



**LİMANLARIN BÖLGESEL KALKINMAYA
OLAN ETKİSİ: TEKİRDAĞ İLİ ÖRNEĞİ**

Burak İNCE

**Yüksek Lisans Tezi
Sosyal Bilimler Enstitüsü Maliye Anabilim Dalı
Danışman: Doç. Dr. Sinan SARISOY
2016**

T.C.
NAMIK KEMAL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
MALİYE ANABİLİM DALI
YÜKSEK LİSANS TEZİ

**LİMANLARIN BÖLGESEL KALKINMAYA OLAN ETKİSİ:
TEKİRDAĞ İLİ ÖRNEĞİ**

Burak İNCE

MALİYE ANABİLİM DALI

DANIŞMAN: Doç. Dr. SİNAN SARISOY

2016 – TEKİRDAĞ

Her hakkı saklıdır

ÖZET

2.Dünya Savaşının sona ermesi ile birlikte yeni kurulan dünya düzeninde, gelişmekte olan ülkelerin izlemiş olduğu temel politika ülke genelinde kalkınmayı gerçekleştirmek olmuştur. Gelişmekte olan ülkelerin bölgeler arasındaki farklılıkları ortadan kaldırmak ve kalkınmayı ülke geneline yaymak için izledikleri bölgesel kalkınma politikaları ise kalkınmayı mümkün kılmak adına ülkelerin izlediği en önemli yollardan biri olmuştur. Bu noktada bölgesel kalkınma olgusu ile ilgili olarak da 2.Dünya Savaşından sonra birçok teori ortaya atılmıştır.

Limanlar, dünya ticaretinin büyük bir çoğunluğunun denizyolu taşımacılığı ile yerine getirildiği bugün küresel ekonomik sistemde önemli bir konuma sahip bulunmaktadır. Limanların hem saha içinde hem de saha dışında yaratmış olduğu etkinin bir sonucu olarak ortaya çıkan liman ekonomisi de önce bölgesel, daha sonra da ulusal düzeyde önem arz etmektedir. Bu noktada günümüzde değişen ekonomik sistem içerisinde liman ekonomisi, bölgesel kalkınmanın gerçekleştirilmesi için ülkelerin faydalandığı bir araç olarak karşımıza çıkmaktadır.

Bu çalışmada liman ekonomisi ve bölgesel kalkınma arasındaki ilişki incelenecek; bunun içinde Tekirdağ limanlarının mevcut durumları analiz edilerek, Tekirdağ limanlarının bölgesel kalkınma üzerindeki etkileri ele alınacaktır.

Anahtar Kelimeler: Liman Ekonomisi, Bölgesel Kalkınma, Tekirdağ Limanları

ABSTRACT

Along with the end of World War II in the order of new world, the main purpose had been became occurring of the development around country followed by developing country. Developing countries come up with the regional development which is the most important way make the development possible for both remove the differences between regions and expand the development to all areas of country. In this way, many theories came forward in relation to the fact of regional development after the end of World War II.

Also, ports located in so important situation in order that most of world trade fulfilled by maritime transport in global economic system. Port economy is rather significant firstly in regional and then in global level which comes out as a result of the effect to ports not just within the field of port but also out of the field of port. In this sense, we see the port economy is a device used by many countries fort the regional development in the changing status economic system.

As a consequence; in this work, it is aimed the analysing of relationship between port economy and regional development including both ports of Tekirdağ in current situation and the effects of these ports upon regional development.

Keywords: Port Economics, Regional Development, Ports of Tekirdağ.

ÖNSÖZ

Bu çalışmada liman ekonomisi ve bölgesel kalkınma arasında nasıl bir ilişkinin var olduğunu araştırmak üzere Tekirdağ ilindeki limanların mevcut durumları ele alınarak gerekli incelemeler yapılmıştır.

Çalışmanın yürütülmesi sırasında göstermiş olduğu ilgi ve desteklerinden dolayı tez danışmanım, değerli hocam sayın Doç. Dr. Sinan SARISOY'a, yüksek lisans başladığım günden beri benden bilgilerini ve desteğini esirgemeyen saygıdeğer hocam sayın Prof. Dr. Abdülkadir IŞIK'a öncelikli olarak teşekkürlerimi arz ederim. Ayrıca çalışmamın oluşturulmasında benden tecrübelerini eksik etmeyen değerli hocalarım Yrd. Doç. Dr. Hakan CAVLAK'a, Yrd. Doç. Dr. Davuthan GÜNAYDIN'a, Yrd. Doç. Dr. Hayriye IŞIK'a, Öğr. Grv. Umut TAÇ'a; bu çalışmanın dışında her zaman desteğini yanımda hissettiğim Arş. Grv. Bakko Mehmet BOZASLAN'a, Öğr. Grv. Kaan DEMİROĞLU'na ve değerli dostlarıma gönülden teşekkür ederim.

Doğduğum günden bu yana her zaman yanımda olan ve desteklerini hiçbir zaman esirgemeyen anneme, babama ve kardeşime sevgilerimi sunar, sonsuz teşekkür ederim.

İÇİNDEKİLER

ÖZET.....	i
ABSTRACT.....	ii
ÖNSÖZ.....	iii
İÇİNDEKİLER.....	iv
TABLO LİSTESİ.....	viii
GRAFİK VE ŞEKİL LİSTESİ.....	x
KISALTMALAR LİSTESİ.....	xii
GİRİŞ.....	1
METODOLOJİ VE İLGİLİ LİTERATÜR.....	4
BİRİNCİ BÖLÜM.....	9
1.LİMAN EKONOMİSİ.....	9
1.1. Limanların Sınıflandırılması.....	10
1.2. Limanların İşlevleri.....	12
1.3. Liman Hinterlandı.....	14
1.4. Limanlar ve Denizyolu Taşımacılığı.....	15
1.4.1. Konteyner Taşımacılığı.....	15
1.4.2. Uluslararası Denizyolu Taşımacılığı.....	18
1.4.3. Kruvaziyer Taşımacılık.....	19
1.4.4. Kabotaj Taşımacılığı.....	21
1.4.5. Demiryolu Taşımacılığı.....	23
1.4.6. Ro-Ro Taşımacılığı.....	24
İKİNCİ BÖLÜM.....	26
2. BİR MALİYE POLİTİKASI AMACI OLARAK EKONOMİK BÜYÜME VE KALKINMA.....	26
2.1. Kalkınma Teorileri.....	28
2.1.1. Dengeli Kalkınma Teorileri.....	28
2.1.1.1. Rosenstein-Rodan Yaklaşımı.....	29
2.1.1.2. Ragnar Nurkse Yaklaşımı.....	31
2.1.1.3. H.B.Chenery Yaklaşımı.....	32
2.1.1.4. Diğer Yaklaşımlar.....	32

2.1.2. Dengesiz Kalkınma Teorileri.....	34
2.1.2.1. A.O.Hirschman Yaklaşımı.....	35
2.1.2.2. Paul Streeten Yaklaşımı.....	36
2.1.2.3. Diğer Yaklaşımlar.....	36
2.1.3. Bağımlılık Teorileri.....	37
2.1.3.1. Raul Prebisch Yaklaşımı.....	38
2.1.3.2. Paul Baran Yaklaşımı.....	38
2.1.4. Kalkınma Teorileri ile İlgili Genel Bir Değerlendirme.....	39
2.2. Bölgesel Kalkınma Kavramı.....	41
2.2.1. Bölgesel Kalkınma Politikalarının İlkeleri.....	43
2.2.1.1. Sosyal Karlılık İlkesi.....	43
2.2.1.2. Kalkınma Kutbu İlkesi.....	44
2.2.1.3. Halkın Katılımı İlkesi.....	44
2.2.2. Bölgesel Kalkınma Politikasının Araçları.....	45
2.2.2.1. Bölgesel Planlama.....	45
2.2.2.2. Kamu Yatırımları.....	45
2.2.2.3. Mali ve Vergisel Teşvik Tedbirleri.....	46
2.2.2.4. Kalkınma Ajansları.....	47
2.2.2.5. Diğer Araçlar.....	47
2.2.3. Bölgesel Kalkınma Politikalarının Amaçları.....	48
2.2.3.1. Büyüme Amacı.....	48
2.2.3.2. İstikrar Amacı.....	48
2.2.3.3. Dengeleme ve Eşitleme Amacı.....	48
2.3. Bölgesel Kalkınmayı Açıklamaya Yönelik Teoriler.....	49
2.3.1. Merkezi Yerler Teorisi.....	49
2.3.2. Sektörler Teorisi.....	50
2.3.3. Yeni Sanayi Odakları Teorisi.....	50
2.3.4. İhracat Merkezleri Teorisi.....	51
2.3.5. Geleneksel Bölgesel Kalkınma Yaklaşımı.....	51
2.3.6. Tam Yığılma Yaklaşımı.....	53
2.3.7. Yeni Bölgeselcilik Yaklaşımı.....	54

2.3.8. Birikimli Nedensellik Yaklaşımı	55
2.3.9. İçsel Bölgesel Kalkınma Yaklaşımı.....	56
2.3.10. Merkez-Çevre Yaklaşımı	58
2.3.11. Keynesyen Bölgesel Kalkınma Yaklaşımı	58
2.3.12. Neo-Klasik Bölgesel Kalkınma Yaklaşımı.....	60
2.3.13. Kalkınma Kutupları Yaklaşımı	61
2.3.14. Yeni Ekonomik Coğrafya Yaklaşımı.....	65
ÜÇÜNCÜ BÖLÜM	67
3.LİMANLARIN EKONOMİK ETKİLERİ VE BÖLGESEL KALKINMA İLE OLAN İLİŞKİLERİ	67
3.1. Limanların Dünyadaki Yeri ve Önemi	72
3.2. Limanların Türkiye'deki Yeri ve Önemi.....	79
DÖRDÜNCÜ BÖLÜM.....	85
4.LİMAN EKONOMİSİ ve BÖLGESEL KALKINMA: TEKİRDAĞ İLİ ÖRNEĞİ	85
4.1. Tekirdağ Limanlarının Kuruluşları ve Konumları	85
4.2.Tekirdağ Limanlarının Özellikleri ve Faaliyet Alanları.....	86
4.3.Tekirdağ Limanlarının Hinterlandı.....	89
4.4. Tekirdağ Limanlarının Bölgesel Kalkınmaya Olan Etkileri ile İlgili Verilerin Analizi	90
4.4.1. Elleçlenen Yük Miktarı.....	91
4.4.2. Uğrayan Gemi Sayıları	93
4.4.3. Elleçlenen Yük Cinsleri	95
4.4.4. Verilen Hizmetler	96
4.4.5. Faaliyet Raporları	102
4.4.6. Nüfus Verileri	107
4.4.7. İstihdam	108
4.4.8. Vergiler	110
4.4.9. Tekirdağ-Edirne-Kırklareli İllerinin Dış Ticaret Verileri.....	111
4.4.10. Tekirdağ İlinin Ülkeler Bazında Dış Ticareti	112
4.5. Tekirdağ Limanlarının Bölgesel Kalkınmaya Olan Etkilerinin Değerlendirilmesi	115

SONUÇ	118
KAYNAKÇA	122



TABLO LİSTESİ

Tablo.1: Liman Başkanlıkları Bazında Konteyner Elleçleme İstatistikleri	17
Tablo.2: Liman Başkanlıkları Bazında Kruvaziyer Gemi ve Yolcu İstatistikleri	20
Tablo.3: Kabotaj Hattında Taşınan Araç ve Yolcu Sayısı	22
Tablo.4: Yurtdışı Bağlantılı RO-RO Hatlarında Taşınan Araç Sayısı	25
Tablo.5: Bölgesel Kalkınma Olgusunun Gelişimi	53
Tablo.6: Coğrafi Uyumu Etkileyen Kuvvetler	65
Tablo.7: Liman Ekonomisinin Etki Alanları	70
Tablo.8: Dünyada Konteyner Elleçleme Hizmetinde 2014 Yılı İtibarı ile İlk 10 Sırayı Alan Ülkeler	74
Tablo.9: Dünyada Gemi Tipine Göre Toplam Ticaret Filosu.....	76
Tablo.10: Dünya Denizyolu Taşımacılığı ile Gerçekleştirilen Ticarete Kargo Türlerine Göre Yükleme/Boşaltmanın Analizi	77
Tablo.11: Türkiye’de Liman Başkanlıkları Bazında Limanlarımızda Gerçekleştirilen Toplam Elleçleme İstatistikleri	81
Tablo.12: Türkiye’de Liman Başkanlıkları Bazında Limanlara Uğrayan Gemi Sayısı	83
Tablo.13: Tekirdağ Limanları ve Özellikleri	87
Tablo.14: Tekirdağ Liman Başkanlığı Bazında Gerçekleştirilen Toplam Elleçleme Miktarı	91
Tablo.15: Tekirdağ Liman Başkanlığı Bazında Limanlara Uğrayan Gemi Sayısı ...	93
Tablo.16: TDİ Tekirdağ Limanı’nda Gemiye Verilen Hizmetler Ücret Tarifesi	97

Tablo.17: TDİ Tekirdağ Limanı'nda Eşyaya Verilen Hizmetler-Yükleme/Boşaltma Hizmetleri Ücret Tarifesi	98
Tablo.18: TDİ Tekirdağ Limanı'nda Eşyaya Verilen Hizmetler-Terminal Hizmetleri Tarifesi	98
Tablo.19: TDİ Tekirdağ Limanı'nda Verilen Diğer Hizmetler Ücret Tarifesi	99
Tablo.20: TDİ Tekirdağ Limanı - Liman Hizmetleri Üretim Tablosu	100
Tablo.21: TDİ Tekirdağ Limanı 2012 Faaliyet Raporunun Analizi	102
Tablo.22: TDİ Tekirdağ Limanı 2013 Faaliyet Raporunun Analizi	103
Tablo.23: TDİ Tekirdağ Limanı 2014 Faaliyet Raporunun Analizi	104
Tablo.24: TDİ Tekirdağ Limanı 2015 Faaliyet Raporunun Analizi	105
Tablo.25: TDİ Tekirdağ Liman İşletmesi Müdürlüğü Yıllar Sonu İtibarı ile Kar/Zarar Durumunun Karşılaştırılması	106
Tablo.26: Tekirdağ İlinin Toplam Nüfus Sayısı	108
Tablo.27: TDİ Tekirdağ Limanı İstihdam Verileri	109
Tablo.28: TDİ Tekirdağ Limanı'nın Ödediği Emlak Vergileri	110
Tablo.29: Tekirdağ-Edirne-Kırklareli İllerinin Dış Ticaret Verilerinin Analizi	111
Tablo.30: Tekirdağ İlinin 2012 ve 2013 Yıllarındaki Dış Ticaretinin İlk 10 Ülke Bazında Analizi	113
Tablo.31: Tekirdağ İlinin 2014 ve 2015 Yıllarındaki Dış Ticaretinin İlk 10 Ülke Bazında Analizi	114

GRAFİK VE ŞEKİL LİSTESİ

Grafik.1: Demiryolu Taşımacılığında Liman Elleçlemesi	24
Grafik.2: Dünyada Konteyner Elleçleme Hizmetinin Yıllar İtibarı ile Dağılış Grafiği	75
Grafik.3: Dünyada Gemi Tipine Göre Toplam Ticaret Filosunun Dağılış Grafiği ..	76
Grafik.4: Dünya Denizyolu Taşımacılığı ile Gerçekleştirilen Ticarete Kargo Türlerine Göre Toplam Mal Yükleme/Boşaltmanın Analizinin Dağılış Grafiği	78
Grafik.5: Türkiye’de Liman Başkanlıkları Bazında Gerçekleştirilen Toplam Elleçleme Miktarının Yıllara Göre Dağılış Grafiği	82
Grafik.6: Türkiye’de Liman Başkanlıkları Bazında Limanlara Uğrayan Gemi Sayısının Yıllara Göre Dağılış Grafiği	83
Grafik.7: Tekirdağ Liman Başkanlığı Bazında Gerçekleştirilen Toplam Elleçleme Miktarının Yıllara Göre Dağılış Grafiği	92
Grafik.8: Tekirdağ Liman Başkanlığı Bazında Limanlara Uğrayan Gemi Sayısının Yıllara Göre Dağılış Grafiği	94
Grafik.9: TDİ Tekirdağ Liman İşletmesi Müdürlüğü’nün Yıllar Sonu İtibarı ile Kar/Zarar Durumunun Dağılış Grafiği	106
Şekil.1: Limanın Evrimi	71

KISALTMALAR LİSTESİ

AB	Avrupa Birliği
ABD	Amerika Birleşik Devletleri
AR-GE	Araştırma-Geliştirme
DPT	Devlet Planlama Teşkilatı
DTO	Deniz Ticaret Odası
DWT	Deniz Ticareti Ölçü Birimi (Dead Weight Tonnage)
GRT	Gros Ton (Gross Register Tonnage)
GSMH	Gayrı Safi Milli Hasıla
KOBİ	Küçük ve Orta Büyüklükteki İşletmeler
MEB	Milli Eğitim Bakanlığı
OSB	Organize Sanayi Bölgeleri
OSHA	Occupational Safety and Health Administration
RO-RO	Roll On / Roll Off
TCDD	Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
TDİ	Türkiye Denizcilik İşletmeleri
TEU	1 Adet 20ft'lik Konteyner Hacmi (Twenty-Foot Equivalent Unit)
TTSO	Tekirdağ Ticaret ve Sanayi Odası
TL	Türk Lirası

UBAK	Ulaştırma Bakanlığı
UDHB	Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı
UNCTAD	Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı (United Nations Conference on Trade and Development)
UTİKAD	Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği



GİRİŞ

Dünya ticaretinin % 85 oranında denizyolu taşımacılığı ile yapılması limanların global düzeydeki önemini ortaya koymaktadır. Önceleri deniz taşıtlarının sadece barınak olarak kullandığı bir yapı olan limanlar; özellikle 1970’li yıllardan sonra ülkelerin izlemiş olduğu liberalizasyon politikaları sonucu değişen ekonomik yapı ve her geçen gün artan ülkeler arası etkileşim sonucu, günümüzde dünya ticaretinin yerine getirilmesinde bir dinamo görevi görmektedirler.

Limanlar yükleme/boşaltma, depolama ve lojistik gibi çeşitli hizmetlerinin yanında; hem liman sahaları içinde hem de liman sahaları dışında yaratmış olduğu çeşitli ekonomik ve sosyal girdiler sonucu meydana gelen “liman ekonomisi” ile, hem bölgesel hem de ulusal düzeyde büyük katkılar sağlamaktadırlar.

Liman ekonomisi sadece ekonomik yaşamı değil bunun yanında doğal hayatı ve çevreyi, insan kaynaklarını, enerji kaynaklarını, ulaşım ve seyahat imkânlarını ve özellikle de kent yaşamını etkileme kapasitesine sahip bir yapıdan oluşmaktadır.

Liman ekonomisi günümüzde bölgesel kalkınma olgusu için büyük önem arz etmektedir. Öncelikle, kalkınma olgusu 2.Dünya Savaşından sonra birçok yeni ülkenin kurulması ve bu ülkelerin gelişime ihtiyaç duymalarından dolayı ortaya çıkmıştır. Bölgesel kalkınma olgusu da bu gelişmelere paralel olarak, ülkelerin gelişmesi ve bölgeler arası farklılıkları ortadan kaldırmak için izledikleri politikaları içeren bir yapıdan oluşmaktadır. Bu konu ile ilgili olarak teorisyenler birçok görüş ortaya atmış ve farklı şekillerde bölgesel kalkınmayı gerçekleştirme yolları önermişlerdir.

Liman ekonomisi, bölgesel farklılıkları ortadan kaldırmak ve bölgesel kalkınmayı gerçekleştirmek için, günümüzde devletlerin başvurdukları bir araç olarak ön plana çıkmaktadır. Limanlar, yaratmış oldukları çeşitli imkânlardan dolayı bölgesel kalkınma konusunda sosyo-ekonomik avantajlar sunmaktadır. Son yıllarda liman ekonomisinde yaşanan gelişmeler de bölgesel kalkınmanın gerçekleştirilmesi için kullanılan bu aracın anlamlı olduğunu kanıtlamaktadır. Dünya genelinde ülkelerin liman ekonomisinden maksimum seviyede yararlanmaları ve buna bağlı bir

ekonomik sistem inşa etmeleri de günümüzde limanlar ve bölgesel kalkınma arasındaki ilişkinin ne kadar önemli olduğunu göstermektedir. Bu noktada dünyadaki gelişmelere paralel olarak üç tarafı denizlerle çevrili ülkemizin de önce bölgesel daha sonra ülke genelinde kalkınmayı gerçekleştirmek için liman ekonomisinden maksimum seviyede yarar sağlaması önem arz etmektedir.

Tekirdağ ilindeki limanlar da sadece kentsel değil aynı zamanda bölgesel nitelikte hizmet vermektedirler. Tekirdağ limanlarında hizmet verilen gemi sayısı ve yükleme/boşaltma hizmetleri her geçen yıl artmakta ve bu limanlar bölgesel kalkınmaya sürekli katkı sağlamaktadırlar. Bunun yanında Tekirdağ limanlarının işlem hacmini ve etki alanlarını artırabilmesi için gerekli yatırımların yapılması da gerekmektedir.

“Limanların Bölgesel Kalkınmaya Olan Etkisi: Tekirdağ İli Örneği” adı verilen bu çalışma 4 ana bölümden oluşmaktadır:

Giriş bölümünde çalışmanın içeriği hakkında temel oluşturmak için genel hatları ile liman ekonomisi, bölgesel kalkınma ve Tekirdağ limanlarının etkilerinden bahsedilmiştir.

Metodoloji ve ilgili literatür başlığı altında, metodoloji kısmında çalışmanın ana problemi ve alt problemleri ele alınarak çalışmanın nasıl yapıldığı açıklanmıştır. Bunun yanında çalışmada yararlanmak üzere liman ekonomisi ve bölgesel kalkınma ile ilgili gerekli literatür çalışması da ikinci bölümde yer almaktadır.

Birinci bölümde ise liman ekonomisi konusuna değinilmiştir. Liman ekonomisi, liman sınıflandırılması, limanların işlevleri ve limanların hinterlandı ayrıntılı bir şekilde incelenmiş olup; son olarak limanlar ve denizyolu taşımacılığındaki arasındaki ilişki ele alınmış ve ilgili veriler analiz edilmiştir.

İkinci bölümde kalkınma ve bölgesel kalkınma kavramları ele alınmıştır. İlk olarak kalkınma olgusu ve bunu açıklayan teoriler ele alınmıştır. Bölgesel kalkınma ile ilgili olarak da ilk bölgesel kalkınma politikasının ilkeleri, araçları ve amaçları ele alınmış olup, son olarak bölgesel kalkınma teorileri incelenmiştir.

Üçüncü bölümde limanların ekonomik etki alanları ve bölgesel kalkınma ile olan ilişkileri incelenmiş olup; dünyada ve Türkiye'deki limanların durumu ilgili veriler ışığı altında analiz edilmiştir.

Dördüncü bölümde ise Tekirdağ ilinde bölgesel kalkınma açısından liman ekonomisinin yeri ve önemi tartışılmıştır. Tekirdağ limanlarının gerekli verileri ve Tekirdağ ilinin diğer verileri ele alınarak yapılan çalışmada liman ekonomisi ve bölgesel kalkınma arasında anlamlı sonuçlara ulaşılmıştır.

Sonuç kısmında ise liman ekonomisi ve bölgesel kalkınma arasındaki ilişki açısından Tekirdağ limanları ile ilgili analiz edilen verilerin sonuçları ortaya konulmuş ve geleceğe yönelik gerekli önerilerde bulunulmuştur.

Bu çalışmada Tekirdağ ilinde faaliyet gösteren özel kesime ait Asyaport liman yönetiminin bilgi edinme konusunda yaratmış olduğu güçlükler ve engellerden dolayı Asyaport limanı ile ilgili verilerden yararlanılamamıştır, ancak Asyaport limanı ile ilgili genel bulgulardan bahsedilmiştir. Bunun yanında, dünya limanları ile ilgili veriler incelenirken UNCTAD verilerinin güncellenmiş halinin 2014 yılı sonuna kadar olması nedeniyle 2015 yılı verilerinden yararlanılamamıştır.

Karşılaşılan tüm zorluklara rağmen bu çalışmanın, bu konunun önemi ortaya çıkararak gelecekte yapılacak olan diğer araştırmalara ve araştırmacılara bir kaynak olması ve fikir vermesi arzu edilmektedir.

METODOLOJİ VE İLGİLİ LİTERATÜR

Bu çalışma, literatür taramasına dayalı olarak liman ekonomisi ve bölgesel kalkınma arasındaki ilişkiyi açıklamayı ve bu mevcut ilişkinin de açıklayıcı ve kanıtlayıcı bir şekilde ortaya konabilmesi adına Tekirdağ ilindeki limanlar ele alınarak gerekli değerlendirmelerin yapılması hedeflenmektedir.

Bu çalışma ile ilgili yapılan araştırmalarda nitel araştırma yöntemlerinden durum (örnek olay) çalışmasından yararlanılmıştır. Durum çalışması yapılırken araştırma sorusu “liman ekonomisi ve bölgesel kalkınma arasında nasıl bir ilişki vardır?” şeklinde belirlenmiştir. Araştırmanın alt problemleri ise:

- 1.Liman ekonomisini oluşturan unsurlar nelerdir?
2. Bölgesel kalkınma kavramını açıklayan teoriler nelerdir?
3. Liman ekonomisinin bölgesel kalkınma ile olan ilişkisini açıklayan teori/teoriler var mıdır?
4. Limanların bölgesel kalkınmaya olan etkileri nelerdir?
5. Liman ekonomisi ve bölgesel kalkınma ilişkisinde Tekirdağ ilindeki limanların rolü nedir? olarak belirlenmiştir.

Durum çalışmasında tezimi oluşturan analiz birimi liman ekonomisidir. Çalışmadaki örnek durumu ise Tekirdağ ilindeki limanlar oluşturmaktadır. Tezimde araştırma yaptığım limanlar ise TDİ Tekirdağ limanı ve Asyaport limanıdır. Tezimde veri toplama yöntemleri ise kitap, makale, dergi, yüksek lisans ve doktora tezleri, süreli yayınlar, sempozyumlar, kongre bildirileri, kurum raporları, görüşme, doküman incelemesi, arşiv kayıtları ve web sitelerinden oluşmaktadır. Araştırma sorusu olarak “liman ekonomisi ve bölgesel kalkınma arasında nasıl bir ilişki vardır?” sorusunun alt problemlerine cevap bulabilmek için durum olarak Tekirdağ ilindeki limanlar ile ilgili kaynaklar ve verilerden yararlanılmıştır. Yararlanılan bu veri ve kaynaklar analiz ederek çalışmada yer verilmiştir. Durum çalışmasının son bölümü olan durum çalışmasının raporlaştırılmasında ise ilk bölüm olarak liman

ekonomisi, sonra bölgesel kalkınma, daha sonra limanların bölgesel kalkınmaya olan etkisi bölümlerini oluşturabilmek için araştırma soruları cevaplanmıştır. Son bölümde ise Tekirdağ limanları ile ilgili elde edilen veriler tablo ve grafikler oluşturularak analiz edilmiştir. Tüm bu yararlanılan kaynak ve veriler de sonuç kısmında değerlendirilerek çalışma tamamlanmıştır.

Çalışmanın amacı doğrultusunda Türkiye ve dünyada, limanlar ve bölgesel kalkınma alanındaki araştırmaları ve sonuçlarını değerlendiren çalışmaların bulgularına kısaca değinilmiştir. Türkiye’de limanlar konusunda yapılmış çalışmalar olsa da spesifik olarak liman ekonomisi alanında yapılan çalışmalar kısıtlıdır, bunun yanında dünyada limanlar ve liman ekonomisi alanında yapılmış çok sayıda çalışma bulunmaktadır.

Bayraktutan ve Özbilgin, (2013) yapmış oldukları çalışmada limanların ekonomik açıdan önemini incelemiş, dünya limanlarını da ele alarak Kocaeli limanlarının ülke içerisindeki yerini ortaya koymayı hedeflemişlerdir. *Eroğlu*, (2016) yaptığı çalışmada Tekirdağ limanlarının coğrafi konumları, bölge ve ülke düzeyindeki önemini ve sosyo-ekonomik katkılarını incelemiştir. Bu çalışmaya benzer nitelikte *Koday ve Baki*, (2014) Gemlik Limanı’nı, *Eroğlu ve Bozyiğit*, (2013) Aliğa Limanı’nı, *Yaşar*, (2008) Çanakkale Kepez Limanı’nın bölge ve ülke ekonomisi içerisindeki etkilerini incelemişlerdir. *Arslan*, (2014) ise Kocaeli limanlarından biri olan Derince limanının mevcut durumu ve ekonomik etkilerini ele almış ve bunları ortaya koymak içinde saha araştırması ve anketler yapmıştır. Elde ettiği verileri temel istatistiksel yöntemler, kümeleme testleri, ANOVA testi, Z puanlama, oran analizleri ve değerlendirme için indirgenmiş nakit akımı analizi ve piyasa çarpanları yöntemlerini kullanarak Derince Limanı’nın önemini ortaya koymuş ve önerilerde bulunmuştur.

Baran, (2010) İzmir Alsancak Limanı’nı özgün bir model ortaya koyarak, etki alanını tespit etmeye çalışmış ve İzmir ekonomisi ile ilgili bağımlı çalışmıştır. *Biber*, (2014) ise Tekirdağ ilinde kurulacak olan Asyaport limanının yaratacağı etkiyi değerlendirmiştir.

Ateş vd., (2012) yaptıkları çalışmada denizyolu taşımacılığı içerisinde konteyner taşımacılığının önemini belirtmek ve mevcut istatistiklerle Türkiye limanları içerisindeki konteyner taşımacılığının yeri ve önemini ortaya koymaya çalışmışlardır. *Korkmaz*, (2012) ise yaptığı çalışmada denizyolu taşımacılığının Türkiye'deki mevcut durumunu en küçük kareler (EKK) yöntemi ile toplam gemi sayısı, sanayi üretim endeksi ve toplam ticaret hacmi arasındaki ilişkiyi analiz etmeye çalışmıştır. *Esmer*, (2003) yapmış olduğu tez çalışmasında Ege ve Marmara bölgelerinin yük potansiyelini ortaya koymak ve liman yükleme hizmetleri talebini karşılamak için, bölge hinterlandlarının sosyo-ekonomik göstergeleri ile bölge limanlarında elleçlenen yük miktarı arasındaki ilişkiyi göstermek için regresyon analizi yaparak önerilerde bulunmuştur.

Yüksel vd., (2002) ise dünya limancılık sektöründeki gelişmeleri ele alarak, Türkiye limanlarına uygulanabilirliğini analiz etmişlerdir. *Akten vd.*, (2001) yazmış oldukları makalede Türk limanlarının mevcut yapısı ve sorunlarını ele almışlar, AB adayı ülkemizin AB'ye girişteki önemini belirtmek ve limancılık sektörünün buna uygun hale getirilmesi için önerilerde bulunmuşlardır. *Baykan ve Akyarlı*, (2000) yapmış oldukları çalışmada liman trafiğini karşılamada günlük çeken limanlara alternatif liman önerilerini sunmakta; Türk limanlarının artan denizyolu taşımacılığını karşılayabilmek için yapılacak limanların, dünya deniz ticareti ve denizyolu taşımacılığına uygun olması için tavsiyelerde bulunmuşlardır. *Kayserilioğlu*, (2004) çalışmasında denizyolu taşımacılığında dünyadaki ve Türkiye'deki limanları ele almış ve Türk limanlarının mevcut potansiyelini kullanabilmesi adına önerilerde bulunmuştur. *İncaz*, (2013) yaptığı çalışmada taşımacılık türlerini ele alarak dünya ve Türk denizcilik sektörünü incelemiş ve tavsiyelerde bulunmuştur.

DPT, (2007) denizyolu ulaşımı için hazırlanan raporda denizyolunda dünya, AB ve Türkiye'deki mevcut durum ele alınmış; AB'ye uyum ve gelecekte denizyolu taşımacılığında istenilen verimi elde etmek için çeşitli stratejiler geliştirilmiş ve öneriler ortaya konmuştur. *Erkmen ve Özkaynak*, (2015) yazmış oldukları makalede liman ekonomisinin etki alanlarını incelemişler ve liman ekonomisinin sürdürülebilir hale getirilmesi için stratejiler geliştirmişlerdir.

Zorlu, (2007) yapmış olduğu tez çalışmasında öncelikle dünya limanları ve Türkiye limanlarının mevcut durumunu incelemiş ve limanlar arası rekabet koşullarına uygun olacak şekilde Marmara Bölgesi için rekabeti gerçekleştirebilecek ideal liman yeri önerisinde bulunmuştur. *Erer*, (2005) ise tez çalışmasında Türkiye limanlarının mevcut potansiyeli, ekonomik etkileri ve genel idari yapılanmalarını ele almış ve elde sonuçlar ışığında Türk limanları için genel yönetim ve yapılanma ve sahiplenme modelini önermiştir. *Eliyi vd.*, (2008) yapmış oldukları makale çalışmasında dünya ve Türkiye limanlarının yönetimini ele almış ve liman verimliliğini artırmak için önerilerde bulunmuşlardır.

Talley, (2009) Liman Ekonomisi adlı kitabında, liman kullanıcıları ve limanlarda hizmet verenlerin, ekonomik hayattaki kararlarını ve bunların sonuçlarının liman ekonomisi üzerine etkilerini ele aldığı kapsamlı bir çalışma yapmıştır. *Notteboom ve Rodrigue*, (2005) yazmış oldukları makalede liman ve liman sistemlerinin gelişimi için limanın bölgeselleşmesi konusunu ele alarak liman ekonomisi açısından etkilerini incelemişlerdir. *Fujita ve Mori*, (1995) yapmış oldukları çalışmada büyük şehirlerin oluşumunda limanların rolünü ortaya koymak için yığılma ekonomileri ve merkez etkisi arasındaki etkileşimi incelemişler, mekansal ekonomik kalkınma için evrimsel bir model önermişlerdir.

Millan vd., (2010) tarafından yapılan çalışmada limanların arz ve talebi, ekonomik etkileri, limanların teknik ve dağıtım etkinlikleri, limanların fayda-maliyet analizi ve dışsallıkları gibi konuları ele alan denemeleri bir araya toplayan liman ekonomisi ile ilgili çalışma yapmışlardır. *Pallis vd.*, (2010) liman ekonomisi, politika ve yönetimi hakkında yapmış oldukları çalışmada 1997-2008 yılları arasında limancılık faaliyetleri ile ilgili yapılan çalışmaların analizini yapmışlar ve önerilerde bulunmuşlardır. *Dwarakish ve Salim*, (2015) yapmış oldukları çalışmada ülkelerin kalkınması konusunda limanların rolünü ele almışlar ve çok sayıda dünya limanını analiz ederek olumlu sonuçlara ulaşmışlardır. *Ferrari vd.*, (2012) yapmış oldukları çalışmada limanlar ve bölgesel kalkınma arasındaki ilişkiyi Avrupa limanlarındaki mevcut durumu analiz ederek ortaya koymaya çalışmışlardır.

Jung, (2011) yapmış olduğu çalışmada yerel ekonomilerde limanların katkısını ölçmek için Kore'deki büyük liman kentlerinin, liman hacimleri ve ekonomik göstergelerini ele alarak, yerel ekonomi-liman ekonomisi arasındaki ilişkiyi analiz etmiştir *Hoyle*, (1998) yapmış olduğu araştırmada liman ve kent arasındaki ilişkinin bölgesel kalkınmaya etkilerini göstermek için İspanya limanlarını incelemiştir. *Chai*, (2005) yapmış olduğu tez çalışmasında denizyolu taşımacılığı ve limanlar arasındaki ilişkinin bölgesel ekonomik gelişimi nasıl etkilediğini göstermek için Mombasa Limanı'nı analiz etmiştir. *Merk ve Li*, (2013) yapmış oldukları çalışmada Hong Kong limanlarının etkilerini ve limanların performanslarına dayanarak limanların rekabet edebilirliğini analiz etmişler, liman performansını ve olumlu etkilerini artırmak üzere önerilerde bulunmuşlardır. *Richardson*, (2012) yapmış olduğu çalışmada Louisiana bölgesindeki limanların ekonomik etkilerini ortaya koymak üzere bölgedeki limanların ekonomik göstergelerinden yararlanarak analiz yapmıştır. *Meersman vd.*, (2007) yapmış oldukları çalışmada liman faaliyetlerinin ekonomik etkilerini ve Belçika'daki endüstri kolları arasındaki ilişkileri ortaya koymak için Antwerp limanını analiz etmişlerdir. *Maharaj*, (2013) yapmış olduğu çalışmada ekonomik kalkınma ve limanın büyümesi arasındaki ilişkiyi Durban limanını analiz ederek incelemiştir. *Lee vd.*, (2008) liman ve kent arasındaki etkileşimi ortaya koymak için Hong Kong ve Singapur limanlarını analiz etmişlerdir. *Essoh*, (2013) yapmış olduğu çalışmada Fildişi limanlarını ele alarak liman faaliyetleri ve diğer sektörler arasındaki ilişkinin ekonomik analizini yapmıştır. *Merk*, (2015) yapmış olduğu çalışmada Marsilya ve Mersin limanlarını karşılaştırarak Akdeniz'e kıyısı olan ülkelerin liman ve şehir arasındaki ekonomik etkileşimin analizini yapmıştır. *Vormann*, (2015) yapmış olduğu çalışmada Kuzey Amerika'da bulunan küresel liman kentlerinin oluşumunu ve etkilerini analiz etmiştir.

BİRİNCİ BÖLÜM

1.LİMAN EKONOMİSİ

Limanlar uluslararası ticaretin ana damarlarından biridir. Dünya dış ticaretinin yaklaşık olarak %85'i denizyolu taşımacılığı ile yerine getirilmekte ve limanlar bu konuda kilit bir rol oynamaktadır. Limanlar geçmişten günümüze önemli ticaret ve turizm merkezleri olarak dünyadaki mal ve insan hareketlerinin dolaşımına ve bununla birlikte global ekonominin yanında uygarlıkların da şekil almasında başrolde yer almışlardır (Fedai & Madran, 2015, s. 1). Bunun yanında limanlar dünya ekonomisinin yanında hem bölgesel hem de ulusal ekonomiye büyük katkı sağlamakta, sanayi ve ticaretin ilerlemesi ve gelişmesi noktasında önemli görevler üstlenmektedir.

Türkiye, Avrupa ve Asya arasındaki özel konumundan dolayı taşımacılık yönünden büyük bir potansiyele sahiptir. Türkiye üç kıtanın geçiş yollarında bulunması nedeniyle; Cebelitarık Boğazı ile Atlas Okyanusu'na, Süveyş Kanalı ile Arap Yarımadası ve Hint Okyanusu'na, Türk Boğazlarının Karadeniz-Akdeniz bağlantılarıyla Avrasya ve Uzakdoğu'ya ulaşım konusunda çok önemli bir konuma sahiptir (DPT, 2007, s. 1). Türkiye söz konusu mevcut konumu ile denizyolu taşımacılığı ve özellikle de limanlar açısından ön plana çıkmakta ve dünya ticaretinde başat bir ülke olarak yer almaktadır.

Bu noktada liman kavramını farklı şekillerde tanımlanmıştır:

Genel hatları ile kara ve deniz ulaştırma sistemleri arasında ve kendi iç yapılarında trafik ve yük ticaretinin yapıldığı, elleçlendiği ulaştırma yapıları liman olarak tanımlanmaktadır (Baykan & Baykan, 1998, s. 437). Diğer bir tanım olarak liman, gemiye, yüke veya yolcuya yönelik olarak çeşitli hizmetlerin sunulduğu, yüklerin depolandığı ve burdan hinterlanda aktarıldığı, hedeflenen amaçlara yönelik uygun tesis ve çeşitli araç-gereçlere sahip olan ticari bir yapı olarak ifade edilebilir (Akten vd.,2001, s. 346). Başka bir tanımda liman, gemilerin giriş-çıkış yaptıkları,

hizmet gördükleri ve yüklerinin teslim edilmesine kadar korunması için tesisleri ve yapıları mevcut olan, gemiden karaya, bir gemiden başka bir gemiye, karadan gemiye yük ve insan naklinin yapıldığı, ülkelerin belirli bölgelerinde çeşitli ekonomik faaliyetlerin yapıldığı ve taşıma türleri arasında transferin gerçekleştirildiği, belirli sınırları olan kara ve deniz yapıları olarak tanımlanabilir (Baykan & Akyarlı, 2000, s. 326). Tüm bu tanımlardan yola çıkarak liman kavramını genel hatları ile ifade edecek olursak; yüklerin ve yolcuların karadan deniz taşıtlarına, deniz taşıtlarından da karaya boşaltılıp yüklendiği, bunun yanında deniz taşıtlarının sığınak olarak kullandığı korunaklı alanlar olarak belirtilebilir.

Limn ekonomisi ve limanlar ile ilgili yapılan çalışmaları incelediğimizde limanların birbirinden farklı özellik ve niteliklere sahip olduğu, bundan dolayı da farklı işlevlerinin olduğunu ve bu noktada limanların bulunduğu konumun hinterlandını da etkilediğini görmekteyiz. Limanların en önemli özelliği ise deniz yolu taşımacılığının yerine getirilmesinde olmazsa olmaz faktörlerden biri olmasıdır. Bu noktada aşağıda limanların sınıflandırılması, işlevleri, hinterlandı ve deniz yolu taşımacılığı ile olan ilişkilerini incelenecektir.

1.1. Limanların Sınıflandırılması

Limnlar konumuna, faaliyet alanlarına, verdikleri hizmete, işlevlerine ve yük tiplerine göre çeşitli sınıflandırmalara ayrılmışlardır. Buna göre:

✓ **Konumuna göre limanlar** (Keçeli, 2013, s. 3):

- 1) ***Deniz Limanı:*** Açık denize bakan limn türüdür.
- 2) ***Nehir Limanı:*** Nehir üzerinde deniz taşımacılığı yapılmasına olanak veren, uygun derinlik ve akışa sahip nehirler üzerinde var olan limn türüdür.
- 3) ***Göl Limanı:*** Van Gölü, Hazar Denizi gibi büyük göllerin bir kenarından diğer kenarına deniz taşımacılığı yapan gemilerin yararlandığı limn türüdür.
- 4) ***Kanal Limanı:*** Panama ve Süveyş gibi kanallarda bulunan limn türüdür.

✓ **Faaliyet alanlarına göre limanlar** (Sesli, 2008, s. 12-13):

- 1) **Yerel Limanlar:** Ülkelerin geri kalmış bölgelerine hizmet sunan ve yerel taşımacılıkla uğraşanların ülkenin ekonomik merkezine ulaşmasına olanak veren liman türüdür.
 - 2) **Bölgesel Limanlar:** Yerel limanlardan yola çıkan yüklerin toplama merkezi olan ve daha gelişmiş hinterlandlara hizmet veren liman türüdür. Bulunduğu ülke içinde hizmet verirler.
 - 3) **Ulusal Limanlar:** İthalat ve ihracat için global düzeyde taşımacılık merkezi konumuna sahip ve büyük ekonomik merkezlere hizmet veren liman türüdür.
- ✓ **Verdikleri hizmete göre limanlar** (Bolat, 2010, s. 4-5):
- 1) **Ana Liman:** Söz konusu limanlar hizmet etki alanlarından ithal veya ihrac ettikleri yüklerin kendi bölgesel düzeyine sahipken diğer limanlardan gelen ulusal ve uluslararası yüklerin besleme ya da uğrak limanlara aktarılmasında rol oynayan liman türüdür.
 - 2) **Aktarma Limanı:** Genel olarak uluslararası yük aktarımı için kargoların elleçlendiği liman türüdür.
 - 3) **Uğrak Limanı:** Söz konusu limanlara uluslararası deniz taşıtları ya da kıtalararası deniz taşıtları belirli aralıklarda uğrayabilir fakat aktarma kargosu elleçlenmesi söz konusu olmayan liman türüdür.
 - 4) **Besleme Limanı:** Ana limanlara uğrayan konteyner gemileri bu limanlara uğramaz; sadece ana limanlardan aktarılan yükleri elleçleyerek kendi hizmet etki alanına hizmet veren liman türüdür.
- ✓ **İşlevlerine göre limanlar** (Gündüz, 2008, s. 23-25), (Keçeli, 2013, s. 3):
- 1) **Askeri Limanlar:** Donanma için yapılmış limanlardır. Ticari faaliyet göstermezler.
 - 2) **Ticari Limanlar:** Ülkenin dış ticaretinin büyük bir kısmının yapıldığı, ithalat ve ihracat ürünlerinin elleçlendiği liman türüdür.
 - 3) **Özel Limanlar:** Varlıklı kişilere, hükümdarlara ait özel yapıdaki liman türüdür.
 - 4) **Endüstriyel Limanlar:** Hinterlandında bulunan sanayi bölgesine hizmet sunan liman türüdür.
 - 5) **Sığınma Limanları:** Küçük deniz taşıtlarının olumsuz hava koşullarında güven içinde barınabilmeleri, sığınabilmeleri için yapılan liman türüdür.

