

TÜRKİYE'NİN GAYRİ SAFİ YURT İÇİ HASILASI'NIN OLUŞUMUNDA TRC3 BÖLGESİ VE "LOKOMOTİF ŞEHİRLER" KARŞILAŞTIRILMASI ÜZERİNE BİR ANALİZ

Atila ÜNLÜ¹

Öz

Küresel ekonomik rekabetin giderek arttığı dünyada ülkeler pazar paylarını artırma, dolaylı ve doğrudan yatırımlarını kendi ülkelerine çekebilme adına yoğun bir mücadele içerisindeyler. Makro ölçekte ülkeler arasındaki rekabet önemli bir unsurken; bu çalışma Türkiye üzerine mikro ölçekte incelenecektir. Türkiye'nin Gayri Safi Yurtiçi Hasılasına (GSYH) katkı bakımından "Lokomotif Şehir"(İstanbul, Ankara, İzmir, Bursa) olarak ifade edilen iller ile TRC3 bölgesinde (Mardin, Şırnak, Batman, Siirt) illerinin GSYH'ya olan katkıları tarım, sanayi ve hizmetler başlıkları altında karşılaştırılması amaçlanmıştır. Bu bağlamda nispi olarak GSYH'ya katkısı az olan şehirlerin hangi stratejilerin yürütmesi durumunda GSYH'ya olan katkılarının artacağı sorusuna cevap aranmıştır. Çalışmanın hazırlanmasında resmi istatistikler ve süreli yayınlar kullanılmıştır. Çalışma 2007 ve 2017 arasındaki veriler baz alınarak oluşturulmuştur. Sonuç olarak "Lokomotif Şehirler "Türkiye'nin GSYH 'sının 2007-2017 yılları itibarıyla ortalama %52'sini oluştururken, buna karşılık TRC3 bölgesinin Türkiye GSYH'ya katkısı ortalaması %1,28 olduğu tespit edilmiştir. TRC3 Bölgesindeki iller kendi aralarında tarım, sanayi ve hizmet sektörleri bağlamında kıyaslandığında Mardin ilinin GSYH'ya katkısının diğer illerden daha fazla olduğu sonucuna ulaşılmıştır. "Lokomotif Şehirleri" kendi aralarında tarım, sanayi ve hizmet sektörleri bağlamında kıyaslandığında İstanbul'un sanayi ve hizmet sektöründe öncü olduğu sonucuna ulaşılmışken, İzmir'in tarım sektöründe öncü olduğu sonucuna ulaşılmıştır.

Anahtar Kelimeler: GSYH, TRC3

Jel Kodu: A10, B22,

AN ANALYSIS ON THE TRC3 REGION IN CREATION OF GROSS DOMESTIC PRODUCT OF TURKEY AND THE COMPARISON OF "LOCOMOTIVE CITIES"

Abstract

In the world where global economic competition is gradually increasing, countries are in an intensive struggle for increasing their market shares, attracting direct and indirect investments to their own countries. While the competition between countries is an important factor in macroscale, the present study will be analyzed in microscale on Turkey. The contributions of the cities named "Locomotive Cities" (Istanbul, Ankara, Izmir, Bursa) and the cities in the region TRC3 (Mardin, Sırnak, Batman, Siirt) to Gross Domestic Product (GDP) of Turkey are aimed to compare under the titles of agriculture, industry, and services in terms of contribution to Gross Domestic Product (GDP) of Turkey. In this context, the answer has been searched to the question "what strategies the cities which make little contributions to GDP must use in order to increase their contributions". The official statistics and periodicals have been used in the preparation of the study. The study has been created by basing on the data in the years between 2007 and 2017. Consequently, it is confirmed that "Locomotive Cities" create on average 52% of GDP of Turkey by years 2007-2017; on the other hand, the contribution of the region TRC3 to GDP of Turkey is on average 1,28%. When the cities in the region TRC3 are compared among themselves in terms of agriculture, industry, and services, it is concluded that the contribution of the city Mardin to GDP is more than the other cities. When "Locomotive Cities" are compared among themselves in terms of agriculture, industry, and services, it is concluded that while Istanbul is the pioneer in the industry and service sectors, Izmir is the pioneer in the agriculture sector.

Keywords: GDP, TRC3

JEL Code: A10, B22

¹ Öğr.Gör, Şırnak Üniversitesi, Silopi Meslek Yüksekokulu, atilla_unlu_84@hotmail.com, ORCID:0000-0002-4900-3144

Makalenin Geliş Tarihi (Received Date): 20.04.2019

Yayına Kabul Tarihi (Acceptance Date): 15.05.2019

Giriş

Ekonomik rekabetin yoğun olduğu günümüz dünyasında, ülkelerin kaynaklarını en etkin şekilde kullanmaları, ekonomik büyümede istikrar kazanmaları, bölgesel farklılıkların asgari seviyede tutulması, makroekonomik göstergelerin pozitif yönde olması ve küresel ölçekte rekabet güçlerini artıracak politikalar üretmeleri, ülkelerin ekonomik bağlamda daha güçlü olmalarına olanak sağlayacaktır (Özel, 2012). Bu bağlamda ülke ekonomilerine ait temel göstergeler arasında yer alan Gayri Safi Yurt İçi Hasıla (GSYH) düzeyi ülkenin ekonomisine ait net fotoğrafın çekilmesi adına önemli bir göstergedir.

