



# BÖLGESEL KALKINMADA DIŞ TİCARET VE LOJİSTİĞİN ROLÜ: BATI KARADENİZ BÖLGESİ ÜZERİNE BİR ARAŐTIRMA

**Yrd. Doç. Dr. Hasan Uygurtürk<sup>1</sup>**  
**Yrd. Doç. Dr. Hakan Vargün<sup>2</sup>**

## Özet

Dış ticaret ÷lke ekonomilerinin geliŐiminde büyük önem taŐıymaktadır. Dış ticarete önemli etkenlerin başında ise lojistik imkanlarının varlığı, söz konusu imkanlara ulaşımın ekonomik ve kolay olması gelmektedir. Türkiye sahip olduğu dünya üzerindeki coğrafi konumu nedeniyle hem dış ticaret hem de lojistik alanında önemli bir avantaja sahiptir. Türkiye'deki bölgeler de ise farklı ekonomik donanımlar ve lojistik imkanlar bulunmaktadır. Söz konusu donanım ve imkanlar uluslararası pazarlara farklı düzeylerde bütünleşme sağlamaktadır. Bu çalışmada Batı Karadeniz Bölgesinin dış ticaret ve lojistik açosından durumu ele alınmış ve bölgesel kalkınmada söz konusu unsurların rolü ortaya konmaya çalışılmıştır. Bölgede demir-çelik fabrikalarının ve tüm ulaşım imkanlarının var olması bölgeyi dış ticaret ve lojistikte önemli bir konuma getirmektedir.

## Anahtar Kelimeler:

Batı Karadeniz Bölgesi, Dış Ticaret, Lojistik.

---

1 Yrd. Doç. Dr., Karabük Üniversitesi İŐletme Fakültesi GiriŐimcilik Bölümü, Demirçelik Kampüsü, 78050, Karabük / Türkiye. E-posta: ha\_uygurturk@yahoo.com

2 Yrd. Doç. Dr., Karabük Üniversitesi İŐletme Fakültesi Uluslararası İŐletmecilik Bölümü, Demirçelik Kampüsü, 78050, Karabük / Türkiye. E-posta: hakanvargun@gmail.com

## **THE ROLE OF FOREIGN TRADE AND LOGISTICS IN REGIONAL DEVELOPMENT: A RESEARCH ON THE WESTERN BLACK SEA REGION**

### **Abstract**

Foreign trade is of great importance for the development of national economies. The existence of logistic facilities and accessing to these facilities economically and easily come at the beginning of the important factors in foreign trade. Turkey has had a significant advantage in both foreign trade and logistics due to its geographical position on the world. Regions in Turkey have different economic equipment and logistics opportunities. In such equipment and facilities provide different levels of integration into the international market. In this study, the situation in terms of foreign trade and logistics of the Western Black Sea region are discussed and it has tried to determine the role of these factors in regional development. The existence of iron-steel factories and all transportation facilities in the region makes the region important.

### **Keywords:**

Western Black Sea Region, Foreign Trade, Logistics.



## Giriş

Bir ülkenin diğer ülkelere mal satmasını ve diğer ülkelerden mal satın almasını ifade eden dış ticaret kavramı önemli ekonomik faaliyetlerin başında gelmektedir. Ülke ekonomilerinin kalkınmalarında hayati rol oynayan dış ticaret sadece işletmeleri değil sektörleri ve ulusal ekonomiyi derinden etkileyebilme gücüne sahiptir. Dolayısıyla bir ülkenin sahip olduğu dış ticaret yapısı o ülkenin ekonomik gelişmişlik düzeyinin de bir göstergesi sayılmaktadır.

Gelişen teknolojiyle birlikte iletişim ve ulaşım alanında yaşanan değişimler iç pazarların cazibelerini yitirmelerine ve dış ticaret hacminin büyümesine neden olmuştur. Hacmiyle birlikte önemi de artan dış ticaret günümüzde işletmelerin karlılıklarını artırabilmelerinde, etkin ve verimli faaliyet göstermelerinde motive edici itici bir güç konumuna gelmiştir. Dış ticaretin gelişimiyle birlikte giderek artan hızda gerçekleşen küreselleşme, rekabeti, işletmelerin kendi bölgelerinden, ülkelerinden çıkartıp uluslararası bir ortama taşımıştır.

Ticaretin ve rekabetin uluslararası bir boyuta taşınmasıyla birlikte teknolojide yaşanan yenilikler ve müşteri ihtiyaçlarında görülen sürekli değişimler işletmeleri daha fazla rekabetçi bir yapıya dönüştürmüştür. Bu durum işletmelerin daha çok müşteriye ulaşma, müşteri bağlılığını arttırma, tedarik ve pazarlama maliyetlerini azaltma ve mamul teslimatını zamanında yapma gibi çabalarını da arttırmıştır. Yeni rekabet ortamının belirleyicileri olan bu çabalar işletmelerin lojistik faaliyetlerinden daha fazla yararlanmalarına zemin hazırlamıştır. Lojistik faaliyetlerinin taşımacılıktan öte tedarik sürecinden başlanarak tüketicilere kadar uzanan çok boyutlu bir faaliyetler bütünü olması nedeniyle bu faaliyetlerin etkin bir şekilde yönetilmesi stratejik rekabet üstünlüğü açısından son derece önemlidir.

Bu çalışmada ülkemizin önemli ve stratejik konumlu bölgelerinden biri durumunda bulunan Batı Karadeniz Bölgesinin dış ticaret ve lojistik açısından durumu ele alınmış ve bölgesel kalkınmada söz konusu unsurların rolü ortaya konmaya çalışılmıştır. Bu doğrultuda bölge sınırları içerisinde yer alan iller (Bolu, Kastamonu, Sinop, Zonguldak, Bartın, Karabük ve Düzce) araştırmanın odak noktasını oluşturmuştur. Bölgenin Türkiye dış ticaretinin çok büyük bir bölümünü gerçekleştiren Marmara bölgesiyle sınır komşusu olması, demir-çelik fabrikalarının bölgede yer alıyor olması ve deniz, hava, kara ve demiryollarının tümünün bölge içinde var olması bölgeyi dış ticaret ve lojistikte dikkat çekici bir konuma yükseltmektedir.

### 1) Batı Karadeniz Bölgesinin Genel Yapısı

Batı Karadeniz Bölgesi Bolu, Kastamonu, Sinop, Zonguldak, Bartın, Karabük ve Düzce olmak üzere toplam 7 ilden oluşmaktadır. Bölgede madencilik, demir-çelik, tersanecilik, kereste, gıda ve tekstil başta olmak üzere birçok sektörde faaliyet gösteren işletmeler bulunmaktadır. Batı Karadeniz Bölgesi, Karadeniz'e kıyısı bulunan birçok ülke ile önemli bir ticari potansiyele sahip bulunmaktadır. Özellikle Asya kıtası ile Avrupa kıtası arasında bir transit geçiş sağlaması ve Orta Asya ile Orta Doğu'ya geçişlerde bir hat oluşturması bölgeyi stratejik açıdan önemli bir konuma getirmiştir. Ayrıca bölgenin enerji boru hatlarının

geçiş güzergahında olması ve enerji kaynaklarına yakın olması diğer ülkelerle olan enerji ve ticaret bağlantılarında belirleyici rol oynamaktadır (BAKKA, 2010:52).

Batı Karadeniz Bölgesinin Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi'ne (ADNKS) göre bölge illeri bazında yıllara göre nüfus dağılımı Tablo 1'de yer almaktadır.

**Tablo 1: Batı Karadeniz Bölgesinin İller Bazında Yıllara Göre Nüfusu**

<b>Bölge İlleri</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>
Bolu	271.208	276.506	281.080	283.496	284.789
Kastamonu	361.222	359.759	359.808	368.093	368.907
Sinop	202.740	203.027	201.311	204.568	204.526
Zonguldak	619.703	612.406	606.527	601.567	598.796
Bartın	187.758	187.291	188.436	189.139	189.405
Karabük	227.610	219.728	225.145	230.251	231.333
Düzce	338.188	342.146	346.493	351.509	355.549
<b>Bölge Toplam Nüfusu</b>	<b>2.208.429</b>	<b>2.200.863</b>	<b>2.208.800</b>	<b>2.228.623</b>	<b>2.233.305</b>

**Kaynak:** TÜİK. (2015a), "Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi", <http://www.tuik.gov.tr>, (Erişim Tarihi: 12.06.2015).

Tablo 1'deki bilgilerden Batı Karadeniz Bölgesi içinde nüfus yoğunluğunun en fazla olduğu ilin Zonguldak, nüfus yoğunluğunun en az olduğu ilin ise Bartın olduğu anlaşılmaktadır. Bölgede Zonguldak ilinin en fazla nüfusa sahip olmasına karşın son 5 yıllık dönemde bu ilde nüfusun sürekli azaldığı ve diğer illerin ise nüfuslarının arttığını söylemek mümkündür.

