

**T.C.  
BARTIN ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ  
İKTİSAT ANABİLİM DALI**

**BARTIN ORGANİZE SANAYİ BÖLGESİNDE FAALİYET GÖSTEREN FİRMALARIN  
KURULUŞ YERİ SEÇİMİ RASYONALİTESİ**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**HAZIRLAYAN  
Meryem TULU**

**DANIŞMAN  
Yrd. Doç. Dr. M. Said CEYHAN**

**BARTIN-2017**

**T.C.**  
**BARTIN ÜNİVERSİTESİ**  
**SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**  
**İKTİSAT ANABİLİM DALI**  
**İKTİSAT BİLİM DALI**

**BARTIN ORGANİZE SANAYİ BÖLGESİNDE FAALİYET**  
**GÖSTEREN FİRMALARIN KURULUŞ YERİ SEÇİMİ**  
**RASYONALİTESİ**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**HAZIRLAYAN**

**Meryem TULU**

**DANIŞMAN**

**Yrd. Doç. Dr. M. Said CEYHAN**

**“Bu tez .../.../20... tarihinde aşağıdaki jüri tarafından Oybirliği / Oyçokluğu ile kabul edilmiştir.”**

<b>JÜRİ ÜYESİ</b>	<b>İMZA</b>

## KABUL VE ONAY

Meryem TULU tarafından hazırlanan “Bartın Organize Sanayi Bölgesinde Faaliyet Gösteren Firmaların Kuruluş Yeri Seçimi Rasyonalitesi” başlıklı bu çalışma, **19.07.2017** tarihinde yapılan savunma sınavı sonucunda **oy çokluğu** ile başarılı bulunarak jürimiz tarafından **Yüksek Lisans Tezi** olarak kabul edilmiştir.

Başkan : Yrd. Doç. M. Said Ceyhan (Danışman) .....

Üye : Yrd. Doç. Ramazan Arslan .....

Üye : Yrd. Doç. Hamza Çeştepe .....

Bu tezin kabulü ..... Enstitüsü Yönetim Kurulunun .../.../... tarih ve  
.... sayılı kararıyla onaylanmıştır.

Enstitü Müdürü

Yrd. Doç. M. Said Ceyhan

## **BEYANNAME**

Bartın Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü tez yazım kılavuzuna göre, Yrd. Doç. Dr. M. Said Ceyhan'ın danışmanlığında hazırlamış olduğum "Bartın Organize Sanayi Bölgesinde Faaliyet Gösteren Firmaların Kuruluş Yeri Seçimi Rasyonalitesi" adlı Yüksek lisans tezimin bilimsel etik değerlere ve kurallara uygun, özgün bir çalışma olduğunu, aksinin tespit edilmesi halinde her türlü yasal yaptırımını kabul edeceğimi beyan ederim.

.../.../2017

Meryem TULU

## ÖN SÖZ

Dünya ekonomilerinin gelişmelerini sağlayan sanayi işletmelerinin, yerleşim alanları içine düzensiz bir şekilde kurulması kentleşme dolayısıyla sosyal yaşamının maliyetini arttırması açısından sorun teşkil etmektedir. Bir yandan bu sorunun önüne geçebilmek diğer yandan da bölgesel dengesizliğin giderilmesine yardımcı olmak amacıyla alt yapısı tamamlanan, ulaşım imkânlarını sağlayan ve sanayi işletmelerinin artmasına olanak sağlayacak tesislerin kurulacağı bölgeler oluşturulmaya başlanmıştır. Bir yandan çarpık kentleşmenin oluşumuna engel olmak diğer yandan sanayi için mutlak gerekli olan her türlü ortak alt yapı ihtiyaçlarını karşılayarak firmaların rekabet gücünü geliştiren organize sanayi bölgelerine (OSB) olan talep giderek artmıştır. Bartın ilindeki sanayi firmalarının da bu imkândan yararlanması amacıyla kurulan Bartın OSB süratle büyümüş ve maksimum kapasiteye ulaştığı gibi yeni firmalar için mevcut alandan arazi tahsisi yapılamadığından genişletme projesi devreye girmiş bulunmaktadır. Bu projenin tamamlanmasıyla birlikte mevcut firma sayısının yaklaşık iki kat artacağı öngörülmektedir. Bu şekilde OSB'ne talep artmıştır.

Bu çalışmanın amacı; Bartın ili OSB'nde kurulan işletmelerin, kuruluş yeri seçiminde rasyonelliğinin analiz edilmesidir.

Yaptığım çalışmalar süresince yardım ve destekleri ile yol göstericim olan çok değerli tez danışmanım Yrd. Doç. Dr. M Said CEYHAN'a, verilerin analizi aşamasında bilgi ve tecrübelerini esirgemeyen Öğr. Gör. Fatma SÖNMEZ ÇAKIR'a, anket sorularını cevaplayan tüm işletme yetkililerine, eğitim hayatım boyunca maddi ve manevi desteğini hiçbir zaman esirgemeyen sevgili aileme teşekkürü bir borç bilirim.

Meryem TULU

Bartın, 2017

## **ÖZET**

**Yüksek Lisans Tezi**

**Bartın Organize Sanayi Bölgesinde Faaliyet Gösteren Firmaların Kuruluş Yeri  
Seçimi Rasyonalitesi**

**Meryem TULU**

**Bartın Üniversitesi**

**Sosyal Bilimler Enstitüsü**

**İktisat Ana Bilim Dalı**

**Tez Danışmanı: Yrd. Doç. Dr. M. Said CEYHAN**

**Bartın-2017, Sayfa: XIV + 119**

Bölgeler arası dengesizliklerin azaltılmasında bir araç olarak kullanılan Organize Sanayi Bölgelerinde faaliyet gösteren firmaların kuruluş yeri seçimi yaparken rasyonel davranıp davranmadıklarının tespiti amaçlanmaktadır. Rasyonel kuruluş yeri seçimi yaparken kullanılan kriterler ise maliyet avantajı, pazara yakınlık, hammaddeye yakınlık, işgücüne yakınlık, limanlara yakınlık gibi kriterlerdir. Yapılan çalışmada Bartın OSB’nde faaliyet gösteren firmaların bu bölgede bulunma sebepleri araştırılmış ve işletme kuruluş yeri seçimi kriterleri ile karşılaştırılmıştır. Bu sayede rasyonel seçim yapıp yapmadıkları tespit edilmeye çalışılmıştır.

Araştırma da teorik analizlerin akabinde Bartın OSB’nde bulunan 22 işletmeye anket çalışması yapılmıştır. Soruları cevaplamayı kabul eden 16 firma ile gerçekleşen anket çalışması sonucunda; faaliyette bulunan firmaların çoğunluğunun Bartın OSB’nde bulunma sebebinin, devletin sunmuş olduğu teşvik politikalarının olduğu sonucuna ulaşılmıştır. Teşvik politikalarının sona ermesi ile Bartın ilinde üretim yapmaya devam etmelerinin nedeni ise taşıma maliyetlerinin yüksek olmasıdır.

Yapılan tez çalışması sonucunda, Bartın OSB’nde faaliyette bulunan firmaların kuruluş yeri seçiminde rasyonel davranmadıkları sonucunun tespiti ile sonuçlanmıştır.

**Anahtar Kelimeler:** Yer Seçimi Rasyonalitesi, Organize Sanayi Bölgesi, Sanayi, Bartın Organize Sanayi Bölgesi.

# **ABSTRACT**

**M.Sc.Thesis**

**The Rationality of Companies Operating in Bartın Organized Industrial Zone**

**Meryem TULU**

**Bartın University**

**Institute of Social Sciences**

**Economics Department**

**Thesis Adviser: Asst. Prof. Dr. M. Said CEYHAN**

**Bartın-2017, Page: XIV + 119**

In this study, it is aimed to determine whether companies operating in Organize Industrial Zones (OIZ) which are used as a tool to reduce imbalances between regions are rational in choosing the site of establishment. Criteria used when choosing a rational institution location are cost advantage, closeness to market, proximity to raw material, proximity to labor, proximity to ports. In this study, the reasons why companies operating in Bartın OIZ are located in this region have been researched and found the criteria of establishment location selection. It was tried to be determined whether they made rational choice or not.

Following the theoretical analyzes, the survey was conducted in 22 enterprises in Bartın OIZ. As a result of the questionnaire survey with 16 companies who accepted to answer the questions; The fact that the majority of the companies in operation are in Bartın OIZ has the incentive policies that the government has presented. The reason for continuing to produce in the Bartın province with the end of the incentive policies is that the transportation costs are high.

As a result of the thesis work, Bartın resulted in the determination of the fact that companies operating in OIZ do not act rationally in choosing the establishment place.

**Key Words:** Location Selection Rationality, Organized Industrial Zone, Industry, Bartın Organized Industrial Zone

## İÇİNDEKİLER

BEYANNAME.....	iii
ÖN SÖZ.....	iv
ÖZET.....	v
ABSTRACT .....	vi
İÇİNDEKİLER .....	vii
TABLolar DİZİNİ .....	ix
ŞEKİLLER DİZİNİ .....	xi
RESİMLER DİZİNİ .....	xii
HARİTALAR DİZİNİ .....	xiii
KISALTMALAR DİZİNİ.....	xiv
GİRİŞ .....	1
BÖLÜM I.....	3
<b>DÜNYA'DA VE TÜRKİYE'DE OSB'LERİ VE ORGANİZE SANAYİ BÖLGESİ'NDE FAALİYET GÖSTEREN FİRMALARIN KURULUŞ YERİ SEÇİMİ.....</b>	<b>3</b>
1.1.    Organize Sanayi Bölgeleri (OSB).....	3
1.1.1.    OSB Kavramı, Dünyada ve Türkiye'deki Durumu .....	3
1.1.1.1.    OSB Tanımı .....	5
1.1.1.2.    OSB'nin Özellikleri .....	5
1.1.1.3.    OSB'nde Bulunmanın Avantajları .....	6
1.1.1.4.    OSB'nin Gelişimini Engellenen Etmenler .....	9
1.2.    OSB'lerinin Kuruluş Amaçları .....	9
1.2.1.    OSB Kuruluş Yeri Seçimi.....	10
1.2.2.    OSB Kuruluş Aşamaları .....	13
1.3.    OSB'lerin Gelişimi .....	15
1.3.1.    Dünyada OSB Uygulamaları.....	15
1.3.2.    Türkiye'de ki OSB Uygulamaları .....	16
1.3.3.    Kalkınma Planları Çerçevesinde OSB'ler.....	17
1.3.3.1.    Birinci BYKP (1963-1967) .....	17
1.3.3.2.    İkinci BYKP (1968-1972).....	18
1.3.3.3.    Üçüncü BYKP (1973-1977).....	18
1.3.3.4.    Dördüncü BYKP (1979-1983).....	19
1.3.3.5.    Beşinci BYKP (1985-1989).....	20
1.3.3.6.    Altıncı BYKP (1990-1994) .....	21
1.3.3.7.    Yedinci BYKP (1996-2000).....	22
1.3.3.8.    Sekizinci BYKP (2001-2005).....	22
1.3.3.9.    Dokuzuncu BYKP (2007-2013) .....	23
1.3.3.10.    Onuncu BYKP (2014-2018) .....	24
BÖLÜM II.....	26



**BARTIN İLİNİN FİZİKİ YAPISI VE SOSYO – EKONOMİK ÖZELLİKLERİ, BARTIN MERKEZ I. ORGANİZE SANAYİ BÖLGESİ..... 26**

2. 1. Bartın İl'inin Fiziki Yapısı .....	26
2.4. 1. Coğrafi Konum .....	26
2.4. 2. İklim ve Bitki Örtüsü .....	27
2.4. 3. Nüfus.....	28
2.4. 4. Eğitim .....	29
2.4. 5. Ulaşım İmkânları.....	29
2.1. 5. 1. Karayolu.....	29
2.1. 5. 2. Denizyolu.....	29
2.1. 5. 3. Demiryolu.....	31
2.1. 5. 4. Havayolu .....	31
2. 2. Bartın İl'inin Sosyal Yapısı.....	32
2. 3. Bartın İl'inin Ekonomik Yapısı .....	32
2.3. 1. İşletme Sayısı.....	32
2.3. 2. İstihdam ve İşsizlik Oranı.....	33
2.3. 3. Dış ticaret .....	34
2.3. 4. Tarım ve Hayvancılık.....	36
2.3. 5. Yatırım .....	36
2.3. 6. Projeler .....	40
2.3. 6. 1. Filyos Vadisi Projesi (FVP) .....	40
2.3. 6. 2. Adapazarı-Karasu - Bartın Demiryolu Projesi .....	42
2.3. 6. 3. Bartın Limanı Ro-Ro İskele Projesi .....	43
2. 4. Bartın ili OSB .....	44
2.4. 1. Bartın OSB Mevcut Durumu .....	45
2.4. 2. Bartın OSB Swot Analizi .....	49
2. 5. Organize Sanayi Bölgeleri'ndeki Firmalara Sunulan Teşvik Sistemi.....	53
2.5. 1. Bartın'da Bölgesel Teşvik .....	58
2.5. 2. Yatırım Teşvik Sistemine Başvuru İçin Gereken Evraklar: .....	59

**BÖLÜM III..... 60**

**BARTIN OSB'NDE FAALİYET GÖSTEREN FİRMALARIN KURULUŞ YERİ SEÇİMİ, BARTIN MERKEZ I. ORGANİZE SANAYİ BÖLGESİ ÜZERİNE ALAN ARAŞTIRMASI .....**

3. 1. Araştırmanın Amacı .....	60
3. 2. Araştırmanın Yöntemi.....	60
3. 3. Anket Verilerinin Değerlendirilmesi .....	61
3.3. 1. Çapraz Tablo Analizi .....	82

**BÖLÜM IV .....**

**SONUÇ VE DEĞERLENDİRME .....**

**KAYNAKLAR..... 91**

**ÖZGEÇMİŞ..... 100**

**EKLER..... 101**

<b>EK 1. ANKET SORULARI.....</b>	<b>101</b>
<b>EK 2. HARİTALAR.....</b>	<b>103</b>
<b>Harita 1: Bartın İli Fiziki Haritası.....</b>	<b>103</b>
<b>Harita 2: Bartın İli OSB .....</b>	<b>103</b>
<b>EK 3. RESİMLER.....</b>	<b>104</b>



## TABLolar DİZİNİ

Tablo No	Sayfa No
1: Bartın İli Coğrafi Koordinatları .....	26
2: Bartın İlinin Komşu İllere Olan Uzaklığı .....	27
3: Bartın İlinin İlçelerine Olan Uzaklıkları .....	27
4: 2014 Yılı Meteorolojik Verileri .....	27
5: Bartın İli 2014 Yılı Genel Nüfus Verileri .....	28
6: Bartın İli 2014 Yılı Verilerine Göre İlçelerin Nüfusları .....	28
7: Bartın İlinde Öne Çıkan Sektörler Ve Üretim Yapısına İlişkin Sanayi Sicil Verileri .....	32
8: Bartın İli İstihdam Ve İşsizlik Oranları .....	33
9: Bartın İli İhracat Bilgileri.....	34
10: Bartın İli İthalat Bilgileri .....	35
11: Yatırımların Sektörlere Göre Dağılımı .....	37
12: Yatırımların Proje Bazında Değerlendirilmesi .....	37
13: Bartın İli Osb Alanı Bilgileri .....	45
14: Arsa Tahsisi Yapılan Firmaların Sektörlere Göre Dağılımı .....	45
15: Bartın Osb Firma Dağılımı .....	47
16: Bartın Osb’nde Faaliyet Gösteren Firma Sayısı Ve İstihdam Sayısı .....	48
17: Bartın Osb Mevcut Durumu.....	48
18: Bartın Osb Swot Analizi .....	50
19: Yeni Teşvik Sisteminin Yatırımcıya Sunduğu Avantajlar.....	54
20: Bartın İlinde Teşvikten, Bölgesel Teşvik Uygulamalarından Yararlanabilen Sektörler Ve Asgari Yatırım Tutarları.....	59
21: Hangi Sektörde Faaliyet Gösterildiğine Dair Frekans Dağılımı .....	61
22: Kaç Yıldır Bu Sektörde Faaliyet Gösterdiklerinin Frekans Dağılımı .....	63
23: Kaç Yıldır Bartın İlinde Faaliyet Gösterdiklerinin Frekans Dağılımı .....	64
24: Bartın İli Osb’nde Neden Faaliyet Gösterildiğinin Frekans Dağılımı .....	65
25: Teşviklerin Kuruluş Yeri Seçiminde Etkili Olup Olmadığının Frekans Dağılımı.....	66
26: Teşviklerin Daha Yüksek Olduğu Bölgeye Firmaların Taşınıp Taşınmayacaklarının Gösterildiği Frekans Dağılımı .....	68
27: Bartın İli Osb’nde Faaliyette Bulunan Sektörlerin Bartın İli İle Uyumluluğunun Gösterildiği Frekans Dağılımı .....	69
28: Bartın Osb’nde Faaliyet Gösteren Firmaların İhracat Frekans Dağılımları.....	70
29: Bartın Osb’de Faaliyet Gösteren Firmaların Pazarlamada Kullandıkları Ulaşım Yolları Frekans Dağılımı .....	71

30:Teşvikler Olmasa Da Firmaların Bartın İlinde Faaliyette Bulunup Bulunmamasının Frekans Dağılımı .....	73
31: Bartın İlinin Nitelikli İşgücü Frekans Dağılımı .....	74
32: Bartın İlinde Bulunmanın Firmalar Açısından Pazarlama Maliyeti Frekans Dağılımı.....	75
33:Batı Karadeniz Bölgesinde Yer Alan Limanların Kullanım Frekans Dağılımları .....	77
34: Firmaların Hammadde Temini Frekans Dağılımı .....	78
35: Firmaların Ürünlerini Pazarlamasında Bartın İlinin Maliyet Avantajı Sağlayıp Sağlamadığının Frekans Dağılımı .....	79
36: Bartın İlinde Maliyet Açısından En Uygun Olan Sektörün Frekans Dağılımı .....	81
37: 1. Ve 7. Soruların Çapraz Tablo Analizi.....	83
38: 1. Ve 4. Soruların Çapraz Tablo Analizi.....	84
39: 3. Ve 5. Soruların Çapraz Tablo Analizi.....	85
40: 4. Ve 7. Soruların Çapraz Tablo Analizi.....	85
41: 6. Ve 10. Soruların Çapraz Tablo Analizi.....	86

## ŞEKİLLER DİZİNİ

Şekil No	Sayfa No
1: Hangi Sektörde Faaliyet Gösterildiğinin Analizi.....	62
2: Kaç Yıldır Bu Sektörde Faaliyet Gösterildiğinin Analizi .....	63
3: Kaç Yıldır Bartın İlinde Faaliyet Gösterdiklerinin Analizi .....	64
4: Bartın İli Osb'nde Neden Faaliyet Gösterildiğinin Analizi .....	66
5: Teşviklerin Kuruluş Yeri Seçiminde Etkili Olup Olmadığının Analizi.....	67
6:Teşviklerin Daha Yüksek Olduğu Bölgeye Firmaların Taşınıp Taşınmayacaklarının Analizi ..	68
7: Bartın İli Osb'nde Faaliyette Bulunan Sektörlerin Bartın İli İle Uyumluluk Analizi .....	70
8: Bartın Osb'nde Faaliyet Gösteren Firmaların İhracat Analizi .....	71
9: Bartın Osb'de Faaliyet Gösteren Firmaların Pazarlamada Kullandıkları Ulaşım Yolları Analizi .....	72
10:Teşvikler Olmasa Da Firmaların Bartın İlinde Faaliyette Bulunup Bulunmama Analizi.....	74
11: Bartın İlinin Nitelikli İşgücü Analizi .....	75
12: Bartın İlinde Bulunmanın Firmalar Açısından Pazarlama Maliyeti Analizi	
13: Batı Karadeniz Bölgesinde Yer Alan Limanların Kullanım Analizi .....	77
14: Firmaların Hammadde Temini Analizi .....	79
15:Firmaların Ürünlerini Pazarlamasında Bartın İlinin Maliyet Avantajı Sağlayıp Sağlamadığının Analizi .....	80
16: Bartın İlinde Maliyet Açısından En Uygun Olan Sektörün Analizi .....	82

## RESİMLER DİZİNİ

Resim No	Sayfa No
1: Karabük – Bartın Karayolu.....	104
2: Bartın Limanı.....	104
3: Saltukova Tren İstasyonu.....	105
4: Saltukova Hava Limanı .....	105
5: Bartın İli Kuşbakışı Görüntüsü .....	106
6: Kurucaşile Ahşap Yat Sanatı .....	106
7: Bartın Osb Mevcut Durumu.....	107
8: Bartın Osb Parsellerinin Bölgesel Dağılımı.....	107
9: Bartın İli Osb Alanı.....	108

## HARİTALAR DİZİNİ

<b>Harita</b>	<b>Sayfa</b>
<b>No</b>	<b>No</b>
1: Bartın İli Fiziki Haritası.....	103
2: Bartın İli Osb .....	103



## KISALTMALAR DİZİNİ

<b>AB</b>	: Avrupa Birliği
<b>ABD</b>	: Amerika Birleşik Devletleri
<b>AR-GE</b>	: Araştırma ve Geliştirme
<b>ASO</b>	: Akşam Sanat Okulu
<b>BAKKA</b>	: Batı Karadeniz Kalkınma Ajansı
<b>BTSO</b>	: Bartın Ticaret Sanayi Odası
<b>BYKP</b>	: Beş Yıllık Kalkınma Planı
<b>DPT</b>	: Devlet Planlama Teşkilatı
<b>Da</b>	: Dekar
<b>FVP</b>	: Filyos Vadi Projesi
<b>GAP</b>	: Güney Anadolu Projesi
<b>Ha</b>	: Hektar
<b>Kg</b>	: Kilogram
<b>Km</b>	: Kilometre
<b>m<sup>2</sup></b>	: Metrekare
<b>OSB</b>	: Organize Sanayi Bölgesi
<b>SGK</b>	: Sosyal Güvenlik Kurumu
<b>TÜİK</b>	: Türkiye İstatistik Kurumu
<b>TBMM</b>	: Türkiye Büyük Millet Meclisi
<b>TR</b>	: Türkiye
<b>TL</b>	: Türk Lirası
<b>USD</b>	: Birleşik Devlet Doları



# GİRİŞ

Organize Sanayi Bölgeleri (OSB); birbirleriyle işbirliği halinde üretim yapan küçük ve orta ölçekli sanayi türlerinden oluşan, sanayinin planlı bir alanda gerçekleştirilmesini sağlayan ve yatırımcıların ortak alt yapı hizmetlerinden yararlanabildiği alanlar olarak bilinmektedir. Sanayileşme olgusu dünya ekonomisinde 19. Yüzyıl sonlarına doğru Batı Avrupa ülkelerinde ve ABD’de görülmüş, sanayi bölgesi fikri ise 1985’te ABD’de ortaya atılmıştır. ABD’de ilk OSB uygulamaları kâr elde etmek amacıyla özel sektör tarafından gerçekleştirilmiştir. 1905 ve 1909 yıllarında Chicago kentinde “ Central Manufacturing” ve “Clearing” adlı sanayi bölgeleri ise ilk OSB örneği olarak bilinmektedir (URL 1).

Türkiye’de uygulanan OSB uygulamaları da gelişmiş Batı ülkelerinde uygulanan OSB uygulamaları ile benzerlik göstermektedir. Aralarındaki en önemli fark, batı ülkelerinde OSB yönetiminin temel amacı; kârını maksimize etmek iken, Türkiye’deki öncelikli amaç; bölgesel dengesizliğin giderilerek planlı bir kentsel yapının oluşturulması olmuştur. Sanayi bölgelerinin düzenli bir şekilde kurulmasını sağlamak ve işletme sahiplerinin mekân sorunlarını çözmek için yıllardır OSB’leri uygulanmaktadır. OSB’lerinin amacı, sadece düzenli yerleşim alanları olarak düşünülmemelidir. Sunmuş olduğu maddi kolaylıklar, ulaşım imkânları, alt yapı hizmetleri, teşvik unsurları ve özendirici politikalar olarak da gündemde yerini almaktadır. Diğer bir ifade ile OSB’lerinin kuruluş amacı; düzenli ve planlı bir kentsel yaşamın öncelikli olması ile birlikte, yüksek verimle çalışan sanayi topluluklarının oluşmasını sağlamaktır.

“Bartın Organize Sanayi Bölgesinde Faaliyet Gösteren Firmaların Kuruluş Yeri Seçimi Rasyonelitesi” adlı tez çalışması üç bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde; OSB kavramının farklı biçimlerdeki tanımları, OSB’lerinin Dünyada ve Türkiye’de ki gelişimi, OSB’lerinin tarihsel gelişimi, kalkınma planları, OSB amaçları, OSB’nde bulunmanın avantajları, OSB’nin gelişimini engelleyen etmenler, özellikleri ve son olarak OSB kuruluş yeri seçimi literatür taraması olarak kapsamlı bir şekilde ele alınmıştır. İkinci bölümde; Bartın ilinin sosyal ve ekonomik yapısı, istihdam ve işsizlik oranları, dış ticaret oranları, yatırım alanları, Bartın ili OSB tarihçesi, Bartın ili OSB’nin mevcut durumu ve son olarak Bartın OSB’ne verilen devlet teşvikleri ayrıntılı bir şekilde incelenmiştir. Üçüncü bölümde ise; Bartın ili OSB’nde faaliyet gösteren 27 işletmenin %50’sinden fazlasına (16 işletmeye) yapılan anket çalışmasının analizi yer almaktadır. Analizin sonucunda firma sahipleri

kendilerine yöneltilen 16 soruya bireysel olarak cevap vermişlerdir. Dolayısıyla eksik veri bulunmamaktadır. Anket çalışması SPSS 18 for Windows paket programına veri olarak girilmiş ve frekans analizi başta olmak üzere çapraz tablo ve korelasyon analizleri yapılmıştır.

Çalışmanın sonucunda, Bartın OSB’nde faaliyet gösteren firmaların bu bölgede bulunma sebepleri araştırılmış ve işletmelerin kuruluş yerlerini seçerken rasyonel davranıp davranmadıkları belirlenmeye çalışılmıştır.



## BÖLÜM I

# DÜNYA'DA VE TÜRKİYE'DE OSB'LERİ VE ORGANİZE SANAYİ BÖLGESİ'NDE FAALİYET GÖSTEREN FİRMALARIN KURULUŞ YERİ SEÇİMİ

Organize Sanayi Bölgeleri hakkında birden fazla birbirini tamamlayıcı nitelikte tanımlar yapılmıştır. Birinci bölüm başlığı altında organize sanayi bölgelerinin tanımı, amaçları, önemi, Türkiye ve Dünyada ki durumu üzerinde durulacaktır.

### 1.1. Organize Sanayi Bölgeleri (OSB)

Sanayi devrimiyle birlikte ülkeler arasında ortaya çıkan gelişmişlik farkı zaman içinde aynı ülkenin bölgeleri arasında da ortaya çıkmaya başlamıştır. Bu dengesizliklerin giderilmesi ise başta AB üyesi ülkeler olmak üzere birçok gelişmiş ve gelişmekte olan ülkeler açısından çözülmesi gereken bir sorun haline gelmiştir. OSB ise bu çözüm yollarından birisi olarak görülen bir uygulamadır. Türkiye'de Organize Sanayi Bölgeleri (OSB), 4562 sayılı OSB Kanununa göre; sanayinin uygun görülen alanlarda yapılmasını sağlamak, çevre sorunlarını önlemek, bilgi ve bilişim teknolojilerinden yararlanmak ve kentleşmeyi yönlendirmek amacıyla uygun bölgelerde altyapı hizmetlerinin oluşturulması sonucu kurulmuştur (4562 sayılı OSB Kanunu, (URL 2). Bu sayede sosyal ve ekonomik açıdan diğer bölgelerle arasında gelişmişlik farkı bulunan bölgelere yatırımların çekilerek bu bölgelerin geliştirilmesi amaçlanmıştır. Yatırımları çekebilmek ve istenen sonuca ulaşabilmek için ise OSB'ler bir teşvik unsuru olarak görülmüştür.

#### 1.1.1. OSB Kavramı, Dünyada ve Türkiye'deki Durumu

Ülkemizde yeni olmayan sanayileşme hareketinin başlangıcı, sanayi devriminden önceki küçük sanayi dönemine dayanmaktadır. Sanayi alanında dünyanın en ileri ülkesi olan Osmanlı döneminde, Lonca ve Ahilik sistemleriyle, düzenli, kontrollü ve planlı bir sanayi ve iş piyasası bulunmaktadır. Cumhuriyet döneminden önce 19. yy 'da Türkiye'de sanayi kurma girişimleri yapılmış, ancak çeşitli siyasal, sosyal ve ekonomik sebeplerle yerli ve yabancı sermaye tarafından ülkenin çeşitli yerlerinde kurulan çok sayıda fabrika kısa zamanda kapanmış ve 1800 yılı civarında başlayan sanayi hareketi 1860'larda son bulmuştur ( Zaim, 1965: 9-10).

Sanayileşme hareketinin, belirli bir çerçevede yürütülmesi gerekmektedir. Bu anlamda

OSB'leri uygulaması, düzenli şehirleşmeyi sağlamada ve sınai üretim faaliyetlerini aynı alanda toplamada kullanılan bir araç olarak ortaya çıkmaktadır. 1800'lü yıllarda başlayan sanayileşme hareketleri, bilim ve teknoloji alanındaki buluşların artmasıyla hızlanmış, bazı yerleşim merkezlerinde sınai işletmelerin süratle artmasına yol açmıştır. Düzensiz ve kendiliğinden kümelenen irili- ufaklı bu işletmeler, şehirlerin civarında plansız yoğunlaşarak 'Sanayi Bölgeleri'ni ortaya çıkarmıştır (Onat, 1969: 9).

İkinci Dünya savaşı sonrası dönemde, bir taraftan ekonomik kalkınmanın hız kazanmasını sağlamak amacı ile çalışmalar artırılırken, diğer taraftan da dünyanın farklı bölgeleri arasında ki kalkınmışlık farklılıklarının kaldırılması yönünde çaba gösterilmiştir. Yatırımlar, bir taraftan uluslararası şemsiye kuruluşlar, uluslararası finans kuruluşları ve bölgesel veya uluslararası kalkınma amaçlı organizasyonlar liderliğinde daha düzenli bir yapı içerisinde geliştirilip desteklenir iken, diğer taraftan da kentleşmeye ve çevre kirliliğine yönelik problemler, gelişmekte olan ekonomilerde sanayileşmenin dağınık bir coğrafyada yeşermesi yerine, daha düzenli bir yapı içerisinde gelişmesini sağlamıştır. OSB'lerinin sahip olduğu amaçlar arasında; sanayinin geliştirilmesi, düzenli alt yapıların sağlanması, bölgeler arası gelişmişlik farklılıklarının ortadan kaldırılması gibi etkenler yer almaktadır (Uzunoğlu, S. vd. 2003: 4).

OSB kavramı 19. Yüzyıl sonlarında kullanılmaya başlanmış ve ortaya çıkmasında sanayileşme faaliyetleri ve kentleşme hareketlerinin büyük rolü olmuştur. Uygulamaya konulan ilk OSB İngiltere ve Amerika'da iken, 1950 yılından itibaren tüm dünya ülkelerinde yaygınlaşmaya başlamıştır (Gündoğar, 2013: 22).

Türkiye'de 1960'lı yıllarda planlı kalkınma politikasına geçilmesi çerçevesinde OSB kurulması, uygulaması başlatılmıştır. Sanayi teşvik politikalarının bir parçası olarak kurulan OSB'lerinin oluşturulmasın da yerli sanayinin düzenli ve planlı gelişimini sağlamak amaçlanırken yerli sanayii geliştirmek ve sanayi üretimini arttırmakta amaçlanmaktadır. Bu sanayi bölgeleri, dünyadaki diğer örneklerinde de olduğu gibi istihdam, yatırım ve üretim amaçlı kurulmaktadır. OSB'leri, üretimin, istihdamın ve yatırımın arttırılması amacının yanı sıra, girişimcilerin belirli sektörlere yöneltilmesi ve sanayi bölgelerinde belirli standartların oluşturulması gibi amaçlara da hizmet etmektedir. OSB'ne sağlanan kolaylıklardan bazıları; düşük faizli ve uzun vadeli krediler, gümrük muafiyetleri, hammadde ve ara mal ithalatında kolaylıklar olarak sayılabilir. Bununla birlikte, OSB'lerinde yatırım yapan işletmeler, üretimleri için gerekli olan altyapı ihtiyacını ucuza mal etmelerinin yanı sıra düzenli ve ucuz

girdi imkânına da kavuşmaktadır (Uzunoğlu, S. v.d. 2003: 11-12-16).

#### **1.1.1.1. OSB Tanımı**

OSB, birçok kişi ve kurumlar tarafından farklı biçimlerde tanımlanmıştır. Genel kabul gören tanıma göre; “OSB, elektrik, su, kanalizasyon, banka, kantin, sağlık kurumu v.b. altyapı olanaklarıyla bütünleştirilmiş uygun bir alanda teknik ve genel hizmetlerin de bulunduğu, ekonomik bir sistem içinde gruplandırılmış fabrika yerleşim birimleridir”. (Aslan, 2007: 3). Birleşmiş Milletler tarafından kabul gören tanıma göre, “OSB, birbirleriyle işbirliği halinde üretim yapmakta olan orta ve küçük işletmelerin, düzenli ve planlı bir alanda ortak altyapı hizmetlerinden yararlanmak koşuluyla standart fabrika binaları içinde toplanmalarıdır” (Öcal, 2008: 234).

Bir başka tanıma göre ise, OSB; “ağır sanayi ve kompleksleri için değil fakat uyumlu ve birbirini tamamlayan bir üretim biçiminde olmak üzere, orta sanayi, ölçek ve boyutundaki üretim birimlerinin, kapsamlı bir plan gereğince sınırları tayin edilmiş bir alanda organize edildiği bir bölge” şeklinde tanımlanmıştır. (Dinler, 2012: 61). Bir diğer tanımda OSB, “Sanayileşmenin düzensiz ve plansız olarak gelişmesi sonucunda ortaya çıkan sorunları çözmek için batıda geliştirilmiş bir bölgesel kalkınma modelidir” (Hozikligil, 2007: 32).

Sanayi ve Ticaret Bakanlığı'nın yaptığı tanıma göre ise; “Karma ekonomi şartları altında küçük ve orta ölçekli endüstrilerin geliştirilmesi için gerekli olan planlı yerleşme alanlarının, altyapı ve ortak hizmet ihtiyaçlarının inşa edilerek sağlanması yoluyla belli standartlarda geliştirilmesi ve organize edilmesi...” olarak tanımlanmıştır. (Aslan, 2007: 3-4).