Tuncer vd. (2017, s 63) yılında yaptığı çalışmada, Türkiye, Tayland, Brezilya, Hindistan, Çin, Polonya, gibi ülkelerin çok çeşitli ürün üretimlerine ve yeni ürün üretme potansiyellerinin yüksek olmasına rağmen kişi başına düşen gayri safi yurtiçi hasıla seviyesinin düşük olduğu sonucuna ulaşmışlardır. Ayrıca bu ülkelerin düşük verimlilik seviyesine sahip ürünlerde uzmanlaşmalarını belirtmişlerdir. Çalışmalarında konu ülkelerin ürettikleri ürünleri EXPY-merkezli olup olmamasına göre sınıflandırarak², ülkelerin ürettikleri ürünler üzerinden ülkenin sahip olduğu bilgi beceri seti hakkında değerlendirme yapılmaya çalışmıştır. Bu sınıflandırma sonucunda ülkelerin çeşitlilikten ziyade hangi ürünlerin üretildiğinin önemli olduğu sonucuna ulaşılmıştır. Örneğin çalışmada, Türkiye'nin 235, İngiltere'nin 244 üründe rekabetçi bir şekilde üretim gerçekleştirdiği ancak Türkiye'nin ürettiği bu ürünlerden yalnızca 60'ının EXPY-merkezli ürün iken, İngiltere'nin rekabetçi bir şekilde ürettiği ürünlerin 139'unun EXPY-merkezli ürün olması, iki ülke arasındaki kişi başına düşen gayri safi yurtiçi hasıla farklılığının nedeni olarak yorumlanmıştır. Bu durum ülkelerin bu ürünlerin üretiminde kullandığı bilgi/beceri setinin göstergesi kabul edilmiştir. Dolayısıyla, yeni ürünlere sıçrama potansiyeli yüksek ama kişi başına düşen gayri safi yurtiçi hasılası düşük olan ülkelerde devlet politikalarının yapısal dönüşümü daha verimli alanlara yönlendirecek şekilde olması gerektiği vurgulanmıştır.

Bu bağlamda Türkiye'de GSYH 'yı oluşturan etmenler önemli bir olgu haline gelmektedir. GSYH 'oluşturan etmenler ülkenin uluslararası piyasalarda rekabet gücünü belirleyerek dış ticaret hadlerinin lehine çevrilmesine olanak sağlamak ve ekonomik büyümeyi sürecinin de dinamiti haline gelmektedir.

Türkiye ekonomisi 2007-2017 yılları arasında cari fiyatlarla Gayri Safi Yurt İçi Hasılası incelendiğinde 2007 yılında 880 milyar TL olan GSYH, 2017 yılında 3.106 milyar TL seviyesine çıktığını görülmektedir (TÜİK, 2017). Türkiye ekonomisinde büyüme ve bu büyüme sürecinde bazı illerin GSYH'ya olan katkılarını oransal bakımından yüksek seviyelerdeyken, özellikle TRC3 bölgesinde bulunan illerin GSYH 'ya olan katkılarının oransal açıdan çok düşük olduğu görülmektedir. Sosyo-ekonomik değerlendirme konusunda Genç (2016) tarafından yapılan çalışmada ülkelerin kendi kaynaklarını en uygun şekilde kullanılması gerektiği belirtilmiştir. Bu bağlamda TRC3 bölgesi için kaynakların optimal seviyede kullanılamaması veya atıl kaynakların aktifleştirilememesi konu bölgeye hem ekonomik hem de sosyal anlamda önemli maliyetler yüklemektedir.

Çalışmamızda "Lokomotif Şehirler" ifadesi ile nitelendirilen Türkiye'nin GSYH'ya önemli oranda katkı sağlayan ilk dört il (İstanbul, Ankara, İzmir, Bursa) ile TRC3 bölgesindeki illerin (Mardin, Batman, Şırnak, Siirt) GSYH'ya katkı oranları tespit edilerek, TRC3 bölgesindeki illerin GSYH içindeki paylarını artırmak için hangi stratejilerin izlenmesi sorusuna cevap aranması amaçlanmıştır.

² İhracat Sofistikasyonu (EXPY): EXPY bölgedeki üretim yapısının sofistikaşyonunun bir ölçüsüdür.

Elde edilen veriler üç aşamada sunulmuştur. Birinci bölümde Dünyada ve Türkiye'de GSYH verileri ve GSYH'nin Türkiye'deki iktisadi faaliyet kollarına göre dağılımı üzerine açıklık getirilmeye çalışılmıştır. İkinci bölümde TRC3 bölgesi ve "Lokomotif Şehirler" in GSYH içindeki payları incelenmiştir. Üçüncü bölümde ise TRC3 bölgesi ve "Lokomotif Şehirlerin GSYH içindeki paylarının karşılaştırılması yapılmıştır. Sonuç bölümünde TRC3 bölgesinin GSYH içerisindeki payının artırılması adına hangi stratejilerin izlenmesi gerektiği belirtilerek, bölge ekonomisinin gelişmesi adına gerekli etkenler vurgulanmıştır.

1.Dünyada ve Türkiye'de Gayri Safi Yurt İçi Hâsılaya Bakış ve Gayri Safi Yurt İçi Hâsılayın Türkiye'de İktisadi Faaliyet Kollarına Göre Dağılımı

Çalışmanın bu bölümünde Dünya'da ve Türkiye'de Gayri Safi Yurt İçi Hâsılaya verileri bağlamında dünya ekonomisi genel durumu tespit edilmiştir.

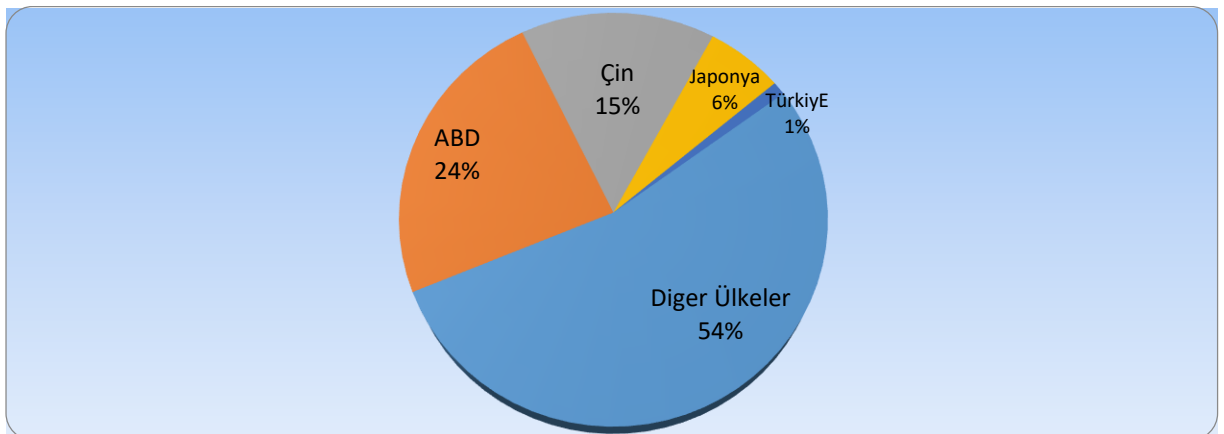
1.1 Dünya ve Türkiye Ekonomisinin Genel Yapısı

