

EDİRNE KALKINMA VE REKABET GÜCÜ GÜNDEMİ PROJESİ RAPORLARI

İş Fırsatları Raporu
Teşvik Sistemi Raporu
Hızlı Tren Raporu
Turizm Eylem Planı Raporu
Tarım Eylem Planı Raporu
Akıllı Şehir Raporu

2016



Proje Ekibi



Esen Çağlar (Proje Yöneticisi)
TEPAV İcra Direktörü Yardımcısı
2005 yılından bu yana TEPAV'da çalışmaktadır. İlgilendiği konular arasında kalkınma, kentsel iktisat ve dış ekonomik ilişkiler yer almaktadır. Lisans derecesini Princeton Üniversitesi'nden, lisansüstü derecesini Harvard Üniversitesi'nden almıştır.



Necdet Budak
TEPAV Tarım ve Gıda Araştırmaları Enstitüsü Direktörü
2012 yılından bu yana TEPAV'da çalışmakta olan Budak, tarım konusunda uzmandır ve Ege Üniversitesi Ziraat Fakültesi'nde Profesör unvanını almıştır. 22 ve 23. Dönem Edirne Milletvekiliği yapmıştır.



Yakup Peker TEPAV Araştırmacısı / İktisatçı
2015 yılından beri TEPAV'da çalışmaktadır. ODTÜ İktisat ana dal ve istatistik yan dal derecesi bulunan Peker'in daha önce Kalkınma Ajansı iş tecrübesi bulunmaktadır. Bölgesel kalkınma konuları ile ilgilenmektedir.



İrem Kızılca TEPAV Araştırmacısı / İktisatçı
2011 yılından bu yana TEPAV'da çalışan Kızılca, sanayi politikası ve uluslararası ticaret konularıyla ilgilenmektedir. Lisans derecesini TOBB Ekonomi Teknoloji Üniversitesi'nden, lisansüstü derecelerini Paris Sorbonne ve Paris School of Economics'den almıştır.



Dilara Peker TEPAV Araştırmacısı / İktisatçı
2014 yılından beri TEPAV'da çalışmaktadır. ODTÜ İktisat Bölümü mezunu Peker şu anda Hacettepe Üniversitesi İktisat Bölümü'nde yüksek lisans yapmaktadır. Bölgesel kalkınma konuları ile ilgilenmektedir.

Teşekkürler

Bu çalışmaya katkılarından dolayı Emin Dedeoğlu, Ozan Acar ve Emre Koyuncu'ya teşekkür ederiz.

Edirne Kalkınma ve Rekabet Gücü Gündemi Projesi

Edirne İş Fırsatları Raporu

Ocak 2016

İçindekiler

Yönetici Özeti	6
Edirne’de Mevcut Ekonomik Durum, Yapı ve Temel Sorunlar.....	8
Fırsatlar Nerede? Yedi Farklı İş Modeli Önerisi	9
1. Anadolu ile Balkanlar Arasındaki Ticarete Değer Katmak	9
2. Karadeniz Havzasında Üretilen İşlenmemiş Tarım Üretimine Değer Katarak Dünya Pazarı ile Buluşturmak.....	15
3. Bölgenin Yüksek Katma Değerli Ürünlerini Hava Yolu ile Zengin ve Uzak Pazarlara Satmak.....	20
4. Yenilikçi Tarım Ürünleri ile Küresel ve Niş Pazarlara Yönelik Üretim Yapmak	23
5. Giderek Tıkanan İstanbul’daki İş Hizmetleri Sektörü Değer Zincirinde Bir Konum Elde Etmek.....	26
6. Hem Bölgede Üretilen Hem de İthal Edilen Ürünleri E-Ticaret Kanalı ile Yakın ve Uzak Pazarlara Satmak	27
7. Turizm Etrafında Kümelenebilecek Yeni İş Faaliyetleri Oluşturmak.....	28
Sonuç	29
EKLER	31

ŞEKİLLER

Şekil 1: Seçilmiş Balkan Ülkeleri	9
Şekil 2: Balkanlar ve Karadeniz'e Kıyısı Olan Ülkeler	16
Şekil 3: Asean Ülkeleri.....	17
Şekil 4: Tarım Ürünlerinin Dünya İhracatı ve İhracat Birim Fiyatındaki Değişimleri, (%)2000-2013.....	20
Şekil 5: Seçilmiş Ürünlerin Dünya Toplam İhracatı ve Ana İthalatçılar, 2013.....	21
Şekil 6: Türkiye'deki Yüksek Hızlı Tren Hatları (İnşaat Hâlinde ve Plan Aşamasında Olanlar Dahil).....	26
Şekil 7: Tarım Ürünleri Birim Fiyat ve İhracat Artış Hızı İlişkisi, (%) 2000-2013	34
Şekil 8: Tarım Ürünleri Birim Fiyat ve İhracat Artış Hızı İlişkisi, (%) 2000-2013	35
Şekil 9: Tarım Ürünleri Birim Fiyat ve İhracat Artış Hızı İlişkisi, (%) 2000-2013*	35
Şekil 10: Tarım Ürünleri Birim Fiyat (\$/Kg) ve İhracat, (Milyar ABD \$) 2000-2013	36

TABLolar

Tablo 1: İllere Göre Balkanlar'a Yapılan İhracatın Toplam İhracat İçindeki Payı, Kümülatif 2010-2014.....	10
Tablo 2: Balkan Ülkelerinden En Fazla İthalat Yapan 10 Ülke Ve İthalatı Yapılan 10 Ürün, (Milyar ABD \$)	10
Tablo 3: Türkiye'nin Balkanlar'a En Fazla İhracat Yaptığı 20 Tarım Ürünü, (Milyon ABD \$) 2013	11
Tablo 4: Türkiye'nin Balkanlar'a En Fazla İhracat Yaptığı 20 Tarım Ürünü, (Milyon ABD \$), Kümülatif 2009-2013	12
Tablo 5: Salça İthalatı, 1996-2013	14
Tablo 6: Bebek Maması ve Bisküvisi İthalatı, 1996-2013	14
Tablo 7: Çikolata İthalatı, 1996-2013	15
Tablo 8: Hububat ve Pastacılık Ürünleri İthalatı, 1996-2013	18
Tablo 9: Soya Yağı İthalatı, 1996-2013	19
Tablo 10: Şekerleme Mamulleri, 1996-2013.....	19
Tablo 11: Edirne'nin Üretim Sepeti İle Uyumlu Ürün Listesi	21
Tablo 12: : Süs Bitkileri Dünya ve Balkan Pazarı, 2002-2013	24
Tablo 13: Kolza ve Balkan Pazarı, 2002-2013.....	25
Tablo 14: Silajlık Mısır ve Balkan Pazarı, 2002-2013	25
Tablo 15: Edirne'nin Yıllara Göre İhracatı, (Bin ABD \$) 2002-2014	31
Tablo 16: Balkanlar'ın En Fazla İthalatını Yaptığı 20 Tarım Ürünü, (Milyon ABD \$) Kümülatif 2009-2013.....	31
Tablo 17: Balkan Ülkelerine Gelen DYY Miktarları ,(Milyon ABD\$)	32
Tablo 18: Balkan Ülkelerinin Yaptığı DYY Miktarları, (Milyon ABD\$).....	33
Tablo 19: Balkan Ülkelerinin Yaptığı ve Aldığı DYY Miktarları, (Milyon ABD\$).....	33
Tablo 20: Balkanlar'a En Fazla Tarım Ürünü İhracatı Yapan 10 Ülke, (Bin ABD\$) 2013.....	34

Yönetici Özeti

400 binlik nüfusu ile Türkiye'nin 48'inci büyük ili¹ olan Edirne, nüfus büyüklüğü bakımından Türkiye'deki önemini giderek kaybetmektedir. Edirne'nin 2014 itibarıyla 400 bin olan nüfusu halen 1980'lerin ortasındaki seviyesindedir. Türkiye'nin nüfusu ise aynı dönemde 45 milyondan 75 milyona, 1,7 katına çıkmıştır. Edirne nüfusu, dışa verdiği göç ve düşük doğurganlık oranı ile de hızla nüfus kaybetmeye ve Türkiye ortalamasının altında seyretmeye devam etmektedir. Edirne, 1900'lerin başındaki cazibe merkezi olan konumunu koruyamamıştır. 1900'lerin başında Anadolu'da yaşayan her 10 bin kişiden 71'i Edirne merkezde yaşarken; bugün Anadolu'da yaşayan her 10 bin kişiden ancak 20'si Edirne'de yaşamaktadır.

Edirne'nin yeniden Türkiye'nin önemli bir kenti haline gelmesi için mevcut ekonomik yapısına yedi farklı iş modelini eklemesi önerilmektedir. Bu raporda, söz konusu yedi iş modeli önerisi tanıtılarak Edirne'deki ekonomik faaliyetlerin geliştirilmesi ve çeşitlendirilmesi için potansiyel yönelimler sunulmaktadır. Bu iş kolları, ilin mevcut fırsat ve potansiyelleri doğrultusunda geliştirilebilecek modellerin sadece bir bölümüdür. Bu kapsamda söz konusu modellerin hayata geçirilmesi ve gelişen imkânlar doğrultusunda yeni iş modellerinin oluşturulması mümkündür.

İlk iş modeli, Anadolu ile Balkanlar arasındaki ticarete değer katmaktadır. Bu model, Edirne'nin 19. yüzyılın sonlarına kadarki ekonomik fonksiyonun tekrar canlandırılmasını da sağlayacaktır. Balkanlar, gıda başta olmak üzere birçok farklı üründe önemli bir pazardır. Edirne ise 18 kilometrelik mesafeyle Türkiye'nin Balkan sınırına en yakın il merkezi konumundadır. Edirne'nin bulunduğu stratejik konum, bu pazarın değerlendirilmesi için eşsiz bir imkân sunmaktadır.

İkinci iş modeli, Karadeniz havzasında üretilen işlenmemiş tarım üretimine değer katarak dünya pazarı ile buluşturmaktır. Ülkemiz, Balkanlar dışında Karadeniz çevresindeki ülkelerle de yakın ticari ilişkilere sahiptir. Bu durum, Edirne'yi hem Balkanlar'daki hem de Karadeniz havzasındaki ülkelerle ticari ilişkilerin geliştirilmesinde stratejik bir konuma getirmektedir. Ülkemizde uygulanan dâhilde işleme rejimi ise yurt dışından ithal edilen hammaddenin işlenip tekrar yurt dışına satılması için iyi bir imkân sunmaktadır. Bu kapsamda, Edirne'nin Karadeniz çevresindeki ülkelerden aldığı tarımsal ürünleri işleyip Uzak Doğu'daki ASEAN pazarına ulaştırması önemli bir fırsattır.

Üçüncü iş modeli, bölgenin yüksek katma değerli ürünlerini hava yolu ile zengin ve uzak pazarlara satmaktır. Edirne, sahip olduğu coğrafi ve iklimsel faktörlerle üst gelir grubundaki tüketiciler tarafından tercih edilen bazı tarımsal ürünleri üretebilmektedir. Yüksek katma değere sahip bu ürünlerin hava yolu ile hızlı bir biçimde zengin ve uzak pazarlara iletilmesi ve bu pazarlarda yüksek karlarla satışının yapılması mümkündür.

¹ TÜİK

Dördüncü iş modeli, yenilikçi tarım ürünleri ile küresel ve niş pazarlara yönelik üretim yapmaktır. Raporun ilgili bölümünde yer alan bazı tarım ürünleri, sanayi ve enerji üretiminde girdi olarak kullanılabilir. Bu ürünler, nihai tüketici tarafından satın alınan tarımsal ürünlere göre daha yüksek değerlere sahiptir. Ayrıca ürünlerdeki talebin daha istikrarlı olması, bu ürünlerin üreticilerine güven vermektedir. Söz konusu tarımsal ürünlerin Edirne’de üretimi ve/veya işlenmesiyle Balkan pazarı başta olmak üzere birçok noktaya hızlı bir biçimde ihracat imkânı bulunmaktadır.

Beşinci iş modeli, İstanbul’da giderek tıkanan iş hizmetleri sektörü değer zincirinde bir konum elde etmektir. Edirne, İstanbul’a yakın konumunun yanı sıra eğitim ve sağlık alanında da iyi bir altyapıya sahiptir. Bu özelliği ile İstanbul’daki yüksek maliyetli bazı yatırımların çekilmesi açısından önemli bir fırsat sunmaktadır. Bu sayede İstanbul ile ticari ilişkileri olan bazı hizmet kollarının Edirne’de daha uygun maliyetlerle gelişmesi mümkündür.

Altıncı iş modeli, hem bölgede üretilen hem de ithal edilen ürünleri e-ticaret kanalı ile yakın ve uzak pazarlara satmaktır. Son yıllarda e-ticaret kanalı kullanılarak yapılan satışların giderek arttığı görülmektedir. Bu durumun faydaları arasında tüketici için zaman maliyeti ve verimli biçimde alışveriş yapabilmek; üretici için de farklı ve uzak pazarlara satış yapabilmek ve ticari ağların genişlemesi sayılabilir. Balkan sınırında yer alması nedeniyle Ortadoğu ve diğer uzak pazarlarla sınırlı ilişkilere sahip olan Edirne’nin bu sayede ihracatını hızlı biçimde artırma şansı vardır.

Yedinci ve son iş modelini, turizm etrafında kümelenebilecek yeni iş faaliyetleri oluşturmaktır. Eski bir Osmanlı başkenti olan Edirne’de, bu sebeple birçok eski değer ve zanaat bulunmaktadır. Söz konusu değerlerin turizm faaliyetleri kapsamında ele alınması, ildeki potansiyelin değerlendirilmesini sağlayacaktır. Ayrıca bu değerlerin pazarlanmasıyla yeni iş faaliyetlerinin ortaya çıkması söz konusudur. Bu da ildeki kültürel mirasın atıl kalmasını önleyecektir.

Bu raporda sunulan iş modellerinin uygulanmasıyla Edirne’deki fırsat ve potansiyeller değerlendirilmiş olacaktır. Edirne, gerek içsel faktörleri gerekse dış ekonomik coğrafyasındaki durumu ile Türkiye’nin birçok ilinde bulunmayan önemli imkânlar sunmaktadır. Söz konusu imkânların değerlendirilmesi, ildeki girişimcilik faaliyetlerinin bu raporda sunulan iş modellerine veya benzeri yatırımlarına yönelmesiyle mümkündür. Edirne’nin fırsatlarını en etkin şekilde kullanabilmek için geleneksel iş kollarının yanında bu tip girişimlerin geliştirilmesi için uygun ekosistemin de oluşturulması gerekmektedir.

1. Edirne’de Mevcut Ekonomik Durum, Yapı ve Temel Sorunlar

İhracatı ağırlıklı olarak tarıma dayalı ürünlerde olan Edirne’nin, hem Asya hem de komşu Balkan ülkeleri ile önemli ticaret potansiyeli bulunmaktadır. Edirne ili, potansiyelinin oldukça altında bir ihracat performansı sergilemektedir. Yıllar içinde önemli dalgalanmalar gösteren Edirne’nin ihracatı (bkz. EK 1.1) 2014 yılı itibari ile 42 milyon dolara ulaşmıştır. 42 milyon dolarlık ihracatı ile Edirne, Türkiye’nin toplam 157 milyar dolarlık ihracatından ancak binde 3’lük pay alabilmektedir. Edirne’nin 42 milyon dolarlık ihracatına karşılık Kırklareli 344 bin olan nüfusu ile 2014 yılında 406 milyon dolarlık ihracat yapmıştır. Edirne’nin 2014 yılında başlıca ihracat yaptığı ülkeler ise Filipinler, Suriye, Makedonya ve Bulgaristan’dır. 2014 yılında toplam ihracatının yüzde 30’unu Güney Doğu Asya ülkelerine yapan Edirne, Türkiye’nin toplam ihracatından oldukça düşük pay almasına rağmen ortalama ihracat mesafesi en uzun olan illerin başında gelmektedir.

Edirne İl Çevre Düzeni Planı’nda Edirne ilinin üretim yapısının 2023 yılına kadar değişmesi beklenmemektedir.² Ancak Edirne’deki sermaye birikiminin artması için tarımsal üretim halen büyük önem taşımaktadır. Edirne İl Çevre Düzeni Planı’nda, Edirne ilinin hem istihdam hem de ihracatında büyük öneme sahip olan tarım sektörü için yapısal dönüşüm öngörülmemektedir. Edirne’nin tarımsal üretiminin yüzde 95’ini tarla bitkileri oluşturmaktadır. 1990’ların başından bu yana tarla bitkileri ve meyve-sebze üretimi değişim göstermemiştir. Ek olarak, Edirne tarımsal üretimde önemli verimlilik sorunları yaşamaktadır. Aynı dönemde Edirne’nin tarımsal üretimi ancak yüzde 18 artarken Türkiye’nin ton cinsinden tarımsal üretimi yüzde 55 artmıştır. Tarımsal üretimde Edirne için hem Türkiye’nin hızla büyüyen ihracat hacmi hem de doğrudan otoyol bağlantısının olduğu İstanbul pazarı büyük önem taşımaktadır. Türkiye’nin 2000’lerin başında 1,7 milyar dolar olan tarımsal ürün³ ihracatı, 2014 yılı itibari ile 7,1 milyar dolara yükselmiştir. Türkiye’nin artış eğilimdeki ihracatı ile birlikte iç talebi de hızla gelişmektedir. Edirne’nin yanı başındaki İstanbul’un da 2002 yılında 410 milyon dolar olan tarım ürünleri ithalatı, 2014 yılında 1,6 milyar dolara yükselmiştir. Hem Türkiye’nin artan ihracatı hem de iç pazarda artan talep, Edirne’nin tarımsal üretim potansiyelini sermaye birikimine dönüştürmesi için fırsat sunmaktadır.

Trakya Bölgesi’nde kişi başına yaratılan katma değer, Türkiye’den daha iyi performans göstermektedir. Edirne, Tekirdağ ve Kırklareli’ni içine alan TR21 Bölgesi’nin yarattığı kişi başına gayri safi katma değer, en son açıklandığı 2011’de 20 bin 169 TL’dir. Türkiye ortalamasında ise bu değer 15 bin 500 TL’dir. TR21 Bölgesi, Türkiye’nin kişi başına katma değeri en yüksek beşinci bölgesidir. 2004-2011 yılları arasında Türkiye’de yaratılan kişi başına katma değer 2,1 katına çıkarak 7 bin 300 TL’den 15 bin 500 TL’ye yükselmiştir. Aynı dönemde TR21 Bölgesi’nin kişi başına yarattığı katma değer de 2,2 katına çıkarak 9 bin TL’den 20 bin TL’ye yükselebilmektedir.

Bu rapor, bölgede ve ilde yatırım yapan ya da yapmayı düşünen girişimci ve yatırımcılara potansiyel iş fırsatlarını göstermek amacı ile hazırlanmıştır. Rapor, Edirne ilinde gelişmesi mümkün yedi farklı iş modelini ele almaktadır. İş modelleri, üretilebilmesi mümkün ürünler ve hangi pazarlarda potansiyel elde edebilecekleri dikkate alınarak belirlenmiştir. Ürün analizine ek olarak İstanbul’da tıkanan iş hizmetleri sektörü değer zincirine uyum sağlayacak, e-ticaret ve turizm ile geliştirilebilecek iş modelleri de incelenmiştir.

² Edirne İl Çevre Düzeni Planı

³ Tarımsal ürün için HS 6-7-8-9-10-11-12 alınmıştır.

2. Fırsatlar Nerede? Yedi Farklı İş Modeli Önerisi

2.1. Anadolu ile Balkanlar⁴ Arasındaki Ticarete Değer Katmak

Trakya Bölgesi'nde tarıma dayalı sanayinin gelişmesi için önemli bir altyapı ve işgücü potansiyeli bulunmaktadır. Bu noktada hedef, Türkiye'den Balkanlar'a ihraç edilen ve işlenmemiş tarım ürünlerine değer katmak ve ürün yelpazesini çeşitlendirmek olmalıdır. Bu bölümde, pazar potansiyeli olan ürünleri belirlemek amacıyla, Türkiye'nin Balkanlar'a ihraç ettiği tarım ürünlerinin işlenmesi ile üretilebilecek her bir alternatif ürün için Balkanlar'ın toplam talebi incelenmiştir. Hammaddesi hâlihazırda Türkiye'den Balkanlar'a giden tarım ürünlerine değer katarak çok daha yüksek birim fiyatla hem Balkanlar'da hem de farklı ülkelerde yeni pazarlar elde etmenin mümkün olduğu görülmektedir.

Şekil 1: Seçilmiş Balkan Ülkeleri



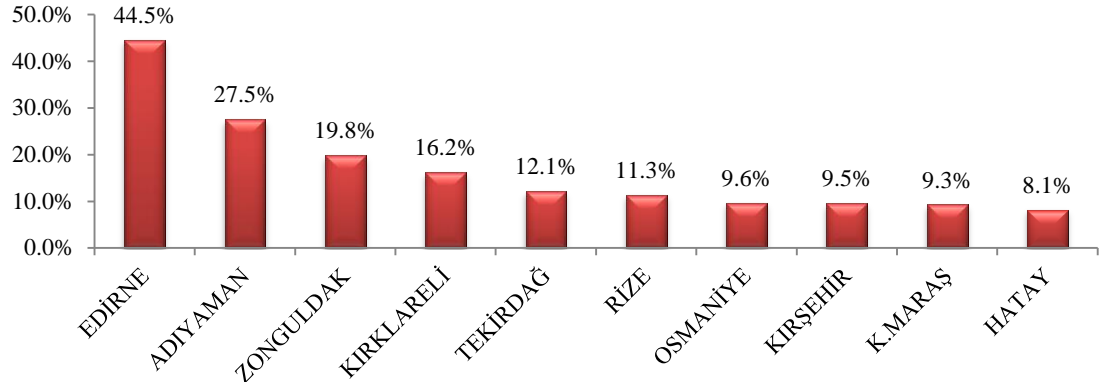
Türkiye ile Balkanlar arasındaki ticaret 2000'lerin başından bu yana hızla artmaktadır. Toplam ithalatı 150 milyar dolar olan Balkan ülkelerinin Türkiye'den yaptığı ithalat ise yaklaşık 7 milyar dolardır. 7 milyar dolarlık ihracatı ile Türkiye'nin Balkanlar'ın ithalatından aldığı pay yüzde 5'tir. İhracatın önemli kısmı ise İstanbul, Ankara ve Kocaeli gibi sanayinin geliştiği şehirlerden gönderilmektedir.

2010-2014 yılları arasında toplam ihracatının en büyük kısmını Balkanlar'a yapan şehir ise yüzde 44,5 ile Edirne'dir. 2010–2014 yılları arasında Türkiye Balkanlar'a toplam 38,7 milyar dolarlık ihracat yapmıştır. İstanbul 19,8 milyar dolar ile en fazla ihracat yapan ildir. İstanbul'u 3,4 milyar dolar ile Bursa ve 2,4 milyar dolar ile Kocaeli takip etmektedir. Toplam ihracatının en büyük kısmını Balkan ülkelerine yapan il ise Edirne olmuştur. Edirne 2010-2014 yılları arasında toplamda 260 milyon dolarlık ihracat yapıp bunun yüzde 44'ünü, yani 116 milyon dolarını Balkanlar'a göndermiştir. İlk beş ihracatçı arasında diğer Trakya illeri olan

⁴ Seçilmiş Balkan ülkeleri: Yunanistan, Romanya, Bulgaristan, Arnavutluk, Hırvatistan, Bosna-Hersek, Kosova, Makedonya, Karadağ ve Sırbistan, , Trakya Bölgesi'ne uzaklık, nüfus, kişi başına düşen milli gelir göstergeleri dikkate alınarak Edirne'nin Türkiye pazarı büyüklüğünde bir pazarı kapsayacak şekilde olan ülkelerdir.

Kırklareli ve Tekirdağ da bulunmaktadır. Trakya illerine ek olarak Adıyaman ve Zonguldakda Balkan ülkelerinin payının yüksek olduğu illerdir.

Tablo 1: İllere Göre Balkanlar'a Yapılan İhracatın Toplam İhracat İçindeki Payı, Kümülatif 2010-2014



Kaynak: TÜİK, TEPAV Hesaplamaları

Balkan ülkeleri, 2013 yılındaki 230 milyar dolarlık ithalatı, 172 milyar dolarlık ihracatı, gösterdiği istikrarlı büyüme performansı ve çektiği doğrudan yabancı yatırımlar (bkz. EK 1.2) ile özellikle Avrupa Birliği üyesi ülkeler için önemli bir pazar haline gelmiştir. 1996 yılında 32,5 milyar dolar olan bölgenin toplam ihracatı, yılda ortalama yüzde 10,3 büyüyerek 2014 yılında 172,6 milyar dolara ulaşmıştır. Bölgenin 1996 yılında 59 milyar dolar olan ithalatı ise yılda yüzde 8,4 artarak 2013 yılında 230 milyar dolar olmuştur. Türkiye'nin 1996 yılında Balkanlar'a yaptığı 900 milyon dolarlık ihracatı ise yılda ortalama yüzde 14 artarak 2013 yılında 7,8 milyar dolara ulaşmıştır. Türkiye, bölgeye yaptığı ihracatı, Balkanlar'ın toplam ithalatından daha yüksek bir hızla arttırabilmektedir.

Tablo 2: Balkan Ülkelerinden En Fazla İthalat Yapan 10 Ülke ve İthalatı Yapılan 10 Ürün, (Milyar ABD \$)

	Ülke Adı	2013 İthalat	1995-2013 İthalat Büyüme Hızı (%)	Sektör Adı	2013 İthalat	1995-2013 İthalat Büyüme Hızı (%)
1	Almanya	23,0	8,3	Elektrikli makina ve cihazlar	16,6	16,2
2	İtalya	18,7	8,0	Motorlu kara taşıtları, traktörler, bisikletler	13,7	21,5
3	Türkiye	11,2	14,1	Kazanlar, makineler, mekanik cihazlar	13,5	13,7
4	Fransa	8,5	10,1	Demir ve çelik	6,1	6,0
5	Rusya	5,1	12,1	Örülmemiş giyim eşyası ve aksesuar	5,5	4,4
6	Bulgaristan	4,9	10,7	Bakır ve bakırdan eşya	5,2	11,3
7	İngiltere	4,8	8,1	Hububat	5,0	14,6
8	ABD	4,2	8,4	Eczacılık ürünleri	4,5	17,7

9	Avusturya	4,1	11,1	Plastikler ve mamulleri	4,4	9,9
10	İspanya	3,8	10,3	Alüminyum ve alüminyumdan eşya	4,3	8,2
	TOPLAM	172,6	10,3	TOPLAM	172,6	10,3

Kaynak: BACI, TEPAV Hesaplamaları

* Hs2-27 Mineral yakıtlar ve yağlar analiz dışında tutulmuştur

Türkiye'nin Balkan ülkeleri ile olan tarım ürünleri ticareti de hızla artmaktadır. Türkiye, Balkan ülkeleri ile gelişime açık, yakın ticari ilişkilere sahiptir. Türkiye'nin Balkan ülkelere yaptığı 7,8 milyar dolarlık ihracatın yaklaşık 530 milyon dolarlık kısmını tarım ürünleri ihracatı oluşturmaktadır. Türkiye'nin Balkan ülkelerinin ihracatındaki payı yaklaşık yüzde 6,6, ithalatındaki payı ise yaklaşık yüzde 3'tür.

Tablo 3: Türkiye'nin Balkanlara⁵ En Fazla İhracat Yaptığı 20 Tarım Ürünü, (Milyon ABD \$) 2013

	HS6	Ürün Adı	Türkiye'nin Balkanlar'a İhracatı	Balkanlar'ın Toplam İthalatı
1	80530	Limon	50,6	111
2	190530	Tatlı Bisküviler	34,4	370
3	200819	Diğer sert kabuklu meyve ve karışımları konserveleri	26,4	62
4	70200	Domates (taze/soğutulmuş)	26,3	114
5	80222	Fındık (kabuksuz)	24,6	38
6	200570	Zeytin	22,6	89
7	190590	Diğer ekmekçi mamulleri	22,2	408
8	170490	Kakao içermeyen diğer şeker mamulleri	21,1	165
9	240110	Tütün (saplı damarlı)	16,2	210
10	80520	Mandarin	16,2	73
11	80540	Greyfurt ve pomelo (taze/kurutulmuş)	14,7	35
12	180690	Diğer çikolata	13,2	368
13	520100	Pamuk (kardesiz)	11,6	33
14	210500	Dondurma ve yenilen diğer buzlar	11,5	134
15	210690	Diğer gıda müstahzarları	10,7	849

⁵ Seçilmiş Balkan ülkeleri: Yunanistan, Romanya, Bulgaristan, Arnavutluk, Hırvatistan, Bosna-Hersek, Kosova, Makedonya, Karadağ, Sırbistan

16	70960	Capsicum/pimenta cinsi meyveler	10,7	57
17	120600	Ayçiçeği tohumu	8,3	270
18	70990	Diğer sebzeler (taze/soğutulmuş)	8,2	29
19	70190	Patates; diğerleri (taze/soğutulmuş)	7,8	133
20	80510	Portakal (taze/kurutulmuş)	7,3	142
		İlk 20 Ürün Toplam İhracatı	365	3.687

Kaynak: BACI, TEPAV Hesaplamaları

Türkiye, Balkanlar'a 7,8 milyar dolarlık ihracat yapabilmesine rağmen tarım ürünleri ihracatı hala istenen seviyeye ulaşabilmiş değildir. Türkiye'nin toplamda 7,8 milyar dolarlık ihracat yapabildiği Balkan ülkelerinde toplam 233 milyar dolarlık ithalat talebi vardır. Balkanlar'ın toplam tarım ürünleri ithalatı ise 27 milyar dolardır. Balkan ülkelerine tarımsal ürün ihraç eden başlıca ülkeler ise Almanya, Hollanda ve Brezilya olup tarım ürünleri pazarında çoğunlukla Avrupa Birliği üyesi ülkeler yer almaktadır. (bkz. EK 1.2)

Türkiye'nin Balkanlar'a yaptığı toplam ihracatının ancak 500 milyon dolarını tarım ürünleri oluşturmaktadır. Türkiye'nin Balkanlar'a ihracatını yaptığı ilk 20 tarım ürünü toplamda 365 milyon dolarlık bir ihracat hacmi oluşturmasına rağmen, bu 20 ürün toplamında Balkanlar'da 3,7 milyar dolarlık bir pazar hacmi bulunmaktadır.

Tablo 4: Türkiye'nin Balkanlar'a⁶ En Fazla İhracat Yaptığı 20 Tarım Ürünü, (Milyon ABD \$) Kümülatif 2009-2013

	HS6	Ürün Adı	Türkiye'nin Balkanlar'a İhracatı	Balkanlar'ın Toplam İthalatı
1	70200	Domates (taze/soğutulmuş)	299,6	510,8
2	80530	Limon	255,2	1.561,6
3	190530	Tatlı Bisküviler	139,0	177,2
4	80222	Fındık (kabuksuz)	115,7	374,6
5	200570	Zeytin	110,3	758,1
6	170490	Kakao içermeyen diğer şeker mamulleri	104,5	293,1
7	200819	Diğer sert kabuklu meyve ve karışımlarının konserveleri	100,4	175,7
8	80540	Greyfurt ve pomelo (taze/kurutulmuş)	98,7	1.733,2

⁶ Seçilmiş Balkan ülkeleri: Yunanistan, Romanya, Bulgaristan, Arnavutluk, Hırvatistan, Bosna-Hersek, Kosova, Makedonya, Karadağ, Sırbistan 8, 70, 100, 191, 890, 836, 300, 642, 688, 891, 807

9	190590	Diğer ekmekçi mamulleri	96,1	357,7
10	80520	Mandarin	88,1	1.030,0
11	240110	Tütün (saplı damarlı)	65,7	1.599,3
12	180690	Diğer çikolata	65,7	4.054,6
13	210690	Diğer gıda müstahzarları	61,1	617,3
14	210500	Dondurma ve yenilen diğer buzlar	51,3	254,1
15	70960	Capsicum/pimenta cinsi meyveler (taze/soğutulmuş)	47,6	172,9
16	520100	Pamuk (kardesiz, taranmamış)	46,0	179,1
17	200190	Diğer sebze ve meyve vs. (sirke, asetik asit/konserve edilmiş)	39,8	611,9
18	80510	Portakal	39,2	141,6
19	70990	Diğer sebzeler (taze/soğutulmuş)	38,0	1.216,4
20	120600	Ayçiçeği tohumu	34,6	510,8
		İlk 20 Ürün Toplam İhracatı	1.896	1633

Kaynak: BACI, TEPAV Hesaplamaları

Balkanlar'a giden mevcut tarım ürünleri çeşitlendirilerek yeni ürünler üretilebilir. Türkiye'nin Balkanlar'a en fazla gönderdiği ilk 15 tarım ürünü için halihazırda Balkanlar'da pazar potansiyeli mevcuttur. Ancak bazı ürünlerin işlenmesi ile üretilebilecek olan yeni ve yüksek katma değerli ürünlerle daha büyük pazarlara ulaşılabilmesi mümkündür. Balkanlar'daki ticaret potansiyelini ortaya çıkarmak adına, Edirne'nin en fazla ihracatı yapılan ilk 15 ürününden imal edilebilecek alternatif ürünler içinden ithalat hacmi en yüksek olan ürünler belirlenmiştir. Sadece domates, fındık ve zeytin gibi ham mamulleri ihraç etmeye odaklanan tarım ihracatçılarının bu ürünleri işleyerek elde edebilecekleri salça, fındık ezmesi ve zeytinyağı gibi ürünlerin ihracatı ile mevcut ihracat kapasitelerinin çok üstünde rakamlara ulaşabilmeleri mümkündür. Uzunköprü'deki Öge Zeytincilik bunu başarmış örneklerden bir tanesidir. Balkanlar'ın damak tadına uygun üretim yapan firma, üretiminin yüzde 50'den fazlasını, 10'dan fazla ülkeye ihraç etmektedir. (bkz. Kutu 1)

Türkiye'nin Balkanlar'a en fazla ihracatını yaptığı tarım ürünü, 30 milyon dolarlık ihracatı ile domatestir. İşlenmemiş domatesi ihraç etmek yerine domatesi işleyerek katma değeri arttırmak ve yüksek birim fiyatla Balkan pazarına ürün satmak mümkündür. Domatesin işlenmesi ile domates sosu, ketçap ve salça gibi ürünler üretilebilir. Bu ürün grubu içinde Balkan ülkelerinde pazar potansiyeli en yüksek olan ürün salçadır. Doğrudan domates ihraç edildiğinde talep 110 milyon dolar iken salçanın toplam talebi 250 milyon dolardır ve 1996 yılından bu yana da bu talep hızla artmaktadır. Balkanlar'ın 90'ların ortasında 1,7 milyar dolar olan salça ithalatı, zaman içinde 2,6 katına çıkarak 2013 yılında 4,5 milyar dolara ulaşmıştır.

Balkan ülkeleri toplamı ise 250 milyon dolarlık ithalatı ile toplam dünya talebinin yüzde 5,5'ini oluşturmaktadır.

Balkanlar'ın toplam talebinin yanı sıra Balkan ülkelerine eklenecek yeni pazarlarda da salça ithalatı hızla artmaktadır. Dünyada salça talebi en yüksek olan ülkeler, İtalya, Çin, ABD, İspanya ve Portekiz'dir. 2013 yılındaki 1,7 milyar dolarlık dünya toplam talebi ile İtalya, dünya toplam ithalatının neredeyse üçte birini tek başına yapmaktadır. Talebi yüksek Akdeniz ülkelerine ek olarak 1 milyar dolara yaklaşan dünya toplam ithalatı ile Çin de talebi hızla artan yeni bir pazar olarak dikkat çekmektedir.

Tablo 5: Salça İthalatı⁷, 1996-2013

Yıllar	Dünya Toplam İthalatı (Milyar \$)	Balkanlar'ın Dünya Toplam İthalatı (Milyon \$)	Balkanlar'ın Dünya Toplam İthalatından Aldığı Pay
1996	1,7	84	4,9%
2002	1,7	88	5,2%
2007	3	185	6,2%
2013	4,5	250	5,5%

Kaynak: BACI, TEPAV Hesaplamaları

Dünya çapında 500 milyon dolarlık tatlı bisküvi ihracatı yapan Türkiye, bu ihracatın 30 milyon dolarlık kısmını doğrudan Balkanlar'a göndermektedir. Türkiye yüksek ihracat kapasitesine rağmen 300 milyon dolarlık Balkan talebinin ancak yüzde 10'una hitap edebilmektedir. Tatlı bisküvi üretimini çeşitlendirerek değişik ürünlerin üretilmesi mümkündür. Balkanlar'daki en büyük pazar potansiyeli ise bebek maması ve bisküvisi ihracatında bulunmaktadır. Sektörün hem dünya hem de Balkan pazarı hızla büyümektedir. Balkanlar'ın 90'ların ortasında 118 milyon dolar olan toplam ithalatı, 2013 yılında 500 milyon dolara ulaşmıştır. Sektörün dünya toplam talebi ise Balkanlar'ın toplam ithalatından daha hızlı artmaktadır. 1996 yılında 1,1 milyar dolar olan dünya toplam ithalatı, 2013 yılı itibari ile 7,6 milyar dolara ulaşmıştır. 2013 itibari ile dünyadaki toplam bebek maması ve bisküvisi ithalatının ise yüzde 7,3'ünü Balkan ülkeleri gerçekleştirmektedir.

Tablo 6: Bebek Maması ve Bisküvisi⁸ İthalatı, 1996-2013

Yıllar	Dünya Toplam İthalatı (Milyar \$)	Balkanlar'ın Dünya Toplam İthalatı (Milyon \$)	Balkanlar'ın Dünya Toplam İthalatından Aldığı Pay
1996	1,1	118	10,3%
2002	1,5	103	6,8%
2007	3,4	302	8,7%
2013	7,6	563	7,3%

Kaynak: BACI, TEPAV Hesaplamaları

⁷ Hs6 200290, 200210

⁸ Hs6 190110 / Çocukların beslenmesinde kullanılan müstahzarlar

Türkiye Balkanlar'a 13 milyon dolarlık kakao içeren gıda müstahzarları göndermektedir. Türkiye'nin 13 milyon dolarlık ihracatına karşılık Balkanlar'ın ithalatı ise 300 milyon doların üzerindedir. Öte yandan Türkiye'de, benzer bir ürün olan çikolata içeren gıda müstahzarları ihracatı da oldukça yüksektir. 2013 yılında sektörde dünya ihracatı 130 milyon dolara ulaşan Türkiye için Balkan pazarında da önemli bir pazar potansiyeli bulunmaktadır. Balkanlar'ın dünya toplam ithalatında aldığı pay düşmesine rağmen, sektördeki toplam ithalatı hızla artmaktadır. 2002'de 130 milyon dolar seviyesine düşen ithalat değeri hızla artışa geçmiş ve 2013 yılında 700 milyon dolar seviyesine ulaşmıştır. Aynı dönemde sektörün dünya toplam ithalatı da hızla artmıştır. 90'ların ortasında ancak 3 milyar seviyesinde olan toplam dünya talebi, 2013 yılında 8,3 milyar dolara ulaşmıştır.

Tablo 7: Çikolata⁹ İthalatı, 1996-2013

Yıllar	Dünya Toplam İthalatı (Milyar \$)	Balkanlar'ın Dünya Toplam İthalatı (Milyon \$)	Balkanlar'ın Dünya Toplam İthalatından Aldığı Pay
1996	3	428	14,5%
2002	2,8	138	4,9 %
2007	5,5	405	7,4 %
2013	8,3	700	8,3 %

Kaynak: BACI, TEPAV Hesaplamaları

Kutu 1: Öge Zeytincilik, "Ege'den Balkanlar'a uzanan köprü"

Öge Zeytincilik, 1984 yılında Uzunköprü'de kurulmuştur. Zeytin üretiminin kısıtlı olduğu bölgede kurulan firma, iç pazara yönelik üretiminin yanı sıra, toplam üretiminin yüzde 50'den fazlasını 10'dan fazla ülkeye ihraç etmektedir. Şu an yakın Balkan ülkeleri odaklı olan ihracatında önümüzdeki dönemde Almanya gibi büyük pazarları da hedeflemektedir.

Firmanın girişimcilikte öne çıkan en önemli özelliği, bölgede üretilmeyen bir ürüne değer katarak onu doğru pazarda üretici ile buluşturabilmesidir. Firma sahipleri, Manisa'nın Akhisar ilçesinden getirdikleri zeytinleri Balkanlar'daki müşterilerinin damak tadına uygun olarak işleyerek Uzunköprü'den Balkanlar'a doğrudan ihraç edebilmektedir. Firma lojistik avantajını da kullanarak müşterileri ile devamlı irtibat halinde kalabilmekte ve müşterilerden gelen talep doğrultusunda ürün yelpazesini de değiştirebilmektedir.

2.2. Karadeniz Havzasında Üretilen İşlenmemiş Tarım Üretimine Değer Katarak Dünya Pazarı ile Buluşturmak

Gerek aynı coğrafyada bulunmanın gerekse tarihi ve kültürel bağların etkisiyle Edirne ve Balkanlar arasında geliştirilebilecek birçok iş fırsatı mevcuttur. Ancak mevcut durumu ile Balkan pazarı, dünyanın en dinamik pazarlarından biri değildir. Balkan pazarında yer elde edebilen ve ihracata başlayan Edirneli yatırımcılar için yeni hedef pazar, talebi hızla artan Asya pazarı olmalıdır.

Dâhilde işleme rejimi¹⁰, çevre ülkelerden temin ettiği hammaddeleri işlemeyerek ürettiği nihai ürünü gümrüksüz ihraç edebilme fırsatı tanımaktadır. Türkiye'nin bu kapsamda

⁹ HS6 180631,180632

ithalatını yaptığı ürünlerin başında buğday gelmektedir. Bu bölümde, Karadeniz hinterlandında üretilen buğdayın Türkiye’de işlenmesinden yola çıkılarak öncelikle Karadeniz hinterlandı içindeki ülkelerin işlenmemiş tarım ürünleri ihracatlarına bakılmıştır. Bölgenin potansiyelini anlayabilmek adına, bölgenin en fazla ihraç ettiği ürünler tespit edilmiştir. Üretilmesi mümkün olan ve işlenerek satılabilecek tarım ürünleri arasından hem Balkan hem de dünya pazarında ithalatı hızlı artan ürünler belirlenmiştir.

2013 yılında Karadeniz’e kıyısı olan ülkeler ve Balkan ülkeleri¹¹, toplamda 61 milyar dolarlık tarım ürünleri¹² ihracatı yapmıştır. 14 ülke toplamında bakıldığında bölgenin işlenmemiş tarım ürünlerinde önemli bir üretici olarak öne çıktığı görülmektedir. Bölge ülkeleri 2013 yılında yaklaşık 8 milyar dolarlık buğday ve 5,7 milyar dolarlık mısır ihracatı yapmıştır. Bu ürünlere ek olarak ayçiçeği ve tohumu, kolza tohumu ve soya fasulyesi de bölgenin işlenmemiş tarım ürünleri ihracatında öne çıkmaktadır.

Şekil 2: Balkanlar Ve Karadeniz’e Kıyısı Olan Ülkeler



Karadeniz havzasındaki ülkeler, 8 milyar dolarlık buğday ihracatlarının 700 milyon dolarını Türkiye’ye yapmaktadırlar. Türkiye, buğday ithalatına ek olarak bölgedeki 14 ülkeden çeşitli tarım ürünlerinin ithalatını da yapmaktadır. 2013 yılında Türkiye, bölge ülkelerinden toplam 3,6 milyar dolarlık tarım ürünü ithalatı yapmıştır. Türkiye’nin en fazla ithalatını yaptığı ürünlerin başında ise ayçiçeği, buğday, mısır ve pamuk gelmektedir.

Türkiye’de faaliyet gösteren birçok firma, Karadeniz hinterlandındaki ülkelerden buğday ithal ederek un üretimi ve ihracatı yapmaktadır. Edirne’deki önemli un üreticileri de Balkan pazarına yakın olmalarının da avantajını kullanarak buğday ithalatını Karadeniz

¹⁰ Dâhilde işleme rejimi piyasa fiyatlarında hammadde temin etmek suretiyle ihracatı artırmak, ihraç ürünlerine uluslararası piyasalarda rekabet gücü kazandırmak, ihraç pazarlarını geliştirmek ve ihraç ürünlerini çeşitlendirmek amacı ile uygulanmaktadır.

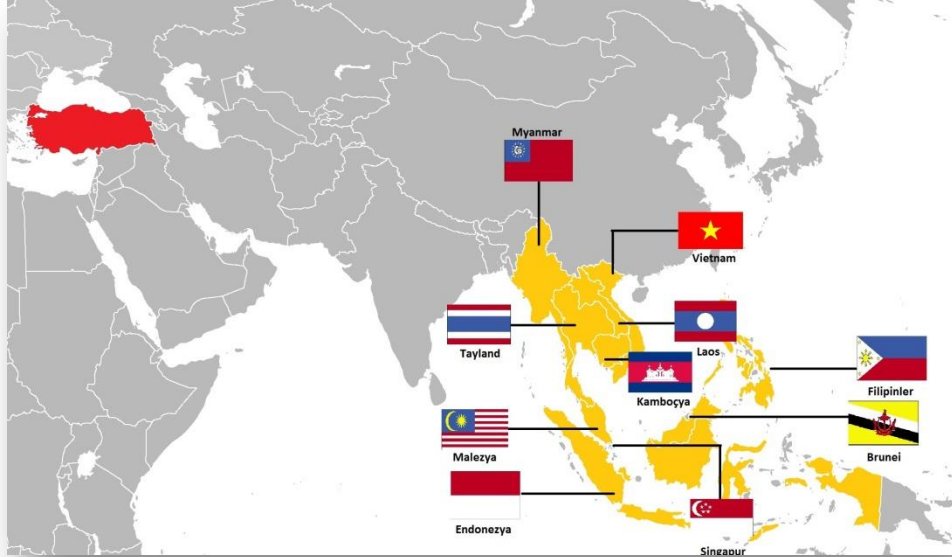
¹¹ Balkan ve Karadeniz’e kıyısı olan ülkeleri Yunanistan, Arnavutluk, Bosna Hersek, Bulgaristan, Hırvatistan, Sırbistan, Karadağ, Romanya, Ukrayna, Rusya, Gürcistan, Moldova ve Belarus oluşturmaktadır.

¹² Tarım ürünleri sınıflaması için “WTO – HS6 Agricultural Products” ürün sınıflaması kullanılmıştır.

hinterlandındaki ülkelerden yapmakta ve işleyerek elde ettikleri unu dünyanın dört bir yanına ihraç edebilmektedir. Bu uygulamanın en başarılı örneklerinden birisi de Keşan'daki Evren Un'dur. (bkz. Kutu 2) Üretiminin yüzde 80'ini ihraç eden firma, Filipinler'e ve Singapur'a kadar geniş bir yelpazede ihracat yapabilmektedir. Afrika'ya ihracat yapmayı hedefleyen firma, önümüzdeki dönemde un imalatını çeşitlendirmeyi de amaçlamaktadır.

Buğdayın işlenerek un haline getirilmesi ve ihraç edilmesine ek olarak, girişimci firmalar için farklı ülkelerde muhtelif unlu mamullerin ihracatının yapılabileceği alternatif pazarlar bulunmaktadır. Unlu mamullerden tatlı bisküvi, ekmekçilik ürünleri ve makarna gibi çeşitli alternatif işlenmiş tarım ürünleri imal edilmesi durumunda dünyada önemli ihracat potansiyeli bulunmaktadır. Türkiye'nin halihazırda ihracatını yaptığı bu ürünlerin dünya talebi de hızla artmaktadır. Tatlı bisküvi¹³ sektöründe 5 milyar dolar, ekmekçilik ürünlerinde¹⁴ 20 milyar dolar ve makarna¹⁵ sektöründe de dünyada yaklaşık 400 milyon dolarlık bir ihracat potansiyeli bulunmaktadır.

Şekil 3: ASEAN Ülkeleri



Asya'da hızlı yükselen orta sınıf için önemli bir pazar potansiyeli bulunmaktadır. Asya'da hızla büyümeye başlayan orta sınıf, bölgedeki yaşam standardında da önemli bir gelişme sağlamıştır. Sadece Çin'de yapısal market reformlarının uygulanmaya başlanmasından bu yana 600 milyon kişi mutlak yoksulluk sınırının üzerinde yaşamaya başlamıştır. 2000'lerin başında toplam orta sınıfın sadece yüzde 20'sini Asya pasifik ülkeleri oluştururken 2050 tahminlerinde bu oranın yüzde 70'lere çıkması beklenmektedir.¹⁶ Gelişen orta sınıf ile birlikte tüketimin de hızla artması öngörülmektedir. Bu durumda Asya pazarındaki tarım ürünleri talebinin de hızla artması beklenmektedir.

¹³ HS6: 190531, 190532 – Sweet biscuits and waffles

¹⁴ HS4: 1905- Bread, pastry, cakes, biscuits and other bakers' wares, whether or not containing cocoa; communion wafers, empty cachet of a kind suitable for pharmaceutical use, sealing wafers, rice paper and similar products

¹⁵ HS4: 1902 – Pasta and cous cous

¹⁶ http://www.oecdobserver.org/news/fullstory.php/aid/3681/An_emerging_middle_class.html

Mevcut üretim sepetinin farklılaşması ile yeni ürünler için Asya ülkelerinde de ihracat potansiyeli bulunmaktadır. Bu nedenle doğru pazarları tespit edebilmek, üreticiler için büyük önem taşımaktadır. Asya ülkelerinde un ve pastacılık ürünlerine olan talep giderek artmaktadır. Yükselen orta sınıfın da etkisi ile ASEAN ülkelerinde 90'ların ortasında sadece 30 milyon dolar olan un ve pastacılık ürünleri ithalatı, 2012 yılında 3,3 milyar doları aşmıştır. ASEAN'ın 2012 itibari ile sektörde dünya toplam ithalatından aldığı pay yüzde 6,2'ye ulaşmıştır. Türkiye de yüzde 25'lik yıllık ihracat artış hızı ile sektördeki önemli ihracatçılar arasında yer almaktadır. Çin ve Japonya ise hem dünyadaki en önemli ithalatçılar arasında yer almakta hem de ithalatlarını hızla arttırmaktadırlar.

Hububat ve pastacılık ürünleri dünya pazarı, 2000'lerin başından bu yana hızla büyümektedir. 2000'lerin başında 17 milyar civarında olan dünya toplam ithalatı, 2013 yılı itibari ile 65 milyar doları aşmıştır. Sektördeki bu hızlı yükselişte en öne çıkan ülke ise Çin'dir. 2000'lerin başında toplam ithalatın sadece yüzde 0,5'ini yapan Çin, dünyanın en büyük 39'uncu ithalatçısı iken; 2013 yılında bu oran yüzde 3,7'ye ulaşmış ve Çin dünyanın en büyük 6'ncı ithalatçısı olmuştur. Çin'in 2000 yılında 80 milyon dolar olan hububat ve pastacılık ürünleri ithalatı, 2013 yılında 2,5 milyar dolara ulaşmıştır.

Tablo 8: Hububat ve Pastacılık Ürünleri İthalatı¹⁷, 1996-2013

Yıllar	Dünya Toplam İthalatı (Milyar \$)	Balkanlar'ın Dünya Toplam İthalatı (Milyon \$)	Balkanlar'ın Dünya Toplam İthalatından Aldığı Pay
1996	12	30	0,2%
2002	19	788	4,2%
2007	38	1.6	4,4%
2013	67	3.9	5,8%

Kaynak: BACI, TEPAV Hesaplamaları

Karadeniz hinterlandındaki ülkelerin önemli miktarda soya fasulyesi üretimi de bulunmaktadır. Soya fasulyesinden elde edilebilecek soya yağının 2013 yılı dünya toplam ithalatı 43 milyar dolar iken 2013 yılında yalnızca ASEAN ülkeleri 6,1 milyar dolarlık ithalat yapmıştır. 1996 yılında 887 milyon dolar olan ASEAN'ın dünya toplam ithalatı, 2013 yılında 8 katına çıkarak 6 milyar dolara yükselmiştir. 1990'ların ortasında ASEAN'ın dünya toplam ithalatından aldığı pay yalnızca yüzde 8,1'lerde iken bu oran 2013 yılında yüzde 14,4'e kadar yükselmiştir.

¹⁷ Hs6: 110100, 190530, 190540, 190590, 190230, 190240, 190410, 190490, 190510, 190520, 190110, 190120, 190190, 190211, 190219

Tablo 9: Soya Yağı İthalatı¹⁸, 1996-2013

Yıllar	Dünya Toplam İthalatı (Milyar \$)	Balkanlar'ın Dünya Toplam İthalatı (Milyon \$)	Balkanlar'ın Dünya Toplam İthalatından Aldığı Pay
1996	11	887	8,1%
2002	13	1.2	9,6%
2007	25	2.5	10,4%
2013	43	6.1	14,4%

Kaynak: BACI, TEPAV Hesaplamaları

Karadeniz havzası ve Balkan ülkeleri toplamda 800 milyon dolarlık saf sakaroz ve şeker ihracatı da yapmaktadır. Saf sakaroz ve şekerden ise işlenerek çeşitli şekerleme ürünleri üretmek mümkündür. Saf şekerden üretilebilecek olan reçel, çiklet, jöle ve marmelat gibi şekerleme ürünlerinin dünya toplam talebi ise hızla artmaktadır. 1990'ların ortasında sadece 5 milyar dolar olan dünya toplam talebi, 2013 yılında 2,8 katına çıkarak 14 milyar dolar olmuştur. ASEAN'ın dünya talebi de aynı şekilde hızla artmaktadır. ASEAN'ın 1996 yılında 160 milyon dolar olan dünya toplam ithalatı, 2013 yılında 500 milyon doları geçmiştir.

Tablo 10: Şekerleme Mamulleri¹⁹, 1996-2013

Yıllar	Dünya Toplam İthalatı (Milyar \$)	Balkanlar'ın Dünya Toplam İthalatı (Milyon \$)	Balkanlar'ın Dünya Toplam İthalatından Aldığı Pay
1996	5	159	3,2%
2002	5	171	3,2%
2007	9	259	2,7%
2013	14	505	3,7%

Kaynak: BACI, TEPAV Hesaplamaları

Kutu 2: Evren Un , “Bir uluslararasılaşma hikâyesi”

Sahipleri aslen Enezli olan firma, 1973 yılında Keşan'da kurulmuştur. “Evren Un” ve “Unbir Un” isimleri altında iki farklı marka altında üretim yapmaktadır. İkinci kuşağın firma yönetiminde aktif olması ile birlikte ihracata başlayan firmada, satışların yüzde 80'ini ihracat ürünleri oluşturmaktadır. Hammaddeye ulaşımında bölgenin avantajını kullanan firma sahipleri, yerli üretime ek olarak buğday ithalatını Karadeniz hinterlandındaki ülkelere yapmakta ve işleyerek elde ettikleri unu dünyaya satmaktadırlar. Filipinler'e 2011 yılından bu yana ihracat yapan firma, Singapur'a ise 7 senedir devamlı olarak ihracat yapmaktadır.²⁰

¹⁸ HS6: 150790, 150710, 230400

¹⁹ HS6:170490, 170410, 200600, 200799, 200791

²⁰ http://www.TEPAV.org.tr/tr/blog/s/4953/Kesan_Filipinler_e+un+satiyor

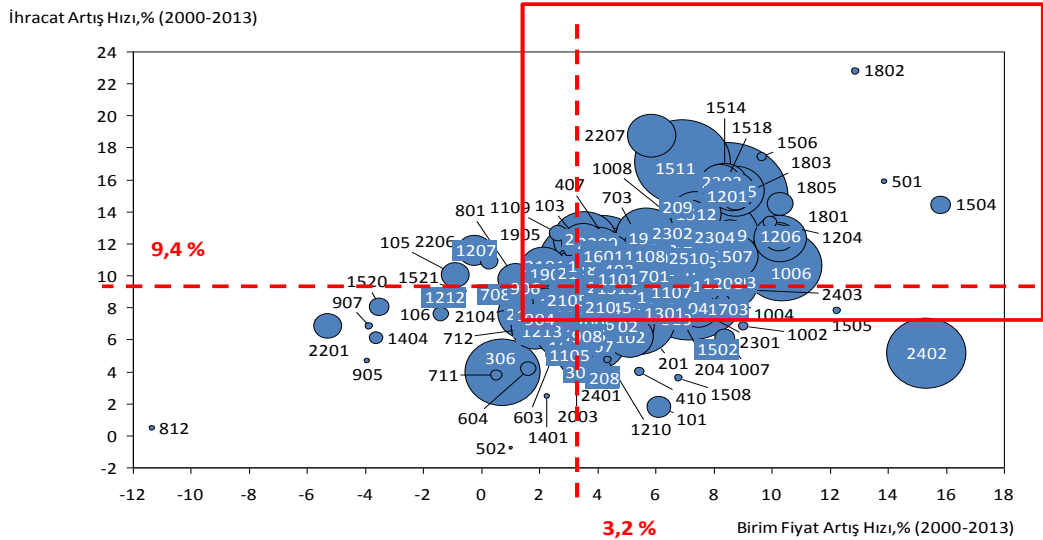
2.3. Bölgenin Yüksek Katma Değerli Ürünlerini Hava Yolu ile Zengin ve Uzak Pazarlara Satmak

Edirne, Türkiye'nin Avrupa'ya açılan kapısı üzerinde bulunması sebebiyle Balkan ve Avrupa pazarına ulaşmada önemli lojistik avantaja sahiptir. Edirne, kara ulaşımında sahip olduğu bu avantaja ek olarak Çorlu Havalimanı ve İstanbul Atatürk Havalimanı'na yakınlığı ile dünyanın dört bir yanına aynı gün ürün gönderebilme imkânına da sahiptir. Şu anda planlama aşamasında olan havalimanı da hesaba katıldığında Edirne'nin etki alanı oldukça genişleyecektir. Bu durumun şehrin ticareti açısından fırsatlar yaratması beklenmektedir.

Edirne için hava yolu taşımacılığı ile ihracatının yapılması en karlı olan ürünler ve dünyada bu ürünler için var olan pazarlar analiz edilmiştir. Öncelikle hem dünya ticareti hem de ihracat birim fiyatı dünya ortalamasının üzerinde artan ürünler seçilmiştir. Ürünlerin dünya ticaretinin yüzde 80'den fazlasının ilk 5 üretici tarafından yapılmadığı ürünler olmasına dikkat edilmiştir. Daha sonra bu ürünlerin içinden ihracat menzili Türkiye'nin tarım ürünleri ihracat menziline üstünde olan, yani Türkiye'nin geleneksel ulaşım modları ile erişemediği pazarlar seçilmiştir. Böylece hem dünyada pazar payı ve önemi hızla artan hem de Türkiye'nin hava yolu taşımacılığını kullanarak daha kolay ulaşabileceği bir ürün listesi oluşturulmuştur.

Dünya tarım ürünleri ihracatı, 2000-2013 yılları arasında dünya toplam ihracatından daha hızlı artış göstermiştir. 2000 yılından bu yana dünya tarım ürünlerinin yıllık ortalama ihracat artış hızı yüzde 9,4, tarım ürünlerinin ortalama birim fiyat artış hızı ise yüzde 3,2 olmuştur. 2000-2013 yılları arasında dünya toplam ticareti yüzde 8,5 artarken tarım ürünleri ticareti yüzde 9,4 artarak dünya toplam ihracatından daha hızlı artış göstermiştir. Dünya Ticaret Örgütü sınıflamasına göre, dünyada ticareti yapılan 213²¹ tarım ürününden 73 tanesinin ise 2000-2013 yılları arasında hem ihracatı hem de ihracat birim fiyatı artmıştır.

Şekil 4: Tarım Ürünlerinin Dünya İhracatı ve İhracat Birim Fiyatındaki Değişimleri (%) 2000-2013



Kaynak: BACI-CEPII, Comtrade, TEPAV Hesaplamaları

* Balon büyüklüğü ihracat miktarını göstermektedir.

²¹ DTO-Dünya Ticaret Örgütü tarım ürünü sınıflaması

Türkiye'nin tarım ürünleri için ortalama ticaret menzili 2580 km'dir. Hem ihracatı hem de birim fiyatı son 13 yılda artış gösteren 73 üründen 12 tanesi, Edirne'nin üretim sepeti ile benzerlik göstermektedir. Edirne'nin hâlihazırda ürettiği bu 12 ürün için dünyada yaklaşık 127 milyar dolarlık bir ihracat pazarı bulunmaktadır. Bu ürünlerin ticaret menzillerine bakıldığında ise hepsinin ticaret menzilinün Türkiye'nin tarım ürünleri için ortalama ticaret menzilinün üzerinde olduğu görülmektedir. Bu durum, Edirne'nin bu ürünlerin ihracatında pazar payı elde edebilmesinde hava yolu taşımacılığının önemini göstermektedir. Edirne'nin üretim sepeti ile uyumlu ürünlere baktığımızda seçtiğimiz 12 ürün için dünyadaki talebin önemli kısmının Çin'den geldiği görülmektedir. Çin'i ABD, Suudi Arabistan ve Avrupa Birliği ülkeleri takip etmektedir. Özellikle dondurulmuş sığır eti ihracatı için Rusya; konserve edilmiş et ve sakatat için de Japonya önemli ithalatçıların başında gelmektedir.

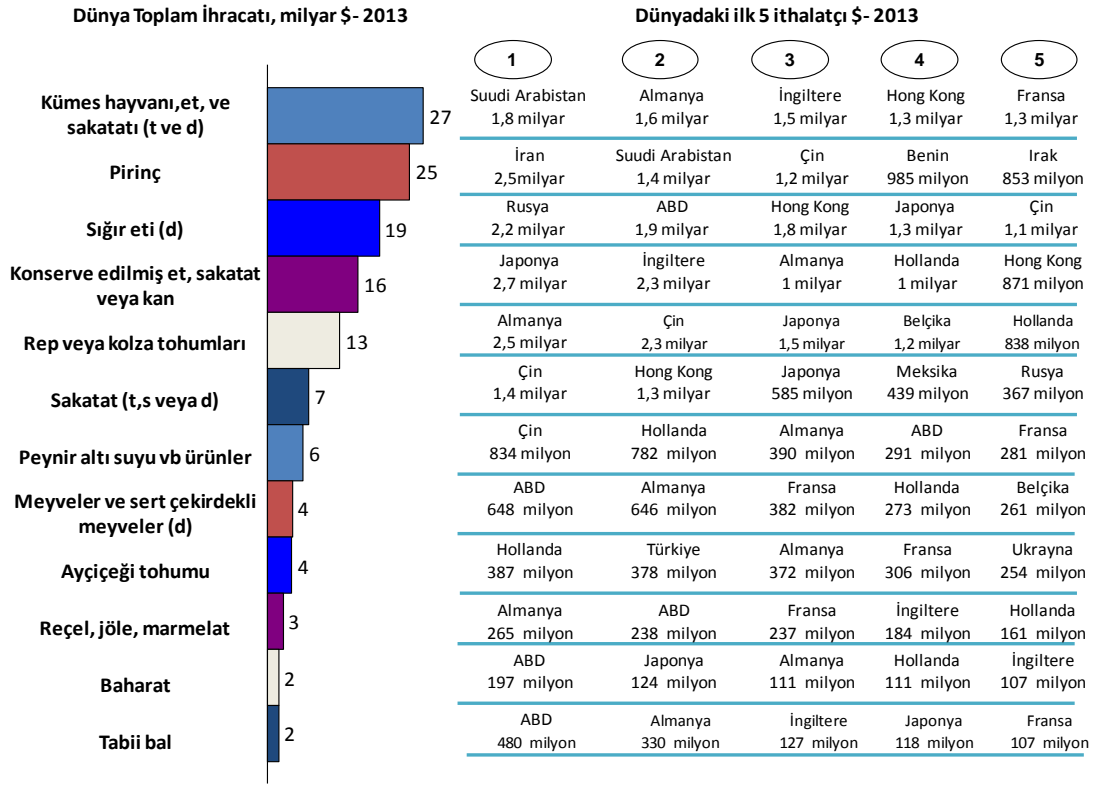
Tablo 11: Edirne'nin Üretim Sepeti İle Uyumlu Ürün Listesi

Ürün Kodu	Ürün Adı*	2013 İhracat milyar \$	2013 Birim Fiyat \$/kg	Birim Fiyat Artış Hızı (2000-2013)	Ticaret Menzili, km
207	Kümes hayvanı et ve sakatları (t ve d)	26.8	1.9	4.7%	5142
1006	Pirinç	24.5	0.6	10.4%	5008
202	Sığır eti (d)	19.4	4.2	5.7%	7296
1602	Konserve edilmiş et, sakatat veya kan	15.6	4.4	3.7%	3071
1205	Rep veya kolza tohumları	12.5	0.6	8.8%	6198
206	Sakatat (t,s veya d)	7.2	1.8	4.1%	4913
404	Peynir altı suyu vb. ürünler	6.2	1.4	7.2%	5497
811	Meyveler ve sert çekirdekli meyveler (d)	4.3	1.9	4.1%	3679
1206	Ayçiçeği tohumu	4.1	0.8	10.3%	2766
2007	Reçel, jöle, marmelat	2.8	1.9	3.9%	3165
910	Baharat	2.1	2.1	4.0%	4333
409	Tabii bal	2.0	3.4	8.6%	5992

Kaynak: BM Veri seti, TÜİK, TEPAV Hesaplamalar

*t: taze, s: soğutulmuş, d:dondurulmuş

Şekil 5: Seçilmiş Ürünlerin Dünya Toplam İhracatı ve Ana İthalatçılar , 2013



Kaynak: BM Veri Seti, TÜİK, TEPAV Hesaplamalar
*t: taze, s: soğutulmuş, d: dondurulmuş

Çorlu ve Atatürk Havalimanları bölge için hava taşımacılığı ile yüksek katma değerli ürünlerin uzak pazarlara ihraç edilmesini kolaylaştırmaktadır. Atatürk Havalimanı seferlerine ek olarak Çorlu Havalimanı'nda Ukrayna, Kazakistan, Özbekistan, Türkmenistan ve Azerbaycan'a doğrudan kargo seferleri sağlanmaktadır. Özellikle çabuk bozulma ihtimali olan ürünlerin ihracat noktalarına hızla ulaşabilmesi büyük önem taşımaktadır. Ulaşım problemlerinden dolayı bu tür ürünlerin ihracatında önemli sorunlar ortaya çıkmaktadır. Birim fiyatı ve dünya talebi yüksek bu ürünler için hava yolu taşımacılığı önemli bir alternatif olabilir. İpsala'daki Kemal Balıkçılık bunun en başarılı örneklerinden biridir. (bkz. Kutu 3) İpsala'daki tesisinde kurbağa üretimi yapan firma, ürünlerini doğrudan hava yolu ile günlük ve taze olarak Fransa'ya ulaştırmaktadır.

Kutu 3: Kemal Balıkçılık , “Denizlerin İhracat Şampiyonu”²²

1950’lerde Samsun’da kurulan Kemal Balıkçılık, bugün Türkiye’nin farklı illerinde bulunan 8 üretim tesisi ile faaliyetlerini sürdürmektedir. İlk fabrikasını İpsala’da açan şirket, zaman içinde Türkiye’nin çeşitli yerlerinde kurduğu farklı üretim tesisleri ile ürün çeşitliliğini de arttırmıştır.

Kemal Balıkçılığın en önemli başarısı ise pazar talebi doğrultusunda alternatif ürünlere yönelebilmesidir. Türkiye’de önemli pazar talebi olmamasına rağmen İpsala ve Adana’daki tesislerinde kurbağa üretimi yapan şirket, doğrudan Fransa’ya sattığı ürünler ile ihracata açılmıştır.

İhracata 60’larda Fransa ile başlayan şirket, bugün Japonya’dan ABD’ye, Çin’den Rusya’ya kadar 23 farklı ülkeye ihracat yapabilmektedir.²³

2.4. Yenilikçi Tarım Ürünleri ile Küresel ve Niş Pazarlara Yönelik Üretim Yapmak

Çoğunlukla tarıma dayalı bir ekonomisi olan Edirne için hem tarım hem de sanayide alternatif ürünlere geçilmesi büyük önem taşımaktadır. Edirne’nin gözünü dünyaya çevirmesi gereken ürünler üç ayrı kategoride incelenmiştir. Birinci grubu Trakya Tarımsal Araştırmalar Enstitüsü’nden gelen ve yapılan çalışmalar sonucu bölgede üretilmesi mümkün olan ürünler oluşturmaktadır. Bu gruptaki ürünler çerezlik ayçiçeği, çerezlik kabak, kekik ve aspirden oluşmaktadır. İkinci grup ürünler, iç pazarda yine bölgedeki hayvancılık potansiyelinde kullanılmak üzere üretilebilecek olan yonca ve silajlık mısırdır. Üçüncü grup ürünler ise yüksek ihracat potansiyeli bulunan ve hâlihazırda bölgede üretilebilecek ürünlerdir. Üçüncü ürün grubu, Balkanlar’ın ithalatını yaptığı tarım ürünlerinin filtrelenmesi yöntemi ile çıkarılan ürünlerdir. Söz konusu ürünler, Balkanlar’ın 50 milyon doların üzerinde ithalatını yaptığı, ithalatı son 10 yılda en hızlı artan ve Edirne’nin mevcut durumda üretebileceği ürünlerin seçilmesi sonucunda elde edilmiştir. Bu ürün grubunda ise domates, ayçiçeği tohumu, tütün, pamuk, mısır, şeker pancarı, kolza ve süs bitkileri bulunmaktadır.

Edirne’nin ihracatı tarım ürünleri odaklı olup son 10 yılda çeşitlenme gösterememiştir. Edirne’nin 2012 yılında yaptığı 47 milyon dolarlık ihracatın yüzde 45’ini, en fazla ihracatını yaptığı üç ürün, değirmencilik ürünleri, şeker, un ve unlu mamuller oluşturmaktadır. Bölgenin işlenmemiş tarım ürünleri odaklı ihracat yapısını değiştirmesi ve yüksek katma değerli tarım ve gıda ürünlerine geçiş yapması büyük önem taşımaktadır.

Dünyada toplam ithalatı artan ve katma değeri yüksek birçok ürün vardır. Bu ürünlerden bir tanesi olan süs bitkileri sektörünün dünya toplam ithalatı son 10 yılda 1,8

²² <http://www.timreport.org/tr/content.asp?PID=%7BBFC73637-B128-4AC8-A4B0-2A6CDED72AA7%7D>

²³ <http://www.kemalbalikcilik.com/TR/kurumsal>

katına çıkmıştır. 2002 yılında 10 milyar dolar olan süs bitkileri dünya toplam ithalatı, 2012 yılında 1,8 katına çıkarak 18 milyar dolar olmuştur. Aynı dönemde Balkanlar'ın aynı sektördeki toplam ithalatı ise 3,1 katına çıkarak 87 milyon dolardan 270 milyon dolara yükselmiştir.

Balkan ülkelerinde hızlı artan talebe ek olarak sektörün dünyadaki en büyük ithalatçıları ise Almanya, ABD, Hollanda, İngiltere ve Fransa'dır. Sektörün en büyük ithalatçısı konumundaki ülkelerin büyük çoğunluğu Avrupa pazarındadır.

Süs bitkileri talebi hem dünyada hem de Balkanlar'da hızla artmaktadır. 90'ların ortasında 8,6 milyar dolar olan süs bitkileri toplam ithalatı, 2013 yılında 2,3 katına çıkarak 19,8 milyar dolara yükselmiştir. Dünya toplam ithalatı ile birlikte Balkanlar'ın toplam talebi de hızla artmaktadır. 1996 yılında sadece 134 milyon dolar olan toplam süs bitkileri ithalatı, 2013 yılında 1,4 milyar dolara ulaşmıştır. Balkanlar'da sektörün dünya toplam ithalatından aldığı pay da hızla artmaktadır. 1996'da yüzde 1,6 olan pay, 2013 yılında yüzde 7,4'e ulaşmıştır. Öte yandan Türkiye'nin 2013 itibari ile sektördeki toplam ihracatı 500 milyon dolardır ve hızla artmaktadır. Türkiye 2013 yılında ihracatının önemli kısmını İran'a yapmıştır. Talebi hızla artan alternatif pazarları tanınması bu nedenle büyük önem taşımaktadır. Süs bitkileri ihracatının başarılı örneklerinden biri Türk Çim'dir. İpsala'da üretim yapan Türk Çim, yılda yaklaşık 2,6 milyon m² çim üretimi yapmaktadır. (bkz. Kutu 4)

Tablo 12: : Süs Bitkileri²⁴ Dünya ve Balkan Pazarı, 2002-2013

Yıllar	Dünya Toplam İthalatı (Milyar \$)	Balkanlar'ın Dünya Toplam İthalatı (Milyon \$)	Balkanlar'ın Dünya Toplam İthalatından Aldığı Pay
1996	8,6	134	1,6%
2002	10	270	2,6%
2007	16,8	947	5,7%
2013	19,8	1,4	7,4%

Kaynak: BACI, TEPAV Hesaplamaları

Dünya kolza (kanola) ithalatı son 15 yılda 7 katına çıkmıştır. Petrol ihtiyacına alternatif olarak üretilen ve "biodizel" yakıt üretiminde kullanılan kanola, benzine oranla hem daha uygun fiyatlı hem de çevreyi kirletmeyen bir yapıya sahiptir. 90'ların ortasında 1,8 milyar dolar olan dünya toplam kolza ithalatı 2013 yılı itibari ile 7 katına çıkarak 12,5 milyar dolara yükselmiştir. Dünyadaki en büyük üreticileri Çin, Hindistan ve Kanada'dır. Türkiye'de Trakya bölgesi, kolza üretimi için en uygun bölgedir. Trakya Bölgesi'nin komşusu Balkanlar'ın kolza talebi de hızla artmaktadır. 1996 yılında yalnızca 1 milyon dolar olan Balkanlar'ın toplam kolza talebi, 2013 yılında 130 milyon doları aşmıştır. 130 milyon dolarlık ithalat ile Balkanlar, dünya toplam ithalatının ancak yüzde 1'ini yapabilmektedir. Avrupa'da Almanya, Belçika ve Hollanda, dünyada ise Çin ve Japonya yine önemli ithalatçıları arasındadır. Türkiye'nin 2013 yılı ithalatı ise 78 milyon dolardır. Balkanlar'ın kolza talebi Türkiye'nin üzerinde seyretmektedir.

²⁴HS2-6

Tablo 13: Kolza²⁵ ve Balkan Pazarı, 2002-2013

Yıllar	Dünya Toplam İthalatı (Milyar \$)	Balkanlar'ın Dünya Toplam İthalatı (Milyon \$)	Balkanlar'ın Dünya Toplam İthalatından Aldığı Pay
1996	1,8	1	0,1%
2002	1,8	2,4	0,1%
2007	4,8	79	1,6%
2013	12,5	131	1,1%

Kaynak: BACI, TEPAV Hesaplamaları

Dünya silajlık mısır talebi 2000'lerin başından bu yana hızla artmaktadır. Büyük ve küçükbaş hayvan yemi olarak fiğ, korunga ve yonca gibi bitkilere ek olarak silajlık tarım ürünleri üretimi de yapılmaktadır. Son yıllarda mısırın hem yeşil yem hem de silajlık üretimi hızla artmaktadır. 2000'lerin başında 9 milyar dolar olan dünya toplam talebi, 2013 yılında 31 milyar dolara ulaşmıştır. Balkanlar'ın toplam talebi de dünya ithalatı ile aynı yönde artmaktadır. 1996-2007 arasında 110 milyon dolardan 500 milyon dolara çıkan toplam ithalat, son 5 yılda düşüşe geçmiştir ancak 2000'lerin ortasında Balkanlar'ın dünya toplam ithalatından aldığı pay yüzde 2,5'lara kadar çıkmıştır. Türkiye ise 50 milyon dolarlık ihracatına karşılık 450 milyon dolarlık ithalat yapmaktadır. Dünyadaki en önemli ithalatçılar ise Japonya, G. Kore, Meksika ve Mısır'dır.

Tablo 14: Silajlık Mısır²⁶ ve Balkan Pazarı (2002-2013)

Yıllar	Dünya Toplam İthalatı (Milyar \$)	Balkanlar'ın Dünya Toplam İthalatı (Milyon \$)	Balkanlar'ın Dünya Toplam İthalatından Aldığı Pay
1996	12	110	1.0%
2002	9	172	1,9%
2007	20	505	2,5%
2013	31	363	1,2%

Kaynak: BACI, TEPAV Hesaplamaları

Kutu 4: Türk Çim, "Artan dünya talebine alternatif ürünler ile girebilme"

1998 yılında kurulan, merkezi İstanbul'da bulunan ve İpsala'ya bağlı Kumdere köyünde üretim yapan Türk Çim, sektöründe 14 yıldan beri hizmet vermektedir. Ortadoğu ve Balkanlar'ın en büyük çim üretim çiftliği olan Türk Çim, 200²⁷ çalışanı ile yılda 2 milyon 600 bin metrekarelik çim üretimi yapmaktadır.²⁸

Üretilen çimin yüzde 80'ini İstanbul'a, kalan yüzde 20'sini ise diğer illere ve yurt dışına

²⁵ HS6-120500 (120510-120590)

²⁶ HS6-100590 / Mısır diğer

²⁷ <http://trakya-gazetesi.net/genel-haberler/turkcim-200-kisiye-is-imkani-sagliyor.html>

²⁸ <http://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/20944870.asp>

pazarlayan firmanın yurt dışındaki en önemli pazarlarını ise Ortadoğu ve Asya ülkeleri oluşturmaktadır.

Firma, ürettiği çimleri Azerbaycan, Türkmenistan, Özbekistan, Tacikistan, Ermenistan, Kuzey Irak ve Gürcistan'a ihraç etmektedir.

2.5. Giderek Tıkanan İstanbul'daki İş Hizmetleri Sektörü Değer Zincirinde Bir Konum Elde Etmek

Edirne ile İstanbul arasında yapılması planlanan hızlı tren projesi ile Edirne İstanbul arasında ulaşımın 1 saate düşmesi planlanmaktadır. Yakın zamanda tamamlanması planlanan hızlı tren projesi ile öncelikle İstanbul-Çorlu, devamında ise İstanbul-Edirne arası ulaşımında hızlı tren kullanımına geçilmesi hedeflenmektedir. Projenin tamamlanmasıyla İstanbul-Edirne arasındaki ulaşım süresinin 1 saate inerek İstanbul için Edirne'nin adeta şehrin bir banliyösü konumuna gelmesi ihtimali yüksektir. Bu avantajlı durum, şehrin nitelikli iş gücü kapasitesi ve imkânları ile birlikte tıkanan İstanbul için çıkış kapısı olabilecektir²⁹.

Şekil 6: Türkiye'deki Yüksek Hızlı Tren Hatları (İnşaat Hâlinde Ve Plan Aşamasında Olanlar Dahil)



Kaynak: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları, 2011

Kutu 5: Turkcell Global Bilgi

Turkcell Global Bilgi, 2013'te Edirne'de faaliyete geçmiştir. Birçok yeni mezuna istihdam sağlayan çağrı merkezi, aynı zamanda akıllı sistemlerin telekomünikasyon ayağında önemli yer tutmaktadır. Turkcell Global Bilgi, hizmet sektörü kapsamında iletişim konusunda şehrin kalkınmasına önemli katkıları olacak bir kuruluştur. Edirne'nin Avrupa'ya yakın konumu ve yaşam algısı sayesinde Anadolu'nun diğer şehirlerinden farklı bir yerde durduğu ve Edirne'ye yapılacak yerinde yatırımların bu şehirdeki sosyoekonomik durumu daha iyi noktalara taşıyacağı görüşü, böylesine büyük bir kurumu Edirne'ye çeken etkenlerden biridir.

Türkiye'de 300'ü orta ölçekli olmak üzere yaklaşık 1000 çağrı merkezi bulunmaktadır. Yaklaşık 55 bin kişiye istihdam sağlayan çağrı merkezlerinin önümüzdeki 5 yıl içinde 100 bin

²⁹ Hızlı Tren'in bölgeye gelmesi ile birlikte şehirde beklenen gelişmeler Edirne Kalkınma ve Rekabet Gücü Gündemi Hızlı Tren Etki Analizi Raporu'nda ayrıntılı olarak incelenmiştir.

kişiye istihdam sağlaması beklenmektedir. Türkiye genelinde çağrı merkezi çalışanlarının eğitim durumu ve yaş ortalaması dikkate alındığında Edirne, çağrı merkezlerinin açılması için oldukça elverişli durumdadır.³⁰

Turkcell Global Bilgi, bir yıl içinde Edirne’de yaklaşık 900 kişiye istihdam sağlamıştır. İleride bu sayının 1.500 civarına çıkması ve ildeki faaliyetlerin büyüterek sürdürülmesi planlanmaktadır.

2.6. Hem Bölgede Üretilen Hem de İthal Edilen Ürünleri E-Ticaret Kanalı ile Yakın ve Uzak Pazarlara Satmak

Tarım ve sanayinin gelişimi kadar ticaret kanallarının güçlenmesi de Edirne’nin gelişimi için büyük önem taşımaktadır. Küreselleşmeyle birlikte, hem üretilen ürünlerin uzak pazarlara satılması hem de farklı ülkelerde üretilen ürünlere değer katılarak farklı pazarlara gönderilmesi giderek daha fazla önem arz etmektedir. Bu nedenle üreticiler kadar perakendecilerin de e-ticaret kanallarını kullanması gerekmektedir.

Edirne’nin ticaret menzili hem iç hem de dış pazarda Türkiye ortalamasının üzerindedir. Türkiye’nin 2012 yılında yaptığı toplam ihracatın ortalama menzili 2600 km’dir. Aynı dönemde Edirne’nin ihracat menzili ise 3042 km ile Türkiye ortalamasının oldukça üzerindedir. Edirne’de ihracatın Türkiye ortalamasının bu kadar üstünde olmasının ana nedeni, ihracatının yarısından fazlasını Filipinler, Tayland, Singapur ve Malezya’ya yapabilesidir.

Edirne sınır ili olmasına rağmen iç ticarete de Türkiye ortalamasında ticaret yapabilmektedir. Türkiye içindeki illerin kendi aralarındaki ticaretini gösteren Bilim Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı’nın girişimci bilgi sistemi³¹ verilerine göre de Edirne ili, ülke içindeki en önemli ticari ilişkiye sahip olduğu İstanbul’un çok daha ötesine mal gönderebilme potansiyeline sahiptir. TEPAV tarafından her bir ilin ülke içi diğer illere satış miktarı ve menzilinun ağırlıklandırılması ile hesaplanan ticaret menzili değerlerine göre, Türkiye’deki iller ortalama 260 km mesafeye ürün gönderebilirken Edirne, ortalama 272 km’ye ürün göndermektedir.

Türkiye’nin 2600 km olan ortalama ihracat menzili ancak Orta Doğu ve Avrupa ülkeleri ortalamasında bir mesafeye ulaşmaktadır. Türkiye’nin ortalama e-ihracat menzili ise 4300 km’dir.³² Türkiye’nin ihracatı, son yıllarda MENA’nın ihracattaki pazar payının da artması ile uzak pazarlara açılmamakta ve Türkiye ihracat menzilini arttıramamaktadır. Türkiye’de e-ihracat yapan firmaların ortalama menzili ise 4300 km’dir. Ülke içinde e-ticareti geliştiren yerel firmaların artmasıyla birlikte uzak pazarlarda e-ticaret kanalı ile ticareti arttırma ve ürün satabilme kapasitesi artmaktadır. Konu ile ilgili ayrıntılı bilgi için TEPAV tarafından hazırlanan Türkiye’de E-İhracat Fırsatlar ve Sorunlar isimli rapor incelenebilir.³³

³⁰https://www.tbmm.gov.tr/arastirma_komisyonlari/bilisim_internet/docs/sunumlar/06_06%20%20Cagri%20Merkezleri%20Dernegi.pdf

³¹<http://gbs.sanayi.gov.tr/GbsHakkinda.aspx>

³²http://www.TEPAV.org.tr/upload/files/haber/14159731805.Turkiyede_E_Ihracat_Firsatlar_ve_Sorunlar.pdf

³³http://www.tepav.org.tr/upload/files/haber/14159708764.Turkiyede_E_Ihracat_Firsatlar_ve_Sorunlar.pdf

Kutu 6: Helvacıoğlu Medikal, “Küreselleşmenin yeni ticari fırsatları”

1991 yılında kurulan firma, Trakya’da 4 il, 26 ilçe ve 5 beldede 475 eczaneye hizmet vermektedir. Eczanelere tıbbi cihaz ve medikal ürün satışı yapan firma, Keşan’a İstanbul’dan gelen tırların boş döndüğünü görerek bölge dışında satışa başlamıştır. Müşterilerinin yüzde 70’ini Trakya dışındaki firmaların oluşturduğu firma, iki İnternet sitesi üzerinden çevrimiçi satış da yapmaktadır.