## 2) Dış Ticaret Kavramı ve Batı Karadeniz Bölgesinin Dış Ticareti

Bağımsız ülkeler arasında gerçekleştirilen mal, hizmet, sermaye ve fikri mülkiyet hakları ticaretinin tümü olarak tanımlanabilen dış ticaret kavramı, en dar anlamda ise ithalat ve ihracat faaliyeti olarak tanımlanabilir (Gültekin, 2011:31). Ülkelerin mal ve hizmet üretimi yönünden yetersiz bir durumda olması, ülkeler arasında dış ticaret yapılmasının en temel nedenini oluşturmaktadır. Doğal kaynakların yeryüzünde dengeli bir şekilde dağılmaması da dış ticaret için bir gerekçe oluşturmaktadır. Buna göre doğal kaynak bakımından zengin ülkeler, söz konusu ürün fazlalarını ihracat yolu ile diğer ülkelere satarken, doğal kaynak yönünden fakir olan ülkeler ise ihtiyaçları olan ürünleri ithalat yoluyla tedarik etmektedirler. Ayrıca üretim tekniklerinin bilinmemesi veya üretim tekniklerini uygulayacak kapasitede insan gücünün bulunmaması da ülkeler arasındaki dış ticaretin gelişmesinde etkili olmaktadır (Hepaktan ve Çınar, 2011:118). Dış ticaret hacmini yüksek olması ülkelerin döviz girdilerinin çoğalmasına, yatırımların hızlanmasına ve istihdamın artmasına önemli katkılarda bulunur. Ayrıca ulusal sınırlar dışında faaliyet gösteren işletmeler, yurtdışında ekonominin krize girdiği dönemlerde, yurtdışında faaliyetlerini aksamadan sürdürebilirler (Çatal, 2007:340).

Dünya ekonomisinde önemli bir yer tutan dış ticaret faaliyetleri, gelişmekte olan ekono-



miler sınıfında yer alan Türkiye ekonomisinin temel yapı taşlarından biri konumunda bulunmaktadır.

Türkiye ekonomisinde 24 Ocak 1980 kararları ile birlikte ihracata dönük /dışa açık büyüme, ekonomi politikalarının temelini oluşturmuştur. Bu sayede ekonomik yapı, içe dönük, gümrük vergileriyle korunan bir tüketim sanayisinden, dışa dönük üretim mallarına ağırlık veren uluslararası pazarlarda rekabeti esas alan bir şekle dönüşmüştür (Adıgüzel, 2013:7). 1980'li yıllarda büyük bir ivme kazanan Türkiye'nin dış ticareti aynı gelişmeyi 2000'li yıllarda da sürdürmüştür. Dünya'da 2013 yılında 16.669 milyar USD tutarında ihracat ve 16.886 milyar USD tutarında ithalat gerçekleşirken, Türkiye 151,8 milyar USD'lik ihracat ve 251,7 milyar USD'lik ithalat rakamlarına ulaşmıştır (Worldbank, 2015; TÜİK, 2014a:1).

Türkiye ekonomisinin küreselleşme dinamiklerinin etkisinde diğer ülke ekonomileri ile artan bütünleşmesi bölgesel düzeyde farklılıklar arz etmektedir. İllerin ve bölgelerin küresel ekonomiyle bütünleşmesinde dış ticaret temel rol oynamakla birlikte, illerin ve bölgelerin sahip oldukları ekonomik donanımlarına bağlı olarak bu bütünleşme farklı düzeylerde gelişmektedir (Dağdemir, 2013:19). Marmara Bölgesi'nin başını çektiği Türkiye dış ticaretinde, çalışmanın odak noktasını oluşturan Batı Karadeniz Bölgesi'nin durumu aşağıda yer almaktadır.

**Tablo 2: Batı Karadeniz Bölgesinde Yer Alan İllerin 2011-2014 Dönemi İthalat Rakamları (Bin USD)**

İller	2011	Bölge Toplamı İçindeki Payı (%)	2012	Bölge Toplamı İçindeki Payı (%)	2013	Bölge Toplamı İçindeki Payı (%)	2014	Bölge Toplamı İçindeki Payı (%)
Bolu	144.169	0,064	179.394	0,087	214.136	0,097	195.212	0,090
Kastamonu	32.387	0,014	29.571	0,014	56.616	0,026	62.678	0,029
Sinop	4.308	0,002	9.331	0,005	6.001	0,003	6.895	0,003
Zonguldak	1.538.101	0,682	1.256.296	0,610	1.349.667	0,609	1.253.468	0,578
Bartın	14.850	0,007	15.211	0,007	8.957	0,004	9.325	0,004
Karabük	417.982	0,185	482.827	0,235	492.643	0,222	551.628	0,255
Düzce	102.518	0,045	85.588	0,042	89.815	0,040	87.965	0,041
Toplam	2.254.315	1,000	2.058.218	1,000	2.217.835	1,000	2.167.171	1,000

**Kaynak:** TÜİK. (2015b), "Dış Ticaret İstatistikleri", [http://www.tuik.gov.tr/PreTablo.do?alt\\_id=1046](http://www.tuik.gov.tr/PreTablo.do?alt_id=1046), (Erişim Tarihi: 05.04.2015).

Tablo 2 incelendiğinde Bolu ilinin ithalat rakamlarının 2011-2014 döneminde son yıl hariç artış gösterdiği anlaşılmaktadır. 2011 yılında 144.169 bin USD olan ithalat rakamı 2014 yılına kadar artış eğilimi göstermiş ve 2013 yılında 214.136 bin USD tutarına ulaşmıştır. Söz konusu ithalat artışı Bolu ilinin 2011 yılında %6,4 olan bölge toplamı içindeki ithalat payını 2013 yılında %9,7 seviyesine çıkarmıştır. 2014 yılında ise ilin ithalat tutarı ve bölge

içindeki payı bir önceki yıla kıyasla azalış sergilemiştir. Kastamonu ilinin ithalat rakamları ise 2012 yılı hariç diğer yıllarda bir önceki yıla göre artış göstermiş ve 2014 yılında 62.678 bin USD olarak gerçekleşmiştir. Kastamonu'nun bölgenin toplam ithalat içindeki payında genel olarak bir değişiklik yaşanmamış ve il 2011 ve 2012 yıllarında %1, 2013 ve 2014 yıllarında da yaklaşık %3 seviyesinde düşük bir paya sahip olmuştur. Sinop 2011-2014 döneminde Batı Karadeniz Bölgesi içindeki iller arasında en düşük ithalat rakamlarına sahip olmuştur. Düzenli bir seyir takip etmeyen Sinop ili ithalat rakamları analiz döneminde bölge ithalat toplamı içinde %1'in altında değişen oranlara sahip olmuştur. Tablo 2'deki rakamlara göre bölgenin en büyük ithalatçısı konumunda Zonguldak ili bulunmaktadır. Bölge ithalatının 2011 yılında %68,2'sini gerçekleştiren Zonguldak, 2014 yılında bölgenin toplam ithalatının %57,8'ini gerçekleştirmiştir. 2011-2014 dönemindeki rakam ve oranlar Zonguldak'ın genel olarak ithalatının azaldığını göstermektedir. Bartın ili Sinop dan sonra bölgede en düşük ithalat rakamlarına sahip olan ikinci il konumunda bulunmaktadır. Bartın ilinin bölge ithalatındaki payı Sinop ilininkine benzer şekilde analiz döneminde %1'in altında gerçekleşmiştir. Karabük, Zonguldak'tan sonra bölgede ithalat sıralamasında ikinci sırada yer almaktadır. Karabük'ün ithalatı 2011-2014 döneminde artış göstermiş ve 2011 yılında %18,5 olan payı 2014 yılında %25,5'e yükselmiştir. Düzce'nin 2011-2014 döneminde ithalat rakamları dalgalı bir seyir izlemekle birlikte, ilin bölge ithalatı içindeki payı %4 civarında gerçekleşmiştir. Tablo 2'deki bilgilerden Batı Karadeniz Bölgesi içinde ithalatın 2011, 2012, 2013 ve 2014 yıllarında sırasıyla %86,7, %84,5, %83,1 ve %83,3 gibi çok büyük bir kısmının Zonguldak ve Karabük illeri tarafından gerçekleştirildiği anlaşılmaktadır.