Dünya GSYH tutarı 2007 yılında 57.953 trilyon ABD doları iken 2017 yılı itibariyle bu tutar 80.738 trilyon ABD Doları seviyesine gelmiştir. 2007 yılında dünyanın GSYH artış oranı %4,28 düzeyindeyken 2017 yılında %3,18 olarak gerçekleşmiştir. Ülkeler bazında 2017 yılı itibariyle GSYH tutarları dünya sıralamasında Amerika Birleşik Devletleri 19.391 trilyon ABD dolar ile birinci sırada bulunurken, Çin 12.238 trilyon ABD Dolar ile ikinci sırada ve Japonya 4.872 trilyon ABD Doları ile üçüncü sırada yer almaktadır. Bu ülkelere ait GSYH yıllık büyüme oranları sırasıyla; %2,3, %3,8 ve %1,7 seviyesinde gerçekleşmiştir. Dünya GSYH'nın %26'sını ABD sahipken, Çin %15'ine, Japonya %6'sına sahiptir (World Bank, 2017).

Türkiye'de 2007 yılında GSYH tutarı 675,77 milyar ABD doları iken 2017 yılında GSYH tutarı 851.549 milyar ABD doları olarak gerçekleşmiştir. 2017 Yıllık büyüme oranı %7,4 seviyelerinde ve Türkiye'nin dünya GSYH içerisindeki payı ise %1'dir. 2017 yılı Dünya sıralamasında on yedinci sırada yer almaktadır (World Bank, 2017).

Bu bağlamda Türkiye yıllık büyüme oranı açısından dünya ortalamasının üstünde bir orana sahip iken, dünya GSYH içinde aldığı pay ise düşük seviyelerde olduğu görülmektedir (World Bank, 2017).

Şekil 1: 2017 Dünya GSYH Oranları



Kaynak: Dünya Bankası (www.worldbank.org, 10.03.2019).

Türkiye'de 2007 yılı ile 2017 yılı arasındaki dönemde GSYH 3,5 kat artarak 880 milyar TL seviyesinden 3.106 milyar TL seviyesine ulaşmıştır. Pozitif bir büyüme süreci geçiren

Türkiye ekonomisi, 2007 yılı için kişi başına düşen GSYH tutarı, 9.709 ABD doları iken 2017 yılında bu tutar 10.546 ABD Doları seviyesine ulaşmış ve dünya sıralamasında 67. sırada yer aldığı sonucuna ulaşılmıştır (World Bank, 2017).

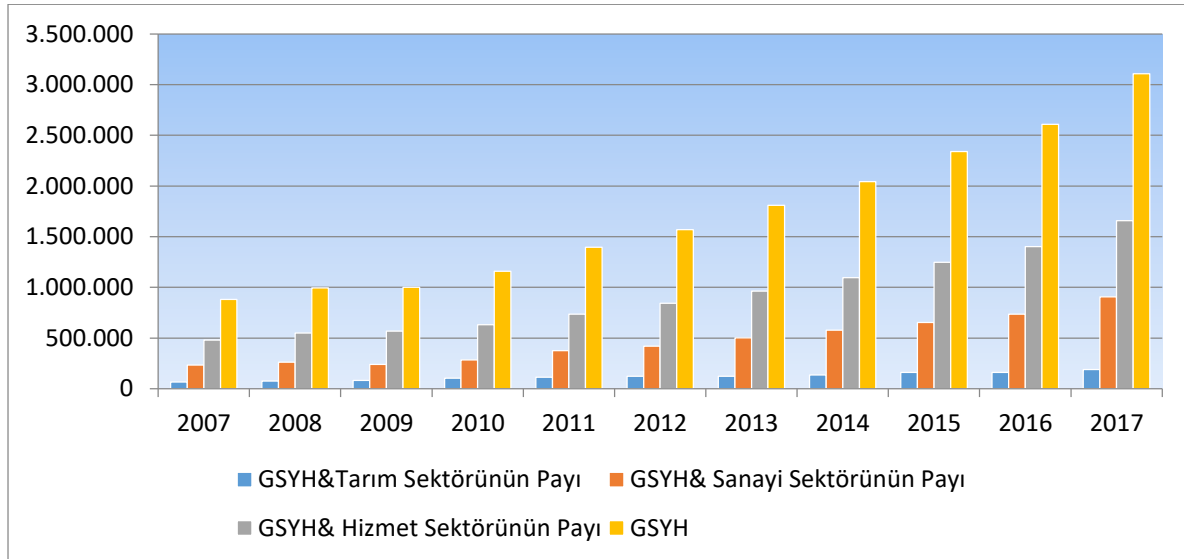
1.2. Türkiye'de Tarım, Sanayi ve Hizmet Sektörlerinin GSYH'daki Yeri

Türkiye'de tarım sektörünün 2007-2017 yılları arasında GSYH içindeki payı ortalama %7,3 seviyelerindedir. 2007 yılında tarım sektörünün GSYH içindeki tutarı 66 milyar TL iken, 2017 yılı itibariyle 189 milyar TL seviyesine ulaşmış ve yaklaşık üç kat büyüdüğü sonucuna varılmıştır. 2017 yılında tarım sektörünü il bazlı araştırdığımızda Konya, İzmir, Manisa ve Antalya illerinin tarım sektörüne katkıları bakımından öncü iller olduğu görülmüştür. Tarım sektörü 2017 yılında istihdamdaki payı ise %18,6 seviyelerindedir (TÜİK, 2017).