E-ticarete büyük önem veren firma, çalışanlarına hem dışarıdan düzenli olarak eğitim vermekte hem de bu bilgi birikimini kullanarak 444’lü destek ve SMS bilgi ağı ile müşterileri ile devamlı iletişim halinde kalmaktadır. Yalnızca ürün ticareti ile sınırlı kalmayan firma, müşteri ağı potansiyelini de kullanarak Çin’de ürettiği ve kendi markasını taşıyan medikal tıbbi cihazların da yine aynı kanallardan toptan ve perakende satışını yapmaya devam etmektedir. Firmanın kendi markası ile üretimini yaptırdığı “My Med” ürünleri, 2013-2014 yılları arasında yüzde 300 büyümüştür.

2.7. Turizm Etrafında Kümelenebilecek Yeni İş Faaliyetleri Oluşturmak

Duke Üniversitesi Global Value Chain Initiative (Küresel Değer Zinciri Girişimi) tarafından yapılan bir çalışmada, turizme bağlı olarak büyüyen iş kolları, dağıtım, ulaşım, konaklama ve gezi dalları altında dört başlıkta incelenmektedir.³⁴ Turizm sektörü hem bu başlıklar altında açılacak yeni iş kollarına olanak sağlamakta hem de bu iş kollarından beslenmektedir. Edirne’de öncelikle bu dört başlığı kapsayacak perakende ve hizmet sektörünün iyileştirilmesi gerekliliği bulunmaktadır.³⁵ Hizmet sektöründe kalitenin artırılması, sektördeki canlılığı doğrudan etkileyecek bir faktördür. Bu sayede açılacak yeni konaklama ve yeme içme mekânları, şehirde oluşabilecek yeni iş fırsatlarıdır.

Edirne’ye özgü olan değerler için pazarlama ve tanıtımın iyi yapılması gerekmektedir. Edirne ciğer ve köftesi, badem ezmesi, meyve sabunları gibi ürünler yöreye ait ve biricik ürünlerdir. Turizm sektöründe öncelikle altyapı eksikliklerinin tamamlanması, ardından da bu yöreye ait ürünlerin pazarlanması gerekmektedir. Sektörde hizmet kalitesinin artırılması sonrasında bu ürünler üzerine eğilmek, Edirne esnafının da oldukça şikâyetçi olduğu “ciğer köfte turizmi” etiketi ile gelen olumsuz algıyı da ortadan kaldıracaktır.

Kutu 7: Edmis Sabun, “Yöresel değerlerin pazarlanması”

³⁴ Duke CGGC

³⁵ Hizmet sektörünün kalitesinin artırılması konusu Turizm Raporunda Edirne’nin Turizm Potansiyelini Otaya Çıkarmasına Engel Olan 5 Unsur başlığında incelenmiştir.

Edirne’de tarihi meyve sabunculuğunu canlandıran Edmis Sabun, 1997 yılında kurulmuştur. Osmanlı döneminden şehre miras kalan ve bölgede hobi kursları yolu ile halen devam etmekte olan sabun işçiliğini tekrar canlandırma fikri, işletmeciler ailenin bu potansiyeli görmesi ile başlamış. Özellikle kadın istihdamını da destekleyen firma, hem sabun üretimini hem de boyama ve kokulandırma işlemlerini tamamen el emeği ile yapmaktadır. Firmanın bir diğer dikkat çeken özelliği de firma sahibi ailenin yenilikçi bakışıdır. Firma sahipleri yaptıkları ziyaretlerle dünyanın farklı yerlerindeki başarılı sabun üreticilerini takip etmekte, getirdikleri numunelerle üretimlerini geliştirmeyi ve çeşitlendirmeyi hedeflemektedirler.

Markalaşma yönünde de hızla ilerleyen Edmis, zanaatı sanata dönüştüren bilgi birikimi ve özenli işçiliği ile Edirne ve Türkiye’nin adını uluslararası alanlara taşıyarak ülkenin tanıtımına da katkı sağlamaktadır.³⁶

3. Sonuçlar

Edirne’de yukarıda örneklenen iş fırsatlarının gelişebilmesi için teşvik sisteminin ildeki yeni yatırımlara hizmet edecek şekilde tekrar düzenlenmesi gerekmektedir.³⁷ Teşvik sistemi konusunda Edirne Kalkınma ve Rekabet Gücü Gündemi Teşvik Raporu’nda üç çözüm önerisi sunulmuştur. İlk öneri, SEGE sıralamasına dayalı yerleştirmelerin devam etmesi durumunda ekonomik ve sosyal alanlarda uygulanacak destekler için ayrı ayrı teşvik oranlarının belirlenmesidir. İkinci öneri ise tek bir değerlendirme yapılması durumunda teşvik bölgelerinin ekonomik ve sosyal göstergelerinin birlikte değerlendirildiği SEGE sıralaması yerine, verilen teşvik unsurlarına paralel olarak ekonomik kıstaslara göre yeniden sıralama yapılması olacaktır. Bu durumda, Edirne’nin de başta sınır şehri olması göz önüne alınarak 6. sıraya geçirilmesi talep edilmelidir. Bunlara ek olarak, daha fazla nokta atışı çözümler üretebilmek ve bir şehir içindeki farklı ekonomik yapıları gözden kaçırmamak adına teşvik sisteminin ilçe bazında yeniden düzenlenmesi, yine raporda dile getirilen önerilerden biridir.

Balkan pazarına daha güçlü bir biçimde girebilmek için Trakya Girişim Sermayesi Fonu’nun kurulması önem arz etmektedir. Edirne’deki büyük işletmelerin sayısı, Edirne Teşvik Bölgesi Raporu’nda da belirtildiği üzere sınırlı düzeydedir. Bu durum, Edirne’den Balkanlar’a ihracat gerçekleştirmek için gerekli finansal imkânlarla sahip işletmelerin az sayıda olmasına ve Edirne’den Balkanlar’a yapılan ihracatın potansiyelinin altında kalmasına neden olmaktadır. Söz konusu potansiyelin sağlanması ve bu tıkanıklığın aşılmasında bir girişim sermayesi fonu kurulması faydalı olacaktır. Sermaye fonu ile Edirne’de üretim yapıp Balkan pazarına girmek isteyen ihracatçıların ortak hareket ederek maliyetleri düşürmeleri sağlanacaktır.

Raporda sıralanan Edirne’de fırsat yaratacak iş modellerinin birçoğu, uluslararasılaşmayı gerektirmektedir. Edirne’nin Balkanlar’a yakın konumu, bu uluslararasılaşma için uygundur. Bu nedenle Edirne hem Anadolu’da hem de Balkanlar’da üretilen ürünlerin toplanıp değer katılarak dünyaya servis edildiği bir merkez olarak tanımlanmalıdır. Fakat Bulgaristan ve Yunanistan’a komşu olması, Edirne’nin yüzünü sadece Balkanlar’a çevirmesi gerektiği anlamına gelmemektedir. Edirne’de Filipinler’e ve Singapur’a

³⁶ http://www.meyvesabunu.com/edmis_hakimizda.html

³⁷ Edirne Rekabet Gücü ve Kalkınma Gündemi Projesi- Teşvik Raporu

ihracat yapan firmalar da bulunmaktadır. Lojistikte hava yolunun kullanılması, uzak pazarlara erişimde ve rekabette Edirne'ye fayda sağlayacaktır.

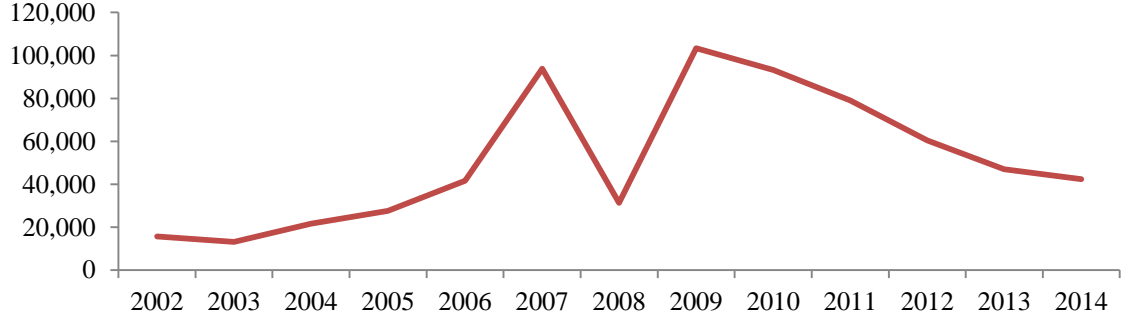
Bölgedeki Ar-Ge ile yenilikçilik ve girişimcilik altyapısının geliştirilmesi de yeni iş fırsatlarının oluşmasına katkı sağlayacaktır. Örneğin, e-ticaret gibi yenilikçi iş modellerinin daha fazla tanınması ve uygulanması gereklidir. Bu tür yenilikçi iş modellerinin kullanılması hem uzak pazarlara ürün ulaştırmada en kolay yöntem olarak öne çıkmakta hem de maliyetin düşmesini sağlamaktadır. Yüzünü uzak pazarlara dönerek oradaki rekabete ortak olmak istiyorsa Edirne'nin Ar-Ge faaliyetlerine önem vermesi, ayrıca yenilikçiliği ve girişimciliği teşvik etmesi gerekmektedir.

Aile şirketlerinin kurumsallaşarak büyümesi Edirne'deki iş fırsatlarının geliştirilmesine fayda sağlayacaktır. Kurumsallaşamayan aile şirketlerinde genellikle ikinci nesilden itibaren çok hissedarın bulunmasına bağlı olarak iş yönetimi sorunları baş göstermektedir. Bu sorunlar nedeniyle birçok köklü şirketin rekabet gücü zayıflamakta ve söz konusu şirketler potansiyelinin altında büyümekte veya kapanmaktadır. Bu durum, birçok tecrübe ve deneyimin değerlendirilememesine neden olmaktadır. Ancak, profesyonel yöneticileri istihdam eden ve kurumsal bir iş yönetim sistemi oluşturan aile şirketlerinin bu sayede hızlı ve istikrarlı büyümelerinin önü açılacaktır. Ayrıca bu tip şirketlerin büyümesi ve holdingleşmesiyle aile üyelerinin farklı iş kollarında uzmanlaşması mümkün olacaktır. Bu da ilde yeni iş kollarının gelişmesini sağlayacaktır.

EKLER

EK 1.1: Edirne'de İthalat ve İhracat

Tablo 15: Edirne'nin Yıllara Göre İhracatı, (Bin ABD \$) 2002-2014



Kaynak: TUIK

EK 1.2: Balkanlar İthalat, İhracat ve Doğrudan Yabancı Yatırım

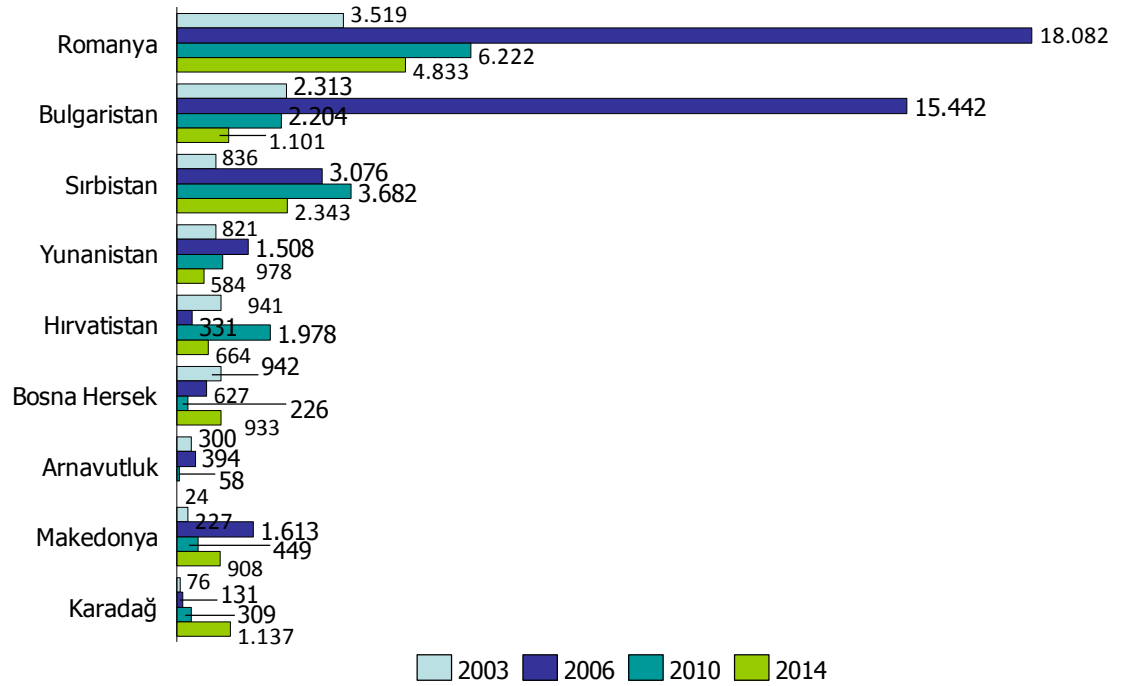
Tablo 16: Balkanlar'ın En Fazla İthalatını Yaptığı 20 Tarım Ürünü, (Milyon ABD \$) Kümülatif 2009-2013

	HS6	Ürün Adı	Balkanlar'ın Toplam İthalatı (2009-2013 Kümülatif)	İthalatın Yıllık Artış Hızı (2009-2013)
1	210690	Diğer gıda müst. (aroma ve tatlandırıcılar)	4.1	1.5%
2	40690	Diğer peynirler	3.2	5.6%
3	240220	Tütün içeren sigaralar	3.2	-3.0%
4	100190	Buğdaylar ve mahlut (diğer)	2.8	12.7%
5	170199	Kimyaca saf sakaroz ve diğer şekerler	2.8	1.8%
6	230400	Soya fasulyesi yağı üretiminden arta kalan küspe ve katı atıklar	2.7	4.5%
7	20329	Diğer domuz etleri (dondurulmuş)	2.5	-2.2%
8	100590	Mısır (diğer)	2.2	-1.9%
9	170111	Kamış şekeri (tat/renk vericisiz)	2.1	17.1%
10	90111	Kahve (kafeini alınmamış, kavrulmamış)	2.1	5.0%
11	20120	Sığır eti, diğer kemikli parçalar	2.1	-2.6%

12	20319	Diğer domuz etleri (taze/soğutulmuş)	1.9	5.6%
13	230990	Hazır diğer hayvan yemleri (perakende)	1.8	5.7%
14	20311	Domuz eti, karkas/yarım karkas	1.7	-1.1%
15	190590	Diğer ekmekçi mamulleri	1.7	5.6%
16	240120	Tütün (tamamen/kısmen sapları koparılmış)	1.7	4.2%
17	80300	Muz (taze/kurutulmuş)	1.6	-3.2%
18	180690	Diğer çikolata, kakao içeren gıda müst.	1.6	4.5%
19	190530	Tatlı bisküviler	1.6	5.7%
20	90121	Kahve (kafeini alınmamış, kavrulmuş)	1.4	9.6%
		TOPLAM	116.3	1.5%

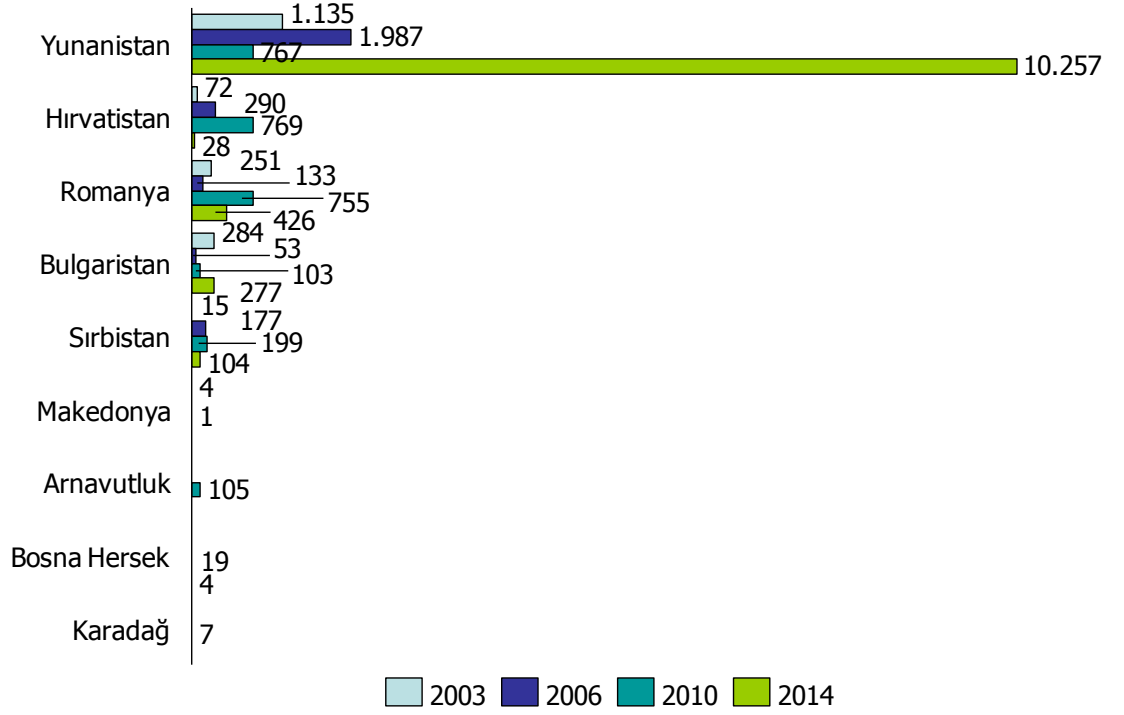
Kaynak: BACI, TEPAV Hesaplamaları

Tablo 17: Balkan Ülkelerine Gelen DYY Miktarları, (Milyon ABD \$)



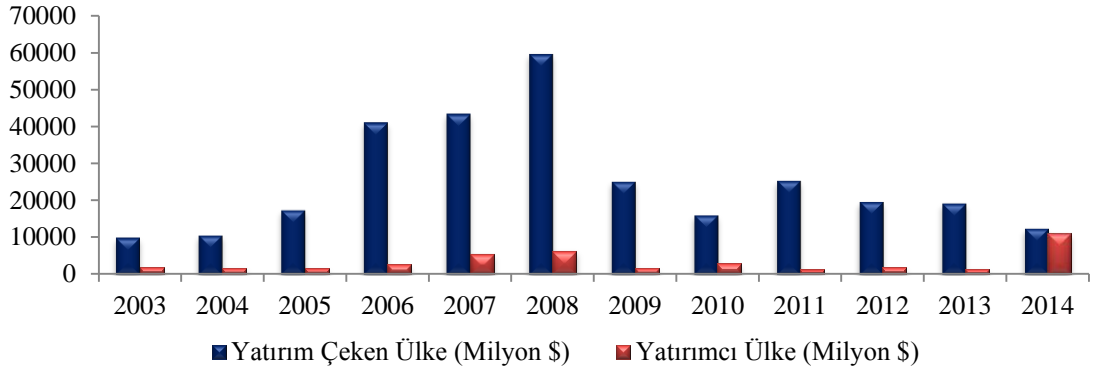
Kaynak: FDI Markets

Tablo 18: Balkan Ülkelerinin Yaptığı DYY Miktarları, (Milyon ABD \$)



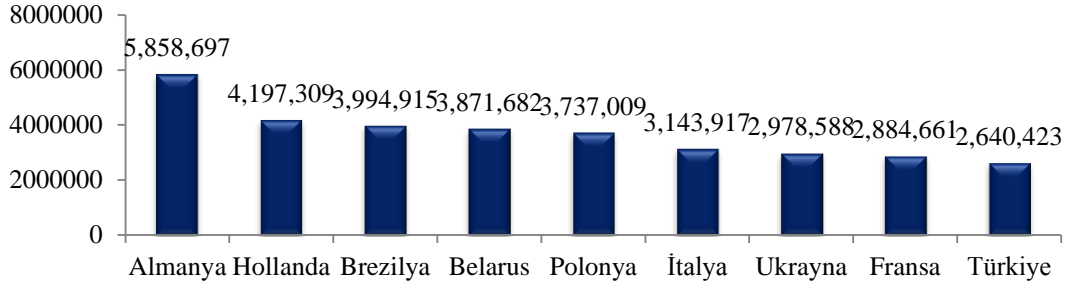
Kaynak: FDI Markets

Tablo 19: Balkan Ülkelerinin Yaptığı e Aldığı DYY Miktarları, (Milyon ABD \$)



Kaynak: FDI Markets

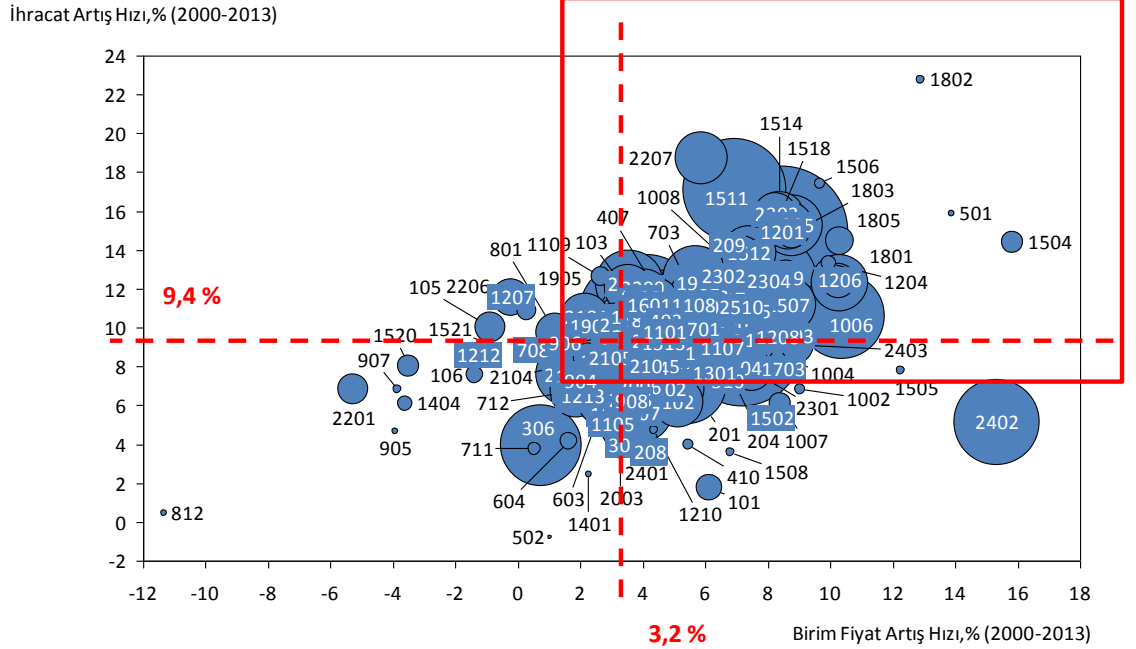
Tablo 20: Balkanlara En Fazla Tarım Ürünü İhracatı Yapan 10 Ülke, 2013 (Bin ABD \$)



Kaynak: BACI-CEPII veri seti, TEPAV Hesaplamalar

EK 1.3: Tarım Ürünleri

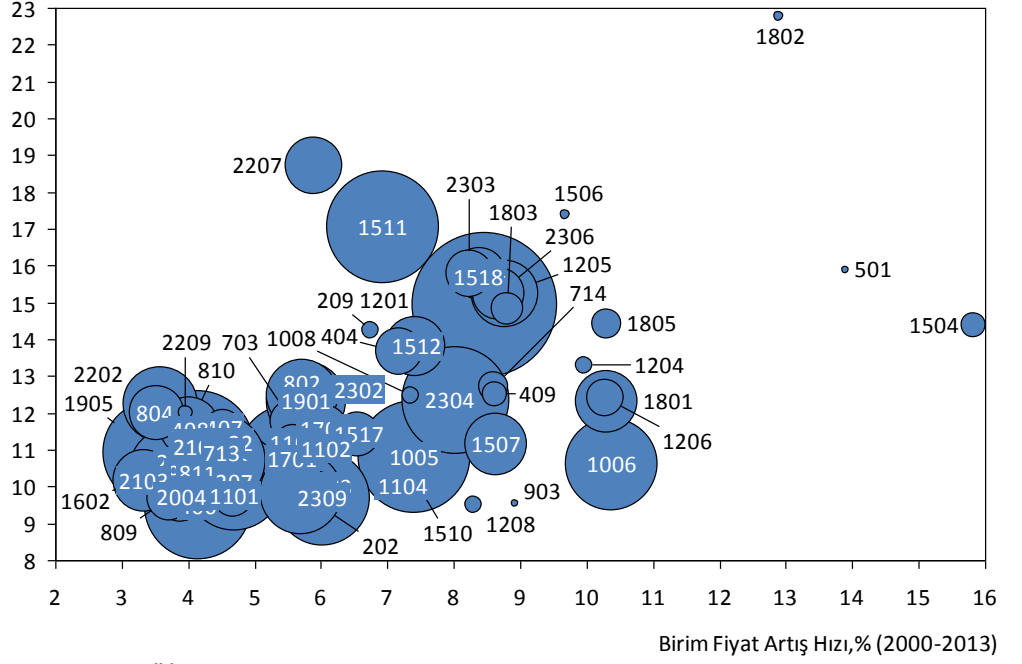
Şekil 7: Tarım Ürünleri Birim Fiyat ve İhracat Artış Hızı İlişkisi, (%) 2000-2013



Kaynak: BM Veri Seti, TÜİK, TEPAV Hesaplamalar

Şekil 8: Tarım Ürünleri Birim Fiyat Ve İhracat Artış Hızı İlişkisi, (%) 2000-2013

İhracat Artış Hızı,% (2000-2013)

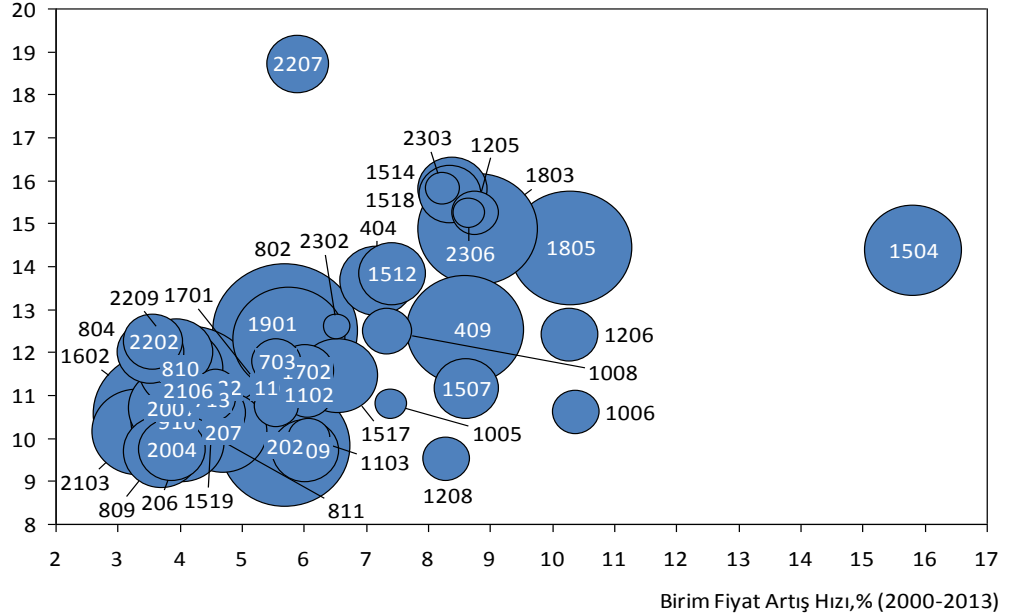


Kaynak: BM veri seti, TÜİK, TEPAV hesaplamaları

*Balon büyüklükleri 2013 ihracat miktarını göstermektedir

Şekil 9: Tarım ürünleri birim fiyat ve ihracat artış hızı ilişkisi, (yüzde, 2000-2013)*

İhracat Artış Hızı,% (2000-2013)

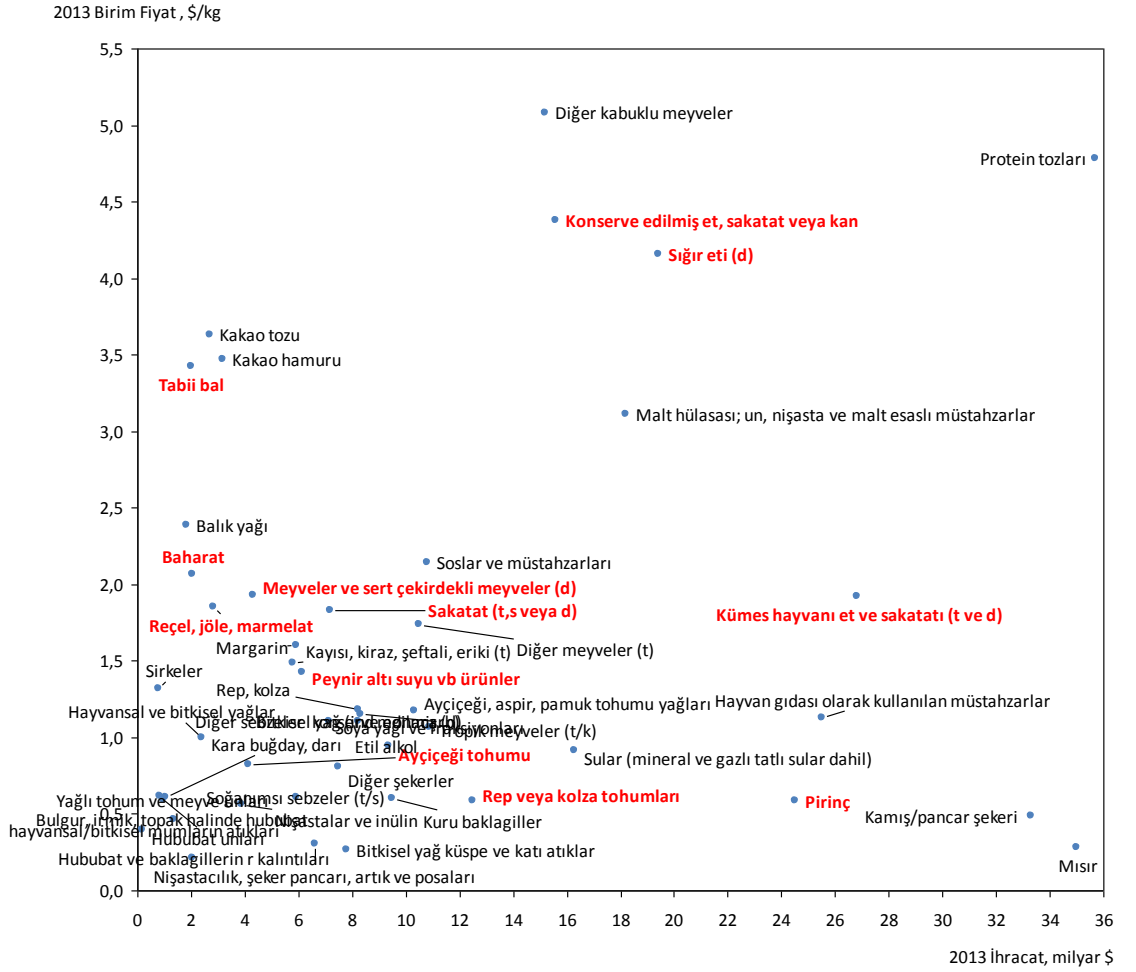


Kaynak: BM veri seti, TÜİK, TEPAV hesaplamaları

* Türkiye'nin ihracat mesafesinin üzerinde ihracat menzili olan ve ilk 5 üreticinin domine (yüzde 80) etmediği ürünler

** Balon büyüklükleri 2013 birim fiyatlarını göstermektedir

Şekil 10: Tarım Ürünleri Birim Fiyat (\$/Kg) ve ihracat, (Milyar ABD \$) 2000-2013



Kaynak: BM Veri seti, TÜİK, TEPAV Hesaplamaları

*t: taze, s: soğutulmuş, d:dondurulmuş

Edirne Kalkınma ve Rekabet Gücü Gündemi Projesi

Edirne Teşvik Sistemi Raporu

Ocak 2016

İçindekiler

Yönetici Özeti	41
1. Teşvik Sistemlerinin Arka Planı.....	44
2. 2012 Teşvik Sistemi	47
3. 2012 Teşvik Sistemi'nde Edirne'nin Konumu.....	49
4. Edirne'nin Altıncı Teşvik Bölgesi'ne Alınmasının Ülke Ekonomisine Olası Etkileri.....	56
5. Yeni Teşvik Sistemi İçin Bir Öneri.....	60
6. Sonuç ve Değerlendirme	62
Ek 1 - Ekonomik ve Sosyal Göstergeler ile İkinci Bölge İçinde Edirne Değerlendirmesi.....	64
Ek 2 - 2012 Teşvik Sistemi'nin Alt Sektörler Bazındaki Etkilerinin Değerlendirilmesi	77
Ek 3 - Kapıkule Gümrük Kapısı	79

ŞEKİLLER

Şekil 1: İllerin 2009 ve 2012 Teşvik Sistemleri Kapsamında Aldıkları Teşvikler (Milyon TL), Teşvik Bölgeleri, 2008-2012 Yılları Arasındaki Yıllık Ortalama İhracat Değişimi (%) ve 2014 Erişilebilir İç Pazar Nüfusları.....	42
Şekil 2: 2012 Teşvik Sistemi'ne Göre Türkiye İllerinin Gelişmişlik Sıralaması.....	47
Şekil 3: Dönemlere Göre İllerde Gerçekleşen İstihdam Artışında Teşvikler Kapsamındaki Yatırımların Payları (%).....	50
Şekil 4: Türkiye'de ve Edirne'de Eski ve Yeni Sisteme Göre Yatırımların Sektörel Dağılımı	51
Şekil 5: Trakya Bölgesi İllerindeki Gece Işıkları Haritaları.....	53
Şekil 6: İllerdeki SEGE Değeri ve Büyük Ölçekli İşletme Sayısı Arasındaki İlişki, 2013	55
Şekil 7: İllerin Erişilebilir İç Pazar Nüfusları, (Milyon) 2014	57
Şekil 8: Edirne'nin Strateji Matrisindeki Yeri.....	60
Şekil 9: İllerin İhracatının Sofistikasyonu ve Nitelikli Sıçrama Kabiliyeti, 2009.....	61
Şekil 10: Net Göç Hızı, (%) 2008-2014	64
Şekil 11: Şehirleşme Oranı, (%) 2007-2014.....	65
Şekil 12: İşsizlik Oranı, (%) 2008-2013.....	65
Şekil 13: İstihdam Oranı, (%) 2008-2013	66
Şekil 14: Kişi Başına Düşen İhracat Rakamları,(Milyon ABD \$) 2007-2013	66
Şekil 15: İkinci Bölge İllerine Göre İhracat, (Milyon ABD \$)	67
Şekil 16 İkinci Bölge İllerine Göre Kişi Başına Düşen İhracat Rakamları (ABD \$) 2013	67
Şekil 17: İkinci Bölge'de Kişi Başına Düşen İhracat Rakamları, En Yüksek- En Düşük-Edirne (\$) 2010-2013	67
Şekil 18: Kişi başına düşen ithalat rakamları, (Milyon ABD \$) 2007-2013	67
Şekil 19: İllere göre ithalat milyon (ABD \$) 2013	68
Şekil 20: İllere göre kişi başına düşen ithalat rakamları (ABD \$) 2013.....	68
Şekil 21: İllerin Kişi Başına Düşen İthalat Rakamları, (ABD \$) 2010,2013	68
Şekil 22: Belediyeler Tarafından Yapı Kullanım İzni Verilen Sanayi Binalarının ve Depoların Yüz Ölçümleri, (Metrekare) 2002-2013.....	68
Şekil 23: Mevduatların İllere ve Bölgelere Göre Dağılımı, (milyon ABD\$) 1998-2013.....	69
Şekil 24: Kişi Başına Düşen Banka Mevduatı Tutarı*, (ABD \$) 2013.....	69
Şekil 25: İldeki Tasarruf Mevduatının Türkiye İçindeki Payı, 1998-2013 Toplamı.....	69
Şekil 26: Kredilerin İllere ve Bölgelere Göre Dağılımı, (Milyon ABD \$) 1998-2013	70
Şekil 27: Kişi Başına Düşen Toplam Nakdi Kredi Tutarı*, (Bin ABD \$) 2013.....	70
Şekil 28: İldeki Banka Kredilerinin Türkiye İçindeki Payı*, 1998-2013 Toplamı	70
Şekil 29: İnternet Bankacılığında Aktif Bireysel ve Kurumsal Müşteri Sayıları, 2011-2014....	71
Şekil 30: İkinci Teşvik Bölgesi İlleri Kişi Başına Düşen Bütçe Gelirleri, (TL) 2013.....	71
Şekil 31: Protestolu Senet Sayıları, 2000-2013.....	71
Şekil 32: İkinci Teşvik Bölgesi'ndeki İSO I. ve II. 500 Sıralamasına Giren Şirket Sayıları, 2013	72
Şekil 33: Yüz Bin Kişiye Düşen Hastane Yatak Sayısı, 2007-2013	72
Şekil 34: Toplam Hekim Sayısı, 2007-2013	73
Şekil 35: Toplam Dış Hekimi Sayısı, 2002-2013	73
Şekil 36: Okuryazar Nüfus Oranı, (%) 2008-2013.....	73
Şekil 37: Okuryazar Kadın Nüfusunun Toplam Kadın Nüfusuna Oranı, (%) 2008-2013	74

Şekil 38: Kişi Başı Mesken Elektrik Tüketimi, (kWh) 2007-2013	74
Şekil 39: Bin Kişiye Düşen Özel Otomobil Sayısı, 2007-2013	75
Şekil 40: Kanalizasyon Şebekesi İle Hizmet Verilen Belediye Nüfusunun Toplam Belediye Nüfusuna Oranı, 1998-2012	75
Şekil 41: Toplam Demiryolu Hattının Yüz Ölçüme Oranı, 2013.....	76
Şekil 42: Hane Başına Geniş Bant Abone Sayısı, 2011-2013.....	76
Şekil 43: Alt Sektörlere Göre Teşvik Sistemi İçerisinde Düzenlenen Belge Başına Yapılan Sabit Yatırım Tutarı Toplamı, (Milyon TL) 2001-2014 Türkiye-Edirne	78

TABLolar

Tablo 1: Türkiye ve Edirne'deki Teşvik Sistemini Etkileyen Değişiklikler, 1913-2013...	44
Tablo 2: 2012 Teşvik Sistemi'nde İlk İki Bölge İlleri ve Diğer İller Arasındaki Destek Unsuru Farkları.....	48
Tablo 3: Yatırım Tutarlarına Göre En Çok ve En Az Teşvik Alan İller Sıralaması, 2012-2014.....	49
Tablo 4: İkinci Bölge İllerinde Teşvik Kapsamında Sabit Yatırım Tutarı ve Önceki Döneme Göre Değişimi (%)......	50
Tablo 5: Eğitim ve Sağlık Sektörlerindeki Sıralamalarının Toplamı İmalat Sanayisinin Altında Olan İller, 2003.....	52
Tablo 6: Erişilebilir İç Pazar Nüfusu En Yüksek 10 İlin Erişilebilir İç Pazarı, 2014 ve Teşvik Bölgeleri.....	56
Tablo 7: 2012-2014 Yılları Arasında En Az Yatırım Teşviki Alan 10 İlin Erişilebilir İç Pazarı, 2014 ve Teşvik Bölgeleri.....	57
Tablo 8: Sınır Şehirlerdeki İhracatın 2002-2007, 2008-2014 Yılları Arasındaki Değişim Oranları ve 2002 ile 2014 Yıllarındaki İhracat Değerleri.....	58
Tablo 9: 2009 ve 2012 Teşvik Sistemlerine Göre Alt Sektörlerin Yatırım Payları, Büyük Ölçekli Sektörler.....	77
Tablo 10: 2012 Teşvik Sistemi'ne Göre Alt Sektörlerin Yatırım Payları, Küçük Ölçekli Sektörler, 2014	78
Tablo 11: Gümrüklerindeki İhracat ile İl İhracatı Arasındaki Farkın En Yüksek ve Düşük Olduğu 5 İl ve İhracat Değerleri, 2014.....	79

Yönetici Özeti

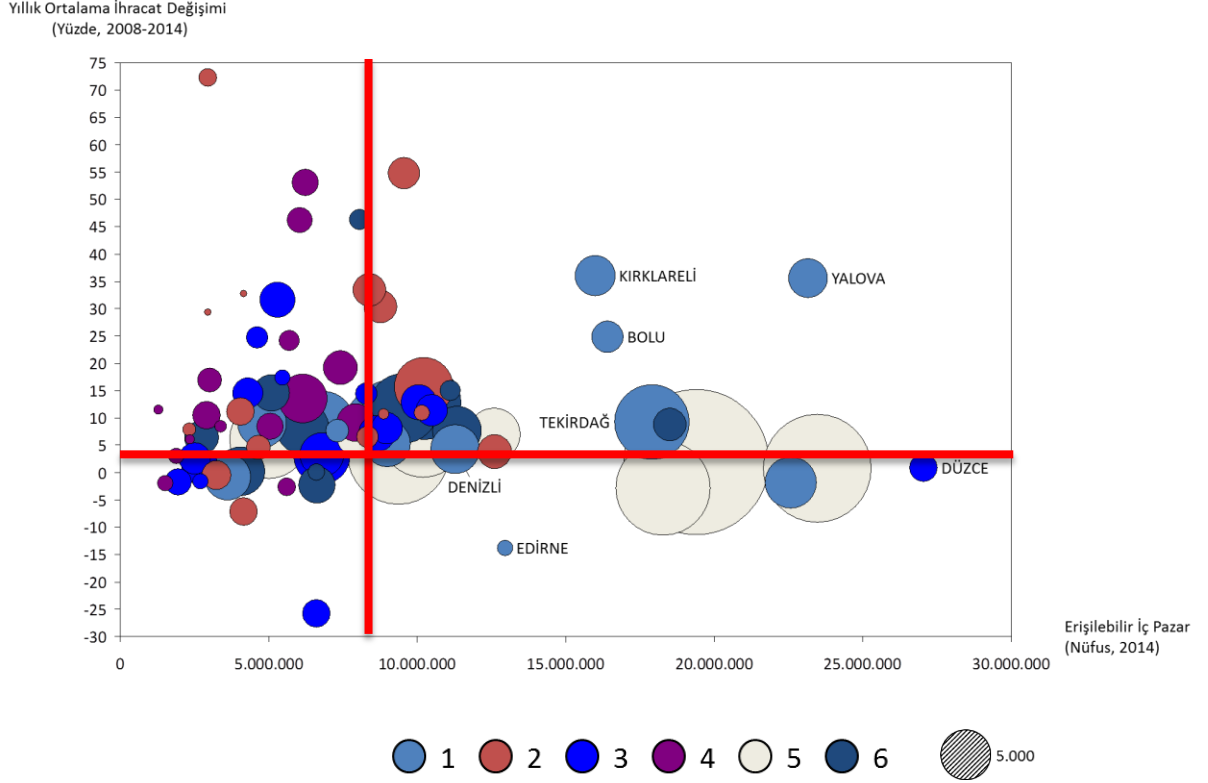
Bölgeler arasındaki gelişmişlik farklılıklarının giderilmesi, 1962’de hazırlanan Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı’ndan beri kamu kesimi politikalarında önemli bir yere sahiptir. Bu kapsamda, ilk dönemlerde Kalkınmada Öncelikli Yörelere/İllerin belirlenmesi gibi politikalarla öncelikli olarak geliştirilmesine ihtiyaç duyulan alanlar belirlenmiştir. 2000’li yıllarda ise yatırımlarda devlet yardımları (veya teşvikler) kurgulanırken coğrafi kapsamla ilgili daha detaylı mekanizmalar oluşturulmuş; bölgeler/iller sosyoekonomik gelişmişlik düzeylerine göre gruplara ayrılmış ve desteklerin kapsamı bu gruplara göre belirlenmiştir.

Teşvik sisteminin başarısının ölçütlerinden biri, bölgeler arasındaki gelişmişlik farklılıklarının ne ölçüde giderildiğidir. Kamuoyu ile 2012 yılında paylaşılan 2012 Teşvik Sistemi’nin amaçları arasında, cari açığın azaltılması, teknolojik dönüşümün sağlanması ve kümelenme gibi tematik konuların yanında bölgesel gelişmişlik farklılıklarının azaltılması da bulunmaktadır. Cari açığın azaltılması, teknolojik dönüşüm ve kümelenme konularındaki faaliyetler ulusal düzeyde politika geliştirmenin mümkün olduğu hedefler iken, bölgesel gelişmişlik farklılıklarının azaltılması için bölgelerde mevcut durum ve potansiyellere göre farklı politikaların geliştirilmesine ihtiyaç duyulmaktadır.

2012 Teşvik Sistemi için kullanılan yöntem, yerelde tartışmalara neden olmuştur. 2012 Teşvik Sistemi’nde illerin sosyoekonomik gelişmişlik düzeyleri, Kalkınma Bakanlığı tarafından hazırlanan İllerin ve Bölgelerin Sosyo-Ekonomik Gelişmişlik Sıralaması (SEGE-2011) Araştırması’na göre belirlenmiştir. Söz konusu gelişmişlik düzeylerine göre illerdeki Vergi İndirimi, Sigorta Primi İşveren Hissesi Desteği, Faiz Desteği oranları ve Asgari Sabit Yatırım Tutarı değişmektedir. Bu noktada bazı illerde, teşvik sisteminde kendilerine uygun olmayan gelişmişlik düzeyinde yer aldıklarına ilişkin tartışmalar doğmuştur. Edirne de hakkında söz konusu tartışmaların yaşandığı illerden biridir.

Edirne’nin istisnai konumu nedeniyle, ilde etkin olamayan bir teşvik politikası uygulanmaktadır. Teşvik sisteminde en çok yatırım teşviki alanlar, çoğunluğu batı bölgelerinde bulunan ve 2012 Teşvik Sistemi’nde birinci ve ikinci teşvik bölgelerinde yer alan illerdir. Edirne ise aşağıdaki şekilde de görülebileceği üzere ülke genelinden farklı bir konumdadır. Beyaz renkle gösterilen birinci bölge illeri ile açık mavi renkteki ikinci bölge illerinin iki ortak özelliği bulunmaktadır. Söz konusu iller, Edirne’den hem alınan teşvik hem de ihracat artışı yönünden daha iyi konumdadır. Buna karşın Edirne’nin hitap ettiği iç ticaret nüfusu birçok ilden daha fazladır. Söz konusu istisnai durumun iki temel nedeni bulunmaktadır. İlki, Edirne’nin batıda yer alan diğer gelişmiş illerin aksine küçük ölçekli bir ekonomik yapıda olmasıdır. İkincisi ise ilde sosyal imkânlar, ekonomik faaliyetlerden daha gelişmiş düzeydedir. Yani ilde sosyal gelişmişlikle ekonomik gelişmişlik arasında bir uyumsuzluk söz konusudur. Bu durum, ilin ekonomik teşviklerle desteklenmeye daha çok ihtiyaç duymasına neden olmaktadır. Bu gereksinime karşın il, şekilde de görülebileceği üzere az teşvik almaktadır.

Şekil 11: İllerin 2009 ve 2012 Teşvik Sistemleri Kapsamında Aldıkları Teşvikler (Milyon TL), Teşvik Bölgeleri, 2008-2012 Yılları Arasındaki Yıllık Ortalama İhracat Değişimi (%) ve 2014 Erişilebilir İç Pazar Nüfusları



Kaynak: TÜİK Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi, Dış Ticaret İstatistikleri, Ekonomi Bakanlığı Teşvik İstatistikleri ve TEPAV Hesaplamaları

Not: Dairelerin büyüklüğü 2009-2012 yılları arasında (2009 ve 2012 Teşvik Sistemleri'nde) illerin teşvikler kapsamında aldığı sabit yatırım tutarını, renkler ise 2012 Teşvik Sistemi'ndeki bölgelerini ifade etmektedir. Erişilebilir iç pazar nüfusu ise il merkezlerine 262 kilometre ve daha yakında bulunan ilçe nüfuslarının toplamı olarak alınmıştır. 262 kilometre ise Girişimci Bilgi Sistemi'ndeki 2013 yılı iç ticaret verileriyle Türkiye geneli için hesaplanan ortalama ticaret menzildir.

Edirne, teşvik sisteminde altıncı bölgeye alınırsa ülke ekonomisi için de bir fırsat sağlanmış olacaktır. 2009 ve 2012 teşvik sistemlerinin sonucu olarak çoğunluğu batı bölgelerinde bulunan gelişmiş iller, yoğun biçimde teşvik alarak ekonomilerini canlı tutup 2008-2014 yılları içinde ihracatlarını yavaş bir hızda olsa da arttırmışlardır. Çoğunlukla doğu bölgelerinde bulunan gelişmemiş iller ise gelişmiş illerden daha az ama makul miktarda teşvik alarak ihracatlarını hızlı biçimde geliştirmişlerdir. Kısacası teşvik sistemi, doğunun ekonomik entegrasyonuna, batının ise ağırlığını korumasına neden olmuştur. Edirne, etrafındaki büyükşehirlerin etkisiyle önemli bir iç pazara hitap edebilmesi ve bir sınır kenti olması nedeniyle Balkan ülkeleri başta olmak üzere tüm Avrupa'ya ihracat yapabilme açısından önemli bir potansiyele sahiptir. Bu yönüyle Edirne'nin, teşvik sistemiyle doğuda ve batıdaki farklı kazanımların bir arada sağlanabileceği bir fırsat kenti olduğu görülmektedir. Bu fırsatın değerlendirilebilmesi için ilin, teşvik sisteminde altıncı bölge kapsamına alınmasına ihtiyaç duyulmaktadır. Bu politika, teşvik sisteminin iller arasındaki sıfır toplamlı bir oyundan

çıkmasına katkı sağlayabilir ve Edirne'nin hem ülke içi ticareti hem de dış ticareti hızlı biçimde artabilir.

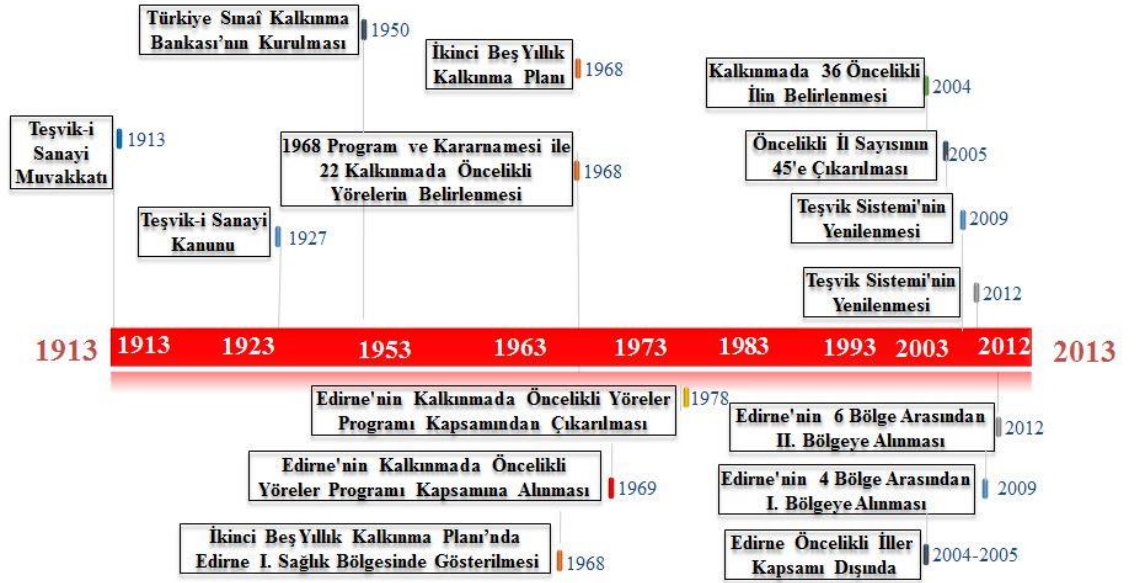
Edirne ve teşviklerin dengesiz dağılımı nedeniyle ekonomik başarı gösteremeyen diğer iller için çözüm oluşturabilecek bir diğer seçenek de teşvik sisteminin yapısının değiştirilmesi olacaktır. Teşvik sistemi, hem sosyal hem de ekonomik göstergelere göre oluşturulan SEGE endeksinde illerin gösterdiği performansa göre belirlenmiştir. Fakat sosyal göstergeleri başarılı olan bir ilin ekonomik göstergeleri, ekonomik göstergeleri başarılı olan bir ilin ise sosyal göstergeleri yetersiz olabilir. Buna rağmen bu iki göstergedeki birinin başarısı, ili SEGE sıralamasında yüksek seviyelere çıkarmakta yeterlidir. Edirne'de sağlık, eğitim, yaşam kalitesi gibi sosyal göstergeler iyi olsa da ilin ekonomik başarısı yüksek değildir. Fakat sosyal göstergelerinin başarısı nedeniyle SEGE sıralamasında üst sıralara çıkmakta ve teşvik sisteminde ikinci bölgede konumlandırılmaktadır. Teşvik kapsamında verilen destekler ise ekonomik desteklerdir. Hâlihazırda ekonomisi yeterli olmayan Edirne, ikinci bölgede olması nedeniyle yüksek teşviklerden de faydalanamamaktadır. Bu nedenle teşvik sisteminin yapısının değiştirilmesi ve sosyal göstergeler için ayrı, ekonomik göstergeler için ayrı teşvik verilmesi veya teşviklerin SEGE sıralaması yerine ekonomik göstergelerin bulunduğu farklı bir endeks göz önüne alınarak dağıtılması gündeme gelmelidir.

1. Teşvik Sistemlerinin Arka Planı

Cumhuriyetin ilanından bu yana, bölgeler arasındaki gelişmişlik farklılıklarını azaltmak ve sanayi sektörü başta olmak üzere, illerin bir bütün olarak ülke kalkınmasına katkı koyabilmesinin önünü açmak temel hedefleri ile yatırımlara devlet tarafından teşvik desteği sunulmaktadır. Geçmişten bugüne kadar yürürlükte olmuş teşvik sistemlerinde gerçekleştirilen yenilemeler ve eklemeler ile giderek genişleyen bir yelpazede ve farklı kanallardan yatırım olanaklarını artırma çabasında olunmuştur. Edirne, bu süreçte, özellikle son teşvik sisteminde (2012) yaşam kalitesi nedeniyle Türkiye'nin gelişmiş illeri arasında gösterilmiş ve bu yönde teşviklere tabi tutulmuştur. Bu durum, sanayi sektörünün Edirne'de görece geri kalmış olmasına rağmen, teşviklerden daha fazla yararlanan diğer bölgeler kadar teşvik alamamasına ve yatırımlarının yetersiz kalmasına sebep olmuştur.

Son 100 yılı devlet tarafından yapılan teşvikler kapsamında incelemek, hem Edirne'nin önemini hem de yerinde teşviklerin Edirne'ye ve ülkemize katkılarını tartışmak açısından yerinde olacaktır.

Tablo 21: Türkiye ve Edirne'deki Teşvik Sistemini Etkileyen Değişiklikler, 1913-2013



Kaynak: TEPAV Derlemeleri

Türkiye'de topyekûn kalkınma adına ilk adımlar, planlı dönem olan 1960'lara kadar şehir ölçeğinde gerçekleşmemiştir. Teşvik uygulamaları konusunda ilk yasal adım 1913 senesinde "Teşvik-i Sanayi Muvakkatı" ile atılmıştır. Ülke sanayisinin gelişmesi için yerli üretimin artırılmasını hedefleyen bu ilk yasal teşvik düzenlemesini 1927 senesinde "Teşvik-i Sanayi Kanunu" izlemiştir. 1950'li yıllarda ülkeye yapılan yabancı sermaye yatırımlarını artırmak amacıyla "Yabancı Sermayeyi Teşvik Kanunu" yürürlüğe girmiştir. Sanayiye kalkındırarak yatırımlara kredi sağlamak amacıyla yine 1950'li yıllarda Türkiye Sınai Kalkınma Bankası kurulmuştur. 1963 yılında Devlet Planlama Teşkilatı öncülüğünde hazırlanan "Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı" ve takip eden diğer kalkınma planları ile birlikte, cumhuriyetin ilk yıllarından itibaren planlı bir sınaî kalkınma hedeflenmiştir.

İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'ndan itibaren Edirne, sağlık ve eğitim göstergelerinde öne çıkan illerin arasında değerlendirilmektedir. Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda, (1963-67) Türkiye için bir yandan geniş kapsamlı bir çerçeve çizilirken bir yandan da bölgesel ayrımlar gözetilen metropol bölgeler, gelişmekte olan bölgeler ve potansiyel kalkınma bölgeleri ayırımına gidilmiştir. Bu planda özellikle Edirne için bir sınıflandırma veya kalkınma stratejisi bulunmamaktadır. Fakat İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'ndan itibaren daha ayrıntılı ve il bazında incelemeler mevcuttur. İkinci Kalkınma Planı'nın verilerinin ait olduğu 1966 senesinde Edirne, Kırklareli, İstanbul ve Tekirdağ ile birlikte bölge nüfusuna göre en fazla hekim bulunduran I. Sağlık Bölgesi içerisinde gruplanmaktadır. Edirne'nin sosyal açıdan erken kalkınan illerimizden birisi olduğu, Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda Ankara televizyonunun 1968'de, İstanbul, İzmir, Eskişehir televizyonlarının 1971'de, Edirne, Balıkesir ve Kütahya televizyonlarının da 1972'de hizmete girdiğinin vurgulanmasıyla belirtilmektedir. Ayrıca Dördüncü Kalkınma Planı'na göre 1965-70 döneminde İstanbul, Ankara ve İzmir'den sonra en çok göç alan il, binde 7,7 net göç oranı ile Edirne olmuştur.

Ülke genelinde uygulanan ekonomik politikalar ile birlikte kalkınmada öncelikli yöreler birincil ve ikincil öncelik sırasına göre sınıflandırılarak bugünkü teşvik sisteminin de ilk tohumları atılmıştır. 1963 senesinde çıkarılan 202 sayılı Kanun ile 1968 Kararnamesi'nde, Kalkınmada Öncelikli Yörelere (KÖY) başlığı altında yerelde farklı bölgelere farklı kalkınma stratejileri geliştirme uygulamalarının temelleri atılmıştır.³⁸ Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda ise Kalkınmada Öncelikli Yörelere ile ilgili uygulanacak olan ekonomik ve sosyal politikalar detaylandırılmıştır.

Edirne'nin ekonomik gelişiminde ulusal politika ve teşvik uygulamaları önemli rol oynamıştır. Edirne, eğitim ve sosyal alanlardaki kapasitesi sayesinde uygun kamu politikalarıyla canlandırılabilir bir ekonomik potansiyele sahiptir. Bu nedenle Edirne'deki ekonomik gelişim, devletin destek ve teşviklerine duyarlı bir yapıdadır. Bugüne kadar uygulanan kamu politikaları yerelde etkili olmuş, olumlu ve olumsuz yönde yapılan değişikliklerin etkisi bariz biçimde hissedilmiştir. Söz konusu gelişmeler, ana başlıklar itibarıyla aşağıdaki gibidir:

- **Edirne 1969 yılında “Kalkınmada Öncelikli Yörelere” kapsamına alınmış, ancak 1978 senesinde Kalkınmada Öncelikli Yörelere kapsamından çıkarılmıştır.**³⁹ Önceleri ekonomisi genellikle tarıma dayalı olan ve sanayi açısından birkaç küçük ölçekli un ve yağ işletmesi bulunduran Edirne'de, 1969'dan itibaren orta ve büyük ölçekli fabrikalar kurulmaya başlamıştır.
- **24 Ocak 1980 kararlarından sonra Türkiye'de teşvik sisteminin yapısı dönem koşulları ile birlikte değişiklik göstermiştir.** Bu dönemde alınan kararlar ile birlikte devletin ekonomideki müdahale payı azaltılmış, teşvik ve sübvansiyonların derecesi önceki döneme göre indirilmiş, sadece belirli sektörlerle, yabancı sermayeye ve dış ticarete teşvik önemli ölçüde artırılmıştır.
- **1990'lı yıllar, Dünya Ticaret Örgütü üyeliği ve AB uyum politikaları çerçevesinde devlet teşvik uygulamalarının sektörel seçicilikten bölgesel gelişmişliğin hedeflendiği başka bir noktaya taşınmasına sebep vermiştir.** Bu nedenle 90'lı yıllar önceden belirlenen Kalkınmada Öncelikli Bölgelerdeki yatırımların daha fazla teşvik edilmeye çalışıldığı yıllar olmuştur. Edirne ise KÖY kapsamından çoktan çıkarıldığı

³⁸ Sarıca İ.(syf. 8), *Kalkınmada Öncelikli Yörelere İlgili Temel Konular*, DPT, 1991

³⁹ 1969 ve 1978 Program Kararnamelerinden tespit edilmiştir.

için sektörel seçiciliğe dayanan bölgesel kalkınma planlarından diğer iller kadar faydalanamamıştır.

- **2004 senesinde Yatırım ve İstihdamın Teşviki çerçevesinde Kalkınmada Öncelikli Yörelere, Sosyo-Ekonomik Gelişmişlik Endeksi ve Kişi Başına Düşen Asgari Milli Gelir gibi kriterler göz önüne alınarak 36 il belirlenmiş, 2005 senesinde bu sayı 49'a çıkartılmıştır.** Bu dönemde teşvik sisteminin haksız rekabete yol açtığı sebebiyle birçok dava açılmış ve hatta il bazında kişi başına milli gelir verileri bu tartışmaların ardından yayınlanmamaya başlanmıştır. Edirne, sayıları önce 36 olan, sonra ise 49'a yükseltelen öncelikli iller arasında yer almamaktadır.
- **Yatırımda Devlet Yardımları Hakkında Kararlar çerçevesinde 2009 senesinde ilk kez bölgesel ve sektörel teşvik sistemine geçilmiş, kalkınma ve yatırım öncelikleri açısından, bölgeler 2003 SEGE ölçütleri de göz önüne alınarak 4 gruba ayrılmıştır.** Edirne'nin yer aldığı TR21 Bölgesi, 2009'da ilan edilen teşvik sistemine göre İstanbul, Kocaeli, Ankara gibi illerle birlikte birinci bölge içerisinde konumlandırılmaktadır. Bu durumun nedeni, TR21 Bölgesi'nde yer alan ve İstanbul'un hinterlandı konumunda olan Tekirdağ ilinin gelişmişlik seviyesinin oldukça yüksek olması nedeniyle bölgenin bir bütün olarak gelişmiş görünmesidir.

2. 2012 Teşvik Sistemi

2012 yılındaki son teşvik sisteminde, 2011 SEGE çalışması göz önüne alınarak 61 sosyal ve ekonomik göstere ışığında illerin performansları değerlendirilmiş ve Türkiye altı farklı teşvik bölgesine ayrılmıştır⁴⁰. Bu göstergeler, ekonomik ve sosyal göstergeler olmak üzere iki başlığa bölünebilir. Rekabetçi ve yenilikçi kapasite göstergeleri, mali kapasite göstergeleri, istihdam göstergeleri, demografik göstergeler, ekonomik göstergeler kapsamında; eğitim göstergeleri, sağlık göstergeleri, yaşam kalitesi göstergeleri, erişilebilirlik göstergeleri ise sosyal göstergeler kapsamında incelenen alt bileşenlerdir.⁴¹ Edirne, 2012 Teşvik Sistemi kapsamında ikinci bölgede yer almaktadır. (bkz. Şekil 1)

Şekil 12: 2012 Teşvik Sistemi'ne Göre Türkiye İllerinin Gelişmişlik Sıralaması



Kaynak: Ekonomi Bakanlığı

2012 Teşvik Sistemi'nde altı bölgeden her birine farklı teşvik unsurları uygulanmaktadır. Teşvik unsurları arasında bölgeler arası en keskin ayrımlar, ikinci bölge ile üçüncü bölge arasında ve beşinci bölge ile altıncı bölge arasında görülmektedir. (bkz. Tablo 2) Örneğin, sigorta primi işveren hissesi ikinci bölgeden üçüncü bölgeye geçişte iki yıl; beşinci bölgeden altıncı bölgeye geçişte ise üç yıl artırılmaktadır. Aynı şekilde ikinci bölgeye kadar faiz desteği alınamaz durumdayken daha yüksek dereceli bölgeler bu teşvik unsurundan yararlanabilmektedirler. Son olarak asgari yatırım tutarı, birinci bölge ve Edirne'nin de içinde bulunduğu ikinci bölgede 1 milyon TL olarak belirlenmişken diğer bütün bölgeler için 500 bin TL olarak belirlenmiştir.⁴²

Tabloda gösterilenlerin dışında 2012 Teşvik Sistemi'nde KDV istisnası, yatırım yeri tahsisi ve gümrük vergisi muafiyeti gibi destek unsurlarından tüm iller faydalanabilmektedirler.

⁴⁰ Teşvik sistemi, 15.06.2012 tarihinde ve 2012/3305 sayılı Bakanlar Kurulu kararı ile dördüncü kez yeniden tasarlanarak yürürlüğe girmiştir

⁴¹ Bkz. Ekler 1

⁴² Bkz. Ekler 3-1 Ekonomik Göstergeler Karşılaştırması Sonuçları

Tablo 22: 2012 Teşvik Sistemi'nde İlk İki Bölge İlleri ve Diğer İller Arasındaki Destek Unsuru Farkları

Destek Unsurları			Bölgeler					
			I	II	III	IV	V	VI
Vergi İndirimi	Yatırıma Katkı Oranı (%)	OSB Dışı	15	20	25	30	40	50
		OSB İçi	20	25	30	40	50	55
Sigorta Primi İşveren Hissesi Desteği	Destek Süresi	OSB Dışı	2 yıl	3 yıl	5 yıl	6 yıl	7 yıl	10 yıl
		OSB İçi	3 yıl	5 yıl	6 yıl	7 yıl	10 yıl	12 yıl
Faiz Desteği	İç Kredi		YOK	YOK	3 Puan	4 Puan	5 Puan	7 Puan
	Döviz/ Dövizle Endeksli Kredi				1 Puan	1 Puan	2 Puan	2 Puan
Asgari Yatırım Tutarı	Sabit		1 Milyon TL	1 Milyon TL	500 Bin TL	500 Bin TL	500 Bin TL	500 Bin TL

Kaynak:

Ekonomi

Bakanlığı

3. 2012 Teşvik Sistemi'nde Edirne'nin Konumu

Bu bölümde Edirne ilinin 2012 Teşvik Sistemi'nden yararlanma düzeyi ve teşviklerde Edirne'nin hangi yönleriyle istisnai bir konumda olduğu irdelenecektir.

3.1. Edirne'nin Teşvik Sistemi'nden Yararlanma Düzeyi

Teşvikler kapsamında genel olarak en çok yatırım alan iller birinci bölgede yer alırken, en az yatırım alan iller beşinci ve altıncı bölgelerde yer almaktadır. Ancak Edirne, listede istisnai bir konumdadır. 2012'den bu yana Türkiye genelinde teşvik kapsamında yapılan yatırımlar incelendiğinde sabit yatırım tutarı en fazla olan on il, sırasıyla İstanbul, İzmir, Kocaeli, Ankara, Bursa, Antalya, Tekirdağ, Gaziantep, Adana ve Manisa'dır. Söz konusu illerin ilk 6'sı birinci bölgede, diğerleri ikinci ve üçüncü bölgelerde yer almaktadır. Edirne ile benzer bir şekilde ikinci teşvik bölgesinde bulunan Tekirdağ ve Adana da en çok teşvik alan iller arasında bulunmaktadır.

Tablo 23: Yatırım Tutarlarına Göre En Çok ve En Az Teşvik Alan İller Sıralaması, 2012-2014

Teşvik Kapsamında Sabit Yatırım Tutarı En Yüksek 10 İl	Bölgesi	Teşvik Kapsamında Sabit Yatırım Tutarı En Düşük 10 İl	Bölgesi
İstanbul	1	Tunceli	5
İzmir	1	Ardahan	6
Kocaeli	1	Bayburt	5
Ankara	1	Hakkâri	6
Bursa	1	Artvin	4
Antalya	1	Gümüşhane	5
Tekirdağ	2	Iğdır	6
Gaziantep	3	Kilis	5
Adana	2	EDİRNE	2
Manisa	3	Rize	4

Kaynak: TEPAV Hesaplamaları

Edirne, teşvik alan iller arasında sabit yatırım tutarı en düşük 10. ildir. Bir diğer önemli nokta ise Edirne'nin en az teşvik kullanan son 10 il arasındaki tek ikinci bölge ili olmasıdır. Teşvik kapsamında en az yatırıma sahip iller genel olarak beşinci ve altıncı bölge illeridir. Listede son 10 sırada yer alan illerden 8'i beşinci ve altıncı bölgede yer alırken; sadece 1 il, Artvin, dördüncü bölgede, 1 il, Edirne de ikinci bölgede yer almaktadır. Edirne'nin kendi bölgesinin yer aldığı iller düzeyinde yatırım teşviklerinden yararlanamaması, ilin kendine uygun bir teşvik bölgesinde bulunmadığının göstergesidir.⁴³

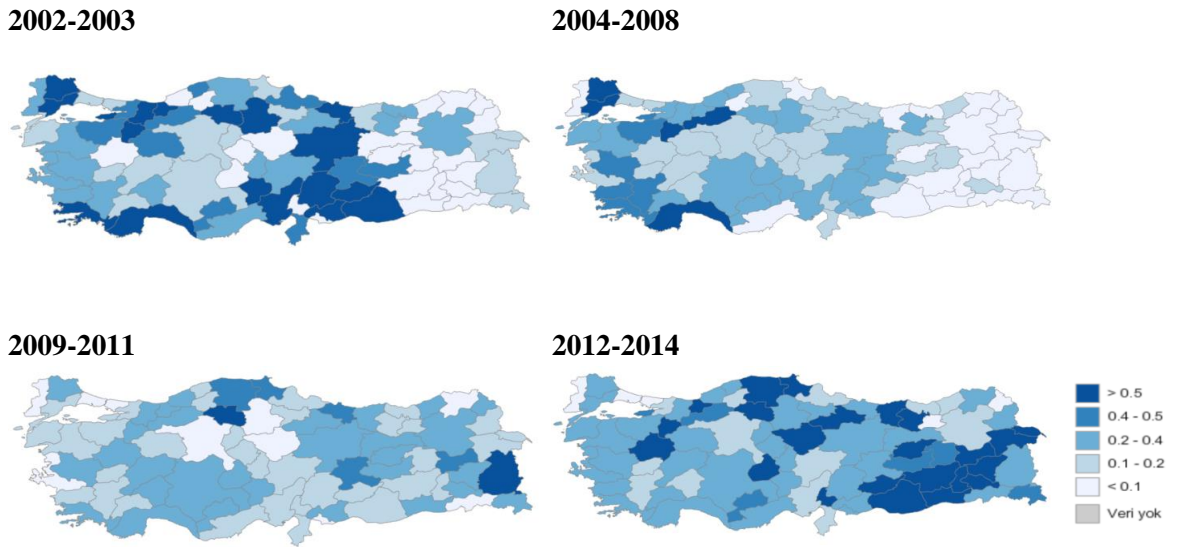
Edirne ve ülke genelinde teşvik ile oluşan istihdam arasındaki makas giderek açılmaktadır. Ülke genelinde 2002-2014 yılları arasında oluşan yaklaşık 8,4 milyonluk istihdam artışının 1,7 milyonu (yüzde 20,4'ü) teşvikler kapsamındaki yatırımlar aracılığıyla sağlanırken Edirne'de bu oran yüzde 12,1'de kalmıştır.⁴⁴ Teşvik sisteminin revizyonları göz

⁴³ İlin 2012 Teşvik Sistemi'ndeki bölgelerin belirlenmesinde kullanılan göstergeler yönünden ikinci, üçüncü ve dördüncü bölgelerle kıyaslanmasına ilişkin detaylı değerlendirmeler Ek 1'de sunulmaktadır.

⁴⁴ SGK İstatistik Yıllıkları verileri aracılığıyla hesaplanan 4/a kapsamındaki (özel sektör) zorunlu sigortalıların değişimi ile yıl içerisinde teşvik kapsamındaki yatırımlar ile yaşanacağı beyan edilen

önüne alınarak oluşturulan dönemler itibarıyla bakıldığında, Edirne’de 2002-2003 döneminde yüzde 33,2 olan istihdam artışının teşvikler kapsamında oluşan kısmın payı, 2004-2008 döneminde yüzde 9,9’a, 2009-2011 döneminde ise yüzde 9,0’a düşmüş, 2012-2014 döneminde ise yüzde 9,9’a yükselmiştir. Söz konusu oranlar aynı dönemlerde ülke genelinde sırasıyla yüzde 36,7, yüzde 18,9, yüzde 15,5 ve yüzde 22,1 olarak gerçekleşmiştir. Bu durum, Edirne ile ülke genelindeki desteklenme oranlarının istihdama yansımaları arasındaki farkın giderek açıldığını göstermektedir. Bunun nedeni, teşvik sistemleri kapsamındaki revizyonlarla bölgesel odağın Doğu ve Güney Doğu’ya kaymasıdır. Yatırım ortamı kısıtları etkin olan Doğu ve Güney Doğu illerindeki ekonomik yapıyı canlandırmak amacıyla izlenen bu politikanın, batı bölgelerde yer alan Edirne, Muğla, Yalova ve Isparta gibi küçük ölçekli illerde asgari yatırım tutarının sağlanmaması başta olmak üzere birçok olumsuz etkisi olmuştur. (bkz. Şekil 3)

Şekil 13: Dönemlere Göre İllerde Gerçekleşen İstihdam Artışında Teşvikler Kapsamındaki Yatırımların Payları (%)



Kaynak: SGK Devredilen Kurum İstatistikleri, İstatistik Yıllıkları, Aylık İstatistik Bültenleri, Ekonomi Bakanlığı ve TEPAV Hesaplamaları

Edirne, 2012 Teşvik Sistemi’nin yatırım miktarını olumsuz etkilediği ikinci bölge illerinden biridir. İkinci bölge için 2009-2011 yılları ile 2012-2014 yılları arasındaki 3’er yıllık dönemlerin karşılaştırması yapıldığında, önceki dönemde en az teşvik alan Edirne’de bu miktarın daha da azaldığı görülmektedir. İkinci bölge illeri arasında teşvik kapsamında yatırım miktarı azalan iller arasında Adana, Denizli ve Isparta da bulunmaktadır.

Tablo 24: İkinci Bölge İllerinde Teşvik Kapsamında Sabit Yatırım Tutarı ve Önceki Döneme Göre Değişimi (%)

	2009-2011 (Milyon TL)	2012-2014 (Milyon TL)	Değişim (Yüzde)
İkinci Bölge Geneli	37.086	37.472	1,0
Adana	18.670	6.106	-67,3
Tekirdağ	3.457	7.194	108,1
Konya	2.638	4.288	62,5

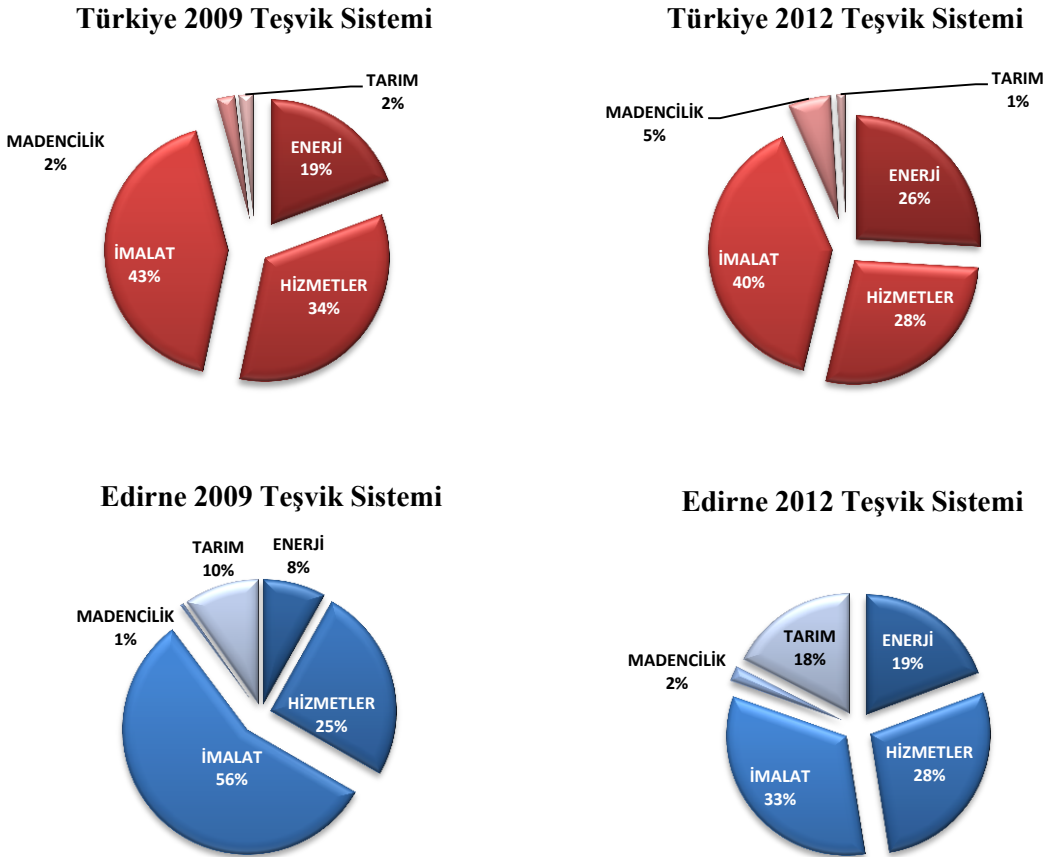
istihdam artışı değerleri kullanılarak illerdeki istihdam artışında teşvikler kapsamında yapılan yatırımların payları hesaplanmıştır.

	2009-2011 (Milyon TL)	2012-2014 (Milyon TL)	Değişim (Yüzde)
Denizli	2.604	1.901	-27,0
Sakarya	1.891	3.234	71,1
Kayseri	1.779	2.864	61,0
Kırklareli	1.486	1.588	6,9
Aydın	1.364	2.747	101,5
Çanakkale	953	3.275	243,6
Bolu	764	1.164	52,5
Yalova	571	2.449	329,1
Isparta	585	464	-20,6
Edirne	326	197	-39,7

Kaynak: Ekonomi Bakanlığı ve TEPAV Hesaplamaları

Edirne'deki teşvik sonrası destek unsuru alan yatırım miktarı da Türkiye'deki eğilimlerden farklılık göstermektedir. Edirne'de 2012 Teşvik Sistemi ile göze çarpan en önemli nokta, Türkiye'de teşvikler kapsamında tarım sektörünün yatırım payının yaklaşık yüzde 1'e düşerken Edirne'de yüzde 9,7'den yüzde 17,5'e çıkmasıdır. Buna karşın, imalat sektörünün yatırım payı Türkiye'de yüzde 2,8 puan azalırken Edirne'de yüzde 23,5 puanlık bir düşüş gözlemlenmektedir. 2012'de yürürlüğe giren teşvik sistemi ile Edirne yatırımlarında tarımın payı artarken imalatın payı düşmüştür.⁴⁵

Şekil 14: Türkiye'de ve Edirne'de Eski ve Yeni Sisteme Göre Yatırımların Sektörel Dağılımı



Kaynak: Ekonomi Bakanlığı ve TEPAV Hesaplamaları

⁴⁵ Alt sektörlere ilişkin detaylı değerlendirme Ek 2'de sunulmaktadır.

3.2. Edirne'nin İstisnai Durumu ve Teşviklere İhtiyacı

2009 Teşvik Sistemi'nin dayandığı SEGE 2003 sıralamasında, illerin sosyo-ekonomik gelişmişliklerinin genel sıralamasının yanı sıra imalat sanayi gelişmişlik sıralaması, sağlık sektörü gelişmişlik sıralaması ve eğitimde gelişmişlik sıralaması gibi alt endeksler oluşturularak illerin bu alt sektörlerdeki performansları incelenmiştir. Edirne, SEGE 2003 genel sıralamasında 16'ncı sıradadır. 1996 yılında 18'inci sırada olan Edirne'nin 7 sene içinde sıralamasında büyük bir değişiklik yaşanmadığı gözlemlenmektedir.

Edirne'nin kısıtlı imalat kapasitesine rağmen genel endekste yukarı sıralarda gösterilmesinin sebebi, sosyal göstergelerdeki başarısıdır. SEGE 2003 sıralamasında alt sektörler bazında incelemeler göz önüne alındığında Edirne, imalat sanayi gelişmişlik sıralamasında 30'uncu, sağlık göstergelerinde 7'inci ve eğitim sektörü sıralamasında ise 12'inci olarak gösterilmektedir. İlin eğitim ve sağlıktaki sıralarının toplamı bile imalat sanayi gelişmişlik sıralamasının altındadır. Benzeri durumda olan 9 il bulunmaktadır. Bu şehirlerden Antalya ve Muğla turizm merkezleri olması nedeniyle il dışından gelenlere de hizmet sağladıkları için sıralamaları bu şekildedir. Diğer kentler ise mevcut üretim yapılarını geliştirebilecek beşeri ve kentsel altyapılara sahip durumdaki illerdir. Ankara ve Eskişehir büyükşehir olmaları nedeniyle hızlı bir şekilde gelişebilmektedirler. Ancak Edirne ve benzeri illerde, nispeten küçük yerleşimler oldukları için, sanayi gelişimlerinin desteklenmesine ve yönlendirilmesine ihtiyaç duyulmaktadır.

Tablo 25: Eğitim ve Sağlık Sektörlerindeki Sıralamalarının Toplamı İmalat Sanayisinin Altında Olan İller, 2003

	İmalat Sanayi Gelişmişlik Endeksi Sırası	Eğitim Sektörü Gelişmişlik Endeksi Sırası	Sağlık Sektörü Gelişmişlik Endeksi Sırası
Ankara	6	1	1
Antalya	33	9	8
Artvin	66	21	29
Burdur	41	20	14
Edirne	30	12	7
Eskişehir	16	3	5
Isparta	32	28	4
Muğla	50	6	10
Tunceli	78	25	38

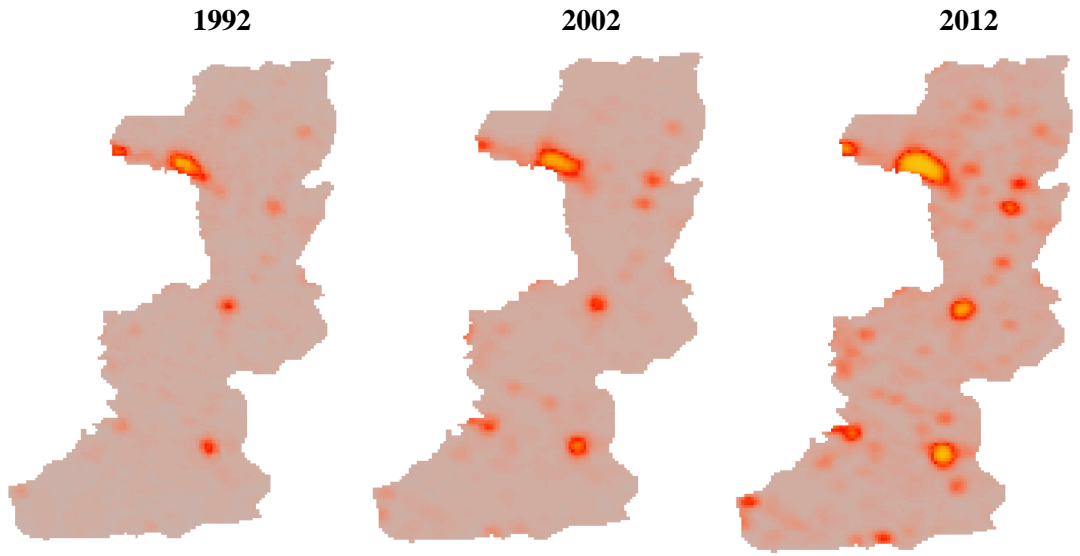
Kaynak: Devlet Planlama Teşkilatı, İllerin ve Bölgelerin Sosyo-ekonomik Gelişmişlik Sıralaması Araştırması (2003) ve TEPAV Derlemeleri

SEGE 2011 revizyonunda bu şekilde bir alt sektör sıralaması yapılmaması sebebiyle Edirne'nin ekonomik göstergelerdeki başarısızlığı, sosyal göstergelerdeki başarısının içinde erimektedir. 2011 revizyonunda Edirne'nin sosyoekonomik gelişmişlikte 16'ncı sıradan 12'inci sıraya çıktığı görülmektedir. Değerlendirmenin kendisinde de belirtildiği gibi, İstanbul'a yakın bulunan iller ülke ortalamalarından daha yüksek gösterge değerlerine sahip olmaktadır. Yine değerlendirmede belirtildiği üzere Edirne, sosyal gelişmişlik değerlerinin yüksek olması sebebiyle 12'inci sırada yer almaktadır. Bu durumda hem İstanbul'a yakın coğrafi konumu hem de yüksek sosyal gelişmişlik göstergeleri, Edirne'nin ve dolayısıyla tüm ülkenin ekonomisine katkı sağlayacak yatırımları yaparken daha fazla devlet desteği almasının önünde engel teşkil etmektedir.