**Tablo 3: Batı Karadeniz Bölgesinde Yer Alan İllerin 2011-2014 Dönemi İhracat Rakamları (Bin USD)**

İller	2011	Bölge Toplamı İçindeki Payı (%)	2012	Bölge Toplamı İçindeki Payı (%)	2013	Bölge Toplamı İçindeki Payı (%)	2014	Bölge Toplamı İçindeki Payı (%)
Bolu	90.754	0,101	99.645	0,134	155.946	0,155	177.563	0,165
Kastamonu	29.210	0,032	30.383	0,041	129.425	0,129	43.457	0,040
Sinop	25.436	0,028	27.305	0,037	31.314	0,031	25.829	0,024
Zonguldak	435.570	0,483	321.158	0,43	312.925	0,312	423.259	0,394
Bartın	20.625	0,023	14.116	0,019	20.314	0,020	11.176	0,010
Karabük	224.020	0,248	167.424	0,224	258.722	0,258	296.651	0,276
Düzce	76.708	0,085	86.258	0,116	95.641	0,095	95.106	0,089
Toplam	902.323	1,000	746.289	1,000	1.004.287	1,000	1.073.041	1,000

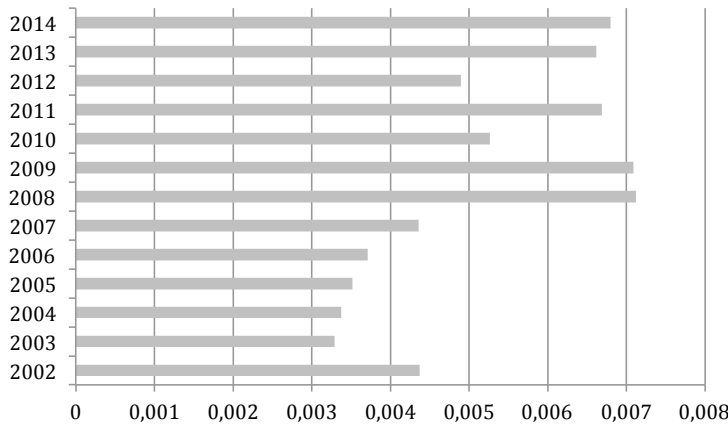
**Kaynak:** TÜİK. (2015b), "Dış Ticaret İstatistikleri", [http://www.tuik.gov.tr/PreTablo.do?alt\\_id=1046](http://www.tuik.gov.tr/PreTablo.do?alt_id=1046), (Erişim Tarihi: 05.04.2015).

Tablo 3'de yer alan bilgilere göre Bolu 2011 yılında 90.754 bin USD ile bölge ihracatında %10,1'lik paya sahip olurken, 2014 yılında 177.563 bin USD ile %16,5'lik paya sahip olmuştur. Analiz dönemindeki diğer yıllarda da sürekli artış gösteren ihracat rakamlarına



sahip olan il son yıllarda bölgenin önemli ihracat merkezlerinden biri konumuna gelmiştir. Tablo 3'deki bir başka önemli gelişme ise Kastamonu tarafından gerçekleştirilmiştir. Kastamonu 2013 yılında gerçekleştirdiği 129.425 bin USD'lik ihracat ile bölge ihracatında %12,9'luk bir pay elde etmiştir. 2011 yılında ilin bölge ihracatındaki payının %3,2 olduğu dikkate alınacak olursa söz konusu durumun önemi daha iyi ortaya çıkmaktadır. Ancak 2014 yılında Kastamonu'nun ihracatında yaşanan önemli düşüş ilin toplan bölge ihracatı içindeki payının da azalmasına neden olmuştur. Bölgedeki bir başka il olan Sinop ise 2011 yılından itibaren ihracat tutarını artırmış olsa da ilin ihracatı analiz döneminde bölge toplamı içinde %2-4 aralığında değişen değerler elde etmiştir. Bölgenin ithalatında ilk sırada yer alan Zonguldak ihracat rakamları bakımından da ilk sırada yer almaktadır. Zonguldak'ın ihracatı 2011 yılında 435.570 bin USD olarak gerçekleşmiş ve bölge toplamı içinde %48,3'lük bir paya sahip olmuştur. 2014 yılında ise ilin ihracatının bölge toplamı içindeki payı %39,4'e gerilemiştir. Söz konusu değerler Zonguldak'ın bölgedeki en önemli ihracatçı il olma ünvanını sürdürmesini sağlamış olsa da ilerleyen dönemde Zonguldak'ın bu ünvanını kaybedebileceğinin sinyalini de vermektedir. Bölgede yer alan Bartın'ın ise 2011-2014 döneminde ihracat rakamları dalgalı bir seyir izlemekle birlikte, ilin bölge ihracatı içindeki payı analiz döneminde genel olarak %2 seviyesinde gerçekleşmiştir. Karabük, Zonguldak'tan sonra bölgede ithalat sıralamasında olduğu gibi ihracat sıralamasında da ikinci sırada yer almaktadır. Karabük'ün ihracatı 2011-2014 döneminde genel olarak dalgalı bir seyir izlemiş ve bölge ihracatı içinde %22-28 aralığında değişen değerler elde etmiştir. Bölgede ihracat rakamları önemli düzeyde olan illerden biri de Düzce'dir. Düzce'nin rakamsal olarak ihracat tutarları 2011-2014 döneminde artış gösterse de bölge ihracat toplamı içindeki payı genel olarak %8-11 civarında gerçekleşmiştir.

### Grafik 1: 2002-2014 Dönemindeki Batı Karadeniz Bölgesi İhracatının Türkiye İhracatındaki Payı



**Kaynak:** TÜİK. (2015b), "Dış Ticaret İstatistikleri", [http://www.tuik.gov.tr/PreTablo.do?alt\\_id=1046](http://www.tuik.gov.tr/PreTablo.do?alt_id=1046), (Erişim Tarihi: 05.04.2015).

Grafik 1'de, Batı Karadeniz Bölgesi'nin toplam ihracat içindeki payının 2002-2014 dönemindeki gelişimi yer almaktadır. Grafik 1'deki değerler dikkate alındığında Batı Karadeniz Bölgesi'nin gerçekleştirdiği ihracatın Türkiye ihracatına katkısının oldukça sınırlı

olduğu görülmektedir. 2003-2008 döneminde ihracatta artış eğilimi gerçekleşmiş olsa da, bölge ihracatı Türkiye ihracatı içinde oldukça küçük bir paya sahiptir. 2008 yılında en yüksek değere ulaşan bölge ihracatı sonraki yıllarda dalgalı bir seyir izlemiştir. 2012 yılından sonra tekrar yükselişe geçen bölge ihracat oranı 2014 yılında 2008 yılındaki zirveye yakın bir değer elde etmiştir. Son yıllardaki ihracat oranındaki artış eğilimi bölge ekonomisinin büyümesinin bir göstergesi olarak kabul edilebilir.

**Tablo 4: Batı Karadeniz Bölgesinde Yer Alan İllerin 2011-2014 Dönemi Dış Ticaret Dengeleri (Bin USD) ve İhracat/İthalat Karşılama Oranları**

Yıllar	2011		2012		2013		2014	
	Dış Ticaret Dengesi	İhracat/İthalat Karşılama Oranı	Dış Ticaret Dengesi	İhracat/İthalat Karşılama Oranı	Dış Ticaret Dengesi	İhracat/İthalat Karşılama Oranı	Dış Ticaret Dengesi	İhracat/İthalat Karşılama Oranı
Bolu	-53.415	0,63	-79.749	0,56	-58.190	0,73	-17.649	0,91
Kastamonu	-3.177	0,90	812	1,03	72.809	2,29	-19.221	0,69
Sinop	21.128	5,90	17.974	2,93	25.313	5,22	18.934	3,75
Zonguldak	-1.102.531	0,28	-935.138	0,26	-1.036.742	0,23	-830.209	0,34
Bartın	5.775	1,39	-1.095	0,93	11.357	2,27	1.851	1,20
Karabük	-193.962	0,54	-315.403	0,35	-233.921	0,53	-254.977	0,54
Düzce	-25.810	0,75	670	1,01	5.826	1,06	7141	1,08

**Kaynak:** Tablo 2 ve Tablo 3'deki veriler kullanılarak yazarlarca oluşturulmuştur.

Dış Ticaret dengesi, ihracat ile ithalat tutarı arasındaki farkı ifade etmekte olup, ülkenin dış ticaretten ne yönde ve hangi yoğunlukta etkileneceğine dair güçlü bir gösterge olarak kabul edilmektedir. Eğer ihracat tutarı ithalat tutarından büyük ise "dış ticaret fazlası", tersi durumda ise "dış ticaret açığı" söz konusu olmaktadır.