Türkiye'de sanayi sektörünün 2007-2017 yılları arasında GSYH içindeki payı ortalama %27 seviyelerindedir. 2007 yılında sanayi sektörünün GSYH içindeki tutarı 232 milyar TL iken, 2017 yılı itibariyle 905 milyar TL seviyesine ulaşmış ve yaklaşık dört kat büyüdüğü sonucuna varılmıştır. 2017 yılında sanayi sektörünü il bazlı araştırdığımızda İstanbul, Ankara, İzmir ve Kocaeli illerinin sanayi sektörüne katkıları bakımından öncü iller olduğu görülmüştür. Sanayi sektörünün 2017 yılında istihdamdaki payı ise %19,2 seviyelerindedir (TÜİK, 2017).

Türkiye'de hizmet sektörünün 2007-2017 yılları arasında GSYH içindeki payı ortalama %54 seviyelerindedir. 2007 yılında sanayi sektörünün GSYH içindeki tutarı 481 milyar TL iken, 2017 yılı itibariyle 1.657 milyar TL seviyesine ulaşmış ve yaklaşık dört kat büyüdüğü sonucuna varılmıştır. 2017 yılında hizmet sektörü il bazlı araştırdığımızda İstanbul, Ankara, İzmir ve Antalya illerinin hizmet sektörüne katkıları bakımından öncü iller olduğu görülmüştür. Hizmet sektörünün 2017 yılında istihdamdaki payı ise %54,6 seviyelerinde olduğu tespit edilmiştir (TÜİK, 2017).

Şekil 2: Türkiye'de Tarım, Sanayi ve Hizmet Sektörlerinin GSYH Payları



Kaynak: TÜİK (www.tuik.gov.tr, 15.03.2019)

2. TRC3 bölgesi ve "Lokomotif Şehirlerin" GSYH İçindeki Payları

TRC3 ve "Lokomotif Şehirler" olarak belirtilen illerin temel ekonomik yapısını açıklamakta yardımcı olacak temel göstergeler Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) raporlarından elde edilen veriler doğrultusunda açıklanmaya çalışılmıştır. TRC3 bölgesi (Mardin, Şırnak, Siirt,

Batman) ve "Lokomotif Şehirler" (İstanbul, Ankara, İzmir, Bursa) olarak belirtilen GSYH katkı açısından en yüksek paya sahip olan 4 illin tarım, sanayi ve hizmet sektörleri bağlamında karşılaştırılmak suretiyle nasıl bir görünüme sahip olduğu netleştirilmeye çalışılmıştır.

2.1. TRC3 Bölgesi

TRC3 Bölgesi, Türkiye yüzölçümünün %3,39' u ve nüfusun %2,71'ine sahiptir. Bölge Mardin, Şırnak, Siirt ve Batman illerini kapsamaktadır. Konu bölge Türkiye'nin sosyo-ekonomik gelişmesini sürdürülebilir kılma ve rekabet düzeyini artırma gereğinden dolayı bölgeler arası ve bölge içi eşitsizlikleri giderme gerekliliği konusunda ilk sırada gelmektedir (DİKA, 2013).

Konu bölgenin ekonomik ve sosyal kalkınma bağlamındaki göstergelerinin pozitif bir görünüme kavuşması durumunda bölgenin, sorun teşkil eden değil, tam aksine bugüne kadar değerlendirilemeyen potansiyeli ile Türkiye ekonomisi ve toplumsal huzuruna büyük katkılar sağlayan bir bölge olacağı görüşü mevcuttur (DİKA, 2013).

Yapılan inceleme sonucunda TRC3 bölgesinin Türkiye'nin GSYH oluşumunda 2007-2017 yılları arasında ortalama %1,28'lik bir katkı sağladığı görülmüştür. Bu oranların Türkiye'nin sosyo-ekonomik gelişmesini sürdürülmesi ve küresel ölçekte rekabet düzeyini artırılması adına son derece yetersiz olduğunu düşündürmektedir (TÜİK, 2017).

TRC3 bölgesindeki illerin GSYH sağladıkları katkı tutarlarını kendi aralarında değerlendirildiğinde; 2007-2017 yılları arasında hizmet, sanayi ve tarım sektörleri bağlamında oluşan toplam değer %38 Mardin, %26 Batman, %22 Şırnak ve %14 Siirt ilinin oluşturduğu görülmektedir (TÜİK, 2017).

TRC3 Bölgesindeki iller ağırlıklı olarak tarım ve hayvancılık alanında üretim yapan ve kırsal niteliği yüksek olan illerdir. Kentlerde geleneksel ekonomi yapısı mevcut olup, sanayileşme düzeyinde yeterli ölçüde ilerleme sağlanamamıştır. TRC3 Bölgesi, Türkiye'deki toplam tarım alanının %2,7 oluşturmaktadır. 633.484 hektarlık tarım alanına sahip olan konu bölgede, tarım alanlarında ağırlıklı olarak tahıl yetiştirilmekle birlikte meyve ve sebzeçilik üretimi de gerçekleştirilmektedir. Toplam tarım alanlarının en yoğun olduğu il Mardin, en az olduğu il ise Siirt'tir (DİKA, 2013).

TRC3 Bölgesi hayvancılık faaliyetleri bakımından ise başta küçükbaş hayvancılık olmak üzere, kümes hayvancılığı, arıcılık ve büyükbaş hayvancılık önemli bir yer tutmaktadır. TRC3 Bölgesindeki büyükbaş hayvan sayısı Türkiye genelinin %1,49'unu, küçükbaş hayvan sayısı ise %7,72'sini oluşturmaktadır. Hayvancılığın mera hayvancılığı şeklinde yapılması yemi en önemli maliyet unsuru haline getirmektedir. Mardin ve Siirt illeri konu sektörde diğer illere göre daha üstün konumda olduğu tespit edilmiştir (DİKA, 2013).

