal katılımlarını kolaylaştırmak için yeterli midir?
9. Engelli bir birey Türkiye'de ailesiyle ya da refakatçisi ile seyahat edebilir mi?
10. Engelli bir birey refakatsiz turistik bir gezi ve konaklama yapabilir mi?
11. Erişilebilir turizm ve ulaşılabilirlik yatırımlarının teşvik edilmesini destekliyor musunuz?
12. Otellerde ve kent merkezlerinde erişilebilirliğin yüksek olması bir gelişmişlik göstergesi midir?
13. Fiziki yapı yeterliliğini sağlamış, güvenilir bir mekan engelli dostu sayılabilir mi?
14. Engelli dostu mekanlara elektronik erişim sağlayabilmek herkes için işleri kolaylaştırır mı?
15. Fiziki yeterlilik konusunda belirleyici unsurları aşağıdaki kutulardan seçiniz.
 - Erişilebilir bir giriş,
 - Park alanı düzenlemeleri,
 - Kolay açılır, elverişli büyüklükte kapılar,
 - İnternette erişilebilir göstergeler,
 - Engelli alanlarını ve özelliklerini gösteren açık ve net yön levhaları,
 - Uygun koridor, merdiven ve zemin özellikleri,
 - Aydınlatmalar,
 - Tutunma yerleri,
 - Tuvalet ve banyo düzenlemeleri,
 - Sesli uyarı sistemleri

Sonuçlar özetlenecek olursa; katılımcı hanelerin %44,2'sinde engellilik durumu gözlenmiştir; yaklaşık %60,5'i engellilik deneyimini geçici olarak yaşamış, %36'lık bir kesim ulaşım zorluğunu deneyimlemiş, %92,5'i çevrenin engelleyici olduğu kabul etmiştir. Turizm ve seyahat %89,1 zorunlu ihtiyaç olarak kabul edilirken, erişilebilirlik düzenlemeleri turistik alanlarda %84,4 gerekli görülmüştür. Katılımcıların %84,4'ü kamusal alanlarda yapılan düzenlemeleri yetersiz bulmuştur. Refakat ile seyahat yarı yarıya mümkün görülürken, refakatin engelleri kaldırmaya büyük oranda yardım ettiği kabul edilmektedir. Yatırım teşvikleri katılımcıların %95,9'u tarafından desteklenmiştir. Erişilebilirliğin gelişmiş bir toplumun göstergesi olduğu %85,7 oranında kabul edilmiş, fiziki engeller mekanın güvenilirliğinde %74,1 etkili bulunmuştur. Elektronik erişimin işleri kolaylaştırdığı yaklaşık %96 oranında desteklenmiştir.

Tablo 2: Yanıtların Dağılımları

	Frekans Dağılımları	Evet		Hayır	
		Sıklık	Oran	Sıklık	Oran
Soru 1	Engel durumu	65	44,2	82	55,8
Soru 2	Bilişim Okuryazarlığı	142	96,6	5	3,4
Soru 3	Kısıtlılık	89	60,5	58	39,5
Soru 4	Zor Durum	53	36,1	94	63,9
Soru 5	Çevresel Unsurlar	136	92,5	11	7,5
Soru 6	Zorunluluk	131	89,1	16	10,9
Soru 7	Mimari Düzenlemeler	124	84,4	23	15,6
Soru 8	Yerel Yönetim	4	2,7	143	97,3
Soru 9	Refakatli Seyahat	79	53,7	68	46,3
Soru 10	Refakatsiz Seyahat	15	10,2	132	89,8
Soru 11	Teşvik Onayı	141	95,9	6	4,1
Soru 12	Gelişmişlik	126	85,7	21	14,3
Soru 13	Engelli Dostu	109	74,1	38	25,9
Soru 14	Elektronik Erişim	141	95,9	6	4,1
Soru 15	Belirleyicilerin tümü-seçenekler		66,7		

Çalışmamız tarama türünde desenlenmiştir. Nitel araştırma yöntemlerinden fenomenoloji kullanılmıştır. Sonuçlar değerlendirilirken katılımcılarımızın iki değişkene ait kişisel özellikleri betimlenmek istendiği için çapraz tablolama yapılmıştır. Engelsiz bir bireyin refakatsiz bir gezi ya da konaklama yapamayacağı, yardımsız hareket edemeyeceği çapraz tablolamada engellilik durumuna bağlı olmaksızın eşit dağılımlı olarak gözlenirken, engelli dostu mekânlara elektronik erişimin herkes için işleri kolaylaştıracağı engelli yakını olsun olmasın %95,9 oranında kabul edilmiştir. Alınan yanıtlar doğrultusunda ülkemizde yapılabilecek çalışmaların engellilerin refakatli olarak turizm tesislerine erişimlerini kolaylaştıracak unsurlara odaklanılmıştır. 15. Soruda sayılan fiziki yeterlilik konusunda ulaşılabilirlik haritası için yapılabilecek düzenlemeler Tablo 3’de verilen unsurları içermelidir. Anket çalışması akabinde, herkes için seyahat özgürlüğü olgusunun önemine dikkat çekmek için elektronik ortamda bir kampanya başlatılmıştır.

Engelli kişiler ev, iş, okul, sosyal yaşamdaki diğer rollerini yerine getirebilmede özür türlerine göre farklı derecelerde güçlükler yaşamaktadır. Onuncu Kalkınma Planı’nda “2.9. Sosyal Koruma” başlığında belirtildiği gibi: Md.284 “Engellilere yönelik eğitim, istihdam ve bakım hizmetlerinin etkinliği ve denetimi artırılacak, bu kapsamda kaynaklar daha verimli kullanılacak ve fiziksel çevre şartları engellilere uygun hale getirilecektir.” Bunun yanı sıra, Türkiye’nin ileri yaş-engelli turizminde dünyada yükselen bir pazar olduğu da 10. Kalkınma Planında belirtilmiştir. Bu nedenle, ülkemizde son yıllarda engellilere yönelik teşvikler artırılmıştır. Çevresel düzenlemeler özellikle önplanda tutularak çalışmalar yapılmıştır. Önümüzdeki yıllarda bu alanda sağlanacak teşviklerin Bartın bölgesindeki ekolojik potansiyelin değerlendirilmesi ve sürdürülebilirliğinin sağlanması açısından da önemi büyüktür. Çevreye duyarlılığın ön planda olduğu turizm sektörünün öncelikli kalkınma aracı olarak görülmesi son derece önemlidir. Ülkemizin mevcut turizm potansiyeli ağırlıklı olarak kitle turizmine hitap etmektedir. Bu turizm kitlesi ortalama 784 dolar gelir sağlamaktadır. Daha yüksek harcama potansiyeli olan, sağlık turizmi, kruvaziyer turizmi, kongre ve kültür turizmi gibi alternatif türler bölge için düşünülmelidir. Turizm sektöründen beklenen gelir nedeniyle bu sektöre olan destekler de artırılmalıdır. Sektöre özgü aşağıdaki desteklerin çocuk, yaşlı ve engelli konuklar için yeniden gözden geçirilmesi ve geliştirilmesi yararlı olacaktır. Bu destekler: sektörü canlandırmak için teşvik yasalarının çıkarılması, turizm eğitimi birimlerinin engelli/yaşlı/çocuklara yönelik revize edilmesi, turizm bakanlık ve bürolarının engelli bireylerin yararlanabileceği şekilde kurulması, tanıtım, pazarlama ve planlamada “herkes için turizm” vurgusu ile hizmet verilmesi olarak sayılabilir.

Tablo 3: Tesisler İçin Ulaşılabilirlik Düzenlemeleri

Araç	Hedef Grup	Düzenleme Kapsamı
Park Alanları	Ortopedik engelliler ve hareket kısıtlılığı olanlar	Turistik destinasyonlara ya da binaların giriş-çıkışlarına yakın özel park yerleri tahsis edilir.
İletişim Araçları	Telefon ve diğer iletişim sistemleri kullanıcıları (faks, internet vb.)	Kulübelerin yüksekliği, hareketlilik sorunları ya da duysal problemleri ortadan kaldırılacak şekilde tasarlanır.
Yön Tabelaları	Enformasyon deski, check-in, bilet, büfe vd satış gişeleri müşterileri	Alanlar açıkça işaretlenmiş ve mümkün olduğunca girişe yakın, herkes tarafından erişilebilir düzenlenir. Duyurular hem görsel hem de işitsel olarak yapılır. Erişilebilir hizmetler ve tesisler, uygun ölçülerde ve renkte anlaşılır sembollerle açıkça belirtilir.
Yata y Hareket	Ana koridor ve geçit kullanıcıları	Engelliler için özgür olmalı ve tekerlekli sandalyeli engellilerin geçebileceği genişlikte olmalıdır.
Dike y Hareket	Asansörler, merdivenler ve rampalar	Tesislerin tuvaletleri, erişilebilir tezgâhları ve lavaboları, diğer uygun altyapı ve hizmetler sağlanır.

TARTIŞMA VE SONUÇ

BM Engelli Hakları Sözleşmesi'nde 9. Maddenin iki fıkrasında ele alınan unsurlar çalışmamızda ön plana çıkarılmıştır. Madde 9. Erişilebilirlik: "1. (a) Binalar, yollar, ulaşım araçları ve okullar, evler, sağlık tesisleri ve işyerleri dahil diğer kapalı ve açık tesisler, (b) Elektronik hizmetler ve acil hizmetler de dahil olmak üzere, bilgi ve iletişim araçları ve diğer hizmetler. 2. (g) Engellilerin internet dahil olmak üzere yeni bilgi ve iletişim teknolojilerine ve sistemlerine erişimini teşvik etmek, (h) Erişilebilir bilgi ve iletişim teknolojileri ve sistemlerinin tasarımı, geliştirilmesi ve dağıtılmasını ilk aşamadan başlayarak teşvik etmek ve böylelikle bu teknoloji ve sistemlere asgari maliyetle ulaşılabilmesini sağlamak". Anılan unsurlar göz önüne alındığında, engelli bireyler için varış yeri yönetimi kapsamında turizm zinciri boyunca tüm varış noktalarında erişilebilir, iyi planlanmış, test edilmiş hizmetler ve aktiviteler belirlenmelidir.

Bir turizm zincirinin temel unsurları şunlardır (UNWTO, 2013, s. 6-12): turizm varış yeri yönetimi, turizm bilgi ve reklamları, kentsel ve mimari çevre düzenlemeleri, ulaşım ve istasyon yönetimi, konaklama, yemek servisi ve sözleşmeler, diğer turizm faaliyetleri ve etkinlikler. Turizm zinciri boyunca ve kamusal alanların yanı sıra pansiyon türünde konaklama yapılan yerlerde de görsel işaret ve levhaların kullanımı teşvik edilmelidir. İşaretler dünya insanları arasında ortak bir dilin, evrenselliğin ifadesidir (Perkmen, Öztürk, 2009: s. 26-27). Bu görseller, hayatı kolaylaştırmanın yanı sıra toplum düzenini korumada da önemli bir işleve sahiptir.

Grafik 1: Engelli Düzenlemeleri İçin Kullanılabilecek İşaretler



Acil bilgi içeren kartlar, trafik işaret ve levhaları, restoran ve park yeri göstergelerine engelli bireylerin de erişim sağlayabildiği düzeyi belirtecek ilaveler yapılması bu konuda önemli bir açığı kapatacaktır. Anketimizde 15. soruda belirtilen belirleyici unsurlar için Grafik 1’de örnekleri yer alan işaretlemeler kullanılabilir. Kullanılacak işaretlemelerin bir şekilde bulunulan konum, cihaz ve platformdan bağımsız olarak erişim sağlayan servisler (Elitaş, Özdemir, 2014: s. 93-94) üzerine tanımlanması küresel ulaşılabilirlik sağlayacak yenilikçi bir adım olacaktır. Yenilikçilik, verimliliği ve karlılığı artırıcı olduğu kadar sosyal anlamda da yeni pazarların oluşturulmasını ve mevcut pazarların büyütülmesini sağlar. Bu nedenle bu tür faaliyetlerin iç ve dış çevredeki değişimlere uyum sağlayabilmek için düzensiz ve karmaşık bir yapının yanı sıra yönetsel faaliyetleri harekete geçirici bir süreç içerisinde kontrol etmek gerekir. Yenilikçi çalışmaların en verimli şekilde gerçekleştirilebilmesi ve bunun sonucunda faydalı bir çıktı oluşturulması için sürecin iyi şekilde yönetilmesi zorunludur (Ecevit Sarı, Işık, 2011, s. 540-541) İyi yönetilmiş yenilikçi bir süreç ile elektronik ortamda da erişimi sağlanacak bir bölgesel ulaşılabilirlik haritası çıkarılması bölgenin uluslar arası engelli platformlarınınca bulunabilirliğini artıracaktır. Bilindiği üzere iletişimde asıl olan, en dar anlamıyla “anlaşma” terimi, dil ve eylem yetisi bulunan (en azından) iki öznenin dilsel bir anlatımdan aynı şeyi anlamalarıdır. Bu noktada, basit bir anlatımın imlemi, bu deyimden kabul edilebilir bir söz eyleminin imlemine yaptığı katkıya dayanır (Habermas, 2001: s. 325). Dünyada özürülük konusu evrensel kurallara göre düzenlenmekte, anlaşılır imgelerle ifade edilmekte ve bu alanda kamuya önemli sorumluluklar düşmektedir. Farklı gruplardaki tüm bireylerin gelişen teknolojiye yararlanabilmeleri sosyal bir devlet içinde sosyal bir sorumluluk olmaktadır. Çocuk, engelli veya yaşlı insanların diğer insanlar gibi benzer standartlara sahip olma hakkından ve özelleştirilmiş bir uygulamaya gerek kalmaksızın mümkün olduğu kadarıyla tüm insanların kullanabileceği ürünlerin ve hizmetlerin tasarımı anlamına gelen “evrensel tasarımdan” yola çıkılarak engelliler ile ilgili düzenlemeler yapılmalıdır. Bu insanların karşılaştıkları problemlerin teknolojinin sınırlı oluşundan kaynaklanmadığı, yeni sistem ve ürünlerin tasarımı sırasında çocuk, yaşlı ve engelli insanların hesaba katılmamasından ileri geldiği aşikârdır. Unutulmamalıdır ki, insanlar yardımseverlikleriyle, doğru zamanda harekete geçildiğinde rekorlar kırabilecek, şeffaf projeler gerçekleştirebilmektedirler. Buna en güzel örneklerden biri Türkiye Engelliler Spor, Yardım ve Eğitim Vakfı (TESYEV) ile Show TV’nin katkılarıyla gerçekleştirilen “Engelleri Kaldırılım” kampanyası olmuştur (Yozgat, Gödekli 2009: s. 7-11).

Avrupa’da engelliler ile yapılan bir araştırma, bir tesiste engellilere yönelik düzenleme yapıldığının duyulmasının bile katılımcıların % 50’sinin o ülkeyi görmeye yönelttiğini ortaya koymuştur. 2013 rakamlarıyla AB ülkelerindeki toplam engelli birey sayısı 76.610.704 olarak verilmektedir (EUROSTAT: AB İstatistik Bürosu, 2011). Dolayısıyla elektronik platforma erişim sağlayan bireylerin bu konuda hangi bölgelerdeki tesislerde ne oranda engelli dostu düzenlemeler olduğu bilgisi



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU

sağlandığında gerekli istek uyandırılabilir. Bu durumda mobil platformlarda (örneğin Bartın Şehir Rehberi) ve web ortamında verilebilecekler: a) kamusal ve turistik alanların erişilebilir yerleşim planlarını görüntüleme, b) yeni engelsiz varış noktaları ve yerleşimlerini arama/bulma, c) bulunulan yerdeki engellilere yönelik hizmetler konusunda bilgilendirme, d) bireyler için konum tabanlı yönlendirme; erişilebilir alan, yer ve yön bulma hizmetleri sunma gibi hizmetlere odaklanmalıdır.

EDEN (European Destinations of Excellence) Avrupa Komisyonu'nun, popüler turistik bölgelerin dışında kalan turizm alanlarını ödüllendiren, başarılı uygulamaların tanıtımını yapan bir organizasyondur. Web adresinden başarılı "herkes için turizm" uygulamalarının videolarına erişilebilir. Türkiye'den 2008'de Tarihi Kırkpınar Yağlı Güreşleri ile başlayan süreçte Kars Kuyluk Gölü Yaban Hayatı Geliştirme Sahası, Bitlis Nemrut Krater Gölü, Ankara Hamaönü Kentsel Tasarım ve Sağlıklaştırma Destinasyonu, 2013 yılında Erişilebilir turizm alanında Sakarya, Taraklı ödüllendirilmiş bölgelerdir. 2014 yılı konusu "Tanıtım ve farkındalığın artırılması destinasyonların tanıtımı" olarak ilan edilmiştir. Bartın yakın çevresinde görülmeye değer pek çok turistik varış noktası içermektedir. Bartın, yöresel lezzetleri, bozulmamış doğası ve tel kırması ile EDEN'a çok iyi bir aday olabilir. Bölgedeki konaklama alanlarının herkes için erişilebilirliğini hedef alan çalışmalar adaylık öncesi önemli katkılar sağlayabilir. Bu çalışmalar kapsamında turistler için önemli olan şu beş (Catheryn, Ekiz, Buhalis: 2011) unsura dikkat çekilmelidir: "odalar", "personel", "yeme-içme", "hizmetler" ve "yerleşim yeri özellikleri". Eğer uluslararası turizme açılmak söz konusu ise sadece içinde bulunulan çevreyi değil, konukların geldikleri çevre koşullarını da dikkate almak gerekir. Bu nedenle, EDEN gibi kuruluşlarla işbirliği yaparak harekete geçmek Bartın turizminin kalkınması yönünde (%10 ilerleme sağlayacağı bildirilen) hem hızlı hem de kolay bir yol olacaktır.

Çalışmamızda, Türkiye Ulaşılabilirlik Stratejisi ve Ulusal Eylem Planında söz edilen iki temel erişim hedefine yönelik bir proje Bartın için önerilmiştir: 1) Fiziksel çevreye (mekana ve burada sunulan hizmetlere) ulaşım, 2) Bilgi ve mesaja ulaşabilmek. Bu kapsamda yol haritası şu şekilde çizilebilir: Bölgedeki tüm tesislerin engelsiz kent tasarımına yönelik, engelli bireylerin erişimine uygun düzenlemelerin yapılması için İl Turizm Müdürlüğü, BAKKA ve Bartın Üniversitesi yetkililerince projelendirmesi yapılır. Böylelikle hem yerel nüfusun hem de gelecek turistlerin faydalanabileceği düzenlemeler etkin ve yaygın şekilde denetim altında yapılmış olur. Ardından, bu çalışmalara uygun bir ulaşılabilirlik haritası çıkarılıp şehir rehberine bu noktaların uygun semboller ile yerleştirilmesi ile ulaşılabilirlik haritasına web ortamından da erişim sağlanmalıdır. Sonuç olarak, uluslar arası tur operatörleri, engelli aileler ve ileri yaş turizmi için bu sinyalleri kullanarak varış noktası seçiminde bölgeyi tespit edebileceklerdir. Büyük turizm yatırımcılarının bölgeye gelmesi ve kitle turizminin bir fark yaratacağı beklentisinin ötesine geçildiğinde sakin bölgelerde de yöresel, konforlu, özgün hizmetler sunulabilmektedir. Bartın, Amasra ve İnküme bölgesinde, kentlerden uzaklaşmak isteyen ailelere yönelik kültür ve doğa turları, huzurlu yaylalar, orman, nehir ve tekne gezileri düzenlenmesi çok cazip gelebilecektir.

KAYNAKLAR

<http://www.accessibletourism.org/>, Erişim: 31.03.2015

<http://www.bakka.gov.tr/>, Erişim: 31.03.2015

<http://www.devturkiye.org/>, Erişim: 31.03.2015

<http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/tourism/eden/>, Erişim: 02.04.2015

<http://ec.europa.eu/eurostat/>, EUROSTAT (AB İstatistik Bürosu), Erişim: 02.04.2015

<http://www.esithaklar.org/>, Erişim: 31.03.2015

http://insanca.kadikoy.bel.tr/engelli_arastirmasi01.html, Erişim: 04.04.2015



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU

<http://www.kalkinma.gov.tr/>, Kalkınma Bakanlığı, 10. Kalkınma Planı, Erişim: 01.04.2015

<http://www.tursab.org.tr/tr/engelsiz-turizm/>, Erişim: 02.04.2015

<http://www2.unwto.org/> UNWTO, Erişim: 01.04.2013

Albayrak A. (2014) “Fiziksel Engelli Bireylerin Restoranlarda Karşılaştıkları Ergonomik Sorunlar”, 15. Ulusal Turizm Kongresi, Engelsiz Turizm, Ankara, 13-16 Kasım 2014.

Aslan A. (2008) <http://mpa.ub.uni-muenchen.de/10611/>, Erişim: 01.04.2015.

Catheryn K., Ekiz E., Buhalis D. (2011) “Power in praise: exploring online compliments on luxury hotels”, Boğaziçi Üniversitesi, Advances in Hospitality and Tourism Marketing and Management, İstanbul, 19-24 June.

Ecevit Sarı Z., Işık Ö. (2011) “İnovasyon ve Stratejik Yönetim Sinerjisi: Stratejik İnovasyon”, Celal Bayar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, Cilt: 9, Sayı: 2, Ekim.

Elitaş C., Özdemir S. (2014) “Bulut Bilişim ve Muhasebede Kullanımı”, Muhasebe Bilim Dünyası Dergisi, Cilt: 16, Sayı: 2, Haziran.

Habermas J. (2001) Çeviren: Mustafa Tüzel, İletişimsel Eylem Kuramı, Kabcacı Yayınevi, İstanbul.

İçöz O.; Var T., İlhan İ. (2009) “Turizm Planlaması ve Politikası”, 2. Basım, Turhan Kitabevi, Ankara

Mutlu E.C. (2008) Uluslararası İşletmecilik, 3. Baskı, Beta Yayıncılık, İstanbul.

Perkmen S., Öztürk A. (2009) “Multimedya ve Görsel Tasarım” Profil Yayıncılık, İstanbul.

Seyidoğlu, H. (2013) Uluslar arası İktisat, Geliştirilmiş 19. Baskı, Güzem Can Yayınları, İstanbul.

Ünsal E.M. (2007) İktisadi Büyüme, İmaj Basımevi, Ankara.

Ünsal E.M. (2011) Makro İktisat, 9. Baskı, İmaj Yayıncılık Ankara.

Var, T., Yeşiltaş, M., Yaylı, A. ve Öztürk, Y. (2011) A Study on the travel patterns of physically disabled people. Asia Pacific Journal of Tourism Research, Vol. 16, No. 6, December.

Yozgat U., Gödekli A. (2009) “Canlı Yardım (Live Aid) Proje Yönetimi” (“Engelleri Kaldırılım” Vaka Analizi), 8. Anadolu İşletmecilik Kongresi, 7-9 Mayıs, Manisa.



İletişim Araçlarının Bartın İli Turizm Sektörüne Katkısı

Mehmet TATOĞLU¹ Hamit VANLI²

¹Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi, Teknik Bilimler Meslek yüksek Okulu, Rize.

mehmettatoğlu@hotmail.com

²Maltepe Üniversitesi, İ.İ.B.F. İstanbul.