Sonuç olarak OSB; birbirleriyle işbirliği halinde üretim yapan, küçük ve orta ölçekli sanayi türlerinden oluşan, sanayinin planlı bir alanda gerçekleştirilmesini sağlayan ve yatırımcıların ortak altyapı hizmetlerinden yararlanabildiği alanlardır. OSB sanayi tesislerinin kurulabilmesi için gerekli sosyal ve altyapı hizmetlerinin karşılanmasının yanı sıra işletmelerin verimli çalışmaları için uygun ortam imkânı da sunmaktadır.

#### **1.1.1.2. OSB'nin Özellikleri**

OSB'lerinin en belirgin özelliği altyapı hizmetlerinin ortak olarak kullanılmasıdır. Altyapı hizmetlerinin ortak kullanılması yatırımcılar açısından kolaylık sağlamakla birlikte

disiplin de sağlamaktadır. Bu hizmetlerin iyi düzenlenmesiyle çevrede oluşacak olumsuz etkilerin önüne geçilmektedir. Altyapı hizmetleriyle OSB'si yönetiminin ilgilenmesi ise yatırımcılar açısından bir avantaj unsuru oluşturmakta ve verimliliği artırmaktadır. OSB'lerinin şehirler için önemli olan bir diğer özelliği de çevre kirliliğinin önüne geçilmesi, yani çevrenin korunuyor olmasıdır. Fabrikaların zararlı atıklarının depolanarak çevreye zarar vermesi engellenmektedir. OSB'lerinin diğer bir özelliği de istihdam alanı yaratmasıdır (Çam, 2011: 27-28).

Bazı nicel çalışmalar sonucunda sanayi kümesi içinde bulunan işletmelerin daha iyi rekabet edebildikleri ve istihdamı artırdıkları gözlemlenmiştir (Paniccia, I. 1998: 667-669).

OSB'leri aynı zamanda sanayinin gelişmesini sağlayan, modernleştiren, verimliliği yükselten, maliyetleri azaltan dolayısı ile karı artıran ve ürün kalitesini yükselten önemli bir sanayileşme aracı ve yöntemi olarak uygulanmaya başlanmıştır. Sanayi kuruluşlarının farklı yerlerde kurulması her biri için altyapı, sosyal alan, enerji ve benzeri temel hizmetlerin ayrı yapılması durumunda verimli olunmayacağı açıktır. Ayrı yapılması durumunda ekonomik olmayan bu tür hizmetler, OSB'nde birlikte geliştirilmekte, maliyetler düştüğünden dolayı verimlilik artmakta, yeni yatırımlar için daha çekici imkânlar sunulmuş olmaktadır. Türkiye gibi, gelişmekte olan ülkelerin ekonomileri, daha çok orta ve küçük işletmelere dayandığından söz konusu ülkelerin kalkınması, bu işletmelerin gelişmesine bağlıdır. OSB'leri ise, orta ve küçük ölçekteki sanayi işletmelerinin teşvik edilmesi ve geliştirilmesi için önemli bir ortam sağlamaktadır (Özdemir, 1990: 10-13).

### **1.1.1.3. OSB'nde Bulunmanın Avantajları**

İkinci Dünya Savaşı sonunda, sanayi bölgelerinin gelişmesi yönünde yapılan çalışmalar; OSB'si ve sanayi parkı kavramlarını doğurmuştur. Batıda geliştirilerek uygulanmaya konulan OSB'leriyle plana dayalı ve yüksek verimle çalışan sanayi topluluğu oluşturulması amaçlanmıştır (Alacadağlı, 2004: 44-45). OSB'lerini oluşturmakla elde edilecek avantajlar aşağıdaki gibidir (Dinler, 2012: 60);

- OSB'leri, girişimcilerin yerleşmesine uygun bir ortam oluşturmaktadır. OSB'leri cesareti olmayan, neyi üreteceğine ve nerede üreteceğine karar veremeyen girişimcileri cesaretlendirmektedir.

- OSB'leri, plansız kentleşmenin önüne geçebilmek için mekân düzenleme aracı olarak kullanılması da işlevlerindedir. OSB'leri kurularak, sanayi faaliyetlerinin şehir dışında yerleşmesi çevre sorunlarının kontrol edilmesine olanak sağlarken, şehirlerin daha düzenli ve yaşam kalitesinin daha yüksek olmasını sağlamaktadır.

- OSB'sinin bir diğer işlevi ise, ekonomik gelişimin yurt düzeyine dengeli dağılmasına yardımcı olmasıdır. Az gelişmiş bölgelere kurulan OSB'leri, ekonomik gelişmenin bu bölgelere taşınmasını sağlayacak ve büyük kentlerin daha fazla büyümesini engelleyerek bölgelerarası dengeli bir gelişme mümkün olacaktır.

OSB'leri planlı dönemin başlangıcından bugüne kadar olan dönemde sermaye birikiminin şehir dışına çıkmasını engellemede önemli bir aracı olmuş ve sanayileşmenin önemini ve gelişmesini sağlamıştır. OSB'lerinin kurulması verimliliği artırırken üretilen ürünlerin kalitesini yüksek düzeylere çıkarması ve maliyetleri düşürmesi açısından önemli bir işleve sahiptir. OSB'leri kentleşmeyi yönlendirmek ve sanayi faaliyetlerinin düzenli ve planlı gelişmesini sağlamaktadır. Ayrıca OSB'leri fabrikaların çevreye vereceği olumsuz etkilerin denetimini yapmak, topluca bulunan sanayi kuruluşlarının daha ucuz ve kolay üretim yapmaları, az maliyetle altyapı hizmetlerinden yararlanmalarını sağlayarak girişimcilere önemli olanaklar sunmaktadır. Girişimciler yatırım yapacakları sanayi kuruluşlarına düşük maliyetle sahip olabilirken başta katlanmak zorunda oldukları arsa, altyapı, su, kanalizasyon, elektrik, çevre düzenlenmesi gibi hizmetlerden uygun ekonomik koşullarda faydalanabilmekte bu durumda girişimcilerin yatırım yapma isteklerini pozitif yönde etkilemektedir (Öcal, 2008: 235).

Yatırımcılar girişimde bulunurken genel olarak; yüksek nakliye masrafları, ölçek ekonomisi, daha iyi üretim-yapım bilgisi ve ürünlerin birim maliyetlerini düşürmeye yönelik tercihlerde bulunmaktadır (Goglio ve Silvio, 2002: 10).

OSB'lerinin kurulduğu alanlarda sosyal ve altyapı hizmetlerinin hazır bulunması girişimcilerin bu olanaklardan faydalanmak istemeleri, yatırım kararlarını olumlu yönde etkiler. Altyapı hizmetlerinin hazır olması üretim sürecini hızlandırır. Gelişmekte olan ülkelerde enflasyon ve faiz oranları yatırımların gecikmesini pahalı hale getirmektedir. Böyle bir durumda yatırım belirsizliğinin maliyetini yükseltir. OSB'leri küçük ve orta ölçekli olan işletmelerin yatırım maliyetlerinde tasarruf aracıdır. OSB'leri ortak altyapı masraflarının maliyetini düşürür ve rekabet faktörünün gelişmesine neden olur. Bu bölgelerde faaliyet gösteren işletmelerin birbirleriyle ilişkisinin olması dışsal tasarruf sağlar. Yani mallarını satabilme, pazarlama ve stok maliyetlerinde azalmaya neden olur.

OSB'lerinin kurulduğu bölgelere en büyük katkısı ise istihdam ortamı yaratmasıdır (Berberoğlu, 1985: 203).

OSB'lerinin devlet gözetimi altında kendi organlarıncı yönetilmesi (Cansız, 2010: 29-30);

- Özel sektör yatırımlarının belirli bölgelere yönlendirilmesi,
- İşletmelerin kuruluş yerlerinin desteklenip teşvik edilmesi için finansal ve fiziksel teşviklerin verilmesi,
- Sanayi işletmelerinin birbirleri ile işbirliği ve uyum içinde üretim yapmaları,
- Fabrikaların önceden planlanan arazi üzerine yerleştirilmeleri,
- İşletmelerin ortak alt yapı hizmetlerinden (ulaştırma, elektrik, su, kanalizasyon ve sosyal tesisler gibi) birlikte yararlanmaları,
- Sanayinin gelişmekte olan bölgelerde yaygınlaştırılması, tarım alanlarının zarar görmemesi için sanayi alanı olarak kullanılmasının önüne geçilmesi,
- Altyapının gereksinimlere uygun olarak planlanması, ortak hizmet kuruluşlarının oluşturulması (Ucuz, güvenilir bir altyapı ve ortak sosyal tesisler gibi ),
- Ortak arıtma tesisleri aracılığıyla çevre kirliliğinin önüne geçilmesidir.

Kentleşme ve sanayileşme ilişkilerini düzenlemek açısından önemli bir rol alan OSB'leri, sanayi birimlerinin çevrede meydana getirmiş olduğu olumsuz etkileri denetleyebilme imkânı sunmaktadır. Aynı zamanda, ülkemizde 1990'ların başlarına kadar kalkınma planlarında özellikle sanayinin elverişli tarım araziler üzerindeki etkisi göz ardı edilmiştir (Çezik ve Eraydın, 1982: 53).

Günümüzde ise OSB'leri, 4562 sayılı Organize Sanayi Bölgeleri Kanununa göre, "Sanayinin uygun görülen alanlarda yapılanmasını sağlamak, çarpık sanayileşme ve çevre sorunlarını önlemek, sanayi türlerinin belirli bir plan dâhilinde yerleştirilmesi ve geliştirilmesi amacıyla; sınırları tasdik edilmiş arazi parçalarının imar planlarındaki oranlar dâhilinde gerekli idari, sosyal ve teknik altyapı alanları ile küçük imalat ve tamirat, ticaret, eğitim ve sağlık alanları, teknoloji geliştirme bölgeleri ile donatılıp planlı bir şekilde ve belirli sistemler dâhilinde sanayi için tahsis edilmesiyle oluşturulan ve bu kanun hükümlerine göre işletilen mal ve hizmet üretim bölgeleri" olarak tanımlanmaktadır. Özellikle tarım arazilerinin sanayide kullanılmasının disipline edilmesi kalkınmanın sürdürülebilmesi için önem arz etmektedir.

Yapılan tüm açıklamalardan anlaşılacağı gibi OSB'leri geri kalmış bölgelere kaydırılması nedeniyle dengeli gelişmeye katkıda bulunmuş, tarım alanlarının olumsuz



etkilenmesini engellemiş ve birbirini tamamlayan sektörlerin bir arada bulunmasını sağlayarak çevre ve ekonomi açısından önemli işlevlerde bulunduğu ortadadır. (Öcal, 2008: 236).

Kısacası; OSB'lerinin kurulmasıyla planlı sanayileşme, bölgesel dengesizliğin giderilerek dengeli bir hale gelmesi ve düzenli bir şehirleşme amaçlanmıştır. Sonuç olarak OSB'nde bulunan işletmelere sağlanan avantajları maddeler halinde aşağıdaki şekilde toparlamak mümkündür. Bu bölgelerde faaliyet gösteren firmalar (URL 3);

- Atık su bedelinden,
- Bina, inşaat harcı ve yapı kullanma izni harcından,
- Belediyelerin çevre temizlik hizmetlerinden yararlanmayan işletmeler, çevre temizlik vergisinden,
- Tevhid ve ifraz işlemi harcından,
- İnşaat bitim tarihini takip eden bütçe yılından itibaren emlak vergisinden 5 yıl muafırlar.
- Yapı denetim kuruluşlarına ödeyecekleri hizmet bedelini ise %75 indirimli öderler.

#### **1.1.1.4. OSB'nin Gelişimini Engelleyen Etmenler**

OSB'nin gelişmesini engelleyen etmenler maddeler halinde aşağıda verilmiştir. Bunlar (Çetin ve Kara, 2008: 63);

- Teşvik uygulamalarının yetersiz olması,
- Bu uygulamaların açtığı olumsuz etkiler,
- Firmaların birlikte hareket etme anlayışının eksikliği,
- Sanayi bilincinin gelişmemiş olması,
- Kaynak yetersizliği,
- Kuruluş yeri seçiminde alınan kararların yanlış olması gibi faktörlerdir.

#### **1.2. OSB'lerinin Kuruluş Amaçları**

Gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerde, ekonomik kalkınmanın tüm bölgelere dengeli dağılımının sağlanması ve ülke içinde bölgeler arasındaki, sosyal, ekonomik ve tabii dengesizlikleri dikkate alarak sanayileşmenin yürütülmesi önemli sorunlar arasında sayılmıştır. Bölgeler arasında dengeli ve tutarlı bir kalkınma politikası ile söz konusu dengesizliklere karşı tedbirler alınmaktadır. OSB'leri uygulaması, bu anlamda pek çok ülke tarafından benimsenip uygulanan bir sanayileşme yöntemi ve aracıdır. Bununla birlikte

düzenli kentleşmeyi sağlamak ve bazı sanayi alanlarında faaliyette bulunan orta ve küçük işletmelerin gelişimini sürdürülebilir kılmak, bir arada daha iyi üretim imkânları sunmak ve bu sanayilerin planlı ve düzenli yerleşimini temin etmek için bir teşvik yolu olarak değerlendirilmektedir (Özdemir, 1990: 1).

OSB'lerinin belli bir bölgede toplanmaları işletmeler arasındaki bilgi alışverişini kolaylaştırmakta ayrıca hükümetin sunduğu hizmetleri uygun koşullarda kullanılmasını sağlamasıyla girişimcilerin yatırım isteklerini pozitif yönde etkilemektedir. OSB'leri küçük ve orta ölçekli işletmelerin üretim yapısına olanak sağlayarak sanayinin yerleşmesine ve sanayinin bölgelerarasında dengeli dağılımına katkı sağlamıştır (Çam, 2011: 14).

Gelişme çabası içinde bulunan birçok ülke, kendilerini ister istemez bir sanayileşme maratonu içerisinde bulmaktadır. Ekonomik ve sosyal kalkınma sadece, güçlü, kararlı, dengeli ve planlı bir sanayileşme politikasının uygulanmasına bağlı olduğu kabul edilmektedir (Özdemir, 1990: 1).

OSB'lerinin kuruluş amaçları aşağıda maddeler halinde toparlanmıştır (Alacadağlı, 2004: 1-2);

- Dengeli kalkınmayı sağlamak
- Kentsel gelişmeyi yönlendirme ve altyapı yatırımlarında ekonomik etkinliğin sağlanması,
- Bir arada olmanın doğurduğu içsel ekonomiler
- Çevrenin korunması.

İşletmelerin plansız bir şekilde kentlerin belirli yerlerinde kendiliğinden çoğalmaya başlamasından sonra sanayi olgusu, özellikle yerleşke alanlarında çevre düzenini bozacak olumsuz etkiler yaratmıştır. Dolayısıyla halk sanayi kavramını, duman, koku, pislik ve kirlilik olarak düşünmeye başlamıştır. Bu sebeple insanlar, sanayi kuruluşlarının kendi yaşam merkezlerinin içinde veya yakınında kurulmasına karşı çıkınca, sanayi bölgelerinin organize edilmesi sadece ekonomik açıdan değil, mekân düzenlemesi açısından da zorunluluk haline gelmiştir (Onat, 1969: 109).

### **1.2.1. OSB Kuruluş Yeri Seçimi**

İşletmelerin mal ve hizmet üretimine başlamak, amaçlarını gerçekleştirebilmek için kurdukları yere, kuruluş yeri denir (Cansız, 2010: 18).

Kuruluş yerleri fiziksel anlamda enlem, boylam ve yükseklikten meydana gelen soyut bir mekân parçası değil, üzerinde yaşanabilen ve söz konusu faaliyetlerin gerçekleştirilmesine uygun somut mekân parçaları olarak tanımlanmaktadır. Kuruluş yeri teorisi ekonomik faaliyetlerin içinde bağımsız bir gelişme göstermektedir. Bu durum kuruluş yeri probleminin disiplinler arası bir konuma sahip olmasının sonucudur.

Weber, yığılma (toplanma) avantajlarını kuruluş yeri faktörü olarak literatürde ilk kez ele alan kişidir. Weber yığılma avantajlarını; "üretimin bir yerde toplanması sonucu olarak tedarik, üretim ve pazarlama faaliyetlerinin daha az bir maliyet ile gerçekleştirilmesi" şeklinde tanımlamaktadır. Weber, yığılmayı Tesadüfi Yığılma ve Teknik Yığılma olarak ikiye ayırmaktadır. Tesadüfi Yığılma; "tabii kuruluş yeri avantajlarının bir sonucu olarak üretimin belirli yerlerde toplanmasını ifade ederken, Teknik Yığılma; "tesadüfi yığılmadan bağımsız olarak üretimin belirli konumlarda toplanması" şeklinde tanımlanmaktadır. Weber'in net bir açıklamasının bulunmamasına rağmen teknik yığılma içsel ekonomilerin, tesadüfi yığılma ise dışsal ekonomilerin bir sonucu olarak yorumlanmaktadır (Müftüoğlu, 1983: 79-80,211).

Bazı bölgelerde sanayi kuruluşları birbirlerine çok yakın iken, bazı bölgelerde hiç sanayi kuruluşu bulunmamaktadır. Bir yerde sanayi bölgesinin oluşturulması, kuruluş yeri seçimi ile doğrudan ilgilidir. Firmalar; ulaşım ağlarına (denizyolu, demiryolu, karayolu ve havayolu) kolayca erişebilmek isterler. Özel sektör yatırımlarının kıyılara erişiminin kolay olduğu bölgelerde sanayi kümeleri ve büyük şehir merkezleri oluşturulmaya başlanmıştır (Lall ve Chakravorty, 2005:52-53). Girişimcilerin yer seçimi kararlarını etkileyen ve bölgesel faktörler olarak da bilinen faktörler; toprak, işgücü, sermaye, ulaşım, sanayiler arası ekonomilerdir (dışsallık). Bölgesel anlamda verilen yer seçim kararından sonra girişimciler seçilen bölgelerin neresinde faaliyet göstereceklerine dair ikinci bir seçim kararı vermektedirler. Bu kararlara ise yerel faktörler denilir (Cansız, 2010: 18, Aslan; 2007: 7-8).

Girişimciler genellikle aşağıda belirtilen kriterler doğrultusunda karar verirler (Aslan, 2007: 7-8);

- Girişimcilerin seçtiği alanların tarımsal işlevlerinin olmaması veya düşük seviyede olması,
- Seçilen arazinin inşaat faaliyetlerine uygun olması,

- Seçilen arazinin eğiminin, alt yapı maliyetlerini artırmayacak oranda olması (maksimum %10 eğim oranı)
- Su, elektrik, doğalgaz vb. kaynaklara ulaşılabilirliğin kolay ve fazla olması,
- Arazinin ilerleyen zamanlarda genişlemeye uygun olması.

Ruddel'e göre yer seçimi 3 aşamadan oluşan bir süreçtir. Bu süreç aşağıda maddeler halinde verilmiştir (Ruddel, 1967: 16-17);

- Fabrika kurulacak bölgenin belirlenmesi,
- Bölgenin spesifik yerinin seçimi,
- Fabrika kurulacak arazi parçasının belirlenen yer sınırları içinde bulunması.

Yer seçimini etkileyen 3 tür değer vardır. Bunlar aşağıda maddeler halinde verilmiştir (Chapman ve Wolker, 1987:110);

- Fabrika kurulacak yerin fiziki olarak satın alınması,
- Alınan fabrika yerinin kullanım açısından yeterli olması,
- Pazara yakınlık- üretilen ürünlerin pazarlanabilirliği.

OSB'lerinin yerleşim alan avantajları aşağıda maddeler halinde verilmiştir (Müftüoğlu, 1983: 230);

- Altyapı tesislerinin yüksek yatırım harcamaları gerektirmesi nedeni ile direkt girişimci tarafından gerçekleştirilebileceği düşünülemez. Dolayısıyla altyapı tesislerinin yeterli derecede mevcut olması, önemli bir kuruluş yeri avantajıdır.

- Bir bölgede aynı veya farklı sektörlerdeki birçok işletmelerin toplanması sonucunda, yatay ve dikey uzmanlaşmaya gitmek ve işletmeler arası iş bölümü derecesini artırmak için uygun şartlar ortaya çıkmaktadır. Aynı bölgede toplanmış, aynı sektöre dâhil işletmeler arasında işbirliğine gidilerek tek tek işletmelerin ürün programlarını daraltmaları (yatay uzmanlaşma) yanında artan girdi ve hizmet taleplerini karşılamak üzere uygun ölçekli birçok yan sanayi ve hizmet kuruluşlarının bu bölgede faaliyet göstermeleri mümkün olmaktadır. Aynı zamanda aynı veya farklı sektörlerdeki işletmeler arası iş bölümü derecesini artırarak işletmelerin üretim derinliklerinin azaltılması yoluna gidilebilir (dikey uzmanlaşma).

- Yığılma bölgelerinde talebin nispeten fazla olması nedeniyle, girdi arz eden firmalar bu bölgede toplanırlar veya en azından satış temsilcilikleri bulundurulur. Dolayısıyla, gerekli nitelik ve nicelikte girdi temini yığılma bölgelerinde daha kolaydır.

### **1.2.2. OSB Kuruluş Aşamaları**

OSB'lerinin kuruluş ve işleyişinden Bilim Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı yetkili ve sorumlu tutulmaktadır. OSB'lerinin görev ve yetkileri (BAKKA 2012; OSB Mevcut Durum Analizi);

- Yer seçim işlemlerini yönetmek ve oy birliği ile seçilen yere OSB alanı olarak tasdik ve ilan etmek,
- OSB kuruluşunu onaylayarak tüzel kişilik kazandırmak,
- İmar planları ve altyapı projelerini tasdik etmek,
- Kamulaştırma isteklerini inceleyerek kamu yararına karar vermek,
- Kredi talepleri uygun görülen OSB'leri kredilendirmek,
- Şikâyet üzerine veya gerekli gördüğü durumlarda gerekli tedbirleri almak,
- OSB'lerin her türlü hesap ve işlemlerini denetlemek olarak belirlenmiştir.

OSB kurmak isteyen gerçek ve tüzel kişilerce OSB bilgilendirme raporu tanzim edilerek OSB yer seçimi yönetmeliği gereğince yapılacak işlemler neticesinde valilik uygun görüşü alınarak yer seçimi talebi bakanlığa iletilmektedir. Yeni bir OSB'nin ve ilave alan yer seçimlerinin dikkate alınabilmesi için il genelindeki ihtisas OSB'ler haricindeki diğer OSB'lerde bulunan toplam sanayi parsellerinin en az  $\frac{3}{4}$ 'ünde üretim ve inşaaata başlanmış olması gerekmektedir. Ayrıca aynı sektör grubunu içeren ihtisas OSB'lerde de  $\frac{3}{4}$  oranı aranmaktadır. Yer seçimi işleminin neticelendirilmesine kadar olan faaliyet, OSB kuruluşuna dâhil olacak kurum ve kuruluşlar tarafından valilik eli ile yürütülür. OSB'lerde yer seçimi ise "OSB Yer Seçimi Yönetmeliği" hükümlerine göre yapılır. Yer seçimi kesinleşmemiş OSB'lerin kuruluş işlemleri yapılmamaktadır.

OSB kurulması öngörülen yerlerde, öncelikle Sanayi Odasının bulunması gerekmektedir. Sanayi Odasının bulunmaması durumunda Ticaret ve Sanayi Odası bulunması gerekmektedir. Ticaret ve Sanayi Odasının bulunmaması durumunda ise, Ticaret Odasından en az biri ile talep dilmesi durumunda İl Özel İdaresi ve OSB'nin içerisinde yer alacağı il, ilçe veya belde belediyesinin bulunması gerekmektedir.

Büyükşehirlerde Büyük Şehir Belediyesinin ve ihtisas OSB'lerde konuyla ilgili mesleki kuruluş ve teşekküllerin, temsilcilerince imzalı ve valinin olumlu görüşü ile muhtevi

kuruluş protokolünün bakanlıkça onaylanması üzerine sicile kaydının yapılması suretiyle tüzel kişilik kazanmaktadır.

Yer seçiminin hazine veya kamu kurum ve kuruluşlarının bünyesinde bulunan arazilerden yapılması halinde bu araziler talep edilmesi ve başka herhangi bir sakıncası bulunmaması halinde 29.01.2004 tarihli ve 5084 sayılı kanunun 2. Maddesinin (b) bendi kapsamındaki illerde OSB'lere bedelsiz devredilebilir. Diğer illerde ise 492 sayılı harçlar kanununun 63. Maddesinde yer alan harç miktarları üzerinden peşin veya taksitli ödemek üzere pazarlık usulü ile OSB'lere satılabilmektedir. Bu konudaki esas ve usuller Bakanlık ve Maliye Bakanlığı ile birlikte ortaklaşa belirlenmektedir. Bu aşamada müteşebbis teşekkül olmak isteyen kurum ve kuruluşlar "kuruluş protokolü" gereğince kurum temsilcilerini tespit ederek müteşebbis teşekkül ve diğer organlar oluşturulduktan sonra Bilim Sanayi ve Teknoloji Bakanlığında sicil numarası alınarak OSB tüzel kişiliği oluşturulmaktadır. 4562 sayılı kanunun 5. Maddesine göre kamulaştırma yetkisi olan OSB tüzel kişiliği OSB alanında kamulaştırma yapabilmektedir. Kamulaştırma ve/veya satın alma yöntemleri ile mülkiyetinin tamamı OSB tüzel kişiliğine geçen alan üzerinde yapılacak imar ve parselasyon planları Bilim Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı'nın onayına sunulurken il idare kurulu kararı ile kesinleşen imar planlarından sonra yürürlüğe girmektedir. Onaylı OSB imar planları Bilim Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı tarafından bilgi amaçlı ilgili kurumlara gönderilmektedir. Sonrasında yapılacak alt yapı ve arsa tahsis işlemleri ilgili kanun ve yönetmelik esaslarına göre yapılmaktadır. OSB kuruluş aşamaları aşağıda maddeler halinde toparlanmıştır (BAKKA 2012; OSB Mevcut Durum Analizi).

- Başvuru ve yer seçimi
- Kuruluş, sicil ve tüzel kişilik
- Arazinin temini ve kamu yararı kararı
- Yatırım programına alınması
- Plan ve proje ihalesi
- İmar planlarının hazırlanması ve bakanlıkça onayı
- Altyapı projelerinin hazırlanması ve bakanlıkça onayı
- Alt yapı inşaatı ihalesi
- Altyapı inşaatı yapımı
- İnşaat kabulü

### 1.3. OSB'lerin Gelişimi

Sanayileşme olgusunun neden olduğu ekonomik ve sosyal değişimlerin etkisi dünya ekonomisinde 19. yüzyıl sonlarına doğru Batı Avrupa ülkelerinde ve ABD’de görülmüştür. Bu ülkelerde görülen değişim sanayi, ticaret ve konut sektörlerinde baş göstermiştir. Türkiye’de uygulanan OSB uygulamaları ise gelişmiş batı ülkelerindeki uygulamalarla benzerlik göstermekle birlikte bazı farklı yönleri de bulunmaktadır. Batı ülkelerindeki organize sanayi bölgesi yönetiminin temel amacı kârını maksimize etmek iken, Türkiye’de öncelikli amaç bölgesel dengesizliğin giderilerek, düzenli ve planlı bir kentsel yapı oluşturulmasıdır. Batılı ülkelerde küçük ve orta ölçekli işletmelere öncelik verilirken, Türkiye’de büyük ölçekli işletmelere yer verilmektedir (Öcal, 2008: 236-237).

#### 1.3.1. Dünyada OSB Uygulamaları

Organize Sanayi Bölgeleri uygulaması dünyada, 19. Yüzyılda sanayileşmenin başlamasıyla görülmeye başlanmıştır. 1869 yılında İngiltere’nin Manchester kenti yakınlarında kurulan Trafford Park, OSB’nin ilk örneği olarak kabul edilmektedir. İkinci örneği ise; Kuzey Amerika’daki dokuma imalathanelerinin kurulmasıyla görülmüştür. (Hozikligil, 2007: 35). Sanayi bölgelerinin en iyi bilinen örnekleri; Kuzey Amerika’da Silikon Vadisi, İngiltere’de Londra ve Bristol arasında ki bölge, Fransa’da Grenoble, Montpellier ve Sophia Antipolis, İsveç’in Gnösjö bölgesi, Almanya’nın ise Baden-Württemberg bölgesidir (Scott, 2001: 80). Amerika’da organize sanayilerine verilen ad “sanayi parkıdır”. Sanayi bölgelerini büyük şehirlerin yakınında toplanmasını amaç edinmişlerdir. Bu bölgeler ABD’de özel girişimciler tarafından kurulup, yönetilmekteyken, İngiltere’de kamu kuruluşları tarafından yönetilmektedir. (Çetin, Koç, 2010: 8).

Amerika’da 1905 ve 1909 yıllarında özel müteşebbisler tarafından Chicogo’da kurulan “Central manufacturing” ve “Clearing” bölgeleri ilk modern organize sanayi bölgelerini oluşturmuştur. 1953 yılında ABD’de yapılan çalışmalarda Amerika’da ki organize sanayi bölgelerinin sayısı 122 iken, 1973 yılında bu rakamın 1000’in üstüne çıkmıştır. İngiltere’de OSB uygulamalarının amacı zamana göre farklılık göstermiştir. Kurulmaya başlandığı ilk dönemlerde sanayinin, gelişmekte olan bölgelerde kurulması amaçlanmıştır. Daha sonraki dönemlerde ise kar sağlamak, işsizliğin giderilmesi ve istihdamın sağlanması amaçlarıyla kurulmuştur. İtalya’da Napoli Belediyesi tarafından ilk OSB 1904 yılında kurulmuştur (Hozikligil, 2007: 36).

İtalya'nın, sanayi bölgelerinin gelişmiş olduğu ülkelerden birisi olduğu belirtilmekte ve İtalyan imalat sanayiinde üretim yapan küçük işletmelerce oluşturulan bölgelerin işletmeye; mekan, üretkenlik ve yenilikçilik getirme açısından büyük rolü olduğu gözlemlenmiştir (Sforzi, 2002: 10).

Kuzey İtalya Bölgesi, güney bölgesine göre sanayileşme konusunda daha çok gelişme göstermiş ve 1953 yılında Kuzey İtalya Bölgesine 7 tane OSB kurulmuştur. Bu rakama karşılık Güney İtalya Bölgesi'nde ise 1 tane OSB kurulmuştur (Hozikligil, 2007: 36). OSB, 1950 yılından sonra az gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerde daha çok uygulama alanı bulmuştur.

### **1.3.2. Türkiye'de ki OSB Uygulamaları**

OSB uygulamaları Türkiye'de planlı kalkınma dönemiyle başlamıştır. Sanayi sektörünün gelişmesinin planlama ile yapılabileceği görüşüne inanılmasıyla ilk OSB 1962 yılında Bursa'da kurulmuştur. Bursa'da kurulan OSB'den alınan olumlu sonuçlar doğrultusunda organize sanayi bölgelerinin kurulma eğilimini artırmıştır. 1964 yılı itibariyle Manisa, Konya, Bartın ve Ankara'da OSB'lerin kurulması için planlar yapılarak Türkiye'de OSB'lerin kurulması yaygınlaştırılmıştır (Öcal, 2008: 237).

Sanayi bölgesi kavramı ilk kez 1961 yılında kullanılmaya başlanılmıştır ve 1983 yılı sonuna gelindiğinde 21 yıllık bir süreçte 6 adet OSB uygulaması tamamlanmıştır. (Bursa, Gaziantep, Eskişehir, Konya, Erzurum ve Manisa OSB'leri gibi). Bu süreç genişletilip bakıldığında 1962-1994 dönemleri arasında 120 adet OSB yapımına başlanıldığı görülmüştür. Bunlardan 35 tanesinin altyapısı tamamlanıp hizmete açılmıştır.

Geriye kalan 29 adet OSB uygulaması kamulaştırılmış, 17 tanesi yeni proje aşamasında iken bu bölgelerden 5 tanesi; İstanbul-Tuzla Deri tamamlanmış, Manisa, İzmir-Menemen Deri, İzmir-Atatürk, Tekirdağ-Çerkezköy bölgelerinin ise Atık Su Arıtma Tesislerinin inşaatı tamamlanmıştır. Bu gelişmelerden de anlaşılacağı üzere OSB'lerin gelişme içinde olduğu görülmekte ve karşılaşılan sorunlar için ise daha çok çaba sarf edilmesi gerekmektedir (Hozikligil, 2007: 37).

Türkiye'de OSB'lerin kurulma sebebi girişimcilerin işletme kurarken katlandıkları maliyetleri azaltarak işletme kuruluş yeri seçimlerini etkileyebilmektir. Çünkü girişimciler, işletme kurabilmek için uygun alan bulmak, altyapı tesislerini kurmak, fabrika binalarını



yapmak gibi birçok maliyet unsuru ile karşı karşıya kalmakta ve bu durum da kurulan işletme sayısını sınırlamaktadır. Girişimcilerin bu sorunlarının giderilmesi için OSB'ler kurulmaya başlamıştır fakat bu sefer de iller, hatta illerde ki ilçeler arasında organize sanayi bölgesi kurabilmek için yarış başlamıştır. OSB'lerin kurulması il ve ilçeler açısından büyük önem taşırken, birbirine yakın ilçelerde OSB'lerin olması, orada işletilecek tesislerin ve yerel yeteneklerin olmaması bu tür kaynakların heba edildiğini açıkça göstermektedir (Akdeve, 2008: 112).

### **1.3.3. Kalkınma Planları Çerçevesinde OSB'ler**

OSB'lerin kurulması için yapılan çalışmalara planlı dönemde rastlanılsa da, aslında OSB'lerin kurumsallaştırılması kalkınma planları doğrultusunda gerçekleştirilmiştir. OSB kalkınma planlarında; kentleşme, sanayileşme ve bölgesel gelişme olgularına dayandırılarak ele alınmıştır (Aslan, 2007: 30-31). OSB'leri açısından Beş Yıllık Kalkınma Planları (BYKP) aşağıda detaylandırılarak değerlendirilecektir.

