



**LİMANLARIN ÜLKE EKONOMİSİNDEKİ YERİ VE SOSYO-EKONOMİK
ETKİLERİNİN ANALİZİ:TEKİRDAĞ İLİ ÖRNEĞİ**

Selin BAHAR BENGİ

Yüksek Lisans Tezi

İşletme Anabilim Dalı

Danışman: Prof. Dr. Ahmet KUBAŞ

2015

T.C.
NAMIK KEMAL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
İŞLETME ANABİLİM DALI
YÜKSEK LİSANS TEZİ

**LİMANLARIN ÜLKE EKONOMİSİNDEKİ YERİ VE SOSYO-
EKONOMİK ETKİLERİNİN ANALİZİ:TEKİRDAĞ İLİ ÖRNEĞİ**

Selin BAHAR BENGİ

İŞLETME ANABİLİM DALI

DANIŞMAN: Prof. Dr. Ahmet KUBAŞ

TEKİRDAĞ-2015

Her Hakkı Saklıdır.

ÖZET

YÜKSEK LİSANS TEZİ LİMANLARIN ÜLKE EKONOMİSİNDEKİ YERİ VE SOSYO-EKONOMİK ETKİLERİNİN ANALİZİ:TEKİRDAĞ İLİ ÖRNEĞİ

Selin BAHAR BENGİ
Namık Kemal Üniversitesi
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

İŞLETME ANABİLİM DALI

Danışman: Prof. Dr. Ahmet KUBAŞ

Dünya ticaret hacminin büyük bir kısmının denizyolu taşımacılığı ile yapılması, limanların uluslararası ticaretteki önemini arttırmıştır. Yeni ticaret koridorları ve yeni pazarlar ortaya çıkaran limanlar, ülkenin dünyaya açılan kapısı olarak tanımlanmaktadır. Limanlara giriş yapan gemilerin sayısı ve yük hacimleri hem bölgesel ekonomiye hem de ülke ekonomisine katkı sağlamakta aynı zamanda bölgede yer alan sanayinin ve ticaretin gelişmesi açısından da önem arz etmektedir. Denizyolu taşımacılığı, diğer taşıma şekillerine oranla büyük hacim ve ağırlıktaki ürünleri en düşük birim maliyetle güvenilir bir şekilde teslim edilmesi nedeniyle uluslararası ticarete en çok tercih edilen ulaşım şekli olmaktadır.

Teknolojinin gelişmesi ve küresel ticaretin artışıyla yük hareketlerini kontrol altına alabilmek için daha gelişmiş ve yeni teknolojilere sahip limanlar planlanmaktadır. Bölgedeki gelir ve istihdam kaynağı olan limanlar, çeşitli bölgeler arasında sosyal ve ekonomik ilişkilerin gelişmesine de katkı sağlamaktadır.

Bu çalışmada öncelikle Türkiye'deki denizyolu taşımacılığı ve limanların analizi yapılmış, limanların ülke ekonomisine olan katkıları ele alınarak, Türkiye sanayisi'nin yoğun olduğu, lojistik merkez potansiyeline sahip Tekirdağ ili limanları incelenerek, ülke ekonomisi içindeki yeri ve sosyo-ekonomik analizi araştırılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Denizyolu taşımacılığı, Tekirdağ limanları, Liman ekonomisi

ABSTRACT**MASTER OF ARTS THESIS****THE POSITION OF PORTS IN NATIONAL ECONOMY AND ANALYSES
OF SOCIOECONOMIC EFFECTS: EXAMPLE OF TEKİRDAĞ PROVINCE**

Selin BAHAR BENGİ
Namık Kemal University
SOCIAL SCIENCE INSTITUTE

DEPARTMENT OF BUSINESS ADMINISTRATION

Consultant: Prof. Dr. Ahmet KUBAŞ

The fact that most of the world trade have been carried out via sea way have increased the importance of ports. Creating new trade corridors and markets, ports are defined to be the gates of a country to the world. Quantity and load volume of the ships entering ports contribute both regional and national economies, meanwhile they are so much important for development of industry and trade in that region. Sea transportation is the most preferred transportation mode for international trade because provides the least cost and safe shipment of higher bulk and mass products compared to the other modes.

Through technologic developments and increasing global trade, more sophisticated and hi-tech ports are planned for better control of load movements. Being the foundation of income and employment in a region, ports also contribute development of social and economic relations among regions.

In this study, first sea transportation and ports in Turkey are analyzed, then via their contribution to the national economy, ports of Tekirdağ province with high dense industrial and logistics capacity are investigated for their position in national economy and socioeconomic analyses are made.

Key words: Sea transportation, Tekirdağ ports, Port economy

ÖNSÖZ

Bu çalışma ve eğitimim süresince tüm bilgilerini benimle paylaşmaktan kaçınmayan, her türlü konuda desteğini benden esirgemeyen ve tezimde büyük emeği olan, Namık Kemal Üniversitesi öğretim üyelerinden hocam, Sayın Prof. Dr. Ahmet KUBAŞ'a sonsuz minnet ve teşekkürlerimi sunarım.

Çalışma sırasında bilimsel katkıları ile yardımlarını esirgemeyen, bilgi ve deneyimlerinden yararlandığım Atilla YILDIZTEKİN'e en içten teşekkür ve saygılarımı sunarım.

İÇİNDEKİLER

ÖZET	i
ABSTRACT.....	ii
ÖNSÖZ.....	iii
İÇİNDEKİLER	iv
TABLolar LİSTESİ	vii
ŞEKİLLER LİSTESİ	viii
KISALTMALAR LİSTESİ.....	ix
1.GİRİŞ.....	1
2. DENİZYOLU TAŞIMACILIĞI.....	4
2.1. Dünya'da Denizyolu Taşımacılığı.....	5
2.2 Türkiye'de Denizyolu Taşımacılığı	9
2.2.1 Türkiye Denizyolu Taşımacılığı Dış Ticaret Rakamları	9
2.2.2 Kabotaj Taşımacılığı.....	15
2.2.3 Lojistik Performans İndeksi 2014	16
2.2.4 Türkiye'de Denizyolu Taşımacılığının 2023 Vizyonu.....	19
3. TÜRKİYEDEKİ LİMANLAR	20
3.1 Marmara Bölgesi	21
3.1.1 Ambarlı Alt Bölgesi	21
3.1.2 Marmara Ereğlisi Alt Bölgesi	22
3.1.3 Tekirdağ Alt Bölgesi.....	23
3.1.4 TCDD Haydarpaşa Limanı	24
3.1.5 İzmit Alt Bölgesi.....	25
3.1.6 Gemlik Alt Bölgesi	26
3.1.7 Bandırma Alt Bölgesi.....	27
3.1.8 Çanakkale Alt Bölgesi	28
3.2 Ege Bölgesi	29
3.2.1 Güllük Alt Bölgesi	29
3.2.2 Aliğa Alt Bölgesi.....	30
3.2.3 TCDD İzmir Alsancak Limanı	31
3.3 Akdeniz Bölgesi	32

3.3.1 Antalya Alt Bölgesi	32
3.3.2 Mersin Alt Bölgesi	33
3.3.3 Ceyhan Alt Bölgesi.....	34
3.3.4 İskenderun Alt Bölgesi.....	35
3.4 Karadeniz Bölgesi	36
3.4.1 Zonguldak-Bartın-Ereğli Alt Bölgesi.....	36
3.4.2 Samsun Alt Bölgesi.....	37
3.4.3 Trabzon Alt Bölgesi.....	38
3.4.4 Rize-Hopa Alt Bölgesi	39
4.TEKİRDAĞ İLİ ÖRNEĞİ.....	40
4.1 Ulaştırma ve Altyapı	40
4.1.1 Karayolu Taşımacılığı.....	42
4.1.2 Demiryolu Taşımacılığı.....	42
4.1.3 Denizyolu Taşımacılığı.....	43
4.1.3.1 Tekirdağ Alt Bölgesi.....	44
4.1.3.1.1 TDİ Limanı	45
4.1.3.1.2 TMO Limanı.....	48
4.1.3.1.3 ASYAPORT Limanı.....	49
4.1.3.2 Marmara Ereğlisi Alt Bölgesi	53
4.1.3.2.1 Tekirdağ Bütangaz Terminali.....	55
4.1.3.2.2 Tekirdağ Marmara Ereğlisi Botaş LNG Terminali	56
4.1.3.2.3 Marmara Depoculuk Terminali	57
4.1.3.2.4 OPET Marmara Ereğlisi Liman Tesisleri.....	58
4.1.3.2.5 Tekirdağ Martaş Limanı.....	59
4.2 Gümrük	61
4.3. İthalat ve İhracat Oranları	65
4.3.1 Tekirdağ ili 2014-2015 Yılı İşlem Hacimleri	65
4.3.2 Tekirdağ İli 2014- 2015 İthalat Oranları	68
4.3.3 Tekirdağ İli 2014- 2015 İhracat Oranları	69
4.3.4 Batı Marmara 2014- 2015 Toplam Dış Ticaret Oranları	70
4.3.5 Tekirdağ İli İthalat Ve İhracat Projeksiyon Değerleri.....	71

4.3.6 Tekirdağ İli 2009-2013 Dönemi Denizyolu- Demiryolu Karayolu Havayolu İthalat ve İhracat Oranları (Abd Doları Ve Kg)	72
4.3.6.1 Tekirdağ 2009-2013 Dönemi İhracatı(Usd)	72
4.3.6.2 Tekirdağ 2009-2013 Dönemi İthalatı (Usd)	73
4.3.6.3 Tekirdağ 2009-2013 Dönemi İhracatı (Kg)	74
4.3.6.4 Tekirdağ 2009-2013 Dönemi İthalatı (Kg)	74
4.4. İller - Limanlar Arası Yük Hareketleri.....	74
4.5. Sanayi	79
4.6 Sosyo-Ekonomik Yapısı.....	82
SONUÇ.....	86
KAYNAKLAR	89

TABLolar LİSTESİ

Tablo 1Denizyoluyla Yapılan Uluslararası Ticaretin Yıllara Göre Değişimi(milyon ton)	7
Tablo 2Dünyada ve Türkiye’de Konteyner Yük Hareketinin Yıllara Göre Değişimi, 2008-20128	
Tablo 3Yollar İtibariyle Türkiye’nin Dış Ticaret Taşımaları Miktar Yüzdesi (%)	10
Tablo 4Limanlarımızda Yapılan Yükleme-Boşaltma Faaliyetleri	11
Tablo 5Taşınan Ürünün Birim Değeri Ürün birim	12
Tablo 6 Bölgesel Yük Elleçleme Kapasiteleri	13
Tablo 7 (2010-2014) Yılları Arasında Limanlarımızda İşlem Gören Gemi Sayıları	14
Tablo 8(2013) Yılı Kargo Tipleri İtibariyle Kabotaj Taşımacılığı	16
Tablo 9Türkiye'nin Lojistik Performans İndeksi Sıralaması	17
Tablo 10Lojistik Performans İndeksi Kriterleri	18
Tablo 11Türkiye Taşıma Payları Açısından Mevcut Durum ve 2023 Hedefi	19
Tablo 12Bölgelerimize Göre Yük Elleçleme Değerleri,2013	20
Tablo 13Tekirdağ Demiryolu İle Taşınan Yük Miktarı (Ton)	42
Tablo 14Batı Marmara Bölge Müdürlüğümü Denetimindeki Geçici Depolama Ve Antrepolar	62
Tablo 15Bağlantı Gümrük İdarelerimizce Hizmet Verilen Liman ve İskeleler	62
Tablo 16Tekirdağ İli 2014 Yılı İşlem Hacimleri	65
Tablo 17Tekirdağ İli 2015 Yılı İşlem Hacimleri	66
Tablo 18 Dış Ticaret İstatistikleri (Bin Dolar).....	66
Tablo 19Tekirdağ İhracatının Sektörler İtibariyle Dağılımı (2013)	67
Tablo 20En Çok İhracat Gerçekleştirilen 10 Ülke (2013).....	68
Tablo 21Türkiye İthalat ve İhracat Projeksiyon Değerleri.....	71
Tablo 22Tekirdağ 2009-2013 Dönemi İhracatı (Usd)	72
Tablo 23Tekirdağ 2009-2013 Dönemi İthalatı (Usd).....	73
Tablo 24Tekirdağ 2009-2013 Dönemi İhracatı (Kg)	74
Tablo 25Tekirdağ 2009-2013 Dönemi İthalatı (Kg)	74
Tablo 26Tekirdağ Limanlarına Gelen Giden Yük (Ton).....	75
Tablo 27Tekirdağ Limanlar-İller Arası Taşımalarda Ortalama Mesafe (2013-2018-2035).....	79
Tablo 28Sanayi Siciline Kayıtlı İşletmelerin Sektörel Dağılımı, 2013.....	80
Tablo 29Tekirdağ’daki Organize Sanayi Bölgeleri	81
Tablo 30Avrupa Serbest Bölgesinin Ticaret Hacmi	81
Tablo 31Kurulan ve Kapanan Şirket Sayıları.....	82
Tablo 32 Türkiye’de İllerin Gelişmişlik Endeksi Sıralaması Araştırması, 2012.....	82
Tablo 33İlçelerin Sosyo-Ekonomik Gelişmişlik Sıralaması Araştırması	83
Tablo 34 İlçeler Bazında Önce Çıkan Fonksiyonlar ve Merkez Türleri	84
Tablo 35İstihdam Edilen Sigortalıların Sektörlere Göre Dağılımı-Tekirdağ, %.....	84

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1Denizyoluyla Yapılan Uluslararası Ticaretin Yıllara Göre Değişimi (Yük Cinsleri)	8
Şekil 2Ambarlı Alt Bölgesi Tesis Dağılımları ve Yük İstatistik Bilgileri	21
Şekil 3Marmara Ereğlisi Alt Bölgesi Tesis Dağılımları ve Yük İstatistik Bilgileri	22
Şekil 4Tekirdağ Alt Bölgesi Tesis Dağılımları ve Yük İstatistik Bilgileri	23
Şekil 5Haydarpaşa Alt Bölgesi Tesis Dağılımları ve Yük İstatistik Bilgileri	24
Şekil 6İzmit Alt Bölgesi Tesis Dağılımları ve Yük İstatistik Bilgileri	25
Şekil 7Gemlik Alt Bölgesi Tesis Dağılımları ve Yük İstatistik Bilgileri	26
Şekil 8Bandırma Alt Bölgesi Tesis Dağılımları ve Yük İstatistik Bilgileri.....	27
Şekil 9Çanakkale Alt Bölgesi Tesis Dağılımları ve Yük İstatistik Bilgileri.....	28
Şekil 10Güllük Alt Bölgesi Tesis Dağılımları ve Yük İstatistik Bilgileri.....	29
Şekil 11Aliağa Alt Bölgesi Tesis Dağılımları ve Yük İstatistik Bilgileri.	30
Şekil 12Alsancak Alt Bölgesi Tesis Dağılımları ve Yük İstatistik Bilgileri.....	31
Şekil 13Antalya Alt Bölgesi Tesis Dağılımları ve Yük İstatistik Bilgileri.....	32
Şekil 14Mersin Alt Bölgesi Tesis Dağılımları ve Yük İstatistik Bilgileri.....	33
Şekil 15Ceyhan Alt Bölgesi Tesis Dağılımları ve Yük İstatistik Bilgileri.....	34
Şekil 16İskenderun Alt Bölgesi Tesis Dağılımları ve Yük İstatistik Bilgileri.....	35
Şekil 17Zonguldak-Bartın-Ereğli Alt Bölgesi Tesis Dağılımları ve Yük İstatistik	36
Şekil 18Samsun Alt Bölgesi Tesis Dağılımları ve Yük İstatistik Bilgileri.....	37
Şekil 19Trabzon Alt Bölgesi Tesis Dağılımları ve Yük İstatistik Bilgileri	38
Şekil 20Rize-Hopa Alt Bölgesi Tesis Dağılımları ve Yük İstatistik Bilgileri.....	39
Şekil 21Tekirdağ ili Demiryolu bağlantıları.....	43
Şekil 22Tekirdağ Alt Bölgesi Tesis Dağılımları ve Yük İstatistik Bilgileri	45
Şekil 23Tekirdağ TDİ Limanı	47
Şekil 24Tekirdağ-Muratlı Demiryolu Alt ve Üst İkmal İnşaatı Kumbağ Yolu	47
Şekil 25Tekirdağ TMO İskelesi.....	49
Şekil 26Asyaport Liman İşletmesi A.Ş.	50
Şekil 27Asyaport Geri Saha Bağlantı Karayolu Projesi	51
Şekil 28 Asyaport Limanı, öngörülen iltisak hattına ilişkin güzergah	51
Şekil 29Karayolları Kınalı-Tekirdağ-Çanakkale-Savaştepe Otoyolu.....	53
Şekil 30Marmara Ereğlisi Alt Bölgesi Tesis Dağılımları ve Yük İstatistik Bilgileri.....	54
Şekil 31Tekirdağ Bütangaz Terminali	55
Şekil 32Marmara Ereğlisi Botaş LNG Terminali.....	57
Şekil 33Marmara Depoculuk Terminali.....	58
Şekil 34OPET Marmara Ereğlisi Liman Tesisleri	59
Şekil 35Tekirdağ Martaş Limanı	60
Şekil 36 Batı Marmara Bölgesi (Ocak-Mayıs)2015 Döneminde İşlem Gören Beyanname Sayısı.....	62
Şekil 36 Batı Marmara Bölgesi (Ocak-Mayıs)2015 Döneminde İşlem Gören Beyanname Sayısı.....	63

Şekil 372015 Yılı İşlem Gören Beyannamenin Rejim Oranları.....	63
Şekil 382015 Yılı Ocak-mayıs Döneminde Tahakkuk ettirilen vergi miktarı.....	64
Şekil 39 2015 Yılı (Ocak- Mayıs) Gerçekleştirilen İthalat Oranları.....	68
Şekil 40Başlıca İthalatı Yapılan Eşyalar.....	69
Şekil 41Batı Marmara Gümrük Bölge Müdürlüğü 2014-2015 İhracat Oranları	70
Şekil 42Başlıca İhracatı Yapılan Eşyalar.....	70
Şekil 43Batı Marmara Gümrük Bölge Müdürlüğü 2014-2015 Dış ticaret oranları.....	71
Şekil 44Demiryolu İle Liman Bölgeleri Ve İller Arasındaki İhracat Yük Taşımaları(Ton) 2013	76
Şekil 45Limanlar ve İller Arası Karayolu Yük Taşımaları (2013 –İhracat)	77
Şekil 46Limanlar ve İller Arası Karayolu Yük Taşımaları (2035 İhracat)	77
Şekil 47 Limanlar ve İller Arası Karayolu Yük Taşımaları (2013 ithalat)	78
Şekil 48Limanlar ve İller Arası Karayolu Yük Taşımaları (2035 İthalat)	78
Şekil 49İllerin Sosyo-Ekonomik Gelişmişlik Endeksleri.....	85

KISALTMALAR LİSTESİ

ABD :Amerika Birleşik Devletleri

DPT : Devlet Planlama Teşkilatı

DWT : Dedveyt ton-Deadweight long tons

LPI : Logistics Performance Index

RO RO : Roll On Roll Off

TCDD :Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları

TDİ :Türkiye Devlet İşletmeleri

TEU : Twenty-Foot Equivalent Unit

TİM :Türkiye İhracatçılar Meclisi

TMO :Toprak Mahsülleri Ofisi

TÜİK : Türkiye İstatistik Kurumu

UDHB :Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

1.GİRİŞ

Taşıma ve bilişim teknolojilerinin gelişimiyle küreselleşme kavramı, uluslararası ticareti tetikleyerek dünyayı bir pazar haline getirmiştir. Sonsuz fırsatların yaratıldığı aynı zamanda korkulacak bir rekabetin ortaya çıktığı büyük bir pazar savaşının ortasında kalan işletmeler, kendilerini korumak için iş stratejilerini yenilemediği takdirde, yok olmak tehdidiyle karşı karşıya kalmışlardır. Küresel rekabet ortamında performanslarını sürdürebilmek isteyen işletmelerin rekabet avantajı yaratmak için lojistik dış kaynak kullanımı, maliyet, kalite, inovasyon, pazarlama ve esneklik gibi konularında işletmelerini geliştirmeleri ve bilişim teknolojisine ayak uydurmaları gerekmektedir. Aynı zamanda devletlerin altyapı çalışmaları, uluslararası ticari anlaşmalar ve ülkenin jeopolitik konumu işletmelere maliyet avantajı sağlayarak küresel pazarda rakiplerine göre bir adım önde başlamalarına fırsat sağlayacaktır.

Küresel pazarda yer alan işletmelerin rakiplerinden korunması için maliyet avantajı yaratacak önemler alması kaçınılmaz olacaktır.

Bu çerçevede maliyet avantajı, hız ve müşteri memnuniyeti açısından işletmelerin lojistik faaliyetleri önem kazanmaktadır. Şirketlerin lojistik faaliyetleri ürünün hammadde aşamasından son nihai tüketiciye ulaşana dek oluşan tedarik, gümrükleme, nakliye, depolama, aktarma gibi birçok işlemlerin yönetimi sürecidir. Global pazarda ticaret sınırlarının kalkmasıyla beraber şirketler lojistik faaliyetlerini dışarıdan sağlayarak maliyetleri düşürmeye çalışmaktadır.

Şirketler rekabetten korunmak için en önemli unsur olan maliyet avantajı yaratmalarıdır. Taşımacılık ve depolama operasyonu lojistik maliyetlerinde önemli bir yere sahiptir. Türkiye'de taşıma operasyonunda yurt içinde yapılan yük ve yolcu taşımalarının büyük bir kısmı karayolu ile sağlanmaktadır. Bu durum hem maliyet hem de çevre ye olan duyarlılık açısından zarar teşkil etmektedir. Demiryolu taşımacılığı ağır ve hacimli ürünlerin taşınmasında maliyet ve çevre unsurları açısından avantajlı olsa da Türkiye'de altyapı çalışmaları ve ulaşım ağı yeterli

olmamaktadır. Uluslararası ticarete havayolu taşımacılığının hız faktörü avantaj yaratırken, birim maliyeti çok fazla olduğu için küçük ve değerli ürünlerin taşınmasında daha elverişli olmaktadır.

Denizyolu taşımacılığının diğer taşıma türlerine göre ulaşım kolaylığı, güvenilir bir taşıma şekli olması, maliyet unsuru ve birçok ürünü hacim ve ağırlıklarına bakılmaksızın tek seferde teslimat sağlanması gibi avantajları olsa da teslimat ve elleçleme sürelerinin uzun olması gibi dezavantajlara da sahiptir.

Uluslararası ticaretin büyük çoğunluğu denizyolu ile yapıldığı için limancılık faaliyetleri küresel ticarete önemli bir yere sahiptir. Denizyolu taşımacılığının diğer taşıma şekillerine oranla büyük hacim ve ağırlıktaki ürünleri en düşük birim maliyetle güvenilir bir şekilde teslim edilmesi nedeniyle uluslararası ticarete en çok tercih edilen ulaşım şekli olmaktadır.

Türkiye üç tarafı denizlerle çevrili olması ve dünya taşıma koridorlarında yer almasıyla, jeopolitik anlamda, limancılık faaliyetleri alanında önemli bir konuma sahiptir. Limanlar, gelişen teknoloji ile birlikte depolama ve elleçleme hizmetlerinin yanında çeşitli hizmetler de sunmaktadır. Artık limanlar sadece yük yükleme boşaltma alanı olmaktan çıkmış, lojistik merkez yapılanmasının önemli bir unsuru haline gelmiştir.

Başlangıçta gemilerin korunma yeri olarak düşünülen limanlar, şimdi ticaretin merkezinde yer alan hublar olarak görülmektedir. Günümüzde yeni teknolojilerin aramıza girmesiyle limanların barınma işlevi önemini yitirmiş yerine aktarma ve dağıtım merkezlerinin aynı zamanda gümrüklü depolama alanları oluşan ara durak konumuna dönüşmüştür. Limanın fiziksel şartları, demiryolu bağlantıları, elleçleme ekipmanları ve hizmet kalitesi gemilerin liman seçiminde etkili bir faktördür.

Denizyolu yük taşımacılığı ile uluslararası ticaretin gelişimi arasında yakın bir ilişki bulunmaktadır. Denizyolu taşımacılığında yaşanan teknolojik ilerlemeler taşıma kapasitelerini artırarak dünya ticaretinin genişlemesine yol açmıştır. Özellikle konteyner gemilerinin ortaya çıkması, elleçleme tekniklerindeki gelişmeler ve depolama ile bilgi ve iletişim teknolojisinde yaşanan dönüşümler bu süreci hızlandırmıştır (Grossmann vd., 2006: 32).

Limanlar, ülkelerin gelişmişlik ve sosyo-ekonomik yapıların ölçümünde de önemli bir kriter olmaktadır. Limanlara gelen gemi sayıları ve yük kapasiteleri, ülkenin ticari gücünü gösteren önemli bir unsurdur. Limanların bölgesel istihdam yaratması bölgenin sosyo-ekonomik değerleri açısından önem arz etmektedir.

Liman yatırımları teknolojik yeniliklere ayak uydurması amacıyla fazla sermaye gerektiren yatırımlar olmasına rağmen ülkenin yeni pazarlar arayışları için dünyaya açılan bir kapıdır.

Bu çalışmada öncelikle Dünya'da ve Türkiye'deki denizyolu taşımacılığının ülke ekonomisine katkısı anlatılmış ve uluslararası pazarlara yakınlığı, sanayi bölgelerinin yoğunluğu ve tüm ulaştırma sistemlerini bir arada barındıran, Tekirdağ ilinde yer alan limanların bölge ticaretine katkısı ve sosyo-ekonomik etkisi araştırılmıştır.

2. DENİZYOLU TAŞIMACILIĞI

Denizyolu taşımacılığı, ulaştırma sistemleri içerisinde küresel ticaretin en verimli ve ekonomik bir ulaşım sistemidir. Dünya 'da küresel ticaretin yaklaşık % 80'i denizyolu taşımacılığı ile gerçekleşmektedir. Denizyolu taşımacılığı taşımacılık adı altında yer alsa da gelişen teknolojiler ve küresel ticaretteki artışla en stratejik sektör haline gelmiştir, bu durum denizyolu taşımacılığının temel konusu yolcu ve yük taşımacılığı başta olmak üzere yatçılık, liman hizmetleri deniz turizmi gibi hizmet, sanayi ve ticaret dallarında yer almasına neden olmaktadır.

Denizyolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporuna göre,(2004:8) Denizyolu ulaşımının ana amacı; ülke kalkınmasının ekonomik ve sosyal hedeflerinin gerektirdiği hizmeti en ekonomik ulaşım türü olarak denizde can ve mal güvenliğini sağlayarak, çevreyi kirletmeden diğer ulaşım türleriyle entegre bir şekilde uluslararası kurallar ve Avrupa Birliği (AB) politikalarıyla uyum içinde sürekli olarak sağlamaktadır.(Biber G. 2014:3)

(Rodrigue vd., 2006: 105)'e göre Denizyolu taşımacılığının avantajları olduğu gibi Dezavantajları da bulunmaktadır. Birincisi gemilerin ortalama hızlarının 26 km olmasından dolayı diğer ulaştırma sistemlerine göre yavaş olması, ikincisi ise limanda yapılan elleçleme hareketlerinin yarattığı zaman kayıplarıdır.(Es ve Kudu, 2008 : 38)'a göre Limanların deniz ticaretine etkisi olduğu gibi kentin ekonomisi üzerinde de etki sahibidir. Bölgeler artık liman adıyla anılmaya başlayarak Liman Kent kavramı oluşmuştur. (Saban ve Güğerçin, 2009:6)'a göre Liman maliyetleri sadece barınma, depolama ve elleçleme'den ibaret değildir. Aynı zamanda atıkların alınma ücreti, gemi yer değiştirme ücreti, pilotaj gibi giderler mevcuttur ve limandan limana farklılık göstermektedir.

2.1. Dünya'da Denizyolu Taşımacılığı

Global ticaretin artışı, ekonomik büyüme ile doğru orantılı olmaktadır. Ekonomik büyüme taşımacılık talebini artırarak, ticaretin daha kolay hale gelmesini sağlamaktadır. Ulaştırma sistemlerini geliştirmek, ticaret artışı ve ekonomik büyümeyi yaratan bir unsur olacaktır.

Ulaştırma Bakanlığı Türkiye Ulaşım Ve İletişim Stratejisi Hedef 2023(2011:94) verilerinde;Ticaret hacminin 2010 yılındaki 15.6 Trilyon dolar büyüklüğünden, 2023 yılında 46 Trilyon dolara ulaşması öngörülmektedir. 2023 yılı için deniz taşımacılık filosu tahminlemesi yapılmıştır. Belirlenen modeller çerçevesinde; 2011 yılı başlarında 1.35 Milyar DWT olan deniz taşımacılık filosunun 2023 yılında 2.25 Milyar DWT'i bulması, hatta iyimser bir tahminle, 2.6 Milyar DWT'a ulaşması beklenmektedir.

Dünya ekonomisi denizcilik sektörünün talep yönünü kanalize etmekte, yatırımcıların bu doğrultuda gelecek birkaç yıl için plan yapmalarında ekonominin gelecekteki performansı önemli rol oynamaktadır. 2008 yılından sonra ekonomilerde yaşanan dengesiz gelişim 2009 yılında, 1970 yılında yaşanan petrol krizinden sonra sanayi üretiminde en keskin düşüşünün nedenini oluşturmuştur. 2009 sonbaharında sanayi üretimi Atlantik, ABD ve Euro bölgesinde bir önceki yıla göre % 15 azalmış, Asya- Pasifik bölgesi bu gelişmelerden daha az oranda etkilenmiş, krizin merkezinde olmasına rağmen Kuzey Atlantik'te de ve Çin'de etkilenme sınırlı ölçüde kalmıştır. 2010 yılında Kuzey Atlantik'te % 7 büyümeye karşın, Hindistan ve Asya ekonomilerinin zor durumlarına rağmen, gemi yatırımcıları 155 milyon DWT yatırım gerçekleştirmişlerdir. 2010 yılında global gelişim % 7.4 olmuş buna karşılık 2011 yılında global sanayi üretimi % 2,2, 2012'de %1,8, azalmıştır. Temmuz 2013 itibariyle azalış ise % 1,3'dür.(İmeak Deniz Ticaret Odası Sektör Raporu 2013:6)

Kuru dökme yük taşımalarının 2010 yılındaki % 12.6 değerinden, 2013 yılında tahminen % 4,9'a, Petrol ticaretinin 2010 yılındaki % 4.2 değerinden 2013 yılında % 1.4'e, aynı şekilde konteyner taşımalarının 2010 yılındaki % 13,1 değerinden 2013 yılında %4,7'ye gerilediğini göstermektedir. Denizyolu taşımacılığındaki bu olumsuz gelişmeler aynı süreçte yeni gemi inşa piyasasında yaşanan yoğunluğu önleyememiştir.(İmeak Deniz Ticaret Odası Sektör Raporu 2013:6)

(Ulaştırma Bakanlığı 2015a:4-17)'a göre Dünya deniz taşımacılığının 102.194 gemi ve bütün tonajı 1056 milyar DWR olan deniz filosuna sahiptir.

Dünya Deniz Ticaret Filosu, İmeak Deniz Ticaret Odası 2014 Yılı Faaliyet Raporu Ve 2015 Yılı İş Programı:4 Verilerine Göre (İmeak Deniz Ticaret Odası Faaliyet Raporu 2014:4) Ocak 2013 İtibariyle 156 ülke bazında 48.742 adet gemi ile 1.539.263.000 Dwt'dur. Birinci sırada. Panama yer alırken Liberya ve Marshall Adaları ikinci ve üçüncü sırada yer almaktadır. Dünya filosu sıralamasında Türkiye ise 22. sıradadır.

İmeak Deniz Ticaret Odası 2012 Yılı Faaliyet Raporu Ve 2013 Yılı İş Programı(İmeak Deniz Ticaret Odası Faaliyet Raporu 2012:10) verilerine göre Ocak 2012 İtibariyle Dünya Deniz Ticaret Filosu 156 ülke bazında 48.197 adet gemi ile 1.461.759.000Dwt'dur. Panama birinci sırada,Liberya ve Marshall Adaları ikinci ve üçüncü sırada yer almaktadır. Türkiye 23.Sıradadır. Ulusal filomuz ile Türk armatörlerinin yabancı bayraktaki gemileri de dahil edildiğinde Dünya filosu sıralamasında Türkiye 15. sıradadır.

Türkiye Dünya Deniz Ticaret Filosunda 2013 yılında bir basamak ilerleyerek 22. sıraya yükselirken Panama birinciliğini korumuştur.

Denizyoluyla yapılan uluslararası ticarete 1970 yıllarında petrol ve doğalgaz'a ağırlık verilirken 2013 yılında kuru yük ve konteyner taşımacılığı ön planda yer almaktadır. Aynı zamanda 1979 -2013 yılları arası Petrol ve gaz taşımacılığındaki artış iki kat olmasına karşın, Demir cevheri, tahıl, kömür, boksit, alüminyum, fosfat gibi dökme yük 4 kat , konteyner taşımacılığı ve kuru yükte ise yıllar içinde 7 kat artış göstermiştir.