6) **Balıkçı Limanı:** Balıkçılık yapan deniz taşıtlarının kullandığı liman türüdür.

✓ **Yük tiplerine göre limanlar** (Balık, 2014, s. 3-4):

- 1) **Genel Kargo Limanı:** Kuru yük, paletli, dökme vb. her türlü kuru yükün uygun nitelikteki araç-gereçlerin kullanılmasıyla yapılan yükleme, boşaltma aşamalarının yapıldığı liman türüdür.
- 2) **Konteyner Limanı:** Büyük tonajlı kara taşıtlarının kullandığı, konteyner adı verilen, kara ve deniz yük taşımacılığında kullanılan belirli ölçülerdeki kutulara yerleştirilmiş halde taşınan yüklerin elleçlendiği ve yükleme-boşaltma işlemlerinin yapıldığı liman türüdür.
- 3) **Ro-Ro Limanı:** Römork ve kamyonların yükleri ile beraber Ro-Ro gemilerinde taşınmaya başlaması ile söz konusu gemilerin yükleme-boşaltma yaptığı liman türüdür.
- 4) **Dökme Yük Limanı:** Maden cevheri, çimento, kum, tahıl gibi dökme kuru yüklerin elleçlendiği liman türüdür.
- 5) **Sıvı Yük Limanı:** Petrol, doğalgaz, azot vb. kimyasalların yükleme-boşaltma, bunun yanında depolama ve taşımacılığa yönelik olarak boru hatlarına sahip özel olarak yapılmış liman türüdür.

1.2. Limanların İşlevleri

Limanlar geçmişten günümüze kadar işlevsel anlamda büyük değişimlere uğramışlardır. İlk başlarda sadece deniz taşıtlarının barınak olarak kullanması için düşünülen bu yerler daha sonraki süreçte hizmetin üretildiği merkez konumuna geçiş yapmıştır. Deniz taşıtlarının barınma ihtiyaçlarını gidermesi limanlar için günümüzde ikincil bir öneme sahip olmakta, birincil derecede ise yükü; hızlı, ucuza, kaliteli ve güvenli bir hizmet içinde sunmak olgusu yer almaktadır (Akten vd., 2001, s. 345). Limanların makro ve mikro açılardan birbirinden farklı ve önemli işlevleri bulunmaktadır. Ulusal ve uluslararası pazarlama olgusunun yerine getirilmesinde kilit bir role sahip merkez olan limanlarda söz konusu işlevlerin etkin bir biçimde

gerçekleştirilmesi, limanların gelişmesi ve ülkenin de kalkınması için önem arz etmektedir (Esmer, 2003, s. 21).

Bu noktada pek çok farklı konuda faaliyet gösteren liman hizmetlerini aşağıdaki sınıflandırmalar ile ifade etmeye çalışalım (Erer, 2005, s. 11-12):

a) Gemiye verilen hizmetler;

- Seyir ve geminin trafik denetimi: Gemilerin güvenli bir biçimde limana giriş-çıkışlarının sağlanması,
- Barınma: Gemilerin liman içinde güvenliğinin sağlanması, iletişim ve enerjilerinin temin edilmesi gibi hizmetler,
- Gemilerin bakım ve onarımlarının gerçekleştirilmesi,
- Gemiye yakıt, içme suyu, kumanya verilmesi,
- Gemilerin ambar temizliği, atıkların alınması, bir sonraki seferine hazır hale getirilmesi gibi hizmetleri kapsamaktadır.

b) Yüke verilen hizmetler;

- Liman sınırları içinde dinamik halde bulunan mallara doğrudan etki etmeyecek şekilde gerçekleştirilen lojistik faaliyetler,
- Malların yüklenip-boşaltılmasının gerçekleştirilmesi,
- Yükün taşınması, sınıflandırılması, muayenesi, istiflenmesi ve dağıtımı,
- Yüklerin kalite kontrollerinin yapılması, paketlenmesi ve gümrük hizmetlerinin yerine getirilmesi gibi faaliyetleri içermektedir.

c) Genel hizmetler;

- Liman altyapı ve ekipmanlarının bakım-onarımı,
- Tehlikeli eşyaların uzmanlarca kontrol edilmesi,
- Acil durum hizmetlerinin yetkili kişilerce yerine getirilmesi,
- Liman operasyonunun tamamı bir bilgi akışından meydana gelmekte olup, söz konusu bilgi akışının doğru zamanda ve doğru yerde gerçekleştirilmesinin edimi,

- Limanları kullananlar ile limanda hizmet verenler arasındaki işbirliği-iletişimin sağlanması, tarife ve gümrükleme gibi hizmetlerin yerine getirilmesi,
- Liman güvenliğinin sağlanması için gerekli tarama faaliyetlerinin yerine getirilmesi gibi faaliyetleri genel hizmetler kapsamında ifade edebiliriz.

Limanların verdikleri bu hizmetlerin yanında; dünya deniz taşımacılığı veya deniz kazalarından meydana gelen kirliliği önlemek amacıyla bazı limanlar katı-sıvı atık toplama hizmeti de vermektedirler. Bunun yanında gemilerden elde ettikleri petrol kaynaklı atıkları geri dönüşüm tesislerinde işleyerek söz konusu atıklardan tekrar faydalanmak için farklı işlevleri de yerine getirdiklerinden söz edebiliriz (Yaşar, 2005, s. 3). Limanların birbirinden farklı hizmetleri yerine getirme konusunda çeşitli fonksiyonlardan yararlandığını ve liman hizmetlerinden faydalanacak deniz taşıtlarının ve kullanıcılarının da maksimum fayda elde etmek için önemli görevler üstlendiğini ifade edebiliriz.

1.3. Liman Hinterlandı

Bir limanın art bölgesinde bulunan ve deniz ticaretini söz konusu liman üzerinden gerçekleştiren limana demiryolu ve karayolu ile bağlantısı olan bölgeye “hinterland” ismi verilmektedir (Demirlioğlu, 2008, s. 65). Liman hinterland boyutu limanın niteliğine göre, bir başka deyişle; yerel bir liman, bölgesel liman, aktarma limanı, uluslararası liman gibi özelliklerinin farklı olmasına bağlı olarak değişir (Chai, 2005, s. 36).

Bu noktada Marmara Bölgesi'nin potansiyel liman hinterlandı; Batı'da Bulgaristan ve Yunanistan sınırlarından başlamakta olup, Anadolu'nun iç kısımlarına kadar geniş bir bölgeyi kapsamaktadır. Marmara Bölgesi İstanbul, Bursa, İzmit gibi Türkiye'nin en gelişmiş sanayisini içinde bulunduran şehirlere sahiptir. Marmara Bölgesi konteyner limanları açısından zengin bir potansiyele sahip olup, İzmir ve Mersin limanları dışında tüm konteyner limanları bu bölge içinde yer almaktadır. İstanbul'da Haydarpaşa ve Ambarlı, İzmit'te Yılıport, Evyap ve Derince, Gemlik Körfezi'nde Gemport ve Borusan, Tekirdağ'da Türkiye'nin en büyük konteyner

limanı olan Asyaport, Martaş ve diğer bir liman T.D.İ Tekirdağ Limanı hizmet vermektedir (Demirlioğlu, 2008, s. 66).

1.4. Limanlar ve Denizyolu Taşımacılığı

Taşımacılık; insanlığı modern ve gelişmiş dünya ekonomisine ulaştıran en önemli araçlardan biri olarak karşımıza çıkmaktadır. Taşımacılığın olmadığı bir dünya düşünülemez; çünkü insanlığın gelişmesi ve ilerlemesi, ticaretin yanında teknolojinin de gelişip yaygınlaşması mümkün değildir. Bu noktada “taşımacılık” insan ilişkileri ve ekonomik yaşamda kilit bir role sahiptir (Baykan, 2001, s. 132). Sonuç olarak taşımacılık kavramı; dünya ticareti, global ekonomi, insanlık gibi hem sosyal hem ekonomik hem kültürel olguların yaşaması ve gelişmesi için ihtiyaç duyulan bir yapıdır.

Taşıma türlerinden biri olan “denizyolu taşımacılığı” ise; denizyolunda taşıma araçları ile yük ve yolcuların diğer bütün su yolu taşıma araçları ile taşınması işlemi olarak ifade edilmektedir. Global deniz ticaretini mümkün kılabilmek için ticari paydaşlar arasında liman faaliyetlerine ihtiyaç vardır. Liman faaliyetleri içinde de hem limanda çalışacak işgücüne, hem limanın donanımsal yapısına, hem de liman teçhizatlarına fiziki anlamda gereksinim duyulmakta, tüm bu faaliyetleri etkileyen ulusal ve uluslararası düzenlemeler ve uygulamalar da etkileyici faktörler olmaktadır (İncaz, 2013, s. 192-193).

Bu noktada denizyolu taşımacılığında mevcut olan taşımacılık türleri farklı özellik ve niteliklere sahip olmaktadır:

1.4.1. Konteyner Taşımacılığı

İlk olarak konteyner taşımacılığının ana maddesi olan konteyner kavramını tanımlayacak olursak; sürekli olarak kullanılabilme için devamlılık özelliği taşıyan ve son derece sağlam olan, yüklerin açılıp kapanmadan bir ve birkaç araç içinde taşınmasını kolaylaştıracak bir şekilde yapılmış, indirip-bindirmede kolaylık sağlayan, kolay doldurulup-boşaltılabilen taşıma kaplarıdır (MEB, 2011, s. 30).

Konteyner taşımacılığı, parça yük niteliği taşıyan mallardan kapalı taşıma ihtiyacı duyulan, yükleme-boşaltma ve indirme-bindirme de zarar görme ihtimali yüksek olan mallar ile soğutma-koruma özelliği olan konteynerlerle taşınması gereken yükleri kapsamaktadır (Yüksel & Çevik, 2001, s. 216). 1960'lara kadar olan süreçte konteynerlerle taşınma imkanına sahip küçük miktarlı kargolar gemi ambarlarında serbest ve bir bütün halinde taşınıyordu. Bu türde yapılan taşımalar fazla maliyetli, yoğun işgücüne ihtiyaç duyulan ve liman operasyonları çok uzun süren bir süreç içinde gerçekleşmekteydi. Taşımacılık ile uğraşan şirketlerin mevcut olumsuzlukları ortadan kaldırmak, maksimum seviyede gelir elde etmek, maliyetleri düşürmek için konteynerler üretildi ve bunun sonucunda konteyner taşımacılığı mevcut sistemde yerini aldı (Demirlioğlu, 2008, s. 3). Konteyner taşımacılığı düzenli hat taşımacılığı dahilinde yapılması gereken bir taşımacılık olup, kullanılan deniz taşıtları haftalık sefer yapabilmek adına güçlü sevk sistemleri ile dizayn edilmekte ve taşımanın istenilen zaman içerisinde gerçekleştirilebilmesi için yüksek hızda üretilen deniz taşıtları ile taşımacılık gerçekleştirilmektedir (Çakar, 2009, s. 32).

Konteyner terminalleri, konteyner yükünün taşıma modunu değiştirdiği yerlerdir. Bu terminaller taşıtan-taşıyan arasında transferin gerçekleştiği, konteynerin gemiye yüklendiği, gemiden indirildiği ve konteynerin geçici olarak saklandığı alanlardır. Konteyner terminalleri; konteynerin taşınması, depolanması ve konteynerin elleçlendiği yani indirilip bindirildiği 3 ana fonksiyonu yerine getirmektedir (Ateş vd., 2010, s. 87).

Konteyner taşımacılığının sağladığı avantajlar;

- Konteynere konan çeşitli yükleri dış etkilerden korur ve saklar.
- Konteyner içindeki yüklerin güvenli olarak taşınabilmesi ve elleçlenebilmesini sağlar.
- Taşıma kolaylığı ve taşıma ücretlerinde tasarruf sağlar.
- Birden çok kullanımı önemli kolaylık ve avantajlar sunar.
- Yükleme-boşaltma zamanını ve hasarları azaltır (MEB, 2011, s. 34).

Dezavantajlar ise;

- Konteynerlerin pahalı olması,
- Konteynerlerin fazla alan kaplaması,
- Konteynerler boşaldıktan sonra boş konteynerlerin yönetimi,

olarak ifade edilebilir (Keçeli, 2013, s. 6).

Tablo.1: Liman Başkanlıkları Bazında Konteyner Elleçleme¹ İstatistikleri (TEU)

	Toplam İthalat-İhracat	Toplam Kabotaj	Toplam Transit	Toplam Elleçleme
2004	2.899.860	37.708	176.288	3.113.855
2005	3.119.465	18.322	174.421	3.312.208
2006	3.650.082	23.050	184.921	3.858.052
2007	4.375.112	61.417	145.739	4.582.268
2008	4.813.107	162.908	115.606	5.091.621
2009	4.249.875	142.025	12.542	4.404.442
2010	4.660.891	208.325	874.239	5.743.455
2011	5.461.078	305.256	757.171	6.523.506
2012	5.821.683	472.345	898.368	7.192.396
2013	6.365.622	544.496	989.815	7.899.933
2014	7.069.819	527.065	754.238	8.351.122
2015	6.848.853	606.064	691.481	8.146.398
2016*	3.367.080	352.595	439.349	4.159.024

Kaynak: Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü İstatistik Bilgi Sistemi,2016.

(*) 2016 yılının Mart ayı sonuna kadar olan verileri göstermektedir.

Konteyner taşımacılığı sunduğu ayrıcalıklar ve avantajlardan dolayı taşımacılık türleri içinde ilk sırayı almaktadır. Türkiye’de liman başkanlıkları bazında yapılan konteyner elleçlemesini incelediğimizde 2004-2005 yılları arasında

¹ Elleçleme: Gümrük gözetimi altındaki eşyanın asli niteliklerini değiştirmeden istiflenmesi, yerinin değiştirilmesi, büyük kaplardan küçük kaplara aktarılması, kapların yenilenmesi veya tamiri, havalandırılması, kalburlanması, karıştırılması ve benzeri işlemleri ifade eder.

%161.617 TEU oranında artış gösteren konteyner elleçlemesi, 2016 yılının ilk üç ayında 4.159.024 TEU ulaşarak Türk limanları için ne derece önemli olduğunu göstermektedir. Konteyner elleçlemesinde toplam ithalat-ihracat miktarı 2015 sonu ile 6.848.853 TEU ulaşmış, 2009 global kriz yılı hariç her yıl artış göstermiştir. 2004-2016 yılları arasında en fazla büyüyen konteyner elleçlemesi türünü ise %1.500'lük bir artışla kabotaj hattındaki elleçleme oluşturmaktadır. Transit hatlarda yapılan konteyner elleçlemesinin ise dengesiz bir şekilde gelişme göstermesine rağmen yine de % 292.245 TEU oranında bir artışla Türk deniz taşımacılığı için önem arz ettiği görülmektedir.

1.4.2. Uluslararası Denizyolu Taşımacılığı

Denizyolu taşımacılığı ülke ekonomilerine büyük katkılar ve girdiler sağlamakta olup, bu noktada denizyolu taşımacılığı dış ticaret ve uluslararası ekonominin sürdürülebilmesi adına önem arz etmektedir. Türkiye'de de istatistikler göz önüne alındığında denizyolu taşımacılığının %85'lik kullanım ile ekonomik yaşamdaki önemi bilinmektedir. Bu noktada denizyolu taşımacılığı ile ilgili kavramları açıklamaya çalışalım.

Ulusal taşımacılık uluslararası rekabet ortamına kapalı, iç piyasaya yönelik olarak yapılan hizmetleri içerirken; uluslararası taşımacılık ise uluslararası rekabetin mevcut olduğu, uluslararası ticaret şartlarına uygun bir şekilde gerçekleştirilen, açık deniz hizmetlerini ifade eden taşımacılık türü olarak açıklanabilir (İncaz, 2013, s. 197). Bunun yanında uluslararası denizyolu taşımacılığı sistemi içinde var olan iki tür taşımacılık anlayışı mevcuttur. Bu noktada liner ve tramp taşımacılık anlayışlarını ifade edelim.

Liner taşımacılık; düzenli ve sürekli olarak gerçekleşen, bunun yanında bir tarifeye dayalı olarak hizmet veren taşımacılık türüdür. Liner taşımacılıkta zamanlama önemlidir. Deniz taşıtları seferlerini ve hizmetlerini belirli bir tarifeye göre yerine getirmektedirler. Bunun yanında taşımacılık türleri içerisinde en yüksek maliyete sahiptir (Kayserilioğlu, 2004, s. 9). Tramp taşımacılık; düzensiz hat taşımacılığı olarak da ifade edilen bu taşımacılık türünde yükler ağırlıklı olarak dökme yük gemilerince taşınmaktadır. Tramp taşımacılık tam rekabet piyasası şartları içinde

gerçekleşmekte, navlun fiyatı da arz ve talebe göre belirlenmektedir (Erol vd., 2014, s. 111). Tramp taşımacılıkta yük esastır ve herhangi bir tarife uygulaması yoktur. Liner taşımacılığın aksine istikrardan söz edilemez ve maliyeti daha düşüktür.

1.4.3. Kruvaziyer Taşımacılık

Denizyolu gelişmeye başladığı ilk zamanlarda ticaret ve keşif amacıyla kullanılmış; ülkeler arasındaki ticaretin çoğu denizyolu ile yapılmıştır. Bunun nedenleri olarak, denizyolunun güvenilirliği, mal ve yük taşıma kapasitesinin büyüklüğü, sürekliliği, az maliyetli oluşu ve o zamanki şartlara göre alternatifsiz oluşu olarak belirtilebilir. Bunun yanında denizyolunda seyahat ve yolcu taşımacılığı sınırlı olarak ticaret gemileri ile gerçekleşmekteydi. İnsanların denizyolunu kullanarak seyahat etme düşüncesi henüz tam olarak gelişmemişti. 19.yy'da başlayan sanayi devrimi ile birçok alanda gelişmelerin yaşanması denizyolu taşımacılığını da etkilemiş, bu noktada gelişen şartlar ile insanlar denizyolunda düzenli ve bilinçli seyahat etme imkanı bulmuşlardır (Görgün, 2011, s. 42-43). Dünyada genel anlamıyla turizmin gelişmesinin yanında denizyolu turizminin de gelişmesi 2.Dünya Savaşından sonraki yıllarda olmuştur. 1950'li yıllardan itibaren kruvaziyer taşımacılıkta önem kazanmış, insanlar gezi, tatil ve seyahat amaçlı olarak lüks kruvaziyer gemileri kullanmaya başlamışlardır (Çayır, 2008, s. 18).

Kruvaziyer turizmi, turizm faaliyetinin yer bakımından deniz temelli bir turizm türü olarak ifade edilebilir. Bu turizm türü içinde hizmet ise; hem lüks bir donanıma sahip bir gemi içerisinde hem de gemilerin uğradıkları çeşitli şehir ve limanlarda karşılıklı olarak verilmektedir. Yolcular gemide, beş yıldızlı otel kalitesinde konaklama, beslenme ihtiyaçları, dinlenme, eğlenme gibi imkanları bulabilmekte, gemilerin gittiği ülke, liman ve kentlerde alışveriş, gezi, tatil gibi faaliyetleri yapabilmektedirler (Görgün, 2011, s. 39). Bu noktada kruvaziyer taşımacılık, denizyolunda seyahat edecekler için fırsatlar ve imkanlar sunarak insanları bu taşımacılık türüne yöneltilmektedir.

Kruvaziyer turizmin amacı, sadece yolcuların taşınması olmadığı gibi, belirli bir sürede belirlenmiş bir program ve rota içinde çeşitli liman ve kentlerin ziyareti, bu limanlarda çeşitli faaliyetlerin yerine getirilmesidir. Kruvaziyer turizm, turizm

sektörü içinde insanların daha az tercih ettiği bir turizm çeşidi olsa da, sürekli gelişen ve kendini yenileyen bir yapıya sahiptir (Duman, 2014, s. 289).

Türkiye'nin kruvaziyer turistik arz imkanlarını incelediğimizde, ülkemizin geniş bir arz potansiyeline sahip olduğu görülmektedir. Türkiye konum itibarı ile Akdeniz'e en uzun kıyısı olan ülke olup, Akdeniz'de yapılan kruvaziyer taşımacılıkta önemli bir avantaja sahiptir. Türkiye'de söz konusu kruvaziyer turizmi İspanya, İtalya ve Yunanistan çıkışlı kruvaziyer turların uzantısı şeklinde olup, yolcuların gününbirlik ziyaret ettikleri yerlerden oluşmaktadır (Gökgöz, 2010, s. 73).

Tablo.2: Liman Başkanlıkları Bazında Kruvaziyer Gemi ve Yolcu İstatistikleri

	Toplam Gemi Sayısı	Toplam Yolcu Sayısı
2003	887	582.000
2004	927	645.000
2005	1.048	758.000
2006	1.317	1.016.000
2007	1.421	1.368.000
2008	1.612	1.605.000
2009	1.328	1.484.000
2010	1.352	1.719.000
2011	1.623	2.191.420
2012	1.587	2.095.673
2013	1.542	2.240.776
2014	1.385	1.790.125
2015	1.456	1.889.370
2016*	29	20.659

Kaynak: Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü İstatistik Bilgi Sistemi-UDHB,2016.

(*) 2016 yılının Mart ayı sonuna kadar olan verileri göstermektedir.

Yukarıdaki tabloyu incelediğimizde 2003-2016 yılları arasında kruvaziyer taşımacılık içinde gemi ve yolcu sayısı dengesiz bir seyir izlese de kruvaziyer taşımacılık içinde 2003-2015 yılları arasında yolcu sayısında %224.634'lük bir artış gerçekleşmiş ve bu durum Türkiye ekonomisinin gelişimine katkı sağlamıştır. Bunun

yanında Türk limanlarına uğrayan gemi sayısı da aynı yıllar arasında %64.14'lük bir artış göstermiştir. Kruvaziyer gemilerinin en çok uğradığı limanlar ise Ege ve Akdeniz kıyılarında yer almakta, buraların kültürel açıdan zengin olması ve çeşitli destinasyonların yer alması bu durumun oluşmasında etkili olmaktadır.

1.4.4. Kabotaj Taşımacılığı

Kabotaj; bir ülkenin kontrolü ve egemenliği altındaki denizlerde gerçekleşen, başlangıç ve bitiş noktaları aynı ülkenin kıta sahanlığı içinde olan taşımacılık türüdür (Gürkaynak vd., 2012, s. 90). Kabotaj, bir devletin sahip olduğu kendi limanlarında deniz ticareti için sahip olduğu ayrıcalıkları ifade etmekte olup, bu noktada devletler milli ekonomiye geliştirmesi için bu ayrıcalıkları kendi yurttaşlarına vermektedirler (Akpınar M. , 2014, s. 5). “Kabotaj Kanunu” 1 Temmuz 1926 yılında yürürlüğe girerek, Türk denizciliği için bir dönüm noktası olmuş ve Türk sularında ve kıyılarında deniz taşımacılığı, limanlarda elleçleme, gemi işlemeciliği ve taşımacılığı, Türk vatandaşlara ve Türk gemilerine verilmiştir (Fidan, 2014, s. 15). Söz konusu kanuna göre Türk sularında her türlü ticari faaliyetler Türk Bayrağı taşıyan gemilerce yapılacak, bunun yanında kılavuzluk ve römorkaj hizmetleri, dalgıçlık, kaptanlık, tayfalık vb. mesleklerin yanında balık, istiridye, midye vb. deniz ürünlerinin çıkarılması ve ihracı ile söz konusu ürünleri denizden çıkaracak gemilerde çalışan kaptan, kâtip, tayfa, hamal vb. deniz esnafılığı görevleri de Türk vatandaşlar tarafından yapılacaktır (İncaz, 2013, s. 197).

Türkiye 8333 km'lik kıyıları, üç tarafı denizlerle çevrili bir ülke ve Avrupa ile iç içe suyolları ile deniz taşımacılığı konusunda önemli bir potansiyeli bulunan ülke konumundadır; fakat taşımacılık faaliyetlerinde karayolunun daha çok tercih edilmesi, geçmişten günümüze uygulanan ulaştırma politikalarında denizyoluna gereken önemin verilmemesi, kabotaj hattı taşımalarında ülkemizin geri kalmasına neden olmuştur (Şipal, 2014, s. 91). İzlenen politikalar ve korumacı yaklaşım sonucu kabotaj taşımacılığı diğer taşımacılık türleri içinde geri kalmış ve istenilen düzeye ulaşamamıştır. Türkiye’de kabotaj hattında yolcu ve araç taşımacılığı İstanbul Deniz Otobüsleri A.Ş., Türkiye Denizcilik İşletmeleri, İzmir Deniz İşletmeciliği Nakliye ve

Turizm Ticaret A.Ş., Bursa Deniz Otobüsleri A.Ş. ve GESTAŞ tarafından yerine getirilmektedir.

Tablo.3: Kabotaj Hattında Taşınan Araç ve Yolcu Sayısı

	Toplam Araç Sayısı	Toplam Yolcu Sayısı
2003	6.219.645	99.825.813
2004	6.900.922	112.816.094
2005	6.961.643	122.661.230
2006	7.773.689	135.348.554
2007	8.161.999	149.824.929
2008	8.866.797	151.645.639
2009	9.315.772	159.194.370
2010	9.400.735	155.172.103
2011	10.402.917	156.968.095
2012	10.710.645	159.076.921
2013	11.318.561	164.426.997
2014	12.166.505	161.048.004
2015	13.042.399	163.723.544

Kaynak: Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü İstatistik Bilgi Sistemi, 2016.

Yukarıdaki verileri incelediğimizde kabotaj hattında taşınan araç sayısı her yıl artmış ve 2003-2015 yılları arasında %109.696'lık bir değişimle günümüzde 13 milyon taşıma kapasitesine ulaşmıştır. Bunun yanında kabotaj hattında taşınan yolcu sayısı genelde artan bir seyir izlemiş, 2003-2015 yılları arasında %64'lük bir gelişme kaydetmiş ve 2015 yılında 163.723.544 kişi kabotaj hattında taşınmıştır.

Söz konusu veriler altında Türkiye'de kabotaj taşımacılığının gittikçe önemi artmakta olup, bunun yanında yeni oyuncuların kabotaj taşımacılığı içinde faaliyet göstermek için teşvik uygulamalarının olacağı ve bunların uygulamaya konulması ile kabotaj taşımacılığında rekabetin artarak söz konusu taşımacılığın gelişeceği ifade edilebilir (Gürkaynak vd., 2012, s. 94).

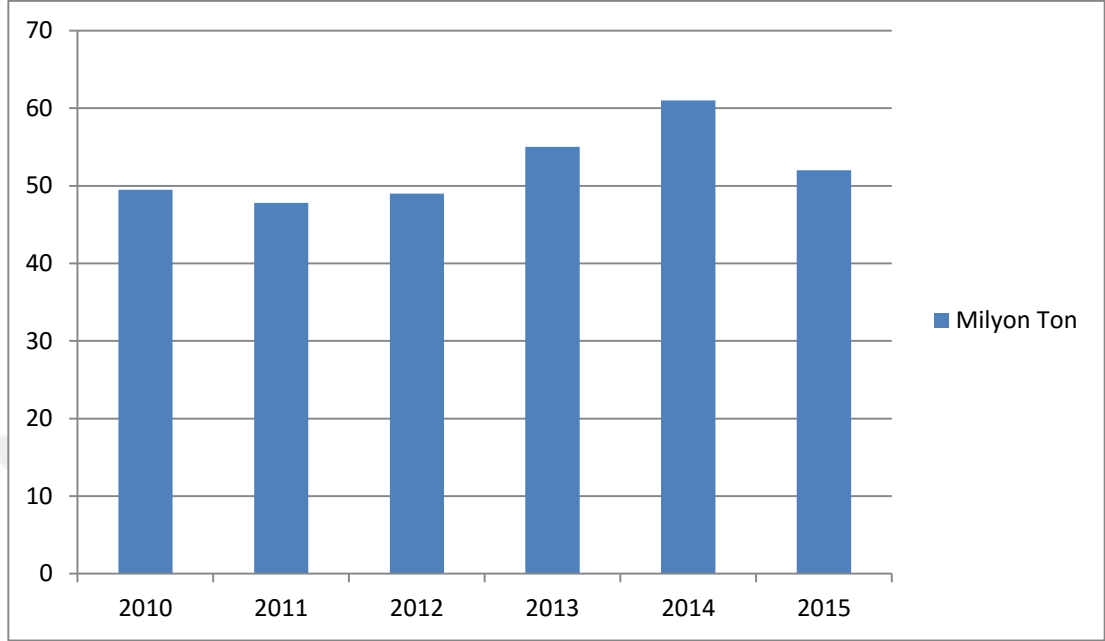
1.4.5. Demiryolu Taşımacılığı

Demiryolu taşımacılığı, küresel ekonomi içinde önemli bir role sahiptir. Söz konusu taşımacılık, kitlesel taşımacılığın gerçek kılınmasında, güvenlik, enerji maliyetleri, çevresel etkiler açısından değerlendirildiğinde diğer taşımacılık modlarına göre avantajlara sahip olduğu görülmektedir (Çekerol & Nalçakan, 2011, s. 325). Dünya ticaretinde ve taşımacılıkta önemli yeri olan limanlarımızın yedi tanesinde demiryolu bağlantısı olup TCDD tarafından işletilmekte, bunun yanında genelde demiryolu bağlantısı olmayan limanlarımız ise Türkiye Denizcilik İşletmeleri tarafından işletilmektedir.

TCDD limanları, kamu limanlarının yıllık elleçleme kapasitesinin %86'sını gerçekleştirmektedir. TCDD limanlarında ithalat-ihracat, yurtiçi ticaret ve taşımacılık gibi gerçekleştirilen ticari faaliyetlerin yanında yakıt-tatlı su temini, katı-sıvı atık alma, bakım-onarım, sağlık, güvenlik ve itfaiye hizmetleri gibi birden çok faaliyette yerine getirilmektedir (Esmer, 2003, s. 61).

Limanlardaki konteyner elleçleme aşamasından sonra, konteynerlerin giriş ve çıkış işlemlerinin demiryolu taşımacılığı ile yerine getirilmesi hem zaman kayıplarını önlemekte hem de maliyet avantajı kazandırmaktadır. Bu noktada demiryolu istasyonlarının konteyner elleçlemeye uygun hale getirilmesi, istasyon ve garların terminal olarak düzenlenmesi yararlı olmaktadır. Limanlar ve konteyner terminalleri en uygun demiryolu istasyonu ile bağlantılı olmalı, bu bağlantıların gerçekleştirilmesi için gerekli demiryolu hattının yapılması gerekmektedir. Bu aşamada örnek olarak Muratlı demiryolu istasyonunun Tekirdağ Limanına bağlanması sonucunda, istenilen düzeyde demiryolu taşımacılığının limanlar ile yerine getirilmesi hedefine ulaşılmıştır (Görçün & Görçün, 2008, s. 311-312).

Grafik.1: Demiryolu Taşımacılığında Liman Elleçlemesi



Kaynak: UDHB-Ulaşan ve Erişen Türkiye 2012,2015.

Grafik 1'i incelediğimizde 2010-2015 yılları arasında demiryolu taşımacılığı ile liman elleçlemesi 2010 yılında 49.5 milyon ton iken bu rakam 2015 yılında 52 milyon tona ulaşmış ve %5'lik bir artış göstermiştir. Bu noktada demiryolu taşımacılığının ilerlemesi için Türkiye'de limanlar ve demiryolu bağlantılarının artırılması önem arz etmektedir.

1.4.6. Ro-Ro Taşımacılığı

Yükün tekerlekli araçlar üstünde geminin ambarına veya garajına girmesi ve tekerlekli araçlar üstünde boşaltılması amacıyla dizayn edilen, kuru yük gemisi ile araba vapurunun karışımı olarak Ro-Ro gemileri olarak tanımlanabilir (Aksoy, 2011, s. 3). Diğer bir tanım olarak Ro-Ro, özellikle kargo gemisi olarak tasarlanmış ve kıyı tabanlı rampaları kullanarak sürülen veya doğrudan çekilen, yükleri indirip-bindirmek için kullanılan bir gemidir (OSHA, 2010, s. 5). Bunun yanında Ro-Ro taşımacılık ise sadece kargo değil, araba, treyler, kamyon vb. tekerlekli taşıtların transferini gerçekleştiren bir yapıya sahiptir. Deniz Ticareti Odaları ise , Ro-Ro taşımalarının içine lokomotifler, vagonlar, yani kendi tekerleği ile hareket edebilen tüm araçlar, makinalar vb. araçları da dahil etmektedir (UTİKAD, 2007, s. 51).

Ro-Ro taşımacılığı liner taşımacılık türlerinden biridir. Ro-Ro taşımacılığı, karayolu ile denizyolu arasındaki bağlantıyı kurmakta, yük taşıyan tekerlekli araçları limanlara taşımakta, taşıma süresini ve maliyetlerini azaltmaktadır (Kaynak R. , 2013, s. 8). Deniz taşımacılığının temel amacı, gemilerin limanda fazla vakit kaybetmeden daha verimli olması ve taşıma maliyetlerinin minimum seviyeye indirilerek maksimum kar elde etmektir. Bu noktada Ro-Ro taşımacılığı, deniz taşımacılığında rekabet gücü sağlayan ve taşımalarda oldukça hızlı olan bir yapıya sahip olarak ön plana çıkmaktadır (Özdemir & Deniz, 2013, s. 105). Taşıma maliyetlerinin minimuma indirilmesi, gemilerin zaman kayıplarının en alt seviyede olması, karayolu trafik yükünü azaltma ve süreden tasarruflar sağlama bu taşımacılığın ayrıcalıkları olarak dikkat çekmektedir (Şipal, 2014, s. 53).

Tablo.4: Yurtdışı Bağlantılı RO-RO Hatlarında Taşınan Araç Sayısı

	Toplam Araç Sayısı
2003	220.345
2004	263.910
2005	274.778
2006	291.562
2007	348.213
2008	330.100
2009	266.420
2010	325.992
2011	360.883
2012	398.077
2013	436.478
2014	465.555
2015	469.290
2016*	108.664

Kaynak: Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü İstatistik Bilgi Sistemi, 2016, UDHB-Ulaşan ve Erişen Türkiye,2015.

(*) 2016 yılının Mart ayı sonuna kadar olan verileri göstermektedir.

Yurtdışı bağlantılı Ro-Ro hatlarında taşınan araç sayısı 2008 ve 2009 global kriz yılları hariç her yıl artış göstermiştir. 2003-2015 yılları arasında %112.979'luk bir değişimle büyüme göstermiştir. 2016 yılının ilk üç ayı sonunda 108.664 araç taşınmış ve yılsonuna kadar ortalama 480.000 araç taşınması beklenmektedir.

İKİNCİ BÖLÜM

2. BİR MALİYE POLİTİKASI AMACI OLARAK EKONOMİK BÜYÜME VE KALKINMA

Maliye politikası, genel ekonomik amaçlara ulaşmak için mali araçların kullanılması olarak ifade edilebilir. 1929 yılında gerçekleşen Büyük Buhran sonucu Keynesyen anlayış devletin aktif olarak ekonomiye müdahale etmesi gerektiğini savunmuştur. Bu noktada “fonksiyonel devlet teorisi” ne göre devletin gerçekleştirmesi gereken maliye politikaları ise; etkin kaynak tahsisi, adil gelir dağılımı, ekonomik istikrarın sağlanması, ekonomik büyüme ve kalkınmanın sağlanmasından oluşmaktadır (Aktan, 2012, s. 14-17).

Maliye politikasının amaçlarından biri olan ekonomik büyüme ve kalkınma, özellikle 2.Dünya Savaşının sona ermesi ile birlikte 1950’li yıllarda önem kazanmaya başlamıştır. Bu durumun ortaya çıkmasının nedeni ise; savaşın sona ermesi ile birlikte birçok yeni ülkenin kurulması ve söz konusu ülkelerin az gelişmiş seviyede olmaları nedeniyle gelişime ihtiyaç duymalarından dolayı büyüme ve kalkınmaya büyük önem vermelerinden kaynaklanmıştır.

Ekonomik büyüme; kavram olarak kişi başına gerçek gelirdeki artışı sağlamak olarak ifade edilebilir ve ekonomik büyüme iktisat politikasının yanında maliye politikasının da önemli amaçlarından biridir. Maliye politikaları ekonomik istikrar amacını yerine getirmeye çalışırken bunun yanında ekonomik büyüme amacını da gerçekleştirmeyi hedeflemektedir. Ekonomik istikrar kısa dönemli maliye politikası amacı iken, ekonomik büyüme ve kalkınma politikasının uzun dönemli bir amacıdır (Demircan, 2003, s. 98).

Ekonomik büyüme ve kalkınma kavramları iktisat biliminde çoğu kez birbirinin yerine kullanılmakta, bunun yanında büyüme ve kalkınmanın farklı anlamlara geldiği ve birbirini tamamlayıcı özelliklere sahip oldukları görülmektedir. Ekonomik büyüme ve kalkınmayı birbirinden ayıran en temel özellik büyümenin

sayısal verilerle yani nicel, kalkınmanın ise sayısal olmayan yani nitel verilerle ifade edilmesidir.

Ekonomik büyüme, GSYİH'nın rakamsal olarak büyümesi iken, kalkınma ise; gelirin daha adil dağıtılması, okuma-yazma oranının daha yüksek olması, hasta başına düşen doktor sayısının daha çok olması, cezaevine giren mahkum sayısının minimum olması, altyapı hizmetlerinin tamamlanmış olması, kentleşmenin artması, kültürel ihtiyaçların karşılanma oranının artması, öğrenci başına düşen öğretmen sayısının artması gibi birçok veriyle ifade edilen nitel olan gelişmelerdir (Yıldız & Topuz, 2011, s. 202). Ekonomik büyüme ve kalkınma birbirinin tamamlayıcı kavramlardır, her ekonomik büyüme kalkınmayı kapsamayabilir; fakat her kalkınma ekonomik büyümeyi içine almakta ve beraberinde meydana getirmektedir. Bu noktada ekonomik büyüme kısa dönemler için ele alınsa da kalkınma büyümeyi de içine alan uzun dönemli bir kavramdır (Işık, 2009, s. 853).

Kalkınma kavramı ile ilgili görüşler 19.yy ortalarında ortaya atılırken; kavramın bilimsel olarak kullanımı 2.Dünya Savaşının sona ermesinden sonra ortaya çıkmıştır. Kalkınmanın bu dönemde meydana gelmesinin en önemli nedeni yeni kurulacak dünya düzeni ve birçok bağımsız devletlerin ortaya çıkmasıdır (Eryılmaz, 2011, s. 3). Kalkınma kavramı 1950'ler ile 1970'ler arasındaki süreçte, dünya kapitalizminin gösterdiği genişleyici dalganın etkisi ile birlikte en parlak dönemini yaşamıştır. Kalkınma bu dönemde sadece ekonomik boyutları ile ele alınmış ve kalkınmanın amacı; geleneksel durağan ekonomiyi, kendi ayakları üzerinde durabilen ve Batı'daki örneklerine benzer bir şekilde kapitalist ekonomiye dönüşmek olarak belirlenmiştir (Kaynak, 2003, s. 18). 1970'lerden sonra kalkınma; ekonomik faktörler ile birlikte beşeri sermaye, sağlık, eğitim, yaşam standartları, yoksulluk vb. kavramlarla değerlendirilmeye çalışılmıştır (Fırat vd., 2015, s. 876). 1980'li yıllara gelindiğinde ise kalkınma olgusunda odak; ticaret serbestisi, hükümet açıklarının ödenmesi, döviz oranlarının aşırı yükselmesi ve etkisiz kanunsal düzenlemelerin kaldırılması gibi "yapısal düzenlemelere" doğru yön almıştır (Harris, 2011, s. 3).

Kalkınma, bir ülkenin iktisadi, siyasal ve sosyal yapılarının değişime uğrayarak, insan ve toplum refahının giderek ilerlemesidir (Kılıç, 2013, s. 5). Diğer

bir tanım olarak kalkınma; bir ülkenin ekonomisinde belirli dönemler arasında meydana gelen büyüme ve gelişme, yaşam standartlarında gelişme, arz edilen ürünlerin veya üretim sistemlerinin iyileştiği ekonomik ortamdır (Sevinç, 2011, s. 40). Yavilioğlu'na göre ise kalkınma “toplumsal değişime etki eden faktörlerin etkililik derecesine göre içerik kazanmakta ve toplumsal değişimlerin neden ve sonuçlarını inceleyen iktisatçı, sosyolog ve tarihçilere göre farklı anlamlar yüklenmektedir.” (Yavilioğlu, 2002, s. 60). Bir diğer tanım da kalkınma; genel olarak ülkelerin ulaşmak için çaba gösterdiği bir amaç ve aynı zamanda bir süreçtir (Dulupçu, 2002, s. 37).

Yukarıdaki tanımlardan da görüldüğü gibi kalkınma kavramının ve kalkınma sürecinin ekonomi gibi tek bir faktörle ifade edilemeyeceği ortadadır. Ciddi anlamda birçok faktörden etkilenen toplumsal bir kavramın doğru ve tutarlı bir analizinin yapılabilmesi için ekonominin yanında sosyo-kültürel ve psikolojik faktörleri de bünyesinde bulunduran bir yöntemle kalkınmanın analizi mümkün olabilir (Yavilioğlu, 2001, s. 111). İlerleyen yıllarda da kalkınma olgusu etkinliğini artırarak devam etmiş ve 21.yy'a gelindiğinde ise ülkelerin gerçekleştirmek istedikleri hedeflerin başında yer almaktadır.

2.1. Kalkınma Teorileri

Kalkınma olgusu geçmişten günümüze farklı iktisadi görüşlerce yorumlanmıştır. Bu noktada kalkınma ile ilgili birçok görüş ve teori ortaya çıkmıştır. Aşağıda farklı iktisadi görüşler tarafından ortaya konulan kalkınma ile ilgili teoriler incelenecektir.

2.1.1. Dengeli Kalkınma Teorileri

Dengeli kalkınma modeli ilk olarak Alman iktisatçı Friedrich List tarafından ortaya konulmuş, bu model daha sonraki yıllarda Rosenstein-Rodan, Nurkse, Rostow, A.Lewis, Myrdal tarafından daha detaylı bir şekilde incelenmiş ve geliştirilmeye çalışılmıştır.

Dengeli kalkınma modelinde iktisatçılar, kaynak tahsisi konusunu ilk olarak ele almışlardır. Daha sonraki süreçte ise; dışsal ekonomiler, dış ticaret, yatırımlar ve fiyatlar konularında çeşitli teoriler ortaya koymuşlardır. Dengeli kalkınma daha çok az gelişmiş ülkeler için öne sürülen bir teoridir. Bu teoriye göre az gelişmiş ülkelerde tüm ekonomik faaliyetler birlikte ve eş zamanlı olarak geliştirilmelidir.

Az gelişmiş ülkeler, yapıları gereği sektörlerin hepsine birden yatırım yaparak kalkınma yoluna başvurmuşlardır. Bundan dolayı az gelişmiş ülkelerde görülen talebin yetersiz kalması durumu girişimcilerin yatırım kararlarını etkilemektedir. Bu noktada ortaya çıkan “Sürüm Yasası”na göre satış olanaklarının yoğun olduğu yerler yatırım için de uygun olacaktır. Bu sebeple diğer sektörleri geliştirip gelirlerini maksimize etmeden yalnızca tek bir sektörün geliştirilmesi mümkün olmamaktadır. Bu noktada dengeli kalkınma modelinin ana fikri ortaya çıkmakta ve bu modele göre tüm ekonomik alanlar aynı anda ve dengeli bir biçimde geliştirilmelidir (Erbay & Özden, 2013, s. 11). Dengeli kalkınma teorileri temel olarak 3 grupta toplanabilir:

- Yatırımlar tüm ekonomik sektörler eşit dağıtılmalı ve gerçekleştirilmelidir.
- Tüm kesimler eş zamanlı olarak büyümese de tümünde aynı anda birden gelişme olması beklenmektedir.
- Yatırımların dağılımı iyi olmalıdır ki; toplam arz, artan gelir tarafından içine çekilebilsin (Vurucu, 2013, s. 13).

Bu noktada iktisat literatüründe önem arz eden dengeli kalkınma modelleri aşağıda incelenecektir.

2.1.1.1. Rosenstein-Rodan Yaklaşımı

Rosenstein ve Rodan, 2.Dünya Savaşından sonra Doğu ve Güneydoğu Avrupa'nın sanayi sorunlarını ele almışlar, gerek tarım ve sanayi arasındaki ilişkiler gerekse sanayide dışsal ekonomiler, ekonomik durumun kötü olması nedeniyle yatırımların planlanması ve dengeli büyüme konusunda çalışmalar yapmışlardır (Hiç, 2001, s. 10).