ÖZET

Bu çalışmanın amacı; şehirlerin turizm stratejilerinin belirlenmesinde iletişimin rolünü incelemek, iletişim sürecini etkileyen faktörleri tespit etmek ve çözüm önerileri sunmaktır. Bir çok alanda olduğu gibi son yıllarda turizm sektöründe de online seyahat alımları ortaya çıkmıştır. Bununla bağlantılı olarak web siteleri günümüzde önemli bir iletişim pazarlama aracı durumuna gelmiştir.

Bu çalışmada yöntem olarak; Bartın ilindeki otel web siteleri incelenerek bir model geliştirilmeye çalışılacaktır. Bu modele göre Bartın ilinde turizme katkısı olacağı düşünülen 30 adet otel web sitesi içerik yönünden incelenecektir.

H.Lasswell' in ifadesinde kavramsallaştırdığı iletişim olayı temelde Kim, Kime, Neyi hangi kanalla ve hangi etki ile ifade ediyordur aşamalarını içermektedir. İşte bu çerçevede iletişimin etkin bir şekilde kullanılması gerekliliği günümüzde iletişim stratejilerinin en önemli dayanağı durumundadır.

Günümüzde bireyin her türlü ihtiyacına hitap eden rekabetçi iletişim ortamlarını bir bütün olarak görmek gerekir, şehirlerin turizm açısından etkin bir varlık gösterebilmesi için iletişim aygıtları ile kültürel potansiyellerinin birlikte sunulması turizme olumlu katkılar yapacaktır.

Sonuç olarak, Bartın ilindeki otellerin web sitelerinin turizm potansiyeli açısından nasıl bir performans gösterdiği değerlendirme konusu yapılacaktır.

Anahtar kelimeler; Bartın, Sosyal Medya, Kültür, İletişim, Strateji

Contribution Of Communication Tools to City of Bartın's Tourism Sector

ABSTRACT

The objective of this study is to look into the role of communication in determining tourism strategies of cities and identify factors affecting communication processes and propose potential solutions. Online tourism purchase has appeared so far, just like many other fields. In connection to that, web sites have turned out to function as a significant communication marketin media.

For the methodology in this study, web sites of Bartın hotels will be examined and a certain model will be developed. According to the model, 30 hotel web sites which are considered to contribute to the tourism sector in Bartın will be examined.

Conceptualized by H.Lasswell's definition, communication contains the steps of "who expresses what, to whom, by which channel and with which effect!". In this respect, the requirement of having to effectively taking advantage of efficient use of communication is one of the key elements of communication strategies.

Today, one needs to consider the competitive communication environments where communication strategies serve people's needs as a whole. What positively affects cities to efficiently play a tourism role is the joint use of cultural potential with communication means.

In conclusion, this study will cover what kind of performance web sites of Bartın hotels display in terms of tourism potential.

Key words: Bartın, Social Media, Culture, Communication, Strategy

GİRİŞ

Son yıllarda en büyük buluşlardan biri olarak kabul edilen internet dünyayı saran ağ anlamına gelmektedir [1].Bir çok alanda olduğu gibi turizm sektöründe de online seyahat alımları ortaya çıkmış, web siteleri günümüzde önemli bir iletişim aracı durumuna gelmiştir [2]. Bu manada gerekli altyapıya sahip olan Bartın ilinde, turizme katkı yapabilecek web sitelerinin taşınması gereken içerik ve tasarım özellikleri şehre gelmeyi düşünen misafirlere yol gösterici olacaktır. Günümüzde turistlerin bir kısmı mutlaka konaklayacağı, tatil yapacağı yeri önceden görmek, satın alacağı hizmet

hakkında bilgi sahibi olmak ister, burada pazarlama iletişiminin önemi ortaya çıkmaktadır.

Toplumsal pazarlama anlayışına göre işletmelerin veya kurumların görevi; hedef alınan müşterinin ihtiyaçlarını, isteklerini ve çıkarlarını belirleyip arzu edilen tatmini rakiplerinden daha etkili ve verimli sunmaktır [3]. Bu noktadan yola çıkarak web sitelerinin müşteri tercihi ve memnuniyeti kazanmak için içerik yönünden tüm sorulara cevap verecek mahiyette düzenlenmesi gereklidir. Etkili bir iletişim için güçlü bir teknoloji ile kültürel varlıkların sergilenmesi ve temsili gerekmektedir.

İletişim alanındaki teknolojik gelişmeler insanlar ve piyasaları birbiriyle daha kolay irtibat kurabilir hale getirmiştir. Küresel manadaki bu değişimleri ortaya çıkaran en önemli nedenler ise ulaşım, enformasyon ve iletişim alanındaki hızlı gelişmelerdir[4].

AMAÇ

İletişim araçları yönünden Bartın ilindeki otellerin web siteleri internet ortamında incelenerek eksikliklerin tespit edilmesi ve buna ilişkin çözüm önerileri sunarak Bartın ve ülke ekonomisine katkı sağlanması amaçlanmaktadır.

YÖNTEM

Bu çalışmada internet ortamında Bartın ilindeki otellerin web siteleri incelenerek turizm yaptıkları katkı açısından bir değerlendirme yapılacaktır.

VERİ TOPLANMASI VE ANALİZİ

Araştırmada internet ortamında tarama yapılarak Bartın ilindeki oteller internet ortamında ziyaret edilmiştir. Toplanan bilgiler düzenlenen anket ile değerlendirilmiştir. Anket iletişim araçları yönünden toplam 20 maddenin yer aldığı iki bölümden oluşmaktadır. I. Bölüm destek hizmetleri II. Bölüm otel de sunulan hizmetler hakkında bilgi veren bölümdür.

1. İLETİŞİM ARAÇLARI

H.Lasswell' in ifadesinde kavramsallaştırdığı iletişim modelinde; Kim, Kime, Neyi hangi kanalla ve hangi etki ile ne söylüyor sorusuna dayanarak çeşitli çalışma ve araştırma alanları geliştirilmiştir. Harold Adam Innis ve Marshall McLuhan gibi düşünürler ise iletişim teknolojilerindeki değişim ve gelişimin insanın düşünce ve toplumsal örgütlenme biçimlerini de değiştirdiğini ifade eder [5]. Şehirlerin turizm potansiyellerinin geliştirilmesinde iletişim araçlarının etkisi büyüktür, çağımız bilgi ve teknoloji çağıdır tüm alanlarda bu gelişimden istifade etmemiz gerekmektedir. Artık insanlar birçok hizmeti internetten satın almaktadır, turizmde bu hizmet kollarından birisidir. Başarılı olmak ve para kazanmak istiyorsanız mutlaka iletişim araçlarını etkin bir şekilde kullanmak zorundasınız. İletişim araçları içinde web siteleri tanıtım açısından önemli yer tutmaktadır.

Günümüzde çağdaş kitle iletişim araçları önemli bir araştırma konusudur, iletişim araçları günlük yaşamımızın bir parçası olduğu gibi; evreni anlamamızda, yorumlamamızda, insanları etkilememizde, hülasa tüm hayatımızda başarı ve başarısızlıklarımızda önemli bir yer tutmaya başlamıştır [6].

Marshall McLuhan' a göre soğuk iletişim araçları düşük tanımlamalıdır, mesela karikatür soğuk bir iletişim aracı iken, fotoğraf yüksek tanımlamalı bir iletişim aracıdır [7]. Bu noktada görsel olarak ifade edilen nesnelere insan hafızasında kalıcı olabilir ve bununla ilişkili olarak gelecekteki satın alma tercihlerinde göz önünde bulundurulabilir. Günümüz rekabet ortamında başarılı olmak isteyen işletmeler müşteri ile olan ilişkilerinde müşteri memnuniyeti ve sadakatini sağlamasını temel felsefe olarak belirlemiştir [8]. İletişim ikna etmekten ziyade anlaşmayı öngörür [9].

Hizmet sektörü içerisinde yer alan turizm, ülkemiz ekonomisi için önemli bir endüstri dalıdır. Sadece ülkemiz için değil pek çok gelişmekte olan ülke ekonomisi için

turizm sektörü, kalkınmanın en önemli unsurlarından biri haline gelmiştir. Birleşmiş Milletler, Dünya Turizm Örgütü istatistiklerine göre turizm, uluslararası ticaret alanında dünyanın dördüncü büyük sektörüdür. Yine aynı istatistikler içerisinde Türkiye'nin 2007 yılı için dünyanın en büyük dokuzuncu destinasyonu olduğu görülmektedir. Yıllar itibariyle ülkemize gelen turist sayısı ve elde edilen turizm gelirlerinde sürekli bir artış gözlemlenmektedir. Bu artışın en önemli nedeni sunulan hizmetin kalitesidir, çünkü kalite artan rekabet ortamında pazarda sadık müşteri yaratabilmede önemli bir etkidir [10].

2. BARTIN VE TURİZM

Bartın, 3000 yıllık geçmişinden günümüze taşıdığı seçkin tarihi, kültürel ve folklorik değerleri ile olağanüstü güzellikler sergileyen doğal turizm kaynaklarıyla önemli bir cazibeye sahip bir ilimizdir. Tarihi "Paphlagonia" bölgesindeki antik kentlerden Sesamos (Amasra), Kromna (Kurucaşile) ve Erythinoi (Çakraz) Bartın ili sınırları içindedir. Antik eserlerin fazla görüldüğü antik kent Amasra'dır. Bartın turizmde akla ilk gelen kültür ve deniz turizmidir. Kültür turizmde; özellikle Amasra'daki antik eserler, deniz turizmde ise; ilgi çeken ve yoğunluk yaşayan İnkumu, Amasra ve Çakraz önemli turistik bölgeleridir.

Amasra'da; Müze, Kale, Kuşkayası Yol Anıtı, Yeraltı Galerisi ve Kiliseler (Fatih Camii ve Sanat Evi) ile Roma Meclis Sarayı (Bedesten) kalıntıları,

Merkez ilçede; Aya Nikolas Kilisesi (Kültür Evi), Höyükler ile Osmanlı dönemi eserlerinden Camiler, Köprüler, Hanlar, Hamam ve Ahşap Bartın Evleri,

Kurucaşile'de; Kromna kenti kalıntıları olan Tekkeönü kalesi, Mahzen ve Galeri ile Yedikuyular,

İnkumu, Amasra ve Çakraz plajları, Günübirişikiler için; Kızılkum, Mugada, Hatipler, Güzelcehisar, Göçkün, Akkonak, Çambu, Karaman, Tekkeönü, Kurucaşile ve Kapisuyu plajları. Küre Dağları Milli Parkı, Yaylalar (Uluyayla, Gezen ve Ardıç yaylaları), Gezi Alanları (Şelaleler ve Trekking Alanları), Gürcölük Mağarası, Güzelcehisar Lav Sütunları, Sportif Turizm Alanları mevcuttur. Ayrıca Bartın ili sınırları içinde arkeolojik sit alanları bulunmaktadır[11].

Tablo 1. Otel Web sitelerine ilişkin bilgiler

Destek hizmetleri	yok	var	% var
-------------------	-----	-----	-------

Otel adres	0	30	100
Otel telefon/Fax	0	30	100
Rezervasyon	9	21	70
Kültürel bilgi	10	20	66
Şehir haritası	10	20	66
Ziyaretçi defteri	6	24	80
Nasıl ulaşılır	15	15	50
İnternet ağı	10	20	66
Şehre ait bilgi	15	15	50
İbadet yeri	30	0	0

Otel hakkında			
Fotoğraflar	0	30	100
Oda bilgisi	0	30	100
Fiyat	15	15	50

Şehirlere mesafe	20	10	33
Trekking	15	15	50
Rehberlik	15	15	50
Kiralık oto hizmeti	27	3	10
Eğlence/müzik	9	21	69
Sitelerle bağlantı	15	15	50
Güvenlik	27	3	10

Kaynak: Karabağ, S.F, Mimaroglu H, Özgen H. (Bir iletişim aracı olarak web siteleri)[12].

Tablo 2. İçerik analizi yapılan otel web siteleri

Sayı	Otel Adı	Web sayfası adresi
1	Sindoma otel	www.sindomaotel.com
2	Fatma hanım konağı	www.fatmahanimkonagi.com
3	Sümmeler konukevi	www.sümmelerkonukevi.com
4	Grand Asiye otel	www.grandasiye.com
5	Grand Kirazlar otel	www.kirazlarotel.com
6	Timur otel	www.timurotel.com
7	Kum butik otel	www.kumbutikotel.com
8	Seymen otel	www.seymenotel.com
9	Ceylin otel	www.amasraceylinotel.com
10	Büyük Liman hotel	www.buyuklimanhotel.com
11	Hotel Grand Astra	www.hotelgrandastra.com
12	Varol hotel	www.varolhotel.com
13	İnkum Sunset otel	www.sunsetinkumu.com
14	Özmenler otel	www.ozmenlerotel.com
15	Kaf konak	www.kafkonak.com.tr
16	Küp motel	www.kupculer.com.tr
17	Işık Altın otel	www.isikaltinotel.com
18	Günter seher otel	www.gunterseherotel.com
19	Belvü palas otel	www.belvupalasotel.com
20	Sahil motel	www.sahilmotel.net
21	Özgün otel	www.amasraozgunotel.com
22	Bedesten otel	www.amasrabedestenotel.com
23	Diamond otel	www.hoteldiamond.com.tr
24	Boğaziçi otel	www.otelbogazici.com
25	Koçer hotel	www.cakrazkocerhotel.com
26	İnkum terrace	www.inkumterrace.com
27	Küre dağ evi	www.kuredagevi.com
28	Aba otel	www.abahotel.com
29	Türkili otel	www.amasra.gen.tr/turkili-otel
30	Cenova otel	www.amasracenovaotel.com

Kaynak: www.bartın.gov.tr/konaklama[13].

BULGULAR

Yapılan bu çalışmada tespit edilen 30 adet otel web sitesi içerik yönünden incelenmiştir. Bu otellerin isim ve web adresleri tablo halinde sunulmuştur. Otellerin tamamı Bartın ili sınırları içindedir.



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU

Yapılan analizde sitelerin adres, telefon/fax, fotoğraf, oda bilgisi, yönünden %100, ziyaretçi defterinde %80, rezervasyonda %70, eğlence, müzik aktivitelerinde %69, internet ağı, şehir haritası, kültürel bilgi %66 oranında bilgi verdiği tespit edilmiştir.

Diğer taraftan nasıl ulaşılır, şehre ait bilgi, fiyat, trekking, rehberlik, diğer sitelerle bağlantı %50 oranındadır. Diğer şehirlere mesafe %33, kiralık oto hizmeti ile güvenlik hizmeti ise %10 dur. En son olarak ta otelde konukların dini ibadetini yapabileceği müsait bir mekanın bulunma oranı ise % 0 dır.

SONUÇ

Yapılan bu çalışmada incelenen otel web sitelerinin adres, telefon, otel fotoğrafları, oda bilgisi haricinde Bartına gelecek turistin dikkatini otelin bulunduğu bölgeye çekebilecek doğa, deniz ve kültürel mirasa ait konularda çok düşük oranda bilginin bulunduğu gözlenmiştir. Özellikle yerli turistlerin ziyaret ettiği Bartın ilinde incelenen 30 adet otelin hiç birinde dini ibadet yeri hakkında bir bilgi bulunmamaktadır. Günümüzde turizm hizmeti sunulan bölgelerde oto kiralama hizmeti havalimanlarından başlamaktadır buna otellerinde destek olması bu hizmeti daha kolay bulunur hale getirecektir bu oranda %10 gibi düşük bir seviyededir.

Turistler daha önce görmedikleri bölgeler, ürünler, hizmetler arasından internet vasıtasıyla verilen bilgiler doğrultusunda tercih yaparlar. Bu nedenle oluşturulan sitelerin müşterinin tüm sorularına cevap verecek mahiyette düzenlenmesi gerekir. Ayrıca ildeki kamu kuruluşlarının sitelerinin de aynı duyarlılığı göstermesi şehrin tanıtımı, ülke ekonomisi ve milli gelire katkı yapması açısından son derece önemlidir.

Dünya ekonomisinde her alanda olduğu gibi turizm alanında da kalite ve güven en önemli iki etkidir, Turizm sektörünün her safhasında sunulan hizmette kalite ve güven ön planda bulunmalıdır, unutulmamalıdır ki müşteri memnuniyetini birkaç kişiye fakat memnuniyetsizliğini ise bir çok kişiye ifade eder. Bartın ilinde iletişim araçlarından biri olan web siteleri birçok eksiklikle hizmet vermektedir, bundan dolayı turizm ve dolayısıyla da ülke ekonomisi olumsuz yönde etkilenmektedir.

Prof.Dr. Nazif GÜRDOĞAN hocanın sözü ile kalite pasaport taşımaz her yere girebilir[14], Turizm' de sunulan hizmetin kalitesini yüksek tuttuğumuz sürece başarı kendiliğinden gelecektir. Ayrıca Bartın iline yakın mesafede yapılacak olan Filyos liman projesi ile şehirdeki turizm potansiyeli artacaktır. Bu manada Bartın ilinin turizm de kalite çitasını daha yükseğe çıkaracak tarihi, kültürel, doğa potansiyeli vardır, önemli olan bu potansiyelin turizmde uzman kişiler tarafından harekete geçirilmesi ve Bartın ilinin ekonomik manada turizmden beklediği katkıyı alabilmesidir.

KAYNAKLAR

- Kırmızı, H. 2006, Genel ve Teknik iletişim, sy 190, Üçyol kitap.
- Karabağ, F.,S, Mimaroğlu, Ö. H, Özgen, H, Türkiye'deki otellerin web sitelerinin etkinliği üzerine bir araştırma.
- Çağlar, İ. Kılıç, S. 2008, Pazarlama, sy 13, Nobel yayınları.
- Acar, M. 2009, Küreselleşme, sy 15, Orion kitabevi.
- Yaylagül, L. 2012, Kitle iletişim kuramları, sy 57, Dipnot yayınları.
- Tekinalp, Ş., Uzun R.2009. İletişim araştırmaları ve kuramları, sy 20, beta yayınları.
- Mutlu, E. 2008, İletişim sözlüğü, sy 259, Ayraç yayınları.
- Kocabaş, F. 2005 Pazarlamada yeni yaklaşımlar ve reklam, sy 57, Dönence yayınları.
- Pira, A. Kocabaş, F. Yeniçeri, M. 2005. Küresel pazarda marka yönetimi ve halkla ilişkiler, sy 147, Dönence yayınları.



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU

Kılıç, B. Eleren, A. Turizm sektöründe hizmet kalitesi ölçümü üzerine bir literatür araştırması.

www.bartın.gov.tr/kultur-turizm.

Karabağ, F. Mimaroğlu, Ö. H. Özgen, H. Türkiyedeki otellerin web sitelerinin etkinliği üzerine bir araştırma.

www.bartın.gov.tr/konaklama.

Gürdoğan, N. 27.05.2009, Yeni Şafak gazetesi.



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU



Sektörel Kalkınmada Yerel Yönetimlerin Rolü: Bartın İli Turizm Sektörü Örneği

Zafer YILDIZ¹ Sinem ÇEKİÇ²

¹ Karamanoğlu Mehmetbey Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, İktisat Bölümü, Karaman

² Bartın Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, İktisat Bölümü, Bartın

scekic@bartin.edu.tr

ÖZET

Turizm sektörü, önsel ve gerisel bağlantısının çokluğu, yerel halk üzerinde oluşturduğu çevre ve tarih bilinci, başka kültürlerle bakış açısının değişmesi konularında sağladığı sosyal faydaların yanında gelir ve istihdam yaratması, döviz girdisi sağlaması, alt ve üstyapının gelişimini tahrik etmesi gibi ekonomik faydaları da bünyesinde barındırmaktadır. Bu nedenle turizm sektörüne ilgi her geçen gün artmaktadır. Bu ilgi açısından gelişmiş ve az gelişmiş ülke ayrımı da ortadan kalkmıştır. Turizm sektörü yerel ekonomiler için de önemli bir dinamiktir. Özellikle bölgesel dengesizliklerin var olduğu ekonomilerde, bu dengesizliklerin giderilmesinde ve yerel ekonomik kalkınmanın sağlanmasında turizm sektörü önemli görevler üstlenmektedir. Fakat turizm sektörünün gelişmesi öncelikle turizm hammaddesinin varlığına bağlıdır. Doğal, coğrafi ve tarihsel varlıklar insan tarafından sonradan üretilemediği için belli bölgeleri diğerlerinden daha şanslı kılmaktadır. Bartın ili de turizm sektörü açısından önemli potansiyele sahip olan illerdedir. Bu potansiyelin ekonomik getiriye dönüştürülebilmesi için ilin yerel yönetimlerinin de aktif rol üstlenmesi gerekmektedir. Bu çalışmanın amacı; Bartın ili yerel yönetimlerinin turizm sektörüne bakış açısı ve turizm sektörünün geleceğine yönelik değerlendirme ve beklentileri tespit edilmeye ve bu çerçevede bir turizm gelecek vizyonu oluşturulmaya çalışılmasıdır. Çalışma literatür taraması, istatistiki verilerin derlenmesi ve yerel yöneticilerle yapılacak yüz yüze görüşmelerden elde edilen verilerin değerlendirilmesi şeklinde gerçekleştirilecek ve sonuçlandırılacaktır.

Anahtar Kelimeler: Yerel Kalkınma ve Turizm, Yerel Yönetimler ve Turizm, Bartın Turizm Sektörü

Role of Local Governments in Sectoral Development: Bartın Province Tourism Sector Sample

ABSTRACT

Tourism sector, beside the majority of the priori and backward links, forming environment and history consciousness over local people and providing social benefits such as change of perspective to other cultures, also contains economic benefits such as providing income, creating employment and developing infrastructure and superstructure. Therefore, interest to tourism sector increases gradually. In regard of this interest the separation between developed and developing country has disappeared. The tourism sector also an important dynamic for local economies. Especially in economies that have regional imbalances, the tourism sector has an important role solving these imbalances and providing regional development. However, development of tourism sector relies on the existence of tourism raw material. So, some regions are luckier than others because of natural, geographical and historical assets cannot be produced by mankind. Bartın is also one of the provinces that have tourism industry potential. Local authorities should take an active role to transform this potential into economic returns. The purpose of this study is, to create a future vision for tourism by identifying the tourism sector perspective of local authorities and determining the assessments and expectations of the future of tourism sector. The study will be carried out and finalized with literature review, compilation of statistical data and evaluation the data obtained from face to face interview with local authorities.

Keywords: Local Development and Tourism, Local Governments and Tourism, Bartın Tourism Sector

GİRİŞ

1990'lı yıllarda başlayan küreselleşme hareketi ile birlikte sanayileşme sürecini tamamlamış ülkeler kendi bölgeleri arasında ortaya çıkmış olan ekonomik dengesizlikleri en aza indirebilirken, gelişmekte olan ve az gelişmiş ülkeler bunu yeterince başaramamışlardır. Gelişmekte olan ülkelerin sanayileşmelerini gerçekleştirememiş olmaları, ekonomik ve sosyal kalkınmanın sağlanabilmesi için farklı sektörlerin avantajlarından yararlanılması alternatifini ortaya çıkarmıştır. Hem ülke hem de bölge açısından geçerli olan bu duruma en uygun sektörlerden birisi ise turizm sektörüdür. Türkiye'de 1990'lı yıllardan sonra ivme kazanan turizm sektörü bir yandan cari açığın kapanmasına ciddi katkı sağlayan döviz gelirini sağlamakta diğer yandan

ise bölgesel dengesizliklerin giderilmesinde rol oynayabilecek sektör olarak değerlendirilmektedir.

