

Eroğlu Pektaş, Güzide Öncü, Kadir Mersin ve Fatih Ormanlı (2018). “Limanların Bölgesel ve Ekonomik Etkileri: Tekirdağ-Ren Nehri Karşılaştırması”. *Uludađ Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakóltesi Sosyal Bilimler Dergisi*, C. 19, S. 35, s. 757-775.

DOI: DOI: 10.21550/sosbilder.390242

## LİMANLARIN BÖLGESEL VE EKONOMİK ETKİLERİ: TEKİRDAĞ-REN NEHRİ KARŞILAŞTIRMASI\*

Güzide Öncü EROĞLU PEKTAŞ\*\*

Kadir MERSİN\*\*\*

Fatih ORMANLI\*\*\*\*


**Gönderim Tarihi:** řubat 2018


**Kabul Tarihi:** řubat 2018


### ÖZET

*Küreselleşmenin ekonomik hâkimiyetinde olan günümüzde ticaret lojistikten bağımsız olarak düşünülemez. Hammadde, üretim, tüketim üçgeninin binlerce kilometreyi bulabilen çevresinde dolanarak bu üç faktörün ortak bir noktada buluşturulması ancak ve ancak gelişmiş taşımacılık ağlarıyla mümkündür. Taşımacılığın ana faktörü ve taşımacılık ağlarının temel birleştiricisi ise denizyolu taşımacılığıdır. Bu lojistik faaliyetlerinin başlangıç ve bitiş noktasında limanlar yer almaktadır. Limanların yarattığı bu artı değer günümüz Batı Avrupa nüfusunun dağılımına da karar vermiştir. İç su yolu taşımacılığı daha ekonomik olduğu için tercih edilen Ren Nehri'nde gemilerle taşınan ürünlere ve ticari güce kayıtsız kalamayan halk, son yüz yıllık süreç içerisinde bölgede bulunan nüfusu ve nüfus yoğunluğunu ciddi düzeyde arttırmıştır. Türkiye'nin Tekirdağ ili incelediğinde ülkenin geri kalanına oranla oldukça yüksek bir*

\* Bu çalışma “International Congress of the New Approaches and Technologies for Sustainable Development 17” isimli uluslararası konferansta özet olarak sunulmuştur.

\*\*  Dr. Öğr. Üyesi, İstanbul Üniversitesi Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği, guzide.pektas@istanbul.edu.tr

\*\*\*  Dr. Öğr. Üyesi, İstanbul Gelişim Üniversitesi Uluslararası Lojistik ve Taşımacılık, kmersin@gelisim.edu.tr

\*\*\*\*  İstanbul Üniversitesi, fatih.ormanli@gmail.com

*Uludađ Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakóltesi Sosyal Bilimler Dergisi*  
*Uludađ University Faculty of Arts and Sciences Journal of Social Sciences*  
Cilt: 19 Sayı: 35 / Volume: 19 Issue: 35

nüfus artış oranı görülmektedir. Şehirde bulunan nüfusun dağılımına bakıldığında ise limana yakın ilçelerde daha yüksek bir nüfus görülmektedir. Çalışmada öncelikle makro açıdan Hollanda'daki Ren Nehri değerlendirilmiş olup, sonrasında Tekirdağ ilinin liman faaliyetlerinin bölgesel kalkınmaya olan etkisi araştırılmıştır.

**Anahtar Kelimeler:** pazarlama, bölgesel kalkınma, denizyolu taşımacılığı, liman yönetimi

## **Regional and Economic Impacts of Ports: Comparison of Tekirdağ-the River Rhine**

### **ABSTRACT**

*In today's economic dominance of globalization, trade cannot be considered independently of logistics. It is only through advanced transportation networks that these three factors can be brought together in a common place by circulating the raw material, production, consumption triangle around thousands of kilometers. The main factor of transportation and the main unifying agent of transportation networks is maritime transportation. Ports are located at the beginning and end of these logistics activities. This added value created by the harbors also decided on the distribution of today's Western European population. The inland waterway transportation is more economical when viewed commercially. The products that are transported by ship on the River Rhine, and the people who cannot be ignorant of the trade, have significantly increased the population and population density in the region in the last hundred years. When we examine Turkey's province of Tekirdağ, we see a very high population growth rate compared to the rest of the country. When we look at the distribution of the population in the city, a higher population is seen in the regions near the port. These assessments will directly affect the amount of regional development and the impact of the port on this development. In the study, the Rhine River in the Netherlands was firstly evaluated in terms of macro, and then the effect of the port activities of Tekirdağ province on the regional development was investigated.*

**Key words:** *marketing, regional development, maritime transport, seaport management*

### **Giriş**

Tarihin ilk çağlarında beri insanlar iklimin uygun, yiyecek ve su kaynağının bol olduğu yerlerde yaşamlarını sürdürdüler. Günümüzde değişen

tek şey ise artık şehirlerimizi tatlı değil tuzlu su çevresine konumlandığımızdır. Avrupa'nın nüfus yoğunluğu haritasına bakıldığında insanların genellikle ülke başkentlerinde, güçlü liman kentlerinde ve iç suyollarının çevresinde yaşadığını görmekteyiz. Peki, neden insanlar suya yakın bölgeleri tercih etmektedir?

Eski ve Yeni Dünya arasında ticaretin denizler ve okyanuslar üzerinde yapıldığı tarihin ticaret anlamında mihenk taşları sayılan İpekyolu ve Baharat Yolu gibi ticaret yolları vardı. Ticaret yapanlar, tüccarlar, para ve zenginlik bu yollar üzerinden ilerlerdi. En ucuz kıyafetlerden en pahalı mücevherlere kadar her şey bu yollar üzerindeki tüccarlar tarafından taşınırdı. Bu ticaret yollarının üzerinde ya da çevresinde yer alan şehirler ekonomik gücün merkeziydi. Bu noktalar pazarların kurulduğu, üretilen ürünlerin geldiği, satıldığı, hayvanlara ya da hayvanların çektiği arabalara yüklendiği ve diğer şehirlere doğru yola çıktığı yerler idi. Bu ticaret noktalarında sadece ürünler değil aynı zamanda insan ticareti de yapılyor idi.

