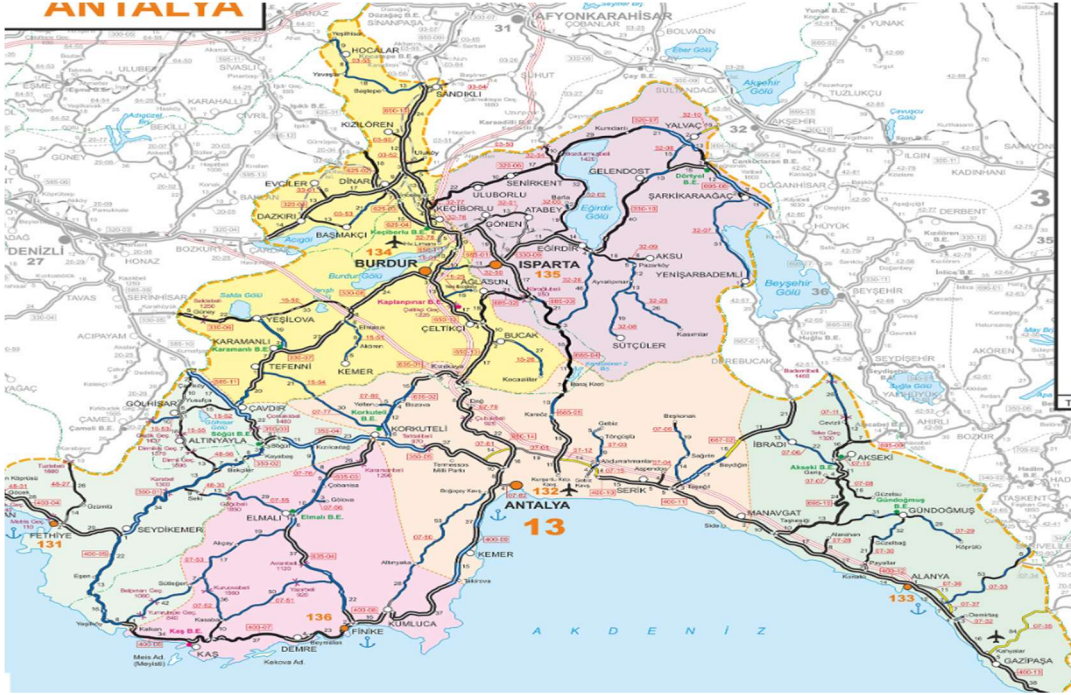


ANTALYA 2030 ULAŞIM ve EKONOMİ VİZYON TASARIMI



Batı Akdeniz Bölgesi Karayolları Haritası.

2030' larda Antalya'yı;

- Kent Merkezlerinde Trafik Sorunları çözülmüş,
- Döşemealtı-Alanya arasında 200 Km. 2x3 Şeritli Transit Çevre Yoluna kavuşmuş,
- Tarım alanları Dijital Üretim Odaklı planlanmış, 70.000 ha. kapalı sulamaya kavuşmuş
- Sahilde, Kırsalda ve Yayılda Su ve Çevre Koruma Planları tamamlanmış ve uygulanmış
- Bucak/Burdur-Sandıklı/Afyon aksında yeni Endüstri Bölgeleri gelişmiş,
- Burdur-Antalya Limanı ve Kepez-Gazipaşa arasında Hızlı Demiryoluna kavuşmuş,
- Tarım ürünleri Konteyner ve Soğutuculu vagonlar ile de iç ve dış pazarlara taşınan,
- Modern Lojistik Köye Sahip. Ürünleri İntermodal Taşımacılık ile İhraç edilen,
- Modern Kruvazör Yolcu Rıhtımına kavuşmuş,
- Eko turizm, Agro Turizm, Gastronomi ve Sağlık turizminde markalaşmış,
- 30 milyon yabancı turist ile 25 milyar \$ turizm gelirene,
- Tarım ürünlerinde 5 milyar \$, Ticaret ve Sanayide 10 Milyar \$, **Toplam 40 milyar \$ (Turizm %60, Turizm Dışı %40) ihracata ulaşmış,**
- Büyük Kültür, Sanat, Moda, Spor ve Diploması Organizasyonları düzenlenen
Bir şehir olarak görmek istiyoruz.

Dr. Sadık Badak

Ağustos 2024

ÜRETİM ve PAZARLAMA SORUNLARI, 2030 ANTALYA ULAŞIM ve EKONOMİ VİZYONU

Çalışmanın Amacı : Problem Alanlarının İncelenmesi, 2030 Ekonomi Vizyon Tasarımı

Çalışma Düzeyi ve Dönem: Antalya İli 19 İlçe düzeyi Haziran-2023 – Ağustos-2024

Çalışmaya Katılım : Sektör ve Meslek Mensupları, İdareciler, Yerel Yöneticiler

Yöntem : Yüz yüze görüşme, Yönetimde Sistem ve Tasarım Yaklaşımı yoluyla Gözlem ve Deneyim Paylaşımı

Değerlendirme Alanları: Tarım, Turizm, Ticaret, Sanayi, Tedarik, Ulaşım ve Pazarlama

(Katkıda bulunan tüm paydaşlarımıza kalbi teşekkürlerimi belirtirim)

ÇALIŞMANIN İÇERİĞİ

1.İhracat Hedefi: Turizm Sektörü 25 M. \$. (%60), Turizm Dışı Sektörler 15 M. \$. (%40)