Batı Karadeniz Bölgesi, Türk turizmi açısından klasik deniz-kum-güneş turizmi dışında alternatif turizm olanaklarının yoğun olarak bulunduğu bir bölgedir. Özellikle yayla turizmi, sağlık turizmi, dağ ve spor turizmi ve doğa yürüyüşlerine uygun birçok farklı turizm dallarında potansiyele sahiptir. İstatistiki Bölge Birimleri Sınıflandırmasında (İBBS) TR81 (Zonguldak, Karabük, Bartın) bölgesi içinde yer alan Bartın ili de turizm arz potansiyeli açısından yeterli hammaddeye sahip olan illerdendir. Bartın, hem deniz-kum-güneş hem de alternatif turizm potansiyeli açısından Karadeniz'in diğer bölgelerine nazaran daha avantajlı bir durumdadır. Oysa, yukarıda ifade edildiği gibi Bartın ilinin alternatif turizm potansiyeli neredeyse hiç değerlendirilememektedir. Bu potansiyelin de faaliyete açılması, Bartın ilinin ekonomik ve sosyal gelişimine önemli katkılar sağlayacaktır. Ancak turizmin yerel ekonomik kalkınmada bir dinamik olarak kullanılabilmesi için yerel yönetimlerin bu noktada birincil derecede etkileyici ve etkilenici olduğu unutulmamalıdır. Etkileyicidirler zira yerli veya yabancı turistlerin alt ve üstyapı olanaklarının sağlayıcısı durumundadırlar. Etkilenicidirler, zira turizm hareketliliğinin artması bir yandan bölge gelirini arttırdığı gibi yatırımları da çekilmesine de sebep olacak ve bu sayede bölge cazibe merkezi haline gelecektir. Bu katkıların ortaya konulabilmesi ve başarıya ulaşmasında, yerel yönetimlerin bölgelerinde bulunan turizm arz potansiyeline yönelik farkındalık düzeyleri ve gelecek stratejileri temel belirleyicilerdendir. Bu nedenle çalışmanın ana eksenini Bartın ili turizm arz potansiyeli ve bu potansiyelin harekete geçirilebilmesi için yerel yönetimlerin üzerine düşen görevlerin tespiti oluşturmaktadır. Bu amaç doğrultusunda Bartın ili merkez ve üç ilçe belediyesi ile başkanlık düzeyinde mülakat şeklinde görüşmeler yapılmış ve bu görüşmelerde Bartın ili turizm sektörünün mevcut durumu ve geleceğe yönelik planlamalar hakkında hazırlanan sorulara belediye başkanlarının verdikleri cevaplar değerlendirilmiştir. Yapılan değerlendirme sonunda Bartın ili turizm sektörünün gelişimi ve ilin yerel kalkınmasında etkinliğinin artması için yerel yönetimlerin rolü ve turizm ile ilgili gelecek stratejileri tespit edilmeye çalışılmıştır.

1. Turizm ve Kalkınma İlişkisi

Tarihin her döneminde insanlar farklı nedenlerle seyahat etmişlerdir. Bu seyahatler kimi zaman psikolojik kimi zaman fizyolojik ihtiyaçlardan doğmuş ve dinlenme, eğlenme, gezip-görme, öğrenme gibi amaçlarla yapılmıştır (Uçkun, 2004: 28). Turizm olarak isimlendirilen bu olay küreselleşme süreci ile birlikte ülkeler arasında kısıtlamaların kalkmasıyla birlikte çok daha hızlı bir büyüme sürecine girmiştir. Latince kökeni *tornus* (bir eksen etrafında dönme) olan (Akat, 1997: 3) turizm kelimesi, İngilizce, Almanca, Fransızca gibi dillere "tour" olarak geçmiştir (Ağaoğlu, 1991: 24). İnsanların M.Ö 6000 yılında yerleşik düzende yaşamaya başladığı bilinmektedir. Turizmin ortaya çıkışı ise yazıyı, parayı ve tekerleği bulan Sümerlere kadar yani M.Ö 4000'li yıllara kadar götürülebilmektedir (Barutçugil, 1984: 28). Turizm faaliyetlerinin geçmişinin bu kadar eskiye dayanmasının bir nedeni de eski uygarlıkların ticaret amacıyla birbirlerini ziyaret etmelerinin de turizm faaliyeti olarak değerlendirilmesidir (Doğanay, 2001:17). Bu sayede ilk turizm hareketi ticari amaçlı olarak yapılan seyahatlerle başlamıştır. M.Ö. 700'lü yıllara gelindiğinde ise, eski yunan medeniyetinde Olimpiyat Oyunlarının başlaması ve bu oyunları izlemek için uzak yakın birçok farklı bölgelerden insanların bu oyunları izlemek üzere yaptıkları seyahat, turizmin eğlence boyutunu oluşturmuştur (Bayer, 1992: 12). M.Ö 3100 - 1166 arasında yaşamış olan Mısır uygarlığı döneminde seyahati kolaylaştırmak adına yolar yapılmış, konaklama yerleri, festivaller ve spor müsabakalarının düzenlenmesinin yanında yol işaretleri de ilk olarak bu dönemde kullanılmıştır (Özgüç, 1998:215-216). Yunan İmparatorluğu döneminde ise, (M.Ö. 2600-M.Ö 1450) denizciliğin önem kazanması sayesinde deniz

aşırı bölgelere ulaşımın kolaylaşması turizm hareketinde bir artışı beraberinde getirmiştir (Turizmin Tarihsel Gelişimi, 2007).

1769 yılında James Watt tarafından buhar gücünün bulunması ve 1787 yılında buharı kullanarak çalışabilen ilk makineyi üretilmesiyle sanayi devriminin temeli atılmıştır. Buhar makinelerinin ulaşım sektöründe kullanılmasıyla birlikte, ulaşımında ortaya çıkan gelişmeler sayesinde toplu taşımanın mümkün hale getirmiştir. Thomas Cook isimli bir girişimci İngiltere'nin Leicester kentine yakın bir yerde düzenlenen festivale 571 kişilik bir grubu konaklamasız olarak kişi başı 1 şiline götürerek modern anlamda ilk turizm hareketini başlatmıştır (Sheldon, 1990:28). Sanayi devriminden sonra o güne kadar kas gücüne dayanan üretimde makinelerin kullanılmaya başlaması sonucunda insanların çalışma saatleri kısalmış, boş zamanlarında artış gerçekleşmiş, bu durum çalışanlar açısından turizme katılımın sayı ve süresinin artmasına neden olmuştur. Zaman içinde bilim ve teknolojiye yaşanan gelişmeler kültürel, ekonomik ve sosyal hayatta değişimleri tetiklemiş ve bu değişime paralel olarak insanların istek, ihtiyaç ve alışkanlıklarında değişimler farklı turizm türlerini içinde barındıran alternatif turizm kavramının ortaya çıkmasına neden olmuştur. Diğer yandan artan turizm faaliyetlerinin beraberinde getirdiği ekonomik kazanımlar ülkeler ve bölgeler arasındaki gelişmişlik farklılıklarının azaltılmasında bir araç olarak kabul edilmesinin önünü açmıştır. Özellikle az gelişmiş ve gelişmekte olan ülkeler, sahip oldukları turizm arz potansiyelini değerlendirerek sanayileşme için gerekli sermaye birikimi ve döviz girdisine destek sağlamak suretiyle diğer ülkelerle aralarında bulunan gelişmişlik seviyesini azaltmaya çalışmışlardır (Braden, Wiener 1980:37).

Bir bölgenin turizm arz potansiyelinin harekete geçirilebilmesi ve bunun kalkınmada rol oynayabilmesi için öncelikle bölgenin tarihi ve kültürel değerlerinin mevcut durumu, bölgenin iklim ve bitki örtüsünün turistik aktivitelere yakınlığı, konaklama tesislerinin durumu ve geliştirilebilme kabiliyetleri, bölge halkının turizme karşı tutumu, turizmin bölge halkına istihdam yaratabilme gücü ve turizm sektörünün bölgenin diğer sektörleri ile bağlantı düzeyi tespit edilmelidir (Çeken, 2008:299). Bu analizler yapıldıktan sonra ilgili bölgenin sahip olduğu turizm potansiyelinin bölgenin kalkınmasına hizmet edip edemeyeceği anlaşılabilir. Batı Karadeniz bölgesinde yer alan Bartın ili ise klasik ve alternatif turizm anlamında bu potansiyele sahip olan illerdendir.

2. Bartın İli Sosyo-Ekonomik Yapısı

Bartın ili, Karadeniz bölgesinin batısında bulunan, Kastamonu, Karabük ve Zonguldak illeriyle komşu olan ve yüzölçümü 2.220 km², deniz seviyesinden yüksekliği 25 metre olan bir bölgededir. Bartın ekonomisi, yeraltı zenginlikleri nedeniyle başta madencilik olmak üzere, Sanayi, Tarım, Ticaret, Turizm ve Ormanlık faaliyetleri üzerine kuruludur. Bunun yanında yöresel olarak el işlemleri, tel kırmacılık, dokumacılık, ağaç oymacılığı, gemi inşası, yörede çıkan bir taştan yapılan sac üretimi de Bartın ekonomisine katkı sağlayan diğer alanlardır (İl Bilgileri, 2015). Bartın ili şehirleşme oranı, kişi başına GSYH ve sanayide çalışanların toplam istihdama oranı bakımından Türkiye ortalamasının altında kalırken, yıllık nüfus artış hızı ve tarımda çalışanların toplam istihdama oranı açısından Türkiye ortalamasının üstünde yer almaktadır. Ekonomik gelişme olarak geri durumda bulunan Bartın bu nedenle hali hazırda Kalkınmada birinci derecede öncelikli yöreler (KÖY) arasında yer almaktadır. Bölgede ekonomik olarak öncelikli sektörün madencilik olmasına bağlı olarak istihdam Amasra ve Zonguldak'ta yoğunlaştığından dolayı sanayi sektörünün gelişmesi için gerekli olan vasıflı işgücü yetersizliği, bölgede sanayileşmenin geri kalmasının önemli sebeplerinden biridir. Ancak bölgede madenciliğin yanında hammaddeye yakınlık nedeniyle çimento fabrikası ve geniş çapta orman varlığı nedeniyle orman ürünlerine yönelik orman işletmesi ile kamu sanayileşmenin öncülüğünü başlatmış ve bu devinim özel sektörün katkılarıyla devam etmektedir (TÜİK, 2011:14).



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU

Tablo 1: TR81 (Zonguldak-Karabük-Bartın) Cari Fiyatlarla Bölgesel Gayri Safi Katma Değer (2004-2011) (milyon TL)

Sektörler Bartın	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Tarım	502.223	546.768	527.768	609.702	602.088	702.354	717.726	875.839
Sanayi	3.047.038	3.683.786	4.140.785	4.237.790	4.359.069	4.218.939	4.720.719	5.841.832
Hizmetler	3.977.047	4.738.624	5.176.985	5.845.915	6.421.142	6.389.842	6.873.946	7.985.447
Toplam	7.526.303	8.969.178	10.384.952	10.693.407	11.402.299	11.311.134	12.312.391	14.702.618

Kaynak: TÜİK verilerinden derlenmiştir.

TR81 bölgesinin sektörel bazda cari fiyatlarla ülke ekonomisine sağlamış olduğu katma değer Tablo 1'deki gibidir. Buna göre 2004-2011 yılları arasında tarım sektörü %74, sanayi sektörü %91 büyürken hizmetler sektörü %100 üzerinde bir büyüme oranıyla en hızlı gelişen sektör olduğunu göstermektedir. Turizm ise, hizmetler sektörü içinde yer alan bir kalemdir. Bu nedenle Bartın ili ekonomik kalkınmasında kullanılabilecek gelişme potansiyeli en yüksek sektör turizm olarak değerlendirilmektedir.

Özellikle Bartın ili için turizm sektörünün sektörel kalkınmada sürükleyici unsur olabileceği düşünülmektedir. Bartın ili kamu yatırımı kapsamında 2008 yılında toplam 180 proje verilmiş ve bu projeler kapsamında toplam 55.407.134 TL yatırım gerçekleştirilmiş turizm sektörü için hiç proje verilmemiş ve yatırım gerçekleştirilmemiştir. 2009 yılında proje sayısı 206 yatırım miktarı 71.235.422 TL olmuş ve bunun içinde turizmin payı 6 proje ve 910.000 TL olmuştur. 2010 yılında proje sayısı 442 'ye yükselmiş yatırım 84.763.012 TL olmuş ve bunun içinde turizmin payı 3 proje ve 1.186.000 TL yatırım olmuştur. 2011 yılında proje sayısı 440 ve toplam yatırım 99.913.446 TL iken turizmin payı 2 proje ve 2.360.000 TL olmuştur. 2012 yılında proje sayısı 377 yatırım miktarı 236.552.870 TL iken turizmin payı 3 proje ve 7.306.000 TL olmuştur. 2013 yılında proje sayısı 563'e yükselmiş yatırım miktarı 307.862.097 TL olmuş turizmin payı ise 5 proje ve 1.610.000 TL olmuştur. 2014 yılında proje sayısı 297 yatırım miktarı 186.453.810 TL olarak gerçekleştirirken turizmin payı 1 proje ve 100.000 TL ye gerilemiştir (Bartın Kamu Yatırımları, 2008-2014). Bu yatırımlarda genellikle en yüksek payı ulaştırma-haberleşme, tarım ve DKH alırken en düşük payı madencilik ve turizm sektörleri almaktadır. Yukarıda verilen rakamlar göstermektedir ki turizm sektörüne yönelik olarak kamu yatırımı son derece yetersizdir.

3. Yerel Yönetimler ve Turizm Sektörü

Yerel yönetimler, buldukları bölgenin ihtiyaçlarını karşılamak üzere, bölge halkına kamu hizmeti sağlayan toplumsal kurumlardır (Henden, Henden 2005:50). Bir bölgenin kalkınmasının sağlanmasında merkezi idare artık tek aktör değildir. Yeni aktörlerin başında ise yerel yönetimler gelmektedir (Bilgin, 2002:316). Yerel kalkınma en geniş anlamda "yerel yaşam kalitesinin bir üst seviyeye çıkarılmasıdır" şeklinde tanımlanmaktadır. Yerel kalkınmanın sağlanabilmesi bölgenin ekonomik ve sosyal ihtiyaçlarına yönelik olarak kısa, orta ve uzun vadeli strateji ve planların hazırlanması gerekmektedir. Ancak yerel kalkınma ile ilgili olarak hazırlanan bu planların aynı zamanda ulusal ve bölgesel bazda hazırlanan planlarla uyumlu olması ve yerel kalkınma planlarının o bölgenin ekonomik ve sosyal avantajlarını göz önünde bulundurması da önemlidir (Tunçsiper, Yılmaz, 2009:53). Yerel kalkınma, "bölgenin sahip olduğu doğal, ekonomik, kültürel, teknolojik ve beşeri kaynakların etkin ve verimli bir şekilde kullanılmasıyla, bölgesel fırsat ve avantajların yerel aktörler tarafından değerlendirilmesi" şeklinde tanımlanmaktadır (Çarkçı, 2008:59). Bu nedenle yerel kalkınmanın sağlanmasında seçilecek sektör oldukça önemlidir. Öncelikle seçilen sektörün il kapsamında önemli potansiyelinin varlığı gereklidir. Seçilen sektörün doğru olması yerel kalkınmanın sağlanmasında yerel kaynakların ve rekabet avantajının kullanılarak kamu ve özel sektör işbirliği ile yerel anlamda bir kalkınma stratejisinin harekete geçirilmesini kolaylaştıracaktır (Çetin, 2007:156).

Bir bölgenin kalkınmasında seçilen sektörün rekabet gücünün yüksek olması da önemlidir. Porter'a göre bölgenin rekabet gücünü belirleyen dört ana faktör vardır. Bunlar; (1) Üretim faktörleri olanağı, seçilen sektörün rekabet gücünün temel belirleyicisi o sektöre ait üretim faktörlerinin bölgede bulunup bulunmamasıdır, (2) bölgenin ürettiği mal ve hizmete olan talep (3) üretimi destekleyici endüstrilerin varlığı (4) firmaların stratejileri, yapısı ve rekabet düzeyleri (Becerren, 2004:285). Bu dörtlü yapıya Porter'in milli elmas modeli denmektedir. Dünya Turizm Örgütüne göre, Uluslararası Endüstriyel Sınıflamaya göre turizm sektörünün ilgili olduğu alanlar; inşaat, toptan ve perakende satışlar, oteller, restoranlar, ulaştırma-depolama ve iletişim, finansal kurumlar, gayrimenkul kiralama ve işletmecilik, kamu yönetimi, eğitimi, seyahat büroları gibi alanlardır (İçöz, 2005:24). Görüldüğü gibi turizm sektörü geliştirdiği bölgelerde birçok farklı sektörü de etkileyebilmektedir.

4. Bartın İli Turizm Arz Potansiyeli

Batı Karadeniz bölgesinde yer alan Bartın ili, sahip olduğu klasik ve alternatif turizm potansiyeli sayesinde yerel kalkınmanın sağlanmasında seçilebilecek sektörlerin en avantajlılarından biri durumundadır. Yerel ekonomilerin turizm sektörünü kullanarak gelişebilmesi üç şekilde olmaktadır. Bunlar (Rogerson, 2002:97); (1) Özellikle kıyı bölgelerinde potansiyeli fark eden girişimcilerin sektöre yatırım yapması daha sonra tamamlayıcı yatırımların bölgeye gelmesiyle (2) Tamamen kişisel olarak ortaya çıkan aktivitelerle ve bir süre sonra bu hareketliliğin yatırımları çekmesiyle (3) Özel çaba ve yatırımlarla. Bartın ilinin durumu incelendiğinde ikinci şekilde gelişen bir turizm hareketliliğine sahip olduğu anlaşılmaktadır. Kendiliğinden bir turizm merkezi haline gelen bölgelerde sektörün gelişme potansiyeli çok daha yüksek olacaktır. Bartın ilinin sahip olduğu turizm arz potansiyeli Tablo 2'de verilmiştir.

Tablo 2: Bartın İli Turizm Arz Potansiyeli

Kültür Turizmi Olanakları	Amasra'da tarihi Paphlagonia bölgesi, Bartın'da tarihi Osmanlı Evleri, El Sanatları
Deniz Turizmi Olanakları	Bartın'ın kıyı kesiminde günübirlik kullanıma açık plajlar
İrmak Turizmi Olanakları	Bartın ırmağı, Altınırmak-Gümüş Deniz Turları, su bisikleti ve sandal gezileri ile kürek yarışları gibi aktivite olanakları
Yayla Turizmi Olanakları	Uluyayla, Ardıç ve Gezen yaylaları
Dağ Ve Doğa Turizmi Olanakları	Küre Dağları Milli Parkı, şelaleler, kanyon ve Gezi Alanları
Çadır Ve Karavan Turizmi Olanakları	Yaylalar ve bakir koyların bulunduğu sahil kesiminde Çadır ve Karavan Kampı için ideal alanlar
Çiftlik Turizmi Olanakları	Bartın köylerinde Çiftlik Turizmi aktivite olanakları
Mağara Turizmi Olanakları	Turizme kazandırılmayı bekleyen 100 adet mağara varlığı
Av Turizmi Olanakları	Kara avcılığına uygun alanlar
Yat Turizmi Olanakları	Bartın İrmağı (Yalı mevki), Amasra Antik liman ve Balıkçı Barınakları
Kongre Turizmi Olanakları	Özellikle Amasra'nın doğal ve coğrafi altyapısı nedeniyle kongre organizasyonlarına ev sahipliği yapabilecek konumu

Kaynak: Turoğlu Hüseyin, Özdemir Hasan (2005), "Bartın İlinin Eko-turizm Potansiyelinin Belirlenmesi Bartın'da Yerel Yönetimlerin Turizm Sektörüne İlişkin Değerlendirmeleri", s.105.

5. Yerel Yönetimlerin (Bartın Turizm Sektörü Değerlendirmeleri

Araştırma alanı olarak seçilen Bartın merkez ve Ulus, Amasra ve Kurucaşile ilçeleri sahip oldukları turizm potansiyelini yeterince değerlendirmemektedirler. 2011 yılında yapılan sosyo-ekonomik gelişmişlik sıralamasında Karabük 28. ve Zonguldak 29. sırada iken Bartın 48. sırada yer almaktadır (T.C. Kalkınma Bakanlığı, 2013:50). Zonguldak, Karabük ve Bartın illerini kapsayan TR81 bölgesi ise sosyo-ekonomik gelişmişlik sıralamasında 13. sıradadır (T.C. Kalkınma Bakanlığı, 2013:74). Bu veriler, Bartın ilinin sosyo-ekonomik gelişimini sağlayamadığını gösteren en temel verilerdir. Oysa Bartın ekonomik değer yaratacak turizm potansiyeline sahiptir. Ancak bu potansiyelin ekonomik değere dönüşmesi öncelikle potansiyelin harekete geçirilmesi ile mümkün olabilecektir. Bu noktada yerel yönetimlerin bölgelerinde bulunan turizm arz potansiyeline yönelik farkındalık düzeyleri ve bu potansiyelin harekete geçirilmesine yönelik bakış açıları, bölgenin sosyo-ekonomik kalkınmasında turizm sektörünün



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU

kullanılabilirliğinin artması açısından oldukça önemlidir. Bartın ili yerel yönetimlerinin turizm sektörüne mevcut bakış açılarını tespit etmek amacıyla yapılan çalışmada il merkezi ile birlikte 3 ilçenin belediye başkanları ile görüşmeler yapılmıştır. Yöneltilen sorular ve sorulara verdikleri yanıtlar aşağıda verilmiştir.

1) Bölgenizdeki turizm potansiyeli yeterince değerlendiriliyor mu? Sebebini açıklar mısınız?

Çalışmaya dâhil olan bütün belediye başkanları bölgelerinde var olan turizm potansiyelinin yeterince değerlendirilemediğini ifade etmişlerdir. Bunun sebebi olarak ise; Bartın-Merkez İlçe Belediyesi, Bartın'da beş yıldızlı otellerin bulunmayışını ve yeterli konaklama tesisine sahip olunmamasını, Amasra Belediyesi, bölgede sahip olunan tarihi ve kültürel zenginliklerinin büyük bir kısmının yeraltında olmasını, yeme-içme ve konaklama tesislerinin yetersizliğini, turizm sektöründe istihdam edilecek nitelikli işgücü eksikliğini ve bölgede Turizm Meslek Yüksekokulunun bulunmayışını, Kurucaşile ve Ulus belediyeleri ise, bölgeye ulaşım imkânlarının olumsuzluğunu ve bölgede yeterli konaklama tesisinin bulunmayışını görmekteyler.

2) Bölgenizdeki turizm sektörü Bartın için yeterince istihdam olanağı ve gelir sağlıyor mu?

Bartın-Merkez, Ulus, Kurucaşile Belediyeleri, bölgedeki turizm potansiyeli yeterince değerlendirilmediğinden dolayı turizm sektörünün istihdam ve gelir sağlayamadığını; Amasra Belediyesi ise istihdam ve gelirin yeterli düzeyde sağlandığını ifade etmişlerdir.

3) Buğüne kadar yerel yönetim olarak bölge turizmi ile ilgili bir proje geliştirdiniz mi? Geliştirdiyse içerdiği ve sonuçları hakkında bilgi verir misiniz?

Bartın merkez Belediye Başkanı Cemal Akın; Irmak turizmi ile ilgili bir projelerinin olduğunu, bu proje ile Bartın ırmağının denize ulaşan tek ırmak olduğu için nakliyecilik de yapılabileceğini ifade etmiştir. Ayrıca Yalı Mevkii'nden başlanarak bir kültür yolu oluşturmak için, deniz tarihi müzesinin düzenlenmesi, şadırvan ile ilgili çalışmalar, su terazisinin eski hale gelmesi, hamam restorasyonu gibi projeler yaptıklarını ifade etmiştir. Bartın'da bulunan müzelerin de tamamlanması ile bu kültür yolu tamamlanacaktır.