TRC3 Bölgesi gerek sanayi sektörünün payı açısından gerek sanayideki gelişme hızı açısından Türkiye ortalamasının altında kalmıştır. Konu bölgenin sanayide uzmanlaşma konusunda gelişmekte olduğu gözlemlenirken, sektör büyüklüğü açısından gerekli derinliğe kavuşamadığı tespit edilmiştir.

Konu bölgede çimento, hazır beton, briket, bims vb. ürünlerin üretimi ilk sırada yer almakla birlikte bölgede mercimek ve buğday üretimine bağlı olarak, un ve bulgur fabrikaları da bulunmaktadır. Tekstil sektöründeki yatırımlarda artış gerçekleşmiş, bölge için yeni olmasına rağmen bu sektördeki istihdam oranının %26'lık bir paya sahip olduğu tespit edilmiştir (DİKA, 2013).

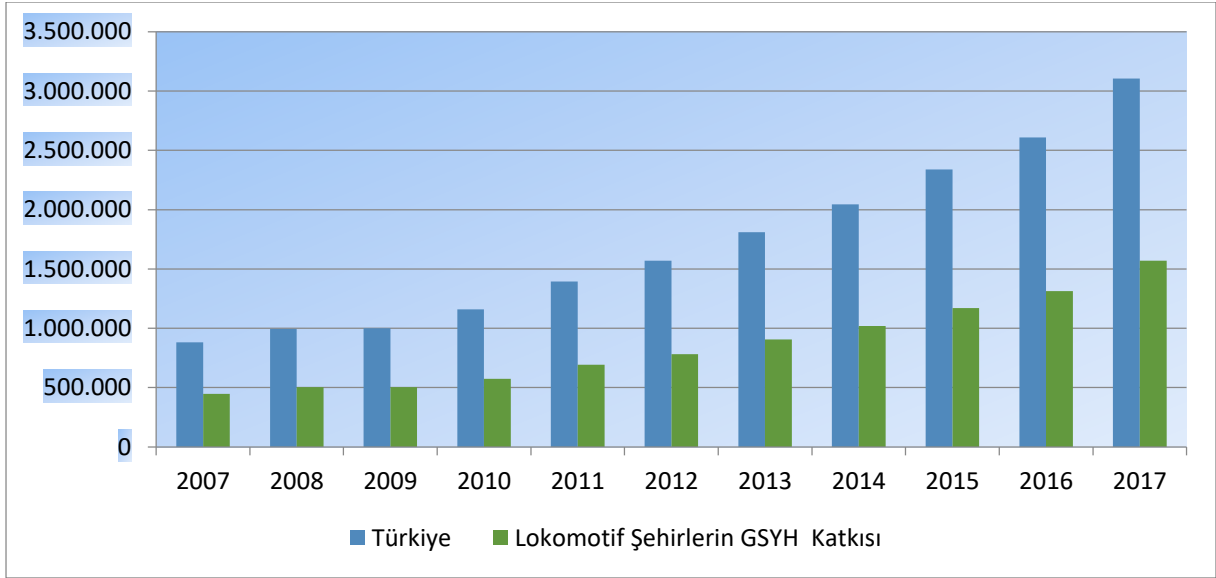
2.2. Lokomotif Şehirler

Türkiye'nin GSYH oluşumunda İstanbul, Ankara, İzmir, Bursa illerinin toplam üretime katkısı bakımından öncü şehirler olduğu görülmüştür. Çalışmada konu şehirleri "Lokomotif Şehirler"

olarak ifade edilmesinin temel nedeni; 2007-2017 yılları arasında GSYH katkıları bakımından konu dört il incelendiğinde Türkiye'deki GSYH'nın %52'sini ürettiği sonucuna varılmıştır. Bu bağlamda konu iller Türkiye'de GSYH oluşumunda öncü illerdir ve lokomotif görevi görmektedirler (TÜİK, 2017).

"Lokomotif Şehirler" GSYH sağladıkları katkı tutarlarını kendi aralarında değerlendirildiğinde; 2007-2017 yılları arasında hizmet, sanayi ve tarım sektörleri bağlamında oluşan toplam değer %60'ını İstanbul, %18'ini Ankara, %13'nü İzmir ve %9'nu Bursa'nın oluşturduğu görülmektedir (TÜİK, 2017).

Şekil 3: "Lokomotif Şehirlerin" GSYH'ye Katkıları



Kaynak: TÜİK (www.tuik.gov.tr, 20.03.2019)

2.3. "Lokomotif Şehirler " ve TRC3 Bölgesinde Tarım, Sanayi ve Hizmet Sektörünün GSYH içindeki payları

"Lokomotif Şehirler" ve TRC3 bölgesindeki şehirlerin GSYH üretim değeri açısından katkılarını tarım, sanayi ve hizmet sektörü verileri bağlamında belirlemeye çalışılmıştır.

2.3.1. Lokomotif Şehirler ve TRC3 Bölgesinde Tarım Sektörünün GSYH Yeri

Türkiye, tarımsal GSYH bakımından 2009 yılında dünyada yedinci sıradadır (DİKA). Tarımın GSYH 'daki payı ise 2007-2017 yılları arasında ortalama %7,3 olarak gerçekleşmiştir (TÜİK). " Lokomotif Şehirlerin" GSYH' ya tarımsal paylarının katkılarını incelendiğinde 2007-2017 yılları arasında ortalama %0,715'lik bir katkı sağladığı görülmektedir. "Lokomotif Şehirler" in toplam tarımsal üretim içerisindeki payları ise 2007-2017 yılları arasında ortalama %10 olarak gerçekleştiği ve Türkiye'deki tarımsal tutarın yaklaşık %10'luk kısmını "Lokomotif Şehirler" tarafından gerçekleştirildiği tespit edilmiştir (TÜİK, 2017).