Rosenstein ve Rodan, kaynakların kıt olması nedeniyle; kalkış aşaması ve kişi başına gelirin artış hızı üzerinde durmuşlardır. Rodan bu noktada kalkış aşamasını

“Büyük İtiş Teorisi” ile ifade etmeye çalışmıştır. Büyük İtiş Teorisine göre; birçok alanda aynı anda yatırımlar yapılarak sürekli bir büyüme gerçekleştirilebilir. Kalkınmanın ilk adımını bu yatırımlar oluşturmakta ve Rodan yatırımların bölünmezlik ilkesini savunmaktadır. Bölünmezlik olgusu arz ve talep fonksiyonlarının mevcut şartları ile ilgilidir. Arz tarafından hem yatırımlar birbirini tamamlamalı ve pazar da bu yatırımlara uygun bir büyüklüğe sahip olmalıdır. Bunun yanında kişi başına gelir artış hızı konusunda Rodan ülkelerin belirli bir gelişmişlik düzeyine ulaştıktan sonra ilgili artışın meydana geleceğini savunmaktadır (Turhan, 2012, s. 15-16).

Rosenstein ve Rodan’a göre bölge dış yatırım kanalları olmadan sadece kendi yatırım olanakları ile kalkınabileceği gibi bunun yanında dış yatırım kaynakları ve sermayenin de ithal edilmesi ile kalkınabilir (Erkal, 1978, s. 42). Rodan’a göre sanayileşme (Saraç, 2006, s. 15-16):

- Bölge, hiçbir dış yatırım olmadan sadece kendi olanakları ile kalkınmalıdır. Buna göre bölge otarşik sanayileşme anlayışı içinde “dikey” sanayileşme modeli içinde gelişme gösterecektir. Bu durumda tüm sanayi alanlarında yatırım yapılması zorunlu olacaktır.
- İkinci durumda ise; dış yatırım olanaklarının bölgeye gelmesi ile gerçekleşmektedir. Bu durumda bölge daha az özveri ile daha hızlı kalkınabilir. Emeğin nispi yoğunluğu fazla olduğunda işgücünün daha çok olduğu sanayilere ağırlık verilerek, kaynak dağılımında etkinlik sağlanabilir. Son olarak gelişmiş ülkelerin ağır sanayileri az gelişmiş ülkelere ağır sanayi imkânları arz edebilirler.

Rodan’a göre planlanarak ortaya konulan büyük ölçekli sanayileşme lehine en önemli sebep, farklı sanayi kollarının birbirlerini tamamlayıcı nitelikte olmalarıdır. Bu noktada teori dışsal ekonomileri incelemekte ve bunun yanında Rodan da hem dışsal ekonomiler hem de sanayiler arasında tamamlayıcılığı talep yönlü olarak ele almaktadır (Yavilioğlu, 2002, s. 56). Rosenstein ve Rodan’ın yaklaşımına göre kalkınma; yatırımların gerçekleştirilmesi ve kişi başına düşen gelir hızının artması ile

mümkün olacak ve “Büyük İtiş Teorisi” adı altında ifade ettikleri teori ile kalkınma olgusu gerçekleşecektir.

2.1.1.2. Ragnar Nurkse Yaklaşımı

Ragnar Nurkse tarafından ortaya atılan yaklaşım; Rosenstein-Rodan’ın ifade ettiği talep yetersizliği varsayımına denk gelmektedir. Nurkse dengeli kalkınmayı savunurken, paranın yetersiz olması fikrini kendine temel almış ve yatırımların az ya da çok ayarlanarak değişik endüstri kollarına yapılması halinde, pazar bulma güçlüklerinin en azından ilke olarak ortadan kalkacağını ifade etmektedir (Dinler, 2001, s. 405). Pazar yetersizliğini ortadan kaldırmak adına yatırımların yapılması gerektiği görüşü model için önem arz etmiş ve Nurkse bu konuda çeşitli görüşler ortaya koymuştur.

Nurkse ekonominin birçok alanında eş zamanlı olarak yapılacak yatırımların birbirini karşılıklı olarak besleyip, bir yandan piyasanın sınırlarını genişleteceğini diğer bir yandan da piyasaya dinamizm getireceğini ifade etmektedir. Bu süreç bir kez harekete geçtiği anda verimlilik artışı da hız kazanacak, dengeli ve geniş kapsamlı bir yatırım programlarının söz konusu olmadığı durumlara göre israf ve negatif yönleri ve verimsizliği de yok edecektir. Ekonomiye bir kez ilk hız verilince ekonomi kendi için gerek duyduğu dinamizmi kazandığında, yeni yatırımların olağan bir şekilde harekete geçmesine imkân tanıyan, kendi kendine işleyen bir durum meydana gelecektir (Saraç, 2006, s. 17).

R.Nurkse’in dengeli kalkınma yaklaşımının nitel ve nicel etkileri mevcuttur. Nitel açıdan iç piyasaya yatırımların girmesi diğer yatırımcıları da etkileyecek ve piyasada yatırım iştahı artacaktır. Nicel açıdan ise iç piyasayı büyütme ve verimlilik artışı sonucu az gelişmiş ekonomiler kalkınma sürecine girecektir. Bu iki durum birbirinden farklı anlamlar taşısa da sonuç olarak nitelik ve nicelik etkileri birbirleriyle iç içe geçecektir (Turhan, 2012, s. 17). Nitel ve nicel etkilerin karşılıklı etkileşimi sonucu piyasa dinamikleri birbirini tamamlayarak yatırımların verimli olması ile kalkınma gerçekleşecektir.

2.1.1.3. H.B.Chenery Yaklaşımı

Amerikalı iktisatçı Chenery'e göre; az gelişmiş ülkelerde kaynak tahsisi ile piyasa arasındaki bağ zayıftır ve bu durum kaynak ve gelir arasındaki ilişkinin istenilen yönde oluşmadığını göstermekte, bu durum az gelişmiş ülkelerde dengesizlikler meydana getirmektedir. Bunun yanında piyasa dengesini zora sokan iki etken daha mevcuttur. Bu etkenler; tam istihdam seviyesinin altında, dış ticaretin sınırlı olduğu bir ortamda üretim faktörlerindeki yapısal dengesizliklerin yanında üretici konumundaki alanların birbirinden etkilenebilirliğinden meydana gelen dengesizlikler olarak ifade edilebilir (Yavilioğlu, 2002, s. 57). Az gelişmiş ülkelerde meydana gelen dengesizliklerin ana nedeni olarak kaynak dağılımı ve piyasa arasındaki ilişkinin istenilen düzeyde olmaması yatmaktadır.

Neoklasik yaklaşıma göre, piyasada tam rekabet koşullarında üretici-tüketici davranışları ve fiyatlar optimal kaynak tahsisine neden olmaktadır. Chenery bu yapının gelişmekte olan ülkelerde işlemediğini; çünkü söz konusu ülkelerde tam rekabet koşullarının geçersiz olduğunu belirtmektedir. Buna göre piyasa şartlarına göre gerçekleştirilen yatırımlar istenilen sonuçları veremeyecektir (Yılmazer, 2002, s. 42).

Chenery klasik ve neoklasiklerin karşılaştırmalı üstünlükler görüşünü eleştirmektedir. Bu görüşün yerine iç kaynak tahsisi ve dış ticaret teorisini, az gelişmiş ülkelerin kalkınma problemine bir çözüm yolu olarak birbirleri ile bağdaştırmaktadır. Optimal kaynak tahsisi ile piyasa mekanizması arasındaki ilişki az gelişmiş ülkelerde güçsüzdür. Özellikle üretim faktörleri ile fiyatlarının sosyal maliyetleri yansıtmaması dolayısıyla girişimcilerin sağladıkları özel kar ve sosyal karlar arasında fark vardır. Oluşan bu farklar ne kadar büyük olursa, bu ülkelerin ekonomilerindeki kaynak tahsisi de o derece optimumdan uzaklaşmış demektir. Bu durumun ortaya çıkmamasını sağlamanın yolu ise yapılacak olan yatırımların planlı bir şekilde yapılmasından geçmektedir (Han & Kaya, 2008, s. 210-211).

2.1.1.4. Diğer Yaklaşımlar

Fleming, dengeli kalkınma teorisinin başarısının ancak belirli şartlar altında söz konusu olacağını ifade etmekte; az gelişmiş ekonomilerde iç piyasanın

küçüklüğü, üretim tesis ölçeğinin ekonomik optimum altında kalması sonucu meydana gelecektir. Onun yanında büyük çaplı bir üretimle beraber sektörde maliyetlerin ve dolayısıyla satış fiyatının da inmesi, tüketicilerin gelirlerini artırıcı yönde etkili olacağı için diğer sektörlerin mallarına olan talep artacaktır. Bu noktada üretim faktörlerinin arz durumu önem kazanacaktır. Eğer arz ettiği mallara karşı olan talepte artış kaydedilen sektörlerin üretim faktörleri arzı sınırlı ise ya da esnek değilse, mevcut olan talep artışı üretim faktörleri fiyatının artışı sonucunu doğuracak ve bu şartlarda genişleyen ya da söz konusu sanayi alanına giren işletme diğer endüstriler için “eksi dışsal ekonomi” yaratacaktır. Dengeli kalkınma, dışsal ekonomiler ancak “eksi dışsal ekonomi”leri ortadan kaldıracak derecede önem arz ediyorsa mümkün olacaktır. Bu durum ise kullanılabilir üretim faktörlerinin rezerv yapılarının ve iyi organize olmuş pazar örgütünün var olması halinde geçerli olacaktır (Dinler, 2001, s. 406).

Bir diğer iktisatçı Arthur Lewis 1945’teki “Sınırsız Emek Arzı ile İktisadi Kalkınma” adlı kitabında kalkınma ile ilgili görüşlerini ortaya koymuştur. A.Lewis’e göre kapalı bir ekonomide, doğal kaynaklara ve sermayeye nazaran nüfusun daha çok olduğu ülkelerde sınırsız işgücü mevcuttur. Başka bir deyişle marjinal emeğin değerinin minimum seviyelerde veya 0(sıfır) seviyesinde olmasıdır. Bu tür ekonomilerde tarım sektörü sanayi sektörüne emek transferi yapan bir sektördür. Tarım sektöründen sanayi sektörüne geçen bir işçinin gelir seviyesi asgari geçim düzeyindedir. Açık ekonomide ise; emek fazlasını tüketen açık ekonomideki bir ülkede kapitalistler, sermayelerini ihraç edecekler veya göçleri teşvik edeceklerdir. Sermaye sahipleri emeğin fiyatı yükselince sermayelerini daha ucuz olan A ülkesinden B ülkesine geçirecektir. Sermaye sahipleri bu işlemi yaparken ülkelerin mevcut durumuna, zengin doğal kaynaklarına ve altyapısına bakarak karar verecek ve buna göre ülkeleri tercih edeceklerdir (Turhan, 2012, s. 18-19). Diğer bir ifadeyle, Lewis’in yaklaşımına göre tarım sektöründeki kapasite fazlalıkları, sanayi sektörüne yönlendirilmeli, tarım ve sanayi sektörü dengeli bir biçimde büyümeli ve kalkınmalıdır.

2.1.2. Dengesiz Kalkınma Teorileri

Dengesiz kalkınma modelinde; ekonomik kalkınma ancak dışsal tasarruflar ve biriken avantajların varlığından dolayı belirli bir “yerleştirme matrisi” içinde alacağı olgusunda yola çıkarak bir yandan hızla kalkınan bir merkez ile diğer bir yandan geri kalmış bir çevrenin ortaya çıkacağı kabul edilmektedir (Büyükdavras, 1972, s. 59).

Dengesiz kalkınma modeli, dengeli kalkınmaya karşıt bir görüş olarak ortaya atılmıştır. Bu modele göre dengeli kalkınmanın gelişmekte olan ülke ekonomilerinde durgunluğa sebep olacağı ve gelişme hızının düşmesine yol açacağı görüşünden yola çıkarak ortaya yeni fikirler sunmuşlardır. Dengesiz kalkınma kuramları; dengeli kalkınma kuramlarına alternatifler teşkil etmektedir. Dengesiz kalkınma modelini savunan iktisatçılar, dengeli kalkınmanın temellerinden tamamlayıcılık ve iktisadi büyüme arasındaki birliktelikten yola çıkarak teorilerini oluşturmuşlardır (Saraç, 2006, s. 18-19). Dengesiz kalkınma modeli, dengeli kalkınma modeline nazaran daha çok gelir yaratabildiği, bölünmezliğin önemli olduğu ve teknolojik yeniliklere imkan tanıdığı derecede başarılı bir politika olmaktadır. Bu teoride ekonomiyi etkileme potansiyeli yüksek sektörler öncü olarak ele alınır ve kaynakların dağılımı buna göre yapılır (Yılmaz, 1999, s. 5).

Dengesiz kalkınma modeline göre genellikle kalkınma, yavaş ve sert olmayan bir biçimde değil, ani bir müdahale ile sıçrama veya kırılmalarla gerçekleştirilir. Ülke ekonomisinin iç pazarındaki darlık ve buna bağlı olarak üretim olanaklarının optimal seviyede değerlendirilememesi hem hammadde israfına neden olacaktır hem de endüstriyel bütünleşmeler gerçekleşemeyecektir. Bunun yanında sermaye yetersizliği ve teknolojik gerilik de bu durumda kalkınma olgusunu negatif yönlü olarak etkileyecektir (Baş, 2012, s. 21-22).

Dengesiz kalkınma teorilerinin temelini geri kalmış ekonomilerdeki sermayenin kıt olması oluşturmaktadır. Bu iktisatçılara göre kıt olan sermayenin eşit dağılımı düşük ölçekli işletme türlerinin ortaya çıkmasına ve düşük verime sebep olmaktadır. Bu durumu önlemek için yatırımlar ekonomide kalkınmayı gerçekleştirecek sürükleyici sektörlerle yönlendirilmelidir; ancak her sektör

sürükleyici nitelikte değildir. Bu sektörleri belirleyebilmek için ekonomide sektörlerin ileri ve geri bağlantı katsayılarına bakılmalıdır. Toplam bağlantı katsayısı en fazla olan sektörler öncelik verilmelidir. Burada ileri ve geri bağlantı katsayılarında anlatılmaya çalışılan konu, bir sektörde meydana gelen üretim artışının diğer sektör üretimi ve toplam üretim artışı üzerinde olan etkisidir (Yavilioğlu, 2002, s. 58).

2.1.2.1. A.O.Hirschman Yaklaşımı

Hirschman'a göre az gelişmiş ülkelerde dengeli kalkınma söz konusu olamaz; çünkü çok büyük kaynaklara sahip olan bir ülkenin gelişmiş bir ülke olması gerektiğini ifade etmiştir. Bu noktada kaynakların yetersiz olması ve müteşebbislerin de kıt olması dengeli kalkınmaya engel olarak görülmektedir. Bunun yanında belli seviyeye ulaşmış az gelişmiş bir ülkede dengeli kalkınma çabaları optimum ölçeğin altında kalmasına neden olmaktadır. Hirschman'a göre kalkınma süreci birbirini takip eden bir takım dengesizliklerin mevcut olduğu dinamik bir yapı olarak ele alınmakta ve çalışmalar bu yönde ortaya konmaktadır (Erbay & Özden, 2013, s. 14). Hirschman tarafından ele alınan bu teori başlarda dengeli kalkınma teorisinin devamı olarak gözükmese de konuyu ele alış bakımından dengeli kalkınma modelinden ayrılmakta ve sektörler arası ilişkileri inceleyerek dengesiz kalkınma modelinin temelini oluşturmaktadır.

Hirschman az gelişmiş ülkelerin temel sorununu, üretim faktörleri arzının inelastik ve pazarların sınırlı olmasına dayandırmaktadır. Hirschman'a göre tüm sektörler eşit ve aynı oranda büyümelerini sağlayacak bir biçimde yatırımlar yapılması ve sektörler arasındaki tamamlayıcılığa tam olarak uyulması, bu sektörlerde mevcut olan firmaların optimum ölçeğin altında işlem yapmalarına ve bu da kaynakların tahsisinde istenilen sonucun elde edilememesine neden olacaktır (Altay vd., s. 17). Hirschman dengesiz kalkınma modelini sektörler arası ilişkilere ve sektörlerin durumuna dayandırarak çalışmalarını ortaya koymuştur.

Ekonomik yapı içerisinde öyle sektörler bulunmaktadır ki; bu sektörler dengesiz bir şekilde de olsa sıçrama gösterebilir, "büyük itiş"e geçebilir. Bir ülkenin mevcut sermaye stoğu yetersiz ise bu sermaye etkin bir biçimde kullanılmalıdır.

Mevcut sermaye piyasa içinde büyük bir etkinlik yaratacak tek bir sektöre aktarılmalıdır ve bu sektör zincirleme bir etkide bulunarak diğer sektörleri de etkilemeli yani “öncü sektör” olarak hareket etmelidir. Hirschman’a göre devlet ekonomik yapıda kalkınma olgusunun sürekli olması için dengesizlik yaratmalıdır. Devlet ilk olarak bir Planlama Teşkilatı kurmalı ve bu teşkilat piyasa içinde yatırım yapılacak öncü sektörü seçmelidir. 1970’li yıllarda Türkiye’de “öncü sektör” olarak seçilen tekstil sektörü bu modele örnek olarak verilebilir (Turhan, 2012, s. 20).

2.1.2.2. Paul Streeten Yaklaşımı

Dengesiz kalkınma modeli üzerinde fikirler ortaya koyan diğer bir iktisatçı Streeten’e göre dengesiz kalkınmanın temeli; belirli şartlar altında dengesizliğin ilerlemeyi bozmaktan çok hareketlendireceğini ve teşvik edeceğini, hızlı büyümenin bir engel olabileceğinden çok bir şartı olabileceğini ve dengeyi sağlama konusunda fazla ısrar etme ve önem vermenin durgunluğu ölçmekten çok ona yol açabileceği şeklinde ifade etmektedir (Yavilioğlu, 2002, s. 59).

Streeten, dengeli kalkınmada ekonominin bir gelişme seviyesinde olması gerektiğinden yola çıkarak gelişmekte olan ülkelerde dengeli kalkınma ile gelişme için gerekli dinamizmin oluşturulamayacağını ve bazı sektörlerin gelişmesi ve ilerlemesi için gerekli atılım ortamının oluşamayacağını belirtmektedir. Bunun yanında Streeten dengeli kalkınma konusunda yatırımların bir grup sanayi arasında eşit dağılımının gerçekleştirilmesinin söz konusu olduğunu, bunun da işletmelerin optimal tesis ölçeğinden çok küçük büyüklüklerde üretimlerini yapmak zorunda kalacaklarını ifade etmektedir. Streeten’e göre bu şekilde kaynak tahsisinde israfi önlemek için belirli sektörlerin gelişmesine öncelik tanımak gerekir. Streeten bunun “ölçek getirilerinden tam yararlanmayı sağlayan bir plan, dengesizliğin bir planıdır.” şeklinde ifade etmektedir (Dinler, 2001, s. 409).

2.1.2.3. Diğer Yaklaşımlar

Scitovsky’e göre; kalkınmanın ana dinamiğini oluşturan sanayi sektöründe ölçeğe göre artan verimliliğin ve dışsal ekonomilerin var olduğu durumlarda kısa dönem piyasa fiyatlarının ve özel kar elde etme güdüsünün etkin kaynak tahsisini sağlayamayacağını ifade etmiştir. Belirli bir endüstri sektöründe yatırım, o sektörün

kullandığı ham madde ve yardımcı madde fiyatına bağlı olmaktadır. Bu fiyatlar, kısa dönemli talep üretim seviyesinin az olması nedeniyle yüksektir. Oysa ki, girdilerdeki üretim kapasitesinin yükseltilmesi “ölçeğe göre artan verim” maliyet ve fiyatları düşürecek, bu noktada bu sektörlerin ürünlerini yardımcı madde olarak kullanan sektörlerin büyümesine olanak hazırlayabilecektir (Hiç, 2001, s. 10).

2.1.3. Bağımlılık Teorileri

Bağımlılık teorileri 1960’lı yıllarda ortaya çıkmıştır. Bu teoriler üçüncü dünya ülkelerinin geri kalmışlığının nedeni olarak; gelişmiş ülkelere olan bağımlılıklarının ve aralarındaki baskı ilişkisi sonucunda oluştuğunu varsaymaktadırlar. Bağımlılık teorilerini savunan iktisatçılar bu konu ile ilgili olarak daha çok Latin Amerika ülkelerinin deneyimlerini ele alarak görüşler ortaya koymuşlardır.

Bağımlılık teorilerini savunan iktisatçılara göre az gelişmişlik ve gelişmişlik olgusunu yaratan kapitalist sistemdir. Geri kalmış ülkelerinde içinde oldukları mevcut durum direkt olarak kapitalist düzen sonucu ortaya çıkmıştır. Kapitalizm olgusunun doruk noktası olan emperyalizm nedeniyle uluslararası ilişkilerde merkez-çevre diye ikiye ayrılmıştır. Merkezi oluşturan ülkeler zengin iken, çevreyi oluşturan ülkeler ise fakir ve geri kalmış ülkelere dönüşmektedir ve aralarında adaletsiz bir güç dağılımı mevcuttur. Merkez ülkelerin içinde bulunduğu zenginlik ve refah durumu yoksul ülkelerin kendi kaynakları ile kalkınmalarını gerçekleştirmelerine engel olmaktadır. Bu noktada kalkınmak isteyen çevre ülkeleri merkeze bağımlı hale getirmektedir (Özsoy, 2012, s. 39). Bağımlılık teorisinin temellerini oluşturan merkez-çevre modelinde çevreyi oluşturan az gelişmiş ve yoksul ülkeler kalkınmayı gerçekleştirebilmek adına gelişmiş yani merkez ülkelere dayalı kalkınma yoluna başvurmakta ve ortaya çevrenin merkeze bağımlı olduğu bir yapı çıkmaktadır.

Bağımlılık yaklaşımı içinde üç ana düşünce mevcuttur. İlk olarak Neo-sömürgeci Bağımlılık Okulu’na göre; üçüncü dünya ülkelerinin geri kalmışlığını ve bu sürecin devamını; zengin-yoksul ülke ilişkilerine bağlı eşit olmayan kapitalist sistem oluşturmaktadır. İkinci ana düşünceyi oluşturan Yanlış Paradigma Modeli’de; üçüncü dünya ülkelerinin geri kalmışlıklarını gelişmiş ülkelerdeki yardım

kurumlarının ve uluslararası örgütlerdeki tam bilgiye sahip olmayan uzmanların verdiği yanlış tavsiyelere bağlamaktadır. Son olarak “Düalist Kalkınma Tezi” ise zengin ve yoksul ülkeler içinde yaşayan zengin ve fakir insanlar arasında çeşitli nedenlerden dolayı artarak devam eden farklılıkların ve uçurumların devamlılığını ifade etmektedir (Yavilioğlu, 2002, s. 61-62).

2.1.3.1. Raul Prebisch Yaklaşımı

Arjantinli iktisatçı Prebisch, Latin Amerika ülkelerinin geri kalmasının nedeninin Latin Amerika dışında aranması gerektiğini, asıl geriliğe yol açan sebeplerin uluslararası iş bölümü ve uzmanlaşma olduğunu, asıl sorumlunun da uluslararası planda geçerli serbest ticaret anlayışı olduğunu ileri sürmüştür. Prebisch’e göre; Latin Amerika ülkelerinin hammadde ihracatını devam ettirmesi dünya ekonomisinde “çevre” olarak mevcut olan konumunu sürdürmesi, bu mevcut konumunu da ilerletmesi anlamına gelmekteydi (Saraç, 2006, s. 24).

Prebisch’in merkez-çevre modeli bir noktada G.Myrdal’ın gelişmiş ve az gelişmiş bölgeler ile ilgili tezini dış ticaret ve uluslararası ekonomik boyutlara taşımaktaydı. Bu noktada merkez olarak gelişmiş bir ülke olan ABD ile çevre olarak ise herhangi bir Latin Amerika ülkesi arasında dış ticaret tamamen serbest bırakıldığında bu ilişki merkez ülke lehine gelişecek, çevre ülke ise gerileyecektir. Merkez-çevre ülke arasındaki gelir farkı artarken, merkez ülke daha hızlı bir şekilde büyüyüp kalkınacak çevre ülkede ise kalkınma durma noktasına gelecektir (Hiç, 2001, s. 13).

2.1.3.2. Paul Baran Yaklaşımı

Baran’ın teorisinin temel hareket noktasını “ekonomik artık” adını verdiği bir analiz oluşturmaktadır. Ekonomik artık olgusunu; bir ülkenin ekonomik açıdan ilerlemesini kolaylaştırıcı cari ve potansiyel kaynaklar yığını oluşturmaktadır. Bu mevcut kaynaklar gelecek sosyal çıktı seviyesini artırmak adına verimli bir biçimde tekrar yatırılabilir. Bu ekonomik artığı, bir toplumun toplam gelirinden temel gereksinimleri karşılandıktan sonra geriye kalan kısım oluşturmaktadır. Fakat bu artık kötü olarak kullanılabilen, gereksiz ve lüks harcamalara ayrılabilir. Ekonomik artık, yabancıların az gelişmiş ülkelerin önde gelen sanayileri üzerinde

mevcut olan kontrollerinin bir sonucu olarak kar şeklinde ülke dışına çıkarılmakta ve değerlendirilmektedir (Parasız, 2005, s. 39). Baran'ın teorisine göre az gelişmiş ülkelerin geri kalmışlığının devam etmesinin nedeni; ekonomik artığın yurtiçinde değerlendirilememesi ve bu artığın gelişmiş ülkelere ülke dışına çıkartılarak kullanılması oluşturmaktadır.

2.1.4. Kalkınma Teorileri ile İlgili Genel Bir Değerlendirme

Dengeli kalkınma teorilerinde ilk olarak kaynak tahsisi konusunda görüşler ortaya konmuş, daha sonraki süreçte ülke ekonomilerinin dışa açılma süreçleri incelenmiştir. Az gelişmiş ülkelerin kalkınması ele alınmıştır. Bu konuda Rosenstein-Rodan 2.Dünya Savaşından sonra kaynak yetersizliği nedeniyle “Büyük İtiş Teorisi”ni ortaya koyarak ülkenin her bölgesine eş zamanlı olarak yapılacak yatırımlar ile kalkınmanın başlayacağını dile getirmişlerdir. Bu noktada ülkelerin kendi iç kaynaklarıyla kalkınmayı gerçekleştirebilecekleri gibi dışsal ekonomilerin de yardımı ile kalkınma mümkün olabilecektir. Dışsal yatırım imkânları sanayi sektörüne yönelik olarak kullanılmalı ve sanayi kolları birbirini tamamlayıcı özelliklere sahip olmalıdır. Nurkse ise ülkenin iç finansal kaynaklarının yetersizliği nedeniyle yapılacak olan yatırımların dengeli olması gerektiğini belirtmiştir. Yapılan bu yatırımlar birbirini tamamlayıcı ve tetikleyici nitelikte olduğunda ülkenin kalkınabileceğini savunmuştur. Chenery ise piyasa ile kaynakların dağıtım arasındaki bağı zayıf olduğunu, bunun sonucunda az gelişmiş ülke ekonomilerinde dengesizliklerin meydana geldiğini ifade etmiştir. Bu sorunun ortadan kalkması için piyasa ile kaynak tahsisindeki ilişkilerin iyileştirilmesi ve yapılacak olan yatırımların belirli bir düzen içinde yapılması gerektiğini ifade etmiştir. Fleming ise dengeli kalkınmanın gerçekleşmesi için talebin ve arzın birbirini karşılayacak nitelikte yani dengeli olması gerektiğini belirtmiştir. Lewis'in yaklaşımına göre kapalı ekonomiye sahip az gelişmiş ülkelerdeki mevcut yoğun işgücü nedeniyle açık ekonomiye sahip ülkelerin mevcut finansal kaynakları az gelişmiş ülkelere yönelecek ve sermaye sahipleri kar maksimizasyonu elde etmek için yatırımlarını sınırsız emek arzının olduğu yerlere yapacaklardır.

Dengesiz kalkınma modeli, dengeli kalkınma modeline karşıt bir görüş olarak ortaya atılmıştır. Dengesiz kalkınma modelinde ekonomide başat sektörler ele alınır ve kaynakların dağılımı söz konusu sektörler göre yapılır. Dengesiz kalkınma modelinin ana unsuru az gelişmiş ülkelerdeki sermayenin az oluşudur. Bu noktada kalkınmayı gerçekleştirebilmek için az olan sermaye başat bir sektöre yönlendirilmeli ve bu sektör öncülüğünde kalkınma ülke geneline yayılmalıdır. Hirschman'a göre dengesiz kalkınma konusunda az gelişmiş ülkelerde yatırımların eşit bir biçimde yapılması istenilen verimi vermeyecektir; bu noktada piyasa içinde öncü bir sektör seçilmeli, yatırımlar bu sektöre yapılarak söz konusu sektörün gelişmesi ile birlikte domino gibi diğer sektörleri de etkileyerek kalkınma gerçekleştirilebilecektir. Streeten ise dengesiz kalkınmanın ülkeyi hareketlendireceğini belirtmiştir. Bu noktada yatırımlar tüm sektörler yapılmamalı, belirli sektörler yapılmalı ve kaynak israfı önlenerek kalkınma gerçekleştirilmelidir. Scitovsky ise kısa dönem piyasa fiyatlarının optimaliteyi bozacağını, kaynak tahsisinde etkinliğin gerçekleştirilemeyeceğini belirtmiştir. Bu noktada uzun dönemli piyasa fiyatlarının uygun olabileceğini ifade etmiş ve kalkınmanın gerçekleşebileceğini dile getirmiştir.

Bağımlılık teorilerinin temelini ise az gelişmiş ülkelerin gelişmiş ülkelere bağımlı olması oluşturmaktadır. Kapitalist sistemden dolayı böyle bir yapı meydana gelmiş ve az gelişmiş ülkeler "çevre ülke" olarak, gelişmiş ülkelere yani "merkez ülke"lere bağımlı kalkınma yoluna başvurmak zorunda kalmaktadırlar. Prebisch'te merkez-çevre yaklaşımı altında kalkınmayı incelemiş, Latin Amerika ülkelerinin çevre ülke olduğunu, ABD'nin ise merkez ülke konumunda olarak aralarındaki ekonomik faaliyetler sonucu çevre ülkelerin gerileyeceğini, ABD'nin ise daha da gelişeceğini belirterek mevcut sistemi eleştirmiştir. Paul Baran ise "ekonomik artık" olgusundan hareketle, ülkelerin zorunlu harcamaları yapıldıktan sonra artan gelirin ülke içinde değerlendirilmeyip yurtdışında gereksiz yerlere harcanması sonucu ülkelerin kalkınmasının gerçekleşmediğini ifade etmiştir.

Kalkınma teorileri konusunda dengeli kalkınma ülke genelinde aynı anda ve eşit bir biçimde kalkınmayı savunurken, dengesiz kalkınma ise belirli sektörler yapılacak yatırımların daha sonraki süreçte ülke kalkınmasında etkili olacağını

belirtmekte olup, bağımlılık okulu ise az gelişmiş ve gelişmiş ülkeler arasındaki ilişkileri incelemektedir.

Bölgesel kalkınma kavramı ülke genelinde kalkınmanın gerçekleşmesi için ilk adım olmaktadır. Bu noktada ülke içindeki kalkınmanın gerçekleşmesi için bölgeler düzeyinde yapılacak olan ekonomik faaliyetlerin öncü olacağını ve kalkınmanın bölgelerden başlayarak ülke geneline yayılacağını ifade edebiliriz.

2.2. Bölgesel Kalkınma Kavramı

Bölgesel kalkınma; bölge potansiyelini oluşturan insan, su, toprak, sermaye kaynakları arasındaki ilişkileri insan ve söz konusu bölge yararına kullanmak başta olmak üzere söz konusu bölgelerde topluca bir gelişmeyi hedeflemektedir (Eryılmaz, 2011, s. 28-29). Bölgesel kalkınmışlık farklılığı olgusu ise; az gelişmiş bölgelerin gelişmiş bölgelere sosyal refah konusunda yaklaştırılması yani farklılıkların giderilmesi politikasını da beraberinde getirmektedir. Tüm bu gelişmeler sonucunda “bölge” ve “kalkınma” kavramlarının beraber bir bütün olarak değerlendirilmesi zorunluluğu ortaya çıkmış, bu da bölgesel kalkınma çabalarında alternatif politika arayışlarını gündeme taşımıştır (Kök, 2010, s. 17). Bu noktada ülkelerin bölgesel kalkınmayı gerçekleştirme adına içinde buldukları mevcut durum ve ekonomik şartlara göre çeşitli politikalar izledikleri söz konusu olmaktadır.

Tarihsel süreçte bölgesel kalkınma politikalarının ekonomik konjoktüre bağlı bir şekilde gelişme gösterdiği görülmektedir. İktisadi buhranlar ve globalleşme, ekonomi politikaları ile birlikte bölgesel kalkınma politikalarının da oluşması ve gelişmesinde en önemli unsurlar olmuşlardır (Günaydın, 2013, s. 76). “Yerleşme Ekonomisi” veya “Alan Ekonomisi” olarak da ifade edilen bölgesel kalkınma kavramı, sanayileşme ile beraber önemini artırmış ve ekonomik literatüre 2.Dünya Savaşı sonrası girmiştir (Kargı, 2009, s. 20). 2.Dünya Savaşından sonra fiziksel altyapının yeniden kurulması ve sermayenin yeniden arzı gibi kaygılardan dolayı planlama ve kalkınma politikalarının bölgesel açıdan tekrar ele alınması gündeme gelmiştir. Bu dönemde izlenen bölgesel politikalar geri kalmış bölgelerde iş imkanı yaratarak, gelişmiş bölgeler üzerindeki baskıyı azaltmak adına yapılmaya

çalışılmıştır. Başka bir ifadeyle Weber, Marshall, Christaller, Lössch gibi iktisatçılar tarafından geliştirilen bölgesel kalkınmanın sanayi kuramlarına dayanan bölgesel yakınsama politikası benimsenmiştir (Gönül, 2007, s. 14).

1970'li yıllara gelindiğinde ise patlak veren petrol krizleri, ekonomik konjonktürdeki dalgalanmalar gibi nedenlerden dolayı bölgesel politikalar önemini kaybetmeye başlamış, bu yıllarda başlayan küreselleşme süreciyle beraber bölgesel kalkınma anlayışlarında da devletin rolü değişmeye başlamıştır (Akiş, 2011, s. 239). 1980'li yıllarda başlayıp 1990'lı yılların ortalarına kadar geçen süreçte bölgesel politikalar yeniden önem kazanmaya ve gelişmeye başlamıştır. 1990'lı yılların ortalarında etkisini göstermekte olan bölgesel politikalar, tek kutuplu bir hal alan dünya düzeninde mevcut kriz ortamını aşabilmek için gerekli teknolojik yapılanmanın yeniden yaşandığı bir ortamda ortaya çıkmıştır. Bu teknolojik gelişmeler ile birlikte sanayi toplumu yerini bilgi toplumuna, ulusal devlet anlayışı ise yerini küresel bir yapıya bırakmıştır (Kılıç, 2013, s. 9-10). Bölgesel kalkınma ile ilgili mevcut tarihi süreci incelediğimizde bölgesel kalkınma olgusu ve politikalarının sadece ekonomik gelişme ve durumlardan etkilenmediği, bunun yanında siyasi, sosyal birçok gelişmenin de ilgili politika ve anlayışları değiştirdiği ortadadır. Bu noktada her geçen gün önemini artıran bölgesel kalkınma olgusu 21.yy'da devletlerin ulaşmak istediği ana hedeflerin başında gelmektedir.

Tarihsel süreç içinde birçok değişim ve gelişim gösteren kalkınma anlayışı sonucu çeşitli tanımlar ortaya konulmuş, iktisatçılar bölgesel kalkınmayı değişik türlerde ifade etmişlerdir:

Her ülke içinde kendine özgü olan ekonomik yapısı, gelişme seviyesi ve sistematığı var olan bölgeler bulunmaktadır. Bölgeler arasında ekonomik, fiziki ve sosyal şartlar açısından farklılıklar oluşmakta ve bölgelerarası gelişmişlik farkları ülke ekonomilerini etkisi altına alabilmektedir. Bu noktada bölgesel kalkınma kavramı; ülkenin çeşitli bölgelerinde ekonomik ve sosyal yapının iyileştirilerek etkin kaynak tahsisine, ekonomik ve sosyal bağlılık ve tamamlayıcılığın sağlanmasına, bölgelerin refah seviyelerinin artmasına imkân sağlamaktır (Tekin, 2011, s. 37).

Başka bir tanım olarak bölgesel kalkınma, bölgeler seviyesinde “Fakirlik Kısır Çemberi’nin kırılmasıdır ki, bu durum bölge içinde gelişme potansiyelinin ortaya çıkartılması ve bu potansiyelin harekete geçirilmesi, bunun yanında bölgenin dışında mevcut olan sermaye ve birikimlerin ithal edilerek bölgeye alınması ile bunların itici birer güç şeklinde bölgeye çekilmesi olarak ifade edilebilir (Kırankabeş, 2013, s. 256). Diğer bir tanım olarak bölgesel kalkınma, sanayileşmenin belirli bölgelerde yoğunlaşması sonucu meydana gelen eşitsizliği ortadan kaldırmak için geri kalmış ve az gelişmiş bölgelerin sanayileşmesini sağlayarak, gelişmiş bölgelerin seviyesine ulaşması ve ülke içinde tüm bölgelerde eşit bir refah dağılımının sağlanması olarak tanımlanabilir (Işık & Kılınç, 2011, s. 13). Ekonomik kalkınmanın bir ürünü olarak ifade edilen bölgesel kalkınma, bölgedeki iş imkânlarının, yatırım potansiyelinin, refah seviyesinin, yaşam standartlarının ve çalışma koşullarının geliştirilmesi, ilerletilmesi olarak ifade edilmektedir (Sevinç, 2011, s. 41). Yukarıdaki tanımlardan da anlaşılacağı üzere bölgesel kalkınma konusunda birçok görüşe yer verilmiş olup kalkınma konusu salt ekonomik bir olgu olmayıp beraberinde sosyal, demografik, siyasal ve fiziki gibi birden çok alanlarla etkileşim halindedir.

2.2.1. Bölgesel Kalkınma Politikalarının İlkeleri

Bir ülke ister gelişmiş isterse de az gelişmiş bir yapıya sahip olsa da, her ülkenin bölgeleri arasında sosyal ve ekonomik açıdan farklılıklar mevcuttur. Literatürde yapılan çalışmalar ele alındığında konu ile ilgili olarak bu farklılıkları ortadan kaldırmaya yönelik uygulanan bölgesel kalkınma politikaları üç ana ilkedен oluşmaktadır.

2.2.1.1. Sosyal Karlılık İlkesi

Özel sektör kısa vadede hem verimli hem de karını maksimize edecek faaliyetlere yönelirken yaptığı bu faaliyetleri de kendisine en çok avantaj sağlayacak bölgelere götürmektedir. Bu sebeple özel sektörün hem uzun vadede verim olan altyapı yatırımlarını önemsememesi hem de az gelişmiş bölgelere gitmemesi normal bir sonuç olarak görülmektedir. Bölgelerarası gelişme farklılıklarını minimum seviyeye indirmek için geri kalmış bölgelerin ekonomik açıdan canlanmasını

sağlayacak, bunun yanında uzun vadede verim olan “sosyal karlılığı” yüksek olan bu yatırımların devlet eliyle yerine getirilmesi gerekli olmaktadır (Sarıhan, 2011, s. 23).

Sosyal karlılık ilkesi geri kalmış bölgelerde kısa dönemde olmasa da, uzun dönemde ekonomik olan ve sosyal karlılığı yüksek yatırımların devlet tarafından yerine getirilmesidir. Günümüzde modern devlet anlayışına göre amaç toplum refahını yükseltmektir ve sosyal faydanın özel faydaya göre tercih edilmesidir (Kılıç, 2013, s. 10-11).

2.2.1.2. Kalkınma Kutbu İlkesi

Bölgesel kalkınma politikasının sosyal karlılık ilkesinden sonra gelen kalkınma kutbu ilkesi; Fransız iktisatçı F.Perroux tarafından ortaya konulan “Kalkınma Kutupları Teorisi”nden türemiştir.

Kalkınma kutuplarının kendiliğinden meydana gelmesi, sanayi devriminin geçmişine kadar dayanan bir süreçtir. Günümüzde sadece gelişmiş ülkelerde değil az gelişmiş ülkelerde dahi ekonomik ilerlemenin öncelikli olarak belirli noktalarda başlaması gerçekliğinden yola çıkarak geri kalmış bölgelerde kalkınma kutbunun yapay olarak yaratılması fikri ön plana çıkmıştır. Devletin alacağı bir tür ekonomik kararlar ile kalkınmak için en uygun şartlara sahip ayrıcalıklı noktalarda kalkınma kutbunu yerine getirmek, ekonomik hayattaki varlığını yaratmak mümkün olabilir (Şahin, 2008, s. 19-20). Bu ilkeye göre yatırımlar öncelikli olarak bir bölgeye yapılmakta ve ilgili bölge çok hızlı kalkınmaktadır. Bu noktada kalkınma her yerde aynı seviyelerde gerçekleşmese dahi farklı seviyelerde kalkınma kutupları oluşmakta ve buradan ülke ekonomisine yayılarak devam etmektedir.

2.2.1.3. Halkın Katılımı İlkesi

Bölgesel kalkınma politikalarının son ilkesi olan halkın katılımı ilkesi ile bölge halkının bölgesel kalkınma faaliyetlerine karar ve uygulama aşamasında doğrudan ya da dolaylı bir biçimde katılması kastedilmektedir.

Gerçek anlamda bölgesel kalkınma politikasında insanların rolü en başta. Halk programlara katılmadığı sürece programlar halka hitap etmeyecek ve istenilen hedefe ulaşamayacaktır. Halkın bölgesel kalkınma programlarına katılması sadece

kişinin onurunu ve her seviyede toplum duygusunu yükseltmekle kalmayacak, aynı anda bölgesel kalkınma programlarının hareketlilik kazanmasına ve yöresel faaliyetlerin yöre insanlarıncı kontrol edilmesine de imkân tanyacaktır (Saraç, 2006, s. 35). Halkın yönetim aşamasına katılması farklı türlerde olabilir. Örnek olarak; sanayi ve ticaret odaları, belediye meclisi, kalkınmayla ilgili özel komiteler ve AB uyum sürecinde önem kazanan bölgesel kalkınma ajansı gibi türlerde katılım gerçekleşebilmektedir (Durgun, 2006, s. 49).

2.2.2. Bölgesel Kalkınma Politikasının Araçları

Bölgelerarası farklılıkların ortadan kaldırılması ve kalkınmanın sağlanması için kullanılan araçlar; bölgesel planlama, kalkınma ajansları, kamu yatırımları, mali ve vergisel teşvik tedbirleri, kalkınma projeleri gibi birden çok araç kullanılmaktadır. Bölgesel kalkınma için kullanılan araçlar farklı türlerde olmaktadır.

2.2.2.1. Bölgesel Planlama

Planlama, sadece bir mekânın koordinasyonu değil, karşılaşılan veya gelecekte ortaya çıkabilecek problemlere çözüm yolları sunmak için bilimsel bir araştırma tekniği ile varılan sonuçların değerlendirilmesi ve uygulama imkânlarının önerilmesidir (Arslan, 2005, s. 278). Bu noktada bölgesel planlama ise, bölgeler arasındaki dengesizliklerin ve farklılıkların ortadan kaldırılması için uygulanan süreçtir. Bu coğrafi alandaki tüm insani güçleri ve doğal kaynakları geliştirmek üzere ele alınması ve bölgesel kalkınmanın gerçekleşmesi için gerek duyulan önlemlerin tercih edilebilirliğine göre sıraya konulup düzenlenmesi ve bunların hangi imkânlarla ne dereceye kadar, ne kadar yılda karşılanacağını tayin eden projelerin belirlenmesi, bölgesel planlamanın temelini oluşturmaktadır. Bölgesel planlamanın işlevleri ise; kalkınmaya ilişkin politikaları yerine getirmesi, yerel gereksinimlere yanıt vermesi, yerel eylemlerin gerçeğe dönüştürülmesi olarak belirtilebilir (Şahin, 2008, s. 22-24).

2.2.2.2. Kamu Yatırımları

Ülkelerin bölgelerarasındaki farklılıkları azaltmak ve dengesizlikleri ortadan kaldırmak için başvurdukları diğer bir araç kamu yatırımlarıdır. Devlet geri kalmış bölgeye, o bölgeden elde ettiği gelirden daha fazla bir harcama yaparak ilgili bölgeye

ek olarak bir satın alma gücü yaratabilmektedir. Bu noktada verilen satın alma gücü ile bölgede bir hareketlilik başlayacak, diğer yandan ise kamu yatırımları ile bölgenin üretim kapasitesi artırılacak ya da eksik olan altyapı yatırımları tamamlanarak, bölge işletme ve yatırımcılar için daha cazip hale getirilecektir (Dinler, 2001, s. 299). Devlet yapacağı altyapı yatırımları, sosyal amaçlı harcamalar, ekonomik ve mali harcama kalemleri ile ülke içindeki bölgesel dengesizlikleri ortadan kaldıracak, ülkede adil bir refah dağılımını sağlayacaktır.