Tablo 1Denizyoluyla Yapılan Uluslararası Ticaretin Yıllara Göre Değişimi(milyon ton)

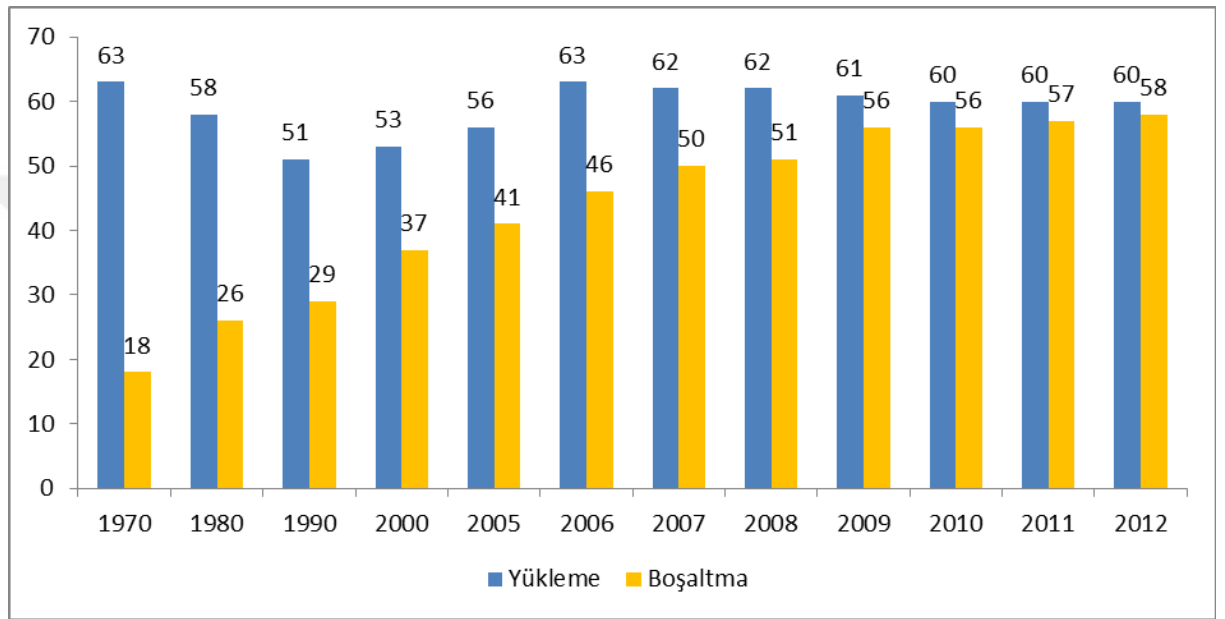
Yıl	Petrol ve gaz	Dökme*	Diğer kuru yük ve konteyner	Toplam (tüm yükler)
1970	1 440	448	717	2 605
1980	1 871	608	1 225	3 704
1990	1 755	988	1 265	4 008
2000	2 163	1 295	2 526	5 984
2005	2 422	1 709	2 978	7 109
2006	2 698	1 814	3 188	7 700
2007	2 747	1 953	3 334	8 034
2008	2 742	2 065	3 422	8 229
2009	2 642	2 085	3 131	7 858
2010	2 772	2 335	3 302	8 409
2011	2 794	2 486	3 505	8 784
2012	2 841	2 742	3 614	9 197
2013	2 844	2 920	3 784	9 548

Kaynak: Review of Maritime Transport 2014 S:5 , (UNCTAD,2014:5)

*Demir cevheri, tahıl, kömür, boksit/alüminyum, fosfat.

Uluslararası deniz ticaretine katkı sağlayan gelişmekte olan ülkeler 2012 yılında, küresel taşımacılıkta yükleme işlemlerinin %60'ına, boşaltma işlemlerinin ise %58'ine katkı yapmışlardır.1970-2013 yılları arası yükleme işlemleri %3 azalırken, boşaltma işlemleri %40 artış göstermiştir.

(UNCTAD,2014:7) verilerine göre Asya kıtası ana yükleme ve boşaltma bölgesi olurken, yükleme için sırasıyla Amerika,Avrupa, Okyanusya ve Afrika; boşaltma için ise Avrupa, Amerika Afrika ve Okyanusya yer almaktadır.



Şekil 1Denizyoluyla Yapılan Uluslararası Ticaretin Yıllara Göre Değişimi (Yük Cinsleri)

Kaynak: Review of Maritime Transport 2013, UNCTAD 2013 S:9

Tablo 2Dünyada ve Türkiye’de Konteyner Yük Hareketinin Yıllara Göre Değişimi, 2008-2012

Yıl	2008	2009	2010	2011	2012
Dünya toplamı	516.255.115	472.273.661	540.816.751	580.022.280	601.772.123
Türkiye	5.218.316	4.521.713	5.574.018	5.990.103	6.229.707

Kaynak: (Ulaştırma Bakanlığı,2015a:3-44)

Dünyada konteyner yük taşımacılığı 2008-2012 yılları arasında yılda ortalama %3,9 artarken, Türkiye’de yılda ortalama %4,5 olarak gerçekleşmiştir.

2.2 Türkiye'de Denizyolu Taşımacılığı

Türkiye konum itibariyle Akdeniz çanağında, Doğu-Batı, Kuzey-Güney eksenlerinde kavsak noktasında hinterlandıyla Atlantik’e, Arap Yarımadasına, Ortadoğu’ya, Uzakdoğu’ya Avrupa’dan ulaşımın odağındadır. Bu coğrafi avantaj ayrıca 4500 (8333km) deniz millik sahil şeridi ile deniz ulaşımının ülke içinde her bölgeye etkili olacağı bir durumu ortaya koymaktadır. Dünya deniz ticaretinin % 90’ı, Türkiye’nin dış ticaretinin yaklaşık % 85’inden fazlası denizyoluyla yapılmaktadır. (İmeak Deniz Ticaret Odası Sektör Raporu 2013:75)

Dünyada olduğu gibi Türkiye’de de ticaretin büyük bir kısmı limanlarımızda denizyolu taşımacılığı ile gerçekleşmektedir. Türkiye’de deniz yolu taşımacılığı, ülkenin ekonomik, ticari ve sosyal yapısı aynı zamanda küresel pazarlara ulaşması konum itibariyle jeo-stratejik açıdan son derece uygundur. Ülke ekonomisinin gelişmesindeki rolü göz önüne alındığında taşıma zincirinin deniz ayağı olan limanların yatırımların ve hizmetlerin en iyi şekilde yapılması planlanmalıdır. Küreselleşmeyle birlikte limanlar bölgesel yük hareketlerinden çıkmış aktarma merkezleri olarak yer almaktadır.

2.2.1 Türkiye Denizyolu Taşımacılığı Dış Ticaret Rakamları

Türkiye İstatistik Kurumu verilerine göre 2013 yılında dış ticaret hacmi, ulaşım sistemlerimizden en az % 0,4’ü ile Havayoluyla, en fazla diğer yıllarda olduğu gibi) % 86,4’ü Denizyolu ile taşınmıştır. Dış ticaret hacmi miktar olarak 2012 yılına göre 0.6 azalmış, karayolu % 0.7 oranında azalmış, demiryolunun ve diğer yolların oranı % 0.1 azalmış ve havayolunda ise oran aynı kalmıştır. (Tablo 3)

Tablo 3 Yollar İtibariyle Türkiye'nin Dış Ticaret Taşımaları Miktar Yüzdesi (%)

Yıllar	Denizyolu	Demiryolu	Karayolu	Havayolu	Boru Hattı ve Diğer
2003	87,6	0,8	10,5	0,1	1,0
2004	87,4	1,2	10,3	0,1	1,0
2005	86,0	1,2	11,9	0,2	0,7
2006	87,4	1,1	10,4	0,1	1,0
2007	87,4	1,1	10,0	0,6	0,9
2008	86,5	1,1	10,7	0,7	1,0
2009	85,0	0,8	12,6	0,8	0,8
2010	85,6	0,8	12,5	0,3	0,8
2011	85,8	0,8	11,8	0,4	1,2
2012	87,0	0,6	10,7	0,4	1,4
2013	86,4	0,5	11,4	0,4	1,3

Kaynak : TÜİK (İmeak Deniz Ticaret Odası Sektör Raporu 2013:75)

Tablo 4 Limanlarımızda Yapılan Yükleme-Boşaltma Faaliyetleri

TAŞIMA CİNSİ		2010	2011	2012	2013	2014
İHRACAT	T.C. GEMİSİ	11.615.686	12.273.915	12.235.897	11.660.647	12.739.297
	YAB. GEMİ	72.329.476	69.502.777	79.071.589	77.893.343	75.797.517
	TOPLAM	83.945.162	81.776.692	91.307.486	89.553.990	88.536.814
İTHALAT	T.C. GEMİSİ	28.878.432	30.120.033	26.476.350	22.949.887	20.876.309
	YAB. GEMİ	133.747.337	143.426.365	165.998.578	164.831.728	173.837.477
	TOPLAM	162.625.769	173.546.398	192.474.928	187.781.615	194.713.786
KABOTAJ	YÜKLEME	18.561.807	21.257.193	22.869.458	26.076.342	24.982.892
	BOŞALTMA	19.434.485	22.387.290	24.049.929	27.861.596	25.746.316
	TOPLAM	37.996.292	43.644.483	46.919.387	53.937.938	50.729.208
TRANSİT	YÜKLEME	58.767.061	58.603.055	50.767.011	46.930.435	44.278.082
	BOŞALTMA	5.355.657	5.776.095	5.957.420	6.726.780	4.833.478
	TOPLAM	64.122.718	64.379.150	56.724.431	53.657.215	49.111.560
TOPLAM	YÜKLEME	161.274.030	161.636.940	164.943.955	162.560.767	157.797.788
	BOŞALTMA	187.415.911	201.709.783	222.482.277	222.369.991	225.293.580
	TOPLAM	348.689.941	363.346.723	387.426.232	384.930.758	383.091.368

Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

(İmeak Deniz Ticaret Odası Sektör Raporu 2014:139)

2014'de Türkiye Dış Ticaret hacmi (İthalat-İhracat) 2013 yılında olduğu gibi % 86'sı denizyoluyla yapılmış olmaktadır. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı verilerine göre 2014 yılında Türkiye limanlarında toplam 383.091.368 ton yük elleçlenmiştir. Bu yükün %23.1'i ihracat, %50.8'i ithalat % 13,3 ü kabotaj, % 12,8 i transit olarak gerçekleşmiştir.(tablo 4)

Tablo 5Taşınan Ürünün Birim Değeri Ürün birim

Ürün birim değeri USD/kg		Denizyolu	Demiryolu	Karayolu	Havayolu	Diğer
İHRACAT	2009	0,763	0,915	1,951	6,094	9,268
	2010	0,831	1,137	2,011	11,039	13,056
	2011	1,060	1,360	2,208	9,429	4,935
	2012	1,042	1,641	2,267	22,181	7,171
	2013	1,116	2,740	2,215	12,580	6,925
İTHALAT	2009	0,593	2,033	5,636	100,395	12,174
	2010	0,719	2,282	5,705	112,776	12,520
	2011	0,908	2,937	6,414	178,344	13,576
	2012	0,799	2,364	5,852	232,465	11,868
	2013	0,861	1,884	5,713	286,323	11,210

Kaynak: (Ulaştırma Bakanlığı 2014a:2-8)

Türkiye'de yapılan ihracatta fiyatı düşük olan ürünler denizyolu ile fiyatı yüksek ürünler ise havayolu ile taşınmaktadır. İthalat rakamlarına bakıldığında birim fiyatı düşük ürünlerin denizyolu ile birim fiyatı yüksek ürünler ise havayolu ile, ardından karayolu ile düşük fiyatlı ürünler ise demiryolu ve denizyolu ile taşınmaktadır.

Denizyolu taşımacılığında limanların tercih edilmesi sadece ucuz bir ulaşım sistemi olması ve jeo-stratejik konumu olması değildir. Deniz yolu taşımacılığında altyapı, tarifeler, kaliteli işgücü, gelişmiş teknolojiye sahip olabilmesi de gereklidir. Ancak hizmet alanına ulaşımında karayolu ve demiryolu bağlantıları yetersiz ise bu özelliklerde dikkate alınmayacaktır. Limanların demiryolu bağlantılarının olmaması özellikle konteyner taşımacılığında kombine taşımacılığın maliyet avantajından yoksun kalmasına neden olacaktır. Türkiye'de özel sektör tarafından işletilen limanların çoğunluğunda demiryolu bağlantısı olmaması en fazla paya sahip konteyner taşımacılığında zorlukla ve maliyet dezavantajı yaratmaktadır. Bu durum altyapı eksikliğinden kaynaklanmaktadır. Türkiye'de yapılan limanlar geri saha

karayolu ve demiryolu bağlantıları master plan çalışmalarıyla altyapı çalışmaları hızlanmaktadır.

Tablo 6 Bölgesel Yük Elleçleme Kapasiteleri

Marmara Bölgesi	Mevcut Kapasite
Konteyner (TEU)	6.100.000
Genel ve Dökme Yük (Ton)	124.185.000
Sıvı Yük (Ton)	55.115.893
Ro-Ro Dış Ticaret (Adet)	550.000
Ro-Ro Kabotaj (Adet)	250.000
Otomobil (Adet)	1.925.000
Ege Bölgesi	Mevcut Kapasite
Konteyner (TEU)	1.760.000
Genel ve Dökme Yük (Ton)	46.330.810
Sıvı Yük (Ton)	36.362.889
Ro-Ro Dış Ticaret (Adet)	50.000
Otomobil (Adet)	300.000
Akdeniz Bölgesi	Mevcut Kapasite
Konteyner (TEU)	2.720.000
Genel ve Dökme Yük (Ton)	68.886.052
Sıvı Yük (Ton)	54.510.000
Ro-Ro Dış Ticaret (Adet)	150.000
Karadeniz Bölgesi	Mevcut Kapasite
Konteyner (TEU)	505.000
Genel ve Dökme Yük (Ton)	37.450.000
Sıvı Yük (Ton)	2.912.000
Ro-Ro Dış Ticaret (Adet)	449.800
Türkiye Toplamı	Mevcut Kapasite
Konteyner (TEU)	11.085.000
Genel ve Dökme Yük (Ton)	276.851.862
Sıvı Yük (Ton)	148.900.782
Ro-Ro Dış Ticaret (Adet)	1.199.800
Ro-Ro Kabotaj (Adet)	250.000
Otomobil (Adet)	2.225.000

Kaynak: (İmeak Deniz Ticaret Odası Sektör Raporu 2014:135)

İmeak Deniz Ticaret Odası Deniz Ticaret Odası Sektör 2014 Raporuna Türkiye'de deniz yolu taşımacılığında elleçlenen konteynerler yaklaşık %66 'ü Marmara bölgesinde gerçekleşirken, %22 lik bir payla Akdeniz, ve sırasıyla Ege ve Karadeniz takip etmektedir. Dökme yük ve Otomobil, sıvı yük elleçleme kapasitelerinde Marmara bölgesi ilk sırada yer almaktadır.

Tablo 7 (2010-2014) Yılları Arasında Limanlarımızda İşlem Gören Gemi Sayıları

Ay	2010			2011			2012			2013			2014		
	Türk Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Toplam	Türk Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Toplam	Türk Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Toplam	Türk Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Toplam	Türk Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Toplam
Ocak	3.230	2.357	5.587	3.106	2.883	5.989	3.014	2.623	5.637	3.077	2.645	5.722	3.199	2.645	5.844
Şubat	2.480	2.370	4.850	2.426	2.457	4.883	2.452	2.230	4.682	2.646	2.527	5.173	2.528	2.327	4.855
Mart	3.410	2.893	6.303	3.129	2.976	6.105	3.150	2.849	5.999	3.400	2.941	6.341	3.087	2.697	5.784
Nisan	2.865	3.003	5.868	2.771	3.175	5.946	2.890	2.971	5.861	3.126	3.044	6.170	2.962	3.026	5.988
Mayıs	3.183	3.462	6.645	3.087	3.389	6.476	3.157	3.515	6.672	3.432	3.253	6.685	3.210	3.351	6.561
Haziran	3.055	3.398	6.453	2.971	3.393	6.364	3.161	3.534	6.695	3.378	3.199	6.577	3.249	3.256	6.505
Temmuz	3.431	3.571	7.002	3.360	3.683	7.043	3.506	3.619	7.125	3.718	3.242	6.960	3.569	3.429	6.998
Ağustos	3.347	3.530	6.877	3.617	3.570	7.187	3.776	3.543	7.319	3.778	3.274	7.052	3.918	3.411	7.329
Eylül	3.359	3.297	6.656	3.784	3.220	7.004	3.727	3.626	7.353	3.816	3.241	7.057	3.736	3.172	6.908
Ekim	2.945	3.306	6.251	3.156	3.350	6.506	3.450	3.295	6.745	3.305	3.184	6.489	3.311	3.145	6.456

Kasım	2.97 2	2.82 7	5.79 9	3.15 0	2.87 5	6.02 5	3.26 1	2.99 4	6.25 5	3.24 3	2.90 8	6.15 1	3.08 0	2.80 6	5.88 6
Aralık	2.78 3	3.04 1	5.82 4	2.67 7	2.92 9	5.60 6	2.80 1	2.73 3	5.53 4	2.91 6	2.83 7	5.75 3	2.83 6	2.81 6	5.65 2
TOPLAM	37.0 60	37.0 55	74.1 15	37.2 34	37.9 00	75.1 34	38.3 45	37.5 32	75.8 77	39.8 35	36.2 95	76.1 30	38.6 85	36.0 81	74.7 66

Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Kaynak: (İmeak Deniz Ticaret Odası Sektör Raporu 2014:142)

Ülkelerin deniz yolu ticareti limanlara gelen gemi sayıları ile doğru orantılı bir şekilde artmaktadır. 2010-2014 Yılları arasında limanlarımızda işlem gören gemi sayıları incelendiğinde,

- 2010 yılına göre 2011 yılında gemi sayısı %1,3 artmıştır.
- 2011 yılına göre 2012 yılında ise gemi sayısı %1,0 artmıştır.
- 2012 Yılına göre 2013 yılında ise gemi sayısı %0,3 artmıştır.
- 2013 Yılına göre 2014 yılında ise gemi sayısı %1.8 artmıştır.

2.2.2 Kabotaj Taşımacılığı

2013 yılında kabotaj taşımacılığı (feribot içinde taşınan kamyon-tır) araç içinde taşınan kabotaj yükü 13.623.118 ve dökme veya parsiyel olarak gemiyle taşınan kabotaj yükü ise 27.868.157 ton olmak üzere, toplam 41.491.275 tondur. 2004-2013 yılları arasında kabotaj taşımacılığı % 34.8 artmıştır. 2004-2013 yılları dikkate alındığında, kabotaj taşımacılığında en fazla artış 2013 yılında % 12.8, 2011 yılında % 11.4, 2006 yılında % 9.6 ve 2004 yılında % 7,3 olmuştur. (İmeak Deniz Ticaret Odası Sektör Raporu 2013:80)

2013 yılı kabotaj taşımacılığında en fazla %36 oranına sıvı dökme yük elleçlenmiştir. %34 ile katı dökme yük,%19 ile genel kargo ve son olarak %11 oranında konteyner taşımacılığı yapılmıştır.

Tablo 8(2013) Yılı Kargo Tipleri İtibariyle Kabotaj Taşımacılığı

KARGO TİPİ	KABOTAJ YÜKLEME	KABOTAJ BOŞALTMA	TOPLAM ELLEÇLEME	KARGO TİPİ %
KATI DÖKME YÜK	8.396.198	9.925.278	18.321.476	% 34
GENEL KARGO	5.169.253	5.182.563	10.351.816	% 19
SIVI DÖKME YÜK	9.872.957	9.653.761	19.526.718	% 36
KONTEYNER	2.634.739	3.097.609	5.732.348	% 11
ARAÇ	3.195	2385	5.580	%0
TOPLAM	26.076.342	27.861.596	53.937.938	100,00

Kaynak : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı(İmeak Deniz Ticaret Odası Sektör Raporu 2013)

2.2.3 Lojistik Performans İndeksi 2014

Lojistik Performans İndeksi 2014 Raporunda Türkiye

Dünya Bankası tarafından 2007 yılında başlayıp iki yılda bir yayınlanan “Lojistik Performans İndeksi” 2014 yılı raporunda değerlendirmeye alınan ülke sayısı 5 artarak 160 ülkeye çıkmış olup, Türkiye 2014 yılında 3 sıra gerileyerek 30. sırada yer almıştır. 2014 yılı Lojistik Performans İndeksi Raporuna göre Almanya en

yüksek değeri alırken Somali en düşük sırada kalmıştır. Türkiye 2007 yılında 34. sıradayken, 2010 yılında 39. sıraya gerilemiştir.

Tablo 9 Türkiye'nin Lojistik Performans İndeksi Sıralaması

ÜLKLER	2014 LPI SIRASI	2012 LPI SIRASI	2010 LPI SIRASI	2007 LPI SIRASI
TÜRKİYE	30	27	39	34

Kaynak: LPI(2007,2010,2012.2014)

2014 Lojistik Performans İndeksinde Türkiye 30. sırada yer alırken ilk 10 sırada Almanya, Hollanda, Belçika, Birleşik Krallık, Singapur, İsveç, Norveç, Lüksemburg, ABD ve Japonya yer almaktadır.

Dünya Bankası tarafından hazırlanan Lojistik Performans İndeksi 6 kriterden oluşmaktadır. Bu kriterler;

1. Gümrükleme ve diğer sınır işlemlerinin etkinliği,
2. Limanlar, demiryolları gibi ulaştırma ile ilgili altyapıların lojistik açıdan kalitesi,
3. Rekabetçi fiyatlarla sevkiyat düzenleme kolaylığı,
4. Lojistik hizmetlerin kalitesi ve yetkinlik,
5. Sevkiyatların izlenebilirliği,
6. Sevkiyatların alıcıya zamanında ulaşmasıdır.

Tablo 10 Lojistik Performans İndeksi Kriterleri

LPI KRİTERLERİ	2007	2010	2012 (155 ÜLKE)	2014 (160 ÜLKE)
LOJİSTİK PERFORMANS İNDEKSİ TÜRKİYE	34	39	27	30
1-GÜMRÜK SÜREÇLERİNİN VERİMLİLİĞİ	33	46	32	34
2-LOJİSTİK ALTYAPISI	39	39	25	27
3-ULUSLAR ARASI SEVKİYATLAR	42	44	30	48
4-LOJİSTİK HİZMET KALİTESİ VE REKABETÇİLİĞİ	30	37	26	22
5-YÜK TAKİBİ	34	56	29	19
6- ZAMANINDA TESLİMAT	52	31	27	41

Kaynak: LPI(2007,2010,2012,2014)

2014 Lojistik Performans İndeksinde Türkiye geçen iki yılda 3 basamak gerilerken, hizmet kalitesi ve rekabetçiliği ile izleme ve yük takibi konularında gelişme kaydedilirken diğer konularda ve genel sıralamada düşüş yaşanmıştır.

Türkiye'nin dünyada lojistik merkez olabilesi için özellikle lojistik altyapısını ve gümrük süreçlerini geliştirmesi gerekmektedir. Zamanında teslimat kriteri 14 sıra gerileyerek 41. sırada yer almıştır, gümrük süreçleri ve altyapı çalışmaları iyileştirildiğinde zamanında teslimat kriterinde de iyileşmeler görülecektir.

2.2.4 Türkiye'de Denizyolu Taşımacılığının 2023 Vizyonu

Türkiye onuncu kalkınma planında lojistik hizmetlerinin geliştirilmesi özel ihtisas komisyonu raporunda (2014) 2023 vizyonu belirtilmiştir. “Yeni Türkiye” imajıyla ülkemizin GSYH açısından 2023'te dünyanın ilk 10 ekonomisi arasına girmesi ve ihracatta 500 milyar Dolar seviyelerine ulaşılması amaçlanmıştır.

Tablo 11 Türkiye Taşıma Payları Açısından Mevcut Durum ve 2023 Hedefi

Taşıma Payları Ton-Km (Yurtiçi Yük)	Mevcut Durum (%)	2023 Sonu Hedefi (%)
Karayolu	80,63	60
Demiryolu	4,76	15
Havayolu	0,44	1
Denizyolu	2,66	10
Boru Hatları	11,51	14
Taşıma Payları Yolcu-Km (Yurtiçi Yolcu)	Mevcut Durum (%)	2023 Sonu Hedefi (%)
Karayolu	89,59	72
Demiryolu	2,22	10
Havayolu	7,82	14
Denizyolu	0,37	4

Kaynak: (Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi Hedef 2023, UDHB,2011).Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi- Hedef 2023(Kalkınma Bakanlığı 2014:6)

2023 Vizyonuna göre yurt içi yük taşımacılığında karayolu % 80 den %60 a gerilemesi hedeflenerek, denizyolu taşıma payı %8 demiryolu taşıma payı % 15 arttırılması hedeflenmiştir. Karayolu taşımacılığı payının azalması hem maliyet açısından hem de yeşil lojistik kavramıyla çevreye verilen zarar açısından gelişim sağlanacaktır.

3. TÜRKİYEDEKİ LİMANLAR

8333 kilometre kıyı şeridine sahip ülkemizde 172 adet liman ve iskele bulunmakta olup, bunlardan 6 tanesi Türkiye Denizcilik İşletmeleri tarafından, 2 tanesi de Türkiye Devlet Demir Yolları tarafından işletilmektedir. Limanlar İşletilen Kurumlar açısından 3 kısma ayrılmaktadır:(İmeak Deniz Ticaret Odası Sektör Raporu2014:135)

Kamu Limanları :21 Liman

Belediye Limanları:23 Liman

Özel Limanlar:128 Liman vardır.

Tablo 12Bölgelerimize Göre Yük Elleçleme Değerleri,2013

Bölgeler	Toplam Yükleme	Yükleme Payı (%)	Toplam Boşaltma	Boşaltma Payı (%)	Toplam Elleçleme	Toplam Payı (%)
Karadeniz	7 740 587	4,76	28 556 489	12,84	36 297 081	9,43
Marmara	57 651 596	35,46	106 087 675	47,71	163 739 306	42,54
Ege	24 849 413	15,29	32 445 145	14,59	57 294 573	14,88
Akdeniz	72 319 171	44,49	55 280 682	24,86	127 599 897	33,15
Toplam	162 560 767	100,00	222 369 991	100,00	384 930 858	100,00

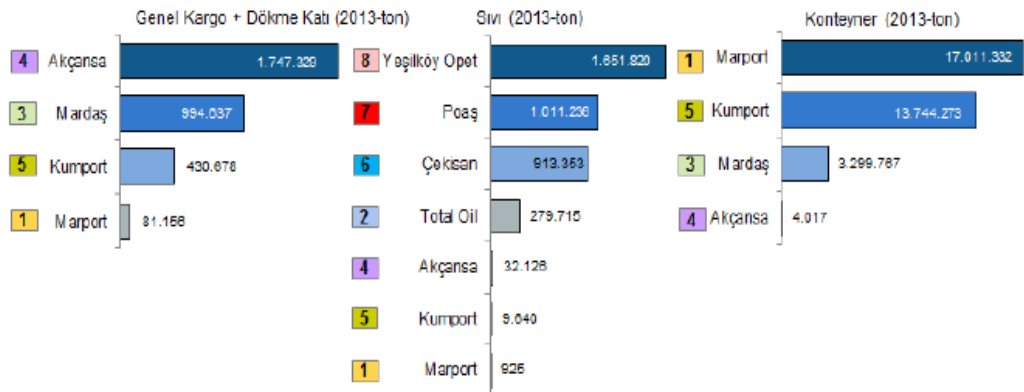
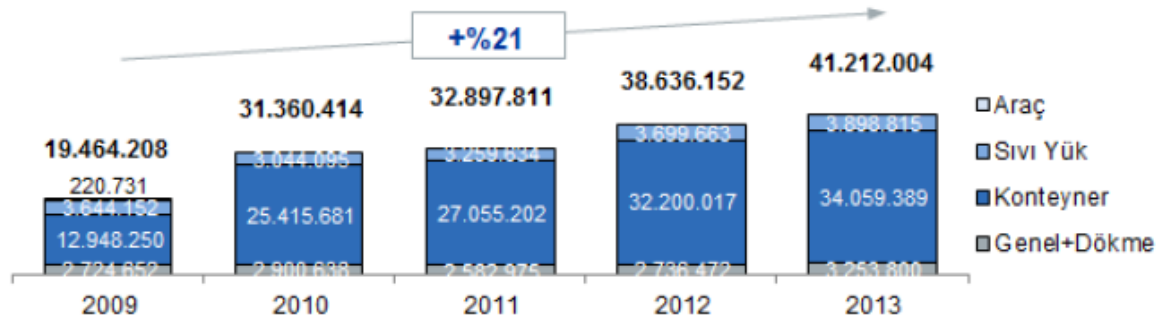
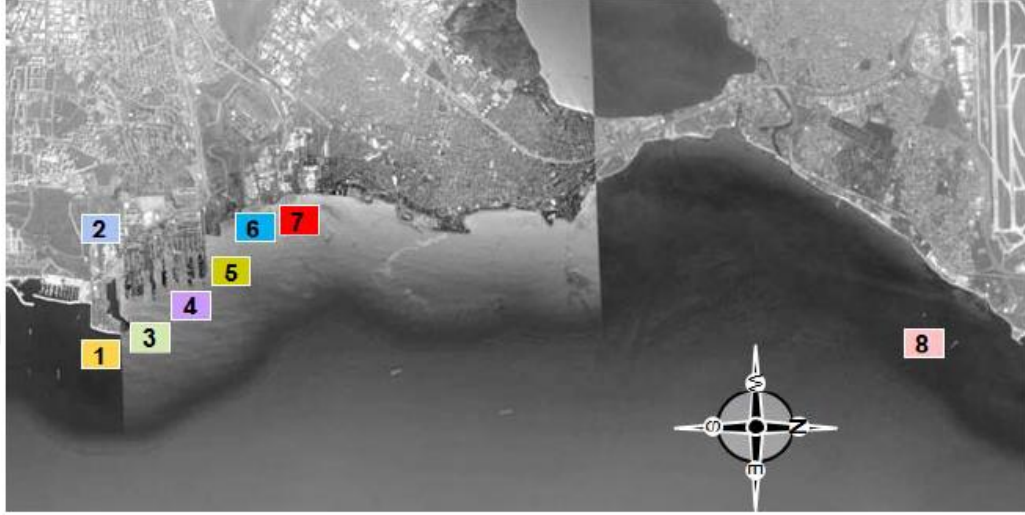
Kaynak:(Ulaştırma Bakanlığı,2015a:2-1)

Türkiye 2013 yılı limanlarımızda, 162 560 767 ton yükleme ve222 369 991 ton boşaltma olmak üzere toplamda 384 930 758 ton yük elleçlenmiştir. Yüklemenin (% 44.49)'u Akdeniz Bölgesinde ,sırasıyla Marmara(%35,46), Ege (%15,3) ve Karadeniz (%4,76) bölgeleri yer almaktadır.

Boşaltma Payında ise %47.71 oranla en aktif olan Marmara Bölgesi sırasıyla Akdeniz (%24,86), Ege (%14,59) ve Karadeniz (%12,84) bölgeleri takip etmektedir.

