

İSTANBUL'DAN SANAYİNİN TAŞINMASINA (Desantralizasyon) GMKA Yaklaşımı



Balıkesir 2012

İÇİNDEKİLER

1.GÜNEY MARMARA BÖLGESİ	2
2.BÖLGE MEKÂNSAL GELİŞME ŞEMASI	5
3.BÖLGEDEKİ ORGANİZE SANAYİ BÖLGELERİNİN DURUMU	11
4.SONUÇ ve DEĞERLENDİRME	12

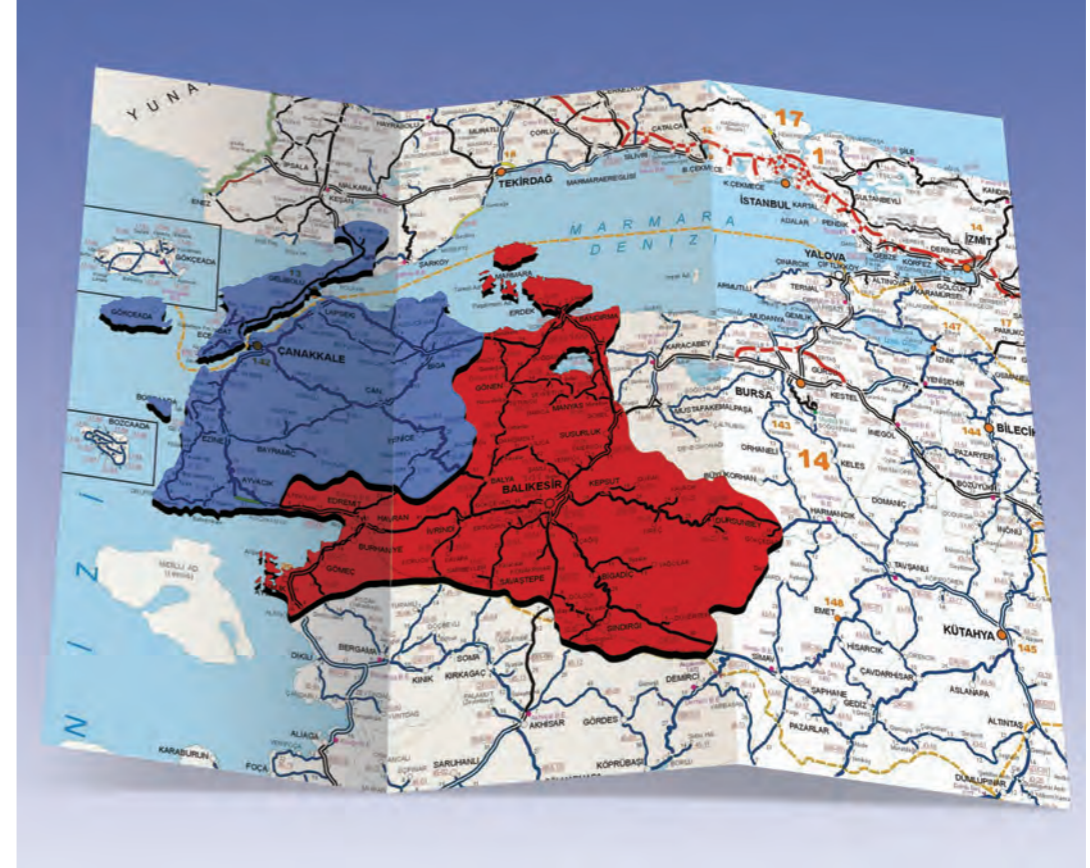
HARİTALAR

Harita 1 Güney Marmara Bölgesi Ulaşım Bağlantıları	6
Harita 2 Güney Marmara Bölgesi Mekânsal Gelişme Şeması	9

TABLolar

Tablo 1: Güney Marmara Bölgesindeki OSB'ler	11
---	----

1. GÜNEY MARMARA BÖLGESİ



İstatistiki Bölge Birimleri Sınıflandırmasına göre TR22 Düzey 2 Bölgesi olarak isimlendirilen Güney Marmara Bölgesi, Balıkesir (TR221) ve Çanakkale (TR222) illerinden oluşmaktadır. Yüzölçümü 24.232 kilometrekare olan Bölgede 31 ilçe, 87 belediye ve 1457 köy bulunmaktadır. 2011 yılı verilerine göre Bölgenin toplam nüfusu 1.640.759'dur.

Nüfus yapısı ve dağılımı bakımından değerlendirildiğinde bölgede kilometrekare başına düşen insan sayısı 68 kişi olmakla birlikte bu oran 94 kişi olan Türkiye nüfus yoğunluğu ortalamasının altında kalmaktadır. Bu durum Türkiye toplam nüfusunun yüzde 2,2'sini oluşturan Bölgenin yoğun göç baskısına maruz kalmamasının sonuçlarından biri olarak değerlendirilebilir. 2011 yılı verilerine göre Bölge binde -1,19 nüfus artış hızıyla binde 13,5 olan Türkiye nüfus artış hızı ortalamasının altında kalmaktadır. Bu artış hızıyla Bölge, 26 Düzey 2 Bölgesi arasında nüfus artış hızı sıralamasında 21. sırada yer almaktadır.