2.Hedefe Ulaşmak İçin Gerekli Olan Dört Temel Üretim ve Ulaşım Altyapısı

3.Temel Altyapı Yatırımları İçin Bütçe Kaynağı ve Uygulama Modeli

4.Hedef İçin Gerekli Üstyapı Organizasyon ve Uygulama Politikaları

ÖNCEKİ YILLARDA YAPILAN VİZYON ANTALYA ÇALIŞMALARI

“Antalya 2023 Ekonomi Vizyonu” Kent Konseyi Ekonomi Çalışma Grubu – 2004

“Antalya 2020 Ekonomi Vizyonu” Kent Konseyi Ekonomi Çalışma Grubu – 1999

“2000’li Yıllar ve Antalya Vizyonu” Ant. San. ve İşadamları Der. ANSİAD – 1993*

*Fotoğraf 14.04.1993. Fuar-Toplantı Antalya İnşaat Mühendisleri Odası tarafından organize edilmiştir



Soldan-Sağa: O. Aydın, S. Evcilmen, İ. Koç, H. Subaşı, O. Berberoğlu, S. Badak.

ÜRETİM ve PAZARLAMA SORUNLARI, 2030 ANTALYA ULAŞIM ve EKONOMİ VİZYONU

Önsöz

Ülke ekonomileri bir “açık sistem” oluşturur. Şehir ekonomileri ise ülke ekonomileri içinde alt sistem olarak çalışır. Sistem, birbiriyle ilişkili parçaların (unsurların) belirli bir hedef yönünde iş birliği halinde çalıştığı bir bütündür. Unsurları arasında merkezi yapı olması ve parçaların bir disipline bağlı olması sistemin özellikleri arasındadır. Her sistem hiyerarşik bir düzen içinde daha küçük alt sistemlerden oluşurken, kendisi de daha büyük bir sistemin alt unsurunu oluşturur. Alt sistemler karşılıklı ve ahenkli bir etkileşim halindedir. **Diğer bir ifade Şehir ekonomileri, alt unsuru olduğu ülke sistemi ve kendisinin alt unsurları olan ilçe ekonomileri ile hedef yönünde işbirliği halinde çalışan sistemlerdir.**

Çalışmada, mevcut durumdan “Antalya 2030 Ulaşım ve Ekonomi Vizyonu” ’na ulaşmak için **Sistem, Durumsallık ve yönetim süreçlerinde Tasarım Metodu** kullanılmıştır. Tasarım metodu altı adım içermektedir. Problemin Tanımlanması ve Bölümlere Ayrılması, Verilerin Toplanması, Değerlendirilmesi, Uygun model hazırlanması, Modelin sunulması, değerlendirilmesi ve Tercihe (karara) ulaşılması.

Giriş

1980’li yıllardan itibaren Antalya ekonomi sistemi Turizm, Tarım, Ticaret ve Sanayi alt sektörlerine dayanarak yapılanmıştır. **Bugün 3 milyona yaklaşan İl nüfusunun yerleşimi ve sektörlerin ekonomik faaliyetleri %25 seviyesinde Batı ilçelerinde oluşmakta ve %75 seviyesinde Konyaaltı ilçesinden Gazipaşa’ya (200Km) Ova hattında büyük-küçük 15 kadar akarsuyu denize ulaştıran kıyılarda gelişmektedir.** Ekonomik sistemlerin dört temel unsuru; **1.Girişimci, 2.Teknoloji, 3.Üretim Noktası (Tesis-Otel-Sera-Fabrika) ve 4.Lojistik Unsurlarıdır.** Bunlar; “Tedarik, Üretim ve Pazarlama Ekosistemi” içinde çalışır. Sistem unsurlarında eksiklik bulunan ekonomiler verimli çalışmaz. **Üç ana sektör temelinde Antalya ekonomisinin “tedarik, üretim, pazarlama ve lojistik ekosistemi” perspektifinden problemleri aşağıda sunulmuştur.**

A) PROBLEMİN TANIMLANMASI VE BÖLÜMLERE AYRILMASI

Antalya İli “Tedarik, Üretim, Pazarlama ve Lojistik Ekosistemi” Mevcut Durum Tablosu

TARIM SEKTÖRÜ

TEDARİK

-Sera Teknoloji ve Altyapı Problemi VAR
-Sera Arazisi Ölçek Problemi VAR
-Fide ve Sulamada maliyet Problemi VAR
-Kapalı sistem sulama Problemi VAR
-Pazara uygun üretim Problemi VAR
-Hazine tarım Alan. boş kalma Prob. VAR
-Tarım işçisi Problemi VAR

PAZARLAMA

-Taşıma Problemi VAR
-Yurtdışı Pazar Arama Problemi VAR
-Kamyon-TIR Garajı Problemi VAR
-Bölgesel “Lojistik Merkez” Problemi VAR
-Ant. Limanda Konteyner Problemi VAR
-Devlet İlgisinin Odaklanması Prob. VAR

TİCARET/SANAYİ SEKTÖRLERİ

TEDARİK

-İç mal temini sadece karayolu ile
-Dış mal temini İzmir/İst/Mersin limanlarından

PAZARLAMA

-Y. Dışı Pazar Arama Bireysel, DEİK, TİB
-Y. İçi Uluslararası Fuar Problemi VAR

-Y. Dışı teminde Nakliye problemi VAR
-S. Bölgede Yer Problemi VAR

-Y. Dışı teslimde nakliye problemi VAR.
-Kuru Liman (Lojistik Merkez) Prob. VAR

TURİZM SEKTÖRÜ

TEDARİK

-Y. Dışı ulaşım Havayolu ile
-Kruvazör Rıhtımı Problemi VAR
-Deniz aktivitelerinde mekan problemi VAR
-Ant. Hv.-Alanya turist taşıma problemi VAR
-Yat vb. Araçların Barınak ve Rampa Prb. VAR