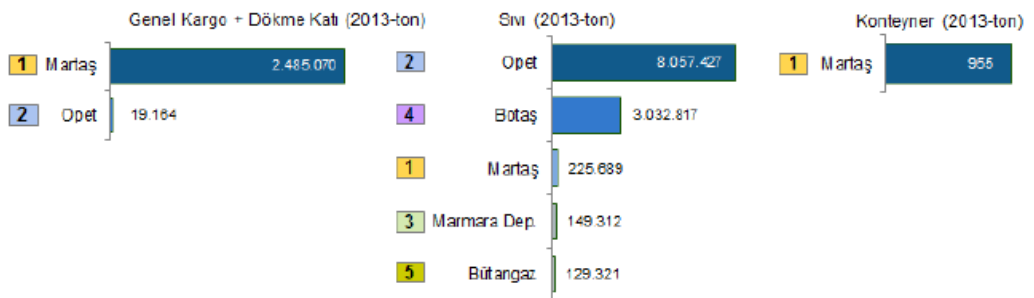
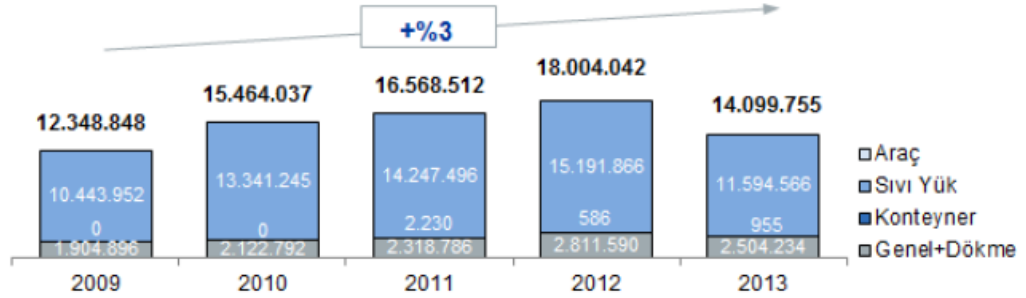
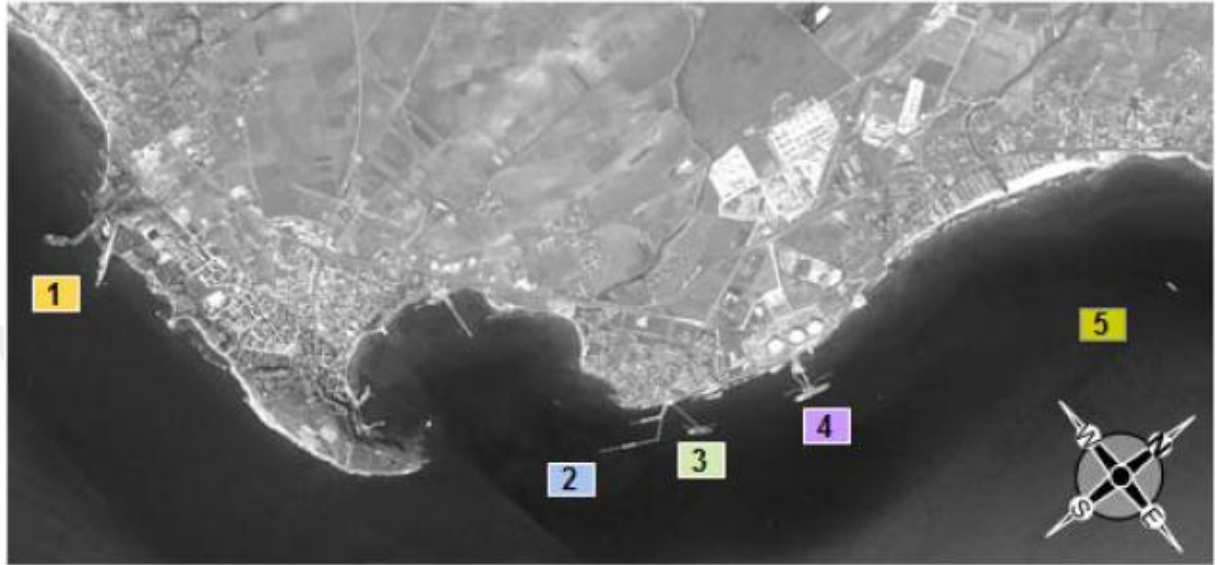
3.1 Marmara Bölgesi

3.1.1 Ambarlı Alt Bölgesi



Şekil 2 Ambarlı Alt Bölgesi Tesis Dağılımları ve Yük İstatistik Bilgileri
Kaynak:(Ulaştırma Bakanlığı 2015a:2-3)

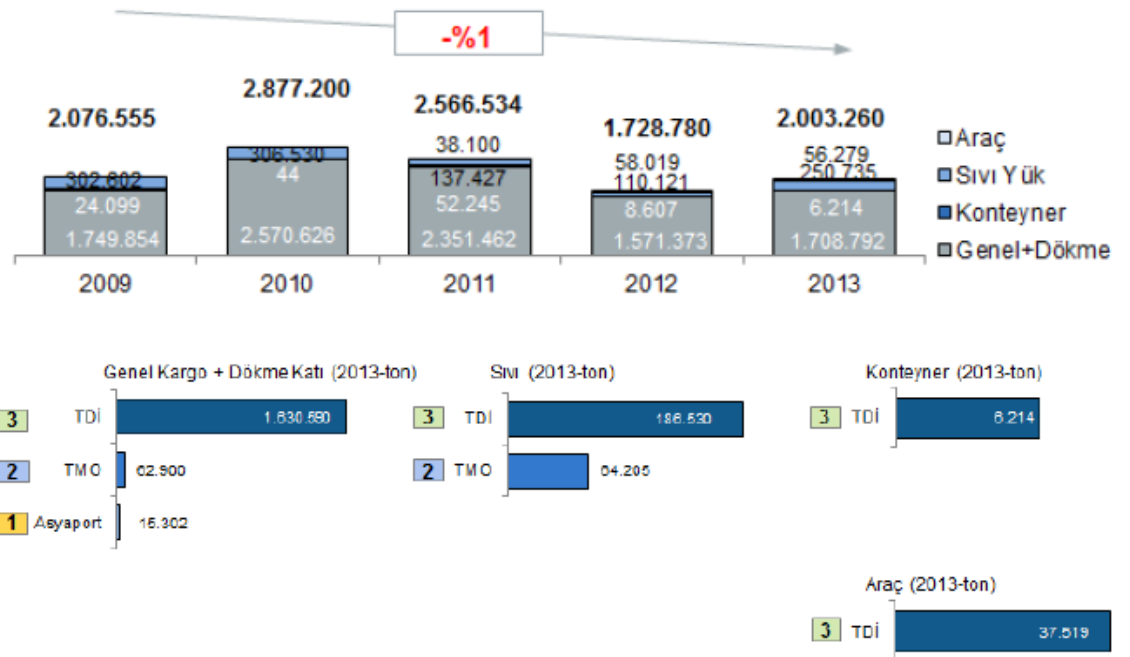
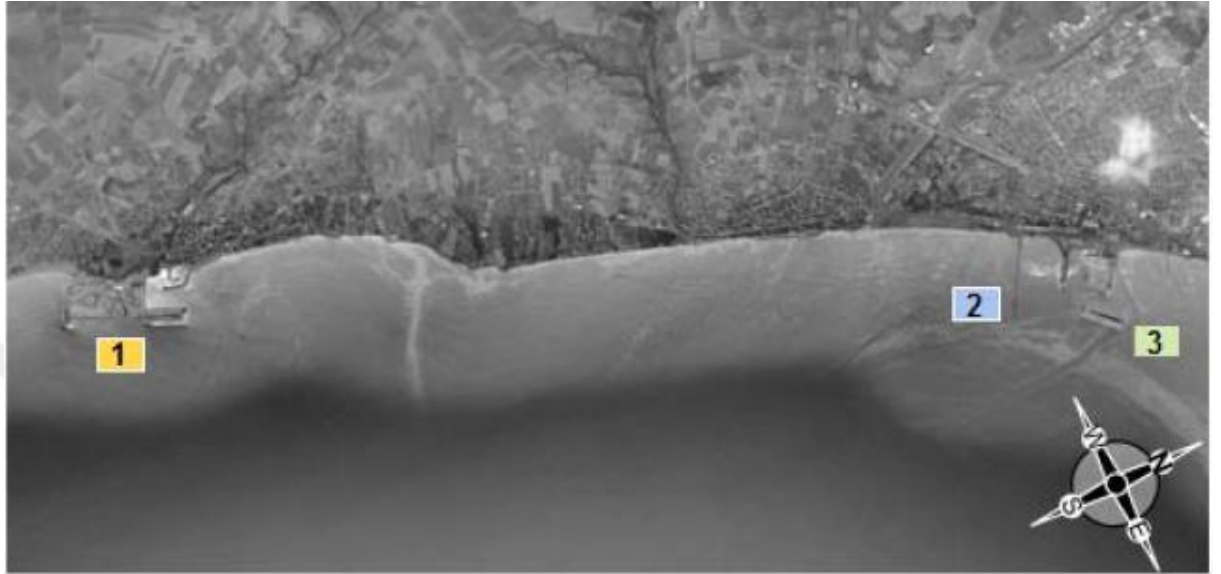
3.1.2 Marmara Ereğlisi Alt Bölgesi



Şekil 3 Marmara Ereğlisi Alt Bölgesi Tesis Dağılımları ve Yük İstatistik Bilgileri

Kaynak: (Ulaştırma Bakanlığı 2015a:2-8)

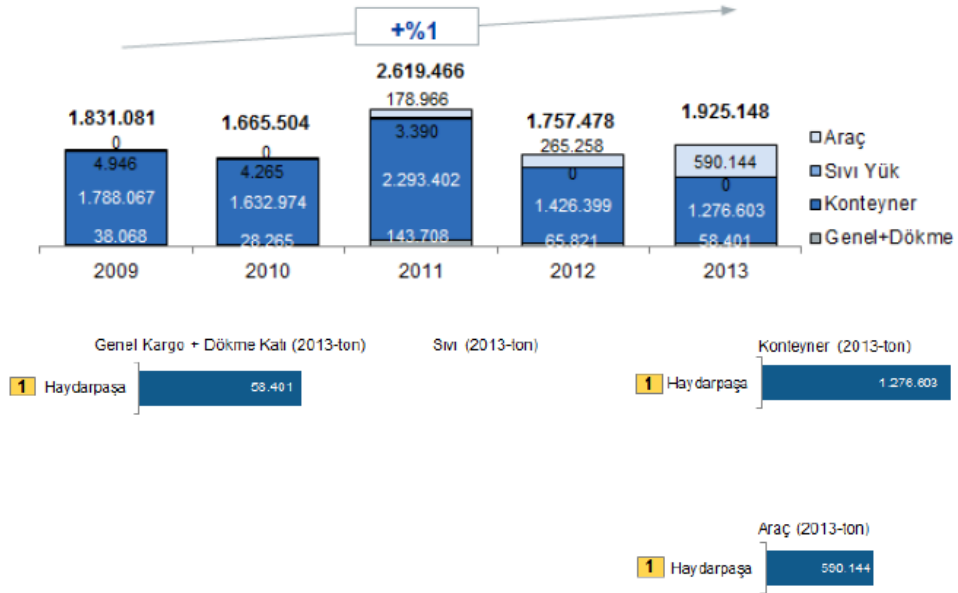
3.1.3 Tekirdağ Alt Bölgesi



Şekil 4 Tekirdağ Alt Bölgesi Tesis Dağılımları ve Yük İstatistik Bilgileri

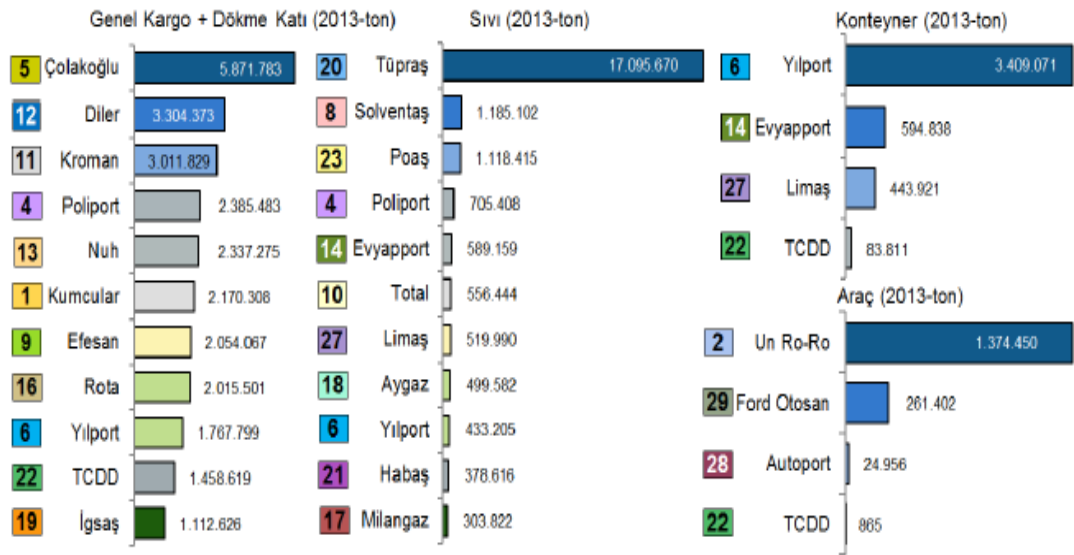
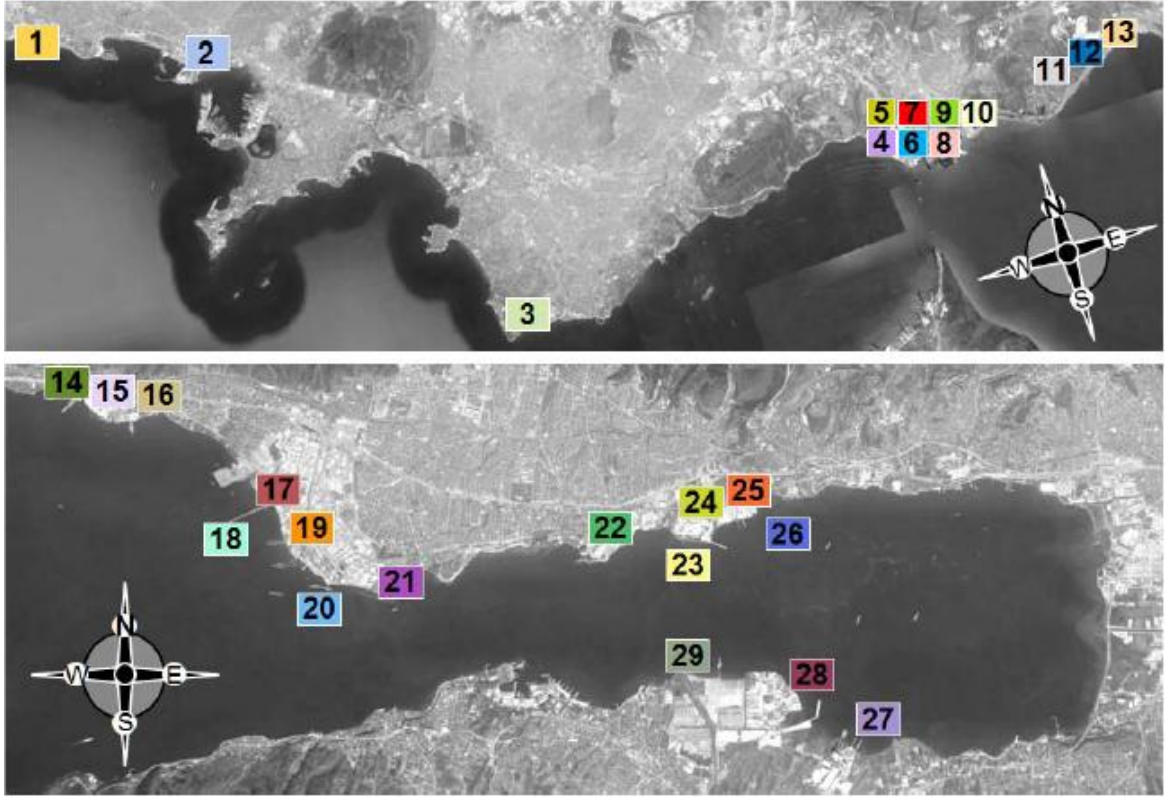
Kaynak: (Ulaştırma Bakanlığı 2015a:2-11)

3.1.4 TCDD Haydarpaşa Limanı



Şekil 5 Haydarpaşa Alt Bölgesi Tesis Dağılımları ve Yük İstatistik Bilgileri
Kaynak: (Ulaştırma Bakanlığı 2015a:2-14)

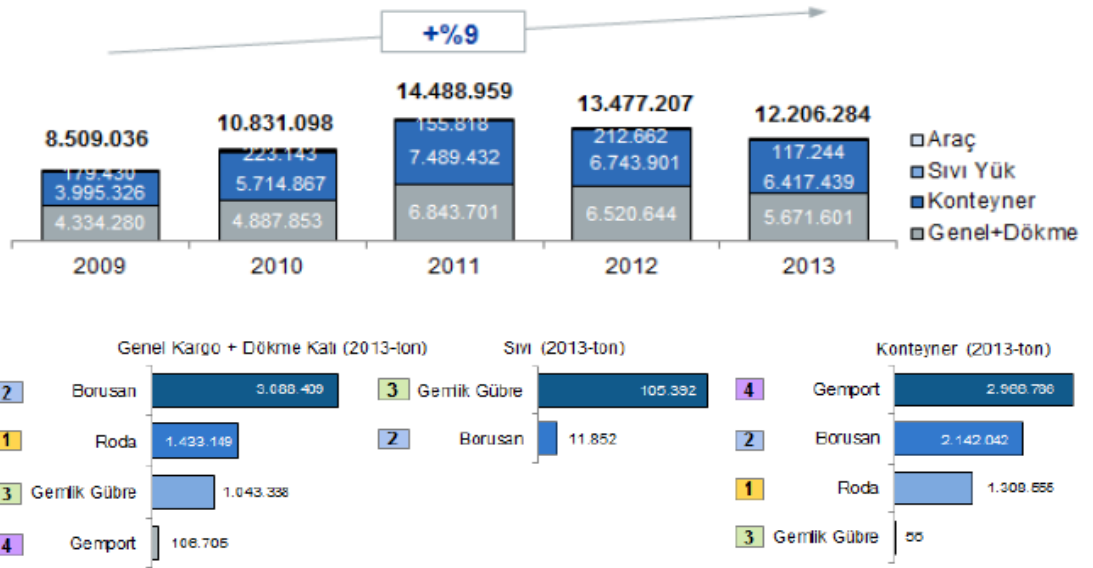
3.1.5 İzmit Alt Bölgesi



Şekil 6 İzmit Alt Bölgesi Tesis Dağılımları ve Yük İstatistik Bilgileri

Kaynak: (Ulaştırma Bakanlığı 2015a:2-16)

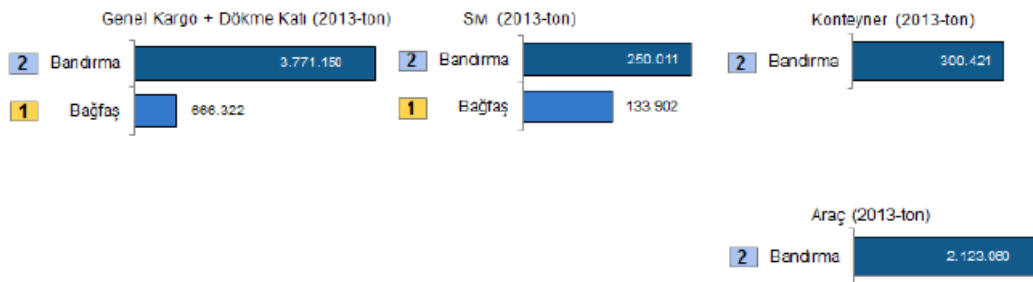
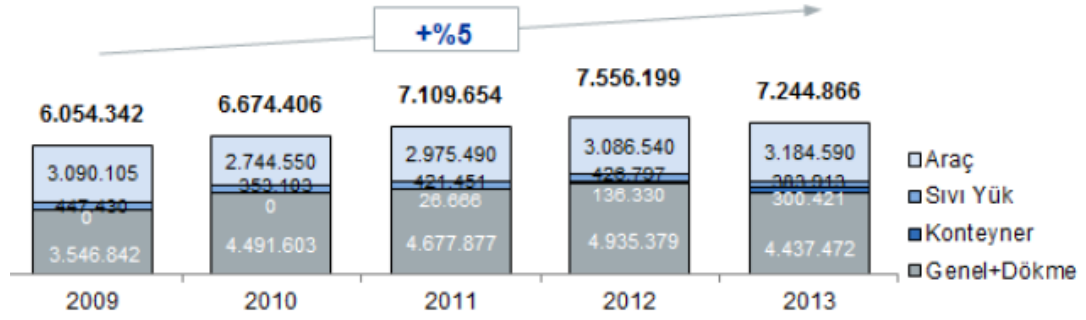
3.1.6 Gemlik Alt Bölgesi



Şekil 7 Gemlik Alt Bölgesi Tesis Dağılımları ve Yük İstatistik Bilgileri

Kaynak: (Ulaştırma Bakanlığı 2015a:2-38)

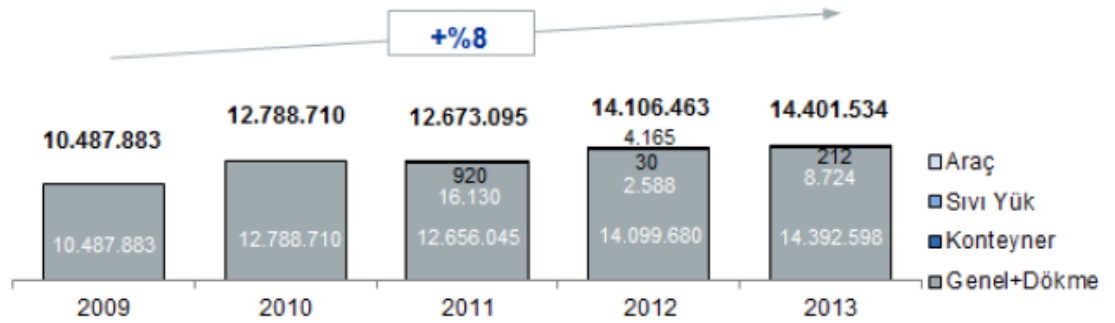
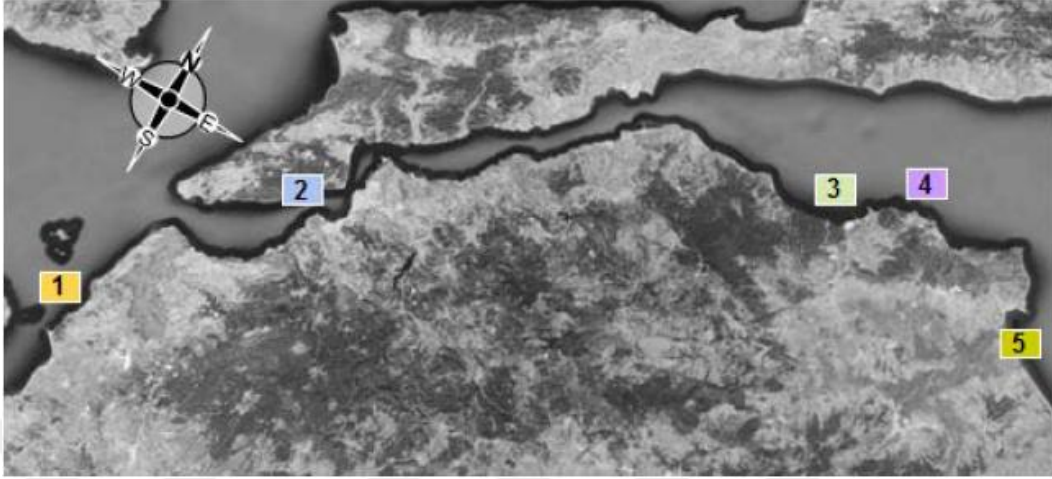
3.1.7 Bandırma Alt Bölgesi



Şekil 8 Bandırma Alt Bölgesi Tesis Dağılımları ve Yük İstatistik Bilgileri

Kaynak: (Ulaştırma Bakanlığı 2015a:2-42-43)

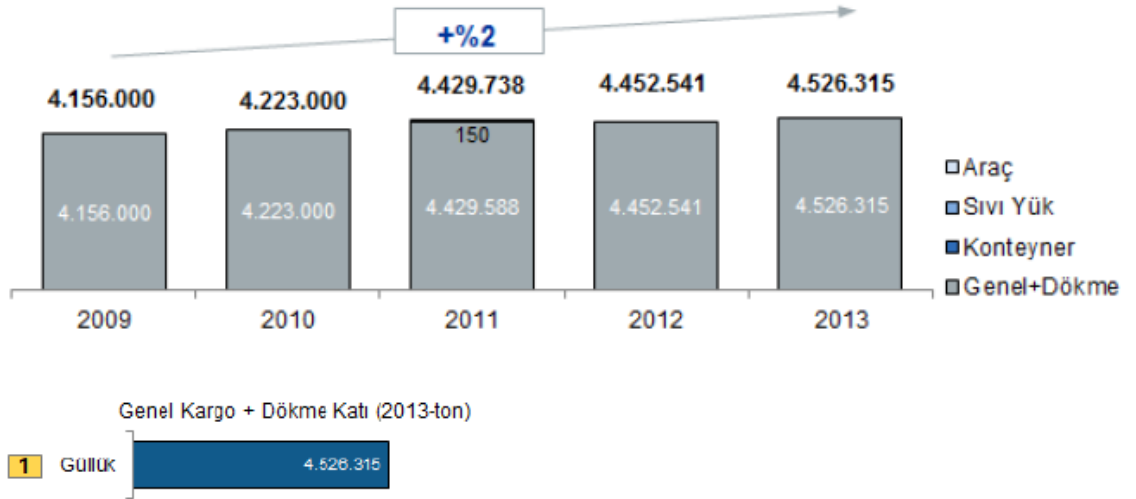
3.1.8 Çanakkale Alt Bölgesi



Şekil 9 Çanakkale Alt Bölgesi Tesis Dağılımları ve Yük İstatistik Bilgileri
Kaynak: (Ulaştırma Bakanlığı 2015a:2-46)

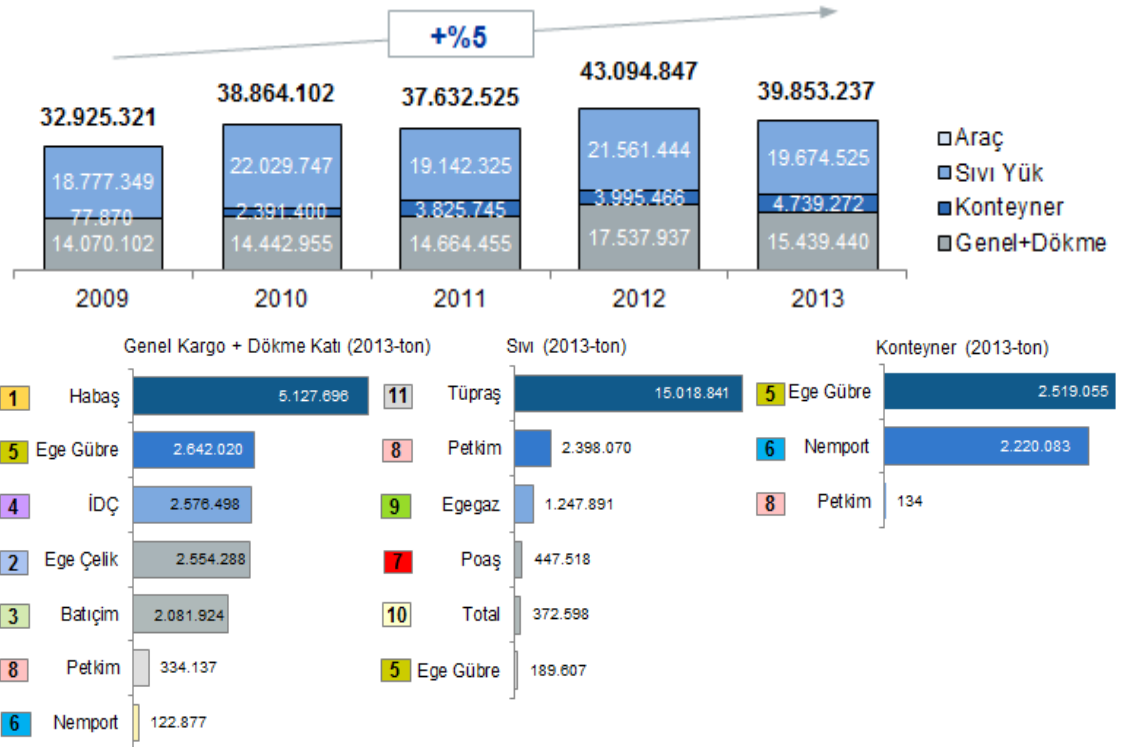
3.2 Ege Bölgesi

3.2.1 Güllük Alt Bölgesi



Şekil 10 Güllük Alt Bölgesi Tesis Dağılımları ve Yük İstatistik Bilgileri.
Kaynak: (Ulaştırma Bakanlığı 2015a:2-48)

3.2.2 Aliğa Alt Bölgesi

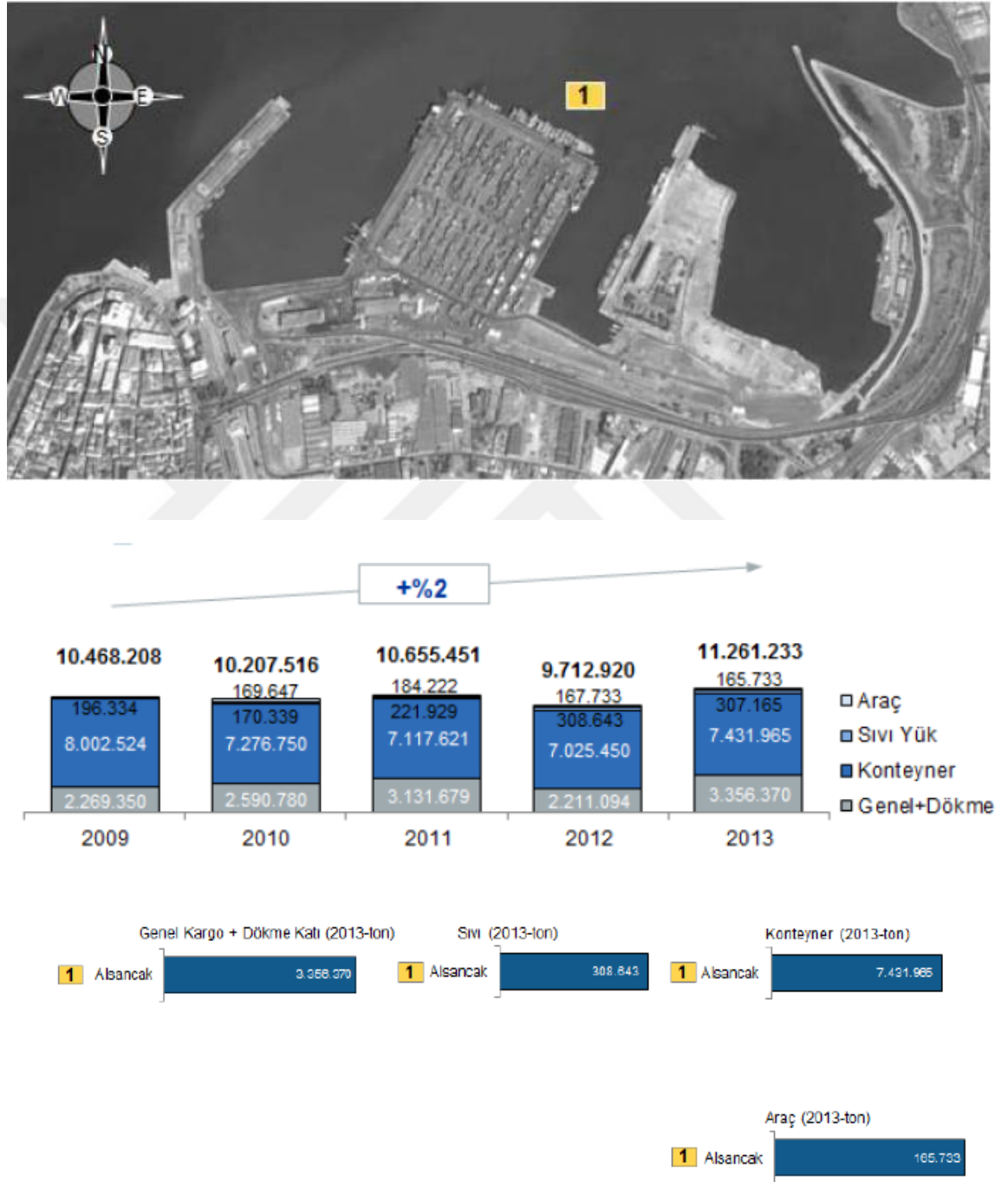


Şekil 11 Aliğa Alt Bölgesi Tesis Dağılımları ve Yük İstatistik Bilgileri.

