

Araştırma-İnceleme

**TEKİRDAĞ LİMANI'NIN COĞRAFI ÖZELLİKLERİ VE  
TÜRKİYE LİMANLARI ARASINDAKİ YERİ<sup>1</sup>**

**İlker EROĞLU<sup>2</sup>**

**Öz:** Tekirdağ Limanı, Türkiye'nin kuzeybatısında Marmara Bölgesi'nin Ergene ve Çatalca-Kocaeli Bölgeleri sınırları içinde, Marmara Denizi'nin kuzey kıyısında yer almaktadır. Liman, kuzeyde Karadeniz, güneyde Ege ve Akdeniz'deki limanların bağlantı kurabilme olanaklarına sahiptir. Limanın coğrafi konumu deniz ulaşımı ve ticareti açısından yoğun gemi trafiğinin görüldüğü, aynı zamanda stratejik öneme sahip İstanbul ve Çanakkale boğazlarının geçiş güzergâhında bulunmaktadır. Tekirdağ Limanı'nda devlete ve özel sektöre ait olarak inşa edilmiş 32 iskenenin toplam uzunluğu 7 286 m'dir. İskelelerde modern teknik donanım ve teçhizat ile dünya standartlarında hizmet verilmektedir. Tekirdağ Limanı'nda liman sahası toplamı yaklaşık olarak 816.076 m<sup>2</sup> dir. Limanda iskeleler Marmara Ereğlisi, Tekirdağ Merkez (Süleymanpaşa) ve Barbaros kıyıları olmak üzere üç farklı alana dağılmış durumdadır. Tekirdağ Limanı 2014 yılında toplam yük elleçlemede 12.529.022 ton ile Türkiye limanları içinde sekizinci sırada yer almıştır. Toplam yük elleçlemede BOTAŞ, MARTAŞ ve OPET liman tesisleri öne çıkmaktadır. Yörede gelişen sanayi ve ticaret sektörlerinin ihtiyaçları doğrultusunda liman alanında yeni iskeleler inşa edilmiştir. ASYAPORT limanının büyük konteyner gemilerinin yanaşmasına olanak sağlayan iskelesi ile İstanbul ve Bursa limanlarının yükünü hafifleteceği öngörülmektedir. Limanda yük ve Ro-Ro taşımacılığı yapılmaktadır. Elleçlenen ürünler içinde sanayi ürünleri ile kimyasal maddeler ağırlıklı olarak bulunmaktadır. İthalatın, ihracattan fazla olduğu Tekirdağ Limanı, bu özelliği ile ithalat limanı olarak nitelendirilebilir. Bu çalışmada Tekirdağ Limanı'nın bölge ve ülke düzeyinde önemine ve tanıtımına coğrafi prensipler doğrultusunda, katkı sağlanması amaçlanmaktadır.

**Anahtar Sözcükler:** Tekirdağ Limanı, Coğrafi Faktörler, Deniz Ulaşımı, Sanayi, Ticaret, Hinterland.

<sup>1</sup> Bu çalışmanın bir kısmı 16-18 Eylül 2015 tarihlerinde Namık Kemal Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi tarafından düzenlenen 1. Uluslararası Turkuaz Sosyal Bilimler Kongresi'nde sözlü bildiri olarak sunulmuştur.

<sup>2</sup> Yrd. Doç. Dr., Namık Kemal Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Coğrafya Bölümü. [ilkereroglu@hotmail.com](mailto:ilkereroglu@hotmail.com)

## GEOGRAPHICAL FEATURES OF TEKIRDAG PORT AND ITS ROLE AMONG OTHER PORTS IN TURKEY

**Abstract:** The port of Tekirdağ is located in the northwest of Turkey, on the border of Ergene and Çatalca-Kocaeli region of Marmara Region, on the north banks of the Marmara Sea. The port has advantages as being a connection to Black Sea ports in the north and Aegean and Mediterranean ports in the south. The geographical location of the port is on the strategic gateway of Istanbul and Çanakkale straits where heavy ship traffic has been gone through in terms of maritime and trade transport. The total length of 32 wharfs constructed by either state or private sectors is of 7286 metres. Wharfs serve ships and transportation with their modern equipment in high standards worldwide. The total area of the port is of approximately 816.076 metre square. Wharfs have been divided into the three areas of Marmara Ereğlisi, Tekirdağ (Süleymanpaşa) and Barbaros in terms of location. In 2014, Tekirdağ has become the eighth among Turkey's ports in terms of taking the total amount of 12.529.002 tonnes material. BOTAŞ, MARTAŞ and OPET port premises have been distinguished among others in terms of total amount of handling. New wharfs have been constructed in the port area in line with the needs of developing industrial and trade sectors in the city and it is foreseen for the wharf of ASYAPORT enabling the giant container ships to berth to disburden Istanbul and Bursa ports. Container and Ro-Ro transportation have been carried out in the port. There are industrial products, and chemical substances dominantly among handled products. The port of Tekirdağ could be characterized as an import port since much more import has been done than export. This study aims to contribute to the importance and introducing of Tekirdağ Port on regional and national level considering geographical principles.

**Keywords:** Port of Tekirdağ, Geographical Features, Maritime Transport, Industry, Trade, Hinterland.

### Giriş

Denizyolu ulaşımı ve ticaretinin ana unsurlarından biri limanlardır. Limanlar, denizyolu ile gelen yükün demiryolu veya karayolu ulaşım sektörlerine, kıyı gemiciliğine ait daha küçük gemilere, kara içi suyollarına, ya da bunlardan deniz ulaşımına aktarılması için gerekli teknik donanıma sahip yerlerdir (Atalay, 2011a, ss. 247-248). Türkiye'nin ve Marmara Bölgesi'nin deniz ulaşımı ve ticareti açısından önemli rol oynayan limanlarından biri Tekirdağ Limanı'dır. Coğrafi konumu ulusal ve uluslararası seferler düzenleyen yerli ve yabancı gemilerin geçiş güzergâhında bulunan limanın kurulup gelişmesinde kıyı özellikleri, iklim koşulları ve topoğrafyanın uygunluğu gibi coğrafi şartların etkisi büyüktür (Şekil 1).

Sanayi kuruluşları ihracat ve ithalat işlemlerini hem ekonomik oluşu hem de zaman kaybını önlemek bakımından limandan yapmaktadırlar. Bu nedenle sanayi ve limanın faaliyetlerindeki artış birbirine bağlı olarak gelişim göstermektedir. Gelişen sanayi sektörü, limanın da gelişmesini sağlamış,

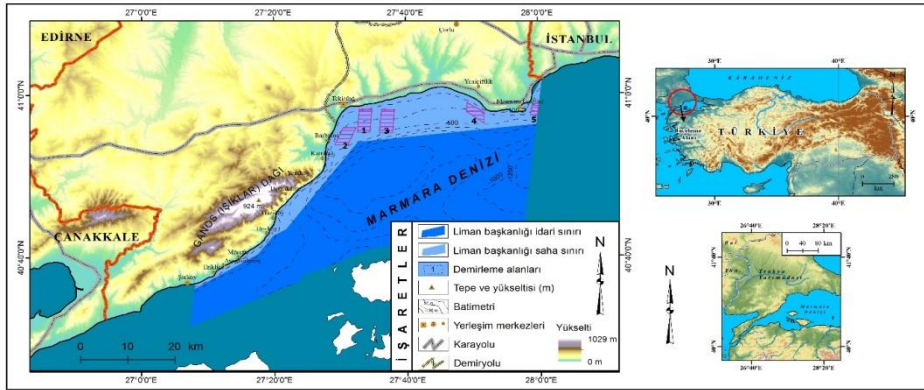
limanın gelişmesi sanayi tesislerinin yatırımlarının artmasına ve çeşitlenmesine yol açmıştır (Eroğlu ve Bozyiğit, 2013, s. 83).

Tekirdağ Limanı'nın İstanbul'a ve Avrupa ülkelerine yakınlığı, bu alanlarla karayolu ve demiryolu bağlantısının olması, bunlara ilaveten havaalanının olması stratejik önemini arttırmakta gelişimi açısından avantaj sağlamaktadır. Tekirdağ Limanı, İstanbul limanlarındaki yığılmaları azaltabilecek dengeli bir gelişmeyi ve ulaşımı sağlayabilecek alternatif bir liman bölgesi potansiyeline sahiptir (Özyavuz ve Şişman, 2014. s. 196) Son yıllarda yaşanan gelişmelerle birlikte ASYAPORT liman tesislerinin de tam manasıyla faaliyete geçmesiyle, sadece ulusal değil, uluslararası lojistik üs olabilecek kapasiteye erişmiş durumdadır.

Tekirdağ Limanı'nda devlete ve özel sektöre ait olarak inşa edilmiş 32 iskele faaliyet halindedir. Bu iskelelerin toplam uzunluğu yaklaşık 7286 m'dir. Ayrıca liman sınırları içinde 7 adet balıkçı barınağı (Marmara Ereğlisi, Tekirdağ Merkez, Barbaros, Kumbağ, Hoşköy, Mürefte ve Şarköy) ve 1 adet yat limanı (marina) bulunmaktadır.

### 1. Tekirdağ Limanı'nın Coğrafi Konumu ve Doğal Çevre Özellikleri

Tekirdağ ili, Türkiye'nin kuzeybatısında, Marmara Bölgesi'nin Ergene ve Çatalca-Kocaeli Bölümlerinde yer almaktadır (Şekil 1). Doğudan İstanbul, kuzeyden Kırklareli, batıdan Edirne, güneybatıdan Çanakkale illeri ile sınırlanmıştır. Güneyden Marmara Denizi ve kuzeydoğudan Karadeniz ile kıyısı olan bir ilimizdir. İlin Marmara Denizi'nde kıyı uzunluğu 133 km, Karadeniz'de 2,5 km'dir. Tekirdağ Limanı, Tekirdağ ilinin güneyinde, Marmara Denizi'nin kuzey kıyısında yaklaşık olarak doğuda İstanbul-Tekirdağ il sınırı ile batıda Şarköy arasında uzanmaktadır.



Şekil 1. Tekirdağ Limanı'nın Lokasyon ve Genel Özellikleri Haritası

Kıtasal bir kabuk üzerinde bulunan Marmara Denizi, küçük bir iç deniz niteliğindedir. Miyosen denizinin bir kalıntısı olarak değerlendirilen bu deniz günümüzdeki şeklini Neojen'de oluşan dikey tektonik hareketler sonucunda almıştır (Atalay, 2011b, s. 80).

Marmara Denizi'ni kuzey ve batıdan çevreleyen relief genellikle üçüncü zamana ait fliş istifinden müteşekkil dağ ve platoların vadiler tarafından oldukça derin bir surette parçalanmasıyla şekillenmiştir. Yalnız Tekirdağ'ın güneybatısında flişlerden müteşekkil Ganos (Işıklar) Dağı (924 m) sarp kenarı ve yüksek reliefi ile umumi ahengi bozmaktadır (Ardel ve İnadık, 1957, s. 2). Şarköy ve Marmara Ereğlisi arasında uzanan kıyı kesiminde Orta-Üst Eosen'den günümüze kadar farklı yaş ve litolojide çeşitli jeolojik formasyonlar yayılış gösterir (Özşahin, 2015, s. 29).