O tarihten günümüze birçok şey değişti. Ekonomik güç doğudan batıya doğru kaydı. Ticaret yolları değişti ve gelişti. Ticaret ve taşımacılık karadan denize doğru bir geçiş yaptı. Hayvan arabalarının yerini gemiler, kamyonlar, kargo uçakları aldı. Ancak bütün bu değişimler ticaret yapılan kentlerin zenginleştiği ve kalkındığı gerçeğini değiştirmede.

Günümüz dünyasında siyasi ve toplumsal temelleri ulusçu düşüncede devletler ve yönetimler görsek bile ticari olarak dünya ulusallaşma gibi bir düşünceye sahip değil. Tablo 1'de denizyolu ticaretinin uluslararası emtia ticaretindeki önemi gösterilmiştir. Hammadde, üretim ve tüketimin çoğu zaman ayrı ayrı yerlerde gerçekleştiği günümüzde hâkim düşünce küreselleşmedir. Bu düşüncenin gerçekleşmesi ise ancak ve ancak dünyayı daha küçük hissettirecek teknoloji ve ulaştırma imkânlarıyla mümkün. 2017 yılı verilerine göre dünyayı sınırları olmayan bir ticaret sahası olarak kullanmak için 13,5 milyar tonluk taşıma yapıldı ve bu taşımanın %84'ünü oluşturan 11,3 milyar tonu denizyoluyla gerçekleştirildi. Veriler gösteriyor ki küreselleşme devam ettiği ve yeni bir hâkim taşımacılık modu oluşmadığı sürece denizyolu taşımacılığı aktif ve güçlü olacaktır. Bu durum mümkün oldukça da denizyolu taşımacılığı sektörel olarak oldukça büyük bir ekonomik güce sahip olacaktır.

	2012	2013	2014	2015	2016
<b>Taşınan Miktar</b>	11,83	12,19	12,58	12,88	13,18
<b>Yıllık Değişim (%)</b>	3	3,19	2,38	2,3	2,8
<b>Deniz Yolunun Payı (%)</b>	84	84	84	84	84

**Tablo 1:** Miktar Olarak Uluslararası Emtia Ticareti (Clarkson Ocak 2017 raporu)

Dünya üzerinde genel bir inceleme yapıldığında görülüyor ki nüfus, ticaret ve refah düzeyinin yüksek olduğu bölgelerin bazı ortak özellikleri vardır. Bu yerlerin bir kısmını başkentler ya da tarihi olan sanayi ve ticaret merkezleri oluştururken, bazı yerleri de coğrafik olarak özellikle kıyı kesimlerinde yer alan güçlü liman bağlantısı olan kentler ve liman merkezleri oluşturmaktadır. Liman, gemi ile diğer taşıma araçları arasında mal ve yolcu aktarılmasını veya yükün depolanmasını güvenle sağlamayı amaçlayan ve buna ilişkin olarak ekonomik işlevlerin gerçekleşmesine olanak veren tüm altyapı ve donanımın var olduğu bir hizmet yeri olarak tanımlanmaktadır (Koldemir 2003: 58). Deniz taşımacılık sisteminin en önemli unsurlarından biri olan limanlar, gemilerin yükleme-boşaltma yaptıkları, barındıkları, yakıt, kumanya ve diğer ihtiyaçlarını karşıladıkları yerlerdir. Bir liman işletmesinin etkin bir çalışma ortamı sağlayabilmesi için amacına, büyüklüğüne, faaliyetlerine ve bulunduğu ortama uygun bir şekilde organize edilmesi gerekir (Karcıoğlu ve Temelli, 2016: 72). Ticaret ve ulaşımı destekleyen limanlar, buldukları kentin ve bölgenin ekonomik gelişimi için önemli imkânlar sunmakta, çeşitli ticaret merkezleri arasında güçlü bir bağ kurmaktadır (Bayraktutan vd. 2013: 11-41).

Günümüzde global ticaret hacminin artışı ile birlikte limanların da önemi artmaktadır. Bu durum liman operasyonlarına olan talebi yükseltmekte ve kapasite kısıtları altında liman yönetiminin etkinliğini kritik bir konu haline getirmektedir (Türsel vd. 2008: 254). Limanlar, yerel, bölgesel ve ulusal düzeydeki ekonomilerin büyümesinde ve geliştirilmesinde önemli bir rol oynamaktadır (Li-zhuo 2012: 32). Geçmişte liman arkasında depo

konumundaki kentler, limanların son on yıldaki gelişimine bağlı olarak bu konumunu terk etmiştir. Limanların kentleri arkasından sürükler hale gelmesiyle, kentler liman adıyla anılmaya başlamış ve liman kentler kavramı ortaya çıkmıştır (Es vd. 2008: 38). Liman ve limanın bulunduğu bölge arasındaki bağlantı ekonomik ilişkiler üzerine kurulmuştur. Limanlar buldukları yerin gelişimi sağlarken o bölgedeki kaynaklarda limanın gelişmesini sağlar (Akarçay 2011: 139).

Limanlar, gemilerin yanaştığı ve demirlediği, yüklerin gemiden karaya, karadan gemiye aktarılması için gerekli ekipmanlara sahip alanlardır (Alderton 1995: 253). Başka bir tanımlamaya göre liman, “Gemilerin barınma, yük alıp verme amaçlı uğrayıp ayrıldıkları, yolcu ve malların diğer taşıma türü araçlarına aktarıldığı, değişik destek hizmetleri aldığı hizmet üreten merkezlerdir” (Baykal 2012: 135). Diğer bir tanımlamaya göre ise liman; rıhtım veya iskelelerine gemilerin, deniz taşıma araçlarının yanaşıp bağlanabileceği veya su alanlarına demirleyebileceği imkânları kapsayan, tekneden kıyıya, tekneden tekneye, kıyıdan tekneye, yük veya insan nakli, teknelerin bağlanıp kaldırılması ya da demirlemesi, eşyanın karada ve denizde teslimine kadar korunması için tesisleri ve imkânları bulunan sınırlandırılmış kara ve deniz alanlarıdır (Altınçubuk 2000: 9).