Kaynak: (Ulaştırma Bakanlığı 2015a:2-50)

3.2.3 TCDD İzmir Alsancak Limanı

Şekil 2-11 Alsancak Alt Bölgesi Tesis Dağılımları ve Yük İstatistik Bilgileri

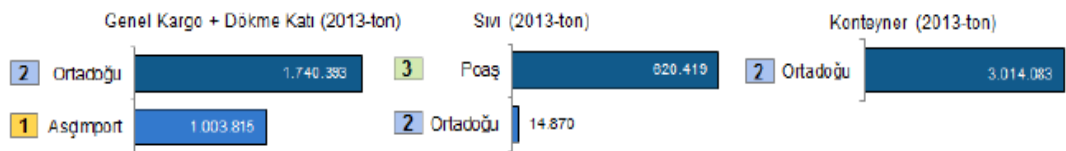
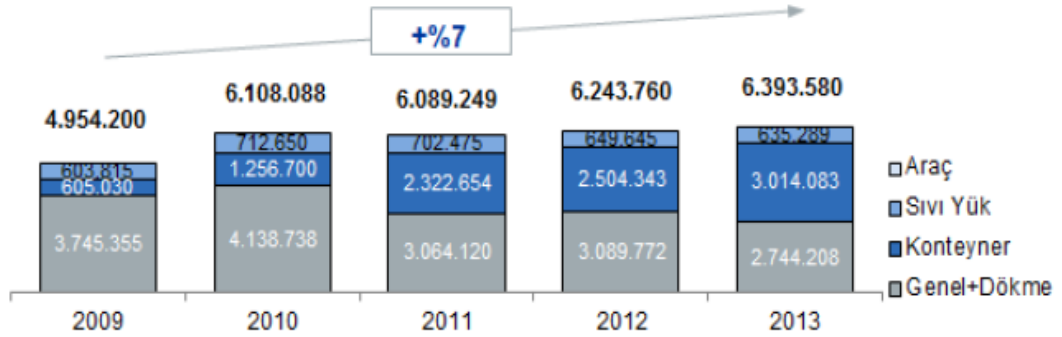


Şekil 12 Alsancak Alt Bölgesi Tesis Dağılımları ve Yük İstatistik Bilgileri

Kaynak: (Ulaştırma Bakanlığı 2015a:2-58)

3.3 Akdeniz Bölgesi

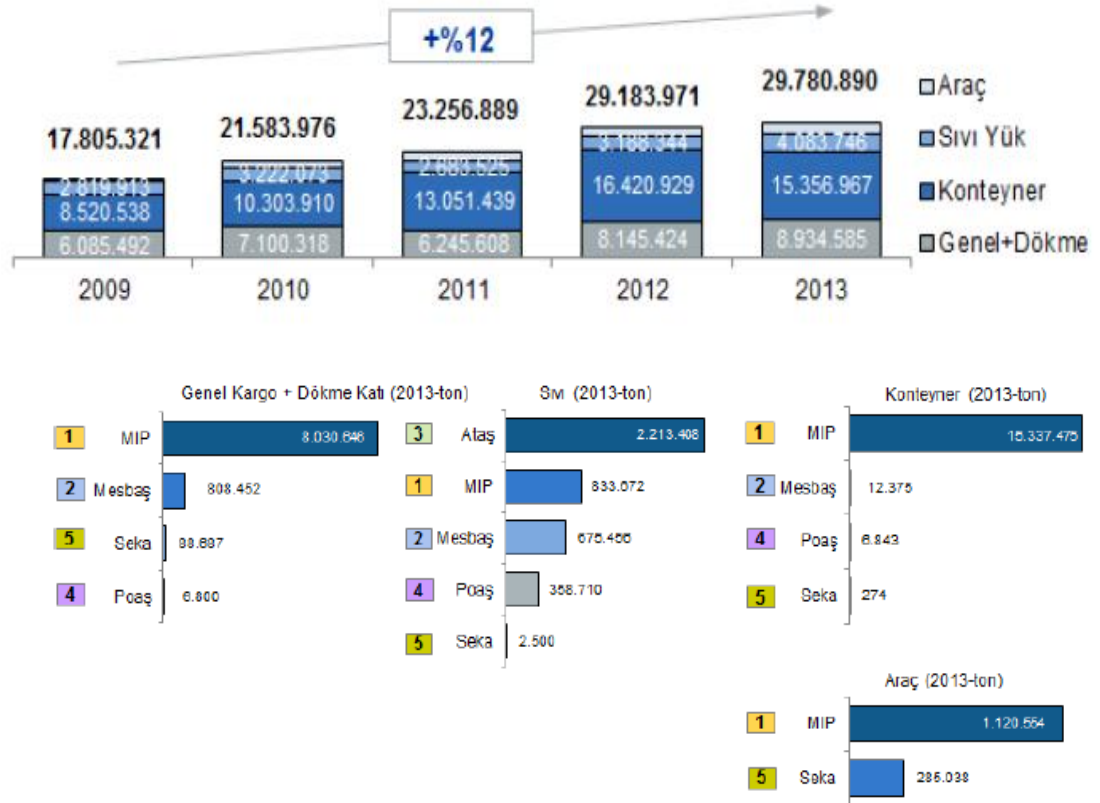
3.3.1 Antalya Alt Bölgesi



Şekil 13 Antalya Alt Bölgesi Tesis Dağılımları ve Yük İstatistik Bilgileri.

Kaynak: (Ulaştırma Bakanlığı 2015a:2-61)

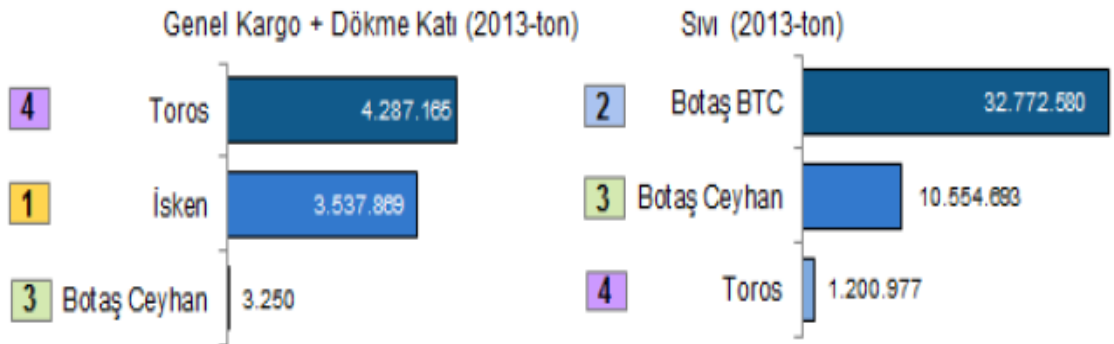
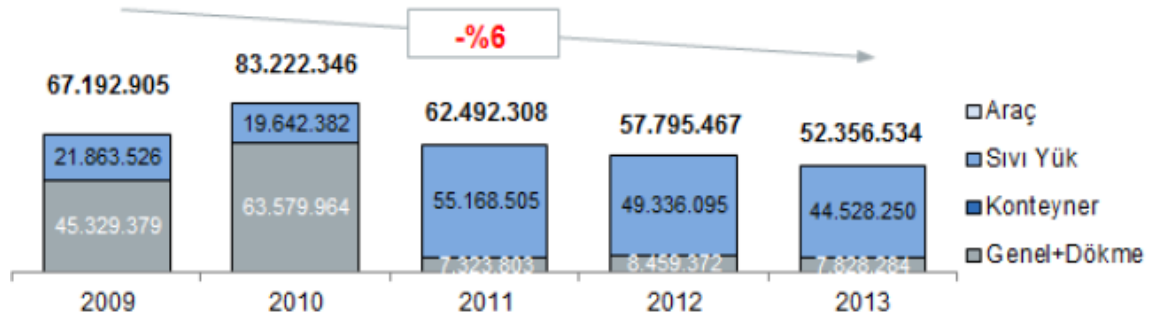
3.3.2 Mersin Alt Bölgesi



Şekil 14 Mersin Alt Bölgesi Tesis Dağılımları ve Yük İstatistik Bilgileri.

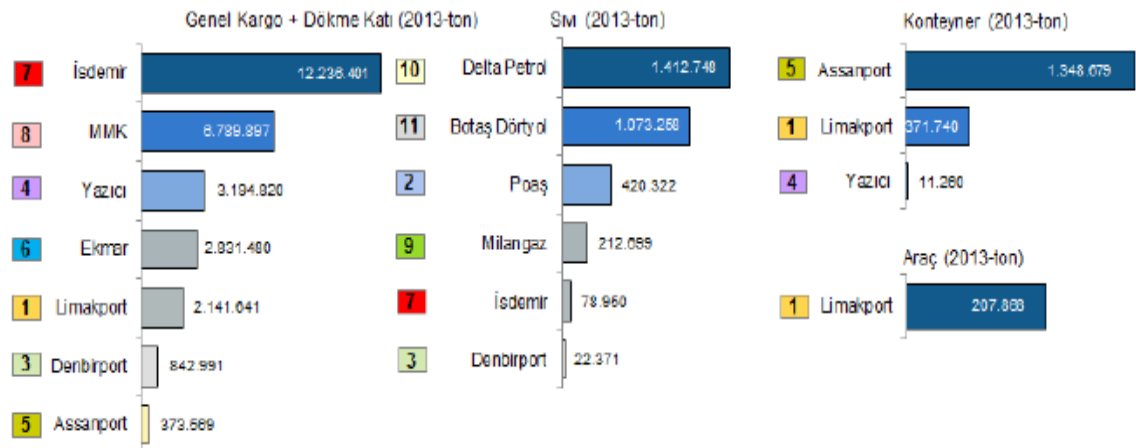
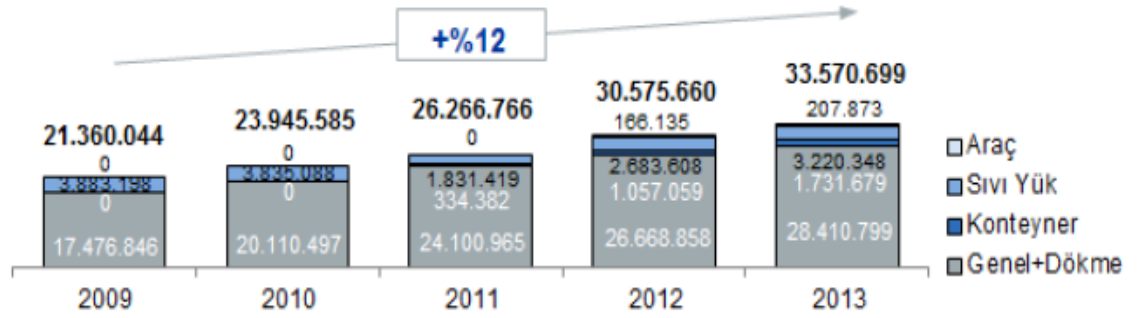
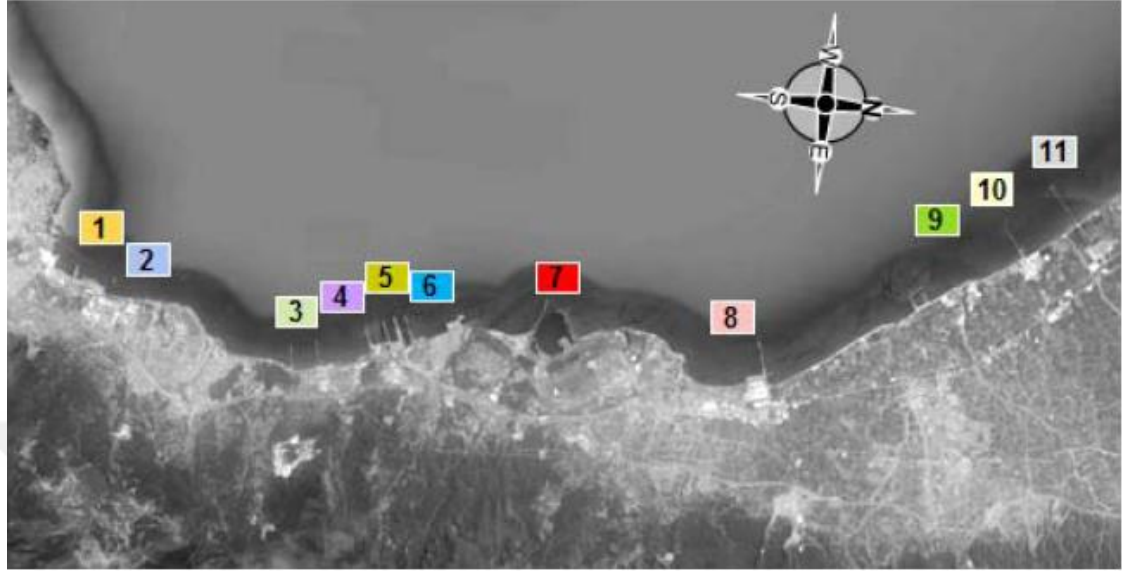
Kaynak: (Ulaştırma Bakanlığı 2015a:2-63)

3.3.3 Ceyhan Alt Bölgesi



Şekil 15 Ceyhan Alt Bölgesi Tesis Dağılımları ve Yük İstatistik Bilgileri.
Kaynak: (Ulaştırma Bakanlığı 2015a:2-67)

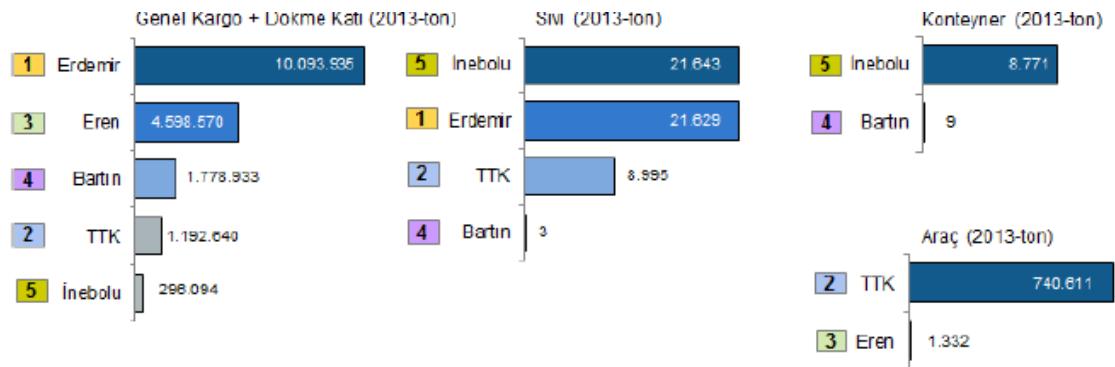
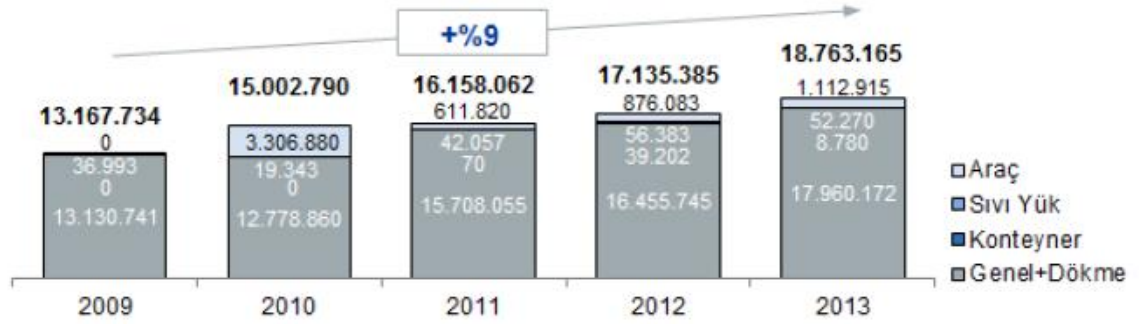
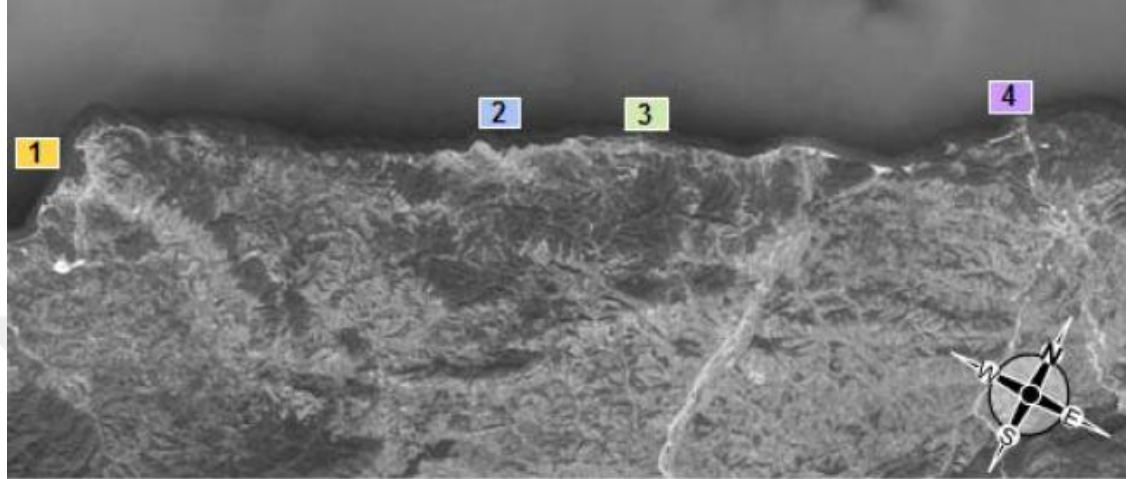
3.3.4 İskenderun Alt Bölgesi



Şekil 16 İskenderun Alt Bölgesi Tesis Dağılımları ve Yük İstatistik Bilgileri.
Kaynak: (Ulaştırma Bakanlığı 2015a:2-70)

3.4 Karadeniz Bölgesi

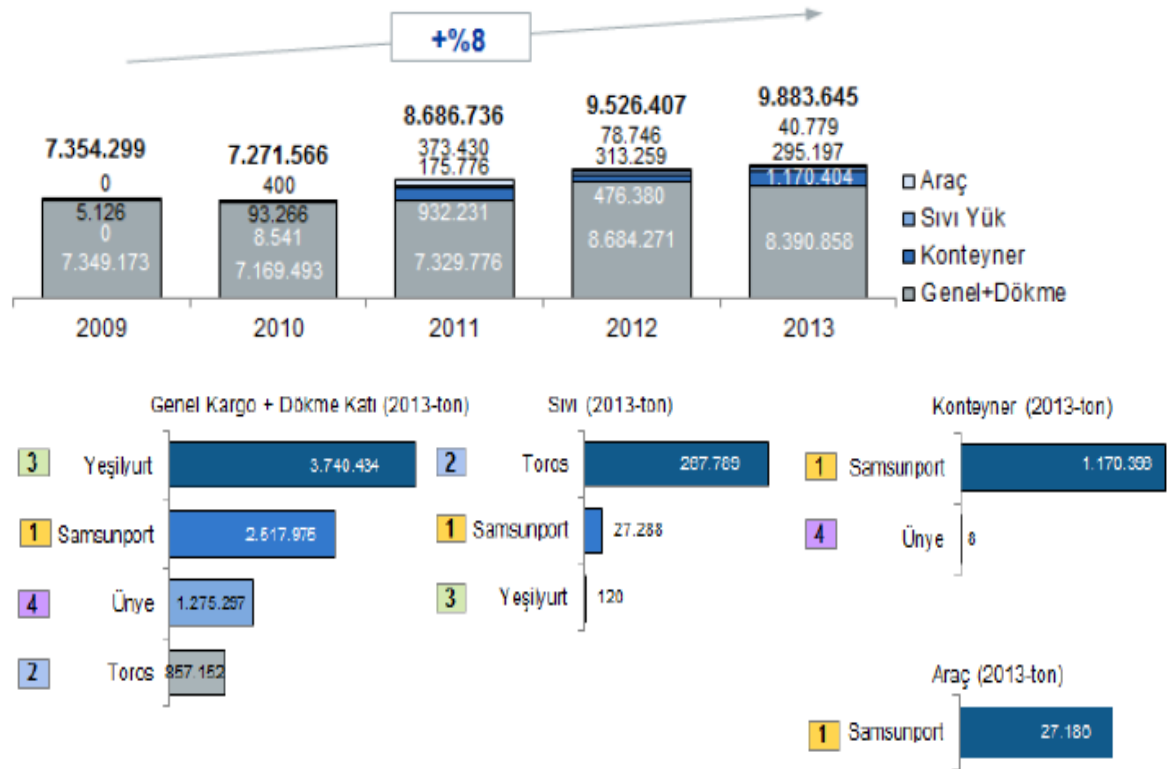
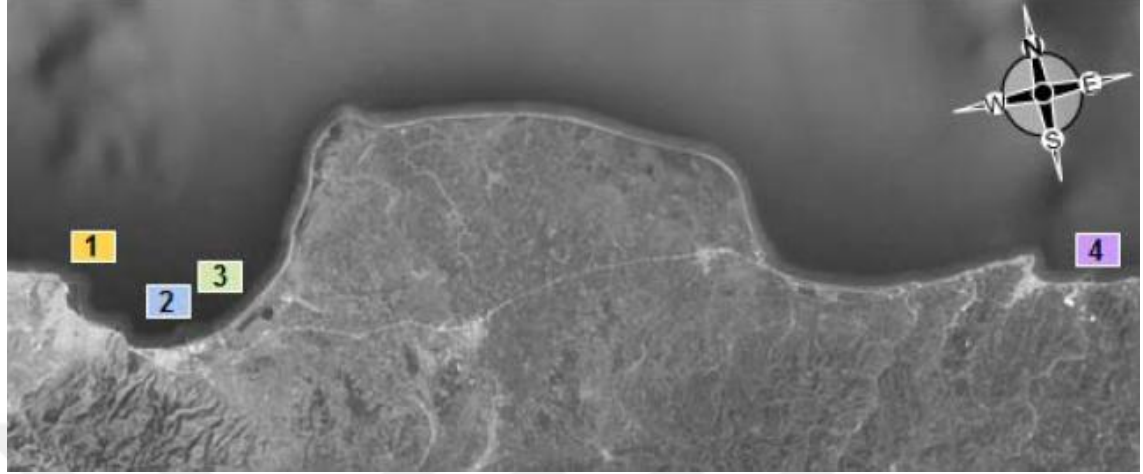
3.4.1 Zonguldak-Bartın-Ereğli Alt Bölgesi



Şekil 17 Zonguldak-Bartın-Ereğli Alt Bölgesi Tesis Dağılımları ve Yük İstatistik Bilgileri.

Kaynak: (Ulaştırma Bakanlığı 2015a:2-77)

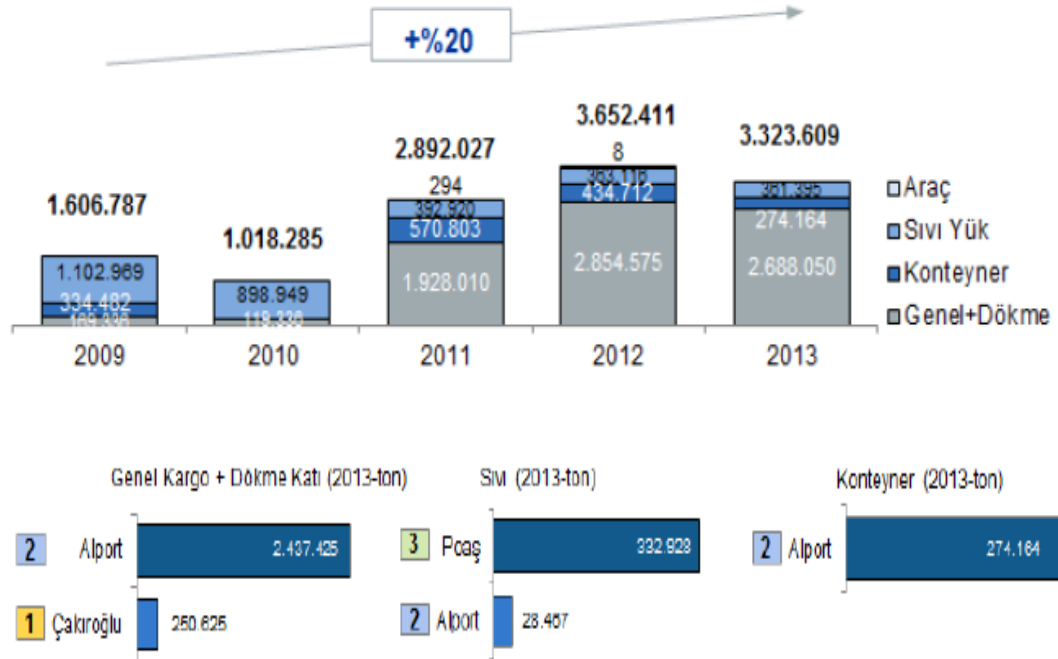
3.4.2 Samsun Alt Bölgesi.



Şekil 18 Samsun Alt Bölgesi Tesis Dağılımları ve Yük İstatistik Bilgileri.

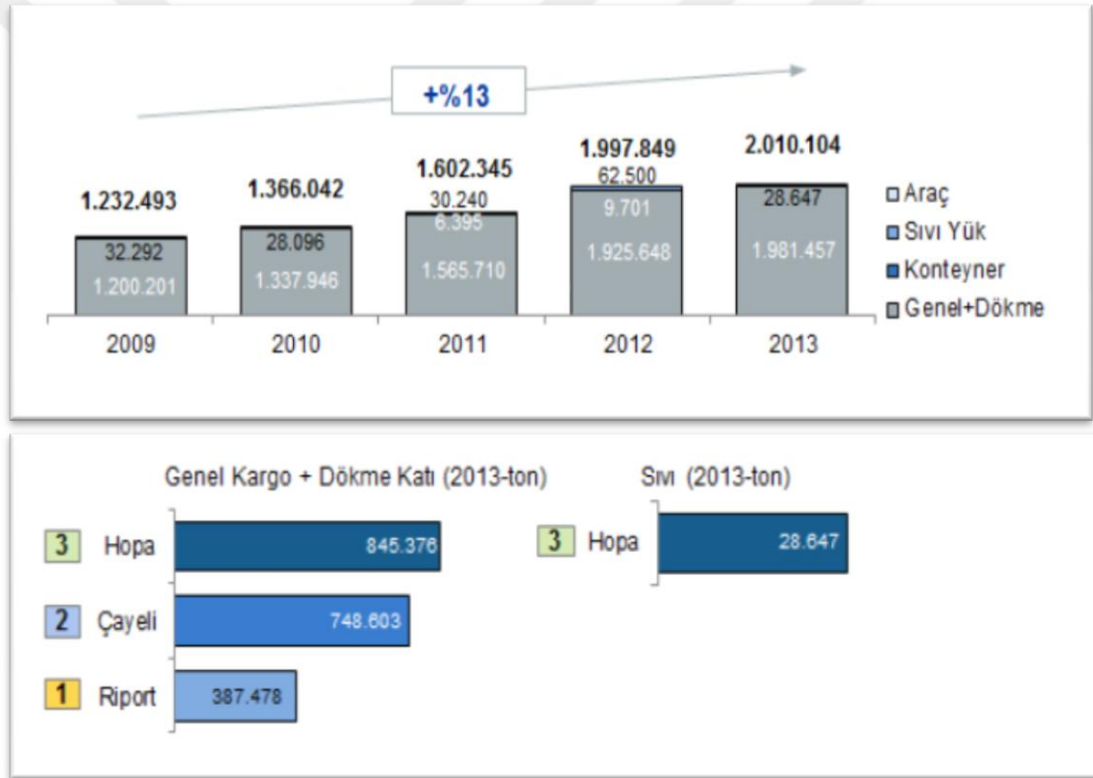
Kaynak: (Ulaştırma Bakanlığı 2015a:2-78)

3.4.3 Trabzon Alt Bölgesi



Şekil 19 Trabzon Alt Bölgesi Tesis Dağılımları ve Yük İstatistik Bilgileri
Kaynak: (Ulaştırma Bakanlığı 2015a:2-85)

3.4.4 Rize-Hopa Alt Bölgesi



Şekil 20 Rize-Hopa Alt Bölgesi Tesis Dağılımları ve Yük İstatistik Bilgileri
Kaynak: (Ulaştırma Bakanlığı 2015a:2-85)

4.TEKİRDAĞ İLİ ÖRNEĞİ

4.1 Ulaştırma ve Altyapı

Trakya Bölgesi ulaşım ağların altyapısı ve coğrafi konumu ile lojistik merkez yapısına uygun bir konumdadır. Trakya Bölgesi karayolları, uluslararası taşımacılığa uygun otoyol ağı, demiryolu ağları bölgesel havalimanı ve aktif limanları ile birlikte birden fazla ulaşım sistemlerinin kullanılarak taşımanın gerçekleştirildiği kombine taşımacılık şekline de olanak sağlayan bir konumdadır. Bu stratejik konumu itibariyle Lojistik alanında büyük bir rekabet avantajına sahiptir.

2013 yılı rakamlarıyla Türkiye ihracatının (151 802 637 000 USD) %0,6'sı Trakya Bölgesi'nde (847 004 000 USD) gerçekleştirilmiştir. TR21 Bölgesi illerine dağılımı ise; Tekirdağ %78, Kırklareli %16 ve Edirne %6'dır. Trakya Bölgesinde 5'i Edirne'de (Yunanistan'la İpsala, Uzunköprü, Pazarkule; Bulgaristan'la Kapıkule ve Hamzabeyli), 1'i Kırklareli'nde (Bulgaristan'la Dereköy) 6 adet sınır kapısı bulunmaktadır. Bölgedeki limanlar, Çerkezköy, Ereğli ve Çorlu'da yer alan yoğun sanayinin ihtiyacı olan hammaddelerin temini ve üretilen ürünlerin global pazarlara taşınmasında faaliyet göstermektedir. Tekirdağ Bölge'sinde işletilmekte olan Tekirdağ Limanı, Martaş Marmara Ereğlisi Limanı ve halen Tekirdağ-Barbaros mevkiinde yapımı süren Asyaport Derin Deniz Konteyner Limanı bölgenin denizyolu/ karayolu ara yüzünü sağlayan kapılarıdır. (Ulaştırma Bakanlığı, 2014a:4-41)

2013 yılında Trakya Bölgesi'nde konteyner elleçlemeleri araştırıldığında 1 602 TEU'luk elleçleme olduğu bilinmektedir. Bölgede Tekirdağ TDİ Limanı ve Martaş İskelesi'nin altyapısı konteyner elleçlemeye uygundur. Bölgede yer alan sanayi kümelerinin çoğunlukla İstanbul limanlarını kullanması nedeniyle bu rakamlarla karşılaştığı söylenebilir.

Bu nedenle en önemli unsurların hız ve maliyet olduğu işletmeler açısından bakıldığında; bölge limanlarının aktif kullanacağı ulaştırma sistemleri geliştirilmesi uygun olacaktır. Mevcut limanlarda transit konteyner taşımacılığı yer almamaktadır. Asyaport Limanı'nın 2015 yılında çalışmaya başlayacak olması ile transit konteyner taşımaları boyutu artacaktır. Trakya Bölgesi sanayi işletmeleri yoğun olarak İstanbul Ambarlı Limanı'nı kullanmaktadırlar.(Ulaştırma Bakanlığı 2014a :4-42)

Tekirdağ limanlarındaki 2013 yılı gemi trafiği 1 860 adettir. Asyaport'un işletmeye başlamasıyla birlikte limanlardaki gemi yoğunluğunun daha yüksek olması beklenmektedir.(Ulaştırma Bakanlığı 2014a :4-42)

Batı Marmara Gümrük Müdürlüğünden alınan veriye göre, Ocak- Haziran 2015 tarihleri arası Tekirdağ iline gelen gemi sayısı 390, giden gemi sayısı ise 393 adettir. Toplam 783 adet gemi trafiği oluşmuştur.

Türk Limancılık Sektörü 2013 (Türklim 2013) Raporu'na göre Türkiye'de 2012 yılında 7,3 milyon TEU konteyner elleçlenmiştir. Türk Limancılık Sektörü (Türklim 2010) 2010 Raporu'na göre, konteyner elleçleyen limanlara talebin 2023 yılında ise 14,3 milyon TEU olacağı tahmin edilmektedir. TR21 Trakya Bölgesi Lojistik Master Planı çalışmasında, bu tahmine göre mevcut 11,7 milyon TEU kapasitenin 2020 yılından itibaren yetmeyeceği denilmektedir. Mevcut kapasiteler göz önüne alındığında sadece Karadeniz Bölgesi'nde 2023'e kadar bir kapasite sorunu görülmeyeceği ifade edilmiştir.(Ulaştırma Bakanlığı 2014a :4-42)

Aynı raporda, Türkiye'de kuru dökme ve yük genel kargo elleçleyen tüm limanlara 2023 yılında talebin ortalama 319 milyon ton olarak tahmin edilmektedir. Bu tahmine göre Marmara Bölgesi, genel kargo ve kuru dökme yük limanlarının mevcut 124 milyon ton kapasitesinin 2021 yılına kadar yeterli olacağı tahmin edilmektedir. Marmara Bölgesi sıvı dökme yük limanlarının mevcut 55 milyon ton kapasitesinin ise 2023 yılına kadar yeterli olacağı tahmin edildiği belirtilmiştir.(Ulaştırma Bakanlığı 2014a :4-42)

4.1.1 Karayolu Taşımacılığı

Uluslararası karayolu ağlarının birleşiminde yer alan Trakya Bölgesi, demiryolu, denizyolu ve havayolu ile kombine ulaştırma ağı vardır. Tekirdağ Bölgesi'nin Çerkezköy, Ereğli ve Çorlu gibi sanayi merkezleri barındırması aynı zamanda İstanbul pazarına yakın olması nedeniyle yurtiçi ve yurtdışı sevkiyatların çoğunluğu karayoluyla gerçekleşmektedir.

Asya-Avrupa ve Türkiye-Avrupa koridorunu gelişmiş ulaştırma ağı ile bağlayan Trakya Bölgesi, yeni hızlı tren projeleriyle ve liman projeleriyle Lojistik Merkez haline gelmesi hedeflenmekte ve uluslararası ekonomik bir koridor olarak adlandırılmaktadır.