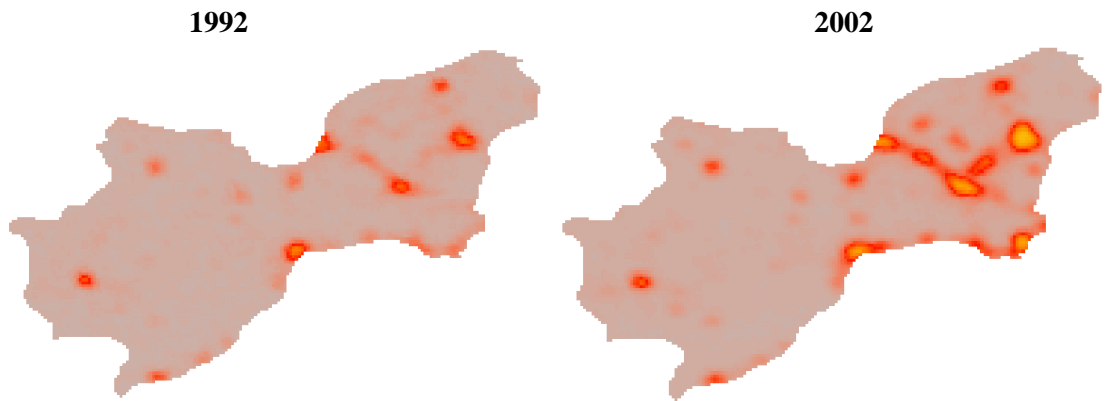
Trakya (TR21) Bölgesi'nde üretilen gayri safi yurt içi hâsıla, bölge içinde homojen biçimde dağılmamaktadır. Henderson, Storeyard ve Weil (2009), yaptıkları çalışmada uydu verilerinden elde edilen gece ışıkları ile gelir büyümesi arasında güçlü bir ilişki olduğunu tespit etmişlerdir. Çalışma, bu kapsamda 2001'den beri üretilmeyen il bazlı gayri safi yurt içi hâsıla verisinin yerine kullanılabilir. Trakya Bölgesi'nde Edirne'deki ve Tekirdağ'daki gece ışıklarının dağılımı haritaları incelendiğinde, Tekirdağ'ın özellikle 2002'den sonra hızlı bir artış kaydettiği görülmektedir. Söz konusu artış özellikle İstanbul'a yakın olan Çorlu-Çerkezköy hattındadır. Bu durumda, Trakya genelinde Tekirdağ'ın Edirne'ye kıyasla daha hızlı büyüdüğü ve aynı gelir düzeylerinde yer almadığı anlaşılmaktadır.

Şekil 15: Trakya Bölgesi İllerindeki Gece Işıkları Haritaları

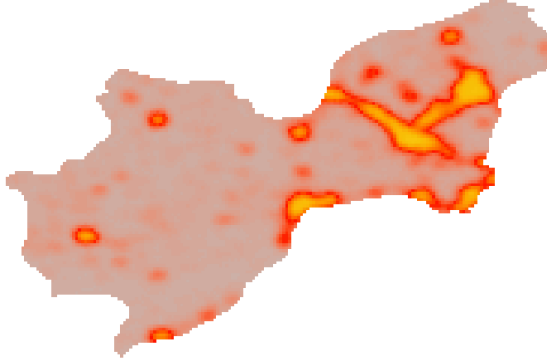
a. Edirne



b. Tekirdağ



2012



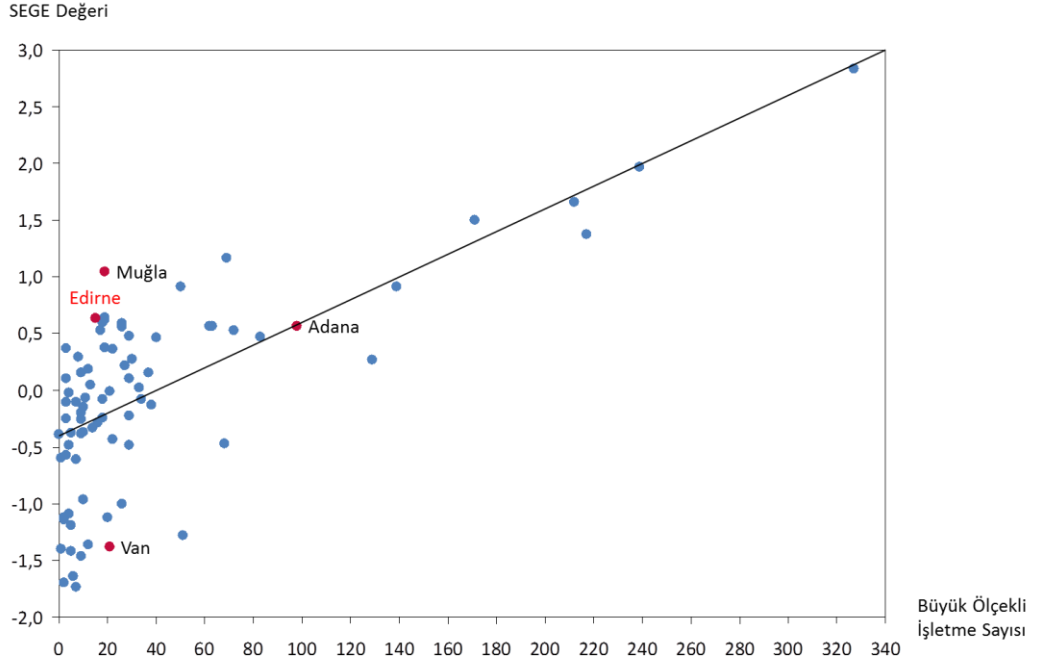
Kaynak: NASA Veri tabanı ve TEPAV

Yatırımcılar için önemli ölçütlerden biri teşviklerdeki asgari yatırım tutarı olup bu değer işletme ölçeklerine göre değişmektedir. Büyük ölçekli işletmeler⁴⁶, büyük ölçekli yatırımlar yapabildiğinden ildeki büyük ölçekli işletmelerin varlığı, teşvik sisteminden yararlanma imkânını arttırmaktadır. Edirne’de büyük ölçekli işletme sayısı 15 iken bu sayı Muğla ve Yalova’da 19, Isparta’da ise 17’dir. Söz konusu iller Batı’da yer almasına karşın teşvik sistemiyle oluşan istihdamın oranının az olduğu illerdir. Buna karşın Batı’da yer alan illerden Kütahya, 33 adet büyük işletme ile oranını arttıran iller arasında yer almıştır. Bu durum, teşvik sisteminde bölgesel yönlendirme amacının sadece asgari yatırım tutarıyla belirlenmesinin uygun olmadığını ortaya koymaktadır. Söz konusu asgari yatırım tutarının ildeki işletme ölçeğini de göz önüne alan bir yapıda olması gerekmektedir.

Edirne’de sosyoekonomik gelişmişliğin yüksek olmasına karşın büyük ölçekli işletmelerin sayısının yeterli olmaması, teşvik sisteminde ikinci bölge için belirlenen asgari yatırım tutarlarının sağlanamamasına ve Edirne’de teşvik kapsamındaki yatırımların azalmasına neden olmuştur. İllerin sosyoekonomik gelişmişlik endeksi (SEGE) değeri ile ilde yer alan büyük ölçekli işletme sayısı arasında pozitif bir ilişki bulunmaktadır. Bu durum, teşvik sistemi kapsamında sosyoekonomik gelişmişlik değeri yüksek illerde asgari yatırım tutarının yüksek tutulmasına olanak tanımaktadır. Bu illerde bulunan büyük ölçekli işletmeler, teşvik sisteminden yararlanacak ölçekteki yatırımları gerçekleştirebilmektedir. Edirne’de ise SEGE değeriyle orantılı olacak sayıda büyük ölçekli işletme bulunmamaktadır. Bunun nedeni, Edirne’nin küçük ölçekli bir il olmasıdır. Edirne ile aynı gelişmişlik düzeyindeki Adana’da 98 büyük ölçekli işletme varken Edirne’de bu sayı sadece 15’tir. Bu durum, Adana’nın fazla sayıdaki büyük ölçekli işletmesiyle teşvik sisteminden daha fazla yararlanmasına neden olmaktadır. Edirne ile yaklaşık olarak aynı sayıda büyük ölçekli işletmesi bulunan Muğla’nın birinci, Van’ın ise altıncı teşvik bölgesinde yer alması ilginçtir. **Stratejik teşvikler küçük ölçekli işletmelerin durumu gözetilerek verildiği takdirde, Edirne, belki de Türkiye’nin ilk başarılı küçük ölçekli kenti olma fırsatını yakalayabilecektir.**

⁴⁶ 250 ve daha fazla sayıda çalışan olan işletmeler, büyük ölçekli işletme olarak ele alınmıştır.

Şekil 16: İllerdeki SEGE Değeri ve Büyük Ölçekli İşletme Sayısı Arasındaki İlişki, 2013



Kaynak: SGK Aylık İstatistik Bültenleri ve TEPAV Hesaplamaları

Not: Uç değere sahip İstanbul ili hariç tutulmuştur.

4. Edirne'nin Altıncı Teşvik Bölgesi'ne Alınmasının Ülke Ekonomisine Olası Etkileri

Bu bölümde Edirne'nin teşvik sisteminde yapılacak bir değişiklikle altıncı bölgeye alınmasının Türkiye ekonomisine ne gibi potansiyel etkileri olacağı irdelenecektir. Bu kapsamda iç ticaretteki muhtemel gelişmeler ile dış ticaret beklentileri ayrı ayrı ele alınacaktır.

4.1. İç Ticarete Etkileri

Edirne, Türkiye içinde iller arasındaki iç ticaret menzili ortalaması olan 261 kilometre mesafede en fazla nüfusun bulunduğu 9. ildir.⁴⁷ Türkiye gibi büyük iç pazarı olan bir ülkede, dış ticaret kadar iç ticaret de önemlidir. Ülke genelinde erişilebilir pazar büyüklüğü en yüksek 10 il, Marmara Bölgesi'nde yoğunlaşmaktadır. 2012 Teşvik Sistemi'nde söz konusu 10 ilden Kocaeli, Bursa ve İstanbul birinci bölgede; Yalova, Sakarya, Tekirdağ, Edirne ve Kırklareli ikinci bölgede; Bilecik üçüncü bölgede; Düzce ise dördüncü bölgede yer almaktadır.

2012 Teşvik Sistemi'nin, doğru ve ildeki potansiyele uygun dağıtıldığında, Edirne gibi pazara erişim kapasitesi yüksek illerde sabit yatırımları artırdığı bir gerçektir. Erişilebilir pazar büyüklüğü yüksek iller arasında nispeten düşük bir teşvik bölgesinde yer alan Bilecik, teşvik kapsamında 2011 yılında 331 milyon TL'lik sabit yatırım alırken; 2012 Teşvik Sistemi'nin uygulamaya koyulduğu 2012 yılında bu değeri yüzde 115'lik artışla 712 milyon TL'ye çıkarmıştır. Benzer şekilde, Düzce'de 2011 yılında 136 milyon TL olan sabit yatırım tutarı, 2012 yılında yüzde 260'lık artışla 490 milyon TL'ye ulaşmıştır. Aynı dönemde Bilecik'in dâhil olduğu üçüncü bölgedeki sabit yatırımdaki artışın yüzde 24, Düzce'nin dâhil olduğu dördüncü bölgedeki sabit yatırımdaki artışın yüzde 1'de kalması, söz konusu illerin erişilebilirlikteki avantajlarının, teşvik sisteminde yer aldıkları bölge ortalamasının üzerinde yatırım çekmelerine yardımcı olduğunu göstermektedir. Bu durum, ikinci bölgede yer alan Yalova, Sakarya, Tekirdağ, Edirne ve Kırklareli illeri için de benzeri bir potansiyel olabileceğini düşündürmektedir.

Tablo 26: Erişilebilir İç Pazar Nüfusu En Yüksek 10 İlin Erişilebilir İç Pazarı, 2014 ve Teşvik Bölgeleri

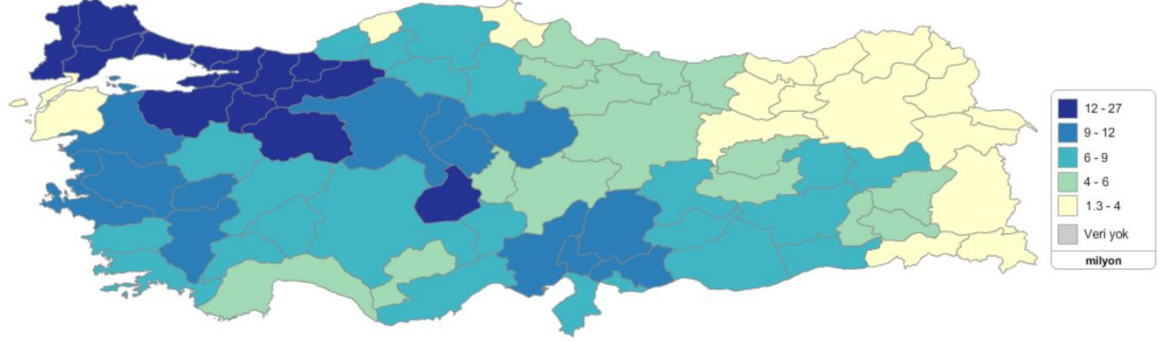
İl	Erişilebilir İç Pazar (Bin Kişi, 2014)	Teşvik Bölgesi
Düzce	27,9	4
Kocaeli	23,5	1
Yalova	23,2	2
Sakarya	22,6	2
İstanbul	19,4	1
Bilecik	18,5	3
Bursa	18,3	1
Tekirdağ	17,9	2
Bolu	16,4	2
Kırklareli	16,0	2
Edirne	13,0	2
Aksaray	12,6	5

⁴⁷ TEPAV tarafından illerin iç ticaret menzillerinin belirlenmesi adına bir iç ticaret satış menzili çalışması yapılmıştır. Bu çalışmada her ilin satış yaptıkları illerle olan uzaklıkları ve satış miktarları belirlenmiştir. Seçilen ilin bütün illere olan uzaklığı ve satış rakamının bütün iller için toplamı alınarak bu sayı, yine o ilin bütün satış yaptığı illere olan uzaklıklarının toplamına bölünmüştür. Bu sayede her ilin iç ticaret menzili ve Türkiye'deki illerin ortalama iç ticaret menzilleri elde edilmiştir.

İl	Erişilebilir İç Pazar (Bin Kişi, 2014)	Teşvik Bölgesi
Eskişehir	12,6	1
Balıkesir	11,3	3
Denizli	11,3	2

Kaynak: TÜİK Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi, Karayolları Genel Müdürlüğü ve TEPAV Hesaplamaları

Şekil 17: İllerin Erişilebilir İç Pazar Nüfusları, (Milyon) 2014



Kaynak: TÜİK Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi, Girişimci Bilgi Sistemi ve TEPAV Hesaplamaları

Edirne'nin büyükşehirlerle yakın olması, doğudaki sınır illerine göre daha stratejik avantajlara sahip olmasını da beraberinde getirmektedir. 2012-2014 yılları arasında en az yatırım teşviki alan iller, genel olarak erişilebilir pazar büyüklüğü düşük ve 2012 Teşvik Sistemi'nde dördüncü, beşinci ve altıncı bölgelerde yer alan illerdir. Edirne ise aldığı az teşvike karşın erişilebilir iç pazar büyüklüğü yönünden listede göze çarpmaktadır.

Tablo 27: 2012-2014 Yılları Arasında En Az Yatırım Teşviki Alan 10 İlin Erişilebilir İç Pazarı, 2014 ve Teşvik Bölgeleri

İl	Erişilebilir İç Pazar (Bin Kişi, 2014)	Teşvik Bölgesi
Tunceli	3.170	5
Ardahan	1.522	6
Bayburt	2.827	5
Hakkari	1.851	6
Artvin	2.427	4
Gümüşhane	3.465	5
İğdır	2.224	6
Kilis	9.743	5
Edirne	12.966	2
Rize	2.647	4

Kaynak: TÜİK Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi, Ekonomi Bakanlığı ve TEPAV Hesaplamaları

4.2. İhracata Etkileri

2002'den 2014'e kadar bakıldığında, sınır şehirlerinin ihracat artış hızı yönünden ülkenin geri kalanından daha yüksek değerlere sahip olması, bu illerin ülkemizde 500 milyar dolarlık 2023 yılı ihracat hedefi için stratejik konumunu ortaya koymaktadır. Ülkemiz ihracatı 2002 yılında 36 milyar dolar iken hızla artarak 2007 yılında 107 milyar dolara ulaşmıştır. 2002-2007 yılları arasında görülen bu artışta komşu ülkelere sınır olan 15 il ön plana

çıkmıştır. İstanbul, Ankara, İzmir ve Bursa gibi büyük kentleri barındıran diğer 66 ilin yıllık ortalama ihracat artışı yüzde 24'te kalırken sınır illerinin ihracatı yüzde 34,4 artmıştır. Küresel mali kriz sonrasında ise ülke ihracatındaki artış hızı yavaşlamış, 2008-2014 yılları arasında sınır şehirlerinin ihracatı yıllık ortalama yüzde 10,2 artarken diğer illerde bu oran yüzde 2,5'te kalmıştır. 2023 ihracat hedeflerine ulaşılması için 2014-2023 yılları arasında ülke ihracatının yıllık ortalama yüzde 13,7 büyümesi gerekmektedir.

Teşvik sistemindeki dezavantajlı durum, Edirne'nin sahip olduğu ihracat potansiyelinin değerlendirilememesine neden olmaktadır. Edirne, ilde bulunan Kapıkule Gümrüğü'nün etkisiyle ihracat yönünden stratejik bir konumdadır.⁴⁸ 2002 yılı itibarıyla Edirne, 21,5 milyon dolarlık ihracatıyla 15 sınır şehri arasında 7'inci sırada yer almış; 2002-2007 yılları arasında da ihracatını diğer sınır şehirlerinden daha yüksek bir hızla (yıllık ortalama yüzde 43,1) arttırarak 6'ncı sıraya yükselmiştir. Ancak, 2004, 2009 ve 2012 yıllarında teşvik sistemlerinde yapılan düzenlemelerle yatırımlarda öncelikli iller arasında yer almaması nedeniyle Edirne'nin ihracatı, önceki dönemdeki eğilimini kaybederek düşüşe geçmiştir.

2008-2014 yılları arasında Edirne'nin ihracatı yüzde 13,8 gerileyerek yaklaşık 42,3 milyon dolara düşmüş ve il, bu değerle söz konusu dönemde ihracatı en hızlı azalan sınır kenti olmuştur. Buna karşın özellikle Güneydoğu'da yer alan Mardin, Şırnak, Hakkâri, Şanlıurfa, Ağrı ve Kilis gibi iller yaklaşık yıllık ortalama yüzde 10 civarında artış göstermişlerdir. Son teşvik sisteminde söz konusu illerden Kilis beşinci bölgede, diğerleri ise altıncı bölgede yer almışlardır. Ayrıca bu illerden Hakkâri, Şanlıurfa, Ağrı ve Kilis 2002 yılında Edirne'den düşük ihracat değerlerine sahipken, elde ettikleri teşviklerin etkisiyle komşu ülkelere yaptıkları ihracatı arttırmışlar ve 2014 yılında Edirne'nin önüne geçmişlerdir.

Edirne, ihracat değeri yönünden 15 sınır şehri arasındaki 7'inci konumunu kaybederek 12'inci sıraya gerilemiştir. Oysa Edirne, uygun teşvik düzeyinde yer alsay ve 2008-2014 yılları arasında ihracatını sadece sınır şehirlerinin ortalaması kadar (yıllık ortalama yüzde 10,2) arttırsa 2014 yılında 185,6 milyon dolarlık ihracata ulaşabilecekti. Bu durum, sadece bu etkinin bile maliyetinin 100 milyon dolar olduğunu göstermektedir.

Tablo 28: Sınır Şehirlerdeki İhracatın 2002-2007, 2008-2014 Yılları Arasındaki Değişim Oranları ve 2002 İle 2014 Yıllarındaki İhracat Değerleri

İl	Yıllık Ortalama Artış Oranı (2002-2007, Yüzde)	Yıllık Ortalama Artış Oranı (2008-2014, Yüzde)	İhracat Değeri (2002, Milyon Dolar)	İhracat Değeri (2014, Bin Dolar)
Gaziantep	31,6	12,8	619.535	6.655.398
Hatay	28,0	3,1	349.548	2.111.412
Mardin	68,4	13,6	23.405	931.211
Şırnak	65,8	10,4	21.171	693.778
Kırklareli	2,1	36,0	32.344	406.578
Hakkâri	105,8	11,4	4.849	389.418
Şanlıurfa	65,5	9,1	6.966	249.293
İğdır	26,1	6,1	21.505	123.233
Ağrı	54,9	8,5	3.153	82.604
Artvin	48,8	-1,7	8.286	82.479
Kilis	38,9	10,7	2.486	44.065
Edirne	43,1	-13,8	15.642	42.287

⁴⁸ Kapıkule Gümrüğü'ne ilişkin değerlendirme Ek 3'te sunulmaktadır.

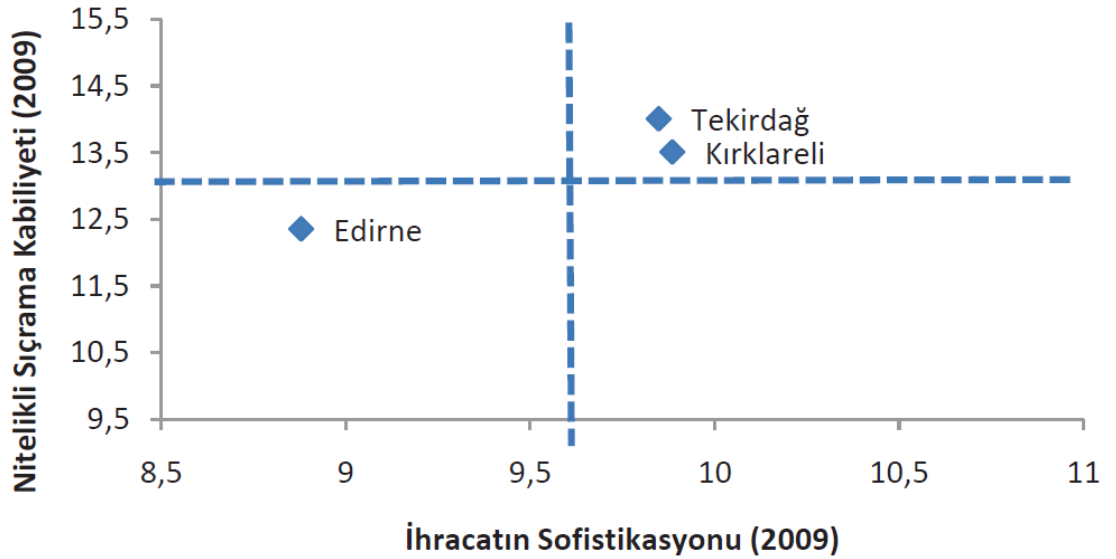
İl	Yıllık Ortalama Artış Oranı (2002-2007, Yüzde)	Yıllık Ortalama Artış Oranı (2008-2014, Yüzde)	İhracat Değeri (2002, Milyon Dolar)	İhracat Değeri (2014, Bin Dolar)
Van	56,7	16,9	1.427	33.305
Ardahan	-100,0	-1,9	217	1.207
Kars	134,6	3,0	806	410
Sınır Şehirleri (15 İl)	34,4	10,2	1.111.347	11.846.685
Diğerleri (66 İl)	24,0	2,5	34.947.741	145.780.987

Kaynak: TÜİK Dış Ticaret İstatistikleri ve TEPAV Hesaplamaları

5. Yeni Teşvik Sistemi İçin Bir Öneri

Devlet tarafından sağlanan teşviklerin il ve/veya bölgelerin kalkınmasını sağlayacak unsurlar olarak tasarlanması gerekmektedir. Bu nedenle, teşvikler için illerdeki mevcut üretim yapısı ve potansiyellerin ele alınması gerekmektedir. Bu kapsamda Dış Ticaret Müsteşarlığı (Ekonomi Bakanlığı) tarafından 2011’de hazırlanan “İl İl Dış Ticaret Potansiyeli” çalışmasında, illerin nitelikli sıçrama kabiliyeti⁴⁹ ve ihracatın sofistikasyonu⁵⁰ hesaplanarak bir teşvik önerisi geliştirilmiştir. Buna göre Edirne, çok yönlü devlet yardımlarının önceliklendirildiği grupta yer alırken TR21 Bölgesi’nin diğer illeri Tekirdağ ve Kırklareli için yeni nesil teşvik sistemleri önerilmektedir. Edirne, bölgenin diğer illerine göre nitelikli sektörlere sıçrama kapasitesi daha düşük bir konumdadır. Buna karşın Yeni Teşvik Sistemi’nde üç il de ikinci bölgede yer almış ve Edirne, nitelikli sıçrama kapasitesi daha yüksek illerle aynı koşullarda desteklenerek bir adaletsizliğe neden olunmuştur.

Şekil 18: Edirne’nin Strateji Matrisindeki Yeri



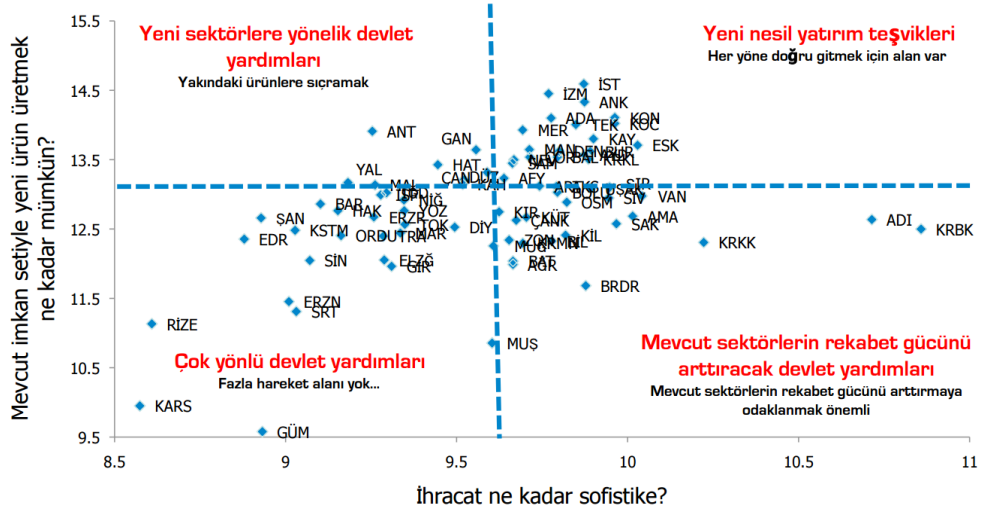
Kaynak: Dış Ticaret Müsteşarlığı / İl İl Dış Ticaret Potansiyeli

Teşvik sisteminin geliştirilmesi çalışmalarında, illerin nitelikli sıçrama kabiliyeti ve mevcut üretim yapısının sofistikasyonunun göz önüne alınması, illerdeki potansiyelin değerlendirilmesi için faydalı olacaktır. Bunun için yapılacak analizlerde dış ticaretin yanı sıra Girişimci Bilgi Sistemi aracılığıyla iç ticaretin de ele alınması veya doğrudan kayıtlı istihdam verilerinin kullanılması daha uygun olabilir.

⁴⁹ İlin mevcut sanayi yapısı ile daha nitelikli ürünleri ihraç edebilme kapasitesini gösterir. Mevcut üretim imkanları geniş olan iller farklı ve daha nitelikli ihraç ürünlerine kolaylıkla geçiş yapabilirler.

⁵⁰ Sofistikasyonu yüksek olan iller, gelişmiş ülkelerin ihracat sepetlerinde yer alan ürünleri ihraç ederler. Sofistikasyon değerinin düşük olması, ihraç ürünlerinin çeşitli olmadığına göstergesidir.

Şekil 19: İllerin İhracatının Sofistikasyonu ve Nitelikli Sıçrama Kabiliyeti, 2009



Kaynak: Türkiye Ekonomi Politikaları Araştırma Vakfı, İl İl İhracata Dönük Üretim Vizyonu, 18 Mayıs 2011

6. Sonuç ve Değerlendirme

Önceki teşvik paketleri ile karşılaştırıldığında, 2012’de yeniden düzenlenerek yürürlüğe giren teşvik paketi, teşvik araçları sayısının artırılması ile daha etkili olmuştur. Teşvik bölgelerinin dört bölgeden altı bölgeye çıkarılması, her il için daha ayrıntılı bir çalışma yürütülmesine olanak sağlamış ve ihtiyaçlar doğrultusunda teşvik sağlamanın önündeki engellerden biri daha ortadan kaldırılmıştır. Öte yandan, bütün Türkiye’nin altı bölgede incelenmesi, hala sanayileşmesi devam eden ülkemizin ihtiyaçlarını tam olarak karşılayamamaktadır. Bu durumun en önemli sebeplerinden biri, SEGE sıralamasının temel olarak alınmasıdır.

Sosyo-Ekonomik Gelişmişlik Endeksi çalışması, teşvik sistemine temel oluşturma konusunda yetersiz kalmaktadır. SEGE sıralaması her ne kadar illerin sosyo-ekonomik gelişmişliklerini göstermede güvenilir bir endeks olsa da İstanbul’a yakınlık, sosyal veya ekonomik göstergelerden birinin daha iyi ve baskın olması gibi sebepler ile her ilin farklı alanlardaki performanslarının tek bir potada değerlendirilerek sıralamaya sokulması haksız rekabete sebep olmaktadır. Büyük kısmı ekonomik desteklerden oluşan teşvik unsurlarının sosyal göstergeleri de taban alan bir endeks oluşturularak verilmesi, Edirne’nin sosyal göstergeleri ve yaşam kalitesi göstergelerindeki performansı nedeniyle Denizli gibi sanayisi gelişmiş bir il ile; Muğla’nın ise turizm sektöründeki performansı nedeniyle İstanbul ile aynı bölgede olması gibi sonuçlar doğurmaktadır. Bu durum nitelikli ve planlı bir kalkınmanın önünde büyük engel oluşturmaktadır.

Ekonomik göstergeleri sosyal göstergeleri kadar iyi olmayan ve bu yüzden gelişmiş illerle aynı şekilde desteklenen Edirne, ekonomisini kalkındıracak sektörlere yatırım yapamamaktadır. Sosyal göstergelerin yüksek olduğu Edirne, ikinci bölgede olduğu için yatırımlarında teşvik alması daha zorlaşmaktadır ve aldığı teşvik unsurları diğer bölgelere kıyasla daha düşük kalmaktadır. Örneğin, Edirne, sağlık ve eğitim sektörlerindeki yüksek göstergeleri sebebiyle ikinci bölgede sınıflandırılmasına rağmen, teşvik kullanılarak yapılan eğitim ve sağlık yatırımlarına bakıldığında çok düşük rakamlar olduğu görülmektedir. Bu durum bütün Türkiye için geçerlidir.

Teşvik sisteminin adaletsizliğini gidermenin birkaç yolu bulunmaktadır. Bu konuda ilk öneri, SEGE sıralamasına dayalı yerleştirmelerin devam etmesi durumunda ekonomik ve sosyal alanlarda uygulanacak destekler için ayrı ayrı teşvik oranlarının belirlenmesidir. Bu şekilde sosyal ve ekonomik alandaki performanslar birbirinden bağımsız değerlendirilebileceği gibi daha adaletli bir teşvik dağılımının da önü açılmış olacaktır. Ek olarak tıpkı Edirne’de yaşandığı gibi ildeki herhangi bir sosyal başarının ekonomik gelişme için uygulanması beklenen teşvik unsurlarının miktarını düşürmesinin önüne geçilmiş olacaktır. **İkinci öneri ise tek bir değerlendirme yapılması durumunda, teşvik bölgelerinin ekonomik ve sosyal göstergelerin birlikte değerlendirildiği SEGE sıralaması yerine, verilen teşvik unsurlarına paralel olarak ekonomik kıstaslara göre yeniden belirlenmesi olacaktır.** 2011 SEGE endeksi sıralamasına uygun olarak hazırlanmış mevcut teşvik sistemi, belirli illerin performanslarının su yüzüne çıkmasının önünü kapatmaktadır. Teşvik bölgeleri, illerin ekonomik performanslarına göre tekrar düzenlendiğinde şu anki adaletsizliğin önüne geçilmesi mümkün olacaktır. **Son öneri ise teşvik sisteminin revize edilmesi durumunda, bölge veya il bazlı bir sistemden ziyade ilçe bazlı bir teşvik sistemine geçilmesidir.** Tek tek iller için uygulanan teşvikler bile il içerisindeki ilçelerin farklı sosyo-ekonomik gelişmişlikleri

düşünüldüğünde etkisiz kalabilmektedir. Bu nedenle ilçe bazlı bir teşvik sistemi hem daha kapsayıcı hem de daha etkili olacaktır.

Edirne mevcut teşvik sisteminde sahip olduğu kendine özgü potansiyeli açığa çıkaramamaktadır. Birçok farklı değişkenden dolayı her ilin kendine has yerel kalkınma eksenleri mevcuttur. Bu özgül kalkınma eksenlerinin yok sayılarak en az sekiz en fazla on yedi ilden oluşan teşvik bölgelerini oluşturan illerin hepsine aynı muameleyi uygulamak, ortaya adaletsiz sonuçlar çıkarmaktadır. SEGE sıralamasına dayalı teşvik sisteminin devam ettirilmesi durumunda Edirne'nin altıncı bölgeye alınması için lobi çalışmalarının gerçekleştirilmesi, hem şehrin hem de ülkenin ekonomisi için gereklidir.

Sosyal göstergelerin ekonomik alanlarda verilen teşviklerin önüne geçmesi, yüksek asgari sabit yatırım oranları ile birlikte küçük ölçekli işletmelerin aleyhine olmuştur. Teşvik uygulaması kapsamında verilen teşvikler ise genellikle bölgenin ve bölgeye ait olan ilin endüstriyel ve ekonomik gelişimini kaldırmak üzere belirlenen sektör ve alt sektör başlıklarında verilmektedir. Örneğin, Edirne 2001 senesinden bu yana en çok imalat ve enerji sektörlerinde yapılan yatırımları için destek almıştır. Alt sektörler için bakıldığında ise dokuma giyim ve çimento önceden beri en çok teşvik alan yatırımlar olmuştur. Teşvik sisteminin değişmesinden ve Edirne'nin ikinci bölgeye alınmasından itibaren çimento ve alt sektörlerinde yapılan yatırımlar azalmıştır. Bunun sebebi çimento alt sektörlerinin bazılarının kapsam dışı bırakılmasından kaynaklanmaktadır. Benzer bir şekilde, eskiden belirli yüzdelerle yatırım alan cam, kâğıt, madeni eşya, makine imalat, pişmiş kil, çimento gibi sektörlerde yapılan yatırımlar, 2012 Teşvik Sistemi'nin yürürlüğe girmesiyle birlikte, bölgeler arası farklılaşmalar, asgari sabit yatırım tutarının artırılması veya teşvik kapsamı dışında bırakılmaları gibi sebeplerle ya azalmış ya da tamamen yok olmuştur. Edirne'nin ikinci bölgede bulunmasından dolayı asgari 1.000.000 TL'yi bulan yatırım tutarı, küçük yatırımcılar için teşvik yerine caydırıcı bir unsur olmaktadır. Bu durumda teşvikler adaletsiz bir şekilde büyük ölçekli yatırımları desteklerken küçük ölçekli yatırımların ve sektörlerin eriyip gitmesine göz yumulmaktadır.

Yukarıda sıralanan göstergeler, Edirne'de yapılan yatırımlar için halihazırda sosyal sermayenin mevcut olduğu sonucunu doğurmaktadır. Yukarıda önerilen çözüm yollarından herhangi birinin tercih edilmesi durumunda, Edirne'nin verimli alanlarda ve daha fazla yatırım yapacağı bir gerçektir. Sosyal göstergelerin de işaret ettiği üzere Edirne nitelikli işgücü oluşturacak, ihracat odaklı, katma değer üretimi yüksek yatırımlar için uygun bir ildir. Bu sorunu yaşayan diğer illerde olduğu gibi Edirne'de de potansiyelin ortaya çıkarılması, hem ilin hem de bir bütün olarak ülkenin kalkınması için gereklidir.

Sonuç olarak, teşvik unsurlarının sosyal ve ekonomik yatırımlar arasındaki adaletsiz dağılımı, sosyal göstergeleri yüksek olan illeri otomatik olarak SEGE sıralamasında yukarılara taşımakta ve yüksek göstergeler bu illerin aldığı teşvik unsurlarını azaltmaktadır. Azalan teşvik neticesinde Edirne'nin ekonomik performansının düşmesi, hem ili hem de bütün ülkeyi daha karlı, verimli ve üretken bir büyümeden alıkoymaktadır.

Ek 1 - Ekonomik ve Sosyal Göstergeler ile İkinci Bölge İçinde Edirne Değerlendirmesi

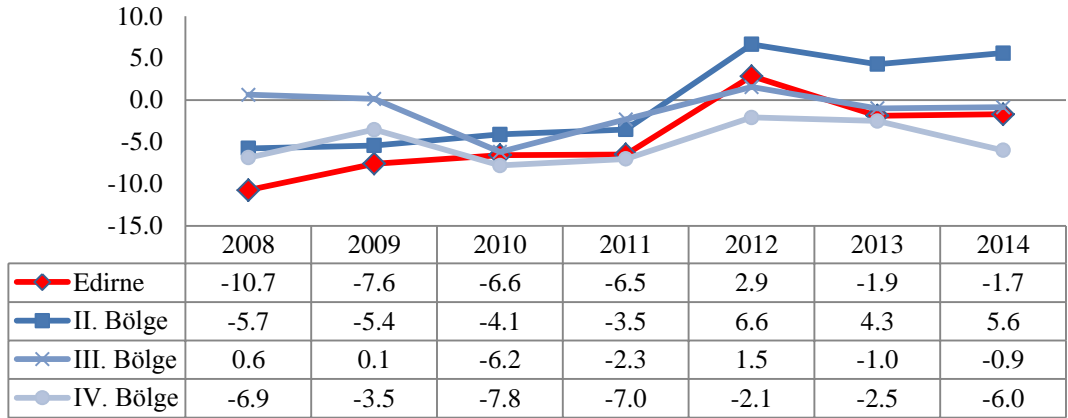
• Ekonomik Göstergeler

2011 yılında eski teşvik sisteminin güncelliğini yitirmesi, bölgeler arası eşitsizlik düzeylerinin değişiklik göstermesi gibi nedenlerle 2012 senesinde yeni bir teşvik düzenlemesi oluşturulmuştur. Türkiye'yi altı alt bölgeye ayıran teşvik bölgeleri uygulamasının yapılması için 61 değişken kullanılarak illerin göreceli performansları değerlendirilmiştir. Bu performans sıralamasına göre Edirne, Adana, Aydın, Bolu, Çanakkale, Denizli, Isparta, Kayseri, Kırklareli, Konya, Sakarya, Tekirdağ ve Yalova ile birlikte ikinci teşvik bölgesinde bulunan on üç il arasında yer almaktadır.

2011 SEGE çalışmasında teşvik unsurlarına göre bölgelerinin belirlenmesine yarayan 61 gösterge içinde rekabetçi ve yenilikçi kapasite göstergeleri, mali göstergeler, istihdam göstergeleri ve demografik göstergeler gibi teşvik bölgelerinin ekonomik performansını değerlendiren bazı kıstaslar bulunmaktadır. Edirne ile ikinci, üçüncü ve dördüncü bölgelerin ekonomik değerlerinin belirli bir kısmı, gösterge belirtmesi nedeniyle bu çalışma için seçilmiştir. Bu göstergeler ile birlikte bölgelerin ekonomik performansları değerlendirilerek Edirne'nin teşvik bölgesi seçiminin doğru olup olmadığı tartışılacaktır.

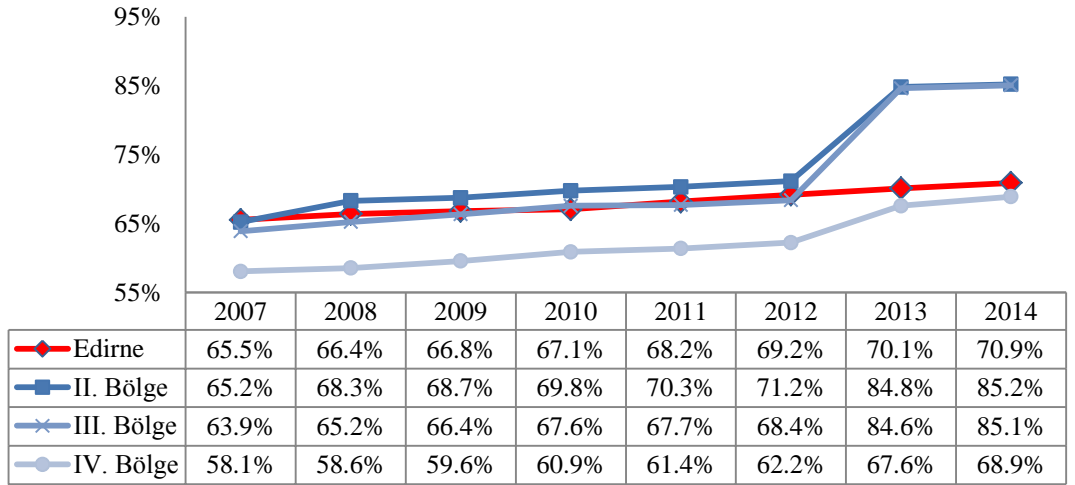
○ Demografik Göstergeler

Şekil 20: Net Göç Hızı, (%) 2008-2014



Kaynak: TÜİK

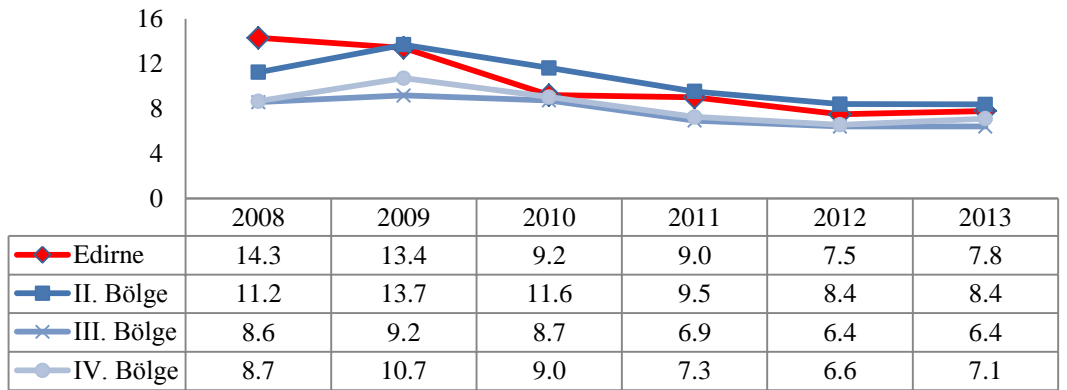
Şekil 21: Şehirleşme Oranı, (%) 2007-2014



Kaynak: TÜİK

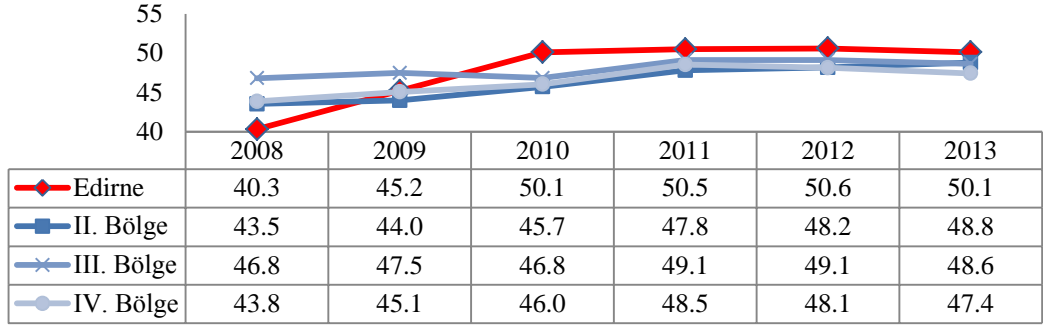
○ *İstihdam Göstergeleri*

Şekil 22: İşsizlik Oranı, (%) 2008-2013



Kaynak: TÜİK

Şekil 23: İstihdam Oranı, (%) 2008-2013

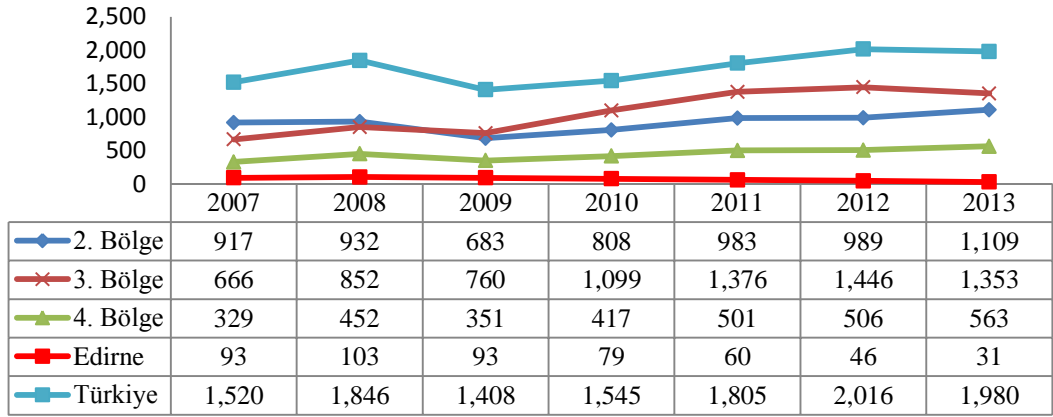


Kaynak: TÜİK

o **Rekabetçilik ve Yenilikçilik Göstergeleri**

Rekabetçilik ve yenilikçilik göstergeleri, illerin ekonomik başarılarını karşılaştırmak açısından en önemli göstergelerdir. Bu göstergeler imalat sanayi, OSB'lerdeki üretim, küçük sanayi siteleri, yerli yabancı şirket sayıları, nitelikli ve eğitimli işgücü, tarımsal üretim gibi ilin tamamen ekonomik performansını yansıtan konularda performanslarını ortaya koymaktadır. Bu bölümde rekabetçilik ve yenilikçilik göstergelerinden en çok öne çıkanlar incelenecektir. Seçilmiş olan bu göstergelerin hem Edirne'nin diğer teşvik bölgeleri ile kıyaslanmasında hem de ilin kendi performansını yansıtmada en gerekli göstergeler olması, çalışma için önemlidir. Bu çalışmada gösterilecek olan rekabetçilik ve yenilikçilik göstergeleri, ihracat payı, ithalat payı ve yapı izin istatistiklerinin üzerinde duracaktır.⁵¹

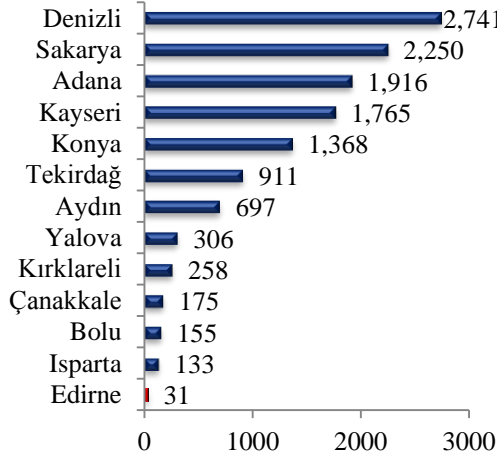
Şekil 24: Kişi Başına Düşen İhracat Rakamları,(Milyon ABD \$) 2007-2013



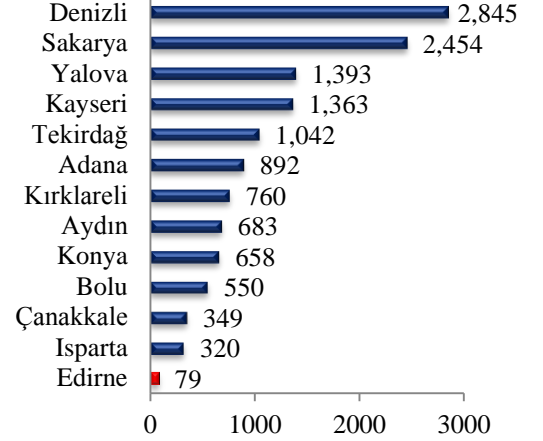
Kaynak: TÜİK

⁵¹ Bu çalışma kapsamında incelenen rekabetçi ve yenilikçi kapasite göstergeleri, özellikle ithalat ve ihracat üzerinde önemle durmuştur. Bunun sebebi Edirne'nin Kalkınma Gündemi Strateji ve Yol Haritasının belirlenmesinde Edirne'nin dış ticaretine olumlu katkı sunacak iş modellerinin büyük yer kaplamasıdır. Edirne'nin bir sınır kenti olarak büyümesine katkı sağlayacak iş modelleri geliştirmesi, ekonomik performansını da olumlu etkileyecek ve teşvik sisteminin yarattığı altyapı sorunlarının elimine edilmesine yardımcı olacaktır.

Şekil 25: İkinci Bölge İllerine Göre İhracat, (Milyon ABD \$)

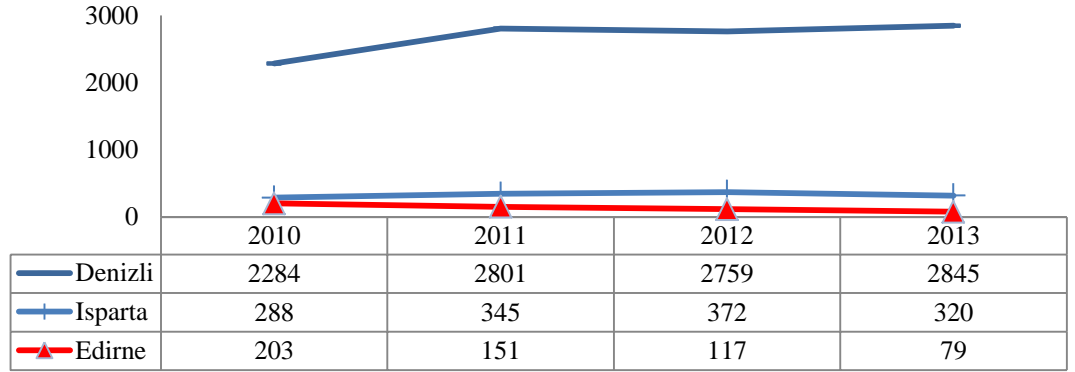


Şekil 26 İkinci Bölge İllerine Göre Kişi Başına Düşen İhracat Rakamları (ABD \$) 2013



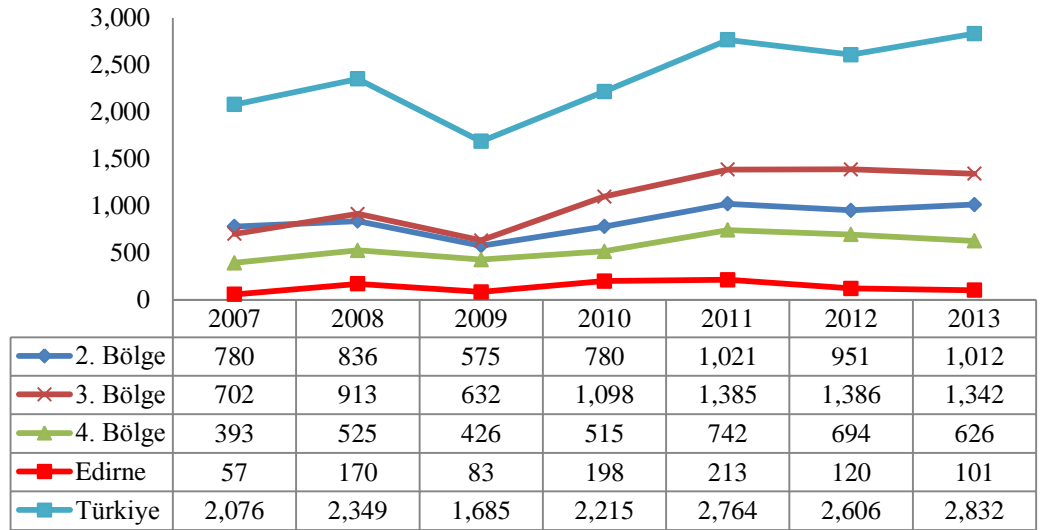
Kaynak: TÜİK

Şekil 27: İkinci Bölge'de Kişi Başına Düşen İhracat Rakamları, En Yüksek- En Düşük-Edirne (\$) 2010-2013



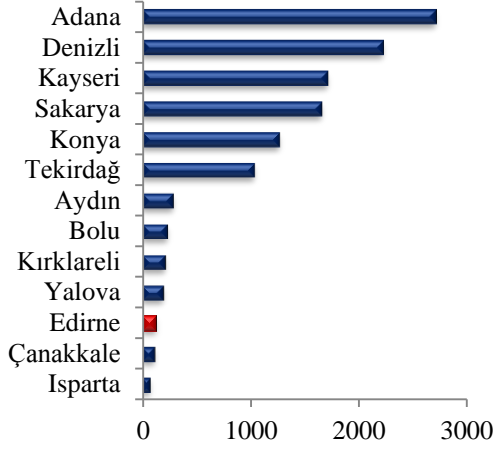
Kaynak: TÜİK

Şekil 28: Kişi başına düşen ithalat rakamları, (Milyon ABD \$) 2007-2013

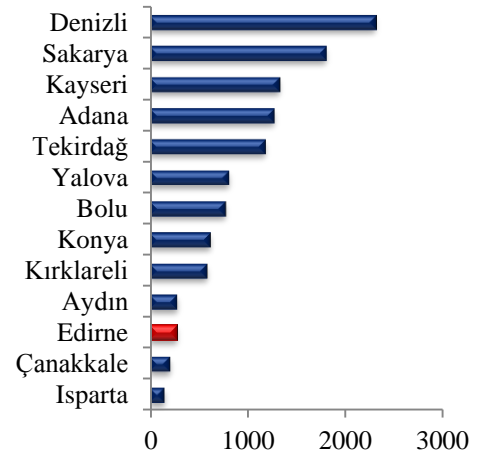


Kaynak: TÜİK

Şekil 29: İllere göre ithalat milyon (ABD \$) 2013

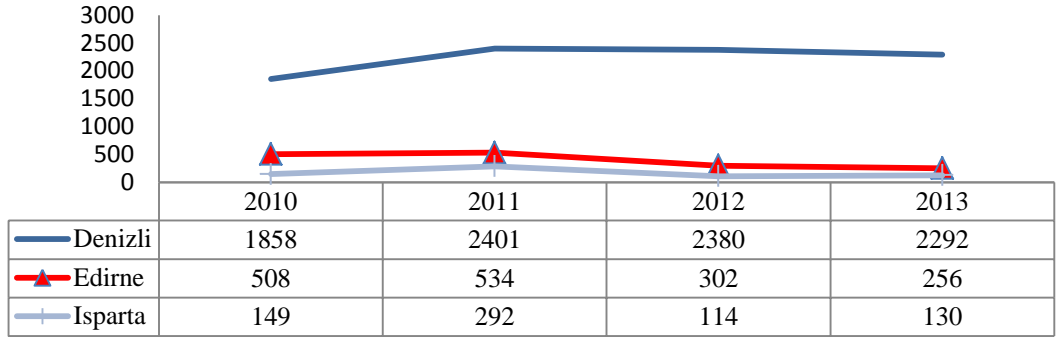


Şekil 30: İllere göre kişi başına düşen ithalat rakamları (ABD \$) 2013



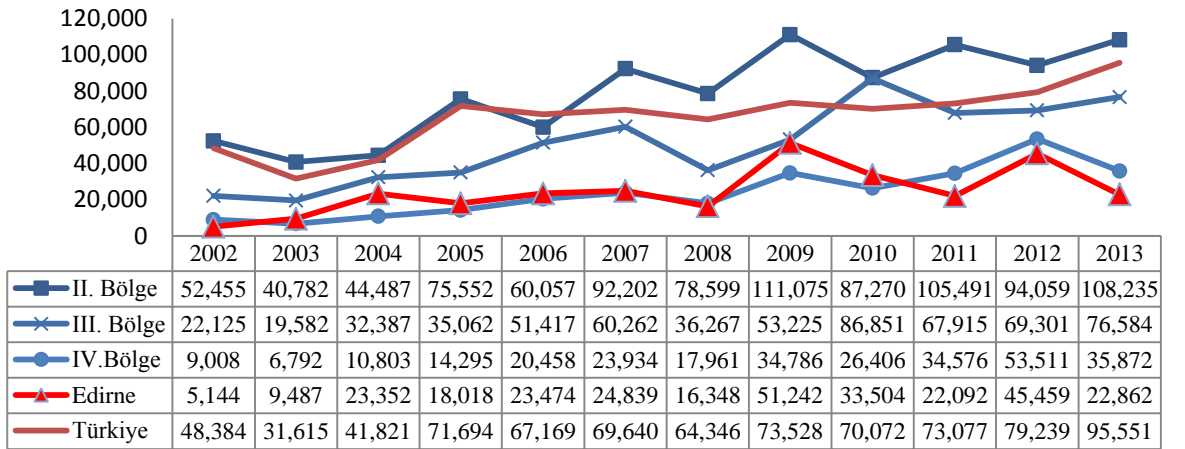
Kaynak: TÜİK

Şekil 31: İllerin Kişi Başına Düşen İthalat Rakamları, (ABD \$) 2010,2013



Kaynak: TÜİK

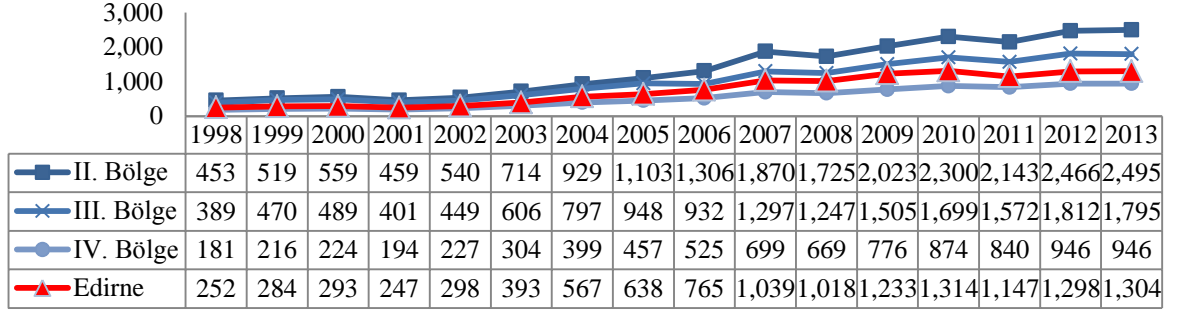
Şekil 32: Belediyeler Tarafından Yapı Kullanım İzni Verilen Sanayi Binalarının ve Depoların Yüz Ölçümleri, (Metrekare) 2002-2013



o **Mali Kapasite Göstergeleri**

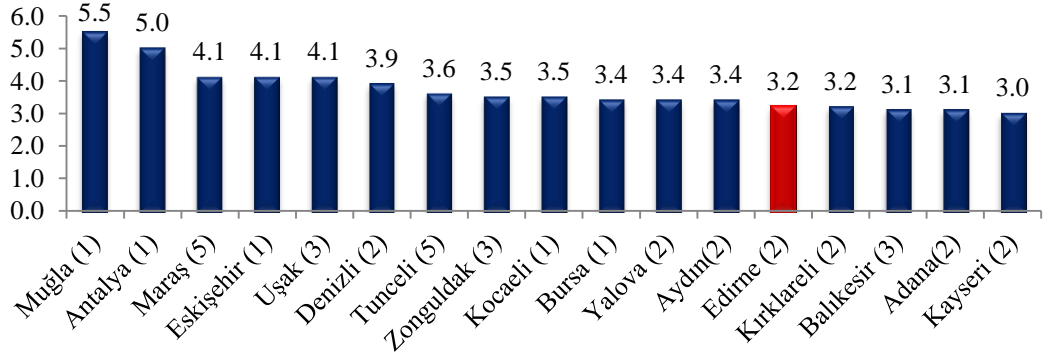
Edirne'nin performansını belirlemek amacıyla mali kapasiteler kapsamında yer alan kredi, mevduat, bütçe geliri, internet bankacılığı gibi konulardaki görece başarı durumu, bu çalışmada mali kapasite göstergeleri başlığı altında incelenmiştir.

Şekil 33: Mevduatların İllere ve Bölgelere Göre Dağılımı, (milyon ABD\$) 1998-2013



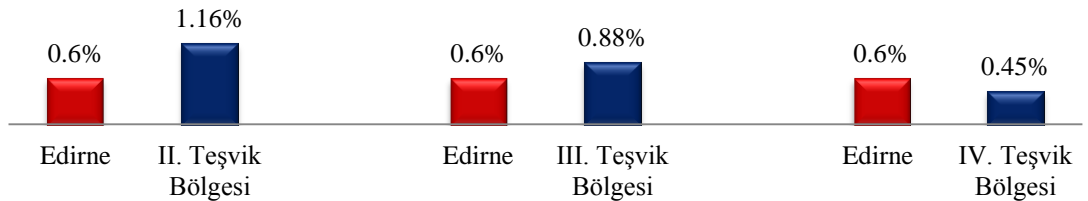
Kaynak: TBB⁵²

Şekil 34: Kişi Başına Düşen Banka Mevduatı Tutarı*, (ABD \$) 2013



Kaynak: TBB / Kredi ve Mevduat sınıflaması bankaların her yıl sonu itibarıyla TBB'ye gönderdikleri "İl bazında kredi" bilgilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

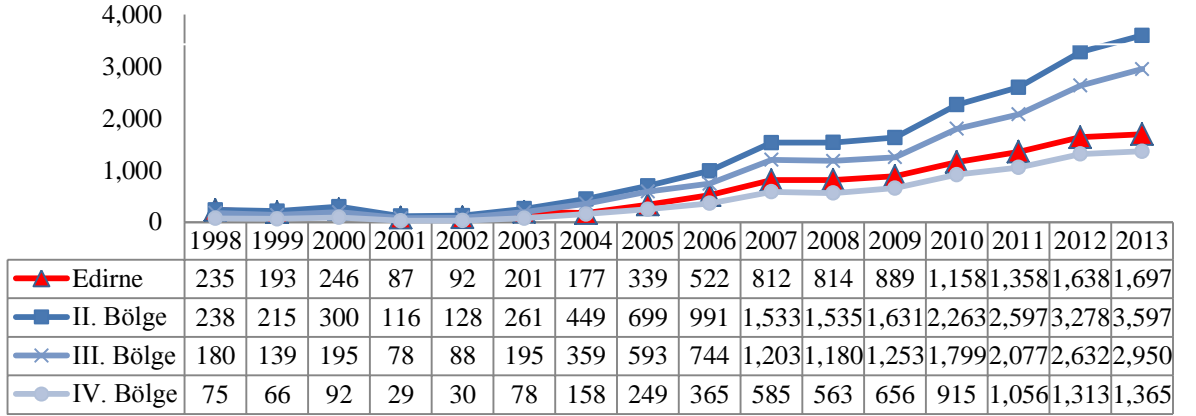
Şekil 35: İldeki Tasarruf Mevduatının Türkiye İçindeki Payı, 1998-2013 Toplamı



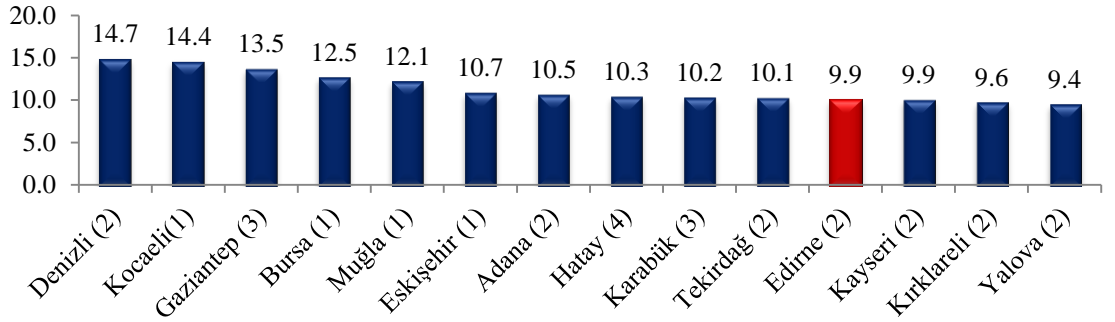
Kaynak: TBB

⁵² Kredi ve Mevduat sınıflaması bankaların her yıl sonu itibarıyla TBB'ye gönderdikleri "İl bazında kredi" bilgilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır

Şekil 36: Kredilerin İllere ve Bölgelere Göre Dağılımı, (Milyon ABD \$) 1998-2013

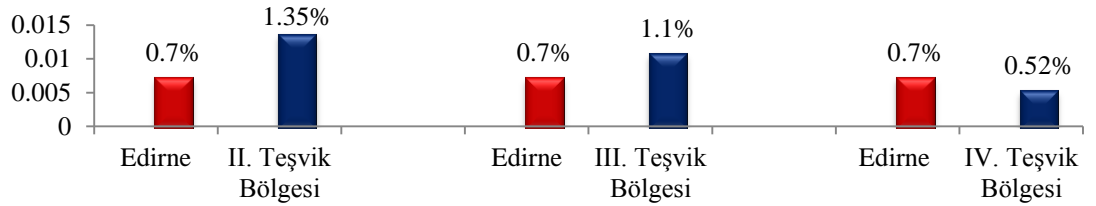


Şekil 37: Kişi Başına Düşen Toplam Nakdi Kredi Tutarı*, (Bin ABD \$) 2013



Kaynak: TBB / Kredi ve Mevduat sınıflaması bankaların her yıl sonu itibariyle TBB'ye gönderdikleri "İl bazında kredi" bilgilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır

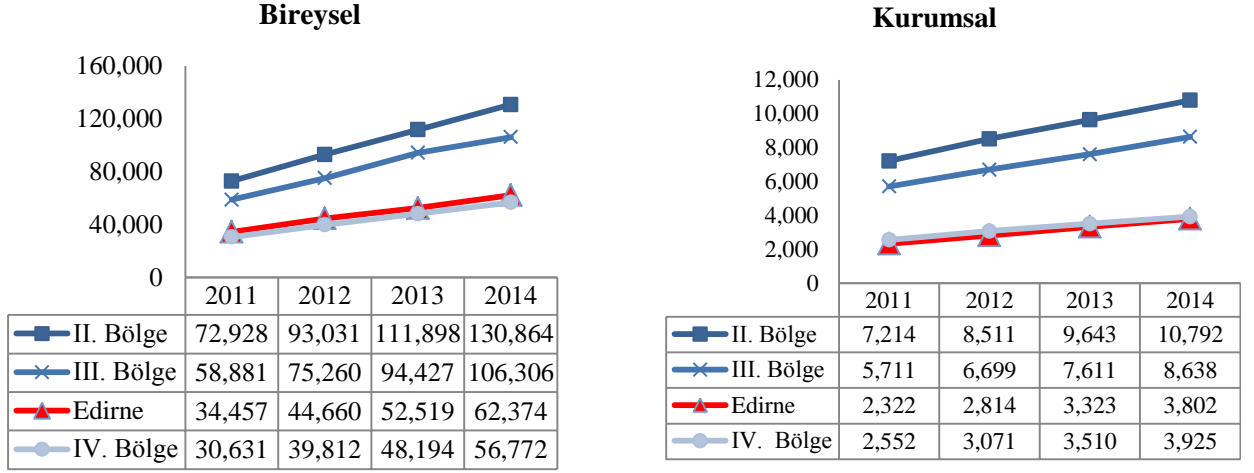
Şekil 38: İldeki Banka Kredilerinin Türkiye İçindeki Payı*, 1998-2013 Toplamı



Kaynak: TBB⁵³

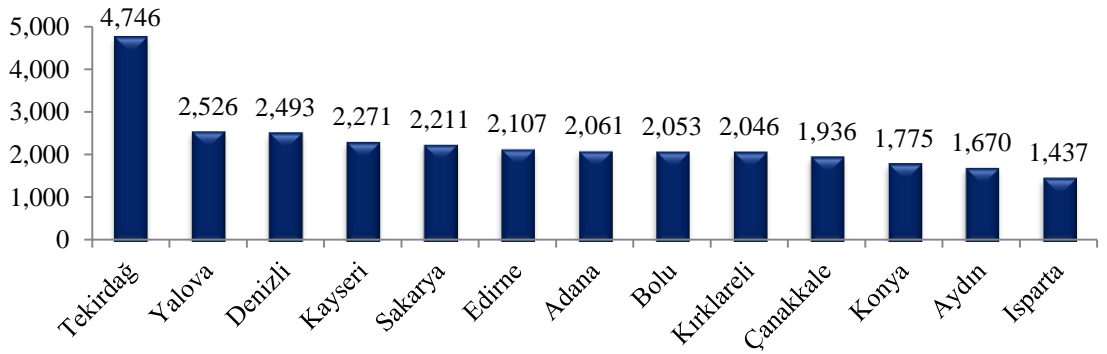
⁵³ Kredi ve Mevduat sınıflaması bankaların her yıl sonu itibariyle TBB'ye gönderdikleri "İl bazında kredi" bilgilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır

Şekil 39: İnternet Bankacılığında Aktif Bireysel ve Kurumsal Müşteri Sayıları, 2011-2014



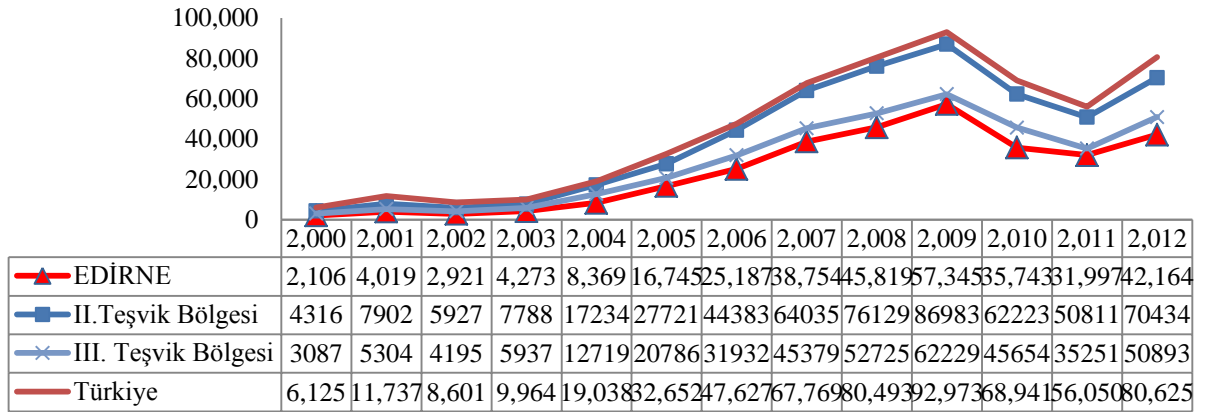
Kaynak: TBB /İnternet ve Mobil Bankacılık İstatistikleri

Şekil 40: İkinci Teşvik Bölgesi İlleri Kişi Başına Düşen Bütçe Gelirleri, (TL) 2013



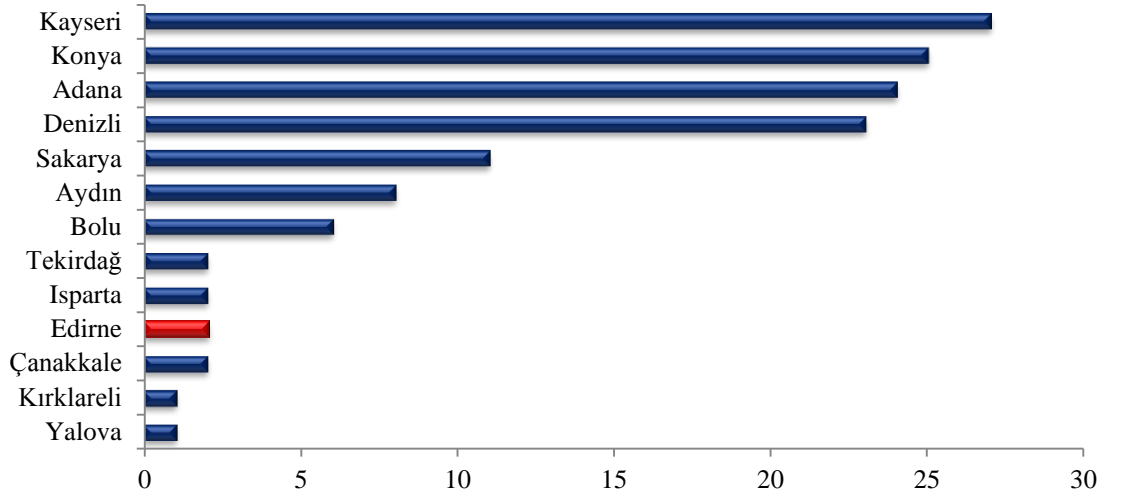
Kaynak: Gelir İdaresi Başkanlığı

Şekil 41: Protestolu Senet Sayıları, 2000-2013



Kaynak: TBB /İnternet ve Mobil Bankacılık İstatistikleri

Şekil 42: İkinci Teşvik Bölgesi'ndeki İSO I. ve II. 500 Sıralamasına Giren Şirket Sayıları, 2013



Kaynak: İSO

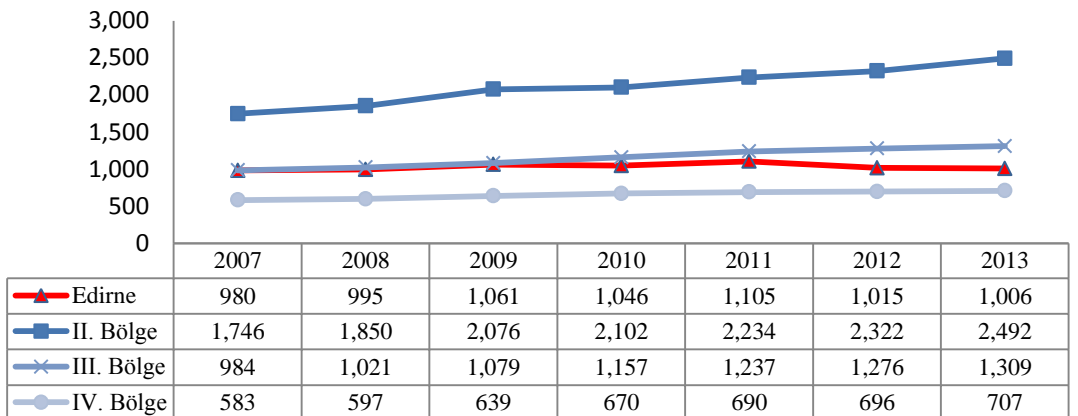
• Sosyal Göstergeler

SEGE 2011 sıralamasında kullanılan sosyal göstergeler, sağlık, eğitim, erişilebilirlik, yaşam kalitesi gibi alt başlıklara bölünebilirler. Bu göstergelerin yüksek olması, yapılan yatırımlar ile birlikte geçmişten itibaren ilin konumu, yerleşim yapısı, komşu illeri, demografik yapısı ve bunun sonucunda oluşan yerel ilişkileri, insanların bireysel gayretleri ile de ilgilidir.

Ekonomik göstergeler bölümündeki metot izlenerek bu bölümde de Edirne'de yukarıda sayılan göstergeler ikinci, üçüncü ve dördüncü bölge ortalamaları ile karşılaştırılmış ve Edirne'nin sosyal başlıklardaki performansı ortaya konulmuştur.

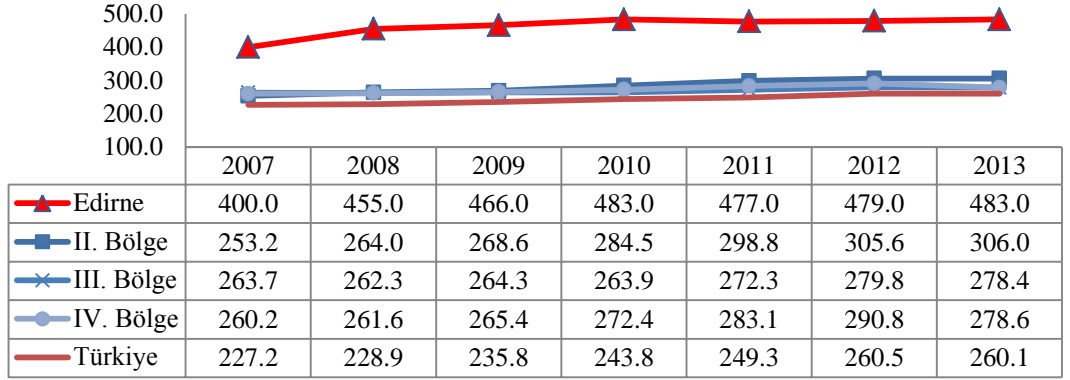
○ Sağlık Göstergeleri

Şekil 43: Yüz Bin Kişiye Düşen Hastane Yatak Sayısı, 2007-2013



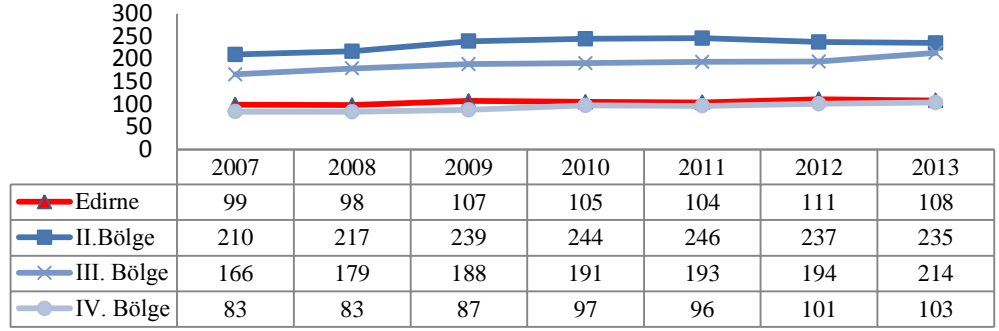
Kaynak: TÜİK

Şekil 44: Toplam Hekim Sayısı, 2007-2013



Kaynak: TÜİK

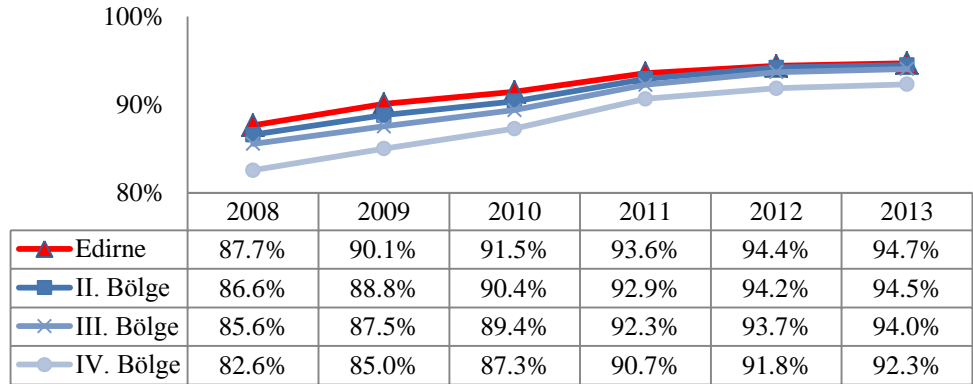
Şekil 45: Toplam Dış Hekimi Sayısı, 2002-2013



Kaynak: TÜİK

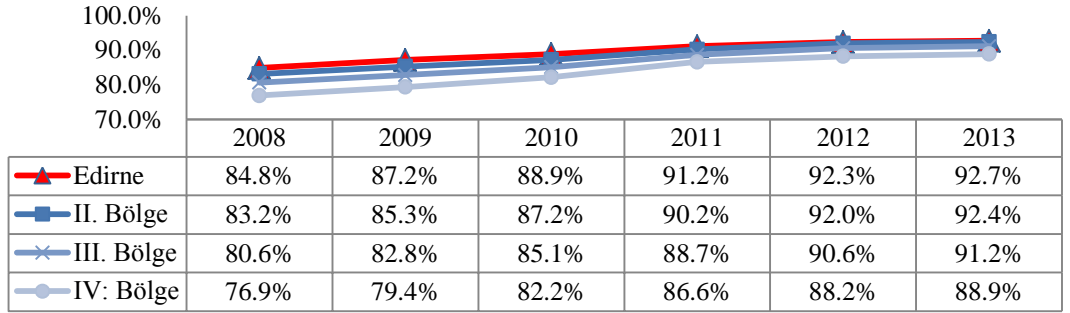
○ *Eğitim Göstergeleri*

Şekil 46: Okuryazar Nüfus Oranı, (%) 2008-2013



Kaynak: TÜİK

Şekil 47: Okuryazar Kadın Nüfusunun Toplam Kadın Nüfusuna Oranı, (%) 2008-2013

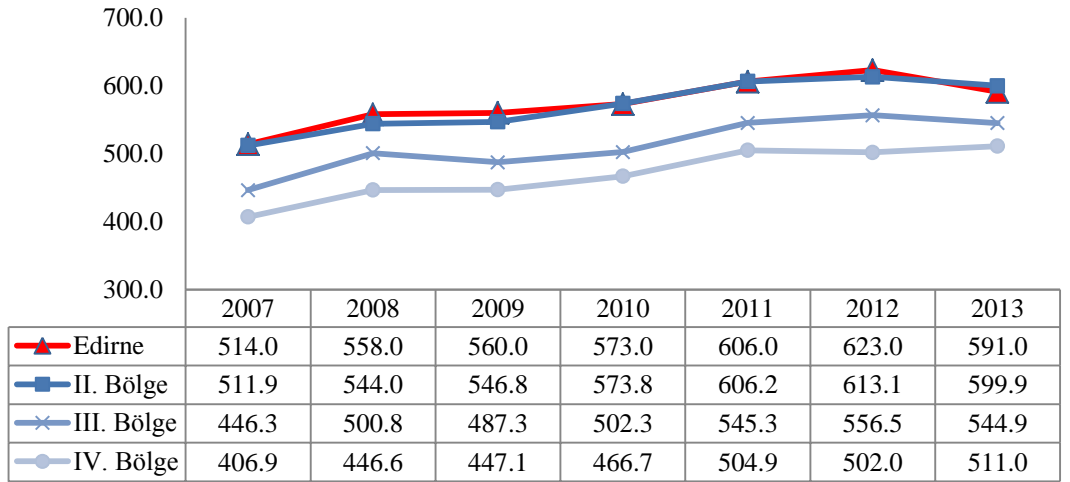


Kaynak: TÜİK

○ *Yaşam Kalitesi Göstergeleri*

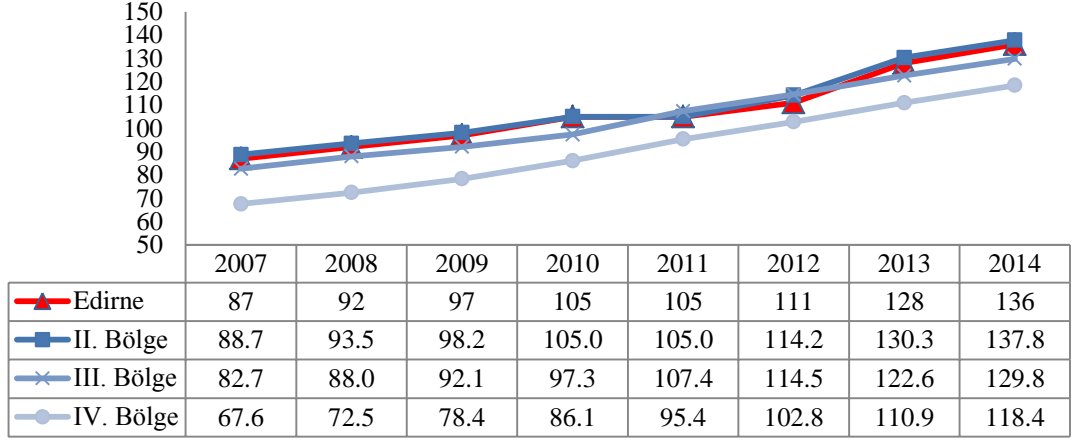
Sağlık ve eğitim gibi yaşam kalitesi göstergeleri de bir ilin yaşanabilirliğini ölçen göstergelerdir. İllerin birbirlerine göre performans sıralamalarında yaşam kalitesinin yeri daha çok belediye altyapı faaliyetleri ile ölçülmektedir. Bu bölümde de en önemli görünen yaşam kalitesi göstergeleri sıralanmıştır. Yaşam kalitesi göstergelerinin üretim ile doğrudan olmasa da bir ilişkisi bulunmaktadır. Hayatı kolaylaştıran yatırımlar, bölgede ve ilde yaşayan insanların daha verimli ve üretken olmalarının garantisidir. Bu nedenle yaşam kalitesi göstergeleri de sosyo-ekonomik gelişmişlik sıralamalarında önemli bir yer tutmaktadır.