#### **1.3.3.1. Birinci BYKP (1963-1967)**

Birinci BYKP, milli tasarrufu artırmak, yatırımları gerektirdiği önceliklerle yönlendirmek ve iktisadi, sosyal, kültürel kalkınmayı demokratik yollarla gerçekleştirmek üzere hazırlanmıştır. "... 16 Ekim 1962 tarihli ve 77 Yayınlı uzun Vadeli Planın yürürlüğe girmesi ve bütünlüğünün korunması hakkındaki kanun hükümlerine uygun olarak Türki Büyük Millet Meclisi(TBMM) Plan Karma Komisyonu, Cumhuriyet Senatosu ve Millet Meclisinde görüşülerek 21 Kasım 1962 tarihinde onaylanarak, 3 Aralık 1962 tarihli, 11272 Sayılı Resmi Gazetede yayımlanmıştır..." (DPT, Ocak 1963: 2). OSB'leri hakkındaki ilk politikaların yer aldığı Birinci planda; OSB kavramı yer almadığı için, sanayi sitesi ve sanayi bölgesi kavramları kullanılmıştır. Bu planda hedeflenen; kalkınma hamlesinde sosyal amaçların gerçekleşmesi adına gelir grupları ve bölgeler arasındaki dengenin kurulmasıdır (Alacadağlı, 2004: 63). Bu planda, Türkiye'nin uzun süreli gelişmesinin sanayinin gerçekleşmesi sonucu oluşacağına vurgu yapılmıştır (Aslan, 2007: 31). Devlet dengeli gelişmeyi sağlamak, sanayide verimliliği artırmak, sermayenin gelişmemiş bölgelerden kaçmasını önlemek için gereken tedbirleri alacak ve özel sektörlere daha uygun kuruluş yeri, vergi indirimleri, teşvikler, krediler sağlayacaktır. Devletin uygulamış olduğu politikalarda fazla değişiklik olmamış ve günümüzde yürütülmekte olan organize sanayi bölgeleri de bu politikalar çerçevesinde yürütülmektedir (Alacadağlı, 2004: 63). Ayrıca bu planda Endüstriyel Teşvik

adı altında sanayideki verimi artırmak amacıyla düzenli ve planlı sanayi yerleşim yerlerinin kurulması amaçlanmıştır (Aslan, 2007: 31).

### **1.3.3.2. İkinci BYKP (1968-1972)**

İkinci BYKP, Türk milletinin hür ve medeni bir ortamda, demokrasi ve karma ekonomi düzeni çerçevesinde, adaletli bir yaşam düzeyine ulaşmayı hedeflemiştir. Aynı zamanda fert başına düşen geliri artırmak, bölgeler arasındaki dengeli gelişmeyi sağlamak, iş imkânları yaratmak, iktisadi ve sosyal düzende olumlu gelişmeler elde etmek amaçları doğrultusunda hazırlanmıştır. Plan, ekonominin yılda ortalama olarak %7 oranında gelişmesini öngörmektedir. Gelişmenin sağlanması ve devamlılığının sürmesi için yapısal değişimin meydana getirilmesi de hedef alınmıştır. Ekonomik faaliyetlerin geliştirilmesi ise ileri teknolojinin, yeniliklerin ve sanayi sektörünün gayri safi milli hâsıla içindeki payının artırılmasına bağlıdır (DPT, 1967: 2). İkinci planda; OSB'leri Kurma Fonu Yönetmeliği ve Sanayi Kredisi Fonu Yönetmeliği yürürlüğe konulmuştur. Birinci plana göre bu planda; sanayi bölgeleri sorununu en aza indirmek zorunlu kılınmıştır. Dolayısıyla OSB'lerin kurulması ve geliştirilmesi teşvik edilecektir. Bu plandaki politikalardan kısaca bahsetmek gerekirse; sanayi tesislerinin gelişmesi sağlanacak her türlü altyapıya sahip olan şehir dışında sanayi alanları düzenlenecek, özel sektör teşvik edilerek sanayi yatırımlarını bu bölgelere yapmaları sağlanmış, bu doğrultuda yatırım yapanlara, özel kredi imkânları, vergi indirimleri, altyapının hazır olduğu sanayi bölgeleri sağlanmıştır (Alacadağlı, 2004: 63). Bu planda ele alınan politikalardan bir diğeri ise, dengeli bölgesel kalkınma olmuştur. Bu plan döneminde yapımına başlanılan organize sanayi bölgeleri; Manisa, Konya, Gaziantep, Eskişehir ve Erzurum OSB'leridir (Aslan, 2007: 32).

### **1.3.3.3. Üçüncü BYKP (1973-1977)**

Türkiye ikinci BYKP'nda bahsedilen %7 oranındaki ortalama kalkınma hızını gerçekleştirmiştir. Tarım geliri planlanan hedefe yaklaşmış, hizmet sektörü ise hedefi aşmıştır. Gerçekleştirilemeyen ve büyük ölçüde geri kalınan hedef, sanayide sağlanması beklenen %12 artış hızıdır. Üçüncü plan döneminde Türkiye, tüketim malları sanayisini geliştirmiş, ara malları sanayisinde ciddi ilerlemeler kat etmiştir. Yatırım malları sanayisinde ise iyi bir konuma gelmiştir (DPT, 1972: 1). Üçüncü planda OSB'lerinin, kentsel mekânlarının ve sanayileşmenin düzenlenmesine yönelik işlevleri öne çıkmaktadır. Kent ve

kır ölçeğinde ana yerleşme dokusunun kalkınmaya olan uyumu sağlanacaktır. Bu uyum, aşağıda maddeler halinde verilmiştir (DPT, 1972: 1003-1004);

Kentlerde iş imkânları yaratarak bunlara fonksiyonel bir nitelik kazandırılıp, özellikle kamu sanayii yatırımlarının ve organize sanayii bölgelerinin çevresinde belediye disiplininin kurulması,

- Kamu hizmetlerinden daha geniş bir nüfusun yararlanmasına ve kamu yatırımlarının etkinliğinin artırılmasına imkân verecek merkezi köylerin seçilip geliştirilmesi,
- Kentlerde alt yapının çevre koşullarında sorun yaratmayacak biçimde ve ileri aşamalara geçişi sağlayacak standartta yapılması,
- Konut, sağlık ve sosyal hizmet ihtiyaçlarının bir bütün olarak ele alınmaları ile gerçekleştirilecektir.

Planda, OSB'lerini fiziki planlama ve kentleşme açısından düzenleyici fonksiyonuna da değinilmiştir. Yani, sanayileşmeyi düzenlemek ve kentleşmeyi disiplin altına almak araç olarak kullanılmıştır. Bu plan döneminde başlanılan OSB'leri; Bilecik, İnegöl, Eskişehir, Çorum, Kayseri, Çerkezköy, Ankara, Malatya, Denizli, Bolu, Adana, Mardin, Tokat, Konya, Antalya ve Kars OSB'leridir (Aslan, 2007: 32).

#### **1.3.3.4. Dördüncü BYKP (1979-1983)**

Hızlı bir sanayileşme ve sanayileşmeye kaynak sağlayacak kurumsal düzenlemeleri, dışarıda önemli atılımları gerektiren dördüncü BYKP Bakanlar Kurulunca saptanan, 31.08.1978 tarihinde 16393 sayılı Resmi gazetede yayımlanmıştır (DPT, 1979: 2). Bu planda; ekonomide ki büyümeyi hızlandırmak, işsizliğin azaltılması ve gelir dağılımındaki adaletsizliğin giderilmesi amaçlanmıştır (Özer, 2002: 9). Planda imalat sanayi ve teknoloji yaratma yolunda önemli aşamalar geçilmiş, ileri ve rekabetçi bir sanayi yapısının temelleri atılacaktır. Sanayi girdileri açısından ulusal olanaklara daha çok dayanacak, genellikle ara ve yatırım mallarının üretimine yönlenecektir (DPT, 1979:3). Bu plan içerisinde yer alan OSB'ne ilişkin politikalar aşağıda maddeler halinde verilmiştir (DPT, 1979: 279);

- OSB ile ilgili kuruluş işlemlerini yönetmek, bu merkezlerde uygulanacak olan işletmeciliğin ortak ilkelerini saptayarak gerekli denetimleri yapmak ve yaptırmak, merkezlerin çeşitli sorunlarını çözmek ve bu amaçla gerekli uyumu ve işbirliğini sağlamak Sanayi ve Teknoloji Bakanlığının sorumluluğu altında gerçekleşecektir.

- OSB'lerinin sanayileşme çabalarında yatay ya da dikey bütünleşmeyi sağlayıcı bir anlayışla kurulmaları sağlanacaktır.

- OSB'lerinin altyapı gereksinmelerinin görev alanlarına göre ilgili kamu kurumlarınca karşılanması için gerekli düzenlemeler yapılacaktır. Bu altyapı desteği, uygun koşullarla bir geri ödeme planına bağlanacaktır.

Bu plan doğrultusunda varılan sonuç planlı dönem sürecinde bölgelerarası dengesizliklerin giderek arttığı ve istenilen dengeli kalkınmanın sağlanamamasıdır (Aslan; 2007: 32). Dördüncü plan döneminde sanayi bölgesi kurma kararı verilmeyerek öncelikli bölgelerin yapımının bitirilmesi istenmiştir.

#### **1.3.3.5. Beşinci BYKP (1985-1989)**

Beşinci BYKP'nın amaçları aşağıda maddeler halinde verilmiştir (DPT, 1974: 1);

- Hür, medeni ve güvenli bir ortamda Türk Milletinin refahının artırılması,
- Verimlilik ve ihracat artışını teşvik eden, mevcut birikimi değerlendiren ve geliştiren, tarımsal gelişme potansiyelini ve milli savunma gereklerini gözetilen bir yapı içinde sanayi üretimin payının artırılması,
- İstihdamın artırılması,
- Genç işsizliğin azaltılması,
- Gelir dağılımının az gelirli gruplar lehine değiştirilmesi,
- Kalkınmada öncelikli yörelerde gelişmenin hızlandırılması,
- Ekonomik ve sosyal altyapının geliştirilmesidir.

Bu planda hedeflenen; sanayinin ülke düzeyine yaygınlaştırılması, sanayi tesislerinin gelişmekte olan bölgelere kurulmasının özendirilmesi, tarım alanlarında kurulacak sanayi tesislerine dikkat edilmesidir (Özer, 2002: 10). Bu planda OSB'lerine büyük önem verilmiş ve geliştirilen politikalar genelden özele doğru ayrıntılı bir şekilde ele alınmıştır. Geliştirilen politikaların konusu; OSB'lerinin kuruluş yeri seçimi, yetki ve görevleri hakkındaki düzenlemeler, konut alanlarının temini ve rezerv alanlarıdır. Bu politikaları aşağıdaki gibi maddeler halinde toparlamak mümkündür (DPT, 1974: 32, 163-165);

- OSB'leri şehirlerde sanayinin planlı yerleşmesine, şehrin düzenli gelişmesine ve çevre sağlığına katkıda bulunacak şekilde desteklenecektir.

- OSB'lerinde yapılacak yatırımlara ve ihracata dönük yatırımlara ilave teşvikler sağlanacaktır.
- OSB'lerinin yer seçiminde, bölgeler için hazırlanan "Bölgesel Gelişme Şemaları" esas alınacaktır.
- OSB'lerinde yer alacak sanayi sektörleri bölgelerin özellik ve potansiyeline bağımlı olarak tanımlanacak, gerektiğinde ihtisaslaşmış OSB'leri gerçekleştirilecektir.

Ayrıca bu plan doğrultusunda alınan bir diğer karar ise, küçük sanayi sitelerinin teşvik edilmesidir ( Aslan, 2007: 32).

#### **1.3.3.6. Altıncı BYKP (1990-1994)**

Altıncı BYKP, 30.10.1984 tarihinde 3067 sayılı kanun gereğince, TBMM genel Kurulunun 22.06.1989 tarihli 107 inci birleşiminde onaylanmıştır. Planın başlıca amaçları; Türk milletinin refah seviyesini artırmak, hızlı, dengeli ve istikrarlı bir kalkınma süreci içinde gelir dağılımını iyileştirmek, işsizliği azaltmak, bölgesel gelişmişlik farkını azaltmak, ekonomik ve sosyal istikrarın korunmasına önem vermektir (DPT, 1989: 1-7). Bu planda OSB'leri ile ilgili verilen politikalar aşağıda maddeler halinde verilmiştir (DPT, 1989: 143, 315-358);

- Deri ve deri mamulleri sanayinin toplu olarak kendileri için ayrılan OSB'sine taşınması özendirilecektir.
- İş kazalarının önlenmesine yönelik tedbirler geliştirilecek, işyeri hekimliği müessesesi, OSB'leri ve küçük sanayi sitelerini de kapsayacak şekilde yaygınlaştırılacaktır.
- OSB'lerinin etrafında oluşabilecek konut, yan sanayi gibi unsurlar planlama ve kamulaştırma aşamalarında dikkate alınacaktır.
- OSB'lerinin bulunduğu yerlerde ihtiyaç duyulduğu zaman tamamlayıcı faaliyetlerin yer aldığı küçük sanayi sitelerinin kurulması desteklenecektir.
- OSB'leri içinde çalışanların hizmet içi eğitim ihtiyaçlarının karşılanabilmesi için eğitim merkezleri kurulumu sağlanacaktır.
- Planlı şehirleşmenin sağlanması için OSB'lerinin araç olarak kullanılmasına olanak sağlanacaktır.

### **1.3.3.7. Yedinci BYKP (1996-2000)**

Yedinci BYKP, 30.10.1984 tarihinde 3067 sayılı Kanun gereğince TBMM Genel Kurulunun 18.07.1995 tarihli 142 inci birleşiminde onaylanmıştır. Türkiye'yi 21. Yüzyıla taşıyacak olan yedinci BYKP, küreselleşmenin avantajlarından en fazla yararlanacak çağı yakalamayı ve ülkemizin gelişmiş dünya ülkeleri arasında yerini almasını hedeflemiştir. Bu hedef doğrultusunda, özgür ve demokratik bir ortamın sağlanması, hızlı bir büyümenin gerçekleştirilmesi, yaşam seviyesinin yükseltilmesi ve gelir dağılımının iyileştirilmesi sağlanacaktır (DPT, 1995: 19). Sanayileşme, kalkınmanın ana unsurlarından biri olarak kabul edilmektedir. Özel kesimin sanayi yapısında daha fazla olacağı söylenmektedir ve bu kapsamda özelleştirmeye hız verilmelidir (Özer, 2002: 11). Bu planda OSB'leri ile ilgili verilen politikalar aşağıdaki maddeler halinde verilmiştir (DPT, 1995: 69, 176-177);

- Mevcut tesislerin OSB'lerine taşınması özendirilecek, doluluk oranı az olan OSB'lerinin bulunduğu yerler dışındaki bölgelerde sanayi yatırımları zorunlu haller dışında desteklenmeyecektir.
- GAP bölgesindeki OSB'leri plan döneminde tamamlanacak ve küçük sanayi sitelerinin yapımına önem verilecektir.
- Kalkınmada öncelikli bölgelerde olup inşaatı devam eden kamulaştırma, etüt-proje aşamasında olan OSB'leri plan dönemi içerisinde hızlı bir şekilde bitirilecek ve ihtisaslaşmaları sağlanacaktır.
- Gelişmiş ve gelişmekte olan illerimizde ihtisaslaşmış olan OSB'leri son teknolojileri kullanacak seviyede olmaları için AR-GE faaliyetleri ve üniversite-sanayi işbirliğini geliştirici yönde düzenlemeler yapılacaktır.

Altıncı Plan döneminde tamamlanan, "...25 adet OSB'sinin 5,6 bin hektarlık alanı ve 3.370 sanayi parselini kapsadığı belirtilmiştir. Böylece, 1994 sonu itibari ile 8,8 bin hektarlık alanda 5,320 sanayi parseliyle toplam 37 adet OSB kurulduğu belirtilmiştir. 1995 yılı Yatırım Programında 19'u etüt safhasında olmak üzere 9.688 hektarlık alanı kapsayan 81 adet OSB'si projesi yer aldığı belirtilmektedir..." (Çam, 2011: 12).

### **1.3.3.8. Sekizinci BYKP (2001-2005)**

Sekizinci BYKP, 30.10.1984 tarihinde ve 3067 sayılı kanun gereğince, TBMM Genel Kurulunun 27.06.2000 tarihli 119 uncu birleşiminde onaylanmıştır (DPT, 2000: 1). Bu planda, bilgi ve teknolojinin çoğunlukla kullanıldığı sektörlere önem verilmektedir.

Yerel kaynakların kullanılması, vasıflı işgücünün geliştirilmesi, AR-GE' ye önem veren ve teknolojiyi geliştiren sanayilerin desteklenmesi planlanmıştır. Daha çok bilim ve teknolojinin geliştirilmesinden bahsedilerek bu doğrultuda kararlar alınmıştır (Çam, 2011: 13). Yurtiçi girişimcilerin harekete geçirilmesi ve istihdamın artması için OSB'leri yurt genelinde yaygınlaştırılmalıdır. Kentsel gelişmeyi olumlu yönde etkilemesi için sanayi alanlarındaki altyapı hizmetleri geliştirilmelidir (Gündoğar, 2013: 68). Bu planda OSB'leri ile ilgili verilen politikalar aşağıda maddeler halinde verilmiştir (DPT, 2000: 64-171);

- Yeni sanayi odalarının oluşmasında önemli bir işlev gören ve altyapısı hazır olarak girişimcilere sunulan OSB'leri ve küçük sanayi sitesi uygulamalarına ilaveten orta boy işletmelerin yaygınlaştırılması için örnek sanayi siteleri başlatılacaktır.

- Yerel girişimciliğin harekete geçirilmesi ve istihdam açısından önem taşıyan OSB'lerinin yaygınlaştırılmasına özen gösterilecek, sanayileşmenin kentsel gelişmeleri olumlu etkilemesi amacı ile orta büyüklükteki kentlerde altyapısı hazırlanmış sanayi bölgeleri geliştirilecektir.

- OSB'lerinde orta büyüklükteki sanayi için arsalar üretilecektir.

- Orta ve büyük ölçekli sanayinin bütünleştirileceği ileri teknoloji OSB'leri ile Teknoparklar oluşturulacaktır.

- OSB'lerinde atıkların geri kazanılması ve çevreye zararlarının giderilmesi için kurulacak tesisler desteklenecektir.

Türkiye genelinde 1999 yılı sonunda, tamamlanan 43 OSB'nin 13'ü kalkınmada öncelikli olan illerde bulunmaktadır. 43 OSB'nin 10'u Ege, 9'u İç Anadolu, 6'sı Marmara, 6'sı Karadeniz, 5'i Akdeniz, 4'ü Güneydoğu Anadolu ve 3'ü Doğu Anadolu Bölgesinde bulunmaktadır. İnşaat ve proje aşamasında bulunan OSB projelerinin; 46'sı Marmara, 36'sı Ege, 18'i Akdeniz, 31'i İç Anadolu, 37'si Karadeniz, 18'i Doğu Anadolu ve 6'sı Güneydoğu Anadolu Bölgesinde yer almaktadır (DPT, 2000: 62, 63-69). 1999 yılı sonunda 11.839 hektar büyüklüğünde 5.425 tesis kapasiteli 48 adet OSB'nin altyapısı tamamlanarak hizmete sunulmuştur. 270.800 kişinin istihdamı sağlanmıştır (DPT, 2000: 170).

#### **1.3.3.9. Dokuzuncu BYKP (2007-2013)**

Bu planda öncelikli yer alan politika, inşaatı devam eden OSB'lerinin biran evvel kullanıma açılmasıdır. Dokuzuncu BYKP'nda istikrarlı büyüyen, gelirini adil paylaşan, rekabet gücüne sahip, bilgi toplumuna dönüşmüş ve AB'ye üyelik uyum sürecini

tamamlayan bir Türkiye görüntüsüyle, Uzun Vadeli Strateji (2001-2023) doğrultusunda hazırlanmıştır (DPT, 2006: 1). Bu planda, rekabet gücünün artırılması, istihdamın artırılması, beşeri gelişme ve sosyal dayanışmanın güçlendirilmesi, bölgesel gelişmenin sağlanması, kamu hizmetlerinde kalitenin ve etkinliğin artırılması amaçlanmıştır. Bu planda imalat sanayi noktasında devam eden sorunlar aşağıda maddeler halinde verilmiştir (DPT, 2006: 33).

- Teknoloji üretiminde yetersizlik,
- Modern teknoloji kullanımının hızlı yaygınlaşmaması,
- Nitelikli işgücü noksanlığı, yüksek katma değerli ürünlerde sınırlı üretim kabiliyeti,
- Yeni gelişen sektörlerle yeterince yatırım yapılamaması, tesislerin üretim ve yönetim yapılarında iyileştirme ihtiyacı,
- Yatırımcıların bilgiye erişimindeki zorluklar,
- OSB'leri ihtiyacının yeterli düzeyde karşılanamaması ile kayıt dışılık ve ithalattan kaynaklanan haksız rekabet gibi hızlı gelişmeyi sınırlayan yapısal nitelikteki sorunlar devam etmektedir.

Üniversitelerin toplumla ve iş dünyasıyla tam bir iletişim içinde yerel uzmanlaşma alanlarına yönelik eğitim, araştırma ve hizmet faaliyetlerinde yoğunlaşması sağlanacaktır. Bu çerçevede, üniversite-sanayi işbirliğine ve yerel uzmanlaşmaya dayalı üretimi desteklemek üzere uygun bölgelerde sektörel OSB'leri uygulaması yapılacaktır. Kimya sanayinde katma değeri yüksek yeni kimyasalların üretilmesine ve ihtisas OSB'lerinin kurulmasına önem verilecektir (DPT, 2006: 80-92). Başta İkinci BYKP'ı olmak üzere, Üç, Dört ve Beşinci BYKP'ların da birden fazla OSB'si kurulması istenmiştir. Fakat ödeneklerin yeteri kadar ayrılmaması sonucu altyapı hizmetleri dahi karşılanamaz hale gelmiştir (Gündoğar, 2013: 69).

#### **1.3.3.10. Onuncu BYKP (2014-2018)**

Onuncu BYKP, 30.10.1984 tarihli ve 3067 sayılı Kanun gereğince TBMM Genel Kurulunun 01.07.2013 tarihli 127'nci birleşiminde onaylanmıştır. Onuncu BYKP; 2014-2018 dönemini kapsayacak olup, 2023 hedefleri doğrultusunda Türkiye Cumhuriyeti'nin yüksek refah seviyesine ulaşması yolunda önemli bir yol oynayacaktır (DPT, 2013: 1).

Onuncu BYKP'ında yer verilen ana başlıklar aşağıda maddeler halinde sunulmuştur (URL.24);



- Yüksek, istikrarlı ve kapsayıcı ekonomik büyümenin yanı sıra hukukun üstünlüğü,
- Nitelikli İnsan, Güçlü Toplum
- Uluslararası rekabet gücü,
- Çevrenin korunması,
- Kaynakların sürdürülebilir kullanımı.

Planda, Türkiye'nin ekonomik ve sosyal kalkınma boyutu bir bütün olarak çok yönlü bir bakış açısı ile ele alınmıştır. Ülkenin potansiyeli, dinamikleri ve insanların yetenekleri harekete geçirerek kalkınma sürecinin hızlandırılması amacı ile Türkiye'nin konumunun aşamalı bir şekilde üst basamaklara taşınması hedeflenmektedir. Kalkınmanın amacı; hayat standardını yükseltmek, refahı artırmak, temel hak ve özgürlüğü güçlendirerek adil, güvenli ve huzurlu bir yaşam ortamı oluşturmak ve en önemlisi bu unsurları kalıcı kılmaktır (DPT, 2013: 1-2,3).

## BÖLÜM II

### BARTIN İLİNİN FİZİKİ YAPISI VE SOSYO – EKONOMİK ÖZELLİKLERİ, BARTIN MERKEZ I. ORGANİZE SANAYİ BÖLGESİ

Bu başlık altında Bartın İl'inin fiziki yapısı, sosyo ekonomik özellikleri ve Bartın Merkez I. Organize Sanayi Bölgesi üzerinde durulacaktır.

#### 2. 1. Bartın İl'inin Fiziki Yapısı

Bu başlık altında Bartın İl'inin fiziki yapısı; coğrafi konum, iklim ve bitki örtüsü, nüfus, eğitim ve ulaşım imkanları üzerinde durulacaktır.

#### 2.4. 1. Coğrafi Konum

Batı Karadeniz bölgesinin, 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  $km^2$ ' dir. İl merkezinin rakımı 25 m'dir (BTSO, URL.4).

**Tablo 1: Bartın İli Coğrafi Koordinatları**

Uç Noktalar	Kuzey Enlem	Doğu Enlem
Doğu: Ulus-Kerpiçli Köyü	41° 44'	32° 54'
Batı: Büyük Kızılkum-Kapan Burnu	41° 35'	32° 06'
Kuzey: Kuruçayıle-Kapısuyu Köyü	41° 53'	32° 45'
Güney: Merkez-Günye Gerişli Köyü	41° 20'	32° 23'

**Kaynak:** Bartın İl Planlama ve Koordinasyon Müdürlüğü: 2015 Ağustos Brifing Raporu

Bartın İli coğrafi koordinatları Kuzey ve Doğu Enlem olmak üzere Tablo 1'de görülmektedir.

**Tablo 2: Bartın İl'inin Komşu illere olan uzaklığı**

Komşu İller	İllere Olan Uzaklıklar (km)
Zonguldak	89
Karabük	89
Kastamonu	183

**Kaynak:** Bartın İl Planlama ve Koordinasyon Müdürlüğü: 2015 Ağustos Brifing Raporu

Bartın İl'inin komşu iller olan Zonguldak, Karabük ve Kastamonu'ya olan uzaklığı Tablo 2'de görülmektedir.

**Tablo 3: Bartın İl'inin İlçelerine Olan Uzaklıkları**

Bartın'ın İlçeleri	İlçelerin Bartın'a Uzaklığı (km)
Amasra	19
Kurucaşile	64
Ulus	37

**Kaynak:** Bartın İl Planlama ve Koordinasyon Müdürlüğü: 2015 Ağustos Brifing Raporu

Bartın İl'inin ilçelerine olan uzaklığı Tablo 3'te görülmektedir.

#### 2.4. 2. İklim ve Bitki Örtüsü

Bartın'ın iklimi yazları sıcak, kışları serin geçen ılıman Karadeniz iklimidir. Denize yakın olması ve fazla yüksek olmayan dağ sıralarının kıyıya paralelliği genellikle kıyı şeridi üzerinde sıcaklık farklarının azalmasına, nemin artmasına ve Balkanlardan gelen hava kütlelerinin etkisine neden olmaktadır (Bartın Valiliği, URL.5). İlde ölçülen 2014 Yılı Meteorolojik verileri aşağıdaki tabloda verilmiştir.

**Tablo 4: 2014 Yılı Meteorolojik Verileri**

Ortalama sıcaklık	13,9 C <sup>0</sup>
En yüksek sıcaklık günü	38,2 C <sup>0</sup> (11.07.2014)
En düşük sıcaklık günün	-5,3 C <sup>0</sup> (05.02.2014)
Toplam yağış miktarı	1066,9 mm
Yağışlı gün sayısı	156
Ortalama nem	81,6

**Kaynak:** Bartın İli 2015 Ağustos Brifing Raporu

Bartın'da ki bitki örtüsü; ormanlık alanları, bitki, ağaç türü zenginlikleri ve hayvanları açısından Türkiye'nin en zengin ormanlık alanlarıdır. Ormanları genel itibariyle yayvan ve iğne yapraklı ağaçlardan oluşmaktadır. Sahil boyunca 600 m yüksekliğe kadar olan alanın karakteristik ağaçları meşe, kayın ve gürgenden oluşmaktadır. Sahilden içeride ve 1500 m'den yüksek kesimlerde kayın, kestane, köknar ve çam türleri yer almaktadır. Sahil şeridinde ise ceviz, kestane ve fındık ağaçları yaygın bir şekilde görülmektedir.

### 2.4. 3. Nüfus

İlde kırsal alanda yaşayan nüfus, kentsel alanlarda yaşayan nüfustan fazladır. Bunun nedeni; kentsel ve kırsal alanların bütünleşmiş bir yapı sergilemesi ile kentlerde çalışan nüfusun kırsal alanlarda yaşamak istemesidir. Yıllık nüfus artış hızına bakıldığında Bartın, Türkiye ortalamasının üstünde bir artış hızına sahiptir (BAKKA Bölge Planı 2010-2013). Aşağıdaki tabloda 2014-2015,2016 yılı genel nüfus verileri verilmiştir.

**Tablo 5: Bartın İl'i 2016 Yılı Genel Nüfus Verileri**

<b>BARTIN</b>	<b>2014 Yılı Nüfus (bin kişi)</b>	<b>2015 Yılı Nüfus (bin kişi)</b>	<b>2016 Yılı Nüfus (bin kişi)</b>
Kadın	96.199	96.570	97.258
Erkek	93.206	94.138	95.131
<b>Toplam</b>	<b>189.405</b>	<b>190.708</b>	<b>192.389</b>

**Kaynak:** TÜİK (URL.22.), 2014-2015,2016

Bartın İl'i 2016 genel nüfus verilerine göre 2014, 2015 ve 2016 yılları nüfus verileri Tablo 5'te görülmektedir.

**Tablo 6: Bartın İl'i 2016 yılı Verilerine Göre İlçelerin Nüfusları**

<b>BARTIN</b>	<b>2014 Yılı Nüfus (bin kişi)</b>	<b>2015 Yılı Nüfus (bin kişi)</b>	<b>2016 Yılı Nüfus (bin kişi)</b>
Merkez	145.230	147.472	149.613
Amasra	15.376	15.067	14.984
Kurucaşile	6.844	6.759	6.676
Ulus	21.955	21.410	21.116

**Kaynak:** TÜİK (URL.22.), 2014-2015,2016

Bartın ili genel nüfus yapısı incelendiğinde 2014-2016 yılları arasında nüfus artış hızı rakamlarında büyük bir değişimin olmadığı gözlemlenmiştir. Bartın ilindeki sanayi kollarının artması ve yeni iş sahalarının oluşturulması köyden kente göç yaşanmasına neden olmuştur. Bu durum köy nüfusunun azalmasına neden olur iken kent nüfusunun artmasını sağlamıştır.

#### **2.4. 4. Eğitim**

Bartın'da 7 anaokulu, 70 ilköğretim okulu, 47 ortaokul ve 29 lise olmak üzere 153 tane okul bulunmaktadır. Bunların yanı sıra 2 tane özel okul mevcuttur. Ayrıca, Bartın Üniversitesi bünyesinde 7 fakülte, 3 enstitü, 1 tane meslek yüksekokulu ve 2 tane meslek yüksekokulu vardır. Üniversite şehir merkezine 5 km uzaklıkta olup, 87.520.00 m<sup>2</sup>'lik kampüs alanına sahiptir. Yeni kampüs alanı ise Merkez ilçeye bağlı Kutlubeyyazıcılar Köyü ile Esenyurt Köyü sınırları içerisinde yer almaktadır. 1.162.781,55 m<sup>2</sup> alan üzerine kurulmaktadır (BAKKA Bölge Planı 2014-2023: 23).

#### **2.4. 5. Ulaşım İmkânları**

Bu başlık altında Bartın İl'i ulaşım imkânları; karayolu, denizyolu, demiryolu ve havayolu üzerinde durulacaktır.

##### **2.1. 5. 1. Karayolu**

Bartın İlinin toplam karayolu uzunluğu 281 km olup, bunun 142 km'si devlet yolları, 139 km'si de il yolları ağında yer alır. İlde otoyol bulunmamaktadır. Bartın'ın şehirlerarası ulaşımını sağlayan karayolu; Batıda Çaycuma-Devrek (Zonguldak) - Mengen-Yeniçağa (Bolu), Güneyde de Safranbolu (Karabük)-Gerede (Bolu) üzerinden E-80 Otoyolu ile E-5 Devlet yoluna ulaşmaktadır. Doğuda Cide (Kastamonu), Güneyde de yine Safranbolu (Karabük) üzerinden Orta ve Doğu Karadeniz ve İç Anadolu'ya açılmaktadır.

##### **2.1. 5. 2. Denizyolu**

Yük ve yolcu taşımacılığında uluslararası liman olarak hizmet veren Bartın limanı 1965 yılında inşa edilmiş 10.06.1966 tarihinde 6/6548 sayılı Bakanlar Kurulu kararı ile Bartın Belediyesi tarafından askeri kullanım dışında kalan kısımlar kullanılmaktadır. 15.05.1995 tarihinde ise 2136 sayılı Bakanlar Kurulu kararıyla yabancı gemilerin girişine açılmış aynı zamanda yük ve yolcu giriş-çıkış gümrük kapısıdır. İl sahillerindeki Amasra ve

Kurucaşile limanları ile Tekkeönü balıkçı barınağı ulusal ticari liman olup yat limanı olarak gelişme potansiyeli taşımaktadır (URL.6).

Batı Karadeniz Bölgesinde toplamda 6 adet liman bulunmakta olup bunların sadece ikisi Bartın sınırları içerisinde. Diğer dört adeti ise Zonguldak'ta yer almaktadır (BAKKA Bölge Planı, 2014-2023: 147).

Bartın limanı aracılığıyla gerçekleştirilen ihraç malları; profil demir, çimento, alçı, inşaat malzemeleri, diatomik (iki atomlu) toprak, narenciye ve katran iken ithal malları; kütük demir, kömür, tomruk ve kağıt sevkiyatıdır. Aşağıdaki tabloda 2016 yılı verilerine göre Bartın Limanına gelen gemi sayısı ve elleçlenen yük miktarları verilmiştir.

**Tablo 7: Bartın Liman Başkanlığı Yıllar İtibariyle Gelen Gemi Sayısı ve Elleçlenen Yük Miktarı**

Yıllar	Türk Bayraklı Gemi Sayısı	Yabancı Bayraklı Gemi Sayısı	Toplam Gemi Sayısı	Yükleme (ton)	Boşaltma (ton)	Toplam Yük Miktarı (ton)
2013	357	274	631	914.142	864.803	1.778.945
2014	277	254	531	773.986	710.092	1.484.078
2015	248	185	433	699.800	765.979	1.465.779
2016	159	162	321	444.917	678.417	1.123.334

**Kaynak:** URL.20.

Yük ve yolcu taşımacılığında uluslararası liman olarak hizmet vermekte olan Bartın Limanı gümrük kapısı olarak da hizmet vermektedir. Gümrük Müdürlüğü 2016 verilerine göre Bartın Limanı'na gelen gemi sayısı 2013 yılında 357'si Türk bayraklı, 274'ü yabancı bayraklı olmak üzere toplam 631 iken 2016 yılında 159 Türk bayraklı, 162 yabancı bayraklı toplamda 321'e düştüğü görülmüştür. Bartın Limanı rıhtımının tek ve dar olması giriş-çıkışlarda gemiler açısından sorunlara neden olmaktadır. Aynı zamanda kabotaj hattı yükleri ile uluslararası yük taşımacılığının aynı yerden yapılmasını zorunlu hale getirmektedir. Bu durum gemilerin yükleri indirme ve bindirme esnasında sıra beklemelerine neden olmaktadır. Limanın mevcut durumu göz önünde bulundurulduğunda zaman kaybı nedeni ile gemiler tarafından tercih edilebilirliğinin azaldığı gözlemlenmiştir (URL.21).