"Lokomotif şehirler" in kendi aralarındaki toplam tarım tutarlarını oransal bağlamda kıyasladığında; İzmir'in %41, Bursa'nın %26, Ankara'nın %25 ve İstanbul %8'ni oluşturduğu görülmektedir (TÜİK, 2017).

TRC3 Bölgesi'nin GSYH' ya tarımsal paylarının katkıları araştırıldığında 2007-2017 yılları arasında ortalama %0,17'lik bir katkı sağladığı görülmektedir. TRC3 Bölgesinin toplam

tarımsal üretim içerisindeki payları ise 2007-2017 yılları arasında ortalama %2,5 olarak gerçekleştiği ve Türkiye'deki tarımsal tutarın yaklaşık %2,5'lik kısmını TRC3 bölgesinde gerçekleştirildiği tespit edilmiştir (TÜİK, 2017).

TRC3 bölgesindeki illeri kendi aralarındaki toplam tarım tutarlarını oransal bağlamda kıyaslandığında; Mardin %53'ni, Batman %19'nu, Siirt %15'ni ve Şırnak %12'sini oluşturduğu görülmektedir (TÜİK, 2017).

2.3.2. " Lokomotif Şehirler" ve TRC3 Bölgesinde Sanayi Sektörünün GSYH Yeri

Türkiye sanayi sektörünün GSYH içindeki payı bakımından dünyada elli beşinci sıradadır (World Bank, 2017). Sanayi sektörünün GSYH 'da ki payı ise 2007-2017 yılları arasında ortalama %27 olarak gerçekleşmiştir (TÜİK, 2017). " Lokomotif Şehirlerin" GSYH' ya sanayi sektörü bağlamında katkı payları incelendiğinde 2007-2017 yılları arasında ortalama %14 'lük bir katkı sağladıkları görülmektedir.

"Lokomotif şehirler" 'in toplam sanayi üretimi içerisindeki payları ise 2007-2017 yılları arasında ortalama %52 olarak gerçekleştiği ve Türkiye'deki sanayi sektöründe toplam tutarın yarısından fazlasının "Lokomotif Şehirler" tarafından gerçekleştirildiği tespit edilmiştir. " Lokomotif şehirler" 'in kendi aralarındaki toplam sanayi tutarları oransal bağlamda kıyaslandığında %14'nü İzmir, %12'sini Bursa, %17'sini Ankara ve %57 'sini İstanbul'un oluşturduğu görülmektedir (TÜİK, 2017).

TRC3 Bölgesi'nin GSYH' ya katkılarını sanayi sektörü bağlamında değerlendirildiğinde 2007-2017 yılları arasında ortalama %0,238'lik bir katkı sağlamaktadır. Sanayi üretim içerisindeki payları ise 2007-2017 yılları arasında ortalama %0,88 olarak gerçekleştiği görülmektedir. TRC3 bölgesindeki illerin kendi aralarındaki toplam sanayi tutarı oransal bağlamda kıyaslandığında %41'ni Batman, %30'nu Mardin, %15'ni Şırnak ve %14'nü Siirt'in oluşturduğu görülmektedir (TÜİK, 2017).

2.3.3. " Lokomotif Şehirler" ve TRC3 Bölgesinde Hizmet Sektörünün GSYH Yeri

Türkiye hizmet sektörünün GSYH içindeki payı bakımından dünyada seksen yedinci sıradadır (World Bank, 2017). Hizmet sektörünün GSYH 'daki payı ise 2007-2017 yılları arasında ortalama %54 olarak gerçekleşmiştir (TÜİK, 2017). " Lokomotif Şehirlerin" GSYH' ya hizmet sektörü bağlamında katkı payları incelendiğinde 2007-2017 yılları arasında ortalama %14'lük bir katkı sağladıkları görülmektedir.

" Lokomotif şehirler" 'in toplam hizmet sektörü üretimi içerisindeki payları ise 2007-2017 yılları arasında ortalama %27 olarak gerçekleştiği ve Türkiye'de hizmet sektöründe tutarının yaklaşık %27'lik kısmını "Lokomotif Şehirler" tarafından gerçekleştirildiği tespit edilmiştir. " Lokomotif şehirler" 'in kendi aralarındaki toplam hizmet sektörü tutarlarını oransal olarak kıyasladığımızda %14'nü İzmir, %12'sini Bursa, %17'sini Ankara ve %57 'sini İstanbul'un oluşturduğu görülmektedir (TÜİK, 2017).

TRC3 Bölgesi'nin GSYH' ya katkılarını hizmet sektörü bağlamında değerlendirdiğimizde 2007-2017 yılları arasında ortalama %0,70'lik bir katkı sağlamaktadır. Hizmet sektörü üretim içerisindeki payı ise 2007-2017 yılları arasında ortalama %1,3 olarak gerçekleştiği görülmektedir. TRC3 bölgesindeki illeri kendi aralarındaki toplam hizmet sektörü tutarı bağlamında oransal olarak kıyaslandığında %21'ni Batman, %38'ni Mardin, %27'sini Şırnak ve %14'nü Siirt'in oluşturduğu görülmektedir (TÜİK, 2017).

3. TRC3 Bölgesi iller ile "Lokomotif Şehirler" 'deki illerin Karşılaştırılması

Çalışmanın bu bölümünde 2017 GSYH verileri bağlamında TRC3 bölgesi ve "Lokomotif şehirler" 'in GSYH olan katkılarını öncelikle kendi aralarında, daha sonra karşılıklı olarak

analiz ederek "Lokomotif Şehirler" ile TRC3 bölgesi arasındaki net farkın fotoğrafının çekilmesi amaçlanmıştır.