Bölgenin az göç alması sanayileşme oranının yetersizliğine işaret etmektedir. Nitekim bölgede göç alan yerler, sanayinin görece gelişmiş olduğu merkezlerdir. Sanayileşme oranının düşük olmasının bir sonucu olarak, Bölgede yüzde 58 olan şehirleşme oranı, yüzde 76 olan Türkiye ortalamasının altında kalmaktadır. Sanayileşme ve şehirleşmenin yetersiz olması, bölgesel gelişim açısından olumsuz bir tablo olarak düşünülmektedir. Diğer taraftan, doğal nüfus artışının yüksek olmaması ve göçün olumsuz etkilerinin bulunmaması dengeli ve sürdürülebilir kalkınma için avantajlı bir durumdur.



TUIK 2011 on beş yaş ve üzeri nüfus verilerine göre Bölgede yüzde 5,3 olan işsizlik oranı, yüzde 9,8 olan Türkiye ortalamasının altındadır. Bölgede en yüksek istihdam oranına sahip ve ayrıca öncelikli sektör olan tarımda 2004 yılından beri istihdamda azalma gözlemlenmektedir. Bu azalma, sanayi ve hizmet sektöründeki artış ile karşılanmıştır. Katma değeri yüksek organik tarım uygulamalarına yönlendirilen tarım sektörünün bu alandaki nitelikli eleman eksikliğinin giderilmesiyle istihdama katkı sunması beklenmektedir. Diğer öncelikli sektör olan turizmde ise bölgede nitelikli eleman yetiştiren eğitim programları mevcuttur. Tarım sektörüne yönelik verilecek eğitimler ile bireysel kapasite ve becerilerin geliştirilmesi, ihtiyaç duyulan kalifiye elemanların yetiştirilmesi ve istihdam oranının artırılması düşünülmektedir.

Kalkınma Bakanlığı (Devlet Planlama Teşkilatı)'nın yayımlanmış olduğu İller Arası Gelişmişlik Sıralamasına göre Balıkesir ve Çanakkale illeri sırasıyla 15. ve 24. sırada yer almaktadır. TR22 Düzey 2 Bölgesi ise İstatistik Bölge Birimleri Sınıflandırmasına göre sosyo-ekonomik gelişmişlik sıralamasında 26 bölge içinde 10. sırada bulunmaktadır.

Standardizasyon eksikliği, markalaşma, ambalajlama, paketleme, ulaşım, uluslararası pazarlara erişim gibi konulardaki mevcut sıkıntılar ihracatı, ticaret hacmini ve rekabet edebilirliği olumsuz etkilemektedir. Ayrıca, uluslararası pazarları tanıma, ürün tanıtımı ve pazarlaması konularında bilgilendirme çalışmaları dış ticaret kapasitesini artıracaktır.



Bölgede büyük ölçekli işletmeler bulunmasına rağmen bu işletmeler ile KOBİ'ler arasındaki iletişim zayıftır. Bölge illerinde girişimcilik kültürünün gelişmemiş olması ve ilk kez girişimde bulunmanın zorluğu KOBİ'lerin diğer sorunları arasındadır. Finans kaynakları ve destekler hakkında bilgilendirme çalışmalarına ağırlık verilmesi ve KOBİ'lerde farkındalık oluşturulması için teknik desteğin sağlanması gerekmektedir.

Bölge sanayisinde büyük işletmeler bazında ihracat miktarı yüksek olmasına rağmen bölgenin toplam ihracat miktarı düşüktür. Şirket merkezlerinin İstanbul'da olması da ticaret hacminin belirlenmesinde istatistiki yanılgılara neden olmaktadır. Ancak Bölgedeki illerin dış ticaret gelirlerinde yıldan yıla bir artış söz konusudur.

Yapılan yatırımlar açısından bakıldığında doğrudan yabancı sermaye yatırımları oldukça düşüktür. Ar-Ge ve yenilikçilik odaklı faaliyet gösteren yabancı yatırımcıların bölgeye çekilmesine yönelik uluslararası tanıtım faaliyetlerinin yapılması gerekmektedir. Yabancı sermayenin bölgeye çekilmesiyle yereldeki işletmeler ile etkileşime geçen yabancı yatırımcılar sağlamış oldukları finansmanın yanı sıra bölgedeki işletmelerin rekabet gücünü olumlu yönde etkileyecektir.

Diğer taraftan, desantralizasyonla beraber yabancı sermayenin Bölgede yatırım yapması durumunda çevresel değerlerden kaynaklı sorunlar karşımıza çıkabilecektir. Bu sebeple bölgeye yatırım yapacak yabancı sermaye konusunda seçici davranılmalıdır. Bölgeyi kirlenmiş sanayi sığınağı olarak gören yabancı sermayeye karşı bölgenin çevreye duyarlı kalkınma vizyonu kapsamında gerekli olan doğa dostu yüksek teknoloji sistemleri dikkate alanlara daha uygun koşullar çerçevesinde imkânlar oluşturulmalıdır.