Tekirdağ kıyılarının şekillenmesinde tektonik ve östatik hareketlerin, dalga ve akarsu aşındırma ve biriktirme faaliyetlerinin önemli rolü olmuştur (Fotoğraf 1a). Tekirdağ ilinin Marmara Denizi kıyıları jeomorfolojik olarak ilerleyen alçak birikim kıyılarından ve gerileyen yüksek aşımın kıyılarından oluşmaktadır. Bununla birlikte yüksek kıyı morfolojisinin hâkim olduğu görülmektedir (Özşahin, 2015, s. 135). Tekirdağ Limanı'nın yer aldığı kıyılar Flandriyen transgresyonuyla deniz istilasına maruz kalmış geniş koylu kıyı tipindedir (Ardel, 1960, s. 16).

Marmara Denizi'nin kuzey kıyıları diğer kıyılarına nazaran daha az girintili çıkıntılı olup, bu kısımda tipik körfezler yoktur. Birbirinden Marmara Ereğlisi çıkıntısıyla ayrılmış olan geniş Silivri ve Tekirdağ girintileri tipik körfez karakterinden uzak olmakla birlikte bu kıyılarda irili ufaklı birçok koy vardır (Ardel, 1975, s. 243).

Tekirdağ kıyılarının tek doğal limanı Marmara Ereğlisi'dir (Fotoğraf 1b). Marmara Ereğlisi'nin bulunduğu arazi morfolojik olarak tombolodur. Marmara Ereğlisi kayalığı Miyosen marn ve kumtaşlarından müteşekkindir. Yakın zamanda meydana gelmiş bir tombolo ile karaya bağlanmış bulunan yarımadaanın üzerinde birbirinden bariz surette eğim kırıklarıyla ayrılmış ve deniz menşeli kavkılara rastlanan düzlükler görülmektedir. Bunların irtifaları 20-22m ve 50-55 metredir (Ardel ve İnadık, 1957, s. 6). Doğusunda Marmara Ereğlisi Koyu ağzı doğu, kuzeydoğu yönüne açık bir yarım daire şeklindedir. Şiddetli lodos ve batı rüzgârlarından korunmak için teknelerin sığındığı bir limandır.



Fotoğraf 1a



Fotoğraf 1b

Fotoğraf 1a: Tekirdağ Barbaros'ta geniş koylu kıyıların görünüşü.

Fotoğraf 1b: Marmara Ereğlisi Koyu'nun görünüşü.

Deniz ulaşımını etkileyen doğal faktörlerin başında iklim şartları gelmektedir (Tümertekin, 1987, s. 16). Tekirdağ ilinde Yarı Nemli Marmara (Geçiş) İklimi egemendir (Koçman, 1993, s. 78). Tekirdağ Meteoroloji İstasyonu'nun 65 yıllık (1950–2014) verilerine göre yıllık ortalama sıcaklık 14,1°C, yıllık ortalama yağış ise 590, 5 mm'dir. Ortalama kar yağışı gün sayısı 12,9 gün, ortalama sisli günler sayısı 7,8 gündür. Tekirdağ'da egemen rüzgâr yönü Ocak ayında N36°W ve frekansı % 48, Temmuz ayında N18°W ve frekansı %39,8 ve yıllık N31,5°W ve frekansı %41,dir. Buna göre Tekirdağ'da egemen rüzgâr yönünün NW olduğu anlaşılmaktadır. Ortalama rüzgâr hızı 2,9 m/s, en hızlı rüzgâr yönü ve hızı N, 31,9 m/s' dir.

Deniz ulaşımı rüzgâr, sis, kar, yağmur ve toz fırtınası gibi olaylardan etkilenir (Doğaner, 1991, s. 120). Tekirdağ Limanı'nda iskelelerin bulunduğu kesimlerin kuzey sektörlü ve egemen rüzgârlara karşı korunaklı olması, sisli ve kar yağışlı gün sayılarının az olması, deniz ulaşımının gelişmesi açısından önemli avantajlar sağlamaktadır.

Marmara Denizi'nin 15m kalınlıktaki yüzey suyunun tuzluluğu Karadeniz'den gelen az tuzlu suların mevcudiyetine bağlı olarak binde 22 iken, 30m derinlikte Akdeniz'den gelen tuzlu suların dolayısı binde 37,5'e 150m derinlikte binde 38,5'e çıkar. Deniz suyunun sıcaklığı Temmuz'da 23-25°C, Ekim'de 19,5°C'dir; denizin orta kesiminde 100 ila 200m derinlikten sonra 14°C'ye düşerek dibe kadar sabit kalır. Rüzgârlardan dolayısı deniz seviyesinde değişme olur. Nitekim lodos estiğinde Marmara'nın kuzey kıyılarında su seviyesi 1m kadar yükselir (Atalay, 2011b, s. 82).

### 3. Materyal ve Metot

#### 3.1. Materyal

Tekirdağ Limanı'nın kurulduğu sahanın yüzey şekillerini ve kıyı özelliklerini ortaya koymak için 1/100.000 ölçekli topoğrafya haritalarından ve arazi çalışmalarından yararlanılmıştır (Tablo 1). Tekirdağ Liman Yönetmeliği'ne göre liman sınırlarını, iskelelerin lokasyonunu ve gemi demirleme sahalarını gösteren harita çizilmiştir. Ayrıca liman iskelelerinin özelliklerini gösteren tablolar oluşturulmuştur. Limandaki gemi trafiği ve yük elleçlemesinin<sup>3</sup> yıllara göre durumunu tespit etmek için T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı ve Tekirdağ Liman Başkanlığı verilerinden faydalanılmıştır. Liman faaliyetleri sanayi tesisleri ve ticari faaliyetlerle ilişkili olarak yürütüldüğünden limanın hinterlandı ve Tekirdağ ilinin sosyo-ekonomik özellikleri Türkiye İstatistik Kurumu ile Tekirdağ Sanayi ve Ticaret Odası verileri ile raporlarından temin edilmiştir. Elde edilen istatistiki veriler ile raporlar ışığında tablolar ve

<sup>3</sup> Elleçleme: Gümrük gözetimi altındaki eşyanın asli niteliklerini değiştirmeden istiflenmesi, yerinin değiştirilmesi, büyük kaplardan küçük kaplara aktarılması, kapların yenilenmesi veya tamiri, havalandırılması, kalburlanması, karıştırılması ve benzeri işlemleri ifade eder.

grafiklerin oluşturulmasına özen gösterilmiştir. Limana ait çeşitli fotoğraflar eklenerek konunun görsel zenginliğinin artırılması amaçlanmıştır.

**Tablo 1:** *Çalışmada Kullanılan Veriler ve Veri Kaynakları*

Veri Türü	Veri Kaynağı	Üretilen Veri
Topografya haritası (Ölçek: 1/100.000)	Harita Genel Komutanlığı	Temel harita verileri (tepe, yerleşme vs.)
İklim verileri	T. C. Orman ve Su İşleri Bakanlığı Meteoroloji Genel Müdürlüğü	İklim elemanları değerleri
Tekirdağ Limanı Yönetmeliği	Resmi Gazete ( 2011 yılı 27 865 Sayılı )	Tekirdağ Limanı idari sınırları
Tekirdağ Limanı iskelelerinden yük elleçleme verileri	Tekirdağ Liman Başkanlığı	Yıllara göre yük elleçleme miktarı
Tekirdağ Limanı iskelelerinden elleçlenen yük çeşitleri verileri	Tekirdağ Liman Başkanlığı	Limanda elleçlenen yük cinsleri
Tekirdağ Limanı iskelelerinin özellikleri	Tekirdağ Liman Başkanlığı	Limana sahasının alanı ve toplam iskele uzunluğu
Taşımacılık türü ve yıllara göre gemi sayıları	T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı	Tekirdağ Limanı'nın gemi trafiği
İllerin yıllara göre ihracat ve ithalat değerleri	Türkiye İstatistik Kurumu	Tekirdağ, Edirne ve Kırklareli illerinin ihracat ve ithalat değerleri
Nüfus verileri	Türkiye İstatistik Kurumu	Tekirdağ ili nüfusu ve özellikleri
Sanayi ve ticaret raporu	Tekirdağ Sanayi ve Ticaret Odası	Tekirdağ'daki firmaların sektörler bazında dağılımı

### 3.2. Metot

Tekirdağ Limanı'nın coğrafi özellikleri öncelikle Coğrafya biliminin temel düşünce ve ilkeleri ile açıklanmaya çalışılmıştır. Bu konuda önce literatür taranmış, daha sonra saha çalışmalarına geçilerek gezi - gözlem, anket ve mülakat yöntemleri uygulanmış, olay ve olgular yerinde saptanmıştır. Başta Tekirdağ Liman Başkanlığı olmak üzere ilgili kişi ve kuruluşlarla görüşmelerde bulunulmuştur. Elde edilen bilgiler, belgeler ve sayısal veriler doğrultusunda haritalar, tablolar ve grafikler oluşturulmuştur. Bu verilerle birlikte ortaya çıkan bulgular dikkatlice analiz edilerek yazıya dökülmüştür. Konunun yazımı aşamasında da zaman zaman ilgili kişi ve kuruluşlarla görüşmeler gerçekleştirilmiştir.

### 4. Bulgular

#### 4.1. Tekirdağ Limanı'nın Kuruluşu ve Gelişimi

Tekirdağ çevresi antik çağlardan beri birçok uygarlığın kurulduğu bir alandır. Bölge genelinde en eski tarihten itibaren M.Ö. IV. yy'a kadar inen bir yerleşim sürekliliğinden bahsetmek mümkündür (Ateş, 2009, s. 9). Tekirdağ kazasının merkezi olan Rodosçuk, antik dönemden Osmanlı idaresine kadar Trakya Yarımadası'ndan toplanan hububatın sevkiyatının yapıldığı bir iskele olarak karşımıza çıkmaktadır (Ateş, 2009, s. 21). Rodosçuk Limanı'na pek çok şehir ve bölgeden çeşitli ticari mallar gelmekteydi (Tablo 2). İkinci iskele XVI.yy'ın ikinci yarısında Rüstem Paşa tarafından yaptırılmıştır. Rüstem Paşa iskelesi sicil kayıtlarda Taş İskele olarak geçmektedir (Ateş, 2009, s. 90).