4.1.2 Demiryolu Taşımacılığı

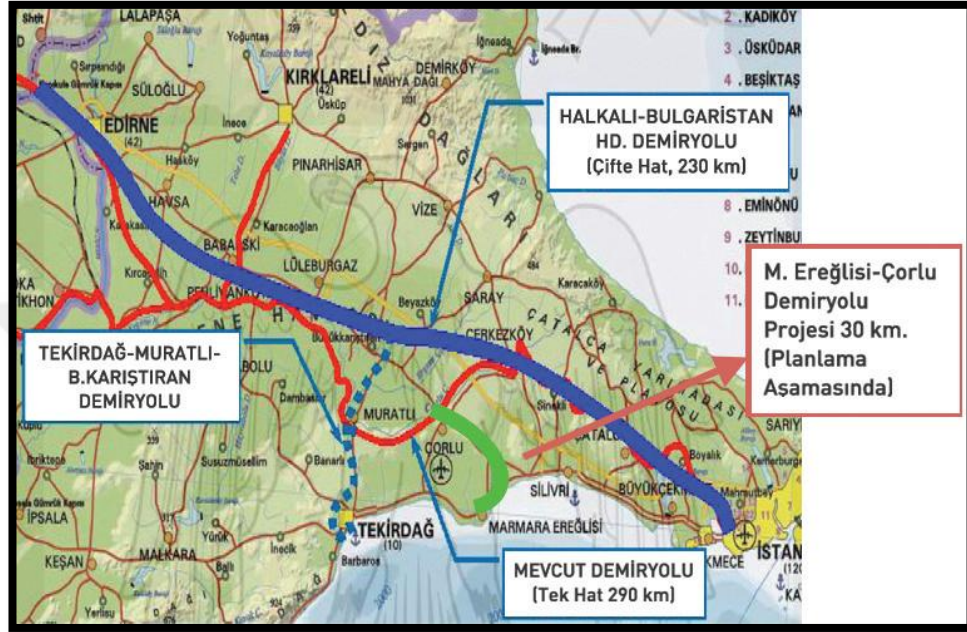
Trakya Bölgesi'nin demiryolu uzunluğu toplam 321 km'dir. Türkiye oranı ise %3,34'tür. Bu hattın 110 km'lik kısmı Kırklareli, 96 km kısmı Edirne ve 115 km'lik kısmı Tekirdağ il sınırları içerisinde yer almaktadır. Toplam 321 km'lik demiryolu hat uzunluğuna sahip olan Trakya Bölgesi'nde Tekirdağ %54 ile ilk sırayı yer alırken, Edirne %29 ve Kırklareli %17 ile ikinci ve üçüncü sırada yer almaktadır.(Ulaştırma Bakanlığı 2014a :4-43)

Tablo 13 Tekirdağ Demiryolu İle Taşınan Yük Miktarı (Ton)

	Gelen (Ton)	Giden (Ton)	Toplam
2007	175.007	80.887	255.894
2008	140.905	54.174	195.079
2009	135.468	25.913	161.381
2010	210.557	31.622	242.179
2011	155.444	33.159	188.603

Kaynak:(Trakyaka2013:196)

Tekirdağ ilinde 2011 yılında toplam 188.603 ton yük taşınmıştır, bu yükün 155.444 ton'u gelen yük, 33.159 ton'u giden yük miktarıdır. Trakya Kalkınma ajansı verilerine göre yüklerin %95'i ihraç ürünlerinden oluşmaktadır.



Şekil 21 Tekirdağ ili Demiryolu bağlantıları

Kaynak:(Trakya 2013:187)

4.1.3 Denizyolu Taşımacılığı

Tekirdağ ilinde toplam 8 adet liman bulunmaktadır. Tekirdağ'daki limanlar 2 bölümde incelenecektir.

A-Tekirdağ Alt Bölgesi

1-TDİ Limanı

2-TMO Limanı

3-ASYAPORT Limanı

B-Marmara Ereğlisi Alt Bölgesi

1-Tekirdağ Bütan Gaz Terminali

2-Tekirdağ Marmara Ereğlisi Botaş Lng Terminali

3-Marmara Depoculuk Terminali

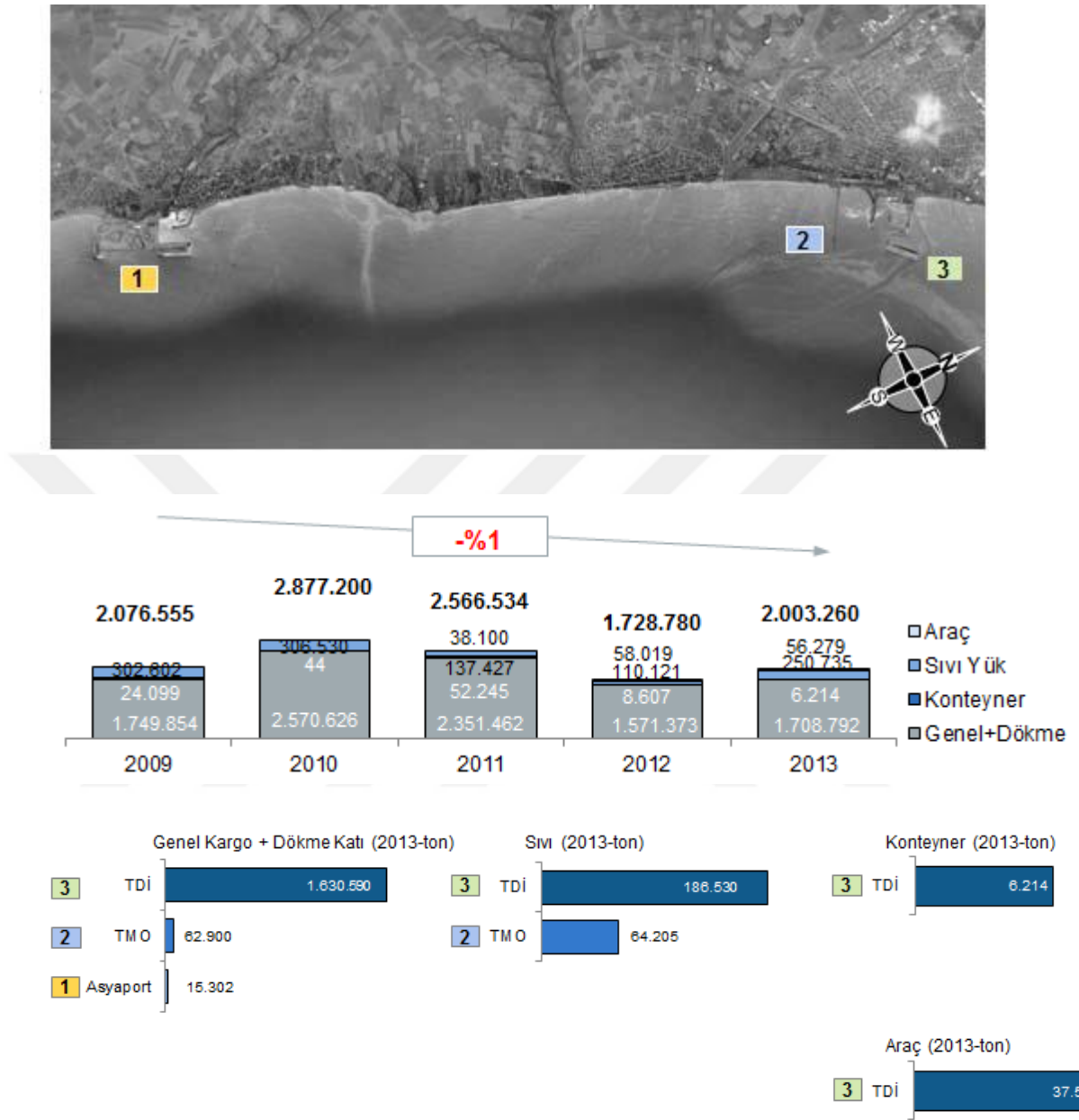
4-Opet Marmara Ereğlisi Liman Tesisleri

5-Tekirdağ Martaş Limanı

4.1.3.1 Tekirdağ Alt Bölgesi

Tekirdağ alt bölgesinde 3 adet liman faaliyet göstermektedir. şekil 22'de 3 numarada TDİ Limanı 2 numarada TMO Limanı 1 numarada ise ASYAPORT Limanı yer almaktadır. Tekirdağ ili Çerkezköy ve Çorlu 'da yer alan sanayi bölgelerinin hammadde temini ve ürünlerin dış pazarlara ulaştırılmasında limanların önemi büyüktür.

Trakya Bölgesi sanayi işletmeleri hâlihazırda yoğun olarak İstanbul Ambarlı Limanı'nı kullanmaktadırlar. Asyaport Limanı'nın 2015 yılı Mart ayında işletilmeye başlayacak olması bölgenin transit konteyner taşımalarından büyük bir pay alacağı beklenmektedir. Tekirdağ limanlarındaki 2013 yılı gemi trafiği 1.860 adettir. (Ulaştırma Bakanlığı,2015a:2-10)



Şekil 22 Tekirdağ Alt Bölgesi Tesis Dağılımları ve Yük İstatistik Bilgileri

4.1.3.1.1 TDİ Limanı

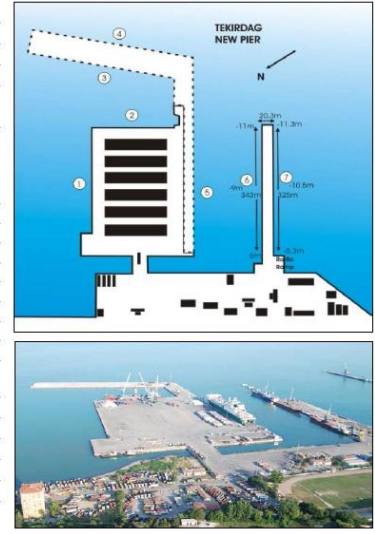
Tekirdağ Limanı 2012 yılı Mart ayında TDİ'ye iade edilmiştir. Tekirdağ Limanı'nda ortalama 1 700 000 ton/yıl yük elleçlenmektedir. Limanda ürün cinsleri ağırlıklı olarak ay çekirdeği, buğday, mısır, melas, silis kumu, çimento, bentonit, üre gübresi, kağıt hamuru olmak üzere dökme yük; ambalajlı, cam, kağıt, boru,

alüminyum, paletli, seliloz gibi genel kargo yükleri; konteyner; tır/treyler; araç ve sıvı yük elleçlemesi yapılmaktadır. Türkiye'nin bütün illeri limanın hinterlandını teşkil etmektedir. Tekirdağ Liman tesislerinin ana karayoluna uzaklığı 7,0 km'dir. Liman ulaşımı kent trafiği ile iç içe olduğundan yol yeterli değildir. Yol genişletilmesine ve şerit ilavesine ihtiyaç bulunmaktadır. Limana demiryolu bağlantısı vardır. Liman içerisinde 3 hat bulunmaktadır. Ancak demiryolu ile yük taşınması sınırlı düzeyde yapılmaktadır. Yılda yaklaşık 3 100 konteyner yük taşınmaktadır. Liman, toplam 140 710 m² alanı, yaklaşık 2 300metre rıhtımın uzunluğu, yıllık dökme yük/genel kargo 3.000.000 ton, 1.000.000 ton sıvı yük ve 180.000 TEU konteyner hacmi ile bölgede önem arz eden bir limandır.(Ulaştırma Bakanlığı,2014a:4-44).

Liman, Tekirdağ-Erdek, Tekirdağ-Marmara Adası Tekirdağ-Bandırma, Tekirdağ-Karabiga ve Tekirdağ-Bandırma, arasında Ro Ro gemileri ile devam eden seferler yer almaktadır. Ro Ro rampa donanımlı rıhtımlar ile Avrupa limanlarına ve Karadeniz limanlarına Ro Ro seferleri vardır. Halen UN Ro Ro Pendik Limanı kalkışlı ve İtalya Trieste Limanı varışlı Ro Ro seferleri haftada üç kez Tekirdağ Limanı'na yanaşmaktadırlar. Tekirdağ-Derince arasındaki seferleriyle ihracat yüklemeleri için vagon yükleme-boşaltma hizmeti ve demiryolu tren ferisine rampa hizmeti sağlanmaktadır.Limanın depolama hizmeti toplam yaklaşık 115 000 m²'dir. Alüminyum ve Çelik ağırlıklı olarak çinko, demir, bakır, gibi ürünler stoklanmaktadır.(Ulaştırma Bakanlığı ,2014a:4-5)

Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğü tarafından verilen 11. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Şurası Demiryolu Çalışma Grubu Raporu'na göre; (UDHB,2012). Asya ve Avrupa koridorlarını bağlamak için Muratlı- Tekirdağ arasında demiryolu hattı yapılmıştır. Marmara ve Ege Bölgesi'ndeki sanayi ürünleri demiryoluyla düşük maliyetle ve yüksek hızda Avrupa'ya taşınacaktır. TR21 Trakya Bölgesi Lojistik Master Planı çalışmasında, (Trakyaka 2013), yıldaki vagon hedefinin en az 55 bin olduğu belirtilmiştir.

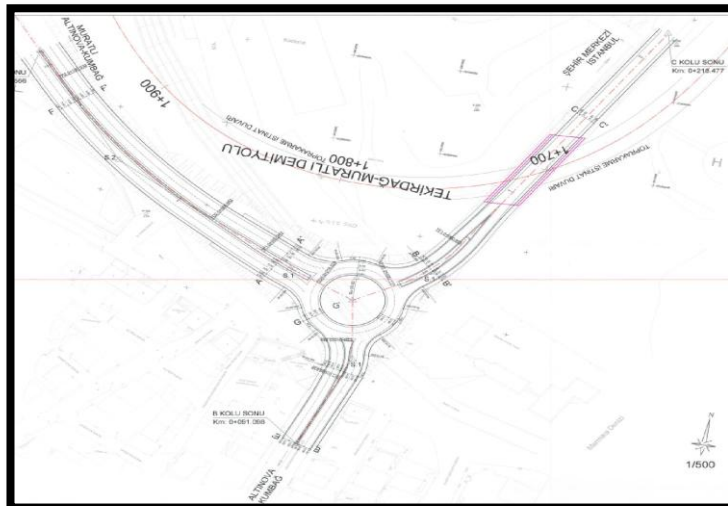
NİTELİĞİ (LİMAN / İSKELE)		LİMAN					
İLİ		TEKİRDAĞ					
İLÇESİ / KÖYÜ		SÜLEYMANPAŞA					
COĞRAFİ KONUMU		40°57'50"N - 27°30'02"E					
İŞLETMECİ		TÜRKİYE DENİZCİLİK İŞL.A.Ş.					
	TEORİK KAPASİTESİ	YÜK ELLEÇLEME MİKTARI			KAPASİTE KULLANIM ORANI		
		2011	2012	2013	2011	2012	2013
YIL							
DÖKME YÜK (TON/YIL)	2.000.000	1.833.653	1.268.035	1.290.767	92%	63%	65%
GENEL KARGO (TON/YIL)	1.000.000	517.809	303.338	339.823	52%	30%	34%
KONTEYNER (TEU/YIL)	180.000	5.225	861	621	3%	0%	0%
TIR/TREYLER (ADET/YIL)		2.540	3.868	3.752			
ARAÇ (ADET/YIL)							
SIVI YÜK (TON/YIL)	1.000.000	40.608	29.191	186.530	4%	3%	19%
YOLCU (ADET/YIL)							
MEVCUT YATIRIM DURUMU	GERİ SAHADÂ İLAVE 70.000 M ² ALANA İHTİYAÇ DUYULDUĞU BELİRTİLMİŞTİR.						
FİZİKİ DURUMU	KULLANILABİLİR DURUMDA.						
KARAYOLU BAĞLANTISI	VAR						
VARSA UZAKLIĞI (km)	7						
DEMİRYOLU BAĞLANTISI	YOK						
VARSA UZAKLIĞI (km)							
HINTERLAND	TRAKYA BÖLGESİ VE TÜRKİYE GENELİ						



Şekil 23 Tekirdağ TDİ Limanı

Kaynak: (Ulaştırma Bakanlığı ,2015b:30)

Ana karayoluna bağlanan kent içerisinde kalan 500 m. uzunluğundaki kesimin genişletilmesi gerekmektedir. Yük ve yolcu trafiğine hizmet veren karayolu bağlantısı yetersizdir. Tekirdağ Limanı E-5'e mesafesi 30 km, Kınalı Otoyol Kavşağına 50 km mesafede bulunmaktadır. (Ulaştırma Bakanlığı ,2014a:6-11)



Şekil 24 Tekirdağ-Muratlı Demiryolu Alt ve Üst İkmal İnşaatı Kumbağ Yolu

Kaynak: T.C. Karayolları İstanbul 1. Bölge Müdürlüğü(Ulaştırma Bakanlığı,2014a6-

11)

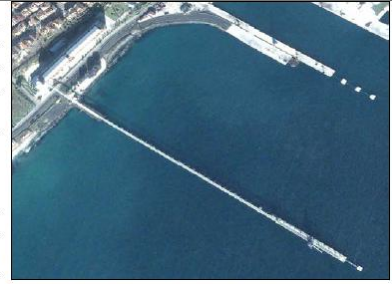
Tekirdağ-Muratlı Demiryolu Alt ve Üst İkmal İnşaatı Kumbağ Yolu Altınova Kavşağı Projesi ile karayolu ve demiryolu kesişimindeki trafik aktarılırken aynı zamanda modern dönel bir kavşak ile üç karayolu bağlantısı sağlanmaktadır. Söz konusu kavşak projesi kapsamında Tekirdağ TDİ ve Tekirdağ TMO Limalarına karayolu bağlantısı sağlanmıştır. Bahse konu proje hayata geçirilmiş olup Altınova Kavşağı hizmet vermeye devam etmektedir. (Ulaştırma Bakanlığı ,2014a:6-11)

Limana kaynaklı oluşan yük trafiği nedeniyle, bir kara terminaline ihtiyaç duyulmaktadır. Muratlı İstasyonu limana en yakın istasyondur. Asya ve Avrupa arasındaki kesintisiz yük trafiğinin sağlanması amacıyla, Tekirdağ Limanı'nın Muratlı'da mevcut demiryolu ağına bağlanması için Tekirdağ-Muratlı arasında yeni demiryolu tasarlanmıştır. Tekirdağ-Muratlı yeni demiryolu 2010 yılında tamamlanarak hizmete açılmıştır. Bu nedenle Muratlı'da bir kara limanı önerilmektedir. Demiryoluyla kısa sürede ve ekonomik olarak Avrupa ve Asya arasında kombine yük taşımacılığı yapılması amacıyla Derince ve Tekirdağ arasında tren ferri işletmeciliğine 2012 yılında başlanılmıştır. (Ulaştırma Bakanlığı ,2014a:6-12)

4.1.3.1.2 TMO Limanı

Tekirdağ TMO Limanı 1992 yılında inşa edilmiş olup yaklaşık 600 m uzunluğunda iskeleye sahiptir. Limana maksimum -12 m derinliğinde 25.000 DWT'luk gemiler yanaşabilmektedir. Yılda 25-30 adet 80.000 DWT'luk gemi kabul etmektedir. 8.400 m² gümrüklü alan mevcuttur. Limanın yıllık elleçleme kapasitesi 60.000 ton genel kargo ve 60.000 ton sıvı yüküdür. 2013 yılında toplam 127.105 ton yük elleçlenmiştir. Ürün cinsleri palm yağı, buğday ve mahlut olmak üzere dökme yük, genel kargo ve sıvı yük elleçlenmektedir. Geniş bir hinterlanda sahip olan limanın karayolu bağlantısı mevcut, demiryolu bağlantısı ise mevcut değildir. Limanın anayola mesafesi 500 m, demiryoluna mesafesi 500 m ve havaalanına mesafesi 30 km'dir. (Ulaştırma Bakanlığı ,2015a:2-12)

NİTELİĞİ (LİMAN / İSKELE)		İSKELE					
İLİ		TEKİRDAĞ					
İLÇESİ / KÖYÜ		MERKEZ					
COĞRAFİ KONUMU		40° 57' 27" N - 27° 30' 20" E					
İŞLETMECİ		TMO TEKİRDAĞ ŞUBE MÜDÜRLÜĞÜ					
	TEORİK KAPASİTESİ	YÜK ELLEÇLEME MİKTARI			KAPASİTE KULLANIM ORANI		
YIL		2011	2012	2013	2011	2012	2013
DÖKME YÜK (TON/YIL)	60.000			62.900			100%
GENEL KARGO (TON/YIL)							
KONTEYNER (TEU/YIL)							
TIR/TREYLER (ADET/YIL)							
ARAÇ (ADET/YIL)							
SIVI YÜK (TON/YIL)	60.000	96.819	80.930	64.205	100%	100%	100%
YOLCU (ADET/YIL)							
MEVCUT YATIRIM DURUMU		-					
FİZİKİ DURUMU		KULLANILABİLİR DURUMDA.					
KARAYOLU BAĞLANTISI		VAR					
VARSA UZAKLIĞI (km)		0,5					
DEMİRYOLU BAĞLANTISI		YOK					
VARSA UZAKLIĞI (km)		DEMİRYOLU BAĞLANTISI BULUNMAYAN TESİSE 500 M UZAKLIKTAN DEMİRYOLU HATTI GEÇMEKTEDİR.					
HINTERLAND		-					



Şekil 25 Tekirdağ TMO İskelesi

Kaynak: (Ulaştırma Bakanlığı ,2015b:31)

4.1.3.1.3 ASYAPORT Limanı

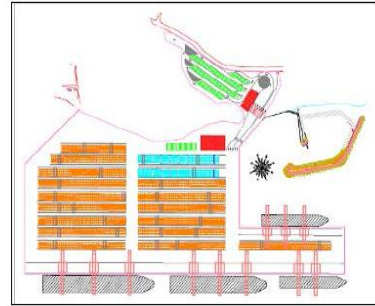
Asyaport Limanı 2015'te bitmesi planlanmaktadır. Liman'da 65.000 m2 kara sahası ve 300.000 m2 gümrüklü liman sahası yer alacaktır. Yılda 2.500.000 TEU elleçleme hacmine sahip Asyaport, Marmara Bölgesinin konteyner elleçleme kapasitesini % 40 arttırarak 6.100.000 TEU'dan 8.600.000 TEU'a çıkarılması planlanmaktadır. (Ulaştırma Bakanlığı ,2014a:4-46)

Limanın 5 adet giriş, 2 adet çıkış olmak üzere 7 adet kapısı bulunmaktadır. Asya Port Limanı'nın ana karayoluna mesafesi 6 km'dir. Bu yol planlanmış, projesi hazırlanmış ancak TCK tarafından inşaatına başlanmamıştır. Söz konusu bu yol, Tekirdağ Organize Sanayi Bölgesi (OSB) ile limanı birleştirecek, Tekirdağ'ın kalkınmasına, Çorlu ve Çerkezköy OSB'lerinde üretilen ürünlerin yurt dışına pazarlanmasına önemli katkı sağlayacaktır. (Ulaştırma Bakanlığı ,2014a:4-46)

Halen inşa edilmekte olan Asya Port Limanı'nın, Tekirdağ ve çevresinin en büyük aktarma limanı olması hedeflenmektedir. TR21 Trakya Bölgesi Lojistik

Master Planı çalışmasına göre, Balkanlar, Orta Avrupa, Kuzey Avrupa ve Rusya'ya kadar uluslararası bir koridor oluşturacaktır. Uluslararası bir konsorsiyum tarafından yapılmakta olan Asya Port Limanı'nda yılda 2 500 000 TEU yük elleçlenmesi planlanmakta, tesisin 2015 yılı Mart ayında hizmete girmesi hedeflenmektedir. Limanın maksimum -20 m derinliğinde ve 2 010 m uzunluğunda yanaşma yeri bulunmaktadır. 300 000 m² gümrüklü depolama alanına sahip limanda sadece konteyner elleçlemesi yapılmaktadır.(Türklim, 2010:141)

NİTELİĞİ (LİMAN / İSKELE)		LİMAN					
İLİ		TEKİRDAĞ					
İLÇESİ / KÖYÜ		SÜLEYMANPAŞA					
COĞRAFİ KONUMU		40°54' N - 27°28' E					
İŞLETMECİ		ASYAPORT LİMAN A.Ş.					
	TEORİK KAPASİTESİ	YÜK ELLEÇLEME MİKTARI			KAPASİTE KULLANIM ORANI		
	YIL	2011	2012	2013	2011	2012	2013
	DÖKME YÜK (TON/YIL)			5.250			
	GENEL KARGO (TON/YIL)			10.052			
	KONTEYNER (TEU/YIL)	2.500.000					
	TIR/TREYLER (ADET/YIL)						
	ARAÇ (ADET/YIL)						
	SIVI YÜK (TON/YIL)						
	YOLCU (ADET/YIL)						
MEVCUT YATIRIM DURUMU		-					
FİZİKİ DURUMU		KULLANILABİLİR DURUMDA.					
KARAYOLU BAĞLANTISI		VAR					
VARSA UZAKLIĞI (km)		0,5					
DEMİRYOLU BAĞLANTISI		YOK					
VARSA UZAKLIĞI (km)							
HİNERİ ANT		TRANSİT YÜK HEDEFİ BULUNMAKTADIR.					

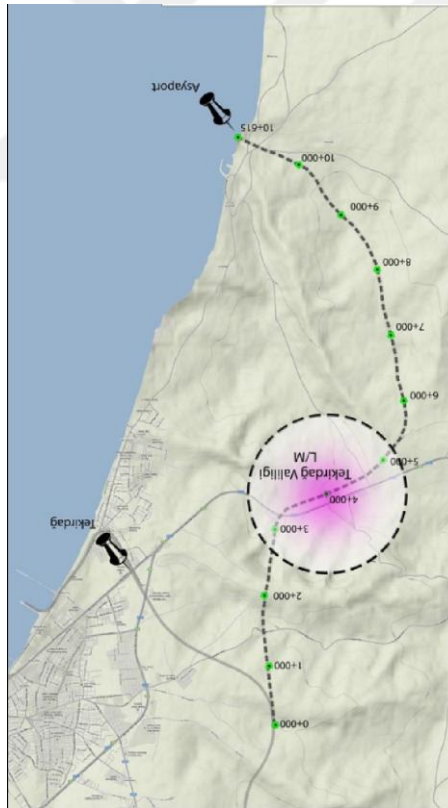


Şekil 26 Asyaport Liman İşletmesi A.Ş.

Kaynak: (Ulaştırma Bakanlığı ,2015b:32)



Şekil 27 Asyaport Geri Saha Bağlantı Karayolu Projesi
Kaynak: Asyaport Limanı(Ulaştırma Bakanlığı ,2014:6-11)



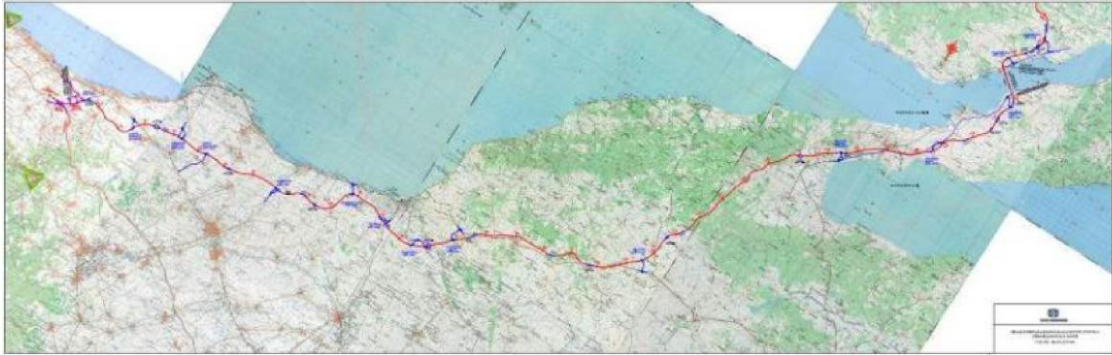
Şekil 28 Asyaport Limanı, öngörülen iltisak hattına ilişkin güzergah
(Ulaştırma Bakanlığı ,2014:6-15)

Kaynak: TCDD İltisak Hattı Yapılacak Yerlerin Tespiti ve Genel Değerlendirme
Taslak Raporu 1. Bölge 4. Cilt

Limana ait öngörülen taşımaların iltisak hattı sonrasında demiryoluna kaydırılması durumunda, yıllık olarak yaklaşık 111.750 taşıtlık bir kamyon trafiğinin azalacağı öngörülmektedir. (Ulaştırma Bakanlığı ,2014:6-15)

Bölgeye gidecek iltisak hattı; TCDD Tekirdağ-Muratlı hattının uygun bir noktasından başlayarak orta engebeli bir araziden geçerek, takriben 10,6 km uzunluğunda bir koridor ile limana ulaşacaktır. Öngörülen taşımaların demiryolu ile yapılması durumunda, karayolu taşımacılığı göre yıllık toplam kazanç 14,07 milyon TL olacaktır. Sağlanan tasarrufun yatırıma göre karlılığı ise yüzde 19,8 olacaktır.

Tekirdağ Liman Bölgesi'nde 2023 yılı itibariyle, Tekirdağ-Muratlı Demiryolu Hattı'nın uzatılarak Asyaport'a ve organize sanayi bölgesine bağlanması ve Muratlı İstasyonu'nda bir kara limanı oluşturularak mekik tren işletilmesi önerilmektedir. Bu yolla Tekirdağ Limanları'na gelen yükün Avrupa'ya demiryolu vasıtasıyla taşınması aynı zamanda tersi istikamette bir yük hareketi mümkün olacaktır. Aynı zamanda Tekirdağ-Bandırma arasında tren ferri hattının çalıştırılması ve Tekirdağ –Derince arasında var olan tren ferri hattının da işletilmeye devam edilmesi tavsiye edilmektedir. T.C. Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından yapılması planlanan Kınalı-Tekirdağ, Çanakkale- Savaştepe Otoyolu Projesi'nde Çanakkale-Lapseki geçişini müteakip güzergahın Tekirdağ'a bağlanmasıyla, Avrupa'da gelen ya da Avrupa'ya giden yük akışının Çanakkale-Tekirdağ üzerinden sağlanması ve bu yolla İstanbul ve Körfez'de meydana gelen sıkışıklığın azaltılmasının mümkün olacağı öngörülmektedir.Uzun vadede yük akışının artacağı öngörülerek oluşacak yoğunluk sebebiyle bölgedeki trafiğin rahatlatılması amacıyla Lapseki-Gelibolu geçişinin düzenlenerek yük akışının Çanakkale istikametine de yönlendirilmesinde fayda görülmektedir. (Ulaştırma Bakanlığı ,2014:6-17)



Şekil 29 Karayolları Kınalı-Tekirdağ-Çanakkale-Savaştepe Otoyolu

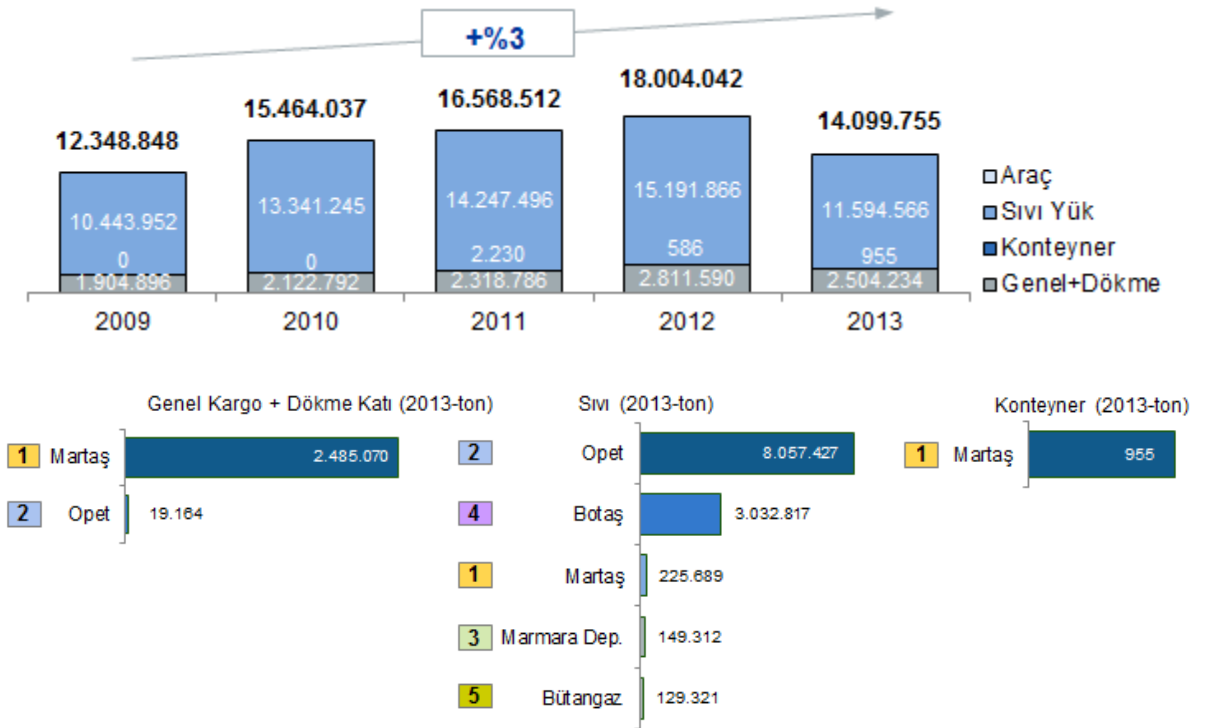
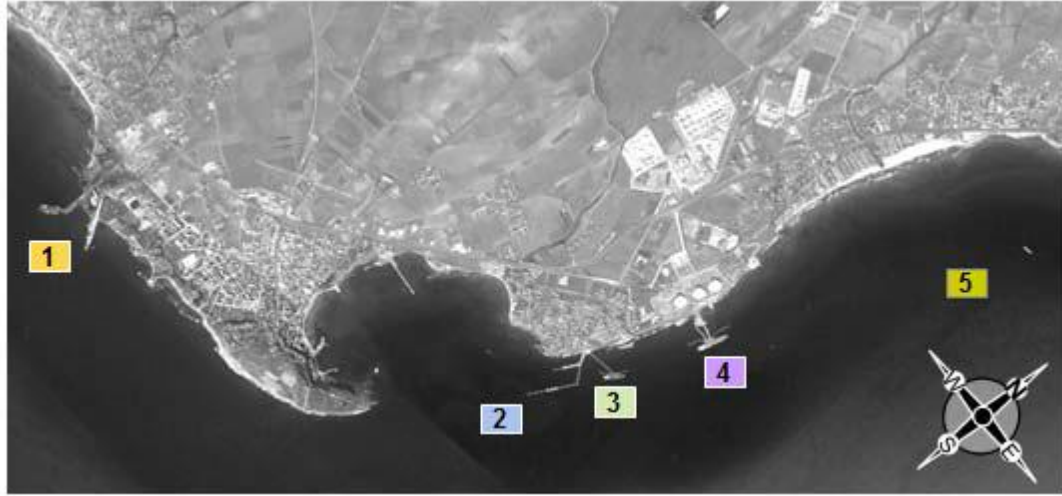
T.C. Karayolları Kınalı-Tekirdağ-Çanakkale-Savaştepe Otoyolu

Projesi Asyaport Limanı, öngörülen iltisak hattına ilişkin güzergah

Kaynak: T.C. Karayolları Genel Müdürlüğü (Ulaştırma Bakanlığı ,2014:6-17)

4.1.3.2 Marmara Ereğlisi Alt Bölgesi

Marmara Ereğlisi alt bölgesinde 5 adet liman yer almaktadır.Şekil 30'a göre 1 numaralı bölgede Tekirdağ Martaş Limanı, 2 numara da Opet Marmara Ereğlisi Liman Tesisleri, 3 numara da Marmara Depoculuk Terminali, 4 numara da Tekirdağ Marmara Ereğlisi Botaş Lng Terminali, 5 numarada Bütangaz Terminali yer almaktadır.



