



AKDENİZ ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ



Keziban DEMİRDAL

LOJİSTİK ORGANİZASYON OLARAK ANTALYA LİMANI'NIN BÖLGESEL  
KALKINMADAKİ ROLÜ: TR61 BÖLGESİ'NDE FAALİYET GÖSTEREN DIŞ TİCARET  
FİRMALARI ÜZERİNDE BİR ARAŞTIRMA

Uluslararası Ticaret ve Lojistik Ana Bilim Dalı  
Yüksek Lisans Tezi

Antalya, 2021



AKDENİZ ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ



Keziban DEMİRDAL

LOJİSTİK ORGANİZASYON OLARAK ANTALYA LİMANI'NIN BÖLGESEL  
KALKINMADAKİ ROLÜ: TR61 BÖLGESİ'NDE FAALİYET GÖSTEREN DIŞ TİCARET  
FİRMALARI ÜZERİNDE BİR ARAŞTIRMA

Danışman

Prof. Dr. Ramazan Erturgut

Uluslararası Ticaret ve Lojistik Ana Bilim Dalı  
Yüksek Lisans Tezi

Antalya, 2021

**Akdeniz Üniversitesi**  
**Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğüne,**

Keziban Demirdal'ın bu çalışması, jürimiz tarafından Uluslararası Ticaret ve Lojistik Ana Bilim Dalı Yüksek Lisans Programı tezi olarak kabul edilmiştir.

Başkan : Prof. Dr. Şerife Gözde YİRMİBEŞOĞLU (İmza)

Üye (Danışmanı) : Prof. Dr. Ramazan ERTURGUT (İmza)

Üye : Doç. Dr. Sezai ÖZTOP (İmza)

Tez Başlığı: Lojistik Organizasyon Olarak Antalya Limanı'nın Bölgesel Kalkınmadaki Rolü: TR61 Bölgesi'nde Faaliyet Gösteren Dış Ticaret Firmaları Üzerinde Bir Araştırma
--

Onay: Yukarıdaki imzaların, adı geçen öğretim üyelerine ait olduğunu onaylarım.

Tez Savunma Tarihi : 27/07/2021

Mezuniyet Tarihi : ..../..../2021

(İmza)  
Prof. Dr. Suat KOLUKIRIK  
Müdür

## AKADEMİK BEYAN

Yüksek Lisans Tezi olarak sunduğum “Lojistik Organizasyon Olarak Antalya Limanı'nın Bölgesel Kalkınmadaki Rolü: TR61 Bölgesi'nde Faaliyet Gösteren Dış Ticaret Firmaları Üzerinde Bir Araştırma” adlı bu çalışmanın, akademik kural ve etik değerlere uygun bir biçimde tarafımda yazıldığını, yararlandığım bütün eserlerin kaynakçada gösterildiğini ve çalışma içerisinde bu eserlere atıf yapıldığını belirtir; bunu şerefimle doğrularım.

İmza

**Keziban DEMİRDAL**



**T.C.**  
**AKDENİZ ÜNİVERSİTESİ**  
**SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**  
**TEZ ÇALIŞMASI ORJİNALLİK RAPORU**  
**BEYAN BELGESİ**



**SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜ'NE**

<b>ÖĞRENCİ BİLGİLERİ</b>	
<b>Adı-Soyadı</b>	<b>Keziban DEMİRDAL</b>
<b>Öğrenci Numarası</b>	<b>20175265003</b>
<b>Enstitü Ana Bilim Dalı</b>	<b>Uluslararası Ticaret ve Lojistik</b>
<b>Programı</b>	<b>Tezli Yüksek Lisans</b>
<b>Programın Türü</b>	<b>(X) Tezli Yüksek Lisans ( ) Doktora ( ) Tezsiz Yüksek Lisans</b>
<b>Danışmanın Unvanı, Adı-Soyadı</b>	<b>Prof. Dr. Ramazan ERTURGUT</b>
<b>Tez Başlığı</b>	<b>Lojistik Organizasyon Olarak Antalya Limanı'nın Bölgesel Kalkınmadaki Rolü: TR61 Bölgesinde Faaliyet Gösteren Dış Ticaret Firmaları Üzerinde Bir Araştırma</b>
<b>Turnitin Ödev Numarası</b>	<b>1627264387</b>

Yukarıda başlığı belirtilen tez çalışmasının a) Kapak sayfası, b) Giriş, c) Ana Bölümler ve d) Sonuç kısımlarından oluşan toplam 107 sayfalık kısmına ilişkin olarak, 03/08/2021 tarihinde tarafımdan Turnitin adlı intihal tespit programından Sosyal Bilimler Enstitüsü Tez Çalışması Orjinallik Raporu Alınması ve Kullanılması Uygulama Esasları'nda belirlenen filtrelemeler uygulanarak alınmış olan ve ekte sunulan rapora göre, tezin/dönem projesinin benzerlik oranı;

alıntılar hariç % 10

alıntılar dahil % 12'dir

Danışman tarafından uygun olan seçenek işaretlenmelidir:

(X) Benzerlik oranları belirlenen limitleri aşmıyor ise;

Yukarıda yer alan beyanın ve ekte sunulan Tez Çalışması Orjinallik Raporu'nun doğruluğunu onaylıyorum.

( ) Benzerlik oranları belirlenen limitleri aşılıyor, ancak tez/dönem projesi danışmanı intihal yapılmadığı kanısında ise;

Yukarıda yer alan beyanın ve ekte sunulan Tez Çalışması Orjinallik Raporu'nun doğruluğunu onaylar ve Uygulama Esasları'nda öngörülen yüzdelik sınırlarının aşılmasına karşın, aşağıda belirtilen gerekçe ile intihal yapılmadığı kanısında olduğumu beyan ederim.

**Gerekçe:**

Benzerlik taraması yukarıda verilen ölçütlerin ışığı altında tarafımda yapılmıştır. İlgili tezin orjinallik raporunun uygun olduğunu beyan ederim.

03/08/2021

(imzası)

Prof. Dr. Ramazan ERTURGUT

## İÇİNDEKİLER

<b>ŞEKİLLER LİSTESİ .....</b>	<b>vi</b>
<b>TABLOLAR LİSTESİ .....</b>	<b>vii</b>
<b>GRAFİKLER LİSTESİ .....</b>	<b>viii</b>
<b>KISALTMALAR LİSTESİ .....</b>	<b>ix</b>
<b>ÖZET .....</b>	<b>x</b>
<b>SUMMARY .....</b>	<b>xi</b>
<b>TEŞEKKÜR.....</b>	<b>xiii</b>
<b>ÖNSÖZ.....</b>	<b>xiv</b>
<b>GİRİŞ.....</b>	<b>1</b>

## BİRİNCİ BÖLÜM

### LOJİSTİK, LOJİSTİK ORGANİZASYON VE LİMAN KAVRAMLARI KURAMSAL ANALİZİ

1.1. Lojistik ve Lojistik Organizasyon Kavramı .....	3
1.2. Liman Kavramı .....	4
1.3. Limanların Gelişimi.....	5
1.4. Limanların Sınıflandırılması .....	9
1.4.1. Kuruluşları Bakımından Limanların Sınıflandırılması.....	10
1.4.2. Doğal Yapıları Bakımından Limanların Sınıflandırılması.....	10
1.4.3. Gördükleri Hizmet Bakımından Limanların Sınıflandırılması.....	10
1.4.4. Trafik Tiplerine Göre Limanların Sınıflandırılması.....	10
1.4.5. Faaliyet Alanlarına Göre Limanların Sınıflandırılması.....	11
1.4.6. Sahiplerine Göre Limanların Sınıflandırılması.....	11
1.4.7. Yönetim Biçimlerine Göre Limanların Sınıflandırılması.....	11
1.5. Limanların İşlevleri .....	11
1.5.1. Limanların Lojistik İşlevleri.....	12
1.5.2. Limanların Üretim İşlevleri.....	12

1.5.3. Limanların Güvenlik ve Emniyet İşlevleri.....	12
1.5.4. Limanların Denetim İşlevleri.....	13
1.6. Limanlarda Verilen Hizmetler.....	13
1.6.1. Gemi ile İlgili Hizmetler.....	13
1.6.2. Eşya ile İlgili Hizmetler.....	14
1.7. Türkiye’de ve Dünya’da Denizyolu Taşımacılığı .....	14
1.8. Limanların Önemi ve Ülke Ekonomisine Etkileri.....	18
1.9. Antalya Limanı.....	21
1.9.1. Genel Bilgiler.....	21
1.9.2. Limanda Verilen Hizmetler.....	22
1.9.3. Liman Verileri.....	23

## İKİNCİ BÖLÜM

### BÖLGESEL KALKINMA

2.1. Bölgesel Kalkınma Kavramı .....	26
2.2. Bölgesel Kalkınma Politikası ve İlkeleri.....	27
2.2.1. Sosyal Karlılık İlkesi.....	27
2.2.2. Kalkınma Kutbu İlkesi.....	28
2.2.3. Halkın Katılımı İlkesi.....	28
2.3. Bölgesel Kalkınma Politikasının Amaçları .....	29
2.3.1. Büyüme Amacı.....	29
2.3.2. İstikrar Amacı.....	29
2.3.3. Dengeleme ve Eşitleme Amacı.....	30
2.4. Bölgesel Kalkınma Politikasının Araçları .....	30
2.4.1. Bölgesel Planlama.....	30
2.4.2. Kamu Yatırımları.....	31
2.4.3. Mali ve Vergisel Teşvik Tedbirleri.....	31
2.4.4. Kalkınma Ajansları.....	32

2.4.5. Diğer Araçlar.....	32
2.5. Bölgesel Kalkınmayı Açıklamaya Yönelik Teoriler .....	33
2.5.1. Merkezi Yerler Teorisi.....	33
2.5.2. Sektörler Teorisi.....	33
2.5.3. Yeni Sanayi Odakları Teorisi.....	33
2.5.4. İhracat Merkezleri Teorisi.....	34
2.5.5. Geleneksel Bölgesel Kalkınma Yaklaşımı.....	34
2.5.6. Tam Yığılma Yaklaşımı.....	35
2.5.7. Yeni Bölgeselcilik Yaklaşımı.....	35
2.5.8. Birikimli Nedensellik Yaklaşımı.....	36
2.5.9. İçsel Bölgesel Kalkınma Yaklaşımı.....	36
2.5.10. Merkez-Çevre Yaklaşımı.....	37
2.5.11. Keynesyen Bölgesel Kalkınma Yaklaşımı.....	37
2.5.12. Neo-Klasik Bölgesel Kalkınma Yaklaşımı.....	38
2.5.13. Kalkınma Kutupları Yaklaşımı.....	39
2.5.14. Yeni Ekonomik Coğrafya Yaklaşımı.....	40
2.6. Bölgesel Kalkınmayı Etkileyen Faktörler .....	41
2.6.1. Bölge İçi Faktörler.....	41
2.6.1.1. Altyapı Faktörleri.....	42
2.6.1.1.1. Doğal Altyapı.....	42
2.6.1.1.2. Maddi Altyapı.....	42
2.6.1.1.3. Kurumsal Altyapı.....	43
2.6.1.1.4. İnsan Kaynakları Altyapısı.....	44
2.6.1.2. Üst Yapı Faktörleri.....	44
2.6.1.2.1. Üretim.....	45
2.6.1.2.2. Tüketim.....	45
2.6.1.2.3. Bölüşüm.....	45
2.6.1.2.4. Dağılım.....	45



2.6.2. Bölge Dışı Faktörler.....	46
2.6.2.1. Politik Koşullar.....	46
2.6.2.2. Ekonomik Faktörler.....	46
2.6.2.3. Teknolojik Yenilikler.....	47
2.7. Türkiye’de Bölgesel Kalkınma Politikasının Gelişimi.....	47
2.7.1. Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1963-1967).....	48
2.7.2. İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1968-1972).....	49
2.7.3. Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı (1973-1977).....	49
2.7.4. Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı (1979-1983).....	50
2.7.5. Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1985-1989).....	50
2.7.6. Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı (1990-1994).....	51
2.7.7. Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1996-2000).....	51
2.7.8. Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (2001-2005).....	52
2.7.9. Dokuzuncu Kalkınma Planı (2007-2013).....	52
2.7.10. Onuncu Kalkınma Planı (2014-2018).....	52
2.7.11. On Birinci Kalkınma Planı (2019-2023).....	53
2.8. Beş Yıllık Kalkınma Planlarında Limanlar .....	53
2.9. Limanların Bölgesel Kalkınmaya Olan Etkileri .....	61

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### ANTALYA LİMANI VE TR61 BÖLGESİNDE FAALİYET GÖSTEREN DIŞ TİCARET FİRMALARI ÜZERİNDE BİR ALAN ARAŞTIRMASI

3.1. Araştırmanın Amacı ve Önemi .....	65
3.2. Araştırmanın Yöntemi .....	66
3.3. Örneklem Seçimi .....	66
3.4. Araştırmanın Kısıtları .....	67
3.5. Veri Toplama Araçları.....	67
3.6. Verilerin Analizi .....	69

3.7. Araştırma Bulgu ve Yorumları .....	69
3.7.1. TR 61 Bölgesi.....	69
3.7.1.1. TR61 Bölgesi'nde Nüfus.....	70
3.7.1.2. TR61 Bölgesi'nde İstihdam.....	71
3.7.1.3. TR61 Bölgesi'nde Ekonomi.....	72
3.7.1.4. TR61 Bölgesi'nde Ulaşım.....	74
3.7.1.5. TR61 Bölgesi Genel Değerlendirme.....	75
3.7.2. Araştırma Kapsamında Oluşturulan Temalara Yönelik Bulgular.....	76
3.7.2.1. Katılımcılara Ait Genel Bilgiler.....	76
3.7.2.1.1. Liman Dışı Katılımcılara Ait Genel Bilgiler.....	76
3.7.2.1.2. Liman İçi Katılımcılara Ait Genel Bilgiler.....	77
3.7.2.2. Limanın Yerleşik Olduğu Bölge ile İlişkisine Yönelik Bulgular.....	78
3.7.2.3. Bölgesel Kalkınma ve Liman İlişkisine Yönelik Bulgular.....	83
3.7.2.4. Limanların Güncel Sorunlarına Yönelik Bulgular.....	88
3.7.2.5. Limanların Bölgesel İşletmelerle Proaktifliğine Yönelik Bulgular.....	92
3.7.2.6. Limanlar ve İnovasyon İlişkisine Yönelik Bulgular.....	95
3.7.2.7. Antalya Limanı'nın Katılımcı Algıları Bakımından SWOT Analizi.....	99
<b>SONUÇ .....</b>	<b>102</b>
<b>KAYNAKÇA.....</b>	<b>106</b>
<b>EK 1- LİMAN İÇİ KATILIMCI GÖRÜŞME FORMU .....</b>	<b>124</b>
<b>EK 2- LİMAN DIŞI KATILIMCI GÖRÜŞME FORMU.....</b>	<b>126</b>
<b>ÖZGEÇMİŞ .....</b>	<b>128</b>

**ŞEKİLLER LİSTESİ**

Şekil 1.1 Dünya Limanları.....	19
Şekil 1.2 Antalya Limanı- Port Akdeniz .....	22
Şekil 3.1 Betimsel Analiz Süreci Aşamaları .....	69

## TABLOLAR LİSTESİ

Tablo 1.1 Limanların Gelişimi .....	6
Tablo 1.2 Dördüncü ve Beşinci Nesil Liman Karakteristikleri .....	8
Tablo 1.3 Dünya Ticareti ve Denizyolu Taşımacılığı .....	15
Tablo 1.4 Dünya Denizyolu Ticaret Filosu (1000 GT ve Üzeri).....	16
Tablo 1.5 Türkiye'nin Taşıma Şekillerine Göre Dış Ticareti (Milyon \$) .....	17
Tablo 1.6 Liman Ekonomisinin Etkileri .....	21
Tablo 1.7 Antalya Limanı Yük Cinsleri Bazında Elleçleme Miktarının Yıllara Göre Dağılımı .....	23
Tablo 1.8 Antalya Limanı'na Yük Cinsleri Bazında Uğrayan Gemi Sayısının Yıllara Göre Dağılımı .....	24
Tablo 1.9 Antalya Limanı Konteyner İhracatında Yıllar İtibarıyla Yük Cinsleri .....	24
Tablo 1.10 Antalya Limanı Konteyner İthalatında Yıllar İtibarıyla Yük Cinsleri .....	25
Tablo 3.1 İBBS Sınıflandırmasında Akdeniz Bölgesi .....	70
Tablo 3.2 TR61 Bölgesi Nüfus Bilgileri .....	71
Tablo 3.3 TR61 Bölgesi GSYH Rakamları .....	73
Tablo 3.4 TR61 Bölgesi İl Bazında İhracat Rakamları (Bin \$).....	74
Tablo 3.5 TR61 Bölgesi İl Bazında İthalat Rakamları (Bin \$).....	74
Tablo 3.6 Liman Dışı Katılımcılara Ait Genel Bilgiler.....	76
Tablo 3.7 Liman İçi Katılımcılara Ait Genel Bilgiler .....	78
Tablo 3.8 Antalya Limanı'nın Katılımcı Algıları Bakımından SWOT Analizi .....	99

**GRAFİKLER LİSTESİ**

Grafik 1.1 En Fazla Yük Elleçlemesi Yapılan İlk 10 Liman Başkanlığı Ekim 2020 Rakamları (Milyon Ton) .....	20
Grafik 3.1 TR61 Bölgesi Nüfus Bilgileri .....	71
Grafik 3.2 2010-2019 Arası TR61 Bölgesi Çalışma Çağındaki Nüfusun Toplam Nüfusa Oranı .....	72
Grafik 3.3 TR61 Bölgesi GSYH Oranları .....	72
Grafik 3.4 TR61 Bölgesi İl Bazında İhracat Rakamları (Bin \$).....	73
Grafik 3.5 TR61 Bölgesi İl Bazında İthalat Rakamları (Bin \$).....	74

## KISALTMALAR LİSTESİ

AB	Avrupa Birliği
ABD	Amerika Birleşik Devletleri
AR-GE	Araştırma ve Geliştirme
BAKA	Batı Akdeniz Kalkınma Ajansı
BGUS	Bölgesel Geliştirme Ulusal Stratejisi
BOTAŞ	Boru Hatları ile Petrol Taşıma Anonim Şirketi
BT	Bilgi Teknolojileri
BYKP	Beş Yıllık Kalkınma Planı
DAP	Doğu Anadolu Projesi
DEA	Veri Zarflama Analizi
DOKAP	Doğu Karadeniz Projesi
DPT	Devlet Planlama Teşkilatı
DWT	Dead Weight Tonnage
GAP	Güneydoğu Anadolu Projesi
GT	Gross Tonaj
GSYİH	Gayri Safi Yurt İçi Hasıla
ISPS	Uluslararası Gemi ve Liman Güvenliği Kodu
İBBS	İstatistikî Bölge Birimleri Sınıflandırması
İMEAK	İstanbul, Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz
KÖY	Kalkınmada Öncelikli Yöre
KÖYDES	Köy Altyapısı Destekleme Projesi
OECD	Ekonomik İş birliği ve Kalkınma Örgütü
OSB	Organize Sanayi Bölgesi
PCA	Temel Bileşenler Analizi
TCDD	Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
TDK	Türk Dil Kurumu
TEU	Twenty-Foot Equivalent Unit
TOBB	Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği
TÜİK	Türkiye İstatistik Kurumu
UNCTAD	Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı
UTİKAD	Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği

## ÖZET

Bölgesel kalkınma temelinde, ülkede yer alan coğrafi bölgelerin iktisadi büyümeden dengeli olarak pay almalarını öngören plan ve politikalar hazırlama gayretidir. Kalkınma süreci yerelden başlamakta ve küresel ölçekte anlam bulmaktadır. Limanlar ekonomik dengesizliklerin giderilmesi ve bölgesel kalkınmanın sağlanması noktasında önemli lojistik bağlantılardır. Limanların faaliyetlerinin etkinliği, oluşturduğu iş hacmi, istihdam gibi unsurlar bölge kalkınmasında etkili olabileceklerini göstermektedir. Isparta, Antalya, Burdur illerini kapsayan İBBS Düzey 2 sınıflamasına göre TR61 Bölgesi; kaynakları, gerekli altyapısı, ülke geneline nazaran ucuz iş gücü ve işgücü istihdamının büyük bir bölümünün hizmet sektöründe olması gibi faktörlerle lojistik merkez olabilme potansiyeline sahiptir. Ulusal, bölgesel ve yerel aktörlerce limanların öneminin anlaşılması, ülkelerin gelişmişlikleri bağlamında önem arz etmektedir. Bu motivasyonla hazırlanan çalışmada bölgede faaliyet gösteren ve Antalya Limanı'nı kullanan dış ticaret firmaları üzerinde bir araştırma yapılarak Antalya Limanı'nın bölgesel kalkınmaya olan etkileri incelenmiş, Antalya Limanı ve TR61 Bölgesi istatistiklerine de yer verilerek çalışmanın literatüre katkı sağlaması ve karar vericilere rehberlik etmesi amaçlanmıştır.

Araştırma nitel araştırma desenlerinden biri olan Betimsel Analiz Yöntemi ile gerçekleştirilmiştir. Yöntem doğrultusunda, lojistik organizasyon olarak Antalya Limanı'nın bölgesel kalkınmaya etkileri konusundaki, firma ve liman yetkililerinin algılarını keşfetmeye yönelik olarak yarı yapılandırılmış görüşmeler gerçekleştirilmiştir. Maksimum çeşitlilik örnekleme kullanılarak farklı katılımcıların deneyimlerine ulaşılması amaçlanmıştır. Bu kapsamda görüşmeler, Port Akdeniz Limanı'nda idari yapıda görev alan yetkililer ve TR61 Bölgesi'nde (Antalya-Isparta-Burdur) faaliyet gösteren ve Antalya Limanı'ndan hizmet alan dış ticaret firmalarının yetkilileri ile gerçekleştirilmiştir. Elde edilen veriler bilgisayar destekli nitel veri analiz programı kullanılarak çözümlenmiştir. Ortaya çıkan tema ve alt temalar araştırmacılara birçok yeni araştırma konusunu gündeme getirmiştir. Ayrıca araştırma yöntemini güçlendirmek adına görüşmeler esnasında elde edilen müşteri algıları neticesinde Antalya Limanı SWOT analizi yapılmıştır. Araştırma sonucunda Antalya Limanı'nın bölgede bulunmasının ithalat ve ihracat hareketlerinde etkili olduğu, ticareti kolaylaştırıcı etki yarattığı vurgusu ortaya çıkmış ve TR61 Bölgesi'nde kalkınma düzeyinin Antalya Limanı' vasıtasıyla nasıl artırılacağı üzerine çözüm önerileri sunulmuştur.

**Anahtar Kelimeler:** Liman, Bölgesel Kalkınma, TR61 Bölgesi, Lojistik.

**SUMMARY**

**THE ROLE OF ANTALYA PORT IN REGIONAL DEVELOPMENT AS A  
LOGISTIC ORGANIZATION: A RESEARCH ON FOREIGN TRADE COMPANIES  
OPERATING IN TR61 REGION**

On the basis of regional development, it is an effort to prepare plans and policies that envisage a balanced share of the geographical regions in the country from economic growth. The development process starts from the local and finds meaning on a global scale. Ports are important logistical links at the point of eliminating economic imbalances and ensuring regional development. Factors such as the efficiency of the activities of the ports, the volume of business they create and employment show that they can be effective in the development of the region. TR61 Region according to NUTS Level 2 classification covering the provinces of Isparta, Antalya, Burdur; It has the potential to become a logistics center with factors such as its resources, necessary infrastructure, cheap labor compared to the country in general, and the fact that a large part of labor force employment is in the service sector. Understanding the importance of ports by national, regional and local actors is important in the context of countries' development. In this study, prepared with this motivation, a research was conducted on the foreign trade companies operating in the region and using the Antalya Port, and the effects of Antalya Port on regional development were examined.

The research was carried out with the Descriptive Analysis Method, which is one of the qualitative research designs. In line with the method, semi-structured interviews were conducted to explore the perceptions of companies and port authorities on the impact of Antalya Port on regional development as a logistics organization. It is aimed to reach the experiences of different participants by using maximum diversity sampling. In this context, the meetings were held with the officials working in the administrative structure of Port Akdeniz and the foreign trade companies operating in the TR61 Region (Antalya-Isparta-Burdur) and receiving service from Antalya Port. The obtained data were analyzed using a computer-assisted qualitative data analysis program. The emerging themes and sub-themes have brought many new research topics to the agenda for researchers. In addition, in order to strengthen the research method, SWOT analysis of Antalya Port was made as a result of customer perceptions obtained during the interviews. As a result of the research, it was emphasized that the presence of Antalya Port in the region was effective in import and export movements and had a facilitating effect on trade, and solutions were offered on how to increase the level of development in the TR61 Region through Antalya Port.



**Keywords:** Port, Regional Development, TR61 Region, Logistics.

## TEŞEKKÜR

Tez yazım süreci boyunca değerli fikirleri ile yol gösterici olan tez danışmanım, kıymetli hocam Prof. Dr. Ramazan Erturgut'a teşekkür ederim.

Lisans ve Yüksek Lisans eğitimim boyunca her anlamda benden desteğini esirgemeyen, bilgi ve tecrübeleri ile her daim yanımda olan, bilim insanı kişiliğini ve insanîyetini örnek aldığım çok değerli hocam Doç. Dr. Sezai Öztıp'a çok teşekkür ederim.

Gece gündüz fark etmeksizin ilgisini esirgemeyen değerli hocam Dr. Öğr. Üyesi Özkan Yılmaz'a emekleri için teşekkür ederim.

Tüm destekleri için değerli arkadaşlarım Selin Bolat, Arş. Gör. Makber Tekin, Arş. Gör. Artuğ Eren Coşkun, Arş. Gör. Hasan Emin Gürler'e teşekkür ederim. Her zaman katkıları ile yanımda olan değerli geniş aile üyelerime, tezimin şekillenmesi adına görüşme gerçekleştirdiğim liman personeli ve diğer değerli katılımcılarıma teşekkürü bir borç bilirim. Hayatımın her alanında destekçi olan ve tez yazım sürecimde de bu desteği benden esirgemeyen sevgili eşim Abdullah Demirdal'a sonsuz teşekkür ederim.

**Keziban DEMİRDAL**  
**Antalya,2021**

## ÖNSÖZ

Limanların bölgelerin dışı açılan kapıları niteliğinde olmaları, ülkelerin küreselleşen dünyaya entegrasyonu sürecinde gelişimi ifade etmektedir. Nitekim küresel ölçekte incelendiğinde sosyo-ekonomik açıdan gelişmiş birçok bölgenin limanlarla bağlantılı bölgeler olduğu görülmektedir. Küreselleşen dünya ile beraber rekabet düzeyi artmıştır ve gelişim hızı ivme kazanmıştır. Bu doğrultuda yaşanan rekabet ortamında geride kalmamak, küreselleşen dünyaya ayak uydurmak adına gelişim göstermek esastır. Ancak bu konuda ilgili politika üreticiler ve yerel yöneticiler nezdinde gereken önemin verilmediği hususu göze çarpmaktadır.

Çalışma, limanların bölgesel kalkınmadaki önemini vurgulama ve bölgesel kalkınmada nasıl daha fazla aktif rol alabilirler sorusuna cevap alma ihtiyacı neticesinde ortaya çıkmıştır. Bu kapsamda TR61 Bölgesi ve Antalya Limanı incelenmiştir. Belirtilen soruya cevap aramak adına Antalya Limanı'nda idari yapıda görev alan yetkililer ile TR61 Bölgesi'nde (Antalya-Isparta-Burdur) faaliyet gösteren ve ilgili limandan hizmet alan dış ticaret firmalarının yetkilileri ile görüşülmüştür. Pandemi etkisi nedeniyle görüşmeler online ortamda gerçekleştirilmiştir. Verilerin doğru değerlendirilmesi amacıyla, firma bazlı yapılan görüşmeler, görüşme formundaki ifadeleri anlamlandırabilecek düzeyde bilgi birikimine sahip ihracat uzmanları ile gerçekleştirilmiştir. Konunun kapsamlı olarak değerlendirilebilmesi için Antalya Limanı ve TR61 Bölgesi'ne ait veriler ile müşteri algılarının tespit edilmesi sonucu oluşturulan Antalya Limanı SWOT analizi de çalışmada sunulmuştur. Nitel veri analiz yöntemlerinde geçerlik ve güvenilirliği sağlamaya yönelik veri çeşitlemesi/ üçgenleme yapılmış, akran değerlendirmesi yönteminden faydalanılmış ve görüşme sonrası katılımcı teyidi alınmıştır. Elde edilen bulgular, bilgisayar destekli bir program ve manuel tekniklerin yardımı ile analiz edilmiş ve ilgili literatür ile desteklenmiştir. Ortaya konan sonuçlar doğrultusunda çalışmanın literatüre katkı sağlamasının yanı sıra bölgesel ve yerel uygulayıcılara rehberlik edebileceği düşünülmektedir

## GİRİŞ

Küreselleşme ile birlikte artan rekabet koşulları ülkelerin kalkınma politikalarına önem vermesi gerektiğini ortaya koymaktadır. Türkiye'nin coğrafi yapısı deniz ticaretinin gelişmesi açısından oldukça elverişlidir. Dünya ticaretinin büyük oranda deniz yolu ile gerçekleştirilmesi, ticaretin ana merkezleri limanların önemini artırmaktadır. Bu kapsamda hazırlanan bölgesel kalkınma planlarında limanlara yönelik yatırımlar büyük önem arz etmektedir.

Limanlar buldukları bölgelerin kalkınma odaklarıdır. Limanlar ve yerleşik buldukları bölge arasında yakın bir ilişki söz konusudur. Küresel pazar ile yerel pazarların kesişim noktası olması nedeniyle limanlar, ülkelerin dışa açılan kapıları olarak nitelendirilmektedir. Bölgede sağladıkları katma değer ile istihdamı, işletmelerin faaliyet kazançlarını, emek gelirlerini, bölgedeki yatırım kararlarını etkileyerek limanlar, bölgesel kalkınmada etkinlik sağlayabilmektedir. Limanların bölge açısından sağladığı katma değer göz önüne alınarak politikalar üretilmesi, bölgesel kalkınmanın sağlanmasında önem arz etmektedir.

Bölgesel dengesizliklerin giderilmesi noktasında günümüzde birçok ülke liman ekonomisinden destek almaktadır. Liman bölgede yarattığı sosyal ve ekonomik etkiler sayesinde bölgesel anlamda kalkınma düzeyinin artırılmasında bir araç görevi üstlenmektedir. Ancak tüm sektörlerle hizmet veren bu lojistik oluşumlarda yaşanan problemler bölgesel kalkınmada etkinliğin artırılmasına engel olmaktadır. Ortaya çıkan problemlerin tespit edilmesi suretiyle limanlarda iyileştirmeler sağlanması, bölgesel kalkınmada etkinliği artıracaktır. Limanların proaktif hareket etmesi sağlanarak inovasyon sisteminde aktif katılımcı haline getirilmesi ile bölgesel kalkınma düzeyinde artış sağlanabilmesi beklenmektedir. Bu bağlamda, Antalya Limanı da TR61 Bölgesi'nin kalkınması açısından önem ifade etmektedir. Bölgede etkili bir kalkınma planının uygulanması suretiyle mevcut gelişim potansiyeli yüksektir. Liman faaliyetleri bölge için önem arz etmekte ve bölgesel kalkınmada rekabetçi avantajlar sunmaktadır.

Limanların bölgesel kalkınmadaki rolü üzerine yapılan çalışma sayısı azdır. Literatürde liman ekonomileri ve çevresel etkileri incelenmiş ancak bölgesel kalkınma aşamasında limanların rolü üzerinde pek fazla durulmamıştır. Çalışmalarda limanların ekonomik etkilerine odaklanılmış ve çarpan etkisi ile ortaya konulmuştur. Bu kapsamda çalışmanın temel amacı; lojistik bir organizasyon olan Antalya Limanı'nın bölgesel kalkınmadaki önemini ortaya koymak, mevcut problemlerin tespiti ve çözümüne yönelik önerilerde bulunulması suretiyle

bölgesel kalkınmadaki etkileşimsel hacminin artırılmasına yönelik belirlenecek politikalarda yol gösterici olmaktadır.

Çalışmanın birinci bölümünde limanın kavramsal çerçevesi sunulmuştur. Bu kapsamda liman kavramı açıklanmış, limanların gelişiminden, sınıflandırılmasından ve işlevlerinden söz edilmiştir. Limanlarda verilen hizmetler, gemiye ve eşyaya verilen hizmetler şeklinde sınıflandırılarak açıklanmıştır. Limanların denizyolunun önemli geçitleri olması sebebiyle denizyolu ulaşımından bahsedilmiştir. Limanların önemine vurgu yapılarak ülke ekonomilerine katkıları ifade edilmiştir. Araştırma kapsamında yer alan Antalya Limanı'na ait genel özellikler ve istatistikler de bu bölümde yer almaktadır.

Çalışmanın ikinci bölümünde bölgesel kalkınma kavramının bir çerçevesi sunulmuştur. Bu kapsamda bölge kavramı açıklanmış, ardından bölgesel kalkınma kavramı tanımlanmıştır. Bölgesel kalkınma politikaları ve ilkelerinden söz edilmiştir. Bölgesel kalkınma politikasının amaç ve araçları sunulmuştur. Tarihsel süreç içerisinde bölgesel kalkınmayı açıklamaya yönelik oluşturulmuş teorilerden bahsedilmiştir. Bölgesel kalkınmayı etkileyen faktörler sınıflandırılarak açıklanmıştır. Türkiye'de uygulanan bölgesel kalkınma politikalarına yer verilmiştir. Limanların bölgesel kalkınma planlarında nasıl yer aldığına yönelik değerlendirmelerde bulunulmuştur. Ardından araştırma konusu doğrultusunda limanların bölgesel kalkınmadaki rolü üzerine açıklamalara yer verilmiş ve ilgili alan yazını ile detaylandırılmıştır.

Son olarak üçüncü bölümde araştırmanın temel problemi, lojistik organizasyon olarak Antalya Limanı'nın bölgesel kalkınmadaki rolü, nitel araştırma deseni vasıtasıyla aktarılmıştır. Araştırmanın amacı ve önemi açıklanmıştır. Araştırma örneklemi ve TR61 Bölgesi hakkında bilgilere yer verilmiştir. Veri toplama araçları, araştırmanın sınırlılıkları ve veri analiz sürecinden bahsedilmiştir. Elde edilen bulgular, doğrudan alıntılar yoluyla aktarılmış ve yorumlanmıştır. Katılımcı algıları bakımından Antalya Limanı SWOT analizi yapılmıştır. Çalışmanın sonucunda Antalya Limanı'nın bölgesel kalkınmada etkili bir araç olduğu ancak yaşadığı darboğazlar sebebiyle bu etki düzeyini artıramadığı ortaya çıkmıştır. Antalya Limanı'nın bölgesel kalkınmadaki etkinliğinin artırılmasına yönelik çözüm önerilerinde bulunulmuştur.

## **BİRİNCİ BÖLÜM**

### **LOJİSTİK, LOJİSTİK ORGANİZASYON VE LİMAN KAVRAMLARI KURAMSAL ANALİZİ**

Denizyolu taşımacılığının ayrılmaz parçası olan limanlar, ülkelerin gelişme süreçlerinde önemli rol oynamaktadır. Tarih boyunca modern ekonomileri şekillendiren dönüştürücü etkilerin çoğu denizden gelmiş ve limanlar sayesinde ülkeye girmiştir. Bu nedenle şehirlerin gelişmişlikleri ve liman sistemlerinin büyümesi birbiriyle yakından ilişkilidir (Suykens, 1989: 437). Uluslararası ticaretin %83 oranında denizyolu taşımacılığı vasıtasıyla gerçekleştiği (İMEAK Deniz Ticaret Odası, 2020: 8) ve şehirlerin gelişmişliklerinin limanlar ile olan ilişkisi göz önüne alındığında; ulusal, bölgesel ve yerel aktörlerce limanların öneminin anlaşılması ülkelerin gelişmişlikleri bağlamında önem arz etmektedir.

Çalışmanın bu bölümünde öncelikle lojistik ve lojistik organizasyon kavramına kısaca değinilecektir. Ardından limanın kavramsal çerçevesi sunulacaktır. Liman kavramı açıklanacak, limanların gelişiminden, sınıflandırılmasından ve işlevlerinden söz edilecektir. Limanlarda verilen hizmetler, limana ve yüke verilen hizmetler şeklinde sınıflandırılmak suretiyle yer alacaktır. Limanların denizyolunun önemli geçitleri olması sebebiyle denizyolu ulaşımından bahsedilecektir. Limanların önemine vurgu yapılarak ülke ekonomilerine katkıları açıklanacaktır. Çalışma kapsamında yer alan Antalya Limanı'na ait genel bilgiler ve istatistikler verilecektir.

#### **1.1. Lojistik ve Lojistik Organizasyon Kavramı**

Lojistik kavramı daha önceleri askeri kökenli bir ifade olarak kullanılırken ekonomi biliminin ortaya çıkışı ile beraber çok yönlü olarak incelenmeye başlanmış, ayrı bir uzmanlık ve çalışma alanı haline gelmiştir (Koban ve Keser, 2010: 45). Küreselleşme, teknolojik gelişmeler ve farklılaşan rekabet ortamı neticesinde köklü bir değişime uğramış, taşımacılık kavramını da kapsayan geniş bir içerik kazanmıştır. Temelde üretim ve dağıtım fonksiyonlarının ara yüzü şeklinde ifade edilmektedir (Tutar vd., 2009: 191). Lojistiğin tanımı, Lojistik Yönetimi Konseyi (The Council of Logistics Management: CLM) tarafından; “müşteri gereksinimlerine cevap vermek amacıyla hammaddelerin, süreç içerisindeki stokların, nihai ürünlerin ve ilgili bilgilerin çıkış noktasından tüketim noktasına kadar verimli, uygun maliyetli akışı ve depolanması işlemlerinin planlanması, uygulanması ve kontrol edilmesi süreci” şeklinde tanımlanmıştır (Mabert ve Venkataramanan, 1998: 539). Başka bir tanıma göre ise lojistik; “mal ve hizmetlerin; tedarik, elleçleme, taşıma, depolama ve dağıtımı ile stok kontrolü

ve hurdaya ayırma faaliyetlerinin birbiri arasındaki bilgi transferini de içerecek ve değer yaratacak şekilde kaynak noktasından başlayarak son kullanıcıya kadar olan ileri ve geri yönlü sistematik akışını” ifade etmektedir (Erturgut, 2016: 2). Tanımlardan da anlaşılacağı üzere lojistik faaliyetler, organizasyon gerektiren faaliyetlerdir. Başlangıç ve bitiş noktaları arasında organize edilmiş bir akış ifade edilmektedir.

Organizasyon kavramı, rasyonellik temeli üzerine kurulmuştur ve artan işletme faaliyetlerinin düzenlenmesi, iş ilişkileri ile görev tanımlarının belirlenmesi, örgütlenme fonksiyonunun yerine getirilmesi işlevini üstlenmektedir (Ertürk, 2013: 93). Lojistik organizasyon ise, lojistik faaliyetlerin gerçekleştirildiği örgütlenmiş yapılar şeklinde tasvir edilebilir. Lojistik organizasyonlarda, lojistik faaliyetlerin ve bunların yönetiminin rekabet edebilirliği kritik öneme sahiptir (Johanessen ve Solem, 2002: 31). Bu çalışmada limanlar da lojistik bağlantı noktaları olmaları sebebiyle üstlendikleri birçok lojistik faaliyet nedeniyle lojistik organizasyon olarak nitelendirilmiştir. Limanlar temelde; gemilerin hızlı bir şekilde gönderilmesi ve kargoların en düşük maliyetle, güvenli ve hızlı akışının sağlanması gibi faaliyetlerin gerçekleştirilmesi noktasında organize olmaktadır (Esin, 2017: 57).

## 1.2. Liman Kavramı

Limanlar, ticari taşımacılıkta en çok tercih edilen ulaştırma modu olan denizyolu taşımacılığının ana unsurudur. Ülkelerin dünyaya açılan kapıları olarak nitelendirilen limanlar ekonomik ölçekte gelişmiş yerlerde kurularak kuruldukları bölgeyi birçok açıdan etkilemektedir. Bölgelerin hatta ülkelerin ekonomilerine katkısı büyük olan limanlar farklı şekillerde tanımlanmaktadır. Bunlardan birkaçını ifade etmek gerekirse:

“Limanlar; 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 gerçekleştirildiği, ülkelerin belirli bölgelerinde çeşitli ekonomik faaliyetlerin yürütüldüğü ve taşıma türleri arasında transferin gerçekleştirildiği, belirli sınırları olan kara ve deniz yapıları olarak tanımlanabilir.” (Baykan ve Akyarlı, 2000: 326).

“Liman; gemilerin dalga, akıntı, rüzgâr, buz gibi çevresel ve meteorolojik etkenlere karşı korunduğu, rıhtım, iskele ve şamandıralarına deniz taşıma araçlarının yanaşıp bağlanabildiği, demir atarak sığınabildiği, gemi ve kıyı arası yük ve insan naklinin yapılabilirdiği, sahalarda yüklerin muhafaza edilebildiği kara ve deniz alanlarıdır.” (Yüksel ve Çevik, 2010: 1).

“Liman; gemilerin olumlu veya olumsuz deniz ortamında sığınabilecekleri, yanaşabilecekleri, yükler için yükleme-boşaltma-aktarma; yolcular ve araçlar için de indirme-bindirme yapabilecekleri, diğer ulaştırma biçimlerine yönelik olanaklar ve açık-kapalı lojistik tesisleriyle de ulaştırma modları arasında bütünleşmeyi ve dönüşümü sağlayabilen, gümrük kontrol ve acentelik gibi işlemler için gereken yerleşik birim ve örgütleri içerebilen, ülkenin belli bölgesi üzerinde ekonomik faktör teşkil eden ve bünyesinde

bazı sosyo-kültürel faaliyetleri de sağlayabilecek, güvenliği sağlanmış, doğal veya yapay sığınaklardır.” (Çağlar, 2012: 5).

Türk Dil Kurumu tarafından yapılan genel bir tanıma göre ise limanlar; “gemilerin barınmalarına, yük alıp boşaltmalarına, yolcu indirip bindirmelerine yarayan doğal veya yapay sığınak” şeklinde tanımlanmaktadır (TDK, 2020).

Genel kabul görmüş liman tanımlarından da anlaşılacağı üzere küresel ve yerel pazarları birbirine bağlayan stratejik konumları ile limanlar; yavaşma, barınma, depolama, güvenlik, yük ve yolcu taşıma, yükleme, boşaltma gibi temel faaliyetlerde bulunmaktadır. Bunların yanı sıra limanlar zaman içerisinde faaliyet alanlarını genişleterek paydaşları ile olan ilişkileri vasıtasıyla gümrük hizmetleri, atık alımı, yakıt ikmali gibi yasal ve ticari işlemlerde de koordinasyonu sağlamaktadır. Böylece limanlar verdikleri birincil ve ikincil kapsamlı bu hizmetler ile ülke ekonomisine etki etmektedir.

### 1.3. Limanların Gelişimi

İkinci Dünya Savaşı ile birlikte artan sanayileşmeye paralel olarak dünya ekonomisindeki gelişme ivme kazanmıştır. Gelişim gösteren ülkeler özellikle taşımacılık maliyetlerini azaltmayı hedeflemiş, bu nedenle de deniz yolu taşımacılığına verdikleri önem artmıştır. Paixao ve Marlow (2003: 355)’a göre bu gelişmelerin yaşanmasındaki sosyo-ekonomik, mali ve politik itici güçler aşağıda sıralanmıştır:

- Uzun vadeli sanayi büyüme oranlarındaki değişiklikler,
- Artan pazar talebi nedeniyle daha hızlı ürün yeniliği,
- Teknolojik değişim ve teknolojik bilginin yayılması,
- Piyasaya büyük firmaların giriş ve çıkışları,
- Endüstrinin artan küreselleşmesi,
- Ekonomik grupların gelişimi.

Yanı sıra yaşanan değişime yön veren diğer faktörler (Paixao ve Marlow, 2003: 356);

- Maliyet ve verimlilikte değişiklikler,
- Çevik üretim ve endüstrilerin en iyi uygulamalarının benimsenmesi,
- Tedarik zincirlerini daha verimli yönetme ihtiyacı,
- Standardizasyondan farklılaşmış ürünlere doğru bir pazar kayması,
- Yeni düzenleyici politikalar ve / veya hükümet düzenlemeleri,
- Değişen toplumsal kaygılar, tutumlar ve yaşam tarzları,
- Belirsizlik derecesinde değişikliklerdir.



Geçmişten günümüze özellikle bilgi ve iletişim teknolojilerindeki değişim, daha büyük boyutlardaki gemilerin hizmete başlaması, yeni derin su limanları ve limanlardaki yapısal ve yönetsel değişikliklere paralel olarak deniz yolu taşımacılığı neredeyse her geçen gün gelişim göstermiştir. Özellikle limanlarda elleçleme sürelerinin yüksek olması bu konuda yenilikler aranmasına, elleçleme süresinin kısaltılması için çalışmalar yapılmasına sebebiyet vermiştir. Böylelikle gemilerin limanlarda geçirmiş oldukları süre kısaltılmıştır. Yükler konteynerize edilmiş, aynı zamanda sıvı ve dökme yük olarak sınıflandırılmıştır. Yük ayrımının gerçekleşmesi ile birlikte belirli yükleri elleçleyebilen özel gemiler inşa edilmiş, bu gemiler için özel hizmet veren limanlar oluşturulmuştur.

Teknoloji ile birlikte gelişen gemi sanayi faaliyetleri limanların gelişimini hızlandırmıştır. Önceleri daha tabii liman olarak körfezlerde hizmet alan gemiler zamanla taş ve beton oluşumlu rıhtımlarda derinliğin artırılması yoluyla hizmet almaya başlamıştır. Operasyonel faaliyetlerde de zaman içerisinde teknolojik gelişmeye paralel olarak gelişmeler yaşanmıştır. Bu kapsamda limanların zaman içerisinde yaşadığı bu gelişim, UNCTAD (1992), “Liman Pazarlaması ve Üçüncü Nesil Limanlar” adlı çalışmasında sunulan üç dönemi kapsayan bir evrim modeli ile açıklanmıştır. Bu süreç limanların geleneksel liman faaliyetlerini gerçekleştirdiği, yükleme-boşaltma merkezi olduğu dönemden başlayarak zamanla faaliyet ve hizmetlerde uzmanlaşması ile entegre ulaşım merkezleri olmasına kadar geçen dönemi kapsamaktadır.

Tablo 1.1’de limanların gelişim süreci ve süreç içerisindeki fonksiyonları gösterilmektedir.

**Tablo 1.1 Limanların Gelişimi**

	<b>Birinci nesil</b>	<b>İkinci nesil</b>	<b>Üçüncü nesil</b>
<b>Gelişim periyodu</b>	1960 öncesi	1960-1980 arası dönem	1980 sonrası
<b>Ana yük</b>	-Kırkambar yük	-Kırkambar, -Kuru dökme ve sıvı dökme yük	-Dökme ve birleştirilmiş, konteynerize edilmiş yük
<b>Liman geliştirme tutum ve stratejisi</b>	-Geleneksel, -Taşıma modunda değişim fikri	-Yayılmacı, -Taşıma, endüstri ve ticaret merkezi	-Ticari odaklı, -Uluslararası ticaret için entegre taşıma merkezi ve lojistik platform

<b>Faaliyetlerin kapsamı</b>	-Kargo yükleme, boşaltma, depolama ve seyir hizmeti, -İskele ve rıhtım sahası	-Kargo dönüşümü, -Gemi ile ilgili endüstriyel ve ticari hizmetler, -Genişletilmiş liman sahası	-Yük ve bilgi dağıtımı, lojistik faaliyetler, -Kıyıya doğru terminaller ve dağıtım merkezleri
<b>Kurum karakteristikleri</b>	-Liman içerisinde bağımsız faaliyetler, -Liman ve liman kullanıcıları arasında gayri resmi ilişkiler	-Liman ve liman kullanıcıları arası yakın ilişkiler, -Liman içi faaliyetleri arasında esnek ilişkiler, -Liman ve belediye arasında resmi olmayan ilişkiler	-Birleşik liman topluluğu, -Taşıma ve ticaret zinciri ile liman entegrasyonu, -Liman ve belediye arasında yakın ilişkiler, -Genişletilmiş liman organizasyonu
<b>Üretim karakteristikler</b>	-Yük akışı, -Basitleştirilmiş bireysel hizmet, -Düşük katma değer	-Yük akışı, -Yük dönüşümü, -Kombine hizmetler, -Arttırılmış katma değer	-Yük/bilgi akışı, -Yük/bilgi dağıtımı, -Çoklu hizmet paketi, -Yüksek katma değer
<b>Belirleyici faktörler</b>	İşgücü/sermaye	-Sermaye	-Teknoloji/knowhow

**Kaynak:** (UNCTAD, 1992: 23)

İlerleyen nesiller boyunca liman faaliyetleri sürekli gelişim göstermiştir. Liman faaliyetlerine her nesilde yeni faaliyetlerin eklenmesi, limanların etki alanını genişleterek ekonomik etkilerini artırmıştır. Tablo 1.1'e göre birinci nesil limanlar yüke yönelik karmaşık olmayan temel hizmet operasyonlarının gerçekleştirildiği, rekabet içinde olmayan birimlerdir. İkinci nesil limanlar endüstriyel ve ticari işlevleri ile çevreyle mikro düzeyde iş birliği içerisinde olan, emekten ziyade sermayeye bağımlı birimlerdir. Üçüncü nesil limanlar, diğer nesillere oranla gelişen uluslararası ticarete paralel olarak daha çok aktivite ile karakterize edilmektedir. Bu dönemin limanları, elektronik veri işleme ve bilgi sistemleri ile modern teknolojilerin hakim olduğu, daha çok çevre odaklı, lojistik katma değer yaratan birimlerdir (Kaliszewski, 2017).

Yeni nesil limanların ortaya çıkması bir önceki nesil liman faaliyetlerinin sona ereceği anlamına gelmemektedir. Birinci nesil geleneksel liman hizmetleri liman faaliyetlerinin temelini oluşturmaktadır. Üçüncü nesil limanlardaki fark bu hizmetlerdeki uzmanlaşmaya paralel bir şekilde elektronik bilgi sistemleri kullanılarak koordine edilmesi ve modern

ekipmanlar ile gerçekleştiriliyor olmasıdır (UNCTAD, 1992). Liman yönetici ve işletmecilerinin değişen tavır ve davranışları da limanların gelişiminde etkili olmuştur. Küreselleşme ile artan sürekli değişim ortamı, piyasalarda belirsizlikler yaratmaktadır. Bu belirsizliklerle başa çıkabilmek adına limanlar yeni bir lojistik yaklaşım olan “çeviklik” ve “yalınlık” anlayışını benimsemelidir (Paixao ve Marlow, 2003: 190). 3. nesil limanlar bu konuda eksik kalmaktadır. Bunun üzerine UNCTAD (1999) ‘da “dördüncü kuşak liman” anlayışı geliştirilmiştir. Dördüncü nesil limanlar, küreselleşmenin artmasına bağlı olarak bilgi ve iletişim teknolojilerindeki değişimi takip etmek suretiyle küresel terminal ağları içerisinde işletilen, liman ve şehir ilişkisine değer veren, çevreye duyarlı, gelişmiş lojistik hizmetler sunan ve tedarik zincirinde yer alan aktörler ile iş birliğine dayalı olarak tedarik zincirinde bütünleşmeyi öngören işletmelerdir (Esmer ve Karataş Çetin, 2013: 384).

Flynn, Lee ve Notteboom (2011), UNCTAD tarafından ortaya konulan limanların evrimsel sürecini, dördüncü nesil liman anlayışının liman kullanıcılarının ve toplumun ihtiyaç duyduğu liman fonksiyonlarını yansıtmada yetersiz kaldığı düşüncesiyle beşinci nesil liman gelişimi ile destekleme fikrini ortaya koymuşlardır. Flynn, vd. (2011)'e göre dördüncü ve beşinci nesil limanlar arasındaki fonksiyonlardaki en önemli farklılıklar Tablo 1.2’de sunulmaktadır (Kaliszewski, 2017: 16).

**Tablo 1.2 Dördüncü ve Beşinci Nesil Liman Karakteristikleri**

<b>Kriterler</b>	<b>4. Nesil</b>	<b>5. Nesil</b>
<b>Hizmet kalitesi</b>	Yasal gerekliliklere ve genel standartlara uygunluk.	Liman paydaşlarının beklediği hizmet standardını aşma.
<b>BT uygulamaları</b>	Gümrükleme ve limandaki yükleri izleme ile sınırlıdır.	Hizmet kalitesinin artırılmasına, güvenlik ve verimlilik düzeyinin artırılmasına odaklanır. Bilgisayar teknolojileri; liman operasyonlarının izlenmesi, geleceğe yönelik tahminlerde bulunma ve sonuçların ölçülmesi için kullanılır.
<b>Paydaş (çevre) ilişkisi</b>	Liman prosedürlerinin çevre planlama prosedürleri ile uyumlu olması.	Planlama ve karar alma süreçlerinde koordinasyon amacıyla paydaşlarla aktif iletişim.
<b>Liman kümeleri</b>	Liman bölgesi geliştirme prosedürleri altında işletilmektedir.	Liman hizmetleri, liman misyonu ve vizyonu ile tamamen entegredir. Liman otoritesi, limanda katma değer artmasına katkıda bulunan bir “küme lideri” rolünü oynar.
<b>Denizcilik kümesi</b>	Liman fonksiyonlarından bağımsız olarak incelenir.	İşlevsel olarak hala liman kümesinin dışında olsa da finansal teşvikler kurarak yeni müşteri ve işleri çekerek katma değer sağlar.