Bir ekonomide dış ticaretin, özellikle ihracattaki artışın iktisadi büyüme üzerinde önemli olumlu etkileri bulunmaktadır. İhracatın, milli gelir artışı, piyasa genişlemesi, döviz sınırlamalarının ortadan kalkması, yurtiçi etkinliği ve verimliliği artırması, genişletici kamu politikalarının uygulanmasına imkan vermesi ve tasarrufları artırması gibi ekonomi üzerinde olumlu etkileri bulunmaktadır (Uzay, 2000:39). Tablo 4'deki bilgilerden Batı Karadeniz Bölgesindeki illerin dış ticaret dengeleri ile ihracat/ithalat karşılama oranları yer almaktadır. Bu bilgilere göre bölge illerinden sadece Sinop'un 2011-2014 döneminde ki tüm yıllarda dış ticaret fazlası verdiği anlaşılmaktadır. Ayrıca Bartın'ında 2012 yılı hariç diğer analiz dönemi yıllarında ihracat tutarının ithalatından daha yüksek gerçekleştiği tespit edilmiştir. 2011 yılında sadece 2 il (Sinop ve Bartın) dış ticaret fazlası verirken 2013 yılında bu rakam 4'e (Kastamonu, Sinop, Bartın ve Düzce) yükselmiş, 2014 yılında ise 3'e (Sinop, Bartın ve Düzce) düşmüştür. Bolu, Zonguldak ve Karabük 2011-2014 dönemindeki tüm yıllarda dış





ticaret açığı vermiştir. Ancak Bolu'nun yıllar itibariyle dış ticaret dengesinde bir iyileşme gerçekleştiği tablodaki bilgilerden anlaşılmaktadır.

Bölge illerinin ihracat yaptığı ülkelerin başında Amerika Birleşik Devletleri (ABD), Irak, Fas, Libya, Romanya, Kanada, İran, Rusya Federasyonu ve Avrupa ülkeleri gelmektedir. Bölgedeki illerin ithalat yaptığı ülkelerin başında ise Ukrayna, Rusya Federasyonu, ABD, Brezilya ve Avrupa ülkeleri gelmektedir (TİM, 2015; ZTSO, 2014). Batı Karadeniz Bölgesindeki illerden yapılan ithalatın ekonomik faaliyetlere göre dağılımı incelendiğinde madencilik ve taş ocakçılığı ile imalat sektörlerinin ilk sıralarda yer aldığı görülmektedir (TÜİK, 2014b).

**Tablo 5: Batı Karadeniz Bölgesinde Yer Alan İllerin 2013 ve 2014 Yılları İtibariyle İlk 5 Ürün Tipine Göre İhracat Rakamları (Bin USD)**

İller	Ürün Tipi	2013	2014
Bolu	Su ürünleri ve hayvancılık mamulleri	87.494	94.237
	Kimyevi maddeler ve mamulleri	31.163	42.402
	Deri ve deri mamulleri	7.243	8.335
	Ağaç mamülleri ve orman ürünleri	6.746	6.404
	Demir ve demir dışı metaller	4.914	5.931
Kastamonu	Hazırgiyim ve konfeksiyon	24.276	18.271
	Değerli maden ve mücevherat	8.219	11.555
	Maden ve metaller	92.652	6.999
	Ağaç mamülleri ve orman ürünleri	1.251	2.349
	Elektrik - elektronik	2.072	1.167
Sinop	Hazırgiyim ve konfeksiyon	6.065	15.588
	Su ürünleri ve hayvancılık mamulleri	9.455	6.509
	Demir ve demir dışı metaller	2.944	4.447
	Yaş meyve ve sebze	8.883	3.756
	Makine ve aksamları	1.280	2.074
Zonguldak	Çelik	138.086	268.472
	Çimento cam seramik ve toprak ürünleri	46.578	41.525
	Kimyevi maddeler ve mamulleri	21.130	23.589
	Makine ve aksamları	17.332	12.147
	İklimlendirme sanayii	11.221	9.461
Bartın	Ağaç mamülleri ve orman ürünleri	2.429	3.696
	Demir ve demir dışı metaller	1.583	1.993
	Kimyevi maddeler ve mamulleri	1.981	1.455
	Deri ve deri mamulleri	1.271	1.235
	Çimento cam seramik ve toprak ürünleri	1.407	955

İller	Ürün Tipi	2013	2014
Karabük	Çelik	170.641	205.175
	Makine ve aksamları	7.999	8.350
	Hazırgiyim ve konfeksiyon	5.193	5.482
	İklimlendirme sanayii	1.538	1.029
	Elektrik - elektronik	353	592
Düzce	Tekstil ve hammaddeleri	22.974	22.959
	Ağaç mamülleri ve orman ürünleri	27.298	22.515
	İklimlendirme sanayii	14.802	16.719
	Kimyevi maddeler ve mamulleri	8.336	8.661
	Savunma ve havacılık sanayii	16.177	8.229

**Kaynak:** TİM. (2015), "İhracat Rakamları", <http://www.tim.org.tr/tr/ihracat-ihracat-rakamlari-tablolar.html>, (Erişim Tarihi: 06.04.2015).

Tablo 5'deki bilgilere göre Bolu ilinin ihracatında su ürünleri ve hayvancılık mamulleri, Kastamonu ve Sinop illerinin ihracatında hazırgiyim ve konfeksiyon ürünleri, Zonguldak ve Karabük illerinin ihracatında çelik ürünleri, Bartın ilinin ihracatında ağaç mamülleri ve orman ürünleri ve Düzce ilinin ihracatında ise tekstil ve hammaddeleri ilk sırada yer almaktadır. Tablo 5'deki veriler Zonguldak ve Karabük illerindeki demirçelik sektörü ve bu sektörün ürünlerinin bölge ihracatında çok büyük bir öneme sahip olduğunu ortaya koymaktadır.

**Tablo 6: Batı Karadeniz Bölgesinde Yer Alan İllerdeki 2011-2014 Dönemindeki İhracatçı ve İthalatçı Firma Sayıları**

Yıllar	İhracatçı Firma Sayısı				İthalatçı Firma Sayısı			
	2011	2012	2013	2014	2011	2012	2013	2014
Bolu	63	66	75	75	102	95	103	84
Kastamonu	23	26	30	37	35	37	33	39
Sinop	22	23	19	22	23	16	15	17
Zonguldak	58	61	65	61	93	87	79	82
Bartın	17	17	21	22	20	28	24	20
Karabük	25	26	30	27	26	25	29	32
Düzce	104	111	107	113	127	131	139	136

**Kaynak:** Ekonomi Bakanlığı. (2015a), "İstatistik ve Yayınlar", <http://www.ekonomi.gov.tr/portal/faces/home/bilgi-merkezi>, (Erişim Tarihi: 10.04.2015).

Tablo 6'daki bilgilerden Batı Karadeniz Bölgesinde yer alan illerde genel olarak ithalatçı firma sayısının ihracatçı firma sayısına göre daha fazla olduğu anlaşılmaktadır. Ancak yıllar itibariyle genel olarak illerdeki ithalatçı firma sayısındaki artışın ihracatçı firma sayısındaki artışın gerisinde kaldığı tespit edilmiştir. Diğer bir ifadeyle, Bolu, Sinop ve Zonguldak illerinde ithalatçı firmaların sayısının 2014 yılında 2011 yılına göre azalış kaydettiği, buna karşın Si-

noz hariç tüm bölge illerindeki ihracatçı firma sayısında önemli artışlar olduğu belirlenmiştir.

Dış ticarete etkili olan unsurlardan biri de illerin sahip olduğu tamamlayıcılık ve benzerlik göstergeleridir. Benzerlik göstergesi, bir ilin ihracatının sektörel dağılımının incelenmesiyle, ihracat desenleri itibariyle söz konusu ile benzeyen illeri ifade etmektedir. Benzerlik sonuçları bir bütün olarak ele alındığında, birbirine komşu illerin genel olarak benzer ihracat sepetlerine sahip olduğu anlaşılmaktadır. Harita 1'deki her bir renk grubundaki birbirine komşu iller "ihracatta bölgesel güç merkezleri" olarak belirtilebilir.

### Harita 1: Türkiye'deki İllerin İhracat Benzerliği



**Kaynak:** Ekonomi Bakanlığı (2015b), *İl İl Dış Ticaret Potansiyeli*, <http://www.ekonomi.gov.tr/portal/content/conn/UCM/uuid/dDocName:EK-166138>, s. 21, (Erişim Tarihi: 05.05.2015).

Harita 1 incelendiğinde Batı Karadeniz Bölgesinde yer alan illerden sadece Zonguldak ve Karabük'ün benzerlik gösterdiği anlaşılmaktadır. Dolayısıyla bölgesel güç merkezi olarak ifade edilebilecek bu iller ihracat kanalıyla harekete geçirilerek bölgesel kalkınma adına önemli açılımlar sağlanabilecektir.