Tekirdağ Limanı özellikle Cumhuriyet Dönemi öncesi Trakya ve Marmara'nın en önemli ticaret limanı olarak kullanılmış, fakat 1890 yılında yapımı tamamlanan Rumeli demiryoluyla Edirne'nin İstanbul ve Dedeağaç'a bağlanması ile kullanımı geri planda kalmıştır. Daha sonra yine Cumhuriyet Dönemi'nde hinterlandı, coğrafi konumu ve önemli karayolu bağlantısının bir sonucu olarak tekrar önem kazanmıştır (Akarçay, 2011, s. 139).

**Tablo 2:** *Rodosçuk Limanına Gelen Ticari Mallar (XVI. - XVII. Yüzyıllar)*<sup>4</sup>

Şehir	Ticari Mallar
Edirne	Deri ve kürk, kalay
Samako	Ham demir, çelik, çivi, demirden mamul alet, edevat
Filibe	Başta pirinç olmak üzere çeşitli tahıl ürünleri ve aba
Bursa	Kestane, buz, esir,
Eflak	Deri, kürk, mum yağı ve hayvansal ürünler
Dimetoka	Başta buğday olmak üzere çeşitli tahıl ürünleri ve sair hammaddeler
Gelibolu (İnöz-Kavak)	Tuz
Marmara Adası	Mermer ve zeytin
İzmir	Başta kuru üzüm olmak üzere çeşitli yaş ve kuru meyveler, keten, tulum peyniri, mazi, zeytin, sabun, zeytinyağı, penbe, kirpas. Ayrıca Batı Anadolu'da yetişen bazı ürünler (Örneğin Sandıklı'dan afyon)
Mısır	Pirinç, mercimek, şeker, biber, karanfil, baharat, kahve ve keten.

Rodosçuk İskelesi ve Taş İskele'ye, Cumhuriyet Dönemi'nde, Tekirdağ ilinde gelişen sanayi, ticaret, ulaşım, tarım vb. faaliyetlere bağlı olarak yeni iskeleler eklenmiştir. Tekirdağ Limanı'ndaki iskelelerden ilki 1952 yılında Türkiye Denizcilik İşletmeleri Liman İşletmesi tarafından kurulmuştur (Fotoğraf 2a, 2b). Bu iskeleye 1992 yılında Toprak Mahsulleri Ofisi Liman İşletmesi iskelesi (Fotoğraf 3a, 3b), 1994 yılında BOTAŞ iskelesi, 1995 yılında MARTAŞ iskelesi (Fotoğraf 4a), 2002 yılında BÜTANGAZ iskelesi, 2006 yılında OPET iskelesi (Fotoğraf 4b), 2009 yılında ARGAZ iskelesi, 2013 yılında Marmara Depoculuk Liman İşletmesi iskelesi (Fotoğraf 4b) ve 2015 yılında ASYAPORT iskelesi (Fotoğraf 5a, 5b) eklenmiştir. Tekirdağ Limanı'nda faal olarak hizmet veren bu iskelelerin yanında Askeri iskele, Şarköy iskelesi ve Mürefte iskelesi atıl vaziyette bulunmaktadır.

Türkiye Denizcilik İşletmeleri Tekirdağ Liman İşletmesi iskelenin özelleştirilmesi neticesinde Haziran 1997'de Akkök Şirketler Grubu tarafından Özelleştirme İdaresi Başkanlığı'ndan devralınmıştır. Bu tarihten itibaren AKPORT Tekirdağ Liman İşletmesi olarak faaliyet gösteren iskele, Mayıs 2012 yılında limanı işleten grubun sözleşmeyi sonlandırmasıyla tekrar Türkiye Denizcilik İşletmeleri'ne devredilmiştir (Fotoğraf 2a, 2b).

<sup>4</sup> Kaynak: Ateş, 2009, s. 229.



Fotoğraf 2a



Fotoğraf 2b

Fotoğraf 2a, 2b: Türkiye Denizcilik İşletmeleri Liman İşletmesi'nin eski ve yeni iskelelerinde yükleme ve boşaltma yapan gemilerin görünüşü.



Fotoğraf 3a



Fotoğraf 3b

Fotoğraf 3a, 3b: Toprak Mahsulleri Ofisi İşletmesi'nin 590 m uzunluğundaki iskelesinin görünüşü.



Fotoğraf 4a



Fotoğraf 4b

Fotoğraf 4a, 4b: Marmara Ereğlisi'nde MARTAŞ (4a), OPET ve Marmara Depoculuk (4b) liman iskelelerinin görünüşü.





Fotoğraf 5a



Fotoğraf 5b

Fotoğraf 5a, 5b: Tekirdağ Barbaros'ta yer alan ASYAPORT liman iskelesinin görünüşü.

#### 4.2. Tekirdağ Limanı'nın Genel Özellikleri ve Teknik İmkânları

Tekirdağ Limanı'nın İdari sınırı  $41^{\circ}01' 57''$  K -  $28^{\circ} 00' 33''$  D ( Tekirdağ – İstanbul il sınırı )  $40^{\circ} 43' 30''$  K -  $28^{\circ} 00' 33''$  D,  $40^{\circ} 42' 00''$  K -  $27^{\circ} 37' 34''$  D,  $40^{\circ} 38' 40''$  K -  $27^{\circ} 27' 00''$  D,  $40^{\circ} 38' 06''$  K -  $27^{\circ} 27' 00''$  D,  $40^{\circ} 32' 42''$  K -  $27^{\circ} 10' 30''$  D ve  $40^{\circ} 37' 48''$  K -  $27^{\circ} 10' 30''$  D boylam ve enlemleri arasında kalan deniz alanından oluşmaktadır (Resmi Gazete, 2011, 27 865). Görüldüğü gibi Tekirdağ Limanı'nın idari sınırı Tekirdağ ilinin idari sınırlarının kıyı sınırına tekabül etmekte olup Liman Başkanlığı idari sınırı ve gemilerin demirleme alanlarının yer aldığı Liman Başkanlığı saha sınırı olmak üzere iki alana ayrılmaktadır. Tekirdağ Liman Yönetmeliği'ne göre Liman Başkanlığı saha sınırında gemilerin büyüklüklerine ve taşıdıkları yüklerin özelliklerine göre beş demirleme sahası belirlenmiştir. Bir numaralı alanda 1000 GT'dan küçük tehlikeli yük taşımayan gemiler, iki numaralı alanda 1000 GT'dan büyük tehlikeli yük taşımayan gemiler, üç numaralı alanda tehlikeli yük gemileri, dört numaralı alanda tehlikeli yük taşımayan gemiler ve beş numaralı alanda LNG tankerleri demirlemektedir (Şekil 1), (Fotoğraf 6a, 6b).

Tekirdağ Limanı'nda liman faaliyetleri T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından hazırlanan Tekirdağ Liman Yönetmeliği hükümlerine göre yürütülmektedir. Bu yönetmeliğe göre liman sahasına gelen, kıyı tesislerine yanaşacak veya bu tesislerden ayrılacak, 1000 GT ve üzerindeki Türk bayraklı gemiler ile 500 GT ve üzerindeki yabancı bayraklı gemiler kılavuz kaptan almak zorundadırlar. Ayrıca 2000 GT ve daha büyük gemilerin römorkör alma zorunluluğu da vardır (Resmi Gazete, 2011, 27865).

Tekirdağ Limanı'nda devlete ve özel sektöre ait olarak inşa edilmiş 32 iskele faaliyet halindedir (Tablo 3). Bu iskelelerin toplam uzunluğu yaklaşık 7 286 m'dir. Ayrıca liman sınırları içinde 7 adet balıkçı barınağı (Marmara Ereğlisi, Tekirdağ Merkez, Barbaros, Kumbağ, Hoşköy, Mürefte ve Şarköy) ve 1 adet yat limanı (marina) bulunmaktadır.

Tekirdağ Limanı'nda iskeleler lokasyon olarak Marmara Ereğlisi, Tekirdağ Merkez (Süleymanpaşa) ve Barbaros olmak üzere üç farklı alana dağılmış durumdadır. ARGAZ, BÜTANGAZ, MARTAŞ, BOTAS, OPET ve Marmara Depoculuk Liman İşletmeleri Marmara Ereğlisi'nde, Türkiye Denizcilik Liman İşletmesi, Toprak Mahsulleri Ofisi Liman İşletmesi Tekirdağ Merkez'de ve ASYAPORT Liman İşletmesi ise Barbaros'ta yer almaktadır.



Fotoğraf 6a



Fotoğraf 6b

Fotoğraf 6a, 6b: Tekirdağ Süleymanpaşa'da (6a) ve Marmara Ereğlisi'nde (6b) liman alanının demirleme sahasında bekleyen gemilerin görünüşü.

Liman iskelelerinden ARGAZ, BOTAS ve BÜTANGAZ şamandıralı tesislerdir (Tablo 3). Şamandıra sistemi ARGAZ'da toplam 145 m uzunluğunda 3 adet şamandıradan, BOTAS'ta 380 m uzunluğundaki şamandıradan oluşmaktadır. BÜTANGAZ'da şamandıralar kıyından 1 100 m açıktaki büyük ve küçük şamandıra olarak kurulmuşlardır. Diğer liman tesislerinden ASYAPORT'ta 1 iskele (2010 m), Marmara Depoculuk Liman İşletmesi'nde 1 iskele (230 m), MARTAŞ'ta 7 yük elleçleme iskelesi (1 157 m) ve 4 Ro-Ro iskelesi, OPET'te 1 iskele (700 m), Türkiye Denizcilik İşletmeleri Liman İşletmesi'nde 7 iskele (2 074 m) ve Toprak Mahsulleri Ofisi Liman İşletmesi'nde 1 iskele (590 m) hizmet vermektedir. Bütün iskelelerde su derinliği 1,5 m ile 22 m arasında değişmektedir (ARGAZ 16,5 m, ASYAPORT 20 m, BOTAS 17 m, BÜTANGAZ 10-13 m, Marmara Depoculuk 19 m, MARTAŞ 4 -18 m, OPET 22 m, TDİ Liman İşletmesi 1,5-11 m, TMO Liman İşletmesi 6-12 m).

Limanlarda rıhtım, iskele ve manevra alanındaki su derinliği demirlemek ve manevra yapmak açısından önem taşımaktadır. Limanlarda demirlemek için uygun derinlik -10 m olarak kabul edilir. -30 m'den fazla derinlikler demirlemek için uygun değildir (Doğaner, 1991, s. 119). Buna göre Tekirdağ Limanı'ndaki su derinliği gemilerin demirlemesi için uygun olduğunu söylemek mümkündür. Tekirdağ kıyılarında -50 m izobati Marmara Ereğlisi kıyısında yaklaşık 2 700 m, Tekirdağ şehir merkezi kıyısında yaklaşık 4 500 m, Kumbağ kıyısında yaklaşık 760 m ve Uçmaktdere kıyısında yaklaşık 150 m mesafeden geçmektedir (<http://portal.emodnedbathymetry.eu/depth.contours>).