<b>Lojistik merkez</b>	Liman fonksiyonlarının genişletilmesi adına lojistik fonksiyonunun geliştirilmesi ve limanların yakınında gümrüksüz bölgeler ve lojistik parklar oluşturulması.	Lojistik, denizyolu tedarik zincirinin, değerli kargolar ve hızlı teslimat gerektiren kargolar için havayolu taşımacılığının bir parçasıdır. Gelişmiş gümrüksüz bölgeler ve limanların yakınında lojistik parklar yer alır.
<b>Hinterlant</b>	Doğal evrim sonucu arazi bağlantılarının geliştirilmesi.	Limanlar, fiyatlandırma politikaları ve müşterilerin çıkarlarını koruma amacıyla ekonomik bir teşvik sistemi inşa ederek hinterlant ile bağlantı stratejileri geliştirir.

**Kaynak:** (Flynn vd., (2011)'den akt. Kaliwszeski, 2017: 18).

Beşinci nesil limanlar, çevre ile yüksek iş birliğine dayalı sürdürülebilir kalkınma ekseninde biçimlenmiştir. Kapsamlı BT entegrasyonuna dayanan limanlarda lojistik hizmet kalitesinin geliştirilmesi hedeflenmektedir. Ayrıca beşinci nesil limanlar doğanın korunması aşamasında da büyük roller üstlenmiştir.

Günümüzde limanlar her bir ülke için ekonomik getiri kaynağı olarak kabul edilmektedir. Aynı zamanda limanlar ülkelere uluslararası düzeyde belirli statüler kazandırmaktadır. Her bir ülke uluslararası denizcilik sektöründe lider konuma gelebilmek adına büyük bir rekabet içerisindedir. Bir limanın gelişim gösterebilmesi için hizmet etki alanları önemli bir parametredir. Bunun yanında ülkenin ticaret hacmi ve limanın kapasitesinin yeterli olup olmaması da gelişim açısından önem teşkil etmektedir. Limanların kapasitelerinin ihtiyacın altında kalması dahilinde ticaretin aksaması söz konusu olmakta ve ekonomik açıdan kayıplar meydana gelmektedir. Limanların rekabet düzeyinin artırılması; yeni düzende liman yönetiminin çevresel iş birliğini artırması, altyapı yatırımlarına gereken önemi vermesi ve teknolojik değişimlere ayak uydurması ile mümkündür. Böylece limanlar gösterdikleri gelişim ile ekonomik kalkınma düzeyine etki edebileceklerdir.

#### 1.4. Limanların Sınıflandırılması

Limanlar karmaşık yapıları nedeniyle tek bir şekilde sınıflandırılmamaktadır. Limanların farklı şekillerde sınıflandırılmasının nedenleri Bichou ve Gray (2005: 83)'da aşağıdaki şekilde açıklanmıştır:

- **Örgütsel farklılıklar:** Mülkiyet sorunları (kamu- özel), kurumsal statü (ev sahibi-hizmet aracı), sosyal düzenlemeler (emek ve işgücü), vb.
- **Operasyonel farklılıklar:** Elleçlenen yük tipleri, hizmet verilen gemiler, işletilen terminaller, vb.
- **Fiziksel ve mekânsal farklılıklar:** Konum, erişim, bağlantı, kullanılabilir kapasite, vb.

- **Yasal ve düzenleyici farklılıklar:** Ticaret ve ulaştırma politikası, idari prosedürler, güvenlik düzenlemeleri, çevre, vb.

Limanlar bu farklılaşmaya istinaden kuruluşları bakımından, doğal yapıları bakımından, gördükleri hizmet, trafik tipleri, faaliyet alanları, sahipleri ve yönetim biçimlerine göre aşağıdaki şekilde detaylı olarak sınıflandırılmaktadır (Altınbuçuk, 2000: 9-10).

#### **1.4.1. Kuruluşları Bakımından Limanların Sınıflandırılması**

Limanlar kuruluşları bakımından doğal ve yapay limanlar olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. Doğa şartlarına karşı doğal olarak korunmuş, koruyucu yapılaşma gerektirmeyen doğal barınma sağlayan yanaşma iskeleleri, rıhtımları ve yeterli su derinliğiyle hizmet veren limanlar, doğal limanlar olarak adlandırılmaktadır (Öner, 2015: 16). Doğal koruma olanağı bulunmayan ve doğa şartlarının etkilerine karşı, dalga kıranlar, mendirek gibi yapılar inşa edilerek kurulan limanlar ise yapay limanlar olarak adlandırılmaktadır (Yercan, 1996: 32). Doğal limanlara İzmir ve Haliç limanları örnek gösterilebilir iken yapay limanlara ise Mersin ve Haydarpaşa limanları örnek gösterilebilmektedir (Şirin, 2007: 3).

#### **1.4.2. Doğal Yapıları Bakımından Limanların Sınıflandırılması**

Doğal limanlar ise coğrafi özellikleri dikkate alınarak; yeterli su derinliğine sahip deniz kenarındaki limanlar; yatakları geniş nehir mecraları üzerine inşa edilen nehir limanları; nehirlerin denize döküldüğü yerde inşa edilen haliç limanları; dar, uzun ve kıvrımlı körfezlerde inşa edilen fiyort limanları; göl ve kanal limanları, kıyı ile bağlantısı olmayan ada limanları şeklinde sınıflandırılmaktadır (Öner, 2015: 16).

#### **1.4.3. Gördükleri Hizmet Bakımından Limanların Sınıflandırılması**

Gördükleri hizmet bakımından limanlar; deniz taşıtlarının kötü hava koşullarında sığındıkları barınma ve sığınma limanları, yat limanları, ithalat ve ihracat ürünlerinin elleçlendiği ticari limanlar; akaryakıt limanları, sanayi bölgesine hizmet sunan endüstriyel limanlar, balıkçılık yapan deniz taşıtlarının kullandığı balıkçı limanları, donanma için yapılmış askeri limanlar, gemi yapım-onarım limanları ve serbest limanlar olmak üzere sınıflandırılmaktadır (Yercan, 1996: 33-34).

#### **1.4.4. Trafik Tiplerine Göre Limanların Sınıflandırılması**

Trafik tiplerine göre limanlar; düzenli hatta çalışan gemilere hizmet veren düzenli hat limanları; genel kargolar ile parça mal ve ürünlerin yükleme boşaltma işlemlerini yapıldığı genel yük limanları; kara taşıtlarının yükleri ile birlikte taşındığı devasa gemilerin hizmet aldığı

Ro-Ro limanları; belirli ölçülerdeki kutulara yerleştirilmiş halde taşınan yüklerin elleçlendiği ve yükleme-boşaltma işlemlerinin yapıldığı konteyner limanları; hububat çimento, kum gibi kuru yüklerin elleçlendiği dökme yük limanları; araba ve kamyon gibi araçların hızlı ve kısa zamanda yükleme ve boşaltma yapabildiği, yolcu ve yük gemilerine hizmet veren yük-yolcu limanları; trafiğe uygun derinliğe ve genişliğe sahip nehirlerde hizmetin verildiği iç su yolu limanları; derinliği az, rıhtım alanları dar bölgelerde taşımaya imkan veren kıyı trafiği limanları şeklinde sınıflandırılmaktadır (Balık, 2014: 38-41).

#### **1.4.5. Faaliyet Alanlarına Göre Limanların Sınıflandırılması**

Faaliyet alanlarına göre limanlar sınıflandırılırken; kıtalar arası trafiğe sahip ve büyük hacimli olan limanlar dünya trafiğine cevap veren limanlar; kendi bölgesine hizmet veren limanlar milli trafiğe cevap veren limanlar; sınırlı bir bölgeye ya da çevresindeki en yakın bölgeye hizmet sunan limanlar bölgesel trafiğe cevap veren limanlar; sadece milli ve kabotaj seferleri yapan küçük tonajdaki gemilere hizmet veren limanlar ise mahalli trafiğe cevap veren limanlar şeklinde adlandırılmaktadır (Yercan, 1996: 35).

#### **1.4.6. Sahiplerine Göre Limanların Sınıflandırılması**

Sahiplerine göre limanlar; kamu limanları, özel limanlar ve kamu-özel limanları olarak sınıflandırılmaktadır. Kamu limanları; limanın sahipliği ve işletme hakkının devlete ait olduğu limanlar (Balık, 2014: 42) iken özel limanlar; yapımı, işletmesi, bakım ve onarım dahil tüm hizmetlerin özel şirkete ait olduğu limanlardır (Çağlar, 2012: 11). Kamu-özel limanlar ise özel sektör firmalarının ve hükümetin ortaklaşa işlettikleri limanlardır.

#### **1.4.7. Yönetim Biçimlerine Göre Limanların Sınıflandırılması**

Yönetim biçimlerine göre limanlar; özerk limanlar ve kontrol edilen limanlar şeklinde sınıflandırılmaktadır. Sivil yönetim ve mali özerklikle, devlet himayesi doğrultusunda ekonomik ve mali kontrolün devlet tarafından yapıldığı limanlar, özerk limanlar olarak adlandırılırken; kamu otoriteleri, özel endüstri kuruluşları ve hem kamu hem de özel endüstri kuruluşları tarafından kontrol edilen limanlar, kontrol edilen limanlar şeklinde adlandırılmaktadır (Alderton'dan akt. Şengönül, 2009: 7).

### **1.5. Limanların İşlevleri**

Limanlar denizyolu taşımacılığının temel bileşenlerinden biridir. Uluslararası taşımacılığın önemli bir kısmının denizyolu ile gerçekleştirildiği düşünüldüğünde limanların önemli faaliyet alanları olduğu görülmektedir. Bu kapsamda limanlar birçok işlev

üstlenmektedir. Ulusal ve uluslararası rekabet ortamında ayakta kalabilmek adına önemli bir değer olan limanlarda söz konusu işlevlerin etkin ve ekonomik şekilde gerçekleştirilmesi; limanların gelişimi, bölge kalkınması, dolayısıyla küresel ekonomik entegrasyonun sağlanması sürecinde önem arz etmektedir (Dwarakish, 2015: 296).

Limanlar malların pazara daha etkin bir şekilde taşınmasına imkân veren birincil ve destek faaliyetlerin gerçekleştirildiği küresel değer zinciri içerisindeki önemli ve entegre bağlantılardır (McLaughlin ve Fearon, 2013: 279). Bu sebeptir ki limanlar işlevsel açıdan birçok yükümlülüğe sahiptir.

### **1.5.1. Limanların Lojistik İşlevleri**

Ticaret ve taşımacılık faaliyetlerinin söz konusu olduğu her yerde limanlar büyük önem taşımaktadır. Lojistik hizmet alanlar ile lojistik hizmet sunanların bağlantı noktası olan limanlar, lojistik ağının en değerli bağlantı noktalarıdır. Limanlar sadece gemi ve yüklere hizmet veren organizasyonlar değil, aynı zamanda katma değerli lojistik hizmetlerin sunulduğu; üretim, ticaret ve lojistik merkezleridir (Bichou ve Gray, 2005: 84-85). Limanlarda sunulan lojistik hizmetler; depolama, antrepo, dağıtım merkezlerinde sunulan hizmetler gibi geleneksel lojistik fonksiyonunu içeren hizmetler ve bütünleşik lojistik faaliyetlerden oluşan etiketleme, montaj, tamir gibi katma değerli hizmetleri içermektedir (Nam ve Song, 2011: 273).

### **1.5.2. Limanların Üretim İşlevleri**

Limanlar diğer faaliyet alanlarından etkilenen ve diğer faaliyet alanlarını etkileyen organizasyonlardır. Liman içerisinde veya limana komşu alanlarda demir-çelik üretim tesisleri, petrol işletmeleri, tersaneler, serbest ticaret bölgeleri gibi imalat, üretim ve ticaret alanında faaliyet gösteren işletmeler yer almaktadır. Bu endüstriler limanın ulaştırma fonksiyonuna bağımlı işletmelerdir ve bu işletmelerin faaliyetlerini devam ettirebilmeleri için limanın varlığı gereklidir. Limanlar başlı başına bir endüstriyel alan oluşturabilmekte veya diğer endüstriyel faaliyetlerde etkin rol oynayabilmektedir. Limanın bu olguları genellikle “limanın üretim fonksiyonu” olarak adlandırılmaktadır (Alderton’dan akt. Yollu, 2009: 10).

### **1.5.3. Limanların Güvenlik ve Emniyet İşlevleri**

Limanlarda güvenlik ve emniyet işlevi, ISPS (Uluslararası Gemi ve Liman Güvenliği Kodu)’e ilişkin denizde gerçekleşebilecek terör olaylarının önlenmesi amacıyla gemi ve liman tesislerinin emniyetine ilişkin tedbirler alınması kapsamında verilen hizmetleri ifade etmektedir (Yıldırım, 2018: 34). Limanların temel işlevlerinden biri, gemilerin kıyıya emniyetli bir şekilde yanaşmalarını sağlamak ve kıyıda bulunduğu süreç içerisinde de güvenliğini sağlamaktır. Bu

kapsamda limanlarda fırtınalarda ve olumsuz deniz koşullarında geminin limana sığınması, geminin demirlenmesi ve palamar hizmetleri, gemilerin limana emniyetli bir biçimde ulaşabilmesi için pilotaj ve yanaştırma için römorkaj gibi hizmetler, hırsızlık ve korsanlık olaylarına karşı can ve mal güvenliği sağlamak için güvenlik ve emniyet sistemleri ile hizmet verilmektedir (Kişi'den akt. Esmer, 2003: 23).

#### **1.5.4. Limanların Denetim İşlevleri**

Gümrük, giriş ve çıkış noktaları olarak konumlanan limanlarda ulusal ve ekonomik çıkarların korunmasına istinaden, gümrük özet beyan işlemleri, geçici depolama, ithalat ve ihracat süreçlerinde gümrük denetim ve gözetim uygulamaları ile çeşitli kontroller yapılmaktadır (Öner, 2015: 42). Bu işlevlerin yanı sıra limanlarda kamu sağlığını güvence altına almak üzere bitki ve hayvan sağlığı denetimleri gibi çeşitli işlevler yürütülmektedir.

#### **1.6. Limanlarda Verilen Hizmetler**

Limanlar ticaret, lojistik ve üretimin birleştiği kilit noktalardır. Limanlar malların bir ulaştırma modundan diğerine aktarıldığı bağlantı noktalarıdır. Denizyolu vasıtasıyla gelen yükler karayolu, demiryolu gibi diğer taşıma modlarına aktarılmaktadır. Bu sebeptir ki limanlar malzeme ve bilgi akışının yönetim ve koordinasyonu konularında önemli bir rol üstlenmektedir (Carbone ve Martino, 2003: 305).

Limanlarda çeşitli hizmetler verilmektedir. Bu hizmetler geminin limana yanaşması ile başlamakta ve gemi limanda bulunduğu sürece devam etmektedir. Limanda verilen hizmetleri gemilere ve yüke verilen hizmetler şeklinde gruplandırmak gerekmektedir (Esmer, Karataş Çetin, 2013: 398).

##### **1.6.1. Gemi ile İlgili Hizmetler**

Limana verilen hizmetler aşağıdaki gibi sıralanmaktadır (Akten, 1995: 56-57):

- Kılavuzlama (kılavuzluk hizmeti), yanaştırma, gemi yer değişimi,
- Römorkör ve servis motoru hizmeti,
- Palamar, şamandıra hizmetleri,
- Ambar ve gladolarının açılıp kapatılması,
- Yükleme-boşaltma donanımlarının hazırlanması,
- Malzeme, kumanya, su ve yakıt hizmetleri,
- Çöp, atık ve balast suyu alınması.



Gemilerin limana veya yanaşma yerine alınması, yanaşma yerinden veya limandan çıkarılması, kılavuzluk hizmetleri ile gerçekleştirilmektedir. Bu hizmet liman mevzuatına göre ihtiyari ya da zorunlu hizmet olarak sunulmaktadır. Hizmetin zorunlu olmadığı limanlarda kılavuz alma gemi kaptanının isteğine kalmıştır, hizmetin zorunlu olduğu limanlarda ise gemi kaptanı kılavuzluk hizmetinden yararlanmak zorundadır. Gemiden çöp, atık, balast suyu alınması gibi hizmetler ise ihtiyari hizmetlerdir.

### 1.6.2. Eşya ile İlgili Hizmetler

Yüke verilen hizmetler aşağıdaki gibi sıralanmaktadır (Akten, 1995: 57):

- Yükleme-boşaltma hizmetleri,
- Gemi veya gemi içinde aktarma (shifting) hizmetleri,
- Gemiden gemiye aktarma (limbo) hizmetleri,
- Hamaliye/tasıma hizmetleri,
- Ardiye (depolama) hizmetleri,
- Montaj ve demontaj hizmetleri,
- Aktarma hizmetleri.

Verilen temel hizmetlere ilaveten yangın söndürme, sağlık, güvenlik, karantina, gözetim gibi limanların ikincil derecede fakat bütünleyici olan hizmetleri de mevcuttur.

### 1.7. Türkiye’de ve Dünya’da Denizyolu Taşımacılığı

Artan küreselleşme ile birlikte denizyolu taşımacılığı uluslararası taşımacılıkta temel ulaştırma türü olmuştur. Denizyolu taşımacılığı geçmişten günümüze artan teknoloji ve sanayi devrimi sonrası artan uzmanlaşma ile birlikte birçok köklü değişikliğe maruz kalmış ve dünya sevkiyat ölçeğindeki artış sonucunda uluslararası deniz trafiği muazzam rakamlara ulaşmıştır. Denizyolu taşımacılığı, taşıma şekilleri içerisinde en ucuz olan taşıma şeklidir. Malların taşınma süreleri diğer taşıma türlerine oranla çok daha uzun olsa da uzak mesafelere taşıma yapıldığı düşünüldüğünde maliyet avantajı sağlaması, malların en az riskle zarar görmeden taşınmasına olanak vermesi denizyolu taşımacılığının önemini artırmaktadır (Korkmaz, 2012: 99-100).

Dünya genelinde artan teknoloji kullanımı, sanayileşme ve sürdürülebilirlik olgusunun önem kazanması ile birlikte denizyolu taşımacılığının kullanımı artmıştır. Denizyolu taşımacılığında diğer taşıma sistemlerine oranla daha büyük hacimli yükler taşınmakta bu durum birim taşıma maliyetini düşürmektedir. Bu kapsamda verimlilik artışı sağlanırken maliyetlerde de önemli iyileşmeler sağlanmaktadır (Rodrigue, 2012: 3). Denizyolu eşya

taşımacılığının gelişimindeki ana unsurlar aşağıdaki gibi sıralanmaktadır (Çancı ve Erdal, 2003: 202)

- Taşıma araçlarının sayısının ve kapasitesinin artması,
- Terminal ve liman işletme anlayışının değişmesi,
- Lojistik hizmetlerdeki çeşitlilik ve profesyonellik derecesinin yaygınlaşması,
- Bilgisayar ve iletişim teknolojilerindeki gelişme,
- Diğer taşıma türleri ile entegrasyonun sağlanması.

Tablo 1.3'te dünya ticareti ve denizyolu taşımacılığı rakamları verilmiştir. Tabloya göre dünya ticaretinin ortalama %83'ü denizyolu ile gerçekleştirilmektedir. Dünya denizyolu ticareti dünya nüfusuna paralel olarak artış göstermiştir. 2018 yılına oranla 2019 yılında dünya denizyolu ticareti %0,7 oranında gelişim göstermiş ve 11.903 milyon tona ulaşmıştır. 2020 yılı için bu değişim bir önceki yıla göre %2,2 öngörülür iken 2021 için %2,3 olarak değerlendirilmektedir.

**Tablo 1.3 Dünya Ticareti ve Denizyolu Taşımacılığı**

<b>Dünya Ticareti ve Denizyolu Taşımacılığı</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>10 (*) yıllık</b>	<b>5 (*) yıllık</b>
<b>Kişi Başına Denizyolu Ticareti</b>										
Dünya Denizyolu Ticareti (Milyon Ton)	10,49	10,71	11,74	11,50	11,82	11,90	12,17	12,45	%3,0	%2,6
Dünya Nüfusu (Milyon Kişi)	7.298	7.383	7.467	7.550	7.633	7.715	7.795	7.875	%1,1	%1,1
Ticaret Tonajı (Kişi Başı)	1,44	1,45	1,48	1,52	1,55	1,54	1,56	1,58	%1,8	%1,5
Dökme Yük Taş. (Kişi Başı)	1,03	1,04	1,05	1,08	1,09	1,08	1,09	1,09	%1,4	%0,8
Konteyner Taşımacılığı (Kişi Başı)	0,21	0,22	0,22	0,23	0,24	0,25	0,25	0,25	%3,3	%2,8
<b>Denizyolu Taşımacılığı Çarpanları</b>										
Dünya Denizyolu Taşımacılığı Gelişimi	%3,3	%2,2	%3,1	%4,2	%2,7	%0,7	%2,2	%2,3	%3,0	%2,6
Dünya GSYİH Gelişimi	%3,5	%3,5	%3,4	%3,8	%3,6	%2,9	%3,3	%3,4	%3,5	%3,4
Denizyolu Taş. /GSYİH Çarpanı	0,95	0,62	0,9	1,09	0,76	0,26	0,67	0,68	0,85	0,76
<b>Dünya Ticaret (Milyar Ton)</b>										
Dünya Denizyolu Taşımacılığı	10,49	10,71	11,04	11,50	11,82	11,90	12,17	12,45	%3,0	%2,6

Dünya Ticaret Hacmi (Bütün Modlar)	12,57	12,85	13,13	13,75	14,16	14,3	14,71	15,26	%3,1	%2,8
Dünya Taşımacılığı Denizyolu Oranı %	%83	%83	%84	%84	%83	%83	%83	%82	%83	%83

**Kaynak:** (Clarksons March Seaborn'dan akt. İMEAK Deniz Ticaret Odası, 2020: 8)

2021 ve 2022 yılları tahmini verilerdir. \* Trendler (eğilimler-gidişat göstergeleri) mevcut yıl da dahil olmak üzere 10 ve 5 yıllık ortalama dönemi veya dönem içindeki birleşik ortalama büyüme oranı kullanılarak hesaplanmıştır.

Dünya denizyolu ticaret filosu rakamları Tablo 1.4'te verilmiştir. Tabloya göre 2020 toplam dünya ticaret filosunun (1000gt ve üzeri) gemi sayısı 39.984 ve toplam tonajı 1,96 milyar DWT seviyesinde gerçekleşmiştir. Yunanistan, Çin ve Japonya kapasite bazında dünyanın en büyük ticaret filosuna sahip ülkeleridir. Türkiye ise bu listede 20 yaş ortalaması ile 15. sırada yer almaktadır.

**Tablo 1.4 Dünya Denizyolu Ticaret Filosu (1000 GT ve Üzeri)**

2020	TOPLAM FİLO				
	Dünya Sıralaması DWT	Adet	1000 DWT	1000 TEU	Ort. Yaş (Yıl)
1. Yunanistan	4.926	394.593	2.086	12.0	3.7
2. Çin	6.688	296.353	4.028	12.2	6.5
3. Japonya	4.184	249.710	2.090	9.0	2.3
4. Almanya	2.626	89.098	4.178	12.8	-6.7
5. G. Kore	1.630	85.354	567	14.4	6.9
6. Norveç	1.712	76.042	543	14.5	1.3
7. Singapur	1.567	65.204	875	12.0	18.4
8. Amerika	1.177	59.323	296	15.8	-0.5
9. Tayvan	945	51.322	1.008	13.1	-0.6
10. İtalya	1.103	50.159	1.635	14.2	4.2
11. Danimarka	882	45.176	2.561	13.1	-1.3
12. Hong Kong	977	39.784	68	15.2	5.5
13. İngiltere	789	37.995	954	12.3	18.6
14. Kanada	518	31.593	930	14.4	0.1
15. Türkiye	1.484	29.352	325	20.1	2.6
16. Belçika	249	28.455	80	10.2	1.2
17. Hindistan	796	26.735	23	14.4	8.7
18. Rusya	1.484	23.171	136	27.1	2.3
19. Endonezya	2.030	21.633	230	23.1	4.1
20. İran	212	18.185	103	19.0	3.8
21. B.A.E.	594	17.879	141	19.8	24.6
22. Suudi Arabistan	150	17.264	8	16.5	-3.6
23. Fransa	321	16.226	1.181	12.0	1.5
24. Bermuda	91	14.515	40	7.8	23.0

25. Malezya	330	14.494	25	17.0	3.3
26. Hollanda	896	11.779	276	13.3	1.8
27. Vietnam	958	9.734	44	14.2	5.5
28. İsviçre	222	9.172	9	10.9	5.7
29. Tayland	387	8.578	61	23.8	13.9
30. Umman	56	8.075	1	9.5	2.5
Toplam 30 Ülke	39.984	1.846.954	24.504	14.2	4.4
Diğer	4.920	109.035	572	22.1	3.6
<b>Alt Toplam</b>	<b>44.904</b>	<b>1.955.989</b>	<b>25.076</b>	<b>15.0</b>	<b>4.4</b>
<b>Bilinmeyen</b>	<b>470</b>	<b>5.607</b>	<b>139</b>	<b>25.4</b>	<b>-4.2</b>
<b>Toplam Dünya Filosu</b>	<b>45.374</b>	<b>1.961.597</b>	<b>25.215</b>	<b>15.1</b>	<b>4.3</b>

**Kaynak.:** (ISL Shipping Statistics and Market Review'den akt. İMEAK Deniz Ticaret Odası, 2020: 63).

Diğer taşıma modlarına oranla daha çok kullanım oranına sahip olan denizyolu taşımacılığı ülke ekonomilerinin gelişmesinde önem arz etmektedir. Türkiye üç tarafı denizlerle çevrili yarımada konumunda bir ülke olması sebebiyle denizyolu taşımacılığında gelişmeye açık bir ülkedir. Tablo 1.5'te Türkiye'de yıllara oranla denizyolu taşımacılığının ve diğer taşıma modlarının dış ticaret taşımalarının miktar yüzdeleri verilmiştir. Denizyolu taşımacılığı diğer taşıma modlara oranla hem ithalat hem ihracat taşımalarında en büyük paya sahip taşıma şeklidir. 2020 rakamlarına göre Türkiye dış ticaretinin %60'ı denizyolu ile gerçekleştirilmiştir.

**Tablo 1.5 Türkiye'nin Taşıma Şekillerine Göre Dış Ticareti (Milyon \$)**

TAŞIMA ŞEKLİ	İhracat		İthalat	
	2019	2020	2019	2020
Denizyolu Genel İçindeki Payı (%)	109.114 60,3	100.919 59,5	130.429 62,0	125.890 57,3
Karayolu Genel İçindeki Payı (%)	54.462 30,1	53.136 31,3	37.177 17,7	41.882 19,1
Havayolu Genel İçindeki Payı (%)	14.849 8,2	12.73 7,5	29.238 13,9	39.260 17,9
Demiryolu Genel İçindeki Payı (%)	971 0,5	1.288 0,8	1.448 0,7	2.145 1,0
Diğer Genel İçindeki Payı (%)	1.436 0,8	1.582 0,9	12.053 5,7	10.337 4,7
<b>TOPLAM</b>	<b>10.337</b>	<b>169.658</b>	<b>210.345</b>	<b>219.514</b>

**Kaynak:** (TC. Ticaret Bakanlığı, <https://ticaret.gov.tr>, erişim: 12.03.2021.)

Genel olarak bakıldığında denizyolu taşımacılığının hem ülkemiz hem de dünya ticareti içindeki payı muazzam seviyededir. 2019 yılında tüm dünyada taşınan yüklerin hacim bazında %84, değer bazında %70'inin denizyolu ile taşınması ve son yarım yüzyılda denizyolu ile yapılan taşımaların hacminin 20 kat artış göstermesi küresel denizyolu taşımacılığının önemini ortaya koymaktadır (UTİKAD, 2019).

Yukarıda Dünya ve Türkiye genelinde denizyolu taşımacılığının önemli göstergeleri ticaret rakamları ve filo sayıları verilmiştir. Bunların yanı sıra denizyolu taşımacılığının ana noktaları limanlardır. Limanlar denizyolu ile yapılan ticarete başlangıç ve bitiş noktalarında yer alan ana merkezlerdir. Bu kapsamda devam eden bölümde limanların önemine ve ülke ekonomisine etkilerine değinilecektir.

### **1.8. Limanların Önemi ve Ülke Ekonomisine Etkileri**

Limanlar buldukları bölgede ekonomik değer yaratan organizasyonlardır. Bölgedeki sanayi faaliyetlerini destekleyerek artmasına ve ticaretin gelişmesine yardımcı olan limanlar, ticari malların ülkeye giriş-çıkış yaptığı merkezi noktalardır. Son yıllarda artan ekonomik küreselleşme ve uluslararası ticaret akımları lojistik açıdan da gelişen limanların ülke ekonomisindeki önemini arttırmıştır (Koldemir, 2008: 32-33).

Limanlar sadece buldukları bölgede değil dünya ekonomisinde de etkilidir. Ülkede bulunan liman sayısı ve kapasitesi ülkelerin ekonomik gelişmişlik düzeylerinin belirlenmesinde önemli parametrelerdendir. Limancılık sektörünün istihdam ve katma değer yaratma özelliği dünya filosundaki gemi artışı, artan yük hacimlerinin etkisi ve büyük konteyner gemilerinin ortaya çıkması ile beraber önemli oranda gelişme yaşamıştır (Bayraktutan ve Özbilgin, 2013: 11). Limanların gelişmesinde etkili olan konteynerizasyon, daha büyük çaplı gemilerin üretimi gibi teknolojik gelişmeler teknik verimliliği arttırmış, maliyet azaltma yoluyla rekabet önderliği sağlamıştır. Bu sayede genişleyen ticaret, firmaların pazardaki etkinliğini artırarak rekabeti artıracak ve böylece ekonomik refah artacaktır (Goss, 1990).

Limanlar gerçekleştirdiği operasyonlar ile ekonomik kalkınmanın direği konumundadır. Dünya ticaretinin yaklaşık %83'ü deniz taşımacılığına bağlı olduğundan, limanlar ulusal ve uluslararası ticarete önemli merkezlerdir. Dünya'nın küresel bir pazar haline gelmesi ile birlikte limanların önemi giderek artmaktadır. Hem gelişmekte olan ülkelerde hem de gelişmiş ülkelerde yerel ve bölgesel ekonomik kalkınmanın itici gücü olarak limanların rolü birçok bilim adamı tarafından yaygın olarak kabul edilmektedir (Agallos, 2016).

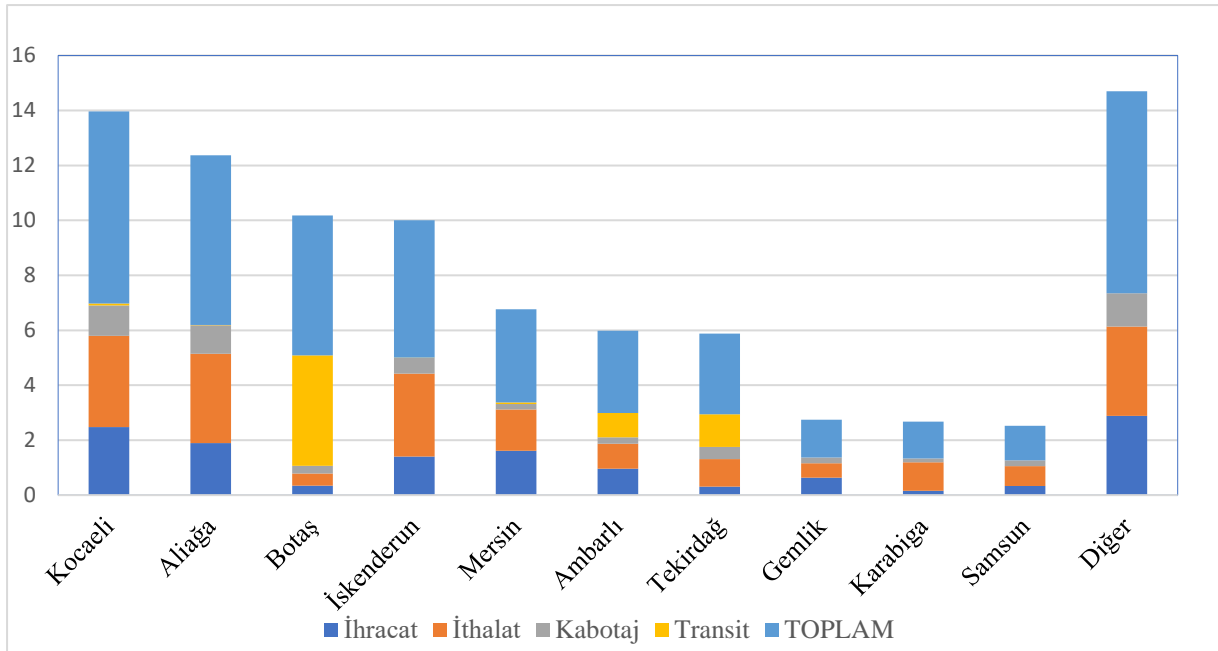


**Şekil 1.1 Dünya Limanları**

**Kaynak:** (<https://www.portofrotterdam.com/>, erişim tarihi: 09.03.2020)

Dünya geneline bakıldığında bugünün ekonomik coğrafyasının en büyük özelliği liman varlığına sahip şehirlerde ekonomik faaliyetlerin yoğunlaşmış olmasıdır. Örneğin Endonezya, Filipinler gibi Doğu Asya ülkelerinde nüfus ve imalat sanayiinin orantısız bir payı liman şehirlerinde bulunmaktadır. Yanı sıra ABD’de bulunan Los Angeles, Boston gibi birçok şehir liman şehri olarak gelişim göstermiştir (Fujita ve Mori, 1995: 94).

Politika üreticiler, limanları bölgesel uyumun sağlanmasında, ekonomik eşitsizliklerin azaltılmasında, ekonomik kalkınmanın desteklenmesinde kilit bir faktör olarak görmektedir (Bottasso vd., 2014: 44). Dünya genelinde önem arz eden limanlar incelendiğinde Avrupa’nın en büyük limanı olan Rotterdam bulunduğu bölgede doğrudan ve dolaylı olarak 385.000 kişilik istihdam oluşturmaktadır. Liman özellikle taşımacılık, gümrükleme, elleçleme ve lojistik açıdan gelişmiş özelliklere sahip olmakla birlikte bölgede 45,6 Milyar Euro üzerinde GSYH’nin %6,2’si kadar katma değer yaratmaktadır (Rotherdam Limanı, 2020). Yanı sıra Antwerp limanı, doğrudan ve dolaylı olarak toplam 144.000 istihdam ve 20 Milyar Euro katma değer sağlamaktadır (Antwerp Limanı, 2020).



**Grafik 1.1 En Fazla Yük Elleçlemesi Yapılan İlk 10 Liman Başkanlığı Ekim 2020 Rakamları (Milyon Ton)**

**Kaynak:** (Denizcilik Genel Müdürlüğü, <https://denizcilik.uab.gov.tr>, erişim tarihi: 22.03.2021)

Türkiye kıyılarının toplam uzunluğu 8.333 km'dir. Bunun 3.484 km'sini Ege, 1.701 km'sini Karadeniz, 1.707 km'sini Akdeniz ve 1.441 km'sini Marmara kıyıları oluşturmaktadır (Akengin vd., 2019: 298). Genel çerçeveye bakıldığında üç tarafı denizlerle çevrili ülkemizde ticari faaliyet gerçekleştiren limanların büyük bir çoğunluğu Ege ve Marmara Bölgelerinde yoğunlaşmaktadır. Marmara bölgesinde gelişmiş endüstriyel yapılanmanın olduğu göz önüne alındığında limanların endüstrileşmeyi desteklediği ve dolayısıyla istihdam ve nüfus üzerinde olumlu etkiler oluşturduğunu söylemek mümkündür. Grafik 1.1 incelendiğinde en çok işlem hacmine sahip limanlar Kocaeli ve Aliğa liman başkanlıklarıdır. Tüm liman başkanlıkları bazında 36 milyon 525 bin 743 ton yük elleçlenmiş olup, toplam elleçlemenin %83,2'si Grafik 1.1'de belirtilen limanlarda gerçekleşmektedir.

Limaneler sağladıkları hizmetler karşılığında ülke ekonomisine döviz girdisi sağlamakta, kendi bünyesinde ve kendisine bağlı endüstrilerde iş sahası oluşturmaktadır. Böylece bölgede istihdam sağlamakta ve toplumların refahını artırmaktadır. Bu sayede bölgelerin ekonomik, askeri, siyasi, beşerî unsurlarına doğrudan ya da dolaylı olarak katkı sağlayan limanlar, diğer bölgeler ya da ülkeler karşısında ekonomik güç kazandırmaktadır. Yanı sıra limanlar sadece karadan denize geçişte bir ulaşım sistemi değil aynı zamanda ekonomik ve kültürel alışveriş merkezleridir (Suykens, 1989: 437).

Limaneler ekonomisinin etkileri Erkmen ve Özkaynak (2015)'de aşağıdaki gibi sınıflandırılmıştır:

**Tablo 1.6 Liman Ekonomisinin Etkileri**

<b>Limn Ekonomisinin Etkileri</b>	<b>Etki Alanı</b>
1. Çevresel yönetim etkisi	Hava, su, dip tarama ve liman kurulum, kullanım etkileri.
2. Arazi kullanımı	Kıyı yapısı, sit alanları ve arazi kullanımı imkanları.
3. Emisyon ev atık yönetimi	Hava kirliliği, analiz ve planlaması. Su arıtma ve geri dönüşüm sistemi planlaması.
4. Enerji kaynakları	Enerji geri dönüşüm planlaması ve kullanımı.
5. İnsan kaynakları	Yöresel işgücü, işsizlikte azalma.
6. Doğal hayat	Deniz hayatı ve kaynakları kullanımı.
7. Ulaşım ve seyahat imkânları	Altyapı çalışmaları, özel ulaşırma 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:** (Erkmen ve Özkaynak, 2015: 4).

Limnların ekonomik etkilerinin yeni düzende daha çok sürdürülebilirlik eksenine doğru kaymaya başladığı görülmektedir. Limnlar her ne kadar istihdam, ticareti kolaylaştırıcı etki ve katma değer yaratarak bölgede ekonomik manada pozitif etkiler de bulunsa da limnların trafik sıkışıklığı, arazi kullanımı ve çevresel etkileri gibi negatif etkileri olduğundan da bahsedilmektedir. Limn faaliyetlerinin faydalarının limn çevresi dışında başka bölgelere yayıldığı görüşü de literatürde mevcuttur. Limnların ülke ekonomisindeki pozitif etkisinin artırılmasına yönelik rekabet gücünün artırılması gerekmektedir. Bu kapsamda limnların çevresel etkilerinin azaltılmasına yönelik çevre politikaları geliştirilmeli, limn altyapı ve verimliliği artırılmalı, limn operasyonları ve ulaşırma politikaları iyileştirilmelidir (Merk ve Dang, 2013).

Antalya Limanı, lojistik potansiyeli yüksek, bulunduğu bölgede katma değer yaratan önemli bir limandır. Çalışmanın genel amacı doğrultusunda Antalya Limanı'na ait genel özelliklere ve önemli istatistiklere aşağıdaki bölümde yer verilecektir.

## **1.9. Antalya Limanı**

### **1.9.1. Genel Bilgiler**

Doğu Akdeniz'de yer alan Port Akdeniz-Antalya Limanı'nın temelleri, 1964 yılında şehir merkezine 12 km uzaklıkta atılmıştır. 1972 yılında ilk geçici devri Türkiye Denizcilik



İşletmeleri'ne yapılmıştır. 1998 yılında, 4046 sayılı “Özelleştirme Uygulamaları Hakkında Kanun” kapsamında, işletme hakkı 30 yıl süreyle Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri A.Ş. tarafından alınmıştır. 25 Ocak 2021 tarihi itibarıyla Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri A.Ş. hisselerinin devri Katar merkezli ticari liman işletmecisi QTerminals'e geçmiştir (Port Akdeniz, 2021).

Port Akdeniz-Antalya Limanı verdiği birçok hizmet ile Türkiye'nin gelişme potansiyeline sahip limanlarından. İzmir Mersin arası 700 km uzunluğundaki Ege-Akdeniz kıyılarında en büyük organize liman olma özelliğine sahiptir. Liman; 8 adet rıhtıma, 1117 metre rıhtım uzunluğuna ve 10 metre su derinliğine sahiptir. 350.000 TEU konteyner, 600.000 adet yolcu ve yıllık 1500 adet gemi kabul kapasitesi ile 201.125m<sup>2</sup>'lik bir alanda hizmet vermektedir (Port Akdeniz, 2021).



Şekil 1.2 Antalya Limanı- Port Akdeniz

**Kaynak:** (Tür vd., 2013: 112).

Liman, Antalya'nın batı ucu olan Kemer çıkışında, 36° 50' kuzey enlem, 30° 36' 5" batı boylamında konumlanmıştır. Afyon, Burdur, Denizli, Alanya, Mersin, Konya, Akşehir gibi turizm ve sanayi illerinin bağlantı noktasında yer almaktadır. Liman sürdürülebilirlik olgusu çerçevesinde çevresel faktörlere önem vermektedir. Çevre dostu yaklaşıma dayalı uyguladığı politikalar sayesinde; “Yeşil Liman”, “Sıfır Atık” sertifikası ve “TSE İklim Dostu Kuruluş Belgesi” gibi çevreye duyarlılığını kanıtlayan birçok belge almaya hak kazanmıştır.

### 1.9.2. Limanda Verilen Hizmetler

Liman; kruvaziyer limanı, konteyner terminali, dökme yük genel kargo ve proje kargo terminali ile hizmet vermektedir. Bu kapsamda:

- Kargo gemilerine yönelik kargo elleçleme faaliyetleri,

- Konteynerlere yönelik olarak yükleme/boşaltma, iç dolum, /iç boşaltma, araç tartımı, takozlama, fumigasyon gibi hizmetler,
- Katı ve sıvı nitelikteki dökme yüklerin yükleme ve boşaltma faaliyetlerine yönelik olarak mekanizasyon ve ekipman hizmetleri,
- 1260 m<sup>2</sup>'lik kapalı depolama alanı ile gümrük sahasında geçici depolama hizmeti,
- Fabrika malzemeleri, rüzgâr tribünleri gibi malzemelerin taşınması kapsamında proje kargo hizmeti,
- Atık hizmeti,
- Gemilere yönelik olarak kılavuzluk, römorkaj ve palamar hizmetleri verilmektedir.

Liman ayrıca kruvaziyer gemileri ve yatlarla gelip giden yolculara indi/bindi, bagaj, dinlenme, internet gibi hizmetler sunmaktadır.

### 1.9.3. Liman Verileri

Tablo 1.7'de Antalya Limanı'nın yıllara göre yük elleçleme rakamları verilmiştir. Elleçleme miktarları incelendiğinde yıllar itibarıyla dalgalanmalar olduğu görülmektedir. Bir önceki yıla oranla iki kat daha fazla dökme kargo elleçlemesi gerçekleştirilerek 2020 yılında 1 milyon 175 bin 895 ton dökme kargo elleçlenmiştir. 2020 yılında bir önceki yıla oranla daha az konteyner elleçlemesi gerçekleştirilmiştir. 2019 verileri incelendiğinde tüm yük cinslerinin elleçleme oranlarının azalmasında pandemi etkisi görülmektedir.

**Tablo 1.7 Antalya Limanı Yük Cinsleri Bazında Elleçleme Miktarının Yıllara Göre Dağılımı**

	2016	2017	2018	2019	2020
Genel Kargo (Ton)	535.103	741.859	604.856	81.699	221.956
Dökme Kargo (Ton)	767.312	672.103	691.005	507.222	1.175.895
<b>TOPLAM</b>	<b>1.302.415</b>	<b>1.413.962</b>	<b>1.295.861</b>	<b>588.921</b>	<b>1.397.850</b>
<b>Dolu+ Boş Toplam</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>
Konteyner (TEU)	172.036	200.117	186.279	150.824	123.983

**Kaynak:** (Port Akdeniz, 2021)

Antalya Limanına uğrayan gemi sayıları Tablo 1.8'de verilmiştir. Limana uğrayan yolcu gemilerinin sayısında yıllar itibarıyla düşüş yaşanmıştır. Yaşanan Covid-19 pandemisi nedeniyle 2019 yılında limana uğrayan yük gemisi sayısı bir önceki yıla oranla %31 azalmıştır. 2020 yılında ise bu oran artmıştır.

**Tablo 1.8 Antalya Limanı'na Yük Cinsleri Bazında Uğrayan Gemi Sayısının Yıllara Göre Dağılımı**

<b>GEMİ SAYILARI</b>				
<b>Yıl</b>	<b>Yolcu</b>	<b>Yük</b>	<b>Konteyner</b>	<b>Diğer</b>
2016	16	140	241	3
2017	12	128	208	35
2018	3	139	181	78
2019	0	95	164	112
2020	1	193	171	50

**Kaynak:** (Port Akdeniz, 2021)

Antalya Limanı'nda elleçlenen yük cinsleri incelendiğinde konteyner taşımacılığının büyük oranda blok mermere yönelik olarak gerçekleştiği görülmektedir. Blok mermer limanın en önemli ihrac kalemini oluşturmaktadır. Bölgede doğal taş alanlarının mevcut olması nedeniyle madencilik faaliyetleri ihracatta önemli bir yer tutmaktadır. Bölgenin en fazla ihracat gerçekleştirdiği ülke işlenmemiş mermer ihracatı ile Çin'dir (BAKA, 2020). Liman en çok blok mermer ihracatının yapıldığı liman olma özelliğine sahiptir. Mermer ihracatında pandemi etkisini azaltmaya yönelik 2020 Ağustos ayı itibarıyla teşvikler uygulanmaya başlanmıştır.

**Tablo 1.9 Antalya Limanı Konteyner İhracatında Yıllar İtibarıyla Yük Cinsleri**

<b>DOLU İHRACAT TEU</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>
Blok Mermer	62763	74703	68779	53794	36205
Sunta-MDF Paletli	-	-	26	1592	6247
Kasalı Mermer	5217	5368	4524	4118	4490
Barit	311	709	2393	920	1410
PVC Kapı	-	-	87	402	1022
Ferrokrom	1090	1151	1204	1267	1001
Gübre	533	660	698	770	730
Ahşap Kapı	-	-	-	532	630
Panel-Profil	-	-	-	-	376
Parke	-	-	-	22	371
Hidrat	624	446	498	255	290
Mobilya	440	318	201	93	250
MDF	114	30	22	76	242
Panel	593	1410	2445	1906	237
Su	-	-	4	20	185
İçme Suyu	334	330	328	286	176
Profil	725	1392	1202	904	108
Polistiren	-	-	1	75	91
Gıda	406	358	117	105	84
PVC Big-Bag	-	-	-	2	82
Diğer	2770	2624	3161	1831	1187
<b>TOPLAM</b>	<b>75920</b>	<b>89499</b>	<b>85690</b>	<b>68970</b>	<b>55414</b>

**Kaynak:** (Port Akdeniz, 2021)

İthalat ise en çok PVC, gübre ve kağıt yük cinslerinde gerçekleştirilmiştir. Tablo 1.10 incelendiğinde ilgili ürünlerin düzenli olarak ithalatının gerçekleştirildiği görülmektedir. 2019 yılında yaşanan pandemi kısıtlamaları nedeniyle ürünlerin ithalatında azalmalar yaşansa da 2020 itibarıyla yeniden ivme kazanmıştır. Konteyner ile elleçlenen bu yüklerin yanı sıra limanın genel ve dökme kargo ticaretinde ise en çok çimento, kömür ve klinker elleçlenmektedir.

**Tablo 1. 10 Antalya Limanı Konteyner İthalatında Yıllar İtibarıyla Yük Cinsleri**

<b>DOLU İTHALAT TEU</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>
PVC	4943	4136	3828	2998	4232
Gübre	3077	3378	2549	2727	3093
Kağıt	2622	3018	2487	2390	2956
Torf	1945	1963	1332	1164	1222
Kimyevi Madde	504	530	308	386	674
Mobilya	565	503	608	501	403
Folyo	344	390	363	305	339
Kriyolit	-	-	-	109	273
Melamin	328	247	338	169	234
Oto Malzemesi	144	190	138	134	169
Granit	445	370	234	191	158
Güneş Paneli	598	348	201	8	149
Dondurulmuş Balık	246	310	314	351	139
Makina	217	158	137	129	133
Titan Dioksit	-	-	-	37	128
Çim Tohumu	181	220	138	90	113
Vermikulit	100	55	38	121	105
Asansör	55	30	76	10	103
Stabilizatör	2	4	2	30	98
Plastik Malzeme	118	276	252	106	86
Diğer	4814	4580	3372	2756	1288
<b>TOPLAM</b>	<b>21248</b>	<b>20706</b>	<b>16715</b>	<b>14712</b>	<b>16095</b>

**Kaynak:** (Port Akdeniz, 2021)

Antalya Limanı'nı hizmet ettiği TR61 Bölgesi'nin mevcut ticaret ve turizm potansiyeli limanın gelişim potansiyelini artırmaktadır. Antalya Limanı gelişim potansiyeli en yüksek limanlar arasında yer almaktadır. Limanlar sağladıkları hizmetler ile bölgesel kalkınmaya ciddi katkılar sunmaktadır. Yüksek gelişim potansiyeli ile Antalya Limanı'nın bölgesel kalkınma düzeyine etkilerinin nasıl artırılabilceğinin incelendiği bu çalışmanın ikinci bölümünde bölgesel kalkınma kavramı irdelenecektir. Böylece Antalya Limanı'nın bölgesel kalkınma üzerine etkileri anlamlandırılacaktır.

## İKİNCİ BÖLÜM

### BÖLGESEL KALKINMA

Bölgesel kalkınma, Osmanlı Devleti'nden bu yana ülkenin idare ve yönetimi hususunda gündemde kalmış bir kavramdır. Bölgeler arasındaki gelişmişlik düzeyini artırarak gelir dağılımındaki dengesizliği ortadan kaldırmayı amaçlayan politikalar yoluyla bölgesel kalkınmanın sağlanması amaçlanmaktadır. Bölgesel kalkınmayı etkileyen alt yapı ve üst yapı faktörlerinin her ülkede farklılık göstermesi nedeniyle 2. Dünya savaşından bu yana birçok bilim adamı tarafından farklı teoriler üretilmiş ve bölgesel kalkınma politikaları her ülkede farklılık göstermiştir.

Çalışmanın bu bölümünde bölgesel kalkınma kavramının bir çerçevesi sunulacaktır. Bu kapsamda bölge kavramı açıklanacak, ardından bölgesel kalkınma kavramı tanımlanacaktır. Bölgesel kalkınma politikaları ve ilkelerinden söz edilecektir. Bölgesel kalkınma politikasının amaç ve araçlarına yer verilecektir. Tarihsel süreç içerisinde bölgesel kalkınmayı açıklamaya yönelik oluşturulmuş teorilerden bahsedilecektir. Bölgesel kalkınmayı etkileyen faktörler sınıflandırılarak sunulacaktır. Türkiye'de uygulanan bölgesel kalkınma politikalarına yer verilecektir. Bölgesel kalkınma planlarında limanların nasıl yer aldığına yönelik değerlendirmeler yapılacaktır. Son olarak araştırma konusu doğrultusunda limanların bölgesel kalkınmadaki rolü açıklanacaktır.

#### **2.1. Bölgesel Kalkınma Kavramı**

Bölgesel kalkınma ikinci dünya savaşı sonrası başlayan dönemde, ülkeler arasındaki denge farklılıkları sonucu doğmuş bir kavramdır (Türkay, 1995: 112). Sermaye, işgücü, doğal kaynaklar, altyapı gibi kalkınma faktörlerinin bölgeler arasında farklı yoğunluklarda bulunması bölgesel eşitsizliklere neden olmuştur. Eşitsizliklerin giderilmesi ve dolayısıyla rekabet edebilme gücüne sahip olma isteği bölgesel kalkınma kavramını gündeme getirmiştir.

Bölgesel kalkınma kavramının tam olarak nitelendirilebilmesi için kısaca bölge ve kalkınma kavramlarından bahsetmek yararlı olacaktır. Bölge kavramının tanımlanmasında farklı yaklaşımlar mevcuttur. Bazı araştırmacılar bölgeyi merkezi yerlerin veya şehirlerin hiyerarşik sistemleri olarak tanımlarken, bazıları sadece coğrafik olarak sınırlamanın yeterli olmayacağı anlayışıyla bölgelerin ekonomik, kültürel, etnik yapılarının da dikkate alınarak detaylı tanımlanması gerektiği görüşüne sahiptir (Gündüz, 2006: 2). Dejan vd. (2015)'e göre bölge; yerel topluluklar ile devlet arası bir oluşumu ifade eden, sınırları çizilmeyen coğrafi, bölgesel, etnik, endüstriyel, kentsel, ekonomik vb. bir dizi kritere göre bir araya gelmiş

insanların bir tür örgütlenme biçimini ifade etmektedir. Ancak genel olarak çalışmada bölge kavramının tek bir tanımı ve tek bir anlamı olmadığı, dolayısıyla açıkça tanımlanmadığı sonucu ifade edilmiştir.

Kalkınma kavramının da bölge kavramında olduğu gibi açık, anlaşılır bir tanımlaması yapılamamıştır. Kavram çoğu zaman kendisine benzer anlamlar çağrıştıran sanayileşme, modernleşme, ilerleme, büyüme ve yapısal değişme gibi kavramların yerine kullanılmaktadır (Yavilioğlu, 2002: 59). Ülkenin ekonomik, toplumsal ve siyasal yapısının iyileşmesi neticesinde toplumun maddi ve manevi alanda ilerlemesi ve toplum refahının artması şeklinde anlam bulan kalkınma, sadece ekonomik büyümeyi değil yapısal ve sosyal değişimleri de kapsamaktadır (Tekin, 2011: 37). Kalkınma kavramının en önemli ifadelerinden olan “görelî üstünlük” günümüz dünyasındaki modernleşme ve küreselleşme süreci ile birlikte yerini “sürdürülebilir rekabet” anlayışına bırakmıştır. Böylece sadece uzmanlaşma ile sağlanan üstünlüğün yeterli olmayacağı, küreselleşen dünyada var olabilmek için sürekli rekabet gücüne ulaşılması gerekliliğine vurgu yapılmıştır (Eraydın, 2004: 128).