### **2.1. 5. 3. Demiryolu**

Bartın ili sınırları içinde demir yolu bulunmamaktadır. Bartın'a demiryolu ile ulaşım, il merkezine 38 km uzaklıkta olan Saltukova tren istasyonu aracılığı ile sağlanmaktadır. Avrupa Birliği projesi olan Karasu-Bartın Modern Demiryolu projesinin hayata geçmesi ile birlikte, sanayi alanında önemli bir etki yaratan bu projenin bir diğer katkısının da dış ticaret alanında gerçekleşeceği öngörülmektedir (URL.13). Projenin zemin iyileştirme metotlarında ihaleden sonra yapılan değişiklikler dolayısı ile meydana gelen ilave maliyetler, 21.06.2012 tarihinde çalışmaların durmasına neden olmuş, iş programının revize edilerek taraflarla imzalanması sonucu 18.04.2016 tarihinde yeniden işe başlanılmıştır (URL.15). Bartın, Filyos, Ereğli, Karasu Limanları ve Erdemir, Kardemir Fabrikalarının demiryolu bağlantısı sağlanacak olup, Karadeniz üzerinden Rusya, Ukrayna ve Kazakistan'a dış ticaret açısından önemli bir ulaşım ağı oluşturacağı öngörülmürken, bölgenin kalkınmasında da büyük rol oynayacağı belirtilmektedir. Dış ticarete yapacağı katkının yanı sıra kombine taşımacılık avantajı yaratarak Akdeniz üzerinden Türkiye'yi transit geçecek yüklerin taşınmasında ulusal katkı sağlanmasına imkân verilecektir. (BAKKA Bölge Planı 2014-2023: 146).

### **2.1. 5. 4. Havayolu**

Bartın iline en yakın Havalimanı, 38 km uzaklıktaki Saltukova (Zonguldak) havalimanıdır (URL.7).

İkinci Dünya Savaşı esnasında askeri bir havaalanı olarak hayata geçirilen Zonguldak Havaalanında 1999 yılında yeni bina ve çevre düzenlemeleri yapılmıştır. Zonguldak'ın Çaycuma ilçesi sınırları içinde bulunan 500.000 yolcu/yıl kapasiteye sahip olan Zonguldak Havaalanı ihale aşamasında olan Filyos Limanına 5 km, Zonguldak şehir merkezine 55 km, Karabük şehir merkezine 87 km uzaklıkta olup Bartın şehir merkezine 36 km uzaklıktadır. Saltukova Havalimanı günümüzde iç hatlardaki yeteli yolcu kapasitesine ulaşmaması nedeni ile kapatılmış olup, dış hatlarda Almanya seferleri devam etmektedir. Filyos Vadi Projesinin hayata geçmesi ile birlikte yolcu kapasitesinde artış olacağı öngörülmektedir. Özellikle iç hatlarda istenilen yolcu sayısına ulaşamama nedeni ile sık sık iptal edilen seferlerde iyileşmelerin yapılması havaalanının aktif kullanılmasını sağlayacaktır (BAKKA Bölge Planı 2014-2023: 148).

## **2. 2. Bartın İlinin Sosyal Yapısı**

Halk kültürünün vazgeçilmez öğeleri açısından Bartın İli, seçkin bir yere sahiptir. Bartın halkı her ne kadar toplumsal değişimden etkilenmiş olsa da gelenek ve göreneklerini, halk oyunlarını, müziğini, giyimini, el sanatlarını, mutfak kültürünü ve yöresel şivesini günümüze kadar taşıyabilmiştir. Aynı zamanda yöre insanı, folklorik değerlerini özgün yaşamıyla bütünleştirmiştir. Bartın İlinin gelenek ve göreneklerinin çarpıcı örneklerine; Kadınlar Pazarı, Bartın Düğünleri ve Dini Bayramlarda daha sık rastlanmaktadır. Bartın'da gelenekselleşen kültür motifleri; gemi atması töreni, yöresel giyim-kuşam, el işlemleri, tel kırma, dokumacılık, ağaç oymacılığı (çekicilik), gemi yapımcılığı, taş sac yapımı, yöre mutfağı, yerel etkinlikler ve kutlama günleridir. Bartın İli Kentsel Sit Alanı olup, Bartın İli sınırı içerisinde iki adet arkeolojik sit alanı bulunmaktadır. Bunlardan bir tanesi Amasra İlçesi, diğeri de Güzelcehisar Köyü'dür. Sit Sınırları içerisinde ise 219 tane tescilli sivil mimarlık örnekleri bulunmaktadır. Hızlı şehirleşme olgusu Bartın İlinin tarihi ve doğal yapısını zaman zaman bozmaktadır. İlin doğal çevresinin korunmasını sağlamak amacıyla sanayi ve ticaret merkezlerini şehir dışına taşıma çalışmaları başlamıştır. İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü'ne bağlı olarak hizmet veren Kültür Evi'nin 150 kişilik salonunda Geleneksel olarak Tiyatro Günleri ve Sinema Günleri yapılmakla birlikte hemen hemen her yıl Devlet tiyatrolarının 2-3 kez turne yapması sağlanmaktadır. Bartın halkının sosyal ve kültürel etkinliklere katılımını artırmak amacıyla Halk Eğitim Merkezi ve Akşam Sanat Okulu (A.S.O) Müdürlüğü, Kültür Müdürlüğü, Gençlik ve Spor İl Müdürlüğüne, il genelinde çeşitli kurslar açılarak halkın boş zamanını değerlendirmesi sağlanmaktadır(BTSO, URL.7).

## **2. 3. Bartın İl'inin Ekonomik Yapısı**

Bu başlık altında Bartın İl'inin ekonomik yapısı; işletme sayısı, istihdam ve işsizlik oranı, dış ticaret, tarım, hayvancılık ve yatırım üzerinde durulacaktır.

### **2.3. 1. İşletme Sayısı**

İlde öne çıkan sektörler ve üretim yapısına ilişkin sanayi sicil verileri aşağıdaki tabloda gösterilmiştir;



**Tablo 8: Bartın İlinde Öne Çıkan Sektörler ve Üretim Yapısına İlişkin Sanayi Sicil Verileri**

Sektörler	Firma Sayısı (adet)	İstihdam (kişi)
Tekstil ve Konfeksiyon Sanayi	15	2.971
Kimya, Kömür ve Plastik Sanayi	18	2.195
Taş ve Toprağa Dayalı Sanayi	21	1.152
Orman Ürünleri ve Mobilya Sanayi	21	416
Gıda Sanayi	28	458
Metal Eşya ve Makine Teçhizat Sanayi	17	865
Diğer Sanayi	22	872
<b>TOPLAM</b>	<b>142</b>	<b>8.829</b>

**Kaynak:** Bartın Valiliği Bilim, Sanayi ve Teknoloji İl Müdürlüğü Brifing Dosyası, Şubat 2017

Tablo 8'e göre Bartın İlinde Sanayi İşletmelerinin Sektörel Dağılımı BTSO; Gıda Sanayi, Orman Ürünleri ve Mobilya Sanayi, Taş ve Toprağa Dayalı Sanayi, Kimya Kömür ve Plastik Sanayi, Tekstil ve Konfeksiyon Sanayi, Metal Eşya ve Teçhizat Sanayi ve Diğer Sanayi Sektörleri içerisindeki firmaların sayıları ve istihdam edilen kişi sayıları verilmiştir. Bartın ilinde bin kişi üzerinde istihdam sağlayan sektörler Tekstil ve Konfeksiyon sanayi, kimya kömür ve plastik sanayi, taş ve toprağa dayalı sanayidir. Bu sektörler arasında ise en fazla istihdam sağlayan sektör 2.971 kişi istihdam etmesi ile tekstil sektörüdür. Bartın ilinde başlıca ismi duyulan tekstil firmaları sırasıyla; PİNALDİ A.Ş, RİMAKS Tekstil, AYTİM ve TÜSA Denimdir. Firma sayısının fazla olmasına rağmen istihdam edilebilir kişi açısından Gıda Sanayi geri planda kalmıştır (URL.23.)

### 2.3. 2. İstihdam ve İşsizlik Oranı

Aşağıdaki tabloda Bartın İline ait istihdam ve işsizlik oranları verilmiştir;

**Tablo 9: Bartın İli İstihdam ve İşsizlik Oranları**

Bartın İli	2011 (%)	2012 (%)	2013 (%)	2014 (%)	2015 (%)	2016 (%)
İşsizlik Oranı	6	5	6	6	6	6
İstihdam Oranı	56	57	54	49	55	55

**Kaynak:** TÜİK 2014, (URL.8), (URL.23)

Tablo 9’da 2011-2016 yılları arasındaki Bartın ili işsizlik ve istihdam oranları verilmiştir. 2011 yılında ki işsizlik oranı %6 iken istihdam oranı %56’dır. 2012 yılında işsizlik oranında azalış istihdam oranında ise artış söz konusu olmuştur. 2013 yılında işsizlik oranında artış, istihdam oranında azalış görülmektedir. Dolayısıyla işsizlik oranı ile istihdam oranları arasında ters yönlü bir ilişki vardır. 2014 yılında ise işsizlik ve istihdam oranının her ikisinde de azalış görülmektedir. 2015-2016 yıllarında, 2014 yılına göre işsizlik oranı aynı seyrederken istihdam oranında artış gözlemlenmektedir. 31.12.2016 İŞKUR verilerine göre; kayıtlı toplam iş arayan sayısı 13.639 iken bunların 7.826’sı erkek, 5.863’ü kadındır. Kayıtlı toplam işsiz sayısı ise 5.423’tür. Bunların 3.512’si erkek, 3.911’i kadın olarak tespit edilmiştir (URL:23).

### 2.3. 3. Dış ticaret

İhraç edilen ürünlerin, ihracat değeri oranları (USD), %38 ile örme giyim eşyası başta olmak üzere, %29 mobilyalar, yatak takımı, %10 plastikler ve mamulleri, %8 seramik mamulleri, %6 ayakkabı, %2 örülmemiş giyim eşyası, %1 demir veya çelikten eşya ve %6’sı diğer olarak gerçekleşmiştir.

Aşağıdaki tabloda yıllar itibariyle Bartın İli İhracat ve İthalat Bilgileri verilmiştir; Firmaların merkez birimlerinden yapılan ihracat nedeniyle rakamlar düşüktür.

**Tablo 10: Bartın İli İhracat Bilgileri**

Yıllar	İhracatçı Firma Sayısı	İhracat Değerleri (1.000 USD)
2008	23	9.632
2009	29	14.659
2010	23	15.694
2011	17	20.625
2012	17	14.116
2013	21	20.314
2014	21	11.176
2015	-	9.570
2016	-	13.806

**Kaynak:** Bartın Valiliği Bilim, Sanayi ve Teknoloji İl Müdürlüğü Brifing Dosyası, Şubat 2017

Tablo 10’da Bartın ilinin 2008-2016 yılları arasındaki ihracatçı firma sayısı ve ihracat değerleri verilmiştir. 2008 yılında 23 olan ihracatçı firma sayısı yıllar itibariyle farklılık arz etmektedir. 2009 yılında ihracatçı firma sayısında artış gözlemlenirken 2010 yılından 2012 yılına kadar ihracatçı firma sayısında azalmalar olduğu görülmektedir. 2013 yılında ise ihracatçı firma sayısında tekrardan bir artış söz konusu olmuştur. İhracat değerlerinde ise ihraç edilen ürünlere olan taleplere yönelik yıllar itibariyle artış ve azalışlar görülmektedir. 2015 yılında ihracat değerinde diğer yıllara göre düşüş gözlemlenmektedir. 2016 yılında ise ihracat değerinde tekrardan artış meydana gelmiştir.

**Tablo 11: Bartın İli İthalat Bilgileri**

Yıllar	İthalatçı Firma Sayısı	İthalat Değerleri (1.000 USD)
2008	15	8.143
2009	21	8.950
2010	22	9.316
2011	20	14.850
2012	28	15.211
2013	24	8.957
2014	24	9.325
2015	-	11.908
2016	-	12.137

**Kaynak:** Bartın Valiliği Bilim, Sanayi ve Teknoloji İl Müdürlüğü Brifing Dosyası, Şubat 2017

Tablo 11’de Bartın ilinin 2008-2016 yılları arasındaki ithalatçı firma sayısı ve ithalat değerleri verilmiştir. İthalatçı firma sayısı 2008 yılında 15 iken, 2013 yılında 24’e yükselmiştir. İthalat değerinde ise firma sayısının da artması ile artış gözlemlenmektedir. 2014-2016 yıllarında ise ithalat değeri artarak devam etmiştir.

Bir ilin ekonomik yapısının incelenmesinde dış ticaret rakamlarının önemli bir ekonomik gösterge olduğu bilinmektedir. Tablo 10 ve 11’de Bartın ili ihracat ve ithalat rakamları yıllar itibariyle tespit edilmiş ve 2012 yılına kadar ihracat rakamlarının ithalat rakamlarından yüksek seyrettiği görülmektedir. Aynı durum 2015 yılında da meydana gelmiş olup 2012-2015 yıllarında ilin dış ticaret açığı verdiği görülmektedir (Tablo 9-10)

#### **2.3. 4. Tarım ve Hayvancılık**

Bartın İlinin toplam yüzölçümü 2.220.000 dekar olup bunun 687.324 dekar alanında tarım yapılmaktadır. 1.378.047 dekar alan orman, 12.845 dekar alan çayır-mera ve 141.784 dekar alan ise yerleşim ve diğer alanları oluşturmaktadır. Genel olarak çok ürünli (pölikültür) tarımın yapıldığı Bartın İlinde gerek bitkisel üretim gerekse de hayvansal üretim noktasında ürün çeşitliliği vardır. Bartın İli ılıman iklim özelliğine sahip olması dolayısıyla tarıma elverişlidir. Ancak tarım arazilerinin küçük parçalar halinde çok dağınık ve engebeli olması makineli tarım yapılmasını zorlaştırmaktadır. Makineli tarımın yapılmasında ki zorluklar Bartın'da tarımın yeterince gelişmesini engellemektedir ve aynı zamanda verimi düşürmekte maliyeti ise artırmaktadır. Diğer taraftan ilde hâkim olan kömür sektörü, tarımdan gelir elde etme düşüncesini arka planda bırakmıştır. Bartın'da bitkisel üretim anlamında en çok yem bitkileri ve hububat üretimi yapılmakta olup, bunu meyve ve sebze üretimi takip etmektedir. Tarım arazilerinin dağılımında en fazla pay hububata ayrılmıştır (URL.23).

Bartın Valiliği Şubat 2017 Brifing Raporuna göre; ildeki büyükbaş hayvan varlığı sayısı 51.845, küçükbaş hayvan sayısı 3.781 adet ve 959.876 adet kanatlı hayvan mevcuttur. Yem bitkileri üretimindeki artışa paralel olacak şekilde Bartın'da kültür ırkı hayvan varlığında bununla birlikte et ve süt üretiminde artış sağlanmıştır. Bartın genelinde süt veren inekler dikkate alındığında, verimleri yıllık olarak ortalama inek sütü 56.243/ton, manda sütü 852/ton'dur. Kovan varlığı 30.291 adet olan ve bitki örtüsündeki ormangülünün varlığı nedeniyle üretimi yapılan bal, acımsı bir aromaya sahip olması ile alternatiflerinden kendisini farklı kılmaktadır (URL.23).

#### **2.3. 5. Yatırım**

İl Planlanma ve Koordinasyon Müdürlüğü tarafından hazırlanan 2017 Şubat ayı Brifing Dosyası Bilgilerine göre; Bartın ilinde 2016 yılı itibariyle yürütülen toplam proje sayısı 385 adettir. Projelerin toplam bedeli 5.933.086.825,67 Türk lirası (TL)'dir bu projeler için tahsis edilen ödenek miktarı 446.829.331,35 iken, dönem sonuna kadar harcanan miktar 352.029.802,56 olmuştur. Nakdi gerçekleşme oranı ise %78,78 olarak belirlenmiştir (URL.23.).

Aşağıdaki tabloda ise Bartın İlinin 2016 yılı yatırımlarının sektörlere göre dağılımı verilmiştir.

**Tablo 12: Yatırımların Sektörlere Göre Dağılımı**

S. No	Sektörler	Proje Sayısı	Proje Bedelleri Toplamı	2016 Yılı Yatırımı	Dönem Son. Kadar Har.	Nakdi Gerç. Oranı (%)
1	Ulaştırma-Haberleşme	72	4.371.589.824,84	90.723.332,06	89.767.610,11	98,95
2	Tarım	85	1.062.254.575,00	151.402.567,00	149.923.798,50	99,02
3	Enerji	31	88.716.865,00	30.977.395,00	28.804.210,74	92,98
4	Eğitim	87	185.727.064,08	104.722.226,11	45.464.066,13	43,59
5	Diğer Kamu Hizmetleri	79	46.455.656,60	37.332.971,03	24.688.385,62	66,13
6	Madencilik	2	12.697.000,00	12.697.000,00	8.110.338,00	63,88
7	Turizm	11	1.643.969,43	1.693.969,43	1.363.768,19	80,51
8	Sağlık	14	161.301.870,72	17.279.870,72	3.727.625,27	21,57
9	Konut	4	2.700.000,00	0	0	0
	<b>TOPLAM</b>	385	5.933.086.825,67	446.829.331,35	352.029.802,56	78,78

**Kaynak:** Bartın Valiliği Bilim, Sanayi ve Teknoloji İl Müdürlüğü Brifing Dosyası, Şubat 2017

Tablo 12’de görüldüğü gibi yatırımların sektör bazında incelenmesi sonucu, Bartın ilinde yatırımın en çok, eğitim alanında en az ise madencilik sektöründe gerçekleştiği görülmüştür. Aşağıdaki tabloda yatırımların proje bazında değerlendirilmesi verilmiştir.

**Tablo 13: Yatırımların proje Bazında Değerlendirilmesi**

YATIRIM YILI	2016
Biten Proje Sayısı	242
Devam Eden Proje Sayısı	96
İhale Aşamasında Olan Proje Sayısı	12
Başlanamayan Proje Sayısı	35
<b>TOPLAM</b>	385

**Kaynak:** Bartın Valiliği Bilim, Sanayi ve Teknoloji İl Müdürlüğü Brifing Dosyası, Şubat 2017

Tablo 13’de yatırımlar proje bazında incelenmiştir. 2016 yılında biten proje sayısı 242 iken devam eden proje sayısı 96’dır. İhale aşamasında olan proje sayısı 12 iken başlanamayan proje sayısı 35 olarak belirlenmiştir. İl, 5084 sayılı Yatırımların ve İstihdamın

Teşviki Kanunu kapsamında ve 16 Temmuz 2009 tarih ve 27290 sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe giren yeni teşvik sisteminde, TR-81 alt bölgesinde ve Bölgesel ve Sektörel Teşvik Sisteminde 3. Bölgede yer almakta iken, 19 Haziran 2012 tarihinde ve 28328 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan Yatırımlarda Devlet Yardımları Hakkında Bakanlar Kurulu Kararı'na göre İlimiz Bölgesel ve Sektörel Teşvik Sisteminde 4. Bölgede yer almaktadır (URL.23).

Yatırımcıları yatırıma yöneltmek için önemli olan iki unsur (URL.9);

- Yatırımlara devlet yardımları (teşvikler),
- Sanayi yatırımları için altyapısı sanayi parsellerinin yatırımcıların istifadesine sunulmasıdır.

Bölgede Hazine, İl Özel İdaresi ve Belediyelere ait yatırımcılara tahsis edilebilir alanların yetersiz ve ilin topoğrafik yapısının da sanayi parseli üretiminde kısıtlayıcı etken durumunda olması, yeterli sayıda ve büyüklükte sanayi parseli üretimini güçleştirmekte, dolayısıyla il bu teşvik avantajlarını istenilen düzeyde kullanamamaktadır. Bütün olumsuz koşullara rağmen, ilde yeni yatırımlara imkân vermek açısından, altyapısı hazır sanayi parsellerinin üretimine ağırlık verilmekte, mevcut OSB'nin genişletilmesine çalışılmaktadır. Yeni OSB Alan Çalışmaları: Bu kapsamda 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planında, Merkez ilçe sınırları içerisinde 4.000 dekarlık (da) bir alan 2. OSB alanı olarak öngörülmektedir (URL.9).

*Ahşap Tekne Yapımcılığı:* Bartın havzasının, önemli üretim dallarından biri Ahşap Tekne ve Yat yapımcılığıdır. Günümüzde tekne yapımcılığı konusunda Bartın, Türkiye'nin umut vadeden bölgesidir. Geçmişten günümüze kadar olan süreçte Bartın, hem başarılı tekneler yapmıştır hem de kendi bölgesel tekne tiplerini yaratabilmiştir. Dolayısıyla, Ahşap Tekne ve Yat yapımcılığı mesleği günümüzde dünya çapında bir şansa sahiptir. Bartın İlinin, Ahşap Yat ve Gezinti Tekne İmalatı yönüyle Kurcaşile ilçesinde önemli bir potansiyeli bulunmaktadır. Bu potansiyel, Denizcilik Müsteşarlığınca hazırlanan "Türkiye Tersaneler Master Planı'nda alt sektör markalaması adı altında yer almıştır. Modern yat yapımında ahşabın yeni kompozit malzemeler ile birinci sırada tercih edildiği bugünlerde Bartın İlinin şansı oldukça yüksektir. Çünkü dünyanın fiber tekneye yönelerek ahşap yapımını unuttuğu son 30 yılda, Bartın Bölgesi ahşabı hiç terk etmemiş ve Kurcaşile ilçesinde, Ahşap Yat Yapımı Anadolu Meslek Lisesini açarak, proje ile mühendis kontrolü altında üretimler yapıp

bilimsel ve teknik yöntemlere yönelmiştir. Tarihi geçmişi ve mevcut bilgi birikimi açısından umut vadeden ahşap yat üretimi konusundaki avantajlarının kullanılarak bu alan üzerinde ulusal ve uluslararası düzeyde lider olacak yatırım projeleri gerçekleştirilmelidir. Bu sektörün özel desteğe ihtiyacı vardır ve istihdam yaratma, mevcut tesislerin verimliliğini artırma potansiyeli çok yüksektir (URL.28).

Bartın İl’indeki ahşap tekne ve yat imalatı sektöründe faaliyet gösteren işletmelerin mevcut durumları ve sorunları aşağıda maddeler halinde sunulmuştur (Kaygın, Avcıkurt, 2015: 81-92);

- İl’deki ahşap tekne ve yat imalatı yapan işletmelerin çoğunluğunun babadan oğula geçtiği tespit edilmiş olup kurumsal bir yapının olmadığı gözlemlenmiştir.
- İşletmelerin büyük bir çoğunluğunda mühendis çalışanın olmadığı tespit edilmiş, mühendis çalışanı olan tek firmanın ise işletme sahibi olduğu gözlemlenmiştir. Firmaların misyon ve vizyonu açısından nitelikli işgücünün önem arz ettiği bilinmektedir.
- İşletmelerin büyük bir çoğunluğunun teşviklerden yararlanamadığı tespit edilmiştir. Bu durumun nedeni, işletmelerin büyük bir çoğunluğunun konu hakkında bilgi sahibi olmadıkları, olanların ise bürokratik işlemlerin fazla sürmesinden kaynaklı olduğu gözlemlenmiştir.
- İşletmelerin hammaddelerini kendi kaynaklarından temin ettikleri tespit edilmiş, pazarlama noktasında ise reklam konusunda yetersiz oldukları gözlemlenmiştir.
- İşletmelerin rekabet düzeyleri yurt içi piyasada yeterli dahi olsa, yurt dışı piyasada; pazarlama stratejisi, nitelikli işgücü, organizasyon yapısı ve satış sonrası sunulan hizmet açısından kendilerini yetersiz olarak gördükleri gözlemlenmiştir.

*Ahşap Tekne Üreticilerine Yer Tahsisi:* Kurucaşile Tekkeönü’nde Hazineye ait 13.031 m<sup>2</sup> alanın, Tekkeönü Piri Reis Ahşap Tekne ve Yat Yapımı Küçük Sanayi Sitesi Yapı Kooperatifi’ne tahsisi yapılmıştır (URL.28).

Bartın’a neden yatırım yapılması gerektiği aşağıda maddeler halinde verilmiştir (BAKKA Bartın Yatırım Destek Ofisi Broşürü) ;

- Gelişmekte olan sanayi,
- Ulaşım ve lojistik imkânları,
- Nitelikli iş gücü,
- Huzurlu ve Güvenli yatırım ortamı,

- İhracat kapasitesi,
- Avantajlı teşvik ve destekler,
- Zengin tarihi ve kültürel dokusu,
- Hızla gelişen eğitim imkânları,
- Zengin doğal kaynakları ve
- Gelişmiş turizm potansiyelinin olmasıdır.

### **2.3. 6. Projeler**

Proje Kavramı; bir plan çerçevesinde belirli bir zaman döneminde, belirli olan kaynaklarla diğerlerinden bağımsız olarak gerçekleştirilebilecek, birbirleri ile doğrudan ilişkili faaliyetler kümesine proje denilmektedir. Aynı zamanda proje, bir konu üzerinde düşüncenin yoğunlaştırılması ve çözüm yolu arama çabası olarak da bilinmektedir (URL.18).

Yatırım Projesi Kavramı; belli faaliyetleri sektör/girişimci/ülke ekonomisi açısından minimum maliyet ile gerçekleştirme ve faaliyetler sonucu maksimum fayda alabilmek amacı ile yapılan planlara yatırım projesi denir (URL.19).

Zonguldak'ın Çaycuma ilçesi sınırları içerisinde bulunan Filyos Beldesi'nde hayata geçirilmesi planlanan; Filyos Vadi Projesi (FVP) ile Adapazarı-Bartın arasında hayata geçirilmesi planlanan; Adapazarı-Bartın Demir Yolu Projesi, Bartın ili ekonomik kalkınmasında önemli rol oynayan yatırım projeleridir.

#### **2.3. 6. 1. Filyos Vadisi Projesi (FVP)**

Zonguldak'ın Çaycuma ilçesine bağlı olan Filyos Beldesi'nde Osmanlı padişahı 2. Abdülhamit döneminden (1876-1909) bu zamana kadar yapılması planlanan FVP'nin bünyesinde; Filyos Serbest Bölgesi, Filyos Endüstri Bölgesi, Filyos Limanı Projesi ile birlikte diğer sanayi alanları, depolama alanları, konut dışı kentsel çalışma alanları ve çeşitli taşkın koruma yapılarını kapsayan bütünleştirici bir projedir (Ceyhan, Ulama, 2015:153).

FVP'si kapsamında yapılması düşünülen tesisler; Liman ve Ön Dolgu Sahası, Liman Antrepo Sahası, Tersane, Termik Santral, Çimento ve Toprak Sanayi, Demir Çelik Tesisi, Serbest Bölge Endüstri Bölgesi, OSB, LPG Depolama Tesisleri, Petrokimya Tesisi, Petrol ve Petrol Ürünleri Depolama Tesisleri, Ağaç ve Orman Ürünleri, Refrakter Tuğla Sanayi,



Kömür-Cevher Stok Alanı ve Depolama Tesisleri, Kül Atım Sahası, Triyaj Hattı'dır. Proje; Liman, OSB, Serbest Bölge, Endüstri Bölgesi, HES (nehir tipi tesisler), sulama amaçlı baraj, tarıma ve sanayiye kazandırılması planlanan arazilerinin fazlaca olması nedeni ile dev bir proje olarak öngörülmekte ve bölgede ki 40 bine aşkın işsiz istihdam edilebileceği düşünülmektedir (Çetinkaya, 2012: 2-3).

15 Ocak 2014 tarih ve 28883 sayılı resmi gazete yayınlanan 2014 yılı yatırım programı listesinde; 2013-2017 yılları arasında hayata geçirilmesi beklenen Filyos Limanı alt yapı inşaatı için 810 milyon TL'lik proje tutarı öngörülmektedir (URL.13).

Filyos projesinin ihalesi yapılmış olup, inşaat çalışmasında önemli bir seviyeye gelmiştir. Filyos projesi Batı Karadeniz Bölgesinde, bölgesel kalkınma ve ulusal kalkınma açısından büyük önem arz etmekte olup proje kapsamında Türkiye'nin en büyük limanlarından biri olacak 25 milyon ton/yıl kapasiteli Filyos Limanının hayata geçirilmesi planlanmaktadır (Ceyhan, Ulama, 2015: 147-152).

Bölgenin ulaşım ağlarına bakıldığında (Demiryolu- Denizyolu- Havayolu-Karayolu) aralarında bütünleşme imkânına sahip olmaları denize açılışının bulunması, tarıma elverişli arazilerinin olması ve seçebilecekleri birden fazla yerleşim alanlarının bulunması gibi fazlaca kaynağa sahip olması proje açısından avantaj sağlamaktadır. Zonguldak-Ereğli ilçesinde bulunan Erdemir Limanının deniz yolu yük taşımacılığında önemli bir yere sahip olduğu bilinirken bölgede ki diğer taşımacılıkta kullanılan limanların kapasite açısından büyük yük gemileri için uygun olmadığı görülmektedir. Hayata geçirilmesi planlanan Filyos Limanı Projesi ile bölgede ki deniz taşımacılığı payının %6.3'lük bir seviyeden %15-18'lik seviyelere getirilmesi olası bir düşüncedir. Bölgede bulunan demir yolu bağlantısı da avantaj olarak görülmekle birlikte aktif kullanılabilmesi için elektrikli çekime geçilmesi güzergah geometrisinin düzelmesi sonucu çift hat haline getirilmesi gerekmektedir. Bölgeye yakın havayolu olan Saltukova havaalanının kullanımının ve ulaşılabilirliğinin artırılması nerede ise tüm sektörlerin gelişimini iyi yönde etkileyecek olup aynı zamanda zamanın da verimli kullanılmasında önem teşkil edecektir (URL.14).

Filyos Vadi Projesi içindeki sanayi yatırımları gözden geçirildiğinde Filyos Limanı büyük bir şans olmakla birlikte istihdam artışına neden olacağı da düşünülmektedir. Sanayi ve liman yatırımlarının hayata geçirebilmeleri için daha iyi ulaşım alt yapısı bölgede yaşayan halka sunulacaktır. Ticari hayatta ve ülkenin ihracatındaki artışı, İç Anadolu ile entegre

olarak kaşımıza çıkacaktır. Yeni bir liman düşüncesinin Bartın Limanına etkileri kaçınılmazdır. Filyos Limanı sonrası yüklerin bir kısmının Bartın Limanından Filyos Limanına yönleneceği beklenilmektedir. Dolayısı ile Bartın Limanının taşıyabileceği yükler açısından kendisini özelleştirmesi gerekirken kurulacak olan yeni OSB'n de faaliyet gösterecek olan firmaların ise hangi limanı kullanacakları iyi belirlenmelidir. Bu bağlamda Filyos Vadi Projesi; Bartın ili özelinde iyi değerlendirilmelidir (Alkan, Erdoğan, 2015: 131).

8 Eylül 2012 tarihli Resmi Gazetede yayınlanan 2012/3574 sayılı Bakanlar Kurulu kararı ile Filyos Yatırım Bölgesi, endüstri bölgesi olarak ilan edilmiştir. Türkiye'deki Filyos haricindeki tüm endüstri bölgeleri ihtisas endüstri bölgeleri olarak bilinmektedir. Filyos Limanı Projesinin imar planı onaylanmış olup, Sanayi Bölgeleri Genel Müdürlüğü tarafından halihazırda bölgede jeoteknik ve jeolojik etütlerin gerçekleştirilmesi haritanın yenilenmesi için hizmet alım ihalesine çıkmış bulunmaktadır. Bölgede alt yapı yatırımına ihtiyaç duyulmaktadır (URL.24).

### **2.3. 6. 2. Adapazarı-Karasu - Bartın Demiryolu Projesi**

Adapazarı-Karasu Demiryolu altyapı bağlantı hattı; Ereğli-Bartın Limanı bağlantı hattı demiryolu projesinin öncelikle 62 km uzunluğunda ki ilk bölümünü teşkil etmektedir. 20.04.2011 tarihinde yapımına başlanılmış olup, bazı sanat yapıları, zemin iyileştirmeleri ve köprü ayaklarının imalatları gerçekleştirilmiştir. Zemin iyileştirme metotlarında ihaleden sonra yapılan değişiklikler dolayısı ile meydana gelen ilave maliyetler, 21.06.2012 tarihinde çalışmaların durmasına neden olmuş, iş programının revize edilerek taraflarla imzalanması sonucu 18.04.2016 tarihinde yeniden işe başlanılmıştır (URL.15).

Adapazarı-Bartın Demir yolu projesi hayata geçtiği takdirde Bartın, Filyos, Ereğli, Karasu Limanları ve Erdemir, Kardemir Fabrikalarının demiryolu bağlantısı sağlanacaktır. Yapılacak olan demiryolu ağı ile FVP'ni İstanbul'a daha da yaklaştıracacağı söylenmektedir (URL.16). Hem yük hem de yolcu taşıma amacı ile gidiş-geliş olmak üzere planlanan proje bölgenin yatırımcıları gözünde cazibe merkezi olmuştur. Projenin amacı; ülkemizin önemli Demir-Çelik merkezleri olan, Ereğli Demir-Çelik ve Karabük Demir-Çelik Fabrikalarının üretimlerini Marmara Bölgesine ekonomik bir şekilde nakliyesini sağlamaktır. Aynı zamanda, Karadeniz Havzasından gelecek yüklerin Karasu Limanı üzerinden sağlanması doğrultusunda İstanbul Boğaz trafiğinde azalmalar meydana gelecektir. Karasu Limanının hayata geçmesi sonucu, Karadeniz'e demiryolu bağlantısı olan Samsun ve Zonguldak'tan

sonra gelen 3. Limanı olacaktır. Böylelikle bölge sanayisinde ciddi boyutta gelişmeler sağlanacak olup bölge kalkınmasında da önemli rol oynayacağı öngörülmektedir (URL.17).