Ekonomi Bakanlığı tarafından hazırlanan raporda tamamlayıcılık kavramı kapsamında her bir ilin ihracat deseni ile en çok örtüşen ithalat desenine sahip olan ülkeler tespit edilmiştir. Bu şekilde illerin tamamlayıcısı ülkeler belirlenmiştir. İllerin tamamlayıcısı olan ülkelerin, ilin halihazırda ihracat yaptığı ülkelere farklı olarak "ilin potansiyel olarak ihracat yapabileceği ülkeleri" göstermesi açısından önem taşımaktadır. Diğer bir ifade ile tamamlayıcılık göstergesi, ilin ihracatını yönlendirebileceği ve ithalat yapısı itibari ile ilin doğal partneri olabilecek ülkeleri göstermektedir.

**Tablo 7: Batı Karadeniz Bölgesindeki İllerin Tamamlayıcısı Olan Ülkeler**

	Danimarka	Rusya	Romanya	Norveç	İngiltere	Cezayir	BAE	Vietnam	Mısır	Kazakistan	İsrail
Bolu	X	X	X								
Kastamonu				X							
Sinop	X	X			X						
Zonguldak						X	X	X	X	X	
Bartın	X										X
Karabük						X	X	X	X	X	
Düzce	X		X	X			X				

**Kaynak:** Ekonomi Bakanlığı (2015b), *İl İl Dış Ticaret Potansiyeli*, <http://www.ekonomi.gov.tr/portal/content/conn/UCM/uuid/dDocName:EK-166138>, s. 26-27, (Erişim Tarihi: 05.05.2015).

Tablo 7'deki bilgilere göre Danimarka bölgedeki 4 ilin (Bolu, Sinop, Bartın ve Düzce) ve Birleşik Arap Emirlikleri'nde (BAE) 3 ilin (Zonguldak, Karabük ve Düzce) tamamlayıcısı konumunda bulunarak bölge illeri için önemli bir ihracat potansiyeli taşımaktadırlar. Zonguldak ve Karabük illerinin tamamlayıcı ülke sayısı bölge içindeki diğer illere göre daha fazla tespit edilmiştir. Bu iki ili sahip olduğu 4 tamamlayıcı ülke ile Düzce izlemektedir. Bölgedeki tamamlayıcı ülke sayısı en düşük olan il ise Kastamonu'dur. İllerin tamamlayıcısı ülkelerin tespit edilmesi, illerin ihracat pazarlarını çeşitlendirmelerinde kılavuzluk görevi sağlamaktadır.

### 3) Lojistik Kavramı ve Batı Karadeniz Bölgesinin Lojistik İmkanları

Lojistik, bir malın üretim aşamasından başlanarak tüketicilere ulaştırılması aşamasına kadar devam eden ve oluşan bu süreçte gerekli olan tüm işlem, hizmet ve faaliyetleri içermektedir. Bu çerçevede lojistik sektörünün başlıca unsurlarını ürün tedariki, ulaştırma, depolama, aktarma, gümrükleme, nakliye, dağıtım ve takip şeklinde sırlamak mümkündür (Karadeniz ve Akpınar, 2011:51).

Lojistik, söz konusu bu unsurların planlı ve entegre bir şekilde gerçekleşmesini sağlamaya yönelik bir yönetim çerçevesini gerekli kılmaktadır. Lojistik faaliyetlerine ilişkin hizmetlerin sunulması, tedarik zincirindeki bütün lojistik faaliyetlerin bu alanda yetkin olan işletmeler tarafından verilmesine zemin hazırlayarak bu sayede işletmelerin çabalarını ve kaynaklarını



esas faaliyet alanlarına aktarmalarına yardımcı olur (Babacan, 2003:9).

Türkiye, doğu ve batı ülkeleri arasındaki çok yüksek miktarda gerçekleştirilen mal hareketlerinin geçiş noktasındadır. Özellikle Türkiye'nin karayolları, demiryolları, üç tarafını çevreleyen denizleri, havaalanları ve dağıtım merkezleri gibi önemli üstünlüklere sahip olması ülkemizi Avrasya ticari hayatının önemli bir aktörü haline getirmiştir. Bu bağlamda Türkiye'nin, stratejik konumu itibarıyla bu coğrafyanın önemli bir lojistik üssü olabilmesi mümkündür (Çevik ve Kaya, 2010:23-24).

Türkiye'de dış ticaret hadlerinin artmasıyla birlikte lojistik sektörünün de gelişme potansiyeli bulunmaktadır. Bu açıdan Türkiye'nin ihracat ve ithalat değerlerinin taşımacılık türlerine göre dağılımı Tablo 8 ve 9'da ayrıntılı olarak yer almaktadır.

**Tablo 8: Taşımacılık Türlerine Göre İhracat Değerleri (Bin USD)**

Yıllar	Denizyolu	Demiryolu	Karayolu	Havayolu	Diğer	Toplam
2008	66.456.960	1.260.202	50.923.205	10.435.291	2.951.539	132.027.196
2009	47.145.609	906.923	42.392.616	9.764.289	1.933.175	102.142.613
2010	57.784.065	990.802	45.948.708	7.684.796	1.474.875	113.883.219
2011	73.576.384	1.242.610	50.257.713	8.577.891	1.252.272	134.906.869
2012	77.983.403	1.017.753	50.440.156	21.781.595	1.238.830	152.461.737
2013	82.942.446	956.620	53.686.441	12.941.128	1.279.999	151.808.648

**Kaynak:** DOĞAKA. (2014). "Lojistik Sektör Raporu", [http://www.dogaka.org.tr/Icerik/Dosya/www.dogaka.gov.tr\\_526\\_KJ1E82ED\\_Lojistik-Sektor-Raporu-2014.pdf](http://www.dogaka.org.tr/Icerik/Dosya/www.dogaka.gov.tr_526_KJ1E82ED_Lojistik-Sektor-Raporu-2014.pdf), s.10, (Erişim Tarihi: 14.05.2015).

Tablo 8' de yer alan bilgilerden Türkiye'nin ihracat değerlerine göre yararlanma düzeyi en fazla olan ulaşım türünün denizyolu taşımacılığı olduğu görülmektedir. İhracat değerleri açısından karayolu taşımacılığının da önemini giderek arttığı görülmektedir. Havayolu taşımacılığı yoluyla yapılan ihracat değerlerinde özellikle 2013 yılında ciddi bir azalma söz konusudur. Toplam ihracat değerleri açısından ihracatta demiryolu taşımacılığı payının oldukça düşük olduğu görülmektedir.

**Tablo 9: Taşımacılık Türlerine Göre İthalat Değerleri (Bin USD)**

Yıllar	Denizyolu	Demiryolu	Karayolu	Havayolu	Diğer	Toplam
2008	105.743.822	2.573.376	41.296.201	16.898.462	35.451.714	201.963.574
2009	73.962.307	1.723.345	33.514.253	11.562.648	20.165.868	140.928.421
2010	98.629.933	2.454.604	42.442.194	15.131.613	26.885.987	185.544.332
2011	133.440.206	3.185.525	44.516.802	21.514.596	38.184.548	240.841.676
2012	129.029.330	2.346.113	39.414.333	23.797.146	41.958.219	236.545.141
2013	139.927.235	1.773.327	40.055.804	32.594.233	37.299.565	251.650.164

**Kaynak:** DOĞAKA. (2014). "Lojistik Sektör Raporu", [http://www.dogaka.org.tr/Icerik/Dosya/www.dogaka.gov.tr\\_526\\_KJ1E82ED\\_Lojistik-Sektor-Raporu-2014.pdf](http://www.dogaka.org.tr/Icerik/Dosya/www.dogaka.gov.tr_526_KJ1E82ED_Lojistik-Sektor-Raporu-2014.pdf), s.11, (Erişim Tarihi: 14.05.2015).

Tablo 9 incelendiğinde Türkiye'nin ithalat değerlerine göre yararlanma düzeyi en fazla olan ulaşım türünün denizyolu taşımacılığı olduğu görülmektedir. Havayolu taşımacılığı ile yapılan ithalat payının da sürekli artış gösterdiği görülmektedir. Demiryolu taşımacılığı ile yapılan ithalat payının da azalış eğiliminde olduğunu söylemek mümkündür.

Lojistik sektöründe ulaşım yöntemlerinin her biri ayrı bir öneme sahiptir. Coğrafi koşullardan önemli ölçüde etkilenen ulaşım ağı Türkiye'de bölgeden bölgeye değişiklik göstermektedir. Ulaşım yöntemlerinin tümünün bir bölge içinde var olması o bölgeye lojistik bakımından ciddi bir avantaj sağlamaktadır. Batı Karadeniz Bölgesinde deniz, hava, kara ve demiryollarının tümünün yer alması bölgeyi lojistikte önemli bir konuma yükseltmektedir. Bölgenin kara, deniz, hava ve demiryollarının her birinin durumu aşağıda ayrı ayrı ele alınmıştır.