Rekabet edebilirliğin artırılması bakımından önemli bir husus da ulaşım ve lojistik yapısının güçlendirilmesidir. TR22 Düzey 2 Bölgesi, gerek bölge içi gerekse bölgelerarası ulaşım bağlantısı açısından zayıftır. Önümüzdeki plan dönemlerinde Gebze-Orhangazi-Izmir ve Kınalı-Tekirdağ-Çanakkale-Balıkesir Otoyolu projelerinin tamamlanması bu zayıflığı tersine çevirecektir.



2. BÖLGE MEKÂNSAL GELİŞME ŞEMASI

Bölge, Türkiye'nin batısında, Marmara Bölgesinde konumlanmış olup, batısında Ege, kuzeyinde ise Marmara Deniziyle çevrelenmiştir. Bölgenin Balıkesir ilini kapsayan doğu kesimi, İstanbul ile İzmir arasında kalmakta, bu kesim aynı zamanda Bursa iliyle komşu bulunmaktadır. Bölgenin batısında yer alan Çanakkale ili, Çanakkale Boğazı ile Gelibolu Yarımadasını da kapsamaktadır.

recektir. Nitekim otoyol gibi büyük ölçekli kamu yatırımları, bölgenin gelişme dinamiklerini önemli ölçüde etkileme gücüne sahiptir. Bölgenin İstanbul-İzmir arası karayolu ve Ankara-İzmir arası demiryolu üzerinde bir transit merkezi olması ise avantajlı bir durumdur. Hava ve deniz limanlarının altyapı eksikliklerinin giderilmesine yönelik yapılacak araştırmalar ve çalışmalar, ulaşım ve lojistik bağlamında bölgesel kalkınmanın ivmesini artırması beklenmektedir. Maden kaynakları bakımından bölge oldukça zengindir. Bölgede önümüzdeki yıllarda madencilik önüne çıkan bir sektör olacağı düşünülmektedir. Bölgede bor ve kaolin bakımından çok zengin kaynaklar yer almaktadır. Özellikle endüstriyel kullanım alanları yaygın olan maden rezervlerinin çevreye duyarlı sürdürülebilir kalkınma dahilinde değere dönüştürülebilmesi bölgenin vizyonu açısından önemlidir.