Türkiye’de bölgesel kalkınma için sağlanan teşvikler ve istisnalar ise; olağanüstü hal bölgesinde ve kalkınmada öncelikli yörelerde 4325 sayılı kanun çerçevesinde uygulanan devlet yardımları, yatırımlarda devlet yardımları ve son olarak gelişmiş yörelerde destek unsurlarından yararlanabilecek yatırımlar olarak ifade edilebilir.

2.2.2.3. Mali ve Vergisel Teşvik Tedbirleri

Devletler mali ve vergisel teşvik tedbirleri ile işletmelerin kuruluş yeri kararlarını etkilemeye çalışmaktadırlar. Devletlerin bu tedbirlerdeki amacını; müteşebbislerin kalkınmada geri kalmış bölgeye yatırım yapmaya konusundaki düşüncelerini etkilemek ve onlara yardımcı olmak, bunun yanında müteşebbislerin üretim maliyetlerini düşürmek olarak belirtebiliriz. Geri kalmış bölgelerde vergisel teşvik tedbirleri daha çekici hale getirilerek, bölgelerarasındaki gelişmişlik seviyeleri dengelenmeye çalışılır. Temel hedefin girdi fiyatlarını düşürmeye ve çıktı fiyatlarını iyileştirmeye yönelik bu tedbirler; gelişme ve teşvik fonları, faizsiz veya düşük oranlı faiz kredileri, gümrük muafiyetleri, ihracatta vergi iadesi, yatırım indirimleri, gümrük ve resimlerinde taksitlendirme, elde edilen karın bölgelere göre farklı vergilendirilmesi, iştirakler, OSB olarak ifade edilebilir (Sarıhan, 2011, s. 27). Uygulanan teşvik tedbirleri ile hedeflenenler ise; özel sektöründe yatırım yaparak bölgelerarası farklılıkların kaldırılması, sanayinin ilerlemesini sağlayarak ülke genelinde kalkınmayı mümkün kılmak, yeni teknolojilerin gelişimini sağlamak, istihdam ortamı yaratmak, ülkeye adil bir refah ortamı yaratmak olarak belirtilebilir.

2.2.2.4. Kalkınma Ajansları

Kalkınma ajansları bölgesel gelişimi ve ilerlemeyi sağlamak amacıyla, yerel bir biçimde örgütlenen ve proje destekleri ile bölge insanının kalkındırılmasını hedef olarak seçen yasal kurumlardır (Eryılmaz, 2011, s. 40). Bölgesel kalkınma ajansları kuruluş şekli, işlevleri ve yapıları bakımından farklılıklar göstermesine rağmen ortak noktaları ise; sürdürülebilirlik ve katılımcılık prensibini benimsemeleri, kalkınma odaklı olmaları, belirli bir coğrafi bölgenin kalkınmasını amaç edinmeleri ve bu bölgenin içsel potansiyelini harekete geçirmeleridir (Elvan, 2012, s. 100).

Bölgesel kalkınma ajanslarının hedefleri ise;

- Bölgede büyüme, ihracat, istihdam ve teknoloji kriterlerini göz önünde bulundurarak kilit sektörleri tespit etmek,
- Bölgede iş etkinliğini, yatırımları ve rekabet gücünü geliştirmek,
- Bölgede istihdam gücünü artırmak,
- Ülkenin sürdürülebilir kalkınmasına katkı sağlamak,
- Bölgede sağlıklı kentsel gelişmeyi ve kırsal gelişmeyi teşvik etmek,
- Şirketlere teşvik ve finansal destek sağlamak,
- Bölgede bilgi ve iletişim bazlı yeni sektörlerin oluşmasını teşvik etmek

olarak sıralanabilir (Elvan, 2012, s. 101).

2.2.2.5. Diğer Araçlar

1980'li yıllardan sonra belirlenen diğer bir araç olan kalkınmada öncelikli yörelere yatırımı özendirici politikalar doğrultusunda teşvikler verilmeye başlanmıştır. Buradaki amaç; ülkenin sosyo-ekonomik açıdan geri kalmış bölgeleri ile diğer bölgeleri arasındaki gelişmişlik farklarını azaltmak ve ilgili bölgelere yatırım yapılmasını teşvik etmektir (Eryılmaz, 2011, s. 42). Diğer bir mali araç olarak organize sanayi bölgeleriyle, sanayinin uygun görülen yerlerde yapılmasını sağlamak, kentleşme olgusunu oluşturmak, çevre sorunlarını önlemek ve teknolojidenden yararlanmaktır. Teknoparklar ile de ekonomik kalkınmayı teşvik etmek, ilgili bölgenin rekabet edebilirliğini yükselterek bölgesel kalkınmayı mümkün kılmak hedeflenmektedir (Keskin, 2009, s. 51-52). Bir diğer mali araç olan Tek Köy

Tek Ürün’de ise; ilk kez Japonya’nın Oita bölgesinde 1979 yılında başlamış olan yerel yönetim ve halkın beraber çalışarak ortaya koydukları ve devletten hiçbir maddi destek almadan sağladıkları bir kalkınma örneğidir. Bunun yanında “Girişimciler İçin Tek Durak Ofisi” ise; KOBİ’lerin kendi firmalarını kurmak için gerekli olan tüm idari işlemleri tek bir merkezden yürütebilecekleri ve konu ile ilgili doldurulması zorunlu formlardan, finansal destek seçeneklerine kadar geniş bir çerçevede danışıp tavsiye ve destek alabilecekleri kuruluşlardır (Elvan, 2012, s. 103).

2.2.3. Bölgesel Kalkınma Politikalarının Amaçları

Bölgelerarası dengesizlik ve farklılıkları ortadan kaldırmak için uygulanan bölgesel kalkınma politikalarının 3 temel amacı vardır.

2.2.3.1. Büyüme Amacı

Ülke içindeki genel ekonomik büyümenin sağlanabilmesi için, büyümenin hızlı ve sürdürülebilir bir değere sahip olması için bölgesel seviyede gereken imkânların oluşturulmasıdır. Bu noktada kamu ve özel sektör yatırımlarının etkin olması ile üretim faktörlerinin eşit olarak dağıtılması hedeflenmektedir (Sarıhan, 2011, s. 26). Büyüme amacının gerçekleştirilebilmesi adına devlet ve özel sektör birlikte hareket etmeli, birbirlerini tamamlayıcı nitelikte olmalıdır.

2.2.3.2. İstikrar Amacı

İstihdam ve gelirin mümkün olduğunca dengeli ilerlemesini ve gelişmesini sağlamak amacıyla bölgesel kuruluş yeri ve üretim yapısının konjonktürel dalgalanmalara bağlı olarak düşmesinin önlenmesi ilk hedeftir. İstikrar amacı, bölgesel ve sektörel yapı politikasının koordinasyonu ile bölgelerin ekonomik yapılarının kendi içinde dengeli olması amaçlanmaktadır (Sarıhan, 2011, s. 26).

2.2.3.3. Dengeleme ve Eşitleme Amacı

Ekonomik kaynakların bölgeler arasında adil bir şekilde dağıtılması gerekmektedir. Bu noktada bölgelerarasındaki gelir ve refah düzeyleri dengelenecek, bölgelerin refaha ulaşmaları ve maliyetlerini en düşük seviyeye indirmeleri sağlanacaktır. Ülke içindeki geri kalmış bölgelerin eşit altyapı seviyesine ulaştırılması, sektörel yoğunlukların dengelenmesi, nüfusun ülke içinde rasyonel

dağılımının sağlanması, bölgelerarasında sosyal adaletin de oluşturulması bölgesel kalkınma politikalarının amaçları arasında yer almaktadır (Aktakas, 2006, s. 16). Hükümetlerin bölgelerarasındaki dengeyi sağlamak adına ilgili harcamaları yapmaları, yatırımları yerine getirmeleri, ilgili teşvik ve sübvansiyonları kullanmaları ile istenilen sonuca ulaşmak mümkün olabilecektir.

2.3. Bölgesel Kalkınmayı Açıklamaya Yönelik Teoriler

Bölgesel kalkınma olgusu tarihsel süreç içerisinde farklı biçimlerde yorumlandığı gibi, çeşitli iktisatçılar tarafından bu konu ile ilgili birçok teori ortaya konulmuştur.

2.3.1. Merkezi Yerler Teorisi

Çıkış noktası Von Thünen'e dayanan bu teoride üretim faktörlerinin coğrafik mekanda dağılımı inceleme konusu yapılmaktadır. Von Thünen'den ayrı olarak ise bu teoriyi Christaller ve Lösch analiz etmiş; analizlerini hizmetler ve sanayi sektörüne dayalı olarak yapmışlardır (Ildırar, 2004, s. 71). Christaller'in geliştirdiği merkezi yerler teorisine göre kentler hiyerarşik bir şekilde oluşmaktadır. Büyük kentlerin daha büyük pazarları ve daha geniş ekonomik faaliyetleri destekleyebileceği varsayılmaktadır. Bunun yanında Alman iktisatçı Lösch ise merkezi yerler teorisinin geçerli ve etkili olabilmesi için altıgen pazar alanlarının mevcut olması gerektiğini ifade etmiştir (Kum, 2011, s. 237).

Klasik yerel ekonomide kentlerin hiyerarşik bir sistem içinde yer alması probleminde önerilen ifade sıra-büyüklik kuralıdır. Bu ampirik kurala göre kentlerin büyüklükleri ve büyüklük sıralamasındaki yerleri arasında istatistiksel bir bağ bulunmaktadır. Yeni bir kentin nüfus büyüklüğü ile sıralamadaki yerin çarpımı, en büyük kentin büyüklüğüne eşit olmaktadır. Bu yönde teoriyi geliştiren Lösch'ün anlayışına göre ise belirli bir ekonomik etkinliklerin ancak sınırlı sayıda yerleşim biriminde yapılabileceği üzerinedir (Küçüker, 2000, s. 2-3).

Merkezi yerler teorisi genel hatlarıyla ele alındığında Christaller ve Lösch analizlerini homojen veya ideal mekan gibi dünya gerçekliğine uymayan basit

varsayımlarla ifade etmeye çalışmışlardır. Daha sonraki süreçte bu analizleri daha gerçekçi kılmak için Isard, Böventer, Parr gibi iktisatçılar “merkez yerler teorisi” temellerine uygun çalışmalar yapmışlardır. Bu çalışmalarda kuruluş ve yerleşim yerleri, hiyerarşik etkileşim içinde değerlendirilmesine rağmen, bu teori statik olarak bölgesel kalkınmayı açıklama konusunda yetersiz kalmıştır (İldırar, 2004, s. 73).

2.3.2. Sektörler Teorisi

Sektör teorileri genel anlamıyla bölgesel büyümenin bölgesel ekonomideki temel sektörlerin uzmanlaşma ile birlikte değişmesi sonucu çeşitli evrelerden geçeceğini ifade etmektedir (Serim, 2013, s. 51). Bir sektörde çalışan emek sayısındaki artış zaman içinde kişi başına düşen gelirin azalmasına neden olacaktır. Çalışan emek sayısındaki azalma ise kişi başına düşen gelirin artmasını sağlayacaktır. Bunun yanında tarımda çalışan nüfusun çoğunun sanayi sektörüne geçiş yapması halinde sanayi sektörünün büyüyeceğini ve gelişeceğini belirtmektedir (Deviren & Yıldız, 2014, s. 7).

2.3.3. Yeni Sanayi Odakları Teorisi

1970’li yıllarda kitlesel üretim sistemine dayalı olan Fordist yapı krize girmiş, krizden çıkmak için gündeme gelen hızlı teknolojik gelişmeler ile birlikte küçük ölçekli işletmeler temelinde üretim yapan “yeni sanayi odakları” meydana gelmiştir (Eşiyok, 2012). Yeni sanayi odakları kavram olarak; doğrudan ya da dolaylı yollardan aynı pazar için üretim yapan, aralarında güvene dayalı bir işbirliği olan, ürünlerde hızlı değişiklikler yapacak üst düzey üretim teknikleri kullanan işletmelerden oluşan alanında uzmanlaşmış bölgeler olarak ifade edilebilir (Yiğit, 2014, s. 114-115).

Yeni sanayi odakları ile ilgili çalışmalar yapan Storper ve Scott; özellikle esnek üretim yapılarının bir süreçten veya bir ürün düzeninden diğerine gecikmeden geçme yeteneğine dikkat çekmiştir. Bunun yanında teorisyenler verimlilik seviyesine hiçbir güçlü zararlı etki vermeden çıktı adetini kısa dönem içinde hızlı olacak bir şekilde indirtme veya yükseltme ayarlamalarını gerçekleştirme kabiliyeti olan üretim şekilleri tarafından yapılandırılmış esnek üretim sistemlerini tanımlamışlar, esnek

Üretim sisteminin verimliliğini seçilmiş üreticiler grubunu yerel yığınlaşma ile aynı ereve altına alarak teorilerini ifade etmişlerdir (Keskin, 2009, s. 71).

Yerel ekonomiyi global dünya sistemine taşıyan yapıyı geliştiren yeni sanayi odakları teorisine göre yerel ekonominin uluslararası piyasaya uyumunun sağlanması ve bu yapının işlemesi için tüm sanayi odaklarına temel olarak sunulacak salt bir program mevcut değildir (Karaçay-akmak & Erden, 2005, s. 115).

2.3.4. İhracat Merkezleri Teorisi

İhracat merkezleri teorisine göre, bölgenin sahip olduğu kaynaklar yoluyla diğer bölgelere mal ve hizmet ihraç ederek büyüyüp geliştiği ifade edilebilir. Bu teoriye göre bölgeye dışarıdan gelen talep sonucu mal ihracı ile gelişmeye başlayan söz konusu bölgede gelirler arttıa yerel talep de canlanmaya başlar; arz miktarındaki artış, hem ihracata yönelik üretim yapan sektörde hem de yerel ihtiyaçları karşılamaya yönelik üretim yapan sektörde artarak büyürken, dışsal ekonomilerin iç piyasaya girmesi bölgeler arasındaki farklılıkların artmasına neden olur. Bu yaklaşım bölgenin başlangıçta sahip olduğu kaynakların bölgeler arasında transferinin olmadığı varsayımına dayanmaktadır (Filiztekin, 2008, s. 24).

İhracata dayalı olarak kalkınmaya çalışan ülkelerde kamunun finansman ihtiyaçlarını karşılamada tasarrufların yatırımların önüne geçmesi nedeniyle rant elde eden kurum ve kuruluşların oluşabileceği, maliyet enflasyonunun meydana gelebileceği, ekonomilerin dışa bağlı bir hal alabileceği, adil gelir dağılımının optimum seviyeden uzaklaşabileceği, ekonomik yapının hassas bir hal alarak ülkenin finansal krizlere girebileceği görülebilmektedir (Doğan, 2011, s. 71). Ülkelerin ihracata dayalı kalkınma stratejisini uygularken söz konusu durumda sadece dışsal ekonomilere ve ihracata odaklı değil, ekonomik yaşamdaki tüm kaynakları ve faaliyetleri doğru kullanarak kalkınma yoluna gitmeleri gerekmektedir.

2.3.5. Geleneksel Bölgesel Kalkınma Yaklaşımı

Geleneksel bölgesel kalkınma anlayışının yaygın olduğu 1960'larda bölgesel politikalar gelişmiş ülke ekonomilerinin birçoğunda Keynesyen anlayışın hakim olduğu firma merkezli belirli sınırları olan, teşvik edici bir yapının da bulunduğu

“devletin yönettiği” politikalardan oluşmaktaydı. Mevcut politikalar geri kalmış bölgeleri geliştirmek amacıyla, gelirin yeniden paylaşılması ve sosyal politikalardan meydana gelmekteydi. Keynesyen anlayış büyük ölçekli imalat sanayisini, bölge ekonomisinde çarpan etkisi yaratmak ve gelişmeyi tüm bölgeye yaymak için büyüme kutupları yaratan ekonominin motoru olarak saymıştır. Bu dönemde uygulanan geleneksel bölgesel kalkınma politikasının araçları ise (Akpınar, 2012, s. 35):

1. Finansal teşvikler
2. Devlet temelli ve kontrollü endüstri tesisleri
3. Altyapı yatırımları
4. İmalat sanayinin kontrolünden oluşmaktadır.

Kısaca belirtmek gerekirse; 1950-1960’lı yıllarda bölgesel kalkınma politikaları ulusal kalkınma anlayışına uygun bir biçimde ulus-devlet birlikteliği içinde bölgelerarası dengeli kalkınmayı hedef olarak belirleyen, merkezi planlama ve karar verme süreçlerinde merkeziyetçi anlayış hakim olan, üretim yapılanması Fordist sisteme bağlı büyük ölçekli ve kitlesel üretime dayalı, kamu ve özel sektör yatırımlarının mevcut olduğu birtakım politikalardan oluşmaktaydı (Yılmaz B. , 2011, s. 31).

1970’li yılların sonlarına doğru birçok nedenden dolayı geleneksel bölgesel kalkınma anlayışı önemini yitirmeye başlamıştır. İlk olarak 1970’li yılların başında, 1950 ve 60’lı yıllarda izlenen kalkınma politikaları, gelişmiş ve az gelişmiş ülkeler arasındaki ve söz konusu ülkelerin bölgelerarası gelir dağılımını sağlama konusundaki başarısızlıkları, geleneksel kalkınma politikalarının en önemli noktası olan faal ve planlamacı devlet anlayışının ve buna bağlı olarak da bölgesel kalkınma politikalarının temelini zayıflatmıştır. Bunun yanında 1970’li yıllarda yaşanan ekonomik buhranlar sonucu ülkelerin finansman imkânları yetersiz kalmıştır. Son olarak ise devletin ekonomik yaşamda etkinliğinin azaltılmasını savunan neo-klasik iktisat politikalarının yeniden canlanması ve Keynesyen anlayışın bırakılması, refah devletinin niteliklerini değiştirmesine ve geleneksel bölgesel kalkınma anlayışının yok olmasına neden olan başka bir neden olmuştur (Karaçay-Çakmak & Erden, 2004, s. 81). Tüm bu gelişmeler altında geleneksel bölgesel kalkınma politikaları

değişmeye ve ortadan kalkmaya, yerine yeni (adem-i merkeziyetçi) bölgesel politikalar izlenmeye başlamıştır.

Bu noktada 1950'li yıllardan günümüze değişen bölgesel kalkınma anlayışı aşağıdaki tabloda görülmektedir:

Tablo.5: Bölgesel Kalkınma Olgusunun Gelişimi

Dönem	Bölgesel Kalkınma Olgusunun İçeriği
1950'li yıllar	Büyümenin ön koşulu olarak altyapı yatırımları görülmektedir.
1960'lı yıllar	Dışa dönük ekonomik faaliyetlerin çekiciliği: Bu bağlamda geliştirilen kalkınma kutupları ve ihracat sektörünün ön plana çıkarılması söz konusudur.
1970'li yıllar	İçsel kalkınma: KOBİ'ler ve yerel etkinlikler
1980'li yıllar	Yenilik, teknolojik yayılma, yenilikçi çevre
1990'lı yıllar	Bilgiye dayalı kalkınma anlayışı; beşeri sermaye ve bilgi gibi soyut faktörlerin ön plana çıkarılması, yerel kültür
2000'li yıllar	İlişkisel sermaye, kolektif öğrenme, karşılıklı bağımlılık ve internet çalışması

Kaynak: Mustafa ILDIRAR, Bölgesel Kalkınma ve Gelişme Stratejileri, Nobel Yayın Dağıtım, Ekim 2004, Ankara, s. 110.

Yukarıdaki tabloda görüldüğü üzere 1950'li yıllardan günümüze geleneksel bölgesel kalkınma politikaları, kalkınmanın gerçekleşmesi için tek başına yetersiz kalmaktadır. Bu noktada değişen dünya düzeni, dünyadaki küreselleşme olgusunun artması ile birlikte kalkınmanın dinamikleri de değişmiştir. Bu noktada geleneksel bölgesel kalkınma yaklaşımlarının yerini yeni yaklaşımlar almış ve bölgesel kalkınmayı gerçekleştirme adına günümüz dinamiklerine uygun politikalar geliştirmişlerdir.

2.3.6. Tam Yığılma Yaklaşımı

Belirli bir bölgede başlayan ekonomik gelişmenin git gide yoğunlaşmasının iki nedeni vardır. İlk olarak, ölçek ekonomisinden en yüksek faydayı elde etmek isteyen işletmelerin üretim esaslı ölçeklerini optimum seviyeye ulaştırmak için yeni yatırımlar yapmaları, yani işletmelerini büyütmeleleridir. Bu noktada bir işletme "pozitif içsel ekonomiler biçiminde elde etmek istediği avantajların en yüksek

düzeyde olmasını isterken, faaliyet gösterdiği bölgede de ekonomik faaliyetler artmış olacaktır.” Diğer bir neden ise, işletmeler dışsal ekonomilerden faydalanabilmek için aynı bölgeye toplanma eğilimi gösterir. Diğer bir ifadeyle faaliyete yeni başlamış bir işletme dışsal ekonomilerin yaratmış olduğu bölgelerde toplanma eğilimi içine girmektedir. Bazı ayrıcalıklı bölgelerde pozitif dışsal ekonomilerin oluşması yeni bir coğrafi toplanma etkisi yaratır, bunun sonucunda “yığılma etkisi” ortaya çıkmaktadır (Vurucu, 2013, s. 31-32).

İç yapıyla bağlantılı ekonomide mal ve hizmet üretimlerinin yer olarak yakın olmasından sağlanan yararlar olan “yığılma ekonomileri” alansal yapının etkinlik derecesini artırmakta, verimlilik ve yenilik katsayılarını artırarak kalkınmayı ve büyümeyi hızlandırmaktadırlar (Kıymalıoğlu, 2004, s. 364).

2.3.7. Yeni Bölgeselcilik Yaklaşımı

Bölgesel kalkınma teorilerinin çoğu bölgesel kalkınmanın gerçekleştirilebilmesi adına farklı dinamikleri veya faktörleri kullanmaktadır. 20.yy’daki bölgesel kalkınma anlayışında yenilik ve yenilik yapma potansiyelleri ülkelerin kalkınması için en önemli faktörler olarak görülmektedir. Yenilik birçok alanda değişimi ifade etmektedir. Girişimcilik, yönetimsel, bilimsel, mühendislik, teknik ve emek kalitesi açısından ülkeler ve bölgeler arasındaki mevcut olan farklar günümüzde kalkınmışlık farklılıklarını ifade etmek için kullanılan birer araç haline gelmiştir (Tiftikçigil, 2008, s. 325).

Yeni bölgeselcilik yaklaşımı, bölge ve daha genel olarak mekânı teknoloji ve firmaların faaliyetleri çerçevesinde değerlendirirken; kitlesele üretim sisteminin 1970’li yıllarda kriz ortamına girmesi sonucu ortaya çıkan ve üretim sürecini yapılandırdığı ileri sürülen esnek üretim sistemi ile ifade edilmektedir (Eşiyok, 2012, s. 226). Yeni bölgeselcilik yaklaşımının odak noktasını ağırlıklı olarak bölgeye dayalı bir ekonomide kurumsalcılığın baskın etkisi ile şekillendirilen devlet-ekonomi-firma-bölge-birey arasındaki ilişkilerin yeniden yapılandırılması oluşturmaktadır (Dulupçu, 2006, s. 240). Bu noktada yeni bölgeselcilik olgusunu yerel kaynakların harekete geçirilmesinin, kurumsal yapının bu amaçlar için organizasyon ve katılımcılık olgularını içinde bulundurması gibi nedenlerle aşağıdan

yukarıya doğru hiyerarşik bir sistemde izlenen politikalar olarak tanımlayabiliriz (Arslan G. E., 2008, s. 173).

Bölgesel yenilik politikası bölgelerarası eşitsizlikleri minimum seviyeye indirmek, yeniliğe dayalı firmaların nitelikli işgücünü sisteme kazandırmak ve firmaların rekabet gücünü artırmak için uygulanan politika ve stratejiler olarak ifade edilebilir (Işık & Kılınç, 2011, s. 29). Yeni bölgeselcilik yaklaşımında seçilmiş bölgelerin başarı faktörleri incelenmekte, söz konusu bölgelerin diğerlerinden nasıl daha üstün bir performans sergilediği, diğer bölgelere göre avantajlarının neler olduğu üzerinde durulmaktadır (Keskin & Sungur, 2010, s. 7). Bölgesel yenilik sistemi birbirleri ile devamlı etkileşim halinde olan ve bir bütün olarak hareket eden; ekonomik, kurumsal, teknolojik ve sosyal alt sistemler ve unsurlardan oluşan dinamik bir yapıdır (Karaöz & Oğuztürk, 2004, s. 112-113).

Yeni bölgeselcilik yaklaşımına göre 1990'lı yıllar itibarı ile globalleşmenin meydana getirdiği problemlere çözüm bulabilmesi; piyasanın işleyebilmesi ve korunabilmesi adına devletin varlığına düzenleyici bir kurum olarak ihtiyaç duyulmaktadır (Karaçay-Çakmak & Erden, 2004, s. 84). Bu noktada günümüzde devlet, ekonomik hayatta etkin olmayı hedefleyen idari yapılar aracılığıyla teknolojik ilerlemeyi ve yenilikçilik kapasitesinin artırılmasını bölgesel kalkınmanın gerçekleştirilmesi, bölgelerarası dengesizliklerin giderilmesi için amaç edinmiş, bunun için bölgesel kalkınma ajansları da birer araç olarak kurulmuştur (Deviren & Yıldız, 2014, s. 19).

2.3.8. Birikimli Nedensellik Yaklaşımı

Birikimli nedensellik teorisi Gunnar Myrdal tarafından geliştirilmiştir. Myrdal'a göre olumlu dışsal ekonomiler büyümeyi pekiştirmekte, bunun yanında bölgesel farklılıklar birikerek artmaktadır. Birikimli nedensellik teorisine göre; büyüme olgusu bir kez başladığında söz konusu bölge firmalar için çekici hale gelmekte, firmaların bölgeye akın etmeleri sonucunda ciddi oranda yayılmalar (spillovers) meydana gelmektedir. Myrdal'ın öne sürdüğü bu yaklaşımı Kaldor geliştirerek birikimli nedenselliği ihracat tabanlı kalkınma ile birleştirmiştir. Birikimli nedensellik teorisi daha sonrada Dixon ve Thirlwall tarafından geliştirilmiş,

bu model ihracat tabanlı modele ek olarak verimliliğin üretim miktarıyla direkt olarak bağlantılı olduğu görüşüne dayandırılmıştır (Filiztekin, 2008, s. 25).

Birikimli nedensellik teorisi faktör hareketlerinin artan ya da azalan getiriler yolu ile bölgelerde kendi kendini besleyen dönüşümler oluşturacağını belirtmektedir. Bu noktada az gelişmiş ve geri kalmış bölgelerdeki üretim faktörlerinin dış göçü arka planda kalan üretim faktörleri için azalan getiriler meydana getirirken, gelişmiş bölgelerdeki üretim faktörleri üzerine artan getirilerin meydana gelmesine yol açmaktadır (Ildırar, 2004, s. 60).

2.3.9. İçsel Bölgesel Kalkınma Yaklaşımı

Büyüme literatüründe “endojen büyüme teorileri” veya “yeni büyüme kuramı” olarak da ifade edilen içsel büyüme teorisinin temelleri Ramsey (1928), Schumpeter (1934), Arrow (1962), Cass (1965) ve Koopmans (1965) çalışmalarına dayanmaktadır (Elburz, 2012, s. 10). Güncel içsel büyüme teorisi ile ilgili ilk çalışmayı 1986 yılında Paul Romer “ Increasing Returns and Long Run Growth” adlı makalesine yapmış, söz konusu teoriyi neo-klasik büyüme teorisine alternatif olarak geliştirmiştir. Büyüme teorisine yönelik olarak ilgilerin artması ile Romer (1986), Lucas (1988) ve Rebelo (1991) tarafından yapılan teorik çalışma ve uzun dönemli ekonomik büyümenin ana kaynağını hükümet politikalarının belirlediği kabul edilmektedir. Bunun yanında yeni fikirlerin oluşturduğu teknolojik gelişme ve ilerleme sürecini tartışan ve analizine dahil eden Romer (1990), Aghinon ve Hewitt (1992) ve Grossman-Helpman’ın (1991) çalışmalarında tekeli karı ile maliyeti yüksek yeniliğe dayalı olarak uzun dönem içinde azalan getirilerden uzak durulabileceği, dolayısıyla ekonomik büyümenin sürdürülebileceği gösterilmektedir. AR-GE yaklaşımını büyüme için alan Romer’in modeline Aghinon-Hewitt ve Grossman-Helpman teknolojik gelişmeyi bu faaliyetlerin bir sonucu olarak görmesi ile söz konusu model içsel bir hal almıştır. Bu teorilere “içsel büyüme teorileri” denmesinin sebebi; büyümenin belirleyici faktörlerini özellikle de teknolojik ilerlemeyi ekonomik yapıya dahil etmesidir (Şiriner & Doğru, 2005, s. 164).

Romer’in içsel büyüme ile ilgili modelinde üretim fonksiyonu artan getiriye sahiptir. Ekonomiler arasındaki üretim farklılıklarında sınırlar ortadan kaldırılmakta

ve kişi başı büyüme de teknolojik gelişmeye bağlı olarak sürmektedir. Romer, üretim ve yatırım süreçlerinde yan ürün olarak teknik bilginin üretildiğini, söz konusu bilgiden yeni üretim de bir anlamda bedava girdi olarak yararlandığını ve yeni üretimin daha az maliyet daha fazla kalite ile yapılacağını belirtmektedir. Bunun yanında üretilen bilginin taşma ya da dışsallık sonucu ekonomiye yayılarak diğer firmalara ulaştığı da kabul edilmektedir. Romer'e göre her yeni yatırım "yaparak-öğrenme" ile teknik bilgiyi artırarak büyümeyi olumlu yönde etkiler. Bunun sonucunda yatırımlar öğrenmenin mevcut olduğu alanlara kayarak büyümeyi daha da artıracaktır (Özdemir D. , 2003, s. 53-54).

Lucas içsel büyüme modelinde ise sürekli büyümenin bir alternatifi olarak beşeri sermaye birikimine dikkat çekmekte ve "yaparak-öğrenme" olgusu olarak ifade edilen beşeri sermaye ile fiziki sermaye arasında ayrım yapmaktadır. Lucas'ın görüşleri büyümenin ilk olarak beşeri sermaye nedeniyle meydana geldiği fikrine dayanmaktadır. Başka bir ifadeyle uzun dönemli büyüme sürecinin belirlenmesi konusunda beşeri sermaye fiziksel sermayeye göre daha fazla önem arz etmektedir (Özdemir D. , 2003, s. 54-55).

Yukarıda ifade edilen görüşlerden yola çıkarak içsel bölgesel büyüme teorisi ekonomik büyümenin dinamiği olarak teknolojik gelişme, içsel bir faktör olarak ifade edilmektedir. Teknolojik gelişmenin yanında bilgi üretimi, yaratıcılık, AR-GE gibi faktörlerle insan sermayesi içinde saklı bir yapı olarak kabul edilmektedir. Bilginin mekansal dağılımı ve taşma etkisi, bölgesel büyüme ve kalkınmanın gerçekleştirilmesinde önemli faktörler olarak ön plana çıkmaktadır (Yavan, 2011, s. 71). İçsel büyüme teorisine göre, "teknolojik ilerleme ve insan sermayesi" dışsallıkların neden olduğu artan getirilere bağlı olarak uzun dönemli ekonomik büyüme ve gelişmeyi belirleyen ve bunun yanında ekonomik faaliyetlerin belirli bölgelerde yoğunlaşmasına neden olan ana etmenlerdir (Pirili, 2011, s. 315).

Sonuç olarak içsel büyüme teorilerinin ortak amacı, uzun dönemli büyüme sürecini iktisadi sistemin bir ürünü olarak ifade etmektir. Ülkeler arasındaki kalkınma düzeylerinin birbirinden farklı olması, ülkelerin kendi koşullarına bağlı bir şekilde kalkınmayı gerçekleştirilmeye çalışmaları ile açıklanmaktadır. İçsel büyüme

teorilerinde büyüme ve kalkınmayı gerçekleştirmek için kullanılan kaynaklar ise; beşeri sermaye, teknolojik gelişme, öğrenerek yapma ve işgücünün adil dağılımı olarak ön plana çıkmaktadır.

2.3.10. Merkez-Çevre Yaklaşımı

Milton Friedman tarafından ortaya atılan teoriye göre bölgesel gelişmenin merkez-çevre ilişkisi biçiminde farklılık göstermesi, özellikle sanayileşme öncesi ekonomik yapının sanayileşmeye geçiş zamanında ortaya çıkmaktadır. Bu aşamada ekonomik gelişme bir merkez etrafında etkin bir biçimde toplanırken, diğer bölgeler gelişmenin yoğun olduğu bölgeye bağlı bir hal almaktadırlar. Bu nedenle çevrenin merkeze bağımlılığı, sermaye, kalifiye iş gücü ve doğal kaynaklar çevre bölgelerden merkeze doğru yol almaktadır. Faktörlerin merkeze doğru kayması merkezi zenginleştirirken, çevre sürekli gerilemekte ve yoksullaşmaktadır. Merkez olan bölgede ekonomik gelişme ve büyüme artarken, çevre bölgelerde çoğunlukla geleneksel üretim ilişkileri görülmektedir (Saraç, 2006, s. 48).

2.3.11. Keynesyen Bölgesel Kalkınma Yaklaşımı

1929 yılında yaşanan Büyük Buhran sonrası kalkınma kavramı, ekonomik literatürde birçok iktisatçının ilgi odağı olmuştur. 2.Dünya Savaşından sonra kalkınma ekonomisine duyulan ilgi, bölge kavramı ve bölgesel politikaların önemi artmıştır. Keynesyen görüşlere dayalı olarak hareket eden iktisatçılar, devletin aktif rolünün önemini, yalnızca genel ekonomik alanda kalkınma açısından incelemekle kalmayıp, bölgelerin ekonomik kalkınması açısından da incelemişlerdir (Deviren & Yıldız, 2014, s. 13). Keynesyen bölgesel kalkınma anlayışı 2.Dünya Savaşı sonrası etkin olmaya başlamış, iktisatçılar Keynes'in salt olarak ele almadığı bölgesel sorunları çözmeye yönelik görüşler ortaya koymuşlardır.

Keynesyen bölgesel büyüme teorisi bir dengesizlik sürecinin sonucu olarak bölgesel büyüme konusunu ele almakta ve bölgesel büyümenin dinamiği olarak bölge içinden yapılan ihracatlar üzerine dikkat çekmektedir. Talebe bağlı bir şekilde meydana gelen bu durumda üzerinde durulan konu; ekonomik sistemlerin müdahale olmaksızın tam istihdamdaki denge noktasına doğru harekete geçemeyeceği

varsayımıyla uyumlu talebin rolü üzerine olmaktadır (Aktakas, 2006, s. 30). Bunun yanında Keynesyen teorilere göre piyasanın bölgesel farklılıkları azaltmaktan çok artıracığı ve böylece bölgelerarası dengesizliklerin oluşacağını belirtmektedirler. Keynesyen teorilere göre ölçek ve yığılma ekonomileri; sermaye, emek ve hasılanın toplu bir biçimde belirli bölgelerde yoğunlaşmasına neden olmaktadır ve bu durum adil olmayan bölgesel büyüme ve kalkınmaya yol açmaktadır (Yavan, 2011, s. 72). Keynesyen bölgesel politikalar, gelir dağılımı ve refah politikaları ile yatırımın az olduğu bölgelerdeki talebi canlandırmaya ve devlet teşvikleri ile de firmaları bu bölgelerde yatırım yapmaya yönlendirme görüşüne dayanmaktadır. Söz konusu politikalar geri kalmış bölgelerdeki iş olanaklarını ve gelirleri artırmak başarılı olmuş, fakat kendi dinamikleriyle verimlilik ve etkinliği artırma konusunda gelişmiş bölgelerdeki gibi daimi bir başarıyı gösterdiklerini söylemek her zaman mümkün değildir (Arslan G. E., 2008, s. 172).

1929 Büyük Buhranı sonrası Keynesyen görüşlere dayalı birçok büyüme teorisi ortaya atılmış, bu konuda Harrod-Domar modeli dikkati çekmiştir:

Harrod (1939) ve Domar (1946) tarafından ayrı ayrı geliştirilen ve birbirine yakın olan görüşler nedeniyle Harrod-Domar modeli olarak biline bu model iktisadi büyümenin temelini oluşturmaktadır. Söz konusu model Keynesyen anlamda yatırımların talep ve kapasitesi yaratma yönlerinin birlikte değerlendirilmesinden meydana gelmiştir (Şiriner & Doğru, 2005, s. 164). Harrod-Domar büyüme modeli üretim fonksiyonuna, tasarruf hareketlerine ve emeğin arzına ilişkin üç temel varsayım üzerine kurulmuştur. Bu bağlamda modelde sıra ile sermaye ve emek girdileri arasında ikame imkanının söz konusu olmadığı, sermaye ve emek girdilerinin tamamlayıcı oldukları ve dolayısıyla da çıktının sermaye ve emek girdilerinin sabit bir oranda kullanılması suretiyle arz edildiği, planlanan çıktının sabit bir oranı olduğu ve dolayısıyla da marjinal ve ortalama tasarruf hadlerinin eşit olduğu ve sonunda emek arzının dışsal olarak belirlenen “n” gibi sabit bir hızla büyüdüğü varsayılır (Ünsal, 2007, s. 100).

Harrod-Domar modeline göre; büyüme hızı sermaye birikimi tarafından belirlenmektedir. Bu durumda devletin maliye politikası araçları ile ekonomiye

müdahale ederek hedeflenen büyüme hızını gerçekleştirilmesi ya da uzun dönem içinde büyüme hızında ortaya çıkabilecek kaymaları gidermesi mümkün olabilecektir. Bu noktada devlet kamu yatırım harcamaları ile bir yandan ekonomik kalkınmanın mümkün kılınmasında önemli bir rol oynarken, diğer yandan vergi politikalarını ekonominin toplam tasarruf potansiyelini maksimize edici bir şekilde kullanabilmektedir. Bu noktada kamusal tasarrufları artırmak, özel yatırımları teşvik edici politikalar izlemek; ekonomik kalkınmanın neden olabileceği yapısal dengesizlikleri önlemek mümkün olabilecektir (Demircan, 2003, s. 98-99).

2.3.12. Neo-Klasik Bölgesel Kalkınma Yaklaşımı

Neo-klasik bölgesel büyüme modelinde Keynesyen bölgesel büyüme modeli tarafından ihmal edilen arz cephesi analize dahil edilmekte, Neo-klasik bölgesel büyüme modeli bölgesel büyümenin arz kısmını incelemektedir (Açıcı, 2008, s. 15). Bu modelde herhangi bir bölgenin üretim fonksiyonundan yola çıkarak bölgesel büyümeye ilişkin veriler ortaya konmaktadır. Neo-klasik büyümede sistemin tam kapasiteli olarak büyüme yolunu izlemesi gerekir. Bu durumun mümkün kılınması için yatırımlar ile tam istihdam durumunda gerçekleştirilen tasarruflar eşitlenmelidir. Söz konusu eşitliği faiz oranı sağlamaktadır. Her bölgede ekonominin tamamında tam kapasite büyümeyi gerçekleştirmek için faiz oranı sermayenin getirisine eşit olmalıdır. Ülke içinde dengeli büyümenin gerçekleştirilmesi için gelir, sermaye ve iş gücü aynı hızla büyümelidir (Saraç, 2006, s. 39-40).

Neo-klasik büyüme teorisinin temelini sermaye stoğu ve üretkenlik fonksiyonu oluşturur. Teori emek birimi başına sermaye ile emek birimi başına çıktı arasındaki ilişkiyi ön planda tutmaktadır. Teori, insanların bir sabit saat miktarı çalıştığını ve herkesin çalıştığını varsaymaktadır. Kişi başına düşen sermaye stoğu ne kadar hızlı büyüme gösterirse reel GSMH ve kişi başına düşen gelir o derece hızlı büyüyecektir. Fakat kişi başına düşen sermaye stoğunun büyüme oranı; kişi başına düşen sermaye arz ve talebi belirleyecektir (Parasız, 2003, s. 131-132).

Neo-klasik iktisatçılar, bölgelerarasındaki farklılıkların ve dengesizliklerin üretim faktörlerinin ve malların fiyatlarından izlenebileceğini belirtmektedirler. Bunun yanında üretim faktörlerinin ve malların tam hareketliliği varsayımı altında

faktörler ve malların düşük olduğu bölgelerden yüksek olduğu bölgelere doğru kayacağını ve sürecin bölgeler arasındaki fiyat farklılıklarını yok edene kadar süreceğini savunmaktadırlar. Bu da bölgelerarası gelişme farklılıklarının ortadan kalkması anlamına gelmektedir (Altay vd., 2004, s. 16). Modele göre bütün bölgelerin adil gelir dağılımı seviyesine ulaşmak için üretim fonksiyonlarının, teknolojinin ve diğer faktörlerin (örneğin nüfus artışı ve tasarruf oranları) aynı olduğu varsayılmaktadır. Bunun yanında ülke içi bölgelerarası piyasa mekanizmasının da tam rekabetçi olduğu varsayılmaktadır (Filiztekin, 2008, s. 20).

Neo-klasik büyüme teorisinin öncü iktisatçılarından Solow ve Swan'ın çalışmaları sonucu Neo-klasik büyüme teorisi genel olarak şu varsayımlardan oluşmaktadır (Kılıç, 2013, s. 21):

- Ölçeğe göre getiri sabittir,
- Faktörler arasında ikamenin gerçekleşme imkanı vardır,
- Sermayenin marjinal verimliliği azalmaktadır,
- Nüfus sabit hızla büyümektedir,
- Devletin ekonomik hayattaki rolü sınırlıdır.

2.3.13. Kalkınma Kutupları Yaklaşımı

Kalkınma olgusu ile ilgili ortaya atılan iktisadi teoriler içinde ön plana çıkan ve bölgesel planlama çalışmalarında en çok tercih edilen yaklaşım olan “kalkınma kutupları teorisi” Fransız iktisatçı F.Perroux tarafından ortaya atılmıştır.

Perroux yapısal değişimden yola çıkarak büyüme ile kalkınma arasındaki farkı şöyle ifade etmektedir: “Kalkınma, bir toplumun sosyal ve mantık değişmelerinin kombinezonudur. Bu kombinezon global reel hasılayı sürekli ve birikintili bir şekilde artırmaya elverişlidir.” Bu tanımda ifade edilen sosyal ve mantık değişimlerinden kastedilen toplumsal ve kurumsal yapının birlikte hareket etmesi, birbirleriyle etkileşim halinde olması ve tüm bunları bir süreç içinde yapabilmesidir (Erbay & Özden, 2013, s. 7). Kalkınma kutupları yaklaşımı büyüme merkezi olarak da ifade edilmekte olup, ekonomik kalkınmanın az gelişmiş ülkelerde tüm sektörlerle adil bir şekilde ve eşit oranda kaynak tahsisi ile mümkün

olamayacağını ve sanayileşme ile beraber bölgesel ekonomik farklılıkların ortaya çıkacağını belirtmektedir (Altay vd., 2004, s. 18). Ekonomik kalkınma olgusunun her bölgede aynı anda başlamasının imkansız olduğunu ve kalkınma aşamasındaki ülkelerin belirli bölgelerinin diğer bölgelere oranla gelişmiş olduğu söz konusu teoride ifade edilmekte, ekonomik kalkınmanın farklı aşamalarında ortaya çıkan kutuplaşmalar ve dengesizlikler kalkınma sürecinin dinamiğini oluşturmaktadır (Özdemir D. , 2003, s. 9).

Kalkınma kutuplarının kendiliğinden meydana gelmesi sanayi devrimine kadar uzanan tarihsel bir sürece dayanmaktadır. Kalkınma kutupları teorisi Hirschmann'ın teorisi ile benzer özellik göstermekte ve kalkınmanın temelinde dengesizliklerin var olduğu görüşünden hareket etmektedir. Fakat Hirschmann'da dengesizlikler sektörlerde mevcut iken, bu teoride ekonomik faaliyetlerin mekandaki dağılımında dengesizlikler mevcuttur. Teorinin ampirik dayanakları kalkınma olgusunun tarihsel süreci içinde görülen özellikleridir. Gelişmiş ülkeler incelendiğinde söz konusu ülkelerdeki kalkınmanın ülkenin tamamında veya ekonomik alanın tümünde bir defada değil, öncelikli olarak bazı bölge ve yörelerde başladığı sonraki süreçte ülkenin diğer bölgelerine yayıldığı gözlenmektedir (Saraç, 2006, s. 42). Kalkınma kutupları teorisine göre kalkınma olgusu bir ülkede tüm bölgelerde aynı anda değil, söz konusu ülkede belirli sektörlerle ağırlık verilerek kalkınmanın başlatılacağı ve daha sonraki süreçte bu bölgelerden tüm ülkeye yayılacağı ve kalkınmanın ülke çapında gerçekleşeceği ifade edilmektedir.