### **2.3. 6. 3. Bartın Limanı Ro-Ro İskele Projesi**

Genel tanımı ile Ro-Ro; çekici-römork, kamyon veya tırları yükleri ile birlikte bir ülkeden başka bir ülkeye taşıyan gemilerin yapmış olduğu taşımacılık türüne denilirken, Ro-Ro Gemisi; bu tür taşımacılığı yapan gemilere denmektedir. Ro-Ro İskelesi ise; Ro-Ro gemilerinin yük indirip bindirme esnasında yaşadığı iskelelere verilen isimdir. Günümüzdeki deniz taşımacılığındaki amaç, gemilerin limanda geçireceği sürenin azlığı ve limanların verimli bir şekilde kullanılmasıdır. Aynı zamanda taşıma maliyetlerinin düşürülmesi ve maksimum kar elde edilmesi de önemli bir unsurdur. Bu amaçlar doğrultusunda Ro-Ro gemilerinin taşımaları hız kazandırması ve fabrikada üretilen ürünlerin bir kez yüklenip boşaltılmasına olanak sağlaması sebebi ile tercih nedeni olmaktadır Bartın Limanı Ro-Ro İskele Projesi ile Bartın Limanı bünyesinde, Ro-Ro gemilerinin yanaşarak yükleme-boşaltma yapabilecekleri bir iskele yapılmış olacaktır. Proje ile Ege, Akdeniz ve İç Anadolu Bölgesi, İran ve Suriye başta olmak üzere Ortadoğu ülkeleri ile Ukrayna, Rusya, Kazakistan, Romanya ve Bulgaristan gibi Avrupa ülkeleri arasında tır taşımacılığında sınır tehditlerinin söz konusu olmadığı, süratli güvenilir ve ekonomik bir şekilde bu ülkelere olan ulaşımın Ro-Ro gemileri ile sağlanabileceği gözlemlenmektedir (URL.25).

Projenin hayata geçmesi ile demir-çelik başta olmak üzere otomotiv, diğer sektörler ve inşaat sanayisine hizmet verilmesi ve bir taraftan da Karadeniz'in endüstriyel fabrikalarına ulaşım olanaklarının artırılması hedeflenmektedir. Bartın Limanının mevcut demiryolu şebekesine bağlanması ile Karadeniz üzerinden Rusya Federasyonu, Ukrayna ve Kazakistan'a dış ticaret koridorları oluşturulacak olup, Türkiye'nin bu ülkeler ile dış ticaretinin yanında Akdeniz üzerinden Türkiye'yi transit geçecek ve kombine taşımacılık avantajı oluşturarak ulusal katkı sağlanmasında imkân yaratacağı öngörülmektedir (URL.27).

Türkiye'nin iç bölgeleri ile Karadeniz ülkelerine yapılan dış ticaret açısından en uygun limanın Bartın Limanı olduğu tespit edilmiştir. Ro-Ro iskelesinin hayata geçmesi ile birlikte yükleme ve boşaltımlar gemilere seri bir şekilde gerçekleşecek ve dış ticaret hacminin artacağı öngörülmekte ve Bartın İl'inin sosyo-ekonomik yapısında olumlu

değişimlere neden olacağı gözlemlenmektedir. Ro-Ro iskele projesinin revizyon imar planı yapılmış ve onaylanmıştır (URL.26).

#### **2. 4. Bartın ili OSB**

Bartın OSB, Bartın-Karabük yolunun Kurtköy mevkiinden ayrılarak ulaşılan, Yanaz-Geriş Köyleri ayrımından başlayarak, her iki köy sınırları içinde bulunacak şekilde Gök Irmak kenarında bulunmaktadır. Bu yerin bir kısmı Bartın OSB için Maliye Hazinesi'nden tahsis edilerek, bir kısmı da şahıslardan Kamulaştırılarak alınmış, toplam  $948.947m^2$ 'dir.

Bölgede hâlihazır durumda arsa ve işletme hizmetleri açısından OSB emsali OSB'leri arasında maliyeti en düşük olandır. Arsa ve işletme maliyetinin çok düşük olması Bartın halkı ve dışarıdan gelen sanayiciler tarafından çok cazip bulunmaktadır.

12.04.2000 tarih ve 4562 sayılı yasa ile OSB'leri Kanunu yürürlüğe girmiş ve OSB'leri ile ilgili tüm düzenlemeler bu kanun çerçevesinde belirlenmiştir. Yasa ile OSB'leri tüzel kişilik kazanarak yapılan işlemler yasa çerçevesine alınmıştır. Bartın OSB'sinde ise 5084 sayılı yatırımların ve istihdamın teşviki yasası uygulanmaktadır. Bartın OSB'sinde Bölge Müdürlüğü tarafından; elektrik enerjisi dağıtımı, su isale hattı ve dağıtımı, doğalgaz dağıtımı, atık su arıtma tesisi, çöp toplama ve çevre temizliği hizmetleri, bağlantı izni ve ön arıtma tesisi proje onayları, imar durumu verilmesi, inşaat ruhsatı, yapı kullanma izni, işyeri açma ve çalışma ruhsatı verilmesi gibi hizmetler sanayicilere daha az maliyet ve bürokratik engelleri ortadan kaldırarak sağlanmaktadır. Bu durum ise ekonomik kalkınmaya katkı sağlamaktadır. (Bartın OSB Müdürlüğü, URL.10).

Bartın Merkez 1. OSB'sinin dolu olması sebebi ile 2. İlave alan sınırları bakanlık tarafından onaylanmış, alanın taşkın koruma tedbirleri için istenen Gök Irmak Çayı sedde çalışması DSİ tarafından 2015 Nisan ayında tamamlanmıştır. İlave alan çalışması DSİ ve OSB arasındaki ortak protokolle bedelsiz olarak DSİ tarafından yapılmış sedde çalışmasında ise kullanılanlar taşlar taşıma bedeli karşılığında ilde bulunan taşocaklarından temin edilmiştir. Alandaki hazine ve mera arazilerinin tahsisi tamamlanmış, şahıs mülkiyetinde bulunan arazilerin kadastro çalışmaları son bulmuş, askı sürecinin peşinden kamulaştırma başlayacak olup, 77 hektar alan ilave OSB alanı olarak sanayicilerin hizmetine sunulacaktır (URL.23).

#### 2.4. 1. Bartın OSB Mevcut Durumu

50 ha alana kurulu olan OSB alt yapı çalışmalarına 1995 tarihinde başlanmış, 1999 yılında tamamlanmış olup bölgede 30 adet sanayi parseli bulunmaktadır ve sanayi parsellerinin tamamının tahsisi yapılmıştır (BAKKA). Bartın OSB alanı bilgileri, arsa tahsisi yapılan firmaların sektörlere göre dağılımı, 2003-2016 yılları arasındaki firma sayıları, istihdam sayısı ve mevcut durum aşağıda tablolar halinde gösterilmiştir (BAKKA OSB Müdürlüğü Mevcut Durum Analizi, URL.11).

*Bölge Alanı;*

**Tablo 14: Bartın İli OSB Alanı Bilgileri**

Sanayi Parseli Alanı	621.000,00
Spor Sahası	10.633,64
İdari ve Sosyal Tesisler	10.544,29
Arıtma	7.555,31
Park	213.318,24
Yol	85.102,14
<b>Toplam</b>	<b>948.153,62</b>

**Kaynak:** Bartın OSB Müdürlüğü

*Arsa Tahsisi Yapılan Firmaların Sektörlere Göre Dağılımı;*

**Tablo 15: Arsa Tahsisi Yapılan Firmaların Sektörlere Göre Dağılımı**

Sektör	Firma Sayısı	Çalışan
Gıda Sanayi	2	172
Dokuma ve Giyim Sanayi	7	1.895
Orman Sanayi	5	228
Plastik Sanayi	3	79
Ayakkabı İmalatı	2	31
Otomotiv Yan. San	1	645
Pişmiş Kil ve Çimento Gereçleri Sanayi	2	60
Demir Çelik Sanayi	5	404
<b>TOPLAM</b>	<b>27</b>	<b>3.514</b>

**Kaynak:** Bartın Valiliği Bilim, Sanayi ve Teknoloji İl Müdürlüğü Brifing Dosyası, Şubat 2017

Tablo 15’de Bartın OSB M¼d¼rl¼g¼nce alınan kaynaklar doğrultusunda Bartın OSB’nde bulunan firmalar ve çalışan sayıları verilmiştir. B¼lge m¼d¼rl¼g¼nde 15 kişi hizmet vermekte, diğer firmalardaki toplam istihdam sayısı ise 3.514’d¼r.



**Tablo 16: Bartın OSB Firma Dağılımı**

<b>FİRMA ADI</b>	<b>TOPLAM</b>
Bölge Müdürlüğü	15
Reymer Tekstil San. Tic. Ltd. Şti	194
Tüsa Denim Sanayi Ticaret A.Ş	353
Pinaldi Tekstil Konfeksiyon San. Tic. A.Ş	418
Mş Tekstil Konfeksiyon San. Tic. Ltd.Şti	230
Ri-San Tekstil Orman Ürünleri Ve Gıda İth. İhr. Ltd. Şti	146
Enes İmlat İhr. İth. Tekstil Gıda İnş. Turz. San. Tic. Ltd. Şti	159
Ay-Tim Tekstil Sanayi Ve Dış Ticaret A.Ş	393
Borcan Plastik Sanayi Ticaret A.Ş	<b>Faal Değil</b>
Öz Madeş Madeni Eşya San. Tic. A.Ş	160
Çakır Ahşap Ürün Nalburiye İml. Paz. San. Tic.Ltd. Şti	23
Bardo Mobilya Sanayi İcaret A.Ş	21
Göktun Çelik Mobilya İmal. San. Tic.Ltd. Şti	38
Mescier Demir Çelik San. Tic. Ltd. Şti	292
Çağlar Makina Sanayi Ticaret A.Ş	15
Barmak Bartın Makina Sanayi Ticaret A.Ş	24
Halsa Metal San. Tic. Ltd. Şti	<b>Faal Değil</b>
Yepsa Yelkenciler Plastik San. Tic. A.Ş	60
Yeplas Yelkenciler Plastik Ticaret Ltd.Şti	10
Zimaro Ayakkabı	14
Murat Ticaret Kablo Sanayi A.Ş	11
Şanver Helva Şekerleme San. Tic. Ltd. Şti	36
Türkova Süt Ürünleri San. Tic. Ltd. Şti	117
Teklas Kauçuk San. Tic. A.Ş	686
Selko Ateş Tuğla San. Tic. A.Ş	63
Özçelikkaya İnşaat San. Tic. Ltd. Şti	<b>Faal Değil</b>
Ede Yatırım Gayrimenkul İnş. Taş. San. Tic. A.Ş	<b>Faal Değil</b>
Öz-Tem İnşaat Temizlik Ltd.Şti	<b>Faal Değil</b>

**Kaynak:** Bartın OSB Müdürlüğü 2017 Mayıs Verileri

Tablo 16'a bakıldığında Batın OSB'nde en fazla istihdamı sağlayan firma; 686 çalışan ile Teklas Kauçuk San. Ve Tic. A.Ş iken, firmayı takip eden 418 kişiyi istihdam

etmesi nedeni ile Pinaldi Tekstil Konfeksiyon 'dur. Tabloya göre en az istihdam sağlayan firma; 11 çalışan ile Murat Ticaret Kablo San. A.Ş olmuştur.

*İstihdam Rakamları;*

**Tablo 17: Bartın OSB'nde Faaliyet Gösteren Firma Sayısı ve İstihdam Sayısı**

Tarih	Üretimdeki Firma Sayısı	İstihdam Sayısı
2003 Mayıs	13	509
<b>2004 (Teşvik Yasası Başlangıcı)</b>	15	868
2007	26	2.607
2008	26	2.825
2009	27	2.401
2010	30	2.798
2011	29	2.879
2012	26	3.425
2013	26	3.512
2014	27	3.763
2015	27	3.631
2016	22	3.514

**Kaynak:** Bartın Valiliği Bilim, Sanayi ve Teknoloji İl Müdürlüğü Brifing Dosyası, Şubat 2017

Tablo 17'de Bartın OSB'nde üretimdeki firma sayısı ve bu firmaların oluşturduğu istihdam sayıları verilmiştir. 2003 yılında üretimdeki firma sayısı 13 iken 2004 yılında teşvik yasasının yürürlüğe girmesi ile üretimdeki firma sayısında yıllar itibariyle artışlar söz konusu olmuştur. 2010 yılında firma sayısı 30'a kadar çıkmıştır ve 2011-2014 yılları arasında üç firma üretimine ara vermiştir. 2014-2016 yılları arasında ise üretime aran veren firma sayısı 5'e yükselmiştir. Üretimdeki firmaların oluşturduğu istihdam sayıları ise sektörlerin çalıştırdığı kişi sayısına göre farklılık arz etmektedir.

*Bartın OSB Mevcut Durumu;*

**Tablo 18: Bartın OSB Mevcut Durumu**

Parsel Sayısı	30
Tahsisi Yapılan Parsel Sayısı	30
Çalışan Firma Sayısı	22
Üretimde Ara Veren Firma Sayısı	5

**Kaynak:** Bartın Valiliği Bilim, Sanayi ve Teknoloji İl Müdürlüğü Brifing Dosyası, Şubat 2017

1999 yılında faaliyete başlayan Bartın OSB'nde teşviklerin başladığı tarih olan 2004 yılına kadar 13 firma faaliyette bulunur iken, Tablo 18'den de anlaşılacağı üzere günümüzde



Bartın OSB’nde 30 adet parsel sayısı bulunmaktadır. 2016 yılı Aralık ayında ara veren firma sayısı 5’e yükselmiştir ve mevcut firma sayısı 22 olmuştur (URL.23).

#### **2.4. 2. Bartın OSB Swot Analizi**

İşletmelerin Bartın OSB’nde kurulması durumunda sahip olacağı avantaj ve dezavantajlarını belirlemek amacı ile swot analizi yapılmıştır. Swot faktörleri fabrika yeri seçiminde önem arz eden sürdürülebilir bir üretim yapısına sahip olma ve rekabetçi avantajların varlığı kriterleri göz önünde bulundurularak aşağıdaki tablodaki gibi belirlenmiştir.



**Tablo 19: Bartın OSB Swot Analizi**

<b>Güçlü Yönler</b>	<b>Zayıflıklar</b>
Metropol illere yakınlık (Hammaddelerin tedarik edileceği bölgelerin yakınlığı)	Hammadde açısından dışa bağımlılığı
Batı Karadeniz sahili üzerinde bulunması ve diğer ulaşım yollarına yakınlık (Saltukova Hava Alanı, demiryolu, liman vb.)	Yatırım ve girişimcilik kültürünün gelişmemiş olması-Yeni gelişen sanayi tiplerinin oldukça yavaş ilerlemesi
Devletin işletmelere sunmuş olduğu teşvikler	Altyapısı hazır sanayi arsalarının bulunmayışı
Kültürel ve Tarihi zenginlikler	Yönetici düzeyinde nitelikli, uzman işgücü eksikliği
Zengin yer altı rezervleri (Linyit, silisyum, petrol, doğalgaz, uranyum ve toryum)	Tarım arazilerinin küçük parçalar halinde dağınık ve engebeli olması
Bartın Limanı'nın ticari amaçlı kullanımı ve Bartın limanının kapasitesinin artırılması	Yüksek işsizlik oranı ve beraberinde getirdiği göç sorunu - Nitelikli işgücü sorunu
<b>Fırsatlar</b>	<b>Tehditler</b>
Kurucaşile ve çevresi ile Merkez ilçede yaygınlaşan gemi ve yat yapım faaliyetleri	Çevre kirliliğinin artması (Amasra'ya kurulması planlanan termik santralin yaratacağı kirlilik)
Kalkınmada öncelikli bölge kapsamında bulunması	Bazı teşviklerin son bulması
Tarıma elverişli iklim ve toprak yapısı	Doğal zenginliklerinin, tarım alanlarının ve ormanlarının amaç dışı kullanımı
Organize Sanayi Bölgesi'ni genişletme çalışmaları	Mesleki eğitimin yetersizliği
Filyos Projesi	Dışarıya göçte artış eğilimi
Atıksu arıtma tesisi çalışması	Coğrafi konumdan dolayı nakliye maliyetlerinin artma ihtimali
Saltukova hava alanının büyütülerek işlevinin artırılması	1.Derece deprem bölgesinde yer alması

**Kaynak:** BAKKA Bartın Yatırım Destek Ofisi

Devletin sunmuş olduğu teşvikler Bartın OSB'ndeki firmalar açısından kurulma aşamasında güçlü bir faktördür. Bartın OSB'ne verilen teşvikler; KDV istisnası, Gümrük Vergisi Muafiyeti, Vergi İndirimi, Sigorta Primi İşveren Hissesi Desteği, Gelir Vergisi

Stopajı Desteği, Sigorta Primi Desteği, Faiz Desteği, Yatırım Yeri Tahsisi ve KDV İadesidir (Batı Karadeniz Kalkınma Ajansı Bartın'da Teşvik Broşürü). Bahsedilen teşvik unsurları firmaların genel gider maliyetlerini düşürmesi nedeni ile firmaların Bartın OSB'nde kurulmasını avantajlı hale getirmektedir. Firmaların Bartın OSB'nde kurulmasını sağlayan diğer bir güçlü yön ise hammaddelerin çoğunlukla tedarik edildiği Ankara ve İstanbul Büyük şehirlerine yakın olmasıdır. Bartın'da iklim koşullarının mevsim normallerinde seyrediyor olması, firmaların ürettiği ürünleri pazarlama noktasında Bartın limanını ticari amaçlı kullanmaları (Karabük Demir Çelik İşletmesi ve Ankara için en yakın liman özelliği taşıması nedeni ile Romanya, Ukrayna, Rusya gibi Karadeniz'e sahili olan ülkelere ihracatı kolaylaştırmaktadır) ve Bartın'ın Batı Karadeniz sahil yolu üzerinde bulunması ulaşım açısından firmalara avantaj sağlar iken ilin sahip olduğu kültürel ve tarihi zenginlikler, turizm faaliyetlerinin gelişmesi açısından önem arz etmektedir. Bunun olabilmesi için de Saltukova Hava Limanı'na yakınlık, özellikle turizm ve ticareti canlandırmak açısından avantaj sağlamaktadır.

Bartın ilinin hammadde temininde dışa bağımlı olması ise firma maliyetlerinin yüksek düzeyde seyretmesine neden olduğu için en zayıf yön olarak belirlenmiştir. Bartın OSB'nde bulunan firmalarda nitelikli işgücü ve sürekliliğinin olmaması, yönetici düzeyinde uzman kişilerin bulunmaması ve personellerin eğitim düzeylerinin düşük olması firmaların faaliyetleri açısından dezavantaj oluşturmaktadır. Ayrıca yöre halkının ekonomik durumunun güçlü olmasına rağmen mesleki eğitim ve deneyimlerinin yeterli olmaması yatırım yapma konusunda geri adım atmalarına neden olmaktadır. Bartın ilinde tarım arazilerinin küçük parçalar halinde dağınık ve engebeli olması makineli tarımın yapılmasını zorlaştırmaktadır. Makineli tarımın yapılamaması tarım faaliyetlerindeki verimliliği düşürmekte, üretim ve taşıma maliyetleri arttırmakta ve tarımın istenilen düzeyde gelişmesini engellemektedir. Bölgenin yapısı gereği tarım tek başına yeterli bir kalkınmayı sağlayabilecek düzeyde uygulanamamaktadır. Sanayileşme için önemli olan coğrafi konum, özel girişimcileri sanayi alanlarına istenilen düzeyde çekememektedir. Bu durumun temel nedeni ise altyapısı hazır sanayi arsalarının bulunmayışıdır. Bu eksikliğin giderilebilmesi için OSB kurulmuştur. Modern ve yetkin organize sanayi bölgelerinin kurulmasıyla altyapı ve yerleşim alanı sorunları ortadan kalkabilecektir. Bölge için en büyük zorluklardan bir diğeri yüksek işsizlik oranı ve beraberinde getirdiği göç sorunudur. Göç olgusunun ortaya çıkmasındaki temel neden, geçmiş yıllara nazaran madencilik sektörünün küçülmesi ve diğer sektörlerde de istihdamın yer değiştireceği bir büyümenin olmamasıdır. Bölgede yeni

gelişen sanayi tipleri oldukça yavaş ilerlemekte ve var olan potansiyel kaynaklar değerlendirilememektedir. Gelişme için hayati önem taşıyan insan kaynağı bu nedenlerle bölgede tutunamayarak göç etmektedir (URL.23).

İlin OSB ile ilgili en büyük fırsatı, OSB'ni genişletme çalışmalarıdır. Geriş, Gerişkatırcı Köyleri Kurtköy mevkiindeki Bartın Merkez 1. OSB, 2. İlave alan sınırları bakanlık tarafından onaylanmış, alanın taşkın koruma tedbirleri için istenen Gök Irmak Çayı sedde çalışması DSİ tarafından 2015 Nisan ayında tamamlanmıştır. İlave alan çalışması DSİ ve OSB arasındaki ortak protokolle bedelsiz olarak DSİ tarafından yapılmış sedde çalışmasında ise kullanılanlar taşlar taşıma bedeli karşılığında ilde bulunan taşocaklarından temin edilmiştir. Alandaki hazine ve mera arazilerinin tahsisi tamamlanmış, şahıs mülkiyetinde bulunan arazilerin kadastro çalışmaları son bulmuş, askı sürecinin peşinden kamulaştırma başlayacak olup, 77 hektar alan ilave OSB alanı olarak sanayicilerin hizmetine sunulacaktır (URL.23). Bölgedeki önemli fırsatlardan bir diğeri ise; Bartın Limanı'nı büyüme çalışmaları diğeri bir ifade ile Filyos Projesi ilin ekonomik yapısının gelişiminde önemli bir fırsat olacaktır. Bartın Liman 'nın geliştirilmesi ve Saltukova Hava Alan 'nın daha kullanışlı hale getirilmesi gibi çalışmalar Bartın'da ticaretin gelişmesine katkı sağlayarak ekonomik gelişimi hızlandıracaktır (Birsiad, 2007 URL.12). İl için önem arz eden diğeri bir fırsat ise atıksu arıtma tesisi çalışmalarıdır. Bölgedeki sanayicilerden kaynaklanan evsel ve endüstriyel atık suların arıtılması için 1700 m<sup>3</sup>/gün kapasiteli atık su arıtma tesisi 2014 yılı sonu itibari ile tamamlanmıştır. Tam kapasite çalışması durumunda 1.700 m<sup>3</sup>/gün atık suyu arıtacak olan arıtma tesisi 2015 yılı Şubat ayından itibaren işletilmeye başlanmıştır (Bartın Merkez 1. OSB 2014-2015 Faaliyet Raporu). Bununla birlikte, özellikle Kuruçayı ve çevresi ile Merkez ilçede yaygınlaşan gemi ve yat yapım faaliyetleri uluslararası fuarlarda sergilenebilecek niteliklere sahiptir. Gemi ve yatçılık faaliyetlerinin uluslararası tanınırlığı ile ilgili yatırımların yapılması sürdürülebilir bir kalkınma modelini yaratabilecek güçtedir. Zengin maden yataklarına (kuvarsit, kil yataklar, volkanik taş ve inşaat kumları ) sahip olan ilde maden kaynakları özellikle göçe karşı, istihdam ve yatırımla ciddi fırsatlar yaratacak bir potansiyele sahiptir. Kömür dışında yatırım ve proje almayan bu madenler, yeterli çalışmalarla değerlendirildiğinde bölgenin ekonomik yapısına ciddi katma değer sağlayan kaynaklara dönüşebilecektir. Son olarak, tarıma elverişli iklim ve toprak yapısı sayesinde alternatif tarım ürünleri üretilme olanağı, Bartın için önemli bir potansiyel sunmaktadır.

Bartın OSB'ni tehdit eden en önemli faktör ise devletin sunduğu bazı teşviklerin son

bulmasıdır. OSB’nde faaliyet gösteren firmalarla yapılan anket çalışması sonucu firmaların çoğunluğunun ilde bulunma sebebi devletin sunmuş olduğu teşvikler olarak belirlemiş ve teşvikten yararlanma süreci dolan firmaların sırf taşıma maliyetlerinin yüksek olmasından dolayı firmalarını taşıyamadıklarını sonucu elde edilmiştir. Amasra’ya kurulması planlanan termik santralin yaratacağı kirliliğin toplum sağlığını ciddi şekilde etkileyeceği ve ilin doğal güzelliklerini ve turizm potansiyelini negatif yönde etkileyeceği açıktır. Doğal zenginliklerinin, tarım alanlarının ve ormanlarının amaç dışı kullanımı, Bartın ili ve geleceği için ciddi bir tehdit oluşturmaktadır. Ekosistem çok amaçlı ve akılcı değerlendirilmezse yıkıcı ve tükenbilir bir kaynak haline gelebilir. Bu yönde teşvik ve desteklerin etkin, yerinde ve yatırıma yönelik olması gereklidir (URL.24).

Yapılan SWOT analizinde Bartın OSB için üstünlükler, zayıflıklar, fırsatlar ve tehditlerden oluşan bir model önerisi geliştirilmiştir. Bartın OSB’nin mevcut durumu analiz edildikten sonra gelecekte karşılaşılabileceği durumlarla ilgili öngörülerde bulunulmuştur. Sonuçta Bartın OSB’ni güçlendirme de devletin sunduğu teşviklerin önemi vurgulanmıştır. Her ne kadar hammadde temini konusunda büyük şehirlere yakınlığı avantaj sağlıyor olsa da dışa bağımlılığın maliyetleri artırması sonucu gelecekte bu avantajı ortadan kaldırmaya başlayabileceği belirtilmiştir.

## **2. 5. Organize Sanayi Bölgeleri’ndeki Firmalara Sunulan Teşvik Sistemi**

Teşvik kavramı; bütün ülkelerin ulaşmak istediği ekonomik ve sosyal amaçlar vardır ve teşvikler, bu amaçlar doğrultusunda ülkelerin gelişmesini istediği ekonomik faaliyetlerine, devlet eli ile sağlanan maddi veya hukuki destekler ve kolaylıklar olarak ifade edilmektedir (Çam, 2011: 53).

Teşvik Sistemi 11 Ocak 2012 tarihinden itibaren geçerli olmak üzere yürürlüğe girmiştir. Yatırım Teşvik Sistemi; Genel Teşvik Uygulamaları Bölgesel Teşvik Uygulamaları, Büyük Ölçekli Yatırımların Teşviki ve Stratejik Yatırımların Teşviki olmak üzere dört temel bileşenden oluşmaktadır. Bu teşvik sisteminin yatırımcıya sunduğu avantajlar aşağıdaki tabloda özetlenmiştir (URL. 38);

**Tablo 20: Teşvik Sisteminin Yatırımcıya Sunduğu Avantajlar**

<b>DESTEK UNSURLARI</b>	<b>Genel Teşvik Uygulamaları</b>	<b>Bölgesel Teşvik Uygulamaları</b>	<b>Büyük Ölçekli Yatırımların Teşviki</b>	<b>Stratejik Yatırımların Teşviki</b>
KDV İstisnası	√	√	√	√
Gümrük Vergisi Muafiyeti	√	√	√	√
Vergi İndirimi		√	√	√
Sigorta Primi İşveren Hissesi Desteği		√	√	√
Gelir Vergisi Stopajı Desteği		√	√	√
Sigorta Primi Desteği		√	√	√
Faiz Desteği		√		√
Yatırım Yeri Tahsisi		√	√	√
KDV İadesi				√

**Kaynak:** URL.38.

Tablodaki 9 adet olan destek unsurlarının ayrıntıları aşağıda sunulmuştur (URL. 38).;

- *Katma Değer Vergisi İstisnası:*

Yurt içi ve yurt dışından getirtilecek olan yatırım malı makine ve teçhizat için katma değer vergisinin ödenmemesi kapsamında uygulanır.

- *Gümrük Vergisi Muafiyeti:*

Yurt dışından satın alınacak yatırım malı makine ve teçhizat için gümrük vergisinin ödenmemesi biçiminde uygulanır.

- *Vergi İndirimi:*

Gelir veya kurumlar vergisinin, yatırım için düşünülen katkı tutarına ulaşıncaya dek, indirimli olarak uygulanmasıdır.

- *Sigorta Primi İşveren Hisse Desteği:*

Teşvik belgesi kapsamındaki yatırımlarda sağlanan ek istihdam için ödemesi gerçekleşen sigorta priminin işveren hissesinde asgari ücrete denk gelen kısmının Bakanlıkça karşılanmasıdır.

- *Gelir Vergisi Stopajı Desteği:*

Teşvik belgesi kapsamındaki yatırımlarla sağlanan ek istihdam için belirlenen gelir vergisi stopajının iptal edilmesidir. Yalnızca 6. Bölgede gerçekleştirilecek olan yatırımlar için düzenlenen teşvik belgelerinde öngörülmektedir.

- *Sigorta Primi Desteği:*

Teşvik belgesi kapsamında yatırımlarla sağlanan ek istihdam için ödenmesi gereken sigorta primi, işçi hissesinin asgari ücrete denk gelen kısmının Bakanlıkça karşılanmasıdır. Yalnızca 6. Bölgede gerçekleştirilecek bölgesel, büyük ölçekli ve stratejik yatırımlar için düzenlenen teşvik belgelerinde öngörülmektedir.

- *Faiz Desteği:*

Teşvik belgesi kapsamında kullanılan en az bir yıl vadeli yatırım kredileri için, teşvik belgesinde kayıtlı sabit yatırım tutarının %70'ine kadar kullanılan krediye ödenecek faizin veya kâr payının belli bir kısmının Bakanlıkça karşılanmasıdır.

- *Yatırım Yeri Tahsisi:*

Teşvik belgesi düzenlemesi yapılmış yatırımlar için Maliye Bakanlığı'na belirlenen usul ve esaslar kapsamında yatırım yeri tahsis edilmesidir.

- *Katma Değer Vergisi İadesi:*

Sabit yatırım 500 Milyon Türk lirasının üzerindeki Stratejik Yatırımlar çerçevesinde gerçekleştirilen bina-inşaat harcamaları için tahsil edilen KDV'nin geri ödenmesidir.

*Büyük Ölçekli Yatırımların Teşviki:*

Büyük Ölçekli Yatırım Teşviki Uygulaması; 12 farklı sektörde yapılacak olan yatırımlara bölgesel yatırım teşvik uygulamalarından daha avantajlı oranlarla destek verilmesi olarak kurgulanmıştır. Aşağıdaki tabloda 12 yatırım konusu ve sahip olmaları gereken asgari sabit yatırım tutarları sunulmuştur (URL.38).

**Tablo 21: Büyük Ölçekli Yatırımlar**

Yatırım Konuları	Asgari Sabit Yatırım Tutarları (Milyon TL)
Rafine Edilmiş Petrol Ürünleri İmalatı	1000
Kimyasal madde ve Ürünlerin İmalatı Liman ve Liman Hizmetleri Yatırımları Motorlu Kara taşıtları Ana Sanayi Yatırımları	200
Motorlu Kara Taşıtları Yan Sanayi Yatırımları Demiryolu ve Tramvay Lokomotifleri ve Vagon İmaları Yatırımları Transit Boru Hattıyla Taşımacılık Hizmetleri Yatırımları Elektronik Sanayi Yatırımları Tıbbi Alet, Hassas ve Optik Aletler İmalatı Yatırımları İlaç Üretimi Yatırımları Hava ve Uzay Taşıtları veya Parçaları İmalatı Yatırımları Makine İmalatı Yatırımları Nihai Metal Üretimine Yönelik Yatırımlar	50

**Kaynak:** URL.38.

Büyük Ölçekli Yatırımların Teşviki çerçevesinde desteklenecek olan yatırımların OSB'nde yapılması durumunda; vergi indirimi ve sigorta primi işveren hissesi desteği, bir alt bölgeye uygulanan oran ve sürelerde sağlanmaktadır (URL.38).

*Stratejik Yatırımların Teşviki Uygulamaları:*

Stratejik Yatırımların Teşviki Uygulamasının hedefi; özellikle yurtiçi üretim potansiyelinin ithalattan az olduğu ara mallarının veya ürünlerin üretimini özendirir. Büyük Ölçekli Yatırımların Teşviki Uygulamalarına göre daha avantajlı bir şekilde desteklenen Stratejik yatırımlar da bölge ayrımı gözetilmeksizin tüm bölgelerde desteklenmektedir. Bir yatırım projesinin Stratejik Yatırımların Teşviki çerçevesinde



desteklenebilmesi için aşağıda maddeler halinde sunulan koşulların tamamını karşılaması gerekmektedir (URL.38);

- Sabit yatırım tutarının en az elli bin Türk Lirası olması,
- Yatırım konusu üretim açısından yurt içi üretim kapasitesinin aynı ürünün ithalatından az olması,
- Rafineri ve petrokimya yatırımları haricinde diğer yatırım konularında yapılacak olan yatırımların asgari %40 katma değer sağlaması,
- Yatırım tamamlandığında üretilecek olan (yurt içi üretimi olmayan ürünler hariç) ürünlerin Türkiye'deki toplam ithalat değerinin son bir yılı kapsayacak şekilde elli milyon Amerikan Doları olmasıdır.

#### *Genel Teşvik Uygulamaları:*

Teşvik edilmeyecek veya teşviki için aranan şartları sağlayan yatırım konuları hariç olmak üzere Bartın İlinde 500 Bin Türk Lirası ve üzeri yatırımlara yönelik uygulanan KDV İstisnası ve Gümrük Vergisi Muafiyeti desteğini kapsayan teşvik uygulamalarıdır (URL.38).

#### *Bölgesel Teşvik Uygulamaları:*

Genel Teşvik uygulamaları kapsamında 10 Milyon Türk Lirası ve altındaki yatırımlar kapsamında Yatırım Destek Ofisi yatırım teşvik belgesi başvurusu alabilmekte, belge düzenleyebilmekte, ayrıca revize tamamlama ve izleme konularında da hizmet vermektedir. Yeni Teşvik Sistemi kapsamında Türkiye 6 bölgeye ayrılmıştır. Bartın 4. Bölge olarak tanımlanmıştır. Tüm illerdeki desteklenecek sektörler; Kalkınma Bakanlığı tarafından 2011 yılında yapılan sosyo-ekonomik gelişmişlik endeks çalışması kapsamında ekonomik ve sosyal gelişmişlik düzeylerine göre belirlenmiştir (URL.38).

Aşağıdaki tabloda Türkiye’deki tüm iller ve bölgeleri sunulmuştur(URL. 38);

**Tablo 22: Türkiye’deki İllerin Teşvik Kapsamında Bulunduğu Bölgeler**

1.Bölge	2.Bölge	3.Bölge	4.Bölge	5.Bölge	6.Bölge
Ankara	Adana	Balıkesir	Afyonkarahisar	Adıyaman	Ağrı
Antalya	Aydın	Bilecik	Amasya	Aksaray	Ardahan
Bursa	Bolu	Burdur	Artvin	Bayburt	Batman
Eskişehir	Çanakkale	Gaziantep	<b>Bartın</b>	Çankırı	Bingöl
İstanbul	Denizli	Karabük	Çorum	Erzurum	Bitlis
İzmir	Edirne	Karaman	Düzce	Giresun	Diyarbakır
Kocaeli	Isparta	Manisa	Elazığ	Gümüşhane	Hakkâri
Muğla	Kayseri	Mersin	Erzincan	Kahramanmaraş	Iğdır
	Kırklareli	Samsun	Hatay	Kilis	Kars
	Konya	Trabzon	Kastamonu	Niğde	Mardin
	Sakarya	Uşak	Kırıkkale	Ordu	Muş
	Tekirdağ	Zonguldak	Kırşehir	Osmaniye	Siirt
	Yalova		Kütahya	Sinop	Şanlıurfa
			Malatya	Tokat	Şırnak
			Nevşehir	Tunceli	Van
			Rize	Yozgat	
			Sivas		
<b>8 İL</b>	<b>13 İL</b>	<b>12 İL</b>	<b>17 İL</b>	<b>16 İL</b>	<b>15 İL</b>

**Kaynak:** Kasapoğlu, 2016:38

### 2.5. 1. Bartın’da Bölgesel Teşvik

Bartın yatırım teşvik sisteminde 4. Bölge desteklerinden faydalanmaktadır. OSB yatırımlarında ise 5. Bölge teşviklerinden yararlanmaktadır. Bartın’da Teşvikten, Bölgesel Teşvik Uygulamalarından yararlanabilen sektörler ve asgari yatırım tutarları aşağıdaki tabloda sunulmuştur.