Amasra Belediye Başkanı Mehmet Emin Timur; Amasra'nın tanıtımı ile ilgili projelerinin olduğunu, turizm sektörünün birden çok sektör ile bağlantısının olması nedeniyle, özellikle altyapı çalışmaları, çevre ile ilgili yapılan yatırımlar, vb. projelerinde dolaylı olarak turizm sektörüne katkı sağladığını söylemiştir. Sit alanlarında bulunan kalelerin bakımı ve onarımı ayrıca devam eden arkeolojik kazıların belediye için büyük önem arz ettiğini, bunun için belediyenin ve devletin yapmış olduğu projeler olduğunu ifade etmiştir. Timur'a göre, özellikle son beş yılda yapılmış olan rekreasyon alanları ve var olan plaj düzenlenmesinin ilçe turizmine olumlu etkileri olmuştur. Ayrıca Çekiciler çarşısında Amasra işlerinin çoğaltılması, halk eğitim merkezlerinde el işleri ile ilgili çalışmaların, düzenlenen kültür-sanat günlerinin Amasra turizmini olumlu etkilemiştir.

Kurucaşile Belediye Başkanı Mehmet Zihni Sayın; doğa ile ilgili planladıkları proje kapsamında, Küre dağlarından Kurucaşile'ye belirlenen güzergâhlar üzerinde doğa yürüyüşü yapılacağını ifade etmiştir. Ayrıca tarihi çok eskiye dayanan ve Kurucaşile için çok önemli olan ahşap tekne yapımının özendirilmesi için de bir proje düşünülmektedir.

Ulus Belediye Başkanı Hasan Hüseyin Uzun; Küre Dağları Milli Parkı Müdürlüğü ve Ulus Belediyesinin işbirliği ile Ulus'a bir kent müzesi oluşturmaya yönelik çalışmalarının olduğunu ifade etmiştir. Ulus merkezde üç katlı bir yapı olan Kocagöz Konağı'nın birinci katının Küre Dağlarının tanıtımı için kullanılacağını, ikinci katının



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU

etnografya kent müzesi olacağını, en üst katının ise Ulus'a gelen misafirlere Ulus kültürünün tanıtılması amacıyla restore edildiğini söylemiştir.

4) Sizce bölgenizde deniz-kum-güneş dışında gelişmeye en müsait turizm çeşidi hangisidir?

Yerel yönetimlerin bu soruya verdikleri cevaplar, il içinde buldukları konuma, denize yakınlıklarına, sahip olduğu tarihi ve kültürel değerlere göre farklılık göstermektedir. Bartın-Merkez Belediyesi; ırmak, tarih ve doğa turizmini, Amasra Belediyesi; tarih ve kültür turizmi ile kongre turizmini, Kurucaşile Belediyesi; av ile doğa turizmini ve Ulus Belediyesi; doğa turizmini, tarih turizmini gelişmeye en müsait turizm çeşidi olarak gördüklerini ifade etmişlerdir.

5) Bölgenizdeki mevcut turizm sektörü daha da gelişirse sizce öncelikli olarak Bartın ekonomisindeki hangi soruna çare olur?

Belediyeler, bölgede mevcut turizm sektörünün gelişmesinin ilk olarak bölgede yeni istihdam olanaklarını arttıracaklarını ve bu sayede işsizliğin azalacağını, ikinci olarak ise, bölge halkının gelirinin artmasına da ciddi katkı sağlayacağını belirtmişlerdir.

6) Bölgenizde turizm sektörünün gelişmesi için kamu yatırımı desteği alıyor musunuz?

Belediyelerin hiçbiri turizm sektörüne yönelik olarak herhangi bir kamu desteği almadıklarını, çünkü Bartın'ın turizm alanı olarak kabul edilmediğini ifade etmişlerdir. Ancak her dört belediye de alt yapı yatırımı adı altında aldıkları kamu yatırım desteğini turizm sektörünün dolaylı etkileyicisi olarak kabul ettiklerini ifade etmişlerdir.

7) Bölgenizde turizmin gelişmesi için çözülmesi gereken öncelikli sorunlar nelerdir?

Bartın-Merkez Belediyesi, alt yapı hizmetleri ile ilgili sorunların öncelikli olduğunu su konusunda yaşanan sıkıntıların yeni boru hattı sayesinde giderileceğini söylemiştir. Amasra Belediyesi, kanalizasyon alt yapısının oldukça iyi olduğunu, ancak, kanalizasyon arıtmasının olmamasının plajlarda mavi bayrak için engel teşkil ettiğini ve bu engelin aşılması konusunda arıtma tesisinin ihaleye çıkma aşamasında olduğunu ifade etmiştir. İlçede trafik yoğunluğu ve bu nedenden kaynaklanan otopark sorunu aşılması gereken bir problemdir. Fakat Amasra'nın dışında yeni otopark alanları yapılarak bu sorun çözülmeye çalışılmaktadır. Ayrıca daha önce yatay büyüme yapılamadığından ortaya çıkan kaçak yapılaşmanın önüne geçebilmek için çalışmalar yapılmaktadır. Kurucaşile Belediyesi, üst yapı olanakları yönünden Kurucaşile'nin oldukça zayıf olduğunu, ifade etmiştir. Ulus Belediyesi, alt yapı ve üst yapı ile ilgili sıkıntıların olduğunu, bununla Ulus ilçesinin turizmini olumsuz etkilediğini söylemiştir.

8) Üniversitenin bulunması sizce turizm sektörünün gelişmesi açısından bir avantaj mıdır?

Belediyeler, bölgelerinde üniversitenin bulunmasının, turizm sektörünün gelişmesi açısından önemli bir avantaj olduğunu belirtirken; Amasra Belediyesi arkeoloji ve turizm bölümlerinin Amasra'da açılmasının sadece kalifiye eleman yetiştirilmesinde değil aynı zamanda gün yüzüne çıkmamış tarihsel kalıntıların ortaya çıkmasında çok önemli olduğunu ifade etmiştir.

9) Bölgenizde hayatın pahalı olduğunu düşünüyor musunuz? Sizce bunun sebebi nedir?

Merkez Belediyesi; ev kiralının yüksek olduğunu bunun dışında hayatın pahalı olmadığını ifade etmiş ve kiralının yüksek olmasının nedeni olarak da yüksek öğrenci sayısına karşın yeterli yurt ve apart olmayışını göstermiştir. Amasra Belediyesi diğer turizm bölgeleriyle kıyaslandığında ilçede hayatın pahalı olmadığını ancak yazın talep artışına bağlı olarak fiyatlarda farklılıklar olduğunu ifade etmiştir. Kurucaşile Belediyesi; bir yandan bölgeye ulaşım yollarının bozuk olması nedeniyle taşımacılık maliyetlerinin

artması, diğer yandan sektörel rekabetin az olması nedeni ile bazı sektörler için ilçede hayatın pahalı olduğunu ancak ilçelerinde diğer ilçelere göre nispeten emlak fiyatları ve ısınma maliyetlerinin daha ucuz olduğunu ifade etmiştir. Ulus Belediyesi de; ilçe halkının çoğunlukla kendi ürünlerini kendilerinin yetiştirmesi nedeniyle hayat pahalılığının bulunmadığını ancak ev kiralari konusunda biraz fiyatların yüksek olduğunu ifade etmiştir.

10) Bölgenizdeki turizm potansiyeli için herhangi bir tanıtım faaliyetinde buldunuz mu? Bu faaliyetleri gerçekleştirmek için bünyenizde turizm ile ilgili bir birim oluşturdunuz mu?

Belediyeler, turizmle ilgili bir tanıtım faaliyetinde bulunmadıklarını, bünyelerinde kurulmuş olan bir turizm birimi olmadığını, tanıtım için fuarlara katıldıklarını ifade etmişlerdir.

11) Bölgenize yabancı turistlerin gelmeye başlaması durumunda bu turistleri ağırlamaya yetecek kadar konaklama, yeme-içme ve eğlence üst yapısına sahip misiniz?

Belediyeler, bölgeye yabancı turistlerin gelmeye başlaması durumunda yeterli konaklama, yeme-içme ve eğlence üst yapısına sahip olmadıklarını, üst yapıdan kaynaklanan eksikliklerin bölgenin var olan potansiyelini değerlendirmenin önünde önemli bir engel olduğunu ifade etmiştir.

12) Sizce bölgenize gelen yerli turist sayısının artması mı yoksa yabancı turist sayısının artması mı bölge ekonomisine daha büyük katkı sağlar?

Belediyelerin ifadelerine göre yerli ya da yabancı turist fark etmemektedir.

13) İş adamlarına turizm sektörüne yatırım yapmaları konusunda bir başvuruda buldunuz mu?

Her dört belediye de bölgelerindeki iş adamlarına başvurularının olduğunu belirtmişlerdir. Özellikle Amasra Belediyesi, bu konuda ciddi girişimlerde bulunduğunu ancak kayda değer bir sonuç alamadıklarını söylemiştir.

14) Bölgenizdeki turizm potansiyelini değerlendirebilmek için kaynaklarınız yeterli mi?

Her dört belediye de turizm potansiyelini değerlendirebilmek için kaynaklarının yeterli olmadığını ifade etmektedirler.

15) Sizce Bartın'ın gelişmesi mi turizmi geliştirir yoksa turizmin gelişmesi mi Bartın'ı geliştirir?

Ulus dışındaki üç belediye, bu etkileşimin karşılıklı olduğunu, turizmin gelişmesinin Bartın'ı geliştireceğini ve Bartın'ın gelişmesinin de altyapı ve üstyapıyı geliştirerek turizmin gelişimini hızlandıracağını ifade etmişlerdir. Ulus belediyesi ise, diğerlerinden farklı olarak turizmin gelişmesi halinde Bartın'ın daha hızlı bir gelişim sürecine gireceğini ifade etmiştir.

16) Bölgenizdeki mevcut alt yapı yatırımlarınız turizm sektörü için yeterli mi?

Her dört belediye de mevcut altyapı yatırımlarının turizm sektörü için yeterli olmadığını ifade etmişlerdir.

17) Bartın'da turizmin gelişmesi için öncü rolü kamu sektörü mü özel sektör mü yüklenmelidir?

Çalışmaya dâhil olan belediyeler, turizm sektörünün gelişmesi için kamu sektörünün yapacağı işler ile özel sektörün işlerinin ayrı olduğunu ifade etmişler, kamunun altyapı yatırımlarını, özel sektörün ise üstyapı ile ilgili yatırımları üstlenmesi gerektiğini bu sayede sektörde verimliliğin artacağını ifade etmişlerdir.

18) Bartın'a gelen turistlerden en çok aldığınız şikâyetler nelerdir?



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU

Her dört belediyenin bu soruda ortak nitelikte sayılabilecek cevabı, yaz aylarında turizm sektöründe yaşanan yoğunluktan dolayı yatak kapasitesinin yetersiz kalması ve konaklama ücretlerinde yaz aylarında diğer aylara göre yaşanan fiyat artışları olmuştur. Özellikle Kurucaşile ve Amasra Belediyeleri konaklama ve yeme-içme hizmetleri konusunda şikâyetler aldıklarını ifade etmişler ve bunun çözümü olarak da bölgeye açılacak bir turizm bölümünün gelir seviyesi yüksek olan turistlerin sayısını artıracığını ve bölge için iyi olacağını savunmuşlardır. Amasra Belediyesi, yaz ayların da yaşanan otopark sorunu nedeniyle turistlerden şikâyet aldıklarını ifade etmiştir.

19) Kış sezonunu değerlendirmeye yönelik nasıl tedbirler alınabilir?

Yerel yönetimlerin kış sezonunu değerlendirmeye yönelik önerileri bölgelere göre önemli farklılık göstermektedir. Bartın-Merkez Belediyesi, dağ turizmi, mağara turizmi ve tarih turizminin gelişmesinin bölgedeki turizm sektörünün kışın da canlı kalması açısından önemli turizm çeşitleri olduğunu ifade etmiştir. Amasra Belediyesi ise kış sezonunu değerlendirebilmek için bölgede tarihsel ve kültürel değerlerin ön plana çıkarılması gerektiğini ve kongre turizminin bölgede turizmin 3 ay ile sınırlı kalmaması için önemli olduğunu ilave etmiştir. Kurucaşile Belediyesi, bölgede av turizmine yönelik faaliyetlerin başlatılmasının ve bölgeye özgü olan ahşap tekne yapımının kış sezonunu değerlendirmek için çok önemli olduğunu, bunun sebebinin ise tekne yaptıran insanların tekne yapımını merak ettikleri için Kurucaşile'de kaldıklarını ve bunun da geliştirilmesinin turizmi olumlu yönde etkileyeceğini ifade etmiştir. Ulus Belediyesi ise doğa turizmiyle turizmin mevsimsellikten kurtarılabilirliğini ifade etmiştir.

20) Yerel yönetim olarak bölgenizde turizm sektörünün gelişmesinin bölgenizin ekonomik ve sosyal kalkınmasına yardımcı olacağını düşünüyor musunuz?

Her dört belediye, bölgelerinde turizm sektörünün gelişmesinin bölgenin ekonomik ve sosyal olarak kalkınmasına olumlu katkı sağlayacağını ifade etmiştir.

21) Bartın ekonomisine katkısı en yüksek olan sektör sizce hangisidir?

Bartın-Merkez Belediyesine göre bölge ekonomisine katkısı en yüksek olan sektör sanayi sektörü, Amasra Belediyesine göre turizm sektörü, Kurucaşile ve Ulus Belediyelerine göre ise, bölgelerinde bulunan Meslek Yüksek Okulları nedeniyle eğitim sektörüdür.

SONUÇ VE ÖNERİLER

Yapılan araştırma sonucunda Bartın ili yerel yönetimlerinin tamamının turizm sektörünün ekonomik ve sosyal kalkınmaya sağlayacağı faydalar konusunda farkındalık düzeylerinin yüksek olduğu görülmüş, ancak turizm sektörüne yönelik olarak yeterli faaliyette bulunulmadığı da gözlenmiştir. Yerel yönetimler her ne kadar yerel bir sektör durumunda olan turizmin gelişmesi noktasında birinci derece muhatap olsa da kaynak ve kabiliyetleri sınırlıdır. Dolayısıyla getirilecek öneriler sadece yerel yönetimleri değil bölgenin tüm paydaşlarını kapsayacak şekilde kapsamlı olarak şekillendirilecektir. Elde edilen veriler ışığında Bartın ilinin sahip olduğu turizm arz potansiyelinin harekete geçirilerek yerel kalkınmada etkin rol oynayabilmesi için;

- Üniversite, yerel yönetim ve özel sektörün işbirliği kaçınılmaz bir gerekliliktir. Özellikle Amasra ve Kurucaşile'de başta Turizm ve Otelcilik eğitimine yönelik Meslek Yüksek Okulların açılması ve bu sayede bölgede hem öğrencilerin uygulamalı eğitim almalarının sağlanması hem de bölgenin nitelikli personel ihtiyacının karşılanabilmesi mümkün olacaktır.

- Bölge işadamlarının turizm sektörüne yatırım konusunda isteksiz davranmaları bu sektöre yatırımı sınırlandırmaktadır. Bu nedenle üniversite merkezli olarak Bartın



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU

Ticaret Sanayi Odası işbirliği ile işadamlarına yönelik bilgilendirme toplantıları yapılmalı ve turizm sektörüne yatırım yapmaları konusunda destek sağlanmalıdır.

- Yerel yönetimler ve üniversite işbirliği ile bölgenin tanıtımına yönelik tanıtım kitapçıkları, filmler, broşürler hazırlanmalı ve turizm fuarlarına katılım en üst düzeyde sağlanmalıdır.

- Bölgenin öncelikli eksikliği olan konaklama tesislerinin yapımı hızlandırılmalıdır.

- Turizm sektörüne yönelik proje sayısı artırılmalı, bu noktada üniversiteden destek alınmalıdır.

- Bölge turizmine yönelik kamu yatırımlarının artırılması için üniversite, Bartın Ticaret Sanayi Odası, yerel yönetim temsilcileri ve işadamlarından oluşan bir heyet aracılığıyla bölge milletvekilleri ile görüşmeler yapılmalı, bu konuda destekleri sağlanmalıdır.

- Özellikle Amasra ve il merkezinde katlı otopark ile trafik yoğunluğu sorunu ivedilikle aşılmalıdır.

- Bartın'da tarihi ve kültürel değerlerin gün yüzüne çıkarılıp sergilenmesi için Bartın Üniversitesi bünyesinde Arkeoloji bölümü açılmalıdır.

- Bölgede turizmin yaz ayları ile sınırlı kalmaması için kongre turizmi gibi alternatif turizm kolları desteklenmeli ve geliştirilmelidir.

- Her belediyenin bünyesinde turizm birimi oluşturulmalıdır.

KAYNAKLAR

Akat, Ö. (1997) *Pazarlama ağırlıklı turizm işletmeciliği*, Bursa: Ekin Kitabevi.

Ağaoğlu, O. K. (1991) *Türkiye'de turizm eğitimi ve etkinliği*, Ankara: MPM Yayınları, No:439.

Bartın kamu yatırımları, Erişim 17 Şubat 2015, <http://www.bartın.gov.tr/bartın-kamu-yatirimlari>

Barutçugil İ. S. (1984) *Turizm İşletmeciliği*, 2.bs, Bursa: Uludağ Üniversitesi Basımevi.

Bayer M. Z. (1992) *Turizme Giriş*, İstanbul: İşletme Fakültesi Yayını No:253.

Beceren, E. (2004) "Bölgesel rekabet gücü", *Süleyman Demirel Üniversitesi İİBF Dergisi*, cilt.9, sayı.2, ss. 279-302.

Bilgin M. (2002) "Yerel yönetimlerin bölgesel kalkınmadaki etkinliği: göller bölgesi uygulaması", *Süleyman Demirel Üniversitesi İİBF Dergisi*, cilt.7, sayı.2, ss. 313-330.

Braden, P. V. and Wiener L. (1980) "Bringing travel, tourism and cultural resource activities in harmony with regional economic development", in Hawkins, D.E., Shafer, E. L., Rovelstad, J. M. (ed.) *Tourism Marketing and Management Issues*, Washington: George Washington University.

Çarkçı, A. (2008) *Ulusal kalkınma için yerel teklifler*, İstanbul: Şehir Yayınları.

Çeken, H. (2008) "Turizmin bölgesel kalkınmaya etkisi üzerine teorik bir inceleme", *Afyon Kocatepe Üniversitesi İİBF Dergisi*, cilt.10, sayı:2, ss. 293-306.

Çetin, M. (2007) "Yerel ekonomik kalkınma yaklaşımı ve uluslararası organizasyonlar", *Celal Bayar Üniversitesi Yönetim ve Ekonomi Dergisi*, cilt.14, sayı.1, ss. 153-170.

Doğanay H. (2001) *Türkiye turizm coğrafyası*, 3.bs., Konya: Çizgi Kitapevi Yayınları.

Henden, H.B. & Henden R. (2005) "Yerel yönetimlerin hizmet sunumlarındaki değişim ve belediyecilik", *Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi*, cilt.4, sayı.14, ss. 48-66.

İçöz, O. (2005) *Turizm ekonomisi*, 3. bs., Ankara: Turhan Kitabevi.

İl bilgileri – Coğrafi yapı ve ekonomik durum, 13 Şubat 2015, www.bartın.gov.tr

Özgüç N. (1998) *Turizm coğrafyası özellikler bölgeler*, İstanbul: Çantay Kitapevi.



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU

Rogerson M. C. (2002) "Tourism-led local economic development: the South African experience", *Urban Forum*, cilt.13, sayı.1, ss. 95-119.

Sheldon, P. J. (1990) "The tour operator industry: An analysis", *Annals Of Tourism Research*, March 1986'dan Çeviren Kemal Peser, "Tur Operatörlüğü Endüstrisi", *Anatolia Dergisi*, Cilt:1, Sayı:1, ss. 27-30.

T.C Kalkınma Bakanlığı Bölgesel Gelişme ve Yapısal Uyum Genel Müdürlüğü, (2013) *İllerin ve bölgelerin sosyo-ekonomik gelişmişlik sıralaması araştırması (SEGE 2011)*, Ankara.

Tunçsiper B. & Yılmaz G. Ö. (2009) "Yerel ekonomik kalkınma sürecine turizm sektörünün etkisi", *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, sayı.24, ss. 53-62.

Turizmin tarihsel gelişimi, Erişim 13 Şubat 2015, <http://www.goktepe.net/turizmin-tarihsel-gelisimi-2.html>

Turoğlu H. & Özdemir, H. (2005) "Bartın ilinin eko-turizm potansiyelinin belirlenmesi", *Doğu Coğrafya Dergisi*, cilt.10, sayı.13, ss. 97-116.

Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK), (2011) *Bölgesel göstergeler TR81 Zonguldak, Karabük, Bartın 2010*, Ankara: TÜİK Yayınları.

Uçkun S. (2004) *İşletme ve İşletme Türleri, Turizm İşletmeleri*, İstanbul: Değişim Yayınları.



POSTER BİLDİRİLER

SANAYİ SEKTÖRÜ



Bartın İlinin Bankacılık Sektörü ve Sermaye Piyasası Açısından Değerlendirilmesi

Mehmet İSLAMOĞLU¹ Mehmet APAN² Adem AYVALI³

¹Karabük Üniversitesi İşletme Fakültesi Muhasebe-Finans Anabilim Dalı

²Karabük Üniversitesi İşletme Fakültesi Muhasebe-Finans Anabilim Dalı

³Bartın Üniversitesi Beden Eğitimi ve Spor Yüksekokulu

ÖZET

Çalışmada Bartın ilinin finansal açıdan bulunduğu konumun değerlendirmesi amaçlanmıştır ve bu kapsamda bankacılık ve sermaye piyasası verileri analiz edilerek; ildeki banka ve şube sayıları, sermaye yapılarına ve ilçelere göre şube dağılımı, toplam mevduat miktarı, kullanılan kredi miktarı, kullanılan kredilerin sektörel bazda dağılımı, mevduat ve kredi miktarlarının yıllık değişim oranları ile sermaye piyasasında işlem yapan Bartın ili pay senedi yatırımcı sayısı, cinsiyet ve yaş dağılımı, toplam portföy değerleri yardımıyla ilin bankacılık ve sermaye piyasası açısından değerlendirilmesi ve Türkiye geneli ile karşılaştırması yapılmıştır.

Sonuç olarak bankacılık sektörü bakımından 2014 yılı itibarıyla 14 banka ve 24 banka şubesi ile ülke genelinde 70. sırada bulunan Bartın'ın, şube başına nüfus sıralamasında 7.892 kişi ile 40., toplam mevduat sıralamasında 62., toplam nakdi kredi miktarında ise 69. sırada olduğu görülmektedir. 2013 yılına kadar toplam mevduatın krediyi karşılayabildiği ilde mevduatın krediyeye dönüşüm oranı 109.41, ülke genelinde ise 127.33 olarak gerçekleşmiştir. Kişi başı mevduat dağılımında 6.659 TL ile 28. sırada bulunan Bartın'ın, nisbeten ön sıralarda yer aldığı görülmektedir. Sermaye piyasası açısından baktığımızda ise, 2013 yılı itibarıyla 1.985 pay senedi yatırımcısı ile 62., yatırımcı başına portföy dağılımı sıralamasında ise 11.888 TL ile 59. sırada bulunan Bartın ülke ortalamasının gerisinde bulunmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Bankacılık, Sermaye Piyasası, Pay Senedi Yatırımcısı.