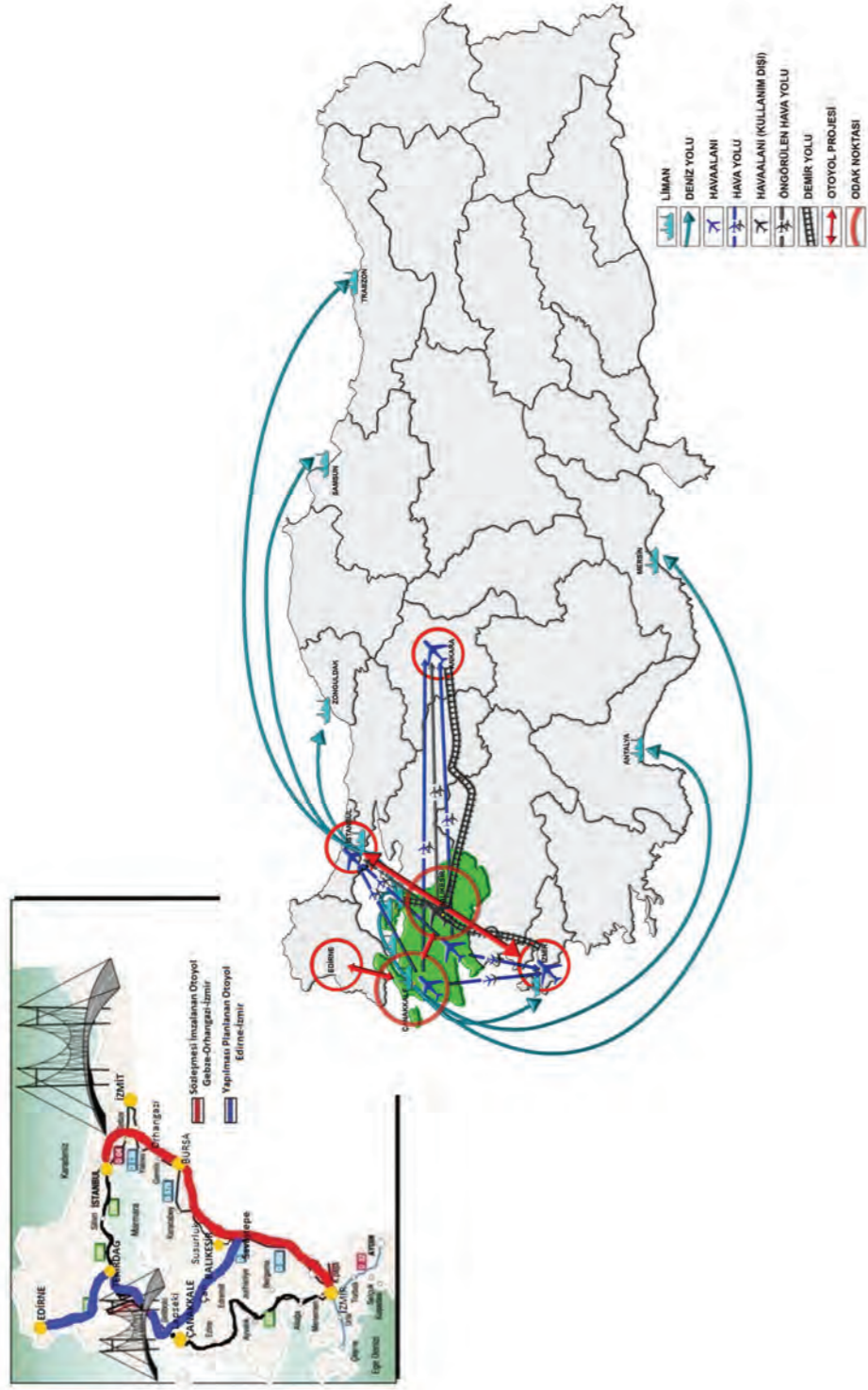


Bölge rüzgâr, jeotermal, biyokütle gibi yenilenebilir enerji kaynakları açısından avantajlı bir konumdadır. Daha önce de belirtildiği üzere Bölgenin ekonomik değeri artırılırken ekolojik değerinin azaltılmaması hedeflenmektedir. Çevreye verilen tahribatın minimuma indirilmesi bakımından enerji verimliliğine yönelik çalışmaların desteklenmesi gerekmektedir.



Bölgeye erişim büyük oranda karayolu ile sağlanmaktadır. Ayrıca İstanbul'dan Bandırma'ya deniz otobüsleri ile de ulaşım mümkündür. Bandırma ilçesi, aynı zamanda limanlarından yapılan yük taşımacılığıyla önüne çıkmakta olup önemli limanları aracılığıyla İstanbul ve kuzey Marmara'daki limanlar başta olmak üzere etkileşim halindedir. Balıkesir ili Ankara'yı İzmir'e bağlayan demiryolu güzergâhı üzerinde olup Bandırma'nın bu güzergaha bağlantısı bulunmaktadır. Çanakkale ilinde ise demiryolu hattı bulunmamaktadır. Çanakkale ve Balıkesir'e Ankara ve İstanbul'dan havayolu ile erişmek mümkündür. Bölge için en fazla önem arz eden ve bölgeyi mekânsal olarak önemli ölçüde etkilemesi beklenen iki proje ise 2015 yılı sonunda tamamlanması planlanan Gebze-Orhangazi-Bursa-Balıkesir-İzmir Otoyolu ve ileri dönemlerde tamamlanması öngörülen Çanakkale Boğazı geçişi Tekirdağ-Çanakkale-Balıkesir-İzmir Otoyolu projeleridir (Harita.1). Ayrıca, 2013 yılına kadar tamamlanması planlanan Balıkesir Gökköy Lojistik Köy Projesiyle, TCDD'nin yük taşıma kapasitesi geliştirilmekte, karayolu ve demiryolu ulaşım modlarını etkili bir şekilde eklemlenmesine imkan sağlayarak, lojistik hizmetlerin bir merkezde verilmesi öngörülmektedir.

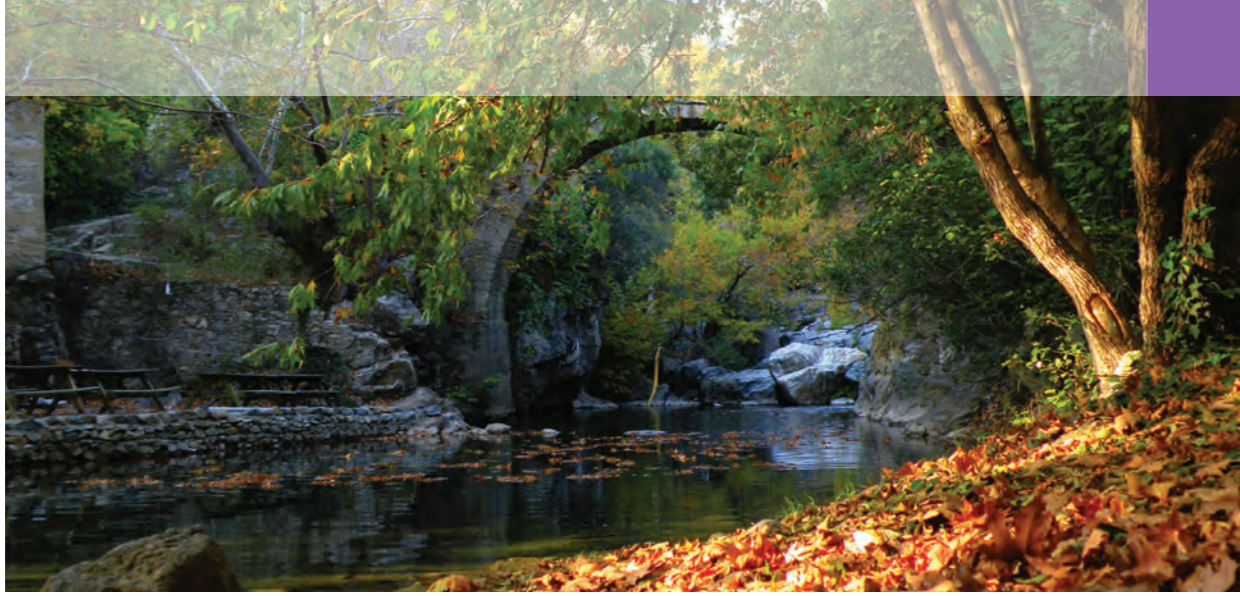
Harita 1: Güney Marmara Bölgesi Ulaşım Bağlantıları