PAZARLAMA

-Y. Dışı tanıtım tam kamu destekli
-Devlet İlgisinde Odaklanma ÇOK

B-C) VERİLERİN TOPLANMASI VE DEĞERLENDİRİLMESİ

2023 Yılı İhracat Verileri;

Turizm Sektörü; Turist sayısı 16.084.737 kişi, turizm geliri **12.063 Milyar \$.** (% 75)

Tarım Sektörü; BAİB ihracatı 1.235, BAİB Dışında Diğer Bölgelerden Ant. İhracatı 350 milyon \$. **Toplam 1.585 Milyar \$ (% 9)**

Ticaret ve Sanayi; Ticaret, Sanayi ve Maden (BAİB) 961 milyon \$, ASBAŞ İhracatı 498 milyon \$, QTeminal Liman (Diğer Bölgelerden Gelen) 1.011 milyar \$. **Toplam 2.470 Milyar \$. (% 16)**

2023 yılı Antalya tüm sektörlerin ihracat toplamı 16.118.000 Milyon \$. Turizm İhracatı % 75, Turizm dışı sektörler % 25 düzeyindedir.

Turizm döviz gelirleri memnuniyet vericidir ancak turizm dışı sektörlerde üretim ve ihracat yetersizdir. İhracat tutarları arasında turizm dışı sektörler aleyhine olan büyük farklılık Tarım, Sanayi ve Ticaret sektörlerinin “Tedarik, Üretim, Pazarlama ve Lojistik Ekosisteminde”, “Girişimci, Teknoloji, Üretim Noktası ve Taşımacılık” unsurlarında var olan yetersizliği somut şekilde yansıtmaktadır. 2030’lu yıllarda şehrimizin 30 milyon yabancı turist ağırlayacağı kabul edilmektedir. **Ancak; sektörler arasında problemin temelini teşkil eden “ekosistemin eksik unsurları” tamamlanmadığı sürece Antalya il ekonomisi aksak çalışacak, tedarik ve pazarlama unsurları tam çalışan turizm gelişirken, turizm dışı sektör gelirlerinde oransal gerileme devam edecektir.**

İlimizde Eksik olan “Tedarik, Üretim, Pazarlama ve Lojistik” Unsurları Şunlardır

İl Dışı Tedarik ve Taşımacılık

-İl dışı demiryolu taşımacılığı YOK
-Lojistik Merkez YOK
-Kruvazör Rıhtım YOK

İl İçi Üretim ve Taşımacılık

-70.000 ha. Tarımda K. Sulama YOK
-Gazipaşa-Muratpaşa/Kepez Karayolu Yetersiz
-Gazipaşa-Muratpaşa/Kepez Demiryolu YOK

Niteliklerine Göre Ulaşım, Üretim Altyapıları ile Maliyetleri

Demiryolu Çeşitleri; 1.Elektrikli tren, 2.Hızlı tren 150Km/s, 3.Yüksek hızlı tren 200Km/s üstü

Karayolu Çeşitleri ; 1.Tek gidişli yol, 2.Çift şeritli (gidiş-geliş) yol, 3.Bölünmüş yol, 4.Bölünmüş transit yol, 5.Otoyol (Otoban)

Antalya’da üzerinde durulan Demiryolu ve Karayolu Türleri ile Km. Maliyetleri

-Hızlı Demiryolu (Ort. 150 Km/Saat) maliyeti: 3.5-4 milyon \$/Km.
-Bölünmüş Transit 2x3 şeritli yol maliyeti: 2-2.5 milyon \$/Km
-Otoyol maliyeti: Son 20 yılda Tr. yapılan Ort. Mal. 8 milyon, Uzman analizleri 6 milyon \$/Km.

Kaynak: Ekli akademik kaynaklar ve Çevre ve Şehircilik Bakanlığı 2023 inşaat maliyetleri
<https://webdosya.csb.gov.tr/db/yfk/icerikler/2023-2-birim-fiyatlar-170723-20230717105538.pdf>

-Konaklı-Serik 2x3 şerit otoyol maliyeti 26 milyon €/Km. Kaynak: 15.12.2023 İhale Ordinosu

ANTALYA’NIN İHTİYACI ÜRETİM-ULAŞIM ALTYAPILARI, MALİYETİ, FONKSİYONLARI **1.70.000 HEKTAR KAPALI SİSTEM TARIMSAL SULAMA (1.5 MİLYAR \$.)**

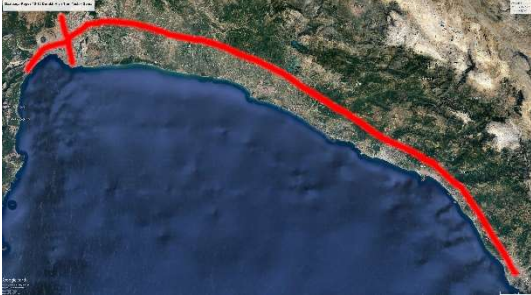
Tarımda Kapalı Sistem Sulama Yatırımları ve Gereklilik Nedenleri.

-İlimizde 347.000 Hektar tarım alanı ve 157.000 üretici aile bulunmaktadır. Kapalı devre sulama sistemleri tarımsal üretimde kalite ve verimliliği yükseltmektedir.

-Tüm tarım alanlarında kapalı sistem sulama ile modern teknoloji kullanılarak üretim artırılacak, tarıma dayalı endüstri ve ihracat yükselecektir.