Evaluation of Banking Sector and Capital Markets in Bartın Province

ABSTRACT

In this framework it has been aimed to assess the current condition of Bartın Province in terms of finance and in this respect evaluation of banking and capital market variables are analyzed with; quantity of banks and their offices, distribution of offices and capital structures with regard to counties of Bartın, total amount of deposits with the city, amount of employed credits, sectorial distribution of employed credits, annual percentage change of deposits and credits and quantity of stock investors in Bartın, Distribution of sex and age of stock investors, evaluation of banking and capital markets whereby total portfolio variables and finally comparisons have been made with the overall variables of Turkey.

As a result, it has been observed that, in 2014, while province is ranked as 70th by having 14 Banks and 24 Bank Offices, per person bank office ranking is 40th with the 7.892 customer per bank Office, it is also has been ranked 62th in total amount of deposits and 69th in cash amount of credits. The compensation of total deposits on credits was clear until 2013 so that conversion rate of credits to deposits was 109.41% while the same rate for overall country was 127.33%. Bartın has been ranked over the average of Turkey as 28th with the total deposit/per person amount of 6.659 TL. However, it has been ranked under the average of Turkey with 62th in 2013 in the point of view of capital markets with 1.985 stock investors and 59th with the amount of 11.888 TL in portfolio/ per investor distribution.

Keywords: Banking, Capital Markets, Investor Shares.

GİRİŞ

Finansal piyasalar, sermaye birikiminin gerçekleşebilmesi için tasarrufu olan kişi ve kuruluşların ellerinde bulunan fonları ihtiyacı olanların kullanımına sunmada aracılık görevi üstlenirler. Diğer bir deyişle, finans sektörü fon arz eden tasarruf sahipleri ile fon ihtiyacı olan kişi ve kurumları buluşturan piyasalardır (İpeksümer, 2009: 4). Finansal piyasalar vadesi bakımından para ve sermaye piyasası olarak ikiye ayrılmaktadır. Para piyasası kısa vadeli fon arz ve talebinin karşılaştığı piyasalardır. Sermaye piyasası ise uzun vadeli fon arz ve taleplerinin menkul kıymetleştirme yoluyla karşılaştığı, hızlı, kolay ve ucuz bir şekilde el değiştirme olanağı sağladığı finansal piyasadır (Korkmaz ve Ceylan, 2010: 42). Kısaca sermaye piyasasını; "pay senedi, tahvil ve benzeri finansal araçların alınıp satıldığı yer" şeklinde tanımlayabiliriz. İllerin ve bölgelerin piyasalarda



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU

gerçekleştirdiği işlem miktarı ve tutarları gelişmişlik düzeyini gösteren önemli bir göstergedir.

Kalkınma Bakanlığı'nın yapmış olduğu illerin ve bölgelerin sosyo-ekonomik gelişmişlik (SEGE-2011) sıralamasında Bartın, sosyo-ekonomik gelişmişlik açısından 81 il arasında 0,1976 endeks değeriyle 48. sırada bulunmaktadır. Aynı bölgede yer alan Karabük 0,2916 endeks değeriyle 28. sırada, Zonguldak ise 0.2758 endeks değeriyle 29. sırada yer almaktadırlar (SEGE, 2013). Aynı zamanda Bartın, "Yatırımlarda Devlet Yardımları Hakkında Bakanlar Kurulu Kararı" ile gelişmişlik düzeyine göre 6 bölgeye ayrılan iller ayrımında da 4. derece gelişmiş iller grubu içerisinde yer almaktadır (Resmi Gazete, 2012b). Bartın, kalkınmada 1.derecede öncelikli iller arasında bulunmaktadır. Kalkınmada öncelikli iller arasında olması nedeniyle zaman zaman değişik teşvik yasalarıyla da desteklenmektedir (Bartın Sanayi ve Ticaret Odası 2015). 07 Eylül 1991 tarihinde 28.08.1991 tarih ve 3760 sayılı yasa ile il statüsüne kavuşan Bartın'ın, ekonomik gelişimini tam anlamıyla tamamlayamadığı görülmektedir (Bartın Valiliği, 2008: 8). Bartın ilinin ekonomik yapısına bakıldığında, madencilik ve tarımın başlıca geçim kaynakları olduğu görülmektedir. Ancak, tarım alanlarının yetersiz olması nedeniyle tarımsal üretim sınırlı seviyede gerçekleştirilmektedir. Bartın ekonomisi sanayi açısından ise zayıf bir görünüm sergilemektedir. Nitekim, ildeki sanayi işletmelerinin büyük bir kısmının mikro ve küçük ölçekli olduğu görülmektedir (Eraydın vd., 2012: 53). Sanayi bakımından değerlendirme yaptığımızda bölgeler arasında %6 gibi küçük bir kısmı karşılayan Karadeniz bölgesi'nde bulunan Bartın'ın bölge içerisinde de %3'lük bir paya sahip olması sektörün ne kadar gerisinde kaldığının bir göstergesidir (Bilim Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, 2013: 31).

MATERYAL VE YÖNTEM

İki kısımdan oluşan çalışmanın bankacılık sektörü ile ilgili veriler Bankacılık Düzenleme ve Denetleme Kurumu (BDDK), Türkiye Bankalar Birliği (TBB), Türkiye Katılım Bankaları Birliği (TKBB), Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) ve Bartın Valiliği, sermaye piyasası ile ilgili veriler ise Merkezi Kayıt Kuruluşu (MKK) kaynaklarından elde edilmiştir. Kaynaklardan elde edilen veriler birleştirilip özetlenerek ve analiz edilerek il hakkında genel bir durum analizi yapılmıştır.

BULGULAR

Kullanılan kredi ve mevduat tutarları bakımından 2013 yılına kadar kendisini karşılayan ilde 2014 yılı itibariyle kredi/mevduat oranı %109,41 olarak gerçekleşmiştir. Sektörel anlamda ise son beş yıllık süreçte inşaat sektöründe kullanılan kredi miktarının %197,86 oranında artışı ildeki konut artış hızını ortaya koymaktadır.

BARTIN İLİ BANKACILIK VE SERMAYE PİYASASI VERİLERİ

Bartın ilini finansal açıdan değerlendirirken bankacılık ve sermaye piyasası olmak üzere iki başlık altında incelemede bulunacağız. Bankacılık sektörü ildeki genel banka bilgileri, kredi ve mevduat üzerinden, sermaye piyasası ise piyasada işlem yapan pay senedi yatırımcı verileri üzerinden ele alınacaktır.

1- Bankacılık:

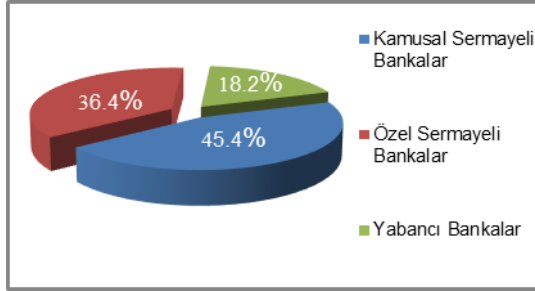
Ekonomik birimlerin fon fazlalarının verimli yatırım fırsatlarına sahip diğer birimlere aktarılması için finansal sistemlere ihtiyaç vardır. Bankacılık sektörü de finansal sistem içerisinde finansal aracılık işlevini yerine getiren en önemli ve büyük sistemdir (Coşkun, 2012). Bankalar, gelişmişlik düzeylerine göre farklılık gösterse de tüm ülke ekonomilerinde, para ve kredi işlevlerinin yerine getirilmesinde faaliyet gösteren kurumlar olarak yer almaktadırlar. Ekonomik gerekliliklerin çeşitlenmesi, banka hizmetlerine olan gereksinimlerin değişiklik göstermesi gibi etmenler banka işlevlerinin mevcut boyutlarının ve faaliyetlerinin çeşitlerini artırmıştır (Ustasüleyman,

2011). Bankaların tasarruf sahiplerinin sermaye piyasasında işlem yapmasına aracılık eden ticari kuruluş olma özelliği de bulunmaktadır. Buradan yola çıkarak söyleyebiliriz ki, illerde bulunan banka sayısı ve çeşidinin o ilin ekonomik yapısı ile yakından ilgili olduğu bir gerçektir. İldeki sanayi ve ticaret gibi sektörler için yapılan yatırım miktarı, sektörlerin büyüklüğü bunların başında gelmektedir.

Bartın ili genelinde faaliyet gösteren 12'si konvansiyonel, 2'si katılım bankası olmak üzere toplamda 14 banka, 24 banka şubesi bulunmaktadır. Sermaye yapılarına göre konvansiyonel banka şubelerinin %18.2'si yabancı, %36.4'ü özel, %45.4'ü ise kamusal sermayelidir.

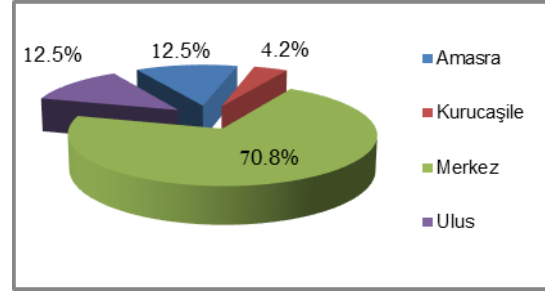
Şekil 1'de görüldüğü üzere ilde bulunan konvansiyonel banka şubelerinin yaklaşık olarak yarısı kamusal sermayeli banka şubesidir. İlçelere göre banka şubelerinin dağılımını gösteren Şekil 2'ye baktığımızda ise %70.8'lik bir oranla şubelerin merkezde toplandığı görülmektedir. İlçelerde genel itibarıyla nüfusun, sanayi ve ticaret gibi alanların az olması, bu alanların daha çok il merkezinde yoğunlaşması gibi etmenlerden dolayı özel sermayeli bankaların (İş Bankası hariç) sadece merkez ilçede şube açmaları bu dağılımın temel nedenidir.

Şekil 1: Sermaye Yapılarına Göre Banka Şubelerinin Oransal Dağılımı



Kaynak: BDDK (2015), TBB (2015).

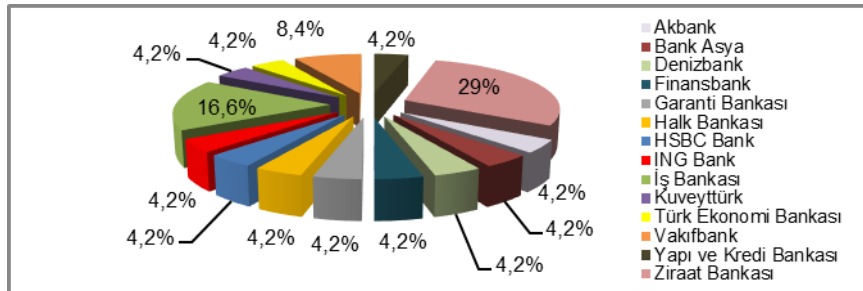
Şekil 2: Banka Şubelerinin İlçelere Göre Oransal Dağılımı



Kaynak: BDDK (2015), TBB (2015), TKBB (2015).

İlde bulunan bankalardan 11 tanesinin sadece merkez ilçe de şubesi bulunmakta bunların dışında kalan 3 bankanın ise 7 şubesi merkez ilçe dışında, %12.5'i (3 şube) Amasra, %12.5'i (3 şube) Ulus ve %4.2'si (1 şube) Kurucaşile'de bulunmaktadır.

Şekil 3: İlde Bulunan Banka Şubelerinin Bankalara Göre Oransal Dağılımı

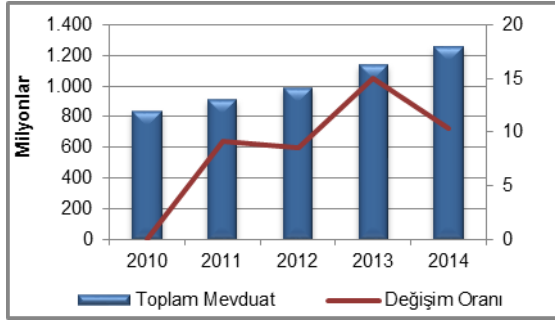


Kaynak: BDDK (2015), TBB (2015), TKBB (2015), Bartın Valiliği (2015).

İlde en fazla şubeye sahip Ziraat Bankasının %29 (7 şube), İş Bankasının %16.6 (4 şube), Vakıfbank'ın ise %8.4 (2 şube) şubesi bulunmaktadır. İldeki banka ve şube sayısı, bunların ilçelere ve sermaye yapılarına göre oransal dağılımını verdikten sonra ildeki finansal durumu bankaların mevduat ve kredi verileri yardımıyla açıklamaya çalışacağız.

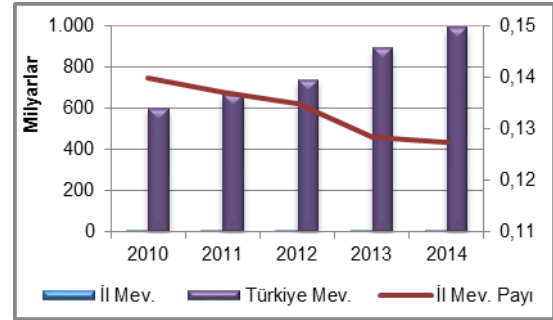
Bartın ilinde bulunan mevduat ve kullanılan kredi miktarları, kişi başı dağılımı, çeşitleri ve kredilerin sektörel dağılımı aşağıda verilmiştir.

Şekil 4: Bartın İlinde Bulunan Mevduat Miktarı (BİNTL) ve Yıllık Artış Oranları



Kaynak: BDDK (2015), TBB (2015).

Şekil 5: Bartın İlindeki Mevduatın Ülke Toplam Mevduat Tutarı İçindeki Payı

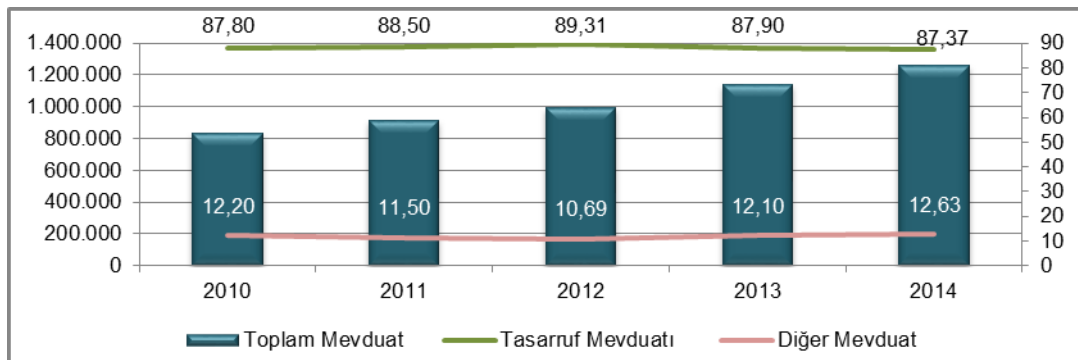


Kaynak: BDDK (2015), TBB (2015).

Son beş yıla baktığımızda ilde bulunan mevduat miktarının (Şekil 4) her yıl periyodik bir şekilde arttığını görmekteyiz. 2010 yılında 840.274.000 TL olan mevduat miktarı 2014 yılı itibariyle %50 civarında bir artışla 1.261.337.000 TL'ye ulaşmıştır. Yıllık mevduat artış oranı ise düzensiz bir grafik çizmektedir. Türkiye geneli toplam mevduat tutarı ise 2010 yılında 600.283.914.000 TL iken 2014 yılında %65 civarında bir artışla 990.356.074.000 TL'ye ulaşmıştır. Ülke geneli toplam mevduat tutarının da düzenli olarak her yıl arttığını Şekil 5'te görmekteyiz. İldeki mevduat tutarının artış miktarı ülke genelindeki toplam mevduat tutarındaki artış miktarından az olduğundan, ülke toplamı içerisindeki payının her yıl düzenli olarak azaldığı ve 2014 yılında %0,13 civarında gerçekleştiği görülmektedir. İl toplam mevduat miktarında ise yıllar itibariyle artış olmasına rağmen sıralamada gerileyerek 62. sraya düşmüştür.

Aynı şekilde mevduat çeşitleri dağılımına baktığımızda da tasarruf mevduatı ve diğer mevduat tutarlarında artış görülmekte ancak il tasarruf mevduatı sıralamasında gerileyerek 53. sırada diğer mevduat sıralamasında ise bir sıra gerileyerek 75. sırada yer almıştır. Şekil 6'ya bakıldığında tasarruf mevduatının tüm yıllarda diğer mevduatların üzerinde bir değere sahip olduğunu görmekteyiz. 2014 yılı tasarruf mevduatı tutarı 1.101.970.000 TL ile toplam mevduatın %87'sini oluşturmaktadır.

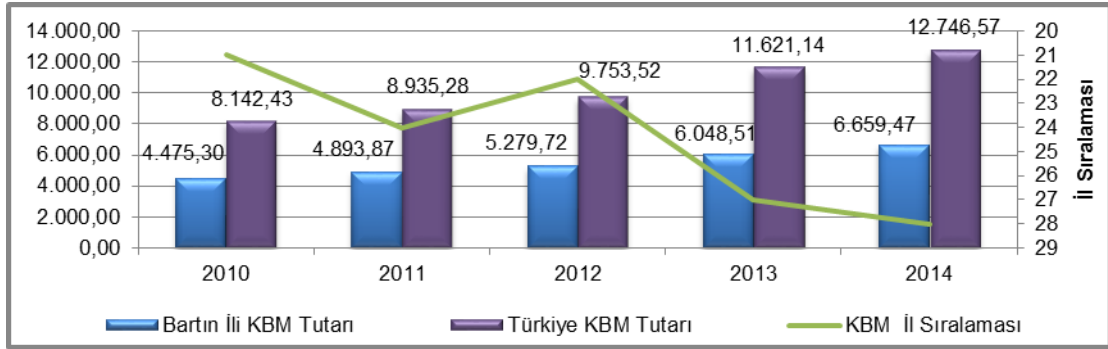
Şekil 6: Bartın İli Toplam Mevduat Tutarının Tasarruf ve Diğer Mevduat Dağılımı



Kaynak: BDDK (2015), TBB (2015).

İlleri değerlendirirken mevduat miktarlarının yanında kişi başı mevduat miktarının da göz önünde bulundurulması daha objektif bir bilgiye ulaşılmasını sağlar. Mevduatın dağılımına baktığımızda sıralamada gerilerde kalan Bartın'ın, kişi başı mevduat dağılımında ön sıralarda yer alması bunun en açık örneğidir.

Şekil 7: Kişi Başı Mevduat Tutarı ve İl Sıralaması

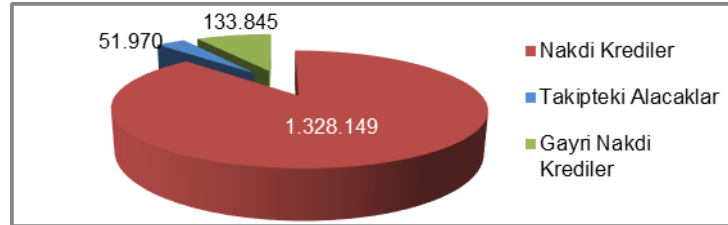


Kaynak: BDDK (2015), TBB (2015).

Türkiye genelinde kişi başı mevduat tutarı 2014 yılı itibariyle 12.746,57 Kr, Bartın da ise bu tutar 6.659,47 Kr'dur. Son yıllarda toplam mevduat miktarı ve kişi başı mevduat tutarı sıralamasında gerileyen Bartın 2014 yılı itibariyle toplam mevduat miktarı il sıralamasında 62., kişi başına mevduat dağılımı sıralamasında ise 28. sırada yer almaktadır.

İlde bulunan mevduat ile birlikte kullanılan kredi miktarı da önemli bir ekonomik göstergedir. BDDK verilerinden elde ettiğimiz Bartın ili ve Türkiye geneli toplam kredi miktarı, nakdi ve gayri nakdi krediler ile takipteki alacak miktarı, değişim oranları ve Bartın ili mevduat miktarının ülke toplamı içerisindeki payı şekiller yardımıyla açıklanmaya çalışılmıştır. Ülke genelinde son beş yıllık süreç içerisinde kullanılan kredi miktarlarına bakıldığında takipteki alacaklarda % 54, nakdi kredilerde % 42 ve gayri nakdi kredilerde % 43 artış gözlemlenmektedir. Ancak takipteki alacakların nakdi krediye oranı 2010 yılında % 0.37 iken 2014 yılında bu oran % 0.29 düzeyine gerilemiştir.

Şekil 8: 2014 Yılı Bartın İli Kredi Miktarının Nakdi, Gayri Nakdi ve Takipteki Alacaklar Dağılımı (BİN TL)

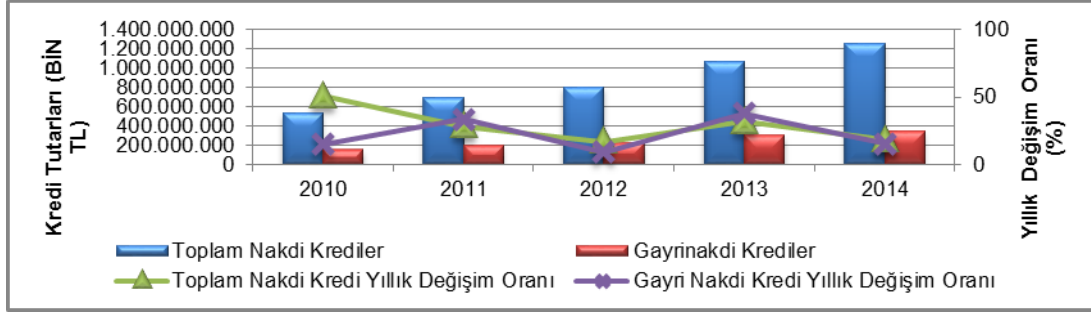


Kaynak: BDDK (2015).

İldeki toplam nakdi kredi tutarının 1.328.149.000 TL'si nakdi kredi 51.970.000 TL'si ise takipteki alacaklardan oluşmaktadır. Geriye kalan gayri nakdi kredi tutarı ise 133.845.000 TL'dir.

Ülke genelinde kullanılan kredi miktarı tüm yıllarda artmakta ancak artış oranı yıllar itibariyle değişkenlik göstermektedir. 2014 yılı itibariyle ülke genelinde kullanılan toplam nakdi kredi tutarı 1.261.042.063.000 TL'ye ulaşmıştır. Bartın ilindeki kullanılan kredi miktarı artışının da ülke geneli kullanılan kredi miktarı artışına paralellik gösterdiği görülmektedir. 2010 yılında 646.935.000 TL tutarında olan ildeki toplam nakdi kredi miktarı 2014 yılı itibariyle %113 artarak 1.380.119.000 TL ye ulaşmıştır. Türkiye genelinde ise bu oran %134 olarak gerçekleşmiştir.