Bölge, İstanbul, İzmir ve Bursa metropollerine yakın ve erişilebilir bir konumda olup bölge içi yerleşme yapısı çoklu orta büyüklükte kent merkezi şeklindedir. Bölgenin en önemli kentleri, Balıkesir, Çanakkale, Bandırma ve Edremit'tir. Bandırma, TCDD ve BAGFAŞ limanları ile demiryolu bağlantısının sağladığı avantaj ve büyük ölçekli sanayi tesisleriyle bölgenin sanayi merkezi, Edremit ise yakın çevresindeki yerleşmelerle birlikte turizm merkezi durumundadır. Bandırma Bölgenin sanayi merkezi konumundayken Edremit ise turizmde öne çıkan kent olarak görülmektedir. Sanayide diğer ilçelere oranla daha çok gelişme gösteren Balıkesir (merkez) ve ilçeleri Susurluk, Bandırma ile birlikte Çanakkale'nin ilçeleri Biga ve Çan Bölgenin özellikle kuzeyinde uzanan sanayi aksını oluşturmaktadır. Edremit Körfezi'nde yer alan Ayvalık, Burhaniye, Gömeç ve Ayvacık ise ağırlıklı olarak daha gelişmiş bir ilçe olan Edremit ile etkileşim içindedir.



Halihazırda öne çıkan sektörler olan tarım ve turizmin plan döneminde önemlerini koruyacağı tahmin edilmektedir. Ekonomisinde tarımın önemli yer tuttuğu bölgede, arazi varlığının yaklaşık üçte birini tarım toprakları oluşturmaktadır. Verimli tarım topraklarının niteliklerinin korunması, tarım dışı kullanımların olumsuz çevresel etkilerinin kontrol altında tutulması önem taşımaktadır. Bu bakımdan 1. derecede tarım toprağı olan bölgenin iç kesimleri desantralizasyon için uygun bir alan olarak görülmemektedir.



Bölgede sanayi mevcut durumda çok güçlü bir yapı göstermemekle birlikte, bazı kentlerde gelişmiş durumdadır. Sanayide en gelişmiş ilçeler Balıkesir (merkez) Bandırma, Biga, Çan ve Susurluk'tur. Bölgede Balıkesir merkezde iki, Bandırma, Çanakkale ve Biga'da birer adet olmak üzere faaliyette olan beş adet; bunun yanı sıra Bölgede henüz faaliyete geçmemiş olan Gönen Deri ile Burhaniye Zeytincilik Organize Sanayi Bölgesi mevcuttur (Bakınız Tablo1). Ayrıca, Çan ilçesi seramik sanayiinde, Edremit, Ayvalık ve Burhaniye ise zeytin ve zeytinyağı üretiminde ön plana çıkmaktadır. Maden yatakları bölge geneline yayılmış durumdadır. Ancak madencilik en fazla yapıldığı ilçeler Bigadiç, Dursunbey ve Sındırgı'dır.

Bölgenin zengin doğal ve kültürel varlıkları, turizmin de bölgenin farklı yörelerinde gelişmesine imkan sağlamıştır. Halihazırda ağırlıklı kıyı turizmine bağlı olarak Ayvalık, Edremit, Burhaniye, Gömeç, Kapıdağ Yarımadası, Gökçeada ve Bozcada ön plana çıkmaktadır. Ayrıca Kaz Dağları, Alaçam Dağları ve Manyas Kuş Cenneti gibi doğa turizmi alanları ile Gelibolu Yarımadası ve Troya yüksek tarihi değerleriyle bölge için önem taşımaktadır. Bu bölgeler desantralizasyon için uygunsuz alanlar olmakla beraber bu alanların çoğunun sit alanı olması ve koruma amaçlı imar planlarının bulunması sanayinin buraya taşınmasını engelleyecektir.