Kalkınma kavramı bölgesel dengesizliklerin giderilmesi aşamasında mana bulmuş ve bölgesel kalkınma anlayışı gelişmiştir. Bölgesel kalkınma kavramı, ülkenin bünyesinde bulunan bölgeleri ile birlikte, çevre ve dünya ile olan ilişkisel bağının gelişme ve sürdürülebilirlik anlayışı ile uyum içinde geliştirilmesini, insan kaynakları, ekonomik ve sosyal gelişim vasıtasıyla bölge refahının artırılmasını amaç edinen çalışmalar bütünü şeklinde tanımlanabilmektedir (İldırar, 2004: 16). Bölgesel kalkınmanın sağlanması için ülke içerisinde nüfusun dengeli dağılımının gerçekleştirilmesi, gelişmiş bölgelere göre büyüme hızları geride kalan gelişmekte olan bölgelerde, büyüme hızının artırılması için ekonomik ve sosyal politikalar geliştirilmesi, kaynakların verimli kullanılmasının planlanması gerekmektedir (Dinler, 2001: 279).

## **2.2. Bölgesel Kalkınma Politikası ve İlkeleri**

Bölgesel kalkınma politikası bölgeler arası sosyal ve ekonomik farklılıkların giderilmesi aşamasında bölgesel dengeli büyüme ve fırsat eşitliğini amaçlayan politikalardır. Bir ülkenin ekonomik ve sosyal açıdan geri kalmış bölgelerinde bu amacını gerçekleştirmeye yönelik bölgesel kalkınma politikalarının üç temel ilkesi bulunmaktadır. Bunlar; sosyal karlılık, kalkınma kutbu ve halkın katılımı ilkeleridir (Dinler, 2001: 301).

### **2.2.1. Sosyal Karlılık İlkesi**

Karlılık kavramının belirli bir dönemde sağlanan fayda ifadesine atıfta bulunduğu göz önüne alındığında, sosyal karlılık topluma sağlanan fayda şeklinde ifade edilebilmektedir

(Sentana vd., 2016: 2-3). Bölgesel kalkınmada sosyal fayda gelişmişlik açısından geri kalmış bölgelerde yatırım teşvikleri yoluyla ekonomik canlılık yaratmak vasıtasıyla gerçekleşmektedir. Özel sektör düşünüldüğünde gerçekçi amaç kısa zamanda verimli ve faydalı faaliyetlerde bulunarak kar maksimizasyonu sağlamaktır. Bu maksatla özel sektör gelişmişlik açısından ileri olan bölgeleri tercih ederken, gelişmemiş bölgelerde yatırım yapmaktan kaçınılmaktadır. Bu sebeptendir ki çoğu zaman toplumsal fayda ile işletme çıkarları çatışmaktadır. Bu bağlamda bölgeler arasındaki dengeyi sağlama noktasında gerçekleştirilecek yatırımların kimin sorumluluğunda olacağı sorunsalı gündeme gelmektedir. Öyle ki bölgeler arasındaki bu farkın en aza indirilebilmesi için kamu yatırımlarına gereksinim duyulmaktadır (Takım, 2010: 261). Devlet tarafından gerçekleştirilecek yatırımlar ekonomik anlamda gelişmişliği artıracak ve uzun vadede sosyal karlılık sağlayacaktır. Böylece kalkınmada geri kalmış bölgelerde yatırım fırsatları gelişecek ve ekonomik anlamda canlanma yaşanabilecektir. Bu amaçla yapılan bölgesel kalkınma politikalarının temel ilkesi, sosyal karlılık olarak ifade edilmektedir.

### **2.2.2. Kalkınma Kutbu İlkesi**

Fransız iktisatçı F. Perroux tarafından ortaya konulan Kalkınma Kutupları Teorisi'nden türeyen kalkınma kutbu ilkesi bölgesel kalkınma politikalarında önemli bir yere sahiptir. Perroux'a göre büyüme her yerde ve aynı anda ortaya çıkmamaktadır; farklı noktalarda veya kutuplarda görülmekte, çeşitli kanallar boyunca yayılmakta ve ekonominin tamamı için farklı nihai etkilere sahip olmaktadır (Hansen, 1967: 710).

Kalkınma kutupları genel olarak kendiliğinden meydana gelmektedir. Hem gelişmiş ülkelerde hem de gelişmekte olan ülkelerde ekonomik ilerleme ilk olarak belirli bir noktadan başlayıp ekonomik güç merkezi oluşturmakta ve daha sonra yayılım göstermektedir. Bu aşamada bazı bölgeler ekonomik ilerlemede geri kalmaktadır. Geri kalan bölgelerde ise kalkınma kutbu yapay bir şekilde oluşturulmaktadır. Devlet tarafından alınan ekonomik kararlar ile birlikte kalkınma için ideal şartlara sahip olan noktalarda yapay bir ekonominin oluşturulması mümkündür (Şahin, 2008: 19-20). Kalkınma kutbu haline gelen bölgelerde aşırı kalabalıklaşmanın kalkınma sorunlarına neden olabileceği endişesi de gündeme taşınmıştır (Deviren ve Yıldız, 2014: 11).

### **2.2.3. Halkın Katılımı İlkesi**

Bölge halkının bölgesel kalkınma faaliyetlerinin kararları ve uygulamaları aşamasında etkin bir rol üstlenmesi halkın katılımı ilkesi ile mümkün olmaktadır. Bölgelerin kalkınma politikaları söz konusu olduğunda bireylerin rolleri oldukça önemlidir. Bölge halkı ile uygulanması amaçlanan programlar bir bütün haline getirilmediği sürece istenen hedefe

ulaşmak zorlaşacaktır. Halkın, bölgesel kalkınma programları içerisinde aktif rol alması bir yandan toplumsal duygunun artmasına bir yandan da programların hareketlilik kazanmasına doğrudan etki edecektir (Taştekin, 2007: 27-28). Yanı sıra halkın katılma planı hakkında önceden bilgilendirilmesi uygulanan programların etkinliği açısından önem arz etmektedir. Bu kapsamda bölge halkının bölgesel kalkınma politikasının hazırlanması ve uygulanması sırasında, ziraat odaları, ticaret odası, belediye meclisi, bölgesel kalkınma komisyonu, kalkınmayı düzenleme özel komiteleri, kalkınma ajansları gibi kurumlar aracılığıyla konuya entegre olması sağlanmalıdır. Bu sayede şeffaflık sağlanmış olacak ve bölgedeki kalkınma çabalarının etkinliği artacaktır (Aydemir ve Karakoyun, 2011: 29).

### **2.3. Bölgesel Kalkınma Politikasının Amaçları**

Makroekonomik düzeyde gelişmişliği yakalayabilmek için öncelikle bölgesel anlamda ilerleme, iyileşme sağlanması gerekmektedir. Genel ölçekte değerlendirildiğinde ülkeler açısından bölgesel anlamda dengesizlik ve farklılıklar mevcuttur. Bu problemlerin ortadan kaldırılabilmesi için bölgesel kalkınma politikaları uygulanmaktadır. Bu politikaların 3 farklı amacı bulunmaktadır (İldırar, 2044: 20).

#### **2.3.1. Büyüme Amacı**

Bölgesel anlamda gerekli olan şartların sağlanması ile birlikte ekonomik büyümeden söz edilebilmekte ve bu büyümenin sürdürülebilir olması sağlanabilmektedir. Bölgelerin kendi içsel dinamiklerinin farkına varması ve bu farkındalık düzeyi ile harekete geçmesi bölgesel büyümede kilit noktalardır. Bölgesel kalkınma politikaları ile amaçlanan kamu ve özel sektörün eylem ve kaynakları ile entegre olmasını sağlayarak büyümenin arzu edilen düzeyde gerçekleşmesini sağlamaktır (Erkan, 1995: 230).

#### **2.3.2. İstikrar Amacı**

Bölgesel kuruluş yerinin ve üretim yapısının doğru şekilde gerçekleştirilmesinin desteklenmesi, konjonktürel dalgalanmalar nedeni ile yaşanacak olumsuz durumların engellenmesine, istihdam ve gelirin dengeli şekilde ilerleyebilmesine ve gelişmesine yardımcı olmaktadır (Erkan, 1995: 230). Bölgesel ve sektörel yapı politikalarının birbiri ile uyum içerisinde planlanması ve bölgelerin ekonomik açıdan denge sağlaması istikrar amacı kapsamındadır (Sarıhan, 2011: 26).



### 2.3.3. Dengeleme ve Eşitleme Amacı

Bölgeler arasında kaynakların dengeli ve adil bir şekilde dağıtılması, ülke çapında kalkınma sağlanabilmesi aşamasında büyük önem arz etmektedir. Kaynakların dengeli bir şekilde dağıtılması ile birlikte gelir düzeyleri, dolayısıyla refah düzeyleri artış gösterecek ve genel anlamda denge sağlanacaktır (Erkan, 1995: 230)

Kaynak dağılımında bölgeler arasında dengeleme amacına yönelik stratejilerin uygulanması; altyapı ve kuruluş politikaları, şehirleşme ve yerleşim yeri politikaları gibi temel araçlara dayanmaktadır (Özdemir, 1999: 122). Bu kapsamda dengeleme ve eşitleme amacını gerçekleştirebilmek adına hükümetlerin gerekli olan harcamaları yapmaları, yatırımları teşvik etmeleri gerekmektedir.

### 2.4. Bölgesel Kalkınma Politikasının Araçları

Bölgeler arasındaki farklılıkların minimum düzeye indirilebilmesi ve kalkınmada sürekliliğin sağlanabilmesi için bazı araçlardan yararlanılmaktadır. Bu araçlar bölgeler arası gelişmişlik farklarına bağlı olarak farklı şekillerde gerçekleşebilmektedir. Bu araçların neler olabileceği aşağıdaki başlıklar itibarıyla ilerleyen bölümde sunulacaktır (İldırar, 2004:20):

- Bölgesel planlama,
- Kalkınma ajansları,
- Kamu yatırımları,
- Mali ve vergisel teşvik tedbirleri,
- Diğer araçlar.

#### 2.4.1. Bölgesel Planlama

Planlama çoğu zaman mekânsal koordinasyon olarak kabul edilse de karşılaşılan ya da gelecekte ortaya çıkma ihtimali olan sorunlar için çözüm yolları arayan bir araştırma tekniğidir. Böylelikle araştırma sonucunda varılan değerler kapsamında uygulamaların hayata geçirilmesi mümkün olabilmektedir (Arslan, 2005: 278). Bu kapsamda bölgeler arasındaki dengesizliklerin ve farklılıkların yok edilebilmesi için gerekli olan süreç bölgesel planlama olarak kabul edilmektedir. Bölge planlaması ile bölgenin doğal, beşerî ve iktisadi kaynaklarının varlığı değerlendirilmekte, bölge ile ilgili belirlenen hedefler doğrultusunda ilgili planın uygulanması için diğer disiplinlerden faydalanılmakta, bölge ile ilgili geniş kapsamlı idari, ekonomik ve teknik incelemelerde bulunmaktadır (Kayan, 2012: 106). Bölgesel planlama ile ilgili bölgenin kalkınması amaçlanmaktadır ve bu amaçla yerel kurum ve kuruluşlarla iş birliği gerçekleştirilmesi faydalı olabilmektedir.

### 2.4.2. Kamu Yatırımları

Bölgeler arasındaki farklılıkların zaman içerisinde yok olmasını sağlamak, dengesizlikleri yok etmek için önemli olan bir diğer araç kamu yatırımlarıdır. Ekonomik kalkınma açısından geri kalmış bölgelere, devletin söz konusu bölgelerin kazançlarından daha yüksek miktarda yatırım yapması, satın alma gücü kazandırması ile bölgedeki satın alma gücü artmakta ve bölge genelinde bir hareketlilik sağlanmaktadır. Sağlanan bu hareketlilik ile paralel olarak üretim kapasitesinde artış, altyapı unsurlarında düzelme veya eksik unsurların tamamlanması, bölgedeki refah düzeyinin artırılarak yatırımcılar için bir cazibe merkezi konumuna getirilmesi mümkün olabilmektedir (Bayraktutan, 1994: 200).

### 2.4.3. Mali ve Vergisel Teşvik Tedbirleri

Bölgesel kalkınma politikasının önemli araçlarından biri olan mali ve vergisel teşvik tedbirleri ile hükümetler bazı işletmelerin kuruluş yeri seçimlerine etki etmektedir. Yatırım yapacak kişilerin işletme kuruluş yerlerini seçme aşamasında var olan fikirlerini değiştirmek, yatırımcıları gelişim açısından geride kalan bölgelere yönlendirmek adına devlet üretim maliyetlerini düşürmeyi teklif etmektedir. Geri kalan bölgelerde vergisel teşviklerin uygulanması, bölgeler arasındaki dengelerin sağlanabilmesi adına büyük önem taşımaktadır. Mali ve vergisel teşvik tedbirlerinin temel amacı girdi fiyatlarını minimuma çekmek, çıktı fiyatlarını ise iyileştirmektir. Alınan önlemler sadece gelişmişlik açısından geri kalmış bölgelerin canlandırılması amacına yönelik değil, geri kalmış ülkelerin endüstriyel sektörlerinin iyileştirilmesi maksadı ile de uygulanabilir (Taştekin, 2007: 29). Bu teşvikler aşağıdaki gibi sıralanabilmektedir (Sarıhan, 2011: 27):

- Gelişme ve teşvik fonları,
- Faizsiz veya düşük oranlı faiz kredileri,
- Gümrük muafiyetleri,
- İhracatta vergi iadesi,
- Yatırım indirimleri,
- Gümrük ve resimlerinde taksitlendirme,
- Elde edilen karın bölgelere göre farklı vergilendirilmesi,
- İştirakler,
- OSB.

Mali ve vergisel teşviklerin uygulanmasının ana hedefi geri kalmış bölgelerde özel sektörün yatırımlarını arttırmak iken bunun yanı sıra sağlanan yatırım artışı ile endüstriyel

gelişimin sağlanması, ülke genelinde ekonomik kalkınmanın hızlandırılması, teknolojik gelişimin teşvik edilmesi, istihdam yaratmak da hedefler arasında yer almaktadır.

#### **2.4.4. Kalkınma Ajansları**

Bölgesel kalkınma ajansları; bölgesel stratejileri uygulama, yerel ve bölgesel anlamda projeler geliştirme, girişimciliği destekleme, yerel ve bölgesel halkın taleplerini karşılayacak ürün ve hizmet üretimi için finansal garanti sağlama ve çözüm üretme faaliyetlerini gerçekleştirme yolu ile bölgesel gelişimi temel alan, bölge insanının kalkınmasına destek veren yasal kurumlar olarak kabul edilmektedir (Demirci, 2003: 16). Her bir bölgesel kalkınma ajansının ortak özelliği sürdürülebilirliği sağlamak, katılımcılık prensibine bağlı kalmaktır. Kurulan ajansların kuruluş biçimleri, işlevleri ve faaliyetleri birbirinden farklı olsa da ortak amaçları bölgenin iç potansiyellerini güçlendirmektir (Elvan, 2012: 100). Bölgesel kalkınma ajanslarının birçok farklı hedefi vardır. Bu hedefler aşağıdaki gibi sıralanabilmektedir (Elvan, 2012: 101):

- Bölgesel arenada büyümenin sağlanabilmesi için ihracat, ithalat, teknoloji gibi kriterleri göz önüne alarak yeni kilit sektörlerin belirlenmesi,
- Bölgesel açıdan iş etkinliğinin artırılması, yatırımların ve rekabet gücünün geliştirilmesi,
- Bölge içerisinde istihdamın güçlenmesinin sağlanması,
- Ülke çapında ekonomik kalkınmanın sürekliliğinin sağlanması,
- Bölgesel alanda rasyonel bir biçimde kentsel gelişimin planlanması,
- İşletmelere teşviklerin hazırlanması ve finansal destek sunulması,
- Bilgi ve iletişime yönelik sektörlerin bölge içerisinde faaliyet göstermesinin sağlanması,
- Özel sektöre teşvik ve finansal destek sağlanması.

#### **2.4.5. Diğer Araçlar**

Bölgeler arasındaki kalkınma sorunları çeşitlilik gösterebileceği gibi bölgelerin ihtiyacına yönelik olarak kullanılacak kalkınma politikası araçları da çeşitlilik gösterebilmektedir. Örneğin 1979 yılında Japonya'nın Oito Bölgesi'nde ilgili yörenin uzmanlaştığı bir ürünü yetiştirmesi, ilgili ürünün kalitesinin ve çeşitliliğinin artırılması amacıyla gerçekleştirilen "Tek Köy-Tek Ürün" projesi bölgesel kalkınma politikasında kullanılan bir araçtır (İldırar, 2004: 43).

Organize sanayi bölgelerinin uygun görülen yerlerde yapılaşmasını sağlamak bölgesel kalkınmada kullanılan bir başka mali araç olarak kabul edilmektedir. Bu araç vasıtasıyla kentleşme olgusunu desteklemek ve çevre sorunlarına çözümler bulmak amaç edinilmiştir. Bunun yanı sıra teknolojiye yararlanmak amacıyla Teknoparklar sayesinde ekonomik açıdan kalkınmanın teşvik edilmesi, rekabet gücünün artırılması yine kullanılan bir başka kalkınma politikası aracıdır (Acar, 2006: 23-24).

## **2.5. Bölgesel Kalkınmayı Açıklamaya Yönelik Teoriler**

Bölgesel kalkınma, Walter Isard tarafından 1950'li yıllarda ABD'de ortaya atılmıştır ve sonraki yıllarda bilim adamları birçok yeni kuram geliştirerek ilgili literatüre katkı sağlamıştır (Deviren ve Yıldız, 2014: 6). Bu kuramlar aşağıdaki bölümde açıklanacaktır.

### **2.5.1. Merkezi Yerler Teorisi**

Merkezi yerler teorisi Alter Christaller (1933) tarafından Güney Almanya'daki farklı büyüklükteki şehirlerin dağılımını tanımlamak için ortaya atılmış ve August Losch (1954) tarafından detaylandırılmıştır. Teori ölçek ekonomileri ve nakliye maliyetlerinin bileşik etkisine bağlı olarak şekillendirilmiştir. Ölçek ekonomileri nakliye maliyetlerine göre güçlüyse, tüm üretim tek bir tesiste gerçekleşecektir. Nakliye maliyetleri ölçek ekonomilerine göre yüksekse, firmalar bölgede dağılım gösterecektir. Teori hiyerarşik olarak yapılandırılmış bir sistem sağlasa da statik bir perspektif benimsemesi nedeniyle bölgesel kalkınmayı açıklamada yeterli olamamıştır (Dawkins, 2003: 137).

### **2.5.2. Sektörler Teorisi**

Sektörler teorisine göre bölgesel kalkınma sektörlere bağlı olarak gerçekleşmektedir. Sektör içerisinde ne kadar çok kişi çalışırsa kişi başına düşen gelirde o oranda azalma meydana gelecektir. Aynı şekilde sektör içerisinde ne kadar az kişi çalışırsa kişi başına düşen gelir o oranda artacaktır. Ayrıca aynı şekilde hangi sektörde emek sayısı artarsa o sektörün gelişeceğini ifade etmektedir (Deviren ve Yıldız, 2014: 7).

### **2.5.3. Yeni Sanayi Odakları Teorisi**

1970'li yıllarda kitlesel üretim sistemine dayalı Fordist yapı bir kriz dönemi yaşamıştır. Oluşan kriz ortamından çıkmak için hızlı teknolojik gelişmeler özümsemiş, küçük ölçekli işletmeler temelinde üretim yapan yeni sanayi odakları ortaya çıkmıştır (Eşiyok, 2012: 226). Hem doğrudan hem de dolaylı bir şekilde aynı pazar için üretim yapan, aralarında güven ilişkisi bulunan, ürünlerin hızlı şekilde değiştirilmesini sağlayabilecek üretim tekniklerine sahip,

alanında uzman olarak kabul edilen bölgeler yeni sanayi odakları olarak adlandırılmaktadır (Yiğit, 2014: 114-115). Yeni sanayi odaklarında mevcut olan esnek üretim sistemi ile birlikte değişken talep yapısına hızlı bir şekilde cevap veren üretim sistemi organize edilmesi imkanı sağlanmaktadır (Sungur ve Keskin, 2009: 116) Yeni sanayi odakları yerel ekonominin küresel ekonomiye taşınması hususunda gerekli yapıyı oluşturmaktadır ancak yerel ekonominin küresel piyasaya uyum sağlaması için sanayi odaklarına sunulabilecek genel bir program bulunmamaktadır (Karaçay Çakmak ve Erden, 2005: 115).

#### **2.5.4. İhracat Merkezleri Teorisi**

İhracat merkezleri teorisine göre bölgeler arasında yapılacak olan kaynak ihracatı sayesinde bölgelerin gelişim göstermesi mümkündür. Dışarıdan bölgeye gelen talepler dolaylı yoldan gelir, yatırım ve üretkenlik artışı sağlamak ve bölgenin dış ticarete konu olmayan faaliyetleri üzerinde çarpan etkisi oluşturması sonucu bölgesel kalkınma sağlanmaktadır. Bölgedeki ihracatın sürekli olarak artış göstermesi, ihracat için üretim yapan endüstrilerin, yanı sıra yerel ihtiyaçları karşılamaya yönelik çalışan sektörlerin artmasına ve büyümesine yardımcı olmaktadır (Gündüz, 2006: 21).

#### **2.5.5. Geleneksel Bölgesel Kalkınma Yaklaşımı**

1960'lı yıllarda Keynesyen anlayışa sahip geleneksel kalkınma yaklaşımının bölgesel kalkınmada egemen olduğu görülmektedir. Devletin politikadaki rolü genel olarak teşvik sağlamaktır. Bu politikaların genel amacı gelişimi geride kalan bölgelerin gelişimini sağlamak, gelirin yeniden paylaşılması için bir uygulama yapmaktır (Yılmaz, 2011: 31). Keynesyen anlayışına göre büyük hacimli imalat sanayisi, bölgelerin ekonomileri arasında çarpan etkisi yaratacak bir motor olarak kabul edilmiştir. 1960'lı yıllarda geleneksel bölgesel kalkınma politikası araçları ise aşağıdaki gibi şekillenmiştir (Akpınar, 2012: 35):

- Finansal açıdan sağlanan teşvikler,
- Devlet tarafından kurulan ve kontrol edilen sanayi tesisleri,
- Altyapı için sağlanan yatırımlar,
- İmalat sanayinin kontrolleri.

1950-1960 yılları arasındaki bölgesel kalkınma politikalarının ulusal kalkınma anlayışı ile bir düzen içerisinde olduğu görülmektedir. Ulus-devlet bağlantılı olan bu kalkınma politikaları her bir bölgenin dengeli şekilde kalkınmasını amaçlamıştır. Merkezi planlama ve karar verme aşamasında merkezîyetçi yapı ön plana çıkmıştır. Aynı zamanda Fordist sisteme

bağlı olarak büyük hacimli kitlesel üretim de bu dönemde planlanmıştır. Hem kamu hem de özel sektör yatırımları bu politikalar açısından önem taşımıştır (Yılmaz, 2011: 31).

1970’li yıllara gelindiğinde geleneksel bölgesel kalkınma anlayışı giderek önemini kaybetmeye başlamıştır. Bu yıllarda gelişmiş ya da gelişmekte olan ülkelerin, bölgelerin dengelerini sağlamada başarılı olamaması aktif ve planlamacı devlet anlayışı ile geleneksel kalkınma politikalarının temelini zayıflatmıştır. Sadece ülkelerin politikalarda başarısız olması değil, ekonomik açıdan yaşanan krizler de finansman desteğinin sona ermesine neden olmuştur. Bu dönemde neo-klasik iktisat politikaları tekrar gündeme gelmiş, böylelikle Keynesyen anlayıştan vazgeçilmiştir. Keynesyen anlayıştan vazgeçilmesi ise geleneksel bölgesel kalkınma anlayışını yok etmiştir (Karaçay Çakmak ve Erden, 2004: 81).

### **2.5.6. Tam Yığılma Yaklaşımı**

Bir bölge içerisinde ekonomik bir gelişme başladığında bu gelişmenin giderek büyümesinde iki farklı durum etkilidir. Bunlardan biri işletmelerin üretimini maksimum noktaya çıkarmak amacıyla yaptığı yeni yatırımlar iken diğeri işletmelerin var olan dışsal ekonomiden faydalanma arzuları nedeni ile aynı bölgeye toplanma eğilimleridir. Dolayısıyla yeni faaliyet gösterecek olan bir işletme dışsal ekonomi ile iç içe olan bir bölgede ekonomiye dahil olmak isteyecektir. Böylelikle yığılma etkisi meydana gelmektedir (Dinler, 2001: 108).

İç yapı ile ilişkisi olan ekonomilerde mal ya da hizmet üretimlerinin mekânsal olarak birbirine yakın olması yığılma ekonomilerinin alansal etkilerini arttırmaktadır. Böylelikle kalkınma ve büyüme çok daha hızlı şekilde gerçekleşmektedir (Kıymalıoğlu, 2004: 364).

### **2.5.7. Yeni Bölgeselcilik Yaklaşımı**

Yeni bölgeselcilik yaklaşımına göre devlet, oluşabilecek kriz ortamlarında piyasa işleyişini düzenlemek ve korumak amacıyla aktif şekilde görev almalıdır. Devlet, Keynesyen refah devlet anlayışından uzaklaşarak, yerel ekonominin küresel ekonomi karşısında güç kazanması adına görev almaya başlamıştır. Bu aşamada devlet ekonomik amaçlı idari birimler kurarak; teknolojik gelişmeyi ve yenilikçilik kapasitesinin artırılmasını hedefleyen, destekleyici ve düzenleyici bir devlet anlayışı benimsemiştir (Çakmak ve Erden, 2004: 84).

1990’lı yıllardan itibaren piyasaların etkin bir biçimde çalışmasına yönelik olarak yapılan düzenlemeler devletin ekonomik işleyişe müdahalesini artırmakta ve böylece devlet yapısı “piyasa dostu devlet” yapısına dönüşmektedir (Deviren ve Atasever, 2011: 9).

### 2.5.8. Birikimli Nedensellik Yaklaşımı

Gunnar Myrdal birikimli nedensellik yaklaşımının öncüsü ve geliştiricisidir. Myrdal'a göre ekonomik büyüme için dışsal ekonomiler önemli olsa da dışsal ekonomilerin bölgesel farklılıkları biriktirdiği görülmektedir. Bölge içerisinde büyüme olgusunun başlaması ile birlikte bu durum firmaların dikkatini çekmekte, böylelikle firmalar bölgeye akın etmektedir. Dolayısıyla ciddi yayılmalar oluşmaktadır. Birikimli nedensellik yaklaşımı Kaldor tarafından geliştirilmiş ve ihracat tabanlı kalkınma ile birleştirilmiştir. Dixon ve Thrilwall ise birikimli nedensellik yaklaşımı ve ihracat tabanlı kalkınmaya bir de verimlilik-üretim ilişkisi dahil etmiştir (Filiztekin, 2008: 25).

Birikimli nedensellik teorisi ile birlikte oluşan faktörler bir bölgenin kendi kendini beslemesine yardımcı olmaktadır. Gelişimini tamamlayamayan, geri kalmış bölgelerde üretim faktörleri azalan getiriler meydana getirmektedir. Gelişim gösteren bölgelerde ise üretim faktörleri getirileri arttırmaktadır (İldırar, 2004: 60).

### 2.5.9. İçsel Bölgesel Kalkınma Yaklaşımı

Ramsey (1928), Schumpeter (1934), Arrow (1962), Cass (1965) ve Koopmans (1965)'in çalışmaları sonucunda içsel bölgesel kalkınma yaklaşımı meydana gelmiştir. Bu teori ile ilgili yapılan ilk çalışma Paul Romer'in 1986 yılında yayınlamış olduğu "*Increasing Returns and Long Run Growth*" isimli makaledir. Romer (1986), Lucas (1988) ve Rebelo (1991)'in yapmış olduğu teorik çalışmalar ile birlikte uzun vadede ekonomik büyümenin devlet politikalarının geliştirilmesi ile mümkün olduğu gerçeği ortaya çıkmıştır. Romer (1990), Aghinon ve Hewitt (1992) ve Grossman-Helpman'ın (1991) çalışmalarına teknolojik gelişmeler ve ilerleme süreçleri de dahil edilmiştir. Bu unsurlar ile birlikte ekonomik büyümenin sürdürülebilir bir hal alacağı anlaşılmaktadır. Söz konusu yaklaşımın içsel büyüme teorileri olarak anılmasının en önemli nedeni büyümenin teknolojik faaliyetler ile bir arada ilerlemesidir (Şiriner ve Doğru, 2005: 164).

Romer'in kurmuş olduğu içsel büyüme modelinde üretim fonksiyonları artan getiriyi ifade etmektedir. Ekonomiler arasındaki üretim farklılıkları aşamasında sınırlar kaldırılmakta, teknolojinin etkisi ile kişi başına düşen büyümeye sürdürülebilirlik kazandırılmaktadır. Hem üretim hem de yatırım aşamalarında yan ürün, teknik bilgi üretimidir. Bu bilgiler sayesinde daha az maliyetle daha kaliteli üretim sağlamak mümkün olmaktadır. Söz konusu üretilen bilgiler taşıma ya da dışsallık ile birlikte ekonomiye yayılacak ve diğer firmalar bu bilgilerden yararlanacaktır. Romer'e göre her bir yeni yatırım, yaparak öğrenme kapsamına girmekte, teknik bilgi bu aşamada artmakta ve büyüme olumlu şekilde etkilenmektedir. Yani öğrenmenin

mevcut olduğu alanlarda yapılacak olan yatırımlar her zaman daha fazla olacaktır (Özdemir, 2003: 53-54).

İçsel bölgesel büyüme teorisi, içerisinde teknolojik gelişmelerin yanında bilgi üretimleri, yaratıcılık, AR-GE gibi faktörleri barındırmaktadır. Mekânsal dağılım ve taşıma etkisi ile bilginin yayılması bölgesel büyümenin ve kalkınmanın en önemli faktörleri olarak kabul edilmektedir (Yavan, 2013: 522). Teknolojik ilerleme ve insan sermayesi içsel büyüme teorisi içerisinde ekonomik büyümeyi ve gelişmeyi belirleyen en önemli ana etmendir (Pirili, 2011: 311).

#### **2.5.10. Merkez-Çevre Yaklaşımı**

Merkez çevre yaklaşımının öncüsü Milton Friedman'dır ve bu teoriye göre bölgelerin gelişiminin merkez ve çevre ilişkisi kapsamında farklılık göstermesi, sanayi öncesinde var olan ekonomik yapının sanayileşme ile birlikte kendini göstermesinden kaynaklanmaktadır. Bir merkezin etrafında büyüyen ve gelişen ekonomi, çevreyi de etkisi altına almaktadır. Dolayısıyla çevre merkeze bağımlı hale gelmektedir. Sermaye, kalifiye işçiler, doğal kaynaklar her zaman çevreden merkeze doğru hareket halindedir. Tüm bu faktörlerin zaman içerisinde merkeze doğru hareket etmesi merkezin zenginleşmesine, çevrenin ise fakirleşmesine neden olmaktadır. Merkez olarak kabul edilen bölgelerin gelişimleri hız kazanırken çevre bölgeler genel olarak geleneksel üretim ilişkilerini sürdürmektedir (Saraç, 2006: 48). Örneğin İzmir'in gelişmesi sonucu çevresinde yer alan Afyon ve Manisa illerindeki gelişim engellenmiştir. Gerçekleştirilecek yatırımların çevreye yapılması bu durumu ortadan kaldıracak ve bölgesel dengesizliğin giderilmesinde etkili olacaktır (Gündüz, 2006: 24).

#### **2.5.11. Keynesyen Bölgesel Kalkınma Yaklaşımı**

1929 yılında meydana gelen Büyük Buhrandan sonra kalkınma konusu birçok iktisatçının ilgisini çekmiştir. 2. Dünya Savaşı sonrasında kalkınma ekonomisi önemli bir pozisyona gelmiş böylelikle bölge ve bölgesel politika kavramları ön plana çıkmıştır. Keynesyen görüşlerine bağlı olan iktisatçılar devletin rolünü bölgelerin ekonomik kalkınması açısından değerlendirmiştir (Deviren ve Yıldız, 2014: 13). Keynesyen bölgesel kalkınma yaklaşımı 2. Dünya Savaşı sonrasında etkisini net şekilde göstermeye başlamış, iktisatçılar tarafından görüş başka görüşler ile birleştirilmiş ve bölgesel kalkınma sorunları çözülmeye çalışılmıştır. Piyasa söz konusu teoriye göre bölgesel farklılıkları azaltmamakta, aksine arttırmaktadır. Ölçek ve yığılma ekonomileri genel olarak sermaye, emek ve hasılanın belirli bölgelerde kendisini daha çok göstermesine, bölgelerde adil olmayan bir büyümenin oluşmasına neden olmaktadır (Yavan, 2013: 522).



Keynesyen görüş ekseninde birçok büyüme modeli geliştirilmiştir. Bunlardan en önemlisi Harrod (1939) ve Domar (1946) tarafından geliştirilmiş iki farklı görüştür, ancak bu görüşlerin birbirine olan benzerlikleri nedeni ile sistem Harrod-Domar modeli olarak kabul edilmiştir. Bu ortak görüş, Keynesyen anlamda yatırımların, talepleri ve üretim kapasiteleri yaratma konusundaki performanslarını değerlendirmektedir (Şiriner ve Doğru, 2005: 164). Harrod-Domar'ın büyüme modeli üç temel varsayım üzerinden değerlendirilmektedir. Bunlar üretim fonksiyonları, tasarruf hareketleri ve emeğin arzıdır. Sermaye ve emek girdileri bu modelde birbirinin tamamlayıcısı olarak kabul edilmektedir. Sermaye ve emek girdilerinin sabit oran ile kullanılması sonucunda çıktı arzı söz konusu olmaktadır. Burada marjinal ve ortalama tasarruf hadleri birbirine eşit olarak kabul edilmekte, emek arzı sabit bir hız ile büyümektedir (Ünsal, 2007: 100).

Harrod-Domar modelinde büyüme hızını belirleyen faktör sermaye birikimidir. Devletin ekonomi politika araçları ekonomiye müdahale edebilecek, hedeflenen büyüme hızı gerçekleştirilebilecektir. Aynı zamanda büyüme hızında meydana gelebilecek olan kaymaların da giderilmesi mümkün olacaktır. Devletin kamu yatırım harcamaları ekonomik kalkınmayı mümkün hale getirecektir, bunun yanında vergi politikaları tasarruf potansiyelini maksimuma çıkarabilecektir. Ekonominin kalkınabilmesi için kamusal tasarrufların artırılması, özel yatırımların teşvik edilmesi önemli bir husustur (Demircan, 2003: 98-99).

#### **2.5.12. Neo-Klasik Bölgesel Kalkınma Yaklaşımı**

Neo-Klasik bölgesel büyüme modeli, Solow (1956) ve Swan (1956) tarafından geliştirilmiştir (Groot vd. 2001: 249). Keynesyen bölgesel büyüme modelinin aksine, devlet müdahalesinin kalkınmanın önünde bir engel olduğu görüşünü savunmaktadır. Yaklaşımına göre piyasa kendi iç dinamiklerinin işleyişine bırakılırsa kalkınma kendiliğinden gerçekleşecektir. Yaklaşımın diğer bir özelliği ise küreselleşmeye olumlu bakmasıdır. Küreselleşme ile birlikte gelişmekte olan ülkeler dünya ekonomisine entegre olacak ve devlet müdahalesinin en az olduğu, rasyonel işleyişe sahip piyasalarda kalkınma gerçekleşecektir (Dolun ve Atik, 2006: 10-11).

Neo-Klasik bölgesel büyüme modelinde, bölgeler arasındaki farklılıklar üretim faktörleri ve mal fiyatları ile belirlenebilmektedir. Eğer ki üretim faktörleri ve mal fiyatlarının hareket halinde olduğu kabul edilirse faktörler ve mallar düşük olan bölgeden yüksek olan bölgelere ilerleyecektir. Böylelikle bölgeler arasındaki fiyat farkları da minimum düzeye inecektir. Yani söz konusu durum bölgeler arasındaki gelişme farklılıklarının son bulacağını göstermektedir (Altay vd., 2004: 16). Model içerisinde bölgelerin gelir dağılımlarında adil bir

seviyeye ulaşabilmek adına üretim fonksiyonlarının, teknolojinin ve tüm faktörlerin aynı olduğu varsayılmaktadır. Aynı zamanda ülke içerisindeki bölgelerde piyasa, tam rekabetçi kabul edilmektedir (Filiztekin, 2008: 20). Tam rekabet varsayımına dayanması modelin geçerliliğini yitirmesine neden olmuştur. Görüşe göre temel eksiklik, küresel rekabete hazır olmayan bölgesel ekonomilerin kalkınmada başarısız olmaya mecbur olmasıdır (Deviren ve Yıldız, 2014: 15).

### **2.5.13. Kalkınma Kutupları Yaklaşımı**

Fransız iktisatçı F. Perroux tarafından geliştirilen kalkınma kutupları yaklaşımı iktisadi teoriler içerisinde en çok ilgi görenidir. Perroux: “Kalkınma, bir toplumun sosyal ve mantık değişmelerinin kombinezonudur. Bu kombinezon global reel hasılayı sürekli ve birikintili bir şekilde artırmaya elverişlidir” açıklaması ile büyüme ile kalkınma arasındaki değişikliği ifade etmektedir. Sosyal ve mantık farklılıkları ile ifade edilmek istenen; toplumsal ve kurumsal yapının bir arada hareket etmesi, etkileşimlerinin sürmesi ve tüm bunların bir süreç içerisinde meydana gelmesidir (Erbay ve Özden, 2013: 7).

Perroux’un ardından Hirschmann da ekonomik kalkınmanın gerçekleşebilmesi için bir veya birkaç ekonomik güç merkezi oluşumunun olması gerektiğini savunmuştur. Kalkınma kutupları yaklaşımı ile Hirschmann’ın teorisi birbirine benzemekte, her ikisi de dengesizliklerin kalkınma teorisinin temelini oluşturduğunu düşünmektedir. Hirschmann’ın teorisine göre dengesizlikler, sektörlerde meydana gelmektedir. Ancak kalkınma kutupları yaklaşımında dengesizlikler ekonomik faaliyetlerin mekânsal dağılımında ortaya çıkmaktadır. Gelişmiş ülkelerin kalkınma durumu incelendiğinde kalkınmanın ilk olarak belirli bir bölgede başladığı daha sonra da yayılarak devam ettiği görülmektedir (Saraç, 2006: 42). Kalkınma kutupları iki şekilde meydana gelmektedir. Geri kalmış bir bölgede ekonomik faaliyetlere bağlı olarak kendiliğinden kalkınma kutbunun meydana gelmesi, bir diğeri ise geri kalmış bir bölgenin, devlet müdahalesi yoluyla kalkınma kutbu haline getirilmesidir (Taşçı vd., 2011: 19).

Kalkınma kutuplarının yaklaşımının hem olumlu hem olumsuz etkileri mevcuttur. Olumlu etkiler (Çatalbaş, 2007: 93-94):

- Kutuplaşmış bölgede başarı sağlanması demografik, sosyal ve ekonomik gelişmelerin oluşmasına yardımcı olacaktır.
- Sanayileşme ile birlikte değer yargılarında ve inançlarda yenilik meydana gelecek, böylelikle modern topluma geçiş sağlanacaktır.
- Yeni üretim faaliyetleri ile birlikte sosyal hareketlilikte artış oluşacak, yeni işçi ve sahip sınıfları meydana gelecektir.

- Üretim faaliyetleri ile gelir artacak, bu gelir artışı ise sosyal alışkanlıkları etkileyecektir.
- Kalkınma kutbunda ön plana çıkan sürükleyici sanayiler ile birlikte ölçek ve dışsal ekonomi artacak, bu durum da bölgenin kalkınmasına yardımcı olacaktır.
- Yeni yatırımlar ile birlikte tüketim, ara ve yatırım ürünlerine gerekli harcamalar yönlendirilecektir.
- Üretim faaliyetleri ve yapılan yatırımlar sonrasında bölgede satın alma gücü artacaktır.
- Teknolojik gelişmeler yaşanacak, AR-GE önemsenecektir.
- Çok partili demokratik rejimlerde seçmenlerin siyasi görüşleri değişiklik gösterecektir.

Olumsuz etkiler ise (Dinler, 2001: 417-419):

- Dinamik üretim faktörleri kalkınma kutbu çevresinde toplanması ve bölgelerin mevcut potansiyellerinin azalması ile gerileme yaşanacaktır.
- Kalkınma kutbunda istihdam artacak, fiyatlar yükselecektir. Bu da dinamik işgücünü tek merkezde toplayacaktır.
- Kalkınma kutbu hem işgücünü hem de çevre bölgelerin tasarruf kararlarını etkileyecektir.
- Kalkınma kutbuna olan talep nedeni ile alt yapı sistemleri yetersiz kalacak, çarpık kentleşme ortaya çıkacaktır.

#### **2.5.14. Yeni Ekonomik Coğrafya Yaklaşımı**

1970’li yıllardan sonra ekonomik yapı ve dünya düzeni değişmiş, iktisatçılar ise coğrafya, alan ve bölge kavramlarını değerlendirmeye başlamıştır. P. Krugman, M. Fujita gibi isimler yeni ekonomik coğrafya yaklaşımı yardımı ile ekonomik faaliyetlerin neden belirli bölgelerde toplandığını açıklamaya çalışmıştır (Özdemir ve Başkol, 2010: 129).

1900’lü yılların sonlarına doğru yeni ekonomik coğrafya yaklaşımı pek çok kitle tarafından kabul edilir bir hal almıştır. Birbirinden farklı biçimlere sahip olan ekonomik analiz yöntemleriyle, bölgesel ekonominin, teknik yöntem hileleriyle, eksik rekabet ortamında artış gösteren getirileri açıklamak için geliştirilen modelleme çalışmaları yeni ekonomik coğrafya yaklaşımını ifade etmektedir (Atakişi, 2012: 158-159). Bu yaklaşıma göre kalkınmanın coğrafi yapısı ülkeler ile bölgeler arasındaki endüstri yoğunlaşmalarına sebebiyet veren merkezci güçler ile endüstrinin dağılmasına neden olan merkezkaç güçler aracılığı ile anlaşılabilir (Yavan, 2013: 522).

Genel anlamda incelendiğinde ekonomik faaliyetlerin belirli metropol alanlarda yoğunlaştığı görülmektedir. Bu durum beraberinde nüfus artışını da getirmektedir. Artan ticari faaliyetler ve nüfus artışının etkisi sayesinde bankacılık gibi hizmet sektörlerinin de ilgili bölgelerde yoğunlaşması ile bölgesel anlamda kalkınma sağlanmaktadır. Bu durum bölgeler arasında eşitsizlikler çıkmasına neden olmaktadır. Yeni ekonomik coğrafya yaklaşımı, ekonomik faaliyetler ile coğrafi konum arasındaki ilişkiyi ele almaktadır (Deviren ve Yıldız, 2014: 18).

Yeni ekonomik coğrafya yaklaşımının temel varsayımları; ölçeğe göre artan getiri, eksik rekabet piyasaları ve üretim faktörlerin hareketliliğidir. Böylece ekonomik kalkınmanın gerçekleşmesindeki ana etkenler, coğrafi faktörler de göz önüne alınarak, ulaşım maliyetleri ve iş gücü gibi faktörlerin hareketliliği vasıtasıyla dinamik denge modelleri ile açıklanır duruma gelmiştir (Çalışkan ve Kaya, 2015: 39).

Bölgesel kalkınmanın ekonomik faaliyetlerin yoğunluk gösterdiği belirli bölgelerde gelişmesinin nedeni yukarıda da bahsedildiği üzere birbirine zıt iki kuvvet olan (merkezcil) yığılma ve merkez-kaç (dağılma) kuvvetlerinin karşılıklı etkileşimidir. Bu durumun açıklanması sürecinde tek ve evrensel bir model yoktur ve bu sebeple çeşitli modellerden yararlanılmaktadır. Çünkü bölgesel kalkınmanın gerçekleşmesi aşamasında coğrafi unsurlar ve ekonomik faaliyetler farklılık gösterebilmektedir. Bu kapsamdadır ki ilgili yaklaşım coğrafik ekonomik ilişkileri analiz etmeye yarayan çeşitli teorik modellerin geliştirildiği bir uzmanlık alanı kapsamındadır (Kum, 2011: 237).

## **2.6. Bölgesel Kalkınmayı Etkileyen Faktörler**

Bölgesel kalkınmayı etkileyen faktörler, bölgenin içsel dinamiklerinden kaynaklı “bölge içi faktörler” ve küreselleşme nedeni ile bölge dışı etkenleri konu edinen “bölge dışı faktörler” başlıkları altında incelenecektir.

### **2.6.1. Bölge İçi Faktörler**

Bölgenin kendi yapısını etkileyen, bölge içi iktisadi faaliyetleri kapsayan faktörler bölge içi faktörler olarak kabul edilmektedir. Bir bölgenin kalkınabilmesi, kendi potansiyelini ortaya çıkarabilmesi adına bölge içi faktörlere ihtiyaç duyulmaktadır. Bölge içi faktörler; alt yapı ve üst yapı faktörleri şeklinde aşağıda detaylandırılacaktır.

### **2.6.1.1. Altyapı Faktörleri**

#### **2.6.1.1.1. Doğal Altyapı**

Doğal yapı söz konusu olduğunda akla yeraltı ve yerüstü kaynakları ile iklim koşulları gelmektedir. Devletler tarih boyunca doğal altyapı unsurlarını kullanmışlardır ve bu sayede gelişim göstererek zenginleşmişlerdir. Endüstri devrimini gerçekleştiren ülkeler, temelinde doğal kaynakların rasyonel kullanımı olan bir gelişim ivmesi kazanmıştır (Başol vd. 2005:61).

Ulaşım olanaklarından tam yararlanabilmek adına kara, deniz ve hava yollarına yakınlık önemli bir parametredir. Kaynaklara ve pazara ulaşımı kolaylaştıran bu unsurlar özellikle yatırımcıların yerleşim yeri seçme aşamasında önemli rol oynamaktadır. Doğal altyapı faktörlerine bağımlı şekilde büyüme gösteren bölgelerin endüstriyel yığılma merkezleri haline geldiği de bilinmektedir. Söz konusu doğal kaynaklar her coğrafyada farklı şekillerde dağılım göstermektedir. Yanı sıra doğal kaynağa sahip olunsa dahi ilgili coğrafyada rasyonel kullanımını sağlayacak bilimsel ve teknolojik yeterlilik sağlanmamış olabilmektedir. Doğal kaynaklar ile teknik ve bilimsel yeterliliğin bir arada değerlendirilmesi ile bölgelerin gelişme düzeylerinde sınıflandırma imkânı söz konusu olmaktadır. Böylece ilgili bölgelerin kalkınma ve yoksulluk seviyeleri ortaya çıkmaktadır (Başol vd., 2005: 66-67). İktisadi faaliyetlerin yürütülebilmesi için doğal altyapı büyük önem arz etmektedir. İktisadi faaliyetlerin gelir artışlarının sağlanmasında önemli bir rol oynamaktadır. Altyapı unsurları bir yandan ulaşımı etkilerken bir yandan tarım, sanayi, ticaret gibi üstyapı unsurlarına da etki göstermektedir.

#### **2.6.1.1.2. Maddi Altyapı**

Enerji temini, yol, ulaşım, haberleşme alanında yapılan tüm yatırımlar ile doğal kaynakların korunmasına hizmet eden araç, teçhizat ve tesisler maddi altyapı unsurlarını oluşturmaktadır. Kamu yönetimi, eğitim, sağlık hizmetleri için inşa edilmiş bina ve tesisler de yine maddi alt yapı olarak kabul edilmektedir (Erkan, 1995: 229).

Otoyollar, havaalanları, demiryolları, su ve enerji kaynakları, okullar, hastaneler vb. maddi alt yapı unsurları sayesinde özel sektörün üretimi için ideal bir alan yaratılmış olmaktadır (Cutanda ve Paricio, 1994: 70). Ekonomik kalkınma düzeyinin artmasında maddi alt yapının hem dolaylı hem de doğrudan etkisinden söz edilebilir. Maddi alt yapı ekonomik faaliyetlerin genişleme sürecinin ve teknolojik düzeyin de bir fonksiyonu olarak kabul edilmektedir. Maddi alt yapı için yapılan tüm harcamalar yatırım olarak değerlendirilmektedir (Erkan, 1987: 41).

Maddi altyapının üretimi ve sosyal refahı etkilediği bilinmektedir. Bu etki üç şekilde ifade edilmektedir (Cutanda ve Paricio, 1994: 73):

1. Maddi alt yapı ile birlikte bölge içerisindeki istihdam ve üretim artış göstermektedir. Özel üretim faktörlerindeki etkinlik boyutu artış gösterdiğinden üretim sürecine de dolaylı etkisi mevcuttur.
2. Maddi alt yapının yeterli düzeyde sunulması sosyal refahı arttırmakta ve bölgeye göç sağlamaktadır. Sağlanan göç; iş bulmak, iş yapmak ya da yaşamak amacıyla göç edilen bölgenin cazibe merkezi haline gelmesi ile ilişkilidir. Böylece bölgesel kalkınma sürecine destek olunmaktadır.
3. Maddi alt yapı yatırımları sırasında kamu sermayesinin kullanılması ile bazı hizmetler ve mallar ortaya çıkmakta, bu hizmetler ve mallar ise dolaysız olarak kullanılmaktadır. Böylelikle hem refah hem de yaşam kalitesi yükselmiş olacaktır. Eğitim ve sağlık merkezleri ile kültür merkezleri, ulaşım ve haberleşme merkezleri maddi alt yapının dolaysız olarak sunduğu ek hizmetlerdir.

#### **2.6.1.1.3. Kurumsal Altyapı**

Ekonomik faaliyetlerin nasıl yürütüleceği ile ilgili şekillerin ve yöntemlerin belirlenmiş olduğu yazılı ya da yazısız kurallar, kanunlar, davranış şekilleri kurumsal alt yapı olarak kabul edilmektedir. Hem ekonomik birimlerin hem de bireylerin kendi faaliyet planlarını oluşturmasında, kendi kararlarını almasında önemli bir çerçeve oluşturmaktadır. Ekonomik faaliyetlerin sorunsuz şekilde yürütülebilmesi için kurumsal bir çerçeve şarttır. Kurumsal altyapının sağlanması ile birlikte bölgenin üretim kapasitesi artış gösterecektir. Kurumsal alt yapı unsurları üç farklı kategoride ele alınabilmektedir (Erkan, 1987: 80-81):

1. Sosyal ve ekonomik sistemin düzenlenmesinde rol oynayan yazılı yasaklar,
2. Yazılı olmayan toplum kuralları, değer yargıları,
3. Örgütlerin hazırlamış olduğu düzenlemeler.

Kurumsal altyapıya genel anlamda çok az önem verilmektedir. Bölgenin taleplerine yönelik olarak, ilgili yerel yönetimlerin, kurumsal altyapı oluşturulmasına destek vermeleri bölgesel kalkınma açısından önem arz etmektedir. Kurumsal alt yapının etkilerini özetlemek gerekirse aşağıdaki gibi sınıflandırılması mümkündür (Erkan, 1987: 81-82):

- Kurumsal altyapı diğer altyapıların etkisi ile kurulabilmektedir. Böylece işgücüne, sermaye dağılımına ve istihdama etki etmektedir.
- Kurumsal altyapı sayesinde sistemin işleyişi düzene girmekte, işlerlik kazanmaktadır.
- Kuruluş yerinin seçiminde uyarma etkisi yaratmaktadır.

#### **2.6.1.1.4. İnsan Kaynakları Altyapısı**

İnsan kaynakları alt yapısı “maddi olmayan altyapı” ya da “beşerî sermaye” şeklinde de adlandırılmaktadır. İnsan kaynakları altyapısının temeli bireylerdir ve bu alanda yapılan yatırımlar hem yatırım hem de tüketim karakteristiği taşımaktadır. Bilgilerin ve deneyimlerin geleceğe aktarılması ile insan kaynakları altyapısının geliştirilmesi, insan kaynakları altyapısının en önemli özellikleri arasındadır. İnsan kaynakları altyapısı direkt olarak eğitim, öğretim, araştırma ve sağlık yatırımları ile ilgilidir. Bu tür yatırımlar incelendiğinde, uzun vadeli yatırım niteliği taşıdıkları ve aynı zamanda yüksek sermaye gerektirdiği görülmektedir. İnsan kaynakları altyapısı için yapılacak olan harcamalar kaynak dağılımını, geliri, istihdamı etkileyecektir (Erkan, 1978: 79).

Herhangi bir bölge içerisinde nitelikli ve ucuz işgücü bulunuyorsa bu durum işletmelerin kuruluş yeri seçiminde etkili olmaktadır. Eğitimini tamamlamış, uzmanlaşmış işgücünün olması işletmelerin hizmet içi eğitim maliyetlerini azaltmaktadır. Aynı zamanda uzmanlaşmış işgücü hem verimlilik hem de kar anlamına gelmektedir. Söz konusu kalifiye işgücü olduğunda, işletmeler bu işgücünü dışsal ekonomi olarak kabul etmektedir. Uzmanlık gerektiren işlerde çalışabilecek olan kişilerin yüksek ücret talebinde bulunmaları, aldıkları ücret doğrultusunda ise kaliteli bir sosyal yaşantı sürmek istemeleri göç hareketlerine neden olmaktadır. Bu durum ise yüksek verimli işgücüne ihtiyaç duyan işletmelerin büyük şehirlere yakın yerlere kurulmasına neden olmaktadır (Dinler, 2001: 61-62).