Limanlar iç ve dış ticarete önemli bir rol oynadığından yerel ve ulusal ekonomik kalkınmayı etkilemektedir (Jung 2011: 2). Limanların hem saha içinde hem de saha dışında yaratmış olduğu etkinin bir sonucu olarak ortaya çıkan liman ekonomisi de önce bölgesel, daha sonra da ulusal düzeyde önem arz etmektedir. Bu noktada günümüzde değişen ekonomik sistem içerisinde liman ekonomisi, bölgesel kalkınmanın gerçekleştirilmesi için ülkelerin faydalandığı bir araç olarak karşımıza çıkmaktadır.

Konum gereği bölgesel kalkınma konusunda bahsedeceğim. Ancak öncesinde genel hatlarıyla bile olsa ekonomik coğrafyanın ne olduğu ve kalkınmayla ilişkisi bilinmelidir. Ekonomik coğrafya; ekonomik faaliyetlerin doğal çevre ile ilişkisini inceler. Özet olarak ekonomik coğrafya ile kalkınma arasındaki ilişkiyi genel normlar çerçevesinde aşağıdaki gibi maddeleştirmek olanaklıdır (Küçüker 2000: 7):

a) Ilıman bölgelere göre tropikal bölgeler kalkınma açısından daha geri kalmıştır.

b) Hinterland alanlara kıyasla kıyı bölgeleri ile kıyılarına nehir yolları ile bağlantılı olan bölgeler kalkınma için oldukça avantajlı yerlerdir.

c) Kıta içlerinde yer alan ülkeler denizlere erişememe nedeniyle daha dezavantajlı konumdadır.

d) Kıyı bölgelerindeki yüksek nüfus yoğunluğu içsel, bölgesel ve uluslararası ticarete erişim açısından ekonomik kalkınma için uygun koşullar sağlar.

e) Günümüzde nüfus artışı ile bir ülkenin ekonomik büyüme potansiyeli arasında negatif bir ilişki vardır.

Özellikle son yıllarda, pek çok ekonomik olayın arkasında dünya kaynaklarının lokal dağılımının ve buna ek olarak faktör hareketlerinin rolünün olduğu bilinmektedir. Belli coğrafi özelliklere sahip bölgelerin daha fazla geliştiği izlenen bir durumdur (Elmas, 2001: 13). Özellikle *b*, *c* ve *d* maddeleri gösteriyor ki kıyı kesimler ve kıyı kesimlerin getirdiği ticari avantajlar sayesinde kalkınma miktarı daha karlı ve ticaret anlamında da daha kolay gerçekleşmektedir.

## 1. Bölgesel Kalkınma

Bölgesel kalkınma, az gelişmiş bölgelerin gelişmiş bölgelere sosyal refah açısından yaklaştırılması, yani farklılıkların giderilmesi ile bölgelerarası kalkınmışlık farklılığını azaltmayı ve ortadan kaldırmayı hedefler (Arslan 2005: 276).

Bölgesel kalkınma kavramına tanımsal düzeyde bakılacak olursa; bu kavrama yüklenilen anlam, bölge tanımına bağlı olarak önemli ölçüde farklılaşabilir. Bölgelerarası gelişme düzeyi farkı dünyada kıtalar arası, ülkeler arası, aynı ülkede bölgeler-yörelere ve bir kentin semtleri arasında açığa çıkabilir. Örneğin; eğer planlamada ekonomik öncelikler ön plana alınırsa polarize bölge, çevresel ve ekonomik kriterler dikkate alınır ise bir havza ya da coğrafi bir bölge, kültürel-tarihi kriterler esas alındığında ise siyasi bir bölge ile bölge tanımı ve alanı belirlenmelidir. Bölge tanımı geniş tutulur ise kalkınma çabasının hedefi kalkınma bölgeleri, dar tutulur ise büyüme

noktaları olacaktır. Neticede herhangi bir yörenin kalkınma çabasında bölge tanımının nasıl yapılacağına büyük önemi vardır. (Köstekli 1999: 156)

Bu sebepten dolayı çalışmanın daha sağlıklı olması için bölgesel kalkınmayı makro ve mikro olarak iki boyutta inceleyeceğiz. Birinci kısımda makro boyutta inceleme yapacağız. Avrupa ve sahip olduğu iç suyollarının kıtasal bazda sağladığı kalkınma ve nüfus dağılımına etkisini inceleyeceğiz. Şehir ölçeğinde değerlendirme yapacağımız mikro boyutta ise Türkiye'nin Tekirdağ ili üzerinde inceleme yapılacaktır.