-İlde yapımı beklenen kapalı sistem yatırımları şunlardır; Aksu 23.875 ha. Finike 9.037 ha. Manavgat 6.814 ha. Elmalı 1.620 ha. Döşemealtı 4.812 ha. Serik-Manavgat 24.420 ha. **Toplam 70.578 ha.** Yeni eklemeler ile il düzeyinde tarımsal kapalı sulama proje alanının **100.000 hektar olacağı kabul edilmektedir.** Örnek, Korkuteli kapalı sulama sistemi 2010 lu yıllarda 3.300 hektar ile başladı şu anda 6.500 hektardır. Ayrıca, Aksu ve Kaş ilçelerinde **Küçük Aksu ve Kıbrız barajları** ile tarımsal kapalı sulama projeleri yapılmayı beklemektedir

2.GAZİPAŞA-KEPEZ 10-12 DURAK 170 KM HIZLI DEMİRYOLU (600 milyon \$) (Güzergah yerleşim alanlarına yakın olacağından arazide dağlık kesim azalacaktır)).



Resim 1. G.Paşa-Kepez 12 duraklı Hızlı Tren

Gazipaşa-Kepez 10-12 Durak 170 Km Hızlı Demiryolu Fonksiyonları

-Turizm harcamasını yükseltme; İl içinde ulaşım sisteminin aksak olması ve turizm noktası düzenlemelerin yetersiz olması nedeni ile turist harcaması sınırlı kalmaktadır. Ulaşım sisteminin il düzeyinde çeşitlendirilmesi halinde misafirin her 3-4 saatte bir farklı turizm noktasına erişerek harcama yapabilmesi sağlanır.

-170Km. boyunca düzenli toplu taşıma; Konyaaltı, M. Paşa, Kepez, Aksu, Serik, Manavgat, Alanya, G. Paşa (dokuz) ilçemiz arasında günlük Turizm, Ticaret, Tarım, Adliye, Eğitim, Sağlık, Mesleki ve sivil amaçlı tüm ulaşımında hız, konfor ve güvenlik ile **Doğu İlçeleri ulaşımında omurgayı oluşturması.**

-İl Düzeyinde Raylı Sistem entegrasyonu; Merkez ilçelerde mevcut ve inşa edilmekte olan raylı sistemler “Kepez Raylı Sistem Merkezi” ne bağlanarak İl düzeyinde yaklaşık 300 km “raylı toplu ulaşım sistemi” gerçekleşmesi sağlanır.

-Turizmde güvenli-konforlu ulaşım; Otelden karayolu taşıtıyla trene gelen turistlerin İl düzeyinde günlük hareketlerini sağladıkları ana hat olur.

-Antalya-Manavgat karayolunda Araç trafiğinin Azalması; %20 düzeyinde karayolu sivil-ticari trafik yükünü alması

-Yayla, Eko, ve Agro turizm bölgelerine ulaşım sistemi; Kıyı turizm tesislerinden Aksu, Serik, Manavgat, Alanya, Gazipaşa yayla köylerinde ve Gündoğmuş, Akseki, İbradı ilçelerimiz de tasarlanacak “turizm sokağı”, “Eko ve Agro turizm köyü” noktalarına gününbirlik turist ziyaretleri için demiryolu duraklarından karayolu hatlarının açılmasına imkan sağlaması.

3.(ÇALIŞMAMIZIN ÖNERDİĞİ) ALANYA-DÖŞEMEALTI TRANSİT KARAYOLU 200 KM. (400 milyon \$) (Güzergahta arazi niteliği %25 düz, %35 engebeli, %40 dağlık).



Resim 2. Ankara-Polatlı 2x3 şeritli Bölünmüş Transit Karayolu

Alanya-Döşemealtı 2x3 Şeritli Transit Karayolu Fonksiyonları

- Manavgat Doğusunda yer alan turizm tesisleri için Antalya havaalanına özellikle yüksek sezonda gelen turistlerin kısa zamanda transfer edilmesini sağlar.
- Denizli-Burdur-Korkuteli-Bucak-Isparta ile Serik-Manavgat-Alanya istikametine karşılıklı geçişlerin, Gazi bulvarı ve Aksu karayoluna girmeden ulaşımını sağlar.

200 km. 2x3 Şeritli Bölünmüş Transit Yol Türünün Avantajları

- 1.Antalya-Gazipaşa arasında “Hız ve Konfor açılarından” turistik, ticari, sivil ve transit taşımacılık için tamamen yeterli olması
- 2.YİD bütçe imkanını Kepez-Gazipaşa Hızlı Tren (Alanya-Ray) için de kullanma fırsatı vermesi
- 3.Otoyol maliyetinin % 26’sı (yaklaşık 1/4) seviyesinde bütçe gerektiriyor olması
- 4.40-50 Mt. Genişlikte arazi kullanılması ve İşletme maliyetlerinin düşük olması
- 5.Döşemealtı-Alanya 200 Km. ve 400 milyon \$ maliyetle yapılacak olması
- 6.Geçiş ücretinin Otoyola göre çok makul olması
- 7.Teknik nedenlerle yapım ihalesine çok firmanın katılarak rekabet maliyetin oluşması

Ulaştırma Bakanlığının 15.12.2023 tarihinde 3.2 milyar €. Maliyetle ihale ettiği Serik-Konaklı 84km. Otoyol Projesi



Otoyolun Dezavantajları:

- 1.100.000 araç/gün geçiş garantisiyle vatandaş, sektörlere ve kamu bütçesine büyük bir yük getirecek olması
- 2.80-150 m. genişliğinde arazi kullanılması ve İşletme maliyetlerinin yüksek olması
- 3.Gelecek yıllarda Serik-Döşemealtı 78 Km. için ilave 2.5 milyar € yatırıma ihtiyaç olması
- 4.İhaleye giren firma sayısının çok az olması

- 5.Güzergahta var olan yüksek nitelikli Tarım, Eko ve Agro turizm alanlarını bozacak olması
- 6.Ç.ova-Ege arasında ağır taşımacılık sorunlarını tarım ve turizm nitelikli Antalya Ovasına getirecek olması
- 7.Doğrudan Döşemealtı'na ulaşmadığından tüm trafiğin Serik-Aksu hattında toplanması.