Bölgede insan kaynakları altyapısına yapılan yatırımlar şüphesiz ki bölgesel kalkınmada etkili olmaktadır. Halk eğitim merkezleri gibi kamu kaynaklı oluşumlar insan kaynakları altyapısına destek vermektedir. Eğitilmiş iş gücü ekonomik faaliyetlerin verimliliğini artırmaktadır ve bu anlamda kamu desteği üretimde etkinliği artırarak bölgesel kalkınmada ilerleme sağlayacaktır.

#### **2.6.1.2. Üst Yapı Faktörleri**

Üst yapı faktörleri; üretim, tüketim, bölüşüm ve dağıtım başlıkları altında incelenmektedir (Erkan, 1995: 229). İlgili dağılım insan ihtiyaçlarının karşılanmasına yönelik olarak yapılmaktadır. İlgili faktörlere yapılan yatırımlar doğrudan bölgesel kalkınmada etkili olmaktadır ancak alt yapı faktörleri ne kadar yeterli ise üst yapı faktörlerinin etkileri o kadar fazla hissedilecektir. Üst yapı yatırımlarının ekonomik kalkınmada başarılı bir ivme çizebilmesi için ilk olarak altyapı yatırımlarının yeterli düzeyde olması gerekmektedir.

### **2.6.1.2.1. Üretim**

Üretim iktisat biliminin en temel konusudur ve aynı zamanda üst yapının da temel unsurları arasında yer almaktadır. Üretim faktörlerinin bir araya getirilmesi yoluyla oluşan üretim, bölgesel alanda iktisadi kalkınmanın sağlanmasında ana etmendir. Üretimin temel fonksiyonu insanların talep ettiği mal ve hizmetleri üretmektir. Küreselleşme ile birlikte üretim gerçekleştiren kuruluşlar sadece yerel halkın ihtiyaçlarını karşılamakla kalmayıp uluslararası pazarlara da hizmet sunmaktadır. Sağlanan ihracat gelirleri bölgede üretimi teşvik etmekte aynı zamanda istihdam olanakları oluşturmaktadır. Yanı sıra üretim sektörler arası etkileşim yaratarak, ara malı ve yatırım mallarının oluşumunda da etkili olmaktadır. Böylece üretim bölgesel kalkınmada temel unsur haline gelmektedir (Acar, 2006: 41).

### **2.6.1.2.2. Tüketim**

Tüketim, insanın yaşamsal döngüsünün sağlanması hususunda gerçekleştirilen iktisadi faaliyetlerdir (Gündüz, 2006: 31). Tüketim, mala ve hizmete talep olarak adlandırılmaktadır. İktisadi faaliyetlerin neredeyse tümü tüketim amacıyla gerçekleştirilmektedir. Tüketim alışkanlıklarına bağlı olarak bölgesel analiz gerçekleştirmek mümkündür. İnsanların tüketim ihtiyaçları ve alışkanlıkları bölgelerin ya da ülkelerin hangi malların üretimini yapacağı, hangi hizmetleri vereceği ve ne kadar üretim yapılacağı üzerinde etkili olmaktadır. Bazı malların ya da hizmetlerin pazarda yer alması tüketim alışkanlıklarını değiştirebilmektedir. Aynı şekilde gelir seviyesinde değişikliğin yaşanması ile birlikte tüketilen mallarda ya da alınan hizmetlerde farklılık oluşabilmektedir. Yani bir bölgenin kalkınmasında talep yapısının değişmesi önemli olarak kabul edilmektedir (TOBB, 1989: 10-11). Bölgesel kalkınma aşamasında tüketim özellikle iktisadi birimlerin ve kişilerin yerleşim yeri seçme kararlarına da etki etmektedir.

### **2.6.1.2.3. Bölüşüm**

Üretimden sonra elde edilen gelirin bireyler arasındaki paylaşımı bölüşüm kavramı ile ifade edilmektedir. Üretimden elde edilmiş olan gelir üretici faktörler için mi yoksa tüketim için mi kullanılacak sorularına cevap verilmesi aşamasında bölüşümün etkisi kendini göstermektedir. Üretimden sağlanmış olan gelir yatırım aracı olarak kullanılırsa bölgesel kalkınmanın sağlanması mümkün olacaktır (Acar, 2006: 42).

### **2.6.1.2.4. Dağılım**

Malın, hizmetlerin ve faktörlerin bir iktisadi sistem içerisinde nasıl paylaştırıldığı dağılım faktörünü ifade etmektedir. Dağılımın nasıl gerçekleştirileceği konusunda iki çözüm



yolu bulunmaktadır. İlki kıt kaynakların üretimde maksimizasyon sağlayacak biçimde dağılımı olan optimal kaynak dağılımı, ikincisi ise hedeflenen üretim düzeyine ulaşmak amacıyla kaynak kullanımında minimizasyon sağlamaya yönelik kaynak dağılımını ifade eden üretim optimizasyonudur (Han ve Kaya, 2008: 167). Kaynakların bölgesel dağılımı önemli etkilere yol açmakta, iktisadi yatırımlara etki etmektedir. İktisadi yatırımlar mal, hizmet ve faktörlerin bol ve çeşitli olduğu yerlere yönelmektedir. Dağılım faktörünün tam verim gösterebilmesi için diğer unsurlar ile bir bütün halinde hareket etmesi gerekmektedir.

## **2.6.2. Bölge Dışı Faktörler**

Bölgesel kalkınma yalnızca bölge içi faktörlerden değil yanı sıra politik koşullardan, ekonomik koşullardan ve teknolojik yeniliklerden de etkilenmektedir. Küreselleşme ile birlikte siyasi krizler, ekonomik krizler, teknolojik gelişimle beraber ulusal pazarlardaki tüketim alışkanlıklarındaki değişimler de bölgesel kalkınmaya etki etmektedir.

### **2.6.2.1. Politik Koşullar**

Ulusal bir ekonominin sağlıklı ve sürdürülebilir gelişimi sosyal ve siyasi istikrarın sağlanmasına bağlıdır. Devletin yönetim şekli, politika yapıcı ve uygulayıcıların ekonomik plan ve programları bölgesel kalkınmada önemli etkenlerdir. Hükümetlerin geliştireceği bilimsel ve akılcı politikalar, politikaların bölgesel koordinasyonun sağlanması ve uygulamalarının denetlenmesi, hizmet odaklı çalışma ve kamu hizmetlerinin iyileştirilmesi ekonomik kalkınmada pozitif etkiler yaratacaktır. Hükümetler bölgesel kalkınmayı hızlandırabilmek adına pek çok farklı politika aracından yararlanabilmektedir (Richardson, 1979: 243):

- İşletmelerin desteklenmesi,
- Alt yapı için gerekli yatırımların sağlanması,
- Kontrol ve denetim sistemlerinin oluşturulması,
- Faktör mobilitesinde teşvik yapılması,
- Gizli alansal politikaların oluşturulması.

Ülkeler arası politik krizler, küresel ekonomik krizler, ticaret gerçekleştirilen ülkedeki politik koşullar da bölgesel kalkınmada etkili dış faktörlerdir.

### **2.6.2.2. Ekonomik Faktörler**

Bölge dışı ekonomik faktörler; diğer bölgelerdeki ekonomik faktörlerin mevcut bölgeye etkileri ve diğer ülkelerin ekonomik faktörlerinin bölgesel kalkınmada etkisi bağlamında incelenmektedir. Ekonomik faktörler; doğal kaynaklar, yatırım ve sermaye birikimi, dış ticaret, doğrudan yabancı sermaye yatırımları, teknoloji, altyapı, finansal gelişme, ekonomik büyüme,

vergi, gelir dağılımı şeklinde sınıflandırılmaktadır (Şaşmaz ve Yayla, 2018: 252). İlgili faktörlerin bölgede bulunması bölgesel kalkınmada pozitif etkiye sahip iken yoksunluğu ilgili bölge için olumsuz etkiler yaratmakta ve yatırımların farklı bölgelere kaymasına neden olmaktadır.

Diğer ülkelerde meydana gelen ekonomik faktör değişiklikleri de bölgesel kalkınmada etkili olabilmektedir. Ticari ilişkide bulunulan ülkede gerçekleşen talep değişimleri üretimin gerçekleştiği bölgede talebin yönüne bağlı olarak etki göstermektedir. Yanı sıra ilişkide bulunulan ülkedeki ekonomik unsurların değişimi; teknoloji kullanımı, kurumsal düzenlemeler, ulaşım, vb. faktörlerde de meydana gelmektedir. Dolayısıyla bölgenin ekonomik yapısında değişiklik yaratmaktadır. Ayrıca cazibe merkezi konumundaki bir bölge; çevre bölgelerden aldığı göç, sermaye transferi, dolaylı olarak tüketimde artış gibi çevre bölgelerin kalkınma düzeylerine etki edici özellik gösterebilmektedir.

### **2.6.2.3. Teknolojik Yenilikler**

Teknolojinin gelişmesi ile birlikte ekonomik faaliyetlerde daha verimli bir dönem başlamıştır. Teknolojik yenilikler ile hızlı bir şekilde tanışan bölgeler büyük avantaja sahiptir. Teknoloji, sanayileşme üzerinde bir etki yaratmaktadır ve bölgedeki teknolojik yenilik ile birlikte seri üretim olanakları artmaktadır. Böylece bölgesel kalkınma ivme kazanmaktadır (Şaşmaz ve Yayla, 2018: 257). Bölgelerin rekabet edebilirlik düzeylerinin artırılması adına verimli teknolojik altyapının bölgeye kazandırılması önem taşımaktadır. Yüksek teknoloji ve yenilikçi firmalar genellikle belirli yerlerde yoğunlaşmakta, ortak tesisleri kullanmakta ve ortak ekonomik faydalardan yararlanmaktadır. Teknolojik yenilik çalışmalarının desteklenmesi dolayısıyla bölgesel kalkınmada etkili olacaktır (Hu ve diğerleri, 2005: 368).

Yeni teknolojik gelişmeler diğer bölgelerin de teknolojik yeniliği taklit etmesi ile birlikte ekonomik kalkınmada ülke çapında bir etkiye sahip olmaktadır. Teknolojik yeniliklerin üretim sürecine dahil edilmesi, üretimde kaliteyi ve ürün çeşitliliğini artırmaktadır. Teknolojik yeniliklerin altyapı unsurlarına aktarılması da bölgede esneklik sağlamaktadır. Böylece doğrudan ya da dolaylı olarak teknolojik yenilikler bölge kalkınmasında büyük çaplı etkilerde bulunmaktadır. AR-GE çalışmaları, bölgesel araştırma kuruluşları, bölgesel teşvik ve destekler ile teknolojik yeniliklerin bölgeye kazandırılması aşamasında bölgesel kuruluşlara ve yerel yönetime büyük bir görev düşmektedir.

## **2.7. Türkiye’de Bölgesel Kalkınma Politikasının Gelişimi**

Türkiye’de bölgesel kalkınma farkları oldukça önemli düzeydedir. Bu farkların oluşmasında bölgeler arası coğrafik farklılıklar yanı sıra bölgelerdeki fiziki ve beşerî sermaye

kıtlığı, altyapı unsurlarının eksikliği, pazara ya da ürüne olan uzaklık etkili olmaktadır. Bu durum, başta Marmara Bölgesi olmak üzere batı bölgelerini üretim, ticaret ve istihdam gibi ekonomik faktörlerin merkezi haline getirirken doğu bölgeleri gelişmişlik anlamında geri kalmaktadır (Bakırcı vd., 2014: 283).

Türkiye’de bölgesel kalkınma politikaları ilk anlamda 1960’lı yıllarda gündeme gelmiştir. 1960 yılında Devlet Planlama Teşkilatı (DPT) kurulmuş, kalkınma planı ise ilk kez 1963 yılında hazırlanmıştır. 1960 öncesinde bölgesel kalkınma çabaları ülkenin bulunduğu sosyo-politik konum nedeniyle yetersiz kalmıştır. Bölgesel kalkınmada kullanılabilecek pek çok araç planlı döneme geçiş ile birlikte geliştirilmiştir. Türkiye 1960’lardan bu yana ekonomik ve toplumsal kalkınma çabalarını; bölgesel eşitsizlikleri azaltmak, toplumsal ve ekonomik dengeyi sağlamak amacıyla hazırlanan Beş Yıllık Kalkınma Planları (BYKP) üzerinden yürütmektedir (Sevinç, 2011: 44). Kalkınma planları aşağıda detaylandırılmıştır.

Türkiye’nin bölgesel kalkınma politikalarındaki önemli dönüşüm 2000’li yıllarda başlamıştır. AB ile üyelik öncesi uyum sürecinin başlatılması, bölgesel politikaların geliştirilmesi ve uygulanması sürecindeki yükümlülüğü arttırmıştır. Bu kapsamda AB’de uygulanan Avrupa Birliği Bölgesel İstatistik Sistemi’ne uygun karşılaştırılabilir verilerin elde edilmesi, bölgelerin sosyo-ekonomik analizlerinin yapılması ve uygulanacak politikaların çerçevelerinin belirlenmesi amacıyla İstatistiki Bölge Birimleri Sınıflandırması uygulaması yapılmıştır. (İncekara ve Savrul, 2011: 99). İlgili uygulama ile ilgili üçüncü bölümde daha detaylı bilgi sunulacaktır.

Belirlenen kalkınma politikalarının temel amaçları, bölgeler arası gelişmişlik farklarının somut verilerle açıklanarak gerekli kaynak tahsisinin yapılmasını sağlamaktır. Geri kalmış bölgelerde gelişmiş bölgelerden elde edilen bütçe gelirinin üzerinde kaynak ayrılması, özel sektörün gelişmemiş bölgelere yatırım yapmasını sağlamak için devlet yardımlarının sağlanması bölgesel dengesizliklerin giderilmesinde planlı dönemin ana araçlarındandır. Ancak kamunun doğrudan ve dolaylı girişimlerine rağmen yatırımların batı bölgesinde toplandığı görülmektedir. Uygulanan politikalar tam bir başarıya ulaşmamış, gelişmiş bölgelerin kalkınma yolundaki girişimlerinde devamlılık sağlamıştır (Bakırcı vd., 2014: 287).

### **2.7.1. Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1963-1967)**

Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı’ndaki temel hedef ve stratejiler aşağıdaki gibi sıralanmıştır (DPT, 1963):

- Nüfus artış hızı ile kalkınma hızı arasındaki ilişki irdelenecektir.
- Özel teşebbüsün yatırımlarının artırılması için teşvik sağlanacaktır.

- Maliye, para, fiyat, dış ticaret ve yatırım politikalarında kararlılık ve açıklık esaslarına uyulacak ve gerek kamuda gerekse özel sektörde geleceğe yönelik güvenle hareket edilmesi sağlanacaktır.
- Kamu ve özel kesim tasarruflarını arttırmak için çalışmalar yapılacaktır.
- Devlet yatırımları düzenlenecek yanı sıra özel sektör yatırımlarına yön verilecektir.
- Yatırımların coğrafi bölgeler arsında dengeli dağılımı sağlanacaktır.
- Nitelikli iş gücü oluşturmak adına eğitime önem verilecektir.
- Tarım, ticaret ve sanayide modernizasyon sağlanacaktır.

Bu kapsamda Türkiye’de bölgeler; potansiyel gelişme bölgeleri, geri kalmış bölgeler ve büyük kent bölgeleri şeklinde sınıflandırılmıştır. Geri kalmış bölgelerde yatırım yapacaklara yatırım indirimi ve gelir vergisinden indirim yapma imkânı sağlanmıştır (Bakırcı vd., 2014: 285).

### **2.7.2. İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1968-1972)**

İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı’nın strateji ve hedefleri bir önceki beş yıllık plana göre daha geniş perspektifte sunulmuştur. İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı ile kişi başına düşen gelirin hızlı ve devamlı surette artırılması, çeşitli gelir grupları ve bölgeler arasında dengeli gelişmenin sağlanması, çok sayıda vatandaşa iş imkânı sunulması, kalkınmada fırsat eşitliği oluşturulması, sosyal adalet ilkesine uyumlu bir şekilde iktisadi ve sosyal düzende gelişme yakalamak amaçlanmıştır (DPT, 1968-1972: 2).

Bu kapsamda özellikle imalat sanayiinde yatırım yapmak isteyen özel sektör yatırımcılarının projeleri, planın hedeflerine uygun olması dahilinde teşvik araçlarından yararlandırılacak ve döviz ihtiyaçları öncelikle karşılanacaktır. Araştırma ve geliştirme faaliyetlerinin etkinliğinin sağlanması ve teknolojik gelişmelerin takip edilebilmesi amacıyla devlet planlama teşkilatı bütçesi içerisinde bir fon oluşturulacaktır (DPT, 1968-1972: 620).

### **2.7.3. Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı (1973-1977)**

Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı daha önce hazırlanan planlarda sanayileşme hedefinden geri kalınmasına yönelik olarak sanayileşmeye odaklanmaktadır. Devlet geri kalmış yörelerde ve öncelikli sektörlerde ticari karı değil, sosyal karlılığı hedef almaktadır. Bu kapsamda bölgeler Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planında “yöre” olarak ifade edilmeye başlanmıştır. DPT bünyesinde Kalkınmada Öncelikli Yörelere (KÖY) dairesinin kurulması gerektiği vurgulanmış, kalkınmada öncelikli yörelerin sahip olduğu potansiyel alanlara bağlı

olarak desteklenmesi, bölgesel dengeyi sağlamak için ulusal kalkınma hızından fedakârlık yapılmaması gerektiği belirtilmiştir (Tekeli, 1981: 73-74).

KÖY'lerde hem yatırımların hem de sanayinin yaygınlaştırılması amaçlanmıştır. Bunun yanında KÖY'lerin sorunları Türk toplumunun sorunu olarak görülmüş, ülke genelinde alınan tedbirlerin aynı şekilde yörelere uygulanması gerektiği de vurgulanmıştır. Bu konu ile ilgili politikaların hazırlanması gerektiği ancak, hazırlanacak politikaların da milli plan politikalarını tamamlayıcı nitelik taşımasının önemli olduğu ifade edilmiştir (DPT, 1973-1977: 948-949).

#### **2.7.4. Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı (1979-1983)**

Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda daha önce yapılan kalkınma planlarının amaçlarına ulaşmakta güçlük çektiği, bazı örnek bölgelerin dışında bölge gelişimi konusunda yol alınmadığı vurgulanmıştır. Bölgesel planlamaların uygulanması aşamasında belirli bir uygulama düzeni ve gerekli uygulama araçları geliştirilememiştir. Planlar bir bütünlük oluşturmadığından bölgeler arası kıyaslamalar yapılamamış ve dolayısı ile değerlendirme çıktıları elde edilememiştir. Yanı sıra özel sektörün geri kalmış bölgelere yöneltilmemesi bölgeler arasında dengesizliğin artmasına neden olmuştur (DPT, 1979-1983: 72-75).

Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda gelişmiş ve az gelişmiş olan bölgelerde farklı tedbirlerin alınması gerektiği ifade edilmiştir. Gelişmiş bölgeler için altyapı kararlarında istikrarda süreklilik sağlanması, arazi kullanımlarında otorite sağlanması gerektiği belirtilmiş; az gelişmiş bölgeler ile ilgili olarak ise gelişmenin bir an önce başlaması ve ivme kazandırılması gerektiği vurgulanmıştır. Bu kapsamda özek sektör yatırımları az gelişmiş bölgelere yönlendirilmiştir (Tekeli, 1981: 75).

#### **2.7.5. Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1985-1989)**

Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, ihracatı artıracak projeler ile ekonomik ve sosyal gelişmenin artırılmasına yönelik destekleyici yatırımlar yapılmasını amaçlamaktadır. Ekonomide kamunun yönlendirici ve teşvik edici olması esastır. Kamu hizmetlerinin hızlı ilerleyebilmesi amacıyla bürokratik işlemlerin azaltılması yönünde adımlar atılacaktır. Merkezi hükümetin yükünün hafifletilmesi amacıyla yerel idarelerin görevlerinde artış sağlanması vurgulanmıştır (DPT, 1985-1989: 1-2). Bu kapsamda Doğu ve Güneydoğu Anadolu Bölgelerinde Ortadoğu pazarı için gerekli olan yeterliliğin sağlanabilmesi için teşviklerin sağlanması amaçlanmıştır. Girişimcilere yatırım ve fizibilite konularında bilgilendirme yapılabilmesi amacıyla Sanayi ve Ticaret Bakanlığına bağlı olarak "Proje Ofisleri" kurulması; altyapı ve sosyal hizmet yatırımı gerçekleştirecek yatırımcılara kolaylıklar sağlanması hedeflenmiştir (DPT, 1985-1989)

### 2.7.6. Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı (1990-1994)

Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda aşağıdaki amaçlara hizmet edilmiştir:

“Kalkınmanın bölgeler arasında dengeli olması, bölgesel gelişme çalışmalarının refahı yaygınlaştırıcı ve artırıcı yönde ele alınması temel ilkedir. Bölge gelişme şemalarında ve bölgesel gelişme çalışmaları çerçevesinde alınan kararların uygulamaya aktarılabilmesi için gereken ekonomik, sosyal, idari, hukuki ve mali tedbirler ile mekanizmalar birbirleriyle ilişkili biçimde belirlenecek ve gerçekleştirilecektir. Bölgesel gelişme çalışmalarına temel teşkil edecek olan bilgiler uluslararası standartlara uygun şekilde toplanarak bir envanter oluşturulacak; gerekli yapı ve potansiyel araştırmaları sürdürülecek: bu çerçevede teşvik sistemi geliştirilecektir. ... Başta Doğu ve Güneydoğu Anadolu Bölgeleri olmak üzere, Kalkınmada Öncelikli Yörelere ekonomik, sosyal ve kültürel yönden kalkındırılması ve böylece bu bölgeler ile diğer bölgeler arasındaki gelişmişlik farkının zaman içerisinde azaltılması temel hedeftir. Söz konusu bölgelerde ekonomik ve sosyal gelişme ve bütünleşmeyi sağlamak üzere gerekli politika ve planlama araçlarının uygulamaya aktarılması sağlanacaktır.” (DPT, 1990-1994: 318-319).

### 2.7.7. Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1996-2000)

Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı; küreselleşme ile birlikte ortaya çıkan fırsatlardan yararlanarak ülkenin gelişmişlik düzeyinin artırılmasını hedeflemektedir. Bu amaçla özgürlükçü bir ortamın yaratılması, sürdürülebilir gelişimin sağlanması, refah düzeyinin artırılması, gelir dağılımındaki dengesizliklerin giderilmesi, teknolojik yenilikler yapılması, sosyal ve kültürel gelişimin sağlanması, sağlık ve çevre hizmetlerinin geliştirilmesi hedeflenmektedir (DPT, 1996-2000: 19). Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planının amaçları aşağıdaki sunulmuştur:

“Ekonomik, toplumsal, kültürel, siyasal yönleri ile bir bütün teşkil eden gelişmenin, ulusal birliği güçlendirecek nitelikte olması esas amaçtır. Kişilerde, sosyal ve iktisadi çıkarlarının ancak ulusal bütünlük içerisinde maksimize edilebileceği fikri güçlendirilecektir. Ulusal kaynakların, en yüksek ekonomik ve sosyal faydayı sağlayacak şekilde geliştirilmesine ve bölgelerarası dengesizliklerin en aza indirilmesine çalışılacaktır. Kalkınmada Öncelikli Yörelere yaşayan nüfusun gelir seviyelerinin yükseltilecek refah düzeylerinin ülke ortalamalarına yaklaştırılması temel hedef olacaktır. Sosyal, ekonomik, kültürel ve mekânsal politikaların birbirlerine olan etkileri dikkate alınarak sektörel politikalara mekânsal boyut kazandırılacaktır. Bu amaçla; Doğu ve Güneydoğu Anadolu Bölgeleri öncelikli olmak üzere, ülkenin görece olarak geri kalmış yöreleri için, kaynakları ve gelişme potansiyelleri göz önünde bulundurularak bölgesel gelişme projeleri hazırlanacaktır. Doğu ve Güneydoğu Anadolu Bölgeleri için Onarım Projesi hazırlanacak ve bu kapsamda istihdam sorununun çözümünde başta gelen konut ve hayvancılık sektörleri ile ilgili hızla gerçekleştirilebilir nitelikteki projeler hazırlanarak uygulamaya konulacaktır.” (DPT, 1996-2000: 174).

### **2.7.8. Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (2001-2005)**

Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nın temel hedefi kaynakların geliştirilmesi, ekonomik ve sosyal faydanın sağlanabilmesi, bölgeler arasındaki dengesizlik durumunun minimuma indirilmesidir. Bölge çalışmaları sayesinde bölgelerin nitelikleri, farklılık düzeyleri, gelişmişlikleri ve temel sorunları ile ilgili daha fazla bilgi edinilmesi gerektiği vurgulanmıştır. Bu plan ile birlikte devam eden projelerin yanı sıra İç Anadolu, Akdeniz ve Ege bölgeleri için de yeni planların oluşturulacağı ifade edilmiştir. İl Gelişme Planı çalışmalarının başlatılması ile belirtilen hedeflere ulaşmak amaçlanmaktadır (DPT, 2001-2005: 63).

Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda bölge planlamasına ilişkin projeler hızlandırılmıştır. Bu kapsamda Zonguldak-Bartın-Karabük, Doğu Anadolu Projesi (DAP) ve Doğu Karadeniz (DOKAP), Güneydoğu Anadolu Projesi (GAP) hakkında bilgi verilmiştir. AB uyum sürecine ilişkin çalışmaların hızlandırılacağı vurgulanmıştır. Organize Sanayi Bölgelerinin yanı sıra orta boy işletmelerin de hacminin artırılmasına yönelik Örnek Sanayi Sitesi uygulamasının başlatılması planlanmıştır (DPT, 2001-2005: 64).

### **2.7.9. Dokuzuncu Kalkınma Planı (2007-2013)**

Dokuzuncu Kalkınma Planı “İstikrar içinde büyüyen, gelirini daha adil paylaşan, küresel ölçekte rekabet gücüne sahip, bilgi toplumuna dönüşen, AB'ye üyelik için uyum sürecini tamamlamış bir Türkiye” vizyonu ile oluşturulmuştur. Kalkınma planlarının artan önemine vurgu yapılmış ve devletin ekonomik anlamdaki konumunun değişmesine bağlı olarak planların yeniden tasarlanması gerektiği ifade edilmiştir. Plan AB'ye üyelik sürecinin temel strateji dokümanı niteliğindedir (DPT, 2007-2013:1-2).

Dokuzuncu Kalkınma Planı aşağıda belirtilen ana konular çerçevesinde şekillendirilmiştir (DPT, 2007-2013:2):

- İstihdam düzeyinin artırılması,
- Rekabet gücünün artırılması,
- Bölgesel dengesizliklerin giderilerek gelişmenin sağlanması,
- Beşerî unsurlarda gelişme sağlanması ve sosyal dayanışmanın güçlendirilmesi,
- Kamu hizmetlerinde etkinliğin artırılması.

### **2.7.10. Onuncu Kalkınma Planı (2014-2018)**

Onuncu Kalkınma Planı'nda metropollerde küresel alana hitap edebilecek özelliklere sahip ürünlerin ve hizmetlerin üretilmesinin gerekliliği ve Anadolu'nun rekabet düzeyinin artırılması gerektiği üzerinde durulmuştur. Gelişmişlik açısından geri kalmış bölgelerde

ekonomik büyüme ve refah artışı sağlanması gerekmektedir. Bu kapsamda Bölgesel Geliştirme Ulusal Stratejisi (BGUS) uygulama alanı bulmalı, bölgesel gelişimin sağlanması için gerekli hedefler belirlenmeli ve bölgesel kalkınma ile ekonomik kalkınma politikaları birbirine uyumlu hale getirilmelidir (DPT, 2014-2018: 122-125). Söz konusu plan içerisinde kalkınma ajansları da konuya dahil edilmiş, kalkınma ajansları için bir politika belirlenmiştir:

“Kalkınma ajanslarının aralarındaki ağ bağlantıları güçlendirilecek, merkezi ve yerel düzeydeki kurum ve kuruluşlarla daha yakın ve koordinasyon içinde çalışmaları ve uzmanlık kuruluşlarıyla iş birliği mekanizmaları oluşturmaları sağlanacaktır. Kalkınma ajanslarının, AB fonları başta olmak üzere, kaynak yönetimindeki rolü ve etkinliği artırılacaktır.” Bölgesel potansiyellerin değerlendirilmesi, bölgesel yatırımların sağlanması amacıyla Bölgesel Gelişme Yüksek Kurulu ve Bölgesel Gelişme Komitesi kurulmuş, bölgesel düzeyde 26 kalkınma ajansı ve bunlar bünyesinde 81 ilde yatırım destek ofisleri kurulmuştur.” (DPT, 2014-2018: 125).

### **2.7.11. On Birinci Kalkınma Planı (2019-2023)**

On Birinci Kalkınma Planı kapsamında daha uzun vadeli kalkınma hedeflenmektedir. Sanayi sektörünün baş rolde olduğu ihracata dayalı istikrarlı bir büyüme modeli öngörülmektedir. Siyasal istikrarın, teknolojik dönüşümün sağlanması, işgücüne katılımın, rekabetin ve verimliliğin artırılması ve ekonomik denge sağlanması amaçlanmaktadır:

“Bu çerçevede, ülkemizin istikrarlı ve sürdürülebilir bir ekonomik büyüme ile rekabet gücünün ve refah seviyesinin artırılması öngörülmektedir. Kamunun güçlü desteği ve özel sektörün öncülüğünde sermaye birikimi ve sanayileşme süreci hızlandırılacak; her alanda verimlilik artırılacak, yurtiçi tasarrufların ve üretken yatırımların düzeyi yükseltilecek; üretim süreçlerinin ihracata dönük, yenilikçi ve ithalat bağımlılığı azalmış bir yapıya dönüşmesi sağlanacaktır.” (DPT, 2019-2023: 26).

Bölgesel gelişmeye yönelik olarak; Köylerin Altyapısının Desteklenmesi Projesi (KÖYDES) ve Su ve Kanalizasyon Altyapı Programı (SUKAP), toplumun geri kalmış bölgelerinde sosyal hayata aktif katılımı sağlamak amacıyla Sosyal Destek Programı uygulamaya konulmuştur (DPT, 2019-2023: 24).

### **2.8. Beş Yıllık Kalkınma Planlarında Limanlar**

Birinci beş yıllık kalkınma planında; “limanlar ve iskeleler” başlığı altında yalnızca yükleme boşaltma hacmi açısından büyük limanlar incelenmiştir. Limanlarda kapasite artırıcı bir yatırıma gereksinim olmadığı ifade edilmiştir. Türk limanları arasında yolcu nakliyatı Devlet tekelindedir. Yük nakliyatında ise özel teşebbüs daha fazla faaliyet göstermektedir. Yani mevcut durumda denizyolunda hem devlet hem özel teşebbüs faaliyet göstermektedir. Tedbir olarak limanların tek elde toplanması ifade edilmiştir. İstanbul Limanı’nda görülen kapasite eksikliği nedeniyle İstanbul’dan Anadolu’ya gönderilecek mallarda daha çok Haydarpaşa



limanının kullanılması için gerekli tedbirlerin alınması gerektiği ifade edilmiştir. Transit ticaretinin gerçekleştirilmesinde önemi büyük olan serbest bölge veya liman konusu üzerinde durularak uygun görülen şehirlerde çalışmalar yapılması hedeflenmiştir (DPT, 1963). Birinci beş yıllık kalkınma planında limanların kapasiteleri yeterli görülmüş ve çok fazla üzerinde durulmamıştır.

Birinci kalkınma planının ana ilkeleri arasında taşıma işlerini ekonomik sınırlar içerisinde gerçekleştirmek amacıyla uzak mesafe taşımalarını demiryolu ve denizyolu ile yapmak yer almaktadır. İthalat ve ihracat taşımalarında daha modern ve genç, yabancı bandıralı gemilerle rekabet edebilir bir deniz ticaret filosu kurmak ve dış ticaret taşımalarının en az yarısını bu filo ile taşımak hedeflenmiştir (DPT, 1963).

İkinci beş yıllık kalkınma planında; bölgesel gelişmenin sağlanmasında altyapı tesislerinin önemli olduğu vurgusu yapılmıştır. Bu amaca uygun, yerinde yatırımların yapılması suretiyle liman yapımı yatırımları da öngörülmüştür. Limanlar ayrı bir başlık altında incelenmemiştir. Liman masraflarının yüksek olması ihracatı düşük olan madencilik faaliyetlerini etkilemektedir. Bu nedenle ilgili ürünlerin ihracatı maliyetler nedeni ile sınırlı kalmaktadır. Ulaştırma Bakanlığı'nın ilgili liman tarifelerini yeniden düzenlemesi kararı alınmıştır (DPT, 1968-1972).

Birinci beş yıllık kalkınma planı döneminde olduğu gibi burada da limanların yeterli kapasiteye sahip olduğu ifade edilmiştir. Limanların gerekli teçhizat problemleri çözüldüğünde tıkanıklık yaşanmayacağı ifade edilmiştir. Birinci beş yıllık kalkınma planında sözü geçen limanların tek elden idaresinin yapılması hedefi gerçekleştirilememiştir. Buna bağlı olarak limanların kapasite kullanımlarında dengesizlikler mevcuttur. İlk planda bahsi geçen yeni liman yapımlarının inşaatları devam etmektedir. Limanların yapımı hariç, diğer hizmetlerin tek elden gerçekleştirilmesine yönelik Ulaştırma Bakanlığı'na bağlı olarak Limanlar Genele Müdürlüğü kurulması kararı alınmıştır. Türk Deniz Ticaret Filosu genel olarak yaşlı ve hızı düşük gemilerden oluşmaktadır. Birinci beş yıllık kalkınma planında ifade edilen dış ticaret ürünlerinin yüzde ellisinin Türk Ticaret Filosu ile taşınması ve filonun genişletilmesi hedefleri gerçekleştirilememiştir. Yurt içinde üretimi gerçekleştirilen kuru yük gemileri ve gemi inşa sanayiinin gelişimini engellemek koşulu ile kuru yük gemisi ithalatı yapılması ve böylece Türk Ticaret Filosunun genişletilmesi kararı alınmıştır (DPT, 1968-1972). Birinci beş yıllık kalkınma ifade edilen çoğu hedefe ulaşılamamıştır. Bu sebeple bu hedefler ikinci beş yıllık kalkınma dönemi için tekrarlanmıştır.

Üçüncü beş yıllık kalkınma planında limanlar ayrı bir başlık altında incelenmemiştir. Limanlarda gerçekleşen işlem hacmi ikinci beş yıllık kalkınma planındaki tahminlere

ulaşamamıştır. Limanlardaki donanım eksiklikleri devam etmiştir. Sanayileşmenin etkisi ile Ereğli, Zonguldak, Samsun, Mersin ve İskenderun limanlarında işlem hacminin artması beklenmektedir. Önceki iki planda da sözü geçen dış ticaret taşımalarının yüzde ellisinin Türk Ticaret Filosu ile gerçekleştirilmesi ve filo kapasitesinin artırılması hedefinin ikinci kalkınma planının son yıllarında uygulanmaya başlanan projeler ile artacağı ifade edilmiştir. Böylece limanlardaki yükleme boşaltma donatımının artırılması sağlanacaktır (DPT, 1973-1977).

Dünya genelinde artan sanayileşme ve nüfus artışı ile beraber dış ticaret gelişmiş ve deniz taşıma ücretleri düşürülmüştür. Tüm bu gelişmeler gelişmemiş ülkelerdeki el değmemiş doğal kaynakların işletime açılmasını sağlamıştır. Böylece maden ve enerji kaynakları önem kazanmıştır. Bu durum beraberinde ticari ilişkilerin yanı sıra siyasi etkiler de getirmiştir. Deniz ticaret filusunun kapasitesinin artırılması, deniz yolu ulaştırmasında dışa bağıllık nedeni ile ortaya çıkan yüksek navlun ödemelerinin önüne geçilmesi, dış pazarlarda rekabet gücü kazanmak, istihdama destek olmak gibi amaçlarla, gemi inşa sanayinin iç talebi karşılayacak ve ihracat gerçekleştirilecek şekilde geliştirilmesi öngörülmektedir. İkinci planda kuru yük gemisi ithalatı öngörülür iken üçüncü planda ihracatın özendirilmesi için çalışmaların gerekliliği ifade edilmiştir (DPT, 1973-1977)

Dördüncü beş yıllık kalkınma planında ilk defa deniz kirliliğine dikkat çekilmiştir. Özellikle Marmara bölgesi olmak üzere içerisinde Antalya Limanı'nın da bulunduğu bazı limanlarda kirliliğin arttığı ifade edilmiştir. Gerekli yasal düzenlemeler yapılmış ancak uygulamada iş birliği sağlanamamıştır. Denizyolu ulaştırması ile ilgili kuruluşların işletilmesinde çağdaşlaşmasının sağlanacağı ve yeni liman kapasitelerinin yaratılacağı ifade edilmiştir. İçerisinde Antalya Limanı'nın da bulunduğu inşaatı başlamış ve ilave inşaatları yapılan limanların bu dönem içerisinde tamamlanması öngörülmüştür. Yeni liman kapasitelerinin oluşturulmasında; ithalat ve ihracat hareketleri, dünya limanlarının konjonktürü, deniz taşımacılığının özellikleri, bölgedeki yolcu ve yük potansiyeli dikkate alınacak gerekirse transit trafiği ve gemi onarım tersanelerinin de içinde bulunduğu bölge kompleksleri oluşturulacaktır. Oluşturulan bölge kompleksleri ile organize sanayi bölgeleri arasındaki ilişki güçlendirilecektir (DPT, 1979-1983).

Planda yer alan ekonomik amaçların gerçekleştirilmesine yönelik araçlar başlığı altında; ithalat ve ihracat faaliyetlerini hızlandırmak amacıyla limanların genişletileceği, limanlarda ve ilgili üretim yerlerindeki depolama ve yükleme olanaklarının geliştirileceği ifade edilmiştir (DPT, 1979-1983).

Beşinci beş yıllık kalkınma planında, birinci ve ikinci planlama dönemlerinde kapasitesi yeterli görülen limanların dış ticaret ve transit taşımalarda öneminin artması ile bu limanlarda

yatırımlar yapılmaya başlanmıştır. Beşinci planlama döneminde bu yatırımların tamamlanacağı ve eksik araç-gereç donanımlarının sağlanması ile kapasite artırımına gidileceği ifade edilmiştir. Ayrıca bu limanların konteyner faaliyetlerine uygun hale getirilmesi için gerekli düzenlemeler, araç gereç temini ve konteyner terminallerinin yapımına ilişkin projeler yapılacaktır. Böylece limanların ülke ekonomisine olan katkılarının artırılması hedeflenmektedir. Devam etmekte olan liman genişletme yatırımları bu dönem içerisinde tamamlanacaktır. Marmara Bölgesi'nde yeni bir liman yapılmasına yönelik çalışmalar dönem içerisinde başlayacaktır. Limanların kapasitelerinin artırılması ve hizmet düzeylerinin yükseltilmesi amacıyla limanların modernizasyonu, iyileştirilmesi, araç-gereç ihtiyaçlarının giderilmesine yönelik projenin ilk kısmı 1984 yılında tamamlanmış olacak ve ikinci kısmına 1985 yılında başlanacaktır. Karayolu ile yapılan transit taşımaların karayoluna kıyasla daha avantajlı olunan demiryolu ve limanlara kaydırılması sağlanacaktır. Önceki planlarda bahsi geçen deniz ticaret filosunun geliştirilmesi hedefi bu planda da tekrarlanmıştır. Aynı hedefin bu planda da yer alıyor olması diğer planlarda bu amaca ulaşamadığını göstermektedir. Gemi inşa sanayinin kapasite ve deneyimlerinin en iyi şekilde değerlendirilmesine öncelik verilecek, ek olarak filo için ihtiyaca yönelik ucuz gemi ithalatı yapılacaktır. Filonun gelişen dünya ticaretine uygun yapıya getirilmesi yönünde çaba gösterilecektir (DPT, 1985-1989).

Altıncı beş yıllık kalkınma planında; limanlar ayrı bir başlık altında incelenmemiştir. Planda çimento sanayinin artan talebine yönelik ulaştırma masraflarını en aza indirmek amacıyla denizyolu taşımacılığına ağırlık verileceği ifade edilmiştir. Bu maksatla yapılacak liman dolum-boşaltım, depolama gibi yatırımlar özendirilecektir. Türkiye üzerinden yapılan transit taşımalarda denizyolu ve demiryolundan daha fazla yararlanılmasını sağlamak üzere demiryolu ve liman alt ve üst yapıları iyileştirilecek, tarife sistemlerinde özendirici tedbirler alınacaktır. Bu planda kıyı bölgelerinin sektörel yönden özelliklerini, mevcut liman kapasitelerini ve gelişmeye müsait kıyı kesimlerinin potansiyellerini belirlemek amacıyla bir çalışma gerçekleştirileceği ifade edilmiştir. Önemli dış ticaret limanlarındaki faaliyetlerin etkinliğinin artırılması amacıyla otonom liman idaresi uygulamasına geçilmesi ve kamu limanlarındaki faaliyetlerin özelleştirilmesi amacıyla girişimler başlatılacaktır. Yine benzer şekilde diğer planlarda yer alan deniz ticaret filosunun geliştirilmesi ve gençleştirilmesi hedef olarak belirlenmiştir. Bu amaçla planda; ihtiyaca yönelik iyi yetişmiş, gelişen teknolojiye ayak uydurulan insan gücünün eğitime önem verileceği ifade edilmiştir (DPT, 1990-1994).

Yedinci beş yıllık kalkınma planında; bir önceki planlama döneminde gerçekleştirilmesi hedeflenen otonom liman idarelerine geçiş ve özelleştirmeler konusunda gelişme sağlanamamıştır. Bu sebeple bu hedef yinelenmiştir. Bu dönemde limanlardaki konteyner

trafiğinde önemli düzeyde artış sağlanmıştır. Artış dikkate alınarak başta Derince ve İskenderun'da olmak üzere, yeni konteyner terminali yatırımlarının gerçekleştirileceği ifade edilmiştir. Gerekli yerlerde yeni limanların kurulması için yatırımlar hızlandırılacaktır. Limanların daha etkin kullanımının sağlanması amacıyla karayolu ve demiryolu ağlarına bağlantısını sağlayacak yolların yapımına öncelik verilecektir. Önceki planlarda da yer alan transit taşımacılıkta coğrafik konuma bağlı yüksek faydanın sağlanabilmesi amacıyla liman kapasitelerinin en üst düzeyde kullanılması, çağdaş liman işletmeciliği politikasının yürütülmesi hedefi yinelenmiştir. Altyapı unsurlarının bölgesel dengesizliklerin giderilmesi noktasında ekonomik ve sosyal gelişmenin önünde engel oluşturmaması amacıyla önceki planda yer alan; liman yatırımlarının geliştirilmesi, bunların demiryolu ve karayolu bağlantılarının sağlanmasına yönelik hedef tekrarlanmıştır. Dünya deniz yolu taşımacılığında alınan payın yüksek seviyelere çıkarılması hedeflenmektedir. Diğer planlarda yer alan filonun yenilenmesi ve gençleştirilmesi, uluslararası teknolojik gelişmelere uygun gemilerle donatılması hedefi gerçekleştirilememiştir. Dünya deniz ticareti koşullarına tam uyum sağlayabilmek için deniz sigortaları, çevre, finansal kiralama, gemi acenteliği mevzuatı ve deniz ihtisas mahkemelerinin kurulması gibi konularda ulusal mevzuatta gerekli düzenlemeler yapılacaktır. Çevresel etkilere ilişkin mevzuat tamamlanmış ve deniz kirliliğinin önlenmesine yönelik olarak su kalitesi izleme altyapısı geliştirilmiştir (DPT, 1996-2000).

Sekizinci beş yıllık kalkınma planında; dünya konteyner taşımacılığında payın artırılması amacıyla önemli merkezlerde yükün sisteme olan erişilebilirliğini artıracak ve demiryolu-liman entegrasyonunu güçlendirecek konteyner kara terminallerinin yapılması için gerekli çalışmaların hızlandırılacağı ifade edilmiştir. Bu kapsamda yap-işlet-devret modeli ile Kuzey Marmara Limanı ve İzmir Limanı Tarama ve Tevsi Projeleri gerçekleştirilecek, Derince Konteyner Limanının inşaatına başlanacak ve Kuzey Ege Liman etüdü sonuçlandırılacaktır. Limanların geliştirilmesi üzerine alınan kararların sağlıklı temellere dayandırılması amacıyla başlatılmış olan Limanlar Master Planı çalışmasının tamamlanması beklenmektedir. Tamamlanması neticesinde ortaya çıkan sonuçlar göz önüne alınarak limanların hizmet kapasiteleri artırılabilecektir (DPT, 2001-2005).

Sekizinci beş yıllık kalkınma döneminde Türkiye Denizcilik İşletmeleri Genel Müdürlüğü tarafından işletilmekte olan kamu limanlarından yedisinin işletme hakkı özel sektöre devredilmiştir ancak limanların etkin ve verimli işletilmesi amacıyla hedeflenen otonom liman idareleri eli ile yönetim konusunda bir gelişme sağlanamamıştır. Uluslararası rekabete hazır hale gelmek için otonom yönetim anlayışının sağlanması hedefi yinelenmiştir. Limanların AB ve diğer uluslararası limancılık stratejileri ile uyumlu hale getirilmesi

maksadıyla teknolojik gelişmelere uygun, rekabet edebilirliği yüksek, çağdaş işletmecilik anlayışına dayalı olarak faaliyet göstermeleri sağlanacaktır. Filonun yenilenmesi ve geliştirilmesi, uluslararası teknolojik gelişmelere uygun gemilerle donatılması hedefi bu dönemde de sağlanamamıştır. Denizcilik mevzuatının uluslararası mevzuatla uyumlu hale getirileceği ifade edilmiştir. Liman devleti kontrollerine ilişkin taraf olunan sözleşmelerin yanı sıra, daha sonra geliştirilecek değişiklik ve protokollerin zamanında onaylanması sağlanacaktır. Denizcilikle ilgili yapılacak tüm ikili anlaşmalar ve taraf olunacak uluslararası sözleşmeler konusunda ilgili kamu kurum ve kuruluşları ile özel kuruluşların görüşleri alınarak katılımçılık sağlanacaktır (DPT, 2001-2005).

Dokuzuncu beş yıllık kalkınma planında; limanlara yönelik gelişim kararlarının daha etkili olmasının sağlanması maksadıyla başlatılan Limanlar Ana Planı tamamlanmıştır. Sekizinci beş yıllık kalkınma planında gerçekleştirileceği ifade edilen Kuzey Marmara Limanı ve İzmir Limanı Tarama ve Tevsii Projeleri ile Derince Konteyner Limanının yapım projesi gerçekleştirilememiş yalnızca Yap-İşlet-Devret modeli ile gerçekleştirilmesi planlanan Kuzey Ege Liman Etüdü sonuçlandırılmıştır (DPT, 2007-2013).

Dokuzuncu beş yıllık kalkınma planında da diğer planlarda yer alan ulaştırma altyapılarının iyileştirilmesi hedefi tekrarlanmıştır. Bu planda lojistik merkez oluşumlarına yönelik hedefler daha çok yer tutmaktadır. Öncelikle önemli limanların lojistik merkez oluşumu içerisinde yer almasını sağlamaya yönelik politikalar gerçekleştirilecektir. Bu kapsamda limanların karayolu ve demiryolu ile olan bağlantıları sağlanacaktır. Başta İzmir Yöresi, Marmara ve Akdeniz Bölgesi olmak üzere liman kapasitelerinin artırılması hedeflenmektedir. Bu kapsamda Akdeniz Bölgesinin Doğu Akdeniz'in önemli bir lojistik merkezi olması desteklenecektir. Türkiye'de taşıma modları arası dengesizlikler mevcuttur. Demiryolu ve denizyolu fiziki altyapısının yetersizliği karayolu taşımacılığının daha çok kullanılmasına neden olmuştur. Bu kapsamda demiryolu ve denizyolunun karayolu ile rekabet edebilirliğinin sağlanması amacıyla yatırım ve teşvikler sağlanacaktır. Planda, Türk Deniz Ticaret Filosunun 2000 yılında 18. sırada yer alırken 2005 yılında 24. sıraya gerilediği ifade edilmiştir (DPT, 2007-2013). Günümüzde ise Türk Ticaret Filosu konumunu iyileştirerek 15. sırada yer almaktadır (İMEAK Deniz Ticaret Odası, 2020: 63).

Onuncu beş yıllık kalkınma planında; Türkiye'nin artan dış ticaretini karşılamak ve bölgesel bir aktarma merkezi olmasını sağlamak için büyük ölçekli limanlardan Mersin Konteyner Limanı ve Filyos Limanının etüd-projeleri tamamlanmış ve Çandarlı Limanının yapımına başlanmıştır. 2010 yılında Kıyı Yapıları Master Planı tamamlanmış, ancak ilgili kurumların rehber olarak kullanacağı şekilde hayata geçirilememiştir. Türkiye'nin ihracat

hedefine ulaşabilmesini sağlamak maksadıyla yapılan planlamalar doğrultusunda doğru yer, zaman ve ölçekte liman kapasiteleri hayata geçirilecek, limanların demiryolu ve karayolu bağlantıları tamamlanacaktır. Çandarlı Konteyner Limanı tamamlanacak, Mersin Konteyner Limanı ve Filyos Limanının yapımına başlanacaktır (DPT, 2014-2018).

Limanların yönetimindeki dengesizliklerin giderilmesi, kamu tarafından belirlenen politikaların her liman için uygulanabilirliğinin sağlanması amacıyla tüm limanlarda uygulanacak uygun bir liman yönetim modeli oluşturulacaktır. Limanların arkasında yer alan üretim ve hizmet merkezleri ile olan bağlantılarının güçlendirilmesi, üretimdeki etkinliğin artırılması ve daha az maliyetli taşımalara olanak verecek demiryolu taşımalarının sağlanması için altyapılarının iyileştirilmesi ve liman ile bağlantılarının sağlanması amaçlanmaktadır (DPT, 2014-2018). Onuncu kalkınma planının amaçlarına ulaşabilmesi amacıyla ortaya konulan öncelikli dönüşüm programları içerisinde yer alan taşımacılıktan lojistiğe dönüşüm programı, lojistik imkanların artırılması ve dünya ile rekabet edebilir konuma gelmesini hedeflemektedir. Bu amaçla yapımı devam eden konteyner limanlarının tamamlanması ve yeni konteyner limanlarının yapımına başlanması, limanların demiryolu ve karayolu ile entegrasyonunun sağlanması hedeflenmiştir (DPT, 2014-2018).

On Birinci beş yıllık kalkınma planında; hedefler daha somut olarak ifade edilmiştir. Genel ifadeler yerine daha gerçekçi sayısal hedefler belirlenmiştir. Bu hedeflerden birkaçı şöyledir (DPT, 2019-2023):

- 38 adet OSB, özel endüstri bölgesi, liman ve serbest bölge ile 36 adet üretim tesisine yönelik toplam 294 km uzunluğunda iltisak hattı yapılacaktır.
- Konya-Karaman-Niğde-Mersin-Adana-Osmaniye-Gaziantep demiryolu hattı tamamlanarak imalat sanayii sektörlerinin Adana, Mersin ve İskenderun limanlarına erişimi kolaylaştırılacaktır.
- Aliağa-Çandarlı-Bergama-Soma ve Çandarlı Limanı Demiryolu Bağlantısı tamamlanarak bölgedeki imalat sanayii sektörlerinin liman bağlantısı sağlanacak ve ihracat süreçleri etkinleştirilecektir.
- Eskişehir-Kütahya-Afyonkarahisar-Isparta-Burdur demiryolu hattının yapımına başlanacak, Antalya Limanına yük taşımacılığı odaklı demiryolu bağlantısı sağlanacaktır.
- Adana ve Osmaniye Organize Sanayi Bölgesi ile Ceyhan Endüstri İhtisas Bölgesinin, Yenice Lojistik Merkezi ile Mersin Limanı'na bağlantısına hizmet edecek olan Adana Güney Çevre Yolu tamamlanacaktır.

On birinci kalkınma planında çevreye duyarlı, sürdürülebilir liman anlayışı vurgusu yapılmıştır. Bu kapsamdaki uygulamaların yaygınlaştırılacağı ifade edilmiştir. Limanların mevcut altyapılarındaki eksikliklerin giderilmesi amacıyla Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından koordine edilerek gerekli tedbirler alınacaktır. Limanlardaki hizmet kalemlerinin neler olduğu tanımlanacak ve tüm limanlarda standart hale getirilmesi için çalışmalar yapılacaktır. İlk defa on birinci beş yıllık kalkınma planında yeşil liman vurgusu yapılmıştır. Limanların çevresel anlamda olumsuz etkilerinin azaltılması, enerji verimliliğinin sağlanması suretiyle yeşil liman uygulamalarının destekleneceği belirtilmiştir. Bu planda ilk kez Lojistik Performans Endeksine Türkiye'nin durumu üzerine çıkarımlarda bulunularak istenilen seviyeye çıkılmadığı ifade edilmiştir. Bu kapsamda yerine getirilmesi gereken diğer kıstasların yanı sıra dış ticaret taşımalarında denizyolunun payının artırılması, entegre bir ulaşım sistemi oluşturulması gerekliliği vurgulanmıştır. Lojistik maliyetlerin azaltılması ve rekabet avantajı sağlanması amacıyla denizyolu altyapısının geliştirilmesi ve ulaşım modları içerisindeki payının artırılması, ulaşım modları arası entegrasyonun sağlanması, Türk Deniz Ticaret Filosunun gelişiminin sağlanması temel amaçlar olarak belirlenmiştir (DPT, 2019-2023).