**Tablo 23: Bartın İlinde Teşvikten, Bölgesel Teşvik Uygulamalarından Yararlanabilen Sektörler ve Asgari Yatırım Tutarları**

<b>DESTEK UNSURLARI</b>	<b>4.Bölge</b>	<b>OSB</b>
KDV İstisnası	√	√
Gümrük Vergisi Muafiyeti	√	√
Vergi İndirimi OSB Dışı Yatırıma Katkı	% 30	%40
Vergi İndirimi oranı OSB İçi Yatırıma Katkı	%40	%50
Sigorta Primi OSB Dışı İşveren Hissesi Desteği	6 Yıl	7 Yıl
Sigorta Primi OSB İçi Destek Süresi	7 Yıl	10 Yıl
Yatırım Yeri Tahsisi	√	√
Faiz Desteği	₺ %4 \$ %1	₺ %5 \$ %2

**Kaynak:** Kasapoğlu, 2016:40

### **2.5. 2. Yatırım Teşvik Sistemine Başvuru İçin Gereken Evraklar:**

- Müracaat dilekçesi,
- İmza beyannamesi,
- Yatırım bilgi formu ve taahhütname ile makine ve teçhizat listeleri,
- 400 Türk Lirası tutarındaki meblağın yatırıldığına dair belge,
- Türkiye Ticaret Sicil Gazetesi tasdikli örneği,
- SGK'ya borcunun bulunmadığına dair alınacak yazı veya barkotlu çıktı,
- Çevresel Etki Değerlendirilmesi (ÇED) Belgesi,
- Sektöre, büyüklüğüne vb. sebeplere göre Genel Müdürlükçe talep edilecek diğer bilgi ve belgeler (BAKKA Yeni Teşvik Sisteminde Bartın Broşürü).

## BÖLÜM III

### BARTIN OSB'NDE FAALİYET GÖSTEREN FİRMALARIN KURULUŞ YERİ SEÇİMİ, BARTIN MERKEZ I. ORGANİZE SANAYİ BÖLGESİ ÜZERİNE ALAN ARAŞTIRMASI

Bu başlık altında araştırmanın amacı, araştırmanın yöntemi ve anket verilerinin değerlendirilmesi üzerinde durulacaktır.

#### 3. 1. Araştırmanın Amacı

Yapılan tez çalışmasında Bartın OSB'nde bulunan firmaların kuruluş yerlerini seçerken rasyonel davranıp davranmadıklarının tespiti amaçlanmıştır. Bartın OSB'nde yerleşik yaklaşık 30 firmanın yer seçimi yaparken ekonomik kriterleri baz alarak tercih yapıp yapmadığı hususu son derece önem arz etmektedir. İrrasyonel tercihlerin olup olmadığı firmaların rekabet güçlerinin ölçülmesi ve gelecekteki varlıkları açısından incelenmeyi gerektirmektedir. Bu amaçla hazırlanan anket sorularının cevaplarının analizi bir yandan bir durum tespiti ve OSB'nin ekonomik ve sosyal fotoğrafını çekilirken diğer yandan Bartın OSB'nin kısa ve uzun vadede mevcut firmaların başarısı ile Bartın İli ekonomisine katma değer, istihdam, dış ticaret vb. alanda ne ölçüde katkıda bulunduğu konusu analiz edilmesi hedeflenmiştir. Bartın OSB'nde bulunmayı Bartın iline istihdam sağlamak amacı doğrultusunda mı yoksa devletin sunmuş olduğu teşviklerden yararlanabilmek için mi tercih ettiler? Burada bulunmalarının Bartın İline ekonomik açıdan katkıları nelerdir? İşverenlerin talep ettikleri işgücüne ulaşma imkânı Bartın ilinde var mıdır? İlde mevcut olan ulaşım imkânlarını, yapmış oldukları iş ile değerlendirebiliyorlar mı? Hammadde ihtiyaçlarını kolay karşılayabiliyorlar mı? Bartın OSB içerisinde bulunan firmalar arasında kümelenme söz konusu mudur? Benzer içerikli soruları içeren anket uygulaması sonucunda bir takım sonuçlara ulaşılmıştır.

#### 3. 2. Araştırmanın Yöntemi

Çalışmada; Bartın OSB'nin mevcut konumu, kapasitesi, doluluk oranı, bulunduğu ile ekonomik ve sosyal katkısı ile burada faaliyet gösteren firmaların yer seçimi yaparken aldıkları kararı etkileyen faktörler analiz edilecektir. Bartın'ın sosyal ve ekonomik yapısı analiz edilmekle birlikte Bartın OSB'nin makroekonomiye olan katkısı ile Bartın ilindeki konumu ve fiziksel yerleşkesi haritalar ve fotoğraflar ile sunulacaktır. Yapılan çalışma;

sahada gerçekleştirilen karşılıklı görüşmeler yoluyla, verilerin itina ile toplanmasını gerektirmektedir. Anket çalışması ve görüşmeler, işletmede üst pozisyonlarda yer alan yöneticiler/nitelikli çalışanlar ile gerçekleştirilmiştir. Anket, Bartın OSB'sinde faaliyet göstermekte olan 22 firmanın, %50'sinden fazlasına (16 firma) yapılmıştır. 16 sorudan oluşan anket çalışmasına söz konusu firma yetkilileri bireysel ve eksiksiz cevap vermişlerdir. Elde edilen veriler SPSS 18 for Windows paket programı ile analiz edilmiştir.

### 3.3. Anket Verilerinin Değerlendirilmesi

Elde edilen veriler SPSS 18 for Windows paket programına veri olarak girilmiş ve frekans analizi başta olmak üzere çapraz tablo ve korelasyon analizleri yapılmıştır. Analiz sonuçlarına ilişkin bulgular tablolaştırılarak aşağıda verilmiştir.

Araştırmaya katılan firmaların verdikleri yanıtlara göre frekans analiz sonuçları şu şekildedir;

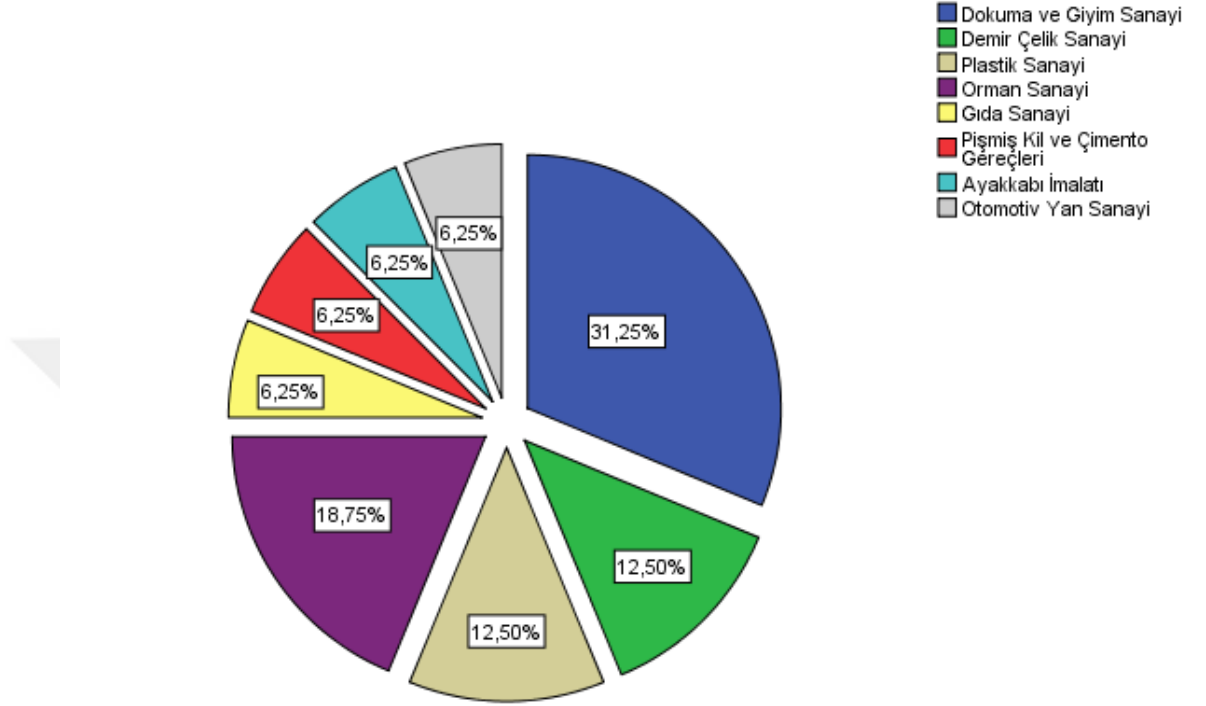
Firmaların hangi sektörde faaliyet gösterdikleri ile ilgili soruya verdikleri cevapların frekans dağılımları.

**Tablo 24: Hangi Sektörde Faaliyet Gösterildiğine Dair Frekans Dağılımı**

Sektörler	Frekans	Yüzde (%)
Dokuma ve Giyim Sanayi	5	31,3
Demir Çelik Sanayi	2	12,5
Plastik Sanayi	2	12,5
Orman Sanayi	3	18,8
Gıda Sanayi	1	6,3
Pişmiş Kil ve Çimento Gereçleri	1	6,3
Ayakkabı İmalatı	1	6,3
Otomotiv Yan Sanayi	1	6,3
Toplam	16	100,0

Tablo 24'e göre; 16 katılımcının beşi (%31,3) dokuma ve giyim sanayiinde, ikisi (%12,5) demir çelik sanayiinde, ikisi (%12,5) plastik sanayide, üçü (18,8) orman sanayiinde faaliyet gösterdikleri görülmektedir. Geriye kalan dört firmanın ise gıda sanayi (%6,3), pişmiş kil ve çimento gereçleri (%6,3), ayakkabı imalatı (%6,3), otomotiv yan sanayi (%6,3)

sektörlerinde faaliyet göstermektedirler. Söz konusu firmaların faaliyet dağılım grafiği aşağıda görülmektedir.



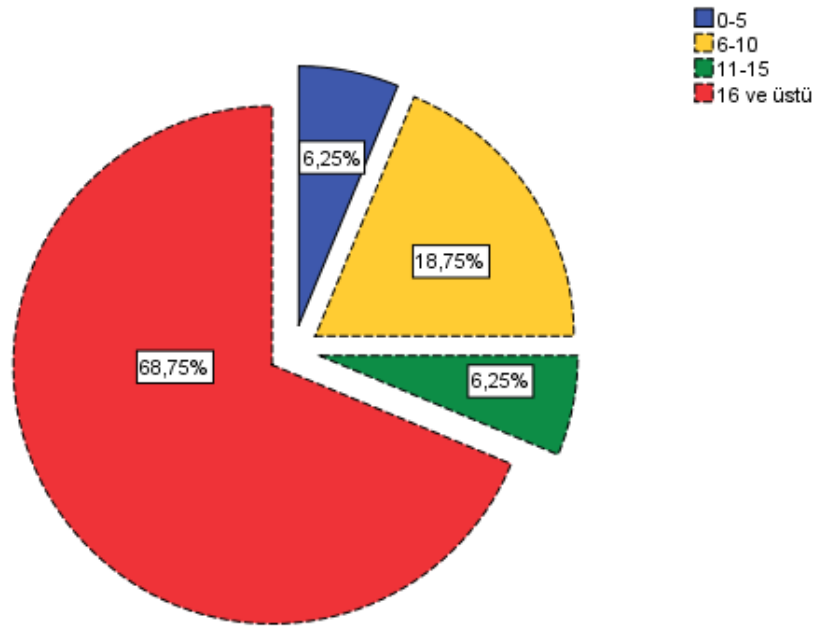
**Şekil 1: Hangi Sektörde Faaliyet Gösterildiğinin Analizi**

Firmaların kaç yıldır bu sektörde faaliyet gösterdiklerine ilişkin frekans dağılımları aşağıdaki tabloda sunulmuştur.

**Tablo 25: Firmaların Sektörde Faaliyet Süreleri Frekans Dağılımı**

Yıl	Frekans	Yüzde (%)
0-5	1	6,3
6-10	3	18,8
11-15	1	6,3
16 ve üstü	11	68,8
Toplam	16	100,0

Tablo 25'e göre 16 katılımcının bir tanesi 0-5 yıl (%6,3) arasında, üç tanesi 6-10 yıl (%18,8) arasında, bir tanesi 11-15 yıl (%6,3) arasında, geriye kalan on bir katılımcı ise 16 yıl ve üzerinde (68,8) bu sektörlerde faaliyet gösterdikleri görülmektedir. Söz konusu firmaların faaliyet dağılım grafiği aşağıda görülmektedir.



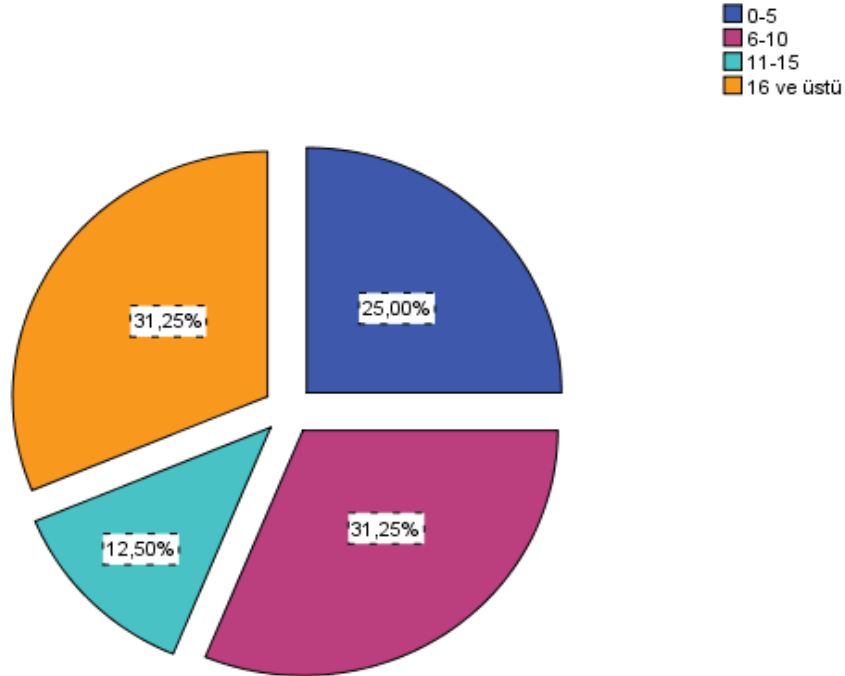
**Şekil 2: Kaç Yıldır Bu Sektörde Faaliyet Gösterildiğinin Analizi**

Firmaların kaç yıldır Bartın ilinde faaliyet gösterdiklerine ilişkin sorulara verdikleri cevapların frekans dağılım tablosu aşağıda sunulmuştur.

**Tablo 26: Firmaların Bartın İlinde Gösterdikleri Faaliyet Süresi Frekans Dağılımı**

Yıl	Frekans	Yüzde (%)
0-5	4	25,0
6-10	5	31,3
11-15	2	12,5
16 ve üstü	5	31,3
Toplam	16	100,0

Tablo 26’da görüldüğü gibi 16 katılımcının dört tanesi 0-5 yıl (%25) arasında, beş tanesi 6-10 yıl (%31,3) arasında, iki tanesi 11-15 yıl (12,5) arasında geriye kalan beş katılımcı ise 16 yıl ve üzerinde (%31,3) Bartın ilinde faaliyet gösterdikleri görülmektedir. Söz konusu firmaların faaliyet dağılım grafiği aşağıda görülmektedir.



**Şekil 3: Kaç Yıldır Bartın İlinde Faaliyet Gösterdiklerinin Analizi**

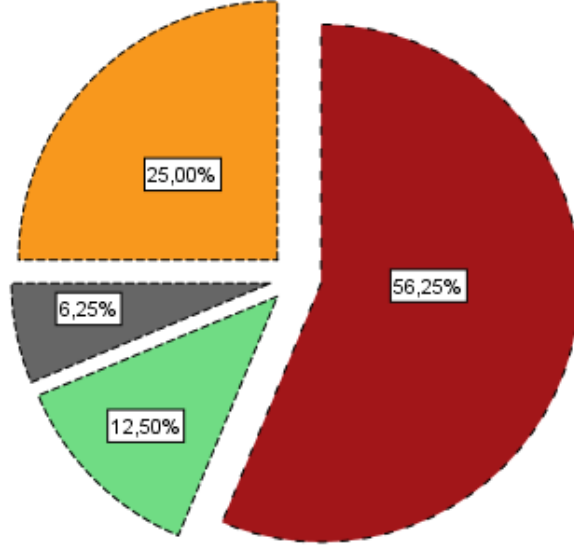
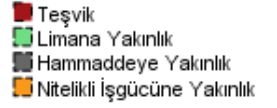


Firmaların Bartın ili OSB’nde faaliyette bulunmalarında en çok hangi faktörün etkili olduğuna ilişkin sorulara verilen cevapların frekans dağılımları aşağıdaki tabloda görülmektedir.

**Tablo 27: Bartın İli OSB’nde Neden Faaliyet gösterildiğinin Frekans Dağılımı**

	Frekans	Yüzde (%)
Teşvik	9	56,3
Limana Yakınlık	2	12,5
Hammaddeye Yakınlık	1	6,3
Nitelikli İşgücüne Yakınlık	4	25,0
Toplam	16	100,0

Tablo 27’de görüldüğü üzere 16 katılımcının dokuzu (%56,3) teşvik için, ikisi (%12,5) Bartın İl’inin limana yakın olmasından, bir tanesi (%6,3) Bartın’ın hammaddeye yakınlığından geriye kalan dört katılımcı ise (%25) Bartın İl’inde nitelikli işgücünün olmasından dolayı faaliyet gösterdiklerini söylemişlerdir. Söz konusu firmaların Bartın ilinde gösterdikleri faaliyet nedenlerine ilişkin dağılım grafiği aşağıda görülmektedir.



**Şekil 4: Bartın İli OSB’nde Neden Faaliyet Gösterildiğinin Analizi**

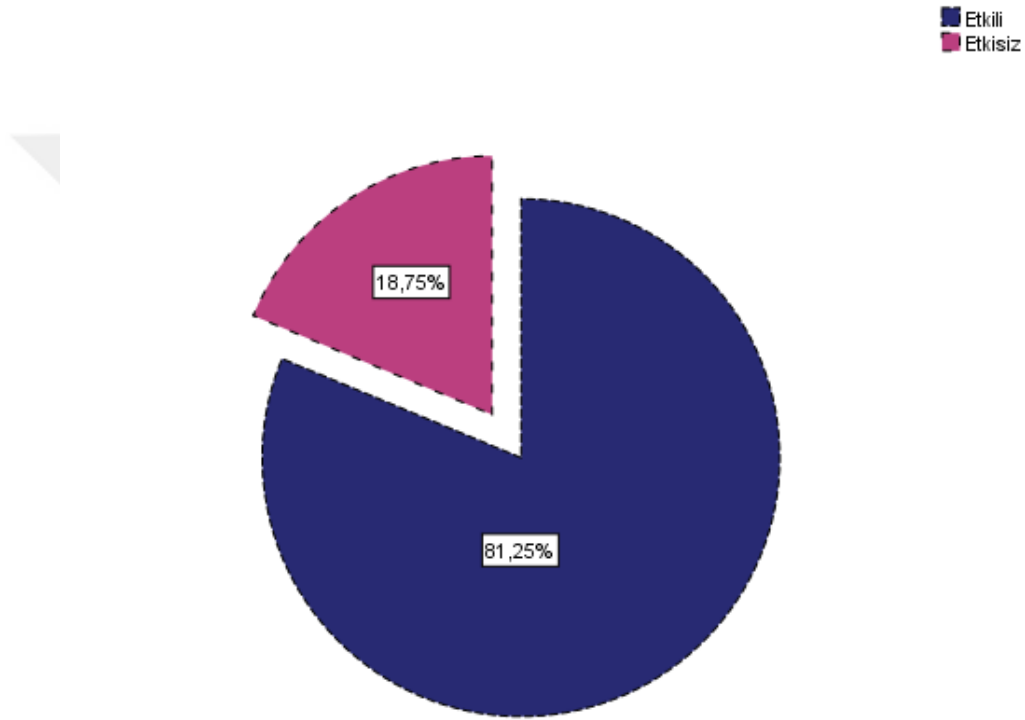
Firmalara devletin sunmuş olduğu teşviklerin kuruluş yeri seçimlerinde etkili olup olmadığı ile ilgili soruya verdikleri cevapların frekans dağılımları Tablo 28’de sunulmuştur.

**Tablo 28: Teşviklerin Kuruluş Yeri Seçiminde Etkili Olup Olmadığının Frekans Dağılımı**

	Frekans	Yüzde
Etkili	13	81,3
Etkisiz	3	18,8
Toplam	16	100,0

Tablo 28’deki frekanslara göre 16 katılımcının 13’ü (%81,3) Bartın ili OSB’nde faaliyet göstermelerinde devlet teşviklerinin etkili olduğu görülmekte iken, bunlardan 3 katılımcı (%18,8) teşviklerin etkisiz olduğu cevabını vermiştir. Bartın OSB’nde ki firmalar açısından teşvikler önem arz etmektedir. Firmaların OSB’lerinde daha etkili faaliyet gösterebilmeleri için devletin OSB’lerine olan teşvikleri daha da artırması gerekmektedir.

Devletin teşvikleri arttırması, OSB’nde faaliyet gösterecek firma sayılarının da artmasına neden olacaktır. Teşviklerin kuruluş yeri seçiminde etkili olduğunu söyleyen 13 katılımcı, Bartın yerlisi olmayıp teşviklerin cazip gelmesi nedeni ile faaliyetlerini burada başlattıklarını söylemişlerdir. Teşviklerin kuruluş yeri seçiminde etkisiz olduğunu söyleyen 3 katılımcı ise Bartın yerlisi olduğu için Bartın İl’inde faaliyetlerini başlattığı görülmekte iken ve teşvik unsurunun burada bulunmaları açısından büyük rolü olmadığını söylemişlerdir. Teşviklerin yer seçiminde etkili dağılımını gösteren grafik aşağıda sunulmuştur.



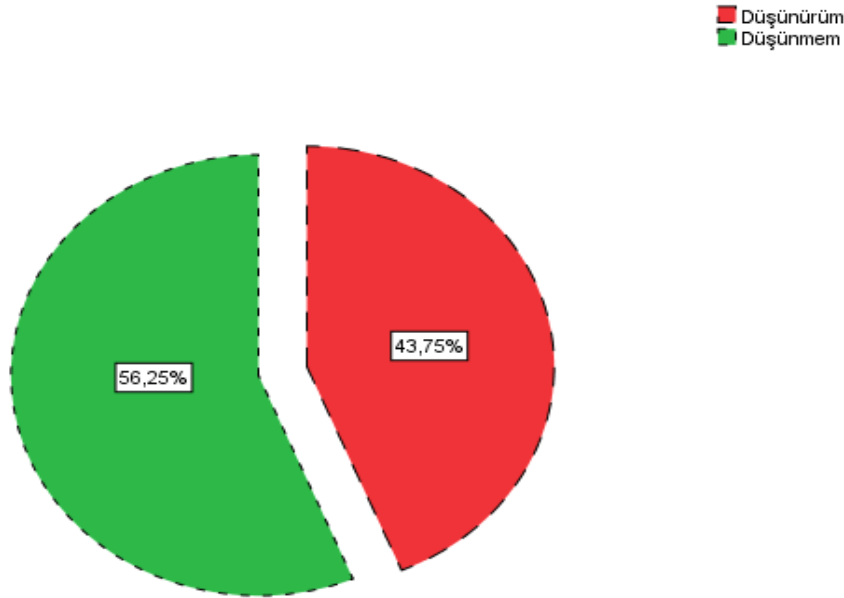
#### **Şekil 5: Teşviklerin Kuruluş Yeri Seçiminde Etkili Olup Olmadığının Analizi**

Firmaların daha yüksek bir teşvik verilen bölge olması durumun da faaliyetlerini Bartın ilinden, yüksek teşvik verilen bölgeye taşımayı düşünüp düşünmediklerine ilişkin soruya verilen cevapların frekans dağılımları Tablo 29’da görülmektedir.

**Tablo 29: Teşviklerin Daha Yüksek Olduğu Bölgeye Firmaların Taşınıp Taşınmayacaklarının Gösterildiği Frekans Dağılımı**

	Frekans	Yüzde (%)
Düşünürüm	7	43,8
Düşünmem	9	56,3
Toplam	16	100,0

Tablo 29’da görüldüğü gibi 16 katılımcının 7’si (%43,8) teşviklerin daha yüksek olduğu bölgeye taşınmak istediklerini, 9’u ise (%56,3) taşınmak istemediklerini belirtmişlerdir. Yüksek teşvik verilen bölgeye firmalarını taşınmak istemeyen 9 firma sahibinin firmalarını taşınmama nedeni; taşıma maliyetinin yüksek olmasından dolayıdır. Taşıma maliyetlerinin düşürülmesi teşvikin az olduğu bölgelerden, teşvikin çok olduğu bölgelere firmalarını taşıyabileceği sonucunu çıkarmıştır. Yüksek teşvik verilen bölgeye firmalarını taşıyabileceğini söyleyen 7 katılımcı ise, şahıslarına ait araçlarının olduğunu dolayısıyla nakliye masraflarının az olacağını düşündükleri için firmalarını taşıyabileceklerini belirtmişlerdir. Firmaların daha yüksek teşvik verilen bölgelere taşınmak isteyip istemediklerine ilişkin cevap dağılımları aşağıdaki grafikte sunulmuştur.



**Şekil 6: Teşviklerin Daha Yüksek Olduğu Bölgeye Firmaların Taşınıp Taşınmayacaklarının Analizi**

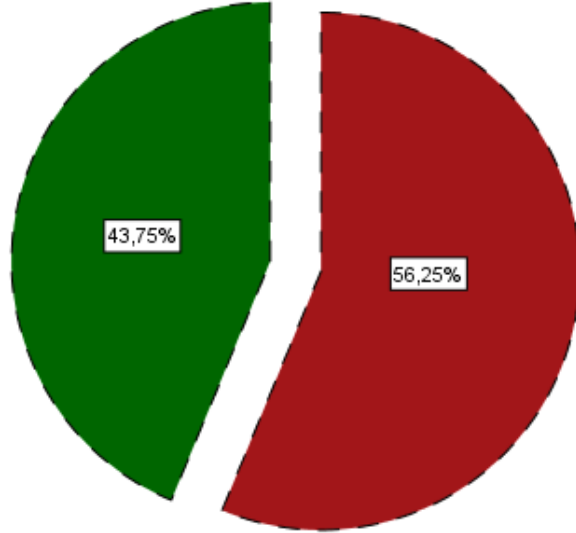
Firmaların faaliyette buldukları sektörlerin Bartın İli ile uyumlu olup olmadığına ilişkin soruya verdikleri cevap frekans dağılımları Tablo 30'da görülmektedir.

**Tablo 30: Bartın İli OSB'nde Faaliyette Bulunan Sektörlerin Bartın İli İle Uyumluluğunun Gösterildiği Frekans Dağılımı**

	Frekans	Yüzde (%)
Uyumlu	9	56,3
Uyumsuz	7	43,8
Toplam	16	100

Tablo 30'da görüldüğü üzere 16 katılımcının 9'u (%56,3) faaliyette buldukları sektörlerin Bartın İl'i ile sektörel bazda uyumlu olduklarını belirtirken, 7'si (%43,8) faaliyette buldukları sektörlerin Bartın İl'i ile uyumlu olmadığını belirtmişlerdir. Faaliyette buldukları sektörlerin Bartın İl'i ile uyumlu olmadığını belirten 7 katılımcı, teşviklerin yatırım ve yer seçimlerinde en önemli etken olduğunu belirtirken, Ankara-İstanbul gibi büyük illere yakınlığının da Bartın ilinde faaliyet göstermelerine neden olduğunu söylemişlerdir. Karabük İl'i ve Zonguldak-Ereğli ilçesinin Bartın iline yakın olması nedeni ile Demir-Çelik alanında faaliyet gösteren firmaların sektörel açıdan uyumlu olduğunu söylemişlerdir. firmaların faaliyet alanlarının Bartın İl'i sektörel yapısına uyumlu olup olmadığına ilişkin soruya verdikleri cevap dağılımları aşağıdaki grafikte sunulmuştur.

■ Uyumlu  
■ Uyumsuz



**Şekil 7: Bartın İli OSB’nde Faaliyette Bulunan Sektörlerin Bartın İli İle Uyumluluk Analizi**

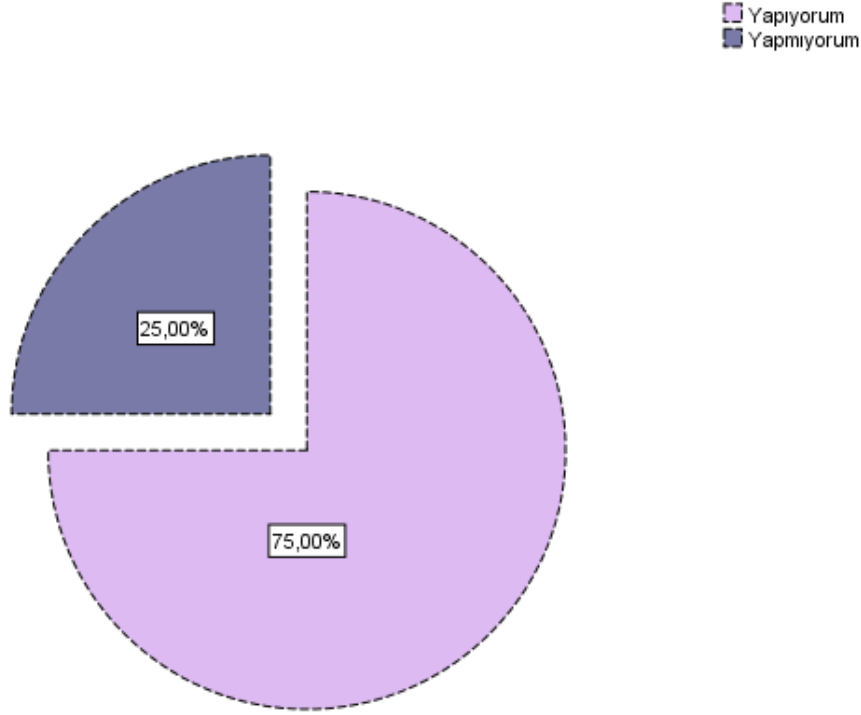
OSB’nde faaliyet gösteren firmaların ihracat yapıp yapmadıklarına ilişkin soruya verdikleri cevapların dağılım frekansları Tablo 31’de görülmektedir.

**Tablo 7: Bartın OSB’nde Faaliyet Gösteren Firmaların İhracat Frekans Dağılımları**

	Frekans	Yüzde(%)
Yapıyorum	12	75,0
Yapmıyorum	4	25,0
Toplam	16	100,0

Tablo 31’de görüldüğü üzere 16 katılımcının 12’si (%75) ihracat yaptıklarını ifade ederken, 4’ü (%25) ihracat yapmadıklarını belirtmişlerdir. Bartın OSB Müdürlüğü 2016 bilgilerine göre ihracat yapan firmaların AB ülkeleri, Fas, Libya, Suudi Arabistan, Cezayir, Kuzey Afrika, Rusya ve KKTC’ye ihracat yaptıkları tespit edilmiştir. İhracat yaptığını

belirten sektörler arasında tekstil ürünleri, demir-çelik, orman ürünleri ve otomotiv yan sanayi ile pişmiş kil bulunmaktadır (URL.). Yüzelik dağılımın pasta grafiği aşağıda verilmiştir.



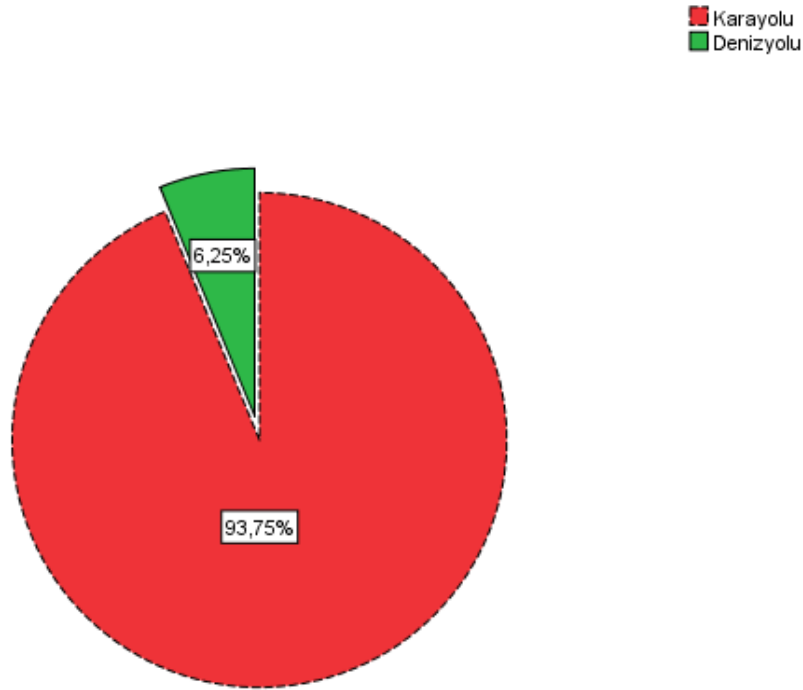
### Şekil 8: Bartın OSB’nde Faaliyet Gösteren Firmaların İhracat Analizi

Firmaların ulusal ve uluslararası pazarlamada en çok hangi ulaşım yolunu (Karayolu, Denizyolu, Havayolu, Demiryolu) kullandıkları ile ilgili olan soruya verdikleri cevapların frekans dağılımları Tablo 32’de görülmektedir.