84 km. otoyol için kullanılacak 3.2 milyar €. bütçe ile ilimizin temel ihtiyacı olan ve bu çalışmada belirtilen dört üretim ve ulaşım yatırımı tamamlanabilir.

4.BURDUR-ANTALYA LİMANI YÜK/YOLCU HIZLI DEMİRYOLU (130 Km. 460 milyon \$.)

(Güzergahta arazi niteliği; %30 düz, % 20 engebeli, %50 dağlık)

Düşük maliyet avantajı sebebiyle dünyada var olan toplam navlunun % 90'ı deniz üzerinden taşınmaktadır. Kentimizde demiryolu taşımacılığı bulunmadığından Ege, Çukurova gibi diğer taşımacılık türlerine sahip bölgelerdeki üretimlerle rekabette dezavantaj doğurmakta, İhracata dayalı teknolojik üretim ve uluslararası büyük ticaret firmaları Antalya'ya gelmemektedir. İlde, turizm dışı sektör firmaları ağırlıklı küçük işletme olarak kalmakta, teknolojik tarım üretimi ve sanayi gelişmemektedir.

Antalya Limanının Demiryolu Ağına Katılmasının Fonksiyonları

- İl tarım ihracatı "soğutuculu" vagonlarla ihracat avantajına kavuşacaktır.
- Limanın demiryolu ağına bağlanması Afyon-Antalya hattında var olan 12 OSB ile İzmir ve Mersin limanlarını kullanan diğer ihracat-ithalat potansiyelinin Antalya'ya gelmesini sağlayacak transit ticaret ve finans hareketleri artacaktır.
- Liman işletici şirkete dip derinliğini artırma ve kruvazör rıhtımı yapma cesareti verecektir.
- Ülkemizde Mersin ve İzmir arasında ticaret limanı yapılacak başka şehir yoktur. **Turizmde Antalya'nın rakibi olan Avrupa'da Barcelona, Nice, Monaco, Orta Doğuda DUBAİ ve K. Amerika'da Miami kentlerinde kruvazör limanı, yat limanları ve büyük ticaret limanları yan yana faaliyet göstermekte ve kentlerin turizm potansiyellerini yükseltmektedir.**



Harita.3

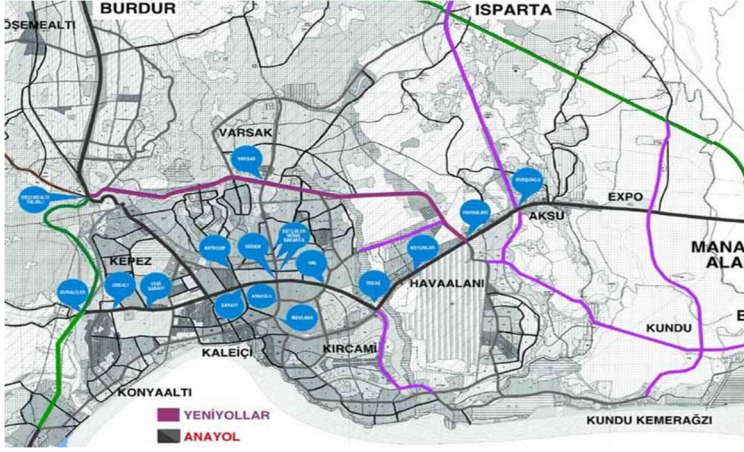
Monaco örneği 3. No'lu harita ile gösterilmiştir.

YUKARIDAKİ DÖRT TEMEL ALTYAPI MALİYETİ TOPLAM: Yaklaşık üç (3) milyar \$.

İL İÇİ ÖNCELİKLİ DİĞER ULAŞIM YATIRIMLARI;

1.Antalya Havaalanı-Belek-Manavgat-Kızılağaç (98KM) Turizm Yolunun Tamamlanması (B.Ş.B. tarafından)

Kepez üzerinde Korkuteli kavşağından başlayan 2x3 şeritli karayolu Antalya havaalanına ulaşarak 2x2 şeritli nitelikte Belek-Manavgat-Kızılağaç noktasında Konya yoluna bağlanmaktadır. Güzergahın başlangıcı aşağıda 4. Nolu harita ile gösterilmiştir.



Harita.4

Turizm yolu; Aksu-Serik karayolu trafik yükünün %10-12 kısmını alacaktır. Yönetmelik gereğince Kültür ve Turizm Bakanlığı ile Büyükşehir Belediyesi İşbirliğiyle yapılması gerekmektedir.

2.Mevcut Antalya-Alanya D400 karayoluna 3. Şerit ve FSK' ların yapılması

D400 karayolu halen 27 metre zemin koridorunda 2x2 şeritli hizmet vermektedir. Teknik çalışmalarda her şerit 3.5 m.X6=21 m. olarak 2x3 şeritli hale getirilmesinin mümkün olduğu görülmüştür. Projeleri hazır olan “farklı seviye kavşaklar” ile hızlıca ikmal edilmeyi beklemektedir. İlimizin Muratpaşa/Kepez-Alanya arasında yerleşimi 140 Km. boyunca dar bir koridor halinde gelişmekte, halkın günlük hayatı D400 boyunca gerçekleşmektedir. D400 karayolunda yapılacak iyileştirmeler ilin günlük hayatını kolaylaştıracaktır.