Genel anlamda beş yıllık kalkınma planları incelendiğinde limanlara yönelik politika ve hedeflerin birbirinin tekrarı olduğu görülmektedir. On birinci kalkınma planına gelene kadar neredeyse aynı politika ve hedefler yinelenmiştir. On birinci kalkınma planı gerçekleştirilmeye daha yakın hedefler içermektedir. Sürdürülebilirlik, yeşil liman vurguları ilk kez bu planda yer almıştır. Limanların, bölgesel kalkınmanın sağlanmasında etki düzeyi yüksek altyapı unsurlarından olduğu planlarda vurgulanmıştır. Limanların kapasitelerinin artırılması, Türk Ticaret Filosunun gençleştirilmesi ve rekabet gücünün artırılması, Türkiye'nin coğrafi konum itibarıyla avantajlı olduğu denizyolu taşımalarından yüksek oranda pay alınması ve limanların demiryolu ile entegrasyonu en çok vurgulanan konular olmuştur. Son yapılan planlarda lojistik merkez vurgusu da dikkat çekmektedir. Nitekim Boğuşli ve Oğuztimur (2021)'de kalkınma planlarında ulaşım politikaları incelenmiş ve ulaşım sektöründe mevcut sorunların çözülmesine yönelik belirlenen politikaların istenilen sonuca ulaşmadığı sonucuna varılmıştır. Bu başlık altında ise ulaşım sistemleri içerisinde yer alan limanlara yönelik politikalar incelenmiştir. Planlarda limanların ayrı bir başlık altında ve daha kapsamlı incelenmesi, tespit edilen sorunların çözülmesine yönelik hedeflerin uygulanabilirliğinin artırılması, bölgesel kalkınmada önemi büyük olan limanların etkinliğini artıracaktır.

## 2.9. Limanların Bölgesel Kalkınmaya Olan Etkileri

Limanlar; dağıtım, bağlantı ve hizmet faaliyetlerinin bir arada gerçekleştirildiği, küresel dünya ile entegrasyonun sağlandığı bağlantı noktalarıdır. Limanların bölgedeki varlığı, bölgesel kalkınmanın ana dinamiklerine doğrudan etki etmektedir. Dış ticaret hacmine bağlı olarak gelişen ihracata dayalı ekonomilerdeki büyüme, limanların stratejik rolüne vurgu yapmaktadır. Limanların gelişmesi ile birlikte bölgesel ekonomilerin gelişim potansiyeli artmaktadır (TCDD, 2011: 212).

İhracat faaliyetlerinin geliştirilmesi, dış ticaret hacminin genişlemesine dolayısıyla bölge ekonomisinin gelişmesine imkân sağlayacaktır. Liman ülke ekonomisine sağladığı doğrudan katma değer yanında dolaylı yoldan diğer sektörlerin de gelişimine etkilerde bulunmaktadır. Artan iş hacmi bölgesel istihdam düzeyinde de artış sağlamaktadır. İstihdamın sağlanmasında aktif hareket eden limanlar böylece milli bütçeye yarar sağlamakta ve istihdam sağlanan işgücünün kalifiye elemanlardan oluşması da ekonominin daha hızlı yükselişe geçmesine yardımcı olmaktadır. Temel anlamda gelişen liman ekonomisi bölgesel kalkınmada önemli bir faktördür. Limanlar bölgesel kalkınmanın sağlanması noktasında ekonomik büyümenin somutlaştırılmış göstergeleridir. İktisat tarihi açısından kalkınmanın çekirdek işlev görevini üstlenen limanlar, iktisadi gelişmenin motorları olarak nitelendirilebilmektedir (Genç, 2018: 306).

Limanların hükümetin yapmış olduğu bölgesel kalkınma planlarına dahil edilmesi limanların bölgesel kalkınma anlamında önem arz ettiğinin bir göstergesidir. Bölgesel kalkınma planlarında, ithalat ve ihracatın hızlandırılması adına limanlarda yatırımlar gerçekleştirilmesi gerekliliği vurgusu yapılmaktadır. Limanların daha verimli olması adına modernizasyon sağlanması, diğer ulaşım türlerine oranla ucuz ve güvenli taşımacılık avantajından yararlanılarak limanların ticaret merkezleri olmaları hedeflenmiştir. Bu maksatla her kalkınma planında liman yatırımlarına yer verilmiştir.

İlgili alan yazınına baktığımızda çalışmamıza benzer çalışmalar mevcuttur. Limanların ülkelerin gelişmişliğine etkisinin büyük olması nedeniyle liman yatırımlarının önemine vurgu yapmak, bu konuda bilinç oluşturmak adına birçok yayın yapılmıştır. Ancak yabancı literatüre kıyasla ülkemizde bu konu üzerinde daha az durulmaktadır. Benzer çalışmaların neredeyse tamamının limanların sadece ekonomik etkilerine odaklanmış olduğu görülmektedir. Ancak limanların yer aldıkları bölgede sadece ekonomik değil yanı sıra sosyal kültürel ve mekânsal etkiler de yarattığı bilinmektedir. Bu kapsamda Berkoz ve Tekba (1999)'da limanların ülkenin kalkınması üzerindeki ekonomik etkisi regresyon analizi ile ölçülmeye çalışılmıştır. Bin ve Jun (2011)'de yüksek boyutlu veri seti ile model kurmakta yaşanan zorluklar sebebiyle az sayıda



temel bileşenle veri setinin boyutunu azaltmak üzerine kurulmuş Temel Bileşen Analizi (PCA) yöntemi kullanılmıştır. Çalışmada liman lojistiği ile bölge ekonomisinin koordineli gelişimini incelemek için değerlendirme endeksi oluşturulmuştur.

Bryan ve diğerleri (2014)'de bölgesel limanlar ve bölgesel limanların ekonomik etkileri analiz edilmektedir. Chai (2005) Mombasa Limanı'nın Kenya'nın ekonomik kalkınması için nasıl bir güç olduğunu göstermek amacıyla hazırlanmıştır. Tez, uluslararası ticarete limanların ve taşımacılığın önemini göstermeye çalışmıştır. Yanı sıra teknolojik gelişmelerin ticaret, limanlar ve gemiler üzerindeki etkileri açıklanmaya çalışılmıştır.

Chen (2011) liman yatırımlarının bölgesel ekonomi üzerindeki etkisini değerlendirmek amacıyla hazırlanmıştır. Makalede bağıl etkiye dayalı bir değerlendirme sistemi olan Veri Zarflama Analizi (DEA) kullanılmıştır. Şangay Limanı örnek alınarak liman verileri ile ampirik bir analiz yapılmış ve değerlendirme modeli oluşturulmuştur. Agallos (2016)'da limanların bölgesel büyümeye katkısını karşılaştırmalı olarak inceleyen bir metodoloji tasarlanması amaçlanmıştır. Bu amaçla liman sürdürülebilirlik endeksi tasarlanmıştır. Teze göre bu endeks pozitif liman operasyonlarının negatif liman operasyonlarına oranlanması ile bulunmaktadır.

Dwarakish ve Salim (2015)'de limanların bölgesel kalkınma açısından önemi, dünyadaki çeşitli limanlardan alınan raporlar üzerinde yapılan çalışmaların incelenmesi sonucu aktarılmaya çalışılmıştır. Ferrari vd. (2012)'de 2000-2006 yılları arasında en büyük OECD Avrupa limanları (116 liman) dahil olmak üzere yaklaşık 560 Batı Avrupa bölgesi limanının analiz edilmesi ile liman faaliyetlerinin bölgesel istihdam üzerindeki etkisi incelenmektedir.

Ng vd. (2016)'da bölgesel kalkınmanın artırılmasına önemli ölçüde katkısı olacağı düşünüldükçe ilgili literatür incelenmiştir. Yapılan çalışmanın daha dengeli bir bölgesel ve ulusal büyüme de etkili olacağı öne sürülmüştür. Yudhistira ve Sofiyandi (2017)'de bir takım ada ülkesi olan Endonezya'daki bölge düzeyinde mevcut liman altyapısına erişimin bölgesel kalkınma üzerindeki etkileri incelenmektedir. Çalışma mevcut liman altyapısının Endonezya'nın bölgesel kalkınması üzerindeki etkisini değerlendirmeyi ve liman erişiminin bölgesel sonuçları ne ölçüde etkilediğini incelemeyi amaçlamaktadır. Çalışma diğer çalışmaların aksine bölgesel kalkınmada liman büyüklüğü yerine liman erişiminin etki seviyesinin daha önemli olabileceğini savunmaktadır.

Song ve Geenhuizen (2014) Çin'deki liman altyapı yatırımlarının doğrudan ve dolaylı ilişkiler yoluyla ilgili bölgesel ekonomilerin büyümesine ne ölçüde katkıda bulunduğunu ölçmek amacıyla hazırlanmıştır. 1999-2010 dönemi için panel veri analizi yöntemi kullanılmıştır. Ferrari vd. (2010)'da küreselleşme ile artan liman faaliyetlerinin yerel kalkınma

üzerindeki etkileri incelenmiştir. Literatürde genellikle bu tür ölçümlerde girdi-çıkıtı yöntemi benimsenmiştir.

Bahar Bengi (2015)'de denizyolu taşımacılığının ülke ekonomisine olan katkısından bahsedilmiş ve Tekirdağ ilindeki limanlar özelinde ulaştırma-altyapı, gümrük, ithalat-ihracat gibi istatistiki veriler sunulularak limanların bölge ekonomisindeki etkisi gösterilmeye çalışılmıştır. Bu kapsamda Ulaştırma Bakanlığı, Kalkınma Ajansları, Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, Türkiye İstatistik Kurumu gibi birimlerin verilerinden yararlanılarak çıkarımlarda bulunulmuştur.

Tekbaş (1999)'da limanların kalkınmadaki rolünü göstermek amacıyla regresyon yöntemi kullanılmıştır. Bu kapsamda GSYİH bağımlı değişken iken; limanın rıhtım uzunluğu, elleçlenen yük miktarı, gelen gemi sayısı, ihracat ve ithalat değerleri, çalışan sayısı, stok kapasitesi bağımsız değişkenler olarak belirlenmiştir. Adımlı regresyon istatistiği tekniği ile regresyon denklemi oluşturulmuş sınamalar ile regresyon katsayısı bağımsız değişkenlerin bağımlı değişken üzerindeki etkisinin şiddeti ve yönü saptanmıştır.

Tatar vd. (2019)'da Hopa Limanı'nın sağladığı hizmetler ve bu hizmetlerin ülkeye sağladığı ekonomik faydalar analiz edilmiştir. Ülkeler açısından stratejik öneme sahip limanların uluslararası ticaret üzerindeki etkileri, dolayısıyla ülke ekonomilerine etkileri istatistiki tablolar yoluyla verilmiştir. Sonuçlar Hopa Limanı özellikleri de verilerek liman özelinde yorumlanmıştır.

Eroğlu Pektaş vd. (2018)'de limanların bulunduğu bölgelerdeki nüfusu arttırmasına dikkat çekerek öncelikle makro açıdan Hollanda'daki Ren Nehri değerlendirilmiş olup sonrasında Tekirdağ ilinin liman faaliyetlerinin bölgesel kalkınmaya olan etkisi araştırılmıştır. Ren nehri özellikleri ve nüfus dağılımının etkileri ve ardından Tekirdağ ili ekonomik yapısı ve demografik özellikleri verilmiştir. Bu şekilde makro ve mikro boyuttaki iki ölçeğin karşılaştırılarak gözlemlenmesi imkânı elde edilmiştir. Elde edilen bulgular Tekirdağ limanı ve ekonomik etkileri kapsamında yorumlanmıştır.

Baran ve Atay (2010)'da iktisadi faaliyetlerde temel yatırımlardan olan liman yatırımlarının bulunduğu bölgede önemli ekonomik etkiler yarattığı düşünülerek İzmir Alsancak Limanı'nın bölgesel ve kentsel ekonomiler üzerindeki etkisi analiz edilmiştir. İzmir Alsancak Limanı'nın etki alanının belirlenmesi amacıyla İzmir Alsancak Liman İşletme Müdürlüğü kayıtları incelenmiş ve kayıtlı işletmeler buldukları bölge ve il bazında analiz edilmiştir. Sonuçlar elde edilen dış ticaret verileri de dikkate alınarak yorumlanmıştır.

Bayraktutan ve Özbilgin (2013)'de limanların giderek artan önemine istinaden Kocaeli limanlarının bulunduğu stratejik konum ve ülke ekonomilerindeki etkileri değerlendirilmiştir.

Genel olarak Dünya ve Türkiye limanlarına da değinilen makalede Kocaeli limanlarının elleçleme miktarları, işlem gören gemi sayısı, faaliyet konusu ve uzmanlık alanları, istatistiki verilere dayanılarak tablo şeklinde sunulmuştur.

Hüseyinzade (2006) deniz yolu ile yapılan taşımalardaki gelişim sürecini ortaya koymak ve sektörün üsteleneceği rol ve stratejiler için zemin hazırlamak amacıyla hazırlanmıştır. Bu kapsamda dünya genelindeki ve Türkiye'deki önemli limanlara ait veriler doğrudan veri elde etme ve bunların değerlendirilmesi yanı sıra bu verilerin ikincil kaynaklar ile desteklenmesi yolu ile incelenmiştir. Toplanan veriler doğrultusunda, ülkelerin liman yükleme ve boşaltma büyüklükleri ile sahip oldukları gemi filo büyüklük parametreleri ile bazı sosyo-ekonomik parametreler arasındaki ilişkilerin var olup olmadığı ve bu ilişkinin gücü regresyon analizi ile ortaya konmaya çalışılmıştır. Böylece denizcilik sektörü ile ülke kalkınması arasındaki ilişkinin ortaya konması hedeflenmiştir.

İnce (2016)'da liman ekonomisi ve bölgesel kalkınma arasındaki ilişkiyi incelemek adına Tekirdağ limanlarının mevcut durumu ve bölgesel kalkınma üzerindeki etkileri incelenmiştir. Çalışma kitap, makale, dergi, yüksek lisans ve doktora tezleri, süreli yayımlar, sempozyumlar, kongre bildirileri, kurum raporları, görüşme, doküman incelemesi, arşiv kayıtları ve web sitelerinden elde edilen verilerin kullanılması, ilgili literatürün taranması yöntemi ile sunulmuştur. Verilere istinaden liman ekonomisinin bölgesel kalkınmaya olan etkilerini artırmak için önerilerde bulunulmuştur.

Korkmaz (2012)'de denizyolu taşımacılığının Türkiye'deki mevcut durumu sunulmuş ve neticesinde geleceğe yönelik stratejilerin oluşturulmasında yol göstermesi hedeflenmiştir. Bu amaçla çalışmada Türkiye'deki limanlara 2004-2010 yılları arasında giriş çıkış yapan gemi sayısının sanayi üretim endeksi ve toplam ticaret (ithalat ve ihracat toplamı) üzerindeki etkisi regresyon analizi ile incelenmiştir.

Çalışmanın devam eden bölümünde Antalya Limanı'nın bölgesel kalkınma üzerindeki etkisi, TR61 Bölgesi'nde faaliyet gösteren dış ticaret firmaları ve liman personeli nezdinde irdelenecektir. Bu amaçla yararlanılacak çalışma yöntemi, amacı, önemi gibi çeşitli kıstaslar ve çalışma bulguları bu bölümde yer alacaktır.

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### ANTALYA LİMANI VE TR61 BÖLGESİNDE FAALİYET GÖSTEREN DIŞ TİCARET FİRMALARI ÜZERİNDE BİR ALAN ARAŞTIRMASI

#### 3.1. Araştırmanın Amacı ve Önemi

Lojistik organizasyonlar bölgelerin rekabet edebilme ve gelişim potansiyellerine doğrudan etki eden oluşumlardır. Lojistik oluşumlar içerisinde büyük bir paya sahip olan limanlar ülkelerin ve bölgelerin gelişmişlik parametrelerindedir. Önemli ticaret merkezlerinden olan limanlar buldukları çevrede yarattıkları istihdam, endüstriyel genişleme ve katma değer üretme özellikleri ile bölgesel kalkınmada etkin rol oynayabilmekte ve böylece bölgesel kalkınmanın sağlanmasında bir araç olarak nitelendirilmektedir.

Yapılan bu çalışma ile Antalya Limanı'nın faaliyetlerinin yürütülmesinde yaşanan darboğazların tespiti ve çözüm önerilerinin geliştirilmesi sayesinde limanın bölgesel kalkınmadaki etkileşimsel hacmini artırmak amaçlanmaktadır. Bölgesel gelişmişlik farklarının yüksek olduğu ülkemizde sürekli olarak politika değişiklikleri yapılmaktadır. Bu bağlamda Antalya Limanı'nın bölgesel kalkınmaya etkilerine yönelik liman personeli ve liman ile etkileşimde bulunan işletme yetkililerinin konu kapsamındaki görüşlerini ortaya koyarak belirlenecek politikalarda yol gösterici olmak hedeflenmektedir. Bu amaçla aşağıdaki sorulara cevap aranmaktadır:

1. Antalya Limanı ve bulunduğu bölge arasındaki ilişki nedir?
2. Antalya Limanı'nın bölgesel kalkınmaya olan etkileri nelerdir?
3. Limanda yaşanan darboğazlar nelerdir? Bu darboğazların bölgesel kalkınmaya etkisi nedir?
4. Antalya Limanı bölgesel kalkınmada öncü olmak adına inovasyon lideri olabilir mi?
5. Antalya Limanı'nın çevresi ile iş birliği kurmadaki proaktifliği bölgesel kalkınmada etkili midir?
6. Antalya Limanı'nı bölgesel kalkınmaya nasıl daha fazla katkı sunabilir?
7. Antalya Limanı'nın katılımcı değerlendirmelerine göre güçlü ve zayıf yönleri, fırsat ve tehditleri nelerdir?

Araştırmanın önemine vurgu yapan temel motivasyon ise şu şekildedir:

- İlgili alan yazını tarandığında limanların bölgesel kalkınmadaki rolü üzerine yapılan çalışma sayısı yetersizdir. Araştırmaların çoğunda ekonomik göstergeler kullanılarak yorumlar yapılmıştır. Nitelikli bir araştırmanın ilgili bilimsel literatüre katkı sağlaması ve günlük hayatta karşılaşılan sorunlara çözüm

üretmesi gerektiği düşünüldüğünde çalışma, literatüre katkı sağlaması ve uygulayıcılara rehberlik etmesi açısından önem arz etmektedir.

- Ayrıca araştırma kullanılan araştırma deseni sayesinde yeni hipotezler ortaya koymaktadır. Bu kapsamda ortaya konan hipotezler geliştirilip test edilmesi açısından gelecekteki araştırmacılara fikir sunmaktadır.

### 3.2. Araştırmanın Yöntemi

Araştırmada nitel veri analiz deseni kullanılmaktadır. Nitel veri analizi, araştırmacının görüşme ve gözlem gibi teknikler kullanarak elde ettiği verileri düzenlediği, kategorilere ayırdığı, temalar keşfettiği ve bunları rapora yansıttığı tümevarımsal bir süreci ifade etmektedir. Burada temel amaç sosyal gerçekliğin içerisine gizlenmiş olan temel bilgiyi ortaya çıkarmaktır (Özdemir, 2010: 328). Nitel araştırma, ölçmeye dayalı ilişkiler yerine açıklamaya dayalı ilişkiler kurmaya dayanmaktadır. Bu doğrultuda nitel araştırmaların amacı değişkenleri ölçmek değil, değişkenlerin birbirlerine göre konumlarını ifade etmektir (Yıldırım ve Şimşek, 2016: 52-53). Nitel veri analiz yöntemleri istatistiksel araştırma yöntemlerine kıyasla konunun daha detaylı bir biçimde ortaya koyulmasına ve araştırılmasına destek vermektedir. Konuyu istatistiksel olarak anlatmak yerine daha az veriyle daha derinlemesine çalışmak durumun birçok yönden daha detaylı anlaşılmasını sağlamaktadır (Seggie ve Bayburt, 2021: 1)

Çalışmada nitel araştırma deseni olarak “Betimsel Analiz Yöntemi” kullanılmıştır. Betimsel analizde elde edilen veriler önceden belirlenen temalar ekseninde özetlenir ve yorumlanır. Katılımcıların görüşlerini daha çarpıcı bir şekilde aktarmak amacı ile doğrudan alıntılara sık yer verilir. Amaç, elde edilen bulguların açık bir biçimde betimlenmesi, irdelenmesi, düzenlenmiş ve yorumlanmış biçimde okuyucuya aktarılmasıdır (Yıldırım ve Şimşek, 2016: 239-240). Bu kapsamda çalışmada, Skalayan vd. (2017) örnek alınarak bölgesel limanların bölgesel kalkınmaya nasıl daha iyi dahil olabileceği araştırılmaktadır. Bu kapsamda liman paydaşlarından olan firma yetkilileri ve liman personeli ile yapılan görüşmeler yoluyla limanın bölgesel kalkınmadaki rolüne ilişkin algılarını araştırmaya yönelik nitel bir metodoloji benimsemiştir. Maxqda yazılımı ve manuel tekniklerin bir karışımı ile ortaya koyulan verilerin tematik analizi sonucunda politika oluşturmaya yardımcı olabilecek kavramsal bir çerçeve oluşturmak hedeflenmektedir.

### 3.3. Örneklem Seçimi

Nitel araştırmalarda belirlenen desene uygun örneklem seçimi oldukça önemlidir. Nitel araştırmalarda örnekleme yöntemleri olasılıklı ve amaçlı örnekleme olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. Bu çalışmada birden fazla örnekleme yönteminden faydalanılmıştır. Öncelikle

amaçlı örnekleme yöntemlerinden biri olan “maksimum çeşitlilik örnekleme” ile katılımcılar liman içi ve liman dışı katılımcılar şeklinde çeşitlendirilmiştir. Ayrıca liman dışı katılımcılar TR61 Bölgesini doğru yansıtması amacıyla Antalya, Burdur ve Isparta illerinin her birinden katılımcıların dahil edilmesi ile çeşitlendirilmiştir. Maksimum çeşitlilik örnekleme amaçlı olarak görece küçük bir örneklem oluşturmak ve bu örnekleme çalışılan konu ekseninde probleme taraf olabilecek bireylerin çeşitliliğini maksimum düzeyde yansıtmaktır (Yıldırım ve Şimşek, 2016: 119). Böylece çeşitli bağlamlarda farklı paydaşların deneyimlerine ulaşılmaktadır (Yağar ve Dökme, 2018: 5) Liman dışı katılımcıların belirlenmesi aşamasında ise “ölçüt örnekleme” kullanılmıştır. Ölçüt örnekleme amaç önceden belirlenmiş ölçütleri karşılayan durumların çalışılmasıdır (Yıldırım ve Şimşek, 2016: 122). Liman dışı katılımcıların belirlenmesi aşamasında Antalya Limanı’ndan hizmet alıyor olmaları ölçüt olarak belirlenmiştir. Liman dışı katılımcılar, limanın en çok işlem hacmine sahip; blok mermer, sunta-MDF, PVC ve gübre yük cinslerinin üretimine yönelik hizmet sağlayan firmaların yetkilileri ile gerçekleştirilmiştir. Katılımcılara görüşme öncesi çalışmanın amacı aktarılmış ve kimliklerinin kesinlikle gizli tutulacağı bilgisi verilmiştir. Böylece katılımcıların görüşlerini bildirmede daha esnek olması amaçlanmıştır.

### **3.4. Araştırmanın Kısıtları**

Araştırmada limanların bölgesel kalkınmadaki rolü Antalya Limanı üzerinden çalışılmıştır. Bu kapsamda araştırmanın örnekleme yalnızca Antalya Limanı’nda üst yönetimde yer alan firma yetkilileri ve TR61 Bölgesi’nde faaliyet gösteren aynı zamanda limandan hizmet alan dış ticaret firmalarının yetkilileri ile yapılan görüşmeler ile sınırlıdır. Bölgede faaliyet gösteren ve limandan hizmet alan tüm firma yetkililerine ulaşmak çok fazla zaman alacağından çalışma, limanın en önemli ticaret kalemlerinde üretim gerçekleştiren 9 firma yetkilisi ile gerçekleştirilmiştir. Çalışmada tüm firma yetkililerine ulaşmak yerine konu hakkında en fazla bilgi birikimine sahip olacağı düşünülen ihracat ve ithalat departmanı yetkilileri ile görüşmeler gerçekleştirilmiştir. Yine aynı düzlemde tüm liman personeline ulaşmak çok fazla zaman alacağından yalnızca konu hakkında en çok bilgiye sahip, tecrübe düzeyi yüksek üst düzey 3 yönetici ile görüşme gerçekleştirilmiştir. Görüşmelerde katılımcıların gönüllülüğü esas alınmıştır.

### **3.5. Veri Toplama Araçları**

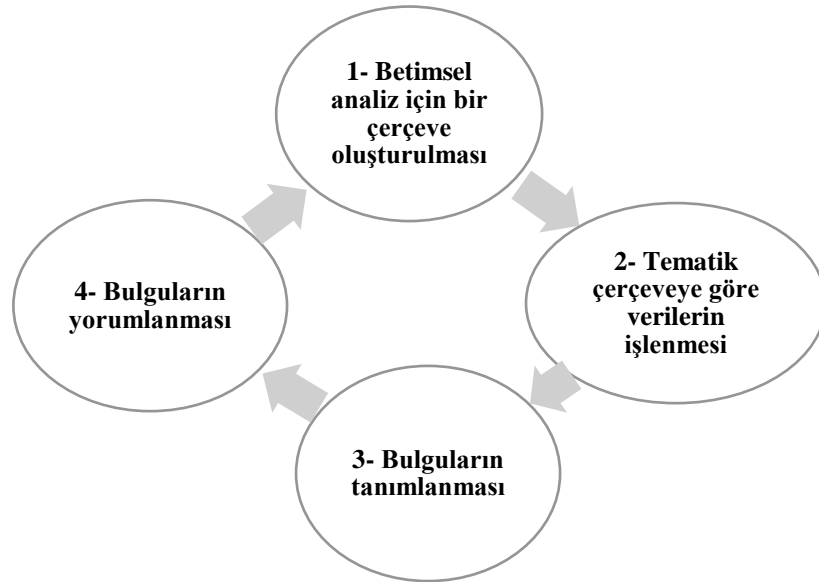
Araştırmada veri toplama yöntemi olarak yarı yapılandırılmış görüşme formu ekseninde bireysel görüşmeler kullanılmıştır. Yaşanan pandemi şartları nedeniyle görüşmeler telefon ile

gerçekleştirilmiştir. Veriler not alma yöntemi ile kaydedilmiştir. Lojistik organizasyon olarak Antalya Limanı'nın bölgesel kalkınmaya olan etkisini değerlendirmek amacı ile oluşturulan görüşme formunun ilk adımında, firmalar ve görüşme yapılan kişiler ile ilgili genel bilgiler edinilmesini sağlayacak sorulara yer verilmektedir. Görüşme soruları için Sakalayan vd. (2017)'de yapılmış olan çalışma referans alınmıştır. Referans alınan çalışmadaki öncüllerin tamamı kullanılmıştır. Ancak bazı öncüller katılımcılar tarafından açık olarak anlaşılabilmesi üzerine yine ana temaya hizmet edecek şekilde değiştirilmiştir. Çalışmaya göre; limanın yerleşik olduğu bölge ile olan ilişkisi, bölgesel kalkınma ve limanlar, limanların güncel sorunları, limanların bölgesel işletmelerle proaktifliği, limanlar ve inovasyon olmak üzere 5 tema belirlenmiştir. Görüşme soruları liman içi ve liman dışı yetkililer bazında farklı olarak sınıflandırılmıştır. Her iki katılımcı türüne ait görüşme formunun 1. öncülü, katılımcılar ile ilgili bilgiler edinilmesi amacıyla oluşturulmuştur. Liman içinde çalışan yetkililere yönelik hazırlanan görüşme formunda 2. öncül birinci tema kapsamında, 3. ve 4. öncül ikinci tema kapsamında, 5. öncül üçüncü tema, 6. ve 7. öncül dördüncü tema kapsamında ve son olarak 8. ve 9. öncül beşinci tema kapsamında hazırlanmıştır. Liman ile ilişki içerisinde olan TR61 bölgesinde faaliyet gösteren dış ticaret firmaları yetkililerine yönelik olarak hazırlanan liman dışı katılımcılara yönelik görüşme formunda ise 2. öncül birinci tema, 3. öncül ikinci tema kapsamında, 4. öncül üçüncü tema, 5. ve 6. öncül dördüncü tema kapsamında ve son olarak 7. ve 8. öncül beşinci tema kapsamında hazırlanmıştır. Ulusal ve uluslararası alan yazın taramasından hareketle temel soruların daha net anlaşılması adına görüşme formunda araştırmacının kendisi tarafından alt sorular oluşturulmuştur. Soruların katılımcıları yönlendirici nitelikte olmamasına ve konunun amacı dışına çıkmamasına dikkat edilmiştir. Bu aşamada oluşturulan soru formu pilot uygulama olarak öğretim üyelerine gösterilmiştir. Soruların kendi içinde tutarlı ve anlamlı olmasına dikkat edilmiştir. Aynı zamanda nitel yöntem kullanarak çalışma gerçekleştirmiş bir araştırmacıya gösterilerek “akran değerlendirmesi” yapılmıştır.

Limana içi 3 ve liman dışı TR61 Bölgesi illerinden 3'er adet firma yetkilisi olmak üzere toplam 12 yetkili ile görüşme gerçekleştirilmiştir. Görüşmeler öncesi ilgili yetkililerin uygunluk durumlarına göre randevu talep edilmiş ve izinleri doğrultusunda görüşmeler ses kayıt cihazına kaydedilmiştir. Kaydedilen görüşmeler yazıya aktarılmış ve görüşme sonrası katılımcıya iletilerek doğruluğuna ilişkin “katılımcı teyidi” alınmıştır. Görüşmeler 18 dakika ve 49 dakika arasında değişiklik göstermiştir. Görüşmeler esnasında edinilen bilgiler tekrar etmeye başladığından veri doygunluk düzeyinin sağlandığı ve yeni bilgiler elde edilmeyeceği anlaşıldığından görüşmeler sona erdirilmiştir (Yıldırım ve Şimşek, 2016: 125).

### 3.6. Verilerin Analizi

Verilerin analizi aşamasında çalışmada Nitel veri analiz yöntemlerinden olan “Betimsel Analiz” kullanılmıştır. Betimsel analizde veriler, kavramsallaştırılması amacıyla önceden belirlenen kategoriler (tema) ekseninde sınıflandırılmakta ve elde edilen bulgular doğrultusunda yorumlanmaktadır. Betimsel analiz Şekil 3.1’de görüldüğü gibi 4 aşamadan oluşmaktadır:



Şekil 3. 1 Betimsel Analiz Süreci Aşamaları

**Kaynak:** (Yıldırım ve Şimşek, 2018: 240)

Yapılan bu çalışma kapsamında da belirtilen süreç dikkate alınmıştır. İlk aşamada önceden belirlenmiş temalar ve katılımcılar ile yapılan görüşmeler neticesinde verilerin analizine yönelik bir çerçeve hazırlanmıştır. Veriler oluşturulan temalar ekseninde deneme sürümü kapsamında Maxqda programında çözümlenmiştir. Ana temaların altında alt temalar keşfedilmiştir. Veriler bir önceki aşamada oluşturulan çerçeveye istinaden anlam ifade edecek şekilde bir araya getirilmiştir ve doğrudan alıntılar vermek suretiyle okuyucuya aktarılmıştır. Son aşamada elde edilen bulgular değerlendirilerek yorumlanmıştır.

### 3.7. Araştırma Bulgu ve Yorumları

Araştırma bulgu ve yorumlarına başlamadan önce bulgu ve yorumların daha anlaşılır olması adına incelenen TR61 Bölgesi hakkında genel bilgilere yer verilecektir.

#### 3.7.1. TR 61 Bölgesi

Bölgesel kalkınmanın sağlanması aşamasında istatistiki verilerin elde edilmesi, Avrupa Birliği Bölgesel İstatistik Sistemine uygun karşılaştırılabilir verilerin sunulabilmesi amacıyla bölgeler 28/08/2002 tarihli ve 2002/4720 sayılı kararname ile;



- Düzey 1 Bölgeleri
- Düzey 2 Bölgeleri
- Düzey 3 Bölgeleri

olarak sınıflandırılmıştır. “Düzey 3” iller bazında sınıflandırmayı içermekte olup 81 adettir. “Düzey 3” komşu iller bazında sınıflandırmayı içermekte olup 26 adettir. “Düzey 1” İstatistiki Bölge Birimleri ise “Düzey 2” İstatistiki Bölge Birimlerinin gruplandırılması sonucu tanımlanmış olup 12 adettir. Çalışmada Düzey 2 sınıflaması olan TR61 bölgesi ele alınmaktadır. Bu kapsamda bu bölümde ilgili bölge ile ilgili bilgiler sunulacaktır.

**Tablo 3.1 İBBS Sınıflandırmasında Akdeniz Bölgesi**

KOD	DÜZEY 1	DÜZEY 2	DÜZEY 3
TR6	Akdeniz	Antalya	Antalya
TR 61			Isparta
TR611			Burdur
TR612		Adana	Adana
TR613			Mersin
TR62			Hatay
TR621		Kahramanmaraş	
TR622		Osmaniye	
TR63			
TR631			
TR632			
TR633			

**Kaynak:** (<https://www.resmigazete.gov.tr.>, erişim tarihi: 20.03.2020)

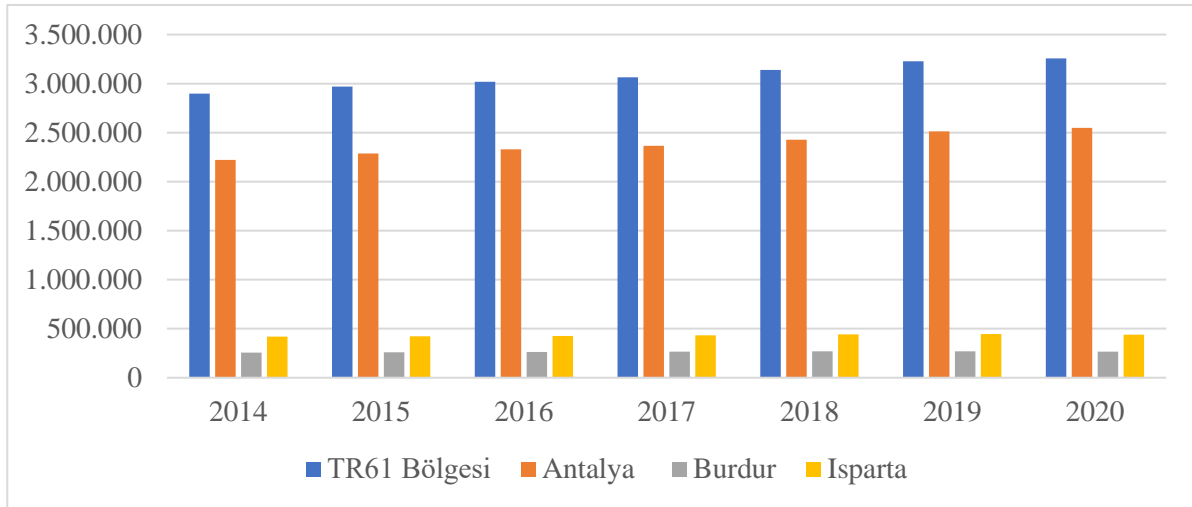
İlgili kararnamede belirtildiği üzere Akdeniz bölgesi yukarıdaki tablodaki şekli ile sınıflandırılmıştır. Tabloya göre TR61 kodu ile belirtilen bölümde “Antalya, Isparta, Burdur” yer almaktadır.

TR61 Bölgesi 36.797 km<sup>2</sup>’lik yüz ölçümüne sahiptir. Bu rakam Türkiye yüz ölçümünün %4,72’sine tekabül etmektedir. Toplam bölge yüz ölçümünün 20.791 km<sup>2</sup>’sini Antalya, 8.871 km<sup>2</sup> ‘sini Isparta ve 7.135 km<sup>2</sup>’sini Burdur oluşturmaktadır (TÜİK, 2010).

### 3.7.1.1. TR61 Bölgesi’nde Nüfus

Tablo 3.2’de TR61 Bölgesi 2014-2020 arası nüfus verileri sunulmaktadır. Buna göre toplam bölge nüfusu 2020 yılında 3.255.704 kişidir ve bu değer toplam ülke nüfusunun %3,9’unu ifade etmektedir. Antalya ili nüfusu Burdur ili nüfusunun, 9,5 katı, Isparta ili nüfusunun yaklaşık 6 katı nüfusa sahiptir. Bölge nüfusunun %78’i Antalya ilinde toplanmıştır. Geriye kalan %14’lük nüfus Isparta’da ve %8’lik nüfus ise Burdur’dadır. Yoğun göç alması

nedeni ile Antalya ilinin nüfusu sürekli artış göstermektedir. Oranların daha net görülmesi adına veriler hem tablo hem grafik şeklinde aktarılmıştır.



**Grafik 3. 1 TR61 Bölgesi Nüfus Bilgileri**

**Kaynak:** (<https://data.tuik.gov.tr>, erişim tarihi: 08.05.2021.)

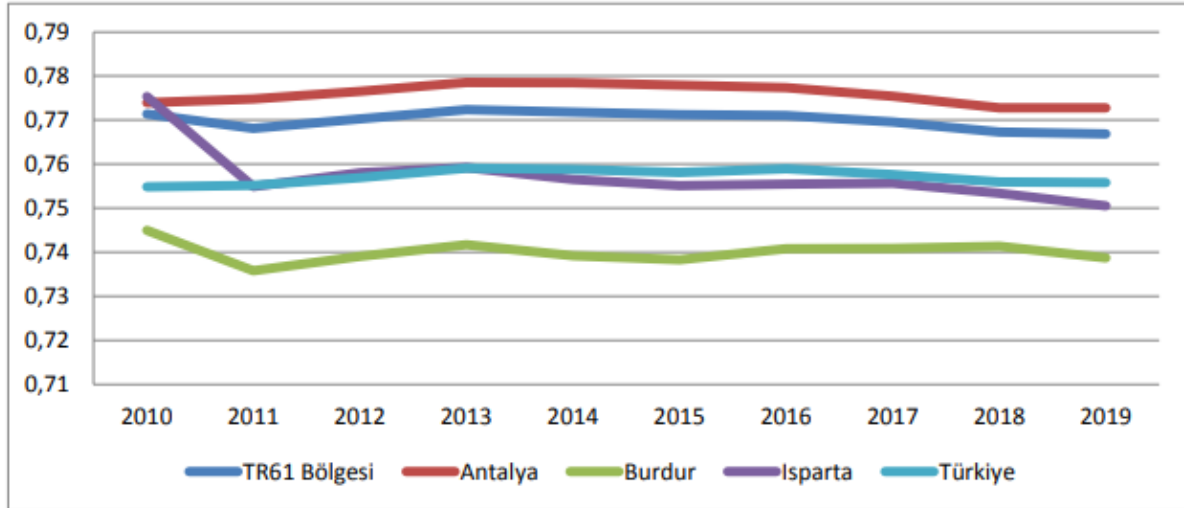
**Tablo 3.2 TR61 Bölgesi Nüfus Bilgileri**

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<b>TR61 Bölgesi</b>	2.898.240	2.968.561	3.017.280	3.063.005	3.137.694	3.227.410	3.255.704
<b>Antalya</b>	2.222.562	2.288.456	2.328.555	2.364.396	2.426.356	2.511.700	2.548.308
<b>Burdur</b>	256.898	258.339	261.401	264.779	269.926	270.796	267.092
<b>Isparta</b>	418.780	421.766	427.324	433.830	441.412	444.914	440.304

**Kaynak:** (<https://data.tuik.gov.tr>, erişim tarihi: 08.05.2021)

### 3.7.1.2. TR61 Bölgesi'nde İstihdam

Bölgedeki istihdam potansiyelini anlayabilmek adına aşağıdaki tabloda TR61 bölgesinde ikamet eden çalışma çağındaki nüfusun toplam nüfusa oranı verilmiştir. TR61 bölgesinde ikamet eden çalışma çağındaki nüfus ülke ortalamasının üzerinde seyretmektedir. Antalya ilinin istihdam potansiyelinin yüksek olması çalışma çağındaki nüfusun bu şehirde Isparta ve Burdur'a oranla çok daha fazla olmasına neden olmaktadır.



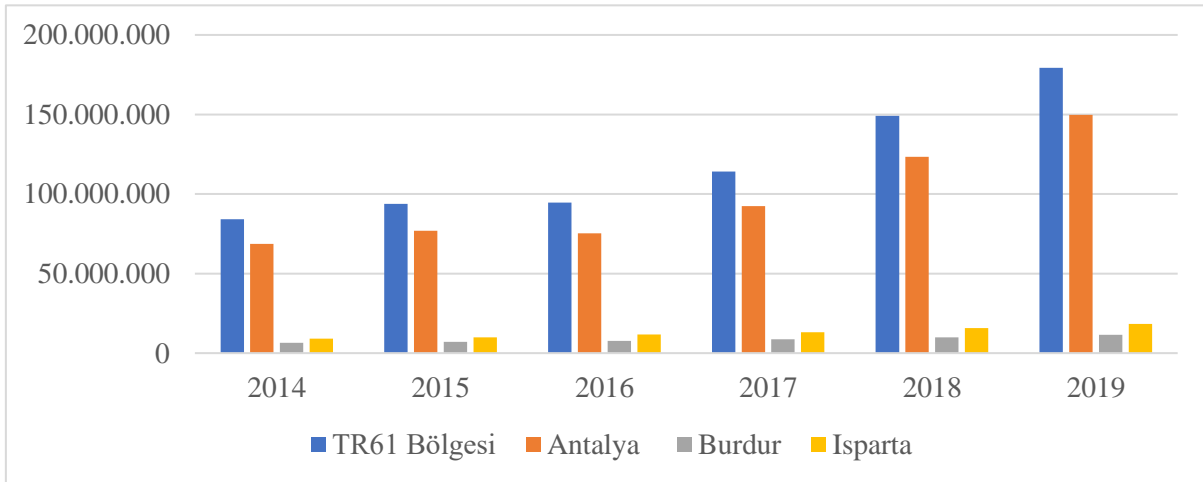
**Grafik 3.2 2010-2019 Arası TR61 Bölgesi Çalışma Çağındaki Nüfusun Toplam Nüfusa Oranı**

**Kaynak:** (BAKA TR61 Bölgesi İstihdam Analiz Raporu, 2020: 11)

Bölge 2020 verilerine göre %53,6 işgücüne katılım oranı ile ülke genelinde ikinci sırada yer almaktadır. İşgücüne katılım oranının %17,6'sı tarım sektöründe, %26,2'si sanayi sektöründe ve %56,2'si hizmet sektöründe yer almaktadır. (TÜİK, 2020).

### 3.7.1.3. TR61 Bölgesi'nde Ekonomi

Grafik 3.3 ve Tablo 3.3'te TR61 Bölgesi ve illeri bazında Gayri Safi Yurt İçi Hasıla rakamları verilmiştir. Buna göre TR61 Bölgesi GSYİH değeri her yıl artış göstermiştir. TR61 Bölgesi'nin gelir artışındaki temel pay Antalya ilindedir. Bölgenin sahip olduğu doğal güzellikler, tarihi ve kültürel değerler ve iklim yapısı sayesinde uzun süre güneş alması, turizm potansiyelinin bölge ekonomisinde söz sahibi olması yönünden avantaj sunmaktadır.



**Grafik 3. 3 TR61 Bölgesi GSYH Oranları**

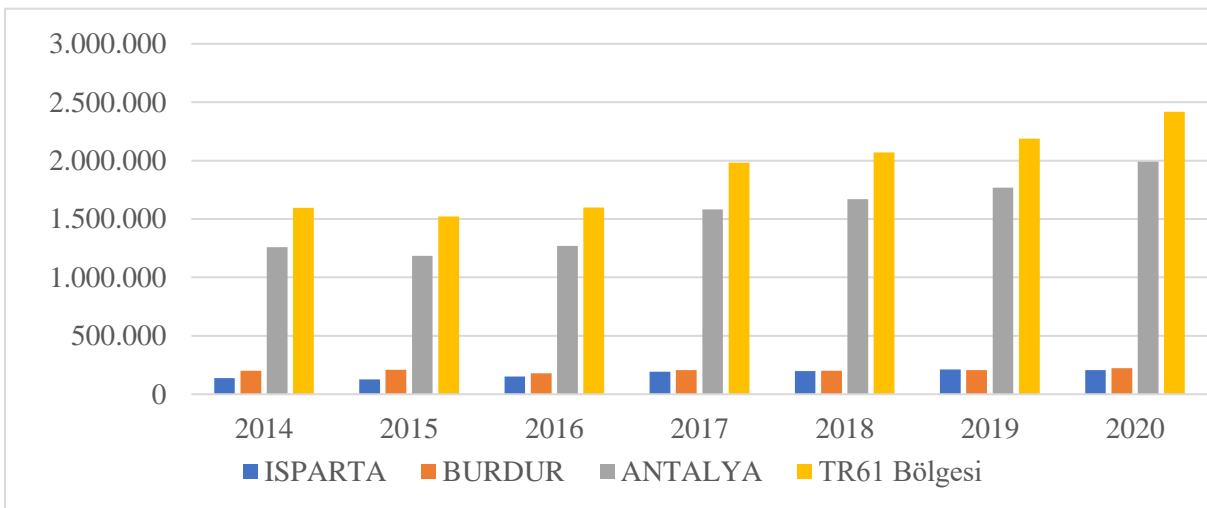
**Kaynak:** (<https://data.tuik.gov.tr>, erişim tarihi:08.05.2021.)

**Tablo 3.3 TR61 Bölgesi GSYH Rakamları**

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
<b>TR61 Bölgesi</b>	84.081.444	93.889.825	94.655.774	114.191.954	149.116.013	179.405.613
<b>Antalya</b>	68.579.453	76.943.083	75.221.505	92.323.878	123.351.197	149.701.206
<b>Burdur</b>	6.442.958	7.070.008	7.693.702	8.652.410	9.966.549	11.433.201
<b>Isparta</b>	9.059.033	9.876.734	11.740.567	13.215.666	15.798.267	18.271.206

**Kaynak:** (<https://data.tuik.gov.tr>, erişim tarihi:08.05.2021.)

Dış ticaret, bölgesel anlamda büyümenin artırılması yoluyla kalkınmanın gerçekleşmesi anlamında temel destek faaliyetidir. Bu kapsamda aşağıda TR61 bölgesi ithalat ve ihracat rakamları verilmiştir. Bölgenin elverişli coğrafi yapısı, uygun iklim koşulları, pazara yakınlığı ve su kaynaklarının bol miktarda bulunması tarım sektörünün gelişmesine katkı sağlamaktadır. Gelişen tarım sektörü bölgenin dış ticaret girdilerinde önemli bir paya sahiptir. Yanı sıra bölgenin maden yatakları bakımından zengin olması nedeni ile bölge ihracatının büyük bir kısmını maden ihracatı oluşturmaktadır (Oğuztürk ve Çetin, 2012: 158). Bölgenin ihracat rakamları her geçen yıl artış göstermiştir. 2020 verilerine göre bölgedeki toplam ihracatın %82'si ve toplam ithalatın ise %95'i Antalya ilinde gerçekleşmektedir. Yanı sıra 2020 verilerine göre ülkede gerçekleşen toplam ticaretin %0,93'ü TR61 Bölgesinde gerçekleşmektedir.

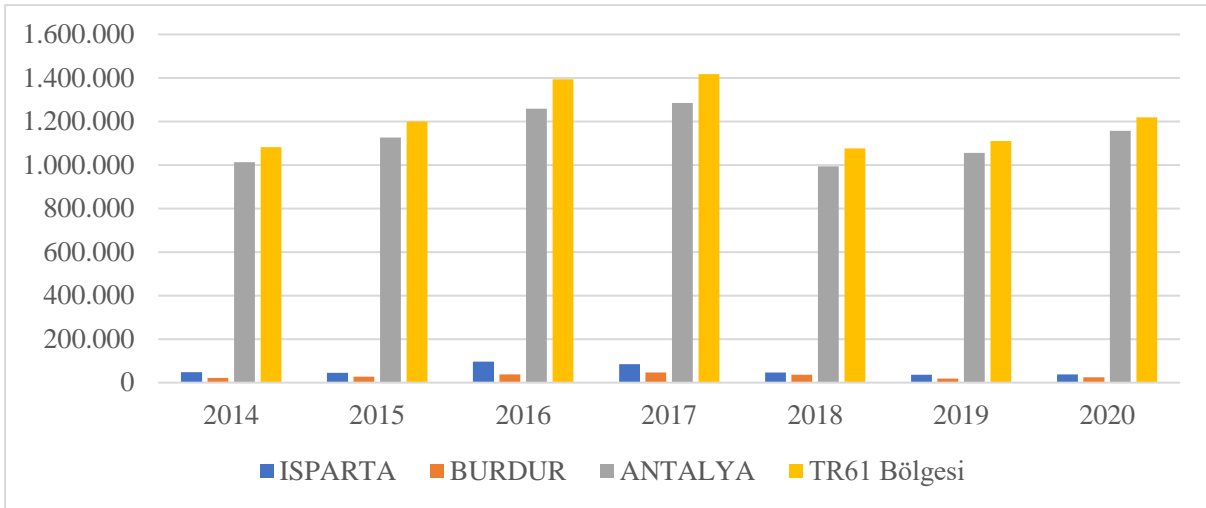
**Grafik 3.4 TR61 Bölgesi İl Bazında İhracat Rakamları (Bin \$)**

**Kaynak:** (TC. Ticaret Bakanlığı, <https://ticaret.gov.tr>, erişim tarihi: 21.05.2021)

**Tablo 3.4 TR61 Bölgesi İl Bazında İhracat Rakamları (Bin \$)**

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
ISPARTA	137.670	127.334	151.793	193.367	198.749	210.895	205.591
BURDUR	201.607	209.606	179.272	206.913	201.993	206.446	223.113
ANTALYA	1.257.890	1.184.483	1.268.978	1.581.492	1.668.718	1.769.892	1.990.778
<b>TR61 Bölgesi</b>	<b>1.597.167</b>	<b>1.521.423</b>	<b>1.600.043</b>	<b>1.981.772</b>	<b>2.069.460</b>	<b>2.187.233</b>	<b>2.419.482</b>

**Kaynak:** (TC. Ticaret Bakanlığı, <https://ticaret.gov.tr>, erişim tarihi: 21.05.2021)

**Grafik 3.5 TR61 Bölgesi İl Bazında İthalat Rakamları (Bin \$)**

**Kaynak:** (TC. Ticaret Bakanlığı, <https://ticaret.gov.tr>, erişim tarihi: 21.05.2021)

**Tablo 3.5 TR61 Bölgesi İl Bazında İthalat Rakamları (Bin \$)**

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
ISPARTA	48.055	45.530	96.247	85.254	46.601	36.467	37.777
BURDUR	21.520	27.909	38.253	45.991	36.548	18.410	24.721
ANTALYA	1.012.889	1.125.977	1.258.975	1.285.505	993.249	1.055.288	1.157.122
<b>TR61 Bölgesi</b>	<b>1.082.464</b>	<b>1.199.416</b>	<b>1.393.475</b>	<b>1.416.750</b>	<b>1.076.398</b>	<b>1.110.165</b>	<b>1.219.620</b>

**Kaynak:** (TC. Ticaret Bakanlığı, <https://ticaret.gov.tr>, erişim tarihi: 21.05.2021)

### 3.7.1.4. TR61 Bölgesi'nde Ulaşım

TR61 Bölgesi ulaşım altyapısı bakımından karayolu, denizyolu, hava ve demiryolu ulaşım ağına sahiptir. Ancak ulaştırma modları arasında bir etkinlik yoktur. Bölge karayolları bakımından değerlendirildiğinde, devlet ve il yolları içerisindeki bölünmüş yol miktarı bakımından ülke ortalamasının altında kalmaktadır. Bölgedeki toplam karayolu uzunluğu 2997 km'dir ve bu değer 763 km'si bölünmüş yol niteliğindedir (BAKA, 2014: 101).

Bölgede Antalya Havalimanı, Isparta Süleyman Demirel ve Gazipaşa havalimanları bulunmaktadır. Antalya Havalimanı bölgedeki en aktif havalimanı olmakla birlikte Süleyman

Demirel ve Gazipaşa havalimanları yolcu ve yük taşımacılığında aktif katılım göstermemektedir. Her iki havalimanında da uçak ve yolcu sayısı azdır.

Bölge demiryolu hattı bakımından yetersizdir. Mevcut demiryolu ağı iç kesimler ile kıyı kesimi birleştirmemekle beraber eskidir ve bakıma ihtiyaç duymaktadır. Yanı sıra bölgenin en büyük ve bölge ekonomisinde katma değeri en yüksek şehri olan Antalya’da demiryolu hattı bulunmamaktadır. Bölgenin sahip olduğu Antalya limanı ile ilgili bilgiler birinci bölümde detaylandırılmıştır.

### **3.7.1.5. TR61 Bölgesi Genel Değerlendirme**

Bölgesel kalkınmanın yeni araçları arasında yerini alan lojistik kavramı ve lojistik merkez oluşumları, bölgesel kalkınma farklarının giderilmesi noktasında önemli unsurlar olarak nitelendirilebilir (Oğuztürk ve Çetin, 2012: 165). Bu kapsamda Antalya, Burdur, Isparta illerini kapsayan TR61 Bölgesi; GSYH düzeyi, dış ticaret rakamlarındaki sürekli artış, iş gücü dağılımının hizmet sektöründe çoğunluk göstermesi, sahip olduğu ulaşım altyapı tesisleri ile lojistik merkez olabilme potansiyeline sahiptir. Ancak bölgedeki ulaşım altyapısı yetersizdir. Bölgede otoban bulunmaması, demiryolu ağının olmaması, liman ve havalimanlarının kapasitenin altında kullanılması, lojistik altyapının zayıf olmasına, dolayısı ile bölgesel kalkınmada ekonomik potansiyelin gelişmesine engel olmaktadır.