2017 yılında Türkiye'deki GSYH'nın %50'si "Lokomotif Şehirler" tarafından gerçekleştirilmiştir. Katkı oranları bağlamında İstanbul birinci sıra da yer alırken Bursa sonuncu sıra da yer almaktadır. Alt sektörler bağlamında incelendiğinde hizmet ve sanayi sektörlerinde de İstanbul ilk sırada yer alırken Bursa son sırada yer almaktadır. Tarım sektöründe ise İzmir'in birinci sırada yer alırken İstanbul'un son sıra da yer aldığı sonucuna ulaşılmıştır.

2017 yılında Türkiye'deki GSYH'nın %1,28'ni TRC3 bölgesi tarafından gerçekleştirilmiştir. Katkı oranları bağlamında Mardin birinci sıra da yer alırken Siirt sonuncu sırada yer almaktadır. Alt sektörler açısından incelendiğinde hizmet, sanayi ve tarım alanında Mardin birinci sıra da yer alırken Siirt tarım sektörü hariç diğer sektörlerde son sıra da yer almaktadır (TÜİK, 2017).

Tablo1: TRC3 Bölgesi İller ile "Lokomotif Şehirlerdeki" İllerin Karşılaştırılması

	Lokomotif Şehirler				TRC3 Bölgesi			
	İstanbul	Ankara	İzmir	Bursa	Mardin	Batman	Şırnak	Siirt
2017 Yılı GSYH Katkı Payları								
GSYH Katkı Oranları	%31	%9	%6	%4	%0,51	%0,31	%0,29	%0,17
GSYH Hizmet Sektörüne Katkı Oranları	%35	%10	%6	%4,5	%0,54	%0,29	%0,39	%0,19
GSYH Sanayi Sektörünün Payı	%29	%8,15	%7	%3	%0,54	%0,31	%0,12	%0,10
GSYH Tarım Sektörünün Payı	%0,59	%2,40	%4,5	%2,7	%1,13	%0,49	%0,30	%0,34

Kaynak:(TÜİK, www.tuik.gov.tr, 22.03.2019).

TRC3 bölgesi ve "Lokomotif Şehirler" arasındaki GSYH katkı farkları tarım sektörü hariç, çok yüksek boyutlarda olduğu görülmektedir. "Lokomotif Şehirlerin" yaklaşık otuz dokuz kat daha büyük bir ekonomik büyüklüğe sahip olduğu sonucuna ulaşılmıştır.

Tablo 2:TRC3 Bölgesinin Avantajları ve Dezavantajları

+	—
Varolan	Olmayan
<p>İktisadi değerler</p> <p>Sınır Ticareti Fırsatı</p> <ul style="list-style-type: none"> •Tır nakliyeciliği •Turizm •Kömür Ocakları •Tarım ve Hayvancılık Faaliyetleri •Genç İşgücü Potansiyeli •Turizm Merkezleri •Hava Alanları •İklim Yapısı 	<p>İktisadi değerler</p> <p>Çalışanların Mesleki Becerilerine İlişkin Sıkıntılar</p> <ul style="list-style-type: none"> •Alt Yapı Eksikliği •Finansman Eksikliği •Girişimci Eksikliği •Terörist Faaliyetlerden Dolayı Güven Kaybı •Merkezi Pazarlara Uzaklık •Sosyal Yaşam Alanlarının Eksikliği

Kaynak: DİKA(www.dika.org.tr, 29.07.2019

4.Tartışma, Sonuç ve Öneriler

GSYH, ülkelerin ekonomik düzeylerini yorumlamak için önemli bir gösterge niteliğindedir. GSYH'nın önemli bir gösterge niteliği taşıması, onun oluşumuna katkı sağlayan unsurları da önemli etken haline dönüştürmektedir. Bu bağlamda Türkiye'de GSYH tutarının oluşumuna katkı sağlayan "Lokomotif Şehirleri" ve TRC3 bölgesinin analizi yapılmıştır.

"Lokomotif Şehirlerin" (İstanbul, Ankara, İzmir, Bursa) Türkiye'nin GSYH tutarının yarısından fazlasını oluşturdukları sonucuna ulaşılmıştır. "Lokomotif Şehirler"i kendi aralarında karşılaştırdığımızda İstanbul'un sanayi ve hizmet sektörü bağlamında GSYH katkısının daha fazla olduğu görülürken, İzmir'in tarım sektörü açısından GSYH'ya daha fazla katkı sağladığı sonucuna ulaşılmıştır.

Türkiye'nin GSYH'nın oluşumunda TRC3 bölgesindeki (Batman, Mardin, Siirt, Siirt) illerin katkısının çok düşük olduğu görülmektedir. TRC3 Bölgesinin GSYH olan katkısının düşük olması hem bölge için hem de Türkiye ekonomisi için kaynakların optimal düzeyde kullanılmadığına dair bir gösterge niteliğindedir. TRC3 bölgesindeki iller kendi aralarında karşılaştırıldığında Mardin ilinin tarım, sanayi ve hizmet sektörü bağlamında GSYH katkısının daha fazla olduğu sonucuna ulaşılmıştır.

Bu bağlamda TRC3 bölgesinin GSYH'daki payının artırılması adına hangi stratejilere yer verilmesi gerektiği sorusuna:

Terzi ve Oltulular (2004) yaptıkları çalışmada sanayi ve ekonomik büyüme arasındaki ilişki düzeyine açıklarken, ekonomik büyümenin hızlandırılmasında sanayi üretimin artırılmasını önemli bir etken olacağı sonuca ulaşmışlardır. Bu iki etken birbirlerini besledikleri ve uzun dönemde bir ilişkiye sahip olduğunu vurgulamışlardır. Işık, Baysal, Ceylan ise (2010) yaptıkları

çalışmada her bölgenin görece gelişme potansiyeline sahip olduğu alanda politika üretmesi gerektiğini belirtmişlerdir. Karaca (2004) yapmış olduğu çalışmada yatırım teşvik uygulamalarında politik etkenlerden dolayı il sayısının artırılmasının yatırım teşvik uygulamalarının etkinliğini azalttığı ifade etmiştir.