Sanayi kuruluşlarının belli bölgelerde yoğunlaşmasıyla ortaya çıkan bölgesel farklılaşma yani kutuplaşmanın nedenleri şöyle ifade edilebilir: Belli mallar ancak merkezlerde satılabilir, bu da sonuç olarak talebin bu bölgelerde artmasına yol açabilir. Bu karşılıklı beklentiler pazarın büyüklüğünü ve sınırlarını oluştururken sonradan dahil olacaklar içinde bir kutuplaşma nedeni meydana getirmektedir. Bu nedenle “kalkınma kutupları yayılma etkileri” yaratarak arz ve talep açısından artırıcı etkisi olan itici bir güç olmaktadır. Bir bölgede üretimin ve gelirlerin artması dinamik gelişime neden olacak, böylece ortaya çıkan teknolojik gelişmeler ve yeni yatırımlar diğer bölgelerdeki gelişmeleri harekete geçirecektir. Bunun yanında kutuplaşma olgusu gerileyici etkiler de meydana getirebilmektedir. Örnek olarak, gelişmenin

görüldüğü sektörlerdeki gelir artışları, diğer sektörlerden üretim faktörlerinin çekilmesine neden olurken bölgeler arası uçurumların daha da artarak diğer bölgelerin gerilemesine, adil olmayan gelir dağılımının ortaya çıkmasına ve kalkınma olgusunun gerçekleşmemesine neden olabilecektir (Adaçay, 2012, s. 64).

Her büyüme kutbu bir sürükleyici endüstri etrafında oluşturulmakta ve bununla ilişki halindeki endüstriler topluluğu ekonominin diğer sektörlerinden daha çabuk bir şekilde büyümektedir. Sürükleyici güce sahip olan lider endüstri büyük ölçekli, yenilikçi ve çevresini etki altına alan egemen bir birimdir. Perroux'un kalkınma kutbu teorisinde, sürükleyici endüstri yanında bir de "kilit" endüstri mevcuttur. Kilit endüstri, endüstriler arası ilişkiler ağının analizinde meydana gelmektedir (Ildırar, 2004, s. 66-67).

Belirli bir bölgede faaliyet gösteren sürükleyici endüstri söz konusu bölgede toplam girdi ve çıktıların önemli bir bölümünü üretir ve tüketir. Bu şekilde faaliyet gösterdiği bölgede önemli bir konuma sahip olan sürükleyici endüstri satın aldığı girdiler ve piyasaya çıktı olarak gönderdiği ürünler söz konusu olduğunda gelişmeyi harekete geçiren ve sürükleyen bir motor görevine sahip olmaktadır. Sürükleyici birim sadece bir birimden oluşan basit bir yapı olabileceği gibi iç içe geçmiş endüstriyel bir kompleks de olabilir (Saraç, 2006, s. 44). Endüstriyel kompleks içinde birden çok sürükleyici endüstri bir arada ve iç içe geçmiş bir şekilde faaliyet göstermektedir. İşte bu sürükleyici endüstriler içinde maksimum gelişme hızına sahip olan endüstriye "kilit endüstri" denilmektedir. Ham madde, enerji, nakliye vb. tamamlayıcı ürünler üreten endüstriler kilit endüstri olma fırsatına daha fazla yakındırlar (Dinler, 2001, s. 413).

Kalkınma kutuplarının ortaya çıkması sonucu olumlu ve olumsuz çeşitli etkiler meydana gelmektedir (Çatalbaş, 2007, s. 93-94), (Dinler, 2001, s. 417-419):

- Kutuplaşmış bölgedeki başarı demografik, sosyal ve ekonomik gelişmeyi sağlayacaktır,
- Sanayileşme ile beraber halkın değer yargıları ve inançlarında yaşanan reformla, modern topluma geçiş süreci meydan gelecektir,

- Yeni üretim faaliyetleri sosyal hareketliliği artıracak, yeni işçi sınıfları ve sahipleri oluşacaktır,
- Üretim faaliyetlerinin artması ile birlikte yükselen gelir sosyal alışkanlıkları da etkileyecektir,
- Kalkınma kutbundaki sürükleyicinin gücü ile oluşacak ölçek ve dışsal ekonomiler bölgenin kalkınmasını hızlandıracaktır,
- Yeni yatırımlara bağlı olarak tüketim, ara ve yatırım ürünlerine yönelik harcamalar artacaktır,
- Üretim faaliyetleri ve yatırımlar sonucu bölgenin satın alma gücü artacaktır,
- Yeni teknolojik gelişmeler, AR-GE faaliyetleri gelişecektir,
- Çok partili demokratik rejime sahip ülkelerde seçmenlerin tutum ve davranışları değişecektir,
- Buluş ve icatların yayılması ile birlikte yeni gelişmeler meydana gelecektir,

gibi etkiler olumlu iken;

- Kalkınma kutbu çevresindeki dinamik üretim faktörlerini kendine çekerek söz konusu bölgelerin mevcut potansiyelini alması sonucu bölgeler gerileyecek ve fakirleşecektir,
- Gelişen kutupta artan istihdam ortamı ve yüksek ücretler çevredeki dinamik işgücünü teknik ve kalifiye elemanları kendine çekecektir,
- Kalkınma kutupları yalnızca işgücünü değil çevre bölgelerin tasarruf kararlarını da etkileyecektir,
- Çevre bölgelerde mevcut olan faaliyetler gerileyecek ve durma noktasına gelecektir,
- Çevre bölgelerden kalkınma kutbuna olan göç sonrası altyapı hizmetleri yetersiz kalacak, kalkınma kutuplarında çarpık kentleşme ve gecekondulaşma başlayacaktır,

etkilerini de olumsuz olarak sıralayabiliriz.

2.3.14. Yeni Ekonomik Coğrafya Yaklaşımı

1970’li yıllarda değişen ekonomik yapı ve dünya düzeni, yerleşik iktisatta eksik rekabet ve artan getiriler temelli denge modellerinin geliştirilmesi, iktisatçılar tarafından uzun zamandır ele alınmayan coğrafya-alan-bölge kavramlarının yeniden değerlendirilmesine fırsat vermiştir. Başta P.Krugman olmak üzere, M.Fujita, A.Venables, J.F.Thisse ve G.Ottaviano gibi bilim adamlarınca temelleri atılan Yeni Ekonomik Coğrafya yaklaşımı iktisadi faaliyetlerin neden belirli bölgelerde toplandığını açıklamaya çalışmaktadır (Özdemir & Başkol, 2010, s. 129).

20.yy’ın sonlarına doğru popüleritesini artıran “Yeni Ekonomik Coğrafya Yaklaşımı”nı tanımlayacak olursak; farklı biçimlerdeki ekonomik analizlerle, bölgesel ekonomilerin birtakım teknik yöntem hileleriyle, eksik rekabet ortamında artan getirileri açıklamak için yapılan çalışmalar olarak belirtebiliriz (Atakişi, 2012, s. 158-159). Yeni Ekonomik Coğrafya modeli; ekonomik kalkınmanın coğrafi yapısını ülkeler ve bölgeler arasında sanayi yoğunlaşmasına neden olan merkezci güçler ile bunun yanında sanayinin dağılmasına neden olan merkezkaç güçler ile ifade etmeye çalışır. Merkezci güçler; coğrafi açıdan ekonomik faaliyetlerin yoğunluğunu maksimize ederken, merkezkaç güçler ise minimize etmeye çalışır. “Yeni Ekonomik Coğrafya Yaklaşımı”nın temeli yığılma ve dışsal ekonomiler nedeniyle coğrafi açıdan belirli bölgelerdeki ekonomik faaliyetlerin öncelikli olarak büyük kentlerde ve metropollerde yoğunlaştığını, bu ekonomilerin kentsel yapının büyümesini desteklediğini ve bu nedenle bölgelerarası eşitsizliklerin meydana gelmesine ve artmasına yol açtığını vurgulayan konulardan oluşmaktadır (Yavan, 2013, s. 522).

Tablo.6: Coğrafi Uyumu Etkileyen Kuvvetler

Merkezcil Kuvvetler	Merkezkaç Kuvvetler
Pazar Büyüklüğü Etkileri	Hareketsiz Üretim Faktörleri
Yoğun İşgücü Piyasaları	Arazi Rantları
Saf Dışsal Ekonomiler	Saf Negatif Dışsal Ekonomiler

Kaynak: Paul KRUGMAN, “The Role of Geography In Development”, International Regional Science Review, Ağustos 1999, s.143

Günümüz şartlarında ekonomik faaliyetlerin ve nüfusun büyük şehirlerde toplandığı, endüstri kollarının gelişmiş bölgelerde yer aldığı, teknoloji ve uzmanlaşmanın da söz konusu gelişmiş bölgelerde giderek arttığı bilinmektedir. “Yeni Ekonomik Coğrafya Yaklaşımı” da ekonomik faaliyetlerin mevcut durumunun coğrafi nedenlerini araştırmaktadır.

Bölgesel kalkınma ile ilgili ortaya atılan teorileri incelediğimizde bölgesel kalkınma konusu içerisinde spesifik olarak liman ekonomisini ele alan bir teori olmasa da “Yeni Ekonomik Coğrafya Yaklaşımı”; bölgelerin önce çıkan coğrafi konumlarından dolayı gelişmelerine neden olan faktörlerin sebeplerini arayan ve mekansal ekonomik ilişkileri ifade etmeye çalışan bir yaklaşım olarak öne çıkmaktadır.

“Yeni Ekonomik Coğrafya Yaklaşımı”na göre Tekirdağ ilinin coğrafi konumu gereği; denize ve limanlara olan yakınlığı, ulaşım olanakları ve hinterlandı, büyükşehirler ile olan ileri ve geri bağlantıları açısından Tekirdağ ili bölge düzeyinde ön plana çıkmaktadır ve Trakya bölgesinin sanayi merkezi konumunda bulunmaktadır (Atakişi, 2012, s. 170). Limanlar sanayi merkezlerinin duyduğu ham maddeyi temin etmede ve elde edilen ham maddenin işlenmesinden elde edilen ürünün satılmasında ön plana çıkan bu işlevi gereği bölgenin kalkınmasında etkili olmaktadır. Bu noktada “Yeni Ekonomik Coğrafya Yaklaşımı” da liman-sanayi arasındaki etkileşimi açıklamaya çalışmaktadır.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

3.LİMANLARIN EKONOMİK ETKİLERİ VE BÖLGESEL KALKINMA İLE OLAN İLİŞKİLERİ

Dünyada ve Türkiye’de son zamanlarda yaşanan ekonomik gelişmeler, denizcilik sektörünün ana damarı ve tamamlayıcısı konumunda olan limancılık ve liman işletmeciliği sektörünü de etkilemiş ve söz konusu sektörün kalkınmasında etkili olmuştur. Dünya ticaretinde, yüklerin en ekonomik bir şekilde bir yerden alınıp başka bir yere götürülmesine imkân sağlayan denizyolu taşımacılığı %85’lik bir oranla tercih edilen ilk yoldur. Bu nedenle limanlar ve liman işletmeciliği sektörde ekonomik faaliyetlerin sürdürülebilmesi adına önemli bir konumda bulunmaktadır (Boğa, 2012, s. 27).

Limanlar gemiler için hizmet sunan bir üretim birimi olarak, yüklerin toplanması ve deniz aşırı pazarlara gönderilmesi, deniz aşırı pazardan getirilen yüklerin art bölgeye yani hinterlanda ulaştırılması ve dağıtılmasını sağlayarak ülke ekonomisinde aktif rol oynamaktadır. Limanlar ticareti geliştirdikleri gibi ticaret merkezlerinin ortaya çıkmasına ve büyümesine katkıda bulunmakta, ülke ticaretinin gelişmesinde dış kapı görevini ifa etmektedirler (Esmer, 2003, s. 16). Bankacılığın ilk örneklerinin liman kentlerinde meydana gelmesinin en önemli sebebi, limanlar sayesinde bu kentlerin bir ticaret merkezi konumuna sahip olmalarıdır. Gerek ihracatta gerekse ithalatta en önemli rolü oynayan limanlar, ihracat-ithalattan dolayı ortaya çıkan tahsilât ve tediye hareketlerinin de sorunsuz ve hızlı bir şekilde gerçekleşmesi için bağlı oldukları kentleri bir finans ve ticaret merkezi haline getirmektedirler (Şipal, 2014, s. 25).

Limanlar büyüme ve kalkınmanın bir aracı olarak, teknolojik değişimler ile birlikte yüzyıllar boyunca kentlerin gelişiminde önemli bir rol oynamıştır (Hoyle, 1998, s. 267). Bir liman bölge içerisinde istihdam, gelirler, iş kazançları, işgücü ve vergi gibi çeşitli ekonomik faktörleri etkileyerek bölgesel ekonomik kalkınma için

bir motor görevi görmektedir (Talley, 2009, s. 7). Limanlar doğrudan ve dolaylı olarak, yerel yönetimlere ve bölgede yaşayan vatandaşlara iş ve gelir açısından çeşitli avantajlar sunarak ve endüstriyel gelişimi teşvik ederek bölgenin kalkınması konusunda etkili olmaktadır (Richardson, 2012, s. 1). Limanların ülke ekonomisinin gelişmesindeki katkısı çok büyüktür. Büyük gelir ve istihdam kaynağı olmalarının yanında ülkelerin dünyaya açılan kapıları olarak görev yapmaktadırlar. Çeşitli bölgeler arasında sosyal ve ekonomik yapının kalkınmasında önemli bir role sahip olan limanlar uluslararası ticaretin gelişmesinde de büyük rol oynamaktadırlar (Bayraktutan & Özbilgin, 2013, s. 15). Limanlar yük ve yolcu taşımacılığında kara ve denizi birbirini bağlayan konumunun yanında endüstriyel faaliyetleri de söz konusu alanlara empoze eden bir özel yapıya sahiptir. Bu noktada limanlar bölgeden başlayarak ülke ekonomisinin kalkınmasına öncülük ederler ve beşeri yaşam şartlarının da gelişmesine katkıda bulunurlar (Baran & Atay, 2010). Limanlar sanayi, lojistik, hizmet ve diğer çeşitli sektörleri bölgeye çekebilecek yapıya sahip bulunmaktadır (Merk & Li, 2013, s. 27). Limanların yerine getirdikleri görevler dışında düşünüldüğünde, buldukları bölgelerde endüstriyel gelişmelerin artmasına yardımcı olurlar ve yeni sanayi yatırımlarını bölgeye çeken bir dinamo olmaktadır. Bu noktada bölgede ikamet edenlere yeni istihdam sahaları meydana gelir ve liman bölgesindeki mal ve hizmetler için yeni talep unsurları yaratılmış olur. Ortaya çıkan bu ilişkinin sürecini, liman ile bölge arasındaki karşılıklı ilişkinin boyutu ve kıyı bölgesinin gelişmesinde ekonomik büyümenin çekici noktası olan liman belirleyici olacaktır (Baran, 2010, s. 30-31). Politika yapımcılar hem bölgesel hem de ulusal kalkınmayı teşvik etmek amacıyla liman geliştirme konularını ve bu konudaki önemli politik kararlara milli ekonomi programları içerisinde yer vermektedirler (Percoco vd., 2010, s. 26). Limanlar ayrıca hem özel hem de kamusal fayda sağlamakta ve bunlar arasındaki etkileşimde bir takım ekonomik değerler meydana getirmektedir. Devlet sahip olduğu yüksek sermaye imkânları ile temel liman yapılarının oluşumunu ve güvenliğini sağlamakla beraber bunun yanında özel kesim arz ettiği hizmetler ile malların ulusal ve uluslararası dolaşımına sebep olmakta ve bunun sonucunda büyük bir ekonomik gelir elde etmektedir. Limanların birden çok ekonomik etkileri sonucu gümrük, bankacılık, iletişim, iç taşımacılık gibi çeşitli sektörler ve iş olanakları hareketlenmektedir. Bunun yanında birbirleri ile etkileşim

halinde olan sanayi kollarına ait planlı kalkınma ve büyüme politikaları ile limanlar sahip olduğu özelliklerle endüstriyel çevre de önemli bir konuma sahip olmuştur. Limanlar, endüstriyel çevre ile oluşan etkileşimlerle birlikte bütünü meydana getiren parçalar arasında verimliliğin artması, birim maliyetlerinin minimize edilmesi, teknolojik desteğin sağlanması ve yeni istihdam olanaklarının ortaya çıkması gibi birçok faaliyet yol açmaktadır (Erer, 2005, s. 8).

Limanların gelişmesi bölgesel ekonomiler açısından da son derece önem arz etmektedir. Limanların ekonomik işlevleri ulusal ekonominin yanında bölge ekonomilerine de yöneliktir. Ulusal ekonominin gelişmesi için hizmet veren limanlar ülke dış ticaretini düzenlerken, bölge ekonomilerinin gelişmesi için çalışan limanlarda ise transit hizmet geliştirmiştir. Limanlar ekonomik işlevlerini sürdürebilmek için; gemilerin güvenliğini sağlamalı, yüklerin güvenli ve özenli bir şekilde yüklenip-boşaltılmasına dikkat etmeli, gemilerin çeşitli ihtiyaçlarını yerine getirmeli, hızlı ve ekonomik bir hizmet sunmalı, iyi yönetim ve organizasyon ağına sahip olmalıdır (Yollu, 2009, s. 15). Sürdürülebilir liman ekonomik stratejisi aşağıdaki gibi incelenmelidir:

- Liman yatırımlarının geri dönüş hızı,
- Liman bölgelerinin etkili kullanımı,
- Ekonomik iş hacmine katkı sağlama durumu,
- Liman ve şehirler arası bağlantı ağının gelişmesine sağladığı katkı,
- Liman ve yan sanayi için lazım olan insan gücündeki artış oranı,
- Liman çevresindeki yaşam alanının daha aktif ve işlevsel olmasına yardım etmek,
- Liman yatırımlarının çevresel etkileri,

sürdürülebilir liman ekonomisi stratejisine yön vermektedir (Erkmen & Özkaynak, 2015, s. 3). Bu noktada limanların ekonomik etkileri aşağıdaki tabloda görülmektedir.

Tablo.7: Liman Ekonomisinin Etki Alanları

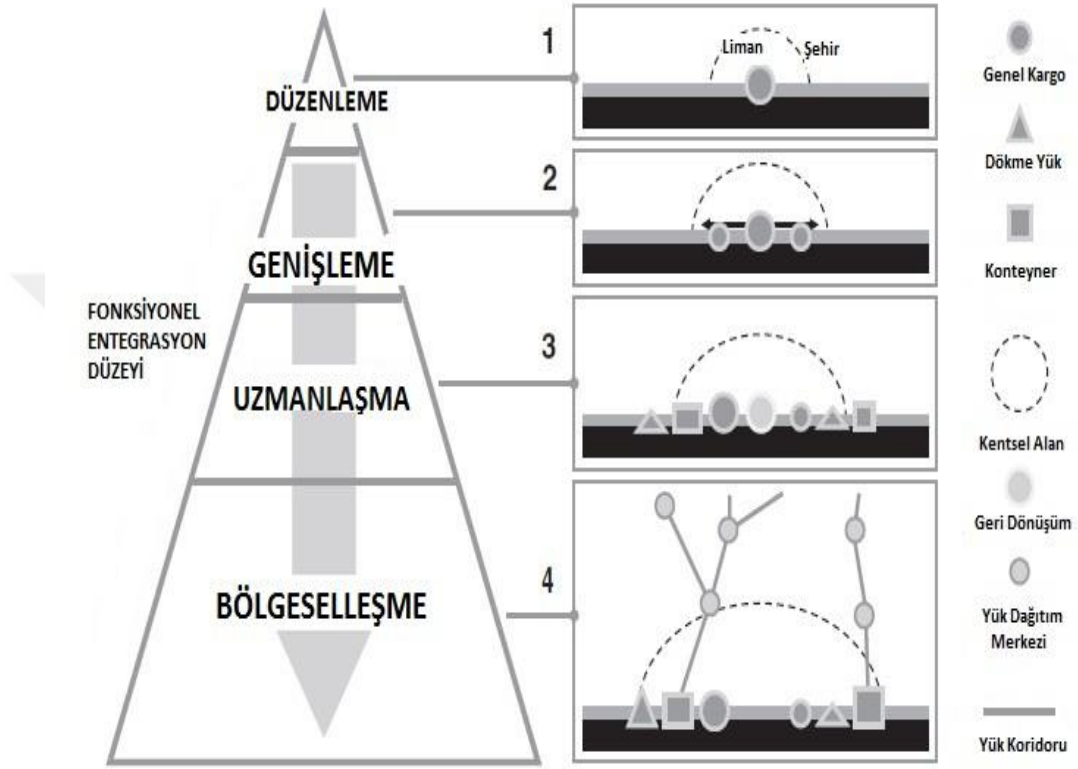
Limn Ekonomisinin Etkileri	Etki Alanı
1-Çevresel Yönetim Etkisi	Hava, su, dip tarama ve liman kurulum, kullanım etkileri
2-Arazi Kullanımı	Kıyı yapısı, sit alanı ve arazi kullanım imkanları
3-Emisyon ve Artık Yönetimi	Hava kirliliği analiz ve planlaması, su arıtma ve geri dönüşüm sistemi
4-Enerji Kaynakları	Enerji geri dönüşüm planlaması ve kullanımı
5-İnsan Kaynakları	Yöresel iş gücü, işsizlikte azalma
6-Doğal Hayat	Deniz hayatı ve kaynakları kullanımı
7-Ulaşım ve Seyahat İmkanları	Altyapı çalışmaları, özel ulaşım sistemlerinin liman kullanım planlaması
8-Eğitim ve Bilgi Paylaşımı	Ulusal ve uluslararası ortak eğitim ve uygulama programları düzenlemek
9-Lokal Etkileri	Turizm, yöresel balıkçılık, lokal ticaretin gelişimi
10-Liman ve Kent Entegrasyonu	Limn işleyişinin çevresel yaşam kalitesi ve yapılaşmaya etkileri

Kaynak: Tansel Erkmen ve Süleyman Özkaynak, Liman İşletmeciliğinde Sürdürülebilir Liman Ekonomisi Stratejileri, II.Ulusal Liman Kongresi, Kasım 2015, İzmir, s. 4.

Ulaşım ağı içinde birden çok faaliyetin yerine getirilmesinde kilit bir role sahip olan limanlar; yükleme-boşaltma, römorkaj, depolama gibi ana görevlerinin yanında yükletenler, ithalat ve ihracatçılar, lojistik şirketleri, bankalar, sigorta şirketleri, kamu kesimi ve özel kesim gibi birçok sayıda alan, kişi, kurum ve kuruluşlarla etkileşim halindedir. Limanlar bu özelliğiyle birçok ticari ve yasal işlemlerin de uyum içinde hareket etmesini sağlayarak ülke ekonomisine önemli katkılar vermektedirler (Esmer, 2003, s. 15). Limanlar sahip oldukları avantaj ve üstünlükler ile belirli sektör ve alanlarda uzmanlaşarak, daha rekabetçi bir organizasyon ağıyla hem ulusal-hem de uluslararası ekonomide söz sahibi olmaktadır. Limanların mevcut üstünlükleri ve nitelikleri ekonomik hayatta ne

derece etkili olacağını belirlemede önem arz etmektedir (Bayraktutan & Özbilgin, 2013, s. 17).

Şekil.1: Limanın Evrimi



Kaynak: Theo E. Notteboom ve Jean-Paul Rodrigue, Port Regionalization: Towards a New Phase In Port Development, Maritime Policy and Management, Şubat 2007, s.298

Limaneler ilk olarak kurulduklarına düzenleme aşaması gerçekleşir ve bu aşamada limaneler sadece genel kargo hareketleri faaliyetlerini gerçekleştirmektedirler. İkinci aşama olan genişleme de ise liman faaliyetleri büyümeye başlar ve kargolar yük dağıtım merkezlerine gönderilmeye başlanır ve bu noktada limanın etkileri şehir dışına doğru çıkmaya başlamaktadır. Uzmanlaşma aşamasında limaneler faaliyet alanlarını iyice genişletmekte olup, genel kargo hareketlerinin yanına dökme yük, konteyner elleçleme ve yükleme/boşaltma hizmetleri girmektedir. Bu aşamada limanelerin hinterlandı büyüyerek etkileri şehrin dışına yayılmakta, bölgeselleşmeye doğru liman hareketleri gelişmektedir. Liman evriminin son aşaması olan bölgeselleşme de ise; limanelerin verdikleri hizmetlerin artması ile birlikte limanın hinterlandı da büyümekte, ulusal ve uluslararası ulaşım

ağları ve yük koridorları oluşmaktadır. Bu noktada limanlar bölgesel kalkınma ve sosyo-ekonomik yaşamdaki etkilerini iyice artırmaktadırlar. Kuruluş aşamasında sadece lokal hizmet veren limanlar son aşamaya geldiklerinde ise sektörde uzmanlaşmış ve etkileri önce bölgeye daha sonra ülke geneline ve son olarak da uluslararası seviyeye çıkmış olan bir yapıya sahip olmaktadır.

Sonuç olarak bölgesel kalkınma konusunda limanların önemi bir kez daha ortaya çıkmaktadır. Sanayi bölgelerinin her türlü üretim faaliyetlerinin ve büyük hacimdeki yüklerinin depolama bölgelerine kara ulaşımı ve limanlar ile bir bütün halini alarak meydana getirdiği yeterli bir taşıma ağı ile en verimli ve en hızlı bir biçimde taşınması ile gerçek kılınır (Yüksel vd., 2002, s. 2).

3.1. Limanların Dünyadaki Yeri ve Önemi

Denizyolu taşımacılığı, denize kıyısı olan her ülke için önem arz etmektedir. Uluslararası denizyolu taşımacılığı dünya ticaretinin % 85' lik bir kısmının yerine getirilmesinde etkin bir rol oynamakta ve global ekonominin can damarını oluşturmaktadır (İncaz, 2013, s. 192). Limanlar uluslararası ticareti gerçekleştirilmesinde önemli bir ağ işlevi görmekte ve küreselleşen dünya düzeninde ulusal ve bölgesel ekonomik kalkınmayı hızlandıran etkili bir faktör olmaktadır (Jung, 2011, s. 1). Bu noktada uluslararası ticaretin denizyolu taşımacılığı ile yerine getirilmesinde limanlar dinamo görevi görmektedir. Hem bölgesel hem de ulusal ekonomiye önemli derecede katkıda bulunan limanlar, sanayinin ve ticaretin gelişmesi noktasında önemli bir fonksiyon görevini yerine getirmektedir (Bayraktutan & Özbilgin, 2013, s. 11). Limancılık sektörü özellikle 1960'lı yıllardaki konteynerleşme hareketlerinden sonra, ticari açıdan hızlı bir gelişme kaydetmiştir. 1980'lerin başından itibaren dünyadaki önemli limanlar "3. nesil liman" olarak anılmaya başlamış, 2000'li yıllar itibariyle her geçen gün artan ticari ilişkiler, buna bağlı olarak gelişen tedarik zinciri ve lojistik hizmetleri ile global lojistik ağlarla bütünleşmiş ve tüm bu gelişmelerin bir sonucu olarak "4. nesil limanlar" meydana gelmiştir (Arslan A. , 2014, s. 35).

Limanlar yalnızca taşımacılığın altyapılarını değil, aynı zamanda endüstriyel faaliyetlerin de temelini oluşturma konusunda önemli bir görev yapmaktadırlar. Bu yönleriyle limanlar, sadece ulusal ekonomiler için değil, bunun yanında küresel ticaretteki mal akışlarının da ihtiyaç duyulan bölgelere ulaştırılmasında lojistik merkez görevi görmektedirler. Bu noktada limanlar deniz ticaretinin ana unsurlarından biri olmalarının yanında deniz ticareti talebinin arzında etkin bir rol üstlenmektedirler (Erkmen & Özkaynak, 2015, s. 10). Limanlar artan teknolojik ve lojistik yenilikler sebebiyle yük elleçleme ve depolama hizmetlerinin yanında çeşitli türlerde katma değerli hizmetleri yerine getirme görevini de üstlenmektedirler. Teknolojik gelişmelerin artması ve uluslararası ticaretin büyümesi ile yeni pazarlar ve yeni ticaret yolları meydana gelmekte, global yük hareketleri de artmaktadır. Ticari malların daha çabuk ve etkin akışının sağlanması adına zamanı geçmiş, çağa ayak uyduramayan gemilerin yerini modern ve yüksek kapasiteye sahip gemiler almakta, limanlar daha büyük alanlara ve daha gelişmiş modern tesislere dönüşmektedir (Bayraktutan & Özbilgin, 2013, s. 11).

Dünya genelinde yaklaşık olarak 3000 adet liman tesisi bulunmaktadır. Bu limanların her biri diğer limanlara rakip olacak özelliklere sahip olmasa da büyük limanlar arasındaki rekabet oldukça fazladır. Dünya limanlarında her yıl 10 milyar ton yük elleçlenmekte ve bunun yanında özellikle konteyner elleçleme hizmetinde sürekli bir artış olduğu görülmektedir. Dünyadaki limanların çoğu geniş liman sahalarına sahip bulunmaktadır; rıhtım sayısı, yararlanılan teknik ekipmanlar, işçilerin sayısı ve nitelikleri etkin hizmet verilmesi ve verimliliğin maksimize edilmesi için gerekli altyapı yatırımları tamamlanarak tasarlanmıştır (Ada vd., 2008, s. 246).

Denizyolu taşımacılığı birden çok faaliyetin yerine getirilmesinde başat noktada bulunan limanlar; yükleme/boşaltma, römorkaj, pilotaj, depolama gibi temel işlevlerinin yanında yükletenler, ihracatçılar, ithalatçılar, lojistik şirketleri, acentalar, nakliyeciler, devlet otoriteleri, bankalar, sigorta şirketleri gibi birçok sayıda örgüt ya da kişilerle etkileşim halinde bulunmaktadır. Tüm bu özellikleri ile limanlar; yükleme/boşaltma ve elleçleme gibi işlevlerinin yanında birçok ticari ve yasal

işlevleri de koordine ederek önce bölge, sonra da ülke ekonomilerinin büyümesine ve kalkınmasına önemli katkılar sağlamaktadırlar (Esmer, 2003, s. 15).

Dünyada denizyolu yük taşımacılığında yaşanan rekabet her geçen yıl artmaktadır. Bu rekabetin en önemli göstergelerinden birisi olarak denizyolu yük trafiğini yönlendiren belli başlı limanların ortaya çıkması durumu olmaktadır (Bayraktutan & Özbilgin, 2013, s. 21).

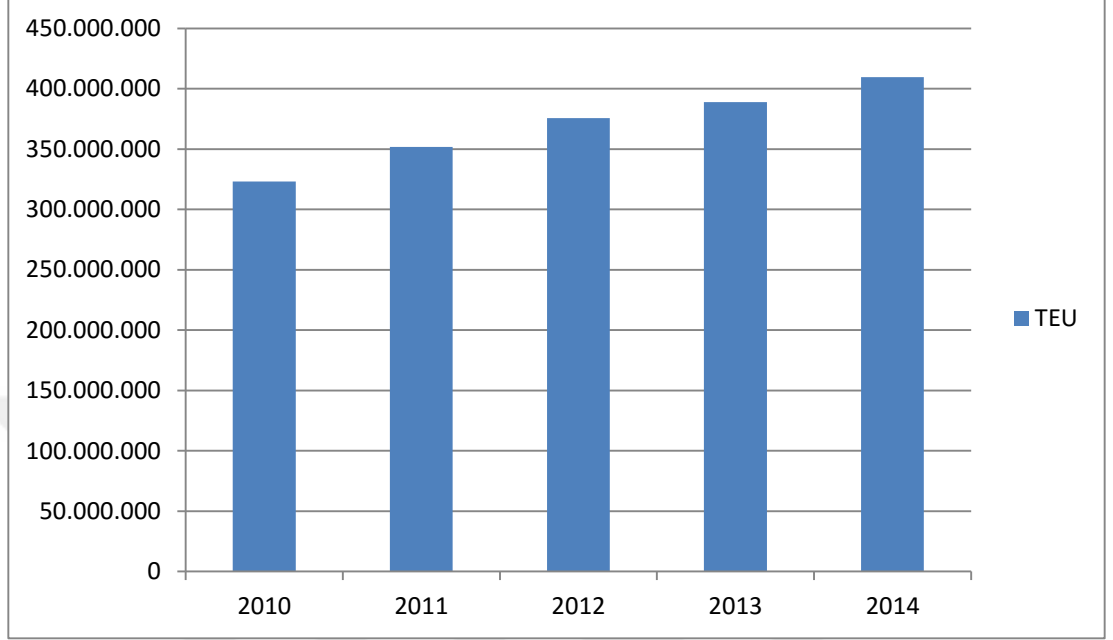
Dünyada limanların ve limancılık faaliyetlerinin önemini ortaya koymak için; limancılık faaliyetlerinde dünyada konteyner elleçleme hizmetinde ilk 10 sırayı alan ülkeler, dünyada kullanılan gemi tiplerine göre toplam ticaret filosu ve dünyada denizyolu taşımacılığı ile gerçekleştirilen ticarete kullanılan kargo türleri analiz edilecektir.

Tablo.8: Dünyada Konteyner Elleçleme Hizmetinde 2014 Yılı İtibarı ile İlk 10 Sırayı Alan Ülkeler (TEU)

	2010	2011	2012	2013	2014
1)Çin	130.290.443	144.641.878	161.318.524	170.858.775	181.635.245
2)ABD	42.337.513	42.915.461	44.296.098	44.271.878	46.488.523
3)Singapur	29.178.500	30.727.702	32.498.652	33.516.343	34.832.376
4)G.Kore	18.542.804	20.833.508	21.609.746	22.588.400	23.796.846
5)Malezya	18.267.475	20.139.382	20.873.479	21.168.981	22.718.784
6)Hong Kong	23.699.242	24.384.000	23.117.000	22.352.000	22.300.000
7)Birleşik Arap Emirlikleri	15.176.524	17.548.086	18.120.915	19.336.427	20.900.567
8)Japonya	18.098.346	19.422.156	20.115.479	20.485.882	20.744.461
9)Almanya	14.821.767	17.218.712	18.658.985	19.046.315	19.685.381
10) Tayvan	12.736.855	14.076.069	14.976.356	15.353.404	16.430.542
TOPLAM	323.149.469	351.906.944	375.585.234	388.978.405	409.532.722

Kaynak: www.unctadstat.unctad.org, 2016.

Grafik.2: Dünyada Konteyner Elleçleme Hizmetinin Yıllar İtibarı ile Dağılışı



Kaynak: www.unctadstat.unctad.org, 2016.

Dünyada konteyner elleçleme hizmetinde 2010 yılında ilk 10 ülke arasında toplam 323.149.469 TEU konteyner elleçlenirken bu rakam % 26'lık bir artışla 2014 yılı sonunda 409.532.722 TEU'ya yükselmiştir. Söz konusu yıllar arasında en fazla konteyner elleçleyen ülke Çin olurken söz konusu ülke toplam elleçlemenin % 44'ünü gerçekleştirmektedir. Çin ise sırasıyla ABD ve Singapur takip etmektedir.

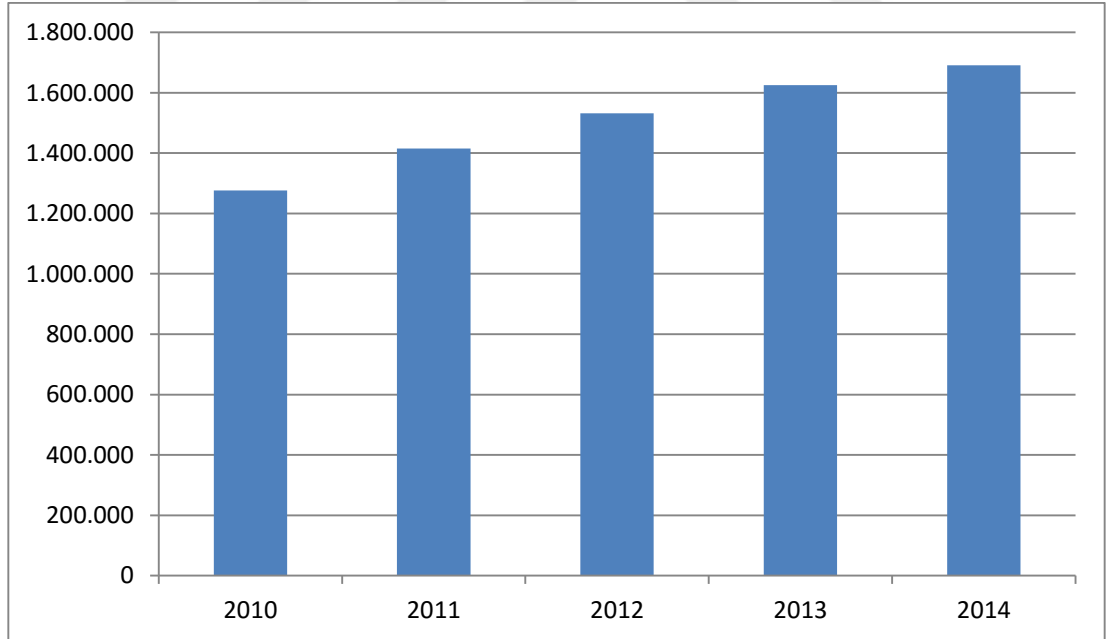
Tablo 8'i incelediğimizde ilk 10 ülkeden 7 Asya, 1 Avrupa, 1 Amerika ve 1 Afrika ülkesinden oluşmaktadır. Tabloda Asya ülkelerinin dünya denizyolu taşımacılığı ve limanlar konusunda ticaret ve ekonomide ne kadar önde olduğu görülmektedir.

Tablo.9: Dünyada Gemi Tipine Göre Toplam Ticaret Filosu (Adet)

	2010	2011	2012	2013	2014
Petrol Tankeri	450.053	439.932	454.349	472.890	482.017
Dökme Yük Gemisi	456.623	547.192	624.022	686.635	726.319
Genel Kargo Gemisi	108.232	81.159	78.138	77.589	77.552
Konteyner Gemisi	161.919	183.691	196.821	206.547	216.345
Diğer Gemi Tipleri	92.072	163.135	178.784	182.090	189.395
TOPLAM	1.276.137	1.415.11	1.532.114	1.625.750	1.691.628

Kaynak: www.unctadstat.unctad.org, 2016.

Grafik.3: Dünyada Gemi Tipine Göre Toplam Ticaret Filosunun Dağılım Grafiği



Kaynak: www.unctadstat.unctad.org, 2016.

Dünya denizyolu taşımacılığında faaliyet gösteren gemi sayısı 2010-2014 yılları arasında sürekli artış göstermiştir. 2010 yılında toplam 1.276.137 olan gemi

sayısı % 32’lik bir artışla 2014 yılında 1.691.628 gemiye ulaşmış ve dünya limanlarının konteyner elleçleme hizmetine benzer bir artış göstermiştir.

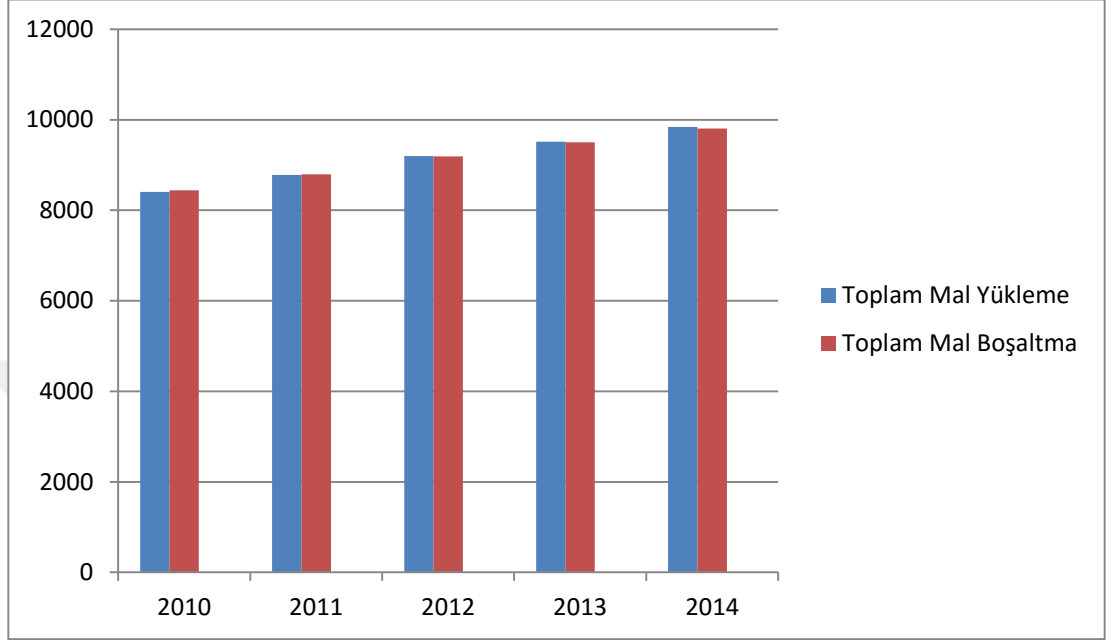
2010-2014 yılları arasında ise en çok artış dökme yük taşıyan gemilerde olmuş, bunu diğer gemi tipleri ve konteyner gemileri takip etmiştir. Gemi tipleri arasında ise genel kargo gemileri gemilerin modern bir yapıya kavuşması ve çok fonksiyonlu özelliklere sahip olmasından dolayı hurdaya ayrılmış ve sürekli azalmıştır.

Tablo.10: Dünya Denizyolu Taşımacılığı ile Gerçekleştirilen Ticarete Kargo Türlerine Göre Yükleme/Boşaltmanın Analizi (Milyon Ton)

	2010	2011	2012	2013	2014
Ham Petrol Yükleme	1.788	1.759	1.786	1.738	1.710
Petrol Ürünleri ve Gaz Yükleme	984	1.034	1.055	1.091	1.116
Kuru Yük Yükleme	5.637	5.991	6.356	6.685	7.015
Toplam Mal Yükleme	8.409	8.784	9.197	9.514	9.842
Ham Petrol Boşaltma	1.933	1.897	1.930	1.882	1.862
Petrol Ürünleri ve Gaz Boşaltma	979	1.038	1.055	1.095	1.123
Kuru Yük Boşaltma	5.531	5.863	6.204	6.523	6.824
Toplam Mal Boşaltma	8.444	8.798	9.188	9.500	9.808

Kaynak: www.unctadstat.unctad.org, 2016.

Grafik.4: Dünya Denizyolu Taşımacılığı ile Gerçekleştirilen Ticarete Kargo Türlerine Göre Toplam Mal Yükleme/Boşaltmanın Analizinin Dağılımı (Milyon Ton)



Kaynak: www.unctadstat.unctad.org, 2016.

Dünya denizyolu taşımacılığı ile gerçekleştirilen ticarete kargo türlerine göre toplam mal yükleme/boşaltma 2010-2014 yılları arasında sürekli artan bir seyir izlemiştir. Söz konusu yıllar arasında, toplam mal yükleme/boşaltmanın birbirini karşılama oranları her yıl hemen hemen aynıdır. 2014 yıl sonu itibari ile toplam 9.842 milyon ton mal yüklemesi yapılırken, bu rakam toplam mal boşaltmada 9.808 milyon ton olarak gerçekleşmiştir. 2010-2014 yılları arasında en çok mal yükleme/boşaltma yapılan kargo türü ise ilk olarak kuru yük yükleme/boşaltma olurken, bunu ham petrol yükleme/boşaltma ve son olarak da petrol ürünleri ve gaz yükleme/boşaltma takip etmiştir. 2010 yılı sonunda toplam mal yükleme/boşaltma 16.853 milyon ton iken, bu durum % 16'lık bir büyüme ile 2014 19.650 milyon tona ulaşmıştır.

Dünyadaki limanlar arasında Türkiye, konteyner elleçleme sıralamasında 2014 yılı sonu itibariyle ilk 30 ülke içinde yer almaktadır. 2014 yılı sonu itibari ile dünyada toplam 684.429.339 TEU konteyner elleçlenirken; Türkiye bu rakamın 7.622.559 TEU'luk bölümünü karşılamaktadır. Bu noktada Türkiye'deki limanların

dünya denizyolu taşımacılığı ve dünya limanları içindeki yeri ve önemi her geçen yıl artarak devam etmektedir.