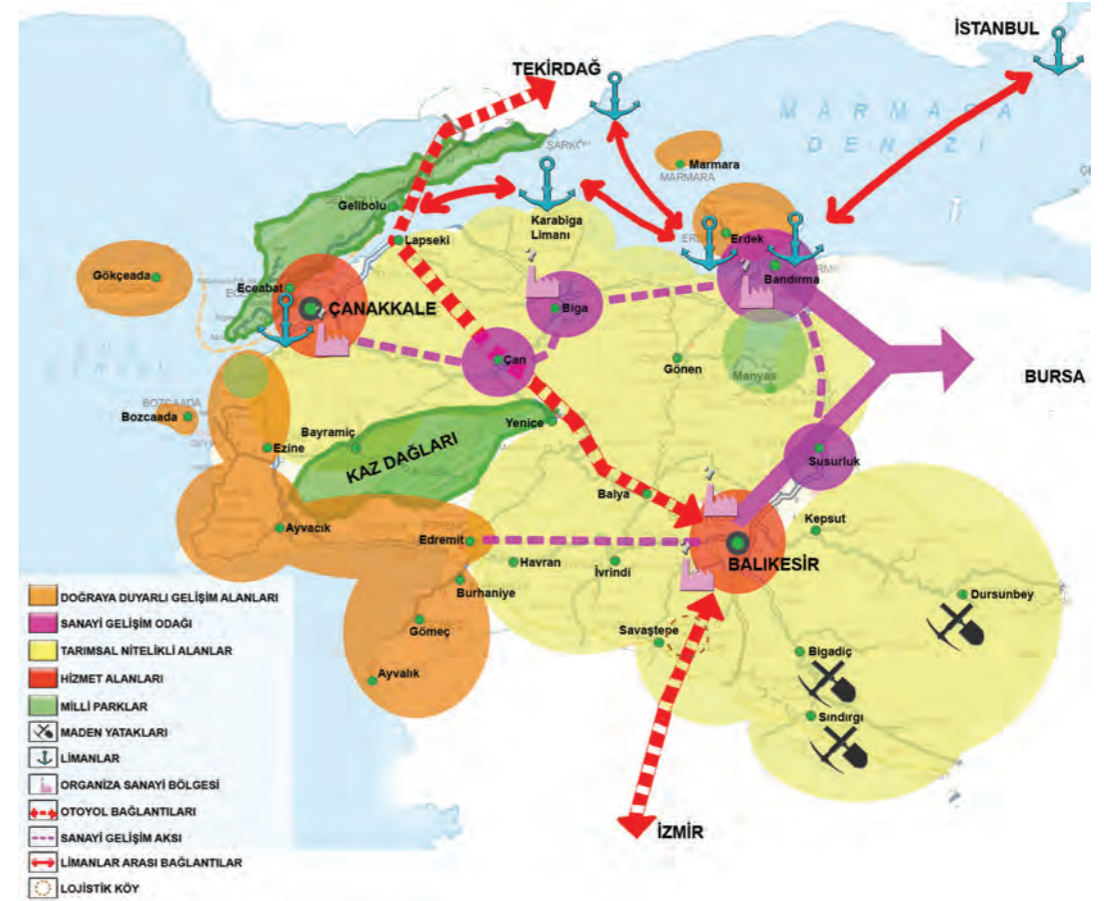


Bölgenin İstanbul, Bursa ve İzmir gibi büyük sanayi merkezleri arasında bulunması yeni fırsatlar oluşturmaktadır. Büyük sanayi merkezleri; hızlı nüfus artışı ve çarpık kentleşme gibi nedenlerle yoğun bir baskıya maruz kalmaktadır. TR22 Düzey 2 Bölgesi, coğrafi konumu, merkezlere yakınlığı ve sahip olduğu gelişme potansiyelleri bakımından aşırı büyüyen bu merkezlere alternatif oluşturmaktadır. Diğer taraftan Bölgenin metropollerden kaçmak isteyen ağır sanayinin yer arama baskısı altında olması doğal, tarihi, kültürel mirası için bir tehdittir. Bu tehdidin ekolojik kalkınma, istihdam ve refah anlamında dengelenmesi gerekmektedir.





Sanayinin halihazırda Bandırma - Biga - Çan - Çanakkale aksı ile daha zayıf düzeyde Susurluk-Balıkesir-Edremit akslarında geliştiği, ancak bu gelişmenin asıl olarak Bandırma-Susurluk-Balıkesir Bursa yönünde kuvvetli olduğu izlenmektedir. Bursa üzerinden Gebze-İstanbul yönlü otoyol projesi ile Gökköy Lojistik Köyü projelerinin tamamlanmasıyla, izleyen plan dönemlerinde Bandırma - Susurluk - Balıkesir yayında gelişme eğilimini artıracakları öngörülmektedir. Çanakkale üzerinden Trakya bağlantısını gerçekleştirilmesi planlanan otoyol projesinin ise, yine uzun vadede Balıkesir'deki gelişmeyi daha da güçlendirmesi, Çanakkale'de ise gelişmeyi tetiklemesi beklenmektedir. Bu çerçevede, Biga ve Çan ile turizm gelişmesi de önerilen Çanakkale kenti ve Edremit Körfezinde sanayiye bağlı gelişmenin daha düşük düzeyde gerçekleşmesi öngörülmektedir (Harita 2). Sanayi gelişme akslarında, sanayi tesislerinin dağınık, gelişigüzel, bir şekilde etkin ve sürdürülebilir olmayan bir yapıda yer seçmeleri yerine, gelişmenin altyapı sorunları bulunmayan alanlara yönlendirilmesi, bu kapsamda yatırımların doluluk oranları halen düşük olan OSB'lere yönlendirilmesi politikası güdülmektedir.