**Şekil 1:** Avrupa'daki İç Suyolları

Bu çalışmada makro boyutta örnek olarak Avrupa kıtasını kullanacağız ve Batı Avrupa'nın sahip olduğu iç suyollarının ticari ve demografik etkisini inceleyeceğiz. Bu seçimi yapmamızın nedeni Avrupa'nın gelişmiş ekonomik yapısı, kıtaya hâkim iç suyollarına sahip olması ve bu gelişmişliğin kıta coğrafyasına yayılmış bulunmasıdır. Çünkü gelişmişliğin coğrafi ya da ekonomik nedenlerden dolayı yayılmadığı yerlerde bu

çalışmanın yapılması manipülatif sonuçların ortaya çıkmasına neden olacaktır. Örneğin Çin Halk Cumhuriyeti ya da Uzakdoğu üzerinden bu çalışma yapıldığında ucuz iş gücü, yüksek üretim miktarı ve bu üretimin yurtdışına satılması üzerine kurulu ekonomik sistemden kaynaklı olarak denizyoluna ve limanlara oldukça yakın olan (maliyeti düşürmek amacıyla) bir çalışan nüfusu görülecektir. Ancak bölgenin geriye kalan kısımlarında gelişmişlik düzeyinin düşük olmasından ve burada yaşayan nüfusun bölgenin ekonomik güç ya da imkânlarından dolayı değil diğer bölgelerin az gelişmişliği ve fakirliğinden kaynaklı olarak bu bölgede ikamet etmesinden dolayı ortaya çıkan nüfus ve diğer verilerin oldukça yüksek ve abartılı olmasına neden olacaktır. Ekonomik olarak gelişmiş olan Kuzey Amerika ise düşük nüfus yoğunluğu ve iç kesimlerde oldukça düşük nüfusa sahip olduğundan dolayı çalışma için uygun değildir. Ayrıca iç kesimlerinin bir kısmının ikliminin yaşamak için ideal olmaması yine elde edilen verilerin sağlıklı olmasına engel olacaktır. Bu şartlar altında Avrupa gelişmişlik farkının bölgeler arasında daha az olması, nüfus yoğunluğunun yüksek olması, uygun iklim koşulları ve gelişmiş bir bölgede bile limanın etkilerini gösterecek olması nedeniyle çalışma için idealdir.

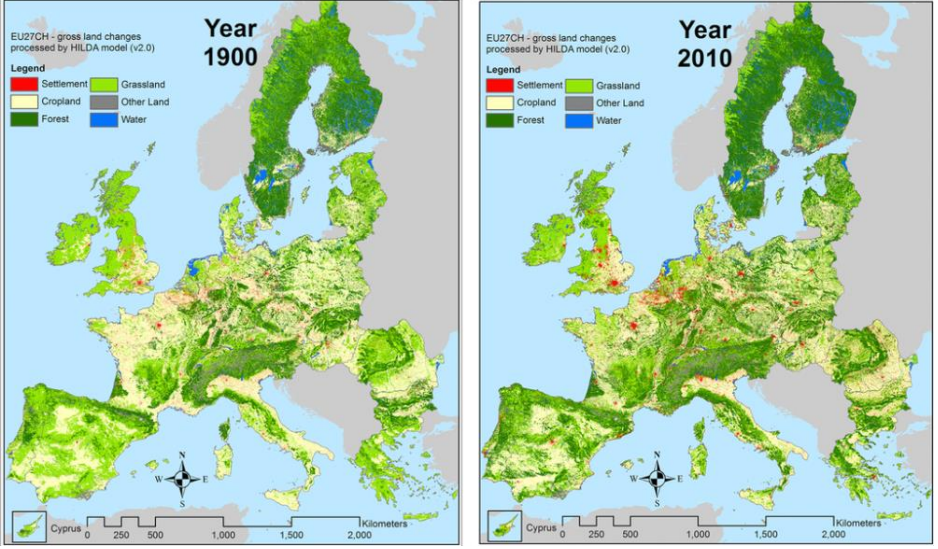
## 2. Ren Nehri Fiziksel Özellikleri ve Nüfus Dağılımına Etkileri

Ren Nehri İsviçre Alplerde doğup, Lihtenştayn ve Fransa sınırlarından Almanya ve Hollanda topraklarından sonra geçtikten sonra Rotterdam'da Kuzey Denizi'ne dökülen 1230 km uzunluğuyla Batı Avrupa en önemli nehirlerinden biri. 883 km'si gemi ulaşımına uygundur, bu nehrin kolları ile birlikte kapladığı alan 185.000 km<sup>2</sup>dir. İsviçre, Avusturya, Almanya ve Hollanda; Ren Nehrinin aktığı ülkelerdir. Lihtenştayn ve Fransa'nın ise sınır nehridir. Bu ülkeler iç suyollarında yapılan taşımacılıkta Avrupa'nın ilk sıralarında yer almaktadır<sup>1</sup>. Yine aynı ülkeler bölgedeki en iyi kredi notlarına, (Standard&Poors verileri) sahip ülkelerdir. Ayrıca Avrupa'da denizden uzak en büyük limanı olan Duisburg da çok önemli bir ticaret yolu olan Ren nehrinin üzerindedir. Bu durum Ren Nehri'nin ticari hacminin büyüklüğünü gösteren önemli verilerdendir.

---

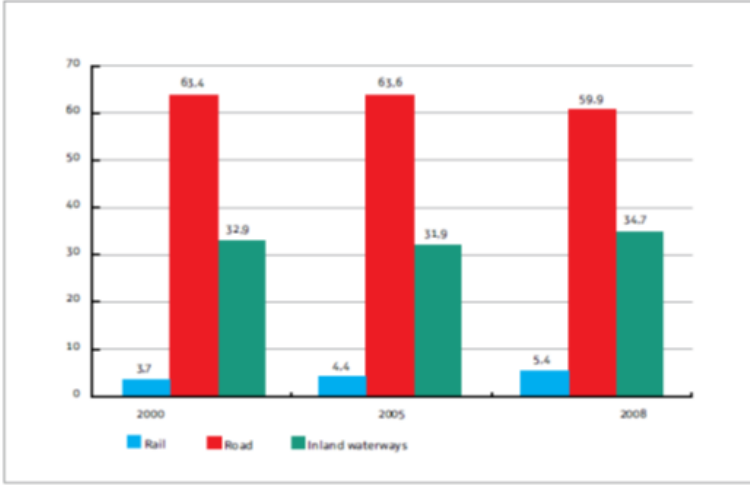
<sup>1</sup> <http://ec.europa.eu/eurostat> (Erişim: 30.03.2018)