**Tablo 32: Bartın OSB’de Faaliyet Gösteren Firmaların Pazarlamada Kullandıkları Ulaşım Yolları Frekans Dağılımı**

	Frekans	Yüzelik(%)
Karayolu	15	93,8
Denizyolu	1	6,3
Toplam	16	100,0

Tablo 32’de görüldüğü üzere 16 katılımcının 15’i (93,8) ulusal pazarlamada karayolunu tercih ettiklerini söylerken 1 tanesi (%6,3) deniz yolunu tercih ettiğini belirtmiştir. Karayolunu tercih eden firmalar Bartın İl’inde ürettikleri ürünleri karayolunu kullanarak merkez firmalarına gönderdiklerini merkez firma aracılığı ile ihraç ettiklerini belirtmişlerdir. Aynı zamanda firmaların fason çalışmasını da merkez firmaları aracılığıyla yaptıkları tespit edilmiştir. Bartın OSB’nde faaliyet gösteren firmaların pazarlamada en çok karayolunu tercih etmelerinin sebebi; Havayolu-Demiryolu-Denizyolu ulaşım imkânlarını kullanabilmeleri için ek bir taşıma maliyetinin olmasıdır. Havayolu-Demiryolu-Denizyolu ulaşım imkânlarının kullanımının artırılması için taşıma maliyetlerinin düşürülmesi gerekmektedir. Firmaların lojistik ve taşımacılıkta tercih ettikleri yollara ilişkin frekans dağılım grafiği aşağıda sunulmuştur.



#### **Şekil 9: Bartın OSB’de Faaliyet Gösteren Firmaların Pazarlamada Kullandıkları Ulaşım yolları Analizi**

Firmaların teşviklerin olmaması durumunda yine de Bartın OSB’nde faaliyette bulunup bulunmayacaklarına ilişkin soruya verdikleri cevapların frekans dağılımları Tablo 33’de görülmektedir.

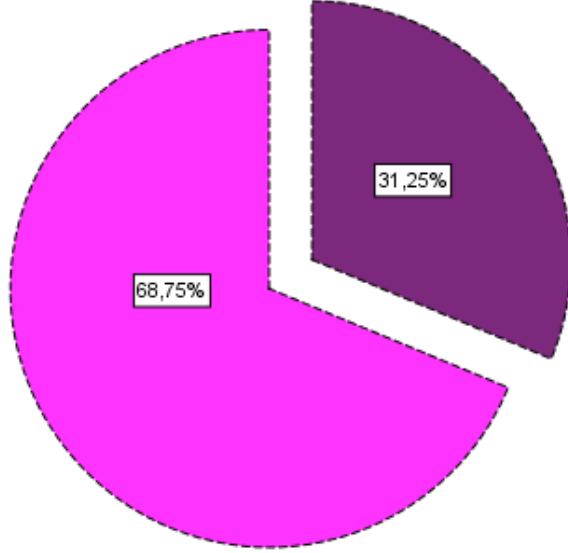


**Tablo 33: Teşvikler Olmasa da Firmaların Bartın İlinde Faaliyette bulunup bulunmamasının Frekans Dağılımı**

	<b>Frekans</b>	<b>Yüzde(%)</b>
Evet	5	31,3
Hayır	11	68,8
Toplam	16	100,0

Tablo 33’de görüldüğü gibi 16 katılımcının 5’i (%31,3) devlet teşviklerinin olmaması durumunda da Bartın İl’inde faaliyette bulunacaklarını belirtirken, 11’i (%68,8) teşviklerin olmaması durumunda Bartın’da faaliyet göstermeyeceklerini söylemişlerdir. Teşvikler olmasa da Bartın İl’inde faaliyet gösterebileceklerini belirten 5 katılımcı, Bartın İl’inin yerli firması olduğu ve ailelerin geçimini burada devam ettirmeleri gerektiğinden dolayı teşvik unsurunun yer seçiminde etkili olmaktan çıktığını belirtmişlerdir. Teşviklerin olmaması durumunda faaliyetlerini Bartın İli’inde göstermeyeceklerini söyleyen 11 katılımcı için teşvik unsuru büyük önem arz etmektedir. Teşviklerin artırılması sonucu Bartın İl’inde ki firma sayılarının ve yatırımların artacağı öngörülmüştür. Firmaların teşviklerin olmaması durumunda yine de Bartın OSB’nde faaliyette bulunup bulunmayacakları ile ilgili soruya verdikleri cevapların frekans dağılımları grafiği aşağıda sunulmuştur.

■ Evet  
■ Hayır



**Şekil 10: Teşvikler Olmasa da Firmaların Bartın İlinde Faaliyette Bulunup Bulunmama Analizi**

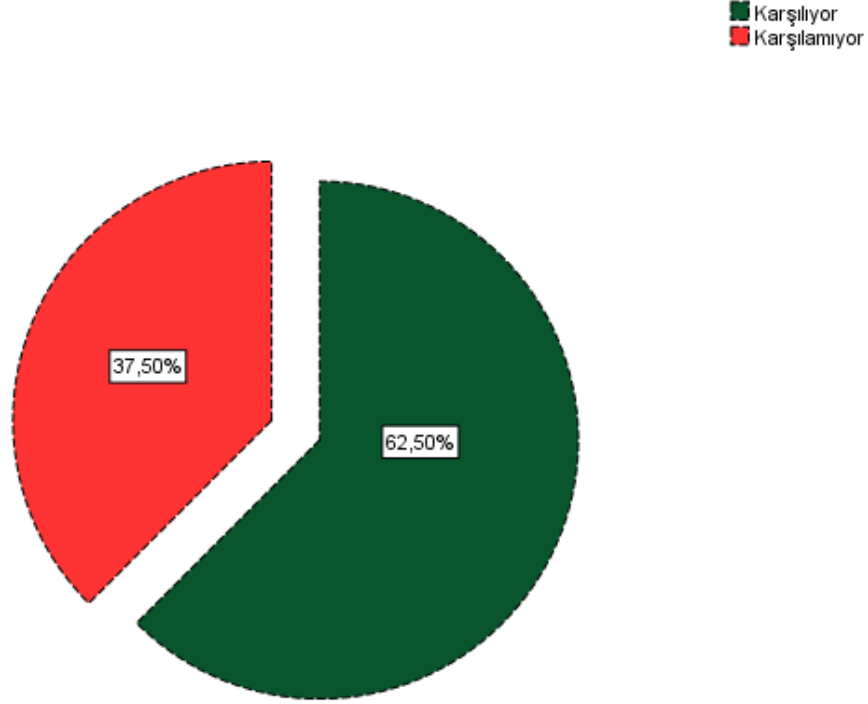
Firmaların faaliyet alanları ile ilgili olarak Bartın ilinin nitelikli işgücü taleplerini karşılayıp karşılamadığına ilişkin soruya verdikleri cevapların frekans dağılımları Tablo 34’de sunulmuştur.

**Tablo 34: Bartın İlinin Nitelikli İşgücü Frekans Dağılımı**

	Frekans	Yüzde(%)
Karşılıyor	10	62,5
Karşılmıyor	6	37,5
Toplam	16	100,0

Tablo 34’de görüldüğü üzere 16 katılımcının 10’u (%62,5) Bartın ilinin nitelikli işgücünü karşıladığını belirtirken, 6’sı (%37,5) Bartın’ın nitelikli işgücünü karşılamadığını söylemişlerdir. Bartın ilinin nitelikli işgücünü karşılamadığını söyleyen 6 katılımcı,

faaliyette buldukları sektörlerde eğitim veren kurumların açılması ve çalışma potansiyeli taşıyan kişilerin bu eğitim kurumlarında uzmanlaştırılması sonucu nitelikli işgücünün artabileceğini belirtmişlerdir. Bartın İl'inin nitelikli işgücü açısından yeterliliğini açıklayan grafik aşağıda sunulmuştur.



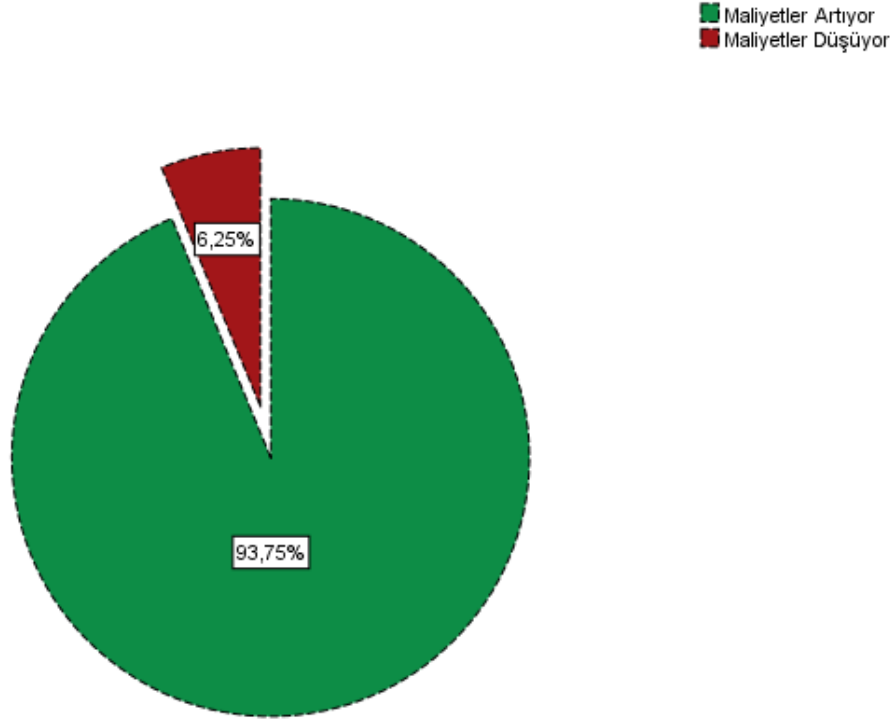
### Şekil 11: Bartın İl'inin Nitelikli İşgücü Analizi

Firmaların Bartın ilinde faaliyette bulunmalarının pazarlama maliyetlerini nasıl etkilediğine ilişkin soruya verdikleri cevapların frekans dağılımları Tablo 35'de sunulmuştur.

**Tablo 358: Bartın İl'inde Bulunmanın Firmalar Açısından Pazarlama Maliyeti Frekans Dağılımı**

	Frekans	Yüzde(%)
Maliyetler Artıyor	15	93,8
Maliyetler Düşüyor	1	6,3
Toplam	16	100,0

Tablo 35’de görüldüğü gibi 16 katılımcının 15’i (93,8) Bartın ilinde faaliyette bulunmanın pazarlama maliyetlerini artırdığını belirtirken, 1 tanesi (%6,3) maliyetleri düşürdüğünü belirtmiştir. Bartın İl’inde faaliyette bulunmanın pazarlama maliyetlerini düşürdüğünü belirten 4 katılımcı yalnızca Bartın İl’i içerisinde pazarlama gerçekleştirdiği için maliyetlerinin düşük olduğunu belirtmişlerdir. Bartın İl’inde bulunmanın pazarlama maliyetlerini artırdığını belirten 15 katılımcı ise, Bartın dışı pazarlama gerçekleştirmelerinin taşıma maliyetlerini artırır iken bu durumun pazarlama maliyetlerini de artırdığını belirtmişlerdir. Bartın İl’inde bulunmanın pazarlama maliyetlerini nasıl etkilediğine ilişkin grafik aşağıda sunulmuştur.



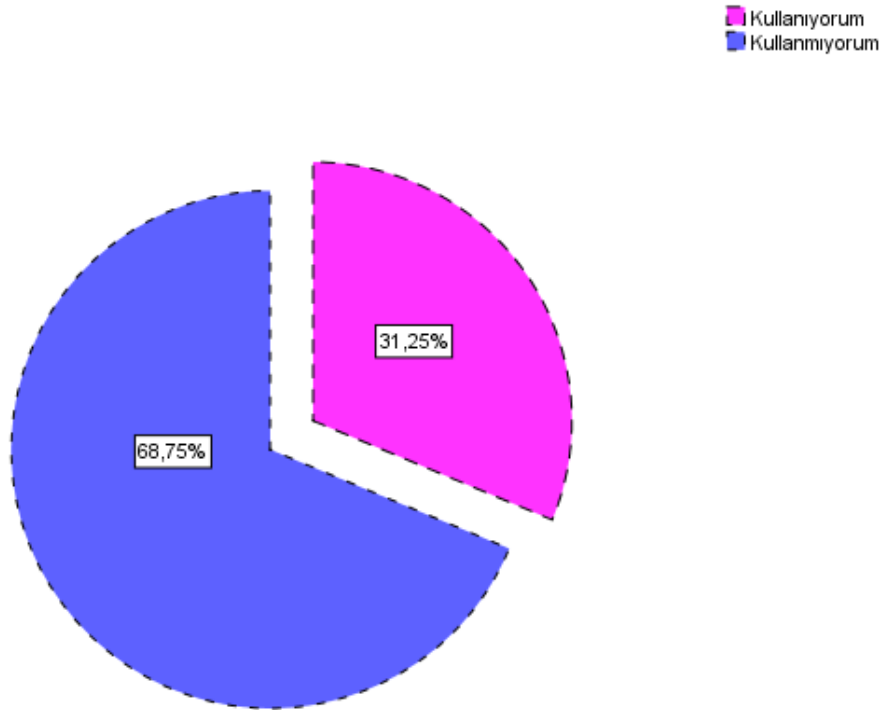
### Şekil 12: Bartın İlinde Bulunmanın Firmalar Açısından Pazarlama Maliyeti Analizi

Firmaların Batı Karadeniz Bölgesinde yer alan limanları kullanıp kullanmadıklarına ilişkin soruya verdikleri cevapların frekans dağılımları Tablo 36’da sunulmuştur.

**Tablo 36: Batı Karadeniz Bölgesinde Yer Alan Limanların Kullanım Frekans Dağılımları**

	Frekans	Yüzde(%)
Kullanıyorum	5	31,3
Kullanmıyorum	11	68,8
Toplam	16	100,0

Tablo 36’da görüldüğü gibi 16 katılımcının 5’i (%31,3) Batı Karadeniz bölgesinde bulunan limanları kullandıklarını belirtirken, 11’i (%68,8) bu limanları kullanmadıklarını belirtmişlerdir. Batı Karadeniz Bölgesinde yer alan limanları kullanmadığını belirten 11 katılımcı, limana kadar olan taşıma maliyetlerinin aynı zamanda denizyolu maliyetlerinin de yüksek olmasından dolayı kullanmadıklarını belirtirken, en azından denizyolu maliyetlerinin düşürülmesi durumunda merkezden limana kadar olan taşıma maliyetlerini karşılayabileceklerini belirtmişlerdir. Firmaların Batı Karadeniz Bölgesi limanlarını kullanma durumuna ilişkin grafik aşağıda sunulmuştur.



**Şekil 13: Batı Karadeniz Bölgesinde Yer Alan Limanların Kullanım Analizi**

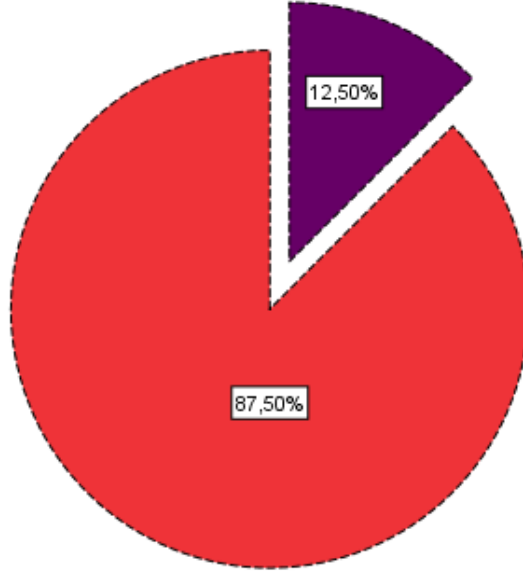
Firmaların Bartın ilinin hammadde ihtiyaçlarını karşılayıp karşılamadığına ilişkin soruya verdikleri cevapların frekans dağılımları Tablo 37’de görülmektedir.

**Tablo 37: Firmaların Hammadde Temini Frekans Dağılımı**

	<b>Frekans</b>	<b>Yüzde</b>
Karşılıyor	2	12,5
Karşılmıyor	14	87,5
Total	16	100,0

Tablo 37’de görüldüğü gibi 16 katılımcının 2’si (%12,5) Bartın İl’inin hammadde ihtiyaçlarını karşıladığını belirtirken, 14’ü (87,5) Bartın İl’inin hammadde temini konusunda yetersiz olduğunu belirtmiştir. Bartın İl’inin faaliyette bulunduğu sektör açısından hammadde temininde ihtiyaçlarını karşılayabildiğini belirten 2 katılımcı, Demir-Çelik Sanayi’nde faaliyet göstermekte olup, Karabük Demir-Çelik ve Ereğli Demir Çelik fabrikalarına yakınlığından dolayı hammadde ihtiyaçlarını karşılayabildiklerini belirtmişlerdir. Hammadde ihtiyacını karşılamadığını belirten 14 katılımcı ise, uzak illerden hammadde teminini sağladığı için yüksek nakliye maliyeti oluşturduğunu belirtmiştir. Bartın İl’inin firmaların hammadde ihtiyacını karşılayıp karşılamadığına dair grafik aşağıda sunulmuştur.

■ Karşılıyor  
■ Karşlamıyor



#### Şekil 14: Firmaların Hammadde Temini Analizi

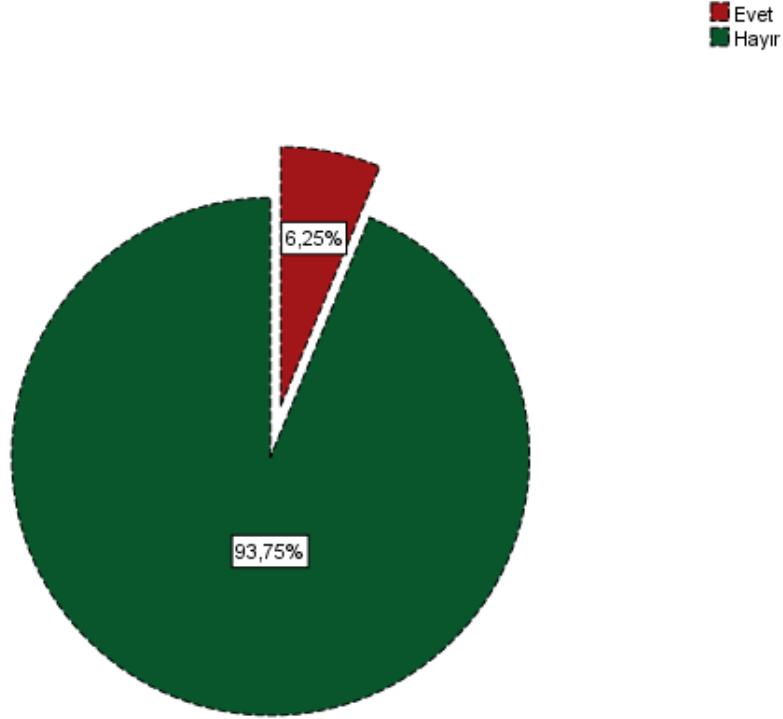
Firmaların ürünlerini pazarlama noktasında Bartın ilinin maliyet avantajı sağlayıp sağlamadığına ilişkin soruya verdikleri cevapların frekans dağılımları Tablo 38’de görülmektedir.

**Tablo 38: Firmaların Ürünlerini Pazarlamasında Bartın İlinin Maliyet Avantajı Sağlayıp Sağlamadığının Frekans Dağılımı**

	Frekans	Yüzde(%)
Evet	1	6,3
Hayır	15	93,8
Toplam	16	100,0

Tablo 38’de görüldüğü gibi 16 katılımcının 1’ (6,3) ürünlerini pazarlarken Bartın’da bulunmanın onlara maliyet avantajı sağladığını belirtirken, 15’i (%93,8) maliyet avantajı sağlamadığını belirtmektedir. Bartın İl’inde bulunmanın pazarlama noktasında maliyet avantajı sağlamadığını belirten 15 katılımcı, yalnızca teşviklerin faaliyetleri açısından büyük

önem arz ettiğini belirtmişlerdir. Firmaların ürünlerini pazarlarken Bartın İl'inin maliyet avantajı sağlayıp sağlamadığına dair dağılım grafiği aşağıda sunulmuştur.



**Şekil 15: Firmaların Ürünlerini Pazarlamasında Bartın İlinin Maliyet Avantajı Sağlayıp Sağlamadığının Analizi**

Yukarıdaki grafikten de görülebileceği üzere Bartın İl'i Pazar avantajı açısından yetersiz görülmektedir. Yer seçimi açısından dikkate alınması gereken en önemli unsurlardan birini oluşturmakta iken firmaların bu kritere aykırı görüş belirtmeleri bu açıda irrasyonel tercihlerde bulduklarını göstermektedir. Firmaların Bartın İl'i için maliyet açısından hangi sektöre (dokuma ve giyim sanayi, demir çelik sanayi, plastik sanayi, orman sanayi, gıda sanayi) elverişli olduğuna ilişkin soruya verdikleri cevapların dağılımları Tablo 39'da görülmektedir.



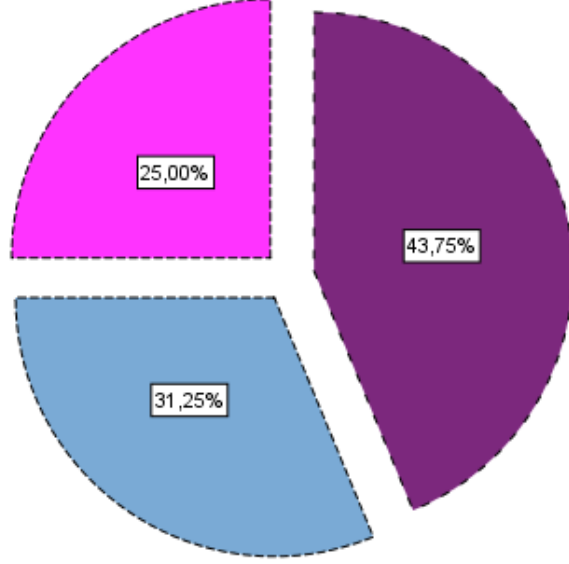
**Tablo 39: Bartın İlinde Maliyet Açısından En Uygun Olan Sektörün Frekans**

**Dağılımı**

	<b>Frekans</b>	<b>Yüzde(%)</b>
Dokuma ve Giyim Sanayi	7	43,8
Demir Çelik Sanayi	5	31,3
Orman Sanayi	4	25,0
Toplam	16	100,0

Tablo 39’da görüldüğü üzere 16 katılımcının 7’si (%43,8) Bartın ilinde en uygun sektörün dokuma ve giyim sanayi olduğunu, 5’i (%31,3) demir çelik sanayi, 4’ü (%25) ise orman sanayi olduğunu belirtmişlerdir. Bartın İl’inde maliyet açısından en uygun olan sektörün Giyim-Dokuma Sanayi’sinde olduğunu belirten 7 katılımcı, tekstilin taşınabilirlik açısından uygun olabileceğini belirtirken, Demir-Çelik Sanayi’sinin uygun olduğunu belirten 5 katılımcı bu sektörde faaliyet gösterilmesinin, Karabük İl’i ve Zonguldak-Ereğli ilçesine yakın olmasından dolayı etkili olabileceğini belirtmişlerdir. Orman Sanayiinin uyumlu olduğunu belirten 4 katılımcı ise, Bartın İl’inin Karadeniz Bölgesi’nde yer alması dolayısı ile işlenebilir ağaç potansiyeli açısından avantajlı olabileceğini belirtmişlerdir. Bartın İl’inde maliyet avantajı açısından tercih edilen sektörlerin dağılım grafiği aşağıda sunulmuştur.

■ Dokuma ve Giyim Sanayi  
■ Demir Çelik Sanayi  
■ Orman Sanayi



**Şekil 16: Bartın İlinde Maliyet Açısından En Uygun Olan Sektörün Analizi**

### 3.3. 1. Çapraz Tablo Analizi

Anket analizinin devamında birbirleriyle uyumlu olduğu düşünülen bazı soruların karşılaştırması yapılmıştır. Yapılan çapraz karşılaştırmalar aşağıda tablollaştırılarak verilmiştir.

**Tablo 40: “Hangi sektörde faaliyet gösteriyorsunuz?” ve “Sizce faaliyet gösterdiğiniz sektör, Bartın ili ile uyumlu mu? (hammadde, pazar ve nitelikli personel açısından)” Sorularının Çapraz Tablo Analizi**

		Sizce faaliyet gösterdiğiniz sektör Bartın İl'i ile uyumlu mu?		Toplam
		Uyumlu	Uyumsuz	
<b>Hangi sektörde faaliyet gösteriyorsunuz?</b>	Dokuma ve Giyim Sanayi	3	2	5
	Demir Çelik Sanayi	1	1	2
	Plastik Sanayi	0	2	2
	Orman Sanayi	3	0	3
	Gıda Sanayi	1	0	1
	Pişmiş Kil ve Çimento Gereçleri	0	1	1
	Ayakkabı İmalatı	0	1	1
	Otomotiv Yan Sanayi	1	0	1
	<b>Toplam</b>	9	7	16

Tablo 40’da görüldüğü üzere anket analizine katılan toplam 16 firma vardır. 16 firmanın dokuzu faaliyet gösterdiği sektörün Bartın İl’i ile uyumlu olduğunu belirtirken, yedisi uyumsuz olduğunu belirtmiştir. Uyumlu olduğunu belirten dokuz firmanın üçü dokuma ve giyim sanayiinde, biri demir çelik sanayiinde, üçü orman sanayiinde, biri gıda sanayiinde, geriye kalan bir tane firma ise otomotiv yan sanayiinde faaliyet göstermektedir. Faaliyet gösterdiği sektörün Bartın İl’i ile uyumsuz olduğunu belirten yedi firmanın ikisi dokuma ve giyim sanayiinde, biri demir çelik sanayiinde, ikisi plastik sanayiinde, biri pişmiş kil ve çimento gereçlerinde, geriye kalan bir tane firma ise ayakkabı imalatı sektöründe faaliyet göstermektedir. Uyumlu olduğunu söyleyen firmalar arasında en fazla orana dokuma ve giyim sanayi ile orman sanayi sahiptir. Uyumsuzluğunu vurgulayan firmalar arasında ise en fazla orana dokuma ve giyim sanayi ile plastik sanayileri sahiptir.

**Tablo 41: “Hangi sektörde faaliyet gösteriyorsunuz?” ve “Bartın ilinde faaliyet göstermenizde en çok hangisi etkilidir?” Sorularının Çapraz Tablo Analizi**

		Bartın İl’inde faaliyet göstermenizde en çok hangisi etkilidir?				Toplam
		Teşvik	Limana Yakınlık	Hammadd eye Yakınlık	Nitelikli İşgücüne Yakınlık	
<b>Hangi sektörde faaliyet gösteriyorsunuz?</b>	Dokuma ve Giyim Sanayi	4	0	0	1	5
	Demir Çelik Sanayi	1	1	0	0	2
	Plastik Sanayi	0	1	0	1	2
	Orman Sanayi	1	0	0	2	3
	Gıda Sanayi	0	0	1	0	1
	Pişmiş Kil ve Çimento Gereçleri	1	0	0	0	1
	Ayakkabı İmalatı	1	0	0	0	1
	Otomotiv Yan Sanayi	1	0	0	0	1
	<b>Toplam</b>	9	2	1	4	16

Tablo 41’de görüldüğü üzere 16 firmanın 9’u Bartın İl’inde faaliyet göstermelerinde teşvik unsurunun en çok etkiye sahip olduğunu belirtirken, 2’si limana yakın olmasından dolayı, biri hammaddeye yakın olmasından dolayı, geriye kalan dört firma ise Bartın İl’inin nitelikli işgücüne sahip olduğunu düşünmesi nedeni ile Bartın İl’inde faaliyet gösterdiklerini belirtmişlerdir. Dolayısıyla firmaların Bartın’da faaliyet göstermelerindeki öncelikli sebep teşvik unsuruyken, bunu takip eden unsur Bartın İl’inin nitelikli işgücüne yakın olmasıdır. Teşvik unsuru nedeniyle Bartın’da faaliyet gösterdiğini belirten dokuz firmanın dördü dokuma ve giyim sanayiinde, biri demir çelik sanayiinde, biri orman sanayiinde, biri ayakkabı imalatında, diğer bir firma ise otomotiv yan sanayiinde faaliyet göstermektedir.

**Tablo 42: “Kaç yıldır Bartın’da faaliyet gösteriyorsunuz?” ve “Teşvikler kuruluş yeri seçiminizde etkili oldu mu?” Sorularının Çapraz Tablo Analizi**

	Teşvikler kuruluş yeri seçiminizde etkili oldu mu?		Toplam
	Etkili	Etkisiz	
0-5	3	1	4
6-10	5	0	5
11-15	2	0	2
16 ve üstü	3	2	5
<b>Toplam</b>	13	3	16

Tablo 42’de görüldüğü üzere 16 firmanın on üçü teşviklerin kuruluş yeri seçiminde etkili olduğunu belirtirken, üçü etkili olmadığını belirtmiştir. Teşviklerin kuruluş yeri seçiminde etkili olduğunu belirten on üç firmanın beşi 6-10 yıldır Bartın’da faaliyet gösterdiğini, üçü 0-5 yıldır, ikisi 11-15 yıldır geriye kalan üç firma ise 16 ve üstü yıllarda Bartın’da faaliyet gösterdiğini belirtmiştir. Bu sonuçlar Bartın’ın kalkınmada 4.derecede öncelikli Bölge olarak ilan edilmesi evresinde firmaların Bartın OSB’ni tercih ettiğini göstermektedir.

**Tablo 43: “Bartın ilinde faaliyet göstermenizde en çok hangisi etkilidir?” ve “Sizce faaliyet gösterdiğiniz sektör, Bartın ili ile uyumlu mu? (hammadde, pazar ve nitelikli personel açısından)” Sorularının Çapraz Tablo Analizi**

	Sizce faaliyet gösterdiğiniz sektör Bartın İl’i ile uyumlu mu?		Toplam
	Uyumlu	Uyumsuz	
Teşvik	6	3	9
Limana Yakınlık	0	2	2
Hammaddeye Yakınlık	1	0	1
Nitelikli İşgücüne Yakınlık	2	2	4
<b>Toplam</b>	9	7	16

Tablo 43’de görüldüğü üzere 16 firmadan dokuzu faaliyet gösterdiği sektörün Bartın İl’i ile uyumlu olduğunu belirtirken, yedisi uyumsuz olduğunu belirtmiştir. Faaliyet gösterdiği sektörün Bartın İl’i ile uyumlu olduğunu belirten altı firma Bartın’da faaliyet göstermesinde etkili olan unsurun teşvik olduğunu belirtmiştir. Uyumlu olduğunu belirten

iki firma Bartın'ın nitelikli işgücüne yakın olmasından dolayı, biri ise hammaddeye yakın olmasından dolayı Bartın'da faaliyet gösterdiğini belirtmiştir.

**Tablo 44: “Daha yüksek teşvik verilen bir bölge olması durumunda faaliyetinizi oraya taşımayı düşünür müsünüz?” ve “Teşvikler olmasaydı yine de Bartın OSB de faaliyette bulunur muydunuz?” Sorularının Çapraz Tablo Analizi**

		Teşvikler olmasaydı yine de Bartın OSB’nde faaliyette bulunur muydunuz?		Toplam
		Evet	Hayır	
<b>Daha yüksek teşvik verilen bir bölge olması durumunda faaliyetinizi oraya taşımayı düşünür müsünüz?</b>	Düşünürüm	1	6	7
	Düşünmem	4	5	9
<b>Toplam</b>		5	11	16

Tablo 44’de görüldüğü üzere 16 firmanın beşi teşvikler olmasaydı da Bartın OSB’nde faaliyette bulunacağını belirtirken, on biri bulunmayacağını belirtmiştir. Daha yüksek teşvik verilen bölge olması durumunda faaliyetlerini o bölgeye taşıyacağını belirten yedi firma varken, dokuz firma taşıma maliyetlerinin yüksek olması dolayısıyla taşımayacağını belirtmiştir.

Analize katılan firmaların Bartın da faaliyet gösterme sebeplerinden en çok tercih ettikleri teşvikler olmuştur. Bu bağlamda daha iyi bir teşvik ile karşılaşmaları durumunda yer değişimi yapıp yapmama kararları ile bu mevcut teşvik arasında bir ilişki olup olmadığı test edilmiştir. Bunun için veriler kodlama verisi olduğundan ve popülasyon nispeten küçük olduğundan dolayı Nonparametrik Spearman Korelasyon katsayısı kullanılmış ve aşağıdaki hipotez test edilmiştir.

H1a: Mevcut teşvik ile daha sonra yapılacak bir teşvik arasında önemli bir ilişki vardır.

Yapılan test sonucu Spearman test değeri ( $0.710 > 0.05$ ) olduğundan mevcut teşvik ile yeni bir teşvik verilmesi durumunda gitmeyi düşünmeleri arasında önemli bir ilişki çıkmamıştır. Bunun sebebi ise firmaların başka bir yere taşınma maliyetlerinin yüksek olması ve yeni bir teşviğin bu maliyete katlanmaya değmeyecek olduğunu düşünmeleridir.

İhracat yapan firmaların ihracatta kullandıkları yol arasında bir ilişkinin olup olmadığını test ettiğimizde ise aşağıdaki sonuca ulaşılmıştır.

H1b: İhracat yapan firmaların ihracatta kullandıkları yol arasında önemli bir ilişki vardır.

Yapılan test sonucu Spearman test değeri ( $0.582 > 0.05$ ) olduğundan ihracat yapan firmaların ihracat yolları arasında önemli bir ilişki yoktur. İhracat yapan firmalar bu ihracat işleminde Bartın'da bir liman olmasına rağmen ihracat işlemlerini karayolu ile yapmaktadırlar. Bunun nedeni ise limana kadar ayrı bir taşıma maliyetinin olmasıdır. Yüklü taşıma maliyetleri ile karşılaşan firmalar karayolunu tercih etmektedir. Denizyolunun daha aktif olarak kullanılabilmesi için bir teşvik olması durumunda ihracatlarını bu yöne kaydırabileceklerini dile getirmişlerdir.

H1c: Teşviklerin kuruluş yerindeki etkisi ile Bartın'da bulunuyor olmanın maliyet avantajı arasında önemli bir ilişki vardır.

Hipotezin test edilmesi ile iki ifade arasında negatif yönde önemli bir korelasyon bulunmuştur. ( $0.032 < 0.05$ ) olduğundan teşviklerini kuruluş yerine etkili olduklarını düşünenlerin Bartın'da faaliyette bulunmanın kendilerine maliyet avantajı sağlamadığını söylemektedirler. Kuruluş yeri için teşvikler önemli olmaktadır. Ancak pazarlama aşamasında Bartın maliyet avantajı sağlamamaktadır.