#### *Karayolu*

Batı Karadeniz Bölgesini Marmara, İç Anadolu ve Orta Karadeniz Bölgelerine bağlayan karayolları ağı bulunmaktadır. İl ve devlet yollarının büyük bir bölümünü asfalt yollar oluşturmaktadır. Özellikle yağışların yoğun olduğu dönemlerde Zonguldak-Mengen arası karayolu ile Zonguldak-Karabük arası karayolunda olası heyelan riskinin yüksek oluşu belirli dönemlerde bölünmüş yolların istenen şekilde kullanılamamasına yol açmaktadır. 2015 yılı itibarıyla bölgedeki illerin devlet yollarının satıh cinslerine göre uzunlukları Tablo 10'da gösterilmektedir.

**Tablo 10: 2015 Yılı İllere Göre Devlet ve İl Yollarının Satıh Cinslerine Göre Uzunlukları (Km)**

Bölge İlleri	Asfalt Yollar		Parke		Stabilize		Geçit Vermez	
	Devlet	İl	Devlet	İl	Devlet	İl	Devlet	İl
Bolu	371	258	0	3	0	0	0	0
Kastamonu	701	560	17	5	0	0	0	16
Sinop	316	239	0	1	0	16	0	0
Zonguldak	192	219	0	0	0	0	0	16
Bartın	137	158	2	1	0	0	0	0
Karabük	185	203	0	1	0	0	0	0
Düzce	114	72	0	0	0	0	0	0
<b>Toplam</b>	<b>2.016</b>	<b>1.709</b>	<b>19</b>	<b>11</b>	<b>0</b>	<b>16</b>	<b>0</b>	<b>32</b>
<b>Toplam (Devlet+İl)</b>	<b>3.725</b>		<b>30</b>		<b>16</b>		<b>32</b>	

**Kaynak:** KGM. (2015), <http://www.kgm.gov.tr>, (Erişim Tarihi:18.06.2015).

Tablo 10'daki bilgilere göre asfalt yollar bölgedeki toplam yol uzunluğunun yaklaşık %98'ini oluşturmaktadır. Asfalt yolların 1.019,525 km'si (%27,3) bölünmüş yol konumunda bulunmaktadır. Bölgedeki en uzun asfalt yol ağına sahip olan Kastamonu ili olmakla birlikte onu Bolu ve Sinop takip etmektedir.



Batı Karadeniz Bölgesinde lojistik faaliyetlerin düzeyi hakkında bilgi edinebilmek amacıyla bölgedeki kayıtlı kamyon ve kamyonet sayılarını da dikkate almak yararlı olacaktır. Bu bakımdan Tablo 11’de bölge illerinde 2013 yılına ilişkin kamyon ve kamyonet sayıları gösterilmektedir.

**Tablo 11: İllere Göre 2013 Yılı Kamyon ve Kamyonet Sayısı**

Bölge İlleri	Kamyon	Kamyonet	Toplam
Bolu	5.300	12.725	18.025
Kastamonu	4.827	12.563	17.390
Sinop	1.816	6.867	8.683
Zonguldak	5.904	21.977	27.881
Bartın	1.374	6.158	7.532
Karabük	2.867	7.556	10.423
Düzce	3.900	12.879	16.779
Toplam	25.988	80.725	106.713
Ülke Geneli Toplamı	755.950	2.933.050	3.689.000

**Kaynak:** TÜİK. (2014c), “Motorlu Kara Taşıtları İstatistikleri 2013”, Yayın No 4173, Türkiye İstatistik Kurumu Matbaası, Ankara, s. 18-19.

Tablo 11’deki bilgilerden Batı Karadeniz Bölgesinde bulunan toplam kamyon ve kamyonet sayısının Türkiye geneli kamyon ve kamyonet sayısı toplamının yaklaşık %3’üne tekabül ettiği anlaşılmaktadır. Kamyon ve kamyonet sayısının en fazla olduğu il Zonguldak iken en az olduğu il ise Bartın’dır. Bu verilerden hareketle Batı Karadeniz bölgesinde lojistik faaliyetlerin özellikle Zonguldak ilinde yoğunlaştığı ve ülke geneline göre yeterli düzeyde olmadığı görülmektedir.

#### *Demiryolu*

İç Anadolu Bölgesi ile Batı Karadeniz Bölgesini birbirine bağlayan mevcut demiryolu hattı Zonguldak ilinde sona ermektedir. Zonguldak limanı ile demiryolu hattı arasında bağlantı bulunmaktadır. Bu bağlantının varlığı ile Karadeniz’e kıyısı olan ülkelere taş kömürü ihracatı bölge ve ülke ekonomisine katkıda bulunmaktadır.

Batı Karadeniz Bölgesi illeri arasında yük ve yolcu taşımacılığının yetersiz olduğunu söylemek mümkündür. Bölgede sadece Zonguldak ve Karabük illerinde demiryolu anahatları bulunmakta olup bu hatların toplam uzunluğu 189 km’dir. Toplam hat uzunluğunun 69 km’si Zonguldak, 120 km’si de Karabük ili sınırları içerisindedir. Zonguldak ve Karabük illeri arasında demiryolu bağlantısı ile yük ve yolcu taşımacılığı gerçekleştirilmektedir. Özellikle bölgenin temel ekonomik kaynağı olan taş kömürü ve demir cevheri madeni taşımacılığında demiryolunun varlığı maliyetlerin azaltılmasında önemli rol oynamaktadır. 2013 yılı verilerine göre Zonguldak’ta 2.567.323 ton, Karabük’te de 4.344.090 ton yükün demiryolları ile taşımacılığı gerçekleştirilmiştir. (TCDD, 2014:123-125).

Bölgedeki mevcut demiryolu hatlarına ek olarak gelecek dönemlerde bölgeyi Marmara bölgesine bağlayacak olan demiryolu hattı projesi devam etmektedir. Söz konusu projenin tamamlanması, sanayinin yoğun olduğu bölgede ki Kocaeli ili ile ekonomik ilişkileri de arttıracaktır. Proje ile özellikle Marmara Bölgesinin ihracat ve ithalat işlemlerine ilişkin lojistik faaliyetlerinin bir bölümünün bu bölgeye kayması özellikle Zonguldak limanına daha fazla işlerlik kazandıracaktır.

#### *Havayolu*

Batı Karadeniz Bölgesinde sadece Kastamonu, Zonguldak ve Sinop illerinde havayolu ulaşımı imkanı bulunmaktadır. Kastamonu ve Sinop illerinde bulunan havalimanları Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü tarafından işletilmektedir. Zonguldak ilinde bulunan havalimanında ise sivil havacılık faaliyetleri sürdürülmekte ve özel bir şirket tarafından işletilmektedir. Bölgedeki diğer ulaşım imkanları dikkate alındığında havayolu ile yolcu ve yük taşımacılığının oldukça düşük seviyede olduğunu söylemek mümkündür.

#### *Denizyolu*

Batı Karadeniz Bölgesi toplam 514 km kıyı şeridine sahip olmakla birlikte, bunun 80 km'si Zonguldak, 59 km'si Bartın, 175 km'si Sinop, 170 km Kastamonu ve 30 km'si Düzce ili sınırları içerisinde yer almaktadır. Bölgede 3'ü özel olmak üzere toplam 10 liman mevcut olup bu limanlardan 2'si Kastamonu da, 2'si Bartın'da, 1'i Sinopta, 5'i Zonguldak ilinde yer almaktadır. Bölgedeki liman başkanlıkları bazında 2013 yılı itibariyle ihracat kapsamında toplam 1.837.464 ton, ithalat kapsamında toplam 13.296.767 ton elleçleme gerçekleştirilmiştir (DTGM, 2015).

Batı Karadeniz Bölgesinde özellikle denizyolu aracılığıyla konteyner, genel kargo, sıvı ve kuru dökme yük, Ro-Ro gibi taşımacılığın giderek arttığı görülmektedir. Karadeniz'e kıyısı olan Burgaz, Varna, Köstence, Odesa, Poti, Sochi, Evpatoria ve Novorosisk limanlarının ticaret hacimlerinde yaşanan artışın Batı Karadeniz Bölgesi limanlarına daha fazla yansımaları amacıyla bölgedeki lojistik faaliyetlerin artırılması ve özellikle de iç bölgeler ile lojistik ilişkilerin üst seviyede sürdürülmesi gerekmektedir (BAKKA, 2010:52).