3.2. Limanların Türkiye'deki Yeri ve Önemi

Türkiye'nin dış ticaretinin % 85'lik kısmı denizyolu ile yapılmakta olup, bu noktada Türkiye 8333 km'yi aşan doğal kıyı uzunluğu ve Avrupa-Asya arasında bulunan jeopolitik konumunun yanında, Doğu-Batı ve Kuzey-Güney ulaştırma ağları arasında büyük ticaret yollarının içinde kilit bir konuma ve öneme sahiptir. Türkiye mevcut konumu nedeniyle denizyolu aktarma-transit yükleri limanlara çekebilecek ve denizyoluna hizmet verebilecek potansiyele sahip bulunmaktadır. Bu noktada kıyılarda hizmet veren 182 tane liman, 197 adet balıkçı barınağı, 48 adet marina, 67 adet tersane olmak üzere toplam 494 tane kıyı tesisi mevcut bulunmaktadır (UBAK, 2011, s. 95). Türkiye'de kamu limanlarının işletme hakkı TCDD'ye ve TDİ'ye ait bulunmaktadır. TCDD'ye ait limanların işletilmesi ve yönetimi TCDD Limanlar Daire Başkanlığı'na bağlı iken, TDİ'ye ait limanlarda işletme ve yönetim Liman İşletmesi Müdürlükleri'nce yerine getirilmektedir. Türkiye'de kamu limanlarının yanında belediye limanları da faaliyet göstermektedir. Bunun yanında Türkiye'de limancılık faaliyetlerinin büyük bir bölümü ise özel limanlar tarafından yerine getirilmektedir.

Türkiye'de TCDD ve TDİ tarafından işletilen kamu limanları ile özel işletmeciler tarafından işletilen özel limanlar arasında herhangi bir farklılık bulunmamakta olup, liman faaliyet ve yatırımlarına yönelik düzenleme ve denetleme görevleri kamu kurumlarınca yapılmaktadır. Limanlara ilişkin genel hedef, strateji ve planların belirlenmesinde Devlet Planlama Teşkilatı ve Ulaştırma Bakanlığı görev yapmaktadır. Liman yatırımlarından sorumlu kurum ve kuruluşlar ise Demiryolları Limanlar ve Havameydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü, Ulaştırma Bakanlığı, DPT ve Maliye Bakanlığı sorumlu iken, denizcilik konusundaki ilgili faaliyetlerden Denizcilik Müsteşarlığı yetkilidir (Sesli, 2008, s. 68).

Geo-stratejik ve coğrafi konum açısından denizyolu taşımacılığına son derece uygun olan Türkiye'nin global pazarlara ulaşmasında ve ülkenin ekonomik, sosyal ve

ticari yapısı üzerinde, ulusal ulaştırma sisteminin son noktası olan limanlar oldukça etkili olmaktadır. Globalizasyon ile birlikte limanlar sadece yerel nitelikte hizmet verme niteliğinden çıkmış ve bölgenin tamamının yük trafiğini çeken liman olma özelliğine sahip olmuştur (DTO, 2015, s. 7). Türkiye’de liman faaliyetlerinin hem deniz taşımacılığının kara ve diğeri ticaret yollarına entegrasyon açısından bağlantı noktası olarak hem de tedarik zincirinin bir parçası olarak sanayi sektörüne hammadde ulaştırma ve nihai ürünlerini ulaştırma açısından büyük önem teşkil ettiği kabul edilmektedir (Arslan A. , 2014, s. 33).

Dünyadaki gelişmelerin yanında Türkiye’de uluslararası ticaretin büyük çoğunluğu taşıma maliyeti en ucuz taşıma türü olan deniz yolu ile yapılmaktadır. Türkiye 2003 yılında 9 milyar DWT’lik kapasitesi ile dünyada 19.sırada iken, 2013 yılında 30.3 DWT’lik kapasiteye çıkarak 13.sıraya kadar yükselmiştir. Türkiye’nin deniz taşımacılığındaki son 10 yıllık gelişimi göz önüne alındığında mevcut limanların önemi giderek artmakta ve buna bağılı olarak limanlara yönelik yatırım faaliyetleri de önem kazanmaktadır.

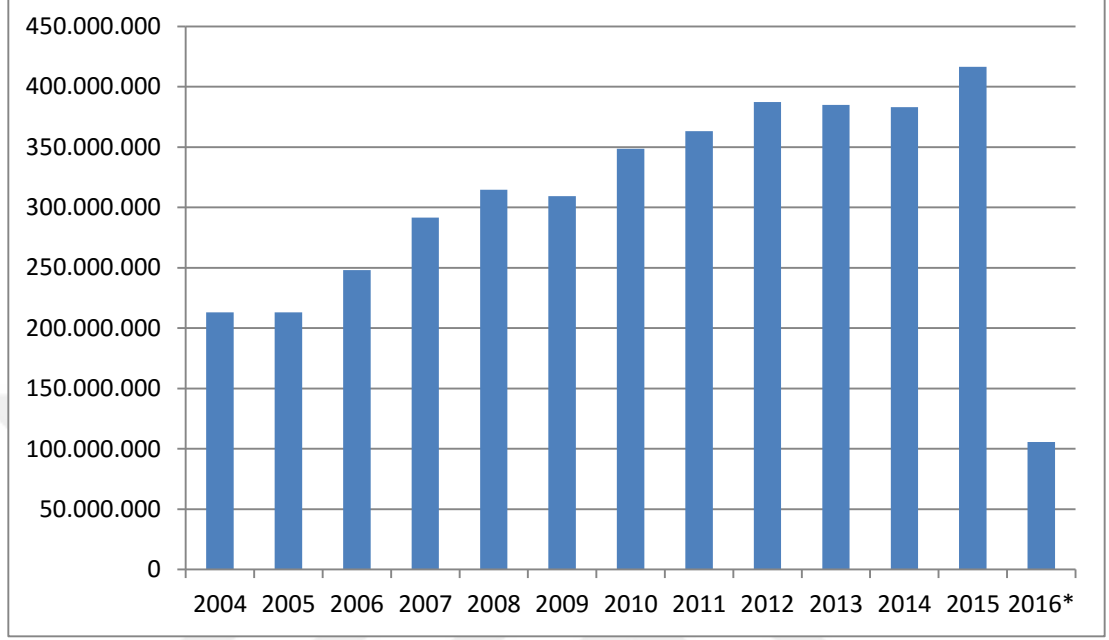
Tablo.11: Türkiye’de Liman Başkanlıkları Bazında Limanlarımızda Gerçekleştirilen Toplam Elleçleme İstatistikleri (TON)

	Toplam İthalat-İhracat	Toplam Kabotaj	Toplam Transit	Toplam Elleçleme
2004	178.061.018	29.245.436	5.798.984	213.105.438
2005	178.686.990	28.610.288	5.649.218	213.025.594
2006	206.902.533	29.966.939	11.251.754	248.124.427
2007	222.202.508	34.809.367	34.561.755	291.573.631
2008	224.792.649	39.059.186	50.752.816	314.604.651
2009	213.632.353	37.791.767	58.012.586	309.436.706
2010	246.522.116	37.991.041	64.122.710	348.635.867
2011	197.756.835	43.644.483	64.379.150	363.346.723
2012	283.782.414	46.919.387	56.724.431	387.426.232
2013	277.335.605	53.937.938	53.657.215	384.930.758
2014	283.316.220	50.731.578	49.072.821	383.120.619
2015	300.478.930	52.472.668	63.085.097	416.630.695
2016*	77.781.235	11.677.810	16.113.482	105.572.527

Kaynak: Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü İstatistik Bilgi Sistemi, 2016.

(*) 2016 yılının Mart ayı sonuna kadar olan verileri göstermektedir.

Grafik.5: Türkiye’de Liman Başkanlıkları Bazında Gerçekleştirilen Toplam Elleçleme Miktarının Yıllara Göre Dağılışı Grafiği (TON)



Kaynak: Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü İstatistik Bilgi Sistemi, 2016.

(*) 2016 yılının Mart ayı sonuna kadar olan verileri göstermektedir.

Türkiye’de limancılık sektörü hızlı bir gelişim göstermektedir. 2004 yılında 213.105.438 ton olan toplam elleçleme miktarı 2015 yılında 416.630.695 tona ulaşmış ve %95.50’lik bir artış göstermiştir. Bunun yanında toplam ithalat-ihracat miktarı %68.75’lik bir artışla 300.478.930 tona ulaşmıştır. En fazla artış gösteren elleçleme ise %978.86 ile transit taşımacılık sonucunda yapılan elleçlemede meydana gelmiştir. Kabotaj hattında yapılan taşımacılıkta ise elleçleme miktarı 2015 sonunda 52.472.668 tona ulaşmıştır. 2016 yılının ilk üç ayındaki toplam elleçleme miktarı şimdiden 2015 yılındaki toplam elleçleme miktarının %25’ine ulaşmış olup, bu rakamın sene sonunda 420 milyon tona ulaşması beklenmektedir. Limancılık sektörünün her geçen gün öneminin artması ile limanlarımızın altyapılarını iyileştirme, bilişim sistemleri ve teknolojik gelişim, liman kullanıcılarına yönelik yatırımları artırma gibi birçok yenilik ve önlemi yerine getirmeye yönelik faaliyetler yapılmaktadır. Bu noktada uluslararası ticaret kapasitemizin artması, liman ekonomisinin gelişip büyümesine de büyük katkı sağlayacaktır.

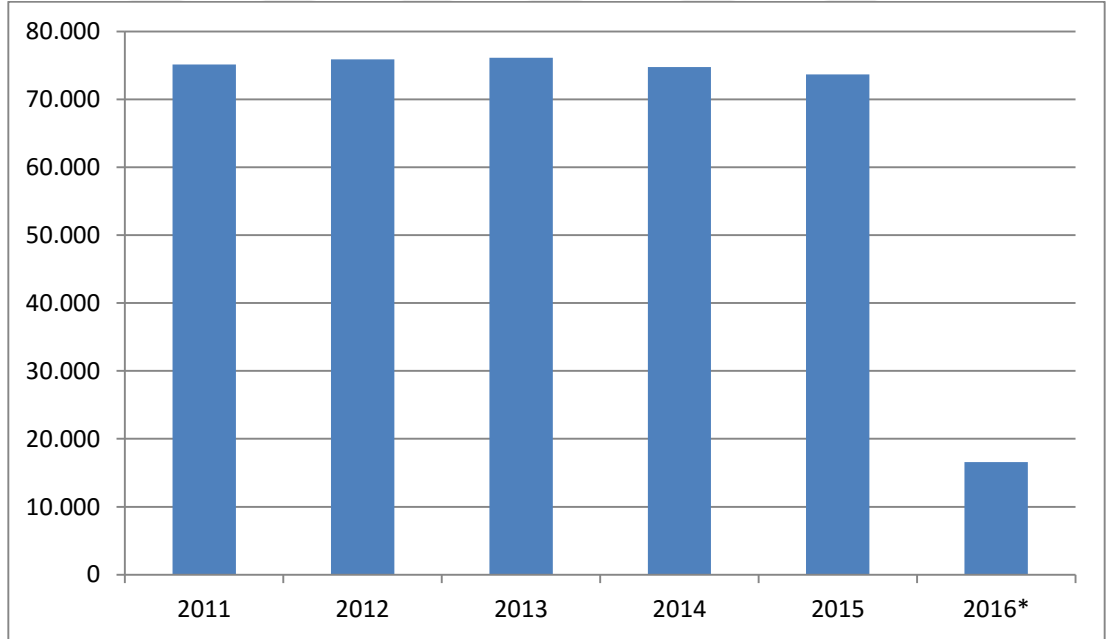
Tablo.12: Türkiye’de Liman Başkanlıkları Bazında Limanlara Uğrayan Gemi Sayısı

	Türk Bayraklı Gemi Sayısı	Yabancı Bayraklı Gemi Sayısı	Toplam Gemi Sayısı
2011	37.234	37.900	75.134
2012	38.333	37.542	75.875
2013	39.835	36.295	76.130
2014	38.685	36.081	74.766
2015	38.397	35.288	73.685
2016*	8.703	7.858	16.651

Kaynak: Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü İstatistik Bilgi Sistemi, 2016.

(*) 2016 yılının Mart ayı sonuna kadar olan verileri göstermektedir.

Grafik.6: Türkiye’de Liman Başkanlıkları Bazında Limanlara Uğrayan Gemi Sayısının Yıllara Göre Dağılım Grafiği



Kaynak: Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü İstatistik Bilgi Sistemi, 2016.

(*) 2016 yılının Mart ayı sonuna kadar olan verileri göstermektedir.

Türkiye limanlarına uğrayan gemi sayısı 2011 yılında toplam 75.314 iken çeşitli ekonomik etkiler, dış ticaret yapılan Ortadoğu ülkelerindeki iç karışıklıklar gibi siyasi nedenlerden dolayı bu rakam % 2’lik bir kayıpla 2015 yılında 73.685’e

inmiştir. Türkiye limanlarına uğrayan Türk bayraklı gemi sayısı 2011 yılında 37.234 iken % 3'lük bir artışla 38.397'ye ulaşırken, bunun yanında ise limanlarımıza uğrayan gemi sayısı 2011-2015 yılları arasında % 6'lık bir kayıpla 37.900'den 35.288'e inmiştir ve bu da Türk bayraklı gemilerin Türkiye'nin dış ticaretindeki etkinliğinin arttığını göstermektedir. 2016 yılının ilk üç aylık döneminde ise limanlarımıza uğrayan toplam 16.651 gemiden Türk bayraklı olan gemi sayısı 8.703, yabancı bayraklı gemi sayısı 7.858'tür. Limanlarımızı uğrayan gemi sayılarının azalmasının yanında ton olarak elleçlenen yük bakımından bir artış olduğu görülmektedir ve bu durumda Türkiye ekonomisi ve dış ticaretini olumlu etkilemektedir.

Deniz taşımacılığı sermaye yoğun bir sektördür ve uluslararası sınır probleminin var olmamasından dolayı tercih edilen bir taşıma şeklidir. Bu noktada deniz taşımacılığı Türkiye ekonomisinin büyümesinde ve kalkınmasında önemli bir paya sahip olmaktadır (Korkmaz, 2012, s. 108).

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

4.LİMAN EKONOMİSİ ve BÖLGESEL KALKINMA: TEKİRDAĞ İLİ ÖRNEĞİ

4.1. Tekirdağ Limanlarının Kuruluşları ve Konumları

Tekirdağ Limanı Cumhuriyet öncesi yani Osmanlı döneminde Trakya'nın en önemli ticaret limanı iken, 1890 yılında yapımı biten Rumeli demiryolunun Edirne'yi İstanbul ve Dedeağaç'a bağlaması sonucu, Osmanlı ticaretindeki önemini kaybetmiştir. Cumhuriyetin kuruluşundan sonra ise tekrar önem kazanmış, Türkiye Cumhuriyeti devletinde dış ticaretin yerine getirilmesinde kullanılan limanların başlarında gelmiştir. Tekirdağ Limanı 1942 ve 1973 yılında kurulan iskeleler ile 07.11.1973 tarihinde 7/7423 sayılı Bakanlar Kurulu kararı ile Türkiye Denizcilik yönetmeliklerince limanın sınırları çizilmiş ve yönetiminin Türkiye Denizcilik İşletmeleri tarafından ifa edileceği yürürlüğe konmuştur. Tekirdağ Limanı 1973 yılından 1984 yılına kadar olan sürede İstanbul Liman İşletmeleri Müdürlüğü'ne bağlı bir şeflik iken, 1984 yılından itibaren Türkiye Denizcilik Kurumu Yönetim Kurulu kararı ile İstanbul Liman İşletmeleri Müdürlüğü'ne bağlı müdür yardımcılığı halini almıştır. Söz konusu liman 1985 yılında ise müdürlük seviyesine çıkmıştır (Doğan E. , 2007, s. 102-103).

Tekirdağ Limanı 25.06.1997 tarihinde 104.923.599 Dolar karşılığı özelleştirilerek Akport Liman İşletmeleri'ne 30 yıllığına devredilmiştir. Akport Liman İşletmesi sözleşme hükümlerini yerine getiremediğinden dolayı Tekirdağ Limanı, işletmeci kuruluşun isteği ve TDİ onayı ile 15.03.2012 tarihinde Özelleştirme İdaresi'nce TDİ A.Ş.'ye geri verilmiştir (Çavdar, 2012, s. 75). Tekirdağ Limanı 2012 yılından günümüze kadar olan süreçte TDİ Tekirdağ Liman Müdürlüğü tarafından işletilmektedir. Söz konusu liman 25.01.2016 tarihinde alınan Bakanlar Kurulu kararı ile tekrar özelleştirme kapsamına alınmıştır.

Bölgenin bir diğer limanı olan Martaş Marmara Ereğlisi Limanı; Trakya bölgesinin uluslararası nitelikte olan ilk özel limanıdır. Marmara Ereğlisi'nde 1993 yılında kurulan liman ülkemiz dış ticaretinde önemli bir yere sahiptir (Erdal vd., 2013, s. 151)

Asyaport, Mediterranean Shipping Company (MSC) grubunun liman yatırımları yapan şirketi Global Terminal Limited (GTL) ile Soyuer ailesinin ortaklığı ile konteyner limanı işletmesi amacı ile kurmuş oldukları Asyaport Liman A.Ş. tarafından Barbaros / Tekirdağ'da inşa edilmiş ve 8 Temmuz 2015 tarihinde hizmete açılmıştır (www.asyaport.com, 2016)

Tekirdağ liman sahası aşağıdaki koordinatların oluşturduğu hatların içinde kalan ve kıyı ve deniz alanıdır (Resmi Gazete, 2011):

- a) 41° 01' 57" K – 028° 00' 33" D (Tekirdağ-İstanbul İl Sınırı)
- b) 40° 43' 30" K – 028° 00' 33" D
- c) 40° 42' 00" K – 027° 37' 24" D
- ç) 40° 38' 40" K – 027° 27' 00" D
- d) 40° 38' 06" K – 027° 27' 00" D
- e) 40° 28' 48" K – 026° 58' 12" D
- f) 40° 33' 00" K – 026° 58' 12" D

koordinatları içinde faaliyet göstermektedir. Tekirdağ Limanı'nın liman faaliyetleri Tekirdağ Liman yönetmeliği hükümlerine göre yerine getirilmektedir.

4.2. Tekirdağ Limanlarının Özellikleri ve Faaliyet Alanları

Tekirdağ ilinde ulusal ve uluslararası ticaretin gerçekleştirilmesi konusunda faaliyet gösteren TDİ Tekirdağ Limanı, Martaş Limanı ve Asyaport ön plana çıkan limanlardır. Söz konusu limanların birbirinden farklı özellikleri ve farklı ölçülerde elleçleme sahaları bulunmakta, liman hizmetlerini gerçekleştirme konusunda çeşitli

faaliyet alanları ön plana çıkmaktadır. Bu noktada aşağıda TDİ Tekirdağ Limanı, Martaş Limanı ve Asyaport limanının özellikleri incelenecektir.

Tablo.13: Tekirdağ Limanları ve Özellikleri

İskele Adı	No	Uzunluk(m)	Derinlik(m)	Elleçlenen Yük Türü	Elleçleme Kapasitesi	Toplam Liman Sahası(m ²)				
ASYAPORT	1	2010	20	Konteyner Genel Kargo Dökme Yük	2.500.000 TEU/Yıl	320.000				
MARTAŞ	1	136	14	Sıvı Yük Kuru Yük Genel Yük Ro-Ro Konteyner	5.000.000 Ton/Yıl	100.000				
	2	228	18							
	3	218	12							
	4	216	7							
	5	196	4-7							
	6	100	4-10							
	7	63	12							
		RO-RO	İskeleleri							
	1	-	7							
	2	-	6							
	3	-	4							
	4	-	10							
	Türkiye Denizcilik İşletmeleri Tekirdağ Liman İşletmesi	1	252				1,5-11	Dökme-Sıvı Yük Konteyner Ro-Ro	3.000.000 Ton/Yıl	118.563
		2	176							
3		328								
4		356								
5		292								
6		343								
7		327								

Kaynak: Bu tablo Tekirdağ Liman Başkanlığı'ndan elde edilen verilerden derlenmiştir, 2016.

Asyaport limanında 2010 m. uzunluğunda 20 m. derinliğinde 1 iskele bulunmaktadır. Bu iskelede konteyner, genel kargo ve dökme yük hizmetleri verilmektedir. Asyaport limanının toplam elleçleme kapasitesi yıllık 2.500.000 TEU/ Yıl olarak Avrupa'nın en büyük 3. konteyner limanı olarak inşa edilmiş ve 2015 yılında faaliyetlerine başlamıştır.

Martaş Limanı ise 7 adet normal iskele ve 4 adet Ro-Ro iskelesi limancılık faaliyetlerini toplam 1.157 m. uzunlukta ve 107 m. derinlikte sürdürmektedir. Bu alan içinde limanda sıvı, kuru ve genel yük bunların yanında Ro-Ro faaliyetleri ve konteyner elleçlemesi yapılmaktadır. Limanın yıllık işlem hacmi 5.000.000 ton/yıl olup toplam 100.000 m² alanda hizmet vermektedir.

Tekirdağ Limanı'nda toplam 7 iskele bulunmaktadır. Bu iskeleler toplam 2.074 m. uzunluğa ve 11 m. derinliğe sahiptir. Tekirdağ Limanı'nda dökme ve sıvı yük yükleme/boşaltma, konteyner elleçleme ve Tekirdağ-Güney Marmara arasında Ro-Ro seferleri, uluslararası Ro-Ro seferleri, vagon yükleme/boşaltma faaliyetleri yapılmaktadır. Bunun yanında limanın yıllık elleçleme kapasitesi 3.000.000 ton/yıl iken, limanın toplam hizmet alanı 118.563 m²'dir.

Tekirdağ limanlarının faaliyet konuları ise şu şekilde sıralanabilir (Doğan E. , 2007, s. 104):

- Yükleme/boşaltma ve aktarma işlemlerini yerine getirmek ve bu işler için lazım olan tesisleri inşa etmek,
- Deniz kenarında veya geri alanlarda antrepolar, ambarlar, hangarlar, açık alanlar ve yolcu salonları kurup gemiler ve kullanıcılar için gerekli hizmeti vermek,
- Her türden yakıtın yükleme/boşaltma, depolama ve aktarma faaliyetlerini yerine getirmek ve bu faaliyetler için gerekli tesisleri kurup işletmek,
- Kılavuzluk, römorkör ve palamar işlerini yerine getirmek,
- Gemilerin zaruri ihtiyaçlarını karşılayacak hizmetleri yerine getirecek tesisleri inşa etmek ve gemilere hizmet vermek,

- Liman personelinin ve liman kullanıcılarının ihtiyaçlarını giderebilecekleri alanları tahsis etmek ve bu alanlarda gerekli tesisleri inşa edip faaliyet göstermek.

4.3.Tekirdağ Limanlarının Hinterlandı

Tekirdağ ili, başta Trakya olmak üzere Marmara bölgesinin ve ülkemizin sanayi, ticaret, tarım ve turizm kenti olarak karşımıza çıkmaktadır. Tekirdağ ilinde son yıllarda yapılan yatırımlar ile kurulan organize sanayi bölgesi, Avrupa Serbest Bölgesi ve farklı özelliklere sahip sanayi tesisleri, Tekirdağ ilinin sanayi ve ticaretinin gelişmesinde, ülke ekonomisine katkısının artmasında önemli bir role sahiptir. Tekirdağ da sanayi ve ticaret faaliyetlerinin gelişmesi ile birlikte liman etkinlikleri ve faaliyetleri ile birlikte denizyolu ulaşımı ve taşımacılığı da gelişme kaydetmiştir. Bu noktada Tekirdağ limanında görülen bu gelişmeler ilin sanayi ve ticaretine önemli katkılar sağlamış ve bölgesel kalkınmanın gerçekleşmesi konusunda ön plana çıkmıştır (Eroğlu, 2016, s. 205). Tekirdağ ili ticaret ve sanayi konusunda Marmara bölgesinin genelinde İstanbul, Kocaeli ve Bursa'dan sonra 4. sırada yer almaktadır.

TDİ Tekirdağ Limanı'nın başlıca hinterlandı Trakya bölgesi olmak üzere, İstanbul'da bulunan sanayi kuruluşlarına da hizmet vermekte, uluslararası ticarete bölgeye büyük katkılar sağlamaktadır. Bu noktada liman ilk olarak Trakya bölgesinin başlıca sanayi bölgeleri Çorlu, Çerkezköy, Edirne ve Kırklareli'ne hizmet vermektedir. Çorlu ve Çerkezköy'de şu an faaliyet gösteren 1000'in üzerinde fabrika bulunmaktadır. Bunun yanında Çorlu'da kurulan Avrupa Serbest Bölgesi de Trakya bölgesinin dış ticaretinde önemli bir yere sahiptir. Avrupa Serbest Bölgesi 3 milyar dolar yatırımla kurulmuş olup, bünyesinde bulunan 140 firma ile faaliyet göstermektedir. Bu açıdan bölgenin kalkınması ve gelişmesi için TDİ Tekirdağ Limanı önemli bir konuma sahiptir. Bunun yanında TDİ Tekirdağ Limanı Bulgaristan ve Yunanistan sınırına uzaklık olarak en yakın konumda olduğu için artan kapasitesi ile mevcut ülkeler arasındaki transit ticaretin gerçekleşmesinde öne çıkmaktadır (Doğan E. , 2007, s. 121). Tekirdağ Limanı'nın illere ve bölgelere olan uzaklığı ise; İstanbul 136 km, Edirne 130 km, Kırklareli 118 km, Hayrabolu 52 km,

Muratlı 24 km, Çorlu 42 km, Çerkezköy 62 km, Saray 77 km, Şarköy 79 km, Malkara 54 km iken; Bulgaristan'a olan uzaklığı 150 km, Yunanistan'a olan uzaklığı ise 125 km'dir.

Tekirdağ-Muratlı arasındaki demiryolu hattı ve vagonlar ile Ro-Ro gemisinin yanaşacağı yeni demiryolu ve rampa yatırımının tamamlanması ile Tekirdağ-Derince ve Tekirdağ-Bandırma arasında faaliyet gösterecek olan demiryolu tren ferisine hizmet verir bir noktaya ulaşmıştır. Limanın yılda en az 55 bin vagon hareketine ulaşması beklenmektedir (TTSO, 2015, s. 44). TDİ Tekirdağ Limanı'nın demiryolu bağlantısının tamamlanmasıyla liman hinterlandı genişlemiştir. Bunun yanında, faaliyete Temmuz 2015'te başlayan Asyaport limanına da benzer bağlantıların yapılması ve her iki limanın yakın hinterland içerisinde ya da sanayi bölgelerine yakın bir konumda oluşturulacak intermodal terminaller ve lojistik merkezler, limanların global tedarik zincirini şekillendiren ağlara olan uyumunu artıracaktır. Bu noktada Trakya bölgesi, hem uluslararası dağıtım merkezi olacak, hem de ülkemizin önemli lojistik noktalarından biri haline gelecektir (Erdal vd., 2013, s. 159).

Limanların mevcut hinterlandına uygun yeterli ulaşım hatları ve altyapılarının olmamasından dolayı, limanlar mevcut kapasitelerinin altında faaliyet göstermektedirler (Berköz & Tekba, 1999, s. 11). Tekirdağ limanlarının hinterlandının daha da genişlemesi için lima- karayollarının bağlantısı artırılmalı, liman-demiryolu arasındaki ilişki geliştirilmeli ve demiryolunun kullanımı çoğaltılmalı, Tekirdağ limanlarına yakın lojistik bir köy kurulmalıdır. Bunların yanında, limanların ve liman işletmecilerinin faaliyet alanlarını aktif olarak kullanarak ve kapasitelerini artırarak, bölgesel kalkınmanın mümkün kılınmasına ve sosyo-ekonomik gelişmelerin maksimum seviyeye çıkarılmasına gereken önemi vermeleri gerekmektedir.

4.4. Tekirdağ Limanlarının Bölgesel Kalkınmaya Olan Etkileri ile İlgili Verilerin Analizi

Tekirdağ limanlarının bölgesel kalkınmaya olan etkilerini incelemek üzere örneklem olarak öncelikle limanlarda elleçlenen yükler, limanlara uğrayan gemi

sayıları, limanların hizmet tarifeleri, limanların gelir-gider türleri ve finansal tabloları, limanlarda elleçlenen yük cinsleri ele alınmıştır. Bu verilerin yanında bölgesel açıdan da Tekirdağ, Edirne ve Kırklareli illerinin dış ticaret verileri, Tekirdağ ilinin istihdam verileri, Tekirdağ ilindeki firmaların analizi, Tekirdağ ilinin nüfus verileri ve göç durumu değerlendirilmiştir.

4.4.1. Elleçlenen Yük Miktarı

Tekirdağ limanlarında elleçlenen yüklerin türleri aşağıdaki tabloda ele alınmıştır. Tekirdağ limanlarında en çok kullanılan elleçleme cinsi ithalat-ihracat olurken, en az kullanılan tür ise transit taşımacılık ile yapılan elleçlemedir.

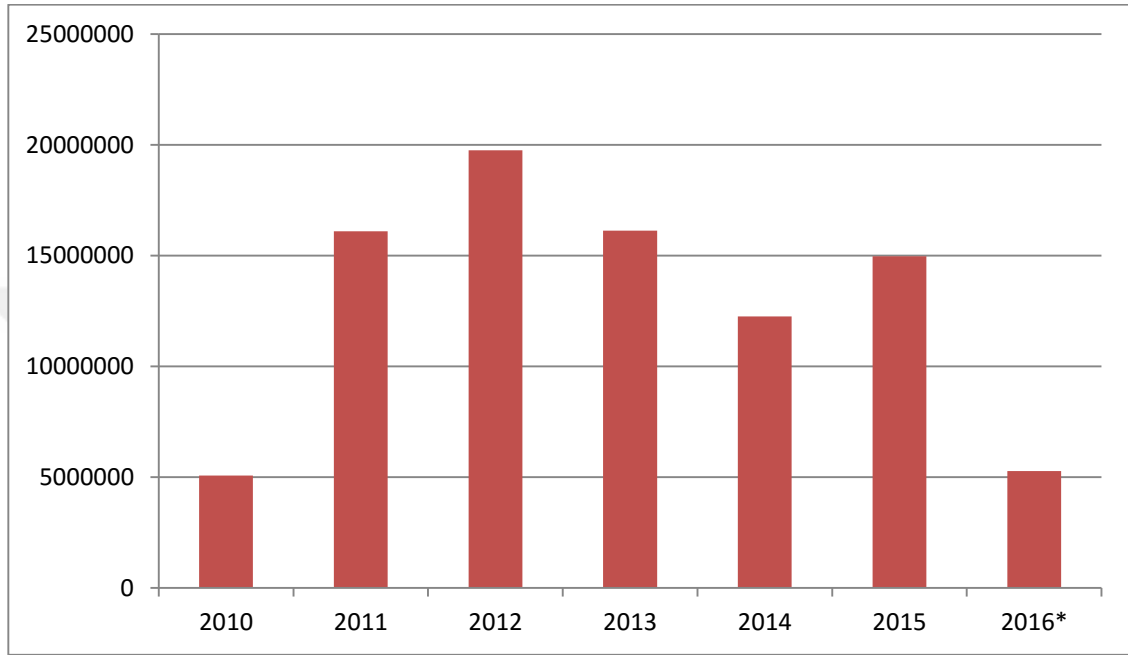
Tablo.14: Tekirdağ Liman Başkanlığı Bazında Gerçekleştirilen Toplam Elleçleme Miktarı (TON)

	Toplam İthalat-İhracat	Toplam Kabotaj	Toplam Transit	Toplam Elleçleme
2010	4.811.297	259.567	34	5.070.898
2011	12.925.984	1.076.655	2.092.840	16.095.479
2012	18.658.954	1.086.813	12.978	19.758.745
2013	14.730.519	1.307.562	86.816	16.124.897
2014	10.754.289	1.774.733	0	12.529.022
2015	12.384.920	1.838.376	755.920	14.979.216
2016*	3.485.525	568.863	1.226.438	5.280.826

Kaynak: Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü İstatistik Bilgi Sistemi, 2016.

(*) 2016 yılının Mart ayı sonuna kadar olan verileri göstermektedir.

Grafik.7: Tekirdağ Liman Başkanlığı Bazında Gerçekleştirilen Toplam Elleçleme Miktarının Yıllara Göre Dağılımı Grafiği (TON)



Kaynak: Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü İstatistik Bilgi Sistemi, 2016.

(*) 2016 yılının Mart ayı sonuna kadar olan verileri göstermektedir.

Tekirdağ liman başkanlığı bazında yıllara göre elleçleme miktarlarını ele aldığımızda dengesiz bir yapıyla karşılaşmaktayız. 2010-2016 yılları arasında elleçlenen yük miktarının en çok 2012 yılında arttığı görülmektedir. Toplam elleçlenen yük miktarı 2010-2015 yılları arasında ortalama % 195,39'lik bir değişime uğrayarak artış göstermiştir. Elleçlenen yük cinsleri içerisinde en çok payı alan türü toplam ithalat-ihracat olarak karşımıza çıkmaktadır. Toplam ithalat-ihracat 2010-2015 yılları arasında ortalama % 157,41'lik bir artış gösterdiği ve toplam elleçleme miktarını etkileyen en yüksek paya sahip olan yük cinsi olduğu görülmektedir. Kabotaj hattında gerçekleştirilen elleçleme miktarı yıllık ortalama bir milyonun üzerindedir. 2016 yılının 3 aylık verilerini incelediğimizde toplam kabotaj miktarı şimdiden 568.863 tona ulaşmış yıl sonunda bu rakamın iki milyon tona ulaşması beklenmektedir. Toplam transit türünde ise çok dengesiz bir yapı olduğu görülmektedir. Tekirdağ limanlarında toplam elleçleme miktarı 2010-2015 arası

dönemde ortalama 14.093.042 ton olarak gerçekleşmiştir. Türkiye limanlarında elleçlenen toplam yük miktarı 2015 yılı sonu itibari ile 416.630.695 tona ulaşmıştır ve Tekirdağ limanlarında elleçlenen yük miktarı bu elleçlenen toplam yükün % 3'lük kısmını oluşturmaktadır.

Asyaport limanının faaliyete girmesi ile birlikte toplam elleçlemenin içinde toplam transitin payının artacağı düşünülmektedir ve 2016 yılının ilk üç ayındaki veriler bunu desteklemektedir.

4.4.2. Uğrayan Gemi Sayıları

Tekirdağ limanlarına uğrayan gemi sayıları aşağıdaki tabloda incelenmiştir. Tekirdağ limanlarına uğrayan gemi sayısı 2013 yılı hariç diğer tüm yıllarda artış göstermiş ve 2010-2015 yılları arasında ortalama yıllık 2.089 gemi olarak kayıtlara geçmiştir.

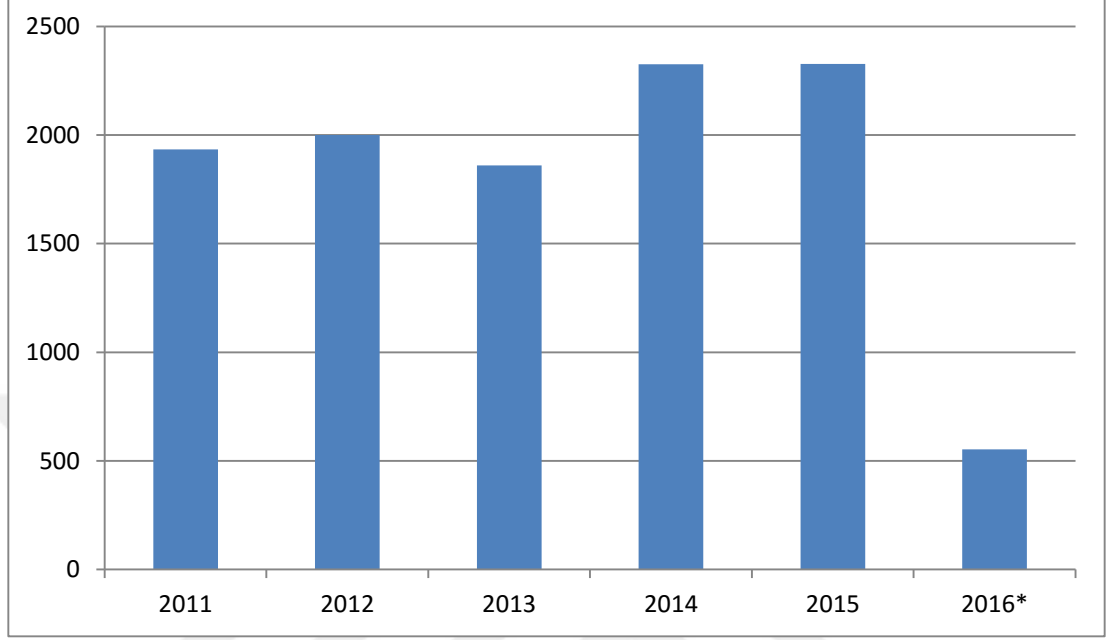
Tablo.15: Tekirdağ Liman Başkanlığı Bazında Limanlara Uğrayan Gemi Sayısı

	Türk Bayraklı Gemi Sayısı	Yabancı Bayraklı Gemi Sayısı	Toplam Gemi Sayısı
2011	745	1189	1934
2012	838	1162	2000
2013	861	999	1860
2014	1453	873	2326
2015	1383	945	2328
2016*	233	320	553

Kaynak: Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü İstatistik Bilgi Sistemi, 2016.

(*) 2016 yılının Mart ayı sonuna kadar olan verileri göstermektedir.

Grafik.8: Tekirdağ Liman Başkanlığı Bazında Limanlara Uğrayan Gemi Sayısının Yıllara Göre Dağılım Grafiği



Kaynak: Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü İstatistik Bilgi Sistemi, 2016.

(*) 2016 yılının Mart ayı sonuna kadar olan verileri göstermektedir.

Tekirdağ limanlarına uğrayan gemi sayısı 2011 yılında toplam 1934 iken bu rakam 2015 yılında 2328'e ulaşmıştır. 2011-2015 yılları arasında Tekirdağ limanlarına uğrayan gemi sayısı % 20,37'lik bir artış göstermiştir. Tekirdağ limanlarını kullanan Türk bayraklı gemi sayısı 2011 yılında 745 iken 2015 yılında 1383'e çıkmış ve % 85,63'lük bir artış göstermiştir. Bunun yanında yabancı bayraklı gemi sayısı 2011 yılında 1189 iken 2015 yılında bu rakam 945'e düşmüş ve % 20,52'lik bir kayıp göstermiştir. 2016 yılının ilk üç aylık verilerinde limanlarımıza uğrayan Türk bayraklı gemi sayısı 233, yabancı bayraklı gemi sayısı 320 olarak kaydedilmiştir. Tekirdağ limanlarına uğrayan gemi sayısının her geçen yıl artış göstermesi, bölgesel kalkınma açısından ve ülke ekonomisi açısından önem arz etmektedir. Asyaport limanının da faaliyet geçmesi ile birlikte 2016 yılından itibaren gemi sayısında artış olacağı ve dış ticaret faaliyetlerinin de buna paralel olarak gelişme göstereceği ortadadır. Türkiye limanlarına uğrayan toplam gemi sayısı 2015 yılı sonunda 73.685 iken bunun % 3'lük bir kısmı Tekirdağ limanlarına uğrayan gemilerden oluşmaktadır.

Tekirdağ limanlarına gelen Türk ve yabancı gemiler yük elleçleme, Ro-Ro taşımacılığı ve transit taşımacılık konusunda Tekirdağ limanlarını kullanmaktadırlar. Tekirdağ limanlarında işlem gören gemi sayılarını incelediğimizde 2011 ve 2012 yıllarında yabancı bayraklı gemi sayısının limanlarımıza daha çok uğradığı ve limanlarımızın bir ihracat limanı olarak kullanıldığını, bunun yanında 2013 yılından itibaren limanlarımıza uğrayan gemi sayısında Türk bayraklı gemi sayıları artış göstermiştir ve limanlarımızın daha çok ithalat açısından kullanıldığını ifade edebiliriz.

Tekirdağ limanlarına giriş çıkış yapan gemi sayısı ekonomik gelişmelerin bir göstergesi olarak incelendiğinde, gemi sayısının artmasının büyüme, istihdam, toplam ticaret vb. makro değişkenler üzerinde olumlu bir etki yapması beklenebilir (Korkmaz, 2012, s. 104).

4.4.3. Elleçlenen Yük Cinsleri

Tekirdağ limanlarında elleçlenen yük cinsleri içerisinde sanayi ürünleri, kimyasal maddeler, tarım ürünleri, konteyner elleçleme, Ro-Ro taşımacılığı ve kabotaj hattında arabalı vapur seferleri yapılmaktadır.

Tekirdağ limanlarında elleçlenen sanayi ürünleri, alüminyum tüp, tel, profil, çubuk demir, boru ve bağlantı parçaları, hurda demir, demir-çelik ürünleri, iplik ve kumaşlar, cam tabaka ve levhalar, kağıt hamuru, çimento vb. maddeler oluşturmaktadır. Kimyasal maddeler ise gübreler, sülfatlar, temel kimyasallar, asitler, sodyum türevleri ve nitrik asitler oluşturmaktadır (Eroğlu, 2016, s. 204-205). Diğer bir tür olan tarım ürünleri ise ayçiçeği, buğday, yağ, un, kepek, pirinç ve çeltik, yem ve pamuk oluşturmaktadır (Doğan E. , 2007, s. 107). Limanlarda konteyner elleçlemenin yanında Ro-Ro rampa donanımlı rıhtımlar aracılığıyla uluslararası Ro-Ro taşımacılığı için öncelikli limanlardan biri olan TDİ Tekirdağ Limanı'nda Avrupa ve Karadeniz limanlarına Ro-Ro taşımacılığı yapılmaktadır. Bunun yanında Tekirdağ-Derince arasında tren-feribot seferlerinin faaliyete başlaması ile Tekirdağ Limanı'ndan artan ihracat yüklemeleri için demiryoluna rampa hizmeti ve vagon yükleme/boşaltma hizmeti arz edilmektedir (TTSO, 2015, s. 44).

4.4.4. Verilen Hizmetler

Liman sahaları içinde hizmetler çok çeşitli türlerde yapılmaktadır. Bunlar altyapı hizmetleri, liman işletmecileri tarafından sağlanan kargo yükleme/boşaltma hizmetleri, özel şirketler tarafından sağlanan palamar hizmetleri, römorkaj hizmetleri gibi farklı nitelik ve özellikleri içeren hizmetlerdir (Salim & Dwarakish, 2015, s. 296).

TDİ Tekirdağ Limanı'nda gemilere ve kullanıcılara verilen hizmetler;

- Pilotaj Hizmeti²,
- Römorkaj Hizmeti³,
- Barınma Hizmeti,
- Palamar Hizmeti⁴,
- Yükleme-Boşaltma Hizmeti,
- Terminal Hizmeti,
- Tatlı Su Satışı Hizmeti,
- Diğer Liman Hizmetleri verilmektedir.

² Pilotaj Hizmeti: Gemilere kılavuz kaptan ve servis motoru ile verilen hizmeti kapsamaktadır.

³ Römorkaj Hizmeti: Limanda geminin yanında bulunma ve gerektiğinde itilmesi/çekilmesi hizmetini kapsamaktadır.

⁴ Palamar Hizmeti: Gemilere verilen halat bağlama/çözme hizmetini kapsamaktadır.

Tablo.16: TDİ Tekirdağ Limanı'nda Gemiye Verilen Hizmetler Ücret Tarifesi

	TÜM GEMİLER									
	0 ile 1000 GRT	+1000 GRT	0 ile 3000 GRT	+1000 GRT	Rampa Kıçtan Kara	Şamandıra	Fuzuli İşgal	Vanalardan	Kara Tankeri vb.	Deniz Vasıtası ile
Pilotaj Hizmeti*	200	+82	-	-	-	-	-	-	-	-
Römorkaj Hizmeti*	-	-	350	+75	-	-	-	-	-	-
Palamar Hizmeti*	40	20	-	-	-	-	-	-	-	-
Barınma Hizmeti**	-	-	-	-	2,50	2,00	4,00	-	-	-
Tatlı Su Hizmeti* **	-	-	-	-	-	-	-	10	20	35

Kaynak: Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş. Liman Hizmetleri Tarifesi, 2016.

(*)ABD Doları(GRT) ifade etmektedir. (**)100 GT*Gün/ABD Doları ifade etmektedir.

(***)Ton/ABD Doları ifade etmektedir.

Tablo.17: TDİ Tekirdağ Limanı'nda Eşyaya Verilen Hizmetler-Yükleme/Boşaltma Hizmetleri Ücret Tarifesi

EŞYANIN CİNSİ		Yükleme	Boşaltma
Ağırlık Eşyasına Tabi Eşya (ABD Doları/Ton)	a-General Kargo	5,00	5,00
	b-Dökme Katı	4,00	4,50
	c-Dökme Sıvı	3,00	3,00
	d-Dondurulmuş Eşya	7,00	10,00
Adet Eşyasına Tabi Eşya (ABD Doları/Adet)	a-Konteyner Boş	30	30
	b-Konteyner Dolu	80	80
	c-Transit Konteyner Boş	50	50
	d-Transit Konteyner Dolu	80	80
	e-Taşmalı Konteyner(Dolu)	120	120
	f-Taşmalı Konteyner(Boş)	45	45
	g-Tekerlekli ve Paletli Araçlar	40	40
	h-Otomobil	10	10
	ı-Canlı Hayvan(Büyükbaş)	2,00	2,00
i-Canlı Hayvan(Küçükbaş)	0,40	0,40	
m³'e tabi eşya (ABD Doları/m ³)	j-Camyünü, pamuk, saman, küspe, yonca vb.	4,50	4,50

Kaynak: Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş. Liman Hizmetleri Tarifesi, 2016.