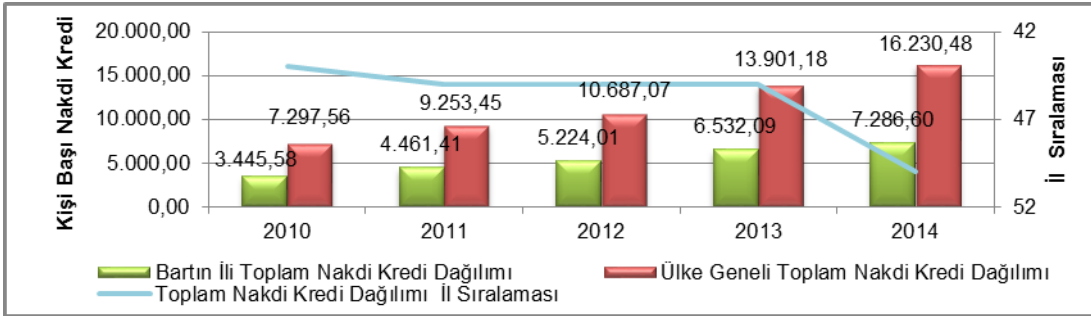
Şekil 9: Türkiye Geneli Toplam Nakdi, Gayri Nakdi Kredi Dağılımı ve Yıllık Değişim Oranları



Kaynak: BDDK (2015), TBB (2015).

Ülke genelinde ve Bartın'da kullanılan kredilerin kişi başı dağılımını gösteren Şekil 10' da görüldüğü üzere, ilde bulunan mevduat ve kullanılan kredi tutarlarına paralel olarak kişi başı dağılımda da bir artış meydana gelmektedir. 2010 yılında 7.297,56 Kr olan ülke geneli kişi başı kullanılan kredi miktarı, 2014 yılı itibariyle 16.230,48 Kr'a ulaşmıştır. Bartın ilinde ise bu tutar 2010 yılında 3.445,58 Kr, 2014 yılında 7.286,60 Kr olarak gerçekleşmiştir. Kişi başı kredi dağılımı il sıralamasında önceki yıllarda orta sıralarda yer alan Bartın, 2014 yılı itibariyle 50. sıraya gerilemiştir.

Şekil 10: Ülke Geneli ve Bartın İlinde Kullanılan Toplam Nakdi Kredi Kişi Başı Dağılımı

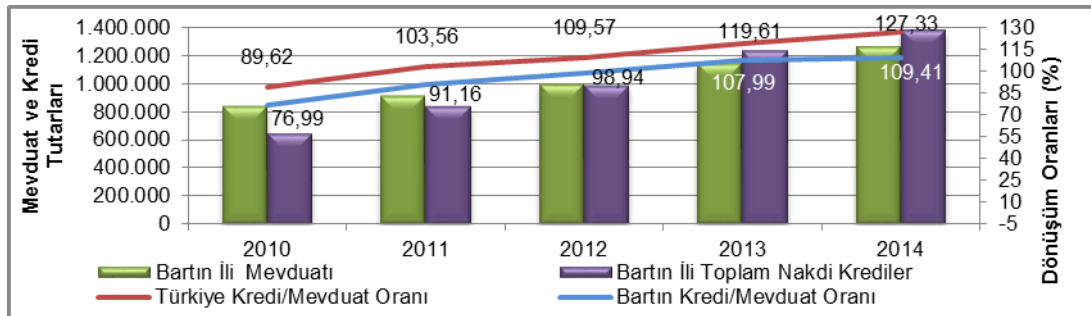


Kaynak: BDDK (2015), TBB (2015), TÜİK (2015).

İlde bulunan kredi ve mevduat miktarlarının toplamı ve dağılımının yanı sıra mevduatın krediye dönüşüm oranı da ildeki bankacılık sektörü ve ekonomik durum hakkında önemli bir göstergedir. Bankaların etkinliği ve finansal sistemin derinliğinin bir göstergesi olan mevduatın krediye dönüşüm oranı, bankaların aracılık faaliyetlerinin ve finansal sistemin etkinliğinin en önemli göstergesidir (GÜLTEPE ÇORAK, 2013: 2).

Türkiye geneli ve Bartın ilinin son beş yıldaki mevduatın krediye dönüşüm oranları aşağıdaki grafikte gösterilmiştir.

Şekil 11: Mevduatın Krediye Dönüşüm Oranı

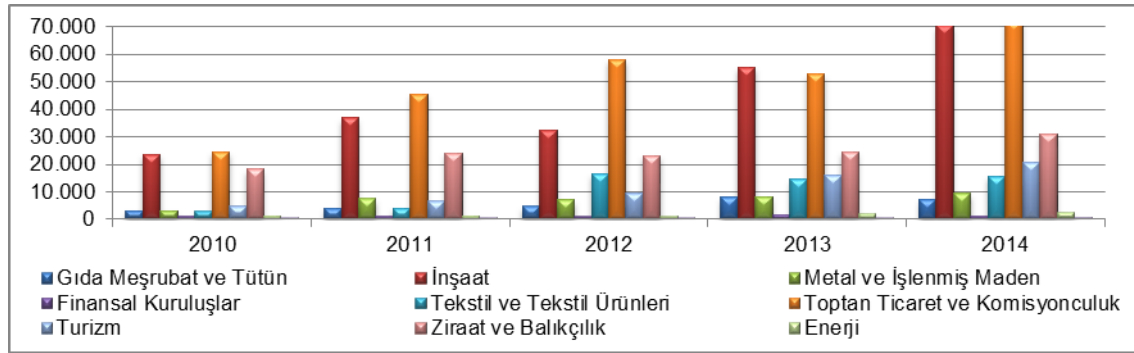


Kaynak: BDDK (2015), TBB (2015), TÜİK (2015).

Şekil 11'e bakıldığında 2013 yılına kadar Bartın'da kullanılan kredi miktarının toplam mevduattan az olduğu görülmektedir. Ülke genelinde ise 2010 yılında kredinin mevduattan az olduğu 2011 yılından itibaren ise kredinin mevduattan fazla olduğu ve her yıl bu tutarın arttığı görülmektedir. 2014 yılında Türkiye genelinde kredi/mevduat oranının 127,33, Bartın ilinde de 109,41 olduğu görülmektedir. Mevduatın krediye dönüşüm oranının yüksek olması toplam mevduatın kullanılan toplam krediyi karşılayamadığı anlamına gelmektedir. Genel anlamda bankacılık sektörünü zorlayan bir durum olarak değerlendirilse de kredilerin çeşitleri ve takipteki alacak turalarıyla birlikte değerlendirilerek daha doğru analiz edilebilir.

Bartın ilinde 2010 yılı itibariyle kullanılan kredilerin sektörlere dağılımı aşağıda Şekil 12 ve Şekil 13 yardımıyla verilmiştir.

Şekil 12: Yıllar İtibariyle Sektörel Bazlı Kredi Miktarı Dağılımı (BİN TL)

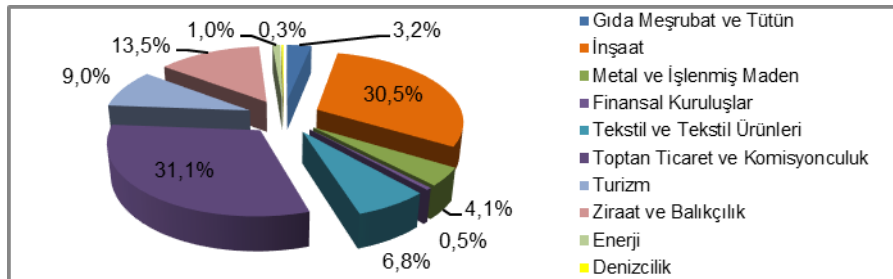


Kaynak: BDDK (2015), TBB (2015).

Bartın ilinde 2010 yılında ve sonraki yıllarda en fazla kredi kullanılan sektörlerin başında toptan ticaret ve komisyonculuk sektörü gelirken ondan sonra en çok kredi kullanılan alan inşaat sektörüdür (Sadece 2013 yılında en fazla kredi kullanılan sektör inşaat sektörü olmuştur). İlde 2008 yılında kurulan üniversitenin çalışan (837) ve öğrenci sayısının (11.269) çok hızlı bir şekilde artması (Bartın Üniversitesi, 2014), dolayısıyla ildeki nüfus artışına paralel olarak konut sıkıntısının ortaya çıkması inşaat sektörünün (Ceyhan vd., 2015: 27) ve sektörde kullanılan kredinin artmasının en önemli nedeni olarak değerlendirilebilir.

2014 yılında da yukarıda bahsettiğimiz şekilde kredilerin belli başlı sektörlerde yoğunlaştığını görmekteyiz. En fazla kullanılan kredi miktarı 71.838.000 TL ile toptan ticaret ve komisyonculuk sektörü, ikinci sırada ise 70.390.000 TL ile inşaat sektöründedir. 2014 yılında toplam kredinin %61,5'i bu iki sektör tarafından kullanılmıştır.

Şekil 13: 2014 Yılı Sektörel Bazlı Kredi Miktarı Oransal Dağılımı



Kaynak: BDDK (2015), TBB (2015).

Sektörel bazda kredi dağılımı grafiğinde görüldüğü üzere 2014 yılında toplam nakdi kredilerin %31.1'i toptan ticaret ve komisyonculuk, %30.5'i inşaat, %13.5'i ziraat ve balıkçılık, %9'u turizm, %6.8'i tekstil ve tekstil ürünleri, %4.1'i metal ve işlenmiş

maden, %3.2'si gıda meşrubat ve tütün, %1'i enerji, %0.5'i finansal kuruluşlar, %0.3'ü denizcilik sektörlerinde kullanılmıştır.

Bartın ili bankacılık sektörünü geniş bir şekilde BDDK ve TBB verileri yardımıyla açıkladıktan sonra çalışmanın ikinci kısmı olan sermaye piyasası pay senedi yatırımcısını MKK verileri yardımıyla açıklamaya çalışacağız.

2- Sermaye Piyasası:

Sermaye piyasasında işlem yapan yatırımcılara ait veriler MKK nezdinde tutulmaktadır. Sermaye Piyasası Kanununun 81. maddesinde MKK; "sermaye piyasası araçlarının kaydileştirilmesine ilişkin işlemleri gerçekleştirmek, kaydileştirilen bu araçları ve bunlara bağlı hakları, elektronik ortamda, üyeler ve hak sahipleri itibarıyla kayden izlemek, bu araçların merkezî saklamasını yapmak üzere kurulmuş, özel hukuk tüzel kişiliğini haiz anonim şirkettir" şeklinde tanımlanmıştır (Resmi Gazete, 2012a).

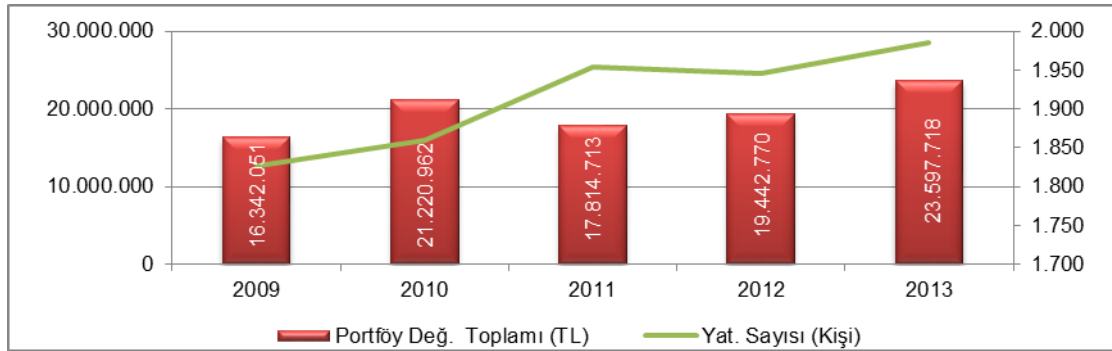
MKK'da işlem yapan pay senedi yatırımcıları ile ilgili finansal veriler yardımıyla Bartın ilindeki yatırımcıların sermaye piyasasına sağladığı katkı beş yıllık MKK raporlarından elde edilen veriler ışığında tablo ve şekillerle açıklanmıştır.

Bartın ilinde 2013 yılı itibarıyla bulunan 1985 adet sicil almış bakiyeli yatırımcıdan 3 tanesi tüzel 1.982 tanesi gerçek yatırımcıdan oluşmaktadır. 2010 yılından sonraki tüm yıllarda ildeki sicil almış bakiyeli yatırımcı sayısı, sicil almış yatırımcıların %4 ü civarındadır. Türkiye genelinde ise bu oran %5 civarındadır. Burada merkezi kayıt kuruluşuna kayıtlı fakat hesabında herhangi bir değer olmayan yatırımcıların çok fazla olduğu görülmektedir. Bartın'da 2013 yılı itibarıyla yabancı sicil almış gerçek yatırımcı sayısı 54 iken bunlardan sadece 3 tanesi bakiyeli gerçek yatırımcıdır. Aynı şekilde yerli sicil almış yatırımcı sayısı 55.934 iken bunlardan sadece 1982 tanesi sicil almış bakiyeli yatırımcıdır.

1985 adet gerçek yatırımcının portföy değeri 23.596.593 TL 3 adet tüzel yatırımcının portföy değeri ise 1.125 TL.'dir. Bartın ilinde bulunan yatırımcıların toplam portföy değeri ise 23.597.718 TL'dir.

Yıllar itibarıyla Bartın ilinde yatırımcı sayısı ve portföy değerlerinde dalgalanmalar yaşandığı ancak 2013 yılı itibarıyla en yüksek yatırımcı sayısına ve portföy değerine ulaşıldığı Şekil 14'te görülmektedir.

Şekil 14: Bartın İlindeki Sermaye Piyasası Pay Senedi Yatırımcı Sayısı ve Portföy Değerleri

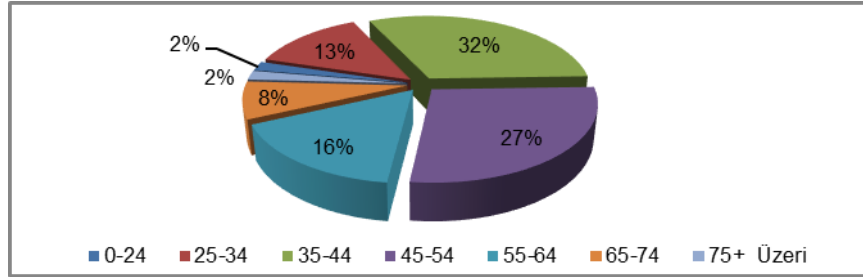


Kaynak: MKK (2015); "2009-2013 Yıllık Verileri", <https://portal.mkk.com.tr/portal/#Portal-Login>, (Erişim: 16.01.2015).

Bartın ilindeki yatırımcıların yerli ve yabancı dağılımına bakıldığında yabancı yatırımcıların beş yıllık süreçte de tamamının gerçek yatırımcı olduğu 2013 yılı itibarıyla de Bartın ilinde bulunan 3 adet yabancı yatırımcının gerçek yatırımcı, cinsiyet dağılımında ise 2'sinin kadın 1'inin erkek olduğu görülmektedir.

Gerçek yatırımcıların cinsiyet dağılımına bakıldığında yıllar itibariyle erkek yatırımcıların ağırlığı göze çarpmaktadır. 2013 yılı itibariyle Bartın'da bulunan yerli gerçek yatırımcı sayısı 1979, yabancı gerçek yatırımcı sayısı 3'tür. Aynı zamanda 1982 gerçek yatırımcınının 395'i kadın 1.587'si erkek gerçek yatırımcıdan oluşmaktadır. Tüm yıllarda kadın yatırımcılar erkek yatırımcıların %25'i civarındadır. Toplam yatırımcıların ise %20'si civarında kadın yatırımcı bulunmaktadır.

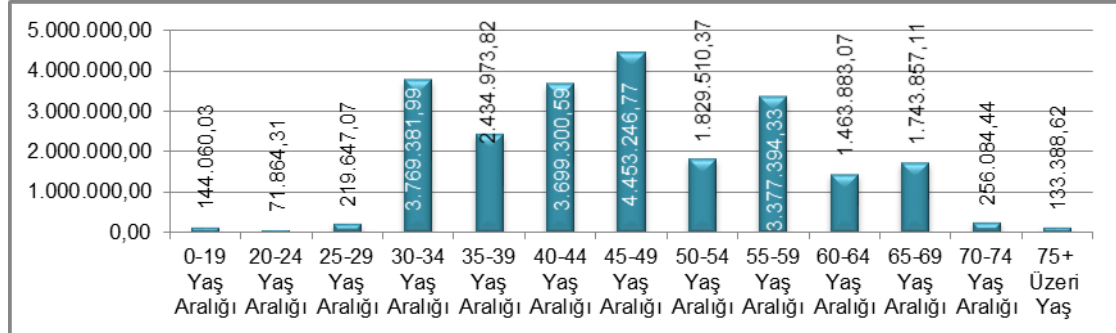
Şekil 15: 2013 Yılı Bartın İlindeki Gerçek Yatırımcıların Yaş Aralıklarına Göre Dağılımı



Kaynak: MKK (2015); "2009-2013 Yıllık Verileri", <https://portal.mkk.com.tr/portal/#Portal-Login>, (Erişim: 16.01.2015).

Bartın ilindeki 2013 yılı gerçek yatırımcı yaş dağılımı grafiğine baktığımızda en fazla yatırımcının %32'lik bir oranla (624 kişi) 35-44 yaş aralığında, ikinci sırada ise %27'lik bir oranla (544 kişi) 45-54 yaş aralığında olduğunu görmekteyiz. %2'lik oranlarla (38 kişi) en az yatırımcı ise 0-24 ve 75 yaş üzeri yaş aralığında bulunmaktadır.

Şekil 16: Bartın İlindeki 2013 Yılı Gerçek Yatırımcı Portföy Değerlerinin Yaş Dağılımı



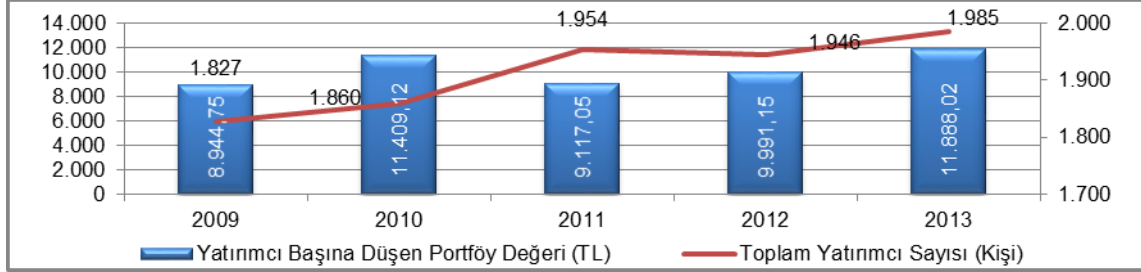
Kaynak: MKK (2015); "2009-2013 Yıllık Verileri", <https://portal.mkk.com.tr/portal/#Portal-Login>, (Erişim: 16.01.2015).

Yatırımcıların yaş aralıklarına dağılımına baktığımızda en fazla yatırımcı ile ilk sırada 35-44 yaş aralığında bulunan yatırımcıların olduğu görülmektedir. Fakat portföy değerlerine baktığımızda yatırımcı sayılarıyla farklılık göstermekte ve en fazla portföy değerinin (6.282,757 TL) 45-54 yaş aralığında bulunan yatırımcılara ait olduğu görülmektedir. Bunun nedeni ise farklı etmenlere dayandırılabilir. Genel anlamda insanların yaşam süresince; biriktirme, serveti sağlama alma, harcama ve ödül dönemi olmak üzere dört dönem vardı. 45-54 yaş aralığı bu dönemlerden servetini sağlama alma dönemi olarak ele alınabilir. Servetini sağlama alma dönemi; insanların kariyerlerinin sonuna doğru ulaştıkları, gelirlerinin giderlerinden yüksek olduğu, yatırım portföylerinin büyüme yönünde olduğu dönemdir (Karan, 2011: 716).

Yıllar itibariyle Bartın ilinde yatırımcı sayısı ve portföy değerlerinde dalgalanmalar yaşandığını söylemiştik. Portföy değeri ve yatırımcı sayılarının paralel hareket

etmesinden dolayı yatırımcı başına düşen ortalama portföy değerinde de bazı yıllarda iniş ve çıkışların olduğu görülmektedir.

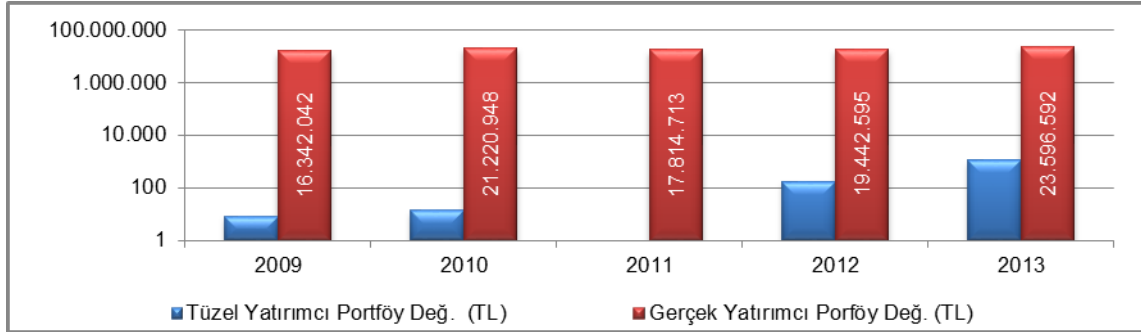
Şekil 17: Bartın İlinde Yatırımcı Başına Düşen Ortalama Portföy Değeri ve Yatırımcı Sayısı



Kaynak: MKK (2015); “2009-2013 Yıllık Verileri”, <https://portal.mkk.com.tr/portal/#Portal-Login>, (Erişim: 16.01.2015).

2010 yılında 8.944,75 Kr. olan yatırımcı başına ortalama portföy değeri, 2013 yılı itibariyle 11.888,02 Kr. olduğu görülmektedir. 2013 yılı itibariyle Bartın ilinde 3 adet tüzel yatırımcı 1.982 adet gerçek yatırımcı bulunmaktadır. Tüzel yatırımcıların hepsi yerli yatırımcılardan oluşmaktadır. Tüzel yatırımcı sayısı geçtiğimiz yıllarda 1’in üzerine çıkmamasına rağmen, (2010 yılında hiç tüzel yatırımcı bulunmamaktadır.) 2013 yılı itibariyle bu sayı 3’e ulaşmış, bunların portföy değerleri toplamı ise 1.125,32 Kr olmuştur.

Şekil 18: Yıl ve Yatırımcı Çeşidi İtibariyle Toplam Portföy Değerleri (TL)



Kaynak: MKK (2015); “2009-2013 Yıllık Verileri”, <https://portal.mkk.com.tr/portal/#Portal-Login>, (Erişim: 16.01.2015).

Gerçek yatırımcı sayısına bakıldığında ise beş yıllık süre zarfında %8,5 oranında bir artış olduğu görülmektedir. Buna karşın portföy değerlerinde %44,4 oranında bir artış meydana gelerek 23.596,593 TL ye ulaşmıştır. Toplam yatırımcı sayılarına bakıldığında da yıllar itibariyle bu oranın düşük düzeyde arttığını görmek mümkündür. Genel olarak portföy değerlerinin de yatırımcı sayıları ile paralellik gösterdiği ve belli oranda bir artış yaşandığı görülmektedir.

Portföy değerlerinin portföy dilimlerine dağılımına baktığımızda son üç yıldır Bartın ilindeki yabancı yatırımcı portföy değerlerinin en fazla 10.000-100.000 TL’lik dilimde bulunduğu görülmektedir. Yerli yatırımcı portföy değerlerine baktığımızda ise yatırımcı sayısının en fazla olduğu 0-10.000 TL diliminde en az tutarın olduğu görülmektedir. En fazla tutarın ise doğal olarak 100.000-1000.000 TL’lik dilimde bulunduğu görülmektedir.