Bu görüşler doğrultusunda TRC3 bölgesinin GSYH katkı payının artırılma için konu illere yönelik stratejiler aşağıdaki gibi sıralanmıştır. Konu stratejilerde başarı sağlaması için öncelikli olarak bölgenin terör riskinden arındırılması gerekmektedir.

- Organize sanayi bölgelerinin mevcut olmadığı yerde sanayi bölgelerinin oluşturulması, organize sanayi bölgelerinin var olduğu bölgelerde ise altyapı eksikliğini giderilmesi.
- Kamu bankalarının, tarım, sanayi ve hizmet sektöründe faaliyet gösteren firmalara kredi finansmanında pozitif ayrımcılık yapması, kredi kefalet limitlerinin yüksek tutulması ve kredi teminat yapılarında esnek davranılması.
- Bölge illerinin görece gelişme potansiyellerinin belirlenmesi ve bu alanlar özelinde nitelikli personel yetiştirilmesi.
- Konu sektörlerde faaliyet gösteren firmalar için bedelsiz arazi tahsisi yapılması.
- Tarımda seracılık faaliyetlerinin artırılması, sulama altyapısının yetersizliği giderilerek katma değeri yüksek ürünler üretilmesine olanak sağlanması, sertifikalı tohum kullanımının zorunlu hale getirilmesi, tarım alanlarının amaç dışında kullanılmasına cezai işlemler uygulanması ve tarımsal örgütlenmenin artırılması gerekmektedir.
- Hayvancılık faaliyetleri için hayvan barınaklarının modern bir görünüme dönüştürülmesi, güvenlik politikalarına ağırlık verilerek meraların atıl kalmasının engellenmesi. Hayvancılık faaliyetlerinin entegre hayvancılık yapısına dönüştürülmesi için yeterli bilinç düzeyini artırılması. Arıcılık alanında markalaşma sürecine gidilmesi ve hayvancılık faaliyetlerinde örgütlenmenin artırılması gerekmektedir.
- Yatırım teşvik kapsamını daraltarak, ekonomik potansiyeli olup bu potansiyeli ortaya çıkaramayan bölgeler için teşviklerin artırılması gerekmektedir.
- "Lokomotif Şehirler "deki yatırımcılar ile TRC3 Bölgesindeki yatırımcıların TRC3 bölgesi için ortak yatırım yapmaları adına sivil kuruluşların aktif olarak görev alması gerekmektedir.
- Bölge güneş enerjisi açısından büyük potansiyel sahipken enerji üretimi konusunda yeterli bilinçlenme gerçekleşmediği için bu kaynak atıl kalmaktadır. Özel sektör firmalarının bu potansiyeli kullanma adına TRC3 bölgesine yatırım yapmaları teşvik edilmesi gerekmektedir.
- TRC3 bölgesini terör vb. unsurlardan dolayı terk eden sermayenin bölgeye dönüşünün sağlanması.
- Bölgenin kültür ve inanç turizm merkezi haline getirilerek cazibe merkezi haline dönüştürülmesi, şehirlerin dokusu bozulmadan restorasyonlar yapılması, otel konseptleri ve hizmet kalitelerinin artırılması.
- TRC3 Bölgesindeki illerin bir kısmının Irak ve Suriye ile komşu olmasından kaynaklı olarak konu iller avantajlı bir konumda olmasına rağmen bu konumdan yıllar boyunca etkin şekilde faydalanamamıştır. Konu iller ticarete aracı konumda olmuş ve nakliyecilik alanında görece olarak uzmanlaşmışlardır. Fakat bölgede üretim eksikliğini mevcut olması esas kârın bölge dışındaki illere transferine sebebiyet

vermektedir. Bu bağlamda konu bölgede ihracat ürünlerine yönelik yatırım sürecinin gerçekleşmesi ve nakliye masraflarından kaynaklı maliyet avantajını ele geçirmesine olanak sağlanarak, konumdan kaynaklı avantaj elde edilmesi amaçlanmıştır.

KAYNAKÇA

- Dicle Kalkınma Ajansı. <https://dikanet.dika.org.tr/FileContainer/Web/files/e3735499-88f5-428a-8b8f-43e0450471ba.pdf>. Erişim: 21 Mart 2019.
- Genç, T. (2016). Doğu Ve Güneydoğu Anadolu'dan Seçilen İllerin Sosyo-Ekonomik Değerlendirilmesine İlişkin Bir Hibrit Çok Kriterli Karar Verme Yaklaşımı. *Çukurova Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 25(2), 71-88.
- Işık, N., Baysal., D., ve O., Ceylan (2010). Bölgesel Kalkınma Farklılıklarının Giderilmesinde Bir Politika Aracı Olarak Kalkınma Ajansları. *Niğde Üniversitesi İ.İ.B.F Dergisi*, 3(2), 1-18.
- Özel, H. A. (2012). Ekonomik büyümenin teorik temelleri. *Çankırı Karatekin Üniversitesi İİBF Dergisi*, 2(1), 63-72.
- Terzi, H., ve Oltulular, S. (2004). Türkiye'deki Sanayileşme Ve Ekonomik Büyüme Arasındaki Nedensel İlişki. *Doğuş Üniversitesi Dergisi*, 5(2), 219-226.
- Tuncer, İ., Lopcu, K., Coşkun, N., & Arıcıoğlu, E. Türkiye Bölgelerinde Yapısal Değişim: Kümeleme ve Ekonomik Karmaşıklık Analizleri Bağlamında Öneriler. *Ekonomi Bilimleri Dergisi*, 9(2), 59-74.
- Türkiye Ekonomi Kurumu (TEK), (2004). Türkiye de Bölgelerarası Gelir Farklılıkları: Yakınsama Var mı?
- Türkiye İstatistik Kurumu. <http://www.tuik.gov.tr/UstMenu.do?metod=temelist>. Erişim: 22 Şubat 2019.
- World Bank. <https://data.worldbank.org/indicator/ny.gdp.mktp.cd>. Erişim: 15 Mart 2019.