Şekil 48: Kişi Başı Mesken Elektrik Tüketimi, (kWh) 2007-2013



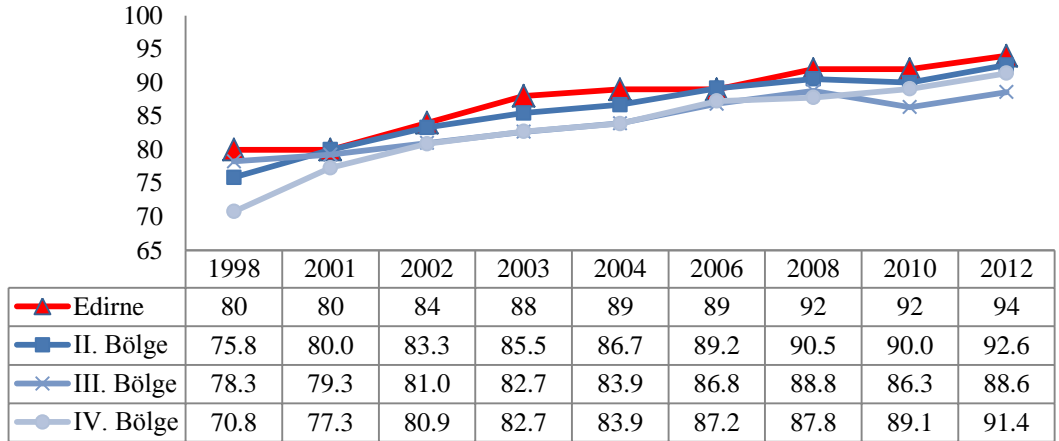
Kaynak: TÜİK

Şekil 49: Bin Kişiye Düşen Özel Otomobil Sayısı, 2007-2013



Kaynak: TÜİK

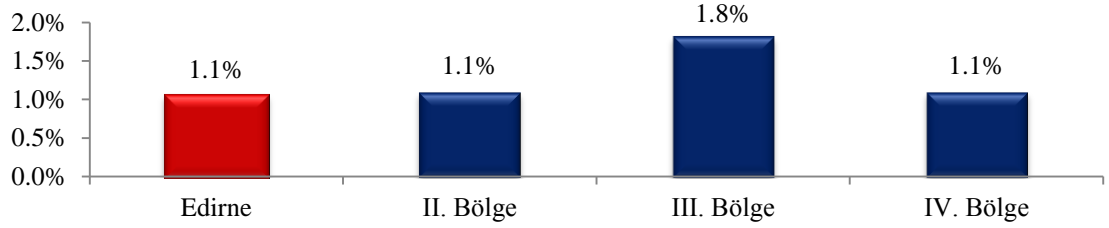
Şekil 50: Kanalizasyon Şebekesi İle Hizmet Verilen Belediye Nüfusunun Toplam Belediye Nüfusuna Oranı, 1998-2012



Kaynak: TÜİK

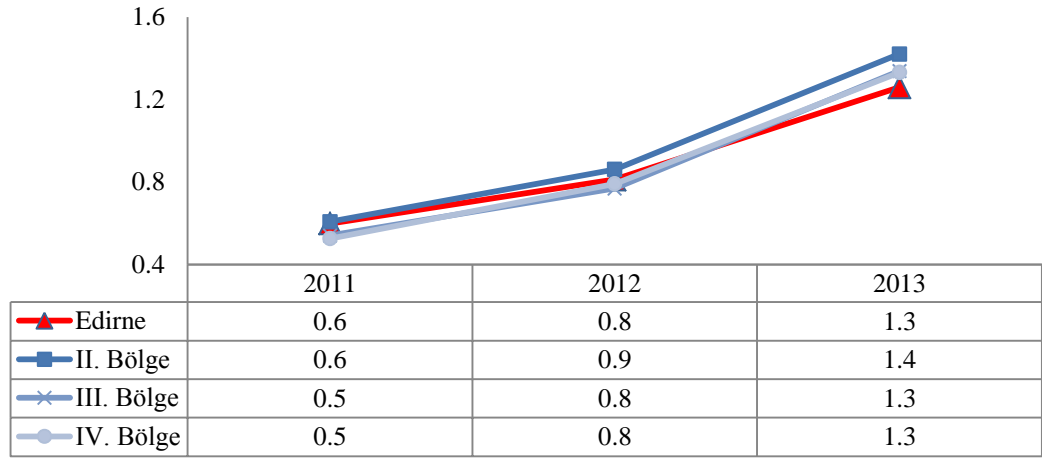
○ **Erişilebilirlik Göstergeleri**

Şekil 51: Toplam Demiryolu Hattının Yüz Ölçüme Oranı, 2013



Kaynak: TCDD / TÜİK

Şekil 52: Hane Başına Geniş Bant Abone Sayısı, 2011-2013



Kaynak: BTK (Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu)

2012 Teşvik Sistemi, ekonomik göstergeler açısından kendi bölgesinden zaten oldukça geride olan Edirne'nin yapabileceği yatırımlara katkı sunmamaktadır. Yukarıda ekonomik ve sosyal göstergeler sıralanarak Edirne'nin ekonomik performansı gösterilmiştir. Bu ekonomik göstergelere bir bütün olarak bakıldığında Edirne'nin çoğunlukla üçüncü ve dördüncü bölge civarlarında performans gösterdiği gözlemlenmektedir. Göstergelerin ortaya koyduğu ve kalkınma planlarında belirtildiği üzere, Edirne, cumhuriyetin ilanından bu yana ülkenin kalkınmasına genellikle sosyal göstergelerinin ve yaşam kalitesinin yüksek seviyelerde olması ile katkıda bulunmuştur. 2012 Teşvik Sistemi, iyi seviyelerde olan sosyal göstergelerin teşvik konusunda Edirne'yi dezavantajlı konuma düşürmesine sebep olmaktadır.

Ek 2 - 2012 Teşvik Sistemi'nin Alt Sektörler Bazındaki Etkilerinin Değerlendirilmesi

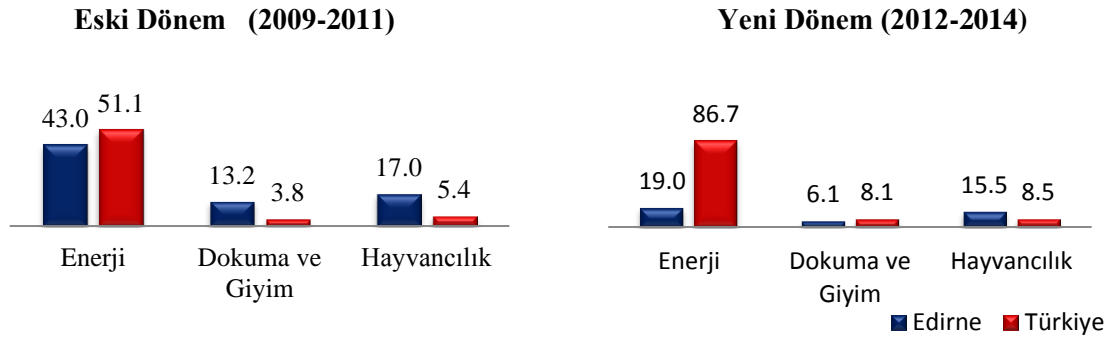
2012 Teşvik Sistemi, enerji, dokuma giyim ve hayvancılık gibi büyük ölçekli yatırım alan sektörleri etkilememiştir. Edirne'de teşvik alan alt sektör yatırımları incelendiğinde, 2012 senesinden sonra yeni teşvik döneminde toplam teşvikler içindeki payı hala yükselmeye devam eden sektörler, enerji, dokuma giyim ve hayvancılık olarak görülmektedir. Bu alt sektörlerde 2001'den itibaren belge başına yapılan yatırımları incelediğimizde ise enerji sektörünün belge başı yatırım miktarının Türkiye ortalamasının oldukça gerisinde kaldığı ortaya çıkmaktadır. Dokuma giyim ve hayvancılık ise 2012 Teşvik Sistemi'ne geçildikten sonra yatırımın Türkiye'ye göre daha büyük hızla arttırıldığı sektörler olarak görülmektedir.

Tablo 29: 2009 ve 2012 Teşvik Sistemlerine Göre Alt Sektörlerin Yatırım Payları, Büyük Ölçekli Sektörler

Sektör	2009 Teşvik Sistemi içindeki payı (%)	2012 Teşvik Sistemi içindeki payı (%)
Enerji	8,1	19,4
Dokuma Giyim	24,7	22,0
Hayvancılık	9,5	15,7

Kaynak: Ekonomi Bakanlığı ve TEPAV Hesaplamaları

Şekil 9: Alt Sektörlere Göre Teşvik Sistemi İçerisinde Düzenlenen Belge Başına Yapılan Sabit Yatırım Tutarı Toplamı, (Milyon TL) 2001-2014 Türkiye-Edirne)



Kaynak: Ekonomi Bakanlığı

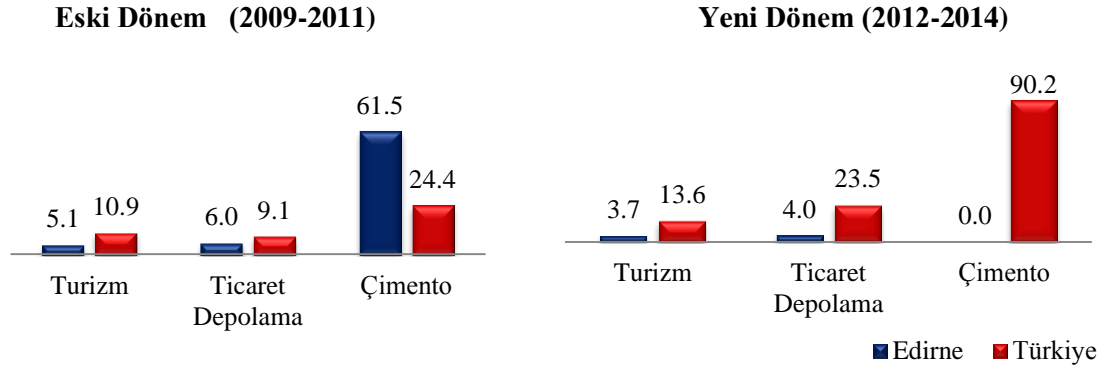
2012 Teşvik Sistemi, turizm, ticaret depolama, çimento gibi Edirne'de küçük ölçekli yatırımlar yapılan sektörlerin aleyhine olmuştur. Edirne'de teşvik desteği alan alt sektör yatırımları incelendiğinde, 2012 senesinden sonra yeni teşvik döneminde toplam teşvikler içinde payı düşen en önemli sektörler, turizm, ticaret depolama, çimento olarak karşımıza çıkmaktadır. 2012 Teşvik Sistemi'nde asgari sabit yatırım tutarının yüksek tutulması veya bahsi geçen sektörlerin teşvik kapsamından tümden çıkarılması nedeniyle bu alanlara yapılan yatırım da giderek azalmaktadır.

Tablo 30: 2012 Teşvik Sistemi'ne Göre Alt Sektörlerin Yatırım Payları, Küçük Ölçekli Sektörler, 2014

Sektör	2009 Teşvik Sistemi içindeki payı (%)	2012 Teşvik Sistemi içindeki payı (%)
Turizm	10,6	5,4
Ticaret Depolama	6,7	3,9
Çimento	23,1	0

Kaynak: Ekonomi Bakanlığı ve TEPAV Hesaplamaları

Şekil 53: Alt Sektörlere Göre Teşvik Sistemi İçerisinde Düzenlenen Belge Başına Yapılan Sabit Yatırım Tutarı Toplamı, (Milyon TL) 2001-2014 Türkiye-Edirne



Kaynak: Ekonomi Bakanlığı

Ek 3 - Kapıkule Gümrük Kapısı

Edirne, gümrük kapısı diğer iller tarafından da kullanılan, ihracat açısından stratejik konumdaki illerden biridir. Ülkemizde 2014 yılında ihracat amacıyla 125 gümrük kullanılmıştır. Söz konusu yılda Edirne'nin ihracatı 42,2 milyon dolar iken Edirne'de bulunan Kapıkule Gar Gümrük Müdürlüğü'nden yapılan ihracat 93 milyon dolar olarak gerçekleşmiştir. Bu durum, Edirne'deki gümrüğün, Avrupa'daki pazarlara yakınlığı nedeniyle diğer iller tarafından gerçekleştirilen ihracatta da kullanılmış olduğunu göstermektedir.

Gümrüğü yoğun olarak başka iller tarafından kullanılan diğer iller ise, ihracat için stratejik konumdaki liman kentleridir. İhracat için yoğun olarak başka gümrükleri kullanan iller, İstanbul, Ankara, Sakarya, Denizli ve Gaziantep gibi özellikle sanayi üretimi yüksek şehirlerdir. Bu şehirler, farklı pazarlara ihracat gerçekleştirdiklerinden bu pazarlara yakın illerdeki gümrükleri kullanmaktadır. Edirne, pazara yakınlığı sayesinde gümrüğü farklı iller tarafından kullanılan bir ildir ve bu nedenle ülkemiz ihracatının artırılmasında potansiyele sahiptir.

Tablo 31: Gümrüklerindeki İhracat İle İl İhracatı Arasındaki Farkın En Yüksek ve Düşük Olduğu 5 İl ve İhracat Değerleri, 2014

	İldeki Gümrük(ler) Kullanılan Yapılan İhracat (Milyon Dolar)	İl İhracatı (Milyon Dolar)	Fark (Milyon Dolar)
Kocaeli	20.406	8.882	11.524
İzmir	21.039	9.619	11.419
Mersin	8.489	1.716	6.772
Bursa	14.432	9.319	5.112
Hatay	3.281	2.111	1.170
Gaziantep	5.331	6.655	-1.323
Denizli	709	2.811	-2.102
Sakarya	477	2.599	-2.122
Ankara	3.567	8.100	-4.533
İstanbul	60.221	82.079	-21.857

Kaynak: TÜİK Dış Ticaret İstatistikleri ve TEPAV Hesaplamaları

Edirne Kalkınma ve Rekabet Gücü Gündemi Projesi

Edirne Hızlı Tren Etki Analizi Raporu

Ocak 2016

İçindekiler

Şekiller	82
Tablolar.....	82
Yönetici Özeti.....	83
Yüksek/Hızlı Tren Nedir? Avantajları Nelerdir?.....	84
Türkiye’de Demir Yolu Ulaşımına ve Hızlı Tren Teknolojisine Genel Bakış.....	85
Dünyadan Örnekler.....	87
Edirne İçin Türkiye’den Bir Örnek: Ankara-Konya.....	90
Edirne Hızlı Tren Etki Analizi.....	92
Edirne Hızlı Trene Hazır mı?.....	96
Sonuç ve Öneriler.....	103
Ek 1 Türkiye’de Mevcut Ve Planlanan Hızlı Tren Hatları.....	104
Ek 2 Edirne’ye Havalimanı Projesi.....	106

ŞEKİLLER

Şekil 1: 2025 Yılına Kadar Planlanan Yüksek Hızlı Tren Ağları (Km).....	86
Şekil 2: Türkiye’de Mevcut Ve Planlanan Yüksek Hızlı Tren Demiryolu Haritası.....	87
Şekil 3: Pekin–Kowloon Hattı Üzerinde Bulunan 15 Şehrin Gsyh Artışının Karşılaştırması ...	88
Şekil 4: Kaliforniya’da Hızlı Trensiz Senaryodaki Kentleşme, 2000-2040	89
Şekil 5: Kaliforniya’da Hızlı Trenli Senaryodaki Kentleşme, 2000-2040	89
Şekil 6: Konya Net Göç, 2008-2014	90
Şekil 7: Konya’nın Çevre İllerden Aldığı Göç Miktarının Yıllar İçinde Artışı, (%) 2009-2014..	91
Şekil 8: Konya’ya Göç Eden Kişilerin Eğitim Durumları, 2009-2013	91
Şekil 9: Türkiye-Avrupa Demiryolu Bağlantıları.....	93
Şekil 10: Hızlı Tren Öncesinde ve Sonrasında Edirne’den 90 Dakika İçerisinde Erişilebilen İlçeler.....	94
Şekil 11: Hızlı Tren Öncesinde ve Sonrasında Edirne Merkez’den 90 Dakika İçerisinde Erişilebilen Nüfus.....	94
Şekil 12: Hızlı Tren Öncesinde ve Sonrasında Edirne Merkez’den 90 Dakika İçerisinde Erişilebilen Ekonomik Büyüklük (Milyon TL).....	95
Şekil 13: Hızlı Tren Öncesinde Edirne Merkez’in 90 Dakika Uzağındaki İlçelerin Ekonomik Büyüklükleri.....	95
Şekil 14: Hızlı Tren Sonrasında Edirne Merkez’in 90 Dakika Uzağındaki İlçelerin Ekonomik Büyüklükleri.....	96
Şekil 15: Edirne Sınır Kapılarından Yıllık ve Aylık Yolcu Aracı Giriş Sayıları, (Bin) 2014....	98
Şekil 16: Türkiye Konut Fiyat Endeksi ve Bölgesel Gelişmeler, Yıllık Değişim, Mayıs 2015	101
Şekil 17: TCDD 2035 Hedefleri.....	105
Şekil 18: Kişi Başına Uçak Kalkış Miktarı, 1990 ve Nüfus Büyüme Hızı, 1990-2000	106

TABLULAR

Tablo 1: Konya-Ankara Arası Yolcu Piyasa Değişimi (Günlük).....	92
Tablo 2: Edirne- İstanbul Arası Ulaşım Çeşitleri, Süreleri ve Fiyatları, 2015	96
Tablo 3:Planlanan Hızlı Trenlerin Faaliyete Geçmesi Sonucu Edirne’den İstanbul Üzerinden Bağlanılabilecek Bazı İllerin Nüfus Tahminleri.....	97
Tablo 6: Kapıkule’den Giriş Çıkış Yapan Yolcu Sayısı, 2012-2013-2014.....	98
Tablo 5:Edirne Turizm ve Belediye Belgeli Tesislere Geliş Sayısı, Yerli-Yabancı Toplam, 2010-2013.....	99
Tablo 4:Yüksek Öğretimde Toplam Öğretim Elemanı ve Okuyan Öğrenci Sayısı, Edirne-İstanbul, 2014.....	102

Yönetici Özeti

Bir yerin ekonomik yoğunluğunun yüksek olması ya da ekonomik yoğunluğu yüksek yerlere erişimi, o bölgedeki ekonomik aktivitelerin çoğalması ve çeşitlenmesi bakımından önemlidir.⁵⁴ Halkalı-Kapıkule hızlı treni, Edirne'yi Türkiye'nin ekonomik yoğunluğu en yüksek olan kenti İstanbul'a bağlayacaktır. Hızlı trenin faaliyete geçmesi ile birlikte İstanbul-Edirne arasının 1 saate ineceği öngörülmektedir. 2017'de faaliyete geçmesi beklenen hızlı tren, ilk etapta, Edirne'de yaşam kalitesini, sektörel stratejileri, yerel ekonomiyi, turizmi ve üniversitenin geleceğini doğrudan etkileyecektir. İstanbul ile yakınlaşmadan doğan bu değişimin Edirne'ye olumsuz etki etmemesi için Edirne'nin sayılan alanlarda hazırlıklı olması gerekmektedir. Bu çalışmada Halkalı-Kapıkule hızlı tren hattının Edirne'ye olası etkileri analiz edilecektir.

Hızlı tren hattının faaliyete geçmesi ile Edirne-İstanbul arasının 1 saate inmesinin iki ilde de günlük hayat akışını etkilemesi beklenmektedir. İki il arasında mesafenin kısalması ile Edirne'de gerçekleşen ekonomik aktivitelerin İstanbul etkisiyle artması ve çeşitlenmesi mümkündür. Hızlı trenin faaliyete geçmesi ile birlikte Edirne için aynı sürede ulaşabileceği nüfus, ilçe sayısı ve ekonomik büyüklük artmaktadır. Fakat bu artıştaki en önemli nokta, nüfusuyla ve ekonomisiyle Türkiye'nin en büyük metropolü olan İstanbul'un Edirne'ye 1 saatlik ulaşım mesafesinde olacak olmasıdır.

Türkiye'de, Konya-Ankara yüksek hızlı tren hattı Edirne için iyi bir örnek oluşturmaktadır. Konya ve Ankara arasında Yüksek Hızlı Trenin faaliyete geçmesi ile birlikte iki il arasında hem sosyal hem de ekonomik ilişkiler hızlı bir şekilde artmıştır. Yüksek Hızlı Trenden önce, 2007-2008 döneminde Konya'nın en fazla göç aldığı il 5.283 kişi ile İstanbul iken; 2012-2013 döneminde İstanbul'dan alınan göç 4.335'e düşerek birincilik sırasını Ankara'ya bırakmıştır. Yüksek Hızlı Tren, Ankara ile Konya arasındaki nüfus hareketliliğini artırarak Ankara'nın, Konya'nın en çok göç aldığı birinci il olmasını sağlamıştır. Konya'nın 2012-2013 döneminde en fazla göç aldığı il, 5.743 kişi ile Ankara'dır. Ankara ve Konya arasında bulunan metropol-orta ölçekli şehir ilişkisi, İstanbul ve Edirne arasında da bulunmaktadır. Bu nedenle aynı Ankara'dan Konya'ya olduğu gibi İstanbul'dan Edirne'ye göçün de artması olasıdır.

Hızlı tren sayesinde İstanbul-Edirne arasının bir saate düşmesinin Edirne'deki belli başlı birçok önemli sektörü olumlu etkilemesi beklenmektedir. İş hizmetleri, eğitim, sağlık, sanayi, turizm gibi farklı birçok sektörde gelişme gözlemlenmesi mümkündür. İki il arasında seyahatin kolaylaşması, üniversite, hastane veya iş dünyası kurumlarının etkileşim halinde olmasını ve İstanbul'daki yaratıcı sınıfın Edirne'yi etkilemesini beraberinde getirecektir. Fakat bu gelişmeler ancak Edirne'nin hızlı trenin faaliyete geçmeden önce yaşam kalitesi, ekonomi, eğitim gibi sektörlerde hazırlıklı olması durumunda olumlu bir şekilde gerçekleşebilir. Hızlı treninin faaliyete geçmesi sonucu doğacak yeni atmosfere ayak uyduracak gelişmeler gösterilemediği takdirde, hızlı trenin, Edirne'yi İstanbul'un uzak bir ilçesi konumuna düşürmesi olasıdır.

⁵⁴ Dünya Bankası 2009, *Reshaping Economic Geography*", *World Development Report*

Yüksek/Hızlı Tren Nedir? Avantajları Nelerdir?

Son 50 yıl içerisinde dünyada önce Japonya’da daha sonra Fransa, Çin gibi ülkelerde hızlı tren teknolojileri geliştirilmeye başlanmıştır. Hızlı trenler, eski sistemle döşenmiş (konvansiyonel) hatlarda 200 km, yeni sistemle döşenmiş raylarda ortalama olarak saatte 200-250 km hız yapabilmektedirler. Hızlı trenlere ihtiyaç duyulmasının en büyük sebeplerinden biri nüfusun fazlalığı olarak gösterilmektedir. Yüksek nüfus, karayolu taşımacılığında kapasite yetersizliği gibi sebeplerden zorluklara sebep olabilmektedir. Bu nedenle, özellikle nüfus yoğunluğu yüksek olan şehirlerin arasında inşa edilen hızlı trenler ulaşımda büyük kolaylıklar sağlamaktadır.

Dünyada hızlı tren teknolojisi 1957’de Japonya’da başlamıştır. Japonya’yı Fransa ve Çin gibi ülkeler takip etmiştir. Turistlerin kullanmayı en çok tercih ettikleri ulaşım yolu olması nedeniyle hızlı tren teknolojisi özellikle Avrupa’da büyük bir hızla yaygınlaşmaktadır. Günümüzde ise Çin, hızlı tren hattı inşasında büyük bir atılım göstermektedir. Türkiye’de 2015 yılı itibariyle Ankara-Eskişehir, Ankara-Konya ve Ankara-İstanbul arasında faaliyet göstermekte olan üç hızlı tren bulunmaktadır.

Hızlı trenlerin en büyük avantajı, durakları arasında kalan noktaların ulaşımını hızlandırması ve kolaylaştırmasıdır. İki şehir arasında karayolu ile alınan mesafenin süresini yaklaşık yarı yarıya indirmesi sebebiyle hızlı tren, şehirlerin birbirlerinin etki alanına girmesinin ve küçük ölçekli şehirlerin metropollerin banliyösü olmasının yolunu açmaktadır. Bu şekilde, metropollere hızlı trenlerle bağlanan daha küçük ve orta ölçekli firmalar barındıran şehirler, farklı sektörlerde üretim yaparak veya yan sanayi üretimlerini geliştirerek merkez sanayi şehirlerinin ekonomilerine entegre olabilmektedirler. Hızlı tren bu sayede bağladığı iki noktayı bir ekonomik bölge içine alabilmekte ve ekonomik fayda sağlayabilmektedir. İnsanlar, aralarındaki karayolu mesafesi yüksek bile olsa hızlı tren ile birbirine bağlı iki noktadan birinde yaşayıp diğerinde çalışmayı tercih edebilmektedirler. Bu durum iş olanaklarını arttırdığı için işsizliği de azaltmaktadır. Buna en iyi örnek Ankara-Eskişehir hızlı tren hattı üzerinde bulunan Ankara-Sincan hızlı tren hattıdır. Normalde Ankara kent merkezine 29 km olan ve trafik, toplu taşıma problemleri de hesaba katılınca kat etmesi bir saati geçebilen Ankara-Sincan hattı, Yüksek Hızlı Tren ile yaklaşık 15 dakikada alınabilmektedir. Dolayısıyla Yüksek Hızlı Tren, Sincan’da yaşayıp Ankara’nın merkezine yakın civarda çalışanlar için büyük kolaylık sağlamaktadır.

Hem maliyetinin düşük olmasının sağladığı ekonomik faydalar hem de güvenli, rahat ve çevre dostu bir ulaştırma çeşidi olması sebebiyle demiryollarına Türkiye’de de giderek daha fazla önem verilmeye başlanmıştır. Anadolu Üniversitesi tarafından yürütülen bir çalışmada yapım, bakım onarım ve işletme maliyetleri incelemesi sonucu, demiryollarının karayolundan yolcu taşımacılığında yüzde 40–50 oranında, yük taşımacılığında ise yaklaşık yüzde 70 oranında daha ucuz olduğu tespit edilmiştir⁵⁵. Hızlı tren kullanıldığı durumlarda ise ulaşım maliyetleri, özellikle yolcular için hem ücret hem de zaman açısından oldukça düşük seviyelere inmektedir. Hızlı trenlerin ekonomik faydalarının yanında sosyal faydaları da

⁵⁵Kabasakal A., Solak A., *Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Demiryolu ve Karayolu Ulaştırma Sistemlerinin Ekonomik Etkinlik Analizi, Cilt 10, Sayı 1, 123-136, 2010

bulunmaktadır. Bu sosyal faydalar arasında zaman tasarrufu, güvenlik, çevre dostu olma, trafiği azaltma, konfor artışı gibi unsurlar sayılmaktadır. Hızlı trenler, uçak konforu sunarak bir seferde karayolu taşımacılığından çok daha fazla sayıda kişiyi, çok daha kısa sürede taşıyabilmektedirler. Hızlı trenlerin ekonomik ve sosyal yararları beraber değerlendirildiğinde geçtiği bölgelerin sosyal ve ekonomik kalkınmalarına katkıda bulunduğu görülmektedir.

Türkiye’de Demiryolu Ulaşımına ve Hızlı Tren Teknolojisine Genel Bakış

Birinci Dünya Savaşı’ndan sonra Avrupa ülkelerinin Türkiye’de demiryollarına yaptıkları yatırımlar sayesinde Türkiye’de modern demiryolu ağlarının temelleri atılmıştır. Türkiye Cumhuriyeti sınırları içerisinde bulunan ilk demiryolu, 1860 yılında İngiliz sermayesi ile kurulan İzmir-Aydın hattının bir bölümüdür. Daha sonra Şark Demiryolları’nın milli sınırlar içinde kalan 336 km’lik İstanbul-Edirne ve Kırklareli-Alpullu hattının 1888’de bitirilerek faaliyete geçmesiyle İstanbul, Avrupa demiryollarına bağlanmıştır.

1923 yılından İkinci Dünya Savaşı’nın yaklaştığı 1940’lı yıllara kadar Türkiye’de demiryolu yatırımlarının altın çağını yaşadığı görülmektedir. 1923 yılında demiryolu ana hat uzunluğu 1.378 km’dir. 17 sene içerisinde yaklaşık 5 kat büyüyen demiryolu hat uzunluğu, 1940 yılında 6.947 km’ye kadar ulaşmıştır. Ülkemizde 2005 senesinde demiryolu uzunluğu en fazla 8.697 km’ye kadar çıkabilmiştir.⁵⁶ Yüksek hızlı tren teknolojisinin yerleşmeye başlaması ile birlikte 2009 senesinde 397 km olan YHT hat uzunluğu, 2013 senesinde 888 km’yi bulmuştur. 2014 yılında ülkemizde 8.903 km ana hat ve 2.369 km tali hat olmak üzere toplam 11.272 km konvansiyonel hat ve 1.213 km YHT hattı bulunmaktadır. Türkiye’deki konvansiyonel demiryolu hattının 96 km’si Edirne sınırları içerisinde bulunurken; henüz şehir sınırları içerisinde yüksek hızlı tren hattı bulunmamaktadır.

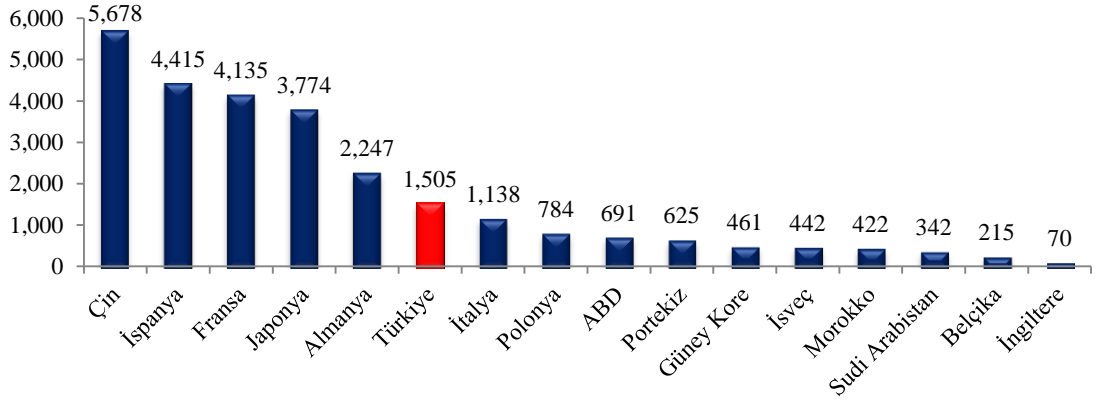
Mevcut durumda faaliyet gösteren üç hat bulunmasına rağmen Türkiye’de yapılması planlanan, inşaatı devam eden, sunulan veya hazırlanan çok sayıda proje bulunmaktadır.⁵⁷ Ülkelerin 2025 yılına kadar planladıkları yüksek hızlı tren ağları grafiği incelendiğinde (bkz. Şekil 1), Çin’den sonra ilk sıralarda gelen ülkelerin Avrupa’nın demiryolu konusunda başı çeken ülkeleri olan İspanya, Fransa, Almanya gibi ülkeler olduğu görülmektedir. Türkiye’nin hedefleri ise yüksek hızlı tren teknolojisine hâkim ülkelere hemen sonra altıncı sırada bulunmaktadır. Şehirler arası yük taşımacılığının ve yolcu taşımacılığının demiryollarına kaydırılması Türkiye gündeminde önemli bir yer kaplamaktadır. TCDD, 2015 yılında, Kamu İktisadi Teşebbüslerine (KİT) ayrılan 11 milyar TL’lik ödeneğin yarısına yakınına alarak KİT’ler arasında en yüksek paya sahip olan işletme olmuştur.⁵⁸ Edirne-İstanbul arası planlanan Halkalı-Kapıkule hızlı tren projesi aynı zamanda Türkiye’yi Avrupa’ya da bağlayacağı için öncelik teşkil eden yeni hızlı tren projelerinden bir tanesidir. Halkalı-Kapıkule hızlı tren hattının IPA hibesiyle finanse edilmesi ve 2017 yılı sonunda tamamlanması öngörülmektedir.

⁵⁶ TCDD 1923 - 2005 Yılları Arası İstatistik Bilgiler

⁵⁷ Bkz. Ekler

⁵⁸ Rail Turkey

Şekil 54: 2025 Yılına Kadar Planlanan Yüksek Hızlı Tren Ağları (km)



Kaynak: International Union of Railways/ UIC

Eskişehir ve Ankara arasında faaliyet gösteren Yüksek Hızlı Tren kullanıcılarının profili, hızlı trenlerin genellikle iş, eğitim ve turizm faaliyetleri için kullanıldığını göstermektedir. Yüksek Hızlı Tren (YHT) Yolcularının Kişisel Değişkenler Açısından Memnuniyet Algılamalarının Değerlendirilmesi isimli çalışmada, Eskişehir ve Ankara arasında Yüksek Hızlı Tren ile seyahat eden yolcuların profili çıkarılmış ve memnuniyet analizi gerçekleştirilmiştir. Bu çalışmaya göre:

“Yolcuların demografik özellikleri incelendiğinde erkek, genç, yüksek eğitilmiş, ortalama gelir düzeyinin üzerinde bir profil ortaya çıkmaktadır. Yolcuların büyük bir bölümü ayda bir veya birden fazla kez YHT ile yolculuk etmekte ve iş, öğrenim ya da turistik amaçlarla YHT’yi kullanmaktadır. Aynı zamanda, YHT yolcularının karayollarıyla seyahati terk ederek demiryollarına geçiş yaptığı tespit edilmiştir. YHT yolcularının en yüksek memnuniyet düzeyine sahip oldukları iki etken, genel olarak temizlik ve personel davranışlarıdır. Bu etkenlere ilave olarak personelin profesyonelliği, işlemlerin hatasız şekilde gerçekleşmesi, YHT’nin hijyenik olması, ödenen ücretin karşılığının alınması, bilet fiyatlarının uygun olması, İnternet hizmetlerinin varlığı, trenin dakik ve konforlu olması genel anlamda memnuniyet düzeyini arttıran diğer unsurlar olarak belirlenmiştir. Yolcuların memnuniyet düzeyleri, yiyecek-içecek hizmetleri ile müzik ve video hizmetleri söz konusu olduğunda en düşük düzeye gerilemektedir.”⁵⁹

Türkiye’de YHT (yüksek hızlı tren) olarak isimlendirilen hızlı tren hatları 2003 senesinde döşenmeye başlanmıştır. Türkiye’de ilk belirlenen hat, 533 km’lik Ankara-İstanbul hattıdır. Bu hat Ankara-İstanbul arasını yaklaşık 4 saatte alabilmektedir. 2009 senesinde bu projenin ilk basamağı olan Ankara-Eskişehir YHT hattı açılmıştır. Hızlı trenle Ankara-Eskişehir arası yaklaşık 1 saat 20 dakikadır. Ankara-Konya arası hızlı tren hattı ise 2011’de kullanıma açılmıştır. Ankara-Konya arası bu sayede 1 saat 50 dakikada kat edilebilmektedir. 2023’e kadar yapılması planlanan diğer YHT hatları ise Ankara-Sivas (450km), Ankara-İzmir (606km), Bursa-Osmaneli (106km),Yerköy-Kayseri (150km), Halkalı-Kapıkule (230km) hatlarıdır.2014 yılı itibariyle Türkiye’de yüksek hızlı demiryolu hattı 1.213 km’dir.

⁵⁹ Anatolia: Turizm Araştırmaları Dergisi, Cilt 22, Sayı 2, Güz: 127-138, 2011.

Şekil 55: Türkiye’de Mevcut ve Planlanan Yüksek Hızlı Tren Demiryolu Haritası



Kaynak: TCDD

YHT öncesinde konvansiyonel trenlerle günde ortalama 572 yolcu taşınıırken; YHT sonrasında bu sayı günlük ortalama hafta içi 6.000, hafta sonu 7.500 kişiye ulaşmıştır.⁶⁰ 2013 yılının Mart ayından itibaren Trakya hattındaki yol çalışmaları nedeniyle Uzunköprü-Edirne-İstanbul hattı kullanılmamaktadır. Demiryolunun en son aktif olduğu 2012 yılına bakıldığında Edirne nüfusunun yüzde 5'ine tekabül eden giden yolcu olduğu görülmektedir. Edirne, giden yolcu/nüfus oranında yüzde 5 ile Türkiye’de demiryolu ile yolcu taşımacılığı faaliyeti gösteren 55 il arasında 35. sıradadır.

Dünyadan Örnekler

Japonya, Çin, Fransa ve İspanya gibi hızlı tren teknolojisinin çabuk geliştiği ülkeler, hızlı trenlerin, duraklarının bulunduğu şehirlerdeki ve civarlarındaki bölgesel kalkınmaya katkıda bulunma potansiyeline önemli örnekler sunmaktadır. Tahmin edilebileceği gibi her ülkenin, hatta her hızlı tren hattının, istasyon yeri, transit geçiş bağlantıları, yerel piyasa koşulları gibi faktörlere bağlı olarak fayda-maliyet analizlerinde değişik sonuçlar ortaya çıkarmaktadır. Ampirik bulgular, temel ekonomik merkezden en fazla iki saat uzaklıkta olan şehirlerin en yüksek ekonomik faydayı sağlayabilen şehirler olduğunu göstermektedir. Bu durum, Bakersfield, Fresno ve diğer Central Valley şehirleri gibi San Francisco ve Los Angeles’a en fazla iki saat uzak mesafede olan bütün şehirlerde gözlemlenebilmektedir. Birçok kaynakta ise Fransa’da Lille ve Lyon; İspanya’da ise Zaragoza, hızlı trenin faaliyete geçmesi ile metropollerle etkileşimleri artan ve ekonomik gelişme gösteren illere örnek olarak gösterilmektedir. Fakat bunun yanında Fransa’da Macon ve İspanya’da Guadalajara gibi kentler hızlı trenin faaliyete geçmesinden on yıllar sonra bile çok az gelişme gösteren iller olarak karşımıza çıkmaktadır. Hızlı treni büyüme ve gelişme için bir fırsata dönüştürebilmeleri büyük ölçüde şehirlerin bu teknolojiye hazır olmaları ile alakalıdır.

⁶⁰ Çetin M *Yüksek Lisans Tezi*, Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaşım Koridoru (Traceca) Projesi’nde Türkiye’nin Demiryolu Stratejileri Neler Olmalıdır?, .. Atılım Üniversitesi, Ankara 2013

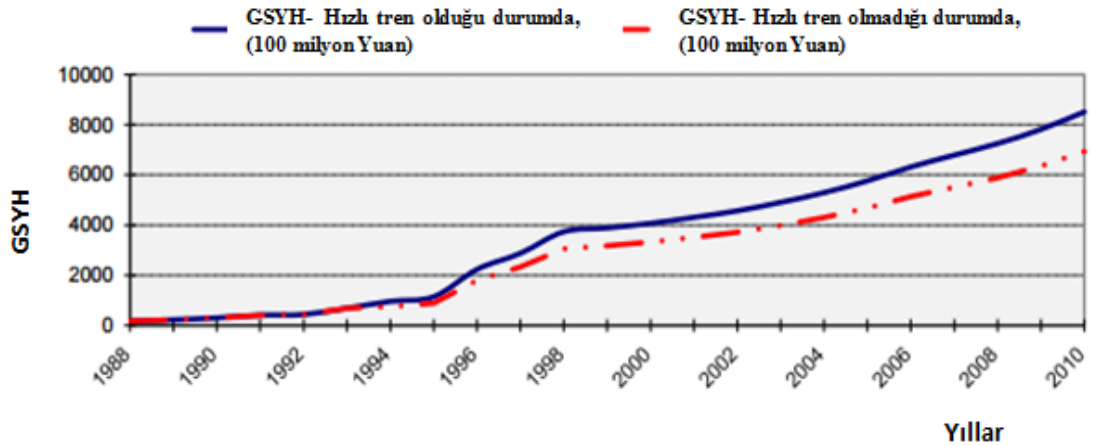
California High-Speed Rail Project Economic Impact Analysis Report'ta yer alan araştırmaya göre,

- Japonya'da hızlı trenlerin bulunduğu şehirlerde nüfustaki artış ortalama yüzde 1,6 olarak görülürken baypas edilen şehirlerdeki nüfus büyümesi yüzde 1 civarında kalmaktadır. Bahsedilen nüfus artışlarının gerçekleştiği şehirler genellikle bilgi teknolojilerinin yüksek olduğu şehirlerdir. Benzer bir şekilde, sırasıyla 12.500 ve 34.000 nüfusa sahip Alman şehirleri Montabaur ve Limburg, Frankfurt ve Köln şehirleri arasına yüksek hızlı tren hattı ile bağlanmış olmaktan faydalanan illerdir. Almanya ve Japonya'da bulunan bu iller, büyük şehirlere pazar erişimlerinin artışından ötürü GSYH'de yüzde 2,7'lik bir artış yakalamışlardır. (Ahfeldt, 2010)⁶¹

Dünya Bankası (The World Bank) tarafından hazırlanan Regional Economic Impact Analysis of High Speed Rail in China çalışmasına göre ise,

- 10 sene boyunca Pekin-Kowloon hızlı tren hattı arasında bulunan 15 şehir için endüstri katma değerleri hesaplamaları ile oluşturulan iki senaryoya göre GSYH (Gayri Safi Yurtiçi Hâsıla) hesaplamaları yapılmıştır. Bu iki senaryo, Pekin-Kowloon hattının kullanılması ve kullanılmaması durumlarını kapsamaktadır. 1988-1996 senelerindeki GSYH büyümeleri temel alınarak 1997-2010 seneleri için iki şehir arasında hızlı tren hattı bulunmadığı durumda, hızlı trenin etki alanı içinde bulunan 15 şehrin GSYH büyümelerini tahmin eden bir regresyon modeli oluşturulmuştur. 1997-2010 yılları arasındaki GSYH büyümesi ile hızlı trenin faaliyette olmadığı durum için tahmin edilen GSYH karşılaştırıldığında, Pekin-Kowloon hattının 15 şehir için katma değeri 776,5 milyar Yuan arttırdığı görülmektedir.⁶²

Şekil 56: Pekin –Kowloon Hattı Üzerinde Bulunan 15 Şehrin GSYH Artışının Karşılaştırması



Kaynak: Regional Economic Impact Analysis of High Speed Rail in China

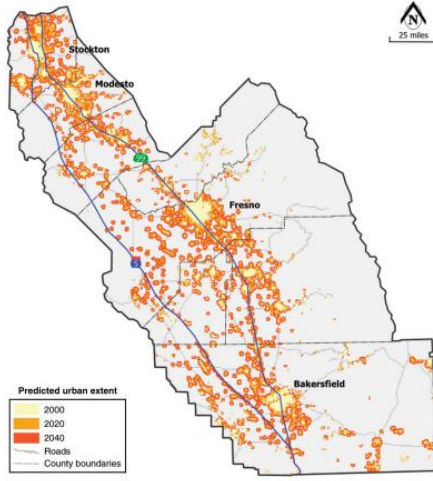
Kaliforniya'da hızlı trenin şehrin yapılanmasına etkisinin incelendiği bir çalışma gerçekleştirilmiştir. Çalışmada hızlı trenin olduğu ve olmadığı iki senaryo oluşturularak tren

⁶¹ Ahlfeldt, Gabriel M. and Feddersen, Arne From Periphery to Core: Economic Adjustments to High Speed Rail, LSE, University of Hamburg

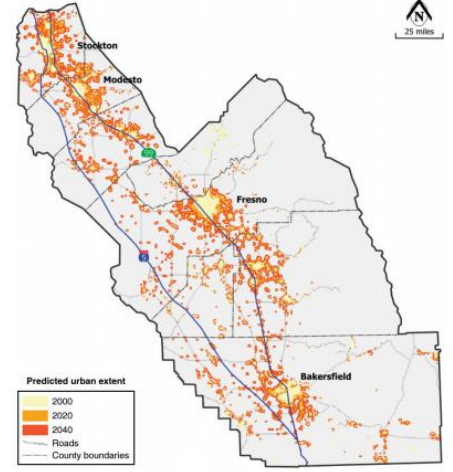
⁶² Regional Economic Impact Analysis of High Speed Rail in China

durakları ile şehirdeki kentleşmenin ne yöne konsantre olduğu ölçülmüştür. Buna göre, hızlı tren yapıldıktan sonra şehirdeki diğer yapılar, yerleşim yerleri ve sosyal alanlar hızlı tren duraklarının çevresine toplanmaya başlamıştır. Şekilde hızlı tren yokken kentteki yerleşimin daha dağınık olduğu, hızlı tren geldikten sonra ise kentleşmenin konsantre olduğu gözlemlenmektedir.

Şekil 57: Kaliforniya’da Hızlı Trensiz Senaryodaki Kentleşme, 2000-2040



Şekil 58: Kaliforniya’da Hızlı trenli Senaryodaki Kentleşme, 2000-2040



Kaynak: Kaynak: California High-Speed Rail Project Economic Impact Analysis Report

International Union of Railways tarafından hazırlanan *High Speed Train as a Tool of Regional Development* çalışmasında Fransa’nın yaklaşık 300.000 nüfuslu Nantes şehrinde yüksek hızlı tren hattından sonra kalkınma adına nelerin gerçekleştiğine dair bir analiz yapılmıştır. Bu çalışmaya göre,

- “Nantes Antik şehrinin yakınında bulunan ve 19. yüzyıldan bu yana restorasyonlar ile geliştirilen demiryolu istasyonu, 1989 yılından beri Paris istikametinde yüksek hızlı hat için kullanılmaktadır. Yüksek hızlı hattın açılmasıyla beraber, istasyonun çevresi de oldukça değişmiştir. Artan talep sonrası şehrin kuzey tarafında var olan istasyon binasına ek olarak güney tarafında ikinci bir demiryolu istasyonu kurulmuştur. Güney istasyon binası, ofisler, apartmanlar, satıcılar, oteller, bir kongre salonu ve bir futbol stadyumuyla çevrilmiş 500,000 m²’lik bir alanın giriş kapısına dönüşmüştür. Bu yeni alt yapı sonucunda merkezlerini Nantes’e taşıyan şirketlerle ilde 10.000’den fazla istihdam sağlanması beklenmektedir.”⁶³

Hızlı tren, ticaret ve ekonomi merkezlerini diğer bölgelere yayarak genişletmektedir. Yukarıdaki örneklerden de görülebileceği gibi, hızlı tren büyük şehirlerin iş yoğunluğunun bir kısmının orta ölçekli şehirlere taşınmasına yardımcı olmaktadır. İki şehir arasındaki ulaşım süresinin kısılması, şehirlere yeni ofisler, oteller ve kongre salonu inşaatlarının başlamasına yol açarak kalkınmayı direkt olarak etkilemektedir. Ayrıca GSYH ve nüfus da yüksek hızlı trenden

⁶³ International Union of Railways : High Speed Train as a Tool of Regional Development

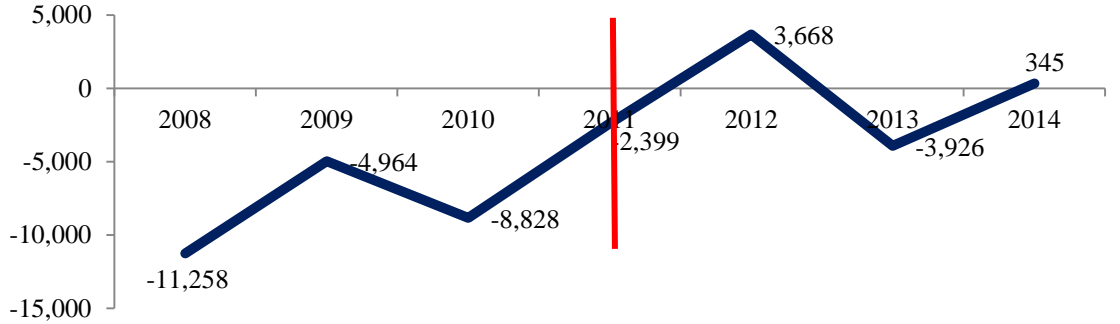
doğruca etkilenebilmektedir. Bütün bu gelişmelerin Edirne’de de görülüp görülmeyeceği, Edirne’nin hızlı tren faaliyete geçmeden önce geliştireceği stratejiler neticesinde belli olacaktır.

Edirne İçin Türkiye’den Bir Örnek: Ankara-Konya

Ankara-Konya Yüksek Hızlı Tren hattının temeli 8 Temmuz 2006’da atılmıştır. Bu hatta ilk sefer 17 Aralık 2010’da gerçekleştirilmiştir. Hattın yolculara tamamen açılması ise 23 Ağustos 2011 günü gerçekleşmiştir. Ankara-Konya hattı üzerindeki hızlı trenin devreye girmesinden kısa bir süre sonra gelen yoğun talep üzerine sefer sayıları hızlıca artırılmıştır. Şu anda Konya’dan Ankara’ya ve Ankara’dan Konya’ya günde 4 sefer Yüksek Hızlı Tren bulunmaktadır. Hızlı tren hem karayolundan daha konforlu ve güvenli olduğu hem de Ankara-Konya arası daha kısa sürede kat edebildiği için tercih edilmektedir. Bu olumlu yanlarının yanında, sefer ücreti de karayolu ile hemen hemen aynı ve diğer şehirler arası ulaşım araçları fiyatlarının altındadır.

Konya’nın bütün illerden gelen net göç değerleri, hızlı trenin geldiği 2010 yılından sonra büyük bir sıçrama ile artmıştır. 2009’dan 2014’e kadar Türkiye’de iller arası göç hareketleri incelendiğinde, Konya’nın 5 yıl içinde diğer illerden aldığı göç yüzde 21 oranında artarken sadece Ankara’dan aldığı göç yüzde 44 yükselmiştir. Konya’nın yalnızca Ankara’dan aldığı göç miktarının, bütün Türkiye’den aldığı göç miktarı artışından daha hızlı arttığı görülmektedir. Bu veri, Ankara’nın hem başkent hem de büyükşehir olmasından dolayı ekonomik ve sosyal açıdan fazla olanak sunmasına rağmen, Konya-Ankara arasında kısalan mesafenin Konya’yı insanların gözünde Ankara kadar çekici kılabilmiş olduğunu göstermektedir.

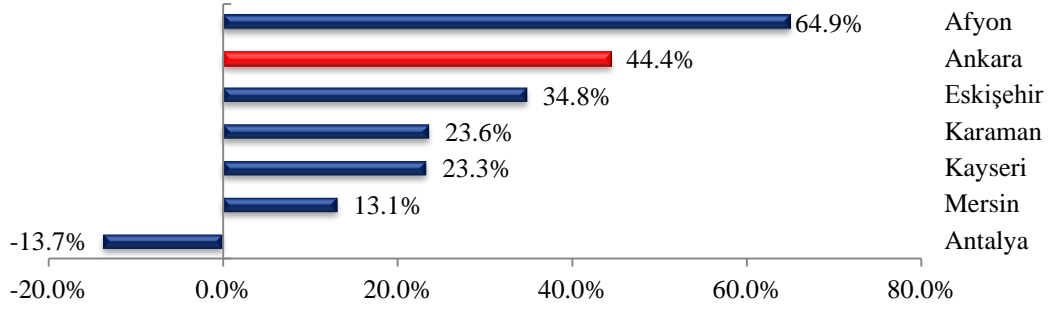
Şekil 59: Konya Net Göç, 2008-2014



Kaynak: TÜİK

Hızlı trenlerin iki şehri/bölgeyi aralarındaki mesafe süresini kısaltmak ve yolculuğu kolaylaştırmak suretiyle birbirine yaklaştırabilmesinin etkisi Konya ve Ankara’daki nüfus hareketlerinde görülmeye başlanmıştır. Yüksek Hızlı Tren geldikten sonra Konya ve Ankara arasındaki göç ilişkisi yükselmiştir. Konya’nın verdiği ve aldığı göç, yani şehir ve ülkenin geri kalanı arasındaki toplam mobilite 2009’dan itibaren yüzde 15 artmıştır. Öte yandan, Konya’nın sadece Ankara’dan aldığı göç ve Ankara’ya verdiği göç toplam halinde değerlendirildiğinde iki şehir arasındaki hareketliliğin beş sene içerisinde yüzde 39 arttığı gözlemlenmektedir. Bu durum, Ankara ve Konya arasındaki ekonomik ve sosyal ilişkilerin de son beş yılda arttığı anlamına gelmektedir.

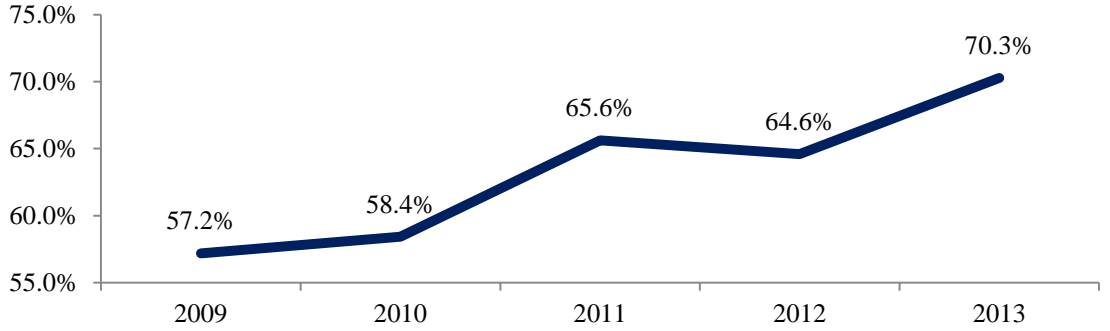
Şekil 60: Konya'nın Çevre İllerden Aldığı Göç Miktarının Yıllar İçinde Artışı, (%) 2009-2014



Kaynak: TÜİK, TEPAV Çalışmaları

2009 senesinden itibaren Türkiye'nin diğer illerinden Konya'ya göç edenlerin eğitim durumları yükselmektedir. 2009 senesinden 2013 senesine kadar Konya'nın bütün illerden aldığı göç eğitim durumuna göre incelenmiştir. Lise ve dengi, yüksekokul, yüksek lisans ve doktora mezunlarının bütün göç edenler arasındaki oranı 2009 senesinde yüzde 52,7 iken; aynı oran 2013 senesinde yüzde 70,3'e kadar yükselmiştir. Bu artışın tek sebebi Yüksek Hızlı Trenin şehre gelmesi olarak gösterilemez. Fakat yaratıcı sınıfın ve eğitim seviyesi yüksek insanların Konya'ya göç etmesi, kentin sosyo-ekonomik seviyesinin yükseldiğini gösterir. Bu artışa katkı sunan yatırımların en önemlilerinden biri Ankara-Konya Yüksek Hızlı Tren hattıdır.

Şekil 61: Konya'ya Göç Eden Kişilerin Eğitim Durumları, 2009-2013



Kaynak: TÜİK ve TEPAV Çalışmaları

Mevlana Kalkınma Ajansı (MEVKA)'nın yayınladığı Yüksek Hızlı Trenin Bölgesel Kalkınmaya Etkileri çalışmasında, hızlı tren devreye girdikten sonra diğer şehirler arası taşımacılık araçlarının günlük yolcu sayılarında düşme yaşandığı tespit edilmiştir. Bu da hızlı tren kullanımının ulaşımdaki payının büyük ölçüde arttığının göstergesidir. Raporun başında da belirtildiği gibi Türkiye'de en çok tercih edilen ulaşım şekli karayoludur. Konya'da da hızlı tren hattı faaliyete geçene kadar aynı durum gözlemlenmektedir. Yüksek Hızlı Trenden önce Konya'da yüzde 70 olan otobüs taşımacılığının ulaşımdaki payı, Yüksek Hızlı Tren devreye girdikten sonra yarı yarıya düşmüştür. Konya-Ankara arasında yolcu değişiminde artık en çok kullanılan ulaşım aracı yüzde 54 pay ile hızlı trendir ve bu payın daha da artması beklenmektedir.

Tablo 32: Konya-Ankara Arası Yolcu Piyasa Değişimi (günlük)

Ulaşım Aracı	Yolcu Sayısı	Pay %	Yolcu Sayısı	Pay %
	(YHT'den önce)		(YHT'den Sonra)	
Otobüs	4.616	70	2.500	35
Özel Araç	1.920	29	780	11
Havayolu	40	0,6	0	0
Hızlı Tren	0	0	3.800	54
Toplam	6.576	100	7.080	100

Kaynak: MEVKA

Yine Mevlana Kalkınma Ajansı (MEVKA) tarafından yapılan analizler sonucunda Konya’da hızlı tren kullanımını belirleyen faktörler iş, sağlık, eğitim ve turistik amaçlı seyahatler olarak sıralanmaktadır. Konya’nın başkent Ankara’ya yakın olan konumunun şehrin iş dünyasına katkıda bulunabilmesinin önemli koşullarından biri, iki il arasındaki mesafenin kısalmasından geçmektedir. Konya, Ankara’ya bir adım daha yaklaşması neticesinde çalışanların, sağlık turizmi için şehir değiştirenlerin, öğrencilerin ve diğer turistlerin uğradığı bir durak konumuna gelmiştir. İki il arasında artan trafiğin avantaja dönüştürülmesi, Konya’nın sektörlerini geliştirebilmesi ve cazibe merkezi haline gelebilmesi sayesinde mümkün olmuştur.

Edirne Hızlı Tren Etki Analizi

Hızlı trenin şehirlere olumlu etkisi genellikle erişilebilirlik üzerinden hissedilmektedir. Bir şehrin erişilebilirliği ve ulaşılabilirliği arttığında turizmin, eğitimin, nüfusa bağlı olarak üretimin, yaratıcı sınıfın ve istihdamının artması beklenmektedir. Fakat bununla birlikte Türkiye’de hızlı trenin, istasyonlarını oluşturan veya güzergâh üzerinde kalan illerin kalkınmalarına olan etkisi adına kesin bir şey söylemek henüz zordur. Daha önce de belirtildiği üzere, Türkiye’de 2015 yılına kadar sadece üç hızlı tren güzergahı aktiftir ve bu güzergahlar başkent Ankara’yı Konya’ya, Eskişehir’e ve metropol olan İstanbul’a bağlamaktadır. Hızlı trenlerin, bu illerin ekonomik ve sosyal kalkınmalarına olan etkisi günümüzde yavaş yavaş görülmeye başlansa da net etkilerin kendini göstermesi, insanların da hızlı trene alışıp daha sık kullanmaya başlamaları ile birlikte görülecektir.

Halkalı-Kapıkule hattının faaliyete geçmesiyle Edirne-İstanbul arasının 1 saate inmesi beklenmektedir. Seyahat süresinin bu denli azalması, iki şehrin birbirinin ekonomik ve sosyal etki alanına daha fazla girmesi anlamına gelmektedir. Cervero ve Murakami’nin araştırmalarına göre, kenarda kalan şehirler veya ülkenin en büyük şehrinin koridorunda bulunan orta veya küçük ölçekli şehirler, hızlı tren sayesinde yüksek bilgi yoğun sanayi faaliyetlerinden önemli miktarda faydalanabilmektedirler. Bahsedilen orta veya küçük ölçekli şehirlerin şehirlerarası

bağlantılardan faydalanarak yüksek büyüme trendleri yakalayabilmeleri için hızlı tren ile gelebilecek fırsatlara uygun politikalar geliştirmeleri gerekmektedir.⁶⁴

Metropollerin etki alanlarında bulunan görece küçük iller, metropollere yakın mesafelerde bulunmaları vesilesiyle daha hızlı gelişebilmektedirler. Örneğin, İzmir-Manisa arası özel araç ile 38 dakika, İstanbul-Kocaeli arası ise Anadolu Yakası'ndan 1 saat 7 dakika sürmektedir. Girişimci Bilgi Sistemi istatistiklerinden faydalanarak illerin 2013 senesinde iç ticaretteki payları incelendiğinde, İzmir'in alıcı olduğu 81 il içinde Manisa altıncı sırada; Manisa'nın alıcı olduğu 81 il içerisinde ise İzmir ikinci sırada bulunmaktadır. Aynı şekilde, Kocaeli'nin alıcı olduğu 81 il içerisinde İstanbul birinci sırada; İstanbul'un alıcı olduğu 81 il içerisinde Kocaeli ise ikinci sırada bulunmaktadır.⁶⁵ Bu demektir ki Manisa ve Kocaeli'nin gelişmesinde yanı başlarında en fazla 1 saatlik mesafedeki İzmir ve İstanbul ile olan ekonomik etkileşimlerinin oldukça önemli payı bulunmaktadır.

Hızlı tren ile Edirne-Anadolu bağlantısının yanı sıra Avrupa-İstanbul ve Avrupa-Ankara bağlantısının da süresi kısaltılmış ve niteliği artırılmış olacaktır. Bulgaristan- Türkiye arası tren yolculuğu konvansiyonel hat trenleri ile Plovdiv'den Edirne'ye 5 saat 46 dakika ve Edirne'den Plovdiv'e 6 saat 13 dakika sürmektedir. Türkiye ve Yunanistan arasında ise henüz direk bir demiryolu bulunmamaktadır. Edirne-İstanbul ve Edirne-Ankara arası yolculuk süresinin kısalması ile Bulgaristan-İstanbul ve Bulgaristan-Ankara yolculuk süreleri de kısaltılmış olacaktır. Şu an gündemde olmasa bile ileride Plovdiv-Edirne demiryolu hattında faaliyete geçmesi olası bir hızlı tren, iki ülke arasında ulaşımı kolaylaştırarak Edirne'yi ve Türkiye'yi Avrupa'ya bir adım daha yakınlaştıracaktır.

Şekil 62: Türkiye-Avrupa Demiryolu Bağlantıları



Kaynak: Rail Europe

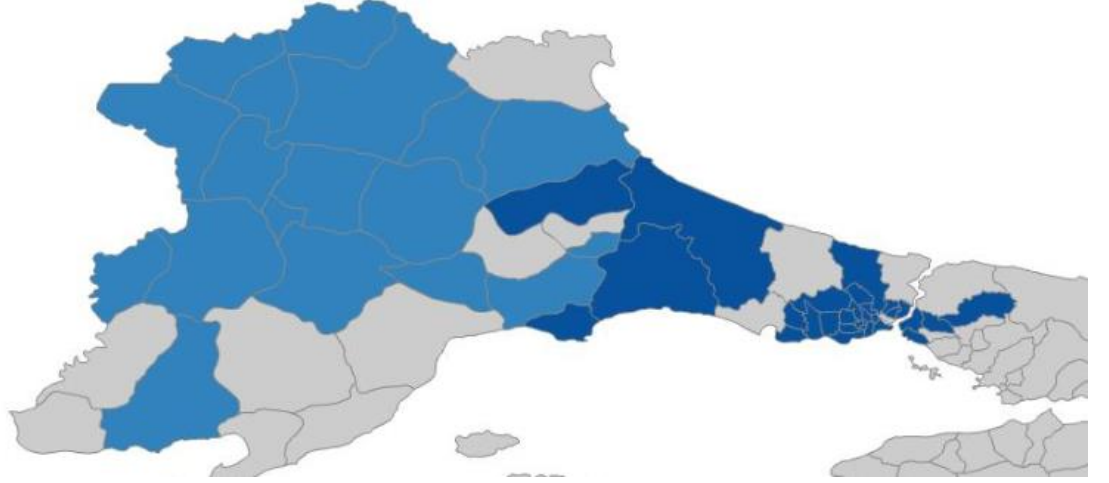
Halkalı-Kapıkule hızlı tren hattının faaliyete girmesi ile birlikte Edirne Merkez'den 90 dakika içerisinde ulaşılabilir olan ilçelerin sayısı 18'den 42'ye yükselmektedir. Özellikle büyükşehirlerde, 90 dakika, bir noktadan diğerine giderken aradan geçen maksimum süreyi

⁶⁴ Cervero R., Murakami J., *University of California Transportation Center, High-Speed Rail and Economic Development: Business Agglomerations and Policy Implications, UCTC-FR-2012-10*

⁶⁵ Şehirlerin kendi içlerinde olan alım satımları da hesaba katılmıştır.

ifade etmektedir. Hızlı trenin faaliyette olmadığı mevcut durumda Edirne'den 90 dakikada varılabilen ilçeler yukarıda ekonomik büyüklüklerine göre renklendirilmiştir. (bkz. Şekil 7) Açık mavi ile gösterilen ilçeler, hızlı tren yokken 90 dakika içinde varılabilen ilçelerdir. Hızlı trenin faaliyete geçmesi durumunda ise koyu lacivert ile boyanmış ilçelere Edirne Merkez'den 90 dakika içerisinde varılması mümkün olacaktır. İstanbul ve Edirne arasındaki bu erişim kolaylığı insanların yaşamlarına da yansımacaktır. İki şehir arasında seyahatin kolaylaşması hem turizmde, hem eğitimde hem de iş dünyasında iki ilin etkileşimlerini artıracaktır. Hızlı trenin sektörler üzerindeki etkisi bir sonraki bölümde incelenecektir.

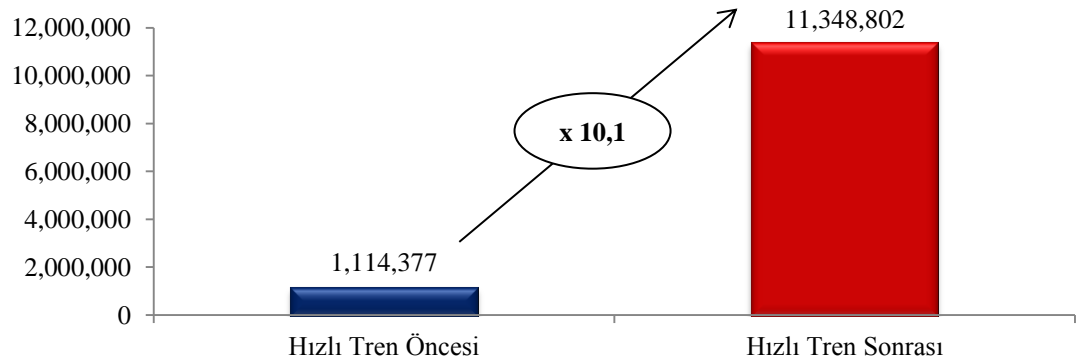
Şekil 63: Hızlı Tren öncesinde ve sonrasında Edirne'den 90 dakika içerisinde erişilebilen ilçeler



Kaynak: KGM/TÜİK/TEPAV Hesaplamaları

Hızlı trenin faaliyete geçmesi ile birlikte Edirne'den 90 dakikada ulaşılabilir nüfus 10 katına çıkmaktadır. Edirne Merkez'den 90 dakika içinde varılabilen ilçelerin toplam nüfusu mevcut durumda 1.114.377'dir. Hızlı trenin faaliyete geçmesi durumunda Edirne Merkez'den 90 dakika içinde ulaşımı mümkün olan nüfus sayısı 11.348.802'ye yükselmektedir. 90 dakikalık mesafede 11 milyon kişinin bulunacak olması, Edirne'deki bütün sektörler için önemli bir fırsattır. Hızlı tren sayesinde metropol olan İstanbul'dan Edirne'ye ulaşmak, İstanbul'dan İstanbul'un uzak bir ilçesine ulaşmak ile eşdeğer hale gelmektedir. Bu nedenle Edirne'nin hızlı trenle birlikte etki çemberinin genişlemesi, İstanbul'daki yüksek nüfustan da faydalanılabilmesini beraberinde getirmektedir.

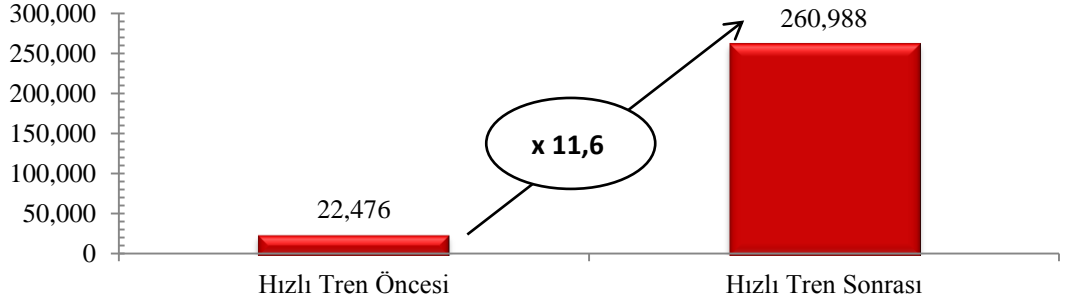
Şekil 64: Hızlı Tren Öncesinde ve Sonrasında Edirne Merkez'den 90 Dakika İçerisinde Erişilebilen Nüfus



Kaynak: KGM/TÜİK/TEPAV Hesaplamaları

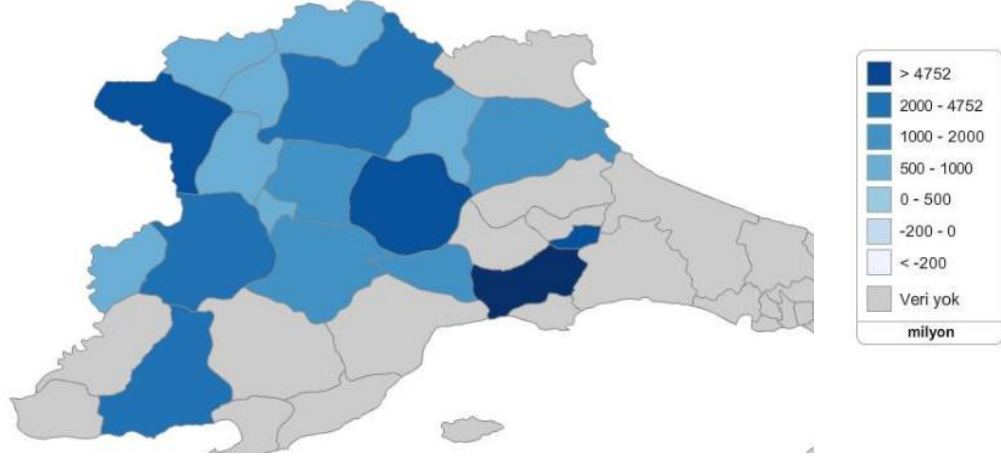
Hızlı trenin faaliyete geçmesi ile birlikte Edirne'ye 90 dakika uzaklıktaki alanın ekonomik büyüklüğü 11,5 katına çıkmaktadır.⁶⁶ Hızlı trenin faaliyete geçmesi durumunda, daha önce 90 dakika içerisinde ulaşımın mümkün olmadığı İstanbul'un birçok ilçesi ulaşılabilir hale gelerek Edirne'nin etkileşim alanına girebilmektedir. Hızlı trenden önce 90 dakikalık mesafedeki ekonomik büyüklük 22 milyar TL iken yüksek hızlı tren ile birlikte 260 milyar TL'ye çıkmaktadır. Bu rakam Edirne için ulaşılabilir mesafede bulunan zenginlik anlamına gelmektedir. Hızlı tren sayesinde İstanbul'un etki alanına girerek metropollere daha da yaklaşmak, Edirne için büyük bir avantajdır.

Şekil 65: Hızlı Tren Öncesinde ve Sonrasında Edirne Merkez'den 90 Dakika İçerisinde Erişilebilen Ekonomik Büyüklük (Milyon TL)



Kaynak: KGM/TÜİK/TEPAV Hesaplamaları

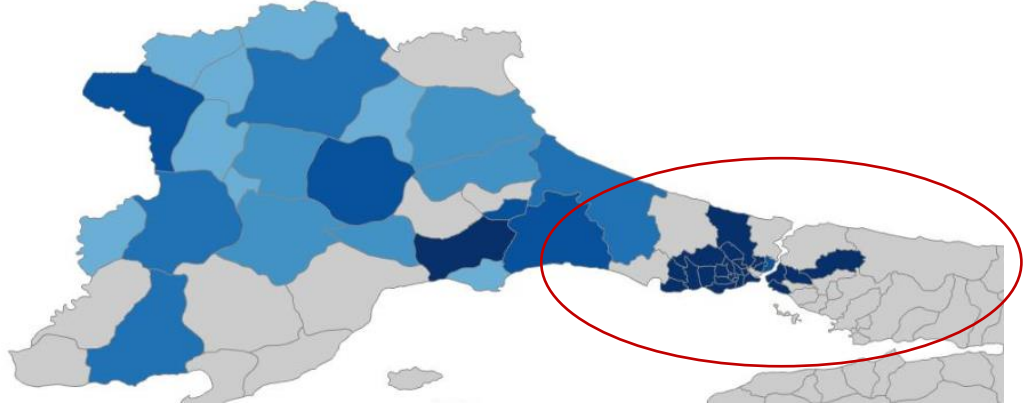
Şekil 66: Hızlı Tren Öncesinde Edirne Merkez'in 90 Dakika Uzağındaki İlçelerin Ekonomik Büyüklükleri



Kaynak: KGM/TÜİK/TEPAV Hesaplamaları

⁶⁶ Ekonomik Büyüklük ölçümlerinde NUTS2 düzeyinde GSKD verileri kullanılmıştır. Halkalı Kapıkule Hızlı Treni için duraklar henüz belli olmadığından Tekirdağ-Çorlu ve Kırklareli-Lüleburgaz olası durak noktaları olarak alınmıştır.

Şekil 67: Hızlı Tren Sonrasında Edirne Merkez'in 90 Dakika Uzağındaki İlçelerin Ekonomik Büyüklükleri



Kaynak: KGM/TÜİK/TEPAV Hesaplamaları

Edirne Hızlı Trene Hazır mı?

Edirne'de havalimanının henüz planlanma aşamasında olması ve 2013 itibariyle ara verilen demiryolu seferleri ile birlikte ulaşımda yalnızca karayolunun kullanılması nedeniyle, yeni açılacak olan hızlı tren ulaşımına talebin yüksek olması beklenmektedir. Edirne, İstanbul gibi büyük ama sıkışmış üretim merkezlerine yan sanayi ve bakım onarım açısından destek olabilecek, bunun yanında trafik, gürültü ve kirlilik düşünüldüğünde İstanbul'dan daha kaliteli bir yaşam sunabilecek bir şehirdir. Fakat mevcut durumda Edirne'de ne havaalanı ne de hızlı tren bulunmaktadır. Şehre tek direkt ulaşım şekli özel araç veya otobüs ile olabilmektedir. Sirkeci'den kalkıp Edirne'ye varan ve günde tek sefer gerçekleştiren tren ise 2013 yılından itibaren servis dışıdır. Bu durum, çok yakın olmalarına rağmen Edirne ve Trakya'nın geri kalanı arasında bir kopukluk oluşturmaktadır. Edirne'nin özellikle Türkiye'nin en önemli ekonomik ve ticaret merkezi İstanbul'un dibinde olmasının önemli avantajları ulaşım sorunu nedeniyle gün yüzüne çıkamamaktadır.

Tablo 33: Edirne-İstanbul Arası Ulaşım Çeşitleri, Süreleri ve Fiyatları, 2015⁶⁷

	Süre	Fiyat
Özel Araç	2 saat 23 dakika	100 TL-140TL
Taksi	2 saat 23 dakika	410 TL-480TL
Sirkeci Edirne Treni (Servis dışı)	4 saat 34 dakika	19-20 TL
Otobüs	4 saat 50 dakika	29-33TL

Kaynak: TEPAV Derlemeleri

⁶⁷ Süre hesaplamalarında TCDD, otobüs firmaları ortalama seyahat süreleri ve Google Maps mesafe ölçümleri kullanılmıştır.

İstanbul, Ankara, Eskişehir, Konya, Kocaeli ve Antalya gibi yüksek nüfuslu şehirlere erişiminin artması, Edirne ve çevresinin bölgesel gelişimleri için büyük bir potansiyel oluşturmaktadır. 2014 yılı verilerine göre 400 bin olan Edirne nüfusunun 2023'e kadar 415 bine yükselmesi beklenmektedir. Edirne'nin hızlı tren hatlarının tamamlanması ile İstanbul üzerinden bağlanabileceği şehirlerin nüfusunun 2023'e kadar ortalama yüzde 23 oranında yükselmesi öngörülmektedir.

Tablo 34: Planlanan Hızlı Trenlerin Faaliyete Geçmesi Sonucu Edirne'den İstanbul Üzerinden Bağlanılabilecek Bazı İllerin Nüfus Tahminleri

	2010	2014	2018	2023	2010-2023 Artış
Edirne	390.428	400.280	409.787	415.873	%6,5
İstanbul	13.050.933	14.377.018	15.361.136	16.568.500	%26,9
Kocaeli	1.573.424	1.722.795	1.828.611	1.983.591	%26,0
Ankara	4.686.009	5.150.072	5.500.577	5.927.209	%26,3
Eskişehir	768.363	812.320	857.005	908.347	%18,2
Konya	2.004.743	2.108.808	2.127.252	2.175.214	%8,5
Antalya	1.960.779	2.222.562	2.387.054	2.626.299	%33,9

Kaynak: TÜİK, Yıllara Göre İl Nüfusları ve Nüfus Projeksiyonları, 2013-2023

Trakya Bölgesi'ni bir ucundan diğerine bağlayacak olan hızlı tren, Edirne'de nüfusa kayıtlı olan ama Edirne'de yaşamayan insanlara memleket ziyaretleri konusunda olanak sağlayacaktır. TÜİK Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi'ne göre, 2014 senesi için Edirne'de nüfusa kayıtlı olup diğer illerde ikamet eden nüfus incelendiğinde, Kırklareli 10.292 kişiyle üçüncü, Tekirdağ 40.311 kişiyle ikinci ve İstanbul 109.911 kişi ile birinci gelmektedir. Edirne'de nüfusa kayıtlı olmasına rağmen başka illerde ikamet edenlerin sayısı 2014 senesinde toplamda 208.111 kişidir. Bu 208 bin kişinin yüzde 77,1'i İstanbul, Kırklareli ve Tekirdağ'da ikamet etmektedir. Bu durum nüfus aidiyetleri nedeniyle Edirne'ye seyahat etme potansiyeli yüksek olan 208 bin kişinin yarısından fazlasının seyahatlerini hızlı trenle gerçekleştirme ihtimallerinin yüksek olduğunu göstermektedir.

2017 senesinde tamamlanması beklenen Kapıkule-Halkalı hızlı tren hattı, Edirne'nin ekonomik ve sosyal düzeninde değişikliklere yol açarak ilin gelişme eksenlerini etkileyecektir. Hızlı tren hattının faaliyete geçmesinin sadece olumlu tarafları yoktur. Eğer Edirne, hızlı trenin açacağı yeni döneme gerekli gelişmeleri göstermeden ve hazırlıksız başlarsa hızlı trenin şehre yararlarının yanında kimi sektörlerce hissedilebilecek zararlarının da olması mümkün görünmektedir. Bu nedenle hızlı tren Edirne ile İstanbul arasını 1 saate indirmeden önce Edirne'nin hazırlıklı olması gereken alanlar bulunmaktadır. Hızlı tren, açıktır ki yaşam kalitesini, alakalı kimi işkollarını, mekânsal gelişme ve turizmi, yerel ekonomi ve esnaf kesimini ve de üniversitenin geleceğini etkileyecektir. Bu nedenle bahsi geçen alanlarda hızlı trenin faaliyete geçmesi neticesinde ortaya çıkabilecek olası değişimler ve bu değişimlerin etkilerinin tartışılması önem arz etmektedir.

▪ Yaşam Kalitesi

Yüksek Hızlı Trenin faaliyete geçmesi sonrasında görülen Ankara ile Konya arasındaki sosyal ve ekonomik ilişki artışı, Edirne ile İstanbul arasında da beklenmektedir. Hızlı trenin Edirne ile İstanbul arasındaki mesafeyi yaklaşık olarak 1 saatte kadar indirebileceği öngörülmektedir. Bu, İstanbul, Ankara, İzmir gibi büyük şehirlerde, şehir içinde bir yerden bir yere giderken bile karşılaşılabilen bir süredir. Bu nedenle iki şehir arasında eğitim, iş veya turistik sebepler neticesinde hareketliliğin yükselmesi beklenmektedir. Fakat bu hareketlilik artışının Edirne'deki yaşam kalitesini ne yönde etkileyeceği, Edirne'deki hızlı trene hazırlık sürecinde görülen gelişmelere bağlıdır.

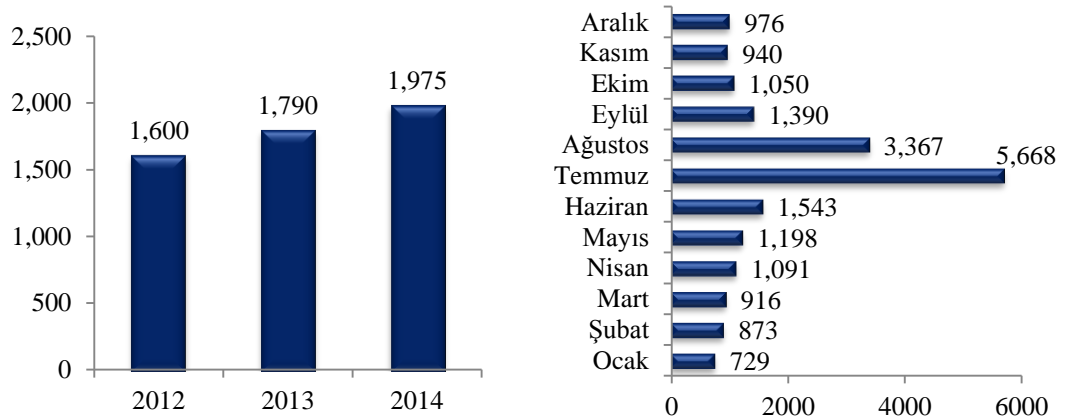
Kapıkule, Pazarkule, Hamzabeyli, Dereköy ve İpsala gümrük kapılarından her yıl binlerce özel araç şehre girerek şehir trafiğine katılmaktadır. Sadece 2012 yılından 2014 yılına Edirne'de bulunan sınır kapılarından Türkiye'ye giren araç sayısı yüzde 23,4 oranında yükselmiştir. Gelen yolcuların bir kısmı Edirne'ye, bir kısmı da diğer illere iş ya da akraba ziyareti için veya turistik sebeplerle gelmektedirler. Sınır kapısından gelen yolcu araçları Edirne'de kalmadan geçip gitseler bile yüksek oranda yapay bir trafik oluşturmaktadırlar. Gümrük verilerinden alınan hesaplamalara göre Trakya'da araç trafiği her sene artmaktadır ve sadece 2013'ten 2014'e yaklaşık yüzde 8 oranında artmıştır.⁶⁸ Hızlı trenin faaliyete geçmesi ile birlikte özel araçları ile ülke değiştirmeyi tercih eden yolcuların bir bölümü hızlı tren ile seyahat edeceğinden şehirdeki trafiğin de azalması beklenmektedir.

Tablo 35: Kapıkule'den Giriş Çıkış Yapan Yolcu Sayısı, 2012-2013-2014

	Giriş	Çıkış	Toplam
2012	3.790	3.740	7.530
2013	4.160	4.120	8.280
2014	4.550	4.490	9.040

Kaynak: <http://trakya.gtb.gov.tr>

Şekil 68: Edirne Sınır Kapılarından Yıllık ve Aylık Yolcu Aracı Giriş Sayıları, (Bin) 2014



Kaynak: <http://trakya.gtb.gov.tr>

⁶⁸ Trakya Gümrük ve Ticaret Bölge Müdürlüğü

▪ Sektörel Stratejiler

Yıllar geçtikçe İstanbul'da yaşamının getirdiği sosyal maliyetler, trafik, ekonomik kısıtlar, güvenlik vb. kaygılar, Edirne gibi yaşam kalitesi yüksek ve kalabalık olmayan şehirlere yerleşme konusunda bir yönelim oluşturmaktadır. Edirne-İstanbul arasında inşa edilecek yeni hızlı tren hattı, aynı Konya'da olduğu gibi, insanların Edirne'de ikamet edip İstanbul'da çalışmalarını mümkün kılacaktır. Bununla birlikte İstanbul'daki iş yerlerinin, maliyet ve trafik sebebiyle, şehir dışından davetlilerin katılacağı konaklamalı toplantılarını, büyük konferanslarını veya eğitimlerini gerçekleştirmek için Edirne'yi tercih etmeleri mümkündür. Edirne hem İstanbul'a yakınlığı sayesinde gününbirlik gidiş gelişlerin sorun yaratmaması hem de İstanbul'un gürültüsünden, trafiğinden ve yoğunluğundan uzak olması nedeniyle iş dünyasında tercih edilebilir konuma gelebilir. Bu durumun gerçekleşmesi için Edirne'de İstanbul'daki iş dünyasını cezbedecek oteller ile restoran ve konferans salonlarının açılması gerekmektedir.

İstanbul'a yakın olmak, Edirne'deki rekabeti ve girişimciliği de etkileyecektir. Önceden İstanbul'da yaşayan ama Edirne-İstanbul arası mesafenin 1 saate düşmesi sebebiyle Edirne'de ikamet etmeyi tercih eden insanların yanında bir de İstanbul'daki sektörlerin Edirne'den dış kaynak kullanımı ihtiyacı nedeniyle eleman, makine, hammadde gibi girdi talep etmeleri, hızlı trenin faaliyete girmesi ile beklenen bir sonuçtur. Bu durum, Edirne'de yeni istihdam kapılarının açılmasını da beraberinde getirecektir. Sadece hızlı tren bünyesinde çalışacak kişi sayısı düşünüldüğünde bile bu yeni teknolojinin şehre önemli istihdam olanakları sağlayacağı öngörülebilir.