Tekirdağ Limanı'nda liman sahası toplamı yaklaşık olarak 816.076 m<sup>2</sup> dir. İskelelerde çeşitli yükleme ve boşaltma yapabilme kapasitesine sahip modern teknik donanım bulunmaktadır. Örneğin ASYAPORT iskelesinde 11 adet 24

yan sıraya kadar hizmet verebilecek kapasitede rıhtım vinci ile 33 adet lastik tekerlekli saha vinci bulunmaktadır. MARTAŞ iskelesinde kantar, vinçler (15 ton, 40 ton, 120 ton, 180 ton), 9 adet ekskavator ve 2 adet konteyner elleçleme makinesi vardır. Ayrıca modern depolama alanları, antrepolar, demiryolu bağlantısı ve Ro-Ro rampası da bulunmaktadır (<http://www.asyaport.com/Default.html>, <http://www.martasgroup.com/tr/denizyolu-tasimaciligi.html>).

**Tablo 3: Tekirdağ Limanındaki İskeleler ve Özellikleri<sup>5</sup>**

İskele Adı	No	Uzunluk (m)	Derinlik (m)	Elleçlenen Yük Türü	Elleçleme Kapasitesi	Toplam Liman Sahası (m <sup>2</sup> )	
ARGAZ	Şamandıralı Tesis (3 adet)	145	16,5	Akaryakıt LPG	72 000 ton/yıl	110 000	
ASYAPORT	1	2010	20	Konteyner Genel kargo Dökme yük	2 500 000 TEU/Yıl	320 000	
BOTAŞ	Şamandıralı Tesis	380	17	LNG	9 100 000 m <sup>3</sup> /yıl	-	
BÜTANGAZ	Küçük Şamandıra	Kıydan 1100m açıktadır	10	LPG	362 880 ton/yıl	148 000	
	Büyük Şamandıra		13				
Marmara Depoculuk	1	230	19	Akaryakıt	14 016 000 m <sup>3</sup> /yıl	2 559	
MARTAŞ	1	136	14	Sıvı Kuru, Genel yük Ro-Ro Konteyner	5 000 000 ton/yıl	100 000	
	2	228	18				
	3	218	12				
	4	216	7				
	5	196	4-7				
	6	100	4-10				
	7	63	12				
	Ro-Ro İskeleleri						
	1	-	7				
	2	-	6				
3	-	4					
4	-	10					
OPET	1	700	22	Petrol ve türevleri	15 000 000 ton/yıl sıvı yük	8 554	
Türkiye Denizcilik İşletmeleri Liman İşletmesi	1	252	1,5-11	Dökme yük Sıvı Elleçleme Konteyner Ro-Ro	3 000 000 ton/yıl	118 563	
	2	176					
	3	328					
	4	356					
	5	292					
	6	343					
	7	327					
Toprak Mahsulleri Ofisi Liman İşletmesi	1	590	6-12	Bitkisel yağ Hububat	2 628 000 ton/yıl	8 400	

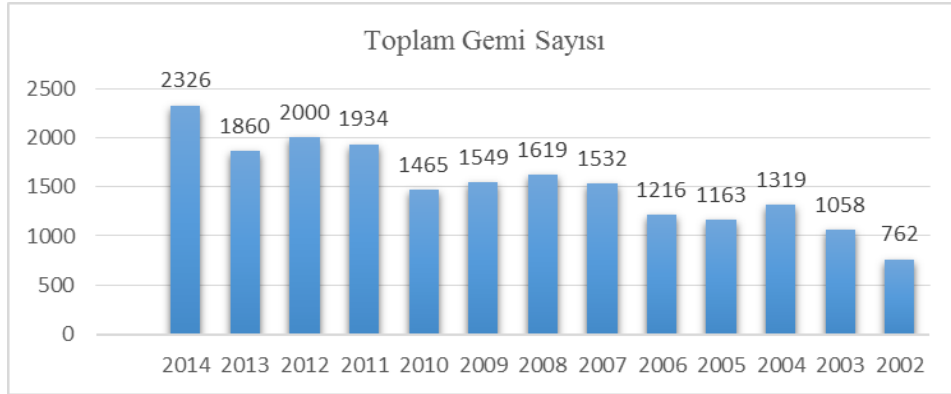
<sup>5</sup> Kaynak: Tekirdağ Liman Başkanlığı

#### 4.3. Tekirdağ Limanı'nda Yük ve Ro-Ro Taşımacılığı

Tekirdağ Limanı'na ulusal ve uluslararası limanlardan gelen yerli ve yabancı gemiler yük ve Ro-Ro taşımacılığı yapmaktadır. Limana yanaşan gemi sayısı 2002 yılında 762 iken 2014 yılında 2 326 gemiye yükselmiştir (Tablo 4, Şekil 2). Buna göre son 13 yıl içinde Tekirdağ Limanı'na yanaşan gemi sayısı % 205,2 (1564 gemi) oranında artış göstermiştir. Gemi sayısı 2005, 2009, 2010 ve 2013 yılları haricindeki bütün yıllarda artmıştır. Özellikle 2003 (%38,8), 2004 (%24,7), 2007 (%26), 2011 (%32) ve 2014 (%25,1) yıllarında gemi sayısında önemli artışlar yaşanmıştır. Burada şunu da belirtmek gerekir ki, Tekirdağ Limanı'nda ASYAPORT gibi dünya ölçeğinde bir liman tesisinin faaliyete geçmesiyle gemi sayısı çok daha artacaktır.

**Tablo 4:** Tekirdağ Limanı'nda Gemi Trafiğinin Yıllara Göre Durumu ( 2002-2014 )<sup>6</sup>

Yıllar	Gemi Sayısı		Toplam Gemi Sayısı	Artış Oranı (%)
	Türk Bayraklı	Yabancı Bayraklı		
2014	1453	873	2326	25,1
2013	861	999	1860	-7,0
2012	838	1162	2000	3,4
2011	745	1189	1934	32,0
2010	-	-	1465	-5,4
2009	-	-	1549	-4,3
2008	-	-	1619	5,7
2007	-	-	1532	26,0
2006	-	-	1216	4,6
2005	-	-	1163	-11,8
2004	-	-	1319	24,7
2003	-	-	1058	38,8
2002	-	-	762	-



Şekil 2. Tekirdağ Limanı'nda Gemi Trafiğinin Yıllara Göre Durumu (2002-2014)

<sup>6</sup> Kaynak: T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı ve Tekirdağ Liman Başkanlığı, 2015.

Tekirdağ Limanı'na 2014 yılında yanaşan 2326 geminin %62,5'i (1 453 gemi) Türk bayraklı gemi, %37,5'i (873 gemi) yabancı bayraklı gemidir. 2013 yılında limana yanaşan 1 860 geminin %46,3'ü (861 gemi) Türk bayraklı gemi, %53,7'si (999 gemi) yabancı bayraklı gemidir. 2013 yılında Türk bayraklı gemilerden 185 âdeti uluslararası sefer, 676 âdeti kabotaj taşımacılığı yapmış, yabancı bayraklı gemilerden 962 âdeti uluslararası sefer, 37 âdeti transit taşımacılık yapmıştır (Tablo 5).

**Tablo 5:** *Tekirdağ Limanı'na 2013 Yılında Gelen Gemilerin Özelliklerine Göre Dağılımı*<sup>7</sup>

Uluslararası Sefer			Kabotaj	Transit	Toplam
Türk Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Toplam			
185	962	1147	676	37	1860

Tekirdağ Limanı 2014 yılı itibarıyla ölkemiz limanlarındaki gemi trafiği bakımından 2 326 gemi ile 11. sırada yer almıştır (İzmit 10.252 gemi, Ambarlı 5318 gemi, Aliağa 4 814 gemi, Mersin 4 561 gemi, Gemlik 3 982 gemi, Tuzla 3688 gemi, İskenderun 3 591 gemi, İstanbul 3 156 gemi, Samsun 2 671 gemi, İzmir 2 432 gemi). 2013 yılında ise 1 860 gemi ile 12. sırada yer almıştır (İzmit 10 621 gemi, Ambarlı 5 574 gemi, Mersin 5 076 gemi, Aliağa 4 937 gemi, Tuzla 3 773 gemi, Gemlik 3 743 gemi, İstanbul 3 683 gemi, İskenderun 3 681 gemi, Samsun 2 583 gemi, İzmir 2 494 gemi, Bodrum 2 004 gemi).

Tekirdağ Limanı'nda elleçlenen yük miktarında 1997 yılından günümüze önemli artış olmuştur. 1997 yılında toplam elleçlenen yük miktarı 1.872.461 ton iken 2006 yılında 3.731.092 tona, 2014 yılında 12.529.022 tona çıkmıştır (Tablo 6, Şekil 3). 1997-2014 yılları arasında en fazla elleçlemenin yapıldığı yıl olarak 19.758.745 ton ile 2012 yılıdır. Toplam elleçleme miktarı 18 yıl (1997-2014) içinde %569,1 oranında artış göstermiştir. Limanda elleçlenen yükte bütün yıllarda boşaltılan yük miktarı, yüklenen yük miktarından daha fazladır. 1997 yılında 291.104 ton yükleme, 1.581.357 ton boşaltma, 2006 yılında 990.913 ton yükleme, 2.740.179 ton boşaltma ve 2014 yılında 1.558.245 ton yükleme, 10.970.777 ton boşaltma yapılmıştır. 1997-2014 yılları arasında Tekirdağ Limanı'nda yapılan yükleme miktarı %435,3 oranında artarken, boşaltma miktarı %593,8 oranında artmıştır.

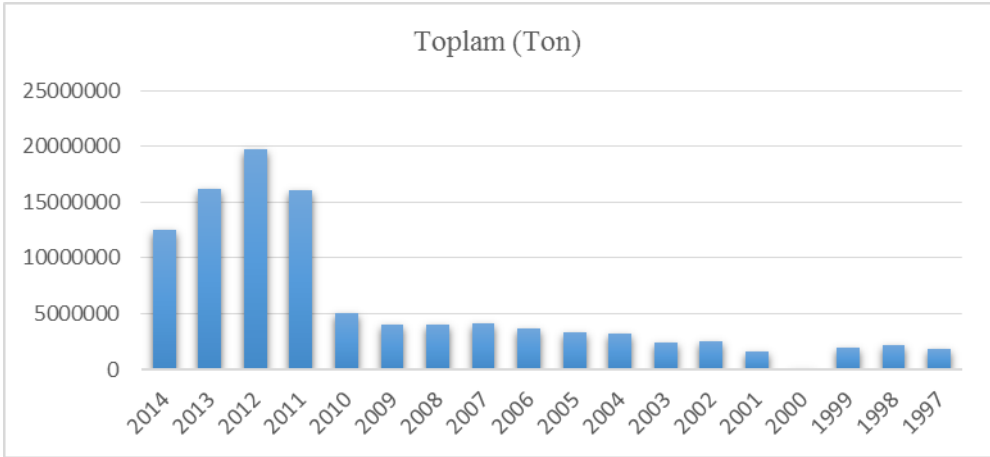
**Tablo 6:** *Tekirdağ Limanı'nda Yükleme ve Boşaltma Miktarlarının Yıllara Göre Dağılışı (1997-2014)*<sup>8</sup>

Yıllar	Yükleme (Ton)	Boşaltma (Ton)	Toplam (Ton)
2014	1 558 245	10 970 777	12 529 022
2013	4 866 947	11 257 950	16 124 897
2012	6 625 245	13 133 500	19 758 745
2011	4 627 476	11 468 003	16 095 479
2010	1 394 666	3 676 232	5 070 898
2009	1 232 129	2 812 157	4 044 286

<sup>7</sup> Kaynak: T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 2015.