Tablo.18: TDİ Tekirdağ Limanı'nda Eşyaya Verilen Hizmetler-Terminal Hizmetleri Tarifesi

Ağırlık Eşyasına Tabi	(Ton/ABD Doları)
a-General Kargo	2,50
b-Dökme Katı	2,50

Kaynak: Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş. Liman Hizmetleri Tarifesi, 2016.

Tablo.19: TDİ Tekirdağ Limanı'nda Verilen Diğer Hizmetler Ücret Tarifesi

	Hizmetin Çeşidi	Ücret
Tartı Hizmetleri Tarifesi*	Eşyanın Tartılması	2
	Kara Taşıtlarının Tartılması	2
	Dışarıdan Gelen Araçlar	10
Elektrik Hizmetleri Tarifesi**	Elektrik Sayaç Bağlanması ve Sökülmesi İçin	10,00
	Elektrik KW/Saat Başına	0,35
Otopark Hizmetleri Tarifesi***	Oto, Jeep Giriş-Çıkış Ücreti	5
	Oto, Jeep vb. / Güvenlik	10
	Kamyon, kamyonet, Otobüs, Tır ve Paletli Araçlar / Giriş – Çıkış Ücreti	15
	Kamyon, kamyonet, Tır, Paletli Araçlar / Günlük	30
	Ticari amaçlı olarak gemilere kumanya, su, yakıt vb. için araç giriş/çıkışı	5

Kaynak: Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş. Liman Hizmetleri Tarifesi, 2016.

(*) Her bir tartı başına ABD Doları, (**) ABD Doları, (***) Gün/ABD Doları ücret alınmaktadır.

TDİ Tekirdağ Limanı hizmet tarifesini incelediğimizde gemiye verilen hizmetler için de en yüksek ücretin Römorkaj hizmetinde 0-3000 GRT arası büyüklüğe sahip gemiler için 350 ABD Doları ve bunun üzerinde her +1000 GRT'lik bir artışta +75 ABD Doları ücret tahsil edilmektedir. Gemiye verilen hizmetler içinde en düşük getiriye sahip gelir şekli, işe barınma hizmetleri içerisinde yer alan şamandıra hizmetidir ve 2,00 100 GT*Gün/ABD Doları getiri sağlamaktadır.

TDİ Tekirdağ Limanı'nda eşyaya verilen hizmetler grubu içerisinde ise en çok getiriye sahip hizmet türünü yükleme/boşaltma oluşturmaktadır. Yükleme/boşaltma hizmetleri içerisinde en yüksek ücret alınan taşmalı dolu konteynerın yükleme ve boşaltma getirisi 120 ABD Doları iken, en düşük ücret alınan hizmet tarifesini ise küçükbaş canlı hayvanlardan 0,40 ABD Doları/Adet ücret oluşturmaktadır. Bunun yanında terminal hizmetlerinden genel kargo ve dökme yük için her yükleme/boşaltma için 2,50 ABD Doları ücret tahsil edilmektedir.

TDİ Tekirdağ Limanı'nda verilen diğer hizmetler için belirlenen tarifeler içerisinde, tartı hizmetleri kaleminde en yüksek ücret 10 ABD Doları ile dışarıdan gelen araçların tartılması sonucu alınmaktadır. Elektrik hizmetleri tarifesinde ise en yüksek getiri, elektrik sayaç bağlanması ve sökülmesi hizmeti karşılığı alınmaktadır. Liman sahalarında otopark hizmeti 5 alt hizmete ayrılmakta ve bunların içerisinde alınan en yüksek ücret kamyon, kamyonet, tır, paletli araçlar/günlük hizmetinden tahsil edilmektedir. Verilen diğer hizmetler içerisinde ise diğer bir gelir kalemini oluşturan hizmet ise makinalı ve makinasız deniz vasıtaları ve araç-gereçlerin kiralanması oluşturmaktadır.

Tablo.20: TDİ Tekirdağ Limanı - Liman Hizmetleri Üretim Tablosu

Hizmet Türleri		Limn	2012	2013	2014	2015
Pilotaj Hizmeti	Gemi Adedi	Tekirdağ	407	514	493	422
	GRT	Tekirdağ	1.188.000	1.225.427	949.576	1.740.346
Römorkaj Hizmeti	Gemi Adedi	Tekirdağ	362	445	434	415
	GRT	Tekirdağ	1.312.000	1.074.732	835.043	1.723.868
Palamar Hizmeti	Gemi Adedi	RO-RO	106	96	158	170
		Tekirdağ	91	133	478	478
	GRT	RO-RO	60.000	45.079	191.010	105.553
		Tekirdağ	386.000	308.375	919.696	1.873.240
Yükleme/Boşaltma Hizmeti	Gemi Adedi	Tekirdağ	426	564	454	391
	Ton	Tekirdağ	1.343.322	1.801.621	1.629.541	1.540.385
	Konteyner	Tekirdağ	0	6.094	5.911	3.267
Barınma Hizmeti	Gemi Adedi	RO-RO	6	122	129	154
		Tekirdağ	421	567	472	391
	GRT	RO-RO	4.000	39.065	667.177	122
		Tekirdağ	2.104.000	2.216.638	1.351.685	987.422
Tatlı Su Hizmeti	TON	Tekirdağ	488	1.564	1.176	1.026
Ardiye-Terminal Hizmeti	Konteyner	Tekirdağ	0	3.928	6.132	2.692

Kaynak: Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş., 2016.

TDİ Tekirdağ Limanı'nda verilen hizmetleri ele aldığımızda; pilotaj hizmeti verilen gemi sayısının en yüksek olduğu yıl 2013 olmasına rağmen, gemilerin niteliği

ve büyüklüğü bakımından en yüksek GRT ulaşılan yıl 2015 olmuştur. 2013 yılında 514 gemi limana uğramasına rağmen toplam 1.225.427 GRT'luk kapasiteye hizmet verilmiş, 2015 yılında ise 422 gemi 1.740.346 GRT'luk bir kapasite ile Tekirdağ limanına uğramış ve pilotaj hizmeti almıştır. Römorkaj hizmeti ise pilotaj hizmetiyle paralellik göstermektedir. Pilotaj hizmeti verilen gemi sayısının en yüksek olduğu yıl 2013 iken, büyüklük açısından en çok GRT'ye hizmet verilen yıl 2015'tir. Römorkaj hizmeti GRT açısından 2012-2014 yılları arasında azalan bir ivme gösterse de 2014-2015 yılları arasında % 106'lık bir artış göstererek 1.723.868 GRT'luk bir kapasiteye ulaşmıştır. Tekirdağ limanında palamar hizmeti verilen gemi sayısı 2012-2015 yılları arasında artış göstermiştir. Tekirdağ-Muratlı demiryolunun tamamlanmasının etkisi ile limana uğrayan Ro-Ro gemi sayısında oluşan artış Ro-Ro gemilerine verilen palamar hizmetini etkilemiş palamar hizmeti 2014 ve 2015 yıllarında sürekli bir artış göstermiştir. Nitelik açısından Ro-Ro gemilerinin en yüksek GRT ile hizmet aldığı yıl 2014 olmuştur. Toplam GRT açısından ise 2014-2015 yıllarında limana uğrayan gemi sayıları eşit olmasına rağmen 2015 yılında 1.873.240 GRT'luk kapasiteye hizmet verilmiştir. 2012-2015 yılları arasında % 385 GRT'luk bir artış ile limanda palamar hizmeti verilmiştir. Yükleme/boşaltma hizmetinde ise limana uğrayan gemi sayısı dengesiz bir seyir izlemiştir. Yükleme/boşaltma hizmetinin ton açısından en fazla olduğu yıl 2013 olmuştur. Limana uğrayan gemi sayısı ve ton kapasitelerinin birbirini karşılama oranlarına bakıldığında ise en fazla yükün elleçlendiği yılın 2015 olduğu ifade edilebilir. Tekirdağ limanının 2012 yılında özelleştirme kapsamından çıkması ile birlikte, 2013 yılından itibaren konteyner elleçleme hizmeti de verilmeye başlanmıştır. 2013-2015 yılları arasında konteyner yükleme/boşaltma hizmetinde bir azalma olmasına rağmen getirinin en yüksek olduğu yıl 2015'tir. Limanda barınma hizmeti verilen gemi sayısı yıllar itibarı ile dalgalanma gösterse de Ro-Ro gemilerinin sayısı sürekli artmıştır. Barınma hizmeti verilen Ro-Ro gemileri GRT açısından ele alındığında verilen hizmetin en yüksek olduğu yıl 2014 olurken, toplam gemi sayılarının aldıkları barınma hizmetinin GRT açısından en yüksek olduğu yıl 2013'tür. Limanda verilen tatlı su hizmeti 2012-2015 yılları arasında dengesiz bir seyir izlese de söz konusu yıllar arasında % 110'luk bir artış göstermiştir. Ardiye-terminal hizmetinde konteynere verilen hizmetin, konteyner yükleme/boşaltma

hizmetinde olduğu gibi 2013 yılından itibaren aktif olduğu gör÷lmektedir. Ardiye-terminal hizmeti verilen konteynerin en çok elleçlendiği yıl ise 2014 olmuştur.

Sonuç olarak bazı yıllarda TDİ Tekirdağ Limanı'nda verilen hizmet türlerinde ve uğrayan gemi sayılarında dönemler itibariyle dalgalanma olmasına rağmen bölge ekonomisi ve bölgesel kalkınma açısından etkileri her yıl devam etmektedir.

4.4.5. Faaliyet Raporları

TDİ Tekirdağ Limanı'nın 2012-2015 yılları arasında verilen hizmet türlerine göre elde ettiği gelir ve gider durumları ayrıntılı olarak faaliyet raporlarında yer almaktadır. Bu noktada TDİ Tekirdağ Limanı'nın faaliyet raporları ele alınacaktır.

Tablo.21: TDİ Tekirdağ Limanı 2012 Faaliyet Raporunun Analizi (TL)

Hizmet Grupları	2012 GERÇEKLEŞME		
	Hasılat	Maliyet	Sonuç
Pilotağ Hizmeti	871.031	673.039	197.937
Römorkağ Hizmeti	954.187	788.079	166.108
Palamar Hizmeti	405.535	422.605	-17.070
Barınma Hizmeti	310.298	268.688	41.609
Yükleme-Boşaltma Hizmeti	13.821.021	11.325.755	2.495.265
Terminal Hizmeti	215.135	187.903	27.232
Yolcu Salonu Hizmeti	970.860	653.553	317.306
Tatlı Su Satışı	19.555	21.223	-1.668
Atıkların Alınması	107.317	60.061	47.256
Diğer Hizmetler	550.417	409.186	141.231
GENEL TOPLAM	18.225.361	14.810.151	3.415.210

Kaynak: Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ő., 2016.

Tekirdağ Limanı 16.07.1997 tarihinde özelleştirilerek 30 yıllığına Akport Tekirdağ Liman İşletmesi A.Ő.'ye devredilmiştir. Söz konusu şirket sözleşme hükümlerini yerine getiremediğinden dolayı 02.03.2012 tarihinde Tekirdağ Limanı

işletme hakkı feshedilmiştir ve o tarihten bu yana Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş. tarafından işletilmektedir.

Tekirdağ limanının 2012 yılında 9,5 aylık faaliyetleri tablodaki gibidir. TDİ Tekirdağ Limanı palamar hizmeti ve tatlı su satışı hariç diğer tüm hizmetlerinde kar elde etmiştir. Tekirdağ limanında verilen hizmetler içerisinde en yüksek karı yükleme/boşaltma hizmetinin gerçekleştirilmesi ile 2.495.265 TL olarak elde etmiştir. Bunun yanında liman palamar hizmetinden -17.070 TL, tatlı su satışı hizmetinden ise -1.668 TL zarar etmiştir. Tekirdağ limanının 2012 yılı sonunda toplam hasılatı 18.225.361 TL iken, toplam maliyeti 14.810.151 TL olmuş ve liman 3.415.210 TL kar elde etmiştir.

2012 yılı faaliyet raporunda Tekirdağ limanının eksikliklerin giderilmesi, limandaki feri iskelesinin geri sahasında çöken hasarlı bölgenin onarımı ve bu konuda gerekli yatırımların yapılması gerektiği raporda ifade edilmiştir (TDİ, 2013, s. 52).

Tablo.22: TDİ Tekirdağ Limanı 2013 Faaliyet Raporunun Analizi (TL)

Hizmet Grupları	2013 GERÇEKLEŞME		
	Hasılat	Maliyet	Sonuç
Pilotaj Hizmeti	1.202.806	673.673	529.182
Römorkaj Hizmeti	1.508.519	835.899	672.619
Palamar Hizmeti	440.096	260.832	179.263
Barınma Hizmeti	763.639	421.498	342.140
Yükleme-Boşaltma Hizmeti	18.757.422	10.847.003	7.910.419
Terminal Hizmeti	334.258	192.089	142.168
Tatlı Su Satışı	58.015	34.395	23.620
Diğer Hizmetler	1.318.738	709.148	609.590
GENEL TOPLAM	24.383.546	13.974.542	10.409.004

Kaynak: Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş., 2016.

Tekirdağ limanının 2013 yılı faaliyet raporunda tüm hizmet türleri bir önceki yıla göre artmıştır, bunun yanında ise en çok gelir getiren hizmet türü 7.910.419 TL ile yükleme/boşaltma hizmeti olmuştur. 2012 yılında zarar eden palamar hizmeti 2013 yılında % 1.150'lik bir artış göstererek 179.263 TL'ye ulaşırken, bir diğer zarar eden hizmet olan tatlı su satışı da %1.516'lık bir büyüme göstermiş ve 23.620 TL'ye çıkmıştır. Tekirdağ limanında 2012 yılında aktif olan yolcu salonu ve atıkların alınması hizmeti ise 2013 yılında faaliyet göstermemiştir. Liman bir önceki yıla göre % 204'lük bir büyüme gerçekleştirmiştir.

Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş.'ye 2013 yılı için 3 milyon TL'lik bir yatırım ödeneği ayrılmasına rağmen şirket muhtelif işlerin görülmesi için 149.004,25 TL'lik bir yatırım harcaması yapmıştır (TDİ, 2014, s. 16). Tekirdağ limanı da eksiklerin tamamlanması ve gerekli ihtiyaçların karşılanması için gerekli ödeneği tahsis etmiştir.

Tablo.23: TDİ Tekirdağ Limanı 2014 Faaliyet Raporunun Analizi (TL)

Hizmet Grupları	2014 GERÇEKLEŞME		
	Hasılat	Maliyet	Sonuç
Pilotaj Hizmeti	1.283.340	743.230	540.110
Römorkaj Hizmeti	1.562.847	904.134	658.713
Palamar Hizmeti	466.007	277.605	188.401
Barınma Hizmeti	659.017	382.902	276.115
Yükleme-Boşaltma Hizmeti	21.019.284	12.217.321	8.801.963
Terminal Hizmeti	256.919	145.055	111.864
Tatlı Su Satışı	37.130	21.883	15.246
Atıkların Alınması	25.76	18.51	7.25
Diğer Hizmetler	1.201.060	701.502	499.558
GENEL TOPLAM	26.485.633	15.393.652	11.091.980

Kaynak: Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş., 2016.

Tekirdağ limanında 2014 yılında toplam 26.485.633 TL gelir elde edilirken, 15.393.652 TL gider yapılmış ve dönem sonu net karı 11.091.980 TL olarak gerçekleşmiştir. 2014 yılı içerisinde en çok kar elde edilen hizmet türü

yükleme/boşaltmadır. Yükleme/boşaltma hizmeti kapsamında katı ve sıvı dökme yük, konteyner elleçleme ve bunun yanında demiryolunun faaliyete geçmesi ile artan Ro-Ro gemi sayısının net getirisi 8.801.963 TL olmuştur. Söz konusu yıl içerisinde elde edilen en düşük kar ise gemilerden atık alınması hizmetinden oluşmaktadır. Bir önceki yıla göre ise limanda % 6'lık bir büyüme meydana gelmiştir.

TDİ 2014 yatırımları için 4 milyon TL ödenek ayrılmış olup, bunun 224.375,70 TL'si yani % 5.61'lik kısmı harcanmıştır (TDİ, 2015, s. 16-17). Bu pay içerisinde en çok harcamayı yapan birim TDİ genel müdürlük olurken, geriye kalan paydan limanlar yatırımlarını gerçekleştirmişlerdir.

Tablo.24: TDİ Tekirdağ Limanı 2015 Faaliyet Raporunun Analizi (TL)

Hizmet Grupları	2015 GERÇEKLEŞME		
	Hasılat	Maliyet	Sonuç
Pilotaj Hizmeti	1.637.973	849.333	788.639
Römorkaj Hizmeti	2.738.244	1.362.738	1.375.506
Palamar Hizmeti	537.337	276.058	261.278
Barınma Hizmeti	637.798	361.617	276.181
Yükleme-Boşaltma Hizmeti	20.383.995	11.675.419	8.708.576
Terminal Hizmeti	7.994.747	3.026.474	4.968.272
Tatlı Su Satışı	38.720	23.393	15.327
Diğer Hizmetler	1.980.406	1.010.320	970.086
GENEL TOPLAM	35.949.224	18.585.355	17.363.868

Kaynak: Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş., 2016.

Tekirdağ limanının 2015 faaliyetlerini incelediğimizde yılsonu itibarı ile 17.363.868 TL kar elde edilmiştir. Limanının kar durumu ise bir önceki yıla göre % 56 oranında artış göstermiştir. Tekirdağ limanı hizmet türleri içerisinde ise en çok getiri sağlayan hizmet türü yükleme/boşaltma olmuş ve bu hizmeti terminal hizmeti ve römorkaj hizmeti takip etmiştir. Hizmet türleri içerisinde ise bir önceki yıla göre en çok değişim gösteren terminal hizmeti yani işletmenin denetim ve gözetimi altında bulunan çalışma sahalarında verilen hizmet olmuştur.

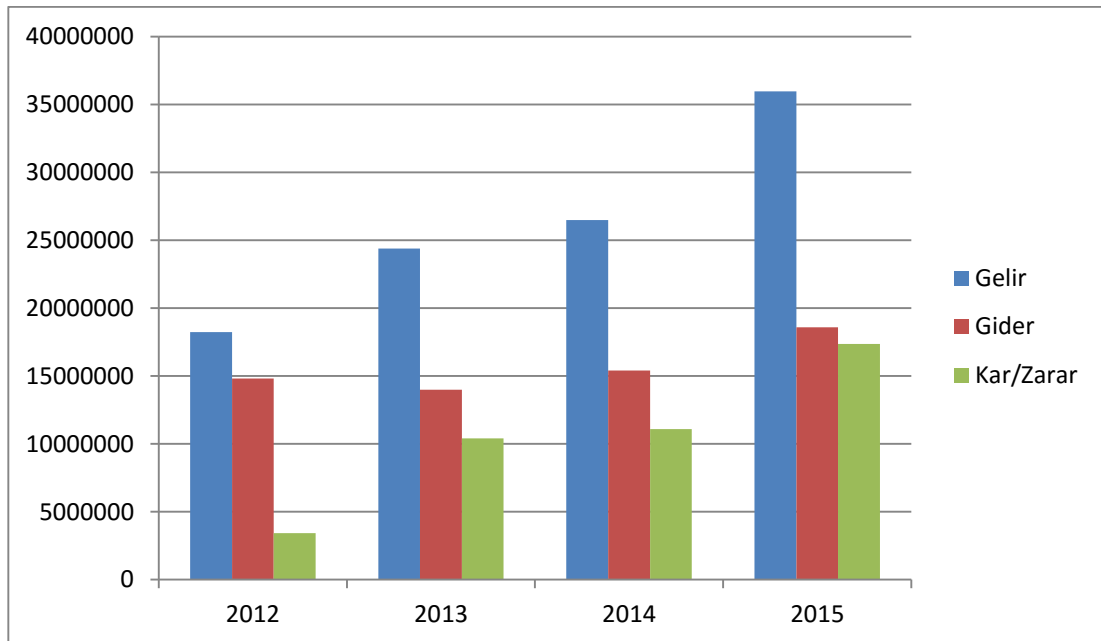
TDİ 2015 yılında yatırımlarını gerçekleştirmek üzere 4.500.000 TL ödenek verilmiş olup, 2015 yılı içerisinde şirket bunun % 11.48'lik yani 516.633,29 TL'lik kısmını harcamıştır. Bu yatırım payı içerisinde ise Tekirdağ limanına muayene çukuru açılması için 42.811 TL'lik bir ücret ödenmiştir (TDİ, 2016, s. 20-27). Yatırım ücretleri içerisinde ise en yüksek payı TDİ genel müdürlük almaktadır. Faaliyet raporlarını incelediğimizde, Tekirdağ limanı 2012-2015 yılları arasında sadece zaruri ihtiyaçlarını karşılamak için yatırım fonundan pay aldığı görülmektedir.

Tablo.25: TDİ Tekirdağ Liman İşletmesi Müdürlüğü Yıllar Sonu İtibarı ile Kar/Zarar Durumunun Karşılaştırılması (TL)

	Gelir	Gider	Kar/Zarar
2012 Gerçekleşme	18.225.361	14.810.151	3.415.210
2013 Gerçekleşme	24.383.546	13.974.542	10.409.004
2014 Gerçekleşme	26.485.633	15.393.652	11.091.980
2015 Gerçekleşme	35.949.224	18.585.355	17.363.868
GENEL TOPLAM	105.043.764	62.763.700	42.280.062

Kaynak: Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş., 2016.

Grafik.9: TDİ Tekirdağ Liman İşletmesi Müdürlüğü'nün Yıllar Sonu İtibarı ile Kar/Zarar Durumunun Dağılım Grafiği (TL)



TDİ Tekirdağ limanının 2012-2015 yılları arasındaki gelir gider durumunu incelediğimizde limanın uğrayan gemi sayısı ve elleçlenen yük miktarının artması ile birlikte limanın her geçen yıl gelirlerini artırdığı görülmektedir. Limanda gelirin en çok arttığı yılın ise 2015 olduğu görülmektedir. Tekirdağ limanı 2012 yılında 3.415.210 TL kar elde ederken, 2015 yılında ise karını 17.363.868 TL'ye çıkarmıştır. Limanının 2012-2015 yılları arasında % 408'lik bir büyüme gerçekleştirmiştir.

Tekirdağ ilinin değişen sosyo-ekonomik yapısı ve artan sanayileşme hareketleri liman ekonomisinin de büyümesine neden olmaktadır. Tekirdağ ilinde mevcut olan sanayi tesislerinin ihtiyaç duyduğu hammaddeyi ve yarı hammaddeyi elde etmesinde ve arz edilen ürünlerin pazarlanmasında denizyolundan yararlanma imkanlarına sahip olmasının avantajları ortadadır. Bu noktada sanayi sektörü ve liman ekonomisi birbirini tamamlayıcı niteliktedir (Eroğlu, 2016, s. 208). Tekirdağ limanına gemilerle getirilen sanayi ürünler, kimyasal ürünler ve tarımsal ürünler buradan bölge içerisine doğru gönderilmekte, daha sonra bu ürünler buralarda işlenmekte ve yeni ürünler ortaya konmaktadır. Buradan hareketle Tekirdağ ili ekonomisinin bölge ve ülke için yarattığı katma değer bu noktada artmaktadır. Bu noktada limanlar ile bölgedeki sanayi tesisleri karşılıklı etkileşim içinde hareket etmekte, büyüme ve kalkınmayı gerçekleştirmektedirler.

4.4.6. Nüfus Verileri

Tekirdağ limanındaki faaliyetlerin ve ticari gelişmelerin nüfus üzerindeki etkilerini incelemek üzere Tekirdağ ilinin 2012-2015 yılları arasındaki erkek, kadın ve 15-64 yaş arası aktif nüfus verileri ele alınmıştır.

Tablo.26: Tekirdağ İlinin Toplam Nüfus Sayısı

	2012	2013	2014	2015
ERKEK	439.124	450.149	466.956	482.404
KADIN	413.197	424.326	439.776	455.506
15-64 ARASI AKTİF NÜFUS	607.958	623.466	644.840	664.342
GENEL TOPLAM	852.321	874.475	906.732	937.910

Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu, 2016.

Tekirdağ ilinin nüfus yapısını incelediğimizde 2012-2015 yılları arasında sürekli bir artış olduğu görülmektedir. 2012 yılında toplam nüfus 852.321 iken % 10'luk bir artışla 2015 yılında toplam 937.910'a ulaşmıştır. Söz konusu yıllar içinde erkek nüfus, kadın nüfusundan her zaman fazla olmuştur. 15-64 yaş arası aktif nüfusun toplam nüfus oranının söz konusu yıllarda ortalama % 70,83 olduğu görülmektedir ve bu durum Tekirdağ ilindeki mevcut işgücü potansiyelini göstermektedir.

4.4.7. İstihdam

Liman verimi istihdamla olumlu bir ilişki içerisindedir ve limanlar bölgede büyük istihdam etkileri yaratmaktadır (Ferrari vd., 2012, s. 5). Limanlarda liman yönetimini sağlamak ve verilen hizmet ve faaliyetleri yerine getirmek için çeşitli operasyonel faktörlerin yanında emek gücüne yani insana da ihtiyaç duyulmaktadır. Bu noktada limanların istihdam konusunda doğrudan ve dolaylı olarak etkileri bulunmaktadır.

Doğrudan istihdam, limanın kendi bünyesi içerisinde hizmet ve faaliyetleri yerine getirebilmek amacıyla istihdam edilenler ve liman aracılığıyla denizyolu ulaştırması ile ilgili kurulmuş olan meslek mensuplarını ifade etmektedir (Baran, 2010, s. 117). Bunun yanında dolaylı istihdam bölgesel ekonomik aktörlerle olan ilişkiler ve global tedarik zincirinde yer alan tüm aktörlerin birbirleriyle etkileşimi sonucu ortaya çıkan istihdamı içermektedir (Arslan A. , 2014, s. 44). Bu noktada Tekirdağ limanlarındaki istihdam verilerini inceleyelim.

Tablo.27: TDİ Tekirdağ Limanı İstihdam Verileri

	2012	2013	2014	2015	2016
TDİ Personeli	16	20	15	18	18
Kocaman Lojistik	38	38	38	38	38
Sanmar Römorkaj ve Kılavuzluk	16	16	16	16	16
Güvenlik Personeli	22	22	22	22	22
Temizlik Personeli	3	3	3	3	3
TOPLAM	95	99	94	97	97

Kaynak: TDİ Tekirdağ Liman İşletmesi, 2016.

TDİ Tekirdağ limanında istihdam verilerini incelediğimizde, 2012-2016 yılları arasında limanda doğrudan istihdam edilen kişi sayısının yıllar itibari ile benzerlik gösterdiği ortadadır. Söz konusu yıllar arasında en fazla istihdam sağlayan firma % 39'luk bir oranla Kocaman Lojistik olurken, en az istihdam edilen kişi sayısını ise temizlik personelini oluşturmaktadır. TDİ personel sayısının yıllar içinde dalgalanma göstermesinin nedenleri ise personelin emekli olması ve ölüm gibi nedenlerden kaynaklanmaktadır.

Özel limanların genellikle bölgesel istihdama ve ticari tedarik zincirlerine etkisi kamu limanlarının bölgesel istihdama etkisinden daha fazla olmaktadır (Rodrigue & Schulman, 2013, s. 226). Bu noktada TDİ Tekirdağ Limanı'nın yanında ilde hizmet veren özel liman statüsünde olan Asyaport Limanı ise 2015'in Temmuz ayında faaliyete geçmiş olup, 1200 kişiye istihdam sağlayacak kapasiteye sahip bulunmaktadır. Bu noktada liman iş arayanlar için önemli bir istihdam noktası konumunda bulunmakta ve Tekirdağ ilinin iş ve çalışma hayatına önemli katkı sağlamaktadır.

Tekirdağ limanlarında liman sahalarında sağlanan istihdamın dışında gemi acenteleri, yük sevkiyatçıları, yük firmaları, lojistik firmaları gibi birçok meslek türünü ve burada istihdam edilen kişi sayısını kapsayan doğrudan istihdam türleri de liman sahalarına ek olarak istihdam sağlamaktadır.

Sonuç olarak limanlar sadece kendi hizmet ve faaliyet alanlarında istihdam yaratmazlar; bunun yanında dolaylı istihdam yaratarak da bölge ve ülke ekonomisinin ilerlemesine ve kalkınmasına önemli katkıda bulunmaktadır (Arslan A. , 2014, s. 44).

4.4.8. Vergiler

Türkiye'deki kamu ve özel limanlar kurumlar vergisine tabidir. Bunun yanında liman yönetimleri, limanların elde ettikleri gelirlerin vergilerinin ödenmesinin yanında, istihdam ettikleri personelin de vergilerini ödemekte ve ekonomiye katkı sağlamaktadırlar.

TDİ Tekirdağ Limanı Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş. genel müdürlük düzeyinde zarar etmesinden dolayı şirket kurumlar vergisi ödememektedir. Bunun yanında TDİ Tekirdağ Limanı bölgesel düzeyde sadece emlak vergisi ödemektedir.

Tablo.28: TDİ Tekirdağ Limanı'nın Ödediği Emlak Vergileri (TL)

	2012	2013	2014	2015
Emlak Vergisi	475,20	1.107,08	1.764,10	3.709,86

Kaynak: Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş., 2016.

TDİ Tekirdağ Limanı'nın 2012-2015 yılları arasında ödemiş olduğu emlak vergileri tabloda görülmektedir. 2012 yılında 475,20 TL ödemiş olan liman % 680'lik bir değişimle 2015 yılında 3.709,86 TL vergi ödemiş ve ekonomiye az miktarda da olsa katkıda bulunmuştur.

Limanda ödenen diğer vergi ve harçlar ise; gemi veya yük ile ilgili olarak alınması veya verilmesi gereken gerekli belgeler için ödenen damga vergisi, gümrük vergileri ve yapılan sefer ile ilgili olarak gemi ve liman harçları doğrudan sefer maliyetlerine yüklenmektedir (Saban & Güğçerçin, 2009, s. 6).

4.4.9. Tekirdağ-Edirne-Kırklareli İllerinin Dış Ticaret Verileri

Bu kısımda Tekirdağ limanlarının bölgesel kalkınmaya olan etkisini incelemek üzere bölgesel düzeyde Tekirdağ, Edirne ve Kırklareli illerinin dış ticaret verileri analiz edilecektir.

Tablo.29: Tekirdağ-Edirne-Kırklareli İllerinin Dış Ticaret Verilerinin Analizi (Milyon Dolar)

	Dış Ticaret	2012	2013	2014	2015
TEKİRDAĞ	İthalat	641,2	1.017,5	1.071,7	890,7
	İhracat	596,6	911,6	995,0	862,2
	Toplam	1.237,8	1.929,1	2.066,7	1.752,9
EDİRNE	İthalat	120,7	101,9	89,2	76,3
	İhracat	46,9	31,3	42,3	43,7
	Toplam	167,6	133,2	131,5	120,0
KIRKLARELİ	İthalat	138,3	193,2	142,5	122,5
	İhracat	141,1	258,7	402,3	506,4
	Toplam	279,4	451,9	544,8	628,9

Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu, Sayılarla Türkiye, 2016.

Trakya bölgesi içerisindeki illerin verilerini ele aldığımızda Tekirdağ ilinin dış ticaret konusunda bölge düzeyinde ilk sırayı aldığı görülmektedir. Bu oluşumda Tekirdağ ilinin diğer illere göre öne çıkan özellikleri olan limanlar ve sanayi sektörü arasındaki etkileşimin etkili olduğu söylenebilir. Tekirdağ ilinin dış ticaret verilerini incelediğimizde ithalat ve ihracat rakamlarının 2012-2014 yılları arasında sürekli arttığı, 2015 yılında ise azaldığı görülmektedir. 2012 yılında toplam 1.237,8 milyon dolar olan dış ticaret rakamları % 41.61'lik bir artışla 2015 yılı sonunda 1.752,9 milyon dolara çıkmıştır. Tekirdağ ilinin 2012-2015 arası verilerinde ithalatın ihracata göre yüksek olduğu görülmektedir. Bu noktada Tekirdağ limanının ihracattan çok ithalat amaçlı kullanıldığı ifade edilebilir. 2015 yılında dış ticaretin azalmasının nedenleri ise Ortadoğu ve Arap dünyasında yaşanan siyasal krizler ve iç savaşlar, Rusya ile olan siyasi gerginlik olarak Türkiye'nin dış ticaret yapısına benzer bir

şekilde Tekirdağ ilinin de dış ticaretini olumsuz etkilemiştir. Bu yaşanan krizlerin ve durgunluğun etkisi ile Tekirdağ'ın dış ticaretinde bir gerileme olduğu ortadadır. Bunun yanında Edirne ilinin ithalat rakamları her geçen yıl azalmış, ihracat rakamları ise dengesiz bir seyir izlemiştir. Edirne ilinde 2012 yılında toplam 167,6 bin dolar olan dış ticaret 2015 yılında 120,0 bin dolara gerilemiştir. Edirne ilinin 2012-2015 yılları arası dış ticareti % -28,40 bir kayba uğramıştır. Kırklareli'nde ise ihracatın her yıl arttığı, ithalatın ise 2014 yılından itibaren gerilemeye başladığı ifade edilebilir. 2012 yılında 141,1 bin dolar olan ihracat % 258'lik bir artışla 406,4 bin dolara çıkarken ithalat ise %-11'lik bir azalışla 138,3 bin dolardan 122,5 bin dolara gerilemiştir. Bu nokta da Kırklareli'nin ihracat odaklı bir yapıya sahip olduğu söylenebilir.

4.4.10. Tekirdağ İlinin Ülkeler Bazında Dış Ticareti

Tekirdağ ilinin 2012 ve 2015 yılları arasında ilk 10 ülke ile yaptığı dış ticaret ele alınarak bölge ekonomisi içindeki yeri analiz edilecektir.

Tablo.30: Tekirdağ İlinin 2012 ve 2013 Yıllarındaki Dış Ticaretinin İlk 10 Ülke Bazında Analizi (Milyon Dolar)

	2012		2013	
	İTHALAT	İHRACAT	İTHALAT	İHRACAT
1	Almanya 89.993.499	Almanya 134.201.802	Almanya 180.854.091	Almanya 160.978.892
2	Çin 75.511.329	İngiltere 35.858.966	Çin 112.424.379	Romanya 51.391.148
3	İtalya 63.890.110	Rusya 30.047.857	İtalya 105.972.428	Bulgaristan 49.829.854
4	Katar 33.189.192	Bulgaristan 24.793.168	Hindistan 49.380.036	İngiltere 47.984.707
5	İspanya 31.914.780	İtalya 21.702.455	Rusya 45.385.132	İtalya 41.028.263
6	Rusya 29.623.426	Fransa 21.043.250	Çorlu Avr.Serb.Bölgesi 40.983.089	Fransa 37.895.834
7	Çorlu Avr.Serb.Bölgesi 22.465.175	Romanya 18.717.338	İspanya 37.889.310	Rusya 30.580.337
8	Avusturya 21.394.960	Irak 18.268.064	Katar 32.426.708	İspanya 23.512.004
9	Hindistan 21.042.902	ABD 17.843.180	ABD 29.348.175	Mısır 21.170.477
10	Japonya 20.249.643	Danimarka 17.275.819	Avusturya 28.539.499	Belçika 20.846.310

Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu, 2016.

Tekirdağ'ın 2012 ve 2013 yıllarında en çok ihracat yaptığı ülke Almanya'dır. 2012 yılında Almanya'yı sırasıyla İngiltere ve Rusya takip ederken, 2013 yılında ise Romanya ve Bulgaristan takip etmiştir. 2012 yılında ihracat yapılan ilk 10 ülkenin toplam diğer ülkelere oranı ise % 56 olarak gerçekleşmiştir. 2012 yılında yapılan ithalatta ise ilk üç sırayı Almanya, Çin ve İtalya almıştır. Tekirdağ ilinin 2012 yılında ilk 10 ülke ile yaptığı ithalatın toplam ithalata oranı ise % 63'tür. 2013 yılında ilk 10 ülke ile yapılan ihracatın toplam ihracat içindeki payı %53 iken, ithalatta bu durum % 65 olarak gerçekleşmiştir. 2013 yılında Tekirdağ'dan ilk 10 ülke düzeyinde yapılan ithalat artarken, ihracat ise 2012 yılına göre azalmıştır.

Tablo.31: Tekirdağ İlinin 2014 ve 2015 Yıllarındaki Dış Ticaretinin İlk 10 Ülke Bazında Analizi (Milyon Dolar)

	2014		2015	
	İTHALAT	İHRACAT	İTHALAT	İHRACAT
1	Almanya 207.043.704	Almanya 167.685.216	Almanya 144.951.715	Almanya 148.490.198
2	Çin 128.477.300	İngiltere 53.645.251	Çin 118.369.892	Fransa 45.441.831
3	İtalya 100.661.573	Bulgaristan 53.065.895	İtalya 82.608.439	Bulgaristan 44.196.886
4	Rusya 63.602.874	Fransa 39.880.729	Rusya 44.400.984	İngiltere 41.307.904
5	Hindistan 45.387.103	İtalya 39.733.940	Çorlu 38.237.458	Romanya 34.306.371
6	Katar 43.471.594	Romanya 37.955.815	Hindistan 34.699.735	İtalya 33.848.045
7	Bulgaristan 40.991.550	Rusya 35.882.022	G.Kore 32.964.732	İspanya 25.188.823
8	Çorlu Avr.Serb.Bölgesi 34.103.379	İspanya 29.548.135	Bulgaristan 32.158.044	Mısır 22.124.170
9	ABD 34.008.172	Belçika 25.588.160	Katar 26.467.615	Polonya 22.102.229
10	Avusturya 29.505.876	Irak 22.121.271	Vietnam 22.586.173	Irak 21.566.599

Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu, 2016.

Tekirdağ'ın 2014 yılında dış ticaretinde ilk sırayı alan ülke yine Almanya olmuş, ihracatta İngiltere ve Bulgaristan, ithalatta ise Çin ve İtalya Almanya'yı takip etmiştir. 2014 yılında ilk 10 ülke ile yapılan ihracatın toplam ihracata oranı % 50 iken, ithalatta bu durum % 67 olarak gerçekleşmiştir. 2015 yılında Tekirdağ ilinden ilk 10 ülkeyle yapılan ihracatın toplam ihracat içindeki payı % 50, ithalattaki payı ise % 64 olarak gerçekleşmiştir. Tekirdağ ili 2012-2015 yılları arasında ilk 10 ülke ile ortalama % 52.25'lik bir ihracat yaparken, % 64.75 oranında da ithalat gerçekleştirmiştir. Tekirdağ ilinde yapılan ticaretin büyük bölümünün ilk 10 ülke ile yapıldığı ve bu durumun bölge ekonomisi için büyük önem arz ettiği ortadadır.

2012 ve 2015 yılları arasında ihracat ve ithalatı yapılan ürün grupları ise plastik ve mamulleri, elektronik aletler, alüminyum ve türevleri, boya mamulleri, giyim ve tekstil ürünleri, motorlu kara taşıtları ve bunların parçaları, cam ve türevleri, kağıt ve türevleri ile çeşitli mamullerden oluşmaktadır. Tekirdağ ilinin

2012-2015 arasındaki dış ticaret yaptığı ülkeler arasında çoğunluğu Avrupa ülkeleri oluştururken, bunu Asya ülkeleri takip etmektedir. 2012-2014 yılları arasında Rusya ile yapılan dış ticaret önemli bir paya sahipken, 2015 yılında yaşanan siyasi krizin etkisi ile 2015 yılında Rusya ile ihracat durma noktasına gelmiş, ithalat ise önemli oranda gerilemiştir. Tekirdağ ilinde ihracat ve ithalat yapılan ülkeler genelde benzerlik göstermektedir. Bu durumda Tekirdağ limanından hareket eden bir geminin söz konusu ülkelere ürünleri bıraktıktan sonra bu ülkelere ürün alarak tekrar Tekirdağ limanına gelerek ürünleri bıraktığından ve dış ticaret yapılan bu hatların verimli olduğundan söz edilebilir.

4.5. Tekirdağ Limanlarının Bölgesel Kalkınmaya Olan Etkilerinin Değerlendirilmesi

Günümüz denizyolu taşımacılığında limanlar kilit bir rol üstlenmektedir. Dünya dış ticaretinin % 85'nin denizyolu taşımacılığı ile yerine getirilmesi de limanların önemini ortaya koymakta ve her geçen gün dış ticaret-liman ilişkisi artmaktadır. Bu noktada limanlar önce bölgesel, sonra ulusal ve son olarak da global düzeyde ekonomik, beşeri ve sosyal vb. birçok faktörle etkileşim halindedir.

Dünyada her geçen gün artan liman ekonomisi içerisinde Tekirdağ ilinin limancılık faaliyetleri; dünyada 1970'li yıllarda başlayan liberalizasyon hareketlerinin artmasına paralel olarak, ulusal düzeyde sanayi kuruluşları ve ticaret potansiyeli de gelişme göstermiş, bu noktada bölgesel açıdan sanayi kuruluşlarının ham madde ve yarı madde vb. ihtiyaçlarını karşılamak ve arz edilen ürünlerin dağıtımını yapmak amacıyla liman ve sanayi kuruluşları arasındaki etkileşimde artmış ve sürekli gelişme göstermiştir.

Marmara Denizi kıyısında yer alan, coğrafi konumu nedeniyle bölgedeki illere göre ayrıcalıklı bir konumda olan Tekirdağ ilinde limancılık faaliyetleri geçmişten günümüze kadar artarak gelmiştir. TDİ Tekirdağ limanı, bölgesel düzeyde Tekirdağ ilinin yanında Edirne ve Kırklareli illeri de olmak üzere ticaret ve ulaşım faaliyetleri açısından önemli bir potansiyele sahiptir. Bölgesel düzeyde sanayi tesislerinin konum olarak limana yakın yerleri seçmesi ve ticaret hadlerini

gerçekleştirmek için, ulaşım ağları içerisinde en ucuz yol olan denizyolu ulaşımını kullanma imkanına sahip olmaları bulunmaktadır. Tekirdağ limanı kurulduğu ilk zamanlarda az sayıda iskelesi olan ve sadece bölgesel nitelikte hizmet veren bir liman iken; her geçen gün artan dış ticaret ve uluslararası etkileşime cevap verebilmek için zaman içerisinde ek iskeleler ve gerekli yatırımlar yapılarak birden çok maddenin elleçlendiği uluslararası hizmet veren bir liman haline gelmiştir (Eroğlu & Bozyiğit, 2013, s. 110).

Tekirdağ limanı 1997-2012 yılları arasında Akport Liman İşletmeleri tarafından işletilen özel bir liman iken, 2012 yılında sözleşme hükümlerinin yerine getirilememesinden dolayı sözleşmesi feshedilerek, bundan sonraki süreçte kamu limanı olarak faaliyetlerine devam etmiştir. 2012 yılından itibaren liman faaliyetlerini incelediğimizde işlem hacmini ve elleçleme miktarını artırdığı artırdığı, limanda işlem gören gemi sayılarının ve niteliklerinin de artmasına bağlı olarak bölgede ticari hareketliliğinde artmasıyla bölgede ekonomik faaliyetlerin çeşitlenmiş ve buna bağlı olarak sanayi kuruluşlarının da kapasitelerini artırmasıyla, sadece limanda doğrudan istihdam edilenlerin değil, bunun yanında dolaylı olarak da bölgesel düzeyde istihdam olanakları ortaya çıkmıştır. Bu noktada 2012-2015 yılları arasında ortalama 635.000 dolaylarında olan Tekirdağ ilinin aktif nüfusuna yani yüksek işgücü potansiyeline de bölgedeki istihdam olanaklarından yararlanma fırsatı vermektedir. Bunun yanında 2015 yılında faaliyete giren Asyaport limanının 1200 kişilik istihdam kapasitesine sahip olması da bölgesel düzeyde hem doğrudan hem dolaylı istihdamı artıracaktır.

TDİ Tekirdağ limanında son yıllarda yaşanan gelişmelerin yanında, 2015 yılında Asyaport limanında faaliyete geçmesi ile birlikte Tekirdağ ili yalnızca ulusal değil, aynı zamanda uluslararası lojistik merkez olabilecek kapasite ve imkânlarla erişmiş bir pozisyonda bulunmaktadır. Tekirdağ ilinde lojistik merkezin kurulması ilin sadece ticaretini değil, buna bağlı olarak birçok sektörün de kurulması ve gelişmesine yol açacaktır (Eroğlu, 2016, s. 209).