▪ Mekânsal Gelişme ve Turizm

Hızlı trenin faaliyete geçmesi ile birlikte yaklaşık 1 saate düşen Edirne-İstanbul arası mesafe, turistler için gününbirlik ziyaretler açısından cezbedici olacaktır. Edirne'deki turizm ve belediye belgeli tesislere her sene ortalama 250.000 turist gelmektedir. Edirne, sahip olduğu tarihi ve mimari eserler ile kent dokusu düşünüldüğünde önemli bir turizm merkezidir. Edirne'yi ziyaret etmenin kolaylıklarından biri de Türkiye'nin özellikle yabancı turistler için en cazibeli kenti İstanbul'a oldukça yakın olan konumudur. Aşağıdaki tablodan görülebileceği gibi İstanbul'un belediye ve turizm belgeli tesislerinde her sene 8,5 milyon yerli ve yabancı turist konaklamaktadır. İstanbul'u turistik amaçlarla ziyarete gelen yerli ve yabancı turistler için Edirne gününbirlik ziyaret edilecek bir şehir olabilir. Ankara-Beypazarı, İstanbul-Şile-Ağva, İzmir-Selçuk-Efes arasındaki ilişkilerin İstanbul-Edirne arasında da gelişmesi mümkün görünmektedir.

Tablo 36: Edirne Turizm ve Belediye Belgeli Tesislere Geliş Sayısı, Yerli-Yabancı Toplam, 2010-2013

	Edirne	İstanbul
2010	247.447	8.283.647
2011	294.101	8.623.541
2012	266.221	8.926.096
2013	268.293	9.020.721
2014	322.320	9.584.339

Kaynak: TÜİK

Edirne, İstanbul ve Bursa için planlanan hızlı trenlerin faaliyete geçmesi ile Türkiye’de eski Osmanlı başkentlerinden oluşan yeni bir turizm koridoru meydana gelmesi mümkündür. Hem yurt içinden hem de yurt dışından gelen ziyaretçiler, Osmanlı İmparatorluğu’nun eski başkenti olan Edirne’yi ulaşımı kolaylaştıran hızlı tren sayesinde daha rahat ziyaret edebilme olanağına kavuşacaklardır. Haseki Hürrem Hamamı, Sultanahmet Camii, Topkapı Sarayı gibi Osmanlı İmparatorluğu’nun başkent mirasları ile Ayasofya Müzesi, Yerebatan Sarnıcı, Aya İrini gibi tarihi değerler çoğunlukla Avrupa Yakası’nda bulunduğu için İstanbul’a tarih turizmi amaçlı gelen turistlerin vakitlerinin büyük bir kısmı Avrupa Yakası’nda geçmektedir. Edirne, İstanbul ve Bursa için planlanan hızlı trenler sayesinde eski Osmanlı başkentleri arasındaki mesafe azalacaktır. Bu durumun turistlere tek bir ziyaret içerisinde bütün eski Osmanlı başkentlerini gezebilme imkânı sunması beklenmektedir. İstanbul’dan Ankara’ya ve Ankara’dan da Konya’ya Yüksek Hızlı Tren ile ulaşım da mümkün olduğundan, bu eski Osmanlı başkentleri koridoruna Anadolu Selçukluları ve Karamanoğulları’nın başkenti Konya ile Türkiye Cumhuriyeti başkenti Ankara da eklenebilir. Bu sayede beş başkentten oluşan bir turizm koridoru geliştirilebilir.

Turizm de diğer başlıklar gibi hızlı tren faaliyete girdiği anda direkt olarak kalkınacak sektörler arasında görülebilir. Fakat bu kalkınma tamamen Edirne’nin hızlı trene hazır olup olmamasıyla alakalıdır. Hızlı tren Edirne’yi ulaşımı kolay turistik bir merkez haline getirebileceği gibi İstanbul’dan gününbirlik ziyaret edilebilen bir noktaya da çekebilir. Edirne’nin gününbirlik ziyaret edilebileceği algısından öncelikle konaklama tesisleri olumsuz etkilenecektir. Edirne’nin gününbirlik bir ziyaret noktası olarak kalmaması için şehre turist olarak gelindiğinde yapılacak aktivite ve gezilecek yer sayısının yüksek olması gerekmektedir. Bu noktada doğru tanıtım ve reklam ile birlikte Edirne’deki turizm olanaklarını geliştirecek yatırımlara ihtiyaç vardır. Ancak bu sayede İstanbul’u ziyarete gelen bir turist yakın mesafe vesilesiyle Edirne’ye gelip bir veya iki gece geçirmeye ikna edilebilir.

Edirne-İstanbul hızlı tren hattının faaliyete geçmesi, sadece Edirne turizmine değil Türkiye turizmine de katkıda bulunacaktır. Batı Akdeniz Kalkınma Ajansı’nın yayımladığı Konya-Antalya Hızlı Tren Hattı Etki Analizi çalışmasına göre,

- “Türkiye için de önemli Antalya turizmcisinin Avrupalı müşteriyi getirebilmek için havayolu dışında alternatifi yoktur. Hâlbuki Antalya’nın turizm sektöründeki rakipleri İspanya ve Fransa’nın, turistleri karayolu ve demiryolu ile İtalya, Sırbistan ve Yunanistan kıyılarına ulaştırma alternatifleri mevcuttur. Bu açıdan bakıldığında Edirne-Konya arasında yapılmakta olan hızlı demiryolu projesi ve onun uzantısı olacak Konya-Antalya hattı, Akdeniz’e Avrupa’dan ve Marmara’dan alternatif ulaşım sağlaması sebebiyle çok önemli bir dezavantajı telafi edecektir.”⁶⁹

▪ Yerel Ekonomi, İşkolları ve Esnaflar

Halkalı-Kapıkule hızlı treninin faaliyete geçecek olmasının en önemli etkileri yerel ekonomi ve esnaflar üzerinde görülecektir. Hızlı trenin faaliyete girmesi ile birlikte İstanbul ve Edirne arasındaki hareketlilik artacağı için, Nantes örneğinde de görüldüğü gibi, şehre açılan kafe, restoran, sinema, tiyatro, gençlik merkezi gibi mekânların sayısında artış olması mümkündür. Bunlar hem Edirne’deki günlük hayatı güzelleştirecek hem de kentsel yaşamı

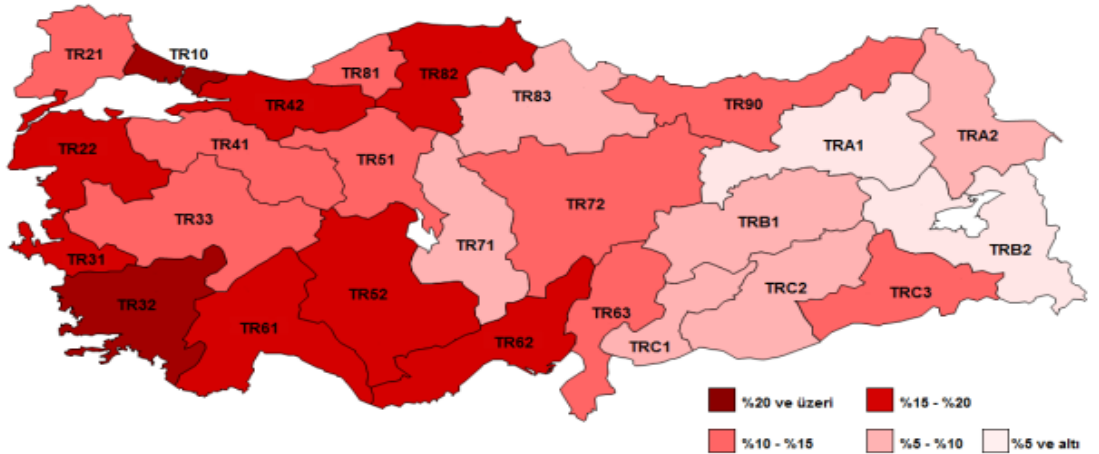
⁶⁹ Batı Akdeniz Kalkınma Ajansı- Antalya-Konya Hızlı Tren Hattı Etki Analizi

doğrudan etkileyecek yatırımlardır. Dolayısıyla bu yatırımlar Edirne'nin daha yaşanabilir bir şehir olmasına hizmet eder ve bunu yaparken de şehrin yerel ekonomisini canlandırır. Şehrin merkezini çekici kılacak yatırımlar Edirne'de ikamet edenler için yeni istihdam kapısı oluşturmakla birlikte farklı iş kollarının oluşmasına da katkı sunacaktır. Eskişehir'de Odunpazarı Evleri'nin restorasyonu bu konuda önemli bir örnektir. Odunpazarı Evleri'nin yenilenmesi ve bu civarın resim, cam, el sanatları gibi aktivitelerin sergilendiği ve pazarlandığı bir merkeze dönüştürülmesi, Eskişehir'de ikamet eden birçok insan için iş olanağı oluşturmuştur.

Hızlı tren sonrası Edirne'de turizm sektöründe beklenen gelişmeye şehrin esnafı da hazırlıklı olmalıdır. Özellikle tarihi çarşı esnafı ve diğer esnaflar için verimli bir yönetim şekline ihtiyaç bulunmaktadır. (bkz. Turizm Bilgi Notu, Çarşı Yönetim Sistemi) Edirne esnafının İstanbul'a gelen turisti cezbedecek kalitede ürünler pazarlaması gerekmektedir. Mevcut durumda Arasta, Bedesten ve Alipaşa çarşılarında devam ettirilen düzen, fason ürünlerin ve aynı çeşit tezgâhların sergilenmesi nedeniyle turistleri etkileyebilecek kapasitede değildir.

Hızlı trenin yerel ekonomiye bir etkisinin de arsa ve konut bedeli ile kiralar üzerinden olması beklenmektedir. Örneğin, Ankara-İstanbul hızlı tren hattının İstanbul'daki durağı Pendik'tedir. Hurriyetemlak.com Emlak Endeksi'ne göre, Pendik'te satılık konut fiyatlarındaki yıllık artış oranı, hızlı trenin faaliyete geçmesi ile birlikte yüzde 26'ya ulaşmıştır. Halkalı-Kapıkule hızlı tren hattının iki ayağından biri olan İstanbul'da yatırıma uygun alanlar tükenme noktasındadır. Bu doygunluk sebebiyle, hızlı trenin faaliyete geçmesi sonrası yerli ve yabancı yatırımcının Edirne'yi daha fazla tercih etmeye başlaması beklenmektedir. Edirne'nin de hızlı tren ve yakın zamanda açılması beklenen havaalanı ile birlikte değer kazanması olasıdır. Trakya'daki kira artışı, çevresindeki İstanbul ve Güney Marmara illerine göre daha yavaştır. Fakat hızlı trenin bu gidişatı değiştirmesi beklenmektedir.

Şekil 69: Türkiye Konut Fiyat Endeksi ve Bölgesel Gelişmeler, Yıllık Değişim, Mayıs 2015



Kaynak: TCMB

▪ Üniversite

Hızlı tren, Edirne’de yaşayan fakat İstanbul’da öğrenim görmek isteyen öğrenciler için çok büyük bir olanaktır. Edirne’de Trakya Üniversitesi, İstanbul’da ise devlet vakıf ve vakıf meslek yüksekokulu olmak üzere 58 tane üniversite bulunmaktadır. Tekirdağ’da Namık Kemal Üniversitesi, Kırklareli’nde Kırklareli Üniversitesi olsa da bu iki üniversite de eğitim seviyesi bakımından Trakya Üniversitesi’nden daha iyi bir durumda değildir. Bu nedenle eğitim olanaklarının oldukça çeşitli olduğu ve sadece 1 saat uzaklıkta olacak olan İstanbul, Edirne’de yaşayıp İstanbul’da okumak isteyen genç nüfus için büyük bir fırsattır. Edirne hem İstanbul’a yakın olması hem de daha ucuz ve güvenli olması bakımından öğrencilerin tercih edebileceği bir şehirdir. Öğrencilerin ve öğretim görevlilerinin mesafenin kısalması nedeniyle Edirne’ye daha çok gelip gitmelerinin veya Edirne’de yaşamaya başlamalarının, eğitim sektörüne bağlı olarak ekonomik canlılık getirecek dallar oluşturması beklenmektedir. Yurt inşası, lokanta, sinema, gençlik merkezleri, spor salonları, tiyatro sahneleri gibi sosyal aktivitelere ortam hazırlayacak yeniliklerin hızlı trenin faaliyete geçmesiyle hızlanması mümkündür.

Tablo 37: Yüksek Öğretimde Toplam Öğretim Elemanı ve Okuyan Öğrenci Sayısı, Edirne-İstanbul, 2014

	Toplam öğretim elemanı	Okuyan
İstanbul	28.206	537.936
Edirne	1.638	35.754

Kaynak: TÜİK

Sonuç ve Öneriler

Edirne ile İstanbul arasındaki özel araçla iki buçuk üç saat arasında alınabilmesi, Edirne'nin, Trakya'nın bir parçası olmasına rağmen, Trakya'nın diğer illerine ve İstanbul'a uzak kalmasına sebep olmaktadır. Edirne ve İstanbul arasındaki sosyal ve ekonomik etkileşimin artması ve çeşitlenmesi oldukça önemlidir. Edirne hızlı trenin bulunmadığı mevcut durumda havayolu ulaşımının da olmamasının etkisiyle diğer Trakya illerinden ve İstanbul'dan uzak düşmektedir. Bu durum çok yakın olmalarına rağmen Edirne'nin İstanbul'un kaynaklarından faydalanamamasına yol açmaktadır. İstanbul'a erişim, Edirne için özellikle ekonomik açıdan oldukça önemlidir. Diğer bir taraftan Edirne gibi turizm ve tarım sektörlerinde ileri gelen bir kente bağlanmak İstanbul için de faydalı olacaktır.

Halkalı-Kapıkule ile Trakya'dan başlayan ağın İstanbul ve Ankara üzerinden diğer bütün illere bağlanabilmesi, Türkiye'nin topyekûn kalkınması açısından da önemlidir. Edirne, coğrafi konumu sebebiyle Türkiye'nin geri kalan illerine uzakta kalmaktadır. Hâlbuki hem Yunanistan'a hem de Bulgaristan'a açılan sınır kapılarının Edirne'de olması, ili oldukça stratejik bir konuma sokmaktadır. Şehrin bu Avrupa'nın hemen yanı başında bulunan konumundan bütün ülkenin faydalanabilmesi için Edirne'nin İstanbul'a yaklaşması gerekmektedir. Hızlı trenin gelmesi ile 1 saate düşecek olan iki il arasındaki mesafe, hem Edirne'nin ülkenin geri kalanı ve metropollerini ile olan etkileşimi hem de ülkenin Avrupa ile olan etkileşimi açısından önemlidir.

Türkiye'de ve dünyada mevcut durumda faaliyette olan hızlı trenlerin illere ve çevrelerine etkileri düşünüldüğünde, Halkalı-Kapıkule hızlı tren hattı Edirne'nin sosyal ve ekonomik gelişmesine katkı sunacaktır. Edirne Hızlı Tren Etki Analizi Raporu'nda hem dünyadan hem de Türkiye'den hızlı trenin sosyal ve ekonomik kalkınmaya katkılarını gösteren örnekler araştırılmıştır. Hızlı tren istasyonlarının şehre gelmesi, şehrin ulaşılabilirliğinin artması demektir. Hızlı tren vesilesiyle zaman içinde inşa edilen ofis, pansiyon, otel, restoran, toplantı salonu gibi binalar şehrin Gayri Safi Milli Hasılası'na da katkı yapacaktır.

Halkalı-Kapıkule hızlı treninin güzergâh üzerindeki durak noktaları stratejik olarak belirlenmeli ve bölgedeki etkileşimin artırılmasına hizmet etmelidir. Hızlı trenlerin iki güzergâh arasındaki durak sayıları konvansiyonel hat trenlerine göre daha az olmaktadır. Bunun sebebi iki şehir arasındaki mesafeyi kat etme süresini kısaltmaktır. Edirne-İstanbul arası 1 saatlik bir yolculukta 2 veya 3 durak belirlenmesi muhtemeldir. Bu durakların nerelerde olacağının belirlenmesi nüfus ve sanayi de gözetilerek yapılmalıdır. Ayrıca hızlı trenlerin tam olarak işlevsel olabilmeleri açısından şehrin içinde de tamamlayıcı ulaşım ağları olmalıdır. Hızlı tren ancak bu durumda şehir içi trafiğini rahatlatılabilir.

Ek 1 Türkiye’de Mevcut ve Planlanan Hızlı Tren Hatları

Türkiye’deki bütün hızlı tren hatlarının listesi, 2015 (yeni açıklananlar dâhil olmak üzere)

1. Ankara-İstanbul Yüksek Hızlı Tren
2. Polatlı-Konya Yüksek Hızlı Tren
3. Osmaniye-Bursa-Bandırma Hızlı Tren
4. Ankara-Sivas Yüksek Hızlı Tren
5. Yenice-Afyon-İzmir Yüksek Hızlı Tren
6. Sivas-Erzincan Hızlı Tren
7. Konya-Karaman Hızlı Tren
8. Halkalı-Kapıkule Hızlı Tren
9. Köşeköy-Halkalı Hızlı Tren
10. Sincan-Köşeköy Yüksek Hızlı Tren
11. Bursa-Balıkesir-Çandarlı Hızlı Tren
12. Selçuk-Denizli Hızlı Tren
13. Eskişehir-Burdur-Antalya Hızlı Tren
14. Delice-Çorum-Samsun-Fatsa Hızlı Tren
15. Yerköy-Kayseri Hızlı Tren
16. Antalya-Konya-Nevşehir-Kayseri Hızlı Tren
17. Sivas-Malatya-Diyarbakır-Mardin Hızlı Tren
18. Erzincan-Trabzon Hızlı Tren
19. Erzincan-Kars Hızlı Tren
20. Karaman-Mersin-Gaziantep-Habur Hızlı Tren⁷⁰

⁷⁰ T.C. Ulaştırma Bakanlığı, Hedef 2023 10. Ulaştırma Şurası, Şura Özeti, İstanbul, 2009, s. 223.

Şekil 70: TCDD 2035 Hedefleri



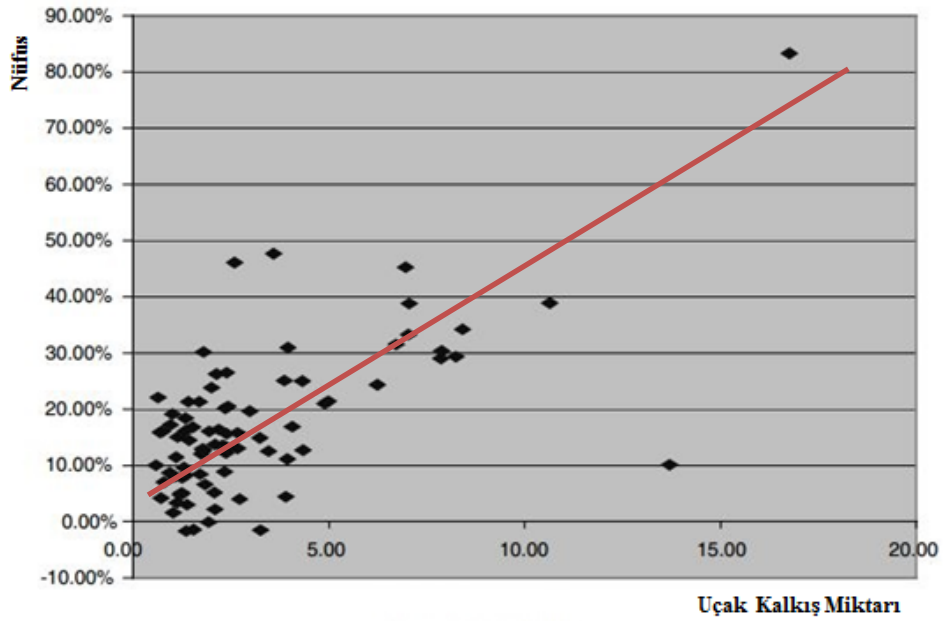
Kaynak: TCDD

EK 2 Edirne'ye Havalimanı Projesi

Ulaştırma Bakanlığı'nın açıklaması doğrultusunda Edirne'ye yeni bir havalimanı projesinin planlanmakta olduğu bilinmektedir. Havalimanı etki analizi bu çalışmanın konusu olmamakla birlikte ulaşım üst başlığı çerçevesinde yeni havalimanının Edirne'ye etkileri tanımlanabilir.

Real Estate Economics tarafından yapılan bir çalışma, havaalanından uçak kalkış miktarı ile bir bölgedeki nüfus arasında pozitif bir ilişki bulmuştur.⁷¹ Aynı çalışmada uçak trafiğinin artmasının ekonomik büyüme ve istihdama da olumlu etkileri olduğu gösterilmektedir.

Şekil 71: Kişi Başına Uçak Kalkış Miktarı, 1990 ve Nüfus Büyüme Hızı, 1990-2000



Edirne, İstanbul'a 237 km uzaklıktadır ve özel araçla bu yol 2 saat 45 dk. civarında kat edilebilmektedir. Fakat Anadolu'nun diğer kentlerinden Edirne'ye havayolu ile ulaşmak için önce İstanbul'a ya da Çorlu'ya uçakla gitmek ve oradan da karayolunu kullanmak gerekmektedir. İstanbul'a bu kadar yakın olan bir şehrin ulaşımının bu denli karmaşık olması, şehrin konum itibarıyla sahip olduğu avantajları kullanamamasına sebep olmaktadır. Bu nedenle hızlı tren ile birlikte havalimanı projesinin de Edirne için önemli bir fark yaratması beklenmektedir.

DHMİ ve Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından geçtiğimiz yıl içerisinde gerçekleştirilen açıklamalar doğrultusunda Edirne Havalimanı, en son yapılması planlanan beş havalimanı içerisinde bulunmaktadır. Bu durum Edirne'nin ulaşım problemlerinin kısa süre içerisinde çözüleceğini göstermektedir. Havalimanının ayrıntılı etki analizi başka bir çalışmanın konusu olsa da Edirne ulaşımına yapacağı katkı dolayısıyla hızlı trenle aynı doğrultuda düşünülerek bu yeni duruma iyi hazırlanmak gerekmektedir.

⁷¹ Green Richard K.(2007), Airports and Economic Development, Real Estate Economics, syf.97

Edirne Kalkınma ve Rekabet Gücü Gündemi Projesi

Edirne Turizm Eylem Planı Raporu

Ocak 2016

İçindekiler

Yönetici Özeti	110
Dünyada ve Türkiye’de Turizm Sektörü.....	112
Edirne Turizmine Genel Bakış	113
Edirne’nin Turizm Potansiyelini Ortaya Çıkarmasına Engel Olan Beş Unsur	125
Sonuç ve Öneriler.....	134

ŞEKİLLER

Şekil 1: Turizm Belgeli ve Belediye Belgeli İşletmelere Geliş Sayısı, Edirne, 2002-2014	115
Şekil 2: Turizm Belgeli ve Belediye Belgeli İşletmelere Toplam Geliş Sayısı, Yerli ve Yabancı, Edirne-Mardin, 2002-2014	116
Şekil 3: Türkiye’de kişi başına düşen Korunması Gerekli Kültür Varlıkları, 2014	116
Şekil 4: Korunması Gerekli Taşınmaz Kültür Varlıkları, Edirne 2014	117
Şekil 5: Ziyaret Sebebine Göre Turistik Faaliyetler, Edirne, 2012-2013-2014 Toplam	117
Şekil 6: Gezi, Eğlence ve Kültürel Faaliyetler Gerçekleştirmek İçin Şehre Gelen Ziyaretçiler, (%) 2014.....	118
Şekil 7: Medyada Gezilecek Yer, Restoran ve Otel Görünürlüğü, Bursa, Edirne, Mardin, 2015	118
Şekil 8: Yıllara Göre Yapı Kullanım İzni-Otel Binaları, (m ²) Edirne, 2002-2013.....	119
Şekil 9: Turizm ve Belediye İşletme Belgeli Tesislerde Doluluk Oranı, Edirne, 2000-2013 ..	120
Şekil 10: Turizm ve Belediye İşletme Belgeli Tesislerde Ortalama Doluluk Oranı, Aydın, Balıkesir, Çanakkale, Edirne, Mardin, (%) 2002-2013	120
Şekil 11: Milliyetlerine Göre Edirne’yi Ziyaret Eden Turistler, 2010-2014 Toplam.....	121
Şekil 12: Giriş Kapılarının Bağlı Olduğu İle Göre Karayolundan Giriş Yapan Yabancılar, (%) 2014.....	122
Şekil 13: Zorunlu Sigortalılar Arasında Turizm Sektöründe Çalışan Kişilerin Oranı, Aydın, Balıkesir, Çanakkale, Edirne, Mardin, (%) 2010-2014	122
Şekil 14: Turizm ve Belediye İşletme Belgeli Tesislerde Ortalama Kalış Süresi, Edirne, 2000-2013.....	123
Şekil 15: Turizm ve Belediye İşletme Belgeli Tesislerde Ortalama Kalış Süresi, Gün, Edirne, Mardin 2002-2013.....	123
Şekil 17: Turizm ve Belediye İşletmesi Belgeli İşletmelerdeki Turist Geceleme Sayısı, Edirne, Mardin, (Bin) 2000-2013	124
Şekil 18: Turizm Sektörü Kamu Yatırımları, Edirne, (Bin TL) 2006-2014.....	124
Şekil 20: Edirne Merkez’de Meriç Nehri Taşkınları, (debi) (m ³ /sn.) 1983-2015.....	130
Şekil 20: Belediye Hizmetlerinden Memnuniyet, (%) 2013	132

TABLolar

Tablo 1: 2014 Travelers' Choice Awards for Attractions (2014 Tatilcilerin Seçtikleri Turistik Mekân Ödülleri)	113
Tablo 2: Edirne'de Tarihi Çarşıların Üç Ana Problemi ve Çözüm Önerileri	128
Tablo 3: Edirne'de Belediye Hizmetlerinden Memnuniyet Sıralaması, 2013	132

Yönetici Özeti

Edirne, İstanbul'a olan yakınlığı ve Yunanistan ve Bulgaristan olmak üzere iki yabancı ülkeye açılan sınır kapıları ile hem yerli hem de yabancı turistler tarafından tercih edilen bir ilimizdir. Coğrafi konumunun avantajları bir yana, Edirne, 1365 yılından 1453 yılına kadar 88 yıl başkentlik yaptığı Osmanlı İmparatorluğu zamanından kalma birçok kültürel varlığa ve tarihi esere de ev sahipliği yapmaktadır. Tarihi, kültürel yapısı ve konumu sayesinde sahip olduğu avantajlara rağmen, Edirne'de turizm sektörü olması gerektiği kadar canlı değildir. Tüm Türkiye için belediye belgeli tesislere gelen yerli ve yabancı ziyaretçi sayısı ortalaması, Edirne'deki belediye belgeli tesislere gelen ziyaretçi sayısının yaklaşık 3,5 katıdır. Bu durum Edirne'ye turistik amaçlı gelen ziyaretçi sayısının, ortalamanın oldukça altında olduğunu göstermektedir. Ayrıca 2000 senesinden 2014 senesine kadar Mardin, Bursa-İnegöl, Bursa-Orhangazi gibi il ve ilçelerde görülen tesislere gelen turist sayılarındaki hızlı tırmanış, Edirne'de gerçekleşmemiştir. İlde geceleme süresi ise yıllardır aynı düşük seviyelerde seyretmektedir. İl, Aydın, Balıkesir, Antalya, Çanakkale gibi illerin yıllardır turizm sektöründe gösterdiği başarıya da sahip değildir. Bu nedenle Edirne'de konaklama ve ziyaretçi sayısının artırılması ve geceleme süresinin uzatılması için çalışmaların yapılması gerekmektedir.

Bir şehri ziyarete gelen turistlerin o şehirdeki ziyaret ve kalış sürelerinin belirlenmesinde ildeki turizm sektörünün hizmet kalitesinin büyük payı vardır. Hizmet sektörü, Türkiye'de günden güne gelişen ve yenilenen bir sektördür. TÜİK'in açıkladığı 2015 yılı I. Çeyrek (Ocak-Mart) Ticaret ve Hizmet Endeksleri, turizm sektörü kapsamında konaklama ve yiyecek içecek hizmetleri faaliyetlerinde cironun da istihdamın da arttığını ortaya koymaktadır. Edirne'de yüksek konaklama kapasiteli lüks oteller henüz birkaç sene önce açılmıştır. Bu oteller ile birlikte Edirne'de hizmet kalitesinin artırılması için büyük bir adım atılmıştır. Fakat konaklama kapasitesinin artırılması tek başına yeterli değildir. Otel yöneticisinden restoran çalışanına, esnafından ulaşım sektörü personeline kadar her bireyin üzerine önemli görevler düşmektedir. Hizmet sektöründe dil bilen, nazik, güler yüzlü personel sayısının artması gerekmektedir.

Edirne'de bulunan çarşılar, kentin turizminin geliştirilmesi için önemli bir fırsattır. Edirne'de Osmanlı döneminden kalma tarihi Arasta, Bedesten ve Ali Paşa Çarşıları bulunmaktadır. Bu çarşılar zamanının önemli ticaret merkezleridir. Günümüzde ise bu merkezlerde ürün çeşitliliği yetersizliği, hizmet kalitesi eksikliği gibi sıkıntılar mevcuttur. Çarşı yönetim sistemindeki koordinasyon eksikliği ve çarşı esnafının örgütsüzlüğü, verimlilikte düşüşe sebep olmaktadır. Bununla birlikte, yan yana üç dükkânda da aynı ürünün satılması, imitasyon-fason ürün satışının fazlalığı ve kültürel değerler taşıyan ürünlerin pazarlamada geri plana atılması gibi problemler de mevcuttur. Çarşı yönetim sisteminin bir düzene oturtulması, hem esnafın ürünlerinin daha rahat pazarlanabileceği bir ortam oluşturulması, hem turist sayısını arttırmak hem de sağlıklı bir rekabet ortamı oluşturmak için gereklidir.

Şehrin içinden geçen nehirler Edirne için büyük bir turizm potansiyeli oluşturmaktadır. Fakat Edirne'de nehirlerle şehrin bütünleşmesi eksiktir. Diğer bir deyişle nehirler şehir hayatından uzak kalmaktadır. Nehirlerin kentte turizm sektörüne katkı yapabilmeleri için nehirlerin ıslahı, taşkın çalışmaları, yenileme ve peyzaj uygulamaları gerekmektedir. Nehirler

şehir hayatına katıldığı takdirde Edirne, hem turistik faaliyetlerde hem de ulaşımda büyük gelişmeler kaydedebilir.

Şehrin önemli bir diğer sorunu da çevre düzeni, trafik, çarpık yapılaşma, çöp problemi gibi yaşam kalitesi ve belediyeçilik hizmetleridir. Bu problemler, hem şehirde yaşayanları hem de turistik amaçlarla şehre gelen ziyaretçileri rahatsız etmektedir. Tarihi çarşılar, saray ve camiiler trafik gürültüsü eşliğinde gezilmekte; şehir merkezindeki kalabalık ve kargaşa şehrin dokusuna zarar vermektedir. Park alanları için uygun yerlerin belirlenmesi, toplu ulaşım güzergâh ve depolama bölgelerinin yeniden düzenlenmesi gibi çalışmalar yürütülmelidir.⁷²

Daha önce TEPAV tarafından Edirne ilinin Uzunköprü ilçesi ile Keşan, İpsala ve Enez ilçelerini kapsayan Hamzadere Bölgesi için yürütülen Rekabet Gücü ve Kalkınma Gündemi Raporlarında, adı geçen ilçelerin turizm sektörü için mevcut durumları ve gelişme eksenleri gözden geçirilerek eylem planları oluşturulmuştur. Bu raporda amaçlanan, mevcut durum ve gelişme eksenleri analizi ile eylem planı oluşturma çalışmasını Edirne Merkez için gerçekleştirmektir. Bu sayede Edirne ilinin birçok ilçesi için ayrı ayrı eylem planları oluşturulmuş olacaktır.

⁷² TEPAV ekibi tarafından Edirne Turizm Bilgi Notu hazırlanırken “Türkiye Turizm Stratejisi 2023 Eylem Planı 2007-2013”, “Kentselvizyon”, “Trakya Turizm Master Planı- 2023”, “Bölgesel Gelişme Ulusal Stratejisi 2014-2023 (BGUS)” kaynakları başta olmak üzere birçok birincil ve ikincil veri ile kaynaktan faydalanılmıştır. Bu rapor, Edirne hakkında ayrıntılı bilgi vermek ve stratejik çözümler üretmek amacıyla bahsedilen kaynakları bir adım daha ileri taşıyabilmek amacıyla yazılmıştır.

Dünyada ve Türkiye’de Turizm Sektörü

2014 yılı verilerine bakıldığında turizm, dünyada ve Türkiye’de giderek büyüyen bir sektör olarak göze çarpmaktadır. UNWTO (Birleşmiş Milletler Dünya Turizm Organizasyonu) göstergelerine göre, dünyada GSMH’nin yüzde 9’unu turizm sektörü oluşturmaktadır. Aynı verilere göre, 11 işten 1’i de turizm sektöründe bulunmaktadır. Dünya Turizm Örgütü (WTO) tarafından hazırlanan Turizm 2020 Vizyonu Raporu’na göre, 2020 yılında turist sayısının 1,6 milyara, harcamaların ise 2 trilyon dolara ulaşacağı ve sektörün yıllık ortalama olarak yüzde 4,1 oranında büyüyerek küresel ekonomiden daha hızlı bir şekilde gelişim göstereceği tahmin edilmektedir. Dünya Ekonomik Forumu Küresel Rekabet Ağı’nın 2015 raporuna göre, Türkiye, Seyahat ve Turizm Rekabet Endeksi’nde 4,08 endeks değeri ile 141 ülke arasında 44. sırada yer almaktadır. Türkiye, bu sıralaması ile Rusya’nın bir basamak altında, Katar’ın da bir basamak üstünde bulunmaktadır. 2007’den bu yana Türkiye sıralaması 8 basamak yükselmiştir.

Türkiye, turizm sektöründe popüler bir ülke olmasına rağmen turizmden elde edilen gelir potansiyelin altında kalmaktadır. UNWTO’nun 2015 senesi için revize ettiği Tourism Highlights Raporu’nda, 2014 senesi ülkeye yabancı turist geliş sayısı sıralamasında Türkiye, dünyada 6. sırada bulunmaktadır. Turizm gelirleri sıralamasında ise Türkiye’nin ismi ilk onda geçmemektedir. İki sıralama arasındaki eşitsizlik, Türkiye’ye gelen turist profilinin az harcama yapan orta gelir düzeyine sahip turistlerden oluştuğunu göstermektedir. Özellikle yükselen ekonomi ülkelerindeki turistik aktivite eğilimlerindeki değişikliklerin dünyadaki turizm alışkanlıklarını da değiştirdiği gözlemlenmektedir. Bu ülkelerdeki varlıklı insanların seyahat sayılarını artırması ile Türkiye gibi gözde turizm destinasyonu ülkelere bırakılan dövizin de artması beklenmektedir.

Türkiye, kıyı turizmi başta olmak üzere birçok turizmin aynı anda gerçekleştirilebildiği bir ülkedir. Türkiye’nin her mevsim turist çekebilme özelliği nedeniyle ülke ekonomisinin gelişmesinde turizm sektörünün katkısı oldukça büyüktür. 2011 yılı gayri safi kişi başına katma değer göstergelerine göre, tarım ve sanayinin Türkiye ekonomisindeki payı sırasıyla yüzde 9 ve yüzde 27,5 iken hizmetler sektörünün payı yüzde 63,5 olarak hesaplanmıştır. 2014 senesinde yıllık toplam turizm geliri 34 milyon doların üzerinde olmuştur. Turizm gelirlerinin çoğunlukla Türkiye’de yaz mevsimine denk gelen yılın üçüncü çeyrek diliminde önemli ölçüde arttığı görülmektedir. Bu da iklim koşulları ile turizmin Türkiye’deki pozitif ilişkisini ortaya çıkarmaktadır. Konaklama ve hizmet faaliyetlerinde ciro, 2009 senesinin ilk çeyreğinden itibaren sürekli artmaktadır.

2014 senesinde Türkiye’ye gelen yerli ve yabancı toplam ziyaretçi sayısı 41 buçuk milyon olmuştur. Bu ziyaretçiler için hesaplanan kişi başına ortalama harcama yaklaşık 800 dolar civarındadır. Ziyaretçilerin ortalama kalış süresi ise 10 gün olarak belirlenmiştir ki bu oldukça yüksek bir sayıdır. Yabancı ziyaretçilerin ortalama kalış süresi genellikle kış aylarında artarken (I. ve IV. çeyrek) yaz aylarında görece azalmaktadır (II. ve III. çeyrek). Kalış süresinin 10 gün gibi yüksek bir ortalama olmasının nedeni, yerli ziyaretçilerin 18 günlük ortalama kalış süresi ile alakalıdır.

2014 senesinde ülkeden çıkış yapan yabancı istatistikleri incelendiğinde turistlerin yüzde 42’sinin Türkiye’ye gezi, eğlence ve spor amacıyla geldiği görülmüştür. Bunu yaklaşık yüzde 18’lik bir oranla akraba ve arkadaş ziyareti takip etmektedir. Çıkış yapanların yüzde

52,1'i otelde, yüzde 20'si ise arkadaş, akraba evinde kalmayı tercih etmiştir. Geri kalanlar ise motel, pansiyon, tatil köyü, karavan gibi diğer konaklama türlerini tercih etmişlerdir. Yine 2014 senesinde Türkiye'ye yabancı ziyaretçilerin büyük bir çoğunluğu Almanya, Rusya ve İngiltere'den gelmişlerdir⁷³.

Edirne Turizmine Genel Bakış

Dünyada turistlerin en çok tercih ettiği şehirler, cami, tapınak ve kiliseler gibi büyük ve ihtişamlı eserleri barındıran şehirlerdir. Tripadvisor tarafından 2014 Travelers' Choice Awards for Attractions (2014 Tatilcilerin Seçtikleri Turistik Mekân Ödülleri) açıklanmıştır. Bu listeye göre, turistik cazibesi en yüksek ilk on turistik yerden sadece iki tanesi antik şehir ve bir tanesi askeri müzedir. Geri kalan yedi tanesi ise cami, tapınak ve kilise gibi büyük tarihi eserleri (monument) bulunduran şehirlerdir. Örneğin, turistlerin Abu Dabi'ye gitmelerinin en çok öne çıkan sebebi Büyük Şeyh Zayed Camii'dir. Aynı şekilde Tac Mahal, Kurtuba Camii, Aziz Petrus Bazilikası gibi eserler, buldukları şehirlere turistlerin gelmesinde birinci etken olarak öne çıkmaktadırlar. Aynı sayılan şehirlerde olduğu gibi Edirne'de de Mimar Sinan'ın en önemli eserlerinden biri olarak gösterilen Selimiye Camii bulunmaktadır. Turistleri çeken birincil faktörler düşünüldüğünde, Selimiye Camii, Edirne turizminin dünyaya ve Türkiye'ye duyurulması açısından büyük potansiyel taşımaktadır.

Tablo 38: 2014 Travelers' Choice Awards for Attractions (2014 Tatilcilerin Seçtikleri Turistik Mekân Ödülleri)

1	Machu Picchu	Machu Picchu	Peru
2	Büyük Şeyh Zayed Camii	Abu Dabi	Birleşik Arap Emirlikleri
3	Tac Mahal	Agra	Hindistan
4	Kurtuba Camii	Cordoba	İspanya
5	Aziz Petrus Bazilikası	Vatican City	İtalya
6	Angkor Wat	Siem Reap	Kamboçya
7	Bayon Tapınağı	Siem Reap	Kamboçya
8	Voskresenia Khristova Kilisesi	St. Petersburg	Rusya
9	Gettysburg Milli Askeri Park	Gettysburg	Pensilvanya
10	Tarihi Şehir Duvarları	Dubrovnik	Hırvatistan

Kaynak: Tripadvisor

Edirne Selimiye Camii ve Külliyesi, ilin en önemli ve en çok turist çeken mimari eseridir. Sadece Edirne için değil Türkiye turizmi açısından da çok büyük önem taşıyan Selimiye Camii, Mimar Sinan tarafından ustalık döneminde yapılmıştır ve ünlü mimarın en önemli eseri olarak görülmektedir. Camii, 2011 senesinde UNESCO Dünya Mirasları listesine girmiştir ve bu şekilde ülkemizde 15 tane olan doğal ve kültürel dünya mirası arasında yer almıştır. Selimiye Camii, sadece 2013'te yaklaşık 700 bin kişi tarafından ziyaret edilmiştir.⁷⁴ **Muradiye Camii, Üç Şerefeli Camii, Eski Camii (Cami-i Atik), II. Beyazid Camii ve Külliyesi, Saatli Medrese, Peykler Medresesi** şehirdeki diğer önemli tarihi yapılarıdır.

⁷³ TÜİK

⁷⁴ Edirne İl Müftülüğü

2015 senesi verilerine göre, Edirne Merkez’de Trakya Üniversitesi Çağdaş Resim Heykel Müzesi, Trakya Üniversitesi II. Beyazid Sağlık Müzesi, Trakya Üniversitesi Lozan Müzesi, Vakıf Eserleri Müzesi olmak üzere dört adet özel müze bulunmaktadır. Uzunköprü’deki Uzunköprü Kent Müzesi de eklendiğinde ildeki özel müze sayısı beşi bulunmaktadır.⁷⁵ Bu özel müzelerin ziyaretçi sayısı 2013 senesinde 400 bin civarında olmuştur. Edirne’nin özel müze harici müze ve ören yeri ziyaretçi sayısı 66.084 kişidir.⁷⁶ Müzelerden öne çıkanlar, Edirne Müzesi, Edirne Türk İslam Eserleri Müzesi, Lozan Anıtı ve Müzesi, Saray İçi Balkan Savaşı Şehitliği ve Edirne Sağlık Müzesi olarak sıralanmaktadır.

Tarihi köprüler ve çarşılar da şehrin dokusu ile bütünlük sağlayan turistik yapılardır. Edirne’nin içerisinden geçen Meriç Nehri ve kolları üzerinde birçok köprü bulunmaktadır. Bu köprülerin birçoğu yine Mimar Sinan tarafından yapılmıştır. Fatih Köprüsü, Beyazid Köprüsü, Emekçizade Ahmet Paşa Köprüsü ve Meriç Köprüsü, nehir üzerindeki tarihi ve turistik değeri büyük köprüler arasındadır. Selimiye Camii’nin hemen yakınında Ali Paşa, Arasta ve Bedesten Çarşıları bulunmaktadır.

Bu çalışmada, Edirne’de turizm sektörünün performansı, Türkiye’de turizm sektörü başarısında öne çıkan diğer iller ile birlikte karşılaştırmalı olarak incelenerek değerlendirilmiştir. Kalkınma Bakanlığı tarafından hazırlanan Bölgesel Gelişme Ulusal Stratejisi 2014-2023 (BGUS) içerisinde turizm odakları iller belirlenmiştir. Balıkesir, Çanakkale, Aydın turizm odağı iller arasındadır. Mardin ise yine BGUS kapsamında turizm odağı olmak için potansiyel görülen bir şehirdir. Edirne, BGUS kapsamında ne asıl ne de potansiyel iller arasında değerlendirilmemiştir. Ancak turizm odağı illeri arasından Balıkesir ve Çanakkale ile konum yakınlığı bakımından, Mardin ile sınırda bulunması ve tarihi turistik değerlerinin fazlalığı bakımından, Aydın ile de deniz turizmi bakımından karşılaştırılabilir. Belirlenen illerin dışında, eski Osmanlı başkenti olması ve aynı Edirne gibi Osmanlı İmparatorluğu zamanından kalma birçok tarihi eser barındırması nedeniyle Bursa da karşılaştırma kapsamına alınmıştır. Edirne’nin Türkiye turizminin gelişmesi açısından sahip olduğu potansiyelin daha açıkça görülebilmesi ve başarılı şehirleri kendisine örnek alabilmesi açısından karşılaştırma analizi (benchmarking) önem arz etmektedir.

Edirne ile karşılaştırılacak olan şehirler arasında Mardin, özellikle turizm sektöründe son yıllarda gösterdiği başarı nedeniyle önemli bir örnek teşkil etmektedir. Balıkesir, Çanakkale, Aydın ve Bursa genellikle batıda olmaları ve deniz turizmine de uygun olmaları nedeniyle turist geliş sayısında büyük dalgalanmalar yaşamayan illerdir. Fakat Mardin, 2002 senesinden bu yana turizm sektöründe önemli başarılar elde etmiştir. Mardin’de turizmin tekrar canlanmasında barış süreci en önemli etken olarak gösterilmektedir. Coğrafyada barış süreci nedeniyle artan huzur ve güvenin turizm sektörüne direkt ve olumlu olarak etki ettiği görülmektedir. Bu önemli sebebin dışında planlı ve sürdürülebilir turizm adına geliştirilen çalışmalar, Mardin turizminin kalkınmasında büyük rol oynamaktadır. Örneğin,

- 2002-2010 yıllarını kapsayan GAP Bölge Kalkınma Planı’nda kültür varlıklarının korunmasına yönelik adımlar atılmış, TRC3 Bölgesi illerinden Mardin ve Şırnak’ta

⁷⁵ <http://www.kulturvarliklari.gov.tr/>

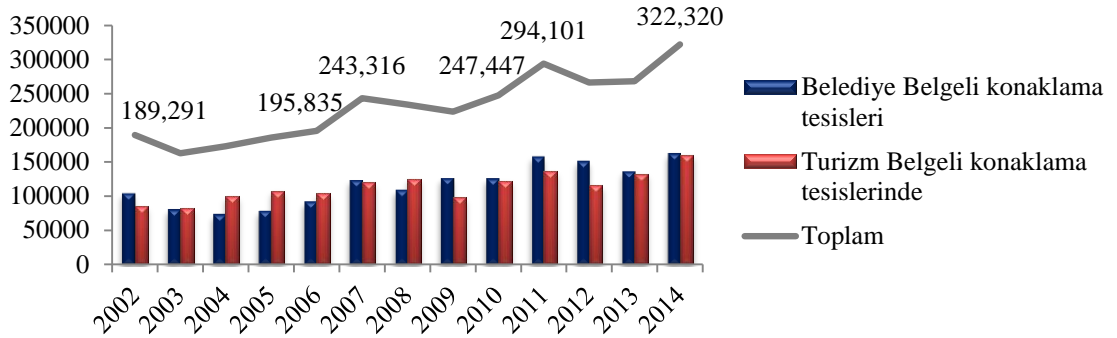
⁷⁶ TÜİK

bulunan kültürel değerlerin restorasyonun ve düzenlenmesinin yapılması, Mardin Kenti'nin ve Hasankeyf'in Dünya Kültür Mirası Listesi'ne alınması hedeflenmiştir.⁷⁷

- Turizm Stratejisi Eylem Planı 2007-2013 kapsamında, Mardin'in de dâhil olduğu Kültür Kentlerinde kültür turizmi canlandırılarak marka kültür kentlerinin oluşturulması amaçlanmıştır.
- GAP Bölgesi'nde Kültürel Mirası Geliştirme Programı kapsamındaki "Mardin'de Anadolu Kültür Bileşenleri İçinde Süryani Yaşam Biçiminin Sosyo-Ekonomik ve Kültürel Açısından İncelenmesi" adlı proje, Mardin ili için kültür ve inanç turizmi ile tarihi el sanatlarını canlandırmayı ve tarihi binaların yenilenmesini içermektedir.
- Mardin Valiliği'nin, AB Katılım Öncesi Yardım Aracı (IPA) kapsamında geliştirilen Mardin Kültürel-Turizm Merkezi Projesi 2009 yılında kabul edilmiştir.⁷⁸

Turistlerin turizm ve belediye işletmesi belgeli tesislere geliş sayısı yıllar içerisinde yükselse de Edirne, bu yönden hala Türkiye içerisinde üst sıralara yükselememiştir. 2002-2014 yılları arasında Edirne'deki turizm ve belediye belgeli tesislere gelen turist sayısı yüzde 70 artış göstermiştir. Bu artış en fazla Keşan'da, Enez'de ve Edirne Merkez'de bulunan turizm işletme belgeli tesislere geliş sayısının artması ile gerçekleşmiştir. İpsala ve Uzunköprü ise bu süreçte gerileme gösteren ilçeler olmuştur. Şehirdeki bu yükselen grafiğe rağmen, 81 il ile birlikte incelendiğinde Edirne'nin 2013 senesinde en çok konaklanan iller sıralamasında 39. sırada olduğu gözlemlenmektedir.

Şekil 72: Turizm Belgeli ve Belediye Belgeli İşletmelere Geliş Sayısı, Edirne 2002-2014



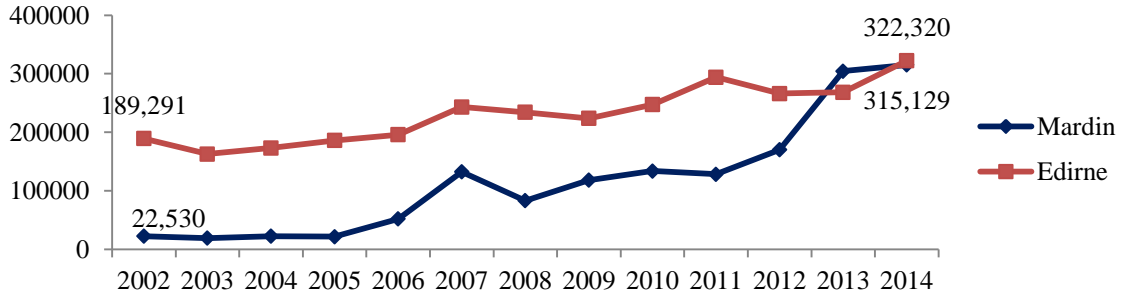
Kaynak: T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı

Yüksek potansiyeline ve şehirdeki tarihi ve turistik değerlerin çokluğuna rağmen Edirne, yıllar içerisinde turizm sektöründe en fazla başarı gösteren iller arasında bulunmamaktadır. Türkiye'de illerin turizm sektörü performansları incelendiğinde, Mardin ilinin 2002'den bu yana performansını oldukça artırdığı ve tesislere gelen turist sayısının belirgin bir şekilde yükseldiği gözlemlenmektedir. Mardin'de turizm ve belediye belgeli tesislere geliş sayısı 12 sene içerisinde yüzde 125 artarken Edirne'de bu artış yüzde 70'lerde kalmıştır. 2014 senesinde Edirne'de turizm yatırım ve işletme belgeli tesislerde konaklama kapasitesi (yatak sayısı) 2.360 iken Mardin'de bu sayı 3.119'dur. Oda sayısı, yatak sayısı ve tesis sayısının yüksek olması, Mardin'de turizmin canlanmasının temellerinden birini oluşturmaktadır.

⁷⁷ Dokuzuncu Kalkınma Planı 2007-2013, Bölgesel Gelişme Özel İhtisas Komisyonu Raporu, Ankara, 2008.

⁷⁸ DİKA

Şekil 73: Turizm Belgeli ve Belediye Belgeli İşletmelere Toplam Geliş Sayısı, Yerli ve Yabancı, Edirne-Mardin, 2002-2014

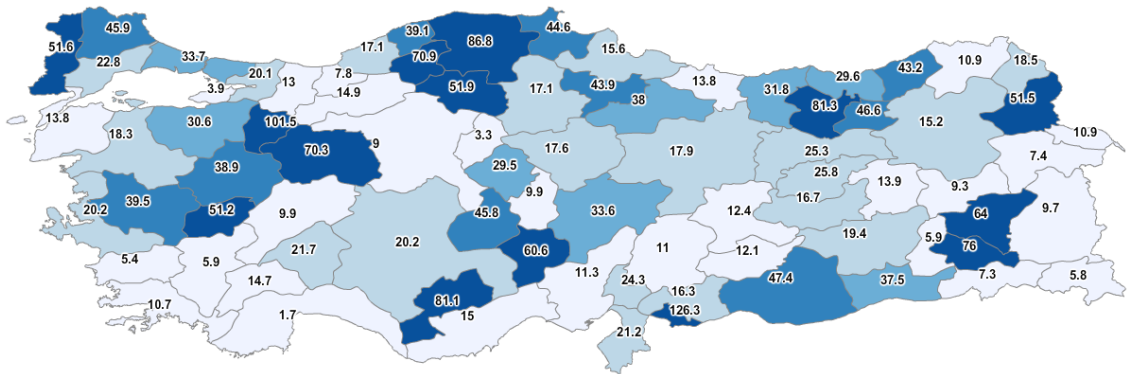


Kaynak: T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı

Mardin'in bu başarısı büyük oranda çözüm sürecine bağlı olmakla birlikte şehrin tanıtımının etkin bir şekilde yapılması, cazibe ve kapasitesinin artırılması ve şehrin turizminin gelişmesi için oluşturulan planlar da turistleri çeken sebepler arasındadır. Haziran 2013'te iki yıl boyunca devam etmek üzere, Mardin Sürdürülebilir Turizm Projesi kapsamında Analitik Çalışmalar ve Keşfedici Araştırmalar, Çalışma Ziyaretleri, Mardin Turizm Portalı, Markalama ve Tanıtım Stratejisi, Mardin Uluslararası Turizm Konferansı ve Hizmet Kalitesi ve Farkındalık Yaratma Eğitimleri faaliyetleri yürütülmüştür. Mardin Sürdürülebilir Turizm Projesi ana hatları örnek alınarak Edirne için de benzer içerikli geniş bir turizm strateji planının gerçekleştirilmesi gerekmektedir. Bu konuda en önemli rol ise yerel aktörlere düşmektedir.

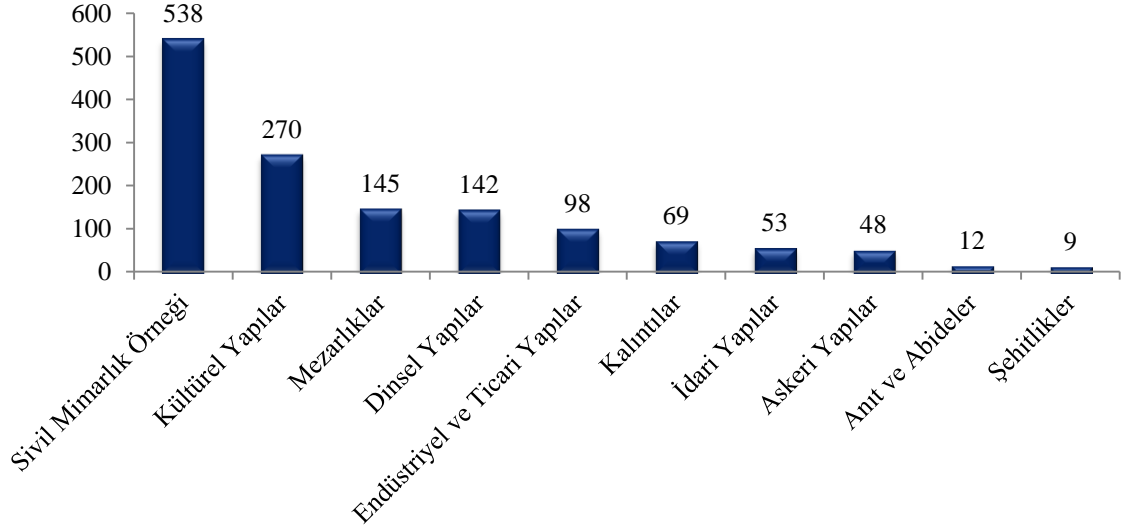
Edirne, çevresine göre yüksek miktarda kişi başına korunması gerekli kültür varlığı bulundurmasına ve geniş doğal sit alanlarına rağmen Türkiye'de turizm denince akla gelen ilk şehirlerden değildir. 2014 yılı Haziran ayında Kültür Varlıkları ve Müzeler Genel Müdürlüğü tarafından açıklanan verilere göre, Edirne'de arkeolojik sit alanları 169 km²'dir. Toplamda 177 km² olan sit alanlarının 2'sher km²'sini tarihi ve kentsel sit alanları, kalanlarını ise doğal-tarihi sit alanları ile tarihi-kentsel sit alanları oluşturmaktadır. 2014 yılı sonunda Kültür Varlıkları ve Müzeler Genel Müdürlüğü tarafından açıklanan İllere Göre Korunması Gerekli Kültür Varlığı sayılarına bakıldığında, Edirne'nin 81 il içerisinde 16. geldiği görülmektedir. Sıralamada en üst sırada 30.432 taşınmaz ile İstanbul vardır. Edirne'de de 2014 yılı sonu itibarıyla 1.384 taşınmaz bulunmaktadır. Nüfus ile oranlandığında ise korunması gerekli kültür varlığı sayısının nüfusa oranı yüzde 50'yi geçen 14 ilden biri Edirne olmaktadır.

Şekil 74: Türkiye'de Kişi Başına Düşen Korunması Gerekli Kültür Varlıkları, 2014



Kaynak: www.kulturvarliklari.gov.tr

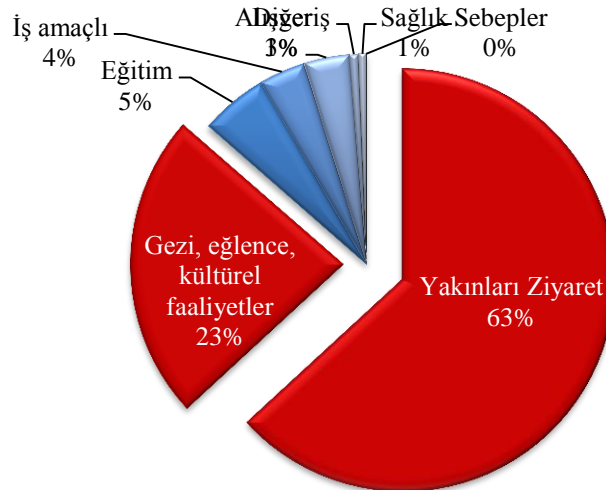
Şekil 75: Korunması Gerekli Taşınmaz Kültür Varlıkları, Edirne 2014



Kaynak: www.kulturvarliklari.gov.tr

Edirne, tarihi eser ve kültürel değerler açısından son derece dolu olmasına rağmen bu konudaki potansiyelini yeterince açığa çıkaramamakta, sahip olduğu değerlerin pazarlamasını yeterli ölçüde yapamamaktadır. Turistik faaliyetlerde bulunmak, Edirne'ye gelenlerin ziyaret sebeplerinin ilk sıralarında yer almamaktadır. 2012, 2013 ve 2014 seneleri için turistlerin Edirne'ye geliş sebepleri sıralandığında, insanları Edirne'ye gelmeye ikna eden en önemli etkenin yakınları ziyaret etmek olduğu gözlemlenmektedir. Ancak yakınları ziyaretten sonra yüzde 23,2 ile turistik faaliyetler gelebilmektedir. Sağlık ve eğitim Edirne'de öne çıkan hizmetler olsa da ili bu amaçla ziyaret edenlerin yüzdesi oldukça düşüktür. 2014 yılında Türkiye'nin en fazla turist çeken şehirleri olan Antalya, Muğla ve İstanbul'a bakıldığında, şehre geliş sebepleri arasında sırasıyla gezi, eğlence ve kültürel faaliyetlerde bulunmanın yüzde 91, yüzde 72,7 ve yüzde 54,2'lik oranlarla ilk sırada olduğu görülmektedir.

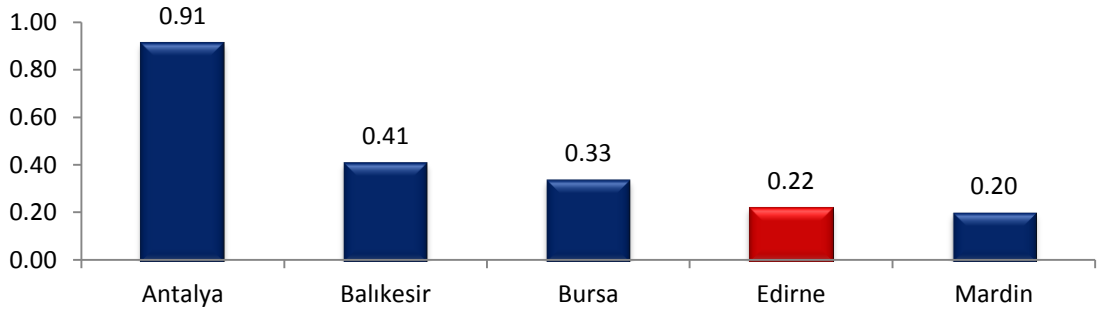
Şekil 76: Ziyaret Sebebine Göre Turistik Faaliyetler, Edirne, 2012-2013-2014 Toplam



Kaynak: TÜİK

Yine 2014 yılı verilerine bakıldığında, sadece gezi, eğlence ve kültürel ziyaretler için gelen ziyaretçilerin sayısı bütün ziyaretçilerin yüzde 22'si kadardır. Bu oranın en yüksek olduğu iller, genellikle turizmin canlı olduğu batı illeridir. Gezi, eğlence ve kültürel faaliyetlerin diğer ziyaret sebeplerine göre öne çıkması bakımından Edirne ile diğer iller karşılaştırıldığında, Edirne ve Mardin'in benzer seviyelerde olduğu görülmektedir. Antalya, Türkiye'nin turizm açısından en başarılı şehirlerindedir ve bu nedenle ziyaretçilerinin çok büyük bir kısmı şehri gezi, eğlence ve kültürel faaliyetler gerçekleştirmek için tercih etmektedir. Yine turizm açısından başarılı ve Edirne ile kıyaslanabilecek Balıkesir ve Bursa'nın turistik amaçla gelen ziyaretçi sayısı Edirne'den yüksektir.

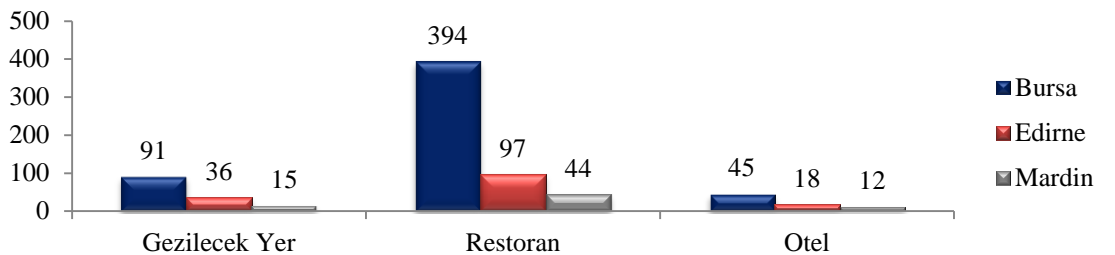
Şekil 77: Gezi, Eğlence ve Kültürel Faaliyetler Gerçekleştirmek İçin Şehre Gelen Ziyaretçiler, (%) 2014



Kaynak: TÜİK

Edirne, içinde birçok önemli tarihi ve turistik değeri barındırmasına ve ayrıca turizm sektörünün ekonomiye katkı potansiyeli yüksek olmasına rağmen, sosyal medyada görünürlüğü düşük olan bir ilimizdir. Dünyada binlerce kişinin, seyahat etmeden önce gideceği yer hakkında bilgi edinmek için kullandığı tripadvisor.com sitesi veri tabanında Edirne incelendiğinde 36 gezilecek yer, 97 restoran ve 18 otel bulunabilmektedir. Aynı sitede turizm özellikleri ve tarihsel dokuları nedeniyle Edirne ile oldukça benzer turizm cazibesi olan Bursa ili için arama yapıldığında çok daha fazla gezilecek yer ve konaklama imkânı bulunabilmektedir. Aynı arama son yıllarda turizm sektörü başarısını giderek yükselten Mardin ili için yapıldığında ise 15 gezilecek yer, 44 restoran, 12 otel bulunmaktadır. Sosyal medyada görünürlüğün fazla olması, turistlerde daha güvenilir ve kolay seyahat algısı yaratmaktadır. Bu nedenle sosyal medyadaki görünürlüğün artması, ilin şehri olumlayan haberlerde daha çok yer alması ve televizyon programlarında bahsinin geçmesi, şehre daha fazla turist gelmesini sağlayacaktır.

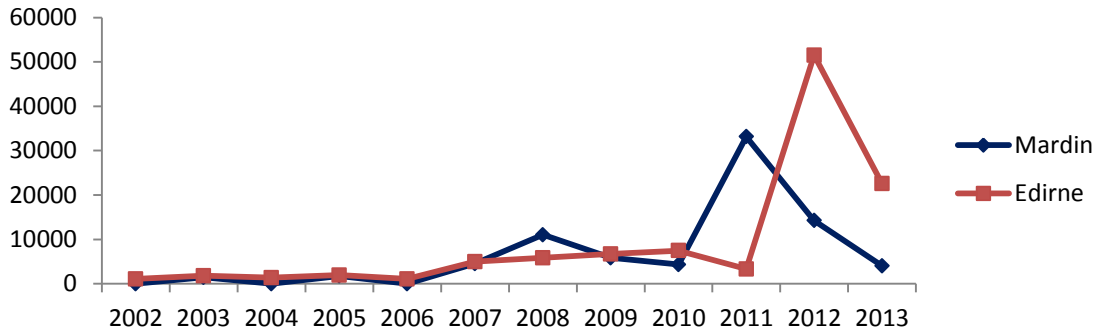
Şekil 78: Sosyal Medyada Gezilecek Yer, Restoran ve Otel Görünürlüğü, Bursa, Edirne, Mardin, 2015



Kaynak: Tripadvisor

Edirne, konaklama kapasitesi konusunda en önemli atılımını 2012 senesinde gerçekleştirmiştir. Edirne’de otel binaları için verilen yapı kullanma izin belgeleri kapsamında, 2002 senesinden 2013 senesine kadar otel binası yapımı için verilen yüz ölçümü izinleri grafikte gözlemlenmektedir. Konaklama kapasitesinin artırılması girişimlerinde Edirne 2012’de önemli adımlar atmış olsa da Mardin’e göre geç kalmıştır. 2005’in ortalarında hemen hemen aynı seviyelerde seyreden otel yapı kullanım izinleri, 2007’den 2012’ye kadar Mardin’de daha yüksektir. Bu durum, 2008 senesi itibariyle Mardin’de diğer illere ve Edirne’ye göre daha hızlı yaşanan turizm sektörü hareketliliğini açıklamaktadır. Edirne geç de olsa yapı kullanım izinlerini artırarak turizm kapasitesini yükseltmeye başlamıştır. 2012 senesinde birden yükselen yüz ölçümü miktarının sebebi, Edirne’nin en önemli iki oteli arasında olan RYS ve MARGİ Otellerinin o sene içerisinde açılmalarıdır.

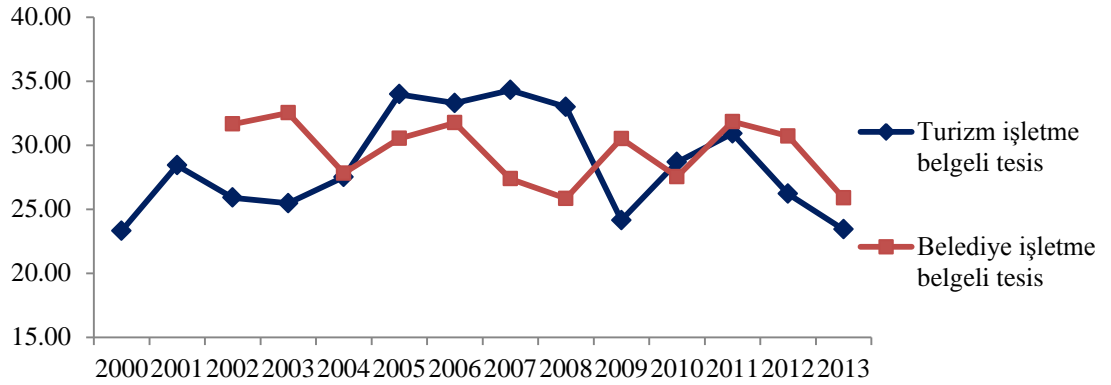
Şekil 79 : Yıllara Göre Yapı Kullanım İzni-Otel Binaları, (m²) Edirne, 2002-2013



Kaynak: TÜİK

Edirne’de 2000 senesinden 2013 senesine kadar turizm ve belediye belgeli tesislerdeki doluluk oranı sadece yüzde 0,5 artmıştır. Edirne’de turizm işletme belgeli tesislerin doluluk oranına bakıldığında, 13 sene boyunca en yüksek değer yüzde 34 gibi sınırlı bir seviyede olduğu görülmektedir. 2008 senesinden itibaren bu oran da düşerek 2012 senesinde yüzde 23,5’te kalmıştır. Bu düşüşün sebeplerinden biri, yukarıda bahsedilen yeni otellerin açılması neticesinde konaklama kapasitesinin artışıdır. Doluluk oranına en büyük katkıyı Edirne Merkez’de bulunan turizm belgesi sahibi işletmeler yapmıştır. 2000 senesinden bu yana yüzde 26’lık bir artış gösteren Edirne Merkez’deki tesislerin doluluk oranının en fazla olduğu sene ise yüzde 37’lik bir oranla 2007 senesidir. Edirne’de belediye işletme belgeli tesislerde doluluk oranı dalgalı bir seyir gösterse de genellikle yüzde 25-30 bant aralığında gezinmektedir. Belediye belgeli tesislerin doluluk oranı, turizm belgeli tesislere göre daha düşük kalmaktadır. Yapı izinleri ve doluluk oranı verilerinin birlikte incelenmesi durumunda, Edirne’deki turizm sektörü tıkanıklığı probleminin sadece kapasite yetersizliğinden kaynaklanmadığı anlaşılmaktadır. İlde küçük pansiyon ve konukevlerinden ziyade tesis kalitelerinin geliştirilmesine ağırlık verilmesi önem arz etmektedir.

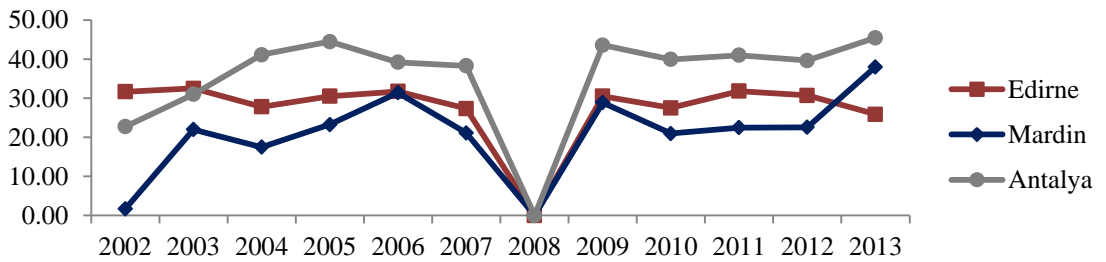
Şekil 80: Turizm ve Belediye İşletme Belgeli Tesislerde Doluluk Oranı, Edirne, 2000-2013



Kaynak: T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı

Edirne, Mardin ve Türkiye'nin en önemli turizm merkezlerinden Antalya ile kıyaslandığında, Mardin tesislerindeki doluluk oranının Antalya'ya yakalamaya başlamışken Edirne'deki doluluk oranının düşüş gösterdiği görülmektedir. Edirne tesislerinin doluluk oranı 2002-2013 yılları arasında Mardin'e göre genel olarak daha iyi durumda olmasına rağmen, son yıllarda Mardin'de bulunan tesislerdeki doluluk oranı Edirne'yi yakalamış ve hatta geçmiştir. Mardin'in otel binaları yatırımlarında Edirne'den daha erken davranması, konaklama tesislerinin ve bu tesislerde çalışan personelin sektörde tecrübenmelerini ve tesislerin doluluk oranının artmasını beraberinde getirmiş olabilir. Bununla birlikte, Türkiye'nin en önemli turizm merkezlerinden biri olan Antalya'da da doluluk oranı yüzde 50'yi geçmemektedir. Tesislerin doluluk oranı, şehrin turizminin hangi aylarda canlandığına bağlı olarak değişmektedir. Yüzde 35-40 bandında gezinen Edirne'deki tesislerin doluluk oranı, yılın tamamı değerlendirildiğinde, ilin konaklama kapasitesi sorunu yaşanmadığının fakat otellerdeki canlılığın da yüksek seviyelerde olmadığına göstergesidir.

Şekil 81: Turizm ve Belediye İşletme Belgeli Tesislerde Ortalama Doluluk Oranı, Aydın, Balıkesir, Çanakkale, Edirne, Mardin, (%) 2002-2013

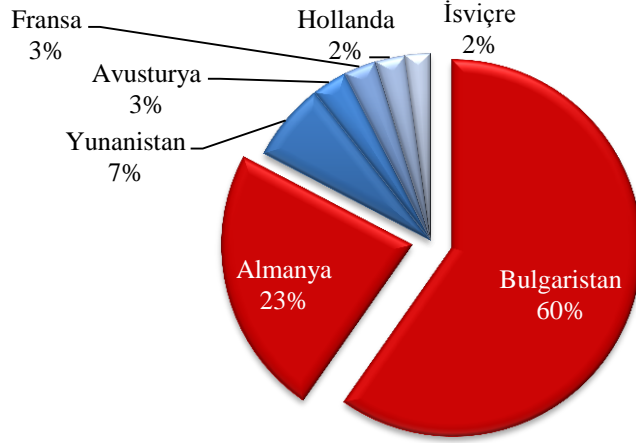


Kaynak: T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı

Edirne'ye diğer ülkelerden en fazla turist, sınır komşusu olan Bulgaristan'dan gelmektedir. 2010 yılından 2014 yılına kadar Edirne'de geceleleyen 3 milyon kişiden yüzde kaçının hangi ülkeden olduğuna dair veriler ışığında, turistlerin Edirne'ye en fazla hangi ülkelerden geldikleri incelenmiştir. Bu incelemeye göre, Edirne'de turistik faaliyeti en çok tercih eden turistlerin Bulgaristan vatandaşı olduğu görülmektedir. 2014 verilerinde beklenenin aksine Bulgaristan'ı Yunanistan değil Almanya, Avusturya ve Hollanda takip etmektedir.

Yunanistan ise beşinci sıradadır. Almanya, Avusturya ve Hollanda en fazla Türk vatandaş barındıran ülkeler olarak öne çıkmaktadır. Almanya, Türk vatandaşlara 2014 senesinde 14. 842 ikamet izni ile Avrupa’da en fazla ikamet izni verilen ülke olmuştur.⁷⁹ Bu durum da Edirne’den Türkiye’ye girişlerin çoğunlukla coğrafi yakınlığın etkisiyle ve yurt dışında ikamet edenlerin memleket ziyareti nedeniyle gerçekleştiğinin göstergesidir.

Şekil 82: Milliyetlerine Göre Edirne’yi Ziyaret Eden Turistler, 2010-2014 Toplam

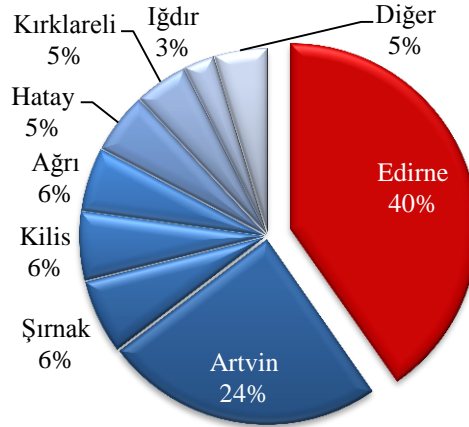


Kaynak: TÜİK

Karayolunu kullanarak Türkiye’ye giren yerli ve yabancı turistler, ülkeye en fazla Edirne’den giriş yapmalarına rağmen, turistik faaliyetleri için Edirne’yi tercih etmemektedirler. Edirne, iki ülkeye sınır kapısı olması nedeniyle ülkemizdeki yurt dışı ile bağlantıları en yüksek illerden biridir. Giriş kapılarının bağlı olduğu il ve ulaşım yoluna göre giriş yapan yabancılar istatistiklerinde, Türkiye’ye karayolunu tercih ederek gelen turistlerin en çok giriş yaptığı şehir Edirne’dir. 2013 senesi verilerine bakıldığında, karayolu ile en fazla yabancı turist girişi yüzde 38,4 ile Edirne’den olmuştur. Bir senede Edirne’den Türkiye’ye giriş yapan yerli vatandaş sayısı ortalama 85.000’dir. Yerli vatandaşlar istatistiklerinde ise Edirne, 2013 senesinde Artvin ve Şırnak’tan sonra üçüncü gelmektedir. Buna rağmen, sınır illerinin turizm başarılarına bakıldığında Edirne, Kırklareli ve Artvin hariç bütün sınır illerinde 2000 senesinden 2013 senesine kadar turist tesise geliş sayılarının iki kattan fazla artabildiği fakat Edirne’nin de dâhil olduğu bu üç ilde artışın yavaş olduğu gözlemlenmektedir.

⁷⁹ Göç İdaresi Genel Müdürlüğü

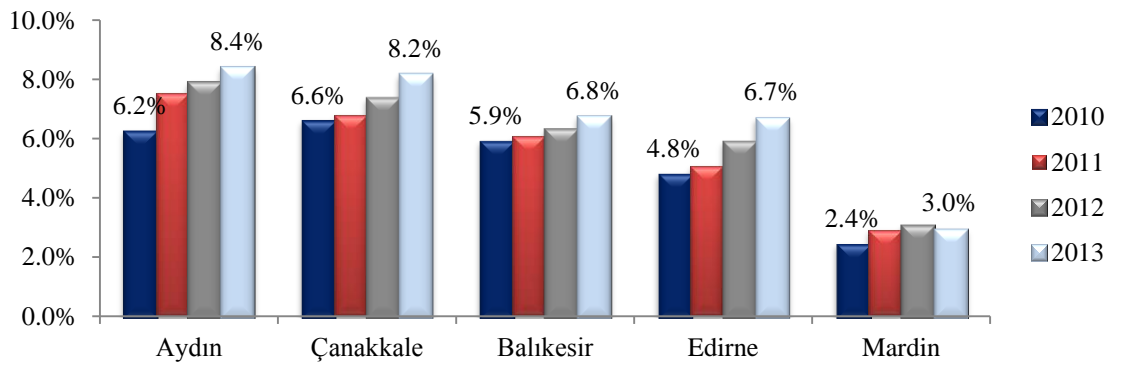
Şekil 83: Giriş Kapılarının Bağlı Olduğu İle Göre Karayolundan Giriş Yapan Yabancılar, (%) 2014



Kaynak: TÜİK

Edirne’de 2010 yılından itibaren her 10.000 kişi içinde turizm sektöründe veya turizmle ilişkili iş kollarında çalışanların payı artmaktadır. 2010 senesinden bu yana SGK verileri içerisinde işyeri ve zorunlu sigortalı sayılarının faaliyet gruplarına ve illere göre dağılımı, Edirne’de hangi sektörlerde daha fazla kişinin istihdam edildiğine dair bilgi vermektedir. Bu faaliyet gruplarından konaklama, yiyecek ve içecek hizmeti faaliyetleri, seyahat acentesi, tur hizmetleri, yaratıcı sanatlar, spor, eğlence ve dinlence faaliyetleri alanlarında çalışanların sayısı ve iş yeri sayılarının şehir içindeki oranları gösterilerek turizm sektörünün ağırlığı belirlenmiştir.⁸⁰ Doluluk oranı 2002’den bu yana oldukça yüksek olan Aydın’da turizm sektöründe çalışan kişilerin kayıtlı istihdamdaki payı, 4 sene içinde yüzde 6,2’den yüzde 8,4’e çıkarak en büyük artışı göstermiştir. Karşılaştırılan iller arasında Edirne yüzde 1,9 puanla turizm sektöründe çalışan payını en hızlı yükseltebilen il olmuştur. 2013 yılında 3.452 kişi turizm ve ilişkili sektörlerde kayıtlı olarak istihdam edilmektedir.

Şekil 84: Zorunlu Sigortalılar Arasında Turizm Sektöründe Çalışan Kişilerin Oranı, Aydın, Balıkesir, Çanakkale, Edirne, Mardin, (%) 2010-2014



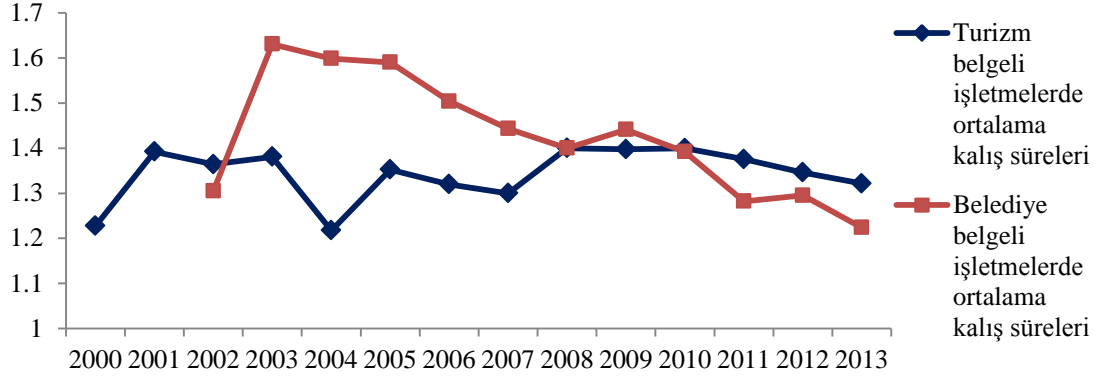
Kaynak: SGK

Hizmet sektöründeki tesis kapasitesi ve çalışan sayısı gibi alanlarda olumlu gelişmeler kaydeden Edirne’de turist geceleme sayısı ve ortalama kalış süresi hala sınırlı düzeydedir. Şehrin turizm açısından en önemli problemi kalış süresi ve doluluk oranı seviyelerinde

⁸⁰ Sektörlerin NACE Kodları: I55, I56, N79, Q90, Q91, Q93

görülmektedir. Edirne’de turizm işletmesi belgeli tesislere geliş ve geceleme sayılarının artan grafiğine rağmen, ortalama kalış süresi ve doluluk oranı özellikle son yıllarda sürekli azalmaktadır. Turistlerin Edirne’de ortalama kalış süresi yaklaşık 1,34 gündür. Kriz sonrası, 2009 senesinden itibaren Edirne’de turistlerin ortalama kalış sürelerinde hiç artış görülmemiştir. Edirne, bu göstergede Türkiye’de 2013 senesinde 64. sırada yer almaktadır. İlçe bazında bakıldığında, Merkez ve Havsa haricinde kalan bütün ilçeler turist ağırlama süreleri açısından sürekli düşüş gösteren başarısız bir performans sergilemektedirler.

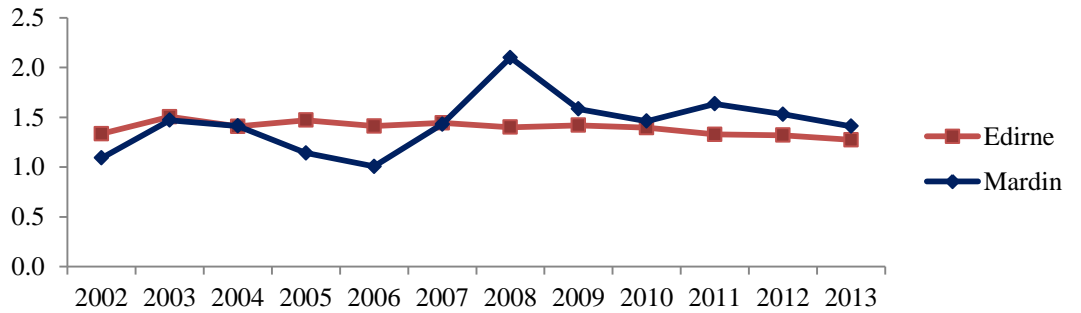
Şekil 85: Turizm ve Belediye İşletme Belgeli Tesislerde Ortalama Kalış Süresi, Edirne, 2000-2013



Kaynak: T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı

Edirne’de ortalama kalış süresi yıllar boyunca neredeyse hiçbir değişiklik göstermemiştir. Diğer illerle birlikte incelendiğinde Edirne, Çanakkale ve Mardin’e yakın bir ortalamaya sahip olmasına rağmen diğer illerde dalgalı bir seyir izleyen ortalama kalış süresi, Edirne’de yıllar boyunca neredeyse hiç değişmemiştir. Bu durumdan Edirne’nin, turizm sektörünü canlandırmak ve çekici kılmak için gerçekleştirdiği girişimlerin şimdiye kadar başarısız olduğu sonucu çıkarılabilir. Türkiye’de turistlerin ortalama kalış süresi yaklaşık 10 gün iken Edirne’nin sahip olduğu 1,3 günlük süre oldukça düşüktür.