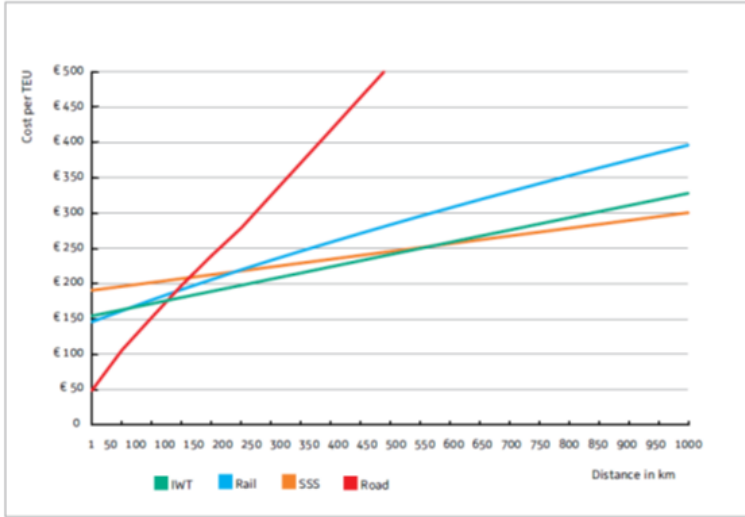


**Şekil 2:** 1900 ve 2010 Yıllarındaki Avrupa Nüfus Yoğunluk Haritaları

Son yüzyıl içinde Avrupa kıtasının oluşturduğu nüfus yoğunluk haritası farklılıklarını incelediğimizde görüyoruz ki eski yerleşim noktalarının dünya ve kıta nüfusunun artmasının etkisiyle katlanarak artmıştır. Bununla birlikte eskiden nüfus yoğunluğunun yüksek olmadığı Ren Nehri bölgesi nüfus yoğunluğunun yüksek olduğu bölgeler arasında yer almaya başlamıştır. Günümüzde Ren Nehri havzası yoğun bir nüfusa ev sahipliği yapmaktadır (2000 yılındaki araştırmaya göre yaklaşık 60 milyon) (Huisman vd. 2000: 89). Bunun oluşmasında bu tarihsel süreç içerisinde ticari taşımaların denizyolu ağırlıklı olarak yapılmaya başlanmasının etkisi yadsınamaz boyutlardadır.



**Şekil 3:** Hollanda’da Yapılan Taşımaların Taşıma Modlarına Göre Dağılımı



**Şekil 4:** Taşıma Modlarına Göre Limandan Kapıya Yapılan Taşımaların Konteyner Başına Düşen Maliyeti

Grafik üzerinde görüldüğü gibi özellikle taşıma mesafesi uzadığında iç su yolu taşımacılığı diğer taşıma modlarına göre ekonomik olarak avantajlı bir konuma sahiptir. Ren nehrinin girişinde bulunan Hollanda'da tüm taşıma çeşitleri içerisinde, ton bakımından, iç su yolu taşımacılığının oranı %30 seviyesinin üzerinde bulunmaktadır. Bu tercih ekonomik avantajlar kazanmayı ve karlılığı arttırmayı amaçlamaktadır. 500 km mesafede yaklaşık olarak %50 daha karlı olan bu taşıma sistemi Ren Nehri ve Ren Nehri bölgesinin tercih edilme miktarını arttırmaktadır.

### **3. Tekirdağ İli Konumu ve Nüfusu**

Tekirdağ, Türkiye'nin en kalabalık 23. Şehri olarak bilinir. 2016 itibarıyla 972.875 nüfusa sahiptir. Nüfus artış hızı %3,73'tür. Bu nüfus artış hızı Türkiye'nin toplam nüfus artış hızı olan %1,2'nin üç katından fazladır ve şehirlerarasında en yüksek 4. nüfus artış hızıdır. Tekirdağ aynı zamanda Türkiye'nin en çok göç alan 10.ili konumunda yer almaktadır. (TÜİK) Şehir Marmara Bölgesi'nin Trakya yakasında bulunur; doğuda İstanbul, güneyde Marmara Denizi ve Çanakkale, batıda Edirne, kuzeyde Kırklareli ve kuzeydoğuda da Karadeniz ile çevrilidir.

#### **3.1. Tekirdağ İli Ekonomik Durumu ve Demografik Yapıya Etkisi**

Şehrin ekonomik sisteminin temelleri tarım ile atılmış olmakla birlikte günümüzde sanayi ve hizmet sektörleri şehir ekonomisinde oldukça yüksek yer elde etmiştir. Şehir içerisindeki sanayi kuruluşları içinde dokuma, giyim ve deri sanayi en yüksek paya sahip sanayi kollarıdır. Ayrıca plastik, kimya, boya, cam, gıda, içki ve tütün şehirde etkin olan başlıca sanayi dallarındandır.

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 nitelsiz 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. Bu durum modern hizmet

sektörlerindeki gelişimin, sanayileşmenin gerektireceği seviyenin gerekenin altında kalmasına yol açmıştır. Öte yandan, sanayinin hızlı gelişimine bağlı olarak mavi yakalı istihdam yaratılması ve bu durumun yol açtığı gelir etkisi tüketim artışına ve bu da başta ticaret olmak üzere tüketiciye dönük sektörlerde büyümeyi tetiklemiştir. Böylece sanayileşmenin hızlı olduğu ilçelerde ticaret sektörü de canlanırken, diğerlerinde aynı süreç görülmemektedir.