## BÖLÜM IV

### SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

Organize Sanayi Bölge'leri üretim yapan firmaların bir arada toplandığı, alt yapı ve ulaşım hizmetlerinden kolay ve daha ucuz yararlanabildikleri yerleşim alanlarıdır. Bu yerleşim alanları bölgedeki işsizliği azaltarak istihdam ortamı hazırlamaktadır.

Türkiye'de OSB'lerin kurulması için yapılan çalışmalara planlı dönemde rastlanılsa da, aslında OSB'lerin kurumsallaştırılması kalkınma planları doğrultusunda gerçekleştirilmiştir. OSB kalkınma planlarında; kentleşme, sanayileşme ve bölgesel gelişme olgularına dayandırılarak ele alınmıştır. OSB'lerinin kurulmasıyla planlı sanayileşme, bölgesel dengesizliğin giderilerek dengeli bir hale gelmesi ve düzenli bir şehirleşme amaçlanmıştır. OSB'lerinin belli bir bölgede toplanmaları işletmeler arasındaki bilgi alışverişini kolaylaştırmakta ayrıca hükümetin sunduğu hizmetleri uygun koşullarda kullanılmasını sağlamasıyla girişimcilerin yatırım isteklerini pozitif yönde etkilemektedir. OSB'leri planlı dönemin başlangıcından bugüne kadar olan dönemde sermaye birikiminin şehir dışına çıkmasını engellemede önemli bir aracı olmuş ve sanayileşmenin önemini ve gelişmesini sağlamıştır.

OSB'lerinin kurulması verimliliğini artırırken üretilen ürünlerin kalitesini yüksek düzeylere çıkarması ve maliyetleri düşürmesi açısından önemli bir işleve sahiptir. Türkiye'de OSB'lerin kurulma sebebi girişimcilerin işletme kurarken katlandıkları maliyetleri azaltarak işletme kuruluş yeri seçimlerini etkileyebilmektir. Çünkü girişimciler, işletme kurabilmek için uygun alan bulmak, altyapı tesislerini kurmak, fabrika binalarını yapmak gibi birçok maliyet unsuru ile karşı karşıya kalmakta ve bu durum da kurulan işletme sayısını sınırlamaktadır. Girişimcilerin bu sorunlarının giderilmesi için OSB'ler kurulmaya başlamıştır. Ancak bununla birlikte iller ve hatta ilçeler arasında OSB'si kurabilmek için yarış başlamıştır. Batı ülkelerindeki OSB'si yönetiminin temel amacı kârını maksimize etmek iken, Türkiye'de öncelikli amaç bölgesel dengesizliğin giderilerek, düzenli ve planlı bir kentsel yapı oluşturulmasıdır. Ekonomik kalkınma da Dünya'da olduğu gibi Türkiye'de de OSB'lerinin katkısı inkâr edilemez.

Yapılan çalışmada; OSB'leri hakkında genel bir araştırma yapılmış olup, Bartın OSB'nde bulunan işletmelerin, kuruluş yeri seçiminde rasyonel davranıp davranmadıkları



araştırılmıştır. 1999 yılında faaliyete başlayan Bartın OSB'sinde, teşviklerin başladığı döneme kadar 13 firma faaliyet gösterir iken 2004 yılında teşviklerin başlaması ile firma sayısı çoğalarak artmıştır ve günümüzde OSB'nde 30 parsel sayısı bulunmakta, 22 firma aktif olarak faaliyetine devam ederken 5 firmanın üretimine ara verdiği tespit edilmiştir. Teşviklerin hayata girmesi ile birlikte Bartın OSB'sinde faaliyette bulunan firma sayısında önemli ölçüde artış görülmüştür. Bartın OSB'sinde 9'u tekstil dokuma ve giyim, 5'i demir çelik (2 tanesi faal değil), 4'ü orman ürünleri (1 tanesi faal değil), 4'ü plastik sanayi (1 tanesi faal değil), 2'si ayakkabı, 2'si gıda, otomotiv yan sanayi, pişmiş kil, beton parke ve kimya olmak üzere 22 adet faal olarak faaliyetine devam eden firma olduğu tespit edilmiştir.

2012 yılında çıkarılan teşvik paketinde Bartın ili 4. Bölgede yer alır iken TR81 kapsamında yer alan Zonguldak, Karabük illeri 3. Bölge teşviklerinden yararlanmaktadır. Bu bağlamda Bartın ilinde faaliyette bulunan firma sahiplerinin TR81 kapsamındaki diğer illerde faaliyette bulunan firma sahiplerine göre teşviklerden daha fazla yararlandıkları gözlemlenmiştir.

Bartın OSB'nde faaliyette bulunan firmaların birçoğunun teşviklerin başlaması ile geldiği literatür araştırmasında gözlemlenmiş olup, yüz yüze yapılan anket çalışması sorularına verilen cevaplarında da literatür çalışmasını doğruladığı görülmüştür. Anket çalışması sonucu elde edilen veriler ile frekans analizi, çapraz tablo analizi ve korelasyon analizleri yapılmıştır. Analizler sonucu tespit edilen önemli hususlardan birinin; firmaların Bartın'da faaliyet gösterme sebepleri arasında en çok tercih ettikleri unsurun teşvik politikaları olduğu gözlemlenmiştir. Firmalar her ne kadar teşvik politikaları nedeniyle Bartın'da bulduklarını söyleseler de teşvik yasasının son bulması durumunda faaliyetlerini, taşıma maliyetlerinin yüksek olması nedeni ile başka bir bölgeye taşıyamayacaklarını da belirtmişlerdir. Firmaların OSB'lerinde daha etkili faaliyet gösterebilmeleri için devletin OSB'lerine olan teşvikleri daha da artırması gerekmektedir. Devletin teşvikleri arttırması, OSB'nde faaliyet gösterecek firma sayılarının da artmasına neden olacaktır.

Bartın OSB'nin ilin ekonomik kalkınasındaki payı oldukça önemlidir. Firmalar, ürünleri pazarlanma noktasındaki ulaşım imkânlarından sadece karayolunu kullandıklarını bunun sebebinin diğer ulaşım imkânlarına, ulaşma noktasında ek taşıma maliyetinin olduğunu belirtmişlerdir. Mevcut teşvik sisteminde; denizyoluna kadar olan taşıma maliyetleri ve denizyolu taşıma maliyetlerine yapılacak teşvik uygulamasının hem

denizyolunun aktif kullanımının da hem de firmaların ihracat girişimlerinde artışına neden olacağı tespit edilmiştir.

İşletmelerin Bartın OSB'nde kurulması durumunda sahip olacağı avantaj ve dezavantajlarını belirlemek amacı ile swot analizi yapılmıştır. Swot faktörleri fabrika yeri seçiminde önem arz eden sürdürülebilir bir üretim yapısına sahip olma ve rekabetçi avantajların varlığı kriterlerini göz önünde bulundurulmuştur. Devletin sunmuş olduğu teşvikler Bartın OSB'nde ki firmalar açısından kurulma aşamasında güçlü bir faktör olduğu tespit edilmiştir. Devlet, bölgelerde istihdamı yaratmak, yatırım hacmini artırmak, iç göçleri engellemek ve kentsel dengesizliklerin önüne geçebilmek adına girişimcilere yatırım teşvikleri sunmaktadır.

Teşvik unsurları firmaların genel gider maliyetlerini düşürmesi nedeni ile firmaların Bartın OSB'nde kurulmasını avantajlı hale getirmektedir. Bartın ilinin hammadde temininde dışa bağımlı olması firma maliyetlerinin yüksek düzeyde seyretmesine neden olduğu için en zayıf yön olarak tespit edilmiş olup ilin transit yollar üzerinde bulunmamasından kaynaklanan lojistik dezavantajların devletin sunacağı teşviklerle avantaja dönüştürülmesi gerektiği tespit edilmiştir. Bartın Liman 'nın geliştirilmesi ve Saltukova Hava Alanı 'nın daha kullanışlı hale getirilmesi gibi çalışmalar Bartın'da ticaretin gelişmesine katkı sağlayacağı, ekonomik gelişimini hızlandıracağı tespit edilmiştir. Filyos Projesinin tamamlanmasının ilin ekonomik yapısının gelişiminde önemli bir fırsat olacağı öngörülmüş, OSB'nin de ulusal ve uluslararası pazarlamada daha da etkili olacağı düşünülmektedir.

## KAYNAKLAR

Akdeve, E. (2008). Sanayi Kümelerinde Yenilik, İşletmeler arası İlişkiler ve Yakınlıklar Organize Sanayi Bölgesinde Uygulama: Ankara 1. Organize Sanayi Bölgesi. *Doktora Tezi, Akara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme Ana Bilim Dalı, Ankara.*

Alacadağlı, E. (2004). Organize Sanayi Bölgelerinde Çevre Yönetim Sistemleri. *Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, Ankara.*

Aslan, E. (2007). Türkiye’de Organize Sanayi Bölgeleri Ve Küçük Sanayi Sitelerinde İhtiyaç Duyulan Meslekler İle Yeterince Karşılanamayan Meslekler Ve Bu Konuda İşkur’un Rolü. *Uzmanlık Tezi, TC Çalışma Ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı, Türkiye İş Kurumu Genel Müdürlüğü.*

Berberoğlu, G. N. Eskişehir Organize Sanayi Bölgesinin Şehrin Ekonomisine ve Sanayiine Katkısı. *Anadolu Üniversitesi İİBF Dergisi, C, 3.*

Cansız, M. (2010). *Türkiye’de Organize Sanayi Bölgeleri Politikaları Ve Uygulamaları.* DPT.

Chapman, K. and Walker, D., 1987: *Industrial Location*, First Published, New York, USA. 32.

Çetin, M. ve Koç, A. (2010). *Organize Sanayi Bölgelerinin Amaçları ve Gebze Organize Sanayi Bölgesi Üzerine Bir Araştırma.* Yayımlanmamış yüksek lisans tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

Çetin, M., ve Mehmet, K. A. R. A. (2008). Bir Kalkınma Aracı Olarak “Organize Sanayi Bölgeleri”: Isparta Süleyman Demirel Organize Sanayi Bölgesi Üzerine Bir Araştırma. *Erciyes Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, (31), 49-68.

Çetinkaya, M. (2014). Filyos Vadisi Projesi. *Filyos Valley Project*, Western Black Sea Development Agency, Zonguldak.

Çelik, N., ve Murat, G. (2009). Sayısallaştırılmış Swot Analizi İle Bartın İli'nin Ekonomik Yapısını Değerlendirme.

Çezik, A., ve Eraydın, A. (1982). Türkiye’de Organize Sanayi Bölgeleri.

Dinler, Z. (2012). *Bölgesel İktisat*, 9. Baskı, Bursa: Ekin Kitapevi.

Devlet Planlama Teşkilatı (DPT), *1. Beş Yıllık Kalkınma Planı (1963-1967)*, Ankara, Başbakanlık Matbaası, Yayın No: Ocak 1963, Ankara.

Devlet Planlama Teşkilatı (DPT), *2. Beş Yıllık Kalkınma Planı (1968-1972)*, Başbakanlık Matbaası, Ankara 1967.

Devlet Planlama Teşkilatı (DPT), *3. Beş Yıllık Kalkınma Planı (1973-1977)*, DPT Yayınları, Ankara, <http://www.kalkinma.gov.tr/Lists/Kalkinma%20Planlar/Attachments/7/plan3.pdf>, Son Erişim Tarihi 30.05.2017.

Devlet Planlama Teşkilatı (DPT), *4. Beş Yıllık Kalkınma Planı (1979-1983)*, DPT Yayınları, Ankara, Yayın No: Nisan 1979.

Devlet Planlama Teşkilatı (DPT), *5. Beş Yıllık Kalkınma Planı (1985-1989)*, Başbakanlık Basımevi, Ankara, Yayın No: 1974.

Devlet Planlama Teşkilatı (DPT), *6. Beş Yıllık Kalkınma Planı (1990-1994)*, DPT Yayınları, Ankara 1989, Yayın No: 2174.

Devlet Planlama Teşkilatı (DPT), *7. Beş Yıllık Kalkınma Planı (1996-2000)*, DPT Yayınları, Ankara 1995.

Devlet Planlama Teşkilatı (DPT), *Uzun Vadeli Strateji ve 8. Beş Yıllık Kalkınma Planı (2001-2005)*, DPT Yayınları, Ankara, Yayın No: 2000.

Devlet Planlama Teşkilatı (DPT), *9. Beş Yıllık Kalkınma Planı (2007-2013)*, DPT Yayınları, Ankara, 1 Temmuz 2006 Resmi Gazete, Ankara, Yayın No: 26215.

Devlet Planlama Teşkilatı (DPT), *10. Beş Yıllık Kalkınma Planı (2014-2018)*, Karar Tarihi: 02.07.2013, Karar No: 1041, DPT Yayınları, Ankara 2013.

Gündoğar, R. (2013). *Organize Sanayi Yatırımlarının Mekansal Gelişim Süreçlerine Etkileri Üzerine Bir Analiz: Tuzla (İstanbul) Örneği* (Doctoral Dissertation, Selçuk Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü).

Goglio, Silvio, (2002). “*The Industrial District as a Proving Ground European Plannig Studies*”, 10(4).

Hasan, Ç. A. M., ve Esengün, K. (2011). Organize Sanayi Bölgeleri Ve Uygulanan Teşvik Politikalarının İşletmeler Üzerindeki Etkilerinin İncelenmesi: Osmaniye Organize Sanayi Bölgesinde Uygulama. *Karamanoğlu Mehmetbey Üniversitesi Sosyal Ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi*, 2011(2), 55-63.

- Hozikligil, H. (2007). *Bölgelerarası Dengesizliği Gidermede Organize Sanayi Bölgeleri ve Elazığ Örneği*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Kasapoğlu, O. (2016). *Türkiye’de organize sanayi bölgelerinin yerel ekonomiye katkısı: Bartın Merkez I. Organize Sanayi Bölgesi Örneği* (Master's thesis, Bartın Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü).
- Kaygın, B. ve Avcıkurt, S. (2015). *Bartın İl’inin Kalkınmasında Ahşap Tekne ve Yat İmalat Sektörünün Yeri ve Önemi (Uygulamalı Anket Çalışması)*, 1. Bartın Sektörel Kalkınma Sempozyumu Bildiriler Kitabı, 8-10 Nisan (2015), 81-92, Bartın.
- Kıngır, S., Tanyaş, M., Ceyhan, M. S., ve Arslan, R. (2015). I. Bartın sektörel kalkınma sempozyumu, 8-10 Nisan 2015 Bartın: Bildiriler Kitabı.
- Lall, S. V., and S. Chakravorty. (2005). “Industrial Location and Spatial Inequality: Theory and Evidence from India.” *Review of Development Economics*, 9(1), 47–68.
- Müftüoğlu, T. (1983). *Sanayi İşletmelerinde Kuruluş Yeri Seçimi Ve Ölçek Sorunu*. Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi.
- Onat, E. (1969). *Organize Sanayi Bölgeleri: Fiziki Plânlama Esasları*. Türkiye Ticaret Odaları, Sanayi Odaları Ve Ticaret Borsaları Birliği Matbaası.
- Öcal, F. M. (2009). Konya Organize Sanayi Bölgeleri’nde Faaliyet Gösteren Firmaların Sahiplerinin Sosyo-Kültürel Açından İncelenmesi/2008. *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler MYO Dergisi*, 12(1-2), 231-248.

Özer, Y. E. (2002). Organize Sanayi Bölgeleri ve Kentsel Gelişmeye Etkileri (Manisa Organize Sanayi Bölgesi Örneği). *Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Kamu Yönetimi Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, İzmir.*

Özdemir, M. (1990). *Türkiye'de organize sanayi bölgeleri*. Türkiye Ticaret, Sanayi, Deniz Ticaret Odaları ve Ticaret Borsaları Birliği.

Ruddel Reed Jr. Plant, (1967). *Location Layout & Maintenance*. Richard D.Irwin, Inc. Homewood Illio's, 16-17.

Paniccia, I. (1998). "One, a Hundred, Thousands Industrial Districts. Organizational Variety Of Local Networks Of Smoll And Medium-Sized Enterprises", *Organization Studies*, (4), 667-699.

Scott Peter, (2001). "Industrial Estates and British Industrial Development, 1897–1939", *Business History*, 43(2), 73–98.

Sforzi Fobia, (2002). "The Industrial District and the 'New'" *Italian Economic Geogrophy Europeon Planning Studies*, 10(4).

Uzunoglu, S. K. A., ve Alkin, K. (2003). Dünyada ve Türkiye'de Özel Sanayi Bölgeleri. *İstanbul Ticaret Odası Yayınları, Yayın, (2003-7)*.

Zaim, S. (1965). Türkiye'nin İktisadi ve Sosyal Gelişmesinde Sanayileşmenin Önemi. *Sosyal Siyaset Konferansları Dergisi*, (16), 227-250.

URL.1 [http://www.sivasosb.org.tr/index.php?option=com\\_content&view=article&id=97&Itemid=95](http://www.sivasosb.org.tr/index.php?option=com_content&view=article&id=97&Itemid=95) Son Erişim Tarihi 15.02.2016

URL.2. 4582 Sayılı OSB Kanunu; <http://gosb.com/filem/4562OSBKanunu.pdf> Son Erişim Tarihi 25.03.2016

URL.3.<http://www.dosab.org.tr/Detay/443/Isletmeler-Acisindan-OSB%60de-Olmanin-Faydalari> Son Erişim Tarihi 16.02.2016

URL.4. <http://www.bartın.gov.tr/iklim-ve-bitki-ortusu>, Son Erişim Tarihi 14.12.2015

URL.5. <http://www.bartın.gov.tr> Son Erişim Tarihi 13.09.2016

URL.6.[http://www.bartın.gov.tr/kurumlar/bartın.gov.tr/Dosyalar/II\\_Planlama\\_Koordinasyon\\_Md/Brifingler/Bartın\\_II\\_Brifingi\\_2015\\_Agustos.pdf](http://www.bartın.gov.tr/kurumlar/bartın.gov.tr/Dosyalar/II_Planlama_Koordinasyon_Md/Brifingler/Bartın_II_Brifingi_2015_Agustos.pdf), Son Erişim Tarihi 18.02.2017

URL.7. <http://www.bartıntso.org.tr> Son Erişim Tarihi 28.03.2017

URL.8. [http://www.pusulagazetesi.com.tr/h\\_47492/bolgemizde-issizlik-orani-yuzde-60-istihdam-orani-yuzde-495-oldu/](http://www.pusulagazetesi.com.tr/h_47492/bolgemizde-issizlik-orani-yuzde-60-istihdam-orani-yuzde-495-oldu/) Son Erişim Tarihi 01.03.2016

URL.9.[http://www.bartın.gov.tr/kurumlar/bartın.gov.tr/Dosyalar/II\\_Planlama\\_Koordinasyon\\_Md/Brifingler/Bartın\\_II\\_Brifingi\\_2015\\_Subat.pdf](http://www.bartın.gov.tr/kurumlar/bartın.gov.tr/Dosyalar/II_Planlama_Koordinasyon_Md/Brifingler/Bartın_II_Brifingi_2015_Subat.pdf) Son Erişim Tarihi 29.03.2017

URL.10. <http://www.bartinosb.org.tr/> Son Erişim Tarihi 28.03.2017

URL.11.<http://bakkakutuphane.org/dokuman/organize-sanayi-bolgeleri-osb-mevcut-durum-analizi/64> Son Erişim Tarihi 19.02.2017

URL.12. <http://www.birsiad.org.tr/turkce/guncel.aspx?idd=75> Son Erişim Tarihi 6.04.2017



- URL.13. <http://www.caycuma.org/haberoku.asp?id=4087> Son Erişim Tarihi 7.4.2017
- URL.14. <http://bakka.gov.tr/assets/raporlar/Filyos-Vadisi.pdf> Son Erişim Tarihi 7.4.2017
- URL.15. [http://www.aygm.gov.tr/BLSM\\_WIYS/DLH/tr/DOKUMAN\\_SOL\\_MENU/Demir\\_yollari/Demiryolu\\_Devam/20160921\\_072559\\_10288\\_1\\_84851.pdf](http://www.aygm.gov.tr/BLSM_WIYS/DLH/tr/DOKUMAN_SOL_MENU/Demir_yollari/Demiryolu_Devam/20160921_072559_10288_1_84851.pdf) Son Erişim Tarihi 10.04.2017
- URL.16. <http://www.caycuma.org/haberoku.asp?id=5626> Son Erişim Tarihi 10.04.2017
- URL.17. <http://www.bartinhalkgazetesi.com.tr/mobile/haber-detay.asp?id=3435> Son Erişim Tarihi 10.04.2017
- URL.18. [www.baskent.edu.tr/~alguner/PYDERS1.doc](http://www.baskent.edu.tr/~alguner/PYDERS1.doc) Son Erişim Tarihi 11.04.2017
- URL.19. [http://kisi.deu.edu.tr/aysegul.sahin/YATIRIM%20%20%20PROJELER%C4%B0N%C4%B0N%20DE%C4%9EERLEND%C4%B0R%C4%B0LMES%C4%B0%20%C3%96CAL%20USTA\(Y\)%5B1%5D.ppt](http://kisi.deu.edu.tr/aysegul.sahin/YATIRIM%20%20%20PROJELER%C4%B0N%C4%B0N%20DE%C4%9EERLEND%C4%B0R%C4%B0LMES%C4%B0%20%C3%96CAL%20USTA(Y)%5B1%5D.ppt) Son Erişim Tarihi 11.04.2017
- URL.20. [http://www.bartınliman.gov.tr/haber\\_oku.asp?id=402](http://www.bartınliman.gov.tr/haber_oku.asp?id=402), Son Erişim Tarih 26.05.2017
- URL.21. <http://bartintv.com.tr/haberler/liman-buyuyecek-mi/1289>, Son Erişim Tarihi 26.05.2017
- URL.22. <http://www.tuik.gov.tr/UstMenu.do?metod=temelist>, Son Erişim Tarihi 26.05.2017
- URL.23. [http://www.bartın.gov.tr/kurumlar/bartın.gov.tr/Dosyalar/II\\_Planlama\\_Koordinasyon\\_Md/Brifingler/Bartın\\_II\\_Brifingi\\_2017\\_Subat.pdf](http://www.bartın.gov.tr/kurumlar/bartın.gov.tr/Dosyalar/II_Planlama_Koordinasyon_Md/Brifingler/Bartın_II_Brifingi_2017_Subat.pdf), Son Erişim Tarihi 29.05.2017
- URL.24. [http://bakka.gov.tr/assets/Planlama1/faaliyet\\_raporlari/MEVCUTDURUMANALi\\_Zi.pdf](http://bakka.gov.tr/assets/Planlama1/faaliyet_raporlari/MEVCUTDURUMANALi_Zi.pdf) Son Erişim Tarihi 29.05.2017, Batı Karadeniz Kalkınma Ajansı Bölge Planı 2014-2023.

- URL.25.<http://bakkakutuphane.org/upload/dokumandosya//BartYn-LimanY-Ro-Ro-Yskelesi-Projesi-Fizibilite-Etudu-01.04.2015.23.04.44.pdf>, Son Erişim Tarihi 29.05.2017
- URL.26.[http://www.tasam.org/Files/Icerik/File/TSV\\_2023\\_Bart%C4%B1n\\_-\\_Bart%C4%B1n\\_Valili%C4%9Fi\\_2023\\_Sunumu.pdf\\_e1f6cfa8-4bcc-4dc3-89a4-339bd04ecdaf.pdf](http://www.tasam.org/Files/Icerik/File/TSV_2023_Bart%C4%B1n_-_Bart%C4%B1n_Valili%C4%9Fi_2023_Sunumu.pdf_e1f6cfa8-4bcc-4dc3-89a4-339bd04ecdaf.pdf), Son Erişim Tarihi 29.05.2017
- URL.27.<http://www.denizhaber.com.tr/bartin-limanida-ro-ro-iskelesi-hizmete-girecek-haber-57550.htm>, Son Erişim Tarihi 29.05.2017
- URL. 28. [http://bakka.gov.tr/assets/Planlama1/dfd\\_kapsaminda\\_hazirlananlar/x.PDF](http://bakka.gov.tr/assets/Planlama1/dfd_kapsaminda_hazirlananlar/x.PDF) Son Erişim Tarihi 30.05.2017
- URL. 29. <http://www.bartinhalkgazetesi.com.tr/en-fazla-istihdam--dokuma-ve-giyim-sanayisinde-1497h.htm>, Son Erişim Tarihi 20.02.2016
- URL. 30. <http://www.turkiye-rehberi.net/bartin-haritasi.asp> , Son Erişim Tarihi 01.03.2016
- URL. 31. [http://www.karadenizgezi.net/Bartin\\_index.htm](http://www.karadenizgezi.net/Bartin_index.htm) , Son Erişim Tarihi 01.03.2016
- URL. 32. <http://www.anadolusanalfuari.com/9/bartin/04/1.php> , Son Erişim Tarihi 01.03.2016
- URL. 33. <http://kurucasile.info/?Syf=18&Hbr=484610&/Devlet-Belediye-el-ele>, Son Erişim Tarihi 05.03.2016
- URL. 34. [www.illerasimesafe.com](http://www.illerasimesafe.com), Son Erişim Tarihi 05.03.2016

URL. 35. [www.bartinliman.gov.tr](http://www.bartinliman.gov.tr), Son Erişim Tarihi 05.03.2016

URL. 36. <http://www.persebeninsesi.com/haberdetay.asp?ID=5957>, Son Erişim Tarihi 05.03.2016

URL. 37. [www.demokratcaycuma.com.tr](http://www.demokratcaycuma.com.tr), Son Erişim Tarihi 05.03.2016

URL. 38. [http://www.akib.org.tr/files/downloads/Ekler/Yeni\\_Tesvik\\_Sistemi.pdf](http://www.akib.org.tr/files/downloads/Ekler/Yeni_Tesvik_Sistemi.pdf), Son Erişim Tarihi 01.06.2017

URL. 39. <http://bakkakutuphane.org/upload/dokumandosya/BatY-Karadeniz-Bolgesi-2010---2013-Bolge-PlanY-13.02.2015.14.50.30.pdf>, Son Erişim Tarihi 30.05.2017

# ÖZGEÇMİŞ

## Kişisel Bilgiler

Adı Soyadı : Meryem TULU

Doğum Yeri ve Tarihi : Çorum. 28.01.1993

## Eğitim Durumu

Lisans Öğrenimi : Bartın Üniversitesi İktisat Bölümü

Yüksek Lisans Öğrenimi : Bartın Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat A.B.D

Bildiği Yabancı Diller : İngilizce

Bilimsel Faaliyet/Yayınlar : Bartın Organize Sanayi Bölgesinde Faaliyet Gösteren Firmaların Kuruluş Yeri Seçimi Rasyonalitesi

## İş Deneyimi

Çalıştığı Kurumlar : 04/2016- 06/2017 Cignafinans Emeklilik ve Hayat A.Ş

06/2017- Halk Emeklilik ve Hayat A.Ş

## İletişim

E-Posta Adresi : [m.tulu19@gmail.com](mailto:m.tulu19@gmail.com)

Telefon Numarası : 0505 867 81 37

Tarih : 19/07/2017

## EKLER

### EK 1. ANKET SORULARI

1. Hangi sektörde faaliyet gösteriyorsunuz?  
 Tekstil                       Demir Çelik Sanayi                       Plastik Sanayi  
 Orman Sanayi                       Gıda Sanayi                       Pişmiş Kil ve Çimento Gereçleri  
 Ayakkabı İmalatı                       Otomotiv Yan Sanayi
2. Kaç yıldır bu sektöresiniz?  
 0-5                       6-10                       11-15                       16 ve üstü
3. Kaç yıldır Bartın'da faaliyet gösteriyorsunuz?  
 0-5                       6-10                       11-15                       16 ve üstü
4. Bartın ilinde faaliyet göstermenizde en çok hangisi etkilidir?  
 Teşvik                       Limana Yakınlık                       Hammaddeye Yakınlık                        
Pazara Yakınlık                       Nitelikli İşgücüne Yakınlık
5. Teşvikler kuruluş yeri seçiminizde etkili oldu mu?  
 Etkili                       Etkisiz
6. Daha yüksek teşvik verilen bir bölge olması durumunda faaliyetinizi oraya taşımayı düşünür müsünüz?  
 Düşünürüm                       Düşünmem
7. Sizce faaliyet gösterdiğiniz sektör, Bartın ili ile uyumlu mu? (hammadde, pazar ve nitelikli personel açısından)  
 Uyumlu                       Uyumsuz
8. İhracat yapıyor musunuz?  
 Yapıyorum                       Yapmıyorum
9. Ulusal ve uluslararası Pazarlamada en çok hangi ulaşım yolunu takip ediyorsunuz?  
 Karayolu                       Denizyolu                       Havayolu                       Demiryolu
10. Teşvikler olmasaydı yine de Bartın OSB de faaliyette bulunur muydunuz?  
 Evet                       Hayır
11. Faaliyet alanınızla ilgili olarak Bartın nitelikli işgücü talebinizi karşılayabiliyor mu?  
 Karşılıyor                       Karşılıyor değil
12. Bartın ilinde faaliyette bulunmanız pazarlama maliyetlerinizi nasıl etkiliyor?  
 Maliyetler artıyor                       Maliyetler düşüyor

13. Batı Karadeniz Bölgesinde yer alan limanları kullanıyor musunuz?

Kullanıyorum  Kullanmıyorum

14. Hammadde temini konusunda Bartın İli ihtiyacınızı karşılayabiliyor mu?

Karşılıyor  Karşılmıyor

15. Ürünlerinizi pazarlarken Bartın'da bulunmak size maliyet avantajı sağlıyor mu?

Evet  Hayır

16. Sizce Bartın ili için maliyet açısından en uygun sektör hangisidir?

Tekstil  Demir Çelik Sanayi  Plastik Sanayi

Orman Sanayi  Gıda Sanayi  Pişmiş Kil ve Çimento Gereçleri

Ayakkabı İmalatı  Otomotiv Yan Sanayi



## EK 2. HARİTALAR

**Harita 1:** Bartın İli Fiziki Haritası



**Kaynak:** <http://www.turkiye-rehberi.net/bartın-haritasi.asp>

**Harita 2:** Bartın İli OSB



**Kaynak:** BAKKA OSB Mevcut Durum Analizi, 2012

### EK 3. RESİMLER

**Resim 1:** Karabük – Bartın Karayolu



**Kaynak:** [www.illerarasimesafe.com](http://www.illerarasimesafe.com)

**Resim 2:** Bartın Limanı



**Kaynak:** [www.bartınliman.gov.tr](http://www.bartınliman.gov.tr)



**Resim 3:** Saltukova Tren İstasyonu



**Kaynak:** <http://www.persebeninsesi.com/haberdetay.asp?ID=5957>

**Resim 4:** Saltukova Hava Limanı



**Kaynak:** [www.demokratcaycuma.com.tr](http://www.demokratcaycuma.com.tr)

**Resim 5:** Bartın İli Kuşbakişı Görüntüsü



**Kaynak:** [http://www.karadenizgezi.net/Bartın\\_index.htm](http://www.karadenizgezi.net/Bartın_index.htm)

**Resim 6:** Kurucaşile Ahşap Yat Sanatı



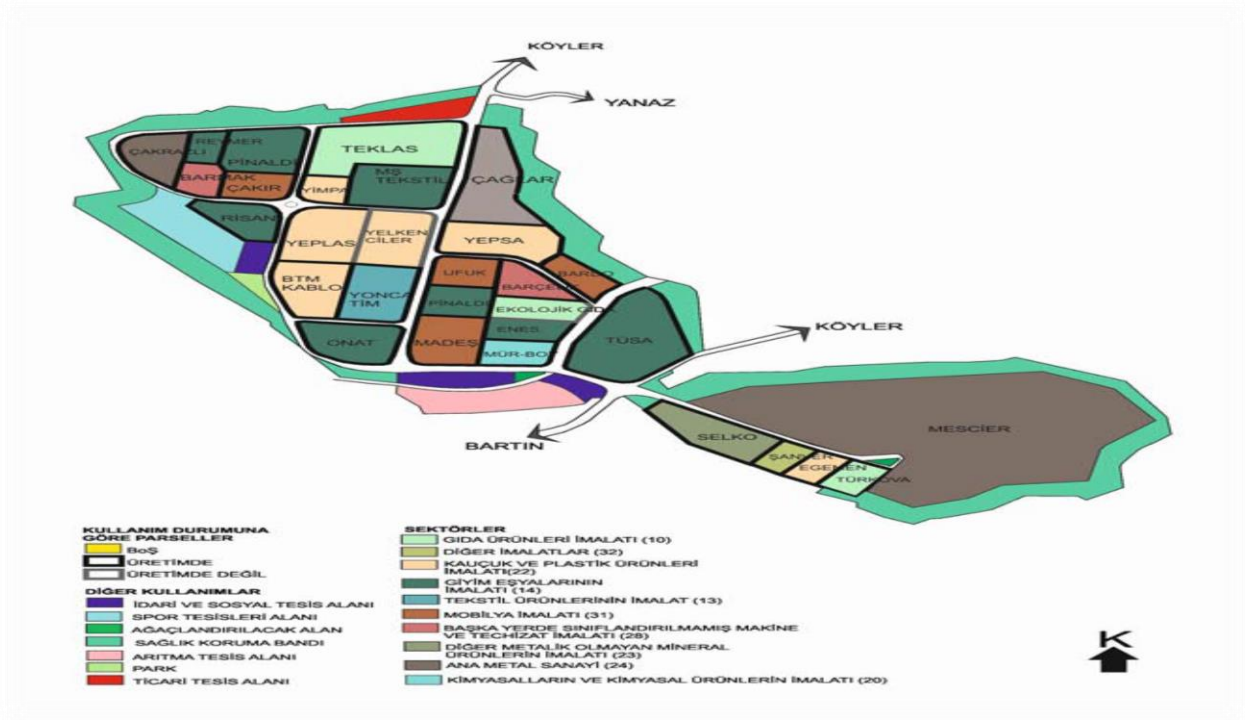
**Kaynak:** <http://kurucasile.info/?Syf=18&Hbr=484610&/Devlet-Belediye-el-ele>

Resim 7: Bartın OSB Mevcut Durumu



Kaynak: <http://www.bartinhalkgazetesi.com.tr/en-fazla-istihdam--dokuma-ve-giyim-sanayisinde-1497h.htm>

Resim 8: Bartın OSB Parsellerinin Bölgesel Dağılımı



Kaynak: BAKKA OSB Mevcut Durum Analizi, 2012

**Resim 9:** Bartın İli OSB Alanı



**Kaynak:** <http://www.anadolusanalfuari.com/9/bartın/04/1.php>