Bölgede turizm faaliyetlerinin yoğun olması hizmet sektörünün ekonomi içindeki payını artırmıştır. Sanayi sektörü ise istenilen düzeyde gelişmemiştir. Bölge tüm sektörler açısından potansiyelini, yapısal zorluklar nedeni ile tam anlamıyla kullanamamaktadır. Tarım sektöründe küçük ve parçalı arazilerin varlığı, ihracat potansiyelinin sınırlı olması, turizm sektöründe kıyı turizmüne ağırlık verilmesine bağlı olarak doğa ve kültür turizm potansiyelinin değerlendirilememesi, imalat sektöründe düşük katma değerli ürünlerin yoğun olması bölgenin gelişiminin önündeki engellerdir (BAKA, 2014: 5-6). Denizyolu ile ulaşımına sahip kıyı şehirlerinin ticaret ile zenginleştikleri görülmektedir (Nemlioğlu Koca, 2017: 160). Denizyolu ulaşım altyapısına sahip TR61 Bölgesi’nin limana bağlı sektörler ile anılmaması mevcut potansiyelinin etkin kullanılmadığını göstermektedir.

BAKA, 2014-2023 dönemini kapsayan Bölgesel Kalkınma Planında; tarımda modernizasyonun ve kırsal kalkınmanın sağlanması, turizmin çeşitlendirilmesi ve yaygınlaştırılması, sanayide rekabetçiliğin artırılması, ulaşım, lojistik ve iletişim altyapısının iyileştirilmesi, yaşam kalitesinin yükseltilmesi ve sürdürülebilir çevre ilkeleri benimsenmiştir. Bu çalışmada, planda belirtilen amaca yönelik olarak bölgenin lojistik altyapı unsurlarından olan Antalya Limanı’nın bölgesel kalkınmadaki önemi vurgulanmış ve limanın bölgesel

kalkınmadaki payının artırılmasının önündeki engeller liman personeli ve müşterilerinin algılarına yönelik olarak tespit edilmiştir.

### 3.7.2. Araştırma Kapsamında Oluşturulan Temalara Yönelik Bulgular

Çalışmanın bu bölümünde gerçekleştirilen görüşmeler öncesi belirlenerek oluşturulmuş temalar çerçevesinde elde edilen bulgular değerlendirilecektir. Çalışmanın amacına uygun olarak oluşturulmuş 5 tema bulunmaktadır. Bunlar; “limanın yerleşik olduğu bölge ile olan ilişkisi”, “bölgesel kalkınma ve limanlar”, “limanların güncel sorunları”, “limanların bölgesel işletmelerle proaktifliği”, “limanlar ve inovasyon” olmak üzere sınıflandırılmıştır. Temalara yönelik oluşturulmuş sorulara verilen cevaplar ekseninde firma çalışanları ve liman çalışanlarının algıları detaylı olarak sunulacaktır.

#### 3.7.2.1. Katılımcılara Ait Genel Bilgiler

Çalışma TR61 Bölgesi’nde faaliyet gösteren ve Antalya Limanı hizmetlerinden faydalanan dış ticaret firma yetkilileri ve Antalya Limanı yetkilileri ile gerçekleştirilmiştir. Bu kapsamda 3 adet liman yetkilisi ve Antalya, Burdur, Isparta illerinden 3’er adet firma yetkilisi ile görüşme gerçekleştirilmiştir. Toplam görüşme sayısı 12’dir. Görüşmecilerin isimleri araştırma kapsamında açıkça sunulmamaktadır. Bunun yerine görüşmeciler LİK1, LİK2, LİK3 ve LDK1, LDK2...LDK9 şeklinde ifade edilmektedir.

##### 3.7.2.1.1. Liman Dışı Katılımcılara Ait Genel Bilgiler

Tablo 3.6’da görüşme gerçekleştirilen TR61 Bölgesi’nde faaliyet gösteren ve limandan hizmet alan dış ticaret firma yetkililerine ait genel bilgiler yer almaktadır.

**Tablo 3.6 Liman Dışı Katılımcılara Ait Genel Bilgiler**

Katılımcı	Görev Aldığı Pozisyon	Deneyim Süresi	Eğitim Düzeyi	Faaliyette Bulunduğu Yer	Firma Sektörü	Faaliyet Yılı	Faaliyet Kapsamı	Toplam Çalışan Sayısı
LDK1	Dış Ticaret ve Nakliye Yöneticisi	5	Lisans	Antalya	Ağaç Sanayi	1984	Dünya Ölçeğinde	1500
LDK2	İhracat Uzmanı	5	Lisans	Antalya	PVC pencere kapı sistemleri ve yapı malzemeleri	1997	Dünya Ölçeğinde	3000
LDK3	Dış Ticaret Uzmanı	1	Lisans	Antalya	Kimyevi ve Organik Gübre	1988	Uluslararası ölçekte	150

LDK4	İhracat Operasyon Müdürü	12	Lisans	Burdur	Madencilik	1990	Uluslararası ölçekte	250
LDK5	İthalat-İhracat Sorumlusu	7	Lisans	Burdur	Madencilik	1997	Uluslararası ölçekte	150
LDK6	İhracat Sorumlusu	5	Lisans	Burdur	Madencilik	1996	Uluslararası ölçekte	100
LDK7	İhracat Sorumlusu	25	Lise	Isparta	Madencilik	2005	Uluslararası ölçekte	150
LDK8	İhracat Sorumlusu	1	Lisans	Isparta	Madencilik	2013	Uluslararası ölçekte	100
LDK9	İhracat Yetkilisi	3	Lisans	Isparta	Madencilik	2000	Uluslararası ölçekte	120

Araştırma kapsamında 9 firma yetkilisinden bilgi alınmıştır. Katılımcılar araştırmanın amacına yönelik olarak “dış ticaret ve nakliye yöneticisi”, “dış ticaret uzmanı”, “ithalat-ihracat uzmanı”, “ihracat operasyon müdürü”, “ihracat sorumlusu”, “ihracat yetkilisi” unvanlarına sahiptir.

Tablo 3.6’da yer alan katılımcıların 8’i lisans mezunu iken 1’i lise mezunudur ve 3’ü yüksek lisans eğitimine devam etmektedir. Görüşme gerçekleştirilen lise mezunu firma yetkilisinin 25 yıllık sektör deneyimine sahip olduğu görülmektedir. Firmaların 2’si dünya ölçeğinde, 7’si uluslararası ölçekte hizmet vermektedir. Isparta ve Burdur illerinden görüşme sağlanan firmaların tamamı madencilik sektöründe hizmet sunmaktadır. Antalya ilinde faaliyet gösteren firmalar ise çeşitlilik göstererek ağaç sanayi, PVC pencere kapı sistemleri ve yapı malzemeleri, kimyevi ve organik gübre sektörlerinde faaliyet göstermektedir. Görüşme yapılan yetkililerin bulunduğu firmaların en eskisi 37 yıldır faaliyet gösterirken en yenisi 8 yıldır faaliyetlerini sürdürmektedir. Isparta ilinde faaliyet gösteren firmaların diğer illere oranla daha yeni oluşumlu firmalar olduğu görülmektedir.

### 3.7.2.1.2. Liman İçi Katılımcılara Ait Genel Bilgiler

Tablo 3.7’de görüşme sağlanan Antalya Limanı yetkililerine ait genel bilgiler yer almaktadır.



**Tablo 3.7 Liman İçi Katılımcılara Ait Genel Bilgiler**

Katılımcı	Görev Aldığı Pozisyon	Deneyim Süresi	Eğitim Düzeyi
LİK1	Genel müdür	21	Yüksek lisans
LİK2	Operasyon planlama departman sorumlusu	10	Lisans
LİK3	Ticaret müdür yardımcısı	15	Lisans

Tablo 3.7'ye göre görüşme yapılan liman yetkilileri, çalışma kapsamında limanların bölgesel kalkınmadaki rolünü anlamlandırmaya yönelik ana faaliyet noktalarında görev yapan yetkililerden oluşmaktadır. Yetkililerin sektör deneyimlerinin 10 yıl ve üzerinde olması yetkililerin elde ettikleri tecrübeleri araştırma kapsamında derinlemesine bilgi şeklinde ifade etmeleri açısından önem arz etmektedir.

### 3.7.2.2. Limanın Yerleşik Olduğu Bölge ile İlişisine Yönelik Bulgular

Limanın bulunduğu bölge ile olan ilişkisi kaçınılmazdır. Bir liman ile yerleşik bulunduğu bölge arasındaki ilişkinin simbiyotik doğası, liman ve bölgenin ortak gelişimindeki tamamlayıcılığı ifade etmektedir (Sakalayan, vd., 2017: 3). Bir liman hem bulunduğu bölgeyi etkilemekte hem de bulunduğu bölgeden etkilenmektedir. Bölgedeki üretim ve tüketim olanakları liman faaliyetlerini ve faaliyet hacmini etkilerken limanın varlığı da bölgenin ekonomik, sosyal ve kültürel açıdan gelişmesinde önemli bir rol oynamaktadır (TCDD, 2011: 212).

De Langen (2008)'de limanların, tedarik zincirindeki koordinasyonunu geliştirmek ve rekabeti artırmak suretiyle sosyal etkilerde bulunduğu ifade edilmektedir. Shiau ve Chuang (2015)'de limanların uluslararası ziyaretçilerin ülkeye girişinde bir kapı niteliğinde olması dolayısıyla oluşturduğu imajın, ülke imajını etkilediği ve bölgede yaşayanların yaşam kalitesine etkide bulunduğu ifade edilerek limanların bölgenin sosyal anlamda gelişimine etkide bulunduğundan söz edilmiştir. Tongzon (1999)'a göre ticaretin gerçekleştirilmesi hususunda hayati bağlantı noktaları olan limanlar, ülkelerin rekabet edebilirliğini sağlayan ekonomik etkilerde bulunmaktadır. Darbra vd. (2005)'de limanların atık üretimi, su ve hava kirliliği, gürültü gibi çevresel etkiler yarattığı ifade edilmiştir. Çevrenin öneminin anlaşılması ile sağlanan çevresel yönetim, çevresel sürdürülebilirliğin sağlanmasında etkinlik sağlayacaktır.

Limn ve bölge ilişkisini analiz etmeye yönelik belirlenen bu ana tema, incelenen literatür çerçevesinde, limanın bulunduğu bölgede ekonomik, sosyal ve çevresel etkilerini keşfetmeye yönelik hazırlanmıştır. Liman ile bölge ilişkisini anlamaya yönelik oluşturulan "Liman bölgeye ve bölgesel kalkınmaya katkıda bulunan hangi faaliyetleri yürütmektedir?"

Liman ve bölge ilişkisini açıklayınız.” ifadelerine, liman çalışanları ve firma yetkilileri tarafından verilen cevaplar neticesinde 3 tema ve 9 alt tema ortaya çıkmıştır. Katılımcıların verdiği cevaplar detaylı bir şekilde analiz edilmiş ve incelenen literatür de dikkate alınarak ortaya çıkan görüşler; “ithalat ve ihracat hareketleri”, “ticaret ve taşımayı kolaylaştırıcı etki”, “altyapı”, “diğer endüstrilerin gelişimi”, “turizm faaliyetleri”, bölge ekonomisinin gelişiminde etkili olmaları dolayısıyla “ekonomik faktörler” olarak sınıflandırılmıştır. “Nüfus yoğunluğu”, “istihdam olanakları”, “paydaşlarla iletişim” alt temaları “sosyal faktörler” başlığı altında yer almaktadır. Limanların bölge ile etkileşiminde “çevresel faktörler” başlığı ise “sürdürülebilirlik” ekseninde detaylandırılmıştır.

Limanın bulunduğu bölge ile olan etkileşimine dayalı olarak liman içi ve liman dışı katılımcılar, Antalya Limanı’nın bölgedeki ithalat ve ihracat hareketlerinde doğrudan ilgili olduğunu belirtmişlerdir. Dünya ticaretinin yüzde %83 oranında denizyolu ile gerçekleştiriliyor olması limanların ithalat ve ihracattaki önemini vurgulamaktadır. Literatürde yer alan birçok çalışma benzer şekilde limanların ithalat ve ihracat hareketlerinde ekonomik etkiler yarattığını ifade etmektedir (Dwarakish ve Salim, 2015; Hargona vd., 2013; Yudhistira ve Sofiyandi, 2017; Korkmaz, 2012). Katılımcılara göre limanın bölgede yer almaması neticesinde en yakın limana ulaşmak maliyet ve riskleri arttıracığından ticareti mümkün olmayan ürünler ortaya çıkacaktır. Limanın bölgede bulunan tek liman olması, iç nakliye masraflarını azaltmak ve transit sürelerini kısaltmak isteyen ithalat ve ihracatçıları limandan hizmet almaya yöneltmektedir. LİK1’e göre; bölgedeki ithalat ve ihracat ürünlerinin büyük çoğunluğu yük olarak ağır ancak pahaca hafif ürünlerdir. Bu sebeple artan taşıma maliyetleri ilgili ürünlerin ticaretini zorlaştıracığından limanın bölgede bulunması rekabetçi avantajlar sağlamaktadır. LİK 3; “Miktar ve hacim itibari ile karayolu ve demiryolu ile taşınması mümkün olmayan yüklerin ancak denizyolu ile taşınması mümkün olduğundan ithalat ve ihracata olan etkisi büyüktür.” şeklinde yorumda bulunmuştur. Limanların bölgelerin ticaret odakları olması nedeniyle liman ve bölge ilişkisinin tanımlanmasında, limanın ithalat ve ihracat hareketlerindeki rolü akla ilk gelen etkileşim unsuru olmuştur.

Diğer bir alt tema “Ticaret ve taşımayı kolaylaştırıcı etki” alt temasıdır. Firma yetkilileri limanın bölgedeki varlığının iç nakliye masraflarında ve transit sürede avantaj sağladığını belirtmiştir. Ticaretin kolaylaştırılması, dış ticaret maliyetlerinin azaltılması ve böylece hakim sektörlerde rekabet avantajının sağlanmasında önem teşkil etmektedir (Can vd., 2017: 716). Rippel (2011)’de burada olduğu gibi limanların maliyet tasarrufuna katkıda bulunduğu ve böylece ticaret ve taşımayı kolaylaştırıcı etki yaratmak suretiyle bölgesel kalkınmaya katkıda bulunduğu ifade edilmiştir. Böylece liman, müşterilerine ulusal ve uluslararası pazarlarda

rekabet gücü kazandırması sayesinde firmaların iş hacmini artırmaktadır. Ancak bölgede limanın rekabet edebileceği başka bir liman olmaması liman dışı katılımcılara göre ithalat ve ihracatçılar açısından olumsuz etkilere sebep olmaktadır. Limanın bulunduğu bölgede tekel konumunda hizmet veriyor olması, fiyatlandırma konusunda esnek davranmasına neden olmaktadır. Limanın verdiği hizmetlerin fiyatlandırmasında yapacağı yükseliş, gelir artışı sağlayabileceği gibi müşterilerin farklı limanlara yönelmesine de neden olmaktadır (Bitiktaş ve Çetin, 2015: 23). Nitekim LDK2 liman hizmet tarifelerindeki yüksek fiyatlandırma nedeniyle çoğu zaman İzmir Limanı'nı tercih ettiklerini ifade etmiştir.

Liman ve bölge ilişkisini anlamlandırmaya yönelik diğer bir alt tema "Altyapı" olarak ortaya çıkmıştır. Katılımcılara göre limanın bölgedeki varlığı yapılan altyapı yatırımlarını artırmaktadır. Nemlioğlu Koca (2017)'ye göre de benzer şekilde; demiryolu, karayolu ve denizyolu ulaşımının kesişim noktasında bulunan limanlar, buldukları bölgedeki ulaşım ağını örgütleyen ve kontrol eden bir konumda yer almaktadır. Ayrıca katılımcılara göre; bölgede bulunan liman varlığı, daha kısa mesafeli karayolu taşımacılığına imkan vermesinden dolayı karayolunda meydana gelebilecek kaza risklerini düşürmektedir.

Limanın bölgedeki varlığının turizm faaliyetlerini de etkilediği belirtilen bir başka görüştür. Katılımcıya göre limanın varlığı bölgedeki kruvaziyer turizmde etkilidir. Burada limana uğrayan kruvaziyer gemi sayısını hatırlatmak gerekirse; liman verileri değerlendirildiğinde limana uğrayan yolcu gemilerinin sayısı, 2016 yılında 16 iken 2018 yılında 3'e ve 2020 yılında pandeminin de etkisi ile 1'e düşmüştür. Limana uğrayan yolcu gemisi sayısındaki azlık dikkat çekmektedir. Bu durumun nedenleri Ceylan ve Erturgut (2020: 126)'da komşu ülkelerde mevcut güvenlik sorunları, turizm politikalarında planlamaya gereken önemin verilmemesi, fiyat politikaları, tanıtım ve pazarlama faaliyetlerindeki eksiklikler şeklinde sıralanmıştır. Antalya bir turizm kenti olması, tarihi yapısı, doğal güzellikleri, sahip olduğu uluslararası havaalanı gibi birçok avantaja sahiptir. Kruvaziyer turizmi, çevresel ve sosyal etkileri göz önüne alındığında kısa vadede bölgedeki turizm potansiyeline önemli derecede katkı sunacaktır ve böylece bölgesel anlamda kalkınma düzeyine etki edecektir (Meriç, 2007: 313). Ancak Antalya'nın kruvaziyer turizmi açısından var olan potansiyelinin doğru değerlendirilmediği görülmektedir. Turizm bölgesel kalkınma dinamiklerinde ekonomik gelişmeyi destekleyen bir araç niteliğindedir (Hudson ve Townsend, 1992; Huijbens vd., 2014). Limanın kruvaziyer turizmdeki etkinliğinin artırılması bölgenin kalkınmasında pozitif ekiler yaratacaktır. Demir vd. (2016)'da Antalya Limanı kruvaziyer turizmi açısından değerlendirilmiştir. Burada limanın kruvaziyer turizmdeki gelişiminin sağlanması için sektörde yer alan tüm paydaşların ortak hareket etmesi gerektiği ifade edilmiştir. Turistlerin

ilgili bölgeye gelmesini sağlayan limanın kendisi değil, bulunduğu şehirdir. Bu sebeple şehrin tanıtımı iyi yapılmalıdır. Bu hususta limanın tek başına gösterdiği çabalar yeterli olmamaktadır. Diğer paydaşların da destek vermesi gerektiği sonucuna ulaşılmıştır.

Liman, katılımcılara göre yatırımcıları bölgeye çekmesi dolayısıyla diğer endüstrilerin gelişiminde etkili olmaktadır. Lojistik ve dağıtım maliyetlerini düşürmek isteyen yatırımcı limanın bulunduğu bölgede yatırım kararı vermektedir. Bu konuda LİK1'in görüşü şöyledir:

“Limanın bölgedeki varlığı diğer sektörlerin gelişiminde de etkilidir. Yatırımcıların yatırım kararı verme noktasında temel aldığı kriterler; üretim lokasyonuna yakınlık, pazara yakınlık ve/veya bunların kombinasyonu, lojistik kabiliyetin varlığı/yokluğu, şeklinde sıralanabilmektedir. Bu anlamda limanların bölgedeki varlığı yatırımcıların temel kriterlerine hitap etmekte ve birçok sektörün var olmasını sağlamaktadır ve yine sağlamaya devam edecektir.” (LİK1)

İthalat ve ihracat yönlü işletmelerin yatırım kararlarında liman varlığı, maliyet avantajı sağlaması, farklı pazarlara ulaşım imkanları sunması gibi sebeplerle önem teşkil edecektir. Nitekim, Berköz ve Türk (2007)'de yabancı yatırımların yer seçimini etkileyen faktörler araştırılmıştır ve altyapının yer seçimi hususundaki önemi doğrultusunda bölgedeki liman varlığının pozitif etki yarattığı sonucuna ulaşılmıştır.

Katılımcıların görüşleri neticesinde ortaya çıkan bir diğer algı, limanın bölgede dolaylı ve doğrudan istihdam olanakları oluşturduğu ve bu sayede liman çevresinde nüfus artışı sağlandığı yönündedir. Bu konudaki örnek görüş aşağıdaki gibidir:

“...Bütün bunları incelediğimizde liman sadece kendi içindeki istihdamın yanında fabrikalardaki istihdam oranını da etkilemektedir. Yatırımcılar lojistik anlamda destek sağlayacak bağlantı noktalarına yakın yerlerde kuruluş gerçekleştirmektedir. Bu anlamda limanın bölgedeki varlığı yatırımları çekerek iş olanakları sağlamaktadır. Oluşan iş olanakları gelişmemiş bölgelerden ilgili bölgeye göç edilmesi yoluyla nüfusta artış sağlamaktadır.” (LDK9)

Hem liman içi katılımcılar hem liman dışı katılımcılar limana bağlı istihdam olanakları ve nüfus yoğunluğu arasında bir ilişki olduğunu ifade etmişlerdir. Bölgenin nüfus verileri de limana yakın şehirlerde nüfus yoğunluğunda artış olduğunu göstermektedir. TCDD (2011)'de de limanların nüfus dağılımına etki ettiği ve istihdam olanakları yarattığı ifade edilmiştir. Bu konudaki diğer örnek görüşler şöyledir:

“Dünya genelinde dış ticaret büyük oranda denizyolu ile gerçekleştirilmektedir. Dış ticaretin deniz yolu ile gerçekleştirilmesi neticesinde istihdam artışı sağlanmaktadır. Şöyle ki liman; işletme içerisinde 600 çalışana, dolaylı olarak liman bölgesinde yer alan 300 devlet personeline ve gümrük müşavirlikleri, acenteler gibi diğer paydaşlarımız bünyesinde 2500 çalışana direkt etkide bulunmaktadır. Yani endirektlerle birlikte toplam 5000 aile, 20.000'e yakın kişi liman sayesinde hayatını idame ettirmektedir.” (LİK1)

“Liman işletmesi bölgedeki istihdamı hem direkt olarak hem de dolaylı olarak olumlu anlamda etkilemektedir. Liman işletmesi kendi bünyesinde çalışan personel haricinde, limanın varlığı sayesinde

bölgede çalışan lojistik firmaları, gümrük müşavirleri, nakliyeciler gibi diğer sektörlerinde istihdamına etki etmektedir.” (LİK3)

Katılımcılara göre limanların bölgede yer alan paydaşlar ile iletişimi kaçınılmazdır. Sürdürülebilir bir ekonominin var olmasını amaçlayan limanlar paydaşları ile sürekli etkileşim halindedir. Ertuğrul (2008)’e göre paydaşlar ile etkili iletişim karşılıklı çıkar sağlamaktadır ve rekabet avantajı sunmaktadır. Buna bağlı olarak paydaşlar ile sağlanan etkili iletişim, bölgenin rekabetçi avantajlar elde etmesinde de yararlı olabilecektir. Dooms vd. (2015)’de limanların varlığını sürdürebilmek ve güçlendirmek amacıyla paydaşlar ile iletişim kurma gerekliliğinin giderek arttığı vurgulanmıştır. Bu konuda LİK1 görüşünü aşağıdaki şekilde ifade etmiştir:

“Limanlar çevresel ilişkilerine önem vermek zorundadır. Bu kapsamda beraber iş yaptığı herkesi paydaş/ya da partner olarak nitelendirmektedir. Buradaki temel nokta; limanların hali hazırdaki ülke mevzuatı içerisinde birden çok deniz kurumuna bağlı olması dolayısıyla sürdürülebilir ekonomiyi var etmek için yapılan işin etkilerinin paydaşlarla birlikte değerlendirilmesi gerekliliğidir.” (LİK1)

Deniz taşımacılığı, çevreyi daha az kirletmesi, tek seferde daha çok ürünün taşınmasına olanak vermesi, daha az enerji tüketimi sağlaması ile önem atfetmektedir (Korkmaz, 2012: 107). Katılımcılar da algılarını bu yönde ifade etmiştir. Katılımcıya göre denizyolunun çevresel etkileri daha azdır ve limanın bölgedeki varlığı daha kısa mesafede karayolu taşımalarına olanak verdiği için karayolunun çevresel etkilerini azaltmaktadır. Diaz vd. (2016) ise liman gibi altyapı unsurlarının artırılmasının yük ve yolcu hareketliliğini artıracığını, yollarda genişleme yapılmaz ise tıkanıklığa yol açacağını, artan ulaşım hareketliliğinin daha fazla enerjiye ihtiyaç duyulmasına sebebiyet vermesi ile çevresel etkilerin artacağını savunmaktadır. Katılımcılara göre ise liman, çevresel sürdürülebilirlik anlamında müşterilerin algılarında belirli bir imaj sağlamıştır. Yaptığı çalışmalar ile sürdürülebilir bir çevre oluşmasına imkan vermiş ve aldığı belgeler ile bu konuya verdiği önemi göstermiştir, yorumu yapılmıştır. Chang (2013)’de çağdaş bir limanın çevre dostu liman anlayışına sahip olması gerektiğini ifade etmektedir. Bölgesel anlamda sürdürülebilirliğin sağlanması için yalnızca ekonomik sürdürülebilirlik sağlanması yeterli olmamaktadır. Çevresel sürdürülebilirliğin de sağlanması bölgesel anlamda kalkınmada etkinlik sağlayacaktır (Lam, 2014: 2). Katılımcılara göre liman, çevre ile etkileşimi kapsamında “sürdürülebilirlik” uygulamalarına önem vermektedir. Bu konudaki görüş aşağıdaki şekildedir:

“Liman sürdürülebilirlik anlamında çevresel etkilere önem vermektedir. Bu kapsamda bölgedeki sürdürülebilirlik çabalarında etkilidir. Liman, ISO 9001 Kalite Yönetim Sistemi, ISO 14001 Çevre Yönetim Sistemi, ISO 45001 İş Sağlığı ve Güvenliği Yönetim Sistemi, ISO 50001 Enerji Yönetim Sistemi, ECO PORTS, Sıfır Atık Belgesi, Yeşil Liman, TS 14064 Sera Gazı Doğrulama Beyanı, İklim Dostu Kuruluş sertifikalarına sahiptir.” (LİK2)

Bölgede liman varlığının katılımcılara göre pozitif etkiler yaratması dikkat çekmektedir. Katılımcılar, limanın bölgede; dış ticarete söz sahibi olması, maliyet ve zaman tasarrufu sağlamak suretiyle ticaret ve taşımada kolaylaştırıcı etki yaratması, farklı endüstri kollarında yarattığı gelişim ile istihdamı attırması ve artan istihdamın bölgedeki nüfusu artırması gibi interaktif hareketler sağladığı görülmektedir. Limanın bölge ile etkileşiminde söz konusu olan etkiler, bölge kalkınmasında limanın önemli bir araç olduğuna vurgu yapmaktadır.

### **3.7.2.3. Bölgesel Kalkınma ve Liman İlişkisine Yönelik Bulgular**

Bölgesel kalkınma günümüze kadar birçok araştırmacı tarafından araştırılan bir konu olmuştur. Bölgelerin kalkınmasının nasıl gerçekleşeceği, bazı bölgelerin gelişiminin diğer bölgelere oranla daha hızlı olmasının sebepleri araştırmacılar tarafından incelenmiştir. Burada ise bölgesel kalkınmanın sağlanmasında büyük öneme sahip altyapı unsurlarının limanlar özelinde bölgesel kalkınmaya katkısının ne olduğu ve nasıl artırılacağı araştırılmaktadır. Bölgesel kalkınmanın sağlanması noktasında kalkınmayı etkileyen birçok faktör bulunmaktadır. Bir bölge ya da ülkenin kalkınma düzeyi bu faktörler arasındaki karşılıklı etkileşim ve tamamlayıcılık fonksiyonlarına bağlıdır (Erkan, 1995: 229). Bu tema altında, ilgili faktörlerin varlığı ya da yokluğunun liman ile ilişkilendirilmesi yönündeki algılar keşfedilmeye çalışılmıştır.

Çalışma kapsamında bölgesel kalkınma ve liman arasındaki ilişkiyi anlamlandırmaya yönelik liman içi ve liman dışı katılımcılara “Bölgenizde bölgesel kalkınma için gerekli faktörler/itici güçler nelerdir?” sorusu sorulmuştur. Alınan cevaplar neticesinde bölgede kalkınmanın sağlanabilmesi için gerekli faktörler; “altyapı”, “kurumsallaşma”, “pazarlama faaliyetleri”, “nitelikli iş gücü”, “endüstrileşme”, “üretim hacmi”, “yatırım ve teşvikler” olarak tespit edilmiştir. Bölgenin kalkınmasında sahip olduğu “yer altı zenginlikleri” ise katılımcılar tarafından itici güç olarak belirtilmiştir. Ayrıca bölgesel kalkınma planlarına yönelik algıyı ölçmek adına liman içi katılımlara “Liman bölgesel kalkınma planlarına dahil mi? Bölgesel kalkınma planlarının etkili olduğunu düşünüyor musunuz?” sorusu yöneltilmiştir. Bu doğrultuda ortaya çıkan tema ve görüşler aşağıda detaylandırılmıştır.

Katılımcılara göre bölgesel kalkınmanın sağlanabilmesi aşamasında bölgede ihtiyaç duyulan faktörler mevcut faktörlerden daha fazladır. Altyapı, bölgesel kalkınmanın sağlanabilmesi aşamasında en temel engeldir. Hem limanın altyapısı hem bölgedeki lojistik altyapısı yetersiz görülmektedir. Bu konuda LDK6 “Altyapı bölgesel kalkınma düzeyimizi artırmada bir engeldir. Altyapı faaliyetleri güçlendirilmelidir. Lojistik anlamda destek sağlanmalıdır. Limana gidiş gelişlerde daha efektif kullanılacak bir yol oluşturulabilir”

diyerek konu hakkındaki görüşünü bildirmiştir. Bir bölgedeki altyapı yatırımları, bölgedeki sosyo-ekonomik gelişme sürecinde belirleyici olmaktadır (Erkan, 1995: 229). Ulaşım altyapısındaki etkinlik yatırımları, sanayileşmeyi, nüfus ve ticaret gibi ekonomik faktörlerin gelişimini destekleyerek ekonomik anlamda kalkınmayı sağlamaktadır (Erdoğan, 2016: 197). Yapılan birçok çalışma bölgesel kalkınmada ulaşım altyapı yatırımlarının pozitif etkisi olduğunu ortaya koymaktadır (He ve Duchin, 2007; Lall, 2007; Hong vd., 2011; Saatçioğlu ve Karaca, 2013; Değer ve Doğanay, 2015; Kara ve Ciğerlioğlu, 2018). Bu çalışmada ortaya çıkan bulgularda, katılımcılar bölgesel kalkınmanın sağlanması noktasında altyapı yatırımlarının gerekli olduğunu ifade ederek bölgesel kalkınmada altyapı yatırımlarının pozitif etkisine yönelik tutum sergilemişlerdir. Bu konuda LDK3 şu yorumda bulunmuştur:

“Bölgesel kalkınma anlamında bölgede altyapı eksikliği bulunmaktadır. Limanın fiziksel alt yapısı nedeniyle büyük armatörlerle çalışmıyoruz. Her gemi gelmiyor. Direkt hatlar olmadığından transit süremiz uzuyor ve navlun fiyatları artıyor. Bu durum da maliyetlerimizde artışa neden olmaktadır. Artan maliyetler rekabet koşullarımızı olumsuz yönde etkilemektedir.”

Katılımcı değerlendirmesine göre bölgede kurumsallaşma yetersizdir. Özellikle Burdur ve Isparta illerindeki işletmelerin aile şirketi şeklinde örgütlenmiş olmaları bölgesel kalkınma sürecinde olumsuz etkiler yaratmaktadır. Bu konudaki katılımcı görüşü “Bölgede aile şirketlerinin çok olmasından dolayı departmanlaşma ve kurumsallaşma gerçekleşmiyor.” şeklindedir. Göktürk ve Alimbayeva (2016)’da kurumsallaşma ile firmaların yönetim anlayışında meydana gelecek değişimlerin hem firmaların hem de devletlerin büyümesinde ve büyümenin sürdürülebilirliğinin sağlanmasında önem teşkil ettiği ifade edilmektedir. Kurumsal yönetim anlayışının sağlanmasına bağlı olarak bölgede daha şeffaf, hesap verilebilirliği ve güven seviyesi yüksek işletmelerin varlığı artacaktır. Böylece kurumsallaşma, bölgedeki yatırım düzeyinin artmasını sağlamak suretiyle kalkınma düzeyine etkide bulunabilecektir.

Görüşmeler neticesinde bölgesel anlamda ürünlerin tanıtımı noktasında pazarlama faaliyetlerinde eksiklik olduğu ifade edilmiştir. Soytekin ve Koçer (2015)’de kalkınma ajanslarının düzenledikleri ya da katıldıkları fuar, seminer gibi ulusal ya da uluslararası organizasyonlar vasıtasıyla bölgenin tanıtımında önemli bir rol üstlendiği belirtilmektedir. Kalkınma ajansları vasıtasıyla ürün ve hizmetlerin pazarlama ve tanıtım faaliyetlerinin yapılması neticesinde bölgesel kalkınma düzeyine katkıda bulunulabilir. Bu konuda LDK9; “Bölgenin ana ürünlerine yönelik pazarlama çalışmaları yapılmalıdır. Örneğin; doğal taş, tarım ürünleri ile ilgili tanıtımlar yapılmalıdır.” diyerek konu hakkındaki fikrini ifade etmiştir.

Katılımcılara göre bölgede yer alan gelişim potansiyeline rağmen yapılan yatırım ve teşvikler yetersizdir. Bu durum bölgenin önemli ihracat kalemlerinde artış sağlanamamasına ve

neticesinde bölgesel kalkınma düzeyinin artırılmamasına sebebiyet vermektedir. Bu konudaki örnek görüş aşağıda yer almaktadır:

“Bölgede ekonomik koşulların daha da geliştirilmesi gerekli. Örneğin, düz ve verimli ovaların olmasına rağmen tarımcılık giderek düşüyor. Bu da ihracatın azalması anlamına geliyor. Akdeniz bölgesinde sanayiden daha çok turizm geliştiği için üretim faaliyetlerine, hayvancılık faaliyetlerine ve tarım faaliyetlerine alt yapısı olmasına rağmen önem verilmiyor. Bu konuda desteklemelere ihtiyaç var.” (LDK9)

Bölgesel kalkınmanın sağlanmasında oluşturulacak etkili bir teşvik sisteminin varlığı bölgede yer alan dengesizliklerin giderilmesinde önem teşkil edecektir (Yayar ve Demir, 2012: 122). Teşviklerin uygulanması noktasında hedeflerin, bu hedeflere ulaşmak için yapılması gerekenlerin belirlenmesi ve tüm bunların denetimi, sağlıklı bir sistemin varlığı için gerekli ana hususlardır (Gülmez ve Yalman, 2010: 236-237). BAKA faaliyetleri incelendiğinde Antalya, Burdur ve Isparta illerinde yatırım ve destek stratejilerinin tespitine yönelik çalışmalar yapıldığı görülmektedir. Bu kapsamda Burdur için; hayvancılık ve süt ürünleri, madencilik sektörü ve kültür-turizm başlıkları belirlenmiş ve bu başlıklar altında ilin sorunları ve bu sorunların çözümüne yönelik yapılacak yatırım ve destekleme hedefleri sıralanmıştır (BAKA, 2017). Benzer şekilde Antalya iline yönelik olarak turizm ve tarım sektörü başta olmak üzere ilin üretim ve ihracat kapasitesinin geliştirilmesi ve çeşitlendirilmesi amaçlanarak bazı hedefler belirlenmiştir. Belirlenen hedefler doğrultusunda yapılabilecek yatırım ve teşvikler açıklanmıştır (BAKA, 2018-2019). Belirlenen hedeflerin hayata geçirilmesi suretiyle gerçekleştirilecek yatırım ve destekler bölgesel kalkınmanın sağlanmasında bir hayli önem arz etmektedir. Ayrıca liman içi katılımcılar liman faaliyetlerinin sürdürülebilmesi yönünde yapılan yatırım ve teşvik uygulamalarının yetersiz olduğunu ifade etmişlerdir. Katılımcılara göre limanlar, altyapı yatırım maliyetlerinin yüksek olduğu ve altyapı yatırımlarına yoğun gereksinim duyulan organizasyonlardır. Ancak limanın işletme hakkı süresinin bitecek olması yüksek maliyetli bu yatırımların yapılması yönünde isteksiz olmasına neden olmaktadır. Bu doğrultuda gerçekleştirilecek devlet desteklemeleri ile altyapısı güçlenen liman, bölgesel kalkınmada daha aktif rol alabilecektir. LİK3 bu konuda “Liman işletmesinin kendi imkanları ile gerçekleştirmeye çalıştığı birçok yatırım mevcuttur. Ancak teşvik ve destek anlamında kamunun bu konuda yeterli destek ve teşvik sunduğunu maalesef söyleyemeyiz.” şeklinde yorumda bulunmuştur. Bu konudaki diğer bir örnek görüş ise şöyledir:

“Bölgesel kalkınma anlamında limanlar için yapılan yatırım ve teşvikler yeterli değildir. Uzun vadeli teşviklerin sağlanması konusunda yapılabilecek çok fazla şey mevcuttur. Limanlarda tüketilen enerjinin birtakım vergilerden muaf olması, liman gibi altyapı maliyeti yüksek olan yerlerde vergi ve vergi ödeme dönemlerinin geciktirilmesi ve sonrasında alınan ve üretilen hizmetler konusunda devletin aldığı birtakım vergilerin düşürülmesi bunlara örnektir. Ayrıca ülke için hayatiyeti yüksek lojistik



merkezlerin kurulması noktasında yatırım ve teşvik sisteminin güçlendirilmesi gerektiğini düşünüyoruz.” (LİK1)

Katılımcılara göre, lojistik zincir içerisinde önemli düzeyde pay sahibi olan limanlarda sürdürülebilirliği sağlamak ve teşvik edici uygulamalar gerçekleştirmek zincir içerisindeki her pay sahibini olumlu etkileyecektir. Bu konuda liman bazı yatırımlar yapmakta ve teşvikler sunmaktadır. Yatırım ve teşviklere yönelik liman içi katılımcıların yorumları aşağıda yer almaktadır:

“Bölgesel anlamda kalkınmanın sağlanması aşamasında Antalya limanı özelinde değerlendirdiğimizde liman nitelikli etkin hizmet ve verimliliğin maksimizasyonu için gerekli yatırımları yapmaktadır. Yakın zamanda uluslararası bir liman operatörü tarafından devralındık ve işletiliyoruz. Bu kapsamda daha yapılabilecek çok fazla şeyimiz var.” (LİK1)

“Liman yönetimi olarak belirli teşvik uygulamalarımız mevcuttur. Blok mermerden yola çıkarsak bir müşterinin ihracat öncesi depolama maliyeti oldukça yüksektir. Liman olarak 2-3 seneden bu yana ihracata destek açısından Gümrük Bakanlığı ile de yaptığımız görüşmeler neticesinde, liman sahasında müşterilere belirli süreler bazen 1 ay, kış aylarında 6 aya kadar ücretsiz depolama hizmeti verip teşvik edici uygulamalar sağlıyoruz.” (LİK2)

Liman içi katılımcılara göre bölgede endüstrileşme yetersizdir. Katılımcı görüşüne göre limanların çok yüksek kabiliyetinin olması ticaret miktarını etkileyen birincil öncelik değildir. Tam tersine üretilen hizmet ve ürüne talebin varlığı, ürün ve hizmetin rekabetçi fiyatlarla pazara ulaştırılabilir olması ticaret ve kalkınmaya etkilemektedir. Tunçkan (2008)’e göre gelişmekte olan ülkelerin hazırlamış olduğu bölgesel kalkınma planlarında endüstrileşme kavramı giderek daha fazla oranda yer almaktadır ve endüstrileşme başarılması zor bir eylemdir. Bölgesel kalkınmanın sağlanması aşamasında bölgede endüstrileşmenin sağlanabilmesi için gerekli planların oluşturulması ve uygulanması önem arz etmektedir. Bu konuda LİK1 şöyle bir yorumda bulunmuştur:

“Genel anlamda limanın bölgesel kalkınma ile ilişkisi arkasındaki kentin endüstrileşme kabiliyetine bağlı olmaktadır. Antalya limanının arkasında Antalya şehri vardır. Hamburg Şehri olsa idi Hamburg limanı olurduk. Yani kastım şudur: limanın arkasında endüstriyel olarak gelişen, tüketici odaklı, müşteri odaklı ya da bölge kaynaklarını aktif kullanarak tarım gibi sektörlerde gelişim sağlayan bir ekonomi varsa liman ona göre şekillenecektir.” (LİK1)

Endüstrileşme faaliyetlerindeki azlık üretim hacminin de düşük olmasına neden olacaktır. Liman içi katılımcılara göre bölgedeki üretim hacmi yetersizdir. Bölgede turizm faaliyetlerine bağlı olarak hizmet sektörü gelişmiş iken ticaret hacminin artmasında etkili olan diğer tarım ve sanayi kolları üretim hacmi noktasında dış ticaretten yeterince pay alamamaktadır. Bu konuda LİK1’in yorumu şöyledir:

“Limanlar gibi altyapı tesisleri özel sektör tarafından işletildiği sürece tavuk ve yumurta ikileminde olduğu gibi odak noktası bir yatırımcı gözü ile ilk önce ticaretin varlığı iken sonrasında yatırıma

yönelmektedir. Teknik altyapının iyi olması, yüksek kapasiteye sahip olunması ticaretin ve bölgenin gelişimini olumlu yönde etkileyecektir ancak limanların kendilerinin de bir ticari işletme olduğu unutulmamalıdır. Bu kapsamda limanlar da bölgede ticaretin ve iş hacminin varlığına gereksinim duymaktadır.”

LİK3 de benzer şekilde “Antalya ve hinterlandındaki dış ticaret hacmi, ülkedeki diğer bazı bölgelere göre düşüktür. Zira sanayi henüz gelişmemiş ve turizm, tarım gibi hizmet sektörlerinin ağırlıkta olduğu bir bölge olması nedeni ile uluslararası ticaretten yeterince pay aldığı söylenemez.” diyerek bölgedeki üretim hacminin yetersizliğine dikkat çekmiştir. Arz yönlü iktisatçılardan Laffer (2004) vergi indirimlerinin üretim hacmini arttırmaya yönelik teşvik sağlayacağını ifade etmektedir. Bu doğrultuda geliştirilecek devlet politikaları üretim hacminin artırılması vasıtasıyla bölgesel kalkınmada etkinliğin artırılmasına imkan verecektir.

Katılımcı görüşüne göre bölgede yer alan doğal taş rezervleri, krom, manganez, çimento ve klinker gibi doğal oluşumlara bağlı üretilen ihraç ürünleri bölgesel kalkınmada olumlu etkiler yaratmaktadır. Antalya Limanı yük cinsleri itibarıyla elleçleme miktarları da doğal oluşumlu bu ürünlerin bölgesel ticaretinin, liman faaliyetlerinde önemli bir yer tuttuğunu göstermektedir. Madencilik sektörünün bölgesel kalkınmadaki önemi yüksektir. Sağladığı döviz geliri ile bölgedeki ekonomik kalkınmayı başlatan öncü sektör olarak nitelendirilebilir. Bu konuda LİK3 “Yer altı zenginlikleri açısından bölge hinterlandı son derece zengin ve bölgeden gerçekleştirilen ihracatlarının çok büyük bir kısmını doğal kaynaklardan elde edilen ürünler oluşturmaktadır. Örneğin mermer, krom, manganez, çimento ve klinker bölgenin ana ihracat ürünleridir.” yorumunu yapmıştır.

Katılımcılar, bölgede nitelikli işgücünün yetersiz olduğunu ifade etmiştir. Nitelikli insan kaynağının azlığı doğru orantılı olarak kalkınma düzeyini düşürmektedir yönünde görüş bildirmişlerdir. Örneğin LDK9 “Bölgedeki insan kaynakları mevcudiyeti de yeterli değildir. Nitelikli insan sayısı diğer bölgelere oranla oldukça düşüktür. Bu faktörler doğru orantılı olarak ihracat oranını düşürüyor.” yorumunda bulunmuştur. Literatür incelendiğinde nitelikli işgücünün katılımcıların görüşlerine paralel olarak bölgesel kalkınma düzeyine olumlu katkılarının olduğu görülmektedir.

Limani içi katılımcılara göre kalkınma planlarında limanlara yönelik iyileştirici ve geliştirici politikalar mevcuttur ancak uygulanmamaktadır. İlgili planların uygulamaya geçirilmesi neticesinde limanların etkinliği artacak ve bölgesel kalkınma ivme kazanacaktır. Nitekim 11. Beş Yıllık Kalkınma Planında belirtilen Antalya Limanı'nın demiryolu bağlantısının sağlanmasına yönelik projenin henüz başlamamış olması katılımcıların görüşünü desteklemektedir. Bu konudaki katılımcı görüşleri aşağıdaki gibidir:

“Limanlara yönelik yatırımlar ve ilgili diğer iyileştirmelere yönelik hususlar bölgesel kalkınma planlarında yer almaktadır ancak çoğu zaman uygulamaya geçirilmemektedir. 2019-2023 dönemini kapsayan 11. BYKP ekseninde değerlendirildiğinde Konya-Antalya karayolunun tamamlanması, Antalya limanının demiryolu ile ulusal demiryolu ağına bağlanması hususu yer almaktadır. Bununla beraber limanlar ve lojistik tesislere yönelik olarak Ulaştırma Bakanlığı’nın master planı bulunmaktadır. Bahsi geçen planlara yönelik iyileştirilmesi düşünülen yönler mevcuttur ancak bundan evvel ilgili planların uygulanması yönünde bir iradenin varlığı gerekmektedir.” (LİK1)

“Bölgesel kalkınma planları uygulandığı taktirde etkili olacaktır ancak bilindiği kadarı ile limanlar özelinde bölgesel kalkınma planlarında ayrı bir yer ayrılmamıştır. Limanların bölgesel kalkınmadaki rolünün çok büyük olduğu ve kalkınma planlarında mutlak surette yer alması gerektiğini değerlendirmekteyiz.” (LİK 3)

Bölgesel kalkınmanın gerçekleştirilebilmesi için bölgede gerekli birçok unsur tespit edilmiştir. Bunların sağlanması dolaylı olarak liman faaliyetlerini de artıracaktır. Limanların bölgesel kalkınmadaki etkinliğinin artırılması adına bölgede gerekli unsurların tespitinin yanı sıra limanda yaşanan sorunların da tespiti gereklidir. Bu kapsamda bir sonraki tema limanlarda yaşanan problemlerin tespitine yönelik olarak şekillendirilmiştir.

#### **3.7.2.4. Limanların Güncel Sorunlarına Yönelik Bulgular**

Limanların mevcut birçok sorunu bulunmaktadır. Limanların bölgesel kalkınmadaki etkinliğinin artırılması mevcut problemlerin tespiti ve çözümüne dayanmaktadır. Bu amaçla ortaya konan bu tema altında hem liman personeli hem de müşteri algısı açısından mevcut problemler tespit edilmeye çalışılmıştır.

Araştırma kapsamında katılımcıların limanların güncel sorunlarına yönelik soruya verdikleri cevapların analiz edilmesi neticesinde liman dışı katılımcılara ait cevaplara ilişkin olarak; “altyapı eksikliği”, “operasyonel güçlükler” ve “liman tarife ücretlerinin yüksekliği” olmak üzere 3 tema ortaya çıkmıştır. Liman içi yetkililerin verdiği cevaplar neticesinde ise “altyapı eksikliği”, “bütünleşik lojistik merkez yapılaşmasında eksiklik”, “karayolu/demiryolu bağlantısı”, “operasyonel güçlükler”, “coğrafi şartlar” ve “liman arka sahasında sanayileşme eksikliği” olmak üzere 6 tema ortaya çıkmıştır.

Katılımcılara göre liman altyapısı yetersizdir. Görüşme genelinde katılımcılar çoğunlukla altyapı yetersizliği vurgusu yapmıştır. Bu konudaki örnek görüş şöyledir:

“Limanın teknik altyapısı da yeterli değildir. Fiziki şartlarından dolayı bölgeye büyük yük gemileri giriş yapamıyor. Yük gemilerine göre sığ bir deniz olduğu için limana ciddi bir yatırım yapılarak bu şartlar düzeltilebilir. Aynı şekilde makine teçhizat olarak diğer limanlara göre yetersizdir. Özellikle ağır tonajlı ve kırılma ihtimali yüksek ürünleri fabrika dolmuş yapmak daha sağlıklı olur.” (LDK9)

LİK2 de “Coğrafi açıdan sıkıntılı bir limanız. Limanın rıhtım derinlik ve uzunlukları çok büyük olmadığından büyük boyuttaki gemilerin limana yanaşması ile alakalı ticari sıkıntılar

mevcuttur. Dolayısıyla müşteriler limanı aktarma limanı olarak kullanmaktadır. Bir toplanma limanı değildir.” diyerek bu konudaki görüşünü ifade etmiştir. Limana yanaşan gemilerin büyüklüğü, ekipmanların miktarı ve verimliliği, rıhtım uzunluğu ve derinliği, verilen hizmetlerin ücretleri literatürde limanın rekabet edebilirliğinin önemli göstergeleri arasında yer almaktadır (Tongzon, 1995: 248-249; Tongzon ve Heng, 2005: 408; Hoshino, 2010: 34). LDK7 bahsi geçen sebepler ile limanın çok fazla hat ile çalışmadığını ifade etmiştir. “Çalışılan hat sayısının artırılması İzmir ya da Mersin Limanı yerine Antalya Limanı kullanmamızı sağlar. Böylece kendi bölgemize katkı sağlarız. Kendi nakliyecimiz kazanır.” diyerek yorumda bulunmuştur. LİK1 limanın mevcut ihtiyaçlarını şu şekilde ifade etmiştir:

“Liman; daha geniş bir sahaya, kendisi ile bütünleşik bir lojistik merkeze, açık ve kapalı depolama alanlarına, tır parkına, dökme sıvı ve katı yükler için depolama alanlarına, tüketiciye hitap eden ürünlerin depolanabilmesi ve ürünlerin gümrük işlemlerinin yapılabilmesi için a tipi genel antrepoya, daha büyük rıhtımlarda daha büyük gemilere operasyon yapabilmek için daha uzun ve derin rıhtımlara ihtiyaç duymaktadır.” (LİK1)

Liman içi katılımcılar ve liman dışı katılımcılar limanın altyapı anlamında eksikliklerinin olduğunu beyan etmişlerdir. Liman içi katılımcıların da belirttiği gibi liman yönetimi mevcut şartları ile orantılı olarak eksiklikleri tamamlamaya çalışmaktadır. Alattar vd. (2006: 156)’da belirtildiği üzere limanlarda yapılan yatırımların maliyetleri yüksektir. Dünya genelinde limanlarda yapılan yatırımların sezgilere dayalı olarak yapıldığı ancak rasyonel hesaplamalar gerektirdiği ifade edilmiştir. Liman içi katılımcıların ifadelerine göre limanın kendisinin de bir ticari işletme olması dolayısıyla yatırım maliyetlerinin yüksek olması ve liman yönetiminin işletme hakkı devir süresinin bitecek olması daha fazla girişimde bulunmasının önünde engel oluşturmaktadır. Munim ve Schramn (2018)’de liman altyapı kalitesinin limanın lojistik performansını önemli derecede etkilediği ifade edilmektedir. Bu sebeple ilgili politika üreticiler tarafından, ekonomi üzerinde pozitif etki yaratmak amacıyla liman altyapı kalitesinin artırılmasına yönelik gereken yatırımların yapılması önem arz etmektedir. Bu konuda yapılacak destek ve teşvikler, liman altyapı unsurlarının iyileştirilmesine olanak vermek suretiyle hem limanın hem bölge üreticisinin faaliyetlerinde etkinliği artıracak ve bölgesel kalkınmanın sağlanmasında önem teşkil edecektir.

Limanın rekabet edebilirliğinde coğrafi konum önemli bir unsurdur. Limanlar daha büyük gemilere ve daha fazla yük hacmine hizmet verecek şekilde konumlandırılmaktadır (Nemlioğlu Koca, 2016: 66). Ancak katılımcılara göre Antalya Liman’ı bulunduğu coğrafi konum itibarıyla zaman içerisinde şehirle bütünleşik bir yapıya bürünmüştür ve liman genişleme sahası daralmıştır. LDK1 bu konuya ilişkin “1960’lı yıllarda Antalya Limanı düzenlenirken bu gereksinimler düşünülerek düzenlenmiş fakat sonrasında bu odadaki hedef

ve amaçlar dikkate alınmayarak liman çevresi ciddi bir şekilde yapılaşmaya teslim olmuştur.” şeklinde yorumda bulunmuştur. Limanın rıhtım derinlik ve uzunluklarının çok büyük olmaması, dar liman sahası ve ard bölge ile olan karayolu-demiryolu bağlantısındaki eksiklik limanın ticaret potansiyelini olumsuz yönde etkilemektedir. Ayrıca katılımcılara göre limanda konteynerlerin zamanında gemiye sevk edilememesi, araçların toplu olarak içeriye alınması gibi çeşitli operasyonel güçlükler yaşanmaktadır. Bu konuda LDK2 şöyle demiştir:

“Liman acentelerin gemi uğrağı değildir. Aktarma limanı olmasından dolayı limanla çok fazla iş yapılamamaktadır. Limanın teknik olarak alt yapısı zayıftır. Diğer limanlara oranla Antalya Limanı’nda işler daha sancılı yürümektedir. Bu durum çalışan sayısının azlığı ya da limanın fiziksel yapısından kaynaklanmaktadır. Limanda kullanılan “ihraç kayıt numarası” sistemi sadece Antalya Limanı’nda kullanılmaktadır. Bu sistemin işlemlerin daha hızlı yürümesi adına kaldırılması gerekmektedir.” (LDK2)

Limana tarife ücretlerinin yüksekliği, liman müşterilerinin maliyetini artırmaktadır. Bu konuda LDK2 “Diğer limanlarla karşılaştırıldığında liman biraz geri kalmaktadır. Fiyatlar fazla olduğundan liman, hizmetlerinden yararlananlara fazla maliyet yüklemektedir.” yorumunu yapmıştır. LDK9 limanın bölgedeki tek liman olmasına rağmen maliyetler nedeni ile ithalatçı ve ihracatçının ilk tercihi olmadığını ifade etmiştir. Bu konudaki görüşü şöyledir:

“... maalesef yeteri kadar risk alınmıyor çünkü sorunları ele alarak yeteri kadar yatırım yapılmıyor. İzmir ve Mersin bölgesinin rekabetleri çok daha yüksek. Bölgedeki navlun fiyatları yüzünde ithalatçı en son çare Akdeniz Port’u kullanmak istiyor. Diğer bir problem ise; Orta Doğu ve Avrupa bölgesine direkt gemi bulunmadığı için transit süreleri ithalatçıya çok uzun geliyor.”