Batı Karadeniz Bölgesinde gerçekleştirilmesi planlanan önemli yatırımlardan biri de Filyos Vadisi projesidir. Filyos Vadisi Projesi, Zonguldak iline bağlı Çaycuma ilçesinde gerçekleştirilmesi planlanan çok kapsamlı bir projedir. Projede serbest bölge, organize sanayi bölgesi ve liman yer almaktadır.

Filyos limanı ihalesi 2014 yılının Mart ayında yapılmış olup projenin 2017 yılında bitirilmesi planlanmaktadır. Filyos Vadisi Projesi temelinde yapımı planlanan limanın yıllık en az 25.000.000 ton kapasiteye sahip olacağı öngörülmektedir. Ayrıca proje kapsamında daha önce serbest bölge olarak ilan edilen bölge 2012 yılında alınan bir kararla Filyos Endüstri Bölgesi olarak ilan edilmiştir (ZTSO, 2014).

Filyos Vadisi Projesi ile bölgede liman ve ön dolgu sahası, liman antrepo sahası, tersane,



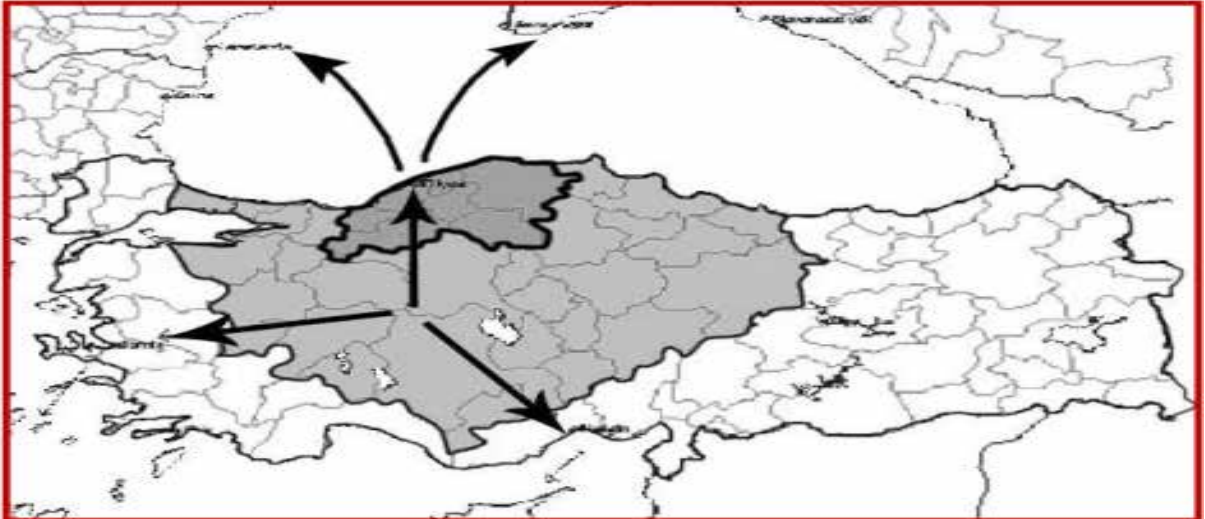


termik santral, çimento ve toprak sanayi, demir-çelik tesisi, serbest bölge, endüstri bölgesi, organize sanayi bölgesi, lpg depolama tesisleri, petrokimya tesisi, petrol ve petrol ürünleri depolama tesisi, ağaç ve orman ürünleri, tuğla sanayi, kömür stok alanı ve depolama tesisi, kül atım sahası ve triyaj hattı gibi tesislerin yapımı planlanmaktadır.

Filyos havzasının proje yeri olarak seçilmesinde, ulaşım altyapısının iyi olması ve bölgede kurulacak sanayi alanları ile serbest bölge yatırımlarının güvenli bir şekilde yapılması etkili olmuştur. Özellikle proje bölgesinin Zonguldak havalimanına yakın olması ve demiryolu ile karayolu bağlantılarının da Filyos limanına yakın olması bu projenin lojistik potansiyelini de beraberinde getirdiğini ortaya koymaktadır. Projenin gerçekleşmesi ile bölgedeki göç durumu azaltılarak bağımlı istihdam yaratılacaktır. Filyos Vadisi Projesinin tamamlanmasıyla birlikte bu proje Zonguldak, Bartın, Karabük illerinin yanı sıra bu hinterland alanı içinde bulunan Ankara, Kırıkkale, Kastamonu, Çankırı, Bolu, Eskişehir ve Kayseri illerine de karşılıklı olarak hizmet sunacaktır. Ayrıca bu projenin hayata geçirilmesi ile Batı Karadeniz Bölgesinde tuğla, çimento, konserve, alçı, alçı panel, haddehane, elektrik malzemeleri, kozmetik sanayi, saç boru üretimi, kağıt, demir ve çelik, un-irmik, yem sanayi, kereste ve parke, makine ve yedek parça, akü imalatı, kireç taşı ve kireç üretimi ve son olarak gemi sanayi gibi sektörlerin gelişmesine katkı sağlanacağı gibi aynı zamanda yeni sektörlerin gelişmesine de zemin hazırlayacağı düşünülmektedir (BAKKA, 2010:50-51).

Harita 2'de Filyos Vadisi Projesinin tamamlanması halinde proje bünyesinde yapılacak olan Filyos limanının etkileşimde bulunacağı sahalar gösterilmektedir.

## Harita 2: Filyos Limanının Taşımacılıkta Etki Alanı



**Kaynak:** BAKKA. (2010), *Batı Karadeniz Bölgesi (Zonguldak-Karabük-Bartın) Bölge Planı 2010-2013*, [http://bakka.gov.tr/assets/sayfalar/Raporlar/BAKKABolgePlaniSurum\\_1\\_539842\\_805255.pdf](http://bakka.gov.tr/assets/sayfalar/Raporlar/BAKKABolgePlaniSurum_1_539842_805255.pdf), s. 54, (Erişim Tarihi: 15.05.2015).

Harita 2 incelendiğinde Filyos limanı Akdeniz ve Ege denizine kıyısı olan ülkeler ile Karadeniz'e kıyısı olan ülkeler arasında yapılacak olan uluslararası ticarete önemli bir geçiş

noktası haline gelecektir. Ayrıca söz konusu liman projesi, Ege ve Akdeniz'e kıyısı olan ülkelerden Karadeniz'e kıyısı olan ülkelere deniz yolu taşımacılığı ile yük nakliyatı yapılırken boğazlarda oluşan trafik yoğunluğunun ve tehlikelerin azaltılmasına imkan verecektir. Aynı şekilde Filyos limanı Türkiye'nin Karadeniz'e kıyısı olan ülkeler ile ticari ilişkilerini arttırıcı bir rol üstlenmesi bakımından oldukça önemli bir liman haline gelecektir.

#### 4) Sonuç

Ülkeler arasındaki bütünleşme ve küreselleşme eğilimleri dış ticaretin ülke ekonomileri içindeki önemini artırmaktadır. Dış ticaret ile dünyanın birbirinden uzak bölgelerindeki ülkeler gelişen teknoloji ve lojistik imkanlar sayesinde gittikçe artan hacimde ticari faaliyette bulunabilmektedir. Dış ticaret faaliyetlerini başarıyla sürdüren ülkeler ulusal gelirlerini ve buna bağlı olarak da ülke vatandaşlarının refahını arttırabilmektedirler.

Dünyada her geçen yıl artan dış ticaret faaliyetleri Türkiye ekonomisi içinde hayati bir konumda bulunmaktadır. Türkiye'nin artan dünya dış ticaret faaliyetinde özellikle ihracat alanında işlem hacmini artırması ekonomik büyüme üzerine olumlu katkıda bulunacaktır. Türkiye'nin tüm bölgeleri sahip olduğu farklı ekonomik potansiyelleri ortaya çıkarmalı ve bunları dünya pazarına sunmalıdır. Uluslararası pazarlara açılmada önemli bir etken ise lojistik imkanlarının varlığı, söz konusu imkanlara ulaşımın ekonomik ve kolay olmasıdır.

Bu çalışmada Türkiye'nin önemli ve stratejik konumlu bölgelerinden biri durumunda bulunan Batı Karadeniz Bölgesinin dış ticaret ve lojistik açısından durumu ele alınarak, bölgesel kalkınmadaki durumu tespit edilmeye çalışılmıştır. Madencilik, demir-çelik, tersanecilik, kereste, gıda ve tekstil sektörlerinin ön planda olduğu bölge ekonomisinde dış ticaret faaliyetleri arzulan seviyede değildir.