Şekil 86: Turizm ve Belediye İşletme Belgeli Tesislerde Ortalama Kalış Süresi, Gün, Edirne, Mardin 2002-2013

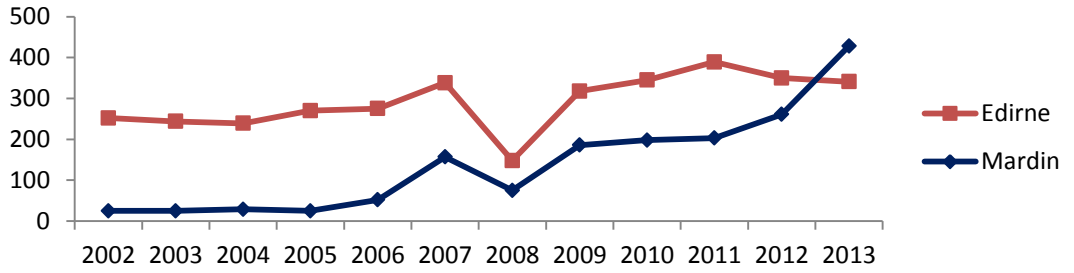


Kaynak: T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı

Edirne’de turizm işletmesi belgeli tesislerdeki turist geceleme sayısında 2000 senesinden bu yana yüzde 66’lık bir artış görünmektedir. Bu artış, genellikle Keşan ve Edirne Merkez performansından kaynaklanmaktadır. En önemli yükseliş ise mevcut rakamın yaklaşık iki katına çıkması ile Edirne Merkez’de gözlemlenmiştir. Edirne’nin ilçeleri bazında geceleme

sayısı incelendiğinde en dikkat çeken noktalardan bir diğeri de Uzunköprü ve Havsa'daki geceleme sayılarının 2000 senesinden itibaren sürekli düşüş gösteren bir grafik izlemesidir. 2002 senesinden bu yana Edirne'deki belediye belgeli tesislerde geceleme sayısına baktığımızda, tesise geliş ve konaklama sayısı ile benzer sonuçlar görülmektedir. Edirne, Türkiye'deki 81 il arasından belediye belgeli tesislerde geceleme sayısı sıralamasında 42. gelmektedir. Mardin ile karşılaştırıldığında ise kriz sonrası Edirne durgun bir grafik izlerken Mardin'deki turist geceleme sayısının sürekli arttığı gözlemlenmektedir. 2013 senesinde kadar Edirne'nin performansına yetişemeyen Mardin'de, 2013 senesinde aynı yıl Edirne'de olduğundan daha fazla turist gecelemiştir.

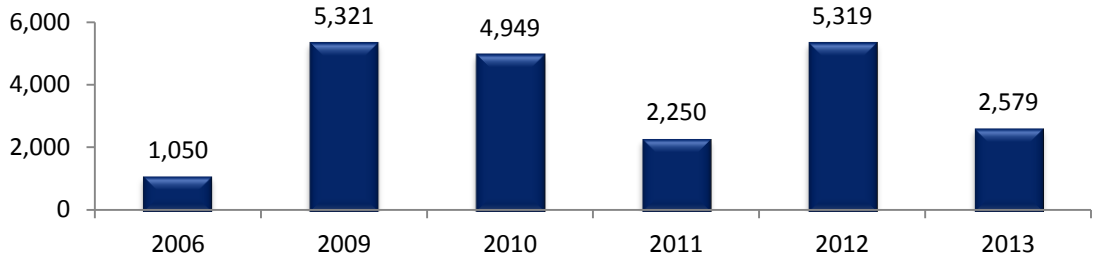
Şekil 87: Turizm ve Belediye İşletmesi Belgeli İşletmelerdeki Turist Geceleme sayısı, Edirne, Mardin-(Bin) 2000-2013



Kaynak: T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı

Devlet eliyle Edirne'de turizmin gelişmesine katkıda bulunacak yatırımların miktarı 2009 senesinden beri giderek azalmaktadır. Edirne'de turizm sektörünün kalkınmasını doğrudan ve dolaylı olarak etkileyecek kamu yatırımlarının yıllar içindeki değişim grafiği aşağıda verilmiştir. Bu yatırımlar arasında Kültür Bakanlığı, Gençlik ve Spor Bakanlığı ile Vakıflar Genel Müdürlüğü yatırımları bulunmaktadır. 2009 senesinden sonra turizm sektöründe kamu tarafından yapılan yatırımların giderek azaldığı gözlemlenmektedir.

Şekil 88: Turizm Sektörü Kamu Yatırımları, Edirne, (Bin TL) 2006-2014



Kaynak: T. C. Kalkınma Bakanlığı

Edirne'nin turizm göstergeleri toplu halde incelendiğinde, ilin turizmdeki potansiyelinin yüksek olduğu fakat çeşitli sebeplerle bu potansiyeli ortaya çıkaramadığı gözlemlenmektedir. Şehirdeki tarihi eser sayısı ve korunması gerekli kültür varlıkları toplamı Aydın ve Mardin'den çok daha iyi durumda olmasına rağmen, belediye ve turizm belgeli tesislere geliş, geceleme, konaklama, ziyaretçi sayısı gibi göstergelerde Edirne bu illerin gerisinde kalmaktadır. Bu göstergelerin hepsinde Edirne, karşılaştırılan turizm odağı illerin

altındayken potansiyel turizm odağı olan Mardin ile başa baş bir performans sergilemektedir. Fakat Mardin’de sürekli artışta olan turizm sektörü performansı, Edirne’de gözlemlenmemektedir. Bunun sebebi, Mardin’i belli bir turizm koridoruna oturtan inanç, kültür gibi tema turizmi planlamalarının Edirne’de yapılmamış olmasıdır.

Edirne’nin turizm sektörünün kalkınabilmesi için, sektörün il ekonomisinin kaldıraçlarından biri olduğunun dikkate alınması ve sektör özelinde çalışmaların gerçekleştirilmesi gerekmektedir. Edirne’de doluluk oranı, geceleme süresi, ortalama kalış süresi gibi göstergelerde turizmde başarılı diğer illerde olduğu gibi bir sıçrama görülmemektedir. Bu durum, Edirne’nin sahip olduğu turizm değerlerine rağmen potansiyelini ortaya çıkarmada yeterince desteklenmemesinden kaynaklanmaktadır. Kamu yatırımları ve özel yatırımların çoğalması, hızlı trenin ve havalimanının faaliyete geçmesi gibi bölgedeki turizm sektörünü destekleyecek dönüşümler sayesinde Edirne’deki turist konaklama sayılarının ve sürelerinin artması beklenmektedir. Ancak söz konusu yeniliklerden önce ilde turizm sektörünün canlanması için gerekli hazırlıkların yapılması ve altyapı eksikliklerinin tamamlanması gerekmektedir. Aksi takdirde beklenen olumlu gelişmelerin tam tersi sonuçlar vermesi de mümkündür. Bir sonraki bölümde, TEPAV tarafından Edirne’nin turizm potansiyelini ortaya çıkarmasına engel olan beş unsur ortaya konarak bu sorunların çözümleri için eylem planı önerileri tartışılacaktır.

Edirne’nin Turizm Potansiyelini Ortaya Çıkarmasına Engel Olan Beş Unsur

Birçok turistik değere sahip ve oldukça önemli tarihi eserler barındıran Edirne, turistlerin gecelememeyi ya da sadece bir gün geceleme tercih ettiği bir ilimizdir. Turizm ve belediye belgeli tesislerde ortalama kalış süresi, tesislere gelme ve geceleme sayıları, tesislerin doluluk oranı, turist profilleri ve ziyaret sebepleri gibi Edirne’nin düşük performans gösterdiği veriler, ildeki bazı sektörel ve coğrafi özelliklerle doğrudan ilişkilidir. Hizmet sektörü kalitesinin artırılması, çarşı yönetim sistemi, Edirne ile içinden geçen Meriç Nehri’nin ve kollarının bütünleşmesi, çevre düzeni, çarpık yapılar, gürültü kirliliğinin önlenmesi ve şehrin tanıtımının başarılı bir şekilde gerçekleştirilebilmesi gibi başlıklar Edirne’de turizm sektörünü doğrudan etkileyen öncelikli beş faktör olarak belirlenmiştir. Farklı kurumlarca Edirne’de turizm sektörünü geliştirecek çalışma ve planların yürütülmesi ve belirlenen bu beş alanda alınacak tedbirler, ilin turizm potansiyeline ışık tutan göstergelerde daha yüksek performans sergilemesi için bir başlangıç oluşturacaktır.

1. Eğitim ve Hizmet Sektörünün Kalitesinin Artırılması

Büyük ve lüks otellerin misafirlerine sunduğu hizmetlerin kalitesi konaklayanların tekrar gelip gelmeyeceğinin teminatı olarak görülebilir. Edirne’de hizmet sektörü kalitesinin artırılması gerekmektedir. İlde son yıllarda büyük ve lüks otellerin yapılması, ilin tesisleşme yönünden kalitesinin artmasını sağlamaktadır. Müşterilerin memnuniyeti ile işletmenin başarısı doğru orantılı olsa da sadece konaklama kapasitesini ve kalitesini artırmak tek başına yeterli olmamaktadır. Bu nedenle konaklama, yeme, içme, gıda gibi turizmle doğrudan ilişkili sektörlerde öncelikle hizmet kalitesinin artırılması gerekmektedir.

Her sektörde olduğu gibi turizm sektöründe de küresel anlamda sektörü etkileyen teknolojik değişikliklere uyum sağlayacak daha nitelikli işgücü gereksinimi artmaktadır. Bu nedenle hizmet sektörü ve turizm açısından eğitimli personel çok önemlidir. Küçük ya da büyük ölçekli olup olmadığına bakılmadan her işletme çalışanının mesleki eğitim alması veya almış olması gerekmektedir. Bu konuda hem işletme yöneticilerine hem de Edirne İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü'ne görevler düşmektedir. İşletmedeki bütün personelin güvenilirlik, fiziksel özellikler, dil bilme ve empati açısından açıklarını kapatmak adına eğitime tabi tutulması, müşteri personel ilişkilerini geliştirmek ve müşteri beklentilerini karşılamak için gerekli önlemlerin alınması ve ayrıca personele teknik ve kişisel eğitim sağlanması da gerekmektedir. Müşteriler için fiziksel imkânların geliştirilmesi ile birlikte hizmet sektöründeki gelişme ve yeniliklerin takip edilmesi de önemlidir.

Hizmet sektöründe turizm dalında eğitimin gelişmesi için bu konuda eğitim veren okul ve diğer kuruluşların çoğaltılması ve denetimlerinin sıklaştırılması gerekmektedir. Sadece tecrübelerinin yüksek olması, personelin karşısındaki ile doğru iletişim kanallarında bulunabilmesi için veya işinin gerektirdiği, bir takımın parçası olma, hızlı karar verme, kriz çözebilme, müşteri memnuniyeti gibi konularda tek başına yeterli olmamaktadır. Edirne Merkez'de bulunan Trakya Üniversitesi Uygulamalı Bilimler Yüksekokulu bünyesindeki Turizm İşletmeciliği ve Otelcilik Bölümü, sektörde meslek edinmek isteyen öğrencilerine iyi bir eğitim sağlayarak mezunlarının turizmci meslek unvanını kazanmalarına ve sektöre atılmalarına katkı sunmaktadır. Bu tür açığa yönelik bölümlerin üniversitelerde bulunması, meslek eğitimleri veren kurumların faaliyetlerini sıklaştırması ve personelin bu eğitim almış kesimden seçilmesi, turizm sektöründe hizmet kalitesini artıracak önemli adımlar arasındadır.

Bölgedeki hizmet kapasitesini artıracak bir diğer gelişme ise Halkalı Kapıkule hızlı tren hattının faaliyete geçmesidir. Edirne'de ulaşım çeşitliliğinin olmaması, hem İstanbul'a hem de Avrupa'ya yakın olmasına rağmen, ilin uzak olduğu algısını oluşturmaktadır. İhale aşamasına girilen Halkalı-Kapıkule hızlı treninin ilin diğer bütün sektörleri ile birlikte turizm sektörüne yapacağı katkı, Edirne Kalkınma ve Rekabet Gücü Gündemi Projesi Hızlı Tren Etki Analizi Raporu'nda ayrıntılı olarak incelenmiştir.⁸¹

2. Çarşı Yönetim Sisteminin Oluşturulması

Edirne'de Ali Paşa Çarşısı (Kapalı Çarşı), Arasta ve Bedesten Çarşıları 15. ve 16. yüzyıldan kalma önemli tarihi ve turistik değerlerdir. Günümüzde Ali Paşa, Arasta ve Bedesten Çarşılarında sırasıyla 130, 54 ve 124 dükkân bulunmaktadır. Üç tarihi çarşının da şehir içindeki konumu merkezidir. Çarşılar, konum, büyüklük gibi alışverişi olumlu etkileyen özelliklerine rağmen, yeterli verim sağlayamamaktadır. Çarşıların en önemli problemleri arasında,

- Aynı ürünlerin sergilendiği dükkân sayılarının çok fazla olmasından kaynaklanan rekabet
- Satılan ürünlerin çarşının tarihi dokusuyla uyumlu tarihi ve yöreye ait ürünlerden ziyade basit hazır giyim ve imitasyon ürünler üzerine yoğunlaşmış olması
- Çarşılar açılan yollarda trafik ve park yeri problemlerinin oluşması

⁸¹ Edirne Rekabet Gücü ve Kalkınma Gündemi Projesi- Edirne ?Yüksek Hızlı Tren Etki Analizi Raporu

- Seyahat acenteleri ve rehberler ile ortak bir turizm stratejisi yürütülememesinden kaynaklanan sorunlar
- Reklam ve pazarlama eksikliği

yer almaktadır.

Sayılan problemlerin temelinde Edirne'nin tarihi çarşılarındaki yönetim sisteminin zayıflığı bulunmaktadır. Edirne çarşılarının, bu tarihi mekânların değerlerini korumak ve geliştirmek için sosyal sorumluluk bilinci ile hareket eden, pazarlama ve yönetim stratejileri üretme becerisine sahip bir sisteme ihtiyacı vardır. Edirne'deki tarihi çarşıların, Osmanlı Dönemi'nde de olduğu gibi ticaretin canlı olduğu ve şehrin dokusunu yansıtan ürünlerin satıldığı merkezlere dönüştürülmeleri gerekmektedir. Bu dönüşüm ancak yönetim sisteminin güçlendirilmesi ile gerçekleşebilir.

Edirne'de beş yüz yıllık tarihi çarşıların dokusuna zarar vermeden yapısını değiştirecek ve çarşıları turistlerin gözünde daha çekici hale getirecek köklü idari değişikliklerin yapılması gerekmektedir. Edirne'nin de tarihi çarşılarının potansiyelini ortaya çıkaracak etkili bir yönetim sistemine ihtiyacı vardır. İldeki tarihi çarşıların yönetim yapısı, ilin turistik potansiyelini ortaya çıkarabilir nitelikte olmalı ve bünyesindeki sorunları aşmayı, çarşıların işlevselliğini ve turistik değerini ortaya çıkarmayı hedeflemelidir. Mevcut durumda idaresi vakıflar tarafından yürütülen çarşılarda istenilen verimlilik ve başarı yakalanamamaktadır. Edirne'deki tarihi çarşılar başta olmak üzere bütün tarihi dokuların toplumsal ve ekonomik olarak canlandırılması için birleştirici bir kurum gerekmektedir.

Osmanlı zamanındaki popülerliği gün geçtikçe azalan ve dokuları itibarıyla giderek şehirlerin en önemli ticaret merkezlerinden turizm merkezlerine dönüşmeye başlayan tarihi çarşılar ve hanlar özel bir idare sistemine ihtiyaç duymaktadırlar. Kapalı Çarşı Esnafı Derneği, bu sistemi hayata geçirmek amacıyla atılmış en eski ve önemli adımlardan biridir. Dernek, 1952 yılında İstanbul Kapalı Çarşı Esnafı Tescim Cemiyeti adıyla kurulmuştur. Kurulduğu tarihten itibaren çarşıya gelen müşteri niteliğini ve kalitesini artırmayı ve çarşının bu sayede yabancı turistlerin ilgi göstereceği tarihi bir merkez haline gelmesini amaçlamaktadır. Bu hedefe ulaşabilmek için Kapalıçarşı'nın tarihi dokusunun korunması, güvenlik ihtiyacının sağlanması, tamir, çarşı içerisinde etkinlikler gerçekleştirilmesi, tanıtım gibi sorumlulukları dernek üstlenmiştir. Kapalı Çarşı Esnafı Derneği, Türkiye'de tarihi çarşılar içerisinde en başarılı işleyen dernektir.

Çarşılar içerisindeki ticari canlılığı artırmak, AVM'lere kaçan müşterileri tekrar çarşıya çekmek gerekmektedir. Bu tür özel yönetimin bir örneği İzmir Kapalıçarşı'da bulunmaktadır. Tarihi Kemeraltı İnşaat Yatırım Ticaret A.Ş. (TARKEM), farklı meslek dalları ve sivil toplum gönüllülerinden oluşan 116 ortaklı bir şirkettir. TARKEM, özel olarak İzmir tarihi Kemeraltı ve etrafının tarihi dokusunun korunmasına odaklanmaktadır. Bölgede bulunan tarihi değerlerin gelecek kuşaklara aktarılabilmesi için yapılacak çalışmaların en verimli biçimde şirket anlayışıyla olabileceğine inanan ortaklar ve fikir insanlarının müşterek çabaları sonucunda 2012 senesinde kurulmuştur. Bu tarihten itibaren bölgenin yatırım ve kaynaklarının daha verimli bir şekilde değerlendirilmesi çabaları daha güçlü bir şekilde devam etmektedir.

Kapalı Çarşı Esnafları Derneği ve TARKEM gibi, Bursa Tarihi Çarşı ve Hanlar Birliği (BTÇH) de önde gelen esnaf ve yöneticilerin her ay düzenli olarak toplanması sonucu ortaya çıkmış bir teşkilatlanmadır. Bu teşkilatlanma, 30'a yakın çarşı, han ve pazar yöneticisinin bölgenin geleceği ile ilgili kafa yorması ve çözümler üretmeyi hedef alan toplantılar düzenlemesi ile başlamıştır. İşlerin yürütülmesinde aksaklık yaşanmaması, mali problemlerde dernek, vakıf gibi kuruluşlardan destek alabilmek ve işleri kanun çerçevesinde yürütebilmek adına BTÇH hukuki bir yapı almıştır. Birlik kurulmasından itibaren sorunların tespiti, kamuoyunu harekete geçirme, ilgili kurumlar arasında irtibatı kolaylaştırma ve bölgenin tanıtımını gerçekleştirme gibi görevler edinmiştir. Birlik bu amaçla Valilik, belediyeler, üniversite, Kültür ve Turizm Müdürlüğü, sivil toplum kuruluşları ve medya ile sürekli irtibat halindedir.⁸²

Edirne'de çarşıdaki verimsizlik probleminin en önemli çözümü, tarihi çarşıları dokularını bozmadan işletme mantığı ile yürütecek bir organdır. Edirne, İzmir, Kayseri, Bursa, Konya ve İstanbul ile birlikte Türkiye'deki önemli tarihi çarşılara sahip altı ilden biridir. İlde çarşılar bünyesinde kurulmuş dernekler olmasına ve bu derneklerin diğer illerin dernekleri ile birlikte Tarihi Çarşılar Birliği'ne üye olmasına rağmen, Edirne'de çarşı, han ve pazarların yönetimi istenildiği düzeyde ve verimde değildir. Bu organ düzenli bir teşkilat mantığı ile işlediği takdirde verimsizlik problemlerinin birçoğu elenecektir. Belirli amaçlar doğrultusunda yetkili kişilerin bir araya gelmesi ile birlikte bürokratik sorunların çözümü hızlanacak ve Edirne'nin tarihi yapısının en önemli parçasını oluşturan tarihi çarşılarından elde edilen verimlik artacaktır. Bunun dışında belirlenen diğer problemler için çözüm önerileri aşağıdaki tabloda verilmektedir.

Tablo 39: Edirne'de Tarihi Çarşıların Üç Ana Problemi ve Çözüm Önerileri

Ürün Çeşitliliği	Edirne'de önemli sayıda tekstil fabrikası bulunmaktadır. Bu fabrikalar ile Edirne'nin tarihi turistik değerini taşıyan ürünler üreten atölyeler (kilim, bez bebek, eşarp vb.) ile anlaşarak ürün çeşitliliğinin artırılması
Trafik Sorunu	Dolmuş depolanma yerlerinin şehir turizmine hizmet edecek şekilde yeniden konumlandırılması
	Belirli saatlerden sonra (Örneğin öğleden önce 10.00-10.30) çarşı yakınlarına araç girişine kısıtlama veya yasak getirilerek hava ve gürültü kirliliğinin önüne geçilmesi
	Turistik yerlerin yakınlarına katlı otopark inşaatı
Reklam Pazarlama ve	Belediye ile anlaşarak şehrin ilan tahtalarının çarşıların reklamının yapılarak yerli ve yabancı ziyaretçiler için çarşıların görünür kılınması
	Seyahat acenteleri ile iletişime geçilerek turistlere küçük esnafın da yararlanabileceği bir tur rotasının çizilmesinin sağlanması

Kaynak: TEPAV Derlemeleri

⁸² <http://www.btch.org.tr>

3. İl ve Nehrin Bütünleşmesi



Kaynak: <http://topraksuenerji.org/>

Meriç, Tunca, Arda ve Ergene Nehirlerinin belli bölümleri Edirne sınırları içerisindedir. Fakat Edirne’de öne çıkan en önemli iki nehir Meriç ve Ergene Nehirleridir. Ergene Nehri, Tekirdağ ve Kırklareli illerinden, Meriç Nehri ise Bulgaristan’dan il sınırlarına girmektedirler. Meriç, Bulgaristan’daki maden işletmeleri, Ergene ise

çoğunlukla Çorlu ve Çerkezköy civarındaki sanayilerden dolayı kirlenmekte ve bu kirli su Edirne’deki evsel atık su ve şehir içerisindeki fabrikaların atık suları ile birleşmektedir.

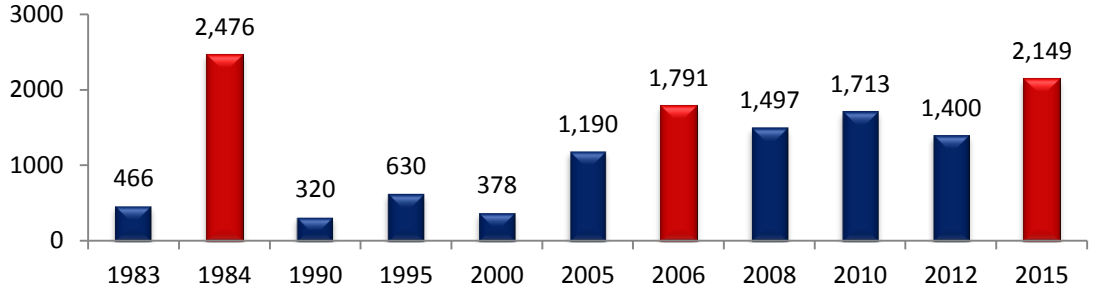
Nehirlerin şehir ile bütünleşmemesinin bir sebebi de nehirlerde görülen kirliliktir. Meriç Nehri’ndeki kirlilik, canlı yaşamını tehdit etmekle birlikte, nehirden sulanan tarım arazilerini de aşırı şekilde olumsuz etkilemektedir. Bu nehirlerle sulanan topraklardaki ürünlerin kalitesinin düşmesi ve toprağın giderek verimsizleşmesi, tarımda nehir kirliliğinin yarattığı büyük bir problemdir. Yapılan bir çalışmaya göre, Ergene Nehri kirliliğine maruz kalan ürünlerden buğdayda yaklaşık yüzde 40, ayçiçeğinde yüzde 22 ve çeltik de yüzde 38 oranında verim kayıpları oluşmaktadır.⁸³ Ayrıca 2008 yılında Türkiye Batı Trakya Bölgesi’nde yeraltı suyunun mikrobiyolojik kalitesi üzerine yapılan bir çalışma, Edirne’deki yeraltı suyunun ağır kirliliğini ve insan tüketimi için uygun olmadığını ortaya koymuştur.⁸⁴

Nehirlerin şehir ile bütünleşmemesinin bir diğer sebebi ise taşkınlardır. Edirne ve çevresindeki akarsularda hemen her sene nehirlerin yüksek debi ile akması, nehir yataklarında yer yer daralma ve baraj işletmelerindeki problemler nedeniyle taşkınlık yaşanmaktadır. En son 02.02.2015 tarihinde meydana gelen taşkında maksimum debi 2149 m³/sn. olarak ölçülmüştür. Meriç Nehri, taşkın özelliği olan bir nehirdir. Edirne halkı tarafından en yaygın taşkın nedeni “Bulgaristan’ın kapakları açması” olarak görülmektedir. Bunun sebebi, Bulgaristan’daki baraj işletmesinin Türkiye’deki taşkınları çokça etkilemesidir. Bu sorunun çözülmesi için mevcut barajların rezervuar hacimlerinin artırılması ve Bulgaristan ile çözüme yönelik ortak çalışmaların geliştirilmesi gerekmektedir. Taşkın sorunlarının kökten çözülebilmesi adına, Meriç Nehri’nin ıslahı ve Bulgaristan’daki baraj sisteminin Türkiye’nin de lehine olacak şekilde değiştirilmesi için ortak çalışmalara ve anlaşmalara gidilmesi büyük önem taşımaktadır.

⁸³ Trakya’da Ergene Nehri Kirliliğinin Tarım Üretimine Olan Etkisi: Edirne Örneği, *Karadeniz Fen Bilimleri Dergisi / The Black Sea Journal of Sciences*

⁸⁴ *Environmental Geology* 2008,

Şekil 89: Edirne Merkezde Meriç Nehri Taşkınları, (debi) (m³/sn.)1983-2015



Kaynak: DSİ III. Ulusal Taşkın Sempozyumu

Edirne’de nehir kirlilikleri ve taşkınlar ile ilgili en büyük problem, nehirlerin sadece Edirne sınırlarına dâhil olmaması sebebiyle problemlerin tek başına Edirne tarafından önlenememesidir.⁸⁵ Güneydoğu Avrupa’nın ikinci büyük nehri olan Meriç, Türkiye, Bulgaristan ve Yunanistan’dan geçmektedir. 1960’lardan bu yana hem Yunanistan ile hem de Bulgaristan ile taşkınlar konusunda anlaşmalar yapılıyor ise de üzerinde mutabık kalınmayan bazı konular vardır. Su paylaşımı, su kalitesi standartları, kalite ile ilgili veri alışverişi ve Bulgaristan’daki erken uyarı sistemleri ile taşkın koruma planlarının Türkiye ve Yunanistan açısından yetersiz kalması, nehirler hakkında çözüme ulaşılamayan konuların başında gelmektedir.⁸⁶ İki ülke arasında sınır olan Meriç Nehri üzerinde meydana gelen kirlilik veya taşkın gibi herhangi bir problemin önlenmesi için nihai çözüm, ülkelerin ortaklaşa hazırlayacağı ıslah projelerinden geçmektedir.

2015 senesinde imza atılan Kanal Edirne Projesi kapsamında, DSİ Edirne Bölge Müdürlüğü tarafından 7 bin 800 metrelik Meriç’i bypass edecek bir kanal açılması hedeflenmektedir. Derinliği 3-4 metre, genişliği ise 734 m³ olarak hesaplanan kanalın, Karaağaç Mahallesi girişinde bulunan dereden başlayıp, Bosnaköy’den devam ederek Süvari köprüsünün kenarından tekrar Meriç Nehri’ne bağlanması söz konusudur. Projenin 2016 yılına kadar bitmesi beklenmektedir. Bu proje ile özellikle kış aylarında yoğun taşkınlar yaşayan Meriç Nehri’nin yükünün ve debisinin azaltılması amaçlanmaktadır.

⁸⁵ 2008-2010 yılları arasında DSİ tarafından *Bölgedeki su yönetimine katkı sağlamak, taşkın oluşumuna ve taşkın gerçek zamanlı gelişimine yönelik bilgi sisteminin geliştirilmesi, taşkın tahmin ve erken uyarı sisteminin kurulması* amacıyla Meriç Nehri Erken Uyarı Sistemi projesi hayata geçirilmiştir. Proje kapsamında Edirne’de DSİ’ye bağlı Taşkın Tahmin Merkezi kurulmuştur. Nehirlerin güncel durumu www.dsiedirnehir.com sitesinden takip edilebilmektedir. Buna ek olarak, 2015 senesinde gerçekleşen taşkında can kaybının önlenmesinde Bulgaristan topraklarına yerleştirilen erken uyarı sisteminin sağlıklı çalışması önemli rol oynamıştır.

⁸⁶ Meriç Nehri Havzası Su Yönetiminde Uluslararası İş Birliği Zorunluluğu- ORSAM

Meriç ve Tunca Nehirlerinin kentin günlük yaşamının bir parçası haline getirilmesi, Edirne'deki şehir yaşamını canlandıracaktır. Nehrin ve çevrelerinin etkili kullanımı için



Kaynak: Edirne Belediyesi-Youtube Kanalı

önemli projeler geliştirilmektedir. Son zamanlarda bunlardan en önemlisi Trakya Kalkınma Ajansı, Edirne Valiliği, Edirne Belediyesi, Edirne Ticaret ve Sanayi Odası ve Edirne Ticaret Borsası iş birliği ile gerçekleştirilecek olan Tunca Nehri Rekreasyon ve Enerji Projesi'dir. 2014 senesinde başlanan proje kapsamında, nehrin etrafına yapılacak rekreasyon ve altyapı çalışmaları ile nehrin debisinin sabitlemesi ve böylece üzerinden ve etrafından

faйдalanılması amaçlanmaktadır. Proje sayesinde Tunca Nehri'nin su sporları, gondol, gemi restoranları ve yaz su sporları gibi turizm faaliyetleri açısından etkin kullanılabilmesi mümkün görünmektedir. Fakat bu proje kapsamında dikkat edilmesi gereken bir husus, projenin Sarayıçi merkezli planlanmasından ötürü burada bulunan Edirne Sarayı'na olumsuz yönde etki edebilecek olmasıdır. Bu tarz bir şehir ile nehri bütünleştirme projesinin ileriye dönük uzun vadeli ve il turizmi açısından gerekli bir proje olmasının yanında, ilin bünyesinde barındırdığı taşınmaz kültür varlıklarını ve özellikle Edirne Sarayı, köprüleri, II. Bayezid Külliyesi gibi tarihi değerleri dikkate alarak bu değerlere zarar vermeyecek şekilde düzenlenmesi gerekmektedir.

Porsuk Çayı etrafına kurulmuş olan Eskişehir, bu konuda Türkiye'den iyi bir örnektir. Nehrin etrafındaki kafeler, restoranlar, kitapçılar ve çimlik alan, şehri ziyarete gelen turistleri, dinlenme saatlerini nehir etrafında geçirmeye teşvik etmektedir. Foursquare veya Tripadvisor gibi gezi eğlence sitelerine girildiğinde Porsuk Çayı, mutlaka



görülmesi gereken yerler arasında yer almaktadır. Nehrin yapısından dolayı üzerinde düzenlenen turistik bot ve gondol turları şehrin cazibesini artırmaktadır. Çayın şehirle bütünleşmiş olması hem gelen turistlere hem de çay etrafına konumlanmış esnafa katkı sağlamaktadır.

4. Çevre ve Trafik Düzeninin İyileştirilmesi

Şehir merkezlerinin, hem şehrin yaşanabilirliğine hem de turist cazibe merkezleri haline gelebilmelerine hizmet eder nitelikte olmaları gerekmektedir. Özellikle tam merkezinde çok fazla sayıda turistini ilgisini çeken Selimiye Camii gibi önemli bir eser ve yine civarında birçok tarihi yapı ve çarşılar bulunduran Edirne'de, bu turistik noktalara ulaşımın kolaylaştırılması

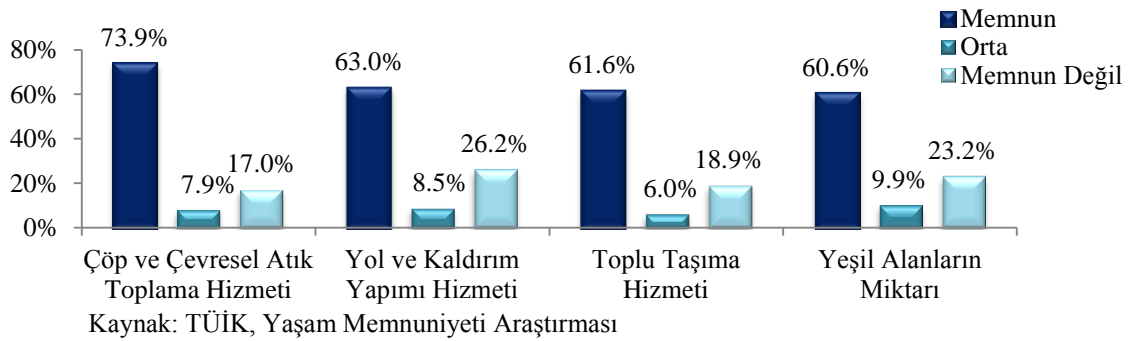
konusu acilen çözümlenmelidir. Çarpık yapılaşma ve trafik, bu konuda en fazla öne çıkan başlıklardır.

Edirne’de yürütülen başarılı yenileme çalışmalarına çevre düzeni ile ilgili projeler de eklenmelidir. Gürültü kirliliği, çöp sorunu ve trafik, turistler ve şehirde yaşayanlar için olumsuz etki eden unsurlardır. Edirne’de tarihi çeşme, saray ve camiler için yenileme çalışmaları yürütülmektedir. Şehrin tarihi dokusunun bozulmasına yol açan çarpık yapılar, sokak ve caddeler için yenileme çalışmaları gerekmektedir. Fakat bu işlemler sırasında yıllar boyunca o bölgelere yerleşmiş ve bölgenin kültürünün bir parçası olmuş vatandaşların mağdur edilmemesi birincil önem taşımaktadır.

Edirne esnafının en çok şikâyet ettiği konulardan biri, dolmuş depolama noktalarının yeridir. Dolmuş ve otobüslerin, tarihi ve kültürel varlıklar ile çarşılarla ulaşım açısından en rahat ve merkezde gereksiz trafik yaratmayacak en uygun noktalarda depolama gerçekleştirmeleri gerekmektedir. Depolama bölgesinin değiştirilmesi bir öneri olarak belediyeye sunulabilir. Bunun yanında, turistler için çekim noktaları olan caddelerin pazarlı otoparka çevrilmesi, arabayla seyahat eden turistleri durmaktan caydırdığı gibi araç yoğunluğu sıkıntısını da ortaya çıkarmaktadır. Şehirdeki turistik bölgelerin ulaşımını engelleyen araçlar için çözüm, caddeleri paralı otoparklara çevirmek yerine çok katlı otopark binalarının inşa edilmesi olmalıdır.

Edirne’de çarpık yapılaşma, trafik, gürültü kirliliği, çöp gibi sorunların köklü çözüm önerileri ile ortadan kaldırılması için etkili belediyecilik çalışmaları gerekmektedir. Mevcut durumda Edirne’de çevre düzenine hizmet edecek belediye çalışmalarından memnuniyet yüksek seviyelerde değildir. 2013 senesinde çöp ve çevresel atık toplama hizmeti, belediyenin en fazla beğenilen hizmeti olmuştur. Buna rağmen beğeni oranı çok yüksek değildir. Bu hizmetten memnuniyet, 81 il içerisinde 27. sırada yer almaktadır. Kanalizasyon hizmetleri, şebeke suyu hizmetleri ve toplu taşıma hizmetleri gibi belediye hizmetlerinden memnuniyet yüzdesi ve Türkiye içindeki sıralamaları grafik ve tabloda gösterilmektedir.

Şekil 90: Belediye Hizmetlerinden Memnuniyet, (%) 2013



Tablo 40: Edirne’de Belediye Hizmetlerinden Memnuniyet Sıralaması, 2013

	Çöp ve çevresel atık toplama hizmeti	Kanalizasyon hizmeti	Şebeke suyu hizmeti	Toplu taşıma hizmeti
81 il içerisinde memnuniyet sıralaması	27	23	24	36

Kaynak: TÜİK, Yaşam Memnuniyeti Araştırması

5. Edirne Kentinin Tanıtımının Arttırılması

Edirne’de turizm sektörü, çevre, halkın sosyal yapısı, şehrin dokusu, kültürel ve tarihsel değerler göz önünde bulundurularak ve sürdürülebilir turizm ilkeleri benimsenerek kalkınmalıdır. Bu amacın gerçekleşmesi için bütün kurum ve kuruluşların birbirleri ile iletişim halinde ve koordineli çalışmaları gerekmektedir. Bununla birlikte, Edirne’nin sahip olduğu potansiyel nedeniyle turizm odağı iller arasında yer alması ve bu yönde gelişmesi için yatırım ve çalışmaların sürdürülmesine ihtiyaç vardır. Edirne, konum açısından Avrupa’ya olan yakınlığı nedeniyle de diğer illerden farklı bir noktada durmaktadır. Edirne’de turizmin kalkınmasıyla şehre Avrupa’dan daha fazla turist gelmesi, Türkiye’nin turizm sektörü başarısını dünyaya daha fazla duyurabilmesine olanak sağlayacaktır.

Kırkpınar Yağlı Güreşleri’nin her hafta ve haftanın belirli bir günü merkezi veya ulaşımı rahat bir meydana gerçekleştirilmesi, hızlı tren sonrasında Edirne’ye Anadolu’nun diğer şehirlerinden ulaşımın da kolaylaşmasıyla, çok daha fazla turist Edirne’ye gelmesini sağlayacaktır. Edirne’nin isminin birlikte anıldığı ve turistlerin Edirne’ye gelmesinde çokça etkili olan önemli turistik aktiviteler bulunmaktadır. Fakat bu aktivitelerden özellikle Kırkpınar Yağlı Güreşleri, turistlerin oldukça ilgisini çeken bir gösteriye dönüşmüştür. Kırkpınar Yağlı Güreşleri, Haziran sonu ve Temmuz başı gibi üç gün süreyle devam etmektedir. Osmanlı İmparatorluğu döneminden başlayarak oldukça önem verilen bir spor olmasının yanında Kırkpınar Yağlı Güreşleri’nin, merak eden fakat yıl içerisinde sadece üç gün olan müsabakaları takip edemeyen turistler için bir gösteriye dönüştürülmesi düşünülebilir.



Kaynak: <http://www.edirnevdb.gov.tr/>

Edirne’nin sosyal medyada daha görünür hale gelmesi gerekmektedir. Şu anda tripadvisor.com sitesinde Edirne için 36 gezilecek yer, 97 restoran ve 18 otel bulunabilmektedir. Booking.com sitesinde aratıldığında Edirne’yi ziyaret etmek için öne çıkan üç sebep, tarihi merkez, alışveriş ve anıt olarak gösterilmektedir. Kalmak için uygun olan toplam 34 tane otel, pansiyon, motel, daire ve konukevi tipi konaklama seçeneği gösterilmektedir. Bu tür sitelerde verilen puanlar ve yapılan yorumlar, şehrin ve şehrin turizm merkezlerinin itibarı açısından oldukça önemli olmaktadır. Turizmin çekiciliğinin artırılmasına engel olarak gösterilen beş unsurun üzerine çalışmalar yapılması neticesinde şehrin internet üzerindeki görünürlüğü de olumlu bir şekilde yükselecektir. Şehrin tanıtımının yapılabilmesinin ve şehre turist çekilebilmesinin, yukarıda sayılan Edirne turizm potansiyelinin ortaya çıkmasına engel unsurların hepsinin ortadan kaldırılması ile başarılması mümkün görünmektedir.

Sonuç ve Öneriler

Edirne'nin taşıdığı turizm potansiyelinin fark edilmesi ve strateji planlamalarının Edirne'yi de içine alarak geliştirilmesi önemlidir. Edirne Özel Turizm Ekonomik Bölgesi Raporu süresince veri analizleri, saha çalışmaları ve literatür incelemeleri nihayetinde, Edirne'nin turizm açısından büyük potansiyel taşıyan illerimizden biri olduğu fakat bu potansiyelin çeşitli sebeplerden açığa çıkamadığı tespit edilmiştir. Edirne, Türkiye Turizm Stratejisi 2023 Planı veya Bölgesel Gelişme Ulusal Stratejisi Planlarında özel turizm bölgesi ya da turizm odağı olarak belirlenmemiştir. Edirne'nin hem İstanbul'a hem Avrupa'ya yakın olan konumu, taşıdığı tarihi değerlerin fazlalığı, hizmet sektörünün gelişme kapasitesi, Saros Körfezi ve Osmanlı mimarisi sayesinde hem tarihi turizme hem de kıyı turizmine olanak vermesi göz ardı edilmektedir. Edirne'de tarih turizm ön planda olmasına rağmen yaz turizmi için de büyük potansiyel bulunmaktadır. Bu potansiyelin ortaya çıkarılması için Edirne özelinde politikalar uygulanması gerekmektedir. Edirne Özel Turizm Ekonomik Bölgesi Raporu'nda ilin turizm potansiyelini gerçekleştirmesine katkı sunacak beş öncelikli alan belirlenmiştir. Bunlar, hizmet kalitesi, çarşı yönetim sistemi, il ve nehrin bütünleşmesi, çevre düzeni, çarpık yapılaşma ve belediyecilik ile şehrin tanıtımı başlıkları altında incelenmiştir.

İlk olarak hizmet kalitesinin artırılması için eğitim seviyesinin yükseltilmesi gerekmektedir. Bu, turistlerin ve bölgede yaşayanların memnuniyet seviyesinin artmasında büyük önem arz eden hizmet kalitesinin geliştirilmesinin gereğidir. Hem fiziksel koşullar hem de insan ilişkilerinin ön planda tutulduğu bir hizmet sektörü, bölgenin turistik cazibesini yükseltecek ve turizmden elde ettiği geliri artıracaktır.

İkinci olarak çarşı yönetim sisteminin değişmesi gerekmektedir. Edirne'de bulunan tarihi ve ticari değeri yüksek çarşıların verimliliğinin günden güne azalmasının önüne geçmek için bu tarihi çarşılar tek bir noktadan ve özel sektör mantığıyla yürütülmelidirler. Ancak bu sayede verimsiz, aynı ve imitasyon ürünlerin satıldığı vasıfsız yan yana sırlanmış dükkânların yerini tarihi dokusunu koruyan, belirli bir ticari mantıkla yürütülen ve turistlerin ilgisini çekebilecek çarşılar alabilecektir.

Üçüncü olarak il ile nehrin bütünleşmesi, hem turistik açıdan hem de nehirlerin sebep olduğu taşkınların günlük yaşamda sebep olduğu olumsuzluklar açısından gereklidir. Bu yönde başlatılan çalışmalar hızlandırılmalı, Edirne, içinden geçen nehirden turistik anlamda da faydalanabilir konuma gelmelidir. Edirne'nin aynı Avrupa şehirleri gibi sahip olduğu doğal ve turistik değerleri kullanabilmesi, turizm sektörüne oldukça fazla getiri sağlayacaktır. Nehir ıslahı ile ilgili mevcut çalışmaların alanı genişletilerek Teknopark ve üniversite işbirlikleri düşünülmelidir.

Çevre düzeni, çarpık yapılaşma ve belediyecilik, Edirne'nin turizm cazibesini artırması için ilgilenmesi gereken bir konudur. Belediyecilik kapsamında toplu taşıma merkezi depolama yerlerinin kentin yapılanmasına göre yeniden belirlenmesi, yürüme ve bisiklet parkurlarının hayata geçirilmesi, su sporlarından faydalanılabilmesi için altyapı çalışmalarının başlatılması, çöp toplama gibi faaliyetlerde daha hızlı adımlar atılması gibi konular mevcuttur. Araç trafiğinin azaltılmasına yönelik toplu taşıma çalışmaları, gürültü kirliliğinin önüne geçecektir. Şehirde çevre düzeninin korunması ile belediyecilik faaliyetlerinin başarısı arasındaki bağlantı önemlidir.

Son olarak şehrin tanıtımının doğru kanallardan yapılması, Edirne'nin turist cazibe merkezi olarak gelişmesinin önünü açacaktır. Edirne'de turistlerin ilgisini çekecek birçok tarihi eser, müze ve faaliyet bulunmaktadır. Fakat bu olanakların varlığı, şehrin tanıtımının yeterince yapılamaması nedeniyle insanlar tarafından fark edilememektedir. Ayrıca şehirde bulunan faaliyetlerin belli zamanlara ve yerlere sıkıştırılmış olması da ulaşım zorluğu ve zaman yaratma sıkıntısı nedeniyle turistler tarafından istekle karşılanmamaktadır. İilde turizm potansiyelinin ortaya çıkmasının önündeki bütün engellerin aşılması ve şehrin tanıtımının doğru kanallardan yapılması neticesinde Edirne'de turizm sektörünün gelişebilmesi mümkündür.

Edirne'de oldukça yüksek olan turizm potansiyelinin açığa çıkarılabilmesi için bölge için planlama çalışmalarının yürütülmesi, turizm sektörünün tanıtımının iyi yapılması ve devlet teşvikleri ile desteklenmesi gerekmektedir. Türkiye'de, ülkenin turizm sektörü ile öne çıkan, ekonomisinin bel kemiğini turizm sektörünün oluşturduğu illerinde olduğu gibi, turizm sektörünün gelişme potansiyelinin yüksek olduğu iller için de özel çalışmalar yürütülmesi hedeflenmelidir. Bu bölgeler özellikle turizm alanında düzenli yatırımlardan faydalanmak ve her dönem belirli iş kolları ile gelir kapısı oluşturmak adına büyük önem arz etmektedirler. Edirne'nin şehre yapılan diğer yatırımlardan da istenilen düzeyde faydalanabilmesi için ilde turizm altyapı eksikliklerinin giderildiğinden emin olmak gerekmektedir. Edirne, Türkiye'de, konumu, sahip olduğu kültürel ve tarihi değerleri, turistik değer taşıyan mekân ve varlıkları, doğası ve konaklama kapasitesi açısından özel turizm bölgesi olmaya uygun bir ilimizdir. Turizm potansiyeli yüksek her il gibi Edirne'deki turizm yatırımlarını da desteklemek, tanıtımını yapmak ve bu sayede turistik faaliyetlere destek olmak, devletin politikalarından biri olmalıdır.

Edirne Kalkınma ve Rekabet Gücü Gündemi Projesi

Edirne Tarım Acil Eylem Planı

Ocak 2016

İçindekiler

Yönetici Özeti.....	140
1. Türkiye’de Tarım Sektörünün Mevcut Durumu ve Eğilimleri.....	141
2. Edirne’de Tarım Sektörünün Mevcut Durumu ve Eğilimleri.....	144
3. Edirne’de Tarım Sektöründe Öncelikli Faaliyetler.....	158

ŞEKİLLER

Şekil 1: Tarım-Avcılık-Ormancılık Sektörünün Üretim Değeri ve Ülke GSYH'si İçindeki Payının Gelişimi, (Bin TL,%) 2000-2012.....	141
Şekil 2: Tarım-Avcılık-Ormancılık Sektörünün İstihdamının ve Ülke İstihdamı İçindeki Payının Gelişimi, (Bin Kişi,%) 2000-2012.....	141
Şekil 3: Sektördeki Çalışan Başına Tarımsal Üretim Değeri, (TL) 2000-2012.....	142
Şekil 4: Ürün Gruplarına Göre Bitkisel Üretimin Dağılımı, (%).....	142
Şekil 5: Alt Gruplara Göre Türkiye Kırmızı Et Üretimi, (Ton) 2010-2014.....	143
Şekil 6: Alt Gruplara Göre Türkiye Su Ürünleri Üretimi, (Ton) 2002-2014.....	143
Şekil 7: Marmara Bölgesi İlleri ve Ülke Genelinde Bitkisel Üretim Değerlerinin Ürün Gruplarına Göre Dağılımı, 2014.....	144
Şekil 8: Edirne'nin Uzmanlaştığı Bitkisel Ürünlerin Yeterlilik Dereceleri, (%) 2012.....	146
Şekil 9: Edirne'nin Örtü Altı Sebze Üretiminde Öne Çıktığı Üç Üründe Yüksek Üretim Payına Sahip İller.....	149
Şekil 10: Örtü Altı Meyve Üretiminde İllerin Payları, 2013.....	149
Şekil 11: Örtü Altı Meyve Üretiminde İllerin Payları, 2013.....	150
Şekil 12: Organik Bitkisel Üretimde Öne Çıkan İllerdeki Üretim, (Ton) 2013.....	150
Şekil 13: Organik Bitkisel Üretimde Öne Çıkan Ürünlerdeki Üretim, (Ton) 2013.....	151
Şekil 14: Ülke Her On Bin Dolarlık Tarım ve Hayvancılık İhracatının Seçilmiş İller Tarafından Yapılan Payları, 2010-2014.....	151
Şekil 15: Türlerine Göre Edirne'deki Büyükbaş Hayvan Varlığının Ülke Genelindeki Payları, (%) 2014.....	152
Şekil 16: Ülke Genelinde En Çok Kültür Sığına Sahip 10 İldeki Hayvan Sayıları, 2014.....	152
Şekil 17: Türlerine Göre Edirne'deki Küçükbaş Hayvan Varlığının Ülke Genelindeki Payları, (%) 2014.....	153
Şekil 18: Ülke Genelinde En Çok Merinos Koyuna Sahip 10 İldeki Hayvan Sayıları, 2014.....	153
Şekil 19: Büyükbaş Hayvan Sütü Üretiminde Öne Çıkan 10 İlin Üretim Değerleri, (Ton) 2014.....	154
Şekil 20: Küçükbaş Hayvan Sütü Üretiminde Öne Çıkan 10 İlin Üretim Değerleri, (Ton) 2014.....	154

Şekil 21: Büyükbaş Hayvan Sütü Üretiminde En Verimli 10 İlin Verim Değerleri, (Hayvan Başına Ton) 2014.....	155
Şekil 22: Küçükbaş Hayvan Sütü Üretiminde En Verimli 10 İlin Verim Değerleri, (Hayvan Başına Litre) 2014.....	155
Şekil 23: İç Su Üretiminde Öne Çıkan İllerin Üretim Değerleri, (TL) 2013.....	156
Şekil 24: Sel - Taşkın - Şiddet Yağış Afetleri 1940-2010 Yılları Arasındaki Gözlenen Sayıları.....	157

TABLolar

Tablo 1: Tarla Ürünleri Değerinin Toplam Bitkisel Ürünler İçindeki Payı En Yüksek 10 İl ve Öne Çıkan Tarla Ürünleri, 2014.....	145
Tablo 2: Edirne'nin En Yüksek Üretim Değerine Sahip 20 Bitkisel Ürününün Üretim Değerleri, 2014.....	145
Tablo 3: Edirne'nin Öne Çıktığı 17 Bitkisel Ürüne İlişkin Bilgiler, 2014.....	147
Tablo 4: Edirne'nin Yönelebileceği Geleneksel Bitkisel Ürünlerde Ülke Genelindeki Payı ve Üretim Yapan İl Sayıları, 2014.....	148
Tablo 5: Edirne'nin Yönelebileceği Niş Bitkisel Ürünlerde Ülke Genelindeki Payı ve Üretim Yapan İl Sayıları, 2014.....	148
Tablo 6: İç Su Üretiminde Öne Çıkan İllerin Üretim Değerleri, (TL) 2013.....	156

Yönetici Özeti

Tarım sektörüne ilişkin bir analizde sektörü, bitkisel üretim, hayvansal üretim ve su ürünleri olmak üzere üç ayrı kategoride incelemek mümkündür. Tarım sektörünün üç kategorisi de iklime bağımlılık göstermekteyken bitkisel üretim, toprağın cinsi ve yapısına; su ürünleri ise su kaynaklarının yapısına bağlı olarak değerlendirilmelidir. Ayrıca ürünlerin üretim miktarının yanı sıra üretim değerlerini, verimliliklerini ve hangi il ve bölgelerde üretildiklerini incelemek de gerekmektedir.

Tarımsal ürünlerde pazara yakınlık önemli bir avantaj sağlamaktadır. Tarım ürünleri dayanıklı olmadıkları için saklanma maliyetleri yüksektir. Bu durum, üretilen ürünlerin hızlı bir biçimde pazara ulaştırılmasını gerekli kılmaktadır. Edirne'nin ülkenin en batısında bulunması ve Avrupa'ya en yakın konumdaki il olması nedeniyle, ürettiği tarımsal ürünleri Avrupa ve özellikle Balkan pazarına ulaştırma konusunda sahip olduğu fırsatı değerlendirmesi önemlidir.

Edirne bitkisel üretim yönünden tahıllarda öne çıkmaktadır. İlde yoğun biçimde yapılan çeltik ve buğday üretimi dikkat çekmektedir. Bu yönüyle Orta ve Doğu Anadolu Bölgesi illerine benzeyen Edirne'nin, bu bölgelerin aksine genel olarak pirinç, ayçiçeği yağı, salça gibi tarımsal sanayiye destekleyen ürünleri yoğun biçimde ürettiği görülmektedir.

Edirne, su ürünlerinde öne çıkan illerden biridir. İlin, güneyindeki Saroz Körfezi ve Yunanistan ile sınırı oluşturan Meriç Nehri'nin de etkisiyle su ürünlerinde gelişmiş olması, önemli bir potansiyel sağlamaktadır. Ayrıca çeltik üretimindeki yoğunluğun etkisiyle bu tarlaların yakınlarında kerevit ve kurbağa gibi çeşitli canlılar da yaşamaktadır. Söz konusu ürünler, ülke içinde olmasa bile yurt dışındaki talepleri nedeniyle Edirne ekonomisi için büyük bir fırsat sunmaktadır.

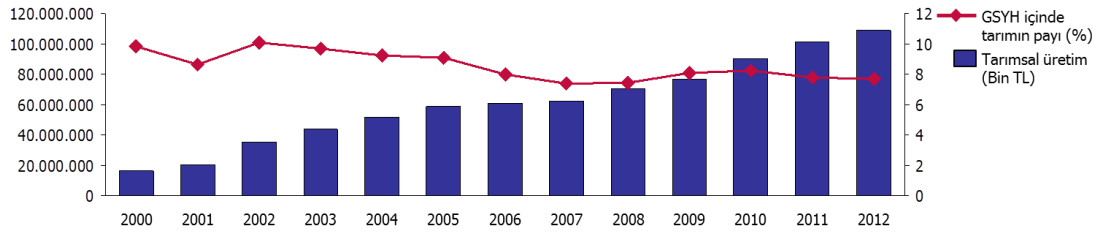
İlin ürettiği tarımsal ürünleri sanayiye dönüştürmesi gerekmektedir. İldeki bitkisel ve hayvansal ürünler ile su ürünlerinin işlenerek tarımsal sanayi ürünlerine dönüştürülmesi, üretilen katma değeri arttıracak ve bu ürünlerdeki değer zincirlerinin önemli bir kısmının il içerisinde kalmasını sağlayacaktır. Söz konusu dönüşümlerle ildeki istihdam olanaklarının geliştirilmesi de mümkündür. Bu tip ürünlere ilişkin detaylı analizlere Edirne İş Fırsatları Raporu'nda yer verilmektedir.

1. Türkiye’de Tarım Sektörünün Mevcut Durumu ve Eğilimleri

1.1. Sektörün Genel Görünümü

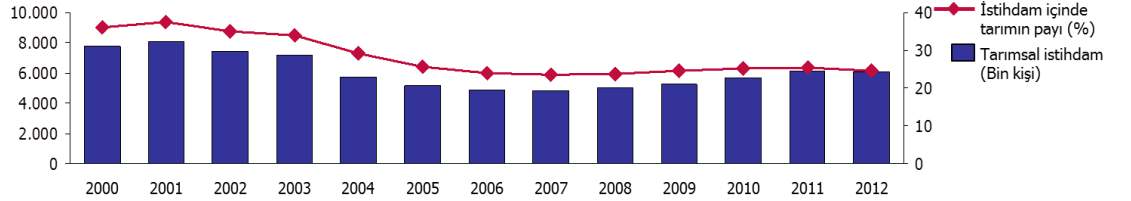
Tarım sektöründe verimlilik giderek artmaktadır. Ülke genelinde tarım-avcılık-ormancılık sektöründeki üretim 1998-2012 yılları arasında yıllık ortalama yüzde 17 artış göstermesine rağmen sektörün ülke ekonomisindeki payı azalmaktadır. İstihdama bakıldığında 2007 yılına kadar tarım sektörünün hem istihdam edilen kişi sayısı hem de payı yönünden gerilemekte olduğu görülmektedir. Bu yıldan sonra ise tarımsal istihdam değerinde artış olması dikkat çekmektedir.

Şekil 91: Tarım-Avcılık-Ormancılık Sektörünün Üretim Değeri ve Ülke GSYH’si İçindeki Payının Gelişimi, (Bin TL-%) 2000-2012



Kaynak: TÜİK Ulusal Hesaplar ve TEPAV Hesaplamaları

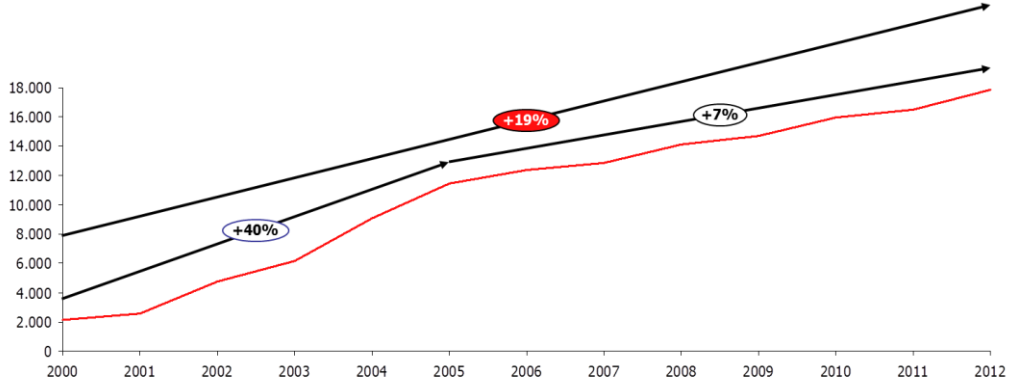
Şekil 92: Tarım-Avcılık-Ormancılık Sektörünün İstihdamının ve Ülke İstihdamı İçindeki Payının Gelişimi, (Bin Kişi-%) 2000-2012



Kaynak: TÜİK İşgücü İstatistikleri ve TEPAV Hesaplamaları

Sektörde 2005’te yapısal bir değişim görülmüştür. 2000’lerin başından itibaren tarım sektöründe çalışan başına üretim değeri yıllık ortalama yüzde 19’luk artışla 2.115 TL’den 17.849 TL’ye çıkmıştır. Ancak söz konusu artış eğiliminde 2005’te bir kırılma meydana gelmiştir. 2000-2005 yılları arasında yıllık ortalama yüzde 40’la büyüyen çalışan başına tarımsal üretim değeri, 2005-2012 yılları arasında yıllık ortalama yüzde 7 büyüyebilmiştir. Bu durum sektörde istihdam edilen kişi sayısının 2007 yılından itibaren artmaya başlamasıyla birlikte değerlendirildiğinde, sektörde 2005-2007 arasında bir dönüşüm yaşandığını düşündürmektedir.

Şekil 93: Sektördeki Çalışan Başına Tarımsal Üretim Değeri, (TL) 2000-2012

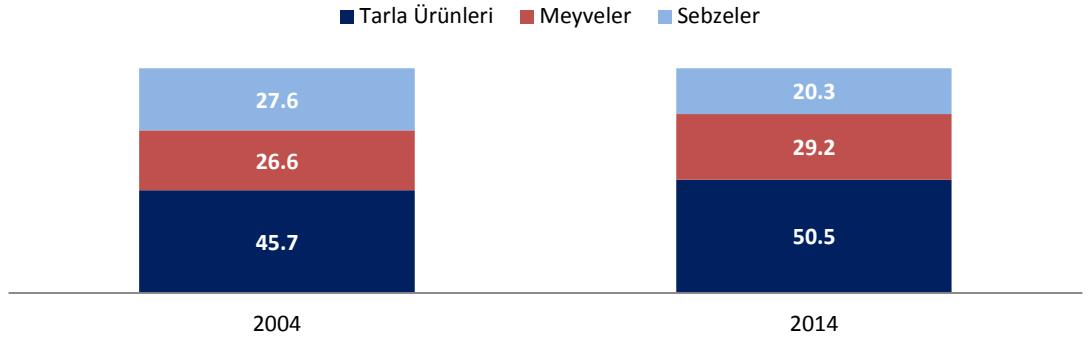


Kaynak: TÜİK Ulusal Hesaplar, İşgücü İstatistikleri ve TEPAV Hesaplamaları

1.2. Bitkisel Üretim

Ülke genelinde bitkisel ürün deseninde meyve ve tarla ürünlerinin payında artış gözlemlenmektedir. Ürünlerin üretim değerleri göz önüne alınarak yapılan hesaplamalarda, ülke genelindeki bitkisel üretimin en büyük kısmının buğday, arpa, çeltik gibi ürünlerin yer aldığı tarla ürünlerinden oluştuğu görülmektedir. Son 10 yıllık dönemde (2004-2014) bu ürün grubunun payı artarken ikinci sıranın sebze grubundan meyvelere geçtiği görülmektedir.

Şekil 94: Ürün Gruplarına Göre Bitkisel Üretimin Dağılımı, (%)

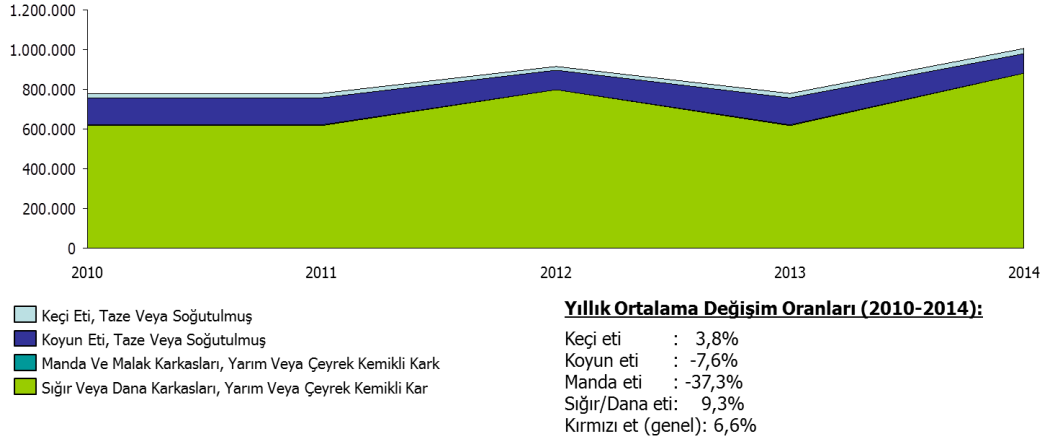


Kaynak: TÜİK Bitkisel Üretim İstatistikleri, Tarımsal Fiyat ve Ekonomik Hesaplar ile TEPAV Hesaplamaları

1.3. Hayvansal Üretim

Son 5 yıllık dönemde kırmızı et sektöründe ağırlıklı grup olan dana/sığır segmentinin payı daha hızlı artmaktadır. TÜİK verilerine göre sektör, üretim miktarı yönünden yıllık ortalama yüzde 6,6 büyürken koyun ve manda etinin üretim miktarları giderek azalmış, sadece sığır/dana ile keçi eti üretimi artış göstermiştir. Bu durum, piyasada dana/sığır grubuna yönelimin olduğunu göstermektedir.

Şekil 95: Alt Gruplara Göre Türkiye Kırmızı Et Üretimi, (Ton) 2010-2014

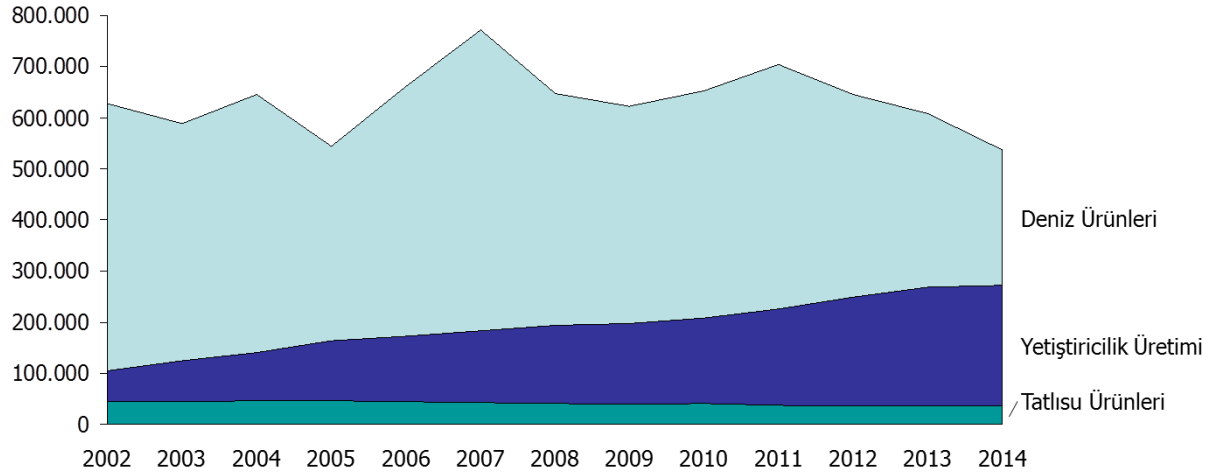


Kaynak: TÜİK Hayvancılık İstatistikleri ve TEPAV Hesaplamaları

1.4. Su Ürünleri

Su ürünleri üretiminde yetiştiriciliğin payı giderek artmaktadır. Ülkemizde su ürünleri üretimi 2011'den itibaren azalma eğilimine girmiştir. 2007 yılında 772 bin tonu aşan su ürünleri üretimi, 2011'de 703 bin tona, 2014'te ise 537 bin tona düşmüştür. Son yıllarda kıyı balıkçılığının payı giderek azalırken çiftlik yetiştiriciliğinin payı düzenli olarak artma eğilimindedir. 2002'de balık yetiştiriciliğinin toplam su ürünleri üretimindeki payı yüzde 9,7 iken bu değer 2014'te yüzde 43,8'e kadar çıkmış ve yüzde 49,5 olan deniz ürünlerinin payına iyice yaklaşmıştır.

Şekil 96: Alt Gruplara Göre Türkiye Su Ürünleri Üretimi, (Ton) 2002-2014



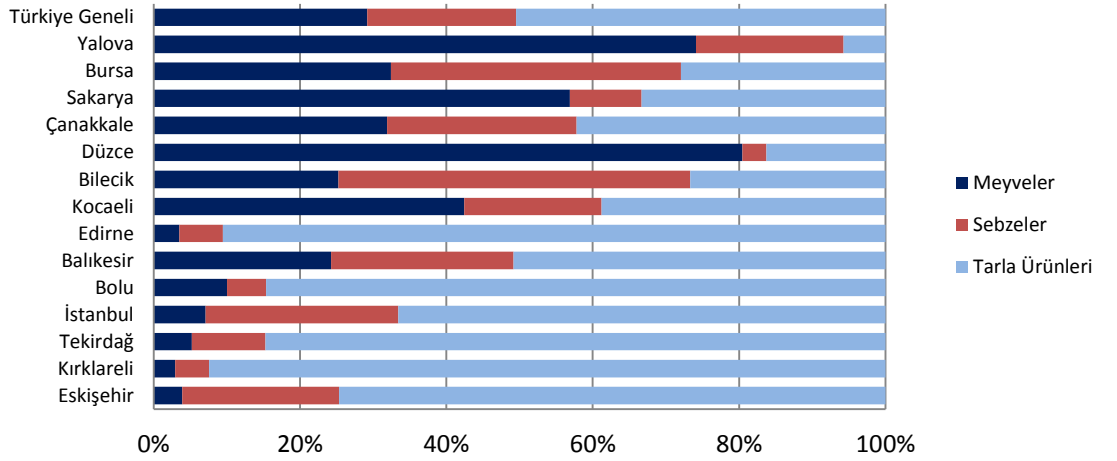
Kaynak: TÜİK Su Ürünleri İstatistikleri

2. Edirne’de Tarım Sektörünün Mevcut Durumu ve Eğilimleri

2.1. Bitkisel Üretim

Edirne, bitkisel üretim deseni ve verimliliği yönünden, ülke genelinden farklılaşmaktadır. Marmara Bölgesi’ndeki iller, dekar başına bitkisel üretim yönünden genel olarak (Eskişehir, Kırklareli, Tekirdağ ve İstanbul hariç) ülke ortalamasının üzerindedirler. Ülke genelinde dekar başına 542 TL olan bitkisel üretim değeri, Edirne’de 613 TL’dir. Ayrıca genel olarak, illerin dekar başına üretim değerleri arttıkça tarla ürünlerindeki paylarının azalıp meyve ve sebze üretimlerindeki paylarının arttığı görülmektedir. Bu duruma Edirne’nin istisna oluşturduğu anlaşılmaktadır. Buna ek olarak Edirne, yüksek tarla ürünleri payı ile ülke geneli ve diğer Marmara Bölgesi illerinden farklılık göstermektedir.

Şekil 97: Marmara Bölgesi İlleri ve Ülke Genelinde Bitkisel Üretim Değerlerinin Ürün Gruplarına Göre Dağılımı, 2014



Kaynak: TÜİK Bitkisel Üretim İstatistikleri ve Tarımsal Fiyat ve Ekonomik Hesaplar (2014) ile TEPAV Hesaplamaları

Not: Tarımsal ürünlerin değeri, fiyat ve üretim değerlerinin çarpılmasıyla elde edilmiştir.

Edirne’nin bitkisel üretiminin genel yapısı Doğu ve Orta Anadolu illerine benzemektedir. Ancak Edirne’de bu illerin aksine sanayiye dönük ürünler öne çıkmaktadır. Edirne, toplam bitkisel ürünler üretim değerleri içinde tarla ürünleri payının en yüksek olduğu 10. ildir. Diğer 9 ilin (Kırklareli dışında) Doğu veya Orta Anadolu Bölgesi’nde yer alan iller olduğu görülmektedir. Bu durum, Edirne’nin tarla ürünlerine bağlı ve Türkiye’nin batısında yer alan diğer illerden farklılaşan yapısını ortaya koymaktadır. Ancak Edirne’deki ürün deseni ile tarla ürünlerinde öne çıkan diğer illerin ürün deseni oldukça farklıdır. Doğu ve Orta Anadolu’daki illerde genel olarak yem bitkileri ile arpa-buğday öne çıkarken Edirne’de çeltik ve ayçiçeği gibi tarımsal sanayiye besleyen ürünler ilk sıralardadır. Bu, Edirne’nin tarla ürünlerinde kendine has bir yapıda olduğunu ve ilde tarımsal sanayinin önemli bir yer tuttuğunu göstermektedir.

Tablo 41: Tarla Ürünleri Değerinin Toplam Bitkisel Ürünler İçindeki Payı En Yüksek 10 İl ve Öne Çıkan Tarla Ürünleri, 2014

İl	Tarla Ürünleri Değerinin Payı	Öne Çıkan İlk Üç Ürün
Ağrı	96,9	Yonca (Yeşil Ot), Buğday (Diğer), Arpa (Diğer)
Bayburt	96,7	Yonca (Yeşil Ot), Korunga (Yeşil Ot), Fiğ (Yeşil Ot)
Sivas	96,1	Buğday (Diğer), Yonca (Yeşil ot), Patates (Diğer)
Kars	94,9	Arpa (Diğer), Buğday (Diğer), Fiğ (Yeşil Ot)
Muş	93,7	Yonca (Yeşil Ot), Buğday (Diğer), Şekerpancarı
Ardahan	92,7	Arpa (Diğer), Buğday (Diğer), Korunga (Yeşil Ot)
Kırklareli	92,4	Buğday (Diğer), Ayçiçeği (Yağlık), Silajlık Mısır
Erzurum	91,7	Yonca (Yeşil Ot), Korunga (Yeşil Ot), Buğday (Diğer)
Aksaray	90,6	Yonca (Yeşil Ot), Patates (Diğer), Silajlık Mısır
Edirne	90,5	Çeltik, Buğday (Diğer), Ayçiçeği (Yağlık)

Kaynak: TÜİK Bitkisel Üretim İstatistikleri ve Tarımsal Fiyat ve Ekonomik Hesaplar (2014) ile TEPAV Hesaplamaları

Edirne’de meyve ve sebze üretiminde çeşitlilik sınırlı düzeydedir. Edirne’de 1,9 milyar TL’nin üzerindeki yıllık bitkisel üretim değerinin yüzde 31,2’si çeltikten, yüzde 23,8’i buğdaydan (diğer), yüzde 23,5’i yağlık ayçiçeğinden, yüzde 7,5’i ise silajlık mısırdan elde edilmektedir. İlk 4 sırada yer alan bu ürünlerin payları toplamının yüzde 86 gibi yüksek bir seviyede olması, Edirne’deki bitkisel üretimin bu ürünlerin talebinde yaşanabilecek olumsuzluklardan kolay etkilenebilecek kırılgan bir yapıda olduğunu göstermektedir. Ayrıca Edirne’nin en yüksek üretim değerine sahip 20 bitkisel ürününden 10’unun tarla ürünleri, 6’sının sebzeler, 4’ünün ise meyveler grubunda olması, ilde meyve-sebze ürünlerindeki çeşitliliğin tarla ürünlerine kıyasla daha kısıtlı olduğunu ortaya koymaktadır.

Tablo 42: Edirne’nin En Yüksek Üretim Değerine Sahip 20 Bitkisel Ürününün Üretim Değerleri (2014)

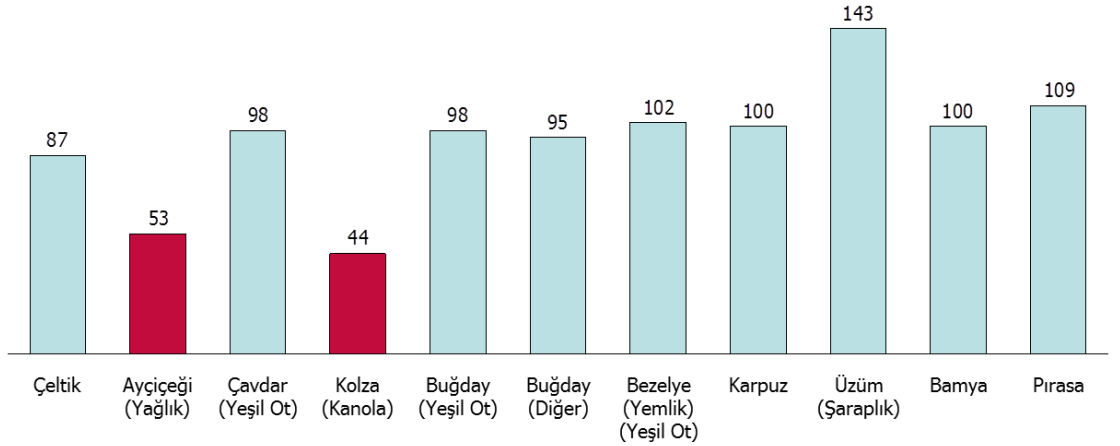
Grup	Ürün	Üretim (TL)
Tarla Ürünleri	Çeltik	599.875.630
Tarla Ürünleri	Buğday (Diğer)	457.473.180
Tarla Ürünleri	Ayçiçeği (Yağlık)	452.494.000
Tarla Ürünleri	Mısır (Silajlık)	140.949.600
Sebzeler	Karpuz	34.546.050
Tarla Ürünleri	Yonca (Yeşil Ot)	25.604.800
Meyveler	Ceviz	22.480.800
Tarla Ürünleri	Arpa (Diğer)	20.438.920
Sebzeler	Kavun	17.453.220
Sebzeler	Domates (Sofralık)	14.356.020
Meyveler	Üzüm (Sofralık-Çekirdekli)	12.658.800
Tarla Ürünleri	Fiğ (Macar) (Yeşil Ot)	9.002.250
Tarla Ürünleri	Mısır (Dane)	8.973.260

Grup	Ürün	Üretim (TL)
Meyveler	Üzüm (Şaraplık)	8.778.120
Tarla Ürünleri	Kolza (Kanola)	7.642.180
Sebzeler	Kabak (Çerezlik)	6.834.240
Tarla Ürünleri	Şekerpancarı	6.574.240
Meyveler	Armut	4.253.570
Sebzeler	Biber (Sivri)	4.078.260
Sebzeler	Sarımsak (Kuru)	3.647.200

Kaynak: TÜİK Bitkisel Üretim İstatistikleri ve Tarımsal Fiyat ve Ekonomik Hesaplar (2014) ile TEPAV Hesaplamaları

Edirne'nin tarla ürünleri dışında uzmanlaşabileceği meyveler de bulunmaktadır. Edirne, 174 bitkisel ürünün 93'ünde üretim yaparak ülke geneli bitkisel üretiminde yüzde 1,48'lik kısmı sağlamaktadır. Buna karşın, ilin uzmanlaştığı (üretimdeki payının yüzde 1,48'in üzerinde olduğu) ürün sayısı 17'dir. Bunların 12'si tarla ürünü, 3'ü sebze, 2'si meyvedir. Bu, ilin meyve ve sebzeler yönünde de belirli bir uzmanlaşma kabiliyeti olduğunun göstergesidir. Söz konusu 17 ürünün 6'sının⁸⁷ ülke genelindeki yeterlilik derecesine ilişkin bilgi mevcut değilken; kalan 11 üründe genel olarak ülke üretiminin ülke talebini karşıladığı görülmektedir. Bu 11 ürünün sadece 2'sinde (ayçiçeği ve kolza) yeterlilik derecesinin oldukça düşük olması dikkat çekmekte ve dış ticaret açığının kapatılması için bu ürünleri stratejik konuma getirmektedir. Diğer ürünlerdeki gelişim ise yurt içindeki talepten çok ihracata yönelik olabilir.

Şekil 98: Edirne'nin Uzmanlaştığı Bitkisel Ürünlerin Yeterlilik Dereceleri, (%) 2012



Kaynak: TÜİK Bitkisel Ürün Denge Tabloları

Edirne'nin öne çıktığı bitkisel ürünlerde farklı stratejiler izlemesi gerekmektedir. Edirne'nin öne çıktığı 17 bitkisel ürünü detaylı biçimde incelediğimizde, ilin bu ürünlerin 7'sinde en çok üretim yapan 5 il arasına girdiği görülmektedir. Söz konusu ürünler, çeltik, ayçiçeği (yağlık), çavdar (yeşil ot), kolza (kanola), buğday (yeşil ot), buğday (diğer), bezelye (yemlik,) (yeşil ot)'dir. Bu ürünlerden buğday (diğer) dışındakilerde Edirne'nin de dâhil olduğu ilk 5 ilin üretimdeki paylarının yüzde 70'in üzerinde olduğu görülmektedir. Bu da söz

⁸⁷ Yeterlilik derecesine ilişkin veri bulunmayan ürünler, tritikale (dane), tritikale (yeşil ot), fiğ (Macar) (yeşil ot), kabak (çerezlik), mısır (silajlık) ve sorgum (yeşil ot) iken; çeltik yerine pirinç, ayçiçeği (yağlık) yerine ayçiçeği, çavdar (yeşil ot) yerine çavdar, buğday (yeşil ot) yerine buğday, bezelye (yemlik) (yeşil ot) yerine bezelye ve üzüm (şaraplık) yerine üzüm kullanılmıştır.

konusu 6 üründe Edirne'nin rekabet gücünün yüksek olduğunun göstergesidir. Diğer 10 ürünün 6'sında (tritikale (yeşil ot), kabak (çerezlik), üzüm (şaraplık), bamya, pırasa, sorgum (yeşil ot)) ise hem Edirne ilk 5 sırada değildir hem de ilk 5 sıradaki ilin ülke üretimindeki payı yüzde 50'nin üzerindedir. Bu durum, adı geçen ürünlerde Edirne'nin rekabete girmesinin zor olduğunu göstermektedir.

Tablo 43: Edirne'nin Öne Çıktığı 17 Bitkisel Ürüne İlişkin Bilgiler, 2014

Ürün	Edirne'nin Payı (%)	Mevcut Rakipler ve Payları (%)										İlk 5 İlin Payları Toplamı (CR5) (%)
Çeltik	39,9	Balıkesir	14,7	Samsun	13,8	Çorum	7,1	Çanakkale	6,4	Sinop	4,1	82,0
Ayçiçeği (Yağlık)	17,5	Konya	17,8	Tekirdağ	17,6	Kırklareli	11,2	Adana	6,1	Aksaray	3,4	70,1
Çavdar (Yeşil Ot)	6,8	Bursa	33,3	Balıkesir	29,8	Kırklareli	16,6	Aydın	13,2	Kastamonu	0,3	99,7
Kolza (Kanola)	5,8	Tekirdağ	63,1	İstanbul	13,5	Kırklareli	6,7	Balıkesir	4,9	Konya	3,7	93,9
Buğday (Yeşil Ot)	5,4	Balıkesir	64,1	Aydın	24,6	Kırklareli	5,8	Muğla	0,0	-	-	100,0
Tritikale (Dane)	4,2	Denizli	10,8	Çorum	10,8	Tokat	9,5	Kütahya	6,4	Muğla	6,0	43,6
Buğday (Diğer)	3,9	Konya	8,6	Diyarbakır	4,8	Ankara	4,8	Tekirdağ	4,7	Adana	3,7	26,9
Tritikale (Yeşil Ot)	2,7	Çanakkale	14,7	Aydın	13,3	Denizli	10,3	Balıkesir	10,1	Kırklareli	9,4	57,9
Bezelye (Yemlik) (Yeşil Ot)	2,7	Çanakkale	46,1	Tekirdağ	32,8	Kırklareli	6,9	Balıkesir	5,4	Konya	2,2	94,0
Fig (Macar) (Yeşil Ot)	2,3	Konya	15,0	Ankara	8,5	Tekirdağ	6,9	Karaman	6,9	Isparta	6,1	43,4
Kabak (Çerezlik)	2,1	Kayseri	36,0	Nevşehir	32,3	Aksaray	10,4	Konya	6,2	Eskişehir	5,3	90,2
Mısır (Sılaçlık)	2,0	İzmir	13,4	Konya	6,6	Balıkesir	6,0	Bursa	5,6	Aydın	5,3	36,9
Karpuz	2,0	Adana	18,7	Antalya	10,4	İzmir	6,1	Diyarbakır	4,4	Samsun	3,5	43,1
Üzüm (Şaraplık)	1,9	Denizli	17,3	Nevşehir	12,3	Kilis	11,2	Elazığ	9,0	Mardin	6,1	55,9
Bamya	1,9	İzmir	24,0	Balıkesir	11,7	Mersin	11,1	Aydın	7,2	Amasya	6,1	60,1
Pırasa	1,5	Mersin	20,9	Bursa	14,2	Samsun	11,9	İzmir	7,8	Balıkesir	4,6	59,3
Sorgum (Yeşil Ot)	1,5	Çanakkale	26,8	Burdur	9,1	Aydın	8,7	Bursa	8,5	Balıkesir	7,3	60,5

Kaynak: TÜİK Bitkisel Üretim İstatistikleri ve Tarımsal Fiyat ve Ekonomik Hesaplar (2014) ile TEPAV Hesaplamaları

Edirne'nin uzmanlaşma potansiyeli bulunan bitkisel ürünler arasında ülke genelinde yaygın biçimde üretilenler ağırlıktadır. Edirne'nin ülke üretimindeki payının yüzde 1,48'den az olduğu 76 bitkisel ürün bulunmaktadır. Söz konusu ürünlerden 20 tanesi (elma (diğer), armut, erik, kiraz, soğan (taze), ceviz, arpa (diğer), yonca (yeşil ot), salatalık (sofralık), domates (sofralık), fasulye (taze), vişne, elma (Golden), biber (sivri), elma (Starking), patlıcan, şeftali (diğer), biber (dolmalık), marul (göbekli) ve maydanoz) ülke genelinde 75 ve daha yüksek sayıda il tarafından üretilmektedir. Bunlar gerek Edirne'de gerekse ülke genelinde yaygın biçimde üretilebilen ürünler olduklarından, Edirne'nin nispeten kolay biçimde geçiş yapabileceği ürünlerdir. Bunun yanı sıra Edirne'de üretimi yapılan İtalyan çimi, arpa (yeşil ot),

biber (Çarliston), yem şalgamı, kereviz (kök), yerfıstığı ve susam ürünleri ise ülke genelindeki 30 ve daha az sayıda il tarafından üretimi yapılan ürünlerdir. Sınırlı sayıdaki il tarafından üretimi yapılan bu (niş) ürünler, rekabetin nispeten zayıf olduğu, bu nedenle Edirne’de üretimi yapılması halinde yüksek kar elde edilebilecek bitkisel ürünler setini oluşturmaktadır.