Limaneler gerçekleştirilen özelleştirmeler sonucu buldukları bölgede çoğu zaman doğal tekel niteliği göstermektedir. Bu durum limanların tarife ücretlerindeki artışı tetiklemiştir. Bu sebeple firmalar çoğu zaman maliyet avantajı nedeni ile İzmir ve Mersin limanlarını tercih edebilmektedir. Rekabet Kurumu (2009)’a göre bölgede yeni liman ve iskelelerin hizmet vermeye başlaması ile rekabet ortamının oluşturulması ya da rekabet ortamı sağlanamasa dahi limanların tarife ücretlerinde rekabeti engelleyecek politika ve düzenlemelerin uygulanması liman özelleştirmelerinin sahip olduğu dezavantajları minimize edecektir.

Katılımcıların görüşlerine göre, limana bütünleşik lojistik merkez yapısının bulunmaması, limana bağlanan demiryolu bağlantısının olmaması, limanın mevcut potansiyelinin kullanılmasını engellemektedir. Saatçioğlu ve Kolbaşı (2012)’de demiryolu ve denizyolu entegrasyonunun hem çevre hem maliyetler açısından sağladığı avantajlar nedeniyle ulaştırma politikalarında ilk sıralarda yer alması gerektiği ifade edilmektedir. Kudu ve Koldemir (2015)’de lojistik merkez oluşumlarının, ticaretin daha verimli ve hızlı bir işleyişe sahip olmasına olanak vermesi neticesinde bölge sanayinin gelişimine katkı sunacağı ifade edilmiştir. Lojistik merkez oluşumları, ekonomik büyüme yönünde sağladıkları faydalar ile bölgesel kalkınmanın gerçekleştirilmesi noktasında büyük avantajlar sunmaktadır. Lojistik

merkez yapıları farklı taşıma olanaklarının bir arada kullanılmasına olanak veren yapılardır. Bu kapsamda liman ile demiryolu bağlantısının sağlanmasına bağlı olarak taşıma maliyetlerinde yaşanacak düşüş, ticari faaliyette bulunan işletmelerin rekabet gücüne olumlu yönde etki edecektir. Yılmaz (2019: 190)'a göre lojistik merkezler şehir içi trafiğindeki tıkanıklıkları engellemesi ve taşımacılık faaliyetlerini hızlandırması ile de bölgenin ekonomik ve sosyal gelişimine katkıda bulunmaktadır. Tanyaş (2015: 43)'e göre lojistik merkez yatırımlarının gerçekleştirilmesi noktasında kamu ve özel sektör iş birliği önem arz etmektedir. Bu konuda gerekli teşebbüslerin sağlanması suretiyle bölgede lojistik merkez oluşumunun hayata geçirilmesi, bölgesel kalkınmanın sağlanmasında etkili olabilecektir.

Katılımcıların belirttiği diğer bir sorun limanın arka sahasında sanayileşme eksikliğidir. Sanayileşme, ülkelerin ekonomik gelişiminin sağlanmasında hayati öneme sahiptir (Gönel, 2010: 217). Liman hinterlandındaki sanayileşme eksikliği, limanın yük çeşitliliğinin bakımından kısıtlı kalmasına neden olmaktadır. Bu konuda LİK2 şöyle demiştir:

“...Ayrıca Antalya ve çevre illerinin sanayi şehri olmamaları da yük çeşitliliği açısından kısıtlı kalmasına sebep olmaktadır. Antalya bir turizm şehridir. Yakın şehirler de Bursa, Kocaeli gibi sanayi şehirleri olmadığından yük çeşitliliğinde sıkıntı yaşanmaktadır. İhracatımızın konteynerlerle olan büyük bir kısmını blok mermer ihracatı oluşturmaktadır. Bu durum tek tip ürün ihracatına neden olmaktadır.”

Koç, Şenel ve Kaya (2018)'de sanayileşme, kalkınmayı özendirici etkilerinin tarım sektöründen daha büyük olması nedeniyle iktisadi ve ekonomik kalkınması aşamasında gelişimi daha çok arzu edilen sektördür olarak nitelendirilmektedir. Ayrıca sanayileşme ve ekonomik büyüme arasında çok yakın bir ilişkinin olduğundan bahsedilmektedir. Katılımcılar da bu doğrultu da bölgede sanayileşme eksikliğinin bölgesel kalkınma düzeyinde olumsuz etkiler yarattığına yönelik algılarını ifade etmişlerdir. Bölgede turizm yanı sıra sanayi sektörüne de ağırlık verilmesi, bu kapsamda destekleyici projeler üretilmesi bölgenin kalkınma düzeyini artıracaktır.

BAKA'nın yapmış olduğu Antalya ili yatırım destek ve tanıtım stratejileri çalışmasında da limanın hinterlandı ile bağlantısının sağlanması noktasında ulaştırma altyapısının nitelikli olmayışının liman faaliyetlerini sınırlandırdığı ifade edilmiştir. Ek olarak limanın sahip olduğu yüksek hizmet bedellerinin firmaları, karayolunu kullanarak bölge dışındaki diğer limanlardan hizmet almaya yönelttiği belirtilmiştir. Yanı sıra “Limanlar Geri Saha Karayolu ve Demiryolu Bağlantıları Master Plan Çalışması” (2015)'de Antalya Limanı'nın karayolu ve demiryolu, depolama alanları gibi altyapı ihtiyaçları belirtilmiştir. Limana yapılacak demiryolu bağlantısı ile limanın yük elleçleme kapasitesinin arttırılacağı, karayolundaki trafiğin azaltılacağı bu sayede önemli bir turizm şehri Antalya'da araç sıkışıklığı ve görüntü kirliliğinin önüne geçileceği vurgulanmıştır. Nitekim katılımcılar da aynı doğrultuda beyanda bulunmuşlardır. Bu

kapsamda yapılacak devlet teşvikleri ve düzenlemeler bölge ihracatının artmasında sağlayacağı fayda ile bölgesel kalkınma düzeyinin artışına katkıda bulunacaktır. Ancak katılımcıların da belirttiği üzere yapılan plan ve politikaların uygulamaya geçirilmesi hususunda eksiklikler mevcuttur. Belirlenen problemlerin çözümüne ilişkin oluşturulan plan ve politikaların hayata geçirilmesi ile bölgenin sahip olduğu gelişim potansiyelini değerlendirmesi mümkün olacaktır. Bu sebeple ilgili uygulamaların gerçekleştirilmesi yönünde bir gayret gereklidir.

### 3.7.2.5. Limanların Bölgesel İşletmelerle Proaktifliğine Yönelik Bulgular

Limanların bölgesel işletmelerle proaktifliği; çevresel fırsatları algılamada rakiplerinden hızlı hareket etmesi (Pettit ve Beresford, 2009), tedarik zincirindeki entegrasyonu ve iş birliği sağlamadaki kabiliyeti (Beşkovnik, Twirdy, 2015; Stevens ve Vis, 2015), katma değerli hizmetler sunması, girişimcilik faaliyetlerindeki aktifliği, çevresel sürdürülebilirlik yönünde sağladığı hizmetler (Acciaro, 2015) gibi çok yönlü sayısız aktiviteyi kolaylaştırmaktadır. Limanların bölgesel kuruluş ve işletmelerle iş birliği kurmadaki proaktifliği limanların bölge ile olan etkileşimini artırmaktadır. Böylece bölgesel kalkınmada limanların etki derecesi arttırılabilmektedir. Limanlar gösterdikleri işbirlikçi çabalar ile ekonomik ve sosyal kalkınmanın sağlanmasında teşvik edici organizasyonlardır (Mortensen, vd., 2020: 5). Bölgesel anlamda geliştirilen ortaklıkların önemi, limanların sürdürülebilir performansı ve sürdürülebilir bölgesel kalkınmanın sağlanmasında giderek daha fazla önem kazanmaktadır (Sakalayen vd., 2017: 9).

Limanların bölgesel işletmelerle proaktifliğine ilişkin algıları değerlendirmek amacıyla liman içi ve liman dışı katılımcılara yönelik olarak “Liman ortak veya çok paydaşlı girişimler aracılığıyla bölgesel işletmelere katılabilir mi/katılıyor mu?” ve “Liman bölge hakkında bilgi üretme, toplama ve paylaşma ile ilgileniyor mu?” soruları yöneltilmiştir. Katılımcıların konu hakkındaki görüşleri aşağıda sunulmaktadır.

Liman dışı katılımcıların %44’ü limanların bölgesel işletmelere katılabileceğini bildirmiştir. LDK2 “Liman ortak veya çok paydaşlı girişimler yoluyla bölgesel işletmelere katılabilir ancak zaten bölgedeki tek liman olması sebebiyle buna gerek duymaz.” diyerek limanın bölgede rekabet edebileceği başka liman olmaması sebebiyle bölgesel işletmelerle iş birliğine girmesi yönünde bir çabaya gerek duymadığını ifade etmiştir. Liman yetkilileri ise firma yetkililerinin aksine bu konudaki duruşlarının olumlu olduğu yönünde görüş bildirmişlerdir. Liman halihazırda böyle bir girişimde yer almamaktadır. Ancak LİK1 “Liman, faaliyetlerinde süreklilik kazanmak adına karşılıklı kazanımlar yaratmak koşuluyla paydaşlarıyla beraber yatırım ve işletme ortaklıkları içerisinde bulunabilir.” diyerek bu konuda

pozitif yaklaşım sergilemiştir. Proaktif stratejiler; müşterilerin tercih ve beklentilerine göre hareket edilmesi, ihtiyaçlarının daha iyi anlaşılması, daha yüksek müşteri değeri yaratılması maksadıyla geliştirilmektedir (Brege ve Kinström, 2020). LİK2 de “Bölgesel işletmelerle ortaklaşa ticari bir faaliyetimiz yoktur. Ancak ticaretin ne getireceği bilinmez. Şehir ve liman kalkınmasını sağlayacak bir projeye açığız.” diyerek aynı yönde görüş bildirmiştir. Liman yönetimi bölgesel iş birliğine açıktır ancak bu yönde bir girişimi bulunmamaktadır. Proaktif liderlik anlayışının uygulandığı, yenilikçi ve girişimciliği teşvik eden uygulamalar ile bölgesel faaliyetlere katılım sağlayan limanlar, bölgesel anlamda rekabetçi avantajlar kazanacaktır (Sakalayan, vd., 2017: 14). Limanlar giderek daha fazla düzeyde dış paydaşlarla etkileşime girmektedir. Artan etkileşim, bölgesel kalkınmanın sürdürülebilirliğinin sağlanmasında etkili olabilmektedir (Dooms, vd., 2004: 2). İş birliğinin sağlanması yönündeki çabaların artırılması ile firmaların güç ve yeteneklerini tek bir hedefe yönlendirmelerinin; verimlilik artışının sağlanmasında etkili olacağı, kapasite artırımına destek vereceği, finansal kazançlarda artış sağlayacağı değerlendirilmektedir (İçke, 2017: 402). LDK9 limanların bölgesel işletmelerle ortaklık kurmasının sektördeki mevcut sorunları kendi perspektiflerinden de görmesine olanak sağlayacağını ancak limanın ortaklık kurduğu müşteri grubuna sunacağı fırsatlar nedeniyle diğer müşterilerine olan ilgisinde azalma olabileceğini vurgulamıştır. Bu konu ile ilgili yorumu şöyledir:

“Liman bir şirkete ve oluşuma ortak olabilir. Fakat bunu kendi bölgesinde yapması kurumsal kimliğine zarar verebilir. Olumlu yönleri; her ne kadar sorunlar dile getirilse de liman işletmecisinin yaşanan zorlukları kendisi görmesi işletmenin daha itinalı çalışmasını sağlayacaktır. Olumsuz yönleri; kendi yüklerine ayrımcılık tanınması olacaktır. “(LDK9)

Limana içi katılımcıların %56’sı ise limanların bölgesel işletmelerle ortaklıkta bulunmaması gerektiği yönünde görüş bildirmiştir. Katılımcılar limanın bölgesel işletmelere katılması dolayısıyla genel anlamdaki otoritesinin tek bir yöne kayabileceğini ifade etmiştir. Bu konuda LDK4 “Kurumun olması gerekir. Müşterileri arasındaki adaleti sağlamalıdır. Kayırmacılık söz konusu olabilir.” yorumunda bulunmuştur. LDK3 limanın bölgesel işletmelerle ortaklık kurmasına gerek olmadığını, zaten limanın bölgede bulunan tek liman olması nedeni ile bölge işletmelerinin limana muhtaç olduğunu, bu durumun ticari fayda sağlamayacağını ifade etmiştir. LDK5 de aynı yönde tavır sergileyerek “Limanların bölgesel işletmelerle ortaklığı bölgesel kalkınma açısından faydalı olabilir. Ama limanın böyle bir işe girmesi faydalı olmaz. Limanın bir şirkete ortak olması kayırmacılığa neden olabilir. Herkes kendi işinde profesyonelleşirse daha faydalı olur. Liman taşıma, üretici üretim.” yorumunda bulunmuştur. Sakalayan vd., (2017)’de benzer şekilde bazı katılımcılar ortak girişimlere katılma yönünde tüm müşteri tabanlarında esnek hareket sağlamak amacıyla negatif tavır sergilerken bazı



katılımcılar gerektiğinde bu tür girişimlerde bulunulması gerektiğini ifade ederek pozitif tavır sergilemiştir. Sakaleyn vd., (2017)'de katılımcılar, limanların bölgesel işletmelere katılması yönündeki girişimleri; faaliyetine yeni başlayan işletmelerin düşük fiyattan hizmet alması yönünde teşvikler sağlanarak iş geliştirme sürecine dahil olunması, liman hizmetlerinin büyük oranda madencilik sektörüne yönelik olması nedeniyle madencilik sektöründe ortak girişimlerde bulunulması şeklinde örneklendirmişlerdir. İş birlikleri tek seferlik, kısa vadeli ya da uzun vadeli ortak girişimler şeklinde gerçekleştirilebilir (Mclaughlin ve Fearon, 2013: 286). İş birliklerinin sağlanmasında; kaynak paylaşımı, ortak hedeflere tek başına ulaşmadaki güçlükler, rekabet avantajı elde etme, yeni pazarlara giriş, risk azaltma gibi temel güdüler belirleyici olmaktadır (Lambe vd., 2002). Bu şekilde sağlanan iş birlikleri karşılıklı kazanımlar sağlayabilir. Liman, firma faaliyetlerinin sürdürülebilirliğine imkan verirken faaliyetleri süreklilik kazanan firma, liman faaliyetlerinde devamlılık sağlayabilir. Böylece bölgesel kalkınmada iş birliğinin pozitif etkileri görülebilir.

Bölgesel iş birliğinin sağlanmasında bilgi paylaşımı önem arz etmektedir. Paydaşlar arası bilgi paylaşımı, paydaşların süreçleri daha iyi planlayabilmesi, maliyet tasarrufu sağlanması, kaynak verimliliğinin artırılması gibi bir dizi avantaj sunmaktadır (OECD, 2018). Firma yetkilileri limanların bölge hakkında bilgi üretme, toplama ve paylaşma ile ilgisine yönelik olumlu tutum sergilemişlerdir. Limanın mevcut mail ağı ile gerekli bilgilerin paylaşımında aktif olduğunu, sunduğu anketlerle önerilere açık olduğunu, çoğu zaman yerinde yapılan ziyaretlerle doğrudan etkileşim sağlandığını ifade etmişlerdir. Sağlanan bilgi alışverişi limanın proaktif tutum sergilemesinde etkili olabilmektedir. Liman, topladığı veriler ile geleceğe yönelik yatırımlarını şekillendirebilmektedir. Liman yetkilileri de limanın bölgesel anlamda bilgi üretme, toplama ve paylaşma konusunda etkin olduğunu ifade etmişlerdir. Katılımcılar limanın, bölgesel anlamda fayda sağlayacak her konuda bilgi üretme ve paylaşma konusunda istekli olduğunu belirtmiştir. Bu konuda LİK1 “Liman; çeşitli toplantılar, sosyal medya, internet gibi araçlarla bölgesel aktörlerle bilgi paylaşımında etkindir.” şeklinde görüş sunmuştur. LİK3 de benzer şekilde “Liman işletmesi olarak bölgenin ticari faaliyetlerini ilgilendiren ve direkt/endirekt fayda sunabileceği hemen her konuda analiz ve raporlamalar yapılmaktadır.” şeklinde yorum yapmıştır. Hızlı ve doğru bilgi akışı bölgesel kalkınmanın sağlanmasına destek olabilmektedir. LİK2 liman yönetiminin bu konuya önem verdiğini vurgulayarak aşağıdaki şekilde yorumda bulunmuştur:

“Liman bölge ile bilgi paylaşımına önem vermektedir. Bölgesel gelişim ve yeniliklere entegredir. Anlık olarak çevre işletmelerle ya da devlet kurumlarıyla sürekli olarak hem zorunlu olarak hem gelişen süreçlere göre sürekli iletişim halindeyiz. Deniz Ticaret Odası'nın yaptığı toplantılardan tutun da Gümrük

Bakanlığı ya da Ulaştırma Bakanlığı'nın bölgede yaptığı gelişim ya da yenilik gibi bir durum varsa konu ile ilgili üst yönetim bazında temsil edilmekteyiz.” (LİK2)

Katılımcılara göre limanlar bölgesel işletmelere ortak olarak gelecek fırsatları daha yakından görme imkanı elde edebilmektedir ancak bu durum farklı sorunları beraberinde getirmektedir. Liman ayrıca paydaşları ile bilgi paylaşımında etkindir. Bölgesel işletme ve kuruluşlarla proaktif hareket etmesi sayesinde gelecekteki fırsatları algılayarak yatırımlarını bu doğrultuda planlamaktadır. Böylece rekabet avantajı sağlayan limanlar, bölgesel kalkınmadaki etkinliğini artırabilecektir.

### 3.7.2.6. Limanlar ve İnovasyon İlişkisine Yönelik Bulgular

İnovasyon, OECD ve Eurostat ortak yayımı Oslo Kılavuzu'nda “Bir yenilik, işletme içi uygulamalarda, iş yeri organizasyonunda veya dış ilişkilerde yeni veya önemli derecede iyileştirilmiş bir ürün (mal veya hizmet) veya süreç, yeni bir pazarlama yöntemi ya da yeni bir organizasyonel yöntemin gerçekleştirilmesidir.” şeklinde tanımlanmıştır. Küreselleşme ile birlikte sürekli değişen koşullar, organizasyonları yenilikçi çözümler üretmeye yöneltmiştir (Taneja vd., 2012). İnovasyon ile birlikte ülkeler ve işletmeler hem ulusal hem uluslararası arenada rekabet avantajı kazanmakta, verimlilik artışı sağlamakta, ekonomik anlamda büyüme ve gelişme yaşamakta ve buna bağlı olarak bireylerin yaşam kalitesi artmaktadır (Işık ve Kılınç, 2011: 14). İşletmelerin rekabet avantajı kazanarak büyümesinde ve hayatta kalmasında, kalkınmanın sürdürülebilirliğinin sağlanmasında inovasyon, kilit unsur haline gelmiştir (Blanco vd., 2011: 75-76). Dünya ticaretinin büyük bir çoğunluğunun limanlar vasıtası ile gerçekleştiriliyor olması, limanların da inovasyon sürecine dahil olmasını gerekli kılmıştır. Bu kapsamda limanların inovasyon sistemindeki liderlik potansiyeli ve yenilikçi fikirlere nasıl dahil olabileceği, katılımcıların algıları doğrultusunda bu başlık altında irdelenmiştir. Çalışma kapsamında bölgesel kalkınmada inovasyon vurgusuna istinaden limanlar ve inovasyon arasındaki ilişkiyi anlamlandırmaya yönelik katılımcı algıları neticesinde ortaya çıkan temalar aşağıda sunulmuştur. Bu kapsamda liman içi ve liman dışı katılımcılara “Liman bölgesel bir inovasyon sisteminde yenilikçi fikirler üretmeye nasıl katkı sağlayabilir?” ve “Liman, bölgesel rekabet avantajları oluşturmak için bölgesel bir inovasyon sisteminde ağ lideri olabilir mi?” soruları yöneltilmiştir.

Katılımcılar, limanın inovasyon sisteminde yenilikçi fikirler üretmeye operasyonel süreçlerin yönetilmesinde yenilikçi fikirler sunarak katılabileceği yönünde görüş bildirmiştir. LDK1'in bu kapsamdaki görüşü, “Liman hizmetlerinden faydalanan işletmelerin ürünleri, faaliyetleri göz önünde bulundurularak süreçlerin geliştirilmesi adına yenilikçi projeler yürütülebilir.” şeklindedir. Hall vd. (2013)'de tümevarımsal nitel araştırma deseni kullanılarak

limanların inovasyon sistemindeki varlığını, paydaşlarla iş birliğinin rolü açısından değerlendirilmiştir. Burada da limanların operasyonel yenilikler sağlamak suretiyle inovasyon sistemine katılabileceği vurgulanmıştır. LDK6 limanın, müşterilerin masraflarının azaltılmasına destek verecek projeler gerçekleştirerek dolaylı olarak ekonomik büyümeyi sağlayabileceğini ifade etmiştir. Bu konudaki görüşü aşağıdaki gibidir:

“Masrafların en aza indirgenmesi yönünde çalışmalar gerçekleştirilebilir. Örneğin; sektörümüzde pandemi süreci nedeniyle bir durgunluk yaşanmıştır. Bu kapsamda liman; blok mermerlerin limandaki depolama hizmetinden belli bir süre ücretsiz yararlanmasını sağlayan bir proje yürütmüştür. Liman bu projede olduğu gibi, malzemelerin çıkışında, limanda bekletilmesi sürecinde destek sağlarsa gönderilen ürün çıkışı artacak ve ticari faaliyetlerde artış sağlanacaktır.” (LDK6)

LDK6'nın da örneklendirdiği gibi liman inovasyon sisteminde birçok başlıkta projeler sunmaktadır. Ancak LİK1'e göre bu yeterli değildir. Yalnızca limanın değil, bu süreç içerisinde yer alan tüm işletme ya da bireylerin de sunacağı fikirlerle inovasyonun sağlanmasında destekleyici olabileceğini ifade etmiştir. LİK1'e göre tedarik zinciri içerisinde yer alan tüm katılımcılar, inovasyon sisteminde limanın gerçekleştirebileceği yenilikçi girişimler yönünde liman yönetimine önerilerde bulunabilir. LİK1'in bu kapsamdaki görüşü şöyledir:

“Birçok hususta yenilikçi; ticarete, operasyonda, teknik yapıda insan kaynaklarında yenilikçi projelerin yürütüldüğü başlıklarımız mevcuttur. Ancak inovatif olacak kadar etili değildir. Yalnızca bir liman değil bir işletme ya da birey de her türlü hususta inovatif düşünce sistemine katkı sağlayabilir. Mevcut işleyişi, mevcut yapıyı çok daha farklı yorumlayarak tespit ettiği önemli ve büyük problemleri, büyük başlıkları daha rahat çözülebilir ve yönetilebilir hale getirme konusunda çok ciddi bir destek sağlayıcı olabilir.” (LİK1)

Katılımcılara göre liman, paydaşlarının önerileri doğrultusunda altyapı teknolojilerindeki yenilikçi faaliyetler ile de bölgesel inovasyon sistemine dahil olabilmektedir. İnovasyon yalnızca ilerlemenin motoru değil aynı zamanda farklılaşma unsuru ve rekabet avantajı elde etmede önemli bir araçtır (Blanco vd., 2011: 76). Altyapı anlamında limanlarda sağlanabilecek inovasyonlar; bir gemiye eş zamanlı olarak her iki tarafından da yükleme yapmaya olanak verecek vinçler, yüksek teknolojlili vinç ve yük asansörleri, insansız araçlar şeklinde örneklendirilebilir (Karataş Çetin ve Sait, 2014: 84). Katılımcılara göre liman henüz bu düzeyde olmasa da sahip olduğu koşullar çerçevesinde bu hususta gerekli yatırımları yapmaktadır. Bu konudaki görüşler şöyledir:

“Liman personel eğitiminde etkin. Ekipman yenilikleri mevcut. Teknolojik gelişime ayak uyduruyorlar. Tekli tartım uygulaması bildiğim kadarıyla sadece Antalya'da mevcut. Kendisini geliştiren, yeniliğe açık bir liman. Liman yönetimi genç olduğundan dinamikliği hissedebiliyoruz. Liman bu yöndeki girişimleri ile bölgesel inovasyona destek olmaktadır” (LDK5)

“Bölgesel gelişim ve yenilikler önemle takip edilmektedir. Az önce bahsettiğim gibi büyük küçük demeden ithalat ve ihracat firmalarının tamamına yakını ile Ticaret Departmanımız görüşmeler

sağlamaktadır. Bu görüşmelerde planlamalar, yatırımlar, memnuniyetler ya da memnuniyetsizlikler, ekipman yazılım talepleri dinlenmekte ve bunlara göre yatırım planlamaları yapılmaktadır. (LİK2)

LDK7 “Teknolojiyi teşvik edebilir. Özel ekipmanları mevcut. Yeniliğe açık firmalar öneri sunduklarında değerlendiriyor. Firmalarla iş birliği yapıyor.” yorumunda bulunmuştur. Yine LDK9 da benzer şekilde limanların teknolojik inovasyon faaliyetlerinde farkındalık uyandırabileceğini ifade etmiştir. Bu konuda; “Liman bölgedeki teknolojik yeniliğe teşvik etme de önemli rol oynayabilir. Limanlar buldukları pozisyon nedeniyle iletişim kanalları yüksek işletmelerdir. Ayrıca bu konuda üniversiteler ile yapılacak iş birliğinin daha etkili olacaktır. Eğer bu konu üzerinde çalışırlarsa farkındalık uyandırabilirler.” şeklinde görüş beyan etmiştir. Katılımcılara göre liman konteyner takibinin sağlanmasına yönelik bir inovasyon geliştirebilir. Liman yetkilileri ise halı hazırda limanın teknolojik faaliyetler ile inovasyon ürettiklerini şöyle ifade etmiştir:

“İSG eğitimleri ile teknolojik olarak tüm müşterilerine veya temsilcilerine online eğitimler verilmektedir. Limanda “solon” sistemi kullanılmaktadır. Böylece müşteriler daha önce eliyle getirip verdiği birçok belgeyi teknolojik alt yapı sayesinde online olarak teslim etmektedir. Müşterilerimizde ya da acentelerde kendilerine ait yazılım istemlerinde herhangi bir yenilik olduğunda hemen entegre olup yazılım sistemimizle biz de onlara dahil olarak işlem yapıyoruz.” (LİK2)

“Liman işletmesinin kendisi başta olmak üzere değişen ve gelişen ihtiyaçlar doğrultusunda teknolojik gelişmeleri takip etmek ve ithalatçı/ihracatçı firmalarını çağın gerekleri doğrultusunda taleplerini karşılamak durumundadır. Aksi halde sadece günü kurtaran bir işletme olmaktan öte gidemez. Aynı şekilde bölgedeki diğer işletmelerin de teknolojik yenilikleri yakalayabilmesi adına öneri ve tavsiyelerde bulunmaktadır. Örneğin ithalat ve ihracatı yoğun olan bir firmada kullanılmakta olan elleçleme ekipmanları ile ilgili çok daha efektif olarak kullanabilecekleri yeni ekipmanlar önerebilmektedir.” (LİK3)

LDK2 limanın nitelikli iş gücü istihdamı ile bölgesel inovasyon sistemine dahil olabileceğini ifade etmiştir. Böylece işlerin daha hızlı yürütülebileceğini belirtmiştir. Karataş Çetin ve Sait (2014: 85)’de liman çalışanlarının eğitimi ve geliştirilmesi sosyal inovasyon olarak tanımlanmaktadır. LDK5’in de belirttiği üzere liman personelinin eğitimi konusunda aktif rol almaktadır.

Tüm katılımcılar limanın bölgesel inovasyon sisteminde bir ağ lideri olabileceği yönünde görüş bildirmiştir. Literatürde inovasyon sistemleri ile kalkınma arasında doğru yönlü bir ilişkinin olduğu ifade edilmektedir (Işık ve Kılınç, 2012: 170). Limanlar tedarik zincirinin önemli bir noktasında yer almaları nedeniyle gerçekleştirecekleri inovasyon faaliyetleri ile tüm zinciri etkileyebilmektedir. LDK5 “Liman inovasyon sisteminde ağ lideri olabilir. Zincirde herkes birbirine bağlı. Biz üreteceğiz, nakliyeciyi taşıyacak, gümrükçüyü nezaret edecek, liman yükleyecek, gemi gelecek herkes birbirine bağlıdır. Bu sebeple liman bölgesel inovasyon sisteminde etkilidir.” diyerek zincir üyelerinin birbirine bağlılığını ifade etmiştir. Bölgesel

kalkınmanın sağlanması aşamasında inovasyon sistemlerinin önemi büyüktür. İnovasyon sistemleri; rekabet avantajı kazanmak ve ekonomik büyüme sağlamak amacıyla bilgi üreten, dağıtan ve kullanan, bilgiyi ekonomik anlamda değerli bir unsura dönüştüren bir sistem olarak düşünülebilir (Gregersen ve Johnson, 1997: 482). Katılımcıya göre liman bölgesel inovasyonun sağlanmasında önemli bir rol üstlenmektedir. Bunu doğru kullanırsa bölgesel kalkınmadaki etkinliği optimum düzeyde artacaktır. Bu konuyu LDK9 “Liman bölgedeki tedarik zincirinin çok önemli bir oyuncusudur. Doğru bir şekilde yönetilirse bölgenin kalkınmasını %100 etkiler. Bölgedeki ihracat oranı artar. Bölgedeki istihdamı artırır. Aynı şekilde ithalat yapılırken bölgeye yakın ülkelerin lojistik maliyetini düşürür.” şeklinde ifade etmiştir. İnovasyon yanı sıra firmaların rekabet gücüne etki etmektedir. LİK3 şöyle bir ifade de bulunmuştur:

“Hitap ettiği hizmetler dahilinde sunabileceği yeniliklerin bölgede faaliyet gösteren kuruluşlar açısından rekabet gücü yaratması kuvvetle muhtemeldir (daha hızlı, daha kaliteli ve daha uygun maliyetli hizmetler bu kuruluşlara özellikle uluslararası pazarlarda rekabet gücü sağlayacaktır.) Bu kapsamda limanlar bölgesel inovasyon sisteminde bir ağ lideri olabilir” (LİK3)

Liman lojistik ağ içerisinde en çok paydaşın ayağının değdiği yerdir. Bu sebeptendir ki yapacağı inovasyonlar ile bir ağ lideri olabilir. Bu konuda LİK1 aşağıdaki yorumda bulunmuştur:

“Lojistik yapıda her bölüm, yapılan her iş kendince önemlidir. Ancak limanda bulunmanın şöyle bir avantajı vardır: limanda bulunduğumuz nokta her paydaşın bir şekilde ayağının dokunduğu bir yerdir. Yani ithalatçısı da ihracatçısı da devleti, gümrüğü, sahil güvenliği, kaçakçılığı, Türk Standartları Enstitüsü de Ticaret Bakanlığı da acenteleri, gümrük müşavirleri de ve çok daha fazla kurum ve işletmenin süreçlerinin bir kısmı limanda geçmektedir. O kadar kişinin ayağının bastığı bir yerde yapılacak olan bir şey birçok kişiyi etkileyecektir. Bu konuda liman bölgede bir inovasyon lideri olabilir.” (LİK1)

LİK2’ye göre liman zaten bölgesel inovasyon sisteminde lider konumdadır. Zincir elamanlarından birinin gelişmesi diğerlerini de olumlu yönde etkileyecektir. Bu konudaki görüşü şöyledir:

“İnovatif anlamda bölge lideriyiz diyebilirim. Liman ne kadar yenilikçi olursa, yüküne ve müşterisine güvenli hizmet verirse müşterinin tercihi olacaktır. Bu kapsamda müşteriler faaliyetleri sonucu büyüyecek, liman müşteri sayesinde büyüyecektir. Kazan-kazan ilişkisi söz konusudur. Liman kazandıkça yatırımları da büyümektedir. Ekipman yatırımları, istihdam, personel yatırımları büyümektedir. Bizim kazandığımız bu kazanımlarla birlikte müşterimizin kendi müşterisine karşı olan kazanımları da artacaktır ve istihdamı büyüyecektir. Tedarik zinciri içerisinde herhangi bir halkanın kendisini geliştirmesi diğer halkaları güçlendirecektir. Biz de bu konuda kendimizi geliştiriyoruz.” (LİK2)

LDK3 diğer katılımcıların aksine limanın inovasyon anlamında bölgede yapabileceği birçok şey olmasına rağmen limanın bölgede tek liman olması nedeniyle maliyet doğuracak

girişimlerde bulunmayacağını ifade etmiştir. Liman yetkililerinin görüşleri ise inovatif girişimlerde etkin oldukları yönündedir.

İnovasyon bölgesel kalkınmanın sağlanmasında önemli bir unsurdur. Katılımcıların ifadeleri neticesinde limanın bölgesel inovasyon sisteminde ağ lideri olabileceği görülmektedir. Katılımcılara göre, limanlar bölgesel inovasyona destek olabilecek birçok başlık altında girişimlerde bulunabilir. Limanlar, tedarik zinciri içerisinde çok sayıda paydaşı etkileme yeteneğine sahiptir. Bu nedenle gerçekleştireceği bir inovasyon tüm lojistik ağı etkileyecektir. Bölgesel kalkınmada inovasyonun artan önemine istinaden limanların bu alanda gösterecekleri katılım kalkınmayı destekleyecektir.

### 3.7.2.7. Antalya Limanı'nın Katılımcı Algıları Bakımından SWOT Analizi

Çalışmanın bu başlığı altında araştırma amacını destekleyen nitelikte bir SWOT analizinin yapılmasının faydalı olacağı değerlendirilmiştir. Bu doğrultuda araştırmaya katılan liman personeli ve limanın dış paydaşlarından olan hizmet verdiği dış ticaret firma yetkililerinin tespitlerine ilgi duyulmuştur. Neticesinde Tablo 3.8'de yer alan SWOT analizi ortaya çıkarılmıştır.

**Tablo 3.8 Antalya Limanı'nın Katılımcı Algıları Bakımından SWOT Analizi**

Güçlü Yönler	Zayıf Yönler
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Antalya Limanı'nın İzmir-Mersin arasında denizyolu ile gerçekleştirilen ithalat ve ihracat hareketlerinin gerçekleştirilmesinde hizmet veren tek liman olması.</li> <li>• Limanın bölgede diğer endüstrilerin gelişimini ve istihdam artışını desteklemesi.</li> <li>• Limanın nitelikli personel yetiştirmek için eğitime önem vermesi.</li> <li>• Mevcut teknolojiyi takip ederek yeni ekipmanlar ile hizmet sağlaması.</li> <li>• Yerinde ziyaretlerde bulunarak müşterilerin sorunlarını dinlemesi ve</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fiziki ve teknik altyapısının yetersiz olması.</li> <li>• Aktarma limanı olarak faaliyet göstermesi.</li> <li>• Liman tarife ücretlerinin yüksek olması</li> <li>• Az sayıda hat ile çalışılıyor olması.</li> <li>• Rıhtım su derinliklerinin yetersiz olması nedeniyle büyük tonajlı gemilerin limana yanaşamaması.</li> <li>• Limanın demiryolu bağlantısının olmaması.</li> <li>• Yaşanan şehirleşme faaliyetlerine dayalı olarak genişleme imkanının kısıtlı olması.</li> <li>• Limana bütünleşik lojistik merkez yapısında eksiklik.</li> </ul>

çözümüne yönelik girişimlerde bulunması.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Limanın işletme hakkı devir süresinin bitecek olması.</li> <li>• Liman altyapı yatırımlarının yüksek maliyet gerektirmesi.</li> </ul>
<b>Fırsatlar</b>	<b>Tehditler</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bölgenin güçlü bir turizm merkezi niteliğinde olması sebebiyle kruvaziyer turizmde gelişme potansiyelinin yüksek olması</li> <li>• Bölgenin tarım sektöründe ihracat potansiyelinin yüksek olması.</li> <li>• Genç ve dinamik bir yönetim yapısına sahip olması.</li> <li>• Limanın yerleşik olduğu bölgede üniversitenin varlığı.</li> <li>• Limanın bölgedeki varlığının altyapı unsurlarının gelişimine katkıda bulunması.</li> <li>• Limanın varlığının bölgeye yapılacak yatırımlarda pozitif etkiler yaratması.</li> <li>• Bölgede madencilik sektörünün gelişmiş olması.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Limanın bölgede hizmet veren tek liman olması sebebiyle rekabet ortamının olmaması.</li> <li>• Bölgedeki ekonomik koşulların yetersizliği nedeni ile azalan ticaret hacmi.</li> <li>• Liman arka sahasında sanayileşme eksikliği.</li> <li>• Bölgede yer alan ihracat ürünlerinin pazarlama faaliyetleri hususundaki eksikler.</li> <li>• Bölgedeki yüksek turizm potansiyeli nedeniyle ticari potansiyeli yüksek tarım sektörüne gereken önemin verilememesi.</li> <li>• Kamu desteklemelerinin yetersizliği.</li> <li>• Bölgede nitelikli iş gücünün yetersizliği.</li> <li>• Bölgesel kalkınma planlarında limanlara yönelik plan ve politikaların uygulanması hususundaki eksiklikler.</li> </ul>

Erturgut (2016)'da Türkiye'de lojistik sektörüne yönelik gerçekleştirilen SWOT analizinde, limanların altyapı yetersizliği, demiryolu bağlantılı limanların azlığı lojistik sektöründe zayıf yönler olarak tespit edilmiştir. Burada da benzer şekilde Antalya Limanı'nın altyapı yetersizliği ve demiryolu bağlantısının olmayışı lojistik bir organizasyon olan Antalya Limanı'nın zayıf yönleri içerisinde yer almaktadır. Liman, hali hazırda yatırımlar yapmaya devam etmektedir. Bölgedeki ticaret hacminin yükseltilmesine bağlı olarak limanda artan iş hacmi ve devlet tarafından gerçekleştirilebilecek vergi indirimleri, işletme hakkı devir

sürelerinin uzatılması gibi desteklemelerin gerçekleştirilmesi, limanın sahip olduğu zayıf yönlerini, güçlü yönlerine ve bölgesel tehditleri fırsata çevirmesine olanak verebilecektir. Böylece limanın bölgesel kalkınmadaki pozitif etkisi arttırılabilecektir.



## SONUÇ

Bu çalışmada limanların bölgesel kalkınmadaki rolü Antalya Limanı özelinde analiz edilmeye çalışılmıştır. Bu kapsamda limanların üstelendiği görevler ve bölgesel kalkınmayı anlamlandırmaya yönelik amaçlar, ilkeler ve politikalara yer verilmiştir. Antalya Limanı'nın bölgesel kalkınmadaki rolü üzerine liman yetkilileri ve limanı kullanan dış ticaret firmalarının yetkililerinin algılarını ortaya koymak adına yarı yapılandırılmış görüşmeler gerçekleştirilmiştir. Tüm bu aşamalarda nitel veri araştırma yöntemlerinden olan betimsel analiz yönteminden yararlanılmıştır. Ayrıca limanın ve TR61 bölgesinin önemli göstergeleri ve kalkınma planlarında limanlara yönelik politikalar analiz edilmiştir.

Çalışmada elde edilen bulgular firma yetkililerinin çoğunun limanı ithalat ve ihracat hareketlerini gerçekleştirmek üzere kullandıkları ana merkez konumunda gördüklerini göstermektedir. Ayrıca liman, katılımcılara göre taşımayı ve ticareti kolaylaştırıcı etki yaratması sebebiyle bölgeye önemli kazanımlar sağlamaktadır. Limanın bölgedeki varlığı katılımcı algılarına göre, bölgede yatırımların gerçekleştirilmesini dolayısıyla farklı endüstrilerin gelişimine etki etmektedir. Artan yatırımlar ile beraber istihdam olanakları da artmakta ve böylece iş olanaklarına bağlı olarak bölgede nüfus artışı yaşanmaktadır. Elde edilen veriler neticesinde Pektaş vd. (2018)'de ulaşılan sonuçları desteklemektedir. Tekirdağ Limanı'nın incelendiği bu çalışmada olduğu gibi Antalya limanının bulunduğu ilde nüfus artışı daha fazla olmakla beraber liman çevresinde hizmet ve sanayi sektöründe çalışanların yoğunlukta oldukları sonucuna ulaşılmıştır. Yetkililere göre liman faaliyetlerinin etkinlik ve süreklilik kazanması ile beraber karayolu ile gerçekleştirilen ticaret yükü azalmakta, karayoluna kıyasla çevresel etkileri daha düşük olan denizyolu taşımacılığı sayesinde çevresel sürdürülebilirlik olgusu sürdürülebilir kalkınma açısından anlam kazanmaktadır. Liman yetkilileri de firma yetkilileri ile paralel görüş çerçevesinde limanın ithalat ve ihracat hareketlerindeki önemini vurgulamışlardır. Katılımcılara göre, bölgesel ürünlerin büyük çoğunluğunun pahada hafif yükte ağır ürünler olarak değerlendirilmesi neticesinde artan iç nakliye masrafları ve transit süresi ayrıca ürünün niteliğine yönelik riskler sebebiyle karayolu ve demiryolu ile taşınması mümkün olmamaktadır. Bu nedenle yüklerin ancak denizyolu ile taşınması mümkün olduğundan limanın bölgede var olması ilgili ürünlerin ticaretinin gerçekleşmesinde büyük önem taşımaktadır.

Katılımcılara göre, bölgede bölgesel kalkınmanın sağlanması aşamasında altyapı eksikliği bulunmaktadır. Bölgedeki ürünlerin pazarlamasının yapılması ve ticaretinin özendirilmesi konusunda eksikler mevcuttur. Bölgede hayvancılık ve tarım sektöründe gelişme

potansiyeli bulunmasına rağmen turizm odaklı büyüme gerçekleşmekte ve diğer sektörlerde sağlanan ekonomik destekler yetersiz kalmaktadır. Antalya Limanı'nın bölgesel kalkınmadaki rolünün artırılabilmesine yönelik kamu teşvikleri yetersizdir. Liman özelleşme çerçevesinde faaliyetlerini gerçekleştirmesi nedeniyle işletim hakkı süresinin yetersiz olmasından dolayı yatırım yapmaktan kaçınmaktadır. Ayrıca limanlar, bölgesel kalkınma politikalarında ayrı bir başlık altında değil ancak dolaylı olarak yer almaktadır. Neredeyse tüm beş yıllık kalkınma planlarında aynı hedefler yinelenmiştir. Çalışmaya katılan liman yetkililerinin de ifade ettiği gibi kalkınma planlarında yer alan politikalar, uygulamanın gerçekleştirilmesi konusunda etkin değildir. Ayrıca kalkınma planlarında limanları konu edinen plan ve politikalar irdelenmiştir. Ortaya çıkan sonuç katılımcıların görüşlerini desteklemektedir. Bölgede kalkınma için gereken faktörlerin sağlanması için katılımcılara göre; bölgenin ürün ve hizmetlerine yönelik pazarlama faaliyetlerinin gerçekleştirilmesi, gereken yatırım ve teşviklerin sağlanması, kalkınma planlarının hedeflerin gerçekleştirilmesine yönelik uygulanabilirliğinin artırılması faydalı olabilir.

Bölgesel kalkınmada limanların etkinliğin artırılması adına öncelikle limanların mevcut sorunlarının çözülmesi gerekmektedir. Bu kapsamda araştırmanın amacı doğrultusunda, katılımcıların görüşlerine göre limanın iyileştirmeye açık yönleri aşağıdaki şekilde tespit edilmiş ve çözüm önerileri sunulmuştur;

- Liman zaman içerisinde şehirle bütünleşik bir yapıya dönüşmüştür. Bu sebeple liman sahası daralmıştır. Bu kapsamda liman çevresinde bulunan sahada imar izni verilmesinin önüne geçilerek bireysel yapılaşma önlenmelidir.
- Limanın fiziksel alt yapısı yetersiz kalmaktadır. Daha derin ve uzun rıhtımlara sahip olmaması nedeni ile büyük gemilere yönelik operasyonlar gerçekleştirilememekte bu durum da limanın aktarma limanı olarak kullanılmasına sebebiyet vermektedir. Limanların bu kapsamdaki büyük çaplı altyapı yatırımlarının maliyeti ve gerçekleştirilme süresi oldukça fazladır. Bu sebeple işletme devir hakkı bitecek olan liman, gerekli yatırımları yapmaktan imtina etmektedir. Gerekli yatırımların özendirilmesi amacıyla işletme devir hakkı sürelerinin uzun tutulması, kamu tarafından teşvik edici proje ve destekler sağlanması liman işletmesini ve diğer çevresel aktörleri yatırım yapma konusunda hevesli kılacaktır.
- Limanın fiziksel alt yapısının yetersizliği nedeniyle gelen hat sayısı ve çalışılan armatör sayısı azdır. Altyapı yatırımlarını özendirici tedbirler sunulması limanın

fiziki alt yapısının iyileştirilmesine dolayısıyla büyük gemilerin yanaşmasına ve çalışılan armatör ve hat sayısında artış yaşanmasına destek olacaktır.

- Limana bütünleşik bir lojistik merkez yoktur. Diğer ulaşım modları ile entegre, tüm lojistik faaliyetlerin bir arada yürütüldüğü bir lojistik merkezin varlığı limanın kalkınmadaki rolünü artıracaktır.
- Açık/kapalı depolama alanları, dökme sıvı/katı yükler için depolama alanları yetersizdir.
- A tipi genel antrepo ihtiyacı bulunmaktadır.
- Tır parkı ihtiyacı mevcuttur.
- Limanın demiryolu ile bağlantısının olmayışı maliyetleri artırmaktadır. 11. BYKP’de de bahsi geçen demiryolu hattının liman ile bağlantısının sağlanması liman kullanıcılarının maliyetlerini ciddi şekilde düşürecektir. Bölgede rekabet edebilme gücündeki artışa bağlı olarak bölgesel kalkınma süreci ivme kazanacaktır.
- Liman arka sahasında endüstrileşme yoktur. Ürün çeşitliliği ve üretim hacmi yetersizdir. Bu kapsamda liman arka sahasındaki kentlerde yatırımlar, yatırımı özendirici ve teşvik edici desteklemeler sağlanabilir.
- Liman tarife ücretleri yüksektir. Ancak limanların da birer ticari işletme olduğu hususu göze alındığında tarife ücretlerinde bir sınırlamaya gidilmesi yerine liman operasyonlarının artırılması ve yatırımların teşvik edilmesi adına destekler sağlanması daha faydalı olabilir.

Limaneların bölgesel aktörlerle etkileşimine yönelik bulgulara katılımcı algıları limanın bölgesel işletmelerle iş birliğine açık olduğu yönündedir. Limaneların bölgesel aktörlerle ilişkilerinin geliştirilmesi bölgesel kalkınmada önem arz etmektedir. Bölgeye yönelik bilgi üretme, toplama, paylaşma faaliyetleri ile doğru ve hızlı bilgi akışı sağlanması suretiyle limaneların bölgesel kalkınmadaki etkinliği artırılabilir.

Bölgesel kalkınmada inovasyon vurgusuna istinaden oluşturulmuş limanelar ve inovasyon ilişkisine yönelik bulgulara limaneların inovasyon sisteminde lider olabileceği görülmüştür. Katılımcılara göre limanelar yürütebileceği birçok inovatif faaliyet ile bölgesel anlamda rekabet düzeyine etki edebilmektedir. Liman hali hazırda sahip olduğu dijitalleşmeye yönelik teknolojiler ve sahip olduğu kalite yönetim sertifikaları ile konuya ilgisini ortaya koymaktadır. Katılımcılara göre liman bölgesel anlamda kalkınmanın sağlanabilmesi adına dinamik personel yapısının da katkısı ile yenilikçi çabalar içerisinde.

Elde edilen bulgular neticesinde çalışmanın temel motivasyonu “Limanların bölgesel kalkınmadaki rolü nedir? Nasıl daha fazla katkı sunabilir?” sorularına cevap aranmıştır. Bu kapsamda katılımcı algılarına göre limanların bölgesel kalkınmada önemli merkezler olduğu, sağladığı katma değer ile bölge kalkınmasına etkide bulunduğu görülmüştür. Ancak limanların etkinliklerinin azalmasına sebebiyet veren birçok sorunu mevcuttur. Tespit edilen bu sorunların çözümü için politika üreticilerin çözümler üretmesi ve uygulamaya geçmesi gerekmektedir. Böylece limanların bölgesel kalkınmadaki katkısı artacaktır. Çalışmanın bu kapsamda ilgili karar vericilere rehberlik etmesi hedeflenmektedir.

Çalışma liman yetkilileri ve bölgede faaliyet gösteren dış ticaret firmaları yetkililerinin verdikleri yanıtlar ile kısıtlıdır. Katılımcıların sorulara samimi ve içten cevaplar verdiği varsayılmaktadır. Araştırma kapsamında tüm evrene ulaşmak mümkün olmadığından belirli bir örnekleme ulaşılmıştır. Çalışma ayrıca nitel araştırma deseninin doğası gereği genellenebilir sayısal verilerin oluşturulması konusunda kısıtlara sahiptir. Çalışmanın kısıtları olmasına rağmen ortaya çıkan bulgular, diğer araştırmacılara yol gösterici nitelikte bilgiler ortaya koymaktadır. Bu kapsamda araştırmacılar sonraki çalışmalarda diğer lojistik bağlantı noktalarından olan havalimanlarının bölgesel kalkınma üzerindeki etkisine yönelik çalışmalar gerçekleştirilebilir. Ortaya çıkan her bir alt tema limanlar ve bölgesel kalkınma açısından ayrı ayrı araştırma konusu olarak incelenebilir. Ayrıca farklı bölgelerdeki liman ve bölgesel kalkınma ilişkisine yönelik algılar ortaya konularak, kıyaslamada bulunabilir.

## KAYNAKÇA

- Acar, T. (2006). *Bölgesel Kalkınma Potansiyelinin Harekete Geçirilmesinde İnsan Kaynaklarının Rolü ve Balıkesir İli Örneği*. Yüksek Lisans Tezi. Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.
- Acciaro, M. (2015). “Corporate Responsibility And Value Creation In The Port Sector”. *International Journal Of Logistics Research And Applications: A Leading Journal Of Supply Chain Management*, 1-21.
- Agallos, I. C. (2016). *The Contribution of Ports in Regional Development: Comparative Estimates via Indicator of Port Sustainability*. Master of Science Thesis. Athens University of Economics and Business, Athens.
- Akengin, H., Dölek, İ. ve Özdemir, Y. (2019). “Türkiye’nin Denizleri ve Kıyıları”. Türkiye’nin Fiziki Coğrafyası, Pegem Akademi, Ankara, 287-310.
- Akpınar, R. (2012). “Türkiye’de Değişen Bölgesel Kalkınma Politikaları”. *Karadeniz Sosyal Bilimler Dergisi*, 6: 29-46.
- Akten, N. (1995). Taşımacılık Kılavuzu. *İstanbul Ticaret Odası Yayınları*, Yayın No: 1995-27.
- Alattar, M. A., Karkare, B. ve Rajhans, N. (2006). “Simulation of Container Queues for Port Investment Decisions”. *Yöneylem Araştırması ve Uygulamaları Üzerine Altıncı Uluslararası Sempozyum (ISORA)'06*, Çin, 155-167.
- Altay, N., Gacaner, A. ve Çatık, N. (2004). “Ege Bölgesinin Kalkınmasında Finansal Kurumsallaşma Araç Olabilir Mi?” *DPT Kentsel Araştırmalar Sempozyumu*. DPT Yayınları, Denizli, 16- 42.
- Altınbuçuk, F. (2000). *Liman İdare ve İşletmesi*. İMEAK Deniz Ticaret Odası Yayınları, İstanbul.
- Antwerp Limanı (2020). <https://www.portofantwerp.com/language>. (erişim tarihi:10.03.2020).
- Arslan, K. (2005). “Bölgesel Kalkınma Farlılıklarının Giderilmesinde Etkin Bir Araç: Bölgesel Planlama ve Bölgesel Kalkınma Ajansları”. *İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 4 (7): 275-294.
- Atakişi, A. (2012). “Bölgesel Farklılıkların Oluşumu: Yeni Ekonomik Coğrafya Yaklaşımı”. *İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası*, 62 (2): 153-175.
- Aydemir, C. ve Karakoyun İ. (2011). *Yeni Bölgesel Kalkınma Yaklaşımı ve Kalkınma Ajansları Karacadağ Kalkınma Ajansı Örneği*, Ekin Yayınları, Bursa.