Sanayileşmenin *tekstil, giyim, kimya, metal* gibi az sayıda sektörde ve genelde düşük teknoloji alanlarda yoğunlaşmış olması Tekirdağ'ın gelecekteki ekonomik gelişmesi için bir risk oluşturmaktadır. *Tekstil ve giyim* sektörleri ildeki tüm istihdamın %50'sini oluşturmaktadır. Düşük teknolojiye dayalı bu sanayileşme yapısı şimdi yaratmış olduğu çevre tahribatı nedeniyle tıkanma riski ile karşı karşıyadır. Tekirdağ'ın yüksek katma değerli ve yoğun teknoloji ürünler üretip, bu ürünleri yurtdışına satması için, üretimin çevreye duyarlı olarak yapılması, demiryolu ve liman kapasitesinin artırılması, lojistik üslerin kurulmuş olması, şehrin insan kaynaklarının niteliğinin artırılması gerekecektir.

**Tablo 2:** İlçeler Bazında Öne Çıkan Fonksiyonlar ve Merkez Türleri

<b>Merkez Türü</b>	<b>Yerleşim</b>	<b>Öne Çıkan Fonksiyonlar</b>	<b>Ağırlıklı Sektör Türü</b>
<b>Hizmet</b>	Süleymanpaşa	Finans, Ticaret, Kültür-Turizm, Eğitim, Üniversite, Lojistik, Liman, Teknoloji Geliştirme Bölgesi	Hizmet Sektörü
<b>Hizmet Merkezi İlçe</b>	Çorlu	Finans, Ticaret, Kültür-Turizm, Eğitim, Üniversite, Lojistik, Fuar, Serbest Bölge, İmalat, Sanayi Teknoloji Geliştirme Bölgesi	Hizmet Sektörü
<b>Sanayi Merkezi</b>	Çerkezköy	Organize Sanayi Bölgeleri, Uzmanlaşmış İmalat Sanayi, Serbest Bölge, Teknoloji Geliştirme Alanları	Sanayi Sektörü
<b>Kırsal Merkez</b>	Kapaklı Ergene	Organize Sanayi Bölgeleri, Uzmanlaşmış İmalat Sanayi	Sanayi Sektörü
<b>Turizm Merkez</b>	Malkara Muratlı	Tarımsal Depolama ve Lojistik, Tarımsal Üretime Yönelik AR-GE ve Danışmanlık	Tarım Sektörü

	Hayrabolu Saray	Hizmetleri, Ürün Borsası Tarım Fuarı, Ticaret, Tarıma Dayalı Sanayi; OSB, İmalat Sanayi	
<b>Turizm Merkezi-ilçe</b>	Marmara Ereğlisi	Arkeolojik Turizm, Turizm Faaliyetleri, Ticaret, Enerji, Liman, Lojistik	Hizmet Sektörü
<b>Turizm Merkezi-ilçe</b>	Şarköy	Argo-Eko Turizm, Turizm Faaliyetleri, Ticaret, Tarımsal Üretim	Hizmet Sektörü



**Şekil 5:** Tekirdağ İlinin İlçeleri

Tekirdağ ilinde ilçelerinin büyük bir kısmı için hâkim sektör konumunda sanayi ve hizmet yer almaktadır. Bu ilçelerin coğrafi konumlarını incelediğimizde ise liman bölgesi olan Süleymanpaşa ve çevresindeki ilçelerin ticari profilinin bu sektörlere dayalı olduğunu, ancak bu bölgeden uzaklaştıkça bölgenin eski temel ekonomik faaliyeti olan tarımın hâkim sektör konumuna geldiğini görmekteyiz.

#### 4. Tekirdağ Limanı ve Bölgeye Etkileri

Ekonomik faaliyetlerin gelişmesi ve varlığını sürdürebilmesi, ulaşım faaliyetlerinin gelişmesine bağlıdır. Sanayi, ticaret ve buna bağlı olarak gelişmiş şehir ve toplumlar ulaşımın gelişimine paralel bir gidiş göstermektedir (Koday 2000: 215). Tekirdağ Limanı'nın İstanbul'a ve Avrupa ülkelerine yakınlığı, bu alanlarla karayolu ve demiryolu bağlantısının olması, bunlara ilaveten havaalanının olması stratejik önemini arttırmakta gelişimi açısından avantaj sağlamaktadır. Tekirdağ Limanı, İstanbul limanlarındaki yığılmaları azaltabilecek dengeli bir gelişmeyi ve ulaşımı sağlayabilecek alternatif bir liman bölgesi potansiyeline sahiptir (Özyavuz vd. 2014: 196).

Tekirdağ'da artan sanayileşme ile birlikte artan liman faaliyetleri ilin sosyo-ekonomik yapısında önemli değişiklikleri beraberinde getirmiştir. İlde kurulmuş olan pek çok sanayi tesisinin ihtiyaç duyduğu hammaddeyi temin etmesinde ve mamul maddelerin pazarlanmasında en ucuz ulaşım sektörü olan denizyolundan yararlanma imkânlarına sahip olmasının rolü büyüktür. Bundan dolayı Tekirdağ ilinde sanayi sektörü ve deniz ulaşımı birebiriyle sıkı bir ilişki içindedir. Tekirdağ Limanı son yıllarda yaşanan gelişmelerin yanında ASYAPORT Liman tesislerinin de tam manasıyla faaliyete geçmesiyle, sadece ulusal değil, uluslararası lojistik üs olabilecek kapasiteye erişmiş durumdadır. Tekirdağ'da lojistik sektörünün gelişmesi ilin ticari hayatına zenginlik katacağı gibi beraberinde pek çok sektörün de gelişmesine hız kazandıracaktır. (Eroğlu 2016: 209)