Tablo 44: Edirne’nin Yönelebileceği Geleneksel Bitkisel Ürünlerde Ülke Genelindeki Payı ve Üretim Yapan İl Sayıları, 2014

Ürün	Edirne'nin Ülke Üretimindeki Payı (%)	Üretim Yapan İl Sayısı	Ürün	Edirne'nin Ülke Üretimindeki Payı (%)	Üretim Yapan İl Sayısı
Elma (Diğer)	0,60	81	Fasulye (Taze)	0,15	79
Armut	0,48	80	Vişne	0,07	79
Erik	0,31	80	Elma (Golden)	0,32	78
Kiraz	0,18	80	Biber (Sivri)	0,32	77
Soğan (Taze)	1,37	79	Elma (Starking)	0,05	77
Ceviz	1,13	79	Patlıcan	0,38	76
Arpa (Diğer)	0,57	79	Şeftali (Diğer)	0,15	76
Yonca (Yeşil Ot)	0,37	79	Biber (Dolmalık)	0,24	75
Salatalık (Sofralık)	0,18	79	Marul (Göbekli)	0,07	75
Domates (Sofralık)	0,16	79	Maydanoz	0,02	75

Kaynak: TÜİK Bitkisel Üretim İstatistikleri ve Tarımsal Fiyat ve Ekonomik Hesaplar (2014) ile TEPAV Hesaplamaları

Tablo 45: Edirne’nin Yönelebileceği Niş Bitkisel Ürünlerde Ülke Genelindeki Payı ve Üretim Yapan İl Sayıları, 2014

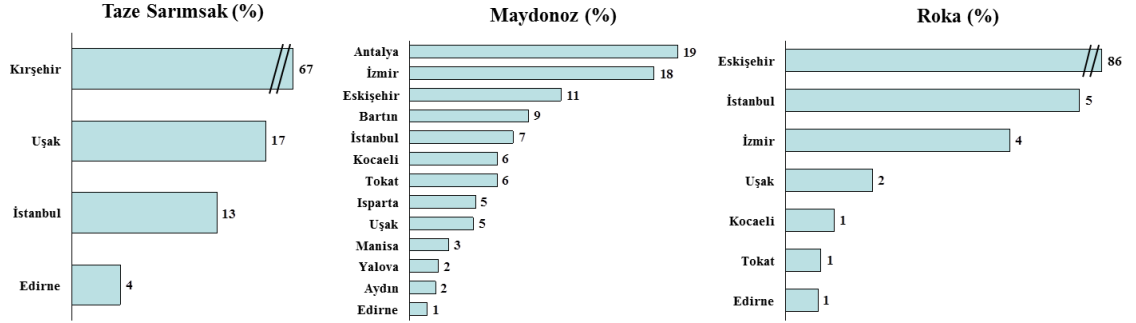
Ürün	Edirne'nin Ülke Üretimindeki Payı (%)	Üretim Yapan İl Sayısı
İtalyan çimi	0,21	6
Arpa (Yeşil Ot)	0,87	7
Biber (Çarliston)	0,00	13
Yem Şalgamı	0,49	15
Kereviz (Kök)	0,61	17
Yerfıstığı	0,11	18
Susam	0,15	26

Kaynak: TÜİK Bitkisel Üretim İstatistikleri ve Tarımsal Fiyat ve Ekonomik Hesaplar (2014) ile TEPAV Hesaplamaları

Edirne’de örtü altı sebze üretimindeki yüksek potansiyel yeterince değerlendirilememektedir. Edirne, ülke genelinde örtü altı üretimi yapılan 33 sebze ürününün 14’ünde örtü altı üretim faaliyeti gerçekleştirmektedir. İlin, bu yönüyle İstanbul (21), Antalya (19), İzmir (17), Samsun (17), Bartın (15), Kocaeli (15) ve Uşak (15)’ın ardından 8. sırada yer alması, örtü altı sebze üretiminde ürün çeşitliliğinin yüksek olduğunu göstermektedir. Buna karşın, bahsi geçen 14 ürünün 11’inde (marul (kıvrıcık), semizotu, ıspanak, salatalık, marul (göbekli), soğan (taze), fasulye (taze), kavun, biber (sivri), patlıcan ve domates) Edirne’nin

üretim değeri, ülke genelinin yüzde 0,5'inden daha düşük seviyededir. Diğer 3 ürüne bakıldığında ise Edirne'nin nispeten rekabetçi yapıdaki maydanoz, Kırşehir'in öne çıktığı taze sarımsak, Eskişehir'in ise öne çıktığı roka ile üst sıralarda olduğu görülmektedir.

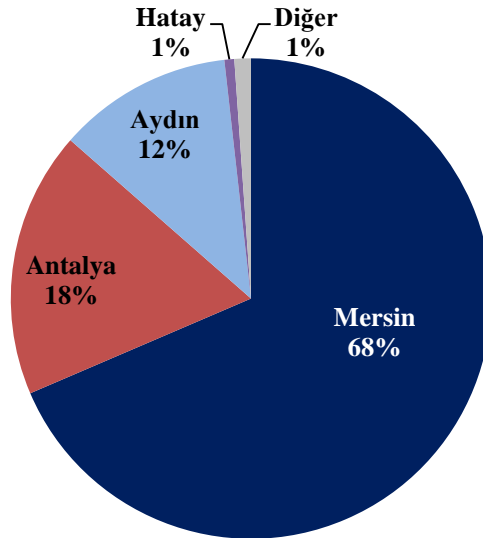
Şekil 99:Edirne'nin Örtü Altı Sebze Üretiminde Öne Çıktığı Üç Üründe Yüksek Üretim Payına Sahip İller



Kaynak: TÜİK Bitkisel Üretim İstatistikleri ve TEPAV Hesaplamaları

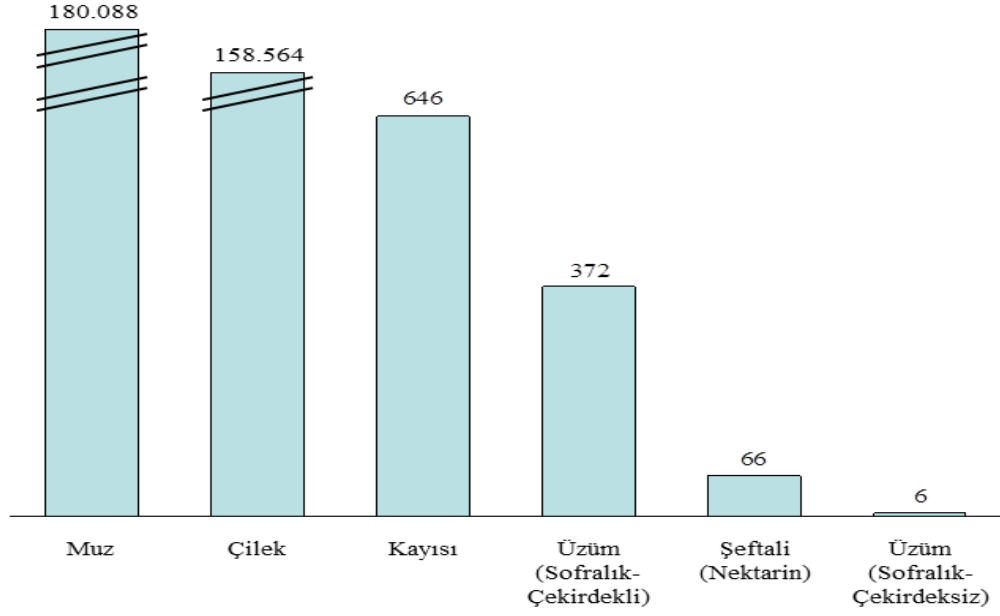
Edirne'de örtü altı meyve üretimi yapılmamaktadır. Ülke genelinde 15 ilde 6 farklı meyvenin örtü altı üretimi yapılırken Edirne, söz konusu iller arasında yer almamaktadır. Örtü altı meyve üretiminin yapıldığı illerin 5'i (Aydın, İzmir, Manisa, Muğla ve Uşak) Ege Bölgesi'nde; 4'ü (Adana, Antalya, Hatay ve Mersin) Akdeniz Bölgesi'nde; 2'si (Ankara ve Konya) İç Anadolu Bölgesi'nde; 2'si (Çanakkale ve Düzce) Marmara Bölgesi'nde; 1'i (Bartın) Karadeniz Bölgesi'nde; 1'i (Erzurum) de Doğu Anadolu Bölgesi'nde bulunmaktadır. Söz konusu 15 ilin 12'sinin denize kıyısının bulunması, örtü altı meyve üretimi ile iklimin ılımanlığı arasındaki ilişkiyi ortaya koymaktadır. 2013 yılı örtü altı meyve üretiminin illere ve ürünlere göre dağılımı aşağıda sunulmaktadır. İller bazında Mersin, Antalya ve Aydın'ın öne çıktığı görülmektedir.

Şekil 100: Örtü Altı Meyve Üretiminde İllerin Payları, 2013



Kaynak: TÜİK Bölgesel Tarım İstatistikleri ve TEPAV Hesaplamaları

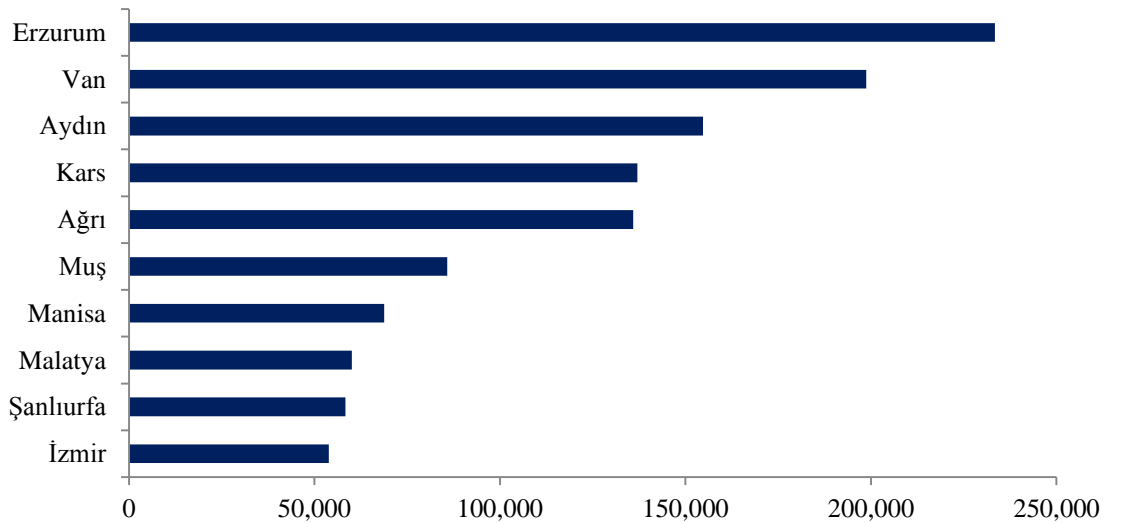
Şekil 101: Örtü Altı Meyve Üretiminde İllerin Payları, 2013



Kaynak: TÜİK Bölgesel Tarım İstatistikleri ve TEPAV Hesaplamaları

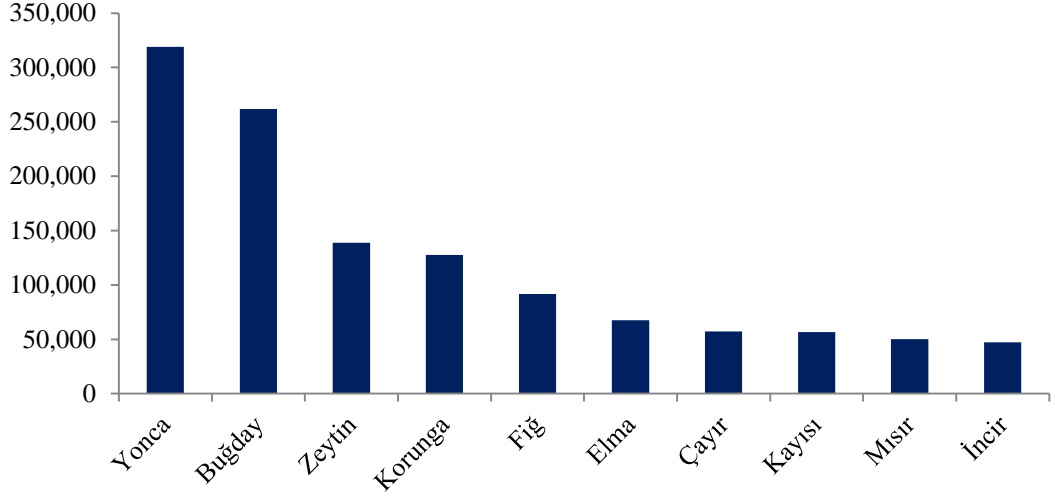
Edirne’de organik üretim son derece kısıtlıdır. TÜİK’in 2013 yılı verilerine göre, geçiş süreci dâhil 1.620.387 tonluk organik bitkisel üretim yapan 60.797 çiftçinin sadece 1’i Edirne’de bulunmaktadır. Organik olarak yalnızca cevizin üretildiği ilde, 2013 yılında 700 kilogramlık üretim yapılmıştır. İlin, İstanbul, Bursa ve Kocaeli gibi gelişmiş ve gelir düzeyi yüksek şehirlere yakınlığı göz önüne alındığında organik üretimde önemli bir fırsata sahip olduğu anlaşılmaktadır. Örneğin, Edirne’nin bitkisel üretim yönünden daha fazla değere sahip olduğu İstanbul’da 34 çiftçi 940 ton, Tekirdağ’da 161 çiftçi 1.516 ton, Kocaeli’nde ise 18 çiftçi 404 ton organik bitkisel üretim yapmıştır. Edirne’nin mevcut durumda yoğun olarak ürettiği ürünler öncelikli olacak şekilde, büyük kentlerdeki talep doğrultusunda organik bitkisel üretime yönelmesi faydalı olacaktır.

Şekil 102: Organik Bitkisel Üretimde Öne Çıkan İllerdeki Üretim, (Ton) 2013



Kaynak: TÜİK Bitkisel Üretim İstatistikleri

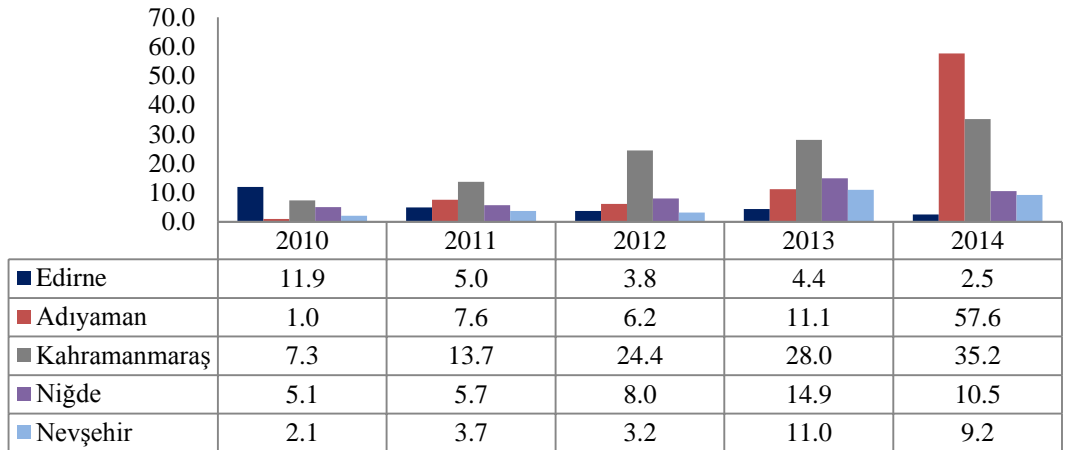
Şekil 103: Organik Bitkisel Üretimde Öne Çıkan Ürünlerdeki Üretim, (Ton) 2013



Kaynak: Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı Organik Tarım İstatistikleri ve TEPAV Hesaplamaları

İldeki tarımsal üretim becerisi ihracata yansıtılmamaktadır. Edirne'nin, 2014 yılında 1.510.868 dolarlık tarım ve hayvancılık ihracatı ile ülke genelinde bu sektörde ihracat yapan 68 il arasında 49. sırada yer aldığı görülmektedir. Bu durum, ilin bitkisel üretimde 24., hayvansal ürünlerde ise 27. sırada yer aldığı göz önüne alındığında, ildeki tarımsal üretimin ihracata yeterince yansımadığını göstermektedir. Edirne'nin erişilebilirlik seviyesinin ve (özellikle yurt dışı pazarlara yönelik) pazarlama kapasitesinin yeterli düzeyde olmaması, bunun nedenleri arasındadır. Ayrıca il, tarım ve hayvancılık ihracatında giderek gerilemektedir. İlin tarım ve hayvancılıktaki payı, 2010'da on binde 12'den on binde 3'e gerilerken; aynı dönemde Adıyaman, Kahramanmaraş, Nevşehir ve Niğde gibi Orta ve Doğu Anadolu'da yer alan illerin paylarını hızla arttırdıkları dikkat çekmektedir. Bu illerin tümü, payları itibarıyla 2010'da Edirne'nin gerisindeyken 2014'te bu durum tersine dönmüştür. Edirne'nin 2014 yılındaki tarım ve hayvancılık ithalatı ise 42.277.844 dolardır. İl, güçlü olduğu tarım ve hayvancılık sektöründe dış ticaret açığı vermektedir.

Şekil 104: Ülke Her On Bin Dolarlık Tarım ve Hayvancılık İhracatının Seçilmiş İller Tarafından Yapılan Payları, 2010-2014



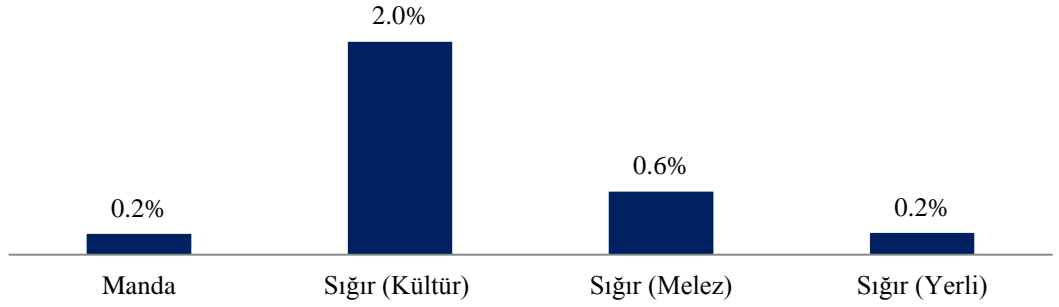
Kaynak: TÜİK Dış Ticaret İstatistikleri ve TEPAV Hesaplamaları

İlde iyi tarım uygulamaları yeterli düzeyde değildir. Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı'nın 2013 yılı verilerine göre, tarımsal üretim sistemini sosyal açıdan yaşanabilir, ekonomik açıdan karlı ve verimli, insan sağlığını koruyan, hayvan sağlığı ve refahı ile çevreye önem veren bir hale getirmek için uygulanması gereken işlemleri kapsayan iyi tarım uygulamaları, Türkiye'nin 56 ilinde yapılmaktadır. Edirne 31 iyi tarım uygulaması yapan üreticisiyle, bu 56 il arasında üretim alanı yönünden 5.323,08 dekarla 26., üretim miktarı yönünden ise 4.194 tonla 30. sırada yer almaktadır. Edirne'nin iyi tarım üretiminde ülke genelindeki payı sadece yüzde 0,26'da kalmaktadır.

2.2. Hayvansal Üretim

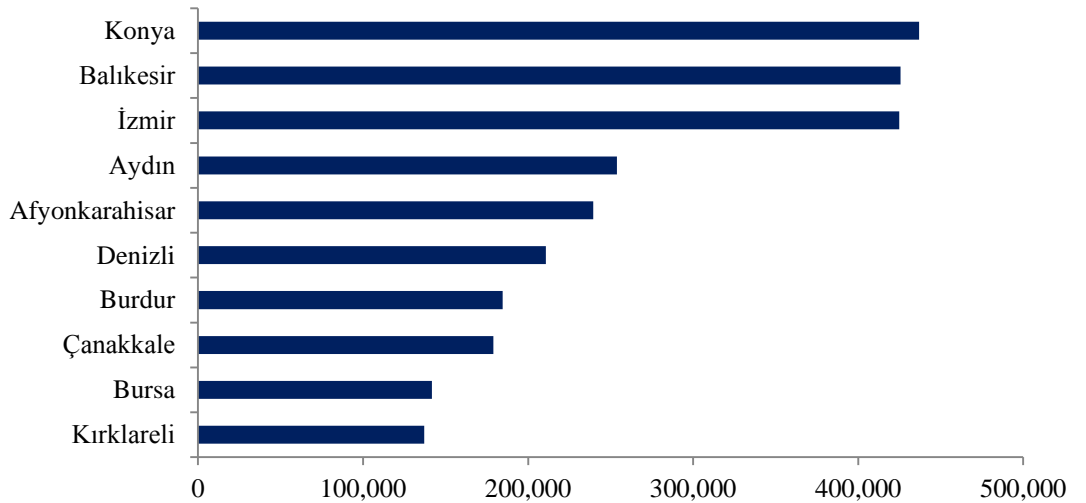
İlde büyükbaş hayvan varlığı sınırlıdır. Ülke genelinde 2014 yılı itibarıyla 14.244.673 büyükbaş hayvanın yüzde 1,1'i Edirne'de bulunmaktadır. Bununla birlikte ilin, hayvancılık varlığında ülke genelindeki payının hayvan türlerine göre değişkenlik gösterdiği görülmektedir. Ülke genelinde 6.139.810'luk kültür sığırlı varlığında yüzde 2'lik paya sahip Edirne'nin diğer büyükbaş hayvan türlerinde yüzde 1'in altındaki değerlerde olması, ilin kültür sığırcılığında yoğunlaştığını göstermektedir. Söz konusu yüzde 2'lik payla Edirne, ülke genelinde 13. sıradadır. Bu hayvan türünde özellikle Konya, Balıkesir ve İzmir'in öne çıktığı görülmektedir.

Şekil 105: Türlerine Göre Edirne'deki Büyükbaş Hayvan Varlığının Ülke Genelindeki Payları, (%) 2014



Kaynak: TÜİK Hayvancılık İstatistikleri ve TEPAV Hesaplamaları

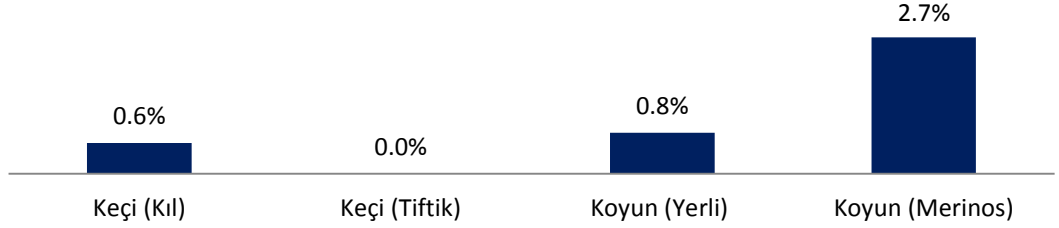
Şekil 106: Ülke Genelinde En Çok Kültür Sığına Sahip 10 İldeki Hayvan Sayıları, 2014



Kaynak: TÜİK Hayvancılık İstatistikleri ve TEPAV Hesaplamaları

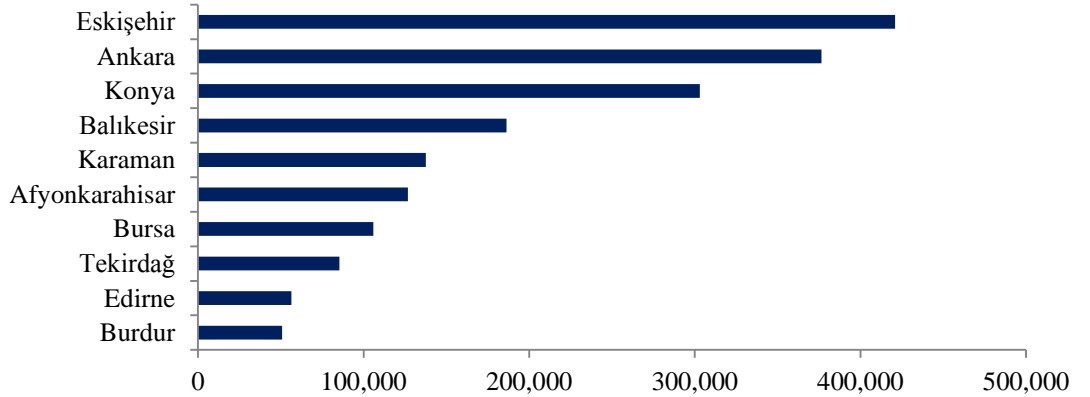
İlde Merinos cinsi koyun dışında küçükbaş hayvan varlığı sınırlıdır. 2014 yılı itibarıyla ülke genelindeki 41.462.349 küçükbaş hayvanın yüzde 0,8'i Edirne'de bulunmaktadır. Bununla birlikte ilin, hayvancılık varlığında ülke genelindeki payının hayvan türlerine göre değişkenlik gösterdiği görülmektedir. Ülke genelinde 2.103.644'lük Merinos koyun varlığında yüzde 2,7'lik paya sahip Edirne'nin, diğer küçükbaş hayvan türlerinde yüzde 1'in altındaki değerlerde olması, ilin Merinos cinsi koyunda yoğunlaştığını göstermektedir. Söz konusu yüzde 2,7'lik payla Edirne, ülke genelinde 9. sıradadır. Bu hayvan türünde özellikle Ankara, Konya ile Eskişehir'in öne çıktığı görülmektedir.

Şekil 107: Türlerine Göre Edirne'deki Küçükbaş Hayvan Varlığının Ülke Genelindeki Payları, (%) 2014



Kaynak: TÜİK Hayvancılık İstatistikleri ve TEPAV Hesaplamaları

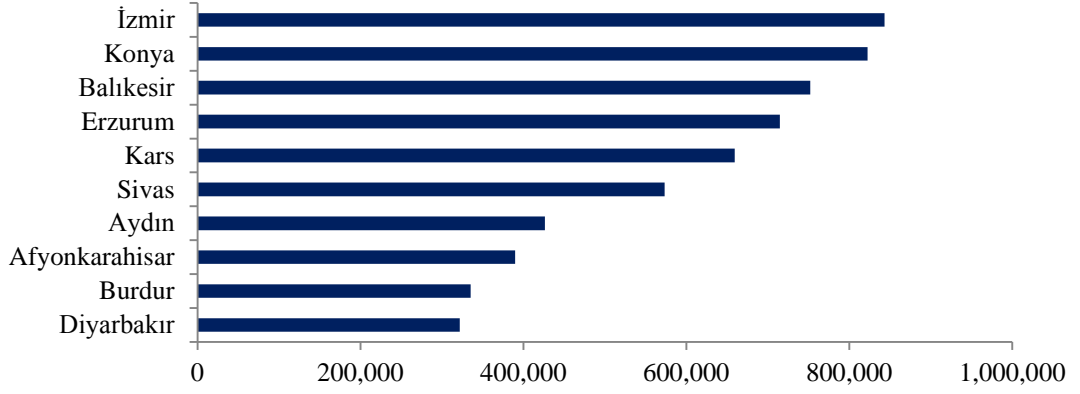
Şekil 108: Ülke Genelinde En Çok Merinos Koyuna Sahip 10 İldeki Hayvan Sayıları, 2014



Kaynak: TÜİK Hayvancılık İstatistikleri ve TEPAV Hesaplamaları

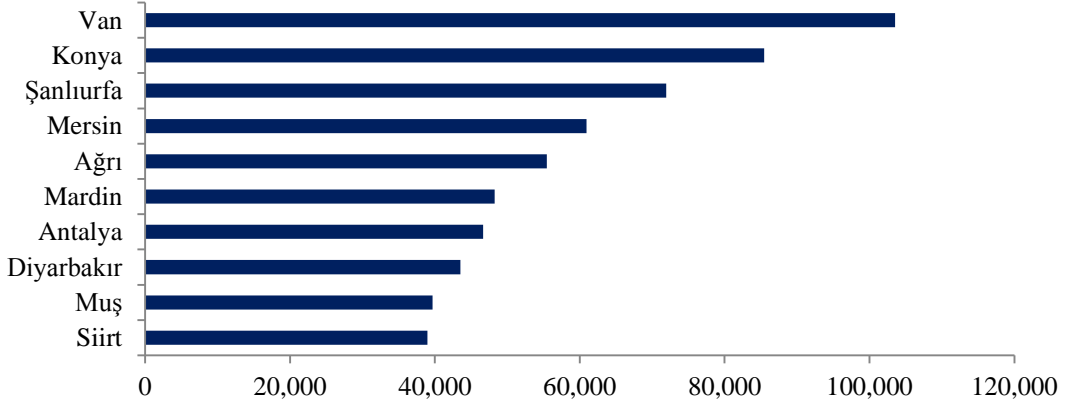
Edirne'de büyükbaş türündeki süt üretimi, küçükbaş türündekine göre daha gelişmiş durumdadır. 2014 yılı itibarıyla Edirne, ülke genelinde büyükbaş hayvan sütü üretiminde yüzde 1,5'lik payıyla 20., küçükbaş hayvan sütü üretiminde ise yüzde 0,6'lık payıyla 50. sırada yer almaktadır. Bu durum, ildeki süt üretiminin büyükbaş türü üzerinde yoğunlaştığını göstermektedir. Edirne'de büyükbaş hayvanlardan elde edilen süt 261.706 ton iken küçükbaş hayvanlardan elde edilen süt 10.003 tonda kalmıştır. Ülke genelinde 16.922.109 tonluk büyükbaş hayvan sütü ile 1.576.524 tonluk küçükbaş hayvan sütü üretiminde öne çıkan iller aşağıda sunulmaktadır.

Şekil 109: Büyükbaş Hayvan Sütü Üretiminde Öne Çıkan 10 İlin Üretim Değerleri, (Ton) 2014



Kaynak: TÜİK Hayvancılık İstatistikleri

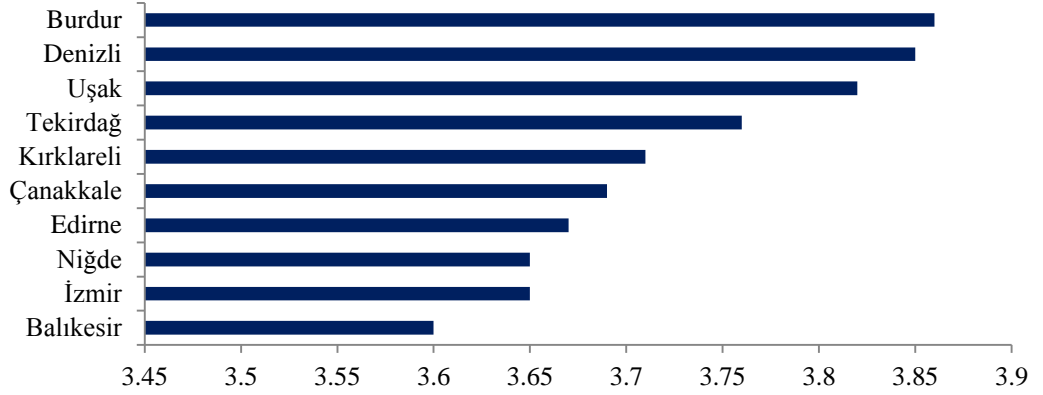
Şekil 110: Küçükbaş Hayvan Sütü Üretiminde Öne Çıkan 10 İlin Üretim Değerleri, (Ton) 2014



Kaynak: TÜİK Hayvancılık İstatistikleri

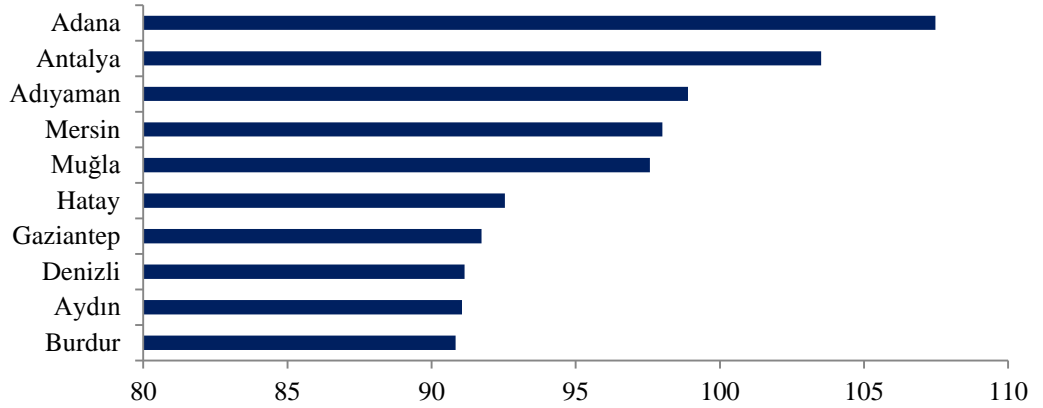
Edirne’de büyükbaştan süt üretimi, ülke geneline kıyasla daha verimlidir. 2014 yılı itibarıyla ülke genelinde büyükbaş hayvan sütü üretimi verimi hayvan başına 3,01 litre iken Edirne’de bu değer 3,67’dir. Edirne, bu değerle ülke genelinde 7. sırada yer almaktadır. Bu süt türünde en verimli illerin güney bölgelerde bulunan iller olduğu anlaşılmaktadır. Küçükbaş hayvancılıkta ise ülke genelinde hayvan başına 83 litre olan süt veriminin, Edirne’de hayvan başına 75 litre olduğu görülmektedir. Edirne bu değerle en düşük verimli 12. il konumundadır. Bu süt türünde en verimli illerin güney bölgelerde bulunan iller olduğu görülmektedir. Bu durum, Edirne için süt üretiminde büyükbaş segmenti tercihinin daha avantajlı olacağını göstermektedir.

Şekil 111: Büyükbaş Hayvan Sütü Üretiminde En Verimli 10 İlin Verim Değerleri, (Hayvan Başına Ton) 2014



Kaynak: TÜİK Hayvancılık İstatistikleri ve TEPAV Hesaplamaları

Şekil 112: Küçükbaş Hayvan Sütü Üretiminde En Verimli 10 İlin Verim Değerleri, (Hayvan Başına Litre) 2014

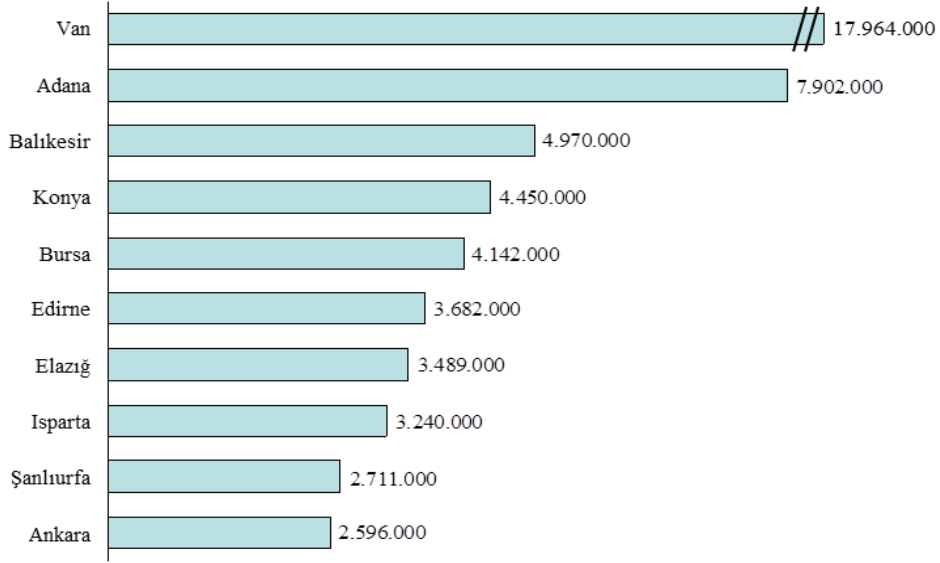


Kaynak: TÜİK Hayvancılık İstatistikleri ve TEPAV Hesaplamaları

2.3. Su Ürünleri

Edirne’de iç su ürünleri üretimi büyük ölçüde tek ürüne bağımlı bir yapıdadır. İç su (tatlı su) üretimi incelendiğinde, Edirne’nin ülke genelindeki 96,8 milyon TL’lik üretim içinde yüzde 3,8’lik payıyla 6. sırada yer aldığı görülmektedir. Edirne’nin önünde sırasıyla Van, Adana, Balıkesir, Konya ve Bursa yer almaktadır. Ürünler bazında değerlendirme yapıldığında, Edirne’deki iç su ürünleri üretimini kurbağa ve sazanın sırtladığı görülmektedir. Özellikle kurbağa ürününde ülke üretiminin üçte birinden fazlası Edirne’de yapılmaktadır. Buna karşın, diğer ürünlerde Edirne’nin ülke payının yüzde 5 seviyesini aşmakta zorlanması dikkat çekmektedir.

Şekil 113: İç su Üretiminde Öne Çıkan İllerin Üretim Değerleri, (TL) 2013



Kaynak: TÜİK Su Ürünleri İstatistikleri ve TEPAV Hesaplamaları

Not: Su ürünlerin değeri, fiyat ve üretim değerlerinin çarpılmasıyla elde edilmiştir.

Tablo 46: İç su Üretiminde Öne Çıkan İllerin Üretim Değerleri, (TL) 2013

Ürün	Üretim Değeri (TL)	Ülke Üretimindeki Payı (%)
Kurbağa	2.400.000	36,1
Sazan	772.000	2,3
Gümüşi Havuz Balığı	165.000	3,0
Levrek (Sudak)	77.000	2,2
Yayın	70.000	1,6
Turna	56.000	3,7
Kerevit	42.000	1,1
Kefal	24.000	0,5
Yılan	20.000	4,1
Diğer	20.000	2,4
Çapak	12.000	3,7
Kızılkant	9.000	1,9
Kayabalığı	8.000	5,4
Alabalık	7.000	0,2

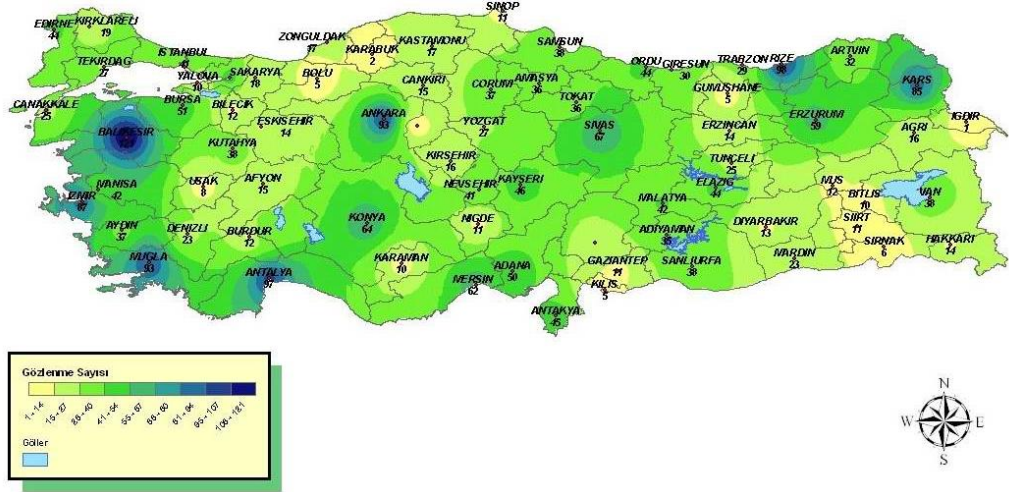
Kaynak: TÜİK Su Ürünleri İstatistikleri ve TEPAV Hesaplamaları

Meriç Nehri'nin sebep olduğu sel ve taşkınlar Edirne tarımını olumsuz etkilemektedir.⁸⁸

Trakya Bölgesi'nde meydana gelen sel, taşkın ve şiddetli yağış afetlerinin yaklaşık yarısı Edirne'de gerçekleşmiştir. Bu durum, ilde hem tarım hasadını hem de kentsel yaşamı etkilemektedir. Bu nedenle Edirne'nin nehrin kontrolüne önem vermesi gerekmektedir.

⁸⁸ Meriç Nehri Sel ve Taşkınları ile ilgili ayrıntılı inceleme Edirne Kalkınma ve Rekabet Gücü Gündemi Turizm Eylem Planı'nda bulunmaktadır.

Şekil 114: Sel - Taşkın - Şiddet Yağış Afetleri 1940-2010 Yılları Arasındaki Gözlenme Sayıları



Kaynak: Meteoroloji Genel Müdürlüğü

3. Edirne’de Tarım Sektöründe Öncelikli Faaliyetler

Edirne’nin tarım sektöründeki gelişimini hızlandırmak amacıyla uygulanabilecek faaliyetler, verimlilik ve katma değer artırılması, altyapının geliştirilmesi, profesyonel çiftçiliğin yaygınlaştırılması ve pazarlama imkânlarının geliştirilmesi stratejileri altında toplanabilmektedir.

Strateji	Öncelikli Faaliyet	Koordinasyonu Sağlayacak Kurum
Verimlilik ve Katma Değerin Arttırılması	Organik ve ekolojik üretimin arttırılması	Edirne İl Gıda Tarım ve Hayvancılık Müdürlüğü
	Süt sığırcılığının geliştirilmesi	Edirne İl Gıda Tarım ve Hayvancılık Müdürlüğü
	Yeni su ürünlerinin keşfedilmesi için yapılan araştırmaların arttırılması	Trakya Üniversitesi Su Ürünleri Araştırma ve Uygulama Merkezi
	Tatlı su balıkçılığının geliştirilmesi	Edirne Merkez Su Ürünleri Kooperatifi
	Sebze ve meyve üretiminin arttırılması	Edirne İl Gıda Tarım ve Hayvancılık Müdürlüğü
Altyapının Geliştirilmesi	Toplulaştırma projelerine devam edilerek ortalama arazi ölçeğinin büyütülmesi	Edirne İl Gıda Tarım ve Hayvancılık Müdürlüğü
	Modern sulama tesislerinin yaygınlaştırılması	DSİ 11. Bölge Müdürlüğü
	Tarla içi sulama projelerinin geliştirilmesi	Edirne İl Gıda Tarım ve Hayvancılık Müdürlüğü
	Taşkın koruma ve dere ıslahı çalışmalarının yaygınlaştırılması	DSİ 11. Bölge Müdürlüğü
Profesyonel Çiftçiliğin Yaygınlaştırılması	Karpuz, kavun, üzüm, domates, armut ve biber gibi ürünlerde sözleşmeli üretimin yaygınlaştırılması	Edirne Ticaret Borsası
	Bireysel üreticilerin ve aile şirketlerinin kurumsallaşmasının sağlanması	Trakya Kalkınma Ajansı
Pazarlama İmkânlarının Geliştirilmesi	Çeltik, yağlık ayçiçeği, çavdar, kolza ve buğday Edirne’nin önde gelen üretici iller arasında yer aldığı ürünlerde ortak pazarlama ve satış yapılması	Edirne Ziraat Odası
	Üretici örgütlerine pazarlama imkânlarını geliştirmek amacıyla teknik destek sağlanması	Trakya Kalkınma Ajansı
	Yurt dışındaki gıda ve tarım fuarlarına ortak katılımın sağlanması	Trakya Ticaret ve Sanayi Odası
	Yağlık ayçiçeği gibi ürünlerde coğrafi işaretlerin alınmasına yönelik başvurularının yapılması	Edirne Ticaret ve Sanayi Odası
	Balkan Ülkelerine Yönelik Pazar Araştırmalarının Yapılması	Edirne Ticaret ve Sanayi Odası

Edirne Kalkınma ve Rekabet Gücü Gündemi Projesi

Edirne Akıllı Şehir Raporu

Ocak 2016

İçindekiler

Yönetici Özeti	163
Akıllı Şehir Nedir?.....	165
Türkiye’de Akıllı Şehir Uygulamaları ve Bu Kapsamda Atılan Önemli Adımlardan Örnekler.....	170
Edirne Türkiye’nin En Akıllı Şehri Olabilir mi?.....	172
Edirne’nin Turizm Potansiyelini Ortaya Çıkarmasına Katkı Sağlayacak Alanlar.....	183
Sonuç ve Öneriler.....	189
Ek-1 Yurt Dışındaki Akıllı Şehir Örnekleri.....	190
Ek-2 Edirne’de Akıllı Şehir Uygulamalarına Katkı Sağlayabilecek Kurumlar.....	192

ŞEKİLLER

Şekil 1: Türkiye’de Belediye Hizmetlerinden Memnuniyet* ile Eğitim Seviyesi Arasındaki İlişki, 2014.....	164
Şekil 2: Akıllı Şehir Uygulamalarının Ekonomik ve Sosyal Hedefleri.....	165
Şekil 3: Akıllı Şehirlerin Uygulama Alanları.....	166
Şekil 4: Akıllı Şehirlerde Acil Durumlar, Yaşam Kalitesi ve Teknik Hizmetler için Depolanan Bilgiler.....	168
Şekil 5: Düzey 2 Bölgelerindeki Yönetim Kalitesi Endeksi ile İnsani Gelişmişlik Endeksi Arasındaki İlişki.....	169
Şekil 6: Seçilmiş Ülkelerde Merkezi Yönetim ve Merkezi Yönetim Altındaki Kamu Sektörünün Payları.....	170
Şekil 7: Türkiye ADSL Penetrasyonu Haritası-TTNet, 2011.....	173
Şekil 8: İl Bazında Kablo Geniş Bant ile Kablo TV Penetrasyonu, (%) 2014.....	174
Şekil 9: Kilometrekare alan başına Fiber Optik Kablo Uzunluğu, (kilometre/kilometrekare alan) 2014.....	174
Şekil 10: Türkiye’de ve Edirne’de Yüz Kişiye Düşen Sabit Hat Telefon Santral Kapasitesi, 2008-2014*.....	175
Şekil 11: Yüksek Bilgi Yoğun Sektörlerde Çalışanların Toplam Sigortalı Çalışanlara Oranı*, (%) 2013.....	175
Şekil 11: Yüksek Bilgi Yoğun Sektörlerde Çalışanların Toplam Sigortalı Çalışanlara Oranı*, (%) 2013.....	176
Şekil 13: İlçelere Göre Yükseköğrenim Mezunu Nüfusun 15 Yaş Üzeri Nüfustaki Payı, (%) 2014).....	176
Şekil 14: İllere Göre On Bin Kişiye Düşen Akademisyen Sayıları, 2014-2015.....	177
Şekil 15: Sabit Geniş Bant Penetrasyonu.....	178
Şekil 16: Mobil Geniş Bant İnternet Abone Sayısının 15 ve Üzeri Yaşa Sahip Nüfusa Oranı, 2014.....	178
Şekil 17: Türkiye’de ve Edirne’de Yaşayan Her 100 Kişiden Mobil Geniş Bant Abonesi Olan Kişi Sayısı, 2011-2014.....	178
Şekil 19: Mobil Bilgisayardan İnternet Kullanıcı Sayısının 15 ve Üzeri Yaştaki Nüfusa Oranı, (%) 2014.....	179
Şekil 18: Mobil Cepten İnternet Kullanıcı Sayısının 15 ve Üzeri Yaştaki Nüfusa Oranı (%) 2014.....	179
Şekil 20: Türkiye Tweetmap Görüntüsü, 03/12/2013- 17/12/2013.....	180
Şekil 21: Gaziantep, Karaman, Eskişehir ve Edirne Tweetmap Görüntüleri, 03/12/2013- 17/12/2013.....	181
Şekil 22: Edirne ve Türkiye’de Belediye Hizmetlerinden Memnuniyet Düzeyi Yüzdesi, 2013.....	182
Şekil 23: Edirne ve Türkiye’de Kamu Hizmetlerinden Memnuniyet Düzeyi Yüzdesi ve Sıralaması, 2013.....	182

TABLolar

Tablo 1: Büyükşehirler Dışında Akıllı Şehir Olma Potansiyeli Bulunan İlçelerdeki Nüfus ve 15 Yaş Üzeri Nüfus İçinde Yükseköğrenim Mezunu Kişilerin Payı..... 177

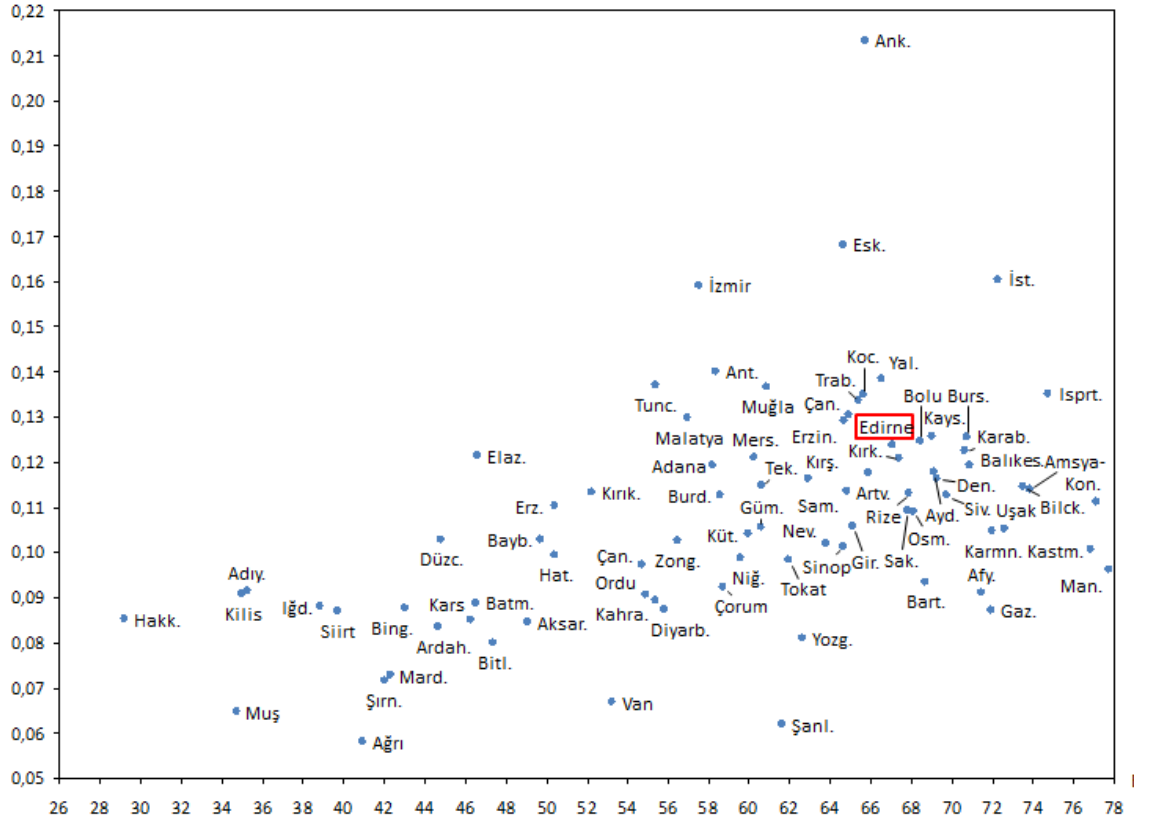
Yönetici Özeti

Kaynaklarından etkin, verimli ve sürdürülebilir biçimde faydalanan ve kentteki yaşam kalitesini artırmak için akıllı sistemleri kullanan kentlere akıllı şehir denilmektedir. Akıllı Şehir Projeleri, kentsel hizmetlerin ayrılmaz bir parçası olarak görülmektedir. Dünyada örnekleri 20. yüzyılda görülmeye başlayan ve şehirlerde akıllı sistemleri kullanarak ekonomiyi, sürdürülebilirliği ve yaşam kalitesini artırmak için gerçekleştirilen uygulamalar, Türkiye’de de giderek önem kazanmaya başlamıştır. Akıllı şehir uygulamaları ile birlikte, başta belediyeler olmak üzere kentsel hizmet veren kurumların; kent ve o kentte yaşayanlar hakkında bilgi altyapısına sahip olmaları, hizmet önceliklerini verimli bir şekilde koordine edebilmeleri, kaynaklarını tasarruflu kullanabilmeleri ve stratejik planlama yetisini arttırabilmeleri hedeflenmektedir. Ayrıca kentsel nüfusun belediye hizmetlerine anında ve kolay ulaşabilmesi sayesinde kentlerdeki yaşam kalitesinin artırılması amaçlanmaktadır. Kentsel hizmetleri, hem hizmeti sağlayan hem de hizmetten faydalanan için kolay ve verimli hale getiren akıllı sistemler, yönetim kalitesinin bu şekilde gelişmesine de katkıda bulunmaktadır.

Edirne’nin, yaşam kalitesinin ve sosyal göstergelerinin yüksek olması da değerlendirildiğinde, teknolojik ve kurumsal altyapı hazırlıklarından sonra akıllı sistemlere geçme potansiyeli bulunmaktadır. Diğer akıllı şehir projeleri yürüten şehirler ile karşılaştırıldığında, Edirne’nin teknolojik, kurumsal ve beşeri altyapısının akıllı şehir projelerine uygun olduğu gözlemlenmektedir. Fakat kentin Türkiye’nin en akıllı şehri olması için bazı altyapı eksiklikleri mevcuttur. Akıllı şehirlerde İnternet, akıllı telefon gibi araçların gündelik hayatın daha büyük bir parçası haline gelmesi gerekmektedir. Bu sistemler sayesinde kent içindeki akıllı uygulamalara erişim kolaylaşacak ve hizmetler daha etkili bir biçimde alıcısına ulaşabilecektir.

Edirne’nin Türkiye’nin en akıllı şehri olabilmesi, şehirdeki beşeri sermayenin niteliğine ve yönetim kalitesine bağlı olarak yaşam kalitesinin yüksek olması ile de ilişkilidir. Edirne’nin akıllı şehir olabilmeye kapasitesini görebilmek adına, Türkiye’de illere göre belediye hizmetlerinden memnuniyet ile yükseköğretim, fakülte ve doktora mezunlarının 15 yaş üstü nüfus payı aşağıdaki grafikte incelenmektedir. Grafikten de gözlemlenebileceği gibi, Edirne, Türkiye’deki eğitim seviyesi yüksek illerden biridir. Bu gösterge, şehirde yaşayanların günlük hayatta akıllı şehir uygulamalarını kullanabilecek, teknolojik gelişmeleri günlük hayatlarıyla bütünleştirebilecek nitelikte olduklarını göstermektedir. Akıllı şehir kavramının bir diğer önemli göstergesi de yaşam kalitesidir. Kentteki yaşam kalitesini artırmak adına belediyenin sunduğu hizmetlerin daha da gelişmesi, teknoloji ilerledikçe akıllı şehir uygulamaları ile mümkün olabilmektedir. Edirne’de belediye hizmetlerinin, kentteki yüksek beşeri sermaye niteliğine göre yeterli seviyeye ulaşmadığı görülmektedir. Edirne’nin Türkiye’nin en akıllı şehri olabilmesi için yönetim kalitesinin niteliğinin artırılması gerekmektedir. Bu nedenle yerel yönetimin baskın hale gelmesi ve yönetim kalitesini kısıtlayan her türlü problemin ortadan kaldırılması için çalışmalar yürütülmelidir.

Şekil 115: Türkiye’de Belediye Hizmetlerinden Memnuniyet* ile Eğitim Seviyesi Arasındaki İlişki, 2014



Kaynak: TÜİK / TEPAV Hesaplamaları

*Belediye hizmetlerinden memnuniyet hesaplanırken çöp ve çevresel atık toplama hizmeti, kanalizasyon hizmeti, şebeke suyu hizmeti, toplu taşıma hizmeti, yeşil alanların miktarı, engellilere yönelik düzenlemeler, hasta ve yoksullara yardım, yol/kaldırım yapımı hizmeti, ışıklandırma hizmeti ve sokak levhaları ve dış kapı numaralandırma hizmetlerinden memnuniyetin ortalaması göz önünde bulundurulmuştur.

Yapılan değerlendirmelerde Edirne için öncelikli akıllı şehir projesi yürütülebilecek dört potansiyel alan öne çıkmaktadır: Tarım, sağlık, ulaşım ve turizm. Bu alanlar, yüksek performans sergilendiği ve geliştirdiği takdirde hem Edirne'nin ekonomisine hem de kent yaşamına önemli katkılar sağlayacak alanlardır. Bu alanlarda hayatı kolaylaştırıcı akıllı sistemlere geçmek, şehirdeki etkinlik ve verimliliği arttıracaktır. Bu çalışma kapsamında, söz konusu dört başlıkta dünyadan ve Türkiye'den örnekler ile Edirne'nin Türkiye'nin en akıllı şehri olmasının sağlanmasına yönelik yol haritalarının çizilmesi hedeflenmiştir.

Edirne, Türkiye'nin en akıllı şehri olabilecek kapasiteye sahiptir. Türkiye'nin en fazla nüfuslu ili İstanbul'a olan yakınlığı, Edirne'nin hizmetlere erişilebilirliğini artırmaktadır. Bununla birlikte, ilin ulaşım, trafik, eğitim ve sağlık olanakları ile hizmetlere kolay erişim gibi faktörlerden dolayı İstanbul'a göre daha rahat bir yaşam imkânı sağlaması, İstanbul'da çalışan beyaz yakalı personelin Edirne'de ikamet etmesi için potansiyel oluşturmaktadır. Bu kesim için Edirne, sakin bir yaşam alanı veya şehrin kalabalığından bir kaçış noktasıdır. Bu nedenle Edirne'nin, İstanbul'un vasıflı ve kalifiye işgücünü kente çekmesi için akıllı şehir projeleri ile kent yaşamını cazip hale getirmesi gerekmektedir.

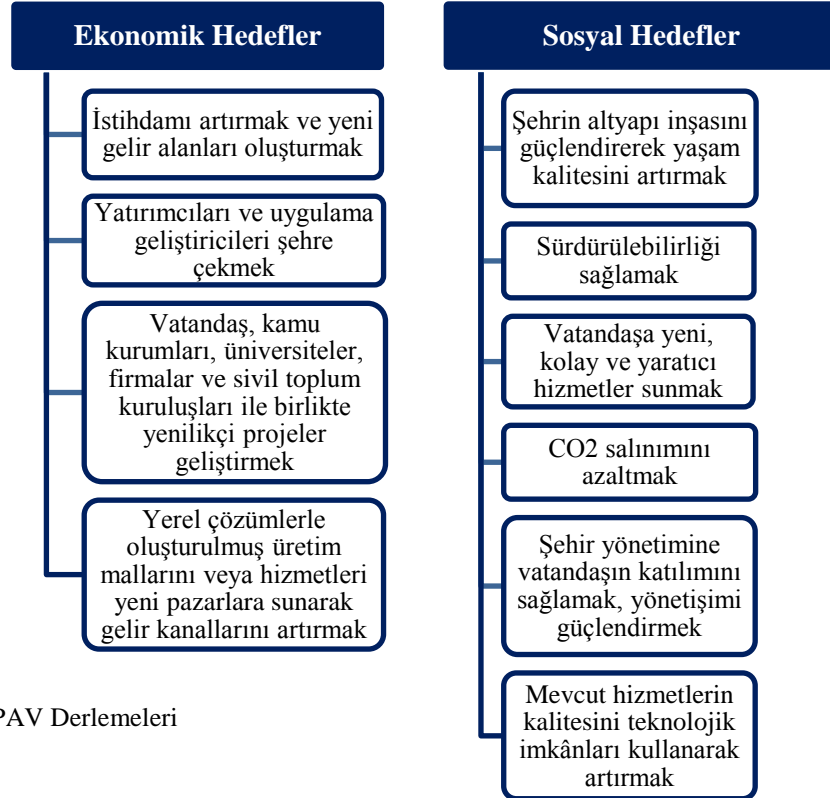
Akıllı Şehir Nedir?

Özellikle son on yılda bilgi ve iletişim teknolojilerinde yaşanan gelişmeler, insan hayatını farklı alanlarda etkilemekte ve kolaylaştırmaktadır. Bu kapsamda hayatımıza giren ve her gün daha fazla gelişen kablosuz İnternet, mobil iletişim, otomatik sensörler, telefon ve kablo TV gibi teknolojilerin kullanım alanı giderek artmaktadır. Bilgi ve iletişim teknolojilerinin, iş dünyasının yanı sıra günlük yaşamı kolaylaştırmak adına kullanılması, bu teknolojileri günümüzde belediyeçilik hizmetlerinin de büyük bir parçası haline getirmeye başlamıştır. Akıllı şehir projeleri, bilgi ve iletişim teknolojilerinin belediyeçilik hizmetlerini geliştirmek düşüncesiyle yaygınlaşmıştır.

Günümüzde artık belediye hizmetleri e-belediyeçilik kapsamındaki teknolojik yeniliklerle sunulmaya başlamıştır. Parça parça olan bu elektronik hizmetlerin ve teknolojik yeniliklerin bir bütün halinde ve sistematik bir şekilde büyümesi açısından akıllı şehir projelerinin benimsenmesi önemlidir. “Akıllı Kent” ya da “Akıllı Şehir”, Türkçe ’ye, İngilizce’deki akıllı altyapı sistemleri ve elektronik hizmetlerin artırılmasını hedef alan uygulamaları belirtmek adına kullanılan “Smart City” kavramından geçmiştir. Türkiye’de bu kavramın 2000’li yıllarda daha sık anılmaya başlandığı görülmektedir.

Akıllı Şehir uygulamalarının ve projelerinin temel hedefi, teknolojik imkânlardan faydalanarak ekonomik ve sosyal hedeflerine ulaşmaktır. Akıllı şehir projeleri, ekonomik ve sosyal hedefler çerçevesinde olmak üzere, yerelde verilen hizmetleri geliştirerek kentsel yaşam kalitesini arttırmaya odaklanmaktadır. Bunun için “akıllı şehirler” oluşturarak son teknolojik imkânları kullanmak ve altyapıyı güçlendirmek gerekmektedir.

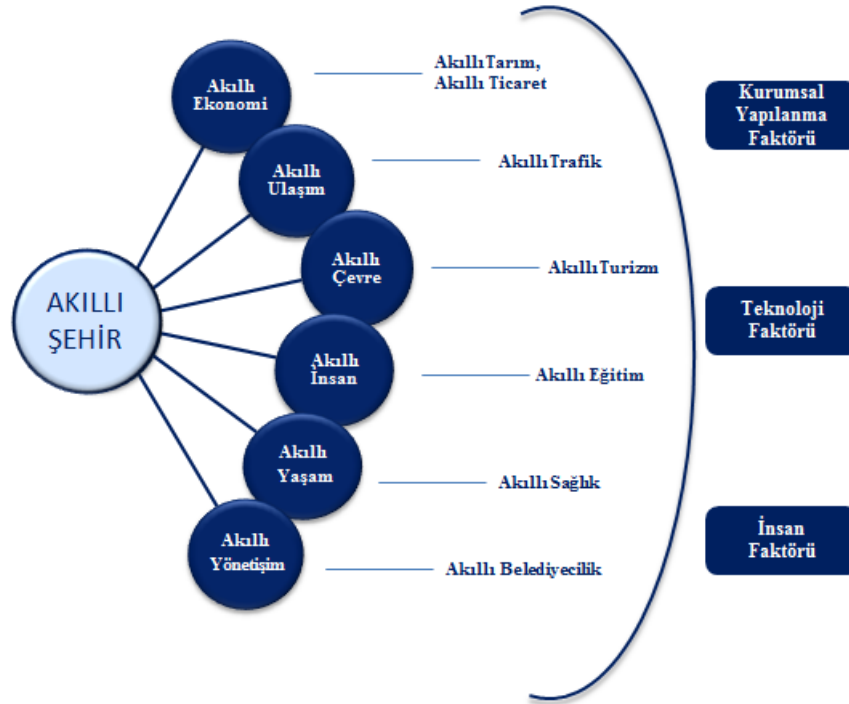
Şekil 116: Akıllı Şehir Uygulamalarının Ekonomik ve Sosyal Hedefleri



Kaynak: TEPAV Derlemeleri

Akıllı şehir için geliştirilen birçok farklı tanım bulunmaktadır. Bütün bu tanımlardan yola çıkılarak “Akıllı Şehir” için altı temel alandan ve bu temel alanların çeşitlenebilir alt uygulama alanlarından bahsedilebilir. Şekil 3’te ayrıntılı olarak görünen uygulama alanları, üç faktör üzerine inşa edilmektedir. Akıllı şehir olabilmek için bu üç temel faktörü altı temel uygulama alanında pratiğe dökmek gerekmektedir. Akıllı ekonomi, akıllı ulaşım, akıllı çevre, akıllı vatandaş, akıllı yaşam ve akıllı yönetim gibi alanlar, akıllı kentlerin uygulama alanlarını oluşturmaktadır. Bu alanların birbiriyle ilişkili ve bütünlük olarak gelişmesini sağlayan akıllı sistemlerin üzerine bina edildiği faktörler ise kurumsal yapılanma faktörü, teknolojik faktörler ve insan faktörüdür. Bahsedilen altı uygulama alanını tarım, eğitim, şirket, sağlık, turizm, ticaret gibi alt dallara ayırmak mümkündür.

Şekil 117: Akıllı Şehirlerin Uygulama Alanları



Kaynak: European Smart Cities/ TEPAV

- **Akıllı ekonomi**, verimlilik, girişimcilik ve üretkenlik gibi faktörler kapsamında ilin nasıl daha fazla rekabetçi ve uluslararası bir cazibe merkezi olabileceğine dair çalışmaların teknolojik altyapılar kullanılarak yürütülme alanıdır. Akıllı tarım, akıllı ticaret, akıllı ihracat gibi şehrin ekonomisini etkileyecek faktörlerin teknoloji altyapısı ile nasıl daha fazla geliştirilip ilerletilebileceği, akıllı ekonominin konusudur. E-ihracat ile ticaretin kolaylaştırılması ve maliyetin kısılması, akıllı ekonominin önemli örneklerden biridir.
- **Akıllı ulaşım**, trafik, toplu taşıma ve engelli ulaşımı gibi temel ulaşım problemlerine yaratıcı ve pratik çözümler bulmayı amaçlayan uygulama alanıdır. Akıllı trafik, akıllı ve çevreyle uyumlu arabalar, akıllı kavşaklar, şehirler arası yollarda akıllı sistemlerin uygulanması, bu temel uygulama alanının alt başlıkları olarak düşünülebilir. Toplu taşımalarda kartlı sisteme geçilmesi, duraklarda otobüs ve dolmuşların geliş saatine ve doluluk oranına ilişkin elektronik levhaların bulunması gibi uygulamalar, akıllı ulaşım kapsamındaki örneklerdir.

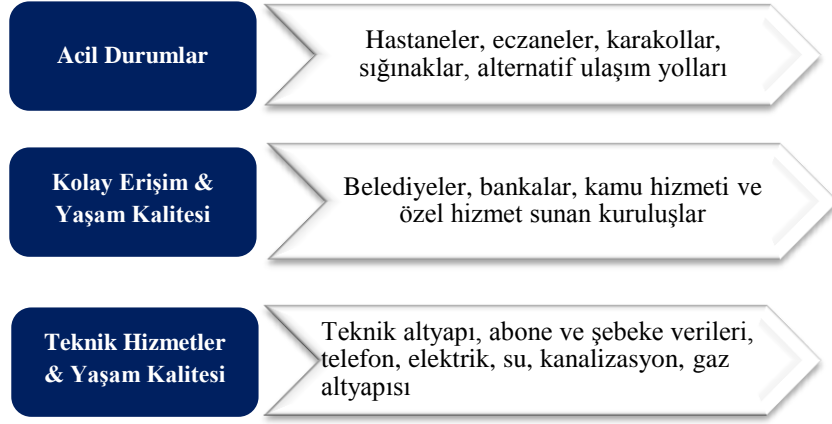
- **Akıllı çevre**, çevreyi ilgilendiren her konuda akıllı çözümler üreterek havanın ve doğanın kalitesini korumayı amaçlayan ve yaşanabilirliğe odaklanan akıllı şehir uygulama alanıdır. Bu nedenle sağlık gibi insan hayatını doğrudan etkileyen faktörler akıllı turizm başlığında incelenebilir. Hastaneler için çevrimiçi randevu sistemleri, enerji ve sürdürülebilirlik gibi konular akıllı çevrenin alt başlıkları olarak sıralanabilir. Çevreye karbon salınımını azaltmak için sürdürülebilir enerji kullanımının yaygınlaştırılması ve elektrikli araçlar gibi çevre dostu sürdürülebilir uygulamalar, akıllı çevre örneklerindedir.
- **Akıllı toplum**, sunulan hizmetlerden faydalanabilen ve bunu yaparken de zamanını verimli kullanan insanlardan oluşan toplumu yaratmak için hayata geçirilen akıllı sistemler bütünüdür. Akıllı şehir teknolojileri kapsamında hayata geçirilen uygulamalar, şehirdeki iletişimi motive etmeyi ve tekrar canlandırmayı hedeflemektedir. Bunu yaparken kişi ve kurumlar arasındaki etkileşimin artırılmasını amaçlar. Bu şekilde kentlerde giderek zayıflamakta olan sosyalleşme ve bağlantının yolu açılmış olur. Akıllı eğitim, öğrenme gibi alanlar akıllı insan başlığının içindedir. Örneğin, eğitim ve araştırma süreçlerinde teknolojinin son imkânlarından faydalanan, bilgiye ulaşmak için akıllı telefon veya tabletlerden yararlanan ve böylece akıllı sistemlerle bütünleşebilen toplum, akıllı toplumdur.
- **Akıllı yaşam**, hayatın her alanında teknolojik imkânların kullanılarak yaşam kalitesinin artırılması ve bu sayede şehirde yaşayan insanların bütün hizmetlerden mümkün olduğunca fazla faydalanmasını sağlayabilmektir. Akıllı yaşam, hem o şehirde yaşayanların hem de şehri ziyaret edenlerin şehrin imkânlarından mümkün olduğunca faydalanabilmesini, bunu yaparken de çevrenin korunmasını ve insanın gücü ile zamanının en verimli şekilde kullanılmasını amaçlar. Akıllı turizm, kent yaşamıyla doğrudan ilişkili olması sebebiyle akıllı yaşamın bir alt alanı olarak görülebilir. Akıllı apartman daireleri ile birlikte dışarıdan kumanda edilebilir elektronik ev aletleri, şehirde ulaşım ve koordinasyonun artırılması çalışmaları, şehirde yaşayanlar ve turistler için geliştirilen ve şehirde mobilitayı kolaylaştıran akıllı uygulamalar, akıllı yaşamın birer parçasıdır.
- **Akıllı yönetim**, hizmet sunan ile hizmet alan arasındaki mesafeleri azaltmayı, vatandaşların kendilerine hizmet getiren belediye ile iletişiminin farklı kanallardan gerçekleşmesini ve bu sayede de kolaylaşmasını; ayrıca çift yönlü iletişimin artırılarak belediyelerin daha iyi ve verimli kararlar alabilmesini amaçlar. Akıllı belediyecilik bu nedenle akıllı yönetimin bir alt dalı olarak görülebilir. Kentte yaşayan bireylerin, kentteki uygulamalara ve belediye hizmetlerine erişiminin teknolojinin farklı kanalları kullanılarak artırılması, akıllı yönetime bir örnektir.

Yukarıda sayılan ekonomi, yönetim, ulaşım, çevre, insan ve yaşam gibi uygulama alanlarının birbiriyle ilişkili ve bütünleşik olarak gelişmesini sağlayan faktörler mevcuttur. Bunlar kurumsal, teknolojik faktörler ile insan faktörüdür. Akıllı sistemler, ancak bu faktörler üzerine bina edildiklerinde kalıcı ve etkili olabilmektedirler.

Kurumsal yapılanma faktörü, şehir hakkında bilgi edinmek adına altyapı çalışmalarının kurumlar tarafından benimsenmesi aşamasını açıklayan faktördür. Kurumsal yapılanma aşamasında güvenlik, verimlilik, ekonomi, çevresel duyarlılık ve yaşam kalitesi gibi hedeflerin gerçekleştirilebilmesi için kentteki her bilgi önem arz etmektedir. İhtiyaç duyulduğu durumlarda kişi ve kurumlar arasındaki hızlı koordinasyonu sağlamak için kentin sanal haritasının çıkarılması gerekmektedir. Çeşitli kurum, kuruluş ve bireylerin bilgilerinin gerekli

durumlarda kullanılmak üzere şehrin veri deposunda saklanması, akıllı şehir uygulamalarıyla gelişmesi beklenen kolay erişim imkânını artıracaktır. Toplanan verilerin sistem ile bütünleşmesi için verilerin iyi analiz edilmesi, senaryo planlaması, karar verme ve politika geliştirme aşaması sonrası vatandaşlara bilgilendirme hizmetlerinin sunulması önem arz etmektedir. Son aşamada performans geribildirimi ve hizmet geliştirme yöntemi ile akıllı şehir bileşenlerinin kurumsal altyapısının oluşturulması amaçlanmalıdır. Bu sayede şehirdeki kurumsal yapılanma sağlanacak ve gerekli verilere hızlı biçimde erişilebilecektir.

Şekil 118: Akıllı Şehirlerde Acil Durumlar, Yaşam Kalitesi ve Teknik Hizmetler için Depolanan Bilgiler



Kaynak: TEPAV Derlemeleri

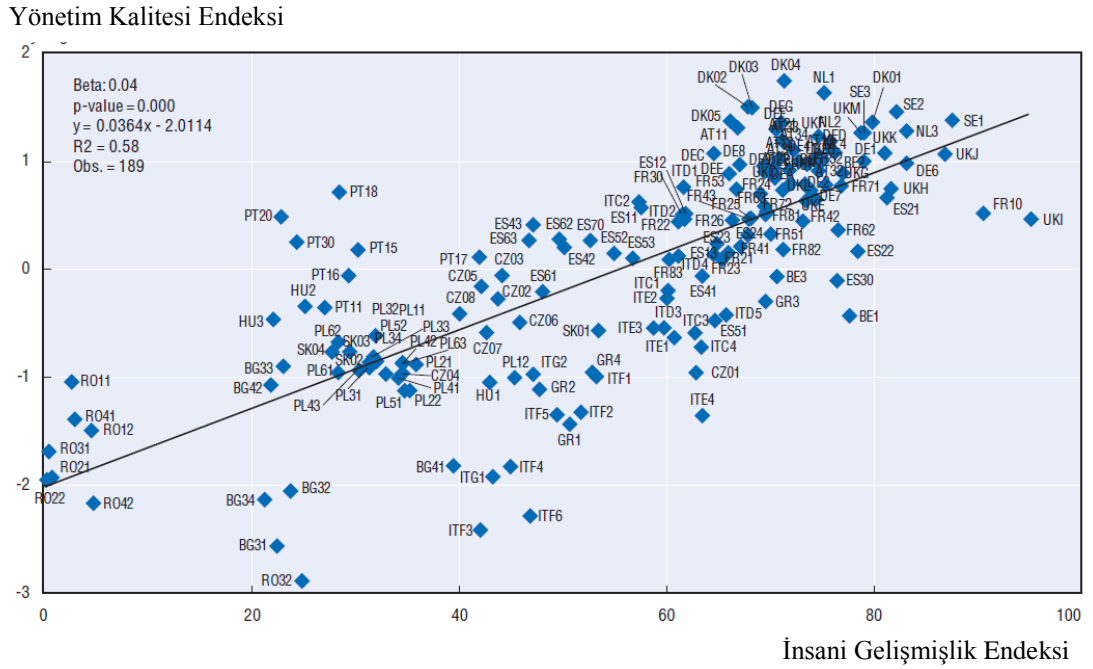
Teknolojik ilerleme faktörü, şehirdeki koordinasyonun sağlanması için veri havuzları sayesinde kişi ve kurumların birbirine erişiminin altyapısını inşa ederek kapsamlı bir şehir yönetim mekanizması oluşturulmasının önünü açmaktadır. Şehirdeki enerji, kamu güvenliği, binalar, ödemeler, ulaşım, vatandaşlara yönelik hizmetler, iletişim ve su gibi başlıklarda teknolojik altyapının güçlenmesi ve ilerlemenin sağlanması, bu alanlarda yürütülen hizmetlerin kusursuzlaşması anlamına gelmektedir. Örneğin, sabit ve mobil geniş bant İnternet kullanımı, mobil telefondan İnternet kullanımı, kablo TV, fiber optik, Wi-Fi ve akıllı telefonlar gibi teknolojik gelişmeler, akıllı uygulamalar kapsamında altyapının hazırlanmasında büyük rol oynamaktadır. Akıllı kentlerin altyapılarını oluşturacak teknolojilerin kullanıcılara ulaşması ise kullanıcıların zaten günlük hayatlarında oldukça fazla yer kaplayan İnternet, akıllı telefonlar, network oluşturma siteleri ve uygulama mağazaları gibi yollarla sağlanmaktadır. Acil durumlarda trafik akışının ve trafik lambalarının gerekli amaca hizmet edecek şekilde yeniden düzenlenmesi, elektrik ve su gibi harcamalarda gereksiz veya aşırı tüketimlerin önüne geçilmesi, teknolojinin bütün olanaklarının kullanılması ve bütün kentin akıllı bir operasyon merkezinden İnternet vasıtasıyla kontrol edilmesi sayesinde mümkün olmaktadır.

İnsan faktörü ise akıllı sistemlerin şehirlerde yaygınlaştırılması sayesinde akıllı sistemlerden faydalanacak insanların akıllı projelere olan yatkınlığının artırılmasını hedefler. Yaşam kalitesinin yüksek olması, aynı zamanda insani altyapının da kalkınmasını sağlayacaktır. Şehirde sunulan herhangi bir hizmetten (ulaşım, sağlık, eğitim vb.) faydalanırken bireylerin zaman kaybetmemesi ve bu sayede verimlilik ve üretkenliklerinin artması, akıllı şehir uygulamalarının insani altyapıyı kalkındırmadaki en önemli amaçlarındandır.

Beşeri gelişmişliğin artırılması için bölgelerin iyi yönetilmesi önemlidir. Avrupa'daki Düzey 2 bölgelerinin yönetim kalitesi endeksi ile insani gelişmişlik endeksi arasında pozitif

yönlü bir ilişkinin olduğu görülmektedir. Bu durum, daha iyi ve kaliteli bir yönetime sahip bölgelerin insani gelişmişliğinin de yüksek olduğunu göstermektedir. Akıllı şehirlerde akıllı sistemler sayesinde artırılan yönetim kalitesi, insanların hayatlarına doğrudan etki etmektedir. Bu nedenle akıllı şehir kavramı sadece teknolojinin günlük hayatta daha fazla kullanılması olarak görülmemeli, her alanda yaşam kalitesini yükseltmeye yönelik atılan önemli bir adım olarak da algılanmalıdır.

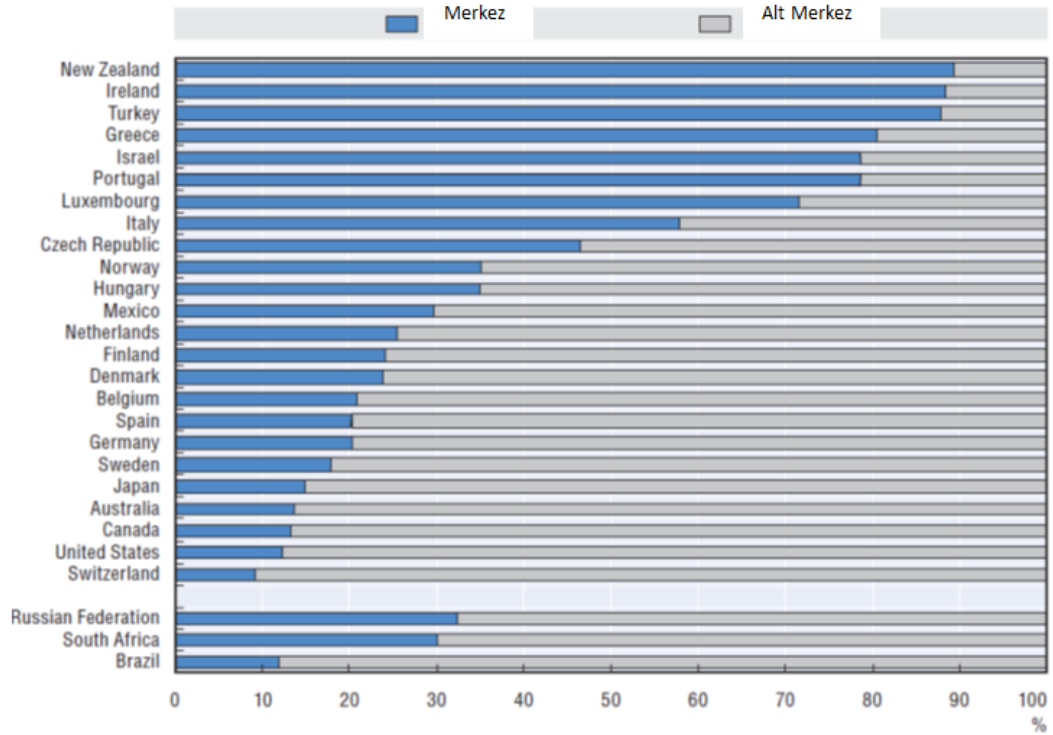
Şekil 119: Düzey 2 Bölgelerindeki Yönetim Kalitesi Endeksi ile İnsani Gelişmişlik Endeksi Arasındaki İlişki



Kaynak: OECD (2013), Investing Together: Working Effectively across Levels of Government, OECD Publishing. <http://dx.doi.org/10.1787/9789264197022-en>

Ülkemizde merkezi yönetimin ağırlığının yüksek olması, yerelde yapılabilecek yaratıcı faaliyetleri sınırlamaktadır. Türkiye, Yeni Zelanda, İrlanda, Yunanistan, İsrail, Portekiz ve İtalya ile birlikte kamu istihdamında merkezin payının yüksek olduğu ülkeler arasında yer almaktadır. Söz konusu ülkelerin genel olarak mali yapılarında sorunlar yaşayan ve krizlerden çabuk etkilenen ülkeler olması dikkat çekmektedir. Yerel yönetimlerin payının düşük olması, bölgelerin yeterli esneklikte hareket edememesine ve ülkenin krizlerden çabuk etkilenen, kırılgan bir yapıda olmasına neden olmaktadır. Bu nedenle, ülkemizde yerel yönetimlerin ağırlığının artırılması ve yerelleşmenin geliştirilmesine ihtiyaç duyulmaktadır.

Şekil 120: Seçilmiş Ülkelerde Merkezi Yönetim ve Merkezi Yönetim Altındaki Kamu Sektörünün Payları



Kaynak: OECD (2013), Investing Together: Working Effectively across Levels of Government, OECD Publishing. <http://dx.doi.org/10.1787/9789264197022-en>

Türkiye’de Akıllı Şehir Uygulamaları ve Bu Kapsamda Atılan Önemli Adımlardan Örnekler

Günümüzde Türkiye’de “Akıllı Şehir” olma yolundaki projeler, özellikle nüfusun yaklaşık olarak yüzde 20’sini barındıran İstanbul’da sıkça uygulanmaya başlanmıştır. Konya, İzmir, Kocaeli, Eskişehir, Antalya, Ankara, Bursa, Gaziantep, Manisa ve Karaman gibi şehirlerde ise genelde ulaşım, su ve sağlık gibi alanlarda kentsel hizmetleri geliştirmeyi amaçlayan akıllı kent uygulamalarının hayata geçirildiği örnek projeler görülmektedir. Yurt dışındaki akıllı şehir proje ve uygulama örneklerine ise Ek-1’de yer verilmektedir.

İstanbul dışındaki illerde akıllı kent proje ve uygulamalarını benimsemiş ve Edirne’ye örnek olabilecek üç önemli proje bulunmaktadır. Bunlar, Eskişehir’deki Tepebaşı Yaşam Köyü, Karaman’daki Akıllı KenTT ve Gaziantep’teki Akıllı Şehir Gaziantep projeleridir.

Karaman – Akıllı KenTT

Karaman, 180 bini aşkın nüfusla, Konya’nın güneybatısında yer alan bir İç Anadolu kentidir. Nüfusu ve büyük kentlerle (Konya, Adana ve Mersin) çevrili olması bakımından Edirne ile benzer yapıdadır. Ancak bu kentlerle arasında otoyol veya hızlı tren bağlantısı bulunmamaktadır. Karaman’daki Akıllı KenTT projesi, Karaman Belediyesi, Türk Telekom, Devlet Hava Meydanları İşletmesi ile Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından desteklenmektedir. Bu proje ile Karaman için hedeflenen, şehrin bir cazibe merkezi

haline getirilerek yeni yatırımlar alabilmesi, yeni iş olanaklarının oluşturulması ve böylece istihdamın artırılmasıdır.

Proje ile birlikte birçok hizmetin İnternet üzerinden teknoloji yoluyla ulaşılabilir hale getirilmesi ve bu şekilde şehirde yaşam kalitesinin artırılması planlanmaktadır. Proje kapsamında Karaman’da bir “Akıllı Kent Hizmetleri Merkezi” açılmıştır. Akıllı Kent kapsamında uygulanan tüm şehir yönetim sistemlerinin hayata geçirilmesi için çalışmalar bu merkezden yürütülmektedir.

Gaziantep – Akıllı Şehir Gaziantep

Gaziantep’teki akıllı şehir projesi, Türkiye’nin en büyük GSM operatörlerinden birinin öncülüğünde ve Gaziantep Büyükşehir Belediyesi’nin ortaklığı ile yürütülmektedir. Proje kapsamında belediye hizmetlerinin akıllılaştırılması amacı da yer almaktadır. Akıllı durak ve kavşaklar, şehrin açık alanlarında ve tramvaylarda ücretsiz Wi-Fi hizmetleri, fiber İnternet altyapısı, araç takibi, uzaktan kumandalı sistemle sulama gibi hem yaşam kalitesini yükseltecek hem de tasarruf ve güvenliği artıracak teknoloji destekli kentsel kalkınma uygulamaları, Gaziantep’in akıllı şehir olmasının altyapısını oluşturmaktadır. Şehirde akıllı kent uygulamaları daha çok verimlilik ve tasarrufun gerçekleştirilebilmesi amacıyla hayata geçirilmektedir.