Şekil 30Marmara Ereğlisi Alt Bölgesi Tesis Dağılımları ve Yük İstatistik Bilgileri

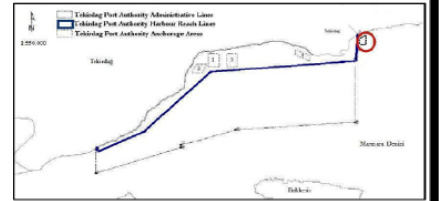
Kaynak: (Ulaştırma Bakanlığı ,2015a:2-8)

4.1.3.2.1 Tekirdağ Bütangaz Terminali

2002 yılında inşa edilen Tekirdağ Bütangaz Terminali'nde 2 adet şamandıraya bağlanan gemilerden yük transferi yapılmak suretiyle yük elleçlenmektedir. Yıllık kapasitesi 1.000.000 ton sıvı yük olan tesiste yılda ortalama 120.000 ton sıvı yük elleçlemesi yapılmaktadır. İstanbul, Kırklareli, Edirne ve Tekirdağ limanın hinterlandını oluşturmaktadır. 1 adet kapısı bulunan limanın, çok şeritli karayoluna uzaklığı 1 km'dir. Demiryolu bağlantısı mevcut değildir. (Ulaştırma Bakanlığı ,2015a:2-8)

TEKIRDAG BUTANGAZ TERMINALI

NİTELİĞİ (LİMAN / İSKELE)							
İLİ		TEKİRDAĞ					
İLÇESİ / KÖYÜ		MARMARA EREĞLİSİ / SULTANKÖY					
COĞRAFİ KONUMU		41°00' 35" N - 27° 59' 55" E					
İŞLETMECİ		BÜTANGAZ A.Ş.					
	TEORİK KAPASİTESİ	YÜK ELLEÇLEME MİKTARI			KAPASİTE KULLANIM ORANI		
		2011	2012	2013	2011	2012	2013
YIL							
DÖKME YÜK (TON/YIL)							
GENEL KARGO (TON/YIL)							
KONTEYNER (TEU/YIL)							
TIR/TREYLER (ADET/YIL)							
ARAÇ (ADET/YIL)							
SIVI YÜK (TON/YIL)	1.000.000	122.416	142.379	129.321	12%	14%	13%
YOLCU (ADET/YIL)							
MEVCUT YATIRIM DURUMU		-					
FİZİKİ DURUMU		KULLANILABİLİR DURUMDA.					
KARAYOLU BAĞLANTISI		VAR					
VARSA UZAKLIĞI (km)		1					
DEMİRYOLU BAĞLANTISI		YOK					
VARSA UZAKLIĞI (km)							
HINTERLANT		TRAKYA BÖLGESİ					



Şekil 31 Tekirdağ Bütangaz Terminali

Kaynak: (Ulaştırma Bakanlığı ,2015b:25)

Marmara Ereğlisi'nde yer alan Bütangaz Terminali 2002 yılında kurulmuş bir petrol platformu niteliğindedir. Terminal, sıvı akaryakıt dolun ve depolama tesisi olup, Batı Trakya ve İstanbul'a karayolundan tankerler vasıtasıyla sıvı akaryakıt

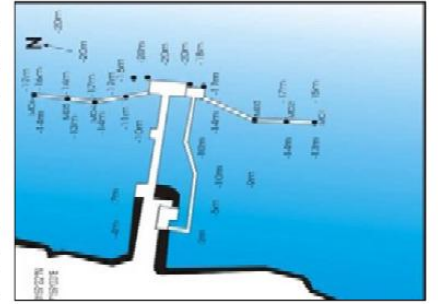
gönderilmektedir. Tesise demiryolu bağlantısı bulunmamaktadır. (Ulaştırma Bakanlığı ,2014a:6-7)

4.1.3.2.2 Tekirdağ Marmara Ereğlisi Botaş LNG Terminali

Tekirdağ Marmara Ereğlisi Botaş LNG Terminali'nde ortalama 4.186.000 ton yıl sıvı akaryakıt yük yurt içine pazarlanmaktadır. Elleçlenen sıvı yükün %98'i LNG, %2'sini ise fueloil oluşturmaktadır. Tesisin ana karayoluna uzaklığı 200 m'dir. Otoyola mesafesi 20 km'dir. Demiryolu bağlantısı ihtiyacı yoktur. Petrolün %90'ı boru hatları ile taşınmaktadır. Kalan %10 tankerlerle Trakya ve İstanbul çevresinde dağıtılmaktadır. Karayoluna bağlantının genişletilmesi ve iyileştirilmesi için proje hazırlanmış, ancak TCK'dan gerekli yol izni alınmamıştır. Limana karayolu bağlantısı vardır, ancak demiryolu bağlantısı yoktur. Karayolu bağlantısının düzeltilmesi için bir proje hazırlanmakla birlikte, TC Karayollarının onayı beklenmektedir. Liman işletmesi tarafından demiryolu bağlantısına ihtiyaç olmadığı düşünülmektedir. (Ulaştırma Bakanlığı ,2014a:4-40)

Tekirdağ Marmara Ereğlisi Botaş LNG Terminali'nde su derinliği -17 m olan 380 m uzunluğunda dolfen tipi yanaşma yeri bulunmaktadır. Toplam 120.000 m² alana kurulu olan tesiste 285.000 m² depolama tankı mevcuttur.(Ulaştırma Bakanlığı,2015a:2-9)

NİTELİĞİ (LİMAN / İSKELE)		LİMAN					
İLİ		TEKİRDAĞ					
İLÇESİ / KÖYÜ		MARMARA EREĞLİSİ					
COĞRAFİ KONUMU		40°59'31"N - 27°59'10" E					
İŞLETMECİ		BOTAŞ LNG İŞLETME MÜDÜRLÜĞÜ					
	TEORİK KAPASİTESİ	YÜK ELLEÇLEME MİKTARI			KAPASİTE KULLANIM ORANI		
YIL		2011	2012	2013	2011	2012	2013
DÖKME YÜK (TON/YIL)							
GENEL KARGO (TON/YIL)							
KONTEYNER (TEU/YIL)							
TIR/TREYLER (ADET/YIL)							
ARAÇ (ADET/YIL)							
SIVI YÜK (TON/YIL)	4.186.000	3.800.097	3.725.527	3.032.817	91%	89%	72%
YOLCU (ADET/YIL)							
MEVCUT YATIRIM DURUMU		İLAVE OLARAK 60 M RIHTIM YAPILMASI PLANLANMAKTADIR.					
FİZİKİ DURUMU		KULLANILABİLİR DURUMDA.					
KARAYOLU BAĞLANTISI		VAR					
VARSA UZAKLIĞI (km)		0,2					
DEMİRYOLU BAĞLANTISI		YOK					
VARSA UZAKLIĞI (km)							
HINTERLAND		İSTANBUL VE TRAKYA BÖLGESİ					



Şekil 32 Marmara Ereğlisi Botaş LNG Terminali

Kaynak: (Ulaştırma Bakanlığı ,2015b:26)

4.1.3.2.3 Marmara Depoculuk Terminali

2013 yılında faaliyete giren Marmara Depoculuk Terminali'nde uzunluğu 232 m ve derinliği -17 m olan dolfen tipi yanaşma yeri bulunmaktadır. Tesis 90.000m² alan üzerine kurulmuştur. 50.000 DWT'luk gemilerin yanaşmasına elverişli olan tesisin yılda 2.500.000 ton sıvı yük kapasitesi bulunmaktadır. 2013 yılında tesiste 149.312 ton sıvı yük elleçlenmiştir. Hinterlandını Trakya Bölgesi'nin oluşturduğu tesisin 1 adet kapısı bulunmakta, çok şeritli karayoluna mesafesi ise 3 km'dir. (Ulaştırma Bakanlığı ,2015a:2-9)

NİTELİĞİ (LİMAN / İSKELE)		İSKELE					
İLİ		TEKİRDAĞ					
İLÇESİ / KÖYÜ		MARMARA EREĞLİSİ					
COĞRAFİ KONUMU		40°59' 51" N - 27°28' 10" E					
İŞLETMECİ		MARMARA DEPOCULUK HİZMETLERİ A.Ş.					
	TEORİK KAPASİTESİ	YÜK ELLEÇLEME MİKTARI			KAPASİTE KULLANIM ORANI		
YIL		2011	2012	2013	2011	2012	2013
DÖKME YÜK (TON/YIL)							
GENEL KARGO (TON/YIL)							
KONTEYNER (TEU/YIL)							
TIR/TREYLER (ADET/YIL)							
ARAÇ (ADET/YIL)							
SIVI YÜK (TON/YIL)	2.500.000			149.312			6%
YOLCU (ADET/YIL)							
MEVCUT YATIRIM DURUMU		-					
FİZİKİ DURUMU		KULLANILABİLİR DURUMDA.					
KARAYOLU BAĞLANTISI		VAR					
VARSA UZAKLIĞI (km)		3					
DEMİRYOLU BAĞLANTISI		YOK					
VARSA UZAKLIĞI (km)							
HINTERLAND		TEKİRDAĞ,BURSA,MERSİN					



Şekil 33 Marmara Depoculuk Terminali
(Ulaştırma Bakanlığı ,2015b:27)

4.1.3.2.4 OPET Marmara Ereğlisi Liman Tesisleri

OPET Marmara Ereğlisi Liman tesisleri 2004 yılında hizmete girmiştir. Tesiste ortalama sıvı akaryakıt olarak 8.000.000 ton/yıl yük yurt içine pazarlanmaktadır. Elleçlenen sıvı cinsleri; %70 fueloil, %22 motorin, % 5 gaz yağdır. Kırklareli, Edirne ve Tekirdağ illeri Limanın hinterlandını teşkil etmektedir. Tesisin ana karayoluna uzaklığı 1.000 m'dir. Demiryolu bağlantısı ihtiyacı yoktur. Tekirdağ Büyükşehir Belediyesi'nin görüşüne göre; "Büyükşehir sınırlarımız içerisindeki yol ağıyla ilgili envanter kaydı yapılmamış olup, yazımız ekinde sunulan belediye mahalle yolları ağını gösterir harita göz önünde bulundurularak planlama yapılması gerekmektedir." denilmektedir. T.C. Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğü tarafından verilen kaynaklarda söz konusu limana bağlantı ile ilgili herhangi bir proje bulunmamaktadır. (Ulaştırma Bakanlığı ,2014a:4-41)

NİTELİĞİ (LİMAN / İSKELE)		İSKELE					
İLİ		TEKİRDAĞ					
İLÇESİ / KÖYÜ		MARMARA EREĞLİSİ					
COĞRAFİ KONUMU		40°58' 48" N - 27°58' 42" E					
İŞLETMECİ		OPET PETROLCÜLÜK A.Ş.					
	TEORİK KAPASİTESİ	YÜK ELLEÇLEME MİKTARI			KAPASİTE KULLANIM ORANI		
YIL		2011	2012	2013	2011	2012	2013
DÖKME YÜK (TON/YIL)			15.592	18.587			
GENEL KARGO (TON/YIL)			0	577			
KONTEYNER (TEU/YIL)							
TIR/TREYLER (ADET/YIL)							
ARAÇ (ADET/YIL)							
SIVI YÜK (TON/YIL)	15.000.000	10.129.606	11.054.867	8.057.427	68%	74%	54%
YOLCU (ADET/YIL)							
MEVCUT YATIRIM DURUMU		-					
FİZİKİ DURUMU		KULLANILABİLİR DURUMDA.					
KARAYOLU BAĞLANTISI		VAR					
VARSA UZAKLIĞI (km)		1					
DEMİRYOLU BAĞLANTISI		YOK					
VARSA UZAKLIĞI (km)							
HINTERLAND		TRAKYA VE İSTANBUL BÖLGESİ					



Şekil 34 OPET Marmara Ereğlisi Liman Tesisleri

Kaynak: (Ulaştırma Bakanlığı ,2015b:28)

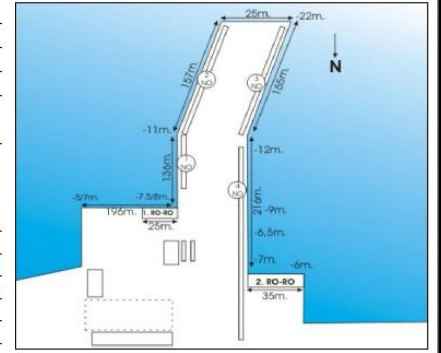
4.1.3.2.5 Tekirdağ Martaş Limanı

Tekirdağ Martaş Limanı'nda ortalama 3.000.000 ton/yıl yük yurt içine ve dışına pazarlanmaktadır. Yılda 2.500.000 ton dökme yük, 1.000.000 ton genel kargo ve 1.000.000 ton sıvı yük elleçleme kapasitesine sahip olan limanda dökme yük, genel kargo, TIR/treyler ve sıvı yük elleçlenmektedir. Elleçlenen ürün cinsleri ağırlıklı olarak hurda demir, taşkömürü, buğday, portland çimento, katranlar, ağaç parçacıkları ve yongalarıdır. Gelen ve giden yükün %80'i karayoluyla Çorlu, Çerkezköy ve Silivri'den gelmekte ve gitmekte, %20'si deniz yoluyla İzmir ve İskenderun' dan gelmekte ve gitmektedir. (Ulaştırma Bakanlığı ,2014a:4-39)

Ayrıca ABD, Rusya, Romanya, Ukrayna ve Avrupa limanın hinterlandını oluşturmaktadır. Limanda toplam uzunlukları 1.400 m'nin üzerinde 8 adet yanaşma yeri bulunmaktadır. Su derinlikleri -4 m ila -18 m arasında değişmektedir. Liman, Çorlu Havaalanı'na 35 km, İstanbul'a 70 km ve Avrupa Serbest Bölgesi'ne 45 km mesafededir. Martaş Liman tesislerinin ana karayoluna uzaklığı 1,0 km'dir. Bu yolun asfalt kaplama yapılması gerekmektedir. Limanın 36 km mesafede bulunan

demiryolu hattına bağlanması, limanın kapasitesini önemli ölçüde artıracaktır. Liman işletmesinin görüşüne göre; karayolu ana artere bağlantı yolu için istimlak uygulaması yapılmamıştır. Tesise demiryolu bağlantısı bulunmamakta, demiryolu ağına bağlantı ihtiyacı her geçen gün artmaktadır. Limana demiryolu bağlantısı şarttır. (Ulaştırma Bakanlığı ,2014a:4-40)

NİTELİĞİ (LİMAN / İSKELE)							
İLİ		TEKİRDAĞ					
İLÇESİ / KÖYÜ		MARMARA EREĞLİSİ					
COĞRAFİ KONUMU		40°57' 44" N - 27° 56' 02" E					
İŞLETMECİ		MARTAŞ MARMARA EREĞLİSİ LİMAN TESİSLERİ A.Ş.					
YIL	TEORİK KAPASİTESİ	YÜK ELLEÇLEME MİKTARI			KAPASİTE KULLANIM ORANI		
		2011	2012	2013	2011	2012	2013
DÖKME YÜK (TON/YIL)	1.500.000	1.688.413	1.609.396	1.418.575	100%	100%	95%
GENEL KARGO (TON/YIL)	2.500.000	630.373	1.186.602	1.066.495	25%	47%	43%
KONTEYNER (TEU/YIL)		223	59	96			
TIR/TREYLER (ADET/YIL)							
ARAÇ (ADET/YIL)							
SIVI YÜK (TON/YIL)	500.000	139.577	269.093	225.689	28%	54%	45%
YOLCU (ADET/YIL)							
MEVCUT YATIRIM DURUMU							
-							
FİZİKİ DURUMU		KULLANILABİLİR DURUMDA.					
KARAYOLU BAĞLANTISI		VAR					
VARSA UZAKLIĞI (km)		1					
DEMİRYOLU BAĞLANTISI		YOK					
VARSA UZAKLIĞI (km)		DEMİRYOLU BAĞLANTISI OLMAYAN LİMANIN EN YAKIN ÇORLU İSTASYONUNA MESAFESİ 30 KM'DİR.					
HINTERLANT		TRAKYA BÖLGESİ					



Şekil 35 Tekirdağ Martas Limanı

Kaynak: (Ulaştırma Bakanlığı ,2015b:29)

Martaş Marmara Ereğlisi Liman Tesisleri 1993 yılında hizmete girmiştir. Tesiste dökme yük ve genel kargo ile birlikte tır/treyler ve sıvı yük elleçlenmektedir. Tesisin karayolu bağlantısı bulunmaktadır. Ancak, yolun kaplama ve standardının yenilenerek geliştirilmesine ihtiyaç vardır. Limanın demiryolu bağlantısı bulunmamaktadır. Martaş Limanı, Çorlu-Tekirdağ ana demiryolu hattına bir iltisak hattı talep etmektedir. İnşa edilecek yaklaşık 36 kilometre uzunluğundaki demiryolu iltisak hattının kullanımıyla limandan yük taşımacılığının daha kolay ve ucuz olacağı bu yolla liman kapasitesinin artırılabilineceği tesis tarafından öngörülmektedir.

Bölgede çoğunlukla sıvı akaryakıt dolum ve depolama tesisleri bulunmaktadır. Bahse konu tesisler Trakya ve Batı İstanbul'un akaryakıt ihtiyacını karşılamakta ve sıvı akaryakıt taşımacılığını karayolunda tankerler ile gerçekleştirmektedir. Terminallerden sıvı yük taşıyan tankerler önce E-84 Tekirdağ-İstanbul Yolu'na ve oradan TEM Otoyolu'na ya da (D567) Edirne-Marmara Ereğlisi Yolu'ndan (D100) İstanbul Çorlu Yolu'na bağlanarak yol almaktadır. Tüm bu güzergahlarda sıvı yakıt tankerleri sebebiyle mevcut olan trafik yoğunluğunu ve meydana gelebilecek trafik kazaları nedeniyle oluşacak güvenlik riskini azaltmak amacıyla Kuzeyde kentin dışında TEM otoyoluna kolay ulaşılabilecek bir yerde akaryakıt lojistik bölgesinin oluşturulması önerilmektedir. Oluşturulacak kara akaryakıt lojistik bölgesinde kurulan tesislerde depolanacak sıvı akaryakıtın kurulacak boru hattı ile nakledilmesi tavsiye edilmektedir. Bu yöntem sayesinde kıyıda oluşacak boş sahalarının daha verimli olarak değerlendirilmesi mümkün olacaktır. (Ulaştırma Bakanlığı ,2014:6-8)

4.2 Gümrük

Batı Marmara Gümrük Müdürlüğüne bağlı 6 adet gümrük müdürlüğü bulunmaktadır. Tekirdağ, Çerkezköy ve Çorlu sanayi bölgesi olması nedeniyle buradaki gümrük müdürlükleri çok aktif bir şekilde çalışmaktadır.

Tekirdağ Gümrüğünde 13 A tipi, 5 C tipi, ve 2 geçici depo olmak üzere 20 adet depo mevcuttur. Tekirdağ ili genelinde 14'ü Çerkezköy'de olmak üzere 36 adet depo mevcuttur. Bu depoların 19'u A tipi , 12'si C tipi ve 6'si ise geçici depolardır.

Tablo 14 Batı Marmara Bölge Müdürlüğümü Denetimindeki Geçici Depolama Ve Antrepolar

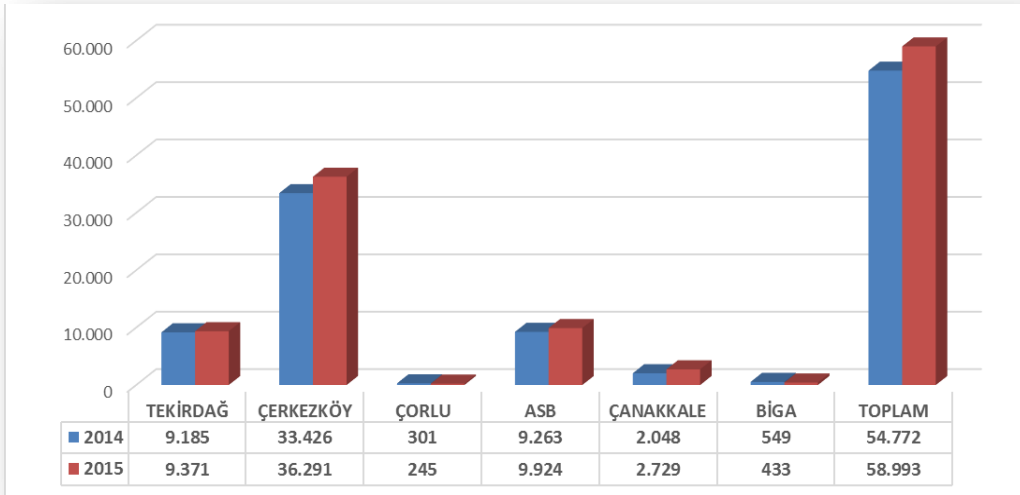
İdareler	A Tipi	C Tipi	Geçici Depo.	Toplam
Tekirdağ Gümrük Müdürlüğü	13	5	2	20
Çorlu Havalimanı Gümrük Müdürlüğü.			2	2
Çerkezköy Gümrük Müdürlüğü	6	7	2	14
Çanakkale Gümrük Müdürlüğü		7	2	9
Biga Gümrük Müdürlüğü	2	2	1	5
Toplam	21	21	9	51

Kaynak: (Gümrük Ve Ticaret Bakanlığı, 2015:5)

Tablo 15 Bağlantı Gümrük İdarelerimizce Hizmet Verilen Liman ve İskeleler

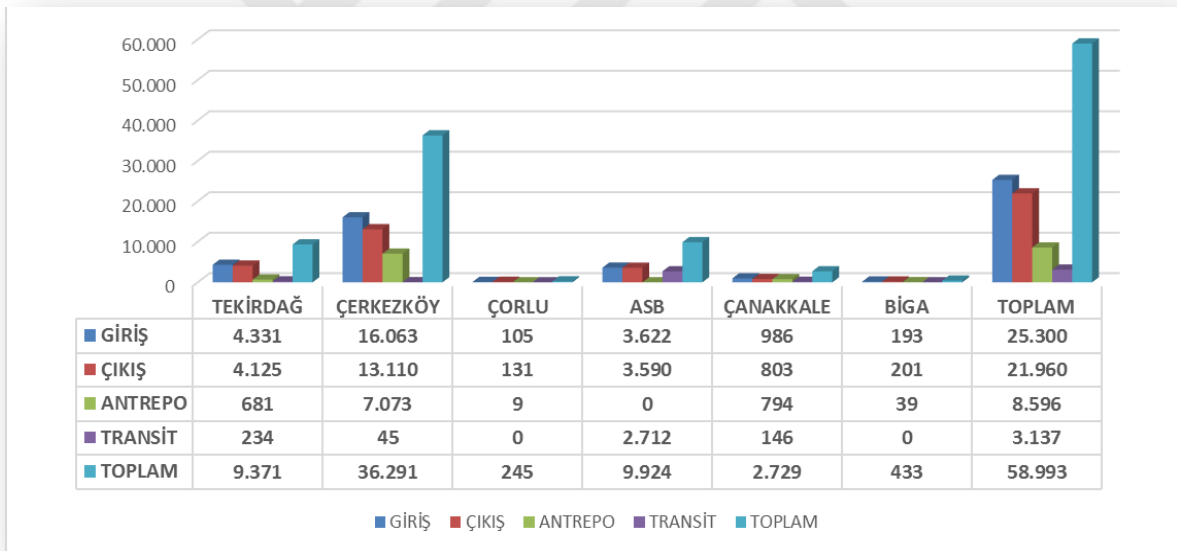
Tekirdağ Gümrük Müdürlüğü	
(Tekirdağ Limanı, MARTAŞ Limanı, BOTAŞ İskelesi, OPET İskelesi)	4
Çanakkale Gümrük Müdürlüğü	
Kepez Özel limanı, Gelibolu Belediye Limanı, Akçansa Özel Limanı, Geyikli-Odunluk Limanı, Eceabat -Kabatepe Limanı, Gümrük İskelesi Gestaş Limanı, Gökçeada, Bozcaada Limanı, Hava Limanı, DFS Özel İskelesi	12
Çorlu Hava Limanı Gümrük Müdürlüğü	
Havalimanı	1
Biga Gümrük Müdürlüğü	
İÇDAŞ Özel Limanı, İÇDAŞ Bekirli limanı, Karabiga Limanı	3
TOPLAM	20

Kaynak:(Gümrük Ve Ticaret Bakanlığı, 2015:5)



Kaynak:(Gümrük Ve Ticaret Bakanlığı, 2015:13)

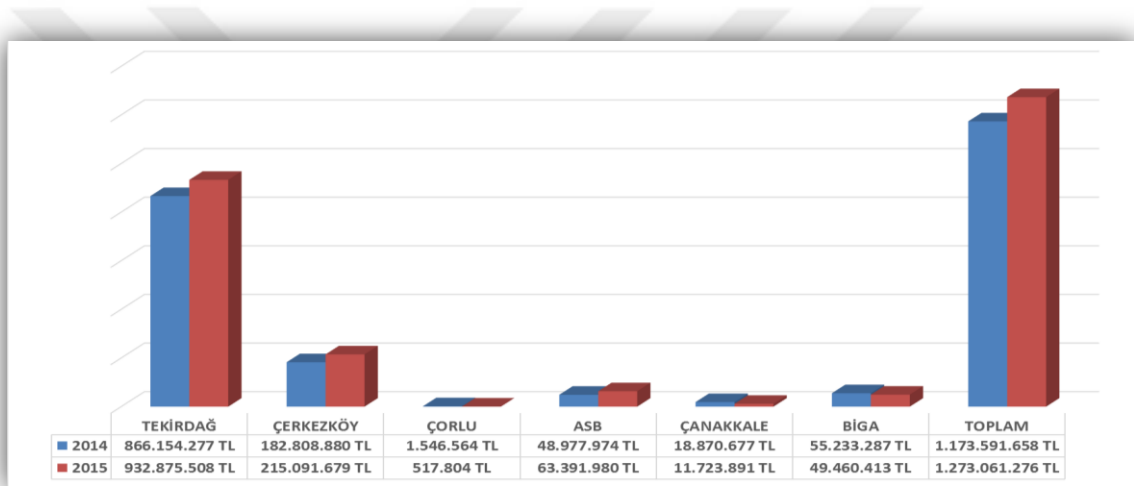
Şekil 37 Batı Marmara Bölgesi (Ocak-Mayıs)2015 Döneminde İşlem Gören Beyanname Sayısı



Şekil 382015 Yılı İşlem Gören Beyannamenin Rejim Oranları

Kaynak:(Gümrük Ve Ticaret Bakanlığı, 2015:12)

2015 yılı (Ocak- Mayıs) ayları arasında işlem gören 58.993 adet beyannamenin %61'i Çerkezköy Gümrük Müdürlüğünde,%16'sı Tekirdağ Gümrük Müdürlüğünde,%12'si Avrupa Serbest Bölgesinde ve %0.5'i ise Çorlu'da işlem görmüştür.



Kaynak:(Gümrük Ve Ticaret Bakanlığı, 2015:13)

Şekil 39 2015 Yılı Ocak-mayıs Döneminde Tahakkuk ettirilen vergi miktarı

Ocak-mayıs Döneminde Tahakkuk ettirilen vergi miktarı 2015 yılında 2014 yılına göre %8.5 oranında artmıştır. 2015 yılı (ocak- mayıs ayları arası Tahakkuk ettirilen vergi miktarı en fazla Tekirdağ Gümrük Müdürlüğünde gerçekleşmiştir.

4.3. İthalat ve İhracat Oranları

4.3.1 Tekirdağ ili 2014-2015 Yılı İşlem Hacimleri

Tablo 16 Tekirdağ İli 2014 Yılı İşlem Hacimleri

	TEKİRDAĞ İLİ GÜMRÜK İDARELERİ				
	Tekirdağ	Çerkezköy	Çorlu Havalimanı	ASB	Ara Toplam
İthalat CIF (USD)	6.425.559.624	1.784.153.793	28.428.672	420.776.569	8.658.918.657
İhracat FOB (USD)	458.801.869	1.480.077.162	17.066.074	123.193.437	2.079.138.543
Toplam Dış Ticaret (USD)	6.884.361.493	3.264.230.955	45.494.746	543.970.006	10.738.057.199
Gümrük Vergisi + KDV	2.207.116.032	488.667.611	2.171.717	114.206.173	2.812.161.533
Beyanname Giriş	10.127	36.096	341	7.870	54.434
Beyanname Çıkış	8.810	31.915	342	8.662	49.729
Antrepo Beyannamesi	1.799	16.391	0	0	18.190
Transit Beyannamesi	432	77	2	5.331	5.842
TOPLAM BEYANNAME	21.168	84.479	685	21.863	128.195
Yolcu Giriş	0	0	336	0	336
Yolcu Çıkış	0	0	311	0	311
Kamyon Giriş	0	0	0	15.396	15.396
Kamyon Çıkış	0	0	0	6.205	6.205
TIR Giriş	7.281	11.649	165	11.342	30.437
TIR Çıkış	2.844	10.993	8	12.291	26.136
Yat Giriş	1	0	0	0	0
Yat Çıkış	0	0	0	0	0
Gemi Giriş	1.082	0	0	0	1.082
Gemi Çıkış	509	0	0	0	509
RO-RO Giriş	20	0	0	0	20
RO-RO Çıkış	18	0	0	0	18
Uçak Giriş	0	0	413	0	413
Uçak Çıkış	0	0	408	0	408

Kaynak:(Gümrük Ve Ticaret Bakanlığı, 2015:7)

Tablo 17 Tekirdağ İli 2015 Yılı İşlem Hacimleri

	TEKİRDAĞ İLİ GÜMRÜK İDARELERİ				
	Tekirdağ	Çerkezköy	Çorlu Havalimanı	ASB	Ara Toplam
İthalat CİF (USD)	2.339.568.363	692.782.268	5.860.519	181.253.126	3.219.464.275
İhracat FOB (USD)	168.223.346	507.288.933	6.443.893	51.724.584	733.680.756
Toplam Dış Ticaret (USD)	2.507.791.708	1.200.071.202	12.304.412	232.977.710	3.953.145.031
Gümrük Vergisi + KDV	932.875.508	215.091.679	517.804	63.391.980	1.211.876.972
Beyanname Giriş	4.331	16.063	105	3.622	24.121
Beyanname Çıkış	4.125	13.110	131	3.590	20.956
Antrepo Beyannamesi	681	7.073	9	0	7.763
Transit Beyannamesi	234	45	0	2.712	2.991
TOPLAM BEYANNAME	9.371	36.291	245	9.924	55.831

Kaynak:(Gümrük Ve Ticaret Bakanlığı, 2015:7

Tablo 18 Dış Ticaret İstatistikleri (Bin Dolar)

Yıl/Yerleşim	Tekirdağ			Türkiye		
	İhracat	İthalat	İhracatın İthalatı Karşılama Oranı	İhracat	İthalat	İhracatın İthalatı Karşılama Oranı
2002	298 731	248 963	119,9899	36 059 089	51 553 797	69,94458
2003	347 296	338 146	102,7061	47 252 836	69 339 692	68,14688
2004	365 354	348 860	104,7281	63 167 153	97 539 766	64,76041
2005	369 256	380 474	97,05152	73 476 408	116 774 151	62,92181
2006	441 775	421 856	104,7216	85 534 676	139 576 174	61,28172
2007	528 304	494 426	106,852	107 271 750	170 062 715	63,07776
2008	577 966	612 105	94,42272	132 027 196	201 963 574	65,37179
2009	483 240	473 826	101,9867	102 142 613	140 928 421	72,47836
2010	546 332	603 210	90,57083	113 883 219	185 544 332	61,3779
2011	655 580	779 629	84,08875	134 906 869	240 841 676	56,01475
2012	596 587	641 185	93,04445	152 461 737	236 545 141	64,45355
2013	911 577	1 017 475	89,59213	151 802 637	251 661 250	60,32023
2014	906 748	981 149	92,41695	144 485 294	220 450 411	65,54095

Kaynak: TÜİK, Dış Ticaret İstatistikleri.(Çorlutso 2015:33)

Önemli ticaret merkezlerinden biri olan Tekirdağ ili, sahip olduğu lojistik avantajların yanında yoğun bir sanayi bölgesi olması, bir adet serbest bölgenin bulunması ticaretteki önemini arttırmaktadır. Tekirdağ ili ihracat ve ithalat rakamları hesaplanması vergi numaralarındaki illere göre hesaplandığı için olması gerekenden düşük gözükmetedir.