TDİ Tekirdağ Limanı ilin dış ticaretinin yerine getirilmesinde önemli bir merkezdir. Tekirdağ-Muratlı arasındaki demiryolunun tamamlanması ile limanın

faaliyetleri artmıştır. Bölgede ilk olarak Çorlu Avrupa Serbest Bölgesi ve bunun yanında mevcut bulunan Organize Sanayi Bölgeleri ile liman arasındaki etkileşim Tekirdağ ilinin dış ticaretinde ön plana çıkmaktadır. Bu noktada Tekirdağ ilinin dış ticaret verilerinde de görüldüğü gibi Çorlu Avrupa Serbest Bölgesi ithalat yapılan ilk 10 ülke arasında yer almaktadır. Çorlu Avrupa Serbest Bölgesi ve TDİ Tekirdağ limanı arasındaki mesafenin de 57 km olması limandan yararlanma konusundaki avantajları artırmaktadır.

Tekirdağ ilinde liman ekonomisinin gelişmesi ile birlikte öncelikle bölgesel daha sonra da ulusal düzeyde girdi katsayısı artmaktadır. Bu sayede Tekirdağ' da kişi başına düşen katma değer artmakta, bununla birlikte il sosyo-ekonomik açıdan gelişmekte ve kalkınmaktadır.

Tekirdağ ilinde limanların var olması; ilin ekonomik, sosyal ve beşeri açıdan gelişmesine katkı sağlamakla birlikte bazı zamanlarda altyapı yatırımlarının eksik olmasından dolayı kaynaklanan birçok sıkıntı ortaya çıkmaktadır. Örneğin, TDİ Tekirdağ limanını kullanan kamyon ve tırlar şehir trafiği ve düzenini bozmaktadır. Bununla birlikte kamyon ve tırlar karayollarının mevcut fiziki altyapılarına da zarar vermekte, trafik kazalarına neden olmaktadır (Koday & Baki, 2014, s. 451). Limanlar bunun yanında deniz ve çevre kirliliği, ekolojik sistemin bozulması, verimli alanların amaç dışı kullanımı gibi birçok olumsuz çevresel etkilere de neden olmaktadır.

Limanın olumlu etkilerini artırmak ve olumsuz etkilerini de azaltmak için gerekli veriler kullanılarak, bilimsel analiz ve çalışmaların yapılması ile TDİ Tekirdağ Limanı istenilen verim ve düzene ulaşabilir. TDİ Tekirdağ Limanı'nı dünyadaki limanlar arasında söz sahibi yapabilmek için dünyanın önde gelen limanları model alınarak bu bağlamda gerekli çalışmaların yapılması ve yatırımların yerine getirilmesi sonucu Asyaport limanı ile birlikte Tekirdağ ili bir liman kenti pozisyonuna dönüştürülmelidir.

SONUÇ

Bu çalışma Türkiye limanları içerisinde önemli bir konumda bulunan Tekirdağ limanının yaratmış olduğu ekonominin bölgesel kalkınmaya olan etkilerini incelemek üzere ilgili veriler analiz edilmiş ve sonuçları değerlendirilmiş, bu sonuçlar altında liman ekonomisinin bölgesel kalkınmaya olan etkilerini artırmak için önerilerde bulunulmuştur.

Dünya ticaretinin ve Türkiye'nin dış ticaretinin ortalama % 85'lik kısmı denizyolu taşımacılığı ile gerçekleştirilmektedir. Türkiye bulunduğu özel konum itibarı ile üç tarafı denizlerle çevrili olan; Avrupa, Asya ve Ortadoğu ülkeleri ile komşu, 8333 km'yi aşan kıyı şeridinde sahip bir yapısı ile denizyolu taşımacılığı için eşsiz bir konumda yer almaktadır. Bu noktada denizyolu taşımacılığının en önemli altyapısını oluşturan limanlar; ulusal ve uluslararası ticaretin yerine getirilmesinde dinamo görevi görmektedirler. Bu noktada günümüzde limanların ve yarattığı ekonominin önemi ortaya çıkmaktadır. Ülke olarak bu kadar avantaja sahip olduğumuz limanlarımızı daha iyi kullanmalı ve liman ekonomisinden maksimum verim elde etmeliyiz.

Bölgesel kalkınma olgusu ilk olarak; teorisyenlerin 2.Dünya Savaşının yıkıcı etkilerini ortadan kaldırmak ve ülkeler arasındaki eşitsizliği gidermek için ileri sürdükleri teorilerden meydana gelmiştir. İlerleyen yıllarda değişen ekonomik yapı, siyasal gelişmeler, sosyal faktörlerin de etkisi ile bölgesel kalkınma olgusu da değişmiş ve ortaya yeni teoriler atılmıştır. Devletler de bu teorilerden etkilenmiş, bölgeler arasındaki farklılıkları ortadan kaldırmak için çeşitli kalkınma politikalar izlemişler, bunun gerçekleştirilmesi içinde çeşitli araçlar kullanmışlardır.

Yeni Ekonomik Coğrafya yaklaşımına göre, bölgenin bulunduğu konum gereği öne çıkan özellikleri bölgesel kalkınmanın gerçekleştirilmesi için önem arz etmektedir. Bu yaklaşıma göre, Tekirdağ ilindeki limanlar da Trakya Bölgesi'nin gelişmesi ve kalkınması konusunda son derece önemli bir araçtır.

Ülkemizin Marmara Denizi kıyısında yer alan bir liman olan TDİ Tekirdağ limanı, denizyolu taşımacılığının gerçekleştirilmesinde önemli bir konumda

bulunmaktadır. Liman bulunduğu coğrafi konum, kıyı yapısının liman için uygun nitelikte olması; limanın önce bölgesel, sonra ulusal ve son olarak uluslararası düzeyde öne çıkmasına neden olmakta ve denizyolu taşımacılığı için de ülkemiz açısından önem arz etmektedir.

Tekirdağ limanı Osmanlı Devleti zamanında sadece bölgesel nitelikte bir liman iken, Cumhuriyetin ilanı ile birlikte önem kazanmaya başlamış, dünyada liberalizasyon hareketlerine de paralel olarak 1990'lı yıllardan itibaren Türkiye'nin dış ticaretinde söz sahibi olmuştur. Günümüzde TDİ Tekirdağ Limanı'nda toplam 7 iskele bulunmakta olup, iskelelere ait toplam 118.563 m liman alanı bulunmaktadır. Bunun yanında limanda dökme-sıvı yük ve konteyner elleçleme ile Ro-Ro taşımacılığı hizmeti verilmektedir.

Limn ekonomisi ve bölgesel kalkınma arasında pozitif ve anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Bu açıdan TDİ Tekirdağ limanı bölgesel kalkınma açısından büyük bir öneme sahip bulunmaktadır. Bölgesel etki açısından limanın hinterlandı önce Tekirdağ ilinden başlamakta, sonra ilçelere ve daha sonra da Edirne ve Kırklareli illerini doğru gittikçe genişlemektedir. Bu noktada limana uğrayan gemi sayısı ve elleçlenen yük miktarının Türkiye'nin toplam payının % 3'ünü oluşturması ve limanda verilen hizmetler karşılığı limanın elde ettiği gelirlerin her geçen yıl artması da limanların hem bölgesel kalkınmadaki rolünü, hem de ulusal ekonomideki önemini ortaya koymaktadır.

TDİ Tekirdağ limanının bölgedeki sanayi kuruluşları ile arasındaki etkileşimde bölgesel kalkınma açısından önem arz etmektedir. Şöyle ki; limanlar sanayi kuruluşlarının ihtiyaç duyduğu ham maddeyi temin etmede ve üretilen ürünün pazarlanmasında, ticaretin yapılmasında sanayi ile etkileşim içerisine girmektedirler. Bu noktada Trakya bölgesindeki sanayicilerin ithalat ve ihracat imkânları artmakta, bunun sonucunda liman ekonomisi de büyümektedir. Liman ve sanayi arasındaki bu etkileşim sonucu kişi başına katma değer artış olurken, önce Tekirdağ ilinin daha sonra bölgedeki diğer illerin de gelişmişlik seviyesi yükselmektedir. Limanlar sağlamış oldukları imkânlarla hem liman ekonomisinin büyümesine, hem sanayi

kuruluşlarının da gelişmesine yol açarak, bölgesel kalkınma açısından doğrudan ve dolaylı etkiler yaratmaktadır.

TDİ Tekirdağ limanı, doğrudan ve dolaylı olarak yaratmış olduğu istihdam imkânları ile de bölgesel kalkınmanın gerçekleşmesinde etkili olmaktadır. Bunun yanında 2015'in Temmuz ayında faaliyete geçen Asyaport Limanı da 1200 kişilik istihdam kapasitesi ve yaptığı yatırımlar ile bölgesel kalkınma için önem arz etmektedir.

Bölge düzeyinde dış ticaret verilerinde görüldüğü gibi bölge düzeyinde sürekli ilk sırayı alan il Tekirdağ olmaktadır. Bunun yanında ülkeler ile yapılan dış ticaretin ise her yıl arttığı görülmektedir. Bu noktada TDİ Tekirdağ limanının hem ulusal hem de uluslararası ticaretin gerçekleştirilmesinde ne derece önem arz ettiği bir kez daha görülmektedir.

Bölgesel kalkınma açısından önem arz eden TDİ Tekirdağ Limanı'nın da yaşanan gelişmeler ile birlikte söz konusu gelişimi ve büyümeyi sınırlandıran bir takım engeller ve sorunlar bulunmaktadır. Bu sorunlar ve çözüm önerilerini şu şekilde belirtebiliriz:

- Liman faaliyetlerinin artması ile birlikte artan trafik yükü sonucu karayolları yetersiz kalmaktadır. Bunun için trafik yükünü azaltacak ve liman artan ticari etkinliğine cevap verebilecek nitelikte karayollarının yapılması gerekmektedir.
- Limana hizmet veren demiryolu ulaşımı yetersiz kalmaktadır. Bölge düzeyinde liman-kent bağlantısını artıracak demiryolu ağı bağlantısının sağlanması liman faaliyetlerinin artmasına yol açacaktır.
- Limanın altyapı sorunları yatırımcıları kısıtlamakta, ticareti olumsuz etkilemektedir. Limanın rekabet şartlarını yerine getirecek yatırımların yapılması sonucu liman-sanayi etkileşimi artacak ve bölgesel ekonomi gelişecek, istihdam imkânları artacaktır.
- TDİ Tekirdağ limanı ve Asyaport Limanı'nın faaliyetleri sonucu lojistik sektörünün gelişmesi ile birlikte bu ihtiyaçlara cevap verebilecek lojistik köylerin kurulması gerekmektedir.

- Liman yatırımları ve mevcut liman işletmelerinin iyileştirilmesi konusunda hinterland ve limana gelen yük ile ilgili yurtiçi hizmetlerde rekabeti olumsuz etkileyen unsurlar engellenmelidir.
- Limanda yükleme/boşaltmanın uluslararası standartlara uygun yapılması için depo, antrepo ve muhafaza koşullarının geliştirilmesi gerekmektedir.
- Limanın global düzeyde rekabet edebilmesi ve işlem hacmini artırabilmesi için liman kapasitesinin büyütülmesi yerinde olacaktır.
- Bir model liman örneği oluşturularak limanda uzmanlaşma politikası izlenmeli ve Türkiye'ye rakip statüdeki yurtdışı limanları ile rekabet edebilecek düzeyde gerekli yatırımlar yapılmalıdır.
- Limanda çalışan personelin eğitim ve nitelik açısından kalifiye olması ve limancılık faaliyetlerine uygun özellikte olmaları sağlanmalıdır.
- Bilgi ve iletişim tekniklerinden en üst düzeyde yararlanılması, çağın gereklerine uygun teknolojinin kullanılması ve gerekli AR-GE çalışmalarının yapılması liman verimi açısından yerinde olacaktır.
- Limanda çevreye verilen zararın minimum seviyeye indirilmesi, can ve mal güvenliğinin en üst seviyede olması liman işletmeciliği açısından önem arz etmektedir.

TDİ Tekirdağ limanı bulunduğu coğrafi konum ve mevcut özellikleri ile denizyolu taşımacılığında ülkemiz limanları içerisinde önemli bir konumda bulunmakta ve uluslararası hizmet veren bir yapıya sahip bulunmaktadır. TDİ Tekirdağ limanının bölgesel kalkınmaya olan etkilerini artırmak üzere limanın fiziki yapısının ve ticaret hacminin gelişimini engelleyen etmenlerin ortadan kaldırılması ve gerekli düzenlemelerin yapılması gerekmektedir. Bu noktada TDİ Tekirdağ limanı; limanın mevcut şartlarını ve fonksiyonlarını iyileştirerek liman hacmini ve verimini artıracak; önce bölgesel kalkınmanın gerçekleşmesi, daha sonra ise ulusal ekonominin kalkınması için hizmet vermeye devam edecektir.

KAYNAKÇA

- Açı, Y. (2008). Hatay İlinin Sosyo-Ekonomik Yapısı ve Gelişme Potansiyeli. *Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi*, Çukurova Üniversitesi, Adana.
- Ada, E., Eliyi, D. T., Sevil, B., Yumurtacı, I. Ö., & Gürdoğan, E. U. (2008). Liman Yönetimi ve Rıhtım Atama Problemi. *Ege Akademik Bakış Dergisi* , 8 (1), 243-256.
- Adaçay, F. R. (2012). Kalkınma ve Sanayileşme Stratejileri. B. Günsoy, & C. Özsoy (Dü) içinde, *Anadolu Üniversitesi Açıköğretim Fakültesi Yayını* (s. 56-87). Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Açıköğretim Fakültesi Yayınları.
- Administration, O. S. (2010). Roll-On Roll-Off Ship and Dock Safety. Washington, Amerika.
- Akiş, E. (2011). Küreselleşme Sürecinde Bölgesel Kalkınma Yaklaşımındaki Gelişmeler ve Bölgesel Kalkınma Ajansları. *Sosyoloji Konferansları Dergisi* (44), 238-256.
- Akpınar, M. (2014). Gemilerde Enerji Verimliliği Planının Kabotaj Hattında Çalışan Türk Bayraklı Yüksek Hızlı Yolcu Gemisine Uygulanması ve Değerlendirilmesi. *Denizcilik Uzmanlık Tezi*, Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Yalova.
- Akpınar, R. (2012). Türkiye’de Değişen Bölgesel Kalkınma Politikaları. *Karadeniz Sosyal Bilimler Dergisi* (6), 29-46.
- Aksoy, S. (2011). Ro-Ro Terminalleri İçin Simülasyon Modellemesi. *Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi*, İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul.
- Aktakas, B. G. (2006). Bölgesel/Yerel Kalkınma, Bölgesel Gelişme İçin Bir Model. *Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi*, Çukurova Üniversitesi, Adana.
- Aktan, C. C. (2012). Piyasa Başarısızlığının Anatomisi ve Kamu Ekonomisi Rasyoneli. C. C. Aktan, & D. Dileyici (Dü) içinde, *Anadolu Üniversitesi Açıköğretim*

Fakültesi Yayını (s. 2-27). Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Açıköğretim Fakültesi Yayınları.

Akten, N., Alkan, G. B., & Akten, E. (2001). Ab Eşiğinde Türk Limancılığı: Sorunları ve Yeniden Yapılandırılması. *5.Ulaştırma Kongresi* . İstanbul.

Altay, N., Gacaner, A., & Çatık, N. (2004). Ege Bölgesinin Kalkınmasında Finansal Kurumsallaşma Araç Olabilir Mi? *DPT Kentsel Araştırmalar Sempozyumu* , 1 , 16-42. Denizli: DPT Yayınları.

Arslan, A. (2014). Kocaeli'nden Dünyaya: Derince Limanı ve Hinterlandı Projesi. İstanbul.

Arslan, G. E. (2008). Türkiye Açısından 'Bölgesel Kalkınma Ajansları' Uygulamasının Değerlendirilmesi. *Ekonomik Yaklaşım Dergisi* , 19 (Özel Sayı), 165-182.

Arslan, K. (2005). Bölgesel Kalkınma Farklılıklarının Giderilmesinde Etkin Bir Araç: Bölgesel Planlama ve Bölgesel Kalkınma Ajansları. *İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi* , 4 (7), 275-294.

Ataşi, A. (2012). Bölgesel Farklılıkların Oluşumu: Yeni Ekonomik Coğrafya Yaklaşımı. *İktisat Fakültesi Mecmuası* , 62 (2), 153-175.

Ateş, A., Karadeniz, Ş., & Esmer, S. (2010). Dünya Konteyner Taşımacılığı Pazarında Türkiye'nin Yeri. *Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi* , 2 (2), 83-98.

Balık, İ. (2014). Limanlar ve Liman Yeri Seçimi. (N. Aydemir, & G. Bayır, Dü) *Mavi Yaşam Araştırma ve Haber Dergisi* , 5 (9), 3-7.

Baran, H. (2010). Limanların Etki Alanı Saptanması İçin Bir Yöntem Önerisi (İzmir Alsancak Limanı). *Yayımlanmamış Doktora Tezi*, Dokuz Eylül Üniversitesi, İzmir.

Baran, H., & Atay, Ç. (2010). İzmir Alsancak Limanı'nın Etki Alanı ve İzmir Kentinin Ekonomik Yapısı ile Bağı. *Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi* , 2 (2), 67-81.

Baş, A. (2012). Kalkınma Ajanslarının Performans Durumlarının İncelenmesi. İstanbul.

Baykan, N. (. (2001). Türkiye Koşullarında Kombine Taşımacılık Bağlamında Konteyner Kara Terminali Oluşturmanın İrdelenmesi. *5.Ulaştırma Kongresi* . İstanbul.

Baykan, N. (. & Akyarlı, A. O. (2000). Sıkışıklık Yaşanan Limanlarımıza Alternatif Liman Önerilerinin Dünya Deniz Ticareti ve Kombine Taşımacılık Bağlamında Değerlendirilmesi. *III.Ulusal Kıyı Mühendisliği Sempozyumu* . Çanakkale.

Baykan, N. (. & Baykan, O. (1998). Limanlarda Konteyner Sahalarının Planlanmasında Yeni Bir Yaklaşım. *2.Ulusal Kıyı Mühendisliği Sempozyumu* . İstanbul.

Bayraktutan, Y., & Özbilgin, M. (2013). Limanların Uluslararası Ticarete Etkisi ve Kocaeli Limanlarının Ülke Ekonomisindeki Yeri. *Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi* (26), 11-41.

Berköz, L., & Tekba, D. (1999, Ağustos 23-27). The Role of Ports İn The Economic Development of Turkey. *39th European Congress of The Regional Science Association* . Dublin.

Biber, G. (2014). Marmara Bölgesi Konteyner Terminallerinde Gerçekleşen Ticarete Tekirdağ Asyaport Limanı'nın Sahip Olacağı Payın İncelenmesi. *Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi*, Namık Kemal Üniversitesi, Tekirdağ.

Boğa, M. (2012). Türkiye'de Limanlar ve Liman İşletmeciliği. *Mersin Deniz Ticaret Odası* , 21 (247), 27-29.

Bolat, F. (2010). Marmara Bölgesi Limanlarının Ana (Hub) Liman Özellikleri Yönünden Potansiyellerinin İncelenmesi. *Yayımlanmamış Doktora Tezi*, İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul.

Büyükdavras, S. (1972). Büyüme Kutupları Kuramı ve Türkiye'de Uygulanmasına İlişkin Çalışmalar. *Amme İdaresi Dergisi* , 4 (5).

Chai, S. N. (2005). Can Ports Contribute to The Economic Development of The Regions They Serve? Malmö, İsveç.

Çakar, İ. A. (2009). Türkiye'de Konteyner Taşımacılığının Yük Merkezi- Liman Aşaması İçin Alternatif Taşıma Sistemleri: İzmir Limanı Örneği. *Yayımlanmamış Doktora Tezi*, İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul.

Çatalbaş, N. (2007). Üniversite-Yerel Ekonomi İlişkisinde Kutuplaşma Teorisi İyi Bir Model Olabilir Mi? *Selçuk Üniversitesi Karaman İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi* (Özel Sayı), 90-101.

Çavdar, F. (2012). Türk Denizcilik Sektöründe Özelleştirme Uygulamaları ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş. Örneği. *Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi*, İstanbul Üniversitesi, İstanbul.

Çayır, A. S. (2008). Kruvaziyer Turizmi: İstanbul Galataport Örneği. *Uzmanlık Tezi*, Kültür ve Turizm Bakanlığı Yatırım ve İşletmeler Genel Müdürlüğü, Ankara.

Çekerol, G. S., & Nalçakan, M. (2011). Lojistik Sektörü İçerisinde Türkiye Demiryolu Yurtiçi Yük Taşıma Talebinin Ridge Regresyonla Analizi. *Marmara Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi* , 31 (2), 321-344.

Demircan, E. S. (2003). Vergilendirmenin Ekonomik Büyüme ve Kalkınmaya Etkisi. *Erciyes Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi* (21), 98.

Demirlioğlu, H. (2008). Türkiye Denizyolu Konteyner Taşımacılığının Kombine Taşımacılık ile Geliştirilmesi. *Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi*, İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul.

Derneği, U. T. (2007). Türkiye Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Sektör Raporu. İstanbul.

Deviren, N. V., & Yıldız, O. (2014). Bölgesel Kalkınma Teorileri ve Yeni Bölgeselcilik Yaklaşımının Türkiye'deki Bölgesel Kalkınma Politikalarına Etkileri. *Akademik Bakış Dergisi* (44).

Dinler, Z. (2001). *Bölgesel İktisat*. Bursa: Ekin Kitabevi Yayınları.

Doğan, B. B. (2011). Kalkınma İktisadının XX. Yüzyıldaki Gelişim Süreci, İktisat Politikalarına Etkisi ve Son On Yıllık Konjonktürün Disiplinin Geleceğine Olası Etkileri. *Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi* (22), 41-83.

Doğan, E. (2007). Türkiye'de Liman Özelleştirmeleri ve Tekirdağ Limanı'nın Özelleştirme Sürecinin İncelenmesi. *Tezsiz Yüksek Lisans Projesi*, Dokuz Eylül Üniversitesi, İzmir.

Dulupçu, M. A. (2006, Eylül). Bölgesel Politikalar Kopyalanabilir Mi? Bölgeselleş(tir)me (Yönetim) Karşısında (Yeni) Bölge(sel)cilik (Yönetişim). *Bölgesel Kalkınma ve Yönetişim Sempozyumu* . Ankara: ODTÜ-TEPAV.

Dulupçu, M. A. (2002). Kalkınma İktisadı Üzerine Bazı Düşünceler. *Gazi Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi* (1), 31-52.

Duman, R. (2014). Deniz Turizmi/ Kruvaziyer ve Yat Turizmi. *Gemi Acentalığı Eğitimi* . (N. Başarslan, Dü.) İstanbul: İMEAK Deniz Ticaret Odası Yayınları.

Durgun, A. (2006). Bölgesel Kalkınmada Turizmin Rolü: Isparta Örneği. *Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi*, Süleyman Demirel Üniversitesi, Isparta.

Elburz, Z. (2012). Türkiye'de Bölgelerin Ekonomik Performans Ölçümü: Shift-Share Analizi (1992-2008). *Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi*, İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul.

Elvan, L. (2012). Bölgesel Gelişme ve Bölgeler Arası Gelişmişlik Farkları. *Tartışma Metni* . Ankara: Türkiye Ekonomi Kurumu.

Erbay, R., & Özden, M. (2013). İktisadi Kalkınma Kuramlarına Eleştirel Yaklaşım. *Sosyal Bilimler Metinleri* (3), s. 1-26.

Erdal, M., Ünal, A., Akyüz, İ., Karaman, M., Arabul, M. Y., & Özer, Y. (2013). TR21 Trakya Bölgesi Lojistik Master Planı . Tekirdağ.

Erer, M. (2005). Türk Limancılık Sektörü ve Yönetiminin Yapılandırılması. *Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi*, İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul.

Erkal, M. E. (1978). Bölge Gelişmesi ve Bölgelerarası Dengesizlik. *Sosyoloji Konferansları Dergisi* , 42.

Erkmen, T., & Özkaynak, S. (2015, Kasım 5-6). Liman İşletmeciliğinde Sürdürülebilir Liman Ekonomisi Stratejisi. *Sürdürülebilirlik ve İnovasyon* . İzmir: II.Ulusal Liman Kongresi.

Eroğlu, İ. (2016). Tekirdağ Limanı'nın Coğrafi Özellikleri ve Türkiye Limanları Arasındaki Yeri. *Humanitas* (7), 189-213.

Eroğlu, İ., & Bozyiğit, R. (2013). Aliğa Limanı. *Marmara Coğrafya Dergisi* (28), 81-116.

Erol, S., Canca, A., & Çankaya, F. (2014). Gemi Büyüklüğü ve Yaşının İşletme Maliyetleri Üzerine Etkisi: Dökme Yük Gemileri Üzerine Bir Uygulama. *Journal of ETA Maritime Science* , 2 (2), 111-118.

Eryılmaz, T. (2011). Sürdürülebilir Kalkınma Kavramı ve Türkiye'de Sürdürülebilir Kalkınma. *Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi*, Başkent Üniversitesi, Ankara.

Esmer, S. (2003). Ege ve Marmarara Bölgesi Limanları Arz-Talep Projeksiyonu. *Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi*, Dokuz Eylül Üniversitesi, İzmir.

Eşiyok, B. (2012). Bölgesel Kalkınma, Yeni Bölgeselcilik ve Bölgesel Kalkınma Araçları. *Memleket Siyaset Yönetim Dergisi* , 7 (17), 200-248.

Fedai, A., & Madran, C. (2015, Kasım 5-6). Sürdürülebilir Liman Yönetimi ve Antalya'da İki Yat Limanında Vaka İncelemesi. *II.Ulusal Liman Kongresi* . İzmir.

Ferrari, C., Merk, O., Bottasso, A., Conti, M., & Tei, A. (2012). Ports and Regional Development: a European Perspective. *OECD Regional Development Working Papers* . OECD Publishing.

Fidan, A. (2014). Kabotaj ve Denizcilikteki Yeni İvmelenmeler. (N. Aydemir, & G. Bayır, Dü) *Mavi Yaşam Araştırma ve Haber Dergisi* , 5 (9), 15-17.

Filiztekin, A. (2008). *Türkiye'de Bölgesel Farklar ve Politikalar*. İstanbul: TÜSİAD Yayınları.

Fırat, E., Ürün, E., & Aydın, A. (2015). Kalkınma ve Eğitim İlişkisi: İnsani Gelişme Endeksine Göre Türkiye'nin Eğitim Düzeyinin Değerlendirilmesi. *International Conference On Eurasian Economies*, (s. 876-883).

Gökgöz, B. (2010). Dünyada ve Türkiye'de Kruvaziyer Turizmi ve Endüstrisi: Karadeniz'e Yönelik Bir Destinasyon Modellemesi. *Uzmanlık Tezi*, Kültür ve Turizm Bakanlığı Dış İlişkiler ve Avrupa Birliği Koordinasyon Dairesi Başkanlığı, Ankara.

Gönül, D. (2007). Bölgesel Planlama Politikaları ve Bir Araç Olarak Kalkınma Ajansları. *Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi*, İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul.

Görçün, Ö. F., & Görçün, Ö. (2008). İntermodal Taşımacılık ve Karayolu Demiryolu Entegrasyonu. M. Erdal içinde, *Konteyner Deniz ve Liman İşletmeciliği* (s. 305-316). İstanbul : Beta Yayıncılık.

Görgün, E. (2011). Geleceğin Turizm Anlayışında Kruvaziyer Turizm Uygulamaları. *Yüksek Lisans Dönem Projesi*, Trakya Üniversitesi, Edirne.

Günaydın, D. (2013). Türkiye'de Bölgeler Arası Gelişmişlik Farklarının Giderilmesinde Kalkınma Ajansların Yeri: İZKA Mali Destek Programları Örneği. *Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi* , 15 (1), 73-101.

Gündüz, S. (2008). Antik Limanlar Işığında Myndos Limanı ve Liman Yapıları. *Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi*, Uludağ Üniversitesi, Bursa.

Gürkaynak, G., İnanılır, Ö., & Tanık, T. (2012). Avrupa Birliği ve Türkiye'de Deniz Taşımacılığı Sektöründe Rekabet Hukuku Uygulamaları. *Rekabet Dergisi* , 13 (3), 79-138.

Han, E., & Kaya, A. A. (2008). *Kalkınma Ekonomisi Teori ve Politika*. Ankara: Nobel Yayın Dağıtım.

Harris, J. (2011). Sürdürülebilir Kalkınmanın Temel Prensipleri. (E. Özmete, Dü., & E. Özmete, Çev.) *Hacettepe Üniversitesi Sosyolojik Araştırmalar E-Dergisi* .

Hiç, M. (2001). Ellili Yıllardan Günümüze Kalkınma Ekonomisi. *İktisat Fakültesi Mecmuası* , 51 (2).

Hoyle, B. (1998). Cities and Ports: Concepts and Issues. *Vegueta* (3), 263-278.

Ildırrar, M. (2004). *Bölgesel Kalkınma ve Gelişme Stratejileri*. Ankara: Nobel Yayın Dağıtım.

İncaz, S. (2013). Deniz Taşımacılığının Deniz Ekonomisi Açısından Değerlendirilmesi. *Nişantaşı Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi* , 1 (2), 192-209.

Işık, A. (2009). Kültür ve Kalkınma: Vergi Kültürü Örneği. *Ege Akademik Bakış Dergisi* (9), 851-865.

Işık, N., & Kılınç, E. C. (2011). Bölgesel Kalkınma'da Ar-Ge ve İnovasyonun Önemi: Karşılaştırmalı Bir Analiz. *Osmangazi Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi* , 6 (2), 9-54.

Jung, B.-m. (2011). Economic Contribution of Ports to the Local Economies in Korea. *The Asian Journal of Shipping and Logistics* , 27 (1), 1-30.

Karaçay-Çakmak, H., & Erden, L. (2004). Yeni Bölgesel Kalkınma Yaklaşımları ve Kamu Destekleme Politikaları: Türkiye'den Bölgesel Panel Veri Setiyle Ampirik Bir Analiz. *Gazi Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi* , 6 (3), 77-96.

Karaçay-Çakmak, H., & Erden, L. (2005). Yeni Sanayi Odakları ve Sanayinin Yeni Mekan Arayışları: Denizli ve Gaziantep Örneği. *Cumhuriyet Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi* , 6 (1), 111-129.

Karaöz, M., & Oğuztürk, B. S. (2004). Bölgesel Kalkınmada Yenilik: Göller Bölgesi Üzerine Bir Araştırma. *Yönetim Bilimleri Dergisi* , 1 (3).

Kargı, N. (2009). Bölgesel Kalkınma Yaklaşımlarındaki Gelişmeler ve AB Perspektifi Altında Türkiye'nin Bölgesel Politika Analizi. *Uluslararası İktisadi ve İdari İncelemeler Dergisi* , 20-40.

Kaynak, M. (2003). Kalkınma İktisadının Kilometre Taşları ve Teknoloji. *Ekonomik Yaklaşım Dergisi* , 14 (49), 12-43.

Kaynak, R. (2013). Denizyolu ve Havayolu Taşımacılık Sistemleri. *Taşımacılık Sistemleri*. içinde Erzurum: Atatürk Üniversitesi Açıköğretim Fakültesi Yayınları.

Kayserilioğlu, E. (2004, Eylül). Deniz Taşımacılığı Sektör Profili. İstanbul: İstanbul Ticaret Odası.

Keçeli, Y. (2013). Limanlar ve Terminaller. *Taşımacılık Sistemleri* (s. 1-23). içinde Erzurum: Atatürk Üniversitesi Açıköğretim Fakültesi Yayınları.

Keskin, H. (2009). Kümelenme ve Sektörel Bağlantıları Açısından Isparta İli Orman Ürünleri Endüstrisinin Değerlendirilmesi. *Yayımlanmamış Doktora Tezi*, Süleyman Demirel Üniversitesi, Isparta.

Keskin, H., & Sungur, O. (2010). Bölgesel Politika Ekseninde Yaşanan Dönüşüm: Türkiye'de Kalkınma Planlarında Bölgesel Politikaların Değişimi. *Süleyman Demirel Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi* (21), 271-293.

Kılıç, N. Ö. (2013). Yerel Kalkınma ve Rekabetçilik Ekseninde Değişen Yeni Bölgeselcilik ve Kayseri. *Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi*, Niğde Üniversitesi, Niğde.

- Kırankabeş, M. C. (2013). Yeni Bölgesel Kalkınma Politikasının Yerel Aktörleri Olarak Kalkınma Ajanslarının Etkiliğinin Değerlendirilmesi: Türkiye Örneği. *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi* (35), 253-268.
- Kıymalıoğlu, Ü. (2004, Mart). Yığılma Ekonomileri. *DPT Kentsel Ekonomik Araştırmalar Sempozyumu* . Denizli: DPT Yayınları.
- Koday, S., & Baki, G. (2014). Gemlik Limanları. *Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi* , 18 (3), 431-454.
- Korkmaz, O. (2012). Türkiye’de Gemi Tasımacılığının Bazı Ekonomik Göstergelere Etkisi. *Business and Economics Research Journal* , 3 (2), 97-109.
- Kök, N. F. (2010). Bölgesel Kalkınma Turizm İlişkisinde Kümelenmenin Rolü: Kavramsal Bir Analiz. *Uzmanlık Tezi*, Kültür ve Turizm Bakanlığı Strateji Geliştirme Başkanlığı, Ankara.
- Krugman, P. (1999). The Role Of Geography In Development. *International Regional Science Review* , 22 (2), 142-161.
- Kum, M. (2011). İktisadın Yeni Coğrafi Açılımı: Yeni Ekonomik Coğrafya Yaklaşımı. *Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi* (30), 235-255.
- Kurumu, T. İ. (2015, Haziran). Sayılarla Türkiye-(Edirne-Tekirdağ-Kırklareli). Edirne.
- Kurumu, T. İ. (2016, Nisan). Sayılarla Türkiye-(Edirne-Tekirdağ-Kırklareli). Edirne.
- Kurumu, T. İ. (2016, Mart). Sayılarla Türkiye-(Edirne-Tekirdağ-Kırklareli). Edirne.
- Küçüker, C. (2000). Yeni Ekonomik Coğrafya ve Kalkınma. *Ekonomik Yaklaşım* , 11 (38), 1-45.
- Merk, O., & Li, J. (2013). The Competitiveness of Global Port-Cities: The Case of Hong Kong-China. *OECD Regional Development Working Papers* . OECD Publishing.

Milli Eğitim Bakanlığı (2011). Denizyolu Taşımacılığı. *Ulaştırma Hizmetleri* (s. 1-82). içinde Ankara: Milli Eğitim Bakanlığı Yayınları.

Milli Eğitim Bakanlığı (2011). Paletler ve Konteynerler. *Ulaştırma Hizmetleri* (s. 1-98). içinde Ankara: Milli Eğitim Bakanlığı Yayınları.

Notteboom, T. E., & Rodrigue, J.-P. (2007). Port Regionalization: Towards a New Phase In Port. *Maritime Policy & Management* , 296-313.

Odası, D. T. (2015, Haziran). Deniz Ticareti.

Odası, T. T. (2015). Tekirdağ Ekonomisi'ndeki Gelişmeler Araştırma Raporu. Tekirdağ.

Özdemir, D. (2003). Türkiye'de Bölgeler Arası Gelir Farklılıkları ve Yakınsama. *Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi*, Ankara Üniversitesi, Ankara.

Özdemir, M., & Başkol, M. O. (2010, Kasım). Thünen'den Krugman'a: Yeni Ekonomik Coğrafya (Gerçekten) Yeni mi? *TÜCAUM VI.Ulusal Coğrafya Sempozyumu* . Ankara.

Özdemir, Ü., & Deniz, T. (2013). Zonguldak Limanı'nda RO-RO Taşımacılığı. *Doğu Coğrafya Dergisi* (30), 103-114.

Özsoy, C. (2012). Kalkınma Teorileri. B. Günsoy, & C. Özsoy (Dü) içinde, *Anadolu Üniversitesi Açıköğretim Fakültesi Yayını* (Cilt 2668, s. 28-55). Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Açıköğretim Fakültesi Yayınları.

Parasız, İ. (2003). *Ekonomik Büyüme Teorileri*. Bursa: Ezgi Kitabevi.

Parasız, İ. (2005). *Kalkınma Ekonomisi*. Bursa: Ezgi Kitabevi.

Percoco, M., Ferrari, C., & Tedeschi, A. (2010). Ports and Local Development: Evidence From Italy. *International Journal of Transport Economics* , 37 (1), 9-30.

Pirili, M. U. (2011). Bölgesel Kalkınmada Kamu Yatırımlarının Rolü: Kuramsal Bir Değerlendirme. *Ege Akademik Bakış Dergisi* , 11 (2), 309-324.

Richardson, J. (2012). The Economic Impact of the Ports of Louisiana.

Rodrigue, J. P., & Schulman, J. (2013). The Economic Impacts of Port Investments. *The Geography of Transport Systems* .

Saban, M., & Güğerçin, G. (2009). Deniz Taşımacılığı İşletmelerinde Maliyetleri Etkileyen Faktörler ve Sefer Maliyetleri. *Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Dergisi* , 1 (1), 1-16.

Salim, A. M., & Dwarakish, G. (2015). Review on The Role of Ports in The Development of a Nation. *Aquatic Procedia* , 295-301.

Saraç, A. (2006). Bölgesel Kalkınma Modelleri ve Güneydoğu Anadolu Projesi(GAP). *Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi*, Adnan Menderes Üniversitesi, Aydın.

Sarıhan, Z. (2011). Yerel İktisadi Kalkınma Bağlamında Kalkınma Ajanslarının Rolü ve Türkiye Uygulamaları. *Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi*, Karamanoğlu Mehmetbey Üniversitesi, Karaman.

Serim, H. (2013). Türkiye'de Doğrudan Yabancı Yatırımların Bölge Bazında Belirleyicilerinin Yeni İktisadi Coğrafya Teorisi Kapsamında İncelenmesi. *Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi*, Hacettepe Üniversitesi, Ankara.

Sesli, E. (2008). Liman Özelleştirmeleri Sürecinde ve Sonrasında Rekabet. Ankara: Rekabet Kurumu Yayınları.

Sevinç, H. (2011). Bölgesel Kalkınma Sorunsalı: Türkiye'de Uygulanan Bölgesel Kalkınma Politikaları. *Girişimcilik ve Kalkınma Dergisi* , 6 (2), 36-54.

Şahin, D. (2008). Yönetimin Bölgesel Kalkınma Sorunlarına Uyumunun Sağlanması Bağlamında Kalkınma Ajanslarının Rolü. *Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tez Projesi*, Ankara Üniversitesi, Ankara.

Şipal, Y. Z. (2014). Türkiye'de Deniz Ulaşım Sektöründeki Firmaların Gemi Yatırım Stratejileri ve Finansmanı; Bir Uygulama. *Yayımlanmamış Doktora Tezi*, Adnan Menderes Üniversitesi, Aydın.

Şiriner, İ., & Doğru, Y. (2005). Türkiye Ekonomisi'nin Büyüme Dinamikleri Üzerine Bir Değerlendirme. *Yönetim Bilimleri Dergisi* , 3 (2), 163-182.

T.C. Resmi Gazete (2011, Mart 5). Tekirdağ Liman Yönetmeliği. 28730 . Ankara.

Talley, W. K. (2009). Port Economics.

Tekin, A. (2011). Küreselleşen Dünyada Bölgesel Kalkınma Dinamikleri, Kamu Politikaları ve Bölgesel Kalkınma Ajansları. *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi* (29), 37-48.

Teşkilatı, D. P. (2007). *Dokuzuncu Kalkınma Planı Denizyolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu*. Ankara : Devlet Planlama Teşkilatı Yayınları.

Tiftikçigil, B. Y. (2008). Bölgesel Kalkınma Politikalarında Yaşanan Dönüşüm ve Bölgesel Kalkınma Ajansları. *Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi, Bölgesel Sorunlar ve Türkiye – Sorunlar-TehditlerFırsatlar* . Kahramanmaraş: Sempozyum Kitabı.

Turhan, G. T. (2012). Kara Sınırı Komşuları ile Ticaretin Türkiye'nin Kalkınmasına Etkisi-Çekim Modeli Yaklaşımı-. *Yayımlanmamış Doktora Tezi*, Kadir Has Üniversitesi, İstanbul.

Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.ş. (2013). 2012 Faaliyet Raporu. İstanbul.

Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.ş. (2014). 2013 Yılı Faaliyet Raporu. İstanbul.

Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.ş. (2015). 2014 Faaliyet Raporu. İstanbul.

Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.ş. (2016). 2015 Faaliyet Raporu. İstanbul.

Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.ş. (2016). Liman Hizmetleri Tarifesi. İstanbul.

Ulaştırma Bakanlığı (2011). Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi. Ankara.

Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı (2012). Ulaşan ve Erişen Türkiye 2012. Ankara.

Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı (2016). Ulaşan ve Erişen Türkiye 2015. Ankara.

UNCTAD Stat. (2016). Mayıs 15, 2016 tarihinde <http://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx?ReportId=13321> adresinden alındı

Ünsal, E. M. (2007). *İktisadi Büyüme*. Ankara : İmaj Yayınevi.

Vurucu, A. N. (2013). Bölgesel Kalkınma Ajansları ve Bölgesel Eşitsizlik Üzerine Etkisi. *Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi*, İstanbul Kültür Üniversitesi, İstanbul.

www.asyaport.com. (2016). Mayıs 5, 2016 tarihinde <http://www.asyaport.com/tr-TR/hakkimizda/7/Page.aspx> adresinden alındı

www.denizticareti.gov.tr. (2016). Nisan 25, 2016 tarihinde https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/istatistik_filo.aspx adresinden alındı

www.tuik.gov.tr. (2016). Mayıs 10, 2016 tarihinde <http://www.tuik.gov.tr/PreTabloArama.do?metod=search&araType=vt> adresinden alındı

www.unctadstat.unctad.org. (2016). Mayıs 15, 2016 tarihinde <http://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx?ReportId=13321> adresinden alındı

Yaşar, O. (2005). Çanakkale Boğazı Doğu Kıyılarında Çevre Dostu Bir Liman: Çanakkale Kepez Limanı. *Uluslararası İnsan Bilimleri Dergisi* , 5 (2), 1-26.

Yavan, N. (2013). Küresel Kriz Sonrası Bölgesel Kalkınma Politikalarında Yeni Yaklaşımlar: Dünya Bankası, Avrupa Birliği ve OECD'nin Yaklaşımları. A. Demirci, & Y. Arı (Dü) içinde, *Coğrafyacılar Derneği Yıllık Kongresi Bildiriler Kitabı* (s. 520-534). İstanbul: Coğrafyacılar Derneği Yayınları.

Yavan, N. (2011). Teşviklerin Bölgesel Ekonomik Büyüme Üzerindeki Etkisi: Ampirik Bir Analiz. *Ekonomik Yaklaşım Dergisi* , 22 (81), 65-104.

Yavilioğlu, C. (2001). Ekonomik Kalkınma ve Motivasyon Arasındaki İlişki. *Cumhuriyet Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi* , 2 (2), 109-130.

- Yavilioğlu, C. (2002). Kalkınmanın Anabilimsel Tarihi ve Kavramsal Kökenleri. *Cumhuriyet Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi* , 3 (1), 109-130.
- Yiğit, S. (2014). Kümelenme Teorisi: Kavramsal Bir Çerçeve. *Osmangazi Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi* , 9 (3), 107-128.
- Yıldız, Z., & Topuz, H. (2011). Sosyal Sermaye ve Ekonomik Kalkınma İlişkisi Açısından Türkiye Üzerine Bir Değerlendirme. *Sosyal Siyaset Konferansları Dergisi* , 201-226.
- Yılmaz, B. (2011). Bölgesel Politikaların Tarihsel Gelişimi ve Yeni Bir Model Olarak Kalkınma Ajansları. *Akademik Fener Dergisi* , 29-41.
- Yılmaz, Z. (1999). Bölgesel Kalkınmanın Boyutları ve AB-Gümrük Birliği Çerçevesinde Türkiye'de Bölgesel Kalkınma. *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi* (3), 5.
- Yılmaz, M. (2002). İnsani Kalkınma Politikaları ve Türkiye Üzerine Bir Deneme. *Yayımlanmamış Doktora Tezi*, Adnan Menderes Üniversitesi, Aydın.
- Yollu, A. (2009). Kalite Standartlarının Örnek Bir Liman İşletmesine Uygulanması ve İyileştirme İçin Öneriler. *Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi*, İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul.
- Yüksel, Y., & Çevik, E. (2001). Akdeniz Limanlarında Gelişmeler ve Mersin Limanı. *3.Kentsel Altyapı Sempozyumu* . Eskişehir.
- Yüksel, Y., Çevik, E., Akyarlı, A., Yalçın, A. C., & Güler, I. (2002, Ekim 24-27). Dünya Liman Örnekleri ile Türkiye Limancılık Politikası Üzerine Bir Çalışma. *4.Kıyı Mühendisliği Ulusal Sempozyumu* . Antalya.