Eskişehir – Tepebaşı Yaşam Köyü Projesi

Eskişehir’de Tepebaşı Belediyesi tarafından akıllı şehir kapsamında “Yaşam Köyü Projesi” yürütülmektedir. Bu proje, Avrupa Birliği’nin “REMOURBAN under SCC1 Call in Horizon 2020”nin yüklenicisi olması ve 20 proje arasından ikinci seçilerek AB Fonu’ndan hibe alması nedeni ile oldukça önemlidir. Tepebaşı Belediyesi’nin Avrupa Komisyonu Akıllı Şehirler Araştırma ve İnovasyon Projeleri’ne yazılan projeler arasından kabul edilmesinin temelinde, belediyenin 2010 yılından bu yana sürdürülebilir enerji, (yeşil) su sporları, hava kalitesi-karbon salınımı, sağlık ve güneş enerjili sulama sistemleri gibi konular üzerine yürüttüğü çalışmalar bulunmaktadır.

Eskişehir Tepebaşı Belediyesi’nin Yaşam Köyü Projesi’ne kadar, Türkiye’de Avrupa Birliği kaynaklarınca doğrudan desteklenen bir akıllı kent projesi bulunmamaktadır. AB hibeleri ile başlatılan ilk akıllı şehir projesinin Tepebaşı Belediyesi’ne ait olması nedeniyle, bu zamana kadar ilçede başlatılan akıllı kent uygulamaları genellikle belediye projeleri kapsamında uygulamaya geçirilmektedir. Bu kapsamda , binalardaki enerji kullanımı, enerji verimliliğinin takip ve garanti altına alınması, toplu taşıma ve ulaşım da sürdürülebilir enerjiyi destekleyen araçların temin edilmesi ile akıllı bisikletler için yol ve bisiklet teminatının yapılması, güneş enerjisi kullanan şarj istasyonlarının şehrin değişik noktalarına kurulması gibi projeler bulunmaktadır.

Tepebaşı Belediyesi, e-belediye ve e-imar gibi sistemlerin kullanımını yaygınlaştırarak bütün ilçeyi akıllı yaşam standardına getirmeyi hedeflemektedir. Belediyenin hizmetleri arasında, SMS servisleri, kiosk cihazlarının yaygınlaştırılması, birçok borç ve durum sorgulamasının yapılabildiği pratik mobil uygulamalar bulunmaktadır. Alınan hibe ile Tepebaşı’nın tamamen bir akıllı kente dönüşmesi hedeflenmektedir. Proje’nin 2019 senesinin sonunda sona ermesi beklenmektedir.

Edirne, Türkiye'nin En Akıllı Şehri Olabilir mi?

Edirne'nin akıllı şehir olabilmesi için teknolojik altyapının ve bu altyapı ile oluşturulmuş hizmetlere ilde yaşayanların erişiminin yüksek olması gerekmektedir. Akıllı şehir kavramının birleştirici faktörleri olarak sıralanan kurumsal faktör, teknolojik faktör ve insan faktörünün performansını ölçmek için bu altyapılar incelenmelidir. İldeki akıllı şehir uygulamaları için gerekli teknolojik altyapı ve kurumsallık faktörü İnternet altyapısı, sabit ve mobil hat telefon kapasitesi, kablo TV, fiber optik gibi göstergelerle; insan faktörü ise sabit ve mobil geniş bant İnternet aboneliği, akıllı telefon kullanımı, cepten ve bilgisayardan İnternet kullanıcılığı gibi göstergelerle değerlendirilebilir.

Edirne'de önce akıllı şehir uygulamalarını yaygınlaştırmak, bir sonraki adım olarak da akıllı şehir projesini hayata geçirebilmek için belirli bir altyapının sağlanması gerekmektedir. Örneğin, İnternet üzerinden yönlendirilen uygulamaları hayata geçirmeden önce, şehirde İnternet kullanımının yaygın olduğundan emin olmak veya yaygınlaştırılması için çalışmak gerekmektedir. Bu nedenle, ildeki bilgi ve teknolojiye dair mevcut durum incelenerek akıllı şehir projelerinin uygulanabilirliği üzerine çıkarım yapılacaktır. Edirne'nin Türkiye'nin en akıllı şehri olup olamayacağı konusunda çıkarım yapmayı kolaylaştırmak adına Edirne'deki mevcut durum, ülke geneli ve şu anda Türkiye'de yürütülen en önemli akıllı şehir projelerinin ev sahipleri olan Gaziantep, Karaman ve Eskişehir ile karşılaştırılacaktır. Gaziantep, Eskişehir, Edirne ve Karaman'ın Türkiye nüfusundan aldıkları pay, 2014 yılı itibarıyla sırası ile yüzde 2, yüzde 1, yüzde 0,7 ve yüzde 0,4'tür.⁸⁹ Gaziantep, nüfusu fazla ve sanayisi gelişmiş bir ilimizdir. Eskişehir ise öğrencilerin ve genç nüfusun çokça ikamet ettiği illerden biri olması sebebiyle akıllı sistem altyapıları oluşturmada önde gelen illerimizdendir. Türknet'in paylaştığı verilere göre, Güneydoğu Anadolu'da sanayi gelişmişliği bakımından önde gelen Gaziantep, ADSL kullanımında yüzde 52 gibi ciddi bir orana sahiptir.⁹⁰ Eskişehir'de bu oran yüzde 22'dir.

Teknolojik ve Kurumsal Altyapı

Daha çok belediyeçilik alanında yeni ve başarılı hizmetler yaratmaya olanak sağlayan akıllı şehir uygulamalarının, hedef kitleleri olan vatandaşlara ulaşması için şehrin teknolojik ve kurumsal altyapısının uygun olması gerekmektedir. Akıllı şehir uygulamaları teknolojiye ve İnternet'ten bağımsız düşünülemez. İnternet aboneliği, sabit veya mobil telefon kullanımı, bilgisayar kullanıcılığı, ADSL gibi temel gerekliliklerdeki yüksek performans, il belediyelerinin akıllı şehir uygulamalarını başarılı bir şekilde yürütüp yürütemeyeceğini ve akıllı sistemlerle bütünleştirilen hizmetlerin kullanıcıya, yani vatandaşlara ulaşıp ulaşmayacağını garanti olarak görülebilir.

Türkiye'deki 81 ile birlikte bakıldığında, Edirne'de sabit telefon kullanım oranı ortalamadan yüksek olmasına rağmen mobil telefon kullanımı yüzde 82,4 ile yüzde 90,86 olan ağırlıklandırılmış ortalamanın bir miktar altında kalmaktadır.⁹¹ Eskişehir, hem sabit telefon kullanımı hem de mobil telefon kullanımında Türkiye ortalamasından daha yüksek bir performans sergilemektedir. Karaman ise bu iki göstergede de ortalamaya yakın ama ortalamanın altındadır.

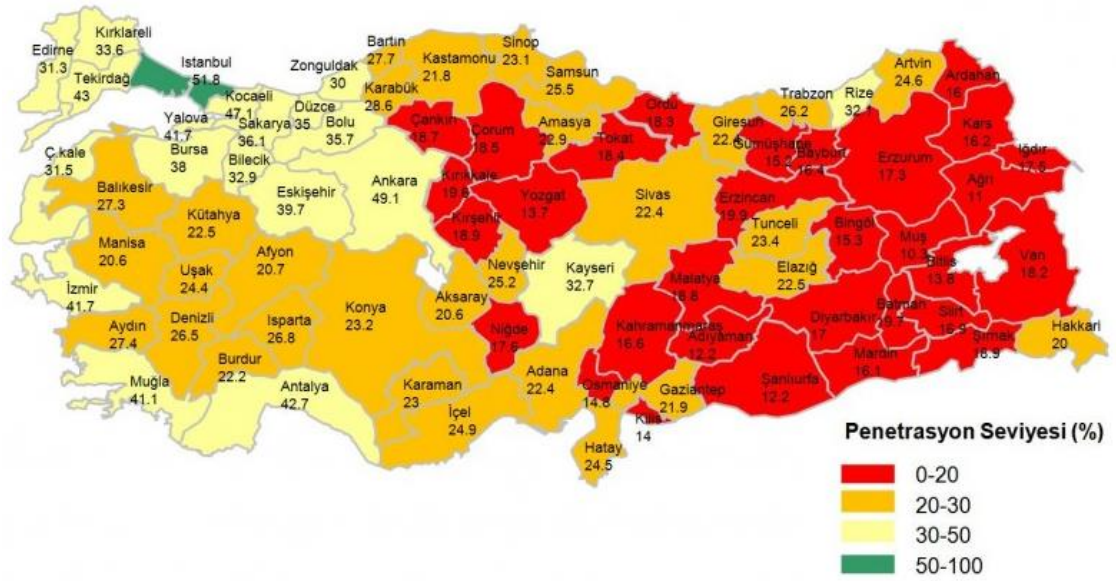
⁸⁹ TÜİK Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi 2014

⁹⁰ Türknet

⁹¹ Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu, Türkiye Elektronik Haberleşme Sektörü Penetrasyon Oranlarının Diğer Ülkelerle Kıyaslanması ve İl Bazında Analizi

Karasal geniş bant İnternet'te pazar liderlerinden biri olan TTNet'in 2011 senesinde açıkladığı verilere göre, Edirne'de ADSL penetrasyonu yüzde 31,3 seviyelerindedir. Trakya Bölgesi'nde Edirne, ADSL kullanımında sonuncu olmasına rağmen Türkiye içerisinde sıralaması oldukça iyidir. Edirne'deki oranlar, karşılaştırılan illerden biri olan ve yüzde 39,7 oranında ADSL penetrasyonuna sahip Eskişehir'den düşük olmakla beraber, Türkiye'de 17. sırada gelmektedir. İlin nüfus büyüklüğü açısından 48. sırada yer alması, Edirne'deki ADSL altyapısının iyi bir durumda olduğunun göstergesidir. ADSL kullanımı özellikle Marmara Bölgesi'nde oldukça yüksektir.

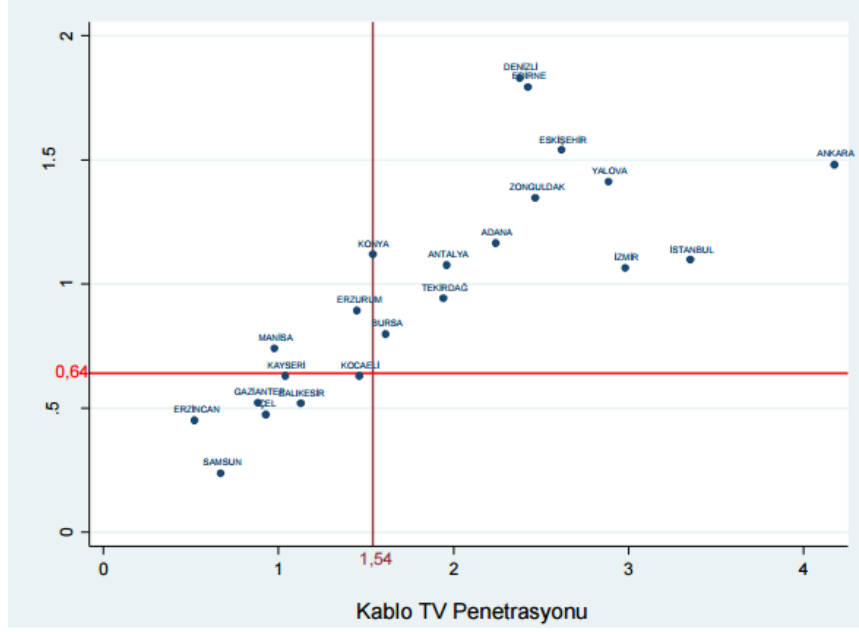
Şekil 121: Türkiye ADSL Penetrasyonu Haritası-TTNet, 2011



Kaynak: TTNet

81 il için kablo TV altyapısı üzerinden sunulan geniş bant İnternet ve kablo TV hizmetleri penetrasyonları değerlendirmesinde, Edirne iyi bir performans sergilemektedir. Şekilde kablo geniş bant ile kablo TV bulunduran iller yer almaktadır. 81 ilden sadece 22'sinde kablo TV altyapısı bulunmaktadır. Yatay eksen kablo TV penetrasyonunu, dikey eksen ise kablo geniş bant penetrasyonunu göstermektedir. Dikey ve yatay çizgiler ise nüfus ile ağırlıklandırılmış penetrasyon ortalamalarını temsil etmektedir. Edirne'de hem kablo TV hizmetleri hem de kablo TV altyapısı üzerinden geniş bant İnternet aboneliği yüksek seviyelerdedir. Edirne ile aynı başarıya sahip iki göstergede de ortalamanın üzerinde bulunan diğer iller, Ankara, İstanbul, Yalova, Eskişehir, İzmir ve Denizli olarak sıralanmaktadır. Burada dikkat edilmesi gereken nokta, Edirne'nin Eskişehir ile neredeyse başa baş bir durumda olmasıdır. Karaman ise bu göstergelerde kablo TV altyapısının sınırlı sayıda ilde bulunması nedeniyle yer almamaktadır. Ayrıca Edirne, kablo TV altyapısının bulunduğu, ancak büyükşehir olmayan 4 ilden biridir. Söz konusu illerde (Edirne, Erzincan, Yalova ve Zonguldak) diğer altyapıların geliştirilmesinin maliyeti, büyükşehirlerde bu altyapının geliştirilmesi için gereken maliyetin oldukça altındadır. Bu durum, söz konusu illerde hizmet verilen nüfusun nispeten sınırlı olmasından kaynaklanmaktadır. Bu da Edirne'nin az bir maliyetle Türkiye'nin en akıllı şehirlerinden biri olma fırsatını ortaya koymaktadır.

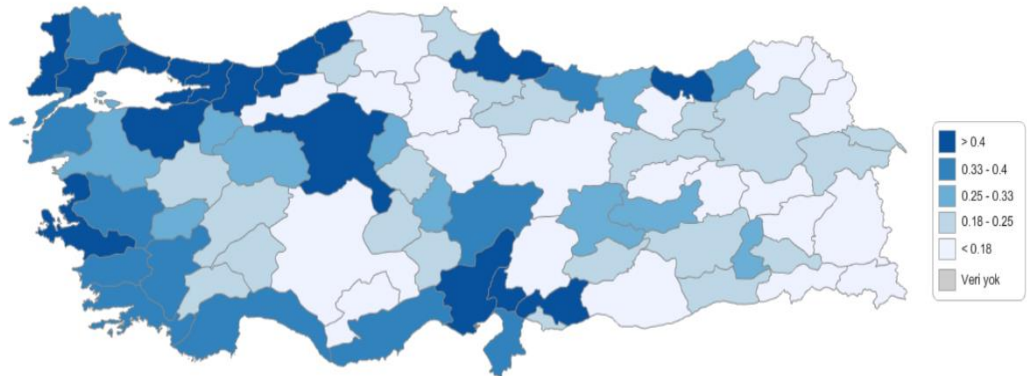
Şekil 122: İl Bazında Kablo Geniş Bant ile Kablo TV Penetrasyonu, (%) 2014



Kaynak: BTK

Edirne, kilometre başına fiber optik kablo uzunluğu açısından ülke genelinde 12. sıradadır. Haritada 2014 senesi için kilometrekare alan başına fiber optik kablo uzunluğu verilmiştir. Koyu lacivert ile gösterilen iller, kilometrekare başına en uzun fiber optik kablunun olduğu illerdir. Edirne’de kilometrekare başına yaklaşık 480 metre fiber optik kablo düşmektedir. Bu oranın karşılaştırılan iller arasında en fazla olduğu yer Gaziantep’tir. Gaziantep’te kilometrekare başına yaklaşık 582 metre fiber optik kablo düşmektedir ve bu uzunluk Edirne’ye oldukça yakındır. Eskişehir ve Karaman’da ise bahsedilen uzunluklar sırasıyla 295 ve 137 metredir.

Şekil 123: Kilometrekare alan başına Fiber Optik Kablo Uzunluğu, (kilometre/kilometrekare alan) 2014



Kaynak:

BTK

/

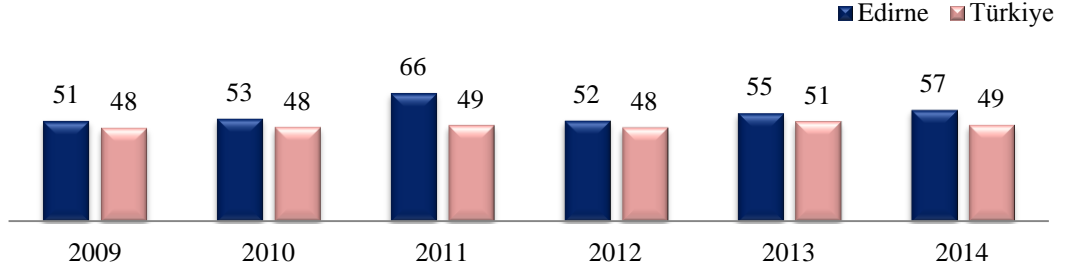
TEPAV

Hesaplamaları

Edirne’nin bilgi ve iletişim teknolojilerindeki altyapısı ülke genelinden daha iyi durumdadır. Akıllı şehir uygulamalarını hayata geçirmek ve bunu bir akıllı şehir projesine çevirebilmek için şehrin mevcut altyapısı da çok önemlidir. Sabit hat telefon santral kapasitesine bakıldığında, Edirne’nin Türkiye ortalamasından oldukça yüksek bir performans gösterdiği gözlemlenmektedir. 2010 senesine kadar Türkiye’de sabit hat telefon santral

kapasitesi Edirne’de sürekli artmaktadır. 2010 senesinden sonra da Edirne rakamları dalgalı seyretmesine rağmen Türkiye’den daha yüksektir.

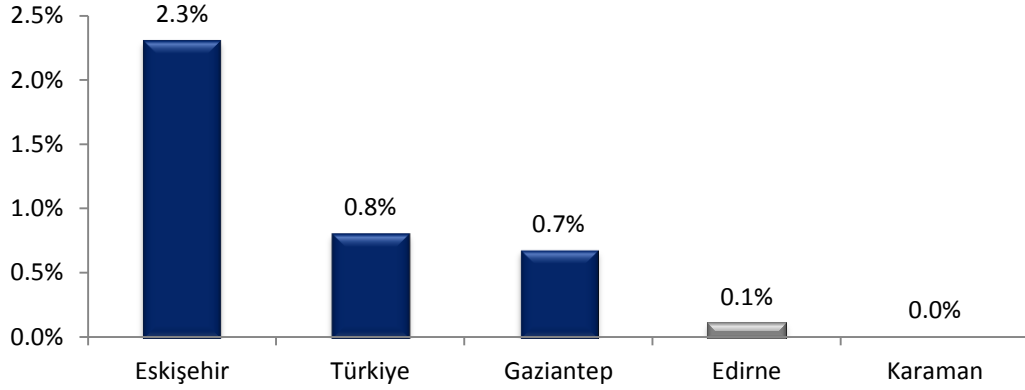
Şekil 124: Türkiye’de ve Edirne’de Yüz Kişiye Düşen Sabit Hat Telefon Santral Kapasitesi, 2008-2014*



Kaynak: Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu/ TEPAV Hesaplamaları
*Nüfus 25-60 yaş arası olarak alınmıştır.

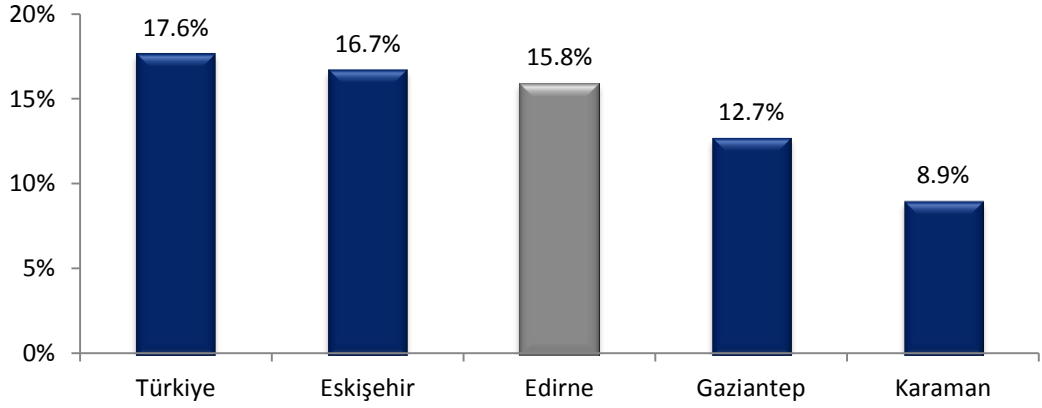
Edirne’nin imalat sektöründe daha fazla bilgi yoğun çalışma alanları oluşturması gerekmektedir. Şekil 10 ve Şekil 11, ileri teknoloji imalat sektörlerinde ve yüksek bilgi yoğun sektörlerde çalışanların oranını Türkiye, Edirne, Eskişehir, Gaziantep ve Karaman için göstermektedir.⁹² Karaman, her iki alanda da en düşük performansı sergilemektedir. Edirne’nin ise imalat sektöründe daha fazla bilgi yoğun çalışma alanları oluşturması gerekmektedir.

Şekil 125: Yüksek Bilgi Yoğun Sektörlerde Çalışanların Toplam Sigortalı Çalışanlara Oranı*, (%) 2013



⁹² Sınıflandırmaya göre yüksek teknoloji imalat kategorisine kimyasalların imalatı, elektronik, optik ve bilgisayar imalatı, hava ve uzay araçları ile benzerlerinin imalatı girmektedir. Yüksek bilgi yoğun sektörlerde ise su ve hava taşımacılığı, yayıncılık, programcılık, ses sistemleri, video kayıt, bilgisayar programlama, bilgi hizmetleri, finansal ve sigorta hizmetleri, danışmanlık, idari, mimarlık ve mühendislik, bilimsel araştırmalar gibi başlıklar bulunmaktadır.

Şekil 126: Yüksek Bilgi Yoğun Sektörlerde Çalışanların Toplam Sigortalı Çalışanlara Oranı*, (%) 2013



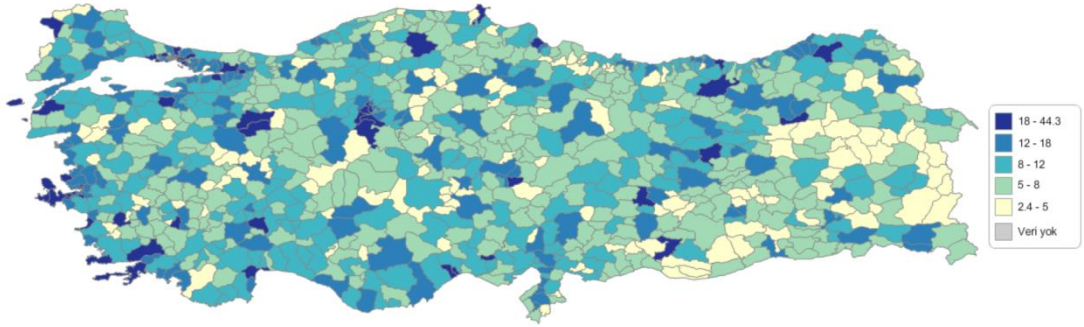
Kaynak: Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu

*Eurostat sınıflandırmaları temel alınmıştır

İnsani Altyapı

Edirne'deki beşeri sermaye kapasitesi yüksek düzeydedir. İlçeler bazında yükseköğrenim (doktora, yüksek lisans, fakülte veya yüksekokul) mezunu kişilerin sayısına ve bu kişilerin 15 yaş üzeri nüfustaki oranına bakıldığında, Edirne Merkez, öne çıkan yerlerden biridir. İlçede bulunan 26.769 yükseköğrenim mezunu, 15 yaş üzeri nüfusun yüzde 19,4'ünü oluştururken ülke genelinde bu oran yüzde 14'te kalmaktadır.

Şekil 127: İlçelere Göre Yükseköğrenim Mezunu Nüfusun 15 Yaş Üzeri Nüfustaki Payı, (%) 2014



Kaynak: TÜİK Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi ve TEPAV Hesaplamaları

Edirne, eğitim seviyesi yüksek kentler arasında yerel politikalarla etkili sonuçlar alınabilecek bir potansiyeli barındırmaktadır. Edirne Merkez, 15 yaş üzeri nüfustaki yükseköğrenim mezunu kişilerin oranıyla 970 ilçe arasında 47. sırada yer almaktadır. Listenin ilk 50 sırasındaki ilçelerin 42'si büyükşehirlerdeki⁹³ ilçelerdir. Diğer 8 ilçe arasında Edirne Merkez, nüfusu en yüksek ikinci ilçe olarak akıllı kent olma açısından büyük bir potansiyele sahiptir.

⁹³ 6360 sayılı kanuna göre

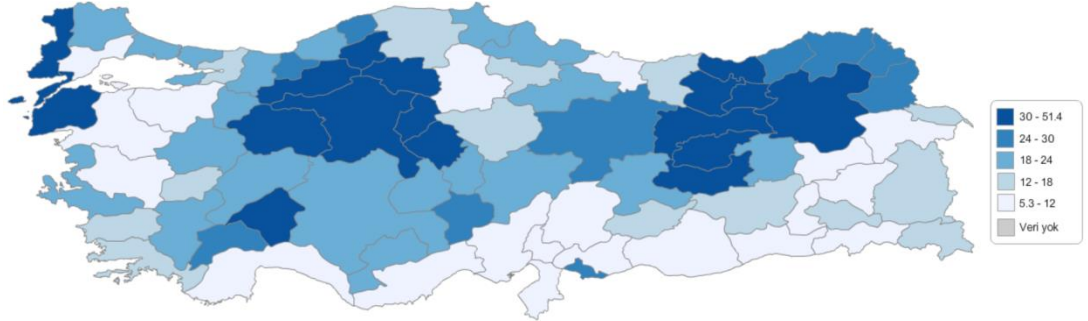
Tablo 47: Büyükşehirler Dışında Akıllı Şehir Olma Potansiyeli Bulunan İlçelerdeki Nüfus ve 15 Yaş Üzeri Nüfus İçinde Yükseköğrenim Mezunu Kişilerin Payı

İlçe	Nüfus 2014)	15 Yaş Üzeri Nüfus İçinde Yükseköğrenim Mezunu Nüfusu Payı (%) 2014
Isparta Merkez	228.730	19,9
Edirne Merkez	165.979	19,4
Çanakkale Merkez	155.657	23,2
Sinop Merkez	59.571	19,6
Tunceli Merkez	38.015	24,0
Artvin Merkez	34.050	20,7
Çanakkale Gökçeada	8.644	20,3
Çanakkale Bozcaada	2.754	28,1

Kaynak: TÜİK Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi ve TEPAV Hesaplamaları

Edirne, Çanakkale ile birlikte ülke genelinde beliren üç üniversite odağından birinde yer almaktadır. On bin kişiye düşen akademisyen sayılarına bakıldığında, ülkenin ortasında Ankara etrafında ve doğuda Erzurum etrafında iki kümelenmenin belirdiği görülmektedir. Bunun dışında Edirne ve Çanakkale'nin, çevresindeki illere göre yüksek değerlere sahip olduğu göze çarpmaktadır. Akademisyenlerin yoğun olarak bulunduğu iller, bilimsel araştırma faaliyetlerinin yoğunlaştığı ve yaratıcı endüstrilerin geliştiği kentlerdir. Bu yönüyle Trakya Üniversitesi önemli bir araştırma kapasitesi sağlamaktadır.

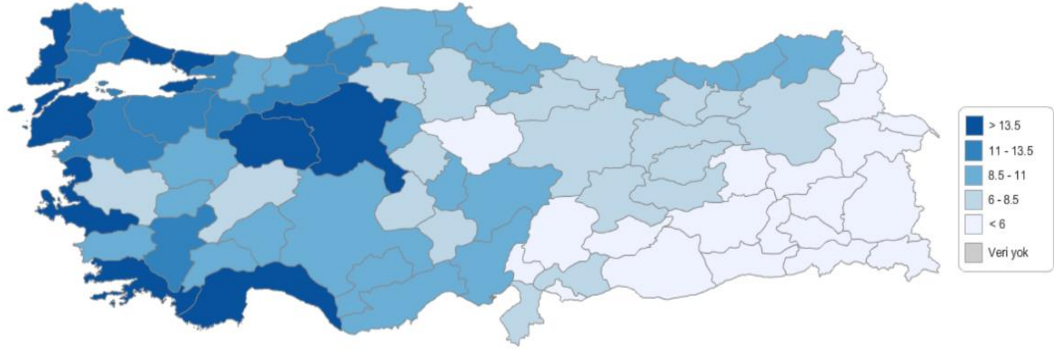
Şekil 128: İllere Göre On Bin Kişiye Düşen Akademisyen Sayıları, 2014-2015



Kaynak: TÜİK Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi, YÖK Yükseköğretim Bilgi Yönetim Sistemi ve TEPAV Hesaplamaları

Edirne'deki toplam sabit geniş bant İnternet aboneliği şu anda akıllı şehir uygulamalarının yürütüldüğü şehirlerin ilerisindedir. Haritada 2013 senesi için Türkiye'deki illerin sabit geniş bant penetrasyonu gösterilmektedir. Edirne, sabit geniş bant İnternet kullanımı göz önüne alındığında, Türkiye'deki kullanım oranı en yüksek on il arasında yer almaktadır. Karşılaştırılan iller arasında Gaziantep'den ve Karaman'dan daha iyi değerlere sahip olan Edirne, ülke genelinde 9. sırada yer alırken Eskişehir 5. sırada gelmektedir.

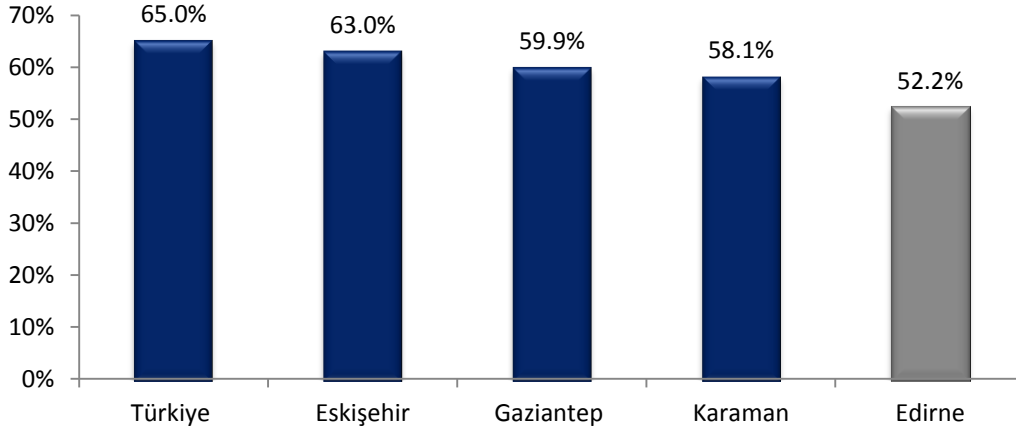
Şekil 129: Sabit Geniş Bant Penetrasyonu



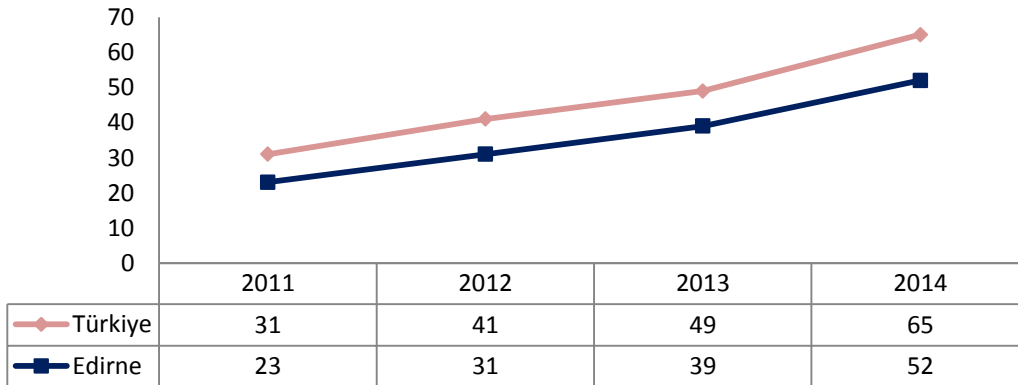
Kaynak: Bilgi İletişim Teknolojileri İstatistikleri/ TEPAV Hesaplamaları

Edirne’de mobil geniş bant İnternet aboneliği, ülke geneline ve karşılaştırılan diğer illere göre daha azdır. Fakat Edirne, son dört yılda Türkiye’nin abone sayısı artış hızını yakalamış görünmektedir. Edirne’deki toplam mobil geniş bant İnternet abone sayısının on beş yaş üstü nüfusa oranının, karşılaştırılan iller ve Türkiye ortalamasından düşük olduğu gözlemlenmektedir. Bu nedenle Edirne ülke genelindeki yükselişi yakalayamamaktadır. Buna rağmen 2011 yılından itibaren Edirne’deki mobil geniş bant abone sayısı Türkiye’deki artışa yakın bir hızla artmaktadır.

Şekil 130: Mobil Geniş Bant İnternet Abone Sayısının 15 ve Üzeri Yaşa Sahip Nüfusa Oranı, 2014



Şekil 131: Türkiye’de ve Edirne’de Yaşayan Her 100 Kişiden Mobil Geniş Bant Abonesi Olan Kişi Sayısı, 2011-2014

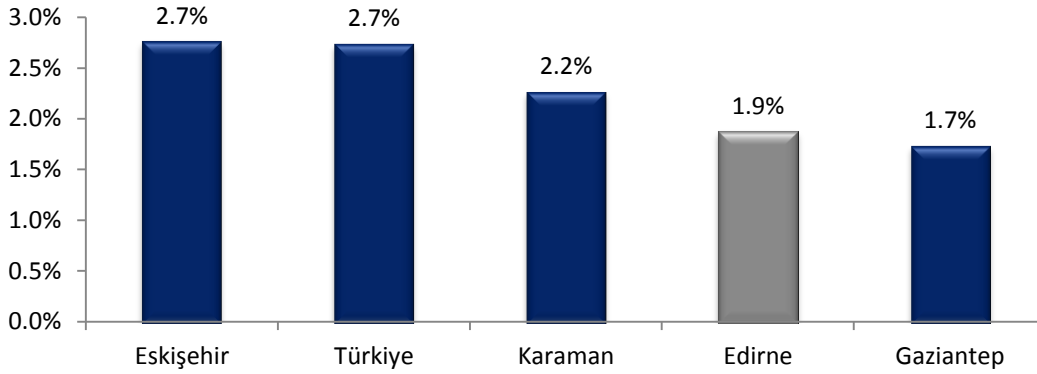


Kaynak: Bilgi İletişim Teknolojileri İstatistikleri/ TEPAV Hesaplamaları

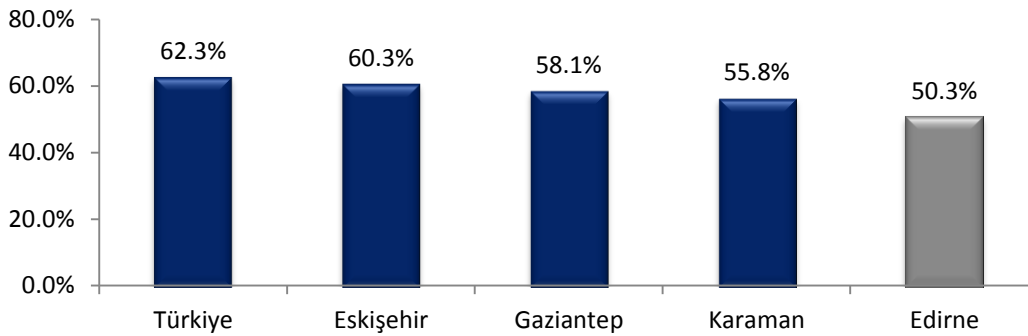
2013 senesinde bilgisayardan mobil İnternet kullanıcı oranının Türkiye'nin genelinde olduğu gibi Edirne'de de sınırlı düzeyde olduğu görülmektedir. Eskişehir'de mobil bilgisayardan İnternet kullanıcılarının 15 ve üzeri yaşa sahip nüfustaki payı yüzde 3,9 ile yüzde 3,5 olan Türkiye ortalamasını geçerken; Edirne ve Karaman, Türkiye ortalamasının da gerisinde kalmaktadırlar.

Edirne, akıllı kent uygulamalarını benimseyen diğer illerden daha geride de olsa hızla gelişen teknolojiye ayak uyduran bir şehirdir. Mobil cepten İnternet kullanıcı oranları Edirne ve karşılaştırılan diğer üç ilde de Türkiye ortalamasını yakalayabilmiş değildir. Teknolojinin gelişmesi ve akıllı telefonların çoğalması ile birlikte mobil cepten internet kullanımı giderek kolaylaşan ve yaygınlaşan uygulamalardandır. Edirne'de 15 ve üzeri yaşa sahip nüfusun yüzde 36,5'i cep telefonundan İnternet'e girmekte ve İnternet üzerinden sağlanan hizmetlere direkt ulaşım sağlayabilmektedir.

Şekil 132: Mobil Bilgisayardan İnternet Kullanıcı Sayısının 15 ve Üzeri Yaştaki Nüfusa Oranı, (%) 2014



Şekil 133: Mobil Cepten İnternet Kullanıcı Sayısının 15 ve Üzeri Yaştaki Nüfusa Oranı (%) 2014



Kaynak: Bilgi İletişim Teknolojileri İstatistikleri / TEPAV Hesaplamaları

Edirne, Twitter gibi, İnternet kullanıcılarının bir kısmının abone olduğu sosyal medyayı yoğun olarak kullanmaktadır. Günümüzde İnternet'in aktif kullanımının göstergesi olan alternatif uygulamalar vardır. Facebook ve Twitter gibi İnternet kullananların önemli bir kısmının giriş yaptığı siteler aracılığıyla bir bölgedeki İnternet kullanım alışkanlığı yaklaşık olarak da olsa ölçülebilir. Harvard Üniversitesi'nin geliştirdiği Tweetmap uygulaması ile belirli zaman dilimleri arasında dünyanın herhangi bir bölgesinde ne kadar yoğunlukla tweet atıldığı görülebilmektedir. Haritadan da gözlemlenebileceği gibi Türkiye'de batıya doğru gidildikçe tweet atma oranı yükselmektedir. Edirne, haritada maviye boyalı, yani tweet atma yoğunluğu yüksek görünen illerimiz arasında yer almaktadır.

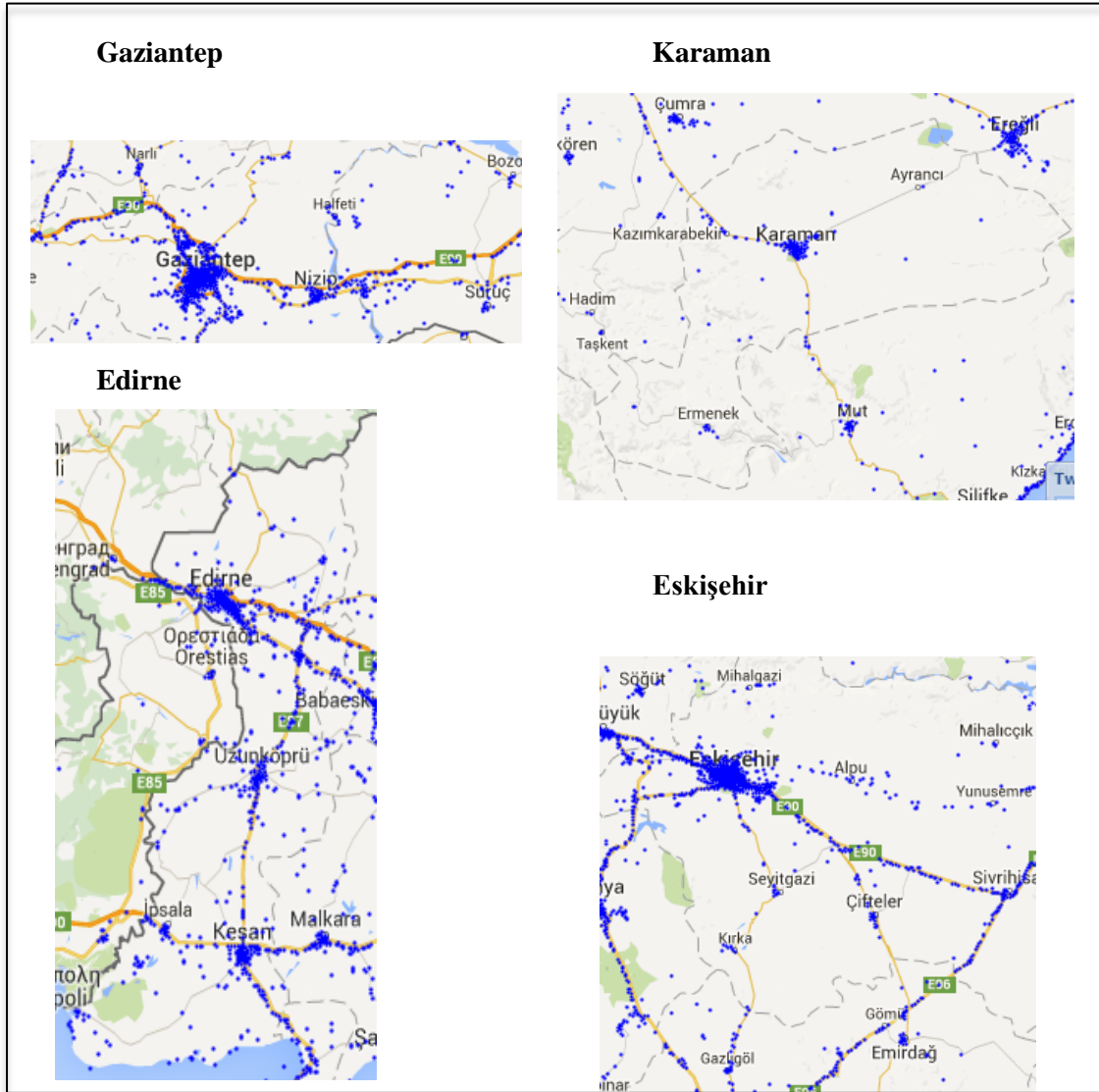
Şekil 134: Türkiye Tweetmap Görüntüsü, 03/12/2013- 17/12/2013



Kaynak: Tweetmap, <http://worldmap.harvard.edu/tweetmap/>

Edirne, Twitter kullanımı karşılaştırılan diğer iller arasında Eskişehir'den düşük olmasına rağmen sıklık bakımından merkez dışı ilçelere dağılmış durumdadır. Akıllı şehir kapsamında ele aldığımız Gaziantep, Eskişehir ve Karaman'da tweet yoğunluğunun haritalandırması aşağıdaki gibidir. İllerde tweet yoğunluğu genellikle il merkezlerinde yoğunlaşırken Edirne'de Keşan ve Uzunköprü'de de kayda değer bir toplanma olduğu gözlemlenmektedir. Bu durum, Edirne Merkez ile birlikte Keşan ve Uzunköprü ilçelerinin de İnternet'i belirli gün içerisinde, belirli sıklıklarla aktif olarak kullandıklarının ve bağlantılı olarak aktif bilgisayar veya akıllı telefon kullanıcıları olduklarının birer göstergesidir. Karşılaştırılan diğer illere bakıldığında, Eskişehir ve Gaziantep'te tweet atma sıklığının oldukça yüksek olduğu fakat bu yoğunluğun genellikle şehir merkezlerinde arttığı gözlemlenmektedir. Karaman'da ise belirtilen zaman aralığı içinde Twitter kullanımı, karşılaştırılan şehirler ve Türkiye geneline kıyasla oldukça düşüktür.

Şekil 135: Gaziantep, Karaman, Eskişehir ve Edirne Tweetmap Görüntüleri, 03/12/2013- 17/12/2013



Kaynak: Tweetmap

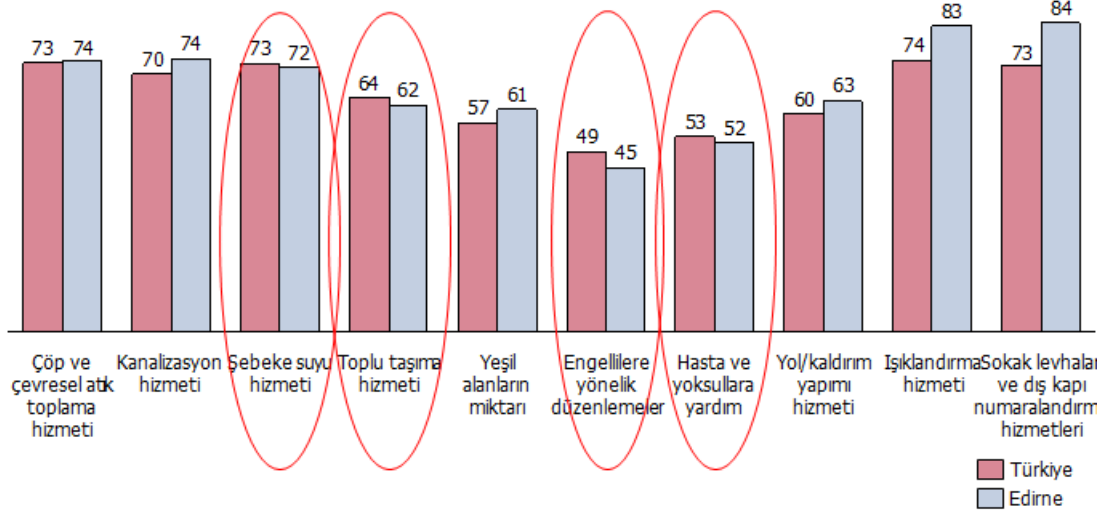
Belediyecilik Hizmetleri

TÜİK tarafından hazırlanan İllere Göre Belediye Hizmetlerinden Çöp ve Çevresel Atık Toplama, Kanalizasyon, Şebeke Suyu ve Toplu Taşıma Hizmetlerinden Memnuniyet, 2013 anketinden çıkan sonuçlar, belediye hizmetlerinin kalitesini ölçmek açısından önemlidir. Türkiye’de akıllı şehir uygulamalarının önemli bir bölümü belediyeler tarafından üstlenilmektedir. Dolayısıyla belediye hizmetlerinin geliştirilip yaşam kalitesinin yükseltilmesi, akıllı şehir uygulamalarının önemli amaçlarından birini oluşturmaktadır. Edirne’de belediye hizmetlerinden memnuniyet oranı genellikle Türkiye memnuniyet ortalamasının üzerindedir.

Şebeke suyu hizmeti, toplu taşıma hizmeti, engellilere yönelik düzenlemeler ile hasta ve yoksullara yardım adı altındaki düzenlemeler ise Edirne’de Türkiye ortalamasına göre daha az memnun kalınan

belediye hizmetleri olarak öne çıkmaktadır. Kent yönetimi ile insani gelişmişlik arasındaki ilişki göz önüne alındığında, hizmetlerin iyileştirilmesi, gelişmişliğe de yansıtılarak akıllı sistemlerin üzerine bina edileceği insani faktörün olgunlaşmasına katkı sunacaktır.

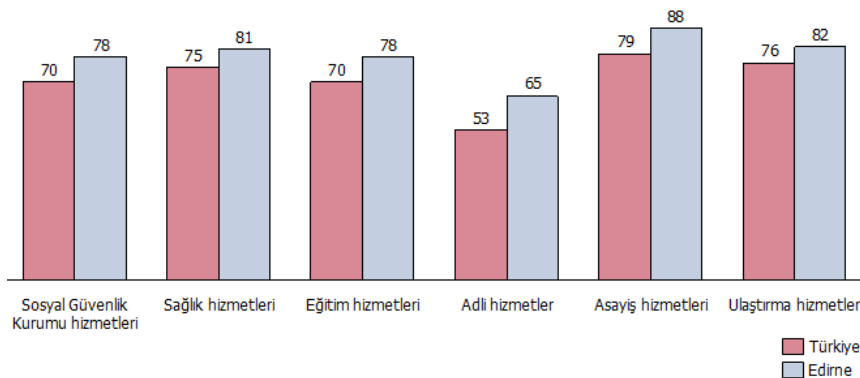
Şekil 136: Edirne ve Türkiye'de Belediye Hizmetlerinden Memnuniyet Düzeyi Yüzdesi, 2013



Kaynak: TÜİK, Yaşam Memnuniyeti Araştırması, 2013

TÜİK tarafından hazırlanan bir diğer anket olan İllere Göre Kamu Hizmetlerinden Memnuniyet Düzeyi, 2013 anketi de sağlık, eğitim hizmetleri, adli vb. hizmetlerin vatandaşlar tarafından memnuniyetle karşılanıp karşılanmadığına dair göstergeler içermektedir. Edirne ve Türkiye'de kamu hizmetlerinden memnuniyet yüzdelerine bakıldığında, Edirne'de en yüksek memnuniyet asayiş ve sağlık hizmetlerinde görülmektedir. Bununla birlikte, bütün kamu hizmetlerinde Edirne memnuniyet ortalamaları Türkiye oranlarından yüksektir.

Şekil 137: Edirne ve Türkiye'de Kamu Hizmetlerinden Memnuniyet Düzeyi Yüzdesi ve Sıralaması, 2013



Kaynak: TÜİK, Yaşam Memnuniyeti Araştırması, 2013

Bütün bu veriler ışığında görülmektedir ki Edirne'de akıllı şehir uygulamalarını hayata geçirmek için hem beşeri hem de teknik anlamda bir altyapı mevcuttur. Yenilikçi ve yaratıcı projeler ile akıllı şehir uygulamaları şehirdeki hizmetlerin kalitesini artırabilir ve doğrudan günlük yaşamı kalkındırabilir.

Akıllı şehir uygulamalarını günlük hayata entegre edebilmek adına yaygınlaştırmak ve büyük ölçekli akıllı kent projelerini hayata geçirmek için çalışmalar yürütmek gerekmektedir.

Edirne'nin Turizm Potansiyelini Ortaya Çıkarmasına Katkı Sağlayacak Alanlar

TEPAV ekibi tarafından gerçekleştirilen saha çalışmaları ve yüz yüze görüşmeler ile toplanan veri analizleri sonucu, Edirne'de akıllı sistemlerin hayata geçirilebileceği öncelikli dört alan, akıllı tarım, akıllı sağlık, akıllı ulaşım ve akıllı turizm olarak belirlenmiştir. Bu bölümde bu dört başlıkta Edirne'nin akıllı sistem gelişme eksenleri sıralanacaktır.

1) Akıllı Tarım

Tarımda çok büyük yeniliklere ön ayak olabilecek teknolojik ilerlemeler, hem enerji alanında hem de mobil sistemlerde sürekli gelişmektedir. Örneğin, bugün akıllı güç sistemleri, hassas tarım araçları, çiftlik yönetimi yazılımı ve uygun fiyatlı sensörler, küçük çiftçilerin bile ulaşabileceği yeniliklerdir. Akıllı teknolojiler, verimli çiftlik yönetimi ve kaynak verimliliği konusunda hava, toprak kalitesi ve su kullanımı hakkında daha iyi bilgi sahibi olunmasını sağlayarak çiftçilere yardımcı olmaktadır. Bu sayede çiftçi, düşük maliyet, yüksek verim ve yüksek gelirlere ulaşabilmektedir. Şimdiye kadar dünyada "hassas tarım" akıllı teknoloji yatırımları genellikle ABD'de yapılmıştır. Bu teknoloji için destek bulmak kolay olsa da araştırmalara göre sensörlerin ve toprak hakkında bilgi edinmenin yüksek maliyeti nedeniyle uygulama, planlanan bölgenin yüzde 20'sinden daha az bir alanda yapılabilmektedir.

Tarımda akıllı sistemlerin kullanımı konusunda önemli bir proje de Türkiye'de Konya'da, Konya Şeker ve Mikrosera tarafından geliştirilmiştir. Tarla ve çiftliklere kurulan akıllı sistemler ve tahminler neticesinde E-Tarım portalı tasarlanmış ve bu portalın mobil cihazlarda kullanılabilmesi sağlanmıştır. Çiftçi, çavuş, mühendis, yönetici ve admin olarak girilebilen bu web sitesinde her bir çiftçinin tarlasının veya tarlalarının koordinatları deniz seviyesinden yüksekliği ile birlikte kayıt edilmektedir. Bu şekilde doğru ve anlık bilgi sunma altyapısı oluşturularak her tarlaya o tarla için uygun değerdeki ekim, ilaçlama, uygun ürün gibi bilgiler hava durumu tahminleri yapılarak verilmektedir.⁹⁴

Başka bir akıllı tarım uygulaması da İzmir Büyükşehir Belediyesi'nin desteği ile gerçekleştirilen akıllı sulama sistemidir. Toprağın nem miktarını algılayan sensörler ile sulamanın toprağın ihtiyacı kadar yapılması hedeflenmektedir. Bu çeşit bir uygulama, hem su israfını hem de toprağın kalitesini artırmaktadır.



⁹⁴ Ayrıntılı bilgiye www.mikrosera.com sitesinden ulaşılabilir.

Kaynak: İzmir Belediyesi/Tarımbaba

Erken Uyarı Sistemleri

Edirne'nin tarımda en çok problem yaşadığı konu, Meriç Nehri'nden kaynaklanan taşkınlardır. Bu taşkınlar ulaşımı sekteye uğratmakta, yerleşim yerlerinde maddi manevi zarara sebep olmakta ve tarım ürünlerine zarar vermektedir. Bu tür doğal afetlerin oluşturacakları zararları kapatmak adına birçok yöntem geliştirilmiştir. Fakat henüz felaket yaşanmadan bölgede önlem alınmasını sağlayacak erken uyarı sistemleri sayesinde sel ve taşkınların zararlarını en aza indirmek mümkündür.

Akıllı sisteme geçişte teknolojinin imkânlarından faydalanılarak Trakya Teknopark veya diğer organizasyonların da desteği ile bir erken uyarı sistemi oluşturulması, Edirne için faydalı olacaktır. Özellikle Bulgaristan tarafından baraj kapaklarının açılması sonucunda Meriç ve Tunca Nehirlerinin taşkın alarmı verdiği bilinmektedir. Bu erken uyarı sisteminde, geçmiş yılların hava ve iklim koşulları verileri depolanarak Bulgaristan'ın özellikle hangi koşullarda baraj kapaklarını açtığına bir analizi yapıp bundan sonra hangi koşullarda baraj kapaklarının açılmasının mümkün olduğu tahmin edilebilir ve Türkiye tarafına bir uyarı gönderilebilir. Bununla birlikte, hava durumu, yağış ve rüzgâr verilerinin kullanılması ile doğal hava koşulları neticesinde oluşabilecek olumsuzlukların önüne geçilebilir. Bu tür erken uyarı sistemleri sayesinde edinilen veriler, SMS veya İnternet üzerinden çiftçiler ile paylaşılarak acil durumlarda hep birlikte hareket edilmesi mümkün kılınabilir.

Bu uygulamanın bir örneği Bursa'da gerçekleşmektedir. Bursa Büyükşehir Belediyesi, kırsal kalkınma projeleri kapsamında tarımsal üretimin yoğun olduğu beş ilçeye erken uyarı istasyonu kurmuştur. Erken uyarı istasyonları sayesinde hava sıcaklığı, nispi nem, yağış miktarı, yaprak ıslaklığı, toprak sıcaklığı gibi değerlerin ölçülmesi; böylelikle hastalık ve zararlılara karşı bilinçsiz ve gereksiz ilaçlamanın önlenmesi ve üretim maliyetlerinin düşürülmesi amaçlanmaktadır⁹⁵.

Akıllı Tarım'da Edirne'nin adım atmasını sağlayacak bu proje, İl Özel İdaresi, AFAD ve belediyeye sunulabilir.

Çiftçi Dostu Mobil Uygulama Sistemleri

Ekilen üründen alınan verim, tohum kalitesi ve ilaçlama gibi çiftçinin elinde olan nedenlerle beraber, hava durumu, yağış gibi elde olmayan sebeplere bağlı olarak da değişiklik gösterebilir. Sulama, bitki hastalıkları, toprağın nemi, havanın nemi ve sıcaklığı, güneşle ilişki gibi birtakım özel verilerin doğru bir şekilde temin edilebilmesi, verimi artırırken maliyetin de düşmesine katkı sağlayacaktır. Bunun yanında toprak yapısı, hava durumu, Ph ölçümleri ile belirli toprak için en uygun ürünün tespit edilmesi de mümkündür.



⁹⁵ <http://www.bursa.bel.tr>

Bu bilgilerin çiftçiye sunulmasını sağlayan akıllı sistemlerin kurulması ve yine bu bilgilerin İnternet ortamı veya SMS yolu ile çiftçilerle paylaşılması, akıllı kent kapsamında tarıma yüksek katkılar sunacak girdiler olarak görülmelidir. Güncelliği korunan bu bilgilerin devlet sisteminden farklı olarak daha mikro düzeyde tutulmasıyla her çiftçinin kendi tarlasının koordinatlarını girdiğinde kendi tarlası için bilgi alabilmesi mümkün olmaktadır.

Çiftçilerin hâlihazırda koordinasyon içinde çalıştıkları Edirne Ziraat Odası, böyle bir projeye ortaklık edebilir.

2) Akıllı Sağlık

Akıllı Sağlık Hizmetleri

Sağlık, Edirne’de ülke geneline kıyasla daha gelişmiş bir sektördür. Bu gelişmede Trakya Üniversitesi Tıp Fakültesi’nin çalışmalarının payı oldukça yüksektir. Edirne, sağlık sektöründeki bu başarısını akıllı sistemler ile destekleyerek sağlık turizmine bir kapı açabilir. Edirne’nin hastane ve sağlık hizmetlerinin teknolojik altyapılarla desteklenerek hasta konforunun ön plana alınması, Edirne’nin sağlık sektöründe bir cazibe merkezi haline getirilmesinde önemli rol oynayacaktır. Sağlıkta akıllı sistemlere geçilebilmesi için bu sektörde hasta yönlendirme, farkındalık yaratma, hasta-doktor iletişimi, kaynaklara ve hizmetlere kolay erişim, hasta başında raporlama, uzaktan hastalık yönetimi, hasta eğitim programları ve profesyoneller arası iletişim gibi alanlarda teknolojik altyapıların kurulması ve kullanımının yaygınlaştırılması gerekmektedir.

Dünyadan bir örnek Singapur’dan verilebilir. Ulusal bir uygulama ile otomatik eczane ilaç dağıtım toplama sistemleri, etiketleme, ambalaj, montaj ve doğrulama işlemlerini otomatik dağıtım makineleri ve tarama cihazları ile bütünlüklü bir şekilde yaparak iş akışının gerçekleşmesini sağlamaktadır.⁹⁶

Şehir bazında akıllı sağlık hizmetlerine bir örnek ise İtalya’nın Bolzano şehriden verilebilir. Büyük bir çoğunluğu belediye bütçesi ile yürütülen “Güvenli Yaşam Projesi” isimli akıllı şehir projesi, özellikle 65 yaş üstü nüfusu hedef kitlesi olarak almaktadır. IBM ortaklığında yürütülen bu proje kapsamında, söz konusu yaş grubundaki insanların evlerine, herhangi bir acil sağlık tehdidi durumunda kontrol odasına sinyal verilmesini sağlamak üzere uzaktan algı sistemleri yerleştirilmektedir. Bu şekilde, bir sorun çıktığında bireyin ailesine, sağlık merkezlerine, Bolzano Sosyal Hizmetler Dairesi’ne ve civardaki gönüllülere alarm gönderilerek acil harekete geçilmesi ve “Güvenli Yaşam” uygulaması kullanan bireyler için gerekli sağlık hizmetinin anında sağlanması hedeflenmektedir.⁹⁷

Türkiye’de Sağlık Bakanlığı’nın başlattığı ülke çapında uygulanan e-nabız uygulaması, akıllı sistemlerin sağlık alanında kullanılmasına önemli bir örnek teşkil etmektedir. Türk Telekom katkılarıyla gerçekleştirilen bu sistem, çevrimiçi olduğu müddetçe Türkiye’deki her bir doktora ulaşma fırsatı vermektedir. Hastanın bütün kişisel sağlık geçmişinin kaydedildiği bu sistem sayesinde hastanın sağlığı ile ilgili her türlü işlem ve bilgi İnternet’ten takip edilebilmektedir.

⁹⁶<http://www.mis-asia.com/resource/industries/ncs-boosts-singapore-healthcare-with-smart-technology/>

⁹⁷ <https://tis.bz.it/en/news/bolzano-italy-and-ibm-and-tis-innovation-park-to-develop-a-smarter-city>



Kaynak: enabiz.gov.tr

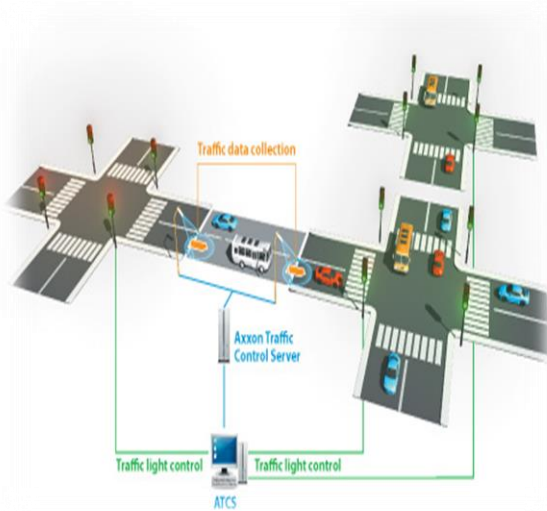
Türkiye’de akıllı sağlık hizmetlerine bir örnek de Karaman’da bulunmaktadır. Akıllı sağlık sistemleri kapsamında gerçekleştirilecek olan projeler ile Karaman’da ambulansların boş olan yolları görebilmeleri ve araçların kendilerine yol vermelerini sağlayarak ihtiyaç halinde ulaşımlarının daha hızlı ve kolay olması hedeflenmektedir. Karaman’daki Akıllı KenTT projesi kapsamında, Kronik Hasta Takip sistemi ile kronik hastalığı olanların tansiyon, nabız, şeker gibi hayati değerleri merkezden anlık olarak takip edilebilmektedir. Vatandaşların sağlık durumlarında yaşanacak problemler bu şekilde erkenden saptanabilmektedir.⁹⁸

Hastalık / Salgın Uyarı Sistemleri

Bir bölgede sağlık hizmetlerinin kaliteli ve güvenilir olmasının yanında, bölgenin hastalıklardan arileştirilmesi konusunda çalışmaların yürütülmesi de yaşam kalitesini üst seviyelere çıkarmaya yardımcı olmaktadır. Bu konuda akıllı sistem uygulamaları hayata geçirilerek teknolojinin olanaklarından faydalanılması mümkündür. Akıllı şehir uygulamaları kapsamında, şehirde belirli altyapıların da oluşturulması ile birlikte alerji ve grip gibi çabuk yayılabilen salgın hastalıkların önceden belirlenebilmesi mümkün olabilmektedir. Bununla birlikte, hava durumundaki ve kalitesindeki değişikliklere göre havadaki kirlilik derecesini ölçen ve bu doğrultuda yaşlıları ve astım hastalarını bilgilendirmeyi hedefleyen erken uyarı sistemleri oluşturulabilir.

Bu tip bir proje, İl Özel İdaresi ve Sağlık Bakanlığı ile birlikte yürütülebilir.

3) Akıllı Trafik



Akıllı Ulaşım Altyapısı

Akıllı Sistemler, öncelikli olarak yaşam kalitesini artırmak, hayatı kolaylaştırmak ve alternatif teknolojik çözümler sunmak için yapılandırılmış projelerdir. Bu tanım göz önüne alındığında, akıllı sistemlerin en faydalı olacağı konulardan biri trafik olarak karşımıza çıkmaktadır. Trafik, hem zaman kaybına neden olması hem de stres unsuru olması sebebiyle acilen çözülmesi gereken problemlerden biridir. Akıllı ulaşım altyapılarının hayata geçirilmesi, trafiğin kontrolü ve acil durumlarda yönlendirilmesi gibi hayati meselelerde de önemli yer tutmaktadır. Bu konuda gerçekleştirilebilecek projeler, “akıllı trafik yönetimi” başlığı altında akıllı kavşak yönetimi ve

⁹⁸ <http://www.dunya.com/sirketler/karaman-artik-daha-akilli-254598h.htm>

elektronik denetleme sistemleri; “akıllı ulaşım yönetimi” başlığı altında akıllı duraklar, akıllı toplu taşıma sistemleri ve otomatik ödeme sistemleri olarak sıralanabilir. Bu projeler sayesinde hem hususi hem de toplu taşıma araçlarını kullanan kentlilerin yaşam kalitesinin yükseltilmesi hedefi gerçekleştirilebilir.

Günümüzde, Avrupa Birliği’ndeki birçok şehirde akıllı şehir olmanın en popüler girişimlerinden olan akıllı ulaşım hizmeti planları bulunmaktadır. Konya, Adana, Diyarbakır, Eskişehir, Gaziantep, Lüleburgaz ve Nevşehir ise bu konuda Türkiye’de harekete geçen iller arasındadır. Konya’da akıllı ulaşım için temassız akıllı kartlar kullanılmaktadır. Birçok ilde ulaşım da nakit para veya bilet yerine kullanılmaya başlanan akıllı kart sistemleri esnek, güvenli, pratik ve çevre dostudur.

Akıllı ulaşım uygulamalarına bir örnek, ANTBİS isimli proje ile Antalya’da başlatılan bisiklet projesidir. Bu proje kapsamında şehrin çeşitli yerlerine bisiklet istasyonları kurulmuş ve kartla çalışan bir sistem meydana getirilmiştir. Amaç, şehir içi ulaşımında bisikleti yaygınlaştırarak sürdürülebilirliği ve enerji verimliliğini artırmaktır. Bu uygulamanın bir benzeri de Konya’da gerçekleşmektedir. Konya’nın merkezindeki 40 ayrı istasyonda bulunan 500 akıllı bisiklet kullanıma açıktır. Bu bisikletler ve kullanım koşulları hakkında bilgi almak isteyenler için Mobil Konya Uygulaması bulunmaktadır. Kiralama ücreti de banka kartları ya da Konya’ya ait akıllı kart olan Elkart ile yapılabilmektedir. Konya gibi akıllı sistemler konusunda henüz gelişen bir şehirde gerçekleştirilen bu projenin Edirne’de uygulaması, insan faktörü potansiyeli açısından daha kolay görünmektedir.⁹⁹

Çevre Dostu Akıllı Ulaşım Sistemleri



Trafiğin yoğun olması, yarattığı stres, vakit kaybı ve kaza risklerinin yanı sıra doğaya salınan gazların etkisi ile çevre kirliliğine ve gürültüye de neden olmaktadır. Bu durum, kentteki yaşam kalitesinin bozulmasına, huzursuzluğun ve hastalık şikâyetlerinin de artmasına yol açmaktadır. Trafiğe çıkan araçların doğaya ve çevreye verdikleri zararın en aza indirilmesi için çevre dostu akıllı ulaşım sistemlerinin uygulanması gereklidir. Bu sistemin alt bileşenleri olarak sürdürülebilir ulaşım araçları, hibrit ve elektrikli toplu taşıma araçlarının yaygınlaştırılması, yer altı raylı sistemlerin tercih edilerek doğaya ve ağaçlara zarar verilmesinin önüne geçilmesi gibi önlemler alınmalıdır. Belediyeye ait araçların bu doğrultuda değiştirilmesini sağlamak, ayrıca sürdürülebilirliği artırmak adına bir ulaşım aracı olarak bisikletin yaygınlaştırılması, belediye tarafından kiralamaya açılması ve bisiklet yolları ile duraklarının çoğaltılması gerekmektedir. Bu sayede kentte turizmden yaşam kalitesine birçok alanı olumsuz etkileyen trafik problemlerine de çözüm getirilebilir.

Edirne’de Edirne Toplu Ulaşım Sistemi kapsamında birçok akıllı uygulama şimdiden başlatılmıştır. Web sitesi üzerinden hizmet sunmakla birlikte, toplu taşımada hayatı kolaylaştıracak önlemler de belediye tarafından alınmaktadır. ETUS kapsamında toplu ulaşım da akıllı kart uygulaması bulunmaktadır. Bu sayede para ve kâğıt israfından kaçınılmaktadır. Kartların bakiye sorgulamaları ve yolculuk bilgileri ise akıllı uygulamalar sayesinde mobil telefon veya tabletlerden erişilebilir durumdadır.

⁹⁹ <http://www.konya.bel.tr>

4) Akıllı Turizm

Turistler için Kolaylaştırıcı Uygulamalar

Şehirde gezmenin, yol bulmanın ve görülmesi gezilmesi gereken yerler ile ilgili bilgilere ulaşımın kolay olması, turistlere şehre tekrar gelmeleri için bir sebep oluşturacaktır. Şehre dışarıdan gelen ziyaretçilerin zamanları sınırlıdır. Turistlere, hava durumu, trafik, müze ücretleri, haritalar, gezilen yerler ve doluluk oranları hakkında bilgi temin edebilecek uygulamaların hayata geçirilmesi planlanabilir. Farklı dil seçenekleri de oluşturularak uygulamalar turistler için daha cazip hale getirilebilir. Edirne’de buna benzer programlar mevcuttur. Örneğin, İl Özel İdaresi’nin gerçekleştirdiği Edirne Rehberi uygulaması, şehrin tanıtımını yapmayı amaçlamaktadır. Google Play Store’den 500 kişinin indirdiği bu uygulamaya yapılan yorumlar, uygulamanın yetersiz olduğu yönündedir.

Edirne için bir belediye tarafından hayata geçirilen diğer bir akıllı uygulama da KEOS’tur (Kent Otomasyon Sistemi). Bu uygulama ile birlikte adres, yapı, uydu görüntüsü, yapı fotoğrafları, eczane, sağlık, alışveriş, eğitim tesisleri, dini tesisler, tarihi ve turistik mekanlar hakkındaki bilgiler interaktif bir şekilde kullanıcı ile paylaşılmaktadır. Akıllı turizm kapsamında bu programların geliştirilmesi, çeşitli dil eklentilerinin oluşturulması ve daha kullanıcı dostu hale getirilmesi mümkün olabilir.

Bu projenin hayata geçirilmesi için il Turizm Müdürüyle görüşülebilir.



Dünya’da akıllı turizm uygulamalarına örnek, Güney Kore’nin Seul kentinde bulunmaktadır. İnteraktif şehir haritasının bulunduğu ve birçok istikamet bilgilerini birçok dilde içinde barındıran bir web sitesi ve akıllı telefon uygulaması sayesinde, Seul kentine gelen turistler şehirde kaybolmadan oldukça kolay bir şekilde istedikleri yerleri gezebilmektedirler. Bu tür bir kolaylık, hem şehrin kolay anlaşılabilir olması nedeniyle turistlerin daha fazla ilgisini çekmesine hem de yolda vakit kaybetmeyen turistlerin şehri keşfetmeye daha çok zaman ayrabilmesine katkı sunmaktadır.¹⁰⁰

Türkiye’de bu çeşit bir projeye örnek de Kayseri’de gerçekleştirilmektedir. “Step to Kayseri” isimli proje ile birlikte şehrin tarihi ve turistik mekânları, konaklama yerleri, yeme içme alanları ve gezilebilecek her türlü ortam, akıllı telefon uygulaması ile birlikte erişilebilir hale gelmektedir. Proje, belirlenen bu tür turistik mekânlara “ibeacon” cihazlarının yerleştirilmesini ve turistlerin bu cihazlar ve akıllı uygulamalar sayesinde istedikleri bilgilere anında ulaşabilmesini içermektedir.

Başka bir akıllı turizm projesi ise Türkiye’nin en turistik yerlerinden biri olan Bodrum’da gerçekleştirilmektedir. Bu projenin mimarları, Bodrum Ticaret Odası ve Mobilera’dır. Let’s Bodrum isimli proje ile şehre gelen yerli ve yabancı turistlerin, akıllı kartlar sayesinde şehrin belirli birçok

¹⁰⁰ <http://know.unwto.org/content/smart-tour-guide-korean-tourism-organization>

noktasında avantaj sahibi olmaları hedeflenmektedir. Ayrıca bu uygulamayı kullananların, Bodrum’la ilgili her türlü bilgiye web, mobil ve sosyal medya ağları vasıtasıyla ulaşabilmeleri amaçlanmaktadır.

Sonuç ve Öneriler

Akıllı sistemler hızla gelişen şehirleşmenin kontrol altına alınmasını amaçlar. Bu sistemler ile geliştirilen teknolojiler ve fikirler, şehirlerde her geçen gün artan nüfusa etkin ve verimli hizmet sağlayarak çarpık kentleşme, kalitesiz şartlarda yaşama gibi faktörleri ortadan kaldırır ve beşeri sermayeye katkıda bulunur. Akıllı sistemler sayesinde, doğru tahminler ve bilgilendirmelerle birlikte gerçekleştirilen ekonomik ve sosyal faaliyetlerin daha etkin ve verimli sunulması sağlanmaktadır. Bu durum, planlı şehirleşmenin de önünü açmaktadır.

Akıllı sistemlerle her bilginin hızlı erişilebilir olması hedeflenmektedir. Dünyaya artık bilgi çağı hâkimdir. Her türlü bilgi “tek tuş uzaklıkta”, teknolojiye faydalanabilen insanların telefonlarında, bilgisayarlarında ya da tabletlerinde mevcuttur. Akıllı şehir kapsamında gündeme alınan teknolojik ilerlemeler, insanların bilgi ile buluşmasını kolaylaştırmayı, bu yolla da zaman maliyetlerinin giderilmesini ve faaliyetlerin daha verimli bir biçimde gerçekleştirilmesini hedeflemektedir.

Akıllı şehir gelişme eksenleri analizi neticesinde, Edirne’nin akıllı sistemler için gerekli altyapısının bulunduğu gözlemlenmektedir. Bu akıllı sistemlerin özellikle kullanılabileceği en önemli hizmet alanı belediyeciliktir. Belediyecilik hizmetlerinin en önemlileri tarım, ulaşım ve turizm olarak öne çıkmaktadırlar. Bu eksenlere ek olarak, sağlık konusunda önemli potansiyele sahip Edirne’nin akıllı sağlık uygulamalarına geçmesi de ilin kalkınmasına katkı sağlayacak önemli bir gelişme eksenidir.

Akıllı kent projesi, Edirne Belediyesi’nin öncülüğünde gerçekleştirilebilir.¹⁰¹ Şehrin akıllı kent olmak için belirli eksiklerinin tamamlanması gerekmektedir. Bunlar, çabuk giderilebilecek altyapı eksiklikleri ile birlikte kurumsal eksikliklerdir. Edirne’de teknoloji faktörü ve insan faktörü, akıllı kent uygulamalarını hayata geçirebilme kapasitesi bakımından büyük potansiyel taşımaktadır. Yapılan veri analizleri ve değerlendirmeler sonucunda, kurumsal faktörlerle birleştirilip şehirde gerekli altyapı kurulduğu takdirde Edirnelilerin akıllı bir kentte yaşamaya çabuk adapte olabilecekleri görülmüştür.

¹⁰¹ Akıllı şehir uygulamasına katkı sağlayabilecek kurumlardan ikisine Ek-2’de yer verilmiştir.

Ek-1 Yurt Dışındaki Akıllı Şehir Örnekleri

Özellikle Avrupa'nın birçok şehrinde "Akıllı Şehir Projeleri" uygulanmaktadır. Akıllı şehir projeleri ile birlikte akıllı şehir uygulamalarını çoğaltmak ve şehirlerin akıllı unvanını almalarını sağlamak hedeflenmektedir. Bu projeler kapsamında devlet hizmetleri, kamu güvenliği, eğitim, enerji, trafik, sağlık hizmetleri, su yönetimi gibi değişik dallarda teknolojinin olanakları kullanılarak vatandaşların yaşam kalitesinin güçlendirilmesi ve istihdamın artırılması amaçlanmaktadır.

- **Chicago, ABD: Şehir genelinde gözetleme uygulaması,** geniş ölçekte video ile gözetlemeyi kapsamakta ve plaka tanıma, gelişmiş arama ve eğilim belirleme yetenekleri içermektedir.
- **Çin: Eğitim portalı uygulaması,** Eğitim Bakanlığının Blue Sky (Mavi Gökyüzü) adı verilen Web sitesini kullanarak tamamen açık kaynak teknolojisine dayanmaktadır ve temel eğitim öğrenim portalı olarak hizmet vermektedir.
- **Malta: Su ve elektrik sistemlerini bütünleştiren yeni akıllı şebeke uygulaması** ile su sızıntılarının ve elektrik kayıplarının belirlenebilmesi, hizmet şirketlerinin yatırımlarını akıllıca planlanması ve verimsizliğin azaltılmasına olanak sağlanmasını amaçlanmaktadır.
- **Stockholm, İsveç: Yeni akıllı yol ücretlendirme sistemi,** trafik sıkışıklığının ve karbon salınımlarının etkileyici oranlarda azalmasına katkı sunmaktadır.
- **İrlanda: Denize girmek isteyenler için akıllı su yönetimi sistemi,** yerel yetkililer tarafından toplanan ve çeşitli sistemlere girilen verilerden hareketle, İrlanda'nın plajlarındaki su kalitesinin genel görünümünü yüzmek isteyenlerin kullanımına sunmaktadır.

Yukarıda örneklenen şehirler dışında, Avrupa'da orta ölçekli şehirlerin akıllılık seviyesini ölçen ve bunları birbirine göre sıralayan çalışmalar yapılmıştır. 2014 senesinde European Smart Cities¹⁰² tarafından Avrupa'nın en akıllı 77 kenti sıralaması için 1.600 şehir arasında yapılan değerlendirmede üç kriter ön plana çıkarılmıştır. Bunlar:

- 1) 100.000 ve 500.000 arasında kentsel nüfus (orta ölçekli olmayan şehirleri dışarıda bırakmak için)
- 2) En az bir üniversite (zayıf bilgi temelli şehirleri dışarıda bırakmak amacıyla)
- 3) Havza alanı içerisinde 1.500.000 kişiden daha az nüfus barındıran (başka büyük bir şehir tarafından etki alanına alınan orta ölçekli şehirleri dışarıda bırakmak için)

Bu sıralama sonucunda ilk 20'ye giren orta ölçekli Avrupa Birliği şehirleri şu şekildedir:

Lüksemburg	Aarhus	Turku	Aalborg
Odense	Tampere	Oulu	Eindhoven
Linz	Salzburg	Montpellier	Innsbruck
Graz	Nijmegen	Groningen	Gent
Ljubljana	Maastricht	Joensuu	Brugge

¹⁰² www.smart-cities.eu

Akıllı Şehir konusunda bilgilendirme ve bilinçlendirmenin artırılması için bu konuda konferans ve seminerler de düzenlenmektedir. Geçmişte düzenlenmiş ve yakın gelecekte düzenlenecek olan konferans ve seminerlerden bazıları şunlardır:

- **İstanbul yakın zamanda EIP Dünya Akıllı Şehirler Konferansı'na ev sahipliği yapmıştır.** Türkiye'de il ve ilçelerden ve özellikle İstanbul'dan birçok belediye başkanı, akıllı kent kavramı ve teknolojilerini uygulamak için var olan girişimlerini ve yürüttükleri projeleri açıklamışlardır.
- **Adana'da, Aralık 2014'te UCLG-Ortadoğu ve Batı Asya Bölümü (MEWA) ile "Akıllı şehirler ve İnovasyon Zirvesi" gerçekleştirilmiştir.** Zirve'ye Adana Büyükşehir Belediyesi ev sahipliği yapmıştır. Zirve kapsamında Türkiye'deki şehirlerin bir dizi akıllı şehir girişimleri sıralanmıştır.
- **İstanbul'da 4 Şubat 2014 tarihinde Akıllı Şehirler ve İnsanlar etkinliği, NOVUSENS İnovasyon ve Girişimcilik Enstitüsü tarafından gerçekleştirilmiştir.** Bu etkinlikte Akıllı Şehirler Enstitüsü'nün kuruluşu duyurulmuştur
- **Bu sene gerçekleşecek olan etkinliklerden biri, Mart 2015'te düzenlenecek Şehir 2.0 etkinliğidir.** "Şehirlerin geleceği" etkinliğin temel konusu olarak belirlenmiştir.

WICS (World Intelligent Cities Summit) 2014 - DÜNYA AKILLI ŞEHİRLER ZİRVESİ

Bilgi ve iletişim konusunda gerçekleştirilen en önemli konferanslardan biri olan WICS'in 2014 ana gündem konusu, bilgi ve iletişim teknolojilerini ve Türkiye şehirlerinin "Akıllı Sistemlerle, Ekonomik Büyümenin Sürdürülmesi için Sürdürülebilir Şehirler" alanında deneyimlerini tanıtmak olarak belirlenmiştir. Toplantı "Akıllı Şehir" kavramı ile iletişim ağı ve sanayi farkındalığı hakkında bilginin artırılmasını teşvik etmiştir.

Toplantı, EuroAsia Stratejileri'nin ev sahipliğinde Türkiye'nin birçok şehrine ICT (Bilişim ve İletişim Teknolojileri) servisi sunan pek çok şirketin ve devlet kurumlarının katılımıyla ve ayrıca çeşitli özel ve kamusal sektördeki ortakların desteğiyle gerçekleşmiştir.

Oturumlar aşağıda belirtilen konular üzerine odaklanmıştır.

- Akıllı Kentsel Dönüşüm
- Akıllı ve Yenilikçi Şehirler ve Sürdürülebilir Kentsel Ulaşım
- Büyük Veri ve Bulut Açılması Geleceği
- İnternete Dair Şeyler / Akıllı Şehirler için M2M Fırsatları
- Coğrafi Bilgi Sistemleri
- Akıllı Binalar ve Evler
- Akıllı Şehirlerde Sağlık
- Güvenli Şehir
- Akıllı Şehirlerin Yol Haritasında Güvenli Kentlerin Rolü
- Belediye Başkanları Paneli
- Sosyal Medya ve Şehir
- Yenilik ve Şehir Turizminin Geleceği
- İstanbul Akıllı Şehir Paneli
- Finans ve Yatırım: Fırsatlar ve Zorluklar
- BİT Geliştirme ve Şehir Planlama
- Akıllı Şebekeler ve Akıllı Şehirler
- Sürdürülebilir Kentsel Kalkınma Enerji Verimliliği

Oturumlara Türkiye'den birçok il ve ilçe katılmıştır. Bunlar arasında Adana, Samsun, Konya, Kâğıthane, Sancaktepe, Zonguldak, Bolu, Trabzon, Bağcılar, Çankaya, Beşiktaş, Beyoğlu, Kadıköy, Üsküdar ve Kayseri yer almaktadır.

Ek-2 Edirne’de Akıllı Şehir Uygulamalarına Katkı Sağlayabilecek Kurumlar

Turkcell Global Bilgi

Turkcell Global Bilgi Merkezi, 2013 senesinde Edirne’de faaliyete geçmiştir. Birçok genç işsize istihdam sağlayan çağrı merkezi, aynı zamanda akıllı sistemlerin telekomünikasyon ayağında da önemli yer tutmaktadır.

Global Bilgi Merkezi, hizmet sektörü kapsamında iletişim konusunda şehrin kalkınmasına önemli katkıları olacak bir kuruluştur. Edirne’nin Avrupa’ya yakın konumu ve yaşam algısı sayesinde Anadolu’nun diğer şehirlerinden farklı bir yerde durduğu; ayrıca Edirne’ye yapılacak yerinde yatırımların bu şehirdeki sosyo-ekonomik durumu çok daha iyi yerlere taşıyacağı görüşü, böylesine büyük bir kurumu Edirne’ye çeken etkenlerden biri olarak gösterilmektedir.

Turkcell Global Bilgi, bir yıl içerisinde yaklaşık 900 kişiye istihdam sağlamıştır. İleride bu sayının 1500 civarına çıkması ve Edirne’deki faaliyetlerin büyüterek sürdürülmesi planlanmaktadır.

Trakya Teknopark

Trakya Teknopark 2008’de kurulmuş ve 2009’da faaliyete geçmiştir. Trakya Teknopark, Edirne’deki tek Teknopark olma özelliğini taşımaktadır. En büyük ortakları, Edirne TSO, OSB ve ODTÜ Teknokent’tir.

Trakya Teknopark, Edirne ile birlikte bütün ülke çapında Ar-Ge ve inovasyona dayalı teknolojik altyapıyı güçlendirmek amacıyla hizmet vermektedir. Teknoparkın bünyesinde çoğunlukla yazılımcıların çalışması, Edirne için proje haline getirilebilecek akıllı şehir uygulamaları için şehri avantajlı konuma getirmektedir.

Teknopark, yazılım uygulamalarının yanı sıra Edirne’ye yine Türkiye’nin en akıllı kenti olmasında katkı sağlayacak tarım, AR-GE, makine gibi konularda da faaliyetler yürütmektedir.