Harita 2: Güney Marmara Bölgesi Mekânsal Gelişme Şeması

Bölgede önemli doğal ve kültürel koruma alanları bulunmaktadır. Bunların başlıcaları Kaz Dağları Milli Parkı, Gelibolu Yarımadası Truva Tarihi Milli Parkı ve Manyas Kuş Cenneti Milli Parkı'dır. Bunun yanında 1990'lı yıllardan başlayarak Balıkesir ve Çanakkale illerinde il düzeyinde veya bazı yörelerde çevre düzeni planı gibi planlama çalışmalarına, tarım arazileri de dahil olmak üzere, doğal ve kültürel kaynakların sürdürülebilir kullanımı sağlanmaya çalışılmıştır. Aynı şekilde ekonomik ve sosyal gelişmelerin çevresel etkileri göz önünde bulundurularak, doğal kaynakların niteliğinin korunmasına özen gösterilmektedir.

Desantralizasyonla insan kaynaklarını verimsizleştiren, yatırımları duplike eden, hammadde ve pazardan uzaklaşan, rekabet gücünü kaybeden, kente uyumlu ve çevreci olmayan bir politika, plan gerçekçi olamaz. Önemli olan kente, dolayısıyla çevreye uyumlu ve verimli bir sanayi ve onun gereklerini sağlayacak olan kentsel altyapıdır.

Bu açıdan bakıldığında doğaya duyarlı gelişim alanları olan Edremit Körfezi ve Kapıdağ Yarımadası desantralizasyon için uygun değildir. Aynı şekilde verimli tarım toprakları ve sit alanları olan iç bölgelerin de hem nitelikleri hem de ulaşım modlarına uzaklığı bakımından İstanbul'la ilişkisi zayıftır. Balıkesir (merkez), Susurluk, Bandırma ve Biga ilçeleri ise gerek ulaşım kolaylığı gerekse hâlihazırda var olan sanayileşmeden dolayı desantralizasyon için uygun görülmektedir.



3. BÖLGEDEKİ ORGANİZE SANAYİ BÖLGELERİNİN DURUMU

Bölgemizdeki OSB'lerin mevcut durumu 2010 yılının son aylarında hazırlanmış olan Bölge Planında tespit edilmiştir. Her iki ildeki OSB'lerde tahsis edilmiş olmasına rağmen faal olarak çalışan firma oranı oldukça düşüktür. Yapılan çeşitli görüşmelerden OSB'lerin hâlihazırda bu durumlarında ciddi anlamda bir değişikliğin olmadığı anlaşılmaktadır. Buna göre Balıkesir'de 5, Çanakkale'de 2 olmak üzere Güney Marmara Bölgesi'ndeki OSB bilgileri aşağıdaki tabloda verilmektedir.

Bölgemizde 01.05.2012 tarihi itibarıyla boş olan toplam parsel sayısı **107** adettir.

Tablo 1: Güney Marmara Bölgesindeki OSB'ler

İL	OSB Adı	SEKTÖR	BOŞ		DOLU (Tahsis edilen)				TOPLAM PARSEL
			Parsel Sayısı	Oran	Projelendiril	İnşaat	Faal	Aktif	
Balıkesir	Balıkesir I	Orman ürünleri, gıda, mermer, ambalaj, metal ve elektrik makineleri	31	20%	18	27	9	68	153
	Balıkesir II	Demir-çelik, tekstil ve otomotiv yan sanayi	13	20%	0	5	29	19	66
	Bandırma OSB	Plastik, gıda, enerji, yem, makine ve yağ	2	4%	0	0	0	49	51
	Gönen	Deri	0	0%	0	0	55	0	55
	Burhaniye	Zeytinyağı	40	100%	0	0	0	0	40
Çanakkale	Merkez	Gıda, plastik ve orman	13	14%	6	8	41	24	92
	Biga*	Demir-çelik, gıda ve süt ürünleri	8	16%	10	7	13	13	51

*650.000.m2 tevsi alanı için çalışmaları başlatmış bulunmakta olup 50.000 ve 150.000 m2'lik parseller üretilmesi planlanmaktadır.

4. SONUÇ ve DEĞERLENDİRME



Merkezlerin sürekli olarak büyümesi ve bölge içi ve bölgeler arasında gittikçe büyüyen nüfus ve sosyo-ekonomik gelişmişlik farklarına neden olması, aşırı büyüyen merkezlerin doğal ve ekonomik kaynaklara dayalı olan sürdürülebilir kalkınmasını tehlikeye sokmaktadır. Bu tehlikelere sahne olan İstanbul Metropolünün mevcut durumuna çözüm stratejisi oluşturmak adına yapılan tartışmalardan biri de İstanbul sanayisinin yer değiştirmesi üzerinedir.