ANTALYA ACİL ÜRETİM VE ULAŞIM ALTYAPI YATIRIMLARI İÇİN YERLİ FİNANSMAN ALTERNATİFLERİ

İçinde yaşanan dönemde Antalya ilimizin ulaşım ve sulama yatırımlarına gereken bütçe kamu kaynaklarından ayrılmadığından Konaklı-Serik karayolunun YİD modeli ve yüksek faizli yabancı kredi ile yapılması Ulaştırma bakanlığınca çözüm olarak sunulmaktadır.

Çalışmanın önerisi “Yerli Finansman Modeli” dir; Kültür ve Turizm Bakanlığı ve Maliye Bakanlığı işbirliğiyle, yukarıda belirtilen dört yatırımın finansman sorunu yurt dışı kaynağa ihtiyaç olmadan iç kaynaktan Yİ modeli ile çözülmesi mümkündür. Öneri ilk anda radikal karşılanabilir ancak Covid19 sürecinde dünyada başlayan tedarik ve maliyet sorunlarını takiben, çevremizdeki savaşlar, finansman teminindeki zorluklar ile ülke ekonomisinde var olan olağan dışı negatif dengeler, 10 yıldır geciken Antalya yatırımları için zorlayıcı ve acil çözümler üzerinde durmayı gerekli kılmaktadır.

Yatırımlar için Önerilen İç Kaynaklar:

1.Hazine verilerinden alınan bilgilere göre 2024/Mayıs itibariyle 6802 sayılı Kanunun 34 üncü maddesinin birinci fıkrası uyarınca turizm tesislerinin kestiği fatura tutarı üzerinden %2 oranında toplanan konaklama vergisi yaklaşık 100 milyon \$ olmuştur. 2024 yılı konaklama vergisi toplamının 200 milyon \$ üzerinde olması beklenmektedir.

2.Antalya ilinde turizm amaçlı kamu arazisi tahsislerinden 2023 yılı kamu geliri yaklaşık 80 milyon \$’dır. 2024 yılında 100 milyon \$ olması beklenmektedir.

Turizm sektörünün yoğun çabalarıyla konaklama vergisi ve turizm sektörüne arazi tahsislerinden hazineye sağlanan 300 milyon \$ yanında Maliye Bakanlığı bütçe acil yatırım ödeneklerinden 300 milyon \$/yıl ilave ederek Antalya Acil Ulaşım ve Tarımsal Sulama altyapıları Yİ projelerine her yıl 600 Milyon \$ faizsiz kaynağı borç olarak

sağlayabilir. Her yıl konaklama vergisi ve arazi kira gelirlerinin turizm gelişme hızı (%5) oranında yükseleceği de açıktır. Konaklama vergisinden ve Turizm alanları kira gelirleri ile Antalya'nın acil altyapılar finansmanına geçici bir süre için kredi oluşturulması uygun karşılanmalıdır. Varsa mevzuat eksiği giderilecektir. Bunların yanında, öncelik verilecek kapalı sulama ve hızlı tren projelerini çok düşük faiz ve uzun dönemli kredilerle cesaretlendiren, karbon salınımını azaltma ve gıda üretimini destekleme amaçlı yurtdışı fonları üzerinde de çalışılabilir.

Gerekçe ve Modelin Çalışma Şekli

Gerekçe; Antalya turizmi ülkemize ortalama 10 milyar \$/yıl üzerinde sıcak döviz kazandırmaktadır. Sulama ve ulaşım altyapı yatırımları yaklaşık üç milyar \$ ile beş yıl içinde tamamlanınca 2030'lu yıllardan itibaren turizm gelirleri yükselirken, kentimiz turizm dışı sektörlerden ülkeye ayrıca 10 milyar \$/yıl ihracat sağlayacaktır.

Model Çalışma Şekli Önerisi; Kültür ve Turizm ve Maliye Bakanlığı işbirliğiyle çalışmada belirtilen Antalya sulama ve ulaşım yatırımlarında kullanılmak üzere DSI, DDY ve KGM' ne 5+12 yıl (toplam 17 yıl) vadeli, beş yıl boyunca 600 milyon \$/yıl ve toplam 3 milyar \$ faizsiz kredi verir. Her yıl 600 Milyon \$. Olarak sağlanan finansman beş yılda ilgili altyapılar tamamlanır. (NOT: Yİ sulama modelinde kullanıcının (çiftçi) dekar başına ödeyeceği sulama suyu ücreti belirlenirken Korkuteli ilçesinde işletilen kapalı sistem sulama fiyatları örnek alınır. Korkuteli kapalı sistem sulama fiyatı 2023 yılında 215TL/dekar. Diğer ilçelerimizde sulama maliyetinin 215 TL'si kullanıcı tarafından ve üzerinde doğacak meblağ, (Otoyol YİD yatırımlarında olduğu gibi) devlet tarafından karşılanır. Takip eden yıllar fiyat artışlarında çiftçinin, Korkuteli sulama birliğinde belirlenen rakam üzerinden ödeme yapması hükme bağlanır).

Kapalı Sulama Sistemleri, Burdur-Antalya Limanı ve Gazipaşa-Kepez 10-12 duraklı Hızlı Raylı sistem ile Alanya-Döşemealtı 2x3 şeritli Transit Karayolu işletmeye geçtikten sonra DSI, DDY ve KGM Genel Müdürlüğü, hazineye 12 yıl boyunca kredi geri ödemesini sağlar. Bu süreçte D400 karayolu 2x3 şeritli hale getirilir ve Antalya Havaalanı-Belek-Manavgat Kızılağaç 2x2 şeritli turizm yolu Turizm Bakanlığı, KGM ve B. Şehir Belediyesi işbirliğiyle hızla tamamlanır.