<sup>8</sup> Kaynak: T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı ve Tekirdağ Liman Başkanlığı, 2015

2008	925 434	3 159 726	4 085 160
2007	771 123	3 373 233	4 144 356
2006	990 913	2 740 179	3 731 092
2005	1 105 336	2 198 514	3 303 850
2004	1 092 755	2 193 144	3 285 899
2003	744 839	1 730 902	2 475 741
2002	690 086	1 820 562	2 510 648
2001	644 606	991 421	1 636 027
2000	1 710	145 294	147 004
1999	794 972	1 125 019	1 919 991
1998	748 473	1 494 730	2 243 203
1997	291 104	1 581 357	1 872 461



Şekil 3. Tekirdağ Limanı'nda Toplam Elleçleme Miktarlarının Yıllara Göre Dağılışı Grafiği (1997-2014)

Tekirdağ Limanı'nda 2012-2014 yılları arasında elleçlenen yükün tesisler bazında dağılımında Askeri İskele dışında bütün tesislerde boşaltma yüklemekten fazladır (Tablo 7). Askeri İskele'de sadece yükleme yapılmıştır. ARGAZ, ASYAPORT, BOTAŞ ve BÜTANGAZ iskelelerinden 2012-2014 yılları arasında sadece boşaltma yapılmıştır. TMO Liman İşletmesi İskelesi'nde 2012 ve 2014 yıllarında yine sadece boşaltma yapılmıştır.

BOTAŞ, MARTAŞ, OPET ve TDİ Liman İşletmesi tesisleri yük elleçlemesinde öne çıkan tesislerdir. 2012 yılında OPET 11.028.082 ton ile birinci sırada, BOTAŞ 3.752.527 ton ile ikinci sırada, MARTAŞ 3.074.622 ton ile üçüncü sırada ve TDİ Liman İşletmesi 1.645.282 ton ile dördüncü sırada yer almıştır. Elleçlenen yük miktarında 2013 yılında da sıralamanın değişmediği ilk sırada 8.186.757 ton ile OPET, 2.908.190 ton ile BOTAŞ'ın ikinci sırada, 2.742.212 ton ile MARTAŞ üçüncü sırada ve 1.839.959 ton ile TDİ Liman işletmesinin dördüncü sırada yer aldığı görülmektedir. 2014 yılında BOTAŞ 3.632.297 ton ile en fazla yük elleçlenen ve sadece boşaltma yapılmış bir tesisdir. İkinci sırada 2.634.679 ton ile MARTAŞ yer almıştır. Önceki yıllarda ilk sırada bulunan OPET 2.523.600 ton ile üçüncü sıraya inmiştir. Dördüncü sırada 1.790.132 ton

ile Marmara Depoculuk Liman İşletmesi, beşinci sırada ise 1.685.122 ton ile TDİ Liman İşletmesi gelmektedir.

**Tablo 7:** Tekirdağ Limanı'nda Elleçlenen Yükün Tesisler Bazında Dağılımları (2011-2014)<sup>9</sup>

Tesis Adı	2012		2013		2014	
	Yükleme	Boşaltma	Yükleme	Boşaltma	Yükleme	Boşaltma
ARGAZ	0	18 423	0	11 386	0	14 087
Askeri İskele	16 500	0	10 900	0	11 000	0
ASYAPORT	-	-	-	-	-	-
BOTAŞ	0	3 752 527	0	2 908 190	0	3 632 297
BÜTANGAZ	0	142 379	0	130 976	0	129 884
Marmara Depoculuk	0	0	11 750	137 562	176 025	1 614 107
MARTAŞ	1 161 918	1 912 704	924 246	1 817 966	537 196	2 097 483
OPET	5 190 139	5 167 754	3 674 226	4 512 531	829 366	1 694 234
TDİ Liman İşletmesi	256 688	1 388 594	180 128	1 659 831	122 684	1 562 468
TMO Liman İşletmesi	0	80 930	62 900	64 205	0	87 701

Denizyolu yük taşımacılığı ithalat, ihracat, transit ve kabotaj (iç ticaret) olmak üzere 4 gruba ayrılmaktadır. Örneğin; Tekirdağ Limanı'nda 2012 yılında gerçekleşen yüklemenin 6.030.290 tonu ihracat, 582.855 tonu kabotaj ve 12.100 tonu transit taşımacılıktır. Boşaltılan yükün ise 12.628.664 tonu ithalat, 503.958 tonu kabotaj ve 878 tonu transit taşımacılık yapılan yükür. İthalatın, ihracatın iki katından fazla olduğu liman, bu özelliği ile ithalat limanı olarak nitelendirilebilir.

Tekirdağ Barbaros'ta bulunan ASYAPORT iskelesi yıllık 2.500.000 TEU'ya varan kapasitesi ile Türkiye'nin en büyük, Hamburg ve Rotterdam'dan sonra Avrupa'nın üçüncü büyük limanı, ayrıca yine Türkiye'nin ilk transit konteyner limanıdır (İMEAK Deniz Ticaret Odası, 2015). Temmuz 2015'te hizmete giren ASYAPORT limanının büyük konteyner gemilerinin yanaşmasına olanak sağlayan iskelesi ile İstanbul ve Bursa limanlarının yükünü hafifleteceği öngörülmektedir.

ARGAZ ve BÜTANGAZ liman tesisleri ithal olarak gelen LPG'nin (Likit Petrol Gaz) elleçlendiği şamandıralı terminallerdir.

BOTAŞ liman tesisi Türkiye'de doğalgaz arz kaynaklarının çeşitlendirilmesi için hem baz yük tesisi olarak çalıştırmak, hem de ihtiyaç duyulduğunda pik düşürücü olarak devreye sokulmak üzere Marmara Ereğlisi'nde inşa edilmiş LNG ithal terminalidir. Nijerya'dan ve Cezayir'den gelen LNG'nin (Likit Natürel Gaz) sıvılaştırılmış doğal gazın depolandığı ve gaz fazına geçirilerek Rusya'dan gelen doğal gaz hattına pompalandığı tesistir. 1994 yılında işletmeye alınan terminalin sürekli akıtma kapasitesi 685.000 m<sup>3</sup>/saattir.

<sup>9</sup> Kaynak: Tekirdağ Liman Başkanlığı, 2015.

MARTAŞ Liman İşletmesi yurt dışından gelen hurda demiri kendi tesislerinde haddeleyerek inşaat demiri haline getirip iç ve dış piyasaya arz etmektedir. Bunun dışında genel kargo limanı, römorkör ve pilotaj hizmetleri de vermektedir.

OPET Liman İşletmesi petrol ve türevi ürünleri depolama kapasitesine sahip bir limandır. Liman tesisleri ile depoları/siloları arasındaki boru hattının uzunluğu yaklaşık 2 200 metredir. Limanda yükleme ve tahliye işlemlerini üç koldan boru hattı ile yapılmaktadır.

TMO Liman işletmesi 70.000 ton depolama ve yaklaşık 6 000 m<sup>2</sup> kapalı alana sahip pms-otomasyon sistemiyle tam otomatik karayolu alım, ihracat, satış ve transfer yapabilme özelliğine sahip modern bir depolama ünitesine sahiptir.

Tekirdağ Limanı'nda MARTAŞ, TDİ Liman İşletmesi ve Barbaros iskelelerinden Ro-Ro taşımacılığı ve arabalı vapur seferleri yapılmaktadır. Tekirdağ Limanı ile Fransa'nın Toulon Limanı arasında 2009 yılında 12.019 araç, 2010 yılında 9269 araç taşınmış, İtalya'nın Trieste Limanı arasında 2010 yılında 1 039 araç, 2013'te 1 466 araç ve 2014'te 1 061 araç taşınmıştır. (T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 2015). Tekirdağ Limanı ile Avşa Adası, Marmara Adası ve Bandırma arasında düzenli olarak seferler gerçekleştirilmektedir.

Tekirdağ Limanı'nda elleçlemesi yapılan yük cinsleri incelendiğinde çeşitli sanayi ürünleri, tarımsal ürünler, kimyasal maddeler, akaryakıt ve yakıt ürünleri ve konteyner olduğu görülmektedir (Tablo 8).

**Tablo 8:** Tekirdağ Limanı'nda Elleçlenen Yük Cinsleri<sup>10</sup>

Sanayi Ürünleri	Kimyasal Maddeler	Tarım Ürünleri	Akaryakıt ve Yakıt Ürünleri	Konteyner
Alüminyum tüp	Fosfatlı gübreler	Ayçekirdeği	Fuel oil	Konteyner (20'lik Boş)
Tel, profil, çubuk demir	Üre gübresi	Buğday ve mahlut	Jet yakıtı (Benzin tipi)	Konteyner (20'lik Dolu)
Boru ve bağlantı parçaları	Diğer imal edilmiş gübreler	Bitkisel yağ	Ham petrol	Konteyner (40'lık Boş)
Hurda demir	Diğer sülfite ve sülfatlar	Palm yağı	Propan veya bütan (Sıvılaştırılmış)	Konteyner (40'lık Dolu)
Demir-çelik ürünleri	Temel kimyasallar	Buğday unu	Taşkömürü (Briketlenmemiş)	
İplikler ve kırılmış iplik telleri	Glasiyel asetik asit (Buzlu asetik asit)	Kepek	Kurşunsuz Benzin	
Cam elyafından yapılmış fitiller	Sodyum karbonat		Motorin	
Cam, tabaka cam, levha	Kostik (Sodyum Hidroksit)		LNG (Sıvılaştırılmış Doğal gaz)	

<sup>10</sup> Kaynak: Tekirdağ Liman Başkanlığı, 2015



Kâğıt hamuru	Nitrik asit ve sülfonitrik asit		LPG (Sıvılaştırılmış Petrol gazı)	
Çimentolar				
Bentonit				
Kuvars (Kuvarsit)				
Silis kumu				

Tekirdağ Limanı ile ticaret yapılan ölkeler içinde başta Avrupa ölkeleri olmak üzere dünyanın dört yanından ölkeler bulunmaktadır (Almanya, Arnavutluk, Bulgaristan, Fransa, Gürcistan, Hırvatistan, Hollanda, İngiltere, İrlanda, İtalya, İspanya, Malta, Polonya, Portekiz, Romanya, Slovenya, Ukrayna, Yunanistan, Birleşik Arap Emirlikleri, Cezayir, Eritre, Fas, Gambiya, Libya, Mısır, Tunus, Yemen, Azerbaycan, İsrail, Kazakistan, Lübnan, Rusya, Türkmenistan, A.B.D, Kanada, Küba, Endonezya).