Tablo 1: Yerli ve Yabancı Yatırımcı Portföy Değerlerinin Portföy Dilimlerine Dağılımı (TL)

Yıllar	0 - 10.000		10. 000 -		100.000 -		>1000.000	
	Yabancı	Yerli	Yabancı	Yerli	Yabancı	Yerli	Yabancı	Yerli
2013	5.540	1.898.77	26.91	8.916.36	0,00	9.970.410	0,00	2.779.71
2012	6.530	1.841.37	22.56	7.908.91	0,00	9.663.384	0,00	0,00
2011	6.795	1.971.97	29.22	8.262.10	0,00	7.544.610	0,00	0,00
2010	5.661	1.770.54	0,00	8.742.00	0,00	10.702.74	0,00	0,00
2009	3.385	1.895.11	0,00	6.564.39	0,00	5.374.178	0,00	2.504.97

Kaynak: MKK (2015); "2009-2013 Yıllık Verileri", <https://portal.mkk.com.tr/portal/#Portal-Login>, (Erişim: 16.01.2015).

2013 yılı itibariyle yabancı yatırımcıların toplam portföy değeri 32.455 TL, yerli yatırımcı toplam portföy değeri ise 23.564.138 TL'dir.

SONUÇ

Finansal sistemin en önemli ve etkili aktörü konumunda olan bankacılık sektörü, illerin finansal yapısı hakkında önemli bilgiler vermesi açısından da önem arz etmektedir. İldeki sektör verileri incelendiğinde mevduat ve kredi miktarlarının belirli bir şekilde her yıl artış gösterdiği görülmektedir. Gazibey vd. (2014)'nin çok kriterli karar verme yöntemlerinden TOPSIS (İdeal Noktalarda Çok Boyutlu Ağırlıklandırma Yöntemi) yöntemini kullanarak yapmış olduğu, "Türkiyede İllerin Sürdürülebilirlik Boyutları Açısından Değerlendirilmesi" çalışması kapsamında illerin ekonomik boyutlarına göre yapılan sıralamada Bartın, 0.00934 nisbi uzaklık değeriyle 39. sırada yani orta sıralarda yer almaktadır.

Bartın, nüfus etkisinden arındırılmış 2014 yılı kişi başı mevduat tutarları il sıralamasında 28. sırada yer almaktadır. Ancak 2013 yılı itibariyle mevduatın krediye dönüşüm oranı %100'ü aşmış ve 2014 yılı itibariyle %109.41'e ulaşmıştır. Kullanılan kredilerin sektörlere dağılımında ise son yıllarda nüfus artışına paralel olarak artan inşaat sektöründe kullanılan kredi miktarı (2013 yılında en çok kredi kullanılan sektör) dikkat çekmektedir. Sermaye piyasası verilerine bakıldığında ise pay senedi yatırımcı sayısı bakımından 62. yatırımcı başına portföy değeri bakımından 59. sırada yer alarak ülke ortalamasının gerisinde bulunmaktadır.

KAYNAKLAR

Bartın Sanayi ve Ticaret Odası (2015); <http://www.bartintso.org.tr/icerikler/sayfalar/bartın-ekonomisi/sanayi>, (Erişim: 10.02.2015).

Bartın Üniversitesi (2014); "Bartın Üniversitesi Bülten", Sayı 18, Bartın.

Bartın Valiliği (2015), *İl Planlama ve Koordinasyon Müdürlüğü Bartın İl Brifingi*, Ağustos 2014, (Erişim: 18.01.2015).

BDDK (2015); <http://ebulten.bddk.org.tr/finturk#>, (Erişim: 10.02.2015).

Bilim Sanayi Ve Teknoloji Bakanlığı Sanayi Genel Müdürlüğü (2012); "81 İl Durum Raporu", Ankara.

Ceyhan, M. Said vd. (2015); "Bartın Üniversitesi'nin Bartın Konut Piyasasına Etkileri ve Çözüm Önerileri", Bartın Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Yayınları, No. 14/2.



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU

Coşkun, Necat vd. (2012); “Türkiye’de Bankacılık Sektörü Piyasa Yapısı, Firma Davranışları Ve Rekabet Analizi”, Türkiye Bankalar Birliği Yayınları, No. 280.

Eraydın, Kıvılcım, Erhan GÜL, Bora ÇEVİK ve Eren DEMİR (2012); “Türkiye de İllerin Gelişmişlik Düzeyi Araştırması”, İktisadi Araştırmalar Bölümü.

Gültepe Çorak, M. (2013); “*Türk Bankacılık Sisteminde Mevduatların Krediye Dönüşüm Oranlarının Dönemler İtibari İle İncelenmesi (1959 - 2011 Yılları Arası)*”, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.

İpeksümer, Y. Gültekin (2009); “*Menkul Kıymet Yatırımcılarının Yatırım Yaparken Kullandıkları Yöntemler (Aydın İl Merkezindeki Yatırımcılar Üzerine Bir Araştırma)*”, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Adnan Menderes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Aydın.

Kalkınma Bakanlığı (2013); “*İllerin Ve Bölgelerin Sosyo-Ekonomik Gelişmişlik Sıralaması Araştırması (SEGE-2011)*” Ankara.

Karan, M. Baha (2011); *Yatırım Analizi ve Portföy Yönetimi*, 3. Baskı, Gazi Kitabevi, Ankara.

Korkmaz, Turhan ve Ali Ceylan (2010); *Sermaye Piyasası ve Menkul Değer Analizi*, Yenilenmiş 5. Baskı, Ekin Basım Yayım Dağıtım, Bursa.

MKK (2015); “*2005-2013 Yıllık Verileri*”, <https://portal.mkk.com.tr/portal/#Portal-Login>, (Erişim: 16.01.2015).

Ustasüleyman, T. (2011); “*Bankacılık Sektöründe Pazar Yönlülük Kriterlerinin Önem Derecesinin Bulanık Analitik Hiyerarşi Süreci ile Belirlenmesi*”, Sayı: 79, Bankacılar Dergisi.

Resmi Gazete (2012a); “*6362 Sayılı Sermaye Piyasası Kanunu*”, Sayı: 28513, (Erişim: 25.12.2014).

Resmi Gazete (2012b); “*Yatırımlarda Devlet Yardımları Hakkında Karar*”, 2012/3305 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı, Sayı: 28328, (Erişim: 15.02.2015).

Gazibey, Yavuz, Ahmet Keser ve, Yunus GÖKMEN (2014); “*Türkiye’de İllerin Sürdürülebilirlik Boyutları Açısından Değerlendirilmesi*”, Ankara Üniversitesi SBF Dergisi, Cilt 69, No. 3, 2014, s. 511 – 544.

TBB (2014); *Türkiye’de Bankacılık Sistemi Seçilmiş Göstergelerin İllere ve Bölgelere Göre Dağılımı*, Rapor Kodu:YT06, Haziran 2014.

TKBB (2015); <http://www.tkbb.org.tr/banka-ve-sektor-bilgileri-banka-bilgileri>, (Erişim: 09.02.2015).

TÜİK (2015); 2000-2014 Nüfus Verileri.

Yanardağ, Ö. ve Ürün ÖZGEN (2003); “*Nüfus Kavramı ve Türkiye’de Nüfusun Gelişim Sürecininin Değerlendirilmesi*”, Sayı: 66, Mevzuat Dergisi.



TARIM SEKTÖRÜ



Organik Tarım Kanununda Yer Alan İdari Para Cezalarının Ceza Hukuku Açısından Değerlendirilmesi

Nazmiye Özenbaş

Anadolu Üniversitesi Hukuk Fakültesi Ceza ve Ceza Muhakemesi Hukuku A.B.D. nozenbas@anadolu.edu.tr

ÖZET

Son yıllarda organik tarım dünyada hızla yayılmakta ve global organik gıda pazarı da giderek büyümektedir. Türk hukukunda, tarım kesimine yönelik hukuki çalışmalar, birkaç özel hukuki düzenleme dışında uzun yıllar boyunca genel kanunlarda yer alan düzenlemelerle sınırlı kalmıştır. Avrupa Birliği'ne uyum sürecinde kabul edilen hukuki düzenlemelerle önemli gelişmeler sağlanmış olsa da, bu gelişmeler daha çok Avrupa Birliği'ne uyum ve uluslararası taahhütleri gerçekleştirme amacına yönelik olduğundan tarım kesiminin somut ihtiyaçları dikkate alınmamıştır. 5262 sayılı Organik Tarım Kanunu, Türkiye'de organik tarım faaliyetlerinin gerçekleştirilmesinde bir çerçeve oluşturmaktadır.

Toplumsal hayatta çeşitliliğin, ilişkilerin ve üretimin artması nedeniyle uyulması gereken birçok kural ortaya çıkmış, profesyonelleşen üretim ve tüketim süreçlerinden dolayı toplumun sağlık ve güvenliğinin sağlanması için mal ve hizmet üreten bireylere veya özel hukuk tüzel kişilerine çeşitli ödevler yüklenmiştir.

Bu çerçevede Organik Tarım Kanunu'nda organik tarım yapılırken uyulması gereken kurallara aykırı davranışların yaptırımı da Kanunun Dördüncü bölümünde "Ceza Hükümleri, Cezaların Tahsili ve İtiraz" başlığı altında Kanun'un 12. ve 13. maddelerinde düzenlenmiştir.

Bu çalışmada Organik Tarım Kanunu'nda yer alan idari para cezalarına uygulanacak hükümler özellikle Ceza Hukuku ve Kabahatler Kanunu'nda yer alan ilkeler bağlamında değerlendirilecektir.

Anahtar kelimeler: Organik tarım, Organik Tarım Kanunu, Ceza Hukuku, İdari para cezaları

The Evaluation of the Administrative Fines in the Organic Farming Law in Terms of Criminal Law

ABSTRACT

In recent years, organic farming is spreading rapidly in the world and the global organic food market is growing. The legal studies regarding agricultural sector in Turkey have been limited to regulations contained in general law for several years except just a few private law regulations. Although some important developments have been achieved by means of legal regulations adapted recently for the purpose of adaptation with the EU legislations, such developments have been made not for the sake of the concrete needs of agricultural sector but adaptation commitments made to the EU. Organic Agriculture Law No. 5262 in Turkey constitutes a framework for the realization of organic agriculture.

The increase of variety, relations and production in the social life brought about many new rules that need to be obeyed. Moreover, professionalized production and consumption processes led to the imposition of various tasks on the goods and services producing individuals and private law legal persons in order to provide the society with health and security.

In this context, the administrative enforcement of the actions violating the rules that need to be obeyed during organic farming according to the Organic Agriculture Law are specified in the 12th and 13th articles of the law under the title of "Punitive Articles, Collection of the Fines and Objection" in the Fourth Part of the Law.

This study evaluates the articles to be applied on the administrative fines in the Organic Agriculture Law especially in terms of the principles in the Criminal Law and Law of Misdemeanor.

Key words: Organic agriculture, Organic Agriculture Law, Criminal Law, Administrative fines.

GİRİŞ

Nüfus artışı ile birlikte sürekli artan gıda ihtiyacına karşın dünya kaynakları sınırlıdır. Özellikle tarıma elverişli toprakların sınırlı olması, tarımda verimlilik artırıcı faaliyetlerin (tarımda makineleşme, genetik uygulamalar, kimyasal gübreleme, ilaçlama, hormon uygulamaları gibi) gelişmesi sonucunu doğurmaktadır. Ancak bu uygulamaların bir kısmı ürün miktarını arttırmakla birlikte, insan sağlığı bakımından ciddi bir takım sorunlar da yaratmaktadır (bkz. Ak, 2002: 491; Demir ve Gül, 2004: 1). Bu nedenle özellikle gelişmiş ülkeler başta olmak üzere dünyada sağlıklı gıdaya olan



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU

talep giderek artmaktadır. Az gelişmiş ülkelerde gelişmiş ülkelerde yetişmeyen veya yeteri kadar temin edilemeyen organik ürünlerin üretilmesi ve hızla gelişen dünya organik ürün ve gıda pazarından pay alabilme çabası sürmektedir (Demiryürek, 2004: 63).

“Ekolojik Tarım” ve “Biyolojik Tarım” olarak da isimlendirilen “Organik Tarım”; ekolojik sistemde hatalı uygulamalar sonucu kaybolan doğal dengeyi yeniden kurmaya yönelik, insana ve çevreye dost üretim sistemlerini içeren, kimyasal tarım ilaçları, hormonlar ve kimyasal gübrelerin kullanımının yasaklanmasının yanında, organik ve doğal gübreleme, toprağın muhafazası ve ıslahı, bitkinin direncini artırma, doğal düşmanlardan yararlanmayı ve bütün bu olanakların kapalı bir sistemde oluşturulmasını öneren, üretimin miktarının yanı sıra kalitesinin de artırılmasını amaçlayan bir üretim şeklidir (Köse, 2005: 96; Atasay ve Türemiş, 2007: 6).

Bu üretim sisteminde her aşama kontrol altında olup, elde edilen ürün de sertifikalandırılmakta ve bu yöntemle de ürünlerin güvenilirliği kanıtlanmış olmaktadır.

Türkiye’de organik tarım çalışmaları 80’lerin ortasında sözleşmeli yetiştiricilik biçiminde başlamış ve önceleri ithalatçı ülkelerin ilgili mevzuatına uygun yapılan üretim ve ihracata 1991’den sonra Avrupa Topluluğunun 24 Haziran 1991 tarihli ve organik tarım faaliyetlerini düzenleyen yönetmeliği doğrultusunda devam edilmiştir. 1994 yılında Avrupa Birliği (AB)’nin 2092/91 sayılı organik tarım yönetmeliği esas alınarak “Bitkisel ve Hayvansal Ürünlerin Ekolojik Metotlarla Üretilmesine İlişkin Yönetmelik” düzenlenmiş ve yürürlüğe girmiştir. Daha sonra Avrupa Birliğinin adı geçen yönetmeliğindeki değişiklikler göz önüne alınarak 2002 yılında “Organik Tarımın Esasları ve Uygulanmasına İlişkin Yönetmelik” yürürlüğe girmiştir (http://www.ekoinspekt.com.tr/organik_tar%C4%B1m-haberi-TR-2-1.html erişim tarihi: 13.07.2015).

Gelişmekte olan organik tarımın kurallarının ihlal edilmemesi, haksız rekabetin önlenmesi, iç ve dış pazar ile kontrol ve sertifikasyon faaliyetlerinin daha sıkı bir şekilde düzenlenmesi amacıyla ve AB mevzuatına uyum çerçevesinde 2004 yılında “5262 sayılı Organik Tarım Kanunu” 3 Aralık 2004 tarih ve 25659 Sayılı Resmi Gazete’de yayınlanarak yürürlüğe girmiş, böylece konu yasal dayanağa kavuşmuştur (Özkan, 2005: 26). 2005 yılında ise “Organik Tarımın Esasları ve Uygulanmasına İlişkin Yönetmelik” 10.06.2005 tarih ve 25841 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. 2005 yılında yayınlanan bu yönetmelik 2010 yılında tümü ile kaldırılarak 18.08.2010 tarih ve 27676 sayılı Resmi Gazete’de yayınlanarak yürürlüğe giren “Organik Tarımın Esasları ve Uygulanmasına İlişkin Yönetmelik” yayınlanmıştır. 2011 ve 2012 yıllarında değişikliğe uğrayan yönetmelik günümüzde hala kullanılmaktadır.

Organik tarımsal ürünlerin güvenilirliğinin sağlanmasında yeterli kontrol ve etkin denetim mekanizmasının kurulması gereklidir. Bu kapsamda, kanunda, organik tarımsal üretim faaliyetlerinin sınırları belirlenmiş, kontrol ve sertifikasyon hizmetleri yasal dayanağa kavuşturulmuş, kuralların ihlali halinde cezai yaptırımlar getirilmiştir (Özkan, 2005: 26).

Miktar olarak oldukça yüksek olan bu cezalar, bir yandan organik tarımın kurallarına uygun bir şekilde gerçekleştirilmesini sağlarken diğer yandan da taksirli ihlal hallerinde dahi uygulanacakları göz önüne alındığında organik tarım ile uğraşan özellikle küçük işletmecilerin kaldıramayacakları ağır bir yük oluşturabilmektedir.

Söz konusu yaptırımlar idari para cezası niteliğindedir. Aşağıda idari para cezalarının hukuki rejimi, bu cezalara hakim olan ilkeler ve yargısal denetimi konusu üzerinde durulacaktır.

1. İdari Para Cezaları

1.1. İdari Para Cezası Kavramı

İdari para cezaları, idari düzene aykırılık teşkil eden eylemler sebebiyle yasanın açıkça izin verdiği hallerde, idarenin yargı organına başvurmaksızın kendisinin bizzat uyguladığı ve bir miktar paranın alınması şeklinde gerçekleşen mali nitelikteki yaptırımlardır (Mahmutoğlu, 1995:139; Oğurlu, 2001: 91).

Anayasa Mahkemesi'ne göre idari para cezası kanunda belirtilmesi gereken ve uygulama yetkisinin idareye bırakıldığı açıkça kanunda gösterilmesi zorunluluğu bulunan bir yaptırımdır. Anayasa Mahkemesi vermiş olduğu bir kararında, idari para cezalarını; "Toplumsal düzene aykırılık oluşturan eylemler nedeni ile yasanın açıkça izin verdiği durumlarda idarenin yargı organına başvurmadan kendisinin bizzat uyguladığı ve bir miktar paranın alınması biçiminde gerçekleşen mali nitelikli yaptırımlar" olarak tanımlamıştır (Anayasa Mahkemesi Kararı. 23.05.2001. E. 2001/232. .2001/89. RG:19.01.2002, S:24645).

1.2. Yasal Düzenleme

765 sayılı Türk Ceza Kanununun yürürlükte bulunduğu dönemde suçlar "cürümler" ve "kabahatler" olarak ikiye ayrılmakta ve cürümlere kabahatlere oranla daha ağır cezalar öngörülmekte idi. Bununla birlikte Türk Ceza Kanunu (TCK) dışındaki kanunlarda da birçok kabahat ve cürmün yanında ayrıca karşılığı idari yaptırım olan hukuka aykırılıklar da bulunmakta, fakat bunlar için resmi bir adlandırma yapılmamaktaydı. 5237 sayılı TCK ile birlikte suçların cürüm ve kabahat şeklindeki ayrımı ortadan kaldırıldı ve kabahatler ayrı bir kanunda düzenlendi (Güçlü, 2010: 19).

01.06.2005 tarihinde yürürlüğe giren 5326 sayılı Kabahatler Kanununun (31.3.2005 tarih ve mükerrer 25772 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanmıştır) 2. maddesi ile Kabahat; kanunun, karşılığında idari yaptırım uygulanmasını öngördüğü haksızlık olarak tanımlanmıştır. Kanun'un "Genel kanun niteliği" başlıklı 3'üncü maddesinde " Bu kanunun genel hükümleri diğer kanunlardaki kabahatler hakkında da uygulanır." hükmü getirilmekle, Kabahatler Kanunu'nun genel kanun olduğu ortaya konulmuş, yasada bazı kabahatlerin tanımı yapılarak belirtilmesine karşın özel yasalarda da kabahatlerin düzenlenmiş olduğuna vurgu yapılmıştır. Böylece, genel nitelik taşıyan Kabahatler Kanunu'nda öngörülen ilkeler, özel yasalardaki kabahatler açısından da geçerli olacaktır. Buna göre, 01.06.2005 tarihinden önce yürürlüğe girmiş olan tüm kanunlarda yer alan idari para cezaları hakkında Kabahatler Kanunu'nun genel hükümlerinin uygulanması gerektiği sonucuna varılabilir.

1.3. İdari Para Cezalarının Özellikleri

İdari para cezalarının belli başlı özellikleri şu şekilde sıralanabilir:

- a) İdarenin uyguladığı para cezalarının temel amacı idari faaliyetlerin daha sağlıklı bir şekilde yerine getirilebilmesi amacıyla düzeni bozmama yükümlülüğü olan bireye bu yükümlülüğünü hatırlatmaktır (Mahmutoğlu, 1995: 139).
- b) İdari para cezaları caydırıcılık ve önleyicilik özelliği taşırlar (Oğurlu, 2001: 41).
- c) İdari para cezaları belli bir kişiyi hedef almaktadırlar.
- d) İdari para cezaları herhangi bir yargı kararına gerek duyulmadan, idare tarafından re'sen uygulanabilir cezalardır (Ulusoy, 2013: 150-151; Zanobini, 1964: 26-27).

e) 25.5.2005 tarihli 5352 sayılı Adli Sicil Kanunu'nun (1/6/2005 tarih ve 25832 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanmıştır) 5. maddesi gereğince idari para cezaları adli sicile kaydedilemezler.

f) İdari yaptırım uygulamasındaki usul, diğer yaptırımların uygulanmasından farklıdır (Gölcüklü, 1963: 136-138).

g) Ceza ehliyeti idari yaptırıma muhatap olmak için gerekli değildir (Oğurlu, 2001: 41-42).

h) Ceza ve Güvenlik Tedbirlerinin İnfazı Hakkında Kanun'da öngörülen cezaların infazının ertelenmesi kurumu (m. 16 vd.) sadece adli suçlar için kullanılır. Bu nedenlerle idari para cezaları erteleme konusu olamazlar.

1.4. İdari Para Cezalarının Ceza Hukukuna Hakim Olan Bazı İlkeler Açısından Değerlendirilmesi

1.4.1. Kanunilik İlkesi Açısından İdari Para Cezaları

Anayasa'nın 38. maddesine göre "Kimse, işlendiği zaman yürürlükte bulunan kanunun suç saymadığı bir fiilden dolayı cezalandırılmaz; kimseye suçu işlediği zaman kanunda o suç için konulmuş olan cezadan daha ağır bir ceza verilemez. Suç ve ceza zamanaşımı ile ceza mahkûmiyetinin sonuçları konusunda da yukarıdaki fıkra uygulanır. Ceza ve ceza yerine geçen güvenlik tedbirleri ancak kanunla konulur."

Avrupa İnsan Hakları Sözleşmesinin 7/1. maddesinde ise; "Hiç kimse, işlendiği zaman ulusal veya uluslararası hukuka göre suç oluşturmayan bir eylem veya ihmalden dolayı suçlu bulunamaz. Aynı biçimde, suçun işlendiği sırada uygulanabilir olan cezadan daha ağır bir ceza verilemez" ifadesi ile kanunilik ilkesine yer verilmiştir.

Kabahatler Kanununun "Kanunilik ilkesi" başlıklı 4. maddesinde " Hangi fiillerin kabahat oluşturduğu, kanunda açıkça tanımlanabileceği gibi; kanunun kapsam ve koşulları bakımından belirlediği çerçeve hüküm içeriği, idarenin genel ve düzenleyici işlemleriyle de doldurulabilir. Kabahat karşılığı olan yaptırımların türü, süresi ve miktarı ancak kanunla belirlenebilir" hükmüne yer verilmiştir. Bu hüküm ile kabahatin tanımı konusunda kanunilik ilkesinin daha esnek bir şekilde kabul edilmesine karşın, yaptırımın türü, süresi ve miktarı konusunda sıkı bir kanunilik ilkesi uygulandığı görülmektedir. Bu hükme göre kanun koyucu kendisi kabahatin tanımını yapmak yerine tanımın çerçevesini çizmek ile yetinerek idareye düzenleyici işlem ile kabahatleri belirleme yetkisi verebilecektir. İdare de düzenleyici işlemlerle bu kanuna uygun kabahat fiillerini tespit edebilecektir (Çağlayan, 2006: 134).