Türkiye'nin ilk transit konteyner limanı olan Asyaport, 320 bin metrekare alanda Türkiye'nin en büyük, Hamburg ve Rotterdam'dan sonra Avrupa'nın 3. büyük limanı olacak. 20 metre derinliğe kadar toplam 2000 metre rıhtımı, yıllık 2,5 milyon TEU'ya varacak kapasitesi ile Asyaport, karayolu, denizyolu ve demiryolu bağlantıları ile bölgesinde bir lojistik merkez olarak gelişen Tekirdağ'a büyük katkı sağlayacaktır. Tekirdağ limanı (Deniz Ticareti Dergisi Haziran 2015) Asyaport, Mediterranean Shipping Company (MSC) grubunun liman yatırımları yapan şirketi Global Terminal Limited (GTL) ile Soyuer ailesinin münhasıran konteyner limanı işletmesi amacı ile kurmuş oldukları Asyaport Liman A.Ş. tarafından inşa edilmiş olup 8 Temmuz 2015 tarihinde hizmete girmiştir. MSC'nin Doğu Akdeniz transit taşımalarını Asyaport üzerinden yapacak olması da bölgeye gelen yük

miktarını ve yük üzerinden elde edilecek katma değer miktarını arttırması beklenmektedir. Liman 1200 kişilik istihdam yaratacağı gibi aynı zamanda limandan kaynaklı olarak ortaya çıkacak iş alanları ve işletmelerin de istihdam rakamlarına katkıda bulunması beklenmektedir<sup>2</sup>.

Bu gelişmeler uzun vadede faydalar getireceği gibi kısa vade içinde dahi etkili olmuştur. Dünyanın önde gelen iş ve ekonomi dergilerinden Forbes'un Türkiye bürosu, 'Çalışmak ve Yaşamak için En İdeal Kent' başlığı altında yaptığı araştırma ile Türkiye'nin 81 vilayetini alınan puanlara göre sıraladı. Sıralamanın ilk üçü 1. İstanbul, 2. Ankara ve 3. İzmir şeklinde oluştu. Derginin araştırmasına göre Tekirdağ, İzmir'den sonra çalışmak ve yaşamak için en ideal 4. kent oldu. 2015 yılında 9'uncu olan Tekirdağ, bu sene 5 sıra birden yükseldi. Tekirdağ, özellikle yaşanabilirlik endeksinde 27 sıra birden sıçradı. Araştırma, 94 başlıktaki veri setine göre hazırlandı. Oluşan veri seti 4 ana kategoriden oluşmaktadır. (Forbes Türkiye Dergisi Ekim 2016 sayısı) Bunlar:

- ✓ Beşeri sermaye ve yaşanabilirlik,
- ✓ Marka becerisi ve yenilikçilik,
- ✓ Ticaret becerisi ve üretim potansiyeli,
- ✓ Erişilebilirlik

### **Sonuç**

Dünya üzerinde yapılan bütün taşımacılıkların %84'lük kısmını oluşturan denizyolu taşımacılığında limanlar ve liman kentleri çok önemli olduğundan bahsedildi. Limanların yarattığı bu artı değer günümüz Batı Avrupa nüfusunun dağılımına da etki etmiştir. İç su yolu taşımacılığı ticari olarak bakıldığında daha ekonomik olduğu için tercih edilen Ren Nehri'nde gemilerle taşınan ürünlere ve ticari güce kayıtsız kalamayan halk, son yüz yıllık süreç içerisinde bölgede bulunan nüfusu ve nüfus yoğunluğunu ciddi düzeyde arttırmıştır. Türkiye'nin Tekirdağ ili incelediğinde ülkenin geri kalanına oranla oldukça yüksek bir nüfus artış oranı görmekteyiz. Şehirde bulunan nüfusun dağılımına bakıldığında ise limana yakın ilçelerde daha

---

<sup>2</sup> <http://www.asyaport.com> (Erişim: 22.02.2018)

yüksek bir nüfus görülmektedir. Ayrıca liman bölgesine yaklaştıkça hizmet ve sanayi sektörleri hâkim konumda görülmekteyken limandan uzaklaşıldığında ticari temellerinin dayandığı tarım sektörü hâkimiyeti ele almaktadır. Limanların buldukları bölgeye ticari ve ekonomik açıdan ciddi avantajlar getirdiği aşikârdır.

Çalışma içerisindeki incelemeyi makro ve mikro ölçekte iki kısım olarak yapılmış ve örneklem olarak makro boyutta Avrupa kıtasını ve mikro boyutta ise Türkiye'nin Tekirdağ ili ele alınmıştır. Bu durum farklı ölçeklerde oluşacak benzerlikler ve farklılıkların daha iyi gözlemlenebilmesi amacıyla tercih edilmiştir. Çalışma üzerinde görüldü ki limanlar bölgelerinin ekonomik kapasitelerinin üst sınırlarını yükseltmekte ve ticari olarak avantajlar sağlamaktadır. Ancak bu durum limanların her zaman ve her konumda bölgesel kalkınmaya ve ticarete etki edeceği şeklinde yorumlanmamalıdır. Liman yerinin konumu, hinterlandı, işlem ve depolama hacmi ve diğer birçok etken liman yatırımı öncesinde değerlendirilmelidir. Bu değerlendirmeler bölgesel kalkınmanın miktarını ve limanın bu kalkınmaya etkisini direkt olarak etkileyecektir.

Tekirdağ Limanı'nın İstanbul'a ve Avrupa ülkelerine yakınlığı, bu alanlarla karayolu ve demiryolu bağlantısının olması, bunlara ilaveten havaalanının olması stratejik önemini arttırmakta gelişimi açısından avantaj sağlamaktadır. Tekirdağ Limanı, İstanbul limanlarındaki yığılmaları azaltabilecek dengeli bir gelişmeyi ve ulaşımı sağlayabilecek alternatif bir liman bölgesi potansiyeline sahiptir (Özyavuz vd. 2014: 196).

Sanayileşmenin *tekstil, giyim, kimya, metal* gibi az sayıda sektörde ve genelde düşük teknolojili alanlarda yoğunlaşmış olması Tekirdağ'ın gelecekteki ekonomik gelişmesi için bir risk oluşturmaktadır. *Tekstil ve giyim* sektörleri ildeki tüm istihdamın %50'sini oluşturmaktadır. Düşük teknolojiye dayalı bu sanayileşme yapısı şimdi yaratmış olduğu çevre tahribatı nedeniyle tıkanma riski ile karşı karşıyadır. Tekirdağ'ın yüksek katma değerli ve yoğun teknolojili ürünler üretip, bu ürünleri yurtdışına satması için, üretimin çevreye duyarlı olarak yapılması, demiryolu ve liman kapasitesinin artırılması, lojistik üslerin kurulmuş olması, şehrin insan kaynaklarının niteliğinin artırılması gerekecektir.