Tekirdağ Limanı ölkemizin en fazla yük elleçlenen limanları arasında 2014 yılında 8. sırada (Kocaeli, Botaş (Ceyhan), Aliağa, Ambarlı, Mersin, İskenderun, Gemlik Limanı), 2013 yılında 7. sırada (Kocaeli, Botaş (Ceyhan), Ambarlı, Aliağa, Mersin ve İskenderun Limanı) ve 2012 yılında yine 7. sırada (Kocaeli, Botaş (Ceyhan), Ambarlı, Aliağa, Mersin ve İskenderun Limanı ) yer almıştır (T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 2015). Liman tesisleri bazında Marmara Ereğlisi OPET Limanı 2012 yılında ölkemizin en fazla elleçleme yapılan tesisleri içinde 8. sırada gelmiştir. (İMEAK Deniz Ticaret Odası, 2015).

#### 4. 4. Tekirdağ Limanı'nın Hinterlandı

Tekirdağ ili Marmara Bölgesi'nin ve ölkemizin önemli sanayi, ticaret, tarım ve turizm kentidir. Tekirdağ'da özellikle son yıllarda kurulan organize sanayi bölgesi (13 adet), Avrupa Serbest Bölgesi ve münferit sanayi tesisleri, ilin sanayi ve ticaret şehri kimliği kazanmasında önemli rol oynamıştır.

Ekonomik faaliyetlerin gelişmesi ve varlığını sürdürebilmesi, ulaşım faaliyetlerinin gelişmesine bağlıdır. Sanayi, ticaret ve buna bağlı olarak gelişmiş şehir ve toplumlar ulaşımın gelişimine paralel bir gidiş göstermektedir (Koday, 2000, s. 262). Tekirdağ'da sanayi ve ticaret faaliyetlerinin gelişmesine paralel olarak liman etkinlikleri ve deniz ulaşımı da gelişme göstermiştir. Tekirdağ Limanı'nda kaydedilen gelişmeler de ilin sanayi ve ticaret sektörlerine önemli katkı sağlamıştır.

Kıyı gerisindeki yüzey şekillerinin, kıyı ile gerisinde ve kara içinde ulaşımında kolaylık sağlaması hinterlandın genişlemesini sağlar ve bu yolla limanlar ticari etkinliklerini kara içine kolaylıkla yayabilirler (Koday, 1998, ss. 214-215). Bu açıdan Tekirdağ ilinde hem hinterlandın genişlenmesinde hem de sanayi, ticaret ve ulaşım sektörlerinin gelişmesinde topoğrafik özelliklerin önemli faktör olduğu söylenebilir.

Limanda konteyner, sıvı ve katı yük, akaryakıt, LNG ve LPG gibi yük elleçlemesine imkân veren gerekli teknik donanım bulunmaktadır. Söz konusu

yüklerin sanayi tesislerine ve ticarethanelere kolaylıkla aktarılmasını sağlayan kara ve demiryolları bulunmaktadır. Bütün bu faktörler Tekirdağ Limanı'nı tercih edilen bir liman haline getirmektedir. 2013 yılı verilerine göre Tekirdağ ilinde çeşitli sektörlerde toplam 1 371 firma faaliyet göstermektedir (Tablo 9). Bu firmalar içinde dokuma, giyim ve deri sanayi sektörü (491 adet), plastik, kimya, boya ve cam sanayi sektörü (232 adet) ve gıda ve içki sanayi sektörü (142) dâhilinde bulunan firma sayısı daha fazladır (Tekirdağ Ticaret ve Sanayi Odası Raporu, 2014).

Tekirdağ ilinde sanayi tesislerinin büyük bölümü Çorlu ve Çerkezköy ilçelerinde bulunmaktadır. Tekirdağ Ticaret ve Sanayi Odası verilerine göre Çorlu Deri OSB ( Organize Sanayi Bölgesi ), Türkgücü OSB, Velimeşe OSB ve Avrupa Serbest Bölgesi Çorlu ilçesindeki başlıca sanayi alanlarıdır. Çorlu Deri OSB, 1960 yıllarından beri faaliyetini sürdürmekte olup, 1997 yılı Nisan ayında Deri Organize Sanayi Bölgesi statüsü kazanmıştır. Burada 118 adet deri fabrikası üretim yapmaktadır. Yaklaşık 10.000 kişinin istihdam edildiği bu sanayi bölgesinin alanı 130 ha'dır.

**Tablo 9:** Tekirdağ'daki Firmaların Sektörlere Göre Dağılımı ( 2013 )<sup>11</sup>

Sektör	Adet	Yüzde (%)
Dokuma, Giyim ve Deri Sanayi	491	35.81
Gıda ve İçki Sanayi	142	10.36
Taş, Toprak, Maden	135	9.85
Plastik, Kimya, Boya ve Cam Sanayi	232	16.92
Metal Eşya, Makine, Teçhizat, Otomotiv Yan Sanayi	135	9.85
Orman ürünleri ve Mobilya	24	1.75
Kâğıt ve Ambalaj	38	2.77
Enerji	18	1.31
Diğer	138	10.07
TOPLAM	1371	100.00

Çorlu'daki Avrupa Serbest Bölgesi, Türkiye'nin en büyük özel sektör projelerinden biridir. Temeli 8 Ağustos 1998'de atılmış, resmi açılışı 2003 yılında yapılmıştır. Toplam 200 ha alan üzerine kurulmuş olan Avrupa Serbest Bölgesi'nde 200 firma üretim yapmaktadır. Ticaret hacminin 2 milyar doları geçtiği Avrupa Serbest Bölgesi'nde 3 000'den fazla insan çalışmaktadır.

Türkgücü OSB, Çorlu ilçesinin Türkgücü köyü yolu güzergâhında, köye 1 km mesafededir. Tekstil, gıda, plastik, yapı kimyasalı, inşaat boyası, matbaa, ambalaj, oluklu mukavva, madeni eşya, makine imalatı, kablo vb. üretimi yapan 41 firmada 4 800 kişi istihdam edilmektedir. Alanı 340,47 ha'dır.

Çorlu ilçesinde bir diğer organize sanayi bölgesi Velimeşe OSB'dir. Bu sanayi bölgesi 2012 yılında kurulmuş olup, alanı 924,69 ha'dır.

Tekirdağ'ın İstanbul'a en yakın ilçesi olan Çerkezköy, sanayi tesislerinin yoğunlaştığı bir diğer ilçedir. Çerkezköy OSB 1 234 ha alanda 1973 yılında kurulmuştur. İstanbul'a yakınlığı ve geniş ulaşım olanakları sayesinde, İstanbul

<sup>11</sup> Kaynak: Tekirdağ Ticaret ve Sanayi Odası Raporu 2014.

sanayisinin de gelişme alanı olma özelliği taşımaktadır. Yaklaşık 60.000 kişi istihdam edilmektedir. Buradaki sanayi tesislerinin üretimlerinin büyük bir kısmı ihracata yöneliktir. Başta İngiltere ve Almanya olmak üzere Avrupa Birliği ülkelerine, Türk Cumhuriyetlerine, Arap ülkelerine ve ABD'ye ihracat yapılmaktadır. Ayrıca elektrik üretimi yapan 50 MW gücünde doğalgaz çevrim santrali (Çerkezköy Enerji Santrali) vardır.

Çerkezköy ilçesinde Veliköy OSB 2012 yılında, 329,78 ha alanda kurulmuş, Karaağaç OSB 2012 yılında, 143,07 ha alanda kurulmuş ve Yalıboyu OSB 2013 yılında 33,45 ha alanda kurulmuş diğer sanayi bölgeleridir.

Tekirdağ'daki diğer organize sanayi bölgeleri; Ergene'de Ergene 1 OSB 2012 yılında 474,67 ha alanda, Ergene 2 OSB 2012 yılında 7 017,43 ha alanda, Hayrabolu'da 2001 yılında 100 ha alanda, Malkara'da 2002 yılında, 105,6 ha alanda, Muratlı'da 2012 yılında 312,07 ha alanda ve Süleymanpaşa'da 2014 yılında, 426 ha alanda kurulmuş bulunmaktadır (Tekirdağ Ticaret ve Sanayi Odası, 2014 ).

Tekirdağ ilinde organize sanayi bölgeleri dışında 13 adet küçük sanayi sitesi vardır. Bunlardan 7 tanesi faaliyettedir. Toplam işyeri sayısı 1 714'tür.

Tekirdağ'da Süleymanpaşa, Malkara, Çorlu, Çerkezköy ve Hayrabolu ilçelerinde olmak üzere 5 adet Ticaret ve Sanayi Odası, Süleymanpaşa, Hayrabolu, Çorlu ve Malkara ilçelerinde olmak üzere 4 adet Ticaret Borsası mevcuttur.

Tekirdağ, Marmara Bölgesi dikkate alındığında %3'lük sanayi payıyla İstanbul, Bursa ve Kocaeli'nden sonra dördüncü en büyük il olarak dikkat çekmektedir. Ülke genelinde tekstilin %10'u, margarinin %25'i, rafine ayçiçek yağının %20'si, kâğıt ve ambalajın %40'ı işlenmemiş derinin %37'i bu ilden karşılanmaktadır. İldeki kuruluşlar kendi sektörlerinde marka konumunda olan büyük işletmelerdir. Özellikle son yirmi yıl içerisindeki gelişmelerle birlikte Tekirdağ adeta Türkiye'nin tekstil, gıda, toprak, beyaz eşya gibi alanlarda üretim üssü haline gelmiştir (Özyavuz ve Şişman, 2014. s. 200-201).

Tekirdağ ilinde sanayi sektörünün gelişmesiyle birlikte yeni enerji kaynaklarına ihtiyaç duyulmuştur. İl sınırları içinde 31 adet elektrik enerji santrali ( doğalgaz 25 adet, rüzgâr 4 adet, biokütle 1 adet, doğalgaz-fueloil 1 adet ) yaklaşık 7 539 GW elektrik üretimi yapmaktadır. Enerji santrallerinin toplam kurulu gücü 1 143 MW'tır. Ayrıca 31 MW gücünde 4 adet rüzgâr santralinin lisansı alınmış durumdadır. Tekirdağ'da rüzgârdan 126,8 MW, biyogazdan 6 MW, doğalgazdan 1006,21 MW ve diğer 4,2 MW elektrik enerjisi üretilmektedir (www.enerjiatlası.com, 2015). İldeki güçlü enerji altyapısı sanayi yatırımı ve yatırımcıları için cazibe oluşturmaktadır.