- Bahar Bengi, S. (2015). *Limanların Ülke Ekonomisindeki Yeri ve Sosyo-Ekonomik Etkilerinin Analizi: Tekirdağ İli Örneği*. Yüksek Lisans Tezi. Namık Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tekirdağ.
- Batı Akdeniz Kalkınma Ajansı (2014). *Batı Akdeniz Kalkınma Ajansı TR61 Düzey 2 Bölgesi 2014- 2023 Dönemi Bölge Planı*, BAKA.
- Batı Akdeniz Kalkınma Ajansı (2017). *Burdur İli Yatırım Destek ve Tanıtım Stratejisi*. Burdur Yatırım Destek Ofisi, BAKA.
- Batı Akdeniz Kalkınma Ajansı (2018-2019). *Antalya Yatırım Destek ve Tanıtım Stratejisi*. BAKA.
- Batı Akdeniz Kalkınma Ajansı (2020). *Batı Akdeniz Bölgesi İstihdam Analizi*. BAKA.
- Bakırcı, F., Ekinci E.D. ve Şahinoğlu T. (2014). “Bölgesel Kalkınma Politikalarının Etkinliği: Türkiye Alt Bölgeler Bazında Bir Uygulama”. *Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 18(2): 281-298.
- Balık, İ. (2014). “Limanlar ve Liman Yeri Seçimi”. *Mavi Yaşam Araştırma ve Haber Dergisi*, 5(9): 3-7.
- Baran, H. ve Atay, Ç. (2010). “İzmir Alsancak Limanı'nın Etki Alanı Ve İzmir Kentinin Ekonomik Yapısı İle Bağı”. *Denizcilik Fakültesi Dergisi*, 2(2): 67-81.
- Baykan, N. ve Akyarlı, A. O. (2000). Sıkışıklık Yaşanan Limanlarımıza Alternatif Liman Önerilerinin Dünya Deniz Ticareti ve Kombine Taşımacılık Bağlamında Değerlendirilmesi. *III. Ulusal Kıyı Mühendisliği Sempozyumu*, Çanakkale.
- Bayraktutan, Y. (1994). “Bölgesel Dengesizlik ve Bölgesel Kalkınma (Çorum-Çankırı ve Erzurum Kırsal Kalkınma Projelerine Mukayeseli Bir Yaklaşım Denemesi)”. *Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 10(3): 183-214.
- Bayraktutan, Y. ve Özbilgin, M. (2013). “Limanların Uluslararası Ticarete Etkisi ve Kocaeli Limanlarının Ülke Ekonomisindeki Yeri”. *Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi* (26): 11-41.
- Başol, K., Durman M. ve Çelik M. Y. (2005). “Kalkınma Sürecinin Lokomotifi; Doğal Kaynaklar”. *Muğla Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 14: 61-71.
- Berghe, K. V., Jacobs, W. ve Boelens, L. (2018). “The Relational Geometry Of The Port-City Interface: Case Studies Of Amsterdam, The Netherlands, And Ghent, Belgium”. *Journal of Transport Geography*, 70: 55-63.
- Berkoz, L. ve Tekba, D. (1999). “The Role of Ports in the Economic Development of Turkey”. 39th Congress of the European Regional Science Association: Regional Cohesion and Competitiveness in 21st Century Europe, August 23-27, Dublin, Ireland.

- Berköz, L. ve Türk, S. S. (2007). “Yabancı Yatırımların Yerleşimini Etkileyen Faktörler: Türkiye Örneği”. *İTÜ Dergisi/A, -Mimarlık, Planlama, Tasarım*, 6(2): 59-72.
- Beşkovnik, B. ve Twirdy, E. (2015). “Developing Regional Approach For Transport Industry: The Role Of Port System In The Balkans”. *Transport*, 30 (4): 437-447.
- Bichou, K. ve Gray, R. (2004). “A Critical Review Of Conventional Terminology For Classifying Seaports”. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 39(1): 75-92.
- Bin, Z. ve Jun, G. (2011). “Research On The Coordinated Development Between Port Logistics And Regional Economy”. *International Conference on Business Computing and Global Informatization*, 158-161.
- Bitiktaş, F. ve Çetin, Ç. (2015). “Liman Hizmetlerinde Fiyatlandırma Stratejileri Ve Rekabete Etkileri: Ege Bölgesi Konteyner Limanları Üzerinde Bir Araştırma”. *II. Ulusal Liman Kongresi*.
- Blanco, B., Sanchez, L., Labojos, C. P. ve Serrano, A. M. (2011). “Financing And Development Of Innovation In Commercial Sea Ports”. *Journal Of Maritime Research*, 8(2): 75-90.
- Boğuşlı, Ö. ve Oğuztimur, S. (2021). “2000 Sonrası Kalkınma Planlarının Ulaştırma Politikaları Bakımından İncelenmesi”. *Kent Akademisi*, 14(2): 452-467.
- Bottasso, A., Conti, M. ve Ferrari, C. (2014). “Ports and Regional Development: A Spatial Analysis On A Panel Of European Regions”. *Transportation Research Part A*, 65: 44-55.
- Brege, H. ve Kindström, H. (2020). “Exploring Proactive Market Strategies”. *Industrial Marketing Management*, 84: 75-88.
- Bryan, J., Munday, M., Pickernell, D. ve Roberts, A. (2014). “Assessing The Economic Significance Of Port Activity: Evidence From ABP Operations In Industrial South Wales”. *Maritime Policy & Management: The Flagship Journal Of International Shipping And Port Research*, 33(4): 371-386.
- Can, E., Alay, H. ve Karaca, D. (2017). “Ticaretin Kolaylaştırılması ve İthalat-İhracat Rakamları Arasındaki İlişki: Türkiye İçin Değerlendirmeler”. *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Kongresi*, 714-725.
- Carbone, V. ve Martino M. (2003). “The Changing Role Of Ports In Supply-Chain Management: An Empirical Analysis”. *Maritime Policy & Management: The Flagship Journal Of International Shipping And Port Research*, 30(4): 305-320.
- Ceylan, S. ve Erturgut, R. (2020). *Serbest Liman Uygulamaları, Liman Merkezli Lojistik ve Kruvaziyer Turizmi; Antalya Limanı*. Paradigma Akademi, İstanbul.

- Chai, S. N. (2005). "Can Ports Contribute To The Economic Development Of The Regions They Serve? An Examination Of The Potential, If Any, Of Using The Kenya Ports Authority As An Engine For Kenya's Economic Recovery And Development." *World Maritime University Dissertations*. 353.
- Chang, Y. T. (2013). "Environmental Efficiency Of Ports: A Data Envelopment Analysis Approach". *Maritime Policy & Management: The Flagship Journal Of International Shipping And Port Research*, 40(5): 467-478.
- Chen, X. (2011). "The Evaluation of Port Investment Effect on Regional Economic Development Using DEA Method". *Third International Conference on Transportation Engineering (ICTE)*. Chengdu, China, .277-282.
- Chiau, T. ve Chuang, C. (2013). "Social Construction Of Port Sustainability Indicators: A Case Study Of Keelung Port". *Maritime Policy & Management*.
- Cutanda, A. ve Paricio, J. (1994). "Infrastructure and Regional Economic Growth: The Spanish Case". *Regional Studies*, 28(1): 69-77.
- Çağlar, V. (2012). *Türk Özel Limanlarının Etkinlik ve Verimlilik Analizi*. Dokuz Eylül Üniversitesi Yayınları, İzmir.
- Çakmak, H. K. ve Erden, L. (2005). "Yeni Sanayi Odakları ve Sanayinin Yeni Mekân Arayışları: Denizli ve Gaziantep Örneği". *Cumhuriyet Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, 6 (1): 111-129.
- Çalışkan, E. ve Kaya, A. (2015). "Yeni Ekonomik Coğrafya Yaklaşımı Çerçevesinde İşgücünün Hareketliliği: Avrupa Birliği Uygulaması". *Ege Stratejik Araştırmalar Dergisi*, 6 (1): 37-62.
- Çatalbaş, N. (2007). "Üniversite-Yerel Ekonomi İlişkinde Kutuplaşma Teorisi İyi Bir Model Olabilir Mi?" *Selçuk Üniversitesi Karaman İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, Özel Sayı: 90-101.
- Çancı M. ve Erdal, M. (2003). *Uluslararası Taşımacılık Yönetimi*, UTİKAD, İstanbul.
- Darbra, R. M., Ronza, A., Stojanovic, T.A., Wooldridge, C. ve Casal, C. (2005). "A Procedure For Identifying Significant Environmental Aspects In Sea Ports". *Marine Pollution Bulletin*, 50: 866-874.
- Davey, L. (1991). "The Application Of Case Study Evaluations". *Practical Assessment, Research & Evaluation*, 2(9).
- Dawkins, C. (2003). "Regional Development Theory: Conceptual Foundations, Classic Works, and Recent Developments". *Journal of Planning Literature*, 18(2): 131-172.



- De Langen, P. W. (2008). *Ensuring Hinterland Access: The Role of Port Authorities*. OECD/ITF.
- Değer, M. K. ve Doğanay, M.A. (2015). “Ekonomik Büyüme Üzerinde Altyapı Yatırımlarının Etkisi: Seçilmiş Ülke Grupları İçin Panel Veri Analizleri (1994-2013)”. *Paradoks Ekonomi, Sosyoloji ve Politika Dergisi*. 11(2): 63-82.
- Demir, Ş. Ş., Davras, G.M. ve Uzun, H. (2016). “The Role Of Port Operations İn The Development Of Cruise Tourism: The Case Of Port Of Antalya”. *Journal of Human Science*, 13(3): 5613-5622.
- Demircan, E. S. (2003). Vergilendirmenin Ekonomik Büyüme ve Kalkınmaya Etkisi”. *Erciyes Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi* (21): 97-116.
- Demirci, A. (2003). “Bölgesel Kalkınma Ajansları”. *Kamu Yönetimi Dünyası Dergisi*, 4(15): 16-20.
- Denizcilik Genel Müdürlüğü (2020). <https://denizcilik.uab.gov.tr/uploads/pages/aylik-yayinlar/dgm-yuk-istatistikleri-haber-bulteni-ekim-2020pdf>, (erişim tarihi: 22.03.2021)
- Deviren, V. N. ve Atasever, G. (2011). “Ekonomik Küreselleşmenin Ulus-Devlet Üzerindeki Etkileri”. *Mevzuat Dergisi*, 14(164).
- Deviren, N. V. ve Yıldız, O. (2014). “Bölgesel Kalkınma Teorileri ve Yeni Bölgeselcilik Yaklaşımının Türkiye'deki Bölgesel Kalkınma Politikalarına Etkileri”. *Akademik Bakış Dergisi*, (44).
- Dejan, R., Renata, P. ve Sofija, R. (2015). “Region as a Basic Territorial Unit of Regional Development”. *Economic Analysis*, 48(3-4): 69-80.
- Diaz, R., Behr, J. G. ve Ng, M. W. (2016). “Quantifying The Economic And Demographic Impact Of Transportation Infrastructure Investments: A Simulation Study”. *Simulation: Transactions of the Society for Modeling and Simulation International*. 92(4): 377-393.
- Dinler, Z. (2001). *Bölgesel İktisat*. Ekin Kitabevi Yayınları, Bursa.
- Dolun, L. ve Atik, A. H. (2006). *Kalkınma Teorileri ve Modern Kalkınma Bankacılığı Uygulamaları*. Türkiye Kalkınma Bankası A.Ş. Matbaası, Ankara.
- DOLSAR ve DOLFEN (2015). *Limanlar Geri Saha Karayolu ve Demiryolu Bağlantıları Master Plan Çalışması Taslak Sonuç Raporu*. T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü, Ankara.
- Dooms, M., Macharis, C. and Verbeke, A. (2004). “Proactive Stakeholder Management İn The Port Planning Process: Empirical Evidence From The Port Of Brussels”. *ERSA Conference Papers*, European Regional Science Association.

- Doz, Y. (2011). “Qualitative Research For İnternational Business”. *Journal of International Business Studies*, 42: 582-590.
- DPT (1963). “Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı”, Ankara. [https://sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2018/10/Birinci\\_Bes\\_Yillik\\_Kalkinma\\_Planı-1962-1967.pdf](https://sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2018/10/Birinci_Bes_Yillik_Kalkinma_Planı-1962-1967.pdf). (erişim tarihi: 01.03.2020).
- DPT (1968-1972). “İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı”, Ankara, <https://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2018/11/%C4%B0kinci-Be%C5%9F-Y%C4%B1ll%C4%B1k-Kalk%C4%B1nma-Plan%C4%B1-1968-1972%E2%80%8B.pdf>, (erişim tarihi: 01.03.2020).
- DPT (1973-1977). “Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı”, Ankara, <https://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2018/11/%C3%9C%C3%A7%C3%BCnc%C3%BC-Be%C5%9F-Y%C4%B1ll%C4%B1k-Kalk%C4%B1nma-Plan%C4%B1-1973-1977%E2%80%8B.pdf>, (erişim tarihi: 01.03.2020).
- DPT (1979). “Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı”, Ankara, [https://sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2018/10/Dorduncu\\_Bes\\_Yillik\\_Kalkinma\\_Planı-1979-1983.pdf](https://sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2018/10/Dorduncu_Bes_Yillik_Kalkinma_Planı-1979-1983.pdf), (erişim tarihi: 01.03.2020).
- DPT (1985-1989). “Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı”, Ankara, <https://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2018/11/Be%C5%9Finci-Be%C5%9F-Y%C4%B1ll%C4%B1k-Kalk%C4%B1nma-Plan%C4%B1-1985-1989.pdf>, (erişim tarihi: 01.03.2020).
- DPT (1990-1994). “Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı”, Ankara, [https://sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2018/10/Altinci\\_Bes\\_Yillik\\_Kalkinma\\_Planı-1990-1994.pdf](https://sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2018/10/Altinci_Bes_Yillik_Kalkinma_Planı-1990-1994.pdf), (erişim tarihi: 01.03.2020).
- DPT (1996-2000). “Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı”, Ankara, <https://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2018/11/Yedinci-Be%C5%9F-Y%C4%B1ll%C4%B1k-Kalk%C4%B1nma-Plan%C4%B1-1996-2000%E2%80%8B.pdf>, (erişim tarihi: 01.03.2020).
- DPT (2000). “Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı”, Ankara, [http://www.bilgitoplumu.gov.tr/wp-content/uploads/2015/01/Sekizinci\\_Kalkinma\\_Planı.pdf](http://www.bilgitoplumu.gov.tr/wp-content/uploads/2015/01/Sekizinci_Kalkinma_Planı.pdf), (erişim tarihi: 01.03.2020).
- DPT (2006). “Dokuzuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı”, Ankara, [https://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2018/11/09\\_RekabetHukukuvePolitikalar%C4%B1.pdf](https://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2018/11/09_RekabetHukukuvePolitikalar%C4%B1.pdf), (erişim tarihi: 01.03.2020).

- DPT (2013). “Onuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı”, Ankara, <https://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2018/11/Onuncu-Kalk%C4%B1nma-Plan%C4%B1-2014-2018.pdf>, (erişim tarihi: 01.03.2020).
- DPT (2019). “On Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı”, Ankara, <https://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2019/07/OnbirinciKalkinmaPlani.pdf>. (erişim tarihi: 01.03.2020).
- Ducruet, C. ve Lee, S. W. (2006). “Frontline Soldiers Of Globalisation: Port–City Evolution And Regional Competition”. *GeoJournal*, (67): 107–122.
- Dwarakish, G. S. ve Salim, A. M. (2015).” Review on the Role of Ports in the Development of a Nation”. *Aquatic Procedia*, (4): 295-301.
- Elvan, L. (2012). “Bölgesel Gelişme ve Bölgeler Arası Gelişmişlik Farkları”. *Türkiye Ekonomi Kurumu*, Ankara. <http://www.tek.org.tr/files/disc/dt168.pdf>, (erişim tarihi: 20.03.2020).
- Eraydın, A. (2004), “Bölgesel Kalkınma Kavram, Kuram ve Politikalarında Yaşanan Değişimler”. *Kentsel Ekonomik Araştırmalar Sempozyumu*, Cilt I, DPT-Pamukkale Üniversitesi.
- Erbay, R. ve Özden, M. (2013). “İktisadi Kalkınma Kuramlarına Eleştirel Yaklaşım”. *Sosyal Bilimler Metinleri*, (3): 1-26.
- Erdoğan, H. T. (2016). “Ulaşım Hizmetlerinin Ekonomik Kalkınma Üzerine Etkisi”. *İstanbul Gelişim Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 3 (1): 187-215.
- Erkan, H. (1987). “Sosyo-Ekonomik Bölgesel Gelişme: Teorik ve Uygulamalı Bir Yaklaşım”. *Dokuz Eylül Üniversitesi Yayınları*, İzmir.
- Erkan, H. (1995). “Bölgesel Kalkınma”. T. İşgüden, F. Ercan ve M. Türkay (Ed.). *Gelişme İktisadi Kuram-Eleştiri-Yorum*, Beta Yayıncılık, İstanbul, 226-250.
- Erkmen, T. ve Özkaynak, S. (2015). “Liman İşletmeciliğinde Sürdürülebilir Liman Ekonomisi Stratejisi”. *II. Ulusal Liman Kongresi*, İzmir, 1-18.
- Eroğlu Pektaş, G.Ö., Mersin, K. ve Ormanlı, F. (2018). “Limanların Bölgesel ve Ekonomik Etkileri: Tekirdağ-Ren Nehri Karşılaştırması”. *Uludağ Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 19(35): 757- 775.
- Ertuğrul, F. (2008). “Paydaş Teorisi Ve İşletmelerin Paydaşları İle İlişkilerinin Yönetimi”. *Erciyes Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, (31): 199-223.
- Erturgut, R. (2016). *Lojistik ve Tedarik Zinciri Yönetimi*. Nobel Akademik Yayıncılık, Ankara.
- Ertürk, M. (2013). *İşletmelerde Yönetim ve Organizasyon*. Beta Yayıncılık, İstanbul.
- Esin, G. (2017). “Genel Konteyner Liman Yönetimi”. M. Erdal (Ed.). *Konteyner Deniz ve Liman İşletmeciliği*, Beta Yayıncılık, İstanbul, 47-82.

- Esmer, S. (2003). *Ege ve Marmara Bölgesi Limanları Arz-Talep Projeksiyonu*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, İzmir.
- Esmer, S. ve Karataş Çetin, Ç. (2013). “Liman İşletme Yönetimi”. A.G. Cerit, A. Deveci ve S. Esmer (Ed.), *Denizcilik İşletmeleri Yönetimi*. Beta Yayıncılık, İstanbul, 379-415.
- Eşiyok, B. (2012). “Bölgesel Kalkınma, Yeni Bölgeselcilik ve Bölgesel Kalkınma Araçları”. *Memleket Siyaset Yönetim Dergisi*, 7 (17): 200-248.
- Ferrari, C., Percoco, M, Tedeschi, A. (2010). “Ports And Local Development: Evidence From Italy”. *International Journal of Transport Economics*,37(1): 9-30.
- Ferrari, C., Merk, O., Bottasso, A., Conti, M., Tei, A. (2012), “Ports and Regional Development: a European Perspective”, *OECD Regional Development Working Papers*, OECD.
- Filiztekin, A. (2008). *Türkiye'de Bölgesel Farklar ve Politikalar*. TÜSİAD Yayınları, İstanbul.
- Fujita, M. ve Krugman, P. (2004). “The New Economic Geography: Past, Present And The Future”. *Regional Science*, 83(1): 139-164.
- Fujita, M. ve Mori T. (1996). “The Role of Ports in the Making of Major Cities: Self-Agglomeration and Hub Effect”. *Journal of Development Economics*, 49 (1): 93–120.
- Genç, İ. (2018). *Liman Ekonomisi*. Karina Yayınevi, Ankara.
- Goss, R. O. (1990). “Economic Policies and Seaports: The Economic Functions of Seaports”. *Maritime Policy & Management*, 17 (3): 207–219.
- Göktürk, İ. E. ve Alimbayeva, A. A. (2016). “Ekonomik Kalkınma Açısından Şirketlerde Kurumsal Yönetim Uygulamalarının Önemi”. *Ahmet Yesevi Üniversitesi Bülteni*, 6: 65-79.
- Gönel, F. D. (2010). *Kalkınma Ekonomisi*. Efil Yayınevi, Ankara.
- Gregersen, B. ve Johnson, B. (1997) “Learning Economies, Innovation Systems and European Integration”, *Regional Studies*, 31(5): 479-490.
- Gripaios, P., Gripaios, R. (1995). “The Impact Of A Port On Its Local Economy: The Case Of Plymouth”. *Maritime Policy & Management: The Flagship Journal Of International Shipping And Port Research*, 22(1): 13-23.
- Grobar, L. M. (2008). “The Economic Status of Areas Surrounding Major U.S. Container Ports: Evidence and Policy Issues”. *Growth and Change*, 39(3): 497–516.
- Groot, H., Nijkamp, P. ve Asc, Z. (2001). “Knowledge Spill-Overs, Innovation And Regional Development”. *Papers Reg Sci*, 80: 249–253.
- Gülmez, M. Yalman, İ. N. (2010). “Yatırım Teşviklerinin Bölgesel Kalkınmaya Etkileri: Sivas İli Örneği”. *Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, 24(2): 235-257.

- Gündüz, A. Y. (2006). *Bölgesel Kalkınma Politikası*. Ekin Yayınevi, Bursa.
- Hall, P. V., Woudsma C. ve Q'Brien, T. (2013). "Environmental İnnovation And The Role Of Stakeholder Collaboration İn West Coast Port Gateways". *Research in Transportation Economics*, 42: 87-96.
- Han, E. ve Kaya, A. A. (2008). *Kalkınma Ekonomisi Teori ve Politika*. Nobel Yayıncılık, Ankara.
- Hansen, N. M. (1967). "Development Pole Theory In A Regional Context". *Kyklos International Rewiew for Social Siences*, 20(4): 709-727.
- Haralambides, H. E. (1997). "Ports and Regional Development in Europe: a Historical Perspective". *European Research Studies Journal VIII*, (1-2): 21-42.
- Hargono, S., Sutomo, S. ve Alishyahbana, J. (2013). "The İfluence Of The Port To The Economic Growth Of The Batam Island". *Procedia Enviromental Sciences*, 17: 795-804.
- He, L. ve Duchin, F. (2009). "Regional Development In China: Interregional Transportation Infrastructure And Regional Comparative Advantage". *Economic Systems Research*, 21(1): 3-22.
- Hong, J., Chu Z. ve Wang, Q. (2011). "Transport İnfrastructure And Regional Economic Growth: Evidence From China". *Transportation*, 38(5): 737-752.
- Hoshino, H. (2010). "Competition and Collaboration Among Container Ports". *The Asian Journal of Shipping and Logistics*, 26(1): 31-47.
- Hu, S., Lin, C. ve Chang, S. (2005). "Tecnology- Based Regional Devolopment Strategies And The Emergence Of Technological Communities:A Case Study Of HSIP, Taiwan". *Technovation*, (25): 367-380.
- Hudson, R. ve Townsend, A. (1992). "Tourism Employment And Policy Choices For Local Government". *Perspectives on Tourism Policy*, 49-69.
- Huijbens, E., Johannesson, H. ve Johannesson, G. T. (2014). "Clusters Without Content? Icelandic National And Regional Tourism Policy". *Scandinavian Journal of Public Administration*. 18(1): 63-85.
- Ildırar, M. (2004). *Bölgesel Kalkınma ve Gelişme Stratejileri*, Nobel Yayınları, Ankara.
- Işık, N. ve Kılınç, E. C. (2011). "Bölgesel Kalkınmada Ar-Ge ve İnovasyonun Önemi: Karşılaştırmalı Bir Analiz". *Eskişehir Osmangazi Üniversitesi İİBF Dergisi*, 6(2): 9-54.
- Işık, N. ve Kılınç, E. C. (2012). "İnovasyon Sistemi Yaklaşımı ve İnovasyon'un Coğrafyası: Türkiye Örneği". *Bilgi Ekonomisi ve Yönetimi Dergisi*, 7(1): 169-198.

- İçke, T. (2017). “Deniz Taşımacılığı Sektöründe İşbirlikleri ve İşbirliklerinin Finansal Etkileri”. M. Erdal (Ed.). *Konteyner Deniz ve Liman İşletmeciliği*, Beta Yayıncılık, İstanbul, 383-405.
- İMEAK Deniz Ticaret Odası (2020). “Denizcilik Sektör Raporu”, İstanbul. [https://www.denizticaretodasi.org.tr/media/SharedDocuments/sektorraporu/sektor\\_raporu\\_tr\\_2020.pdf](https://www.denizticaretodasi.org.tr/media/SharedDocuments/sektorraporu/sektor_raporu_tr_2020.pdf), (erişim tarihi: 10.01.2021).
- İnce, B. (2016). *Limnların Bölgesel Kalkınmaya Olan Etkisi: Tekirdağ İli Örneği*. Yüksek Lisans Tezi. Namık Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tekirdağ.
- İncekara, A. ve Savrul, B. (2011). “Bölgesel Kalkınma Politikaları ve Türkiye Açısından Bir Değerlendirme”. *Istanbul Journal of Sociological Studies*, (44): 91-132.
- Jacobs, W., Notteboom, T. (2011). “An Evolutionary Perspective on Regional Port Systems: The Role of Windows of Opportunity in Shaping Seaport Competition”. *Environment and Planning A*, 43(7): 1674–1692.
- Johannessen, S. ve Solem, O. (2002). “Logistics Organizations: Ideologies, Principles and Practice”. *The International Journal of Logistics Management*, 13(1): 31-42.
- Jung, B. (2011). “Economic Contribution of Ports to the Local Economies in Korea”. *The Asian Journal of Shipping and Logistics*, 27(1): 1-30.
- Kaliszewski, A. (2018). “Fifth And Sixth Generation Ports (5GB,6GP)-Evolution Of Economic And Social Roles Of Ports”. *Studies And Materials Of The Institute Sea Transport And Trade*, (14).
- Kara, M. A. ve Çiğerlioğlu, O. (2018). “Türkiye Ekonomisinde Ulaşım Altyapısının Ekonomik Büyümeye Etkisi”, *Gaziantep University Journal of Social Sciences*, 17 (2): 577-591.
- Karaçay Çakmak, H., ve 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., ve Erden, L. (2005). “Yeni Sanayi Odakları ve Sanayinin Yeni Mekân Arayışları: Denizli ve Gaziantep Örneği”. *Cumhuriyet Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, 6 (1): 111-129.
- Karataş Çetin, Ç. ve Sait P. (2014). “Liman İnovasyonları ve Bilgi Sistemleri: Türkiye Limanları Üzerine Bir Araştırma”. *Journal of Entrepreneurship and Innovation Management*, 3 (2): 81-104.
- Kayan, A. (2012). “Türkiye’de Bölge Planlaması: Sorunlar ve Çözüm Önerileri”. *Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 9(20): 103-134.

- Kawakami, T., Doi, M. (2004). "Port Capital Formation And Economic Development İn Japan: A Vector Autoregression Approach". *Regional Science*, (83): 723-732.
- Kıymalıoğlu, Ü. (2004). "Yığılma Ekonomileri". *DPT Kentsel Ekonomik Araştırmalar Sempozyumu*. DPT Yayınları, Denizli.
- Koban, E. ve Keser, H. Y. (2010). *Dış Ticarete Lojistik*. Ekin Yayınevi, Bursa.
- Koç, E., şenel, M. C. ve Kaya, K. (2018). "Türkiye'de Sanayi Sektörünün Genel Durumu-Sanayi Ciro Endeksi". *Mühendis ve Makine*. 59(692): 17-34.
- Koldemir, B. (2008). "Marmara Bölgesi Liman Yeri Seçiminde Bölge Ekonomisi, Kıyı Jeolojisi ve Jeomorfolojisinin Önemi: Silivri Örneği". *Uygulamalı Yer Bilimleri Dergisi*, 1: 32-45.
- Korkmaz, O. (2012). "Türkiye'de Gemi Taşımacılığının Bazı Ekonomik Göstergelere Etkisi". *Business and Economics Research Journal*, 3(2): 97-109.
- Krugman, P. (1999). "The Role Of Geography In Development". *International Regional Science Review*, 22(2): 142-161.
- Kudu, E. ve Koldemir, B. (2015). "Liman- Lojistik Merkez Etkileşim Süreci; Kocaeli Örneği". *II. Ulusal Liman Kongresi*.
- Kum, M. (2011). "İktisadın Yeni Coğrafi Açılımı: Yeni Ekonomik Coğrafya Yaklaşımı". *Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, (30): 235-255.
- Laffer, A.B. (2004), "The Laffer Curve: Past, Present and Future", *The Heritage Foundation*, 1-16.
- Lall, S. V. (2007). "Infrastructure And Regional Growth, Growth Dynamics And Policy Relevance For India". *Ann Reg Sci*, 41: 581-599.
- Lam, J. S. L. (2014). "Designing A Sustainable Maritime Supply Chain: A Hybrid QFD-ANP Approach". *Transportation Research Part E*.
- Lambe, C. J., Spekman, R.E. ve Hunt, S. D. (2002). "Alliance Competence, Resources, and Alliance Success: Conceptualization, Measurement, and Initial Test". *Journal of the Academy of Marketing Science*. 30(2): 141-158.
- Mabert, V. A. ve Venkataramanan, M. A. (1998). "Special Research Focus on Supply Chain Linkages: Challenges for Design and Management in the 21st Century". *Decision Sciences*, 29(3): 537-552.
- Malecki, E.J. (1983). "Technology and Regional Devolopment: A Survey". *International Regional Scince Review*, 8(2): 89-125.
- Mangan, J., Lalwani, C. ve Fynes, B. (2008). "Port-Centric Logistics". *The International Journal of Logistics Management*, 19(1): 29-41.

- McLaughlin, H., ve C. Fearon. 2013. "Understanding the Development of Port and Regional Relationships: A New Cooperation/Competition Matrix". *Maritime Policy & Management*, 40(3): 278–294.
- Meriç, P. Ö. (2007). "İzmir'de Turizm Sektörünün Geliştirilmesinde Turistik Ürün Çeşitlendirmesi". *Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 9(1): 298-316.
- Merk, O. ve T., Dang (2013). "The Effectiveness of Port-City Policies A Comparative Approach". *OECD Regional Development Working Papers*, 2013/25. OECD Publishing, Paris.
- Mortensen, L., Kornov, L., Lyhne, I. ve Raakjer, J. (2020). "Smaller Ports' Evolution Towards Catalysing Sustainable Hinterland Development". *Maritime Policy & Management*, 47(3): 402-418.
- Munim, Z.H., Schramm, HJ. (2018). "The Impacts Of Port Infrastructure And Logistics Performance On Economic Growth: The Mediating Role Of Seaborne Trade". *Journal Of Shipping And Trade*, 3(1): 1-19.
- Musso, E., Benacchio, M., ve Ferrari, C. (2000). "Ports and Employment in Port Cities". *Maritime Policy and Management*, 2: 283-31.
- Nam, H. ve Song, D. (2011). "Defining Maritime Logistics Hub And Its Implication For Container Port". *Maritime Policy & Management*, 38(3): 269-292.
- Nemlioğlu Koca, Y. (2016). "Coğrafi Konumlarının Türkiye Limanlarının Potansiyelleri Üzerindeki Etkileri: Strateji ve Gelecek". C. Can ve A. Kilimci (Ed.), *Sosyal ve Beşeri Bilimlere Küresel Yaklaşımlar*. Detay Yayıncılık, Ankara, 57-71.
- Nemlioğlu Koca, Y. (2017). "Türkiye'de Liman Şehirlerinin Gelişimi: Ard Bölge ve Ticari Ağlar". *Journal of Current Researches on Social Sciences*, 7 (3): 159-180.
- Ng, A.K., Yang, Z., Cahoon, S. ve Lee, P.T.-W. (2016). "Introduction: Port, Maritime Logistics, and Regional Development". *Growth and Change*, 47 (3): 346-348.
- Nijkamp, P. (1986). "Infrastructure And Regional Development: A Multidimensional Policy Analysis". *Empirical Economics*, 11: 1–21.
- Notteboom, T. ve Rodrigue, J. (2005). "Port Regionalization: Towards A New Phase In Port Development". *Maritime Policy & Management*, 32(3): 297-313.
- OECD, Eurostat, Oslo Klavuzu (2005). *Yenilik Verilerinin Toplanması ve Yorumlanması için İlkeler*. TÜBİTAK, 3.Baskı.
- OECD/ITF. (2018). *Information Sharing for Efficient Maritime Logistics. Case-Specific Policy Analysis*. OECD Publishing, Paris, Fransa.



- Oğuztürk, B.S., Çetin, B. (2012). “TR61 Bölgesine Lojistik Açısından Bir Bakış”. *Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 16: 149-166.
- Öner, D. (2015). *Deniz Ticaretinde Limanlar ve Türkiye Uygulaması*. Yüksek Lisans Tezi. İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Özdemir, K. (1999). “Bölgesel Kalkınma Politikaları ve Türkiye’de Bölgesel Dengesizliği Azaltmada Teşvik Uygulamalarının Önemi”. *Erciyes Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, (15): 121-126.
- Özdemir, D. (2003). *Türkiye’de Bölgeler Arası Gelir Farklılıkları ve Yakınsama*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi, Ankara.
- Özdemir, M. ve Başkol, M. O. (2010). “Thünen’den Krugman’a: Yeni Ekonomik Coğrafya (Gerçekten) Yeni mi?” *TÜCAUM VI. Ulusal Coğrafya Sempozyumu*, Ankara.
- Pardalı, A. (2008). “Keynesian And Neoliberal Approach In The Port Industry. The Port's Involvement In The Regional Development: The Case Of Piraeus”. *International Journal Of Transport Economics*, 35(1): 75-100.
- Parola, F., Risitano, M., Ferretti, M., ve Panetti, E. (2016). “The Drivers Of Port Competitiveness: A Critical Review”. *Transport Reviews*, 37(1): 116–138.
- Parr, J. B. (1973) “Growth Poles, Regional Development And Central Place Theory”. *Papers of the Regional Science Association*, 31: 174-212.
- Paxio, A. C. ve Marlow, P. B. (2003). “Fourth Generation Ports – A Question Of Agility?” *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*, 33(4): 355-376.
- Pektaş, E., Öncü G., Mersin, K. ve Ormanlı, F. (2018). “Limanların Bölgesel ve Ekonomik Etkileri: Tekirdağ-Ren Nehri Karşılaştırması”. *Uludağ Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 19(35): 757- 775.
- Pettit, S. J. ve Beresford, A. K. C. (2009). “Port Development: From Gateways To Logistics Hubs”. *Maritime Policy & Management: The Flagship Journal Of International Shipping And Port Research*, 36(3): 253-267.
- Pirili, M. U. (2011). “Bölgesel Kalkınmada Kamu Yatırımlarının Rolü: Kuramsal Bir Değerlendirme”. *Ege Akademik Bakış Dergisi*, 11 (2): 309-324.
- Port Akdeniz (2020). <https://www.portakdeniz.com/>, (erişim tarihi:11.05.2021).
- Rodrigue, J. P. 2003. “The Port Authority of New York and New Jersey: Global Changes Regional Gains and Local Challenges in Port Development”. *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, (44): 55-75.

- Radulovic, D., Pindzo, R. ve Radulovic, S. (2015). "Region as a Basic Territorial Unit of Regional Development". *Economic Analysis*, 48(3): 69-80.
- Resmi Gazete (2020). <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2002/09/20020922.htm>, (erişim tarihi: 20.03.2020).
- Richardson, H.W. (1978). "The State of Regional Economics: A Survey Article". *International Regional Science Review*, 3(1): 1-48.
- Richardson, H.W. (1979). *Regional and Urban Economics*, Second Edition, Pitman, Toronto, Canada.
- Rippel, B. (2011). "Why Trade Facilitation is Important for Africa". *Africa Trade Policy Notes*. Note 27. November 2011.
- Rotherdam Limanı (2020). <https://www.portofrotterdam.com/en>. (erişim tarihi:09.03.2020).
- Saatçioğlu, C. ve Karaca, O. (2013). "Ulaştırma Altyapısı ve Bölgesel Gelir Farklılıkları: Türkiye için Ampirik Bir Analiz". *İşletme ve İktisat Çalışmaları Dergisi*. 1(1): 1-11.
- Saatçioğlu, C. ve Kolbaşı, N. Ç. (2012). "Türkiye Lojistik Sektöründe Denizyolu- Demiryolu Entegrasyon Sürecinin İncelenmesi". *Sakarya İktisat Dergisi*, 1(2): 1-25.
- Saraç, A. (2006). *Bölgesel Kalkınma Modelleri ve Güneydoğu Anadolu Projesi (GAP)*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Adnan Menderes Üniversitesi, Aydın.
- Sarıhan, Z. (2011). *Yerel İktisadi Kalkınma Bağlamında Kalkınma Ajanslarının Rolü ve Türkiye Uygulamaları*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Karamanoğlu Mehmet Bey Üniversitesi, Karaman.
- Seggie, F. N. ve Bayyurt, Y. (2021). *Nitel Araştırma Yöntem, Teknik, Analiz ve Yaklaşımları*. Anı Yayıncılık, Ankara.
- Sentana, E., Gonzales, R. ve Lopis J., Gasco, J. (2016). "The Social Profitability Of Business Incubators: A Measurement Proposal". *Entrepreneurship & Regional Development An International Journal*.
- Sesli, E. (2009). *Limana Özelleştirmeleri Sürecinde ve Sonrasında Rekabet*. Rekabet Kurumu Uzmanlık Tezleri Serisi No:89, Rekabet Kurumu.
- Sevinç, H. (2011). "Bölgesel Kalkınma Sorunsalı: Türkiye’de Uygulanan Bölgesel Kalkınma Politikaları". *Girişimcilik ve Kalkınma Dergisi*, 6(2).
- Skaleyen, Q., Chen, S. L. ve Cahoon, S. (2017). "The Strategic Role Of Ports In Regional Development: Conceptualising The Experience From Australia". *Maritime Policy & Management*.

- Song, L. ve Geenhuizen, M. (2014). "Port İnfrastructure Investment And Regional Economic Growth İn China: Panel Evidence İn Port Regions And Provinces". *Transport Policy*. 36: 173-183.
- Soytekin, T. ve Koçer, S. (2015). "Türkiye'deki Bölgesel Kalkınma Ajansları'nın Bölge Tanıtımındaki Rolü: Doğu Marmara Kalkınma Ajansı (Marka) Üzerine Bir Araştırma". *E-Journal of Intermedia*, 2(1): 95-221.
- Stevens, L. C. E. ve Vis, I. F. A. (2015). "Port Supply Chain İntegration: Analyzing Biofuel Supply Chains". *Maritime Policy & Management: The Flagship Journal Of International Shipping And Port Research*.
- Sungur, O. ve Keskin, H. (2009). "Coğrafi Yakınlık Hala Önemli Mi? Yerel İnovasyon Modellerinden Çok-Yerelli Bilgi Dinamiklerine Dönüşüm". *Alanya İşletme Fakültesi Dergisi*, 1 (2): 107-131.
- Suykens, F. (1989). "The City and Its Port-an Ec onomic Appraisal". *Geoforum*, 20(4): 437-445.
- Şahin, D. (2008). *Yönetimin Bölgesel Kalkınma Sorunlarına Uyumunun Sağlanması Bağlamında Kalkınma Ajanslarının Rolü*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tez Projesi, Ankara Üniversitesi, Ankara.
- Şaşmaz, M. ve Yayla, Y. (2018). "Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımlarının Ekonomik Kalkınma Üzerindeki Etkisi: OECD Ülkeleri Örneği". *Hitit Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 11 (1): 359-374.
- Şengönül, G. (2009). *Liman İşletmeciliğinde Bilgi Sistemi Uygulamalarının Analizi*. Yüksek Lisans Tezi. Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.
- Şirin, E. (2007). *Kıyı Yapılarında Farklı Üç Uygulamanın (Kesonlu, Yüzer, Kazıklı Sistem) Çevresel Etkilerinin Değerlendirilmesi*, Yüksek Lisans Tezi. Selçuk Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Konya.
- Şiriner, İ. ve Doğru, Y. (2005). "Türkiye Ekonomisinin Büyüme Dinamikleri Üzerine Bir Değerlendirme". *Yönetim Bilimleri Dergisi*, 3 (2): 163-182.
- Takım, A. (2010). "Türkiye'de Bölgesel Kalkınma Planlarının İktisat Politikalarının Performansına Etkisi: Zonguldak- Bartın Ve Karabük Örneği." *E-Journal of New World Sciences Academy*, 5(3): 259-275.
- Taneja, P., Vellinga, T., Schuylenburg, M. (2012). "Ports and İnnovation". Proceedings of the World Conference on Transport Research Society, *Maritime Transport and Ports*, Antwerp, Belgium.

- Tanyaş, M. (2015). *İstanbul Lojistik Sektör Analiz Raporu*. Müstakil Sanayici ve İş adamları Derneği Araştırma Raporları, 95, İstanbul.
- Taşcı, K., Akpınar, R. ve Özsan, M. E. (2011). *Teoride ve Uygulamada Bölgesel Kalkınma Politikaları*. Ekin Yayınevi, Bursa.
- Taştekin, A. (2007). *Avrupa Birliği'nde Bölgeselleşme Politikaları ve Türkiye'de Bölgesel Stratejiler*. Doktora Tezi. Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.
- Tatar, V., Özer, M.B. ve Kartal, A. (2019). "Deniz Taşımacılığı ve Limanların Ekonomik Etkileri: Hopa Limanı Analizi". *Avrasya Sosyal ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi (ASEAD)*, 6(5): 138-150.
- TC. Ticaret Bakanlığı (2021). <https://ticaret.gov.tr/istatistikler/dis-ticaret-istatistikleri>, (erişim tarihi:12.03.2021-21.05.2025).
- TCDD Genel Müdürlüğü Limanlar Dairesi Başkanlığı (2011). *TCDD ve Limancılık*. Cmsproject Yayıncılık, Ankara.
- TDK (2020). <https://sozluk.gov.tr/>, (erişim tarihi: 03.01.2020).
- Tekbaş, D. (1999). *Limanların Ülke Kalkınmasındaki Rolü*. Yüksek Lisans Tezi. İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Tekeli, İ. (1981). "Dört Plan Döneminde Bölgesel Politikalar ve Ekonomik Gelişmenin Mekânsal Farklılaşması". *ODTÜ Gelişme Dergisi*, Planlama Özel Sayısı: 369-389.
- Tekin, A. (2011). "Küreselleşen Dünyada Bölgesel Kalkınma Dinamikleri, Kamu Politikaları ve Bölgesel Kalkınma Ajansları". *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, (29): 37-48.
- TOBB (1989). *Kalkınmada Öncelikli Yörelere ve Bölgesel Gelişme İçin Bir Model*, TOBB Ankara.
- Tongzon J. L. (1995). "Determinants Of Port Performance And Efficiency". *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 29(3): 245-252.
- Tongzon, J.L. ve Heng, W. (2005). "Port Privatization, Efficiency And Competitiveness: Some Empirical Evidence From Container Ports (Terminals)". *Transportation Research Part A*, 39: 405-424.
- Tunçkan, E. (2008). "Endüstrileşme Olgusu ve Endüstriyel Reklamcılık". *Selçuk İletişim Dergisi*. 5(2): 113-120.
- Tutar, E., Tutar, F. ve Yetişen, H. (2009). "Türkiye'de Lojistik Sektörünün Gelişmişlik Düzeyinin Seçilmiş AB Ülkeleri (Romanya ve Macaristan) İle Karşılaştırmalı Bir Analizi". *KMU İİBF Dergisi*, 11(17): 190-216.

- TÜİK (2020). “İşgücü İstatistikleri”. <https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Isgucu-Istatistikleri-2020-37484>, (erişim tarihi: 05.04.2021).
- TÜİK (2020). <https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Adrese-Dayal%20N%C3%BCfus-Kay%20Sistemi-Sonu%20A7lar%20B1-2020-37210&dil=1>, (erişim tarihi: 08.05.2021).
- TÜİK (2020). <https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=D%20nemsel-Gayrisafi-Yurt-%20A7i-Has%20Ila-I-%2087eyrek:-Ocak---Mart,-2021-37181&dil=1>, (erişim tarihi: 08.05.2021).
- TÜİK (2010). *Bölgesel Göstergeler TR61 (Antalya, Isparta, Burdur)*, TÜİK.
- Tür, R., Küçükosmanoğlu, A. ve Küçükosmanoğlu, Ö. (2013). “Antalya Limanı Konteyner Trafiğinin Bulanık Sinir Ağı İle Tahmini”. *Dokuz Eylül Üniversitesi, Denizcilik Fakültesi Dergisi*, 5(2).
- Türkay, M. (1995). “Gelişme İktisadının Bir Disiplin Olarak Ortaya Çıkması”. T. İşgüden, F. Ercan ve M. Türkay (Ed.). *Gelişme İktisadi Kuram-Eleştiri-Yorum*, Beta Yayıncılık, İstanbul, 112-139.
- UNCTAD. (1992). *United Nations Conference on Trade and Development Secretariat Report of Port Management*.
- UNCTAD. (1999). *United Nations Conference on Trade and Development Secretariat Report of Port Management*.
- UTİKAD. (2019). “Lojistik Sektör Raporu 2019”. <https://www.utikad.org.tr>, (erişim tarihi: 20.06.2020).
- Ünsal, E. M. (2007). *İktisadi Büyüme*. İmaj Yayınevi, Ankara.
- Yağar, F. ve Dökme, S. (2018). “Niteliksel Araştırmaların Planlanması: Araştırma Soruları, Örneklem Seçimi, Geçerlik ve Güvenirlik”. *Gazi Sağlık Bilimleri Dergisi*, 3(3): 1-9.
- Yavan, N. (2013). “Küresel Kriz Sonrası Bölgesel Kalkınma Politikalarında Yeni Yaklaşımlar: Dünya Bankası, Avrupa Birliği ve OECD'nin Yaklaşımları”. *Coğrafyacılar Derneği Yıllık Kongresi Bildiriler Kitabı*, Coğrafyacılar Derneği Yayınları, İstanbul, 520-534.
- Yavilioğlu, C. (2002).” Geri Kalmışlık Olgusu ve Ekonomistik Kalkınma Teorileri (Eleştirel Bir Yaklaşım)”. *Cumhuriyet Üniversitesi İktisadi ve İdarî Bilimler Dergisi*, 3(2): 49–70.
- Yayar, R. ve Demir, Y. (2012). “Bölgesel Kalkınma ve Yatırım Teşvikleri: Tokat İlinde Bir Uygulama”. *Erciyes Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, (39): 119-146.

- Yang, J. ve Lee, H. (1997). "An AHP Decision Model For Facility Location Selection". *Facilities*, 15(9/10): 241-254.
- Yercan, H. F. (1996). *Liman işletmeciliği ve Yönetimi*. Mersin Deniz Ticaret Odası, Mersin.
- Yıldırım, M. U. (2018). *Liman Hizmet Tarifelerinin Dünyadaki Uygulamalarının İncelenmesi ve Türkiye Açısından Değerlendirilmesi*. Denizcilik Uzmanlığı Tezi. Deniz ve İç sular Düzenleme Genel Müdürlüğü, Ankara.
- Yıldırım, A. ve Şimşek, H. (2018). *Sosyal Bilimlerde Nitel Araştırma Yöntemleri*. Seçkin Yayınevi, Ankara.
- Yılmaz, B. (2011). "Bölgesel Politikaların Tarihsel Gelişimi ve Yeni Bir Model Olarak Kalkınma Ajansları". *Akademik Fener Dergisi*, 29-41.
- Yılmaz, F. (2019). "Mekânsal Anlamda Lojistik Merkez Kavramı ve Hadımköy Lojistik Merkezi". *Kent Akademisi, Kent Kültürü ve Yönetimi Hakemli Elektronik Dergisi*, 12(1): 186-199.
- Yiğit, S. (2014). "Kümelenme Teorisi: Kavramsal Bir Çerçeve". *Osmangazi Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 9 (3): 107-128.
- Yollu, A. (2009). *Kalite Standartlarının Örnek Bir Liman İşletmesine Uygulanması ve İyileştirme İçin Öneriler*. Yüksek Lisans Tezi. İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Yudhistira, M.H. ve Sofiyandi, Y. (2017). "Seaport Status, Port Access, And Regional Economic Development İn Indonesia". *Marit Econ Logist*, (20): 549–568.
- Yüksel, Y. ve Çevik, Ö. (2010). *Liman Mühendisliği*, BETA Yayınevi.

## EK 1- LİMAN İÇİ KATILIMCI GÖRÜŞME FORMU

### 1. Kısaca kendinizden bahsedebilir misiniz?

- i. Görev aldığınız pozisyon nedir?
- ii. Sektördeki deneyim süreniz nedir?
- iii. Eğitim düzeyiniz nedir?

*Aşağıda belirtilen sorular liman ve bölge ilişkisi hakkında bilgi almaya yöneliktir.*

2. Lütfen, limanınızın yerleşik olduğu bölge ile ilişkisini açıklayınız. Limanınızın üstlendiği hangi faaliyetler bölgeye ve bölgesel kalkınmaya katkı sağlamaktadır?

*Aşağıda belirtilen sorular bölgesel kalkınma ve liman ilişkisi hakkında bilgi almaya yöneliktir.*

3. Liman bölgesel kalkınma programlarına dahil mi? Bölgesel kalkınma planlarının etkili olduğunu düşünüyor musunuz?
4. Bölgenizde bölgesel kalkınma için gerekli faktörler / itici güçler nelerdir?

*Aşağıda belirtilen sorular limanların güncel sorunları hakkında bilgi almaya yöneliktir.*

5. Limanınızın günlük operasyonlarında ve yönetiminde karşılaştığı sorunlar / darboğazlar nelerdir? Liman gelişiminizi etkileyebilecek bölgesel fırsatlar ve kısıtlamalar var mı?

*Aşağıda belirtilen sorular limanların bölgesel aktörle etkileşimde proaktifliği hakkında bilgi almaya yöneliktir.*

6. Liman, ortak veya çok paydaşlı girişimler aracılığıyla bölgesel işletmelere katılıyor mu? Nasıl?
7. Limanınız bölge ve bununla ilgili konular hakkında bilgi üretme, toplama ve paylaşma ile ilgileniyor mu? Bölgesel bir limanın bu tür faaliyetlere dahil olması mümkün müdür?

*Aşağıda belirtilen sorular limanların ve inovasyon hakkında bilgi almaya yöneliktir.*

8. Bir liman, bölgesel inovasyon sistemlerinde yenilikçi fikirler üretmeye nasıl katkı sağlayabilir?
9. Bölgesel bir liman, bölgesel rekabet avantajları oluşturmak için bölgesel yenilik sistemlerinde bir ağ lideri olabilir mi?



## EK 2- LİMAN DIŞI KATILIMCI GÖRÜŞME FORMU

### 1. Firmanız hakkında genel bilgiler verebilir misiniz?

- i. Görev aldığınız pozisyon nedir?
- ii. Sektördeki deneyim süreniz nedir?
- iii. Eğitim düzeyiniz nedir?
- iv. İşletmenizin faaliyette bulunduğu sektör nedir ve kaç yılından beri bu sektörde faaliyet göstermektedir?
- v. Faaliyet kapsamınız nedir? (Bölgesel/ulusal/uluslararası/dünya ölçeğinde)
- vi. İşletmenizdeki toplam çalışan sayısı nedir?

*Aşağıda belirtilen sorular liman ve bölge ilişkisi hakkında bilgi almaya yöneliktir.*

2. Etkileşimde bulunduğunuz Antalya limanı bölgeye ve bölgesel kalkınmaya katkıda bulunan hangi faaliyetleri yürütmektedir?

*Aşağıda belirtilen soru bölgesel kalkınma ve liman ilişkisi hakkında bilgi almaya yöneliktir.*

3. Bölgenizde bölgesel kalkınma için gerekli olan faktörler / itici güçler nelerdir?

*Aşağıda belirtilen soru limanların güncel sorunları hakkında bilgi almaya yöneliktir.*

4. Limandan hizmet alırken karşılaştığınız sorunlar nelerdir? Limanın gelişimini etkileyebilecek bölgesel fırsatlar ve kısıtlamalar var mı?

*Aşağıda belirtilen sorular limanların bölgesel aktörlerle etkileşimde proaktifliği hakkında bilgi almaya yöneliktir.*

5. Liman, ortak veya çok paydaşlı girişimler aracılığıyla bölgesel işletmelere katılabilir mi? Nasıl?
6. Bölgenizdeki liman bölge hakkında bilgi üretme, toplama ve paylaşma ile ilgileniyor mu? Nasıl?

*Aşağıda belirtilen sorular limanların ve inovasyon hakkında bilgi almaya yöneliktir.*

7. Liman, bölgesel bir inovasyon sisteminde yenilikçi fikirler üretmeye nasıl katkı sağlayabilir?
8. Liman, bölgesel rekabet avantajları oluşturmak için bölgesel bir inovasyon sisteminde ağ lideri olabilir mi?

## ÖZGEÇMİŞ

<b>Adı ve SOYADI</b>	Keziban DEMİRDAL
<b>Doğum Yeri – Tarihi</b>	Burdur – 23.10.1994
<b>EĞİTİM DURUMU</b>	
<b>Mezun Olduğu Lise</b>	Necati Topay Anadolu Ticaret Meslek Lisesi
<b>Lisans Diploması</b>	Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi Zeliha Tolunay Uygulamalı Teknoloji ve İşletmecilik Yüksekokulu, Uluslararası Ticaret Anadolu Üniversitesi İktisat Fakültesi, İktisat
<b>Yabancı Dil / Diller</b>	İngilizce
<b>İŞ DENEYİMİ</b>	
<b>Çalıştığı Kurumlar</b>	HAVAŞ – Yolcu Hizmetleri Memuru Akev Üniversitesi – Araştırma Görevlisi
<b>E-Posta</b>	keziban.ozcelik@akev.edu.tr