1.4.2. Lehe Kanun Uygulaması Açısından İdari Para Cezaları

Kabahatler Kanununun zaman bakımından uygulamayı düzenleyen 5. maddesinde 5237 sayılı Türk Ceza Kanununun zaman bakımından uygulamaya ilişkin hükümlerinin kabahatler bakımından da uygulanacağı hükme bağlanmıştır.

Zaman bakımından uygulamaya ilişkin hükümler 5237 sayılı Türk Ceza Kanununun 7. maddesinde düzenlenmiştir. Buna göre, işlendiği zaman yürürlükte bulunan kanun ile sonradan yürürlüklüye giren kanunların hükümleri farklı ise, failin lehine olan kanun uygulanır.

1.4.3. Cezaların Şahsiliği İlkesi Açısından İdari Para Cezaları

Cezaların şahsiliği ilkesi hukukumuzda Anayasanın 38/7. maddesinde "ceza sorumluluğu şahsidir." hükmü ile düzenlenmiştir. Cezaların şahsiliği ilkesi, kusur ilkesinin doğal bir sonucudur. İdari para cezaları da şahsi olmalıdır (Mahmutoğlu, 1995: 109-114).

Anayasa Mahkemesi vermiş olduğu bir kararda (29.11.2012 tarih, E. 2012/106 K. 2012/190 RG.06.03.2013) "Ceza sorumluluğunun şahsiliği ceza hukukunun temel kurallarındandır. Cezaların şahsiliğinden amaç, bir kimsenin işlemediği bir fiilden dolayı

cezalandırılmamasıdır. Diğer bir anlatımla, bir kimsenin başkasının fiilinden sorumlu tutulmamasıdır. Bu ilkeye göre asli ve feri failden başka kişilerin bir suç sebebiyle cezalandırılmaları olanaklı değildir” ifadelerine yer vermiştir.

Bu karar da dikkate alındığında ceza sorumluluğunun şahsiliği ilkesini, cezaların kişiselliği ile suç ile orantılı olmaları şeklinde anlamak yerinde olacaktır (Hafızoğulları, 1996: 152).

Cezaların şahsiliği ilkesi, idari para cezaları bakımından da kendisine ceza verilmiş olan kimsenin ölümü halinde cezanın ölenin mirasçılarında tahsil edilememesi sonucunu doğurur. Anayasa mahkemesi; “...Ceza sorumluluğunun şahsiliği ceza hukukunun temel kurallarındandır. Cezaların şahsiliğinden amaç, bir kimsenin işlemediği bir fiilden dolayı cezalandırılmamasıdır. Başka bir anlatımla bir kimsenin başkasının fiilinden sorumlu tutulmamasıdır. Anayasa'nın 38. maddesinde idari ve adli cezalar arasında bir ayırım yapılmadığından idari para cezaları da bu maddede öngörülen ilkelere tabidir” şeklinde karar vererek konuyu açık bir şekilde ifade etmiştir (Anayasa Mahkemesi E. 2012/93, K. 2013/8, T. 10.1.2013. 28:03.2013 tarihli Resmi Gazete).

Şahsilik ilkesi aynı zamanda idari cezaların ihlalin ağırlığı ile orantılı yani ölçülü olması sonucunu da doğurmaktadır (Karabulut, 2008: 155) . Nitekim Kabahatler Kanununun 17/2. maddesinde; “İdarî para cezası, kanunda alt ve üst sınırı gösterilmek suretiyle de belirlenebilir. Bu durumda, idarî para cezasının miktarı belirlenirken işlenen kabahatin haksızlık içeriği ile failin kusuru ve ekonomik durumu birlikte göz önünde bulundurulur.” denilmektedir

1.4.4. Gereçeli Olma İlkesi Açısından İdari Para Cezaları

Anayasanın 141/3, CMK 34/1, 232/6 İYUK 24. maddeleri gereğince mahkemelerin her türlü kararları gereçeli olmalıdır. Bu hüküm karşısında idari yaptırıma karar veren merciin mahkeme olması halinde kararın gereçeli olacağı tartışmasızdır, ancak kişi ya da kurumlarca idari yaptırıma karar verilmesi halinde kararın gereçeli olması ilkesi, Kabahatler Kanunu'nda açıkça düzenlenmemiştir (Otaç ve Keskin, 2010: 36).

Kural olarak idari işlemler gereçeli olmak zorundadır. İlgiliye tebliğ edilen işlem metninde, idarenin o işlemi yapmasını gerektiren maddi ve hukuki sebepler açık ve anlaşılır biçimde yer almalıdır (Sancakdar, 2012: 337). İdari yaptırımın gereçeli olması sayesinde, idari yaptırım uygulanan kişi ve dava açılması halinde mahkeme yaptırıma konu olan ihlalin ne olduğunu ve ihlalin karşılığı olarak uygulanan yaptırımın hukuka uygun olup olmadığını değerlendirebilir (Karabulut, 2008: 48).

2. Organik Tarım Kanunu'nda Öngörülen Kabahatler

2.1. Kabahatin Unsurları

Bir idari cezanın uygulanabilmesi için öncelikle bu cezayı gerektiren fiilin yani kabahatin işlenmesi gerekmektedir. Kabahatler Kanununun 2. maddesi gereğince kabahat, kanunun karşılığında idari yaptırım uygulanmasını öngördüğü haksızlıktır. O halde kabahatten bahsedebilmek için birtakım unsurların bir arada bulunması gerekmektedir. Ancak unsurların açıklanmasına geçmeden önce birtakım kavramların açıklanmasında yarar bulunmaktadır.

2.1.1. Fail

Kabahatler bakımından önem arz eden bir fiilin varlığından bahsedebilmek için bir insan davranışının, bulunması gerekir. Kabahat fiillerini gerçekleştiren bu kişiye fail denir. Kanunun aradığı kusur yeteneğini haiz, kabahatin kanun tanımında yer alan fiili gerçekleştiren her gerçek kişi fail olabilir.

Bunun yanında Kabahatler Kanunu'nun 8. maddesi gereğince: "Organ veya temsilcilik görevi yapan ya da organ veya temsilci olmamakla birlikte, tüzel kişinin faaliyeti çerçevesinde görev üstlenen kişinin bu görevi kapsamında işlemiş bulunduğu kabahatten dolayı tüzel kişi hakkında da idari yaptırım uygulanabilir." "Temsilci sıfatıyla hareket eden kişinin bu sıfatla bağlantılı olarak işlemiş bulunduğu kabahatten dolayı temsil edilen gerçek kişi hakkında da idari yaptırım uygulanabilir. Gerçek kişiye ait bir işte çalışan kişinin bu faaliyeti çerçevesinde işlemiş bulunduğu kabahatten dolayı, iş sahibi kişi hakkında da idarî yaptırım uygulanabilir."

2.1.2. Maddi unsur

Kabahatten varlığından söz edebilmek için dış dünyaya yansımış iradi insan davranışının bulunması gerekir. İradi olmayan refleks hareketleri, bilinçsiz davranışlar, kabahat hukuku anlamında hareket kabul edilmezler (Demirbaş, 2011: 217).

Kabahat fiilini teşkil eden hareket icrai olabileceği gibi ihmali de olabilir. İcrai harekette failin dış dünyada gözlemlenebilir aktif bir hareketi bulunmaktadır. Kabahatin ihmali bir davranışla işlendiğini kabul edebilmek için kişi açısından belli bir icrai harekette bulunma hususunda hukuken bir yükümlülük getirilmiş ve kişinin bu yükümlülüğe uymamış olması gerekir (Güçlü, 2010: 51).

2.1.3. Manevi unsur

Kabahatler Kanununun 9/1. maddesinde; "Kabahatler, kanunda açıkça hüküm bulunmayan hallerde, hem kasten hem de taksirle işlenebilir" denilmektedir. Diğer bir ifadeyle kabahatler aksine bir hüküm olmaması kaydıyla kasten, yani bilerek ve isteyerek ve taksirle yani dikkat ve özen yükümlülüğüne aykırılık nedeniyle bir davranışın veya fiilin kanuni tanımında belirtilen neticesi öngörülmeyle gerçekleştirilmesi sonucu işlenebilmektedir (Özensoy, 2008: 47).

2.1.4. Hukuka uygunluk sebepleri

Kabahatler Kanunu'nun hukuka uygunluk nedenleri ile kusurluluğu ortadan kaldıran nedenler başlığının 12/1. maddesinde; "Bu Kanunda aksine hüküm bulunmayan hallerde, Türk Ceza Kanunu'nun hukuka uygunluk nedenleri ile kusurluluğu ortadan kaldıran nedenlere ilişkin hükümleri, kabahatler bakımından da uygulanır" denilmektedir.

2.2. Organik Tarım Kanunu'nda Yer Alan Kabahatler

Organik Tarım Kanunu'nda çeşitli kabahat fiilleri öngörülmüş ve haklarında maktu para cezaları ve diğer idari yaptırımlar belirlenmiştir (Bkz. Organik Tarım Kanunu m. 5, 6, 8, 9, 10, 12). Buna göre:

Kontrol ve sertifikasyon kuruluşu veya sertifikasyon kuruluşu tarafından sertifikalandırılmamış ürünleri, organik ürün veya organik girdi adı altında satanlara onbin Türk Lirası idarî para cezası verilir.

Kontrol ve sertifikasyon kuruluşu veya sertifikasyon kuruluşu organik olmayan tarımsal ürün ve girdilere, organik ürün veya organik girdi sertifikası verenlere, ellibin Türk Lirası idarî para cezası verilir. Fiilin tekrarı halinde, yetki ve izin belgeleri iptal edilir. Başka ad ve unvan altında olsa dahi, bu Kanun kapsamında çalışmalarına izin verilmez.

Yetkilendirilmiş kuruluşlar ile kontrolör ve sertifikeler, Bakanlıktan çalışma izni almak zorundadır. Yetkilendirilmiş kuruluşların çalışma izni bittiğinde, Bakanlıktan süre uzatımı almadan tekrar faaliyette bulunamazlar. Çalışma izni almadan veya izni bittiği halde süre uzatımı almadan faaliyette bulunanlara onbeşbin Türk Lirası idarî para cezası verilir. Fiilin tekrarı halinde, idarî para cezası iki katı olarak uygulanır ve kendilerine bir daha çalışma izni verilmez.

Bakanlık tarafından verilen çalışma izni devredenlere yirmibin Türk Lirası idarî para cezası verilir. Fiilin tekrarı halinde, çalışma izinleri iptal edilir.

Kontrol ve sertifikasyon kuruluşu, kontrol ve sertifikasyon olmak üzere iki ayrı birimden oluşur. Kontrol biriminde görev yapanlar sertifikasyon biriminde, sertifikasyon biriminde görev yapanlar da kontrol biriminde görev yapamazlar. Bu yasağa aykırı hareket eden kuruluşlara, onbeşbin Türk Lirası idarî para cezası verilir. Fiilin tekrarı halinde, idarî para cezası iki katı olarak uygulanır ve çalışma izinleri iptal edilir.

Yetkilendirilmiş kuruluşlar, bu Kanuna uygun olarak çıkarılacak yönetmelikte belirlenen dönemlerde Bakanlığa rapor vermek, bilgi ve belgelerini Bakanlık yetkililerine göstermek zorundadırlar. Bu yasağa aykırı hareket edenlere, yirmibin Türk Lirası idarî para cezası verilir.

Müteşebbisler, yetkilendirilmiş kuruluş kontrolünde çalışmak zorunda olup, bu Kanun kapsamında Bakanlık tarafından çıkarılacak yönetmelik hükümlerine aykırı faaliyette bulunamazlar. Bu yasağa aykırı hareket edenlere, onbin Türk Lirası idarî para cezası verilir.

Kontrol veya denetim amacı ile Bakanlık yetkilileri ile Bakanlık tarafından yetkilendirilmiş kuruluşların yetkililerine; işletmeye giriş izni vermeyen ve muhasebe kayıtları ile diğer ilgili dokümanlarını göstermeyen müteşebbisler ile elde ettikleri bu bilgi ve belgeleri, Bakanlık dışında üçüncü şahıslara veren yetkilendirilmiş kuruluşlar yirmibin Türk Lirası idarî para cezası verilir.

Organik ürün ve girdilerin etiket ve logoları yalnızca organik ürünler ve girdiler için kullanılır. Organik ürünlerin ve girdilerin etiketi ve logosu, reklam ve tanıtımı; sahte, yanıltıcı veya ürünün yapısına, özelliklerine, içeriğine, kalitesine, orijinine ve üretim tekniklerine göre hatalı bir izlenim yaratacak, ürünün sahip olmadığı etki ve özelliklere atıfta bulunacak biçimde olamaz ve tüketiciyi yanıltacak yazı, resim, şekil ve benzerlerini içeremez. Bu yasağa aykırı hareket edenlere, onbeşbin Türk Lirası idarî para cezası verilir. Aykırılık etiket bilgilerinden kaynaklanıyorsa, etiket bilgileri düzeltilinceye kadar ürüne el konulur ve yukarıdaki para cezası uygulanıp ürün piyasadan toplattırılır. Toplatma masrafları müteşebbisten tahsil edilir.

İhracat sertifikası olmayan organik ürün veya girdileri, organik ürün veya organik girdi adı altında ihraç edenlere otuzbin Türk Lirası idarî para cezası verilir.

2.3. Organik Tarım Kanunu'nda Yer Alan İdari Para Cezalarının Değerlendirilmesi

Kabahatler Kanununun 17/1. maddesinde idari para cezasının, maktu veya nispi olabileceği ifade edilmiştir. Kabahatler Kanunu dışındaki kanunlarda yer alan kabahat karşılığı öngörülen idari para cezaları da maktu yani sabit bir miktar şeklinde belirlenebileceği gibi nispi de belirlenebilir. Yasal düzenlemelerde en çok başvurulan yol da, idari para cezalarının maktu olarak belirlenmesidir (Güçlü, 2010: 83).

Nispi para cezalarında ceza miktarı değişiklik gösterebilmektedir, değişikliğin sebebi cezayı uygulayan merciin takdiri değerlendirmesi değil nispet edildiği şeyin değeridir. Nispi para cezalarında genellikle ceza; failin edindiği haksız kazanç, meydana getirdiği zarar ve benzeri gibi ölçülebilen şeylere nispet edilir (Güçlü, 2010: 87).

Kabahatler Kanunu'nun 17/2. maddesinde; "İdari para cezası, kanunda alt ve üst sınırı gösterilmek suretiyle de belirlenebilir. Bu durumda, idari para cezasının miktarı belirlenirken işlenen kabahatin haksızlık içeriği ile failin kusuru ve ekonomik durumu birlikte göz önünde bulundurulur" denilmektedir.

İdari yaptırım kararlarının ilgili idare tarafından verilmesi esastır. İstisnai durumlarda Cumhuriyet Savcıları ve ya ilgili mahkemeler tarafından idari para cezası



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU

uygulanabilmektedir. Hal böyle olunca idare adına karar verilirken yetkili kurul veya kişilerin, yargısal bir görev yaparak alt ve üst sınırlar arasında ceza belirlemede takdir hakkını, hukuka ve duruma uygun kullanması her zaman beklenemeyeceğinden bu şekilde sabit bir rakamın belirlenmesiyle, idarenin takdir hakkı sınırlanmış olmaktadır (Güçlü, 2010: 85).

Organik Tarım Kanunu'nda da idari para cezalarının maktu şekilde belirlenmesi usulünün tercih edildiği görülmektedir.

Bu kanunda yazılı olan idarî para cezaları, Tarım ve Köyşleri Bakanlığı veya mahallî mülkî amir (mahallin en büyük mülki amiri olan vali ya da kaymakam) tarafından verilir (Organik Tarım Kanunu m. 13).

Görüldüğü üzere idari ceza verme işlemi bir idari işlemdir ve idarenin tüm eylem ve işlemleri yargı denetimine tabi olmak zorundadır. İdarenin eylem ve işlemlerine karşı yargı yolunun açık tutulması demokratik toplumlarda benimsenen ve üzerinde tartışılmayan bir konudur. İdarenin kendini hukuk kurallarına bağlı sayması, bu kuralların dışına çıktığında, kendini bir yaptırım karşısında bulması hukuk devleti anlayışının sonucudur (Onar, 1960: 1250).

İdari cezalara karşı görevli ve yetkili yargı yeri sorunu Anayasa Mahkemesi (01.03.2006 tarihli 2005/108. E, 2006/35 K, RG. 22/07/2006; 11.06.2009 tarihli E.2007/115, K.2009/80, RG.26.11.2009 S. 27418) ve Uyuşmazlık Mahkemesi önüne çeşitli defalar gitmiş ve sonuçta idari cezaların denetimi görevi adli yargıya verilmiştir.

Kabahatler Kanunu m. 27/1'e göre, idarî para cezası ve mülkiyetin kamuya geçirilmesine ilişkin idarî yaptırım kararına karşı, kararın tebliği veya tefhimi tarihinden itibaren en geç 15 gün içinde, sulh ceza mahkemesine başvurulabilir. 18/6/2014 tarihli 6545 sayılı kanun ile (m. 48) sulh ceza mahkemeleri kaldırılmıştır. Böylece idari cezaların yargısal denetiminin sulh ceza hakimliğince yapılacağı sonucuna ulaşılmaktadır. Kanunda belirtilen süre içinde başvurunun yapılmamış olması halinde idarî yaptırım kararı kesinleşir.

Başvuru dilekçesi, bizzat, kanuni temsilci veya avukat tarafından iki nüsha olarak verilir. Başvuru dilekçesinde, idari yaptırım kararına ilişkin bilgiler, bu karara karşı ileri sürülen deliller açık bir şekilde gösterilir. Dilekçede ayrıca, başvurunun süresinde yapılmasını engelleyen mücbir sebep dayanaklarıyla birlikte gösterilir.

Hakim, son karar olarak idarî yaptırım kararının;

a) Hukuka uygun olması nedeniyle, "başvurunun reddine",

b) Hukuka aykırı olması nedeniyle, "idarî yaptırım kararının kaldırılmasına", karar verir.

Bu sayılan kararlar dışında sulh ceza hakimi, kabahat yaptırımına karar vermeye yetkilinin yerine geçerek farklı bir yaptırıma veya suç olduğunu düşünerek ceza yargılamasına karar veremeyecektir.

Sulh ceza hakiminin vermiş olduğu karara karşı kararın tebliği tarihinden itibaren 7 gün içinde itiraz kanun yoluna başvurulabilir.

SONUÇ ve DEĞERLENDİRME

Bugün ulaştığımız noktada organik ürünler hem ülkemizde insan sağlığının korunması ve geliştirilmesi bakımından, hem de ülke ekonomisinde giderek artan oranda katkı sağlamaya aday bir ürün grubudur. Bu nedenle organik tarımın desteklenmesi ve geliştirilmesi gerektiği kabul edilmektedir.

Tüketiciye güvenilir, kaliteli ürünler sunmak üzere organik ürün ve girdilerin üretiminin geliştirilmesini sağlamak amacıyla alınması gereken tedbirler arasında konunun yasal çerçeveye oturtulması ve organik gıda üretiminde gerekli standartların korunmasını engelleyici davranışların cezalandırılması da yer almaktadır.



I. BARTIN SEKTÖREL KALKINMA SEMPOZYUMU

Bu ihtiyacı karşılamak üzere Organik Tarım Kanunu'nun 12. maddesinde bazı idari cezalar öngörülmüştür. Ancak idari cezayı gerektiren fiillerin taksirle dahi işlenebileceği düşünülürken özellikle küçük işletmelerin karşılamakta güçlük çekecekleri, hatta kimi zaman faaliyetlerine son vermelerine neden olabilecek çok ağır idari cezalar öngörüldüğü görülmektedir. İdari para cezalarının yargısal denetime tabi tutulması, bu bakımdan özellikle üreticiler, dolaylı olarak da tüketiciler bakımından ciddi bir güvence teşkil etmektedir. Yargısal denetimin amacına ulaşması için de tüm idari işlemlerde olduğu gibi Organik Tarım Kanunu'nda yer alan idari para cezasına ilişkin kararların gerekçesinin ayrıntılı şekilde yazılması gerekmektedir. İdari makamların gerekçe yanında, karara karşı başvuru usulünü ayrıntılı bir şekilde açıklamaları zorunludur.

KAYNAKLAR

- Ak, İ. 2002. Ekolojik Tarım ve Hayvancılık. Gıda ve Yem Bilimi-Teknolojisi, Bursa Gıda Kontrol ve Merkez Araştırma Enstitüsü, 1 (2).
- Atasay,A. ve Türemiş, N. 2007. "Organik Çilek Yetiştiriciliği Üzerine Araştırmalar". Ege Tarımsal Araştırma Enstitüsü Müdürlüğü, TAYEK, 2007 Yılı Bahçe Bitkileri Grubu Bilgi Aışveriş Toplantısı Bildirileri, Yayın No: 129. İzmir.
- Çağlayan, R. 2006. İdari Yaptırımlar Hukuku(Kabahatler Kanunu Yorumu). Ankara.
- Demir, A. ve Gül, U. 2004. "Organik Tarım". Tarımsal Ekonomi Araştırma Enstitüsü Dergisi, 5 (3).
- Demiryürek, K. 2004. "Dünya ve Türkiye'de Organik Tarım". Harran Üniversitesi Ziraat Fakültesi Dergisi, 8 (3/4).
- Hafızoğulları, Z. 1996. Ceza Normu, Normatif Bir Yapı Olarak Ceza Hukuku Düzeni. Ankara.
- Karabulut, M. 2008. İdari Yaptırımların Hukuki Rejimi. Ankara.
- Köse, B. ve Odabaşı, F. 2005, "Bağcılıkta Organik Tarım". Ondokuz Mayıs Üniversitesi Ziraat Fakültesi Dergisi, 20 (3).
- Mahmutoğlu, F.S. 1995. Kabahatleri Suç Olmaktan Çıkarma Eğilimi ve Düzene Aykırılıklar Hukukunda (İdari Ceza Hukukunda) Yaptırım Rejimi. İstanbul.
- Oğurlu, Y. 2001. İdari Yaptırımlar Karşısında Yargısal Korunma. 2. Baskı, Ankara.
- Onar, S.S. 1960. İdare Hukukunun Umumi Esasları. C.II. İstanbul.
- Otacı, C. ve Keskin, İ. 2010. Türk Kabahatler Hukuku. 2. Baskı. Ankara.
- Özen, M. 2013. İdari Ceza Hukuku Genel Hükümler. Ankara.
- Özkan, M. 2005. "Organik Tarım Kanunu". Gıda Mühendisliği Dergisi. 19.
- Parlar, A. 2012. Açıklamalı- İçtihatlı Kabahatler Kanunu. Ankara.
- Sancakdar, O. 2012. İdare Hukuku. 2. Baskı. Ankara. Yalçınkaya, N., Yalçınkaya, H. ve Çılbant, C. 2006. "Avrupa Birliği'ne Yönelik Düzenlemeler Çerçevesinde Türk Tarım Politikaları ve Sektörün Geleceği Üzerine Etkisi". Yönetim ve Ekonomi, 13(2).
- Zanobini G. 1964. İdari Müeyyideler. (Çeviren: Günal, H. Yılmaz). AÜSBF Yayınları.
- http://www.ekoinspekt.com.tr/organik_tar%C4%B1m-haberi-TR-2-1.html erişim tarihi: 13.07.2015