Bölgede yer alan illerin ithalat ve ihracat rakamları incelendiğinde Zonguldak ve Karabük'ün öne çıktığı gözükmektedir. Ancak her iki ilin de dış ticaret dengesinin 2011-2014 döneminde negatif olması daha çok ithalat ağırlıklı bir dış ticarete sahip olduklarını ortaya koymaktadır. 2011-2014 döneminde bölge illeri içinde pozitif dış ticaret dengesine sahip olan iller olmakla birlikte bu illerin bölge dış ticaretinde ağırlıkları düşük seviyede bulunmaktadır. Dolayısıyla ülke ekonomisi için büyük önem taşıyan ihracat rakamları bakımından Batı Karadeniz Bölgesinin ülke ihracatına katkısının oldukça sınırlı olduğu gözlemlenmiştir.

Bölgenin ihracat rakamlarının düşük olmasının temel sebepleri olarak bölgedeki illerde yer alan işletmelerin çok büyük bir kısmının KOBİ niteliğinde olması sebebiyle ihracata yönelik bir uzmanlaşmanın ve bilgi birikiminin oluşmamış olması ile iç pazar için üretimin daha elverişli görülmesi belirtilebilir. Ayrıca bölge genelinde dış ticaret rakamlarının düşük gözükmesinin bir başka önemli sebebi de özellikle Bolu ilinde faaliyet gösteren bazı büyük ölçekli işletmelerin dış ticaret işlemlerini başka illerden yürütmeleri ve bu rakamların il genelindeki istatistiklere yansımıyor olmasıdır.

Dış ticarete etkili olan unsurların başında lojistik sektörü gelmektedir. Deniz, hava, kara



ve demiryollarının tümünün Batı Karadeniz Bölgesi içinde yer alması bölgeyi lojistikte önemli bir konuma yükseltmektedir. Ancak dış ticaret bakımından söz konusu lojistik avantajının yeteri kadar kullanıldığı söylenememektedir. Filyos Vadisi Projesi ile bölgede yapılacak olan Filyos limanı ve Organize Sanayi Bölgesi bölgedeki illerin Karadeniz'e kıyısı olan ülkeler ile daha fazla ekonomik ilişkilerin gelişmesine katkı sağlayacaktır. Bu sayede bölgede istihdam olanaklarının artmasıyla tersine göçün başlaması da mümkün hale gelecektir. Ayrıca Filyos limanının tamamlanması Zonguldak limanında RO-RO taşımacılığının neden olduğu denizyolu trafiğinin rahatlamasına ve büyük yük gemilerinin daha geniş kıyılarda yükleme ve boşaltma yapmalarına imkan verecektir. İzmit ile Bolu, Zonguldak ile Bartın illeri arasında projelendirilen demiryolu hattının tamamlanması ile bölgedeki lojistik faaliyetlerin artması da beklenmektedir.

## Kaynakça

- Adıgüzel, Muhittin. (2013), “Ekonomik Küreselleşmenin Türkiye Ekonomisine Etkileri”, *Akademik Bakış Dergisi*, 35, s. 1-20.
- Babacan, Muazzez. (2003), “Lojistik Sektörünün Ülkemizdeki Gelişimi ve Rekabet Vizyonu”, 3(1), *Ege Akademik Bakış*, s. 8-15.
- BAKKA. (2010), Batı Karadeniz Bölgesi (Zonguldak-Karabük-Bartın) Bölge Planı 2010-2013, [http://bakka.gov.tr/assets/sayfalar/Raporlar/BAKKABolgePlaniSurum\\_1\\_539842\\_805255.pdf](http://bakka.gov.tr/assets/sayfalar/Raporlar/BAKKABolgePlaniSurum_1_539842_805255.pdf), (Erişim Tarihi: 15.05.2015).
- Çatal, M. Faruk. (2007), “Bölgesel Kalkınmada Küçük ve Orta Boy İşletmelerin (KOBİ) Rolü”, Atatürk üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 10(2), s. 333-352.
- Çevik, Sevil ve Kaya, Sait. (2010), “Türkiye'nin Lojistik Potansiyeli ve İzmir'in Lojistik Faaliyetleri Açısından Durum (Swot) Analizi”, *AR&GE Bülten*, [http://www.izto.org.tr/portals/0/iztogenel/dokumanlar/turkiyenin\\_lojistik\\_potansiyeli\\_s\\_kaya\\_25.04.2012%2010-51-19.pdf](http://www.izto.org.tr/portals/0/iztogenel/dokumanlar/turkiyenin_lojistik_potansiyeli_s_kaya_25.04.2012%2010-51-19.pdf), (Erişim Tarihi: 10.06.2015).
- Dağdemir, Özcan. (2013), “Eskişehir Ekonomisinin Genel Görünümü: Bölgesel Göstergelerle Bir Değerlendirme”, *Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 14, s. 1-30.
- DHMİ. (2015), <http://www.dhmi.gov.tr/istatistik.aspx>, (Erişim Tarihi: 18.06.2015).
- DOĞAKA. (2014). “Lojistik Sektör Raporu”, [http://www.dogaka.org.tr/Icerik/Dosya/www.dogaka.gov.tr\\_526\\_KJ1E82ED\\_Lojistik-Sektor-Raporu-2014.pdf](http://www.dogaka.org.tr/Icerik/Dosya/www.dogaka.gov.tr_526_KJ1E82ED_Lojistik-Sektor-Raporu-2014.pdf), (Erişim Tarihi: 14.05.2015).
- DTGM. (2015), “İstatistik Bilgi Sistemi”, [https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/istatistik\\_yuk.aspx](https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/istatistik_yuk.aspx), (Erişim Tarihi: 10.06.2015).
- Ekonomi Bakanlığı. (2015a), “İstatistik ve Yayınlar”, <http://www.ekonomi.gov.tr/portal/faces/home/bilgi-merkezi>, (Erişim Tarihi: 10.04.2015).
- Ekonomi Bakanlığı. (2015b), “İl İl Dış Ticaret Potansiyeli”, <http://www.ekonomi.gov.tr/portal/content/conn/UCM/uuid/dDocName:EK-166138>, s. 26-27, (Erişim Tarihi: 05.05.2015).
- Gültekin, Sadettin. (2011), “Küreselleşme Çağında Dış Ticarete Rekabet İçin Kümelenme Stratejisi: Türkiye'nin Tarım Kümelenmesi Gerekliliği”, *Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 2 (22), s. 29-40.
- Hepaktan, C. Erdem ve Çınar, Serkan. (2011), “Türkiye'nin Dış Ticaretinin Bölgesel Profili”, *Marmara Üniversitesi İİBF Dergisi*, XXX (1), s. 117-140.
- Karadeniz, Vedat ve Akpınar, Erdal. (2011), “Türkiye'de Lojistik Köy Uygulamaları ve Yeni Bir Lojistik Köy Önerisi”, *Marmara Coğrafya Dergisi*, 23, s. 49-71.
- KGM. (2015), <http://www.kgm.gov.tr>, (Erişim Tarihi:18.06.2015).
- TCDD. (2014), İstatistik Yıllığı 2009-2013, <http://www.tcdd.gov.tr/upload/files/ContentFiles/2010/istatistik/20092013yillik.pdf>, (Erişim Tarihi: 06.06.2015).
- TİM. (2015), “İhracat Rakamları”, <http://www.tim.org.tr/tr/ihracat-ihracat-rakamlari-tablolar.html>, (Erişim Tarihi: 06.04.2015).
- TÜİK. (2014a), *Dış Ticaret İstatistikleri Yıllığı 2013*, Ankara, Türkiye İstatistik Kurumu Matbaası.
- TÜİK. (2014b), “Seçilmiş Göstergelerle Türkiye 2013”, <http://www.tuik.gov.tr/ilGostergeleri/index.html>, (Erişim Tarihi: 06.04.2015).
- TÜİK. (2014c), “Motorlu Kara Taşıtları İstatistikleri 2013”, Yayın No 4173, Türkiye İstatistik Kurumu Matbaası, Ankara.



- TÜİK. (2015a), Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi, <http://www.tuik.gov.tr>, (Erişim Tarihi: 12.06.2015).
- TÜİK. (2015b), “Dış Ticaret İstatistikleri”, [http://www.tuik.gov.tr/PreTablo.do?alt\\_id=1046](http://www.tuik.gov.tr/PreTablo.do?alt_id=1046), (Erişim Tarihi: 05.04.2015).
- Uzay, Nisfet. (2000), “Gelişmekte Olan Ülkelerde İhracat Artışı-İktisadi Büyüme İlişkisi”, *Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 9, s. 37-55.
- Worldbank. (2015), “World Integrated Trade Solution”, <http://wits.worldbank.org/countrysnapshot/WLD>, (Erişim Tarihi: 06.06.2015).
- ZTSO. (2014), “Zonguldak 2014 İktisadi Durum Raporu”, <http://www.ztso.org.tr/wp-content/uploads/delightful-downloads/2014/11/2014durum-1.pdf>, (Erişim Tarihi: 06.06.2015).