Tekirdağ Limanı'ndaki ticaret büyük ölçüde ildeki sanayi kuruluşlarının ürettikleri ürünlere dayalı olarak gerçekleştirilmektedir. Bu nedenle hammaddelerin ve mamul maddelerin sanayi tesisleri ile liman arasında getirilip, götürülmesinde hatta başta Trakya Yarımadası üzerindeki iller olmak üzere Balkan ve Avrupa ülkelerine taşınmasında karayolu ve demiryolu

olanakları önemli rol oynamaktadır. Bu açıdan Tekirdağ ilinin sınırları içinden geçen D100 karayolu ile Yunanistan, D110 karayolu ve TEM otoyolu ile Bulgaristan arasında bağlantının olması liman ulaşımı açısından avantaj sağlamaktadır. Bununla birlikte İstanbul ile Edirne-Kapıkule'yi birbirine bağlayan demiryolu sanayileşmenin yoğun olduğu Muratlı, Çorlu ve Çerkezköy ilçelerinden geçmektedir. Bu demiryolunun Türkiye Denizcilik İşletmeleri Liman İşletmesi iskelesi ile bağlantısı vardır. Yine Çorlu, Çerkezköy ile İstanbul arasında elektrikli banliyö tren hattı da mevcuttur. Tekirdağ il merkezine yaklaşık 59 km uzaklıkta bulunan Çorlu uluslararası havaalanı ulaşım olanakları alternatifini arttırmaktadır.

Tekirdağ ili Avrupa ülkelerinin yakınında olması nedeniyle bu ülkelerin etkisi yoğun olarak hissedilmektedir (Balcı Akova, 2002a, s. 2). Diğer yandan Tekirdağ Limanı ile sanayi bölgeleri arasında bağlantıyı sağlayan karayolu ve demiryolu hacminin ve kalitesinin yüksek olması, sadece Tekirdağ'daki değil İstanbul, Edirne, Kırklareli illerindeki sanayicilerin de Tekirdağ Limanı'nı tercih etmesine neden olmaktadır.

Marmara Bölgesinin, yatırım ve endüstriyel gelişimi yıldan yıla hızlı bir artış göstermektedir. Bu ekonomik gelişime paralel olarak bölgenin deniz ticareti de artmaktadır. Ayrıca bölge uluslararası deniz yolu üzerinde olup, karayolu, demiryolu ve havayolu ile desteklenebilir durumdadır. Haydarpaşa, Ambarlı ve Tekirdağ limanlarının ithalat ve ihracat toplamında ön sırada yer aldığı, bir diğer ifade ile yük akışının Kuzey Marmara Bölgesinde daha fazla olduğu ve gelecekte de bu eğilimi göstereceği belirlenmektedir (Koldemir, 2008, s. 36).

Tekirdağ Limanı'nın sahip olduğu özellikler ve potansiyel göz önünde bulundurulduğunda, limanın fonksiyonel etkisinin Tekirdağ ilinde oldukça güçlü olduğu anlaşılmaktadır. Limanın hinterlandı Tekirdağ ilinden İstanbul, Kırklareli ve Edirne yönlerinde tüm Trakya Yarımadası'nı kapsayacak şekilde gittikçe genişlemektedir.

#### **4. 5. Tekirdağ Limanı'nın Tekirdağ İline Etkileri**

Limn ve limanın bulunduğu bölge arasındaki bağlantı ekonomik ilişkiler üzerine kurulmuştur. Limanlar buldukları yerin gelişimi sağlarken o bölgedeki kaynaklarda limanın gelişmesini sağlar (Akarçay, 2011, s. 4). Tekirdağ'da 1970 sonrasında sanayi faaliyetlerinde bir hareketlenme görülmüştür. Bu hareketlenmede en önemli etken ilin kalkınmada öncelikli yöreler listesine alınması ve bazı teşviklerden yararlanma imkânlarının olmasıdır (Balcı Akova, 2002b, s. 62). Tekirdağ'da artan sanayileşme ile birlikte artan liman faaliyetleri ilin sosyo-ekonomik yapısında önemli değişiklikleri beraberinde getirmiştir. İlde kurulmuş olan pek çok sanayi tesisinin ihtiyaç duyduğu hammaddeyi temin etmesinde ve mamul maddelerin pazarlanmasında en ucuz ulaşım sektörü olan denizyolundan yararlanma imkânlarına sahip olmasının rolü büyüktür. Bundan dolayı Tekirdağ ilinde sanayi sektörü ve deniz ulaşımı birebiriyle sıkı bir ilişki içindedir.

Tekirdağ Limanı son yıllarda yaşanan gelişmelerin yanında ASYAPORT Liman tesislerinin de tam manasıyla faaliyete geçmesiyle, sadece ulusal değil, uluslararası lojistik üs olabilecek kapasiteye erişmiş durumdadır. Tekirdağ'da lojistik sektörünün gelişmesi ilin ticari hayatına zenginlik katacağı gibi beraberinde pek çok sektörün de gelişmesine hız kazandıracaktır. Ayrıca Tekirdağ Limanı'nın ticaret hacminin artmasıyla birlikte depolama alanlarına daha fazla ihtiyaç duyulacaktır. Bundan dolayı ilde lojistik köyün kurulması yerinde olacaktır.

Tekirdağ Limanı'nda işlem hacminin artmasıyla yeni iş olanakları ortaya çıkmıştır. Böylece ildeki pek çok iş arayan için istihdam alanı doğmuştur. Örneğin; ASYAPORT Liman İşletmesi 1 200 kişilik istihdam kapasitesi ile Tekirdağ'ın iş ve çalışma hayatına önemli katkı sağlamıştır. Buna ilaveten bankacılık sektörü güçlenmeye başlamış, bazı bankalar yeni şubeler açmışlar ve portföylerini genişletmeye çalışmışlardır (Akarçay, 2011, s. 9).

Tekirdağ'daki denizcilik sektörünün gelişmesiyle ildeki hatta Trakya Yarımadası'ndaki sanayicilerin ihracat yükleri artmaktadır. Bu sayede Tekirdağ'da kişi başına düşen ihracat geliri ve ilin gelişmişlik seviyesi yükselmektedir.

Tekirdağ ili ihracat değerleri 2012 yılı 596.587.076 dolar (Kırklareli 141.121.136 dolar, Edirne 46.905.966 dolar), 2013 yılı 911.577.462 dolar (Kırklareli 258.739.288 dolar, Edirne 31.346.633 dolar) ve 2014 yılı 995.033.527 dolardır (Kırklareli 402.296.388 dolar, Edirne 42.326.450 dolar). İthalat değerleriyse 2012 yılı 641.184.992 dolar (Kırklareli 138.321.251 dolar, Edirne 120.733.413 dolar ), 2013 yılı 1.017.474 dolar (Kırklareli 193.245.261 dolar, Edirne 101.924.866 dolar) ve 2014 yılı 1.105.203.906 dolardır (Kırklareli 142.505.281 dolar, Edirne 89.163.319 dolar). Şu değerlerden de anlaşılacağı gibi Tekirdağ ilinde son üç yıllık ihracat ve ithalat değerleri sürekli artış göstermiştir. Ayrıca söz konusu değerler Tekirdağ'ın komşusu olan Kırklareli ve Edirne'ye göre daha yüksektir (Tablo 10).

**Tablo 10:** *Tekirdağ, Kırklareli ve Edirne'nin İhracat ve İthalat Değerleri*<sup>12</sup>

İL	İHRACAT ( Dolar )			İTHALAT ( Dolar )		
	2012	2013	2014	2012	2013	2014
Tekirdağ	596 587 076	911 577 462	995 033 527	641 184 992	1 017 474 905	1 105 203 906
Kırklareli	141 121 136	258 739 288	402 296 388	138 321 251	193 245 261	142 505 281
Edirne	46 905 966	31 346 633	42 326 450	120 733 413	101 924 866	89 163 319

2014 yılı itibariyle Tekirdağ ili toplam nüfusu 906.732 kişidir. Bu nüfusun %51,5'i (66.956 kişi) erkek nüfustan, %48,5'i (439.776 kişi) kadın nüfustan oluşmaktadır. Öte yandan gerek 2013 yılında, gerekse 2014 yılında Tekirdağ'ın bütün ilçelerinde erkek nüfus kadın nüfustan fazladır (TÜİK, 2013, 2014). Bu

<sup>12</sup> Kaynak: TÜİK, 2015.

durumun çalışmak için gelen erkek nüfus sayısı ile ilgili olduğu söylenbilir (şahin, 2014, s. 351). Yine 2014 yılında Tekirdağ ilindeki nüfusun %71,1'ini (644.840 kişi) 15-64 yaş grubunda yer alan aktif nüfus, %21,2'sini (192.332 kişi) 0-14 yaş grubundaki ocuk nüfus, %7,7'sini (69.560 kişi) 65 ve yukarı yaştaki yaşlı nüfus oluşturmaktadır (TÜİK, 2014). Burada alışma çağındaki aktif nüfus fazlalığı ildeki işgücü potansiyelinin yüksek olduğunun göstergesidir.

Tekirdağ'da gün geçtikçe artan sanayi, ticaret ve ulaşım faaliyetlerine bağlı olarak gelişen st yapıyı destekleyecek uygun alt yapının oluşturulması gerekmektedir. Zira Tekirdağ gelecekte hızlı bir nüfus birikimine elverişli görünmektedir (Grnar, 1994, s. 96).

Tekirdağ'da denizyolu taşımacılığı sosyo-ekonomik yönden pek çok katkı sağlamasının yanında, kıyılarda doğal ortam bozulması, deniz kirliliği, kamyon ve tırların Şehir trafiğine katılmaları nedeniyle karayollarında fiziki yapının bozulması ve trafik kazası riskinin artması, evre kirliliği ve amaç dış arazi kullanımı gibi sorunların da doğmasına neden olmaktadır (Fotoğraf 7). Bu sorunlarla ilgili tedbirler hemen alınmalıdır.



*Fotoğraf 7.* Tekirdağ Süleymanpaşa'da kıyıya boşalan kanalizasyonun görünüşü

Tekirdağ Süleymanpaşa ilçesinde İstanbul yönünde kıyı boyunca konutların artması kıyı ekosistemine büyük zarar vermektedir. Bu bakımdan kıyı boyunca devam eden yapılaşmanın acilen durdurulması gerekmektedir (Pektezel, 2015, s. 181). Tekirdağ'da Şehir planlaması yapılırken, limanın fonksiyonel özellikleri, ticari aktivitesi ve liman etki bölgesi göz önünde bulundurulmalıdır.

### **Tartışma ve Sonuç**

Tekirdağ ili son yıllarda yeni sanayi bölgeleri, otoyolları, demiryolları ve büyük liman tesisleri ile hızlı bir büyüme sürecine girmiştir. Bu sosyo-ekonomik gelişmeye paralel olarak ildeki deniz ticareti de artmaktadır. Tekirdağ Limanı'nın sahip olduğu özellikler ve potansiyel göz önünde bulundurulduğunda, limanın fonksiyonel etkisinin Tekirdağ ilinde oldukça güçlü olmakla birlikte İstanbul, Kırklareli ve Edirne yönlerinde tüm Trakya Yarımadası'nı kapsayacak Şekilde gittikçe genişlemektedir.