D) ÖRNEK VİZYON HAZIRLANMASI

HEDEF: TARIM, TİCARET-SANAYİDE ÜRETİM VE İHRACATI, TURİZMDE GELİRİ YÜKSELTMEK

1.İlimizin sahil, kırsal ve yayla bölgelerinde “Su Koruma Master Planı” hazırlanması,

2.İl otoritesi başkanlığında “Antalya Suları Çalışma Konseyi” kurulması

3.Tüm ilçelerimizde küçük yerleşim bulunan dağlık noktalarda, yamaçlarda, vadilerde tarıma uygun ve yakınında sulama suyu imkanı olan 5 ha. 'dan büyük kamu veya özel tapulu arazilerin nitelikli üretime kazandırılması Yol, Su, Elektrik (fotovoltaik) desteklerin sağlanması,

4.Nadas dışında kalan 304.574 ha. tarım arazisinde ha. başına üretim (klasik, tropikal meyve, sebze, tarla ve süs bitkileri) ve verimlilik artırma projeleri hazırlanması.

5.“Batı Akdeniz Tarımsal İhracat Destek Ajansı” nın kurulması. Çalışma alanı şöyle özetlenebilir; “İhraç edilmekte olan tarım ürünlerinde yurt dışı pazarlarda rekabet edilen diğer ülkelerin üretim ve ürün stratejilerinin takip edilmesi, yeni pazarların araştırılması, hedef pazarlarda meydana gelen yeni ürün, ambalaj, teslim şekilleri vb. konularında üreticilerin bilgilendirilmesi”. Antalya-Isparta-Burdur illeri Tarım ürünleri ihracatında hedef pazarların

incelenmesi, İhracat pazarlarında mevsimlik **Ürün, Fiyat, Fırsat, Tehdit koşulları takip edilmesi**. Ajans, Batı Akdeniz İhracatçılar Birliği (BAİB) bünyesinde faaliyete geçirilebilir. İhracat Destek Ajansının ilgili Bakanlık ve Araştırma birimlerince desteklenme usulleri yönetmelikle belirlenir.

6. **EXPO-2016 alanının**, "Dijital Tarım" uygulama ve eğitim alanı olarak faaliyet göstermek üzere BATEM'e tahsis edilmesi. (Yeni tarımsal üretim örnekleri ile çekici bir turizm noktası olacaktır).

7. **Antalya limanında Tarım ürünleri konteyner taşıma hatlarının** açılması. Tarım ürünlerinde yurt dışı konteyner taşımacılığı olmadığından üretici; elma, armut, portakal, limon vb. ürünlerde kartel oluşturabilen bazı yurt içi tüccarın maliyet altı fiyatına mecbur kalmaktadır.

8. **Kuru Liman (Lojistik merkez)** Antalya/Bucak ana ulaşım aksları üzerinde kurulması ve Antalya limanı ile Zonguldak Filyos limanı arasında intermodal taşımacılık başlatılması.

9. **İl otoritesi başkanlığında "Antalya Ulaştırma ve Lojistik Çalışma Konseyi"** kurulması

10. **İl ihracatının yaklaşık % 20' sini yapan Serbest Bölge A.Ş. için Döşemealtı veya Manavgat ilçelerinde 100-150 Ha. yeni arazi temin edilmesi. Yatırım ASBAŞ.**

11. **Antalya limanı altyapısına ek yeni kruvazör rıhtımı ve modern yolcu salonu inşa edilmesi. Yatırım konusunda liman işletici firma ile görüşme yapılması.**

12. Düşük turizm sezonunda gerçekleşen Uluslararası Fuar, Kongre, Festival, Moda Sergi vb. organizasyonların daha güçlenmesi için deneyimli organizatörler ile çalışmalar yapılması. Bu kapsamda kentimize yeni, büyük uluslararası sektörel fuar organizasyonları (Örnek, Growtech) kazandırılması için çalışmalar yapılması (25 yıldır İzmir Belediyesi ve Dubai yönetiminin yaptığı gibi).

DEĞERLENDİRME VE SONUÇ

Antalya ve Gazipaşa Havalimanlarında yapılmakta olan iyileştirmeler ile Antalya 2030'lu yıllarda 30 milyon/yıl turist ağırlayabilecektir. Antalya 2030 Ulaşım ve Ekonomi Vizyonu, 30 Milyon Turist Geldiğinde Şehir Hayatını Olumsuz Etkilemeyecek Üretim, Ulaşım ve Çevre Şartları üzerinde çalışılmasını önermektedir.

Kamuda yönetişimi önceleyen Vancouver 1976 ve İstanbul 1997 Habitat mutabakatlarına göre toplum kalkınmasında, kamusal ve özel tüm aktörler sorumluluk taşımaktadır. Şehirlerin, bölgelerin vizyon çalışmaları çeşitli güçlükler içerebilir. Ancak asıl zorluk vizyon hedeflerinin gerçekleşmesinin sağlanmasında yaşanmaktadır. Yerel kurumsal takip olmadığı takdirde yetkililerin ilgisi dağılmakta, kent ve bölge vizyonları sahihsiz olma durumu ile karşılaşmaktadır.