Aşırı büyüyen merkezlerin çevresindeki alanlara yayılması suretiyle merkezdeki yoğunluğu hafifletilip kaynakların devamlılığının sağlanması konusunda Bölge Planı'nda yer veren bir Ajans olarak gündemdeki bu konuyu Bölgemiz açısından değerlendirecek olursak;

- "Beşeri ve sosyal sermayesini geliştirmiş, girişimcilik ruhunu canlandırarak tarım ve turizm sektörlerinde küresel rekabet seviyesine ulaşmış, sanayisi katma değeri yüksek sektörler lehine gelişmiş; Kaz Dağları, Truva, Gelibolu, Manyas Kuş Cenneti gibi kültürel ve doğal zenginlikleriyle çevreye duyarlı kalkınmış, YAŞANACAK BÖLGE" vizyonuna sahip olan TR22 Düzey 2 Bölgesi (Balıkesir, Çanakkale) coğrafi konumu, büyük sanayi merkezlerine yakınlığı ve sahip olduğu gelişme potansiyelleri bakımından aşırı büyüyen merkezlere alternatif oluşturmaktadır. Ancak doğal, tarihi ve kültürel yönden önemli kaynaklara sahip olan Bölgenin metropollerden uzaklaşmak isteyen ağır sanayinin yer arama baskısı altında olması bir tehdit oluşturmaktadır. Bu tehditin fırsata dönüştürülebilmesi için önemli doğal kaynaklara, verimli topraklara ve turizm potansiyeline sahip olan bölgemizde; mekansal gelişim, istihdam ve sürdürülebilir kalkınma konularında kontrol noktalarının oluşturulması gerekmektedir.



- 2010- 2013 Güney Marmara Bölge Planı'nda Mekansal Gelişim Şeması'nda Bölgenin hangi alanlarının ne tür işlevler için uygun olduğu gösterilmiştir. Bu doğrultuda Güney Marmara Bölgesi'nin kuzeyi sanayi, güneydoğusu madencilik alanları için uygun iken bölge genelinde tarımsal topraklar söz konusu olmaktadır. Bölgenin mekansal gelişmesinin bu yönde devam ettiğini düşünecek olursak İstanbul'dan taşınması gündemde olan sanayi için Bölgemizde Balıkesir Merkez, Bandırma ve Biga uygun mekanlardandır.



- Organize Sanayi Bölgeleri (OSB), sanayinin belirli bir program çerçevesinde bir arada üretim yapmasına olanak sağlanacak şekilde örgütlenme, kentleşme, altyapı, atık tesisleri ve sanayileşme ilişkilerini düzenleyen merkezlerdir. OSB'lerin sağladığı dışsallık ve maliyet avantajları doğrultusunda taşınması düşünülen sanayi için bu merkezlerin öncelikli alanlar olarak dikkate alınması gerekmektedir. Ayrıca Başbakanımıza sunulan ve içerisinde OSB'lere yönelik teşviklerinde olduğu bilinen son teşvik taslağı da dikkate alındığında Ajans olarak ulusal politikalarla uyumlu bir şekilde söz konusu taşınmanın Bölgemizdeki OSB'lere doğru olmasını tercih etmekteyiz.

- İstanbul Sanayisinin Bölgemize taşınması hususunda göz önünde bulundurulması önem arz eden diğer bir unsur ise ulaşım ve lojistik yapısıdır. Bölge İstanbul, Bursa ve İzmir gibi üç büyük sanayi merkezine yakın olmasının sağladığı avantaj ile birlikte Gebze-Orhangazi-İzmir ve Kınalı-Tekirdağ-Çanakkale-Balıkesir Otoyolu projelerinin tamamlanması ulaşım ve lojistik anlamında Bölgeye önemli bir güç katacaktır. Bandırma'daki limanların Bölgenin dış dünya ile bağlantısının kurulmasında önemli bir yere sahip olmasının yanı sıra Bölgenin İstanbul-İzmir arası karayolu ve Ankara-İzmir arası demiryolu ulaşımında transit merkezi olması da sanayinin dinamizmini artıracak bir diğer unsurdur.
- Güney Marmara Bölge Planı'nda belirlenen Rekabet Edebilirliğin Artırılması, Beşeri Sermayenin ve Sosyal Yaşamın Geliştirilmesi ve Çevresel Sürdürülebilirliğin Sağlanması gelişme eksenleri doğrultusunda sanayi merkezlerini Bölgeye çekerek yerel ekonominin gücünü artırmak orta ve uzun vadede Bölgenin dış dünya ile ticari entegrasyonunu sağlayacak önemli hamlelerden birisidir. Bölgenin vizyonunun önemli parçalarından biri de "Çevreye Duyarlı Olarak Sürdürülebilir Kalkınma"dır. Bu yüzden bölgesel rekabet edebilirliğin güçlendirilmesinin yanı sıra doğal ve kültürel varlıkların gelecek nesilleri de dikkate alan bir anlayışla korunması gerekmektedir. İstanbul'daki sanayinin Bölgemize taşınması söz konusu olduğunda bu iki bakış açısının dengelenerek hayata geçirilmesi yerinde olacaktır.