Tablo 19 Tekirdağ İhracatının Sektörler İtibariyle Dağılımı (2013)

	2013	%
Ağaç Mamulleri ve Orman Ürünleri	8.427	1,20
Çelik	5.448	0,78
Çimento Cam Seramik Ve Toprak Ürünleri	14.223	2,03
Değerli Maden ve Mücevherat	327	0,05
Demir ve Demir Dışı Metaller	37.156	5,29
Deri ve Deri Mamulleri	10.902	1,55
Diğer Sanayi Ürünleri	10	0,00
Elektrik - Elektronik	124.054	17,66
Fındık ve Mamulleri	3	0,00
Gemi Ve Yat	0	0,00
Halı	1.974	0,28
Hazır Giyim ve Konfeksiyon	184.689	26,30
Hububat, Bakliyat, Yağlı Tohumlar ve Mamulleri	1.410	0,20
İklimlendirme Sanayi	13.868	1,97
Kimyevi Maddeler ve Mamulleri	101.440	14,44
Kuru Meyve ve Mamulleri	41	0,01
Maden ve Metaller	7.438	1,06
Makine ve Aksamları	34.646	4,93
Meyve Sebze Mamulleri	170	0,02
Savunma Ve Havacılık Sanayi	52	0,01
Su Ürünleri Ve Hayvancılık Mamulleri	425	0,06
Taşıt Araçları ve Yan Sanayi	52.431	7,47
Tekstil ve Hammaddeleri	101.165	14,40
Yaş Meyve ve Sebze	362	0,05
Diğer	1.641	0,23
Toplam	702.299	100,00

Kaynak: Türkiye İhracatçılar Meclisi (Çorlutso 2015:33)

2013 İhracat oranları incelendiğinde Tekirdağ ilinde ilk sırada %26.30'luk oranla Tekstil Sektörü ikinci sırada %17,66'lık pay ile Elektrik-Elektronik, üçüncü sırada ise %14,44'lük pay ile Kimyevi Maddeler ve Mamulleri yer almaktadır.2013 yılı %17.75 'lik pay ile en fazla ihracat Almanya'ya gerçekleşmiştir.

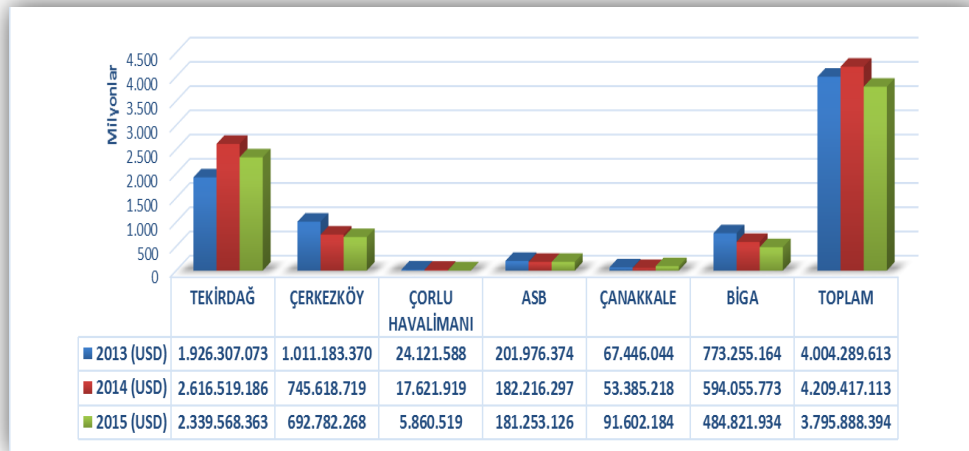
Tablo 20 En Çok İhracat Gerçekleştirilen 10 Ülke (2013)

	2013	%
Almanya	124.683	17,75
Birleşik Krallık	44.076	6,28
İtalya	41.562	5,92
Fransa	28.214	4,02
Irak	28.032	3,99
Rusya Federasyonu	27.687	3,94
Bulgaristan	23.494	3,35
Belçika	20.966	2,99
Birleşik Devletler	18.506	2,64
İspanya	17.801	2,53
	702.299	100,00

Kaynak: Türkiye İhracatçılar Meclisi(Çorlutso 2015:33)

4.3.2 Tekirdağ İli 2014- 2015 İthalat Oranları

Batı Marmara Gümrük Bölge Müdürlüğü 2014-2015 İthalat Oranları(Gümrük Ve Ticaret Bakanlığı, 2015:8)



Şekil 40 2015 Yılı (Ocak- Mayıs) Gerçekleştirilen İthalat Oranları

Batı Marmara Bölge müdürlüğüne bağlı illerde 2015 yılı (Ocak- Mayıs) ayları arasında gerçekleştirilen ithalat 2014 yılına göre %9.8 azalmıştır.

2015 yılı (Ocak- Mayıs) ayları arasında gerçekleştirilen ithalatın %62'sini Tekirdağ, %18 Çerkezköy, %5'ini Avrupa Serbest Bölgesi ve %0.14'ünü Çorlu hava limanı gerçekleştirmiştir.

Tekirdağ ilinde en fazla ithalat hurda, demir, doğalgaz Fas, Rusya, Ukrayna Bulgaristan Gürcistan yapılmaktadır. Almanya'ya küçük ev aletleri ve silindir bloğu ithalatı yoğundur.

BAŞLICA İTHALATI YAPILAN EŞYALAR	
Eşya Cinsi	İthalat Yapılan Ülke
HURDA DEMİR, KÜTÜK DEMİR	FAS, RUSYA, UKRAYNA, CEZAYİR, BULGARİSTAN, GÜRCİSTAN
DOĞALGAZ (LNG)	CEZAYİR, NİJERYA
ELEKTRONİK KÜÇÜK EV ALETLERİ	ALMANYA
SİLİNDİR BLOĞU	ALMANYA
LPG PROPAN	KAZAKİSTAN UKRAYNA NORVEÇ CEZAYİR

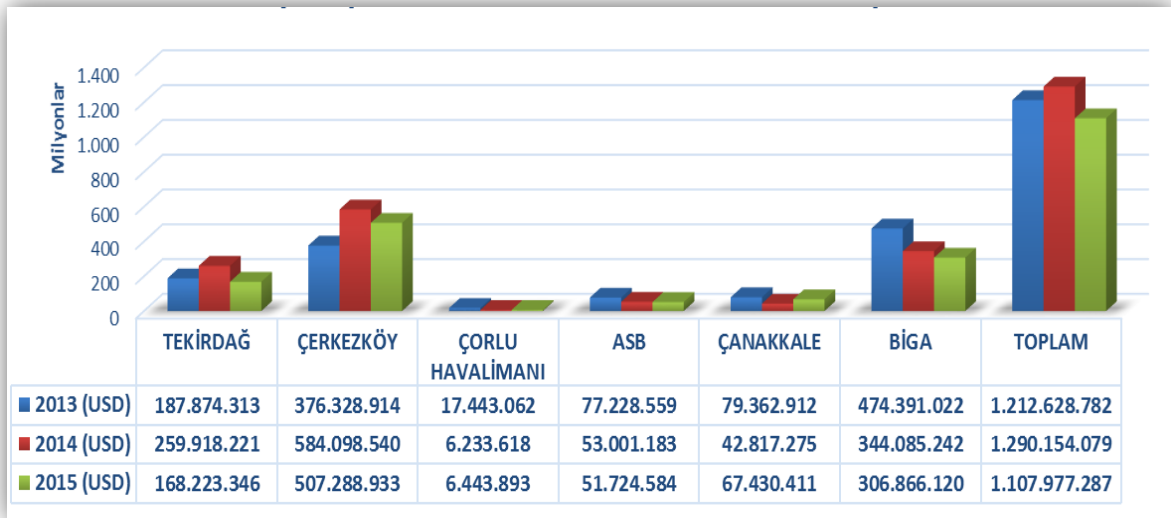
Şekil 41 Başlıca İthalatı Yapılan Eşyalar

Kaynak: (Gümrük Ve Ticaret Bakanlığı, 2015:9)

4.3.3 Tekirdağ İli 2014- 2015 İhracat Oranları

Batı Marmara Bölge müdürlüğüne bağlı illerde, 2015 yılı (Ocak- Mayıs) ayları arasında gerçekleştirilen ihracat 2014 yılına göre %14 azalmıştır.

2015 yılı (Ocak- Mayıs) ayları arasında gerçekleştirilen ithalatın %46'sini Çerkezköy, %15'ini Tekirdağ, %5'ini Avrupa Serbest Bölgesi ve %0.8'ünü Çorlu hava limanı gerçekleştirmiştir.



Şekil 42Batı Marmara Gümrük Bölge Müdürlüğü 2014-2015 İhracat Oranları

Kaynak: (Gümrük Ve Ticaret Bakanlığı, 2015:10)

Tekirdağ ilinde en fazla elektronik küçük ev aletleri, Irak ve Gürcistan'a yapılmaktadır.

BAŞLICA İHRACATI YAPILAN EŞYALAR	
Eşya Cinsi	İhracat Yapılan Ülke
ELEKTRONİK KÜÇÜK EV ALETLERİ	IRAK GÜRCİSTAN
SİLİNDİR BLOĞU KOMPLE	İNGİLTERE
KÜTÜK DEMİR, İNŞAAT DEMİRİ, DÖKME DEMİR	FAS, SUUDİ ARABİSTAN, BAE, İSRAİL, YUNANİSTAN, İTALYA, BANGLADEŞ, TUNUS
ÇİMENTO, KLİNKER	İSPANYA, LİBYA, GAMBİYA
Monitör, Bilgisayar	Çek Cumhuriyeti, Yunanistan, Afrika Ülkeleri

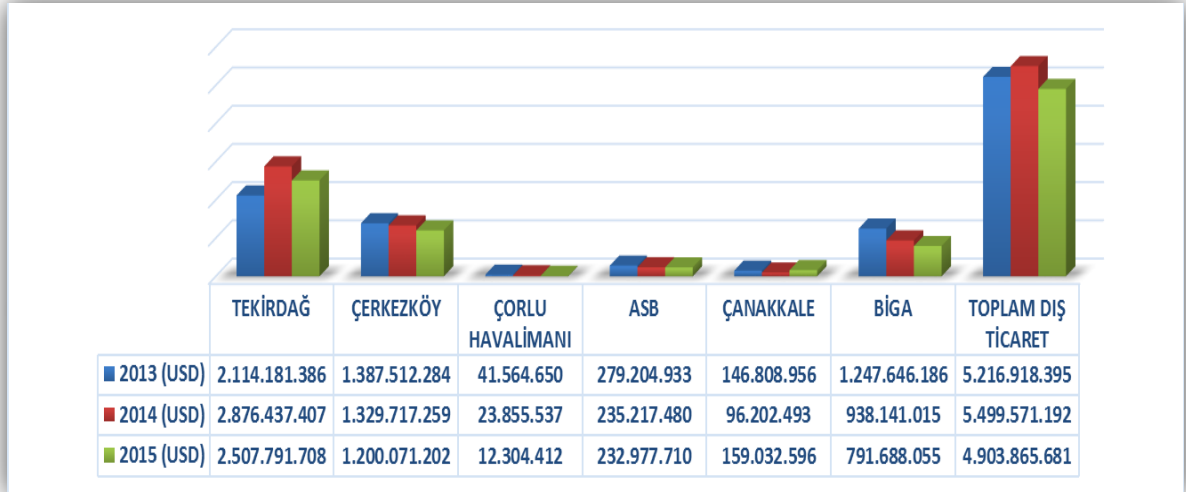
Şekil 43Başlıca İhracatı Yapılan Eşyalar

(Gümrük Ve Ticaret Bakanlığı, 2015:10)

4.3.4 Batı Marmara 2014- 2015 Toplam Dış Ticaret Oranları

Dış ticaretin dağılımında Batı Marmara Bölge müdürlüğüne bağlı illerde,2015 yılı (Ocak- Mayıs) ayları arasında gerçekleştirilen dış ticaret oranı 2014 yılına göre %10.8 azalmıştır.

2015 yılı(Ocak- Mayıs) ayları arasında gerçekleştirilen dış ticaretin %51'ini Tekirdağ,%25'ini Çerkezköy, %5'ini Avrupa Serbest Bölgesi ve %0.4'ünü Çorlu hava limanı gerçekleştirmiştir



Şekil 44Batı Marmara Gümrük Bölge Müdürlüğü 2014-2015 Dış ticaret oranları
Kaynak: (Gümrük Ve Ticaret Bakanlığı, 2015:10)

4.3.5 Tekirdağ İli İthalat Ve İhracat Projeksiyon Değerleri

Tablo 21Türkiye İthalat ve İhracat Projeksiyon Değerleri

	İHRACAT(TON)	İTHALAT (TON)
2002	118 638	93 695
2003	126 926	83 582
2004	71 295	88 753
2005	69 947	104 314
2006	82 216	117 531
2007	79 676	119 540
2008	83 433	125 734
2009	78 109	105 571
2010	139 525	143 478
2011	192 607	178 781
2012	152 836	172 723
2013	174 129	277 239
2014	185 631	297 230
2015	197 631	301 156
2016	211 250	307 258
2017	226 810	315 723
2018	244 703	326 798

2019	263 176	338 025
2020	281 996	349 125
2021	301 142	360 102
2022	320 595	370 963
2023	340 016	381 360
2024	359 332	391 265
2025	378 109	400 280
2026	396 031	408 161
2027	412 948	414 853
2028	428 721	420 309
2029	443 218	424 492
2030	456 323	427 379
2031	467 928	428 954
2032	478 180	429 421
2033	487 016	428 789
2034	494 389	427 074
2035	500 263	424 298

Kaynak: (Ulaştırma Bakanlığı,2015b:208-209)

4.3.6 Tekirdağ İli 2009-2013 Dönemi Denizyolu- Demiryolu Karayolu Havayolu İthalat ve İhracat Oranları (Abd Doları Ve Kg)

4.3.6.1 Tekirdağ 2009-2013 Dönemi İhracatı(Usd)

Tablo 22 Tekirdağ 2009-2013 Dönemi İhracatı (Usd)

	DENİZ YOLU	DEMİR YOLU	KARAYOLU	HAVAYOLU	DİĞER*	TOPLAM
	DOLAR	DOLAR	DOLAR	DOLAR	DOLAR	DOLAR
2009-İHRACAT \$	84.746.776	11.727.535	354.101.616	31.060.955	1.602.787	483.239.669
2010-İHRACAT \$	122.764.351	14.247.421	369.036.774	35.313.775	4.970.169	546.332.490
2011-İHRACAT \$	176.832.024	23.224.011	410.807.194	44.658.848	58.000	655.580.077
2012-İHRACAT \$	172.442.137	12.969.097	367.479.250	41.260.951	2.435.641	596.587.076
2013-İHRACAT \$	204.026.415	18.912.020	393.634.960	44.607.158	1.222.700	662.403.253

*Diğer=Boru hatları vd

(Ulaştırma Bakanlığı,2015b:120-130)

Tekirdağ ili 2009-2013 Dönemi İhracatı (USD) ortalama% 65 oranla Karayolu taşımacılığı ile yapılmaktadır, sırasıyla denizyolu taşımacılığı,havayolu, demiryolu ve Boru hattı taşımacılığı takip etmektedir.Denizyolu taşımacılığı 2009-2013 Dönemi İhracatı (USD)'ında % 13'luk artış yaşayarak, Karayolu taşımacılığı ise % 13'lük bir azalma meydana gelmiştir.

Tekirdağ ili 2013 yılı ihracatı(usd) %59.4 karayolu,%30.8 denizyolu, %6.7 havayolu , %2.8 demiryolu ve %0.1 oranda boru hattında taşımacılık gerçekleştirmiştir.

4.3.6.2 Tekirdağ 2009-2013 Dönemi İthalatı (Usd)

Tablo 23 Tekirdağ 2009-2013 Dönemi İthalatı (Usd)

	DENİZ YOLU	DEMİR YOLU	KARA YOLU	HAVA YOLU	DİĞER	TOPLAM
	DOLAR	DOLAR	DOLAR	DOLAR	DOLAR	DOLAR
2009-İTHALAT \$	214.817.443	23.017.894	210.706.464	21.984.539	3.299.655	473.825.995
2010-İTHALAT \$	301.950.363	10.809.455	255.571.166	28.343.033	6.536.167	603.210.184
2011-İTHALAT \$	463.121.123	11.413.086	244.038.580	46.151.276	14.904.689	779.628.754
2012-İTHALAT \$	370.306.062	9.924.031	218.505.094	24.074.157	18.375.648	641.184.992
2013-İTHALAT \$	454.071.471	6.960.515	275.945.249	21.343.585	20.844.683	779.165.503

*Diğer=Boru hatları vd

Kaynak: (Ulaştırma Bakanlığı,2015b:120-130)

Tekirdağ ili 2009 yılında İthalatı (USD) % 44 oranla Karayolu % 45 denizyolu ile taşımacılık yaparken, 2013 yılında % 35 oranla Karayolu % 58 denizyolu taşımacılığı yapmaktadır.Denizyolu taşımacılığı 2009-2013 Dönemi İthalatı (USD)'ında % 13'luk artış yaşayarak, karayolu taşımacılığı ise % 10'lük bir azalma meydana gelmiştir.2009-2013 Dönemi İthalatı (USD) demiryolu taşımacılığı% 4 düşüş yaşarken,Boru hattı taşımacılığı %2 artmıştır.

Tekirdağ ili 2013 yılı İthalatı(usd) %35.4 karayolu,%58.2 denizyolu, %2.7 havayolu , %0.8 demiryolu ve %2.6 oranda boru hattında taşımacılık gerçekleştirmiştir.

4.3.6.3 Tekirdağ 2009-2013 Dönemi İhracatı (Kg)

Tablo 24 Tekirdağ 2009-2013 Dönemi İhracatı (Kg)

	DENİZ YOLU	DEMİR YOLU	KARA YOLU	HAVA YOLU	DİĞER	TOPLAM
	KG	KG	KG	KG	KG	KG
2009-İHRACAT KG	27.236.851	1.494.373	48.430.663	808.960	137.920	78.108.767
2010-İHRACAT KG	64.968.050	1.293.053	72.368.814	863.516	31.406	139.524.839
2011-İHRACAT KG	82.112.161	5.228.645	104.283.076	980.419	2.300	192.606.601
2012-İHRACAT KG	62.115.957	2.278.278	87.493.361	854.066	90.000	152.831.662
2013-İHRACAT KG	82.482.360	1.476.539	89.057.343	1.043.613	66.300	174.126.155

*Diğer=Boru hatları vd

Kaynak: (Ulaştırma Bakanlığı,2015b:120-130)

4.3.6.4 Tekirdağ 2009-2013 Dönemi İthalatı (Kg)

Tablo 25 Tekirdağ 2009-2013 Dönemi İthalatı (Kg)

	DENİZ YOLU	DEMİR YOLU	KARA YOLU	HAVA YOLU	DİĞER	TOPLAM
	KG	KG	KG	KG	KG	KG
2009-İTHALAT KG	113.419.835	16.733.289	48.142.720	793.630	20.614	179.110.088
2010-İTHALAT KG	207.076.307	15.074.626	60.363.060	738.747		283.252.740
2011-İTHALAT KG	288.442.264	21.965.836	64.556.322	964.464		375.928.886
2012-İTHALAT KG	308.339.095	12.120.603	61.285.967	458.783		382.204.448

*Diğer=Boru hatları vd

Kaynak: (Ulaştırma Bakanlığı,2015b:120-130)

4.4. İller - Limanlar Arası Yük Hareketleri

(Ulaştırma Bakanlığı,2014:4-1)Yapılan saha çalışmalarında her bir limanın hangi ile ne kadar yük gönderdiği ve hangi ilden ne kadar yük çektiği tespit edilmiştir. Bazı limanlar tesis limanı olmaları nedeniyle hammadde ve nihai ürünü tamamen denizyolu ile taşımaktadır. Bu nedenle illere giden yük ve illerden gelen yük olmamaktadır. Limanlardan çıkan ve limanlara giren yükün dağılımı yapılmış, trafiğe giren yük esas alınmıştır. Dolayısıyla ihracat ve ithalat yüklerinin tamamı

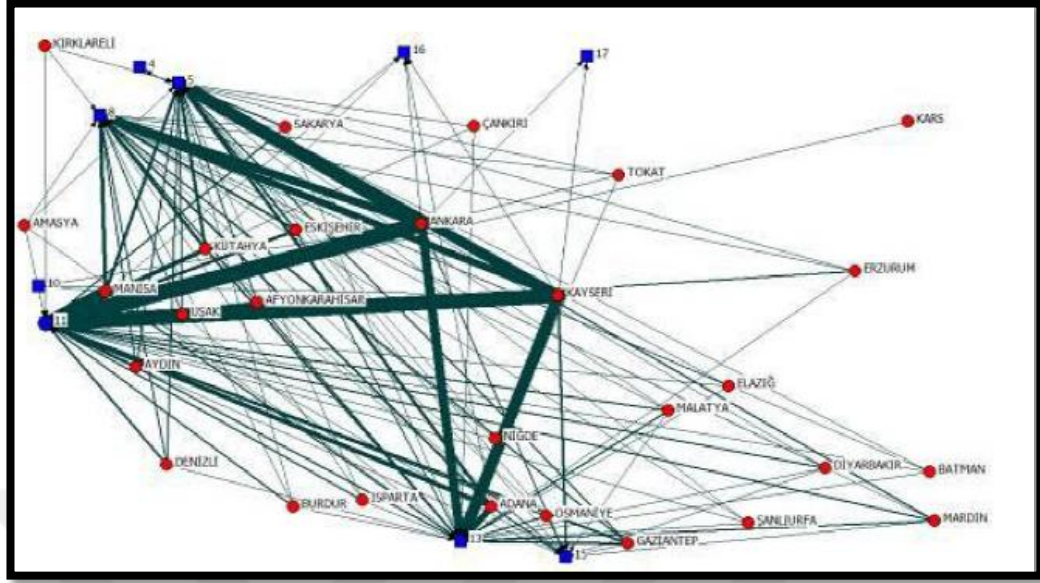
liman dışından gelmemektedir. Bir ilin ihracatının bir kısmı limanla entegre bir tesisten yapıldığında bu yük iller arası yük analizlerine katılmamakta, tesis içi yük olarak ayrıştırılmaktadır. (Ulaştırma Bakanlığı,2014a:4-1)

Tablo 26 Tekirdağ Limanlarına Gelen Giden Yük (Ton)

Liman Tesisi	Limana İllerden Gelen Yük (ton)	Limandan İllere Giden Yük (ton)
OPET TERMİNALİ	2.822.868	7.114.621
TEKİRDAĞ TDİ LİMANI	170.787	62.205

Kaynak: (Ulaştırma Bakanlığı,2014a:4-3)

Bu yükler içinde demiryolu ile limanlar iller arasında taşınan ihracat yükü 3.230.139 ton, ithalat yükü 2.160.671 ton olarak tespit edilmiştir. İhracat yüklerinde demiryolunun payı %4,6 dır. İthalat yüklerinde demiryolunun payı %1,4 tür. Toplam demiryolu taşıması 5.390.810 tondur. Buna göre demiryolunun limanlar-iller arası taşımadaki payı %2,4 tür. Demiryolu ile liman bölgeleri ve iller arasındaki taşımalar şekil 44'te gösterilmektedir. (Ulaştırma Bakanlığı,2014a:4-4a)

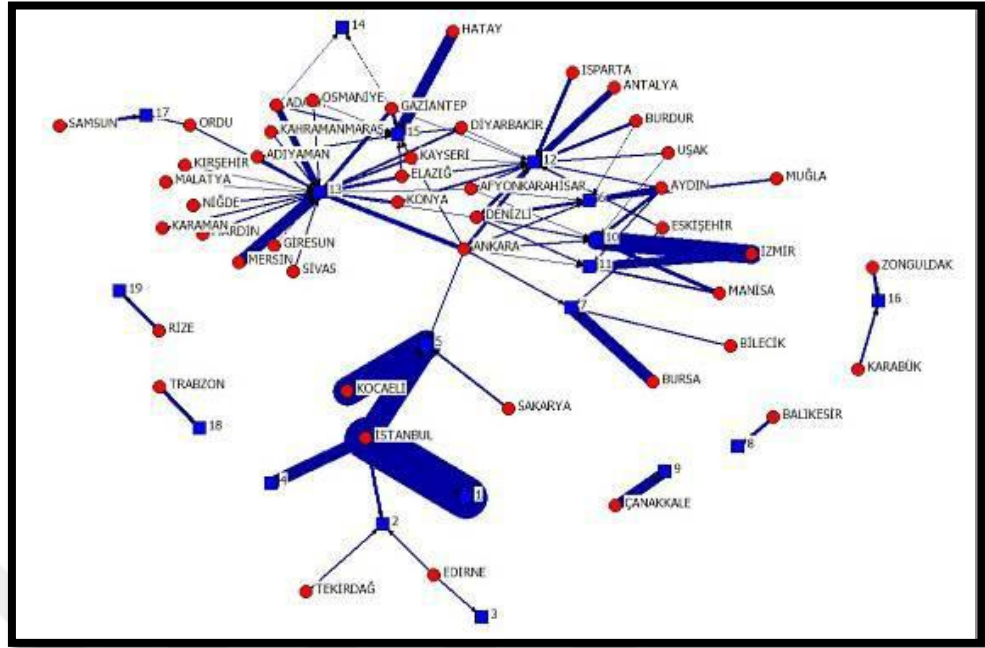


Şekil 45 Demiryolu İle Liman Bölgeleri Ve İller Arasındaki İhracat Yük Taşımaları(Ton) 2013

Kaynak:(Ulaştırma Bakanlığı,2014a:4-4)TCDD Genel Müdürlüğü

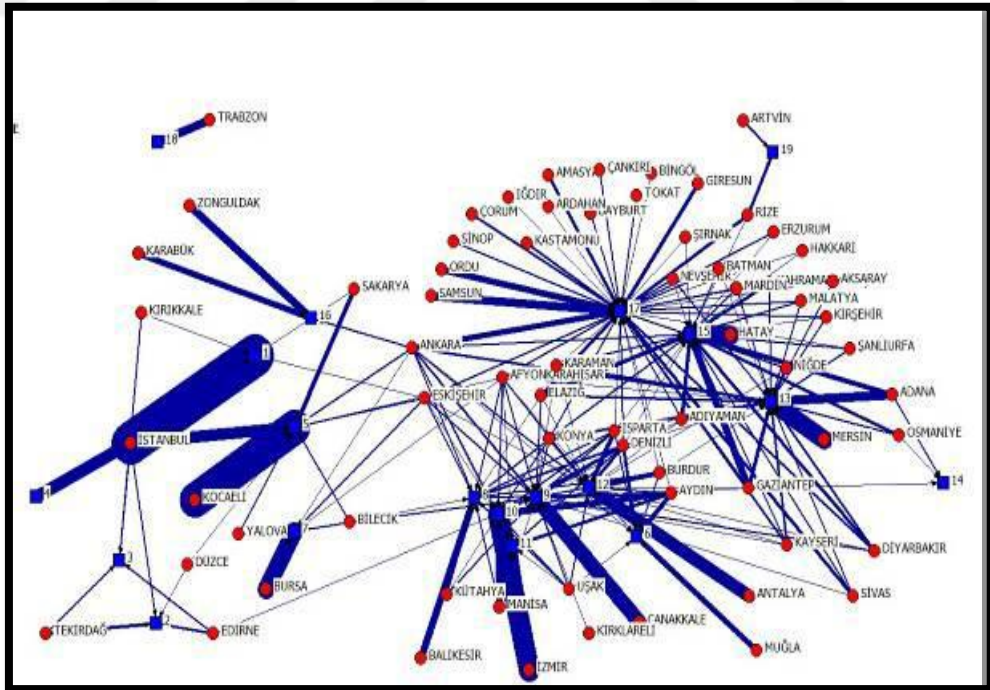
İllerin 2018, 2023 ve 2035 yılları için ihracat ve ithalat tahminlerinde ulusal strateji planları, nüfus ve milli gelir projeksiyonları temel alınmıştır. 2023 vizyonu, sanayi strateji planları, ekonomik plarlarda öngörülen hedeflerin aynı eğilimde 2035 yılına kadar geçerli olacağı kabul edilerek, iller için ithalat ve ihracat miktarları tahmin edilmiştir. Toplam yük miktarının hesaplanmasında ihraç ve ithal edilen ürünlerin birim değerindeki değişim de dikkate alınmıştır. (Ulaştırma Bakanlığı,2014a:4-6)

Modelin ikinci aşmasında hangi limandan hangi ile ne kadar yük taşınacağı kestirilmiştir. Bunun için önce mevcut hinterland analizi ve limanlar-iller arası yük hareketleri esas alınarak yük dağılım parametreleri belirlenmiştir.