Toplum refahının artırılması ile gelirin dengeli dağılmasını tasarlamak ve düzenlemek kamu yönetiminin temel hedefleri arasındadır. Yasal değişikle İl Özel İdarelerinin yerel kalkınmayı, sektörel yatırım ve destekleri düzenleyen yetkileri Büyükşehir Belediyelerine geçmiştir. Sürdürülebilir turizm açısından "Destinasyon Yönetimi" nin ve bu nedenle yerel yönetimlerin önemi artmıştır. Çalışmada sağlanan veriler, yatırım verimliliği, bölge gelirlerinin yükseltilmesi ve sektörler arasında var olan gelir farklarının azaltılması açılarından incelendiğinde; **turizm sektöründe olduğu gibi tarım sektörü problemlerinin de kamu yönetimi tarafından tamamen kucaklanmasını gerekli kılmaktadır.**

İlin "Tedarik ve Pazarlama Ekosisteminde" eksik olan altyapılar yatırım programına alındıktan itibaren bölgemizin dokusuna uygun nitelikli yerli-yabancı büyük firmalar bölgemizi yatırım hedeflerine alacaktır.

“Antalya 2030 Ulaşım ve Ekonomi Vizyonu” Yerel yönetimler ile Bakanlıkların yakın işbirliğini gerektirmektedir. Örnek vermek gerekirse, çok ihtiyaç olduğu halde Bakanlık-Belediye işbirliğiyle yapılması gereken “Antalya Havaalanı-Kundu-Belek-Kızılağaç 98 Km. 2x2 şeritli turizm yolu” 10 yıldır yapılmamıştır. 31 Mart 2024 yerel seçim sürecinde, bütçesi Turizm Bakanlığından karşılanarak Büyükşehir Belediyesi tarafından tamamlanacağı açıklanmıştır. Bu karayolu, Aksu-Serik D400 karayolunda var olan araç yoğunluğunun % 10-12’ini alacaktır.

2023 yılında Türkiye’nin 1.15 Trilyon \$. GSYİH içinde 6. Sırada olan Antalya’nın katkısı 63.4 Milyar \$. (% 3.4) seviyesinde olup ülkemizin GSYİH içinde % 4 seviyesine yükseltmek hedefine ulaşmak mümkündür. **Sistem eksikleri giderildiğinde Antalya Ekonomisinde 2030 ‘lu yıllarda 40 Milyar \$ ihracata ulaşmak imkansız değildir. Hedefin Endüstrilere Dağılımı; 30 milyon turist 25 milyar \$ (%60) turizm geliri, 15 milyar \$ (%40) turizm dışı ihracat. 5 Milyar \$ Tarım ürünleri, (%13), 10 Milyar \$ (%27), Ticaret ve İmalat Sanayi ihracatı.**

İlçeler bazında konut imarı, toplam nüfus, göç ve turistik yatak sayısı sınırları, üzerinde çalışılması zorunlu olan diğer önemli konulardır. Bu haliyle bırakıldığı takdirde 2030 lu yıllarda il ekonomi dengesi % 80-85 turizm gelirlerinden oluşacak, çevre ve sosyal hayat dengesi giderek bozulacaktır. Potansiyel olduğu halde turizm dışı ihracatta 10 milyar \$/yıl kaybedilecek ve turizmde bir kriz halinde il ekonomisinde yıkıcı etkisi daha fazla hissedilecektir. Ağustos 2024 Antalya.

ÖZGEÇMİŞ Sadık Badak

İlk ve Orta Eğitimini Antalya’da, Lisans Eğitimini Ankara İktisadi ve Ticari İlimler Akademisinde 1977 yılında tamamladı. 2014 Yılında “Çok Ortaklı Şirketlerde Kurumsallaşma Sorunları” tezi ile A. Yesevi Üniversitesinde “Yönetim ve Organizasyon” alanında Yüksek Lisans ve 2018 yılında “Türkiye’de Milli Fuarcılığın Durum Tespiti ve Bir Model Önerisi” tezi ile Mehmet Akif Ün. Sosyal Bilimler Enstitüsünde “İşletme ana bilim dalında” Doktora derecesi aldı.

1980 yılından buyana kendi firmalarında mesleki, yatırım ve işletme yönetimi çalışmaları ile STK’larda (ANSİAD Kurucu Bşk. Kent Konseyi Eko. Gr. Bşk. ANFAŞ Kurucu Bşk. TOBB Fuarcılık Sektör Bşk.) sosyal faaliyetler gerçekleştirdi, eğitim ve inceleme amacıyla yurtdışında çeşitli ülkelerde bulundu.

2007-2015 yılları arasında 23-24. Dönem Ak Parti Antalya Milletvekili ve 2017-2021 yılları arasında Özbekistan’da Turizm Endüstrisi Yönetim Sistemi ve Turizm Bakanlığı kuruluşunda danışmanlık yaptı.

Ankara Yıldırım Beyazıt Ün. Üç dönem “Ulaştırma Ekonomisi ve Lojistik” dersleri vermiş olup, halen “Yönetim Süreçlerinde Tasarım ve Tasarım Yönetimi” alanında Doktora sonrası araştırmaları yapmaktadır.

2020 yılında Nobel yayınlarından Prof. Dr. Özdaşlı ile hazırladığı “Uluslararası Fuarlar ve Türkiye”, 2022 yılında Gazi yayınlarından “Bilimsel Açıdan Yönetim-Strateji-Organizasyon Konuları” editöryal kitapta “Dijital Çağda Merkezi Yönetim Sistemi’nden Serbest Ekonomiye Geçen Toplumlarda Sorunlar ve Bir Model Yaklaşımı” konulu bölüm ile, 2023 yılında Nobel yayınlarından “Ulaştırma Ekonomisi, Lojistik ve Türkiye” kitapları yayınlandı. Yönetim ve bölgesel kalkınma alanında yayınlanmış bilimsel makaleleri bulunmaktadır.