Tekirdağ'daki denizcilik sktrnn gelişmesiyle ildeki hatta Trakya Yarımadası'ndaki sanayicilerin ihracat imknları artmaktadır. Bu sayede Tekirdağ'da kişi başına düşen ihracat geliri ve ilin gelişmişlik seviyesi

yükselmektedir. Tekirdağ ilinde ihracattan elde edilen gelirin Kırklareli ve Edirne'ye göre yüksek olmasında limanın, denizcilik sektörünün ve dış ticaretin rolü yadsınamayacak ölçüdedir.

Tekirdağ Limanı'nda yaşanan gelişmelerde birlikte söz konusu gelişimi sınırlandıran birtakım sorunlar da tespit edilmiştir. Bu sorunlar ve çözüm önerileri şu şekilde sıralanabilir;

Limanın gelişmesiyle artan ticari etkinliğin ihtiyaçlarını karşılayacak karayolu ve demiryolu alt yapısının oluşturulması gerekmektedir. Liman faaliyetlerinin artmasıyla yük taşıyan ağır tonajlı kamyon ve trurlar yoğun bir trafiğe neden olmaktadır. Bunun için trafik yoğunluğunu ortadan kaldıracak, trafik kazası riskini azaltacak karayollarına ihtiyaç olacaktır. Ayrıca liman ile sanayi tesisleri arasında bağlantı sağlayan karayolları iyileştirilmelidir.

İldeki ve liman alanındaki demiryolu ağı genişletilmelidir. Sanayi bölgeleri ve sınır kapıları ile liman iskelelerinin demiryolu bağlantılarının sağlanması limanın işlem hacmini arttıracaktır.

Atıl vaziyette bulunan Askeri iskele, Şarköy iskelesi ve Mürefte iskelesi faal hale getirilerek değerlendirilmelidir. Hâlihazırdaki bu iskelelerin faaliyete geçmesiyle limanın ticaret hacmi çok daha genişleyecektir.

Tekirdağ'da lojistik sektörünün gelişmesiyle birlikte liman gerisindeki işlemlerin sağlıklı yürütülmesi için lojistik köyün kurulması yerinde olacaktır.

Tekirdağ'da liman faaliyetleriyle ilişkili birçok tesis ( sanayi tesisleri, tır ve kamyon parkları, akaryakıt depolama ve dağıtım tesisleri vb. ) genelde mutlak tarım alanı olarak değerlendirilmesi gereken I. II. III. ve IV. sınıf araziler üzerinde kurulmuşlardır. Verimli tarım alanlarında kayıplara yol açan bu sorunun çözüme kavuşması için bilimsel metotlarla arazi kullanım planları yapılmalıdır.

Limanda gemilerin yükleme ve boşaltma işlemleri sırasında, ortaya çıkan kirlilik deniz ekosistemine zarar vermektedir. Diğer taraftan zaman zaman gemi atıklarının sahile kadar ulaştıkları gözlenmektedir. Bu kirliliğin önüne geçilmesi için gemilerin yükleme ve boşaltma işlemleri denetim altında tutulmalı, gemi denetimleri arttırılmalıdır. Ayrıca şehir merkezinde denize boşaltılan kanalizasyon sularından kaynaklanan pis kokuların ve deniz kirliliğinin önüne geçilmesi için arıtma tesisleri yapılmalıdır.

Limana sahasının kıyılarında plajlar, abrazyon düzlükleri ve falezlerden oluşan doğal kıyı şeridi kıyıyı doldurmak, duvarlar ve iskeleler yapmak, depolama alanları oluşturmak ve binalar inşa etmek suretiyle bilinçsiz bir şekilde beton yığınının dönüşmekte ve doğal ortam tahrip olmaktadır. Oysa kıyıların doğal ortam özellikleri korunarak uzun vadede kullanılması gerektiği göz önünde bulundurulmalıdır. Bu amaçla kıyı kullanımı ve planlamasıyla ilgili bilimsel çalışmalar ve planlamalar yapılmalı, bilinçsiz kıyı kullanımının önüne geçilmelidir.

Tekirdağ ili Birinci Derecede Deprem Bölgesi'nde bulunmaktadır. Kuzey Anadolu Fayı ve deprem üretme potansiyeli oldukça yüksek fay hatları yöreden ya da yakınından geçmektedir. Dolayısıyla stratejik öneme sahip liman tesislerinin depreme dayanıklı olarak inşa edilmesi ve meydana gelecek depremlerle ilgili tedbirlerin alınması gerekmektedir.

Tekirdağ ilinde limanın fiziki yapısının ve ticaret hacminin gelişmesini sınırlandıran faktörlerin ortadan kaldırılması gerekmektedir. Böylece günümüzde İstanbul ve Bursa limanlarının alternatifi durumuna gelmiş olan limanın önemli bir lojistik bölgesel üs olması kaçınılmaz olacaktır. İlin sosyo-ekonomik hayatına damgasını vuracak söz konusu gelişmelerle ilgili bilimsel planlamaların coğrafi faktörler göz önünde bulundurularak biran evvel yapılması gerekmektedir.

### KAYNAKÇA

- Akarçay, N. (2011). Tekirdağ Limanları ve Türkiye Deniz Taşımacılığındaki Payı. *Tekirdağ Değerleri Sempozyumu (21 Ekim 2010)*. (ss. 136-145). Tekirdağ.
- Ardel, A. ve İnadık, H. (1957). Marmara Denizinin Teşekkül ve Tekâmülü. *Türk Coğrafya Dergisi*, 17, 1-19.
- Ardel, A. (1960). Marmara Bölgesi'nin Yapı ve Reliefi. *Türk Coğrafya Dergisi*, XVI, (20), 1-22.
- (1975). *Hidroğrafya, Okyanuslar ve Denizler* (İkinci Baskı). İstanbul: İstanbul Üniversitesi Yayınları, No:720, Coğrafya Enstitüsü Yayınları, No:19.
- Atalay, İ. (2011a). *Genel Beşeri ve Ekonomik Coğrafya* (5. Baskı). İzmir: Meta Basım Matbaacılık Hizmetleri.
- (2011b). *Türkiye Coğrafyası ve Jeopolitiği* (8. Baskı). İzmir: Meta Basım Matbaacılık Hizmetleri.
- Ateş, H. (2009). *Kuzey Marmara Sahilleri ve Ard Alanında Şehirleşmenin Tarihi Süreci: XVI-XVII. Yüzyıllarda Tekirdağ ve Yöresi*. (Yayımlanmamış Doktora Tezi). İstanbul: İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Balcı Akova, S. (2002a). *Ergene Havzasının Coğrafi Potansiyeli*. İstanbul: Çantay Kitabevi.
- (2002b). *Ergene Havzasında Mekânsal Kullanımlar*. İstanbul: Çantay Kitabevi.
- Doğaner, S. (1991). İstanbul Limanı: Kuruluş, Gelişim ve İşlevleri. *İ.Ü. Deniz Bilimleri ve Coğrafya Enstitüsü*. Bülten, 8(8), 115-144.
- Eroğlu, İ. ve Bozyiğit, R. (2013). Aliağa Limanı. *Marmara Coğrafya Dergisi*, 28, 81-116.
- Gürpınar, E. (1994). *Bir Çevresel Analiz Örneği Trakya*. İstanbul: Der Yayınları.



İMEAK Deniz Ticaret Odası (2015). Erişim tarihi: 08 Eylül 2015, [http://www.denizticaretodasi.org.tr/Shared%20Documents/sektorraporu/2014\\_sektor\\_tr.pdf](http://www.denizticaretodasi.org.tr/Shared%20Documents/sektorraporu/2014_sektor_tr.pdf).

Koçman, A. (1993). *Türkiye İklimi*. İzmir: Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları No:72.

Koday S. (1998). İskenderun Limanı. *Türk Coğrafya Dergisi*, 33, 211-235.

----- (2000). Haydarpaşa-Gebze Arasındaki Demiryolu Banliyö Ulaşımı. *Türk Coğrafya Dergisi*, 35, 261-276.

Koldemir B. (2008). Marmara Bölgesi Liman Yeri Seçiminde Bölge Ekonomisi, Kıyı Jeolojisi ve

Jeomorfolojisinin Önemi: Silivri Örneği. *Uygulamalı Yer Bilimleri Dergisi*, 1, 32-45.

Özşahin, E. (2015). Şarköy Deresi (Şarköy) – Bağlar Deresi (Marmara Ereğlisi) Arasındaki Marmara Denizi Akaçlama Havzasının (Tekirdağ) Jeomorfolojik Özellikleri. İstanbul: Akademi Titiz Yayınları.

Özyavuz, M. ve Şişman, E. E. (2014). Büyükşehir: Tekirdağ. *Adnan Menderes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 1 (Özel Sayı), 194-217.

Pektezel. H. (2015). Süleymanpaşa'nın (Tekirdağ) CBS Tabanlı Jeoekolojik Planlama Analizi. *The Journal of Academic Social Science Studies*, 35, 163-185.

Resmi Gazete (05 Mart 2011). Tekirdağ Liman Yönetmeliği, 05 Mart 2011 tarih ve 27 865 sayılı.

Şahin, V. (2014).Tekirdağ İlinde Nüfus ve Yerleşmenin Coğrafi Analizi. *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 7(35), 345-357.

T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, İstatistik Bilgi Sistemi. (2015). Erişim tarihi:10 Ağustos 2015, [https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/istatistik\\_filo.aspx](https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/istatistik_filo.aspx).

Tekirdağ Ticaret ve Sanayi Odası. (2014). Tekirdağ İli Ekonomik Hayatı Araştırma Raporu. (Erişim tarihi: 10 Ağustos 2015), [www.tekirdagso.org.tr](http://www.tekirdagso.org.tr).

TÜİK. (Türkiye İstatistik Kurumu). (2015). 2014 Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi (ADNKS). Erişim tarihi: 19 Aralık 2015, <http://tuikapp.tuik.gov.tr/adnksdagitapp/adnks.zul>.

Tümertekin, E. (1987). *Ulaşım Coğrafyası* (İkinci Baskı). İstanbul: İstanbul Üniversitesi Yayınları, No:2053, Coğrafya Enstitüsü Yayınları, No:85.

<http://www.asyaport.com/Default.html> (Erişim tarihi: 10.08. 2015).

<http://portal.emodnedbathymetry.eu/depth.contours>. (Erişim tarihi: 10.08. 2015)

<http://www.enerjiatlası.com/> (Erişim tarihi: 10.08. 2015).

<http://www.martasgroup.com/tr/denizyolu-tasimaciligi.html> (Erişim tarihi: 10.08. 2015).