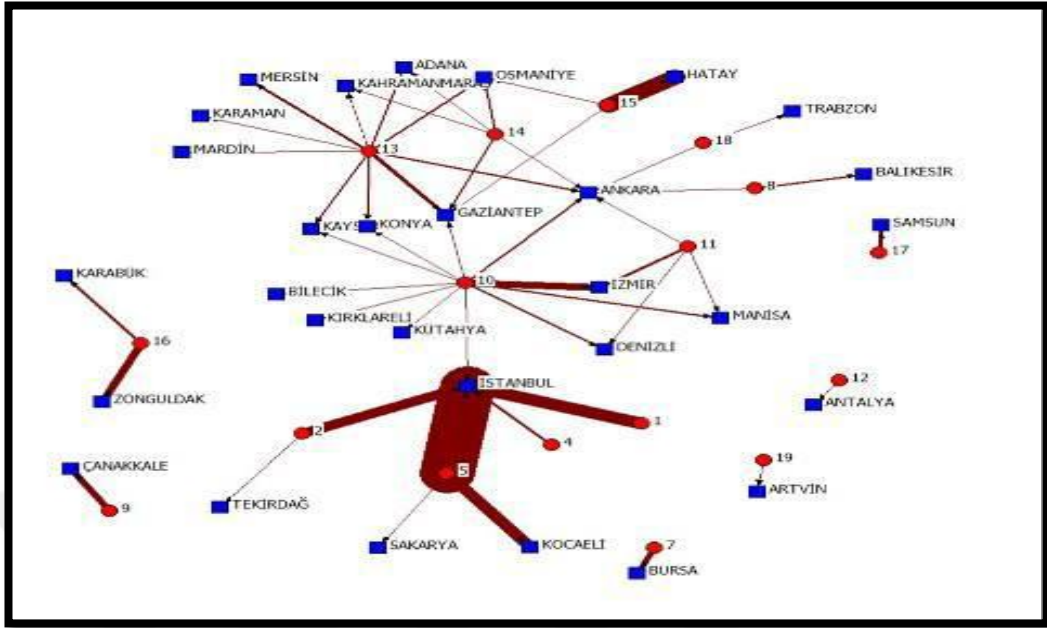
Kaynak: (Ulaştırma Bakanlığı,2014a:4-10)

Şekil 46Limanlar ve İller Arası Karayolu Yük Taşımaları (2013 –İhracat)



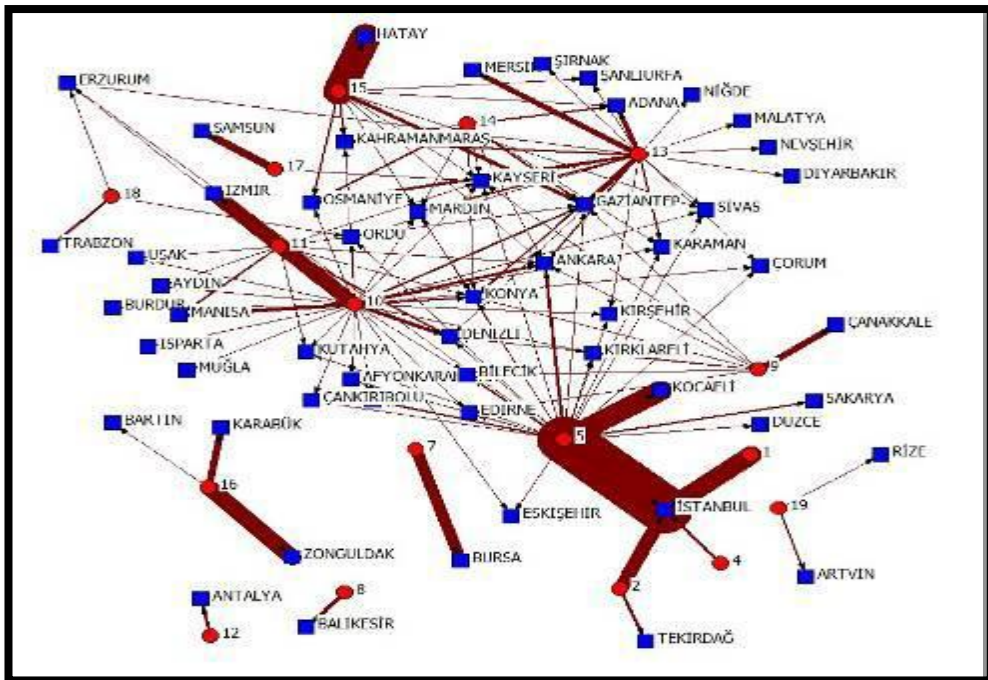
Kaynak: (Ulaştırma Bakanlığı,2014a:4-12)

Şekil 47Limanlar ve İller Arası Karayolu Yük Taşımaları (2035 İhracat)



Kaynak: (Ulaştırma Bakanlığı,2014a:4-17)

Şekil 48 Limanlar ve İller Arası Karayolu Yük Taşımaları (2013 ithalat)



Kaynak: (Ulaştırma Bakanlığı,2014a:4-18)

Şekil 49 Limanlar ve İller Arası Karayolu Yük Taşımaları (2035 İthalat)

Anket çalışmaları, demiryolu taşıma istatistikleri, karayolu taşıma istatistikleri ve model çalışmaları sonunda 2013 yılı ortalama taşıma mesafeleri her liman için ayrı ayrı hesaplanmış ve buna göre hinterland analizleri ile karşılaştırılmıştır. Geleceğe yönelik projeksiyonlarda taşıma mesafelerin değişimi de tahmin edilmiştir. Demiryolu taşımalarında ortalama mesafe 467 km. tespit edilmiştir. Karayollarında ise bu değer ihracat ithalat yükleri ve bölgelere göre detaylı elde edilmiştir. (Ulaştırma Bakanlığı,2014a:4-20)

Tablo 27 Tekirdağ Limanlar-İller Arası Taşımalarda Ortalama Mesafe (2013-2018-2035)

TEKİRDAĞ	İthalat Yüğü Ortalama Taşıma Mesafeleri (km)	İhracat Yüğü Ortalama Taşıma Mesafeleri(km)
2013	107,3	282,4
2018	120,4	154
2035	67	190,1

Kaynak: (Ulaştırma Bakanlığı,2014a:4-21-22-23)

4.5. Sanayi

Tekirdağ ilinde 52 adet Türkiye'nin beş yüz büyük sanayi kuruluşu yer almaktadır.2013 yılı itibariyle Türkiye'nin en büyük 500 şirketinden 4 tanesi Tekirdağ ili sınırları içerisinde dir.Tekirdağ %2 'lik oranla Türkiye'deki sanayi siciline kayıtlı şirketler arasında 10. Sıradadır. Türkiye'deki kağıt üretiminin %40'ı, hazır giyim üretiminin %10'u, deri üretiminin %37'si, ayçiçeği yağı üretiminin %20'si Tekirdağ ilinde üretilmektedir.(Çorlutso 2015:10)

Beş adet Ticaret ve Sanayi Odası ve 2012 yılında 12.022 üye'ye sahip olan Tekirdağ ilinde, sanayi siciline kayıtlı 1.371 işletmesi bulunmaktadır.

Tablo 28 Sanayi Siciline Kayıtlı İşletmelerin Sektörel Dağılımı, 2013

Sektörler	İşletme Sayısı	%
Dokuma, giyim ve deri sanayi	491	35,81
Plastik, Kimya, Boya ve Cam Sanayi	232	16,92
Gıda, İçki ve Tütün Sanayi	142	10,35
Taş, Toprak, Maden	135	9,84
Metal Eşya, Makine, teçhizat, Otomotiv Yan San.	135	9,84
Kâğıt ve Ambalaj	38	2,77
Orman Ürünleri ve Mobilya	24	1,75
Enerji	18	1,31
Beyaz Eşya Elektrik Elektronik	18	1,31
Diğer	138	10,06
Toplam	1.371	100,00

Kaynak: İşletme İstatistikleri, Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı Tekirdağ İl Müdürlüğü.
(Çorlutso 2015:11)

Tekirdağ ili Sanayi siciline kayıtlı işletmelerin 2013 yılı sektörel dağılımı incelendiğinde, il sırada %35,81 ile Dokuma, Giyim ve Deri işletmeleri, %16,92'lik pay ile Plastik, Kimya, Boya ve Cam Sanayi, %10,35'lik pay ile Gıda, içki ve tütün sanayi, sırasıyla dördüncü sırada taş toprak maden işletmeleri, kağıt ve ambalaj işletmelerinin yer aldığı görülmektedir. 2013 yılı itibariyle kayıtlı sanayi tesisi sayısı 1.371 adettir. Sanayi kuruluşları Çerkezköy, Çorlu ve Kapaklı ilçelerinde bulunmaktadır.

Bölge sanayi kuruluşlarında sanayi siciline kayıtlı 105.798 çalışan mevcuttur ve %51 'i Tekstil Sektöründe çalışmaktadır.(Çorlutso 2015:11)

2014 yılında kurulan şirket sayısı 1.522 ve kapanan şirket sayısı ise 561 olarak gerçekleşmiştir. Kurulan şirket sayısı 2013 yılına göre %1,26 artış gösterirken, kapanan şirket sayısı da 2013 yılına göre %28,66'lık bir artış göstermiştir. (Çorlutso 2015:14)

Tablo 29 Tekirdağ'daki Organize Sanayi Bölgeleri

	İlçesi	Büyüküğü	Tesis Sayısı	Parsel Sayısı	İstihdam
Çerkezköy OSB	Çerkezköy	1.262	259	361	41.216
Veliköy OSB	Çerkezköy	400	80	187	4.030
Veliköy Yalıboyu OSB	Çerkezköy	38	19	50	1.382
Çorlu Deri OSB	Çorlu	120	124	133	4.500
Türkgücü OSB	Çorlu	332	51	153	4.850
Avrupa Serbest Bölgesi	Ergene	200	140	148	3.012
Ergene 1- OSB	Ergene	438	61	151	7.997
Ergene 2-OSB	Ergene	716	129	402	11.960
Velimeşe OSB	Ergene	988	178	595	18.360
Muratlı OSB	Muratlı	299	48	143	4.850
Karaağaç OSB	Kapaklı	186	35	106	509
Hayrabolu OSB	Hayrabolu	100	13	69	479
Malkara OSB	Malkara	105	4	48	118
Tekirdağ OSB	Süleymanpaşa	426	Tahsis aşaması		
Toplam		5.610	1.141	2.546	103.263

Kaynak: Tekirdağ Valiliği(Çorlutso 2015:12)

Tekirdağ ilinde toplam 14 adet sicil almış Organize Sanayi Bölgesi vardır. İldeki en aktif ve 1.262 hektar büyüüğü ile en büyük olan Çerkezköy OSB 'dir. 259 adet tesise sahip Çerkezköy OSB 41.216 kişi istihdam etmektedir.

Tablo 30 Avrupa Serbest Bölgesinin Ticaret Hacmi

	2012 (Dolar)	2013 (Dolar)
Türkiye'den Bölgeye	148.462.386	166.284.143
Bölge'den Türkiye'ye	485.671.925	504.305.531
Yurtdışından Bölgeye	934.183.712	934.895.288
Bölgeden Yurtdışına	796.587.312	834.441.995
Toplam	2.364.905.335	2.439.926.960

Kaynak:Çorlu Ticaret odası Faaliyet Raporu,2013 (Çorlutso 2015:13)

Avrupa Serbest Bölgesi 2012 yılına göre %3'lük bir artışla 2.43 milyar dolar olmuştur.(Çorlutso 2015:13)

Tablo 31 Kurulan ve Kapanan Şirket Sayıları

	2014 OCAK-ARALIK (ONİKİ AYLIK)		2013 OCAK-ARALIK (ONİKİ AYLIK)	
	KURULAN	KAPANAN	KURULAN	KAPANAN
Tekirdağ	1.522	561	1.503	436
Türkiye	125.630	37.231	108.015	35.411

Kaynak: TOBB, Kurulan-Kapanan Şirket İstatistikleri

Tekirdağ'da 2014 yılında kurulan şirketlerin %33,3'ü şirket geriye kalan %66,7'si ise gerçek kişi ticari işletmesidir. Aynı dönemde kapanan şirketlerin %16,7'si şirket, geriye kalan %83,3'ü ise gerçek kişi ticari işletmesidir. (Çorlutso 2015:15)

4.6 Sosyo-Ekonomik Yapısı

Tekirdağ ili sanayileşmenin artmasıyla birlikte demografik yapısı da değişime uğramıştır.

İş Bankası'nın 2012 yılında yaptığı Türkiye'de İllerin Gelişmişlik Endeksi Sıralaması Araştırmasında, Tekirdağ ilinin 10.sırada yer aldığı belirtilmiştir.

Tablo 32 Türkiye'de İllerin Gelişmişlik Endeksi Sıralaması Araştırması, 2012

İl	Sıra	İllerin Gelişmişlik Endeksi
İstanbul	1	30,9
Ankara	2	12,23
İzmir	3	7,65
Tekirdağ	10	1,93
Kırklareli	22	0,53
Edirne	24	0,39

Kaynak: İş Bankası.(Çorlutso 2015:5)

DPT'nin ilçelerin sosyo ekonomik gelişmişlik sıralaması araştırmasına göre, Tekirdağ'da sanayileşmenin ve kamu yatırımlarının yoğun olduğu ilçelerin gelişmişlik sıralamasında ön sıralarda yer aldığı görülmektedir.

Tablo 33İlçelerin Sosyo-Ekonomik Gelişmişlik Sıralaması Araştırması

İlçe	872 İlçe İçinde Gelişmişlik Sıralaması	Gelişmişlik Grubu	Gelişmişlik Endeksi
Çorlu	15	1	3,08189
Marmaraereğlisi	18	2	2,74491
Çerkezköy	29	2	2,23899
Merkez	44	2	1,86420
Muratlı	111	2	1,04158
Saray	154	2	0,69015
Şarköy	166	2	0,62666
Malkara	252	3	0,20256
Hayrabolu	267	3	0,15280

Kaynak: Trakya kalkınma Ajansı

Trakya Kalkınma Ajansı tarafından yapılan çalışmalar (2013:5)Tekirdağ ili ve ilçeleri için öne çıkan fonksiyonları ve merkez türlerini belirlemiştir. Buna göre merkez ilçe Süleymanpaşa ve Çorlu Hizmet Merkezi, Çerkezköy, Kapaklı ve Ergene Sanayi Merkezi, Malkara, Muratlı, Hayrabolu ve Saray Kırsal Merkez, Şarköy ve Marmara Ereğlisi Turizm Merkezi olarak ortaya çıkmaktadır.

Tablo 34 İlçeler Bazında Önce Çıkan Fonksiyonlar ve Merkez Türleri

Merkez Türü	Yerleşim	Öne Çıkan Fonksiyonlar	Ağırlıklı Sektör
Hizmet Merkezi İl	Süleymanpaşa	Finans, Ticaret, Kültür – Turizm, Eğitim, Üniversite, Lojistik, Liman, Teknoloji Geliştirme Bölgesi	Hizmet Sektörü
Hizmet Merkezi İlçe	Çorlu	Finans, Ticaret, Kültür – Turizm, Eğitim, Üniversite, Lojistik, Fuar, Serbest Bölge, İmalat, Sanayi Teknoloji Geliştirme Bölgesi	Hizmet Sektörü
Sanayi Merkezi	Çerkezköy	Organize Sanayi Bölgesi, Uzmanlaşmış İmalat Sanayi, Serbest Bölge, Teknoloji Geliştirme Alanları, Finans, Ticaret	Sanayi Sektörü
Sanayi Merkezi	Kapaklı Ergene	Organize Sanayi Bölgeleri, Uzmanlaşmış İmalat Sanayi	Sanayi Sektörü
Kırsal Merkez	Malkara Muratlı Hayrabolu Saray	Tarımsal Depolama ve Lojistik, Tarımsal üretime Yönelik AR-GE ve Danışmanlık Hizmetleri, Ürün Borsası Tarım Fuarı, Ticaret, Tarıma Dayalı Sanayi; OSB, İmalat Sanayi	Tarım Sektörü
Turizm Merkezi - İlçe	Marmara Ereğlisi	Arkeolojik Turizm, Turizm Faaliyetleri, Ticaret, Enerji, Liman, Lojistik	Hizmet Sektörü
Turizm Merkezi - İlçe	Şarköy	Agro – Eko Turizm, Turizm Faaliyetleri, Ticaret, Tarımsal Üretim	Şarköy

Kaynak:Trakya Kalkınma Ajansı

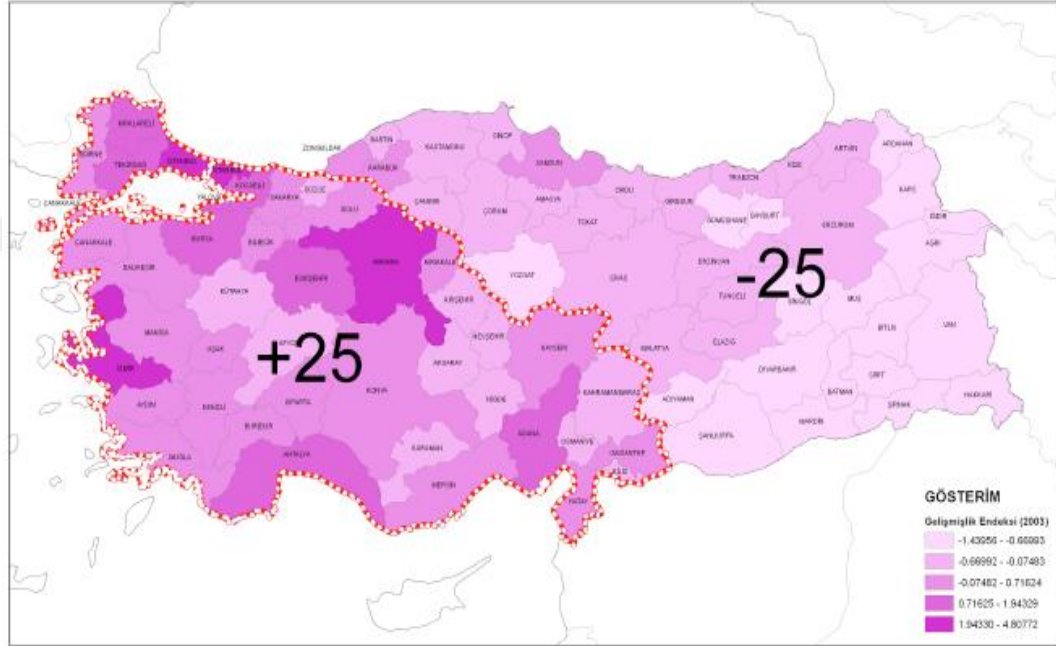
Tablo 35İstihdam Edilen Sigortalıların Sektörlere Göre Dağılımı-Tekirdağ, %

	2008	2009	2010	2011	2012
Tarım	0.3	0.5	0.5	0.5	0.5
Maden ve Taşocakçılığı	1.2	1.4	1.2	1.2	1.3
Enerji	1.6	1.6	1.7	1.6	1.5
İnşaat	10.1	9.7	10.6	11.0	10.7
Sanayi	58.4	56.8	57.1	57.0	56.6
Hizmetler	28.4	30.0	28.9	28.8	29.3

Kaynak: SGK

Tekirdağ'daki sanayileşme, yerli sermaye ile değil, il dışından gelen sermaye sayesinde. Sanayi yatırımlarının en belirleyici özelliği, büyük şirketlerin üretim zinciri içindeki bazı fabrikalarına ev sahipliği yapmasıdır. Bu nedenle Tekirdağ'daki sanayi tesisleri arsa ve niteliksiz işgücü açısından ucuz olanaklar sunan Tekirdağ'dan yararlanırken, yapılan faaliyetin ilde refah düzeyi artışı yaratacak faaliyetler, Tekirdağ dışından sağlanmaktadır. Ulaştırma olanaklarının da katkıda bulunduğu bu

durum sonucunda, sanayinin ihtiyaç duyabileceği pazarlama, reklam, finans vb modern hizmetler ve nitelikli işgücü ve yöneticiler şirket merkezlerinin bulunduğu hemen yanı başındaki İstanbul'dan karşılanmaktadır.(Çorlutso 2015:5)



Şekil 50İllerin Sosyo-Ekonomik Gelişmişlik Endeksleri

Kaynak: (Ulaştırma Bakanlığı Kıyı Yapıları Master Plan,2009:17)(Ulaştırma Bakanlığı,2009:17)

SONUÇ

Önemli ticaret merkezlerinden biri olan Tekirdağ ili, sahip olduğu lojistik avantajların yanında yoğun bir sanayi bölgesi olması, bir adet serbest bölgenin bulunması dış ticaretteki önemini arttırmaktadır. Tekirdağ ili ihracat ve ithalat rakamlarına bakıldığında vergi numaralarının kayıtlı illere göre hesaplandığı için olması gerekenden düşük gözükmetedir. Geleceğe dönük ithalat ve ihracat rakamlarımızda değer ve tonaj olarak büyük artışlar beklenmektedir. Bu rakamlarda Tekirdağ limanlarının payı çok fazla olacaktır. Özellikle konteyner taşımacılığının her yıl artması Asyaport'un bir hub liman olarak dünyanın her yerine daha az aktarma ile daha ucuz mal getirtilip gönderilmesinde faydalı olacak ve maliyetler düşecektir.

Sosyo-ekonomik gelişmişlik düzeyi ilk 10'a giren Tekirdağ bölgesi lojistik potansiyelini her geçen gün güçlendirmektedir, devam eden lojistik altyapı projelerinin bütünleşmesi için yeni terminaller ve yeni lojistik alanlar oluşturulması gerekmektedir.

Tekirdağ TDİ limanında demiryolu bağlantısı yapılarak etki alanı genişlemiştir, İntermodel terminaller için ülkemizin en uygun yeri haline dönüşmüştür. Yapımı devam eden Asyaport'un ve Marmara Ereğlisi'nde yer alan Martaş Limanı'nın demir yolu bağlantısı planı, İstanbul-Kapıkule Yüksek Hızlı Tren ve İstanbul-Çanakkale otoyol projelerinin de tamamlanması ile Tekirdağ ili Asya-Avrupa arasındaki bağlantı sağlayan Lojistik üs haline dönüşecektir.

Tekirdağ limanının dışında inşa edilecek olan demiryolu terminali ve lojistik merkez, Asyaport limanına bağlanacak demiryolu taşıma maliyetlerini düşürecek ve bölge sanayicisine, tüccarına ve halkına ekonomik bir avantaj ve iş olanağı sağlayacaktır.

Limanların gelişmesi ile yeni istihdam olanağı sağlayacak ve bölge halkının işsizlik sorununa kısmen de olsa çare olacaktır. Limanda indirilecek olan

konteynerler İstanbul'un batı bölgelerine kara yolu ile taşınacak ve bu da bölge taşımacıları için bir iş potansiyeli yaratacaktır.

Limanlarda çalışacak personelin eğitimi için Tekirdağ bölgesinde yer üniversitelerde ve meslekyüksek okullarında lojistik yanında liman ağırlıklı dersler verilmesi, bölgedeki gençlere eğitim fırsatı çıkacak ve limanlarda çalışma olanağı bulacaktır.

Limanların inşa edildikleri her lokasyonda çevrede yapılanma başlamaktadır. Tekirdağ'da da limanların etrafındaki arazilerin değerleri yükselecek ve limana yakın depo, iş yeri, konut gibi talepler arazi sahiplerinin daha yüksek fiyatla arazilerini satmalarına ve kaynak yaratmalarına imkan verecektir. Bu bölgede inşa edilecek olan tesisler de yeni iş olanağı yaratacak, bölge tüccarının iş kapasitesini arttıracaktır.

Limanların devreye girmesi ile forwarder firmalar ve lojistik firmalar Tekirdağ'da ofislerini hatta depolarını açacaklar ve bölge ekonomisine, sosyal yaşama katkıda bulunacaklar, iş olanağı yaratacaklardır

Özellikle konteyner limanlarının araç trafiklerinin şehir içinden yapılması şehir trafiğini olumsuz etkilemektedir. Asyaport limanı ise trafiğini şehirden geçirmeden doğrudan ana arterler bağlanması açısından trafik, gürültü, hava kirliliği açısından olumsuz etkiler yaratmayacaktır. Asyaport limanının konteyner ağırlıklı olması, Tekirdağ limanının proje, kuru yük ve dökme yüklere dönük ihtisaslaşmasına ve liman hizmetlerinin maliyetlerinin düşmesine olanak sağlayacaktır.

TCDD Tekirdağ limanına iskeleye kadar demiryolu hattı çekmiştir. Bu hat vagon ferilerle bandırma limanına bağlanmıştır. Uluslararası demiryolu taşımacılığımızın gelişmesi için bu vagonların katar oluşturacağı merkez yine Tekirdağ olacak ve bu hattın geri dönüşünde Trakya bölgesi ürünleri vagonlarla ege bölgesine taşınabilecektir. Tekirdağ limanlarına konteyner hatlarının bağlanması, demiryolu bağlantıları artık tıkanmakta olan İstanbul sanayisinin Tekirdağ'a yeni OSB projeleri ile birlikte gelmesine yol açacak ve Tekirdağ bölgesi bir sanayi merkezi haline gelecektir. Bunun da ekonomik ve sosyal yaşama olumlu etkileri olacağı kesindir.

Ro ro gemilerinin Tekirdağ limanlarına da hat koyması ile Batı İstanbul bölgesine ulaşımında maliyet avantajı sağlanacaktır. Trakya'dan Avrupa'ya gidecek olan TIR'ların İstanbul Ambarlı'ya kadar gitmeden Tekirdağ'dan gemiye binmeleri maliyet ve zaman avantajı yaratacaktır.

Tekirdağ ili tüm ulaşım modlarını bir arada bulunduran, güçlü ulaştırma altyapısıyla birlikte rekabet avantajı yaratan, yoğun sanayi bölgeleri içerisinde Asya'yı Avrupa'ya bağlayan koridor üzerinde yer almaktadır. Bu stratejik konum,Tekirdağ ilini ülkemizin önemli bir Lojistik Merkezi haline dönüştürecektir.



KAYNAKLAR

(Biber G. 2014)Marmara Bölgesi Konteyner Terminallerinde Gerçekleşen Ticarete Tekirdağ Asyaport Limanı'nın Sahip Olacağı Payın İncelenmesi . Namık Kemal Üniversitesi .Fen Bilimleri Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi .İnşaat Mühendisliği Anabilim

(Çorlutso 2015) 2014 Yılı Tekirdağ Ekonomisindeki Gelişmeler, Etkileri Ve Türkiye Ekonomisi İle KarşılaştırmaGelişen Bir İl Ekonomisi: Tekirdağ Son Gelişmeler Işığında Tekirdağ Ekonomisi http://www.corlutso.org.tr/uploads/docs/tekirdag_ekonomisi_2014.pdf(Erişim Tarihi:2 0.05.2015)

(Denizyolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu 2004). “Denizyolu Ulaştırması İçin Amaç. İlke Ve Politikalar”. Dokuzuncu Kalkınma Planı. S.8. <Http://Ekutup.Dpt.Gov.Tr /Ulaştırma/Ankara>.

(Es ve Kudu, 2008).Es, Muharrem ve Engin Kudu (2008).Liman – Kent İlişkileri ve Dünyada Liman Kentleri – II, Yerel Siyaset, Sayı:35, ss. 28-39.

(Grossmann vd., 2006) Grossmann, Harald, Alkis Otto, Silvia Stiller, Jan Wedemeier, Cornelia Koller, Wolfgang Pflüger, Axel-Adrian Roestel (2006). Maritime Trade and Transport Logistics, Berenberg Bank, Hamburg, Germany.

(Gümrük Ve Ticaret Bakanlığı, 2015)T.CGümrük Ve Ticaret Bakanlığı Batı Marmara Gümrük Ve Ticaretbölge Müdürlüğü Brifing Raporu Haziran 2015 S:3-4 S:11 -12-13

(İmeak Deniz Ticaret Odası Sektör Raporu, 2011)İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz BölgeleriDeniz Ticaret Odası2013 Deniz Sektör Raporu
[Http://Www.Denizticaretodasi.Org.Tr/Shared%20documents/Sektorraporu/2011sr Tr. Pdf](http://www.denizticaretodasi.org.tr/shared%20documents/Sektorraporu/2011sr_Tr_Pdf)

(İmeak Deniz Ticaret Odası Sektör Raporu, 2012)İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz BölgeleriDeniz Ticaret Odası2013 Deniz Sektör Raporu S:7
[Http://Www.Denizticaretodasi.Org.Tr/Shared%20documents/Sektorraporu/Imeak De nizcilik Sektor Raporu Tr.Pdf](http://www.denizticaretodasi.org.tr/shared%20documents/Sektorraporu/Imeak_Denizcilik_Sektor_Raporu_Tr.Pdf)

(İmeak Deniz Ticaret Odası Faaliyet Raporu, 2012)İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası 2012 Yılı Faaliyet Raporu Ve 2013 Yılı İş Programı S:10

(İmeak Deniz Ticaret Odası Sektör Raporu, 2013)İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz BölgeleriDeniz Ticaret Odası2013 Deniz Sektör Raporu S:7
[Http://Www.Denizticaretodasi.Org.Tr/Shared%20documents/Sektorraporu/Deniz Sek toru Raporu%202013.Rar](http://www.denizticaretodasi.org.tr/shared%20documents/Sektorraporu/Deniz_Sektor_Raporu%202013.Rar)(erişim tarihi:13.04.2015)

(İmeak Deniz Ticaret Odası Faaliyet Raporu, 2014) İmeak İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası 2014 Yılı Faaliyet Raporu Ve 2015 Yılı İş Programı s:4

(İmeak Deniz Ticaret Odası Sektör Raporu, 2014)İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz BölgeleriDeniz Ticaret Odası2014 Deniz Sektör Raporu. Yayınlanmamış Rapor.

(Kalkınma Bakanlığı, 2014) Kalkınma Bakanlığı,Onuncu Kalkınma Planı 2014-2018,Lojistik Hizmetlerinin Geliştirilmesi-Özel ihtisas Komisyonu Raporu 2023,Ankara2014.s:6

<http://www.kalkinma.gov.tr/Lists/zel%20htisas%20Komisyonu%20Raporlar/Attachments/254/Lojistik%20Hizmetlerinin%20Geli%20C5%9Ftirilmesi.pdf>

T.C. Karayolları İstanbul 1. Bölge Müdürlüğü verieri

(LPI 2007)Arvis JF, Mutsa MA, Panzer J, Ojala L, Naula T (2007). The Logistics Performance Index and Its Indicators.Connecting to Compete 2007 Trade Logistics in the Global Economy. The International Bank for Reconstruction and Development/The World Bank

(LPI 2010)Arvis JF, Mutsa MA, Ojala L, Shepherd B, Saslavsky D (2010). The Logistics Performance Index and Its Indicators.Connecting to Compete 2010 Trade Logistics in the Global Economy. The International Bank for Reconstruction and Development/The World Bank

(LPI 2012)Arvis JF, Mutsa MA, Ojala L, Shepherd B, Saslavsky D (2012). The Logistics Performance Index and Its Indicators.Connecting to Compete 2012 Trade Logistics in the Global Economy. The International Bank for Reconstruction and Development/The World Bank.

(LPI 2014)Arvis JF, Mutsa MA, Ojala L, Shepherd B, Saslavsky D (2014). The Logistics Performance Index and Its Indicators.Connecting to Compete 2014 Trade Logistics in the Global Economy. The International Bank for Reconstruction and Development/The World Bank.

(Rodrigue,vd 2006) Jean-Paul, Claude Comtois and Brian Slack, (2006). The Geography of Transport Systems, Routledge, USA.

(Saban ve Güğçerçin, 2009). Saban, Metin ve Gülay Güğçerçin (2009). Deniz Tasımacılığı İşletmelerinde Maliyetleri Etkileyen Faktörler ve Sefer Maliyetleri, Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Dergisi, 1 (1) : 1-16. s:6

(Trakya 2013)Trakya Kalkınma Ajansı, Trakya Bölgesi Lojistik Master Planı Prof. Dr. Murat Erdal,Arş. Gör. Adil Ünal,Arş. Gör. İrfan Akyüz,Mehmet Karaman,Mehmet Yavuz Arabul,yetkin Özer s:178

TCDD İltisak Hattı Yapılacak Yerlerin Tespiti ve Genel Değerlendirme Taslak Raporu 1. Bölge 4. Cilt

TÜİK Türkiye İstatistik Kurumu Verileri

TİM Türkiye İhracatçılar Meclisi

(Türklim, 2010) Türk Limancılık Sektörü Raporu 2010, Türklim Yayın No:4, s.141, Asyaort Liman İşletmesi.

(Türklim, 2012) Türkiye Liman işletmecileri Derneđi ve Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Soner ESMER ve Ersel Zafer ORAL,Türkiye Liman İşletmeleri derneği, Türk Limancılık Sektör Raporu.

(Türklim, 2013) Türkiye Liman İşletmecileri Derneđi ve Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Türkiye Liman İşletmecileri Derneđi ve Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Soner ESMER, Çimen KARATAŞ ÇETİN, Türk Limancılık Sektör Raporu.

(Türklim, 2010) Türkiye Liman İşletmecileri Derneđi ve Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Türkiye Liman işletmecileri Derneđi ve Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Soner ESMER vd. Türk Limancılık Sektör Raporu,Türklim Yayın No:4, s.141, Asyaort Liman İşletmesi.

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

(Ulaştırma Bakanlığı,2009)T.C. Ulaştırma Bakanlığı Demiryollar Limanlar ve Hava Meydanları inşaatı Genel Müdürlüğü ulaştırma Kıyı Yapıları Master Plan Çalışması 3. Ara Rapor ekim 2009.

(Ulaştırma Bakanlığı, 2010) Türkiye Ulaşım Ve İletişim Stratejisi Hedef 2023 [Http://Www.Sp.Gov.Tr/Upload/Xsptemelbelge/Files/93c5y+Turkiye_Ulasim_Veiletisim_Stratejisi.Pdf](http://www.sp.gov.tr/upload/xsptemelbelge/files/93c5y+Turkiye_Ulasim_Veiletisim_Stratejisi.pdf) S: 94(Erişim Tarihi: 15.05.2015)

(UDHB,2012). 11. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Şurası Demiryolu Çalışma Grubu Raporu

(Ulaştırma Bakanlığı, 2014a) Ulaştırma Bakanlığı Ulaştırma, Denizcilik Ve Haberleşme Bakanlığı Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü 12 Eylül 2014 Ankara Limanlar Geri Saha Karayolu Ve Demiryolu Bağlantıları Master Plan Çalışması 2. Ara Rapor

(Ulaştırma Bakanlığı, 2015a) Ulaştırma, Denizcilik Ve Haberleşme Bakanlığı Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü 08 Ocak 2015Ankara Limanlar Geri Saha Karayolu Ve Demiryolu Bağlantıları Master Plan Çalışması 1. Ara Rapor

(Ulaştırma Bakanlığı, 2015b) Ulaştırma Bakanlığı Ulaştırma, Denizcilik Ve Haberleşme Bakanlığı Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü 26 Şubat 2015 Ankara Limanlar Geri Saha Karayolu Ve Demiryolu Bağlantıları Master Plan Çalışması Taslak Sonuç Raporu-Ekler

(UDHB, 2011). Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi Hedef 2023, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi-Hedef 2023s:94

(Unctad, 2013) Review Of Maritime Transport 2014 S:9

[Http://Unctad.Org/En/Publicationslibrary/Rmt2013_En.Pdf](http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/Rmt2013_En.Pdf)(Erişim Tarihi:
03.05.2015)

(Unctad, 2014) Review Of Maritime Transport 2014 S:5 -

7,[Http://Unctad.Org/En/Publicationslibrary/Rmt2014_En.Pdf](http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/Rmt2014_En.Pdf)(Erişim Tarihi:
03.05.2015)