Tekirdağ'da artan sanayileşme ile birlikte artan liman faaliyetleri ilin sosyo-ekonomik yapısında önemli değişiklikleri beraberinde getirmiştir. İlde kurulmuş olan pek çok sanayi tesisinin ihtiyaç duyduğu hammaddeyi temin etmesinde ve mamul maddelerin pazarlanmasında en ucuz ulaşım sektörü olan denizyolundan yararlanma imkânlarına sahip olmasının rolü büyüktür. Bundan dolayı Tekirdağ ilinde sanayi sektörü ve deniz ulaşımı birebiriyle sıkı bir ilişki içindedir. Tekirdağ Limanı son yıllarda yaşanan gelişmelerin yanında ASYAPORT Liman tesislerinin de tam manasıyla faaliyete geçmesiyle, sadece ulusal değil, uluslararası lojistik üs olabilecek kapasiteye erişmiş durumdadır. Tekirdağ'da lojistik sektörünün gelişmesi ilin ticari hayatına zenginlik katacağı gibi beraberinde pek çok sektörün de gelişmesine hız kazandıracak ili Türkiye'nin en büyük illeri ile yarışabilir duruma getirecektir. Çalışmanın literatür taraması sonrasında araştırma bölümünde Tekirdağ ilini sektörel gelişmeleri ile değerlendirilmiştir. Çalışmanın bundan sonraki bölümünde kantitatif araştırma metotları ile ele alınarak sayısal veriler elde edilmesi planlanmaktadır. Çalışmanın hem özel sektöre, hem de o bölgede iş yapan veya yapacak olan üretim, satış veya lojistik ile ilgili işletmeler için de ön bir araştırma olacağı inancındayızdır.

### **Kaynaklar**

Alderton, Patrick M. (1995). *Sea Transport: Operation and Economics*. London: Thomas Reed Publications.

Altınçubuk, Fikret (2000). *Liman İdare ve İşletmesi*. İstanbul: Deniz Ticaret Odası Yayınları.

Akarçay, Nermin (2011). "Tekirdağ Limanları ve Türkiye Deniz Taşımacılığındaki Payı". *Tekirdağ Değerleri Sempozyumu (21 Ekim 2010)*, s. 136-145.

Arslan, Kahraman (2005). "Bölgesel Kalkınma Farklılıklarının Giderilmesinde Etkin Bir Araç: Bölgesel Planlama ve Bölgesel Kalkınma Ajansları". *İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, S. 7, s. 275-294.

Baykal, Reşat (2012). *Karma Taşımacılık Yaklaşımıyla Limanlar ve Terminaller*. İstanbul: Birsen Yayınevi.

Bayraktutan, Yusuf ve Mehmet Özbilgin (2013). “Limanların Uluslararası Ticarete Etkisi ve Kocaeli Limanlarının Ülke Ekonomisindeki Yeri”. *Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, S. 26, s. 11-41.

Elmas, Gülen (2001). *Küreselleşme Sürecinde Bölgesel Dengesizlikler*. İstanbul: Nobel Yayın Dağıtım.

Eroğlu, İlker (2016). “Tekirdağ Limanı'nın Coğrafi Özellikleri ve Türkiye Limanları Arasındaki Yeri”. *Humanitas*, C. 4, S. 7, s. 189-213.

Es, Muharrem ve Engin Kudu (2008). “Liman – Kent İlişkileri ve Dünyada Liman Kentleri – II”. *Yerel Siyaset*, S. 35, s. 28-39.

*Forbes Türkiye Dergisi*. Ekim (2016).

Huisman, Pieter ve Joost de Jong, Koos Wieriks (2000). “Transboundary Cooperation in Shared River Basins: Experiences from the Rhine, Meuse and North Sea”. *Water Policy* 2, s. 83–97.

*İMEAK DTO Deniz Ticareti Dergisi*. Haziran (2015). Liman Eki s. 19.

Jung, Bong-min. (2011). “Economic Contribution of Ports to the Local Economies in Korea”. *The Asian Journal of Shipping and Logistics*, C. 27, S.1, s. 1-30.

Karacıoğlu, Reşat ve Fatma Temelli (2016). “Liman İşletmelerinde Geleneksel Maliyetleme ve Faaliyet Tabanlı Maliyetleme: Bir Uygulama”. *Dokuz Eylül Üniversitesi Fakültesi Dergisi*, ULK 2015 Özel Sayı, s. 71-98.

Koday, Saliha (1998). “İskenderun Limanı”. *Türk Coğrafya Dergisi*, s. 33, s. 211-235.

Koldemir, Birsen (2003). “Kombine Taşımacılıkta Ulaştırma Sistemlerimizin Durumu, Limanlarımızın Sorunları ve Çözüm Önerileri”. *Mühendislik Bilimleri Genç Araştırmacılar I. Kongresi*, İstanbul. s. 57-69.

Köstekli, Ş. İ. (1999). “Avrupa Birliğinde Bölgesel Kalkınma Politikaları”. *Ekonomide Durum*, 6. Kitap, s. 155-178.

Küçükler, Celal (2000). “Yeni Ekonomik Coğrafya ve Kalkınma”. *Ekonomik Yaklaşım Derneği Dergisi*, C. 11, S. 38, s. 7.

Li-zhuo, Liu (2012). “Analysis of the Relationship Between QinHuangDao Port Logistics and Economic Growth”. *Advances in information Sciences and Service Sciences (AISS)*, C. 4, S.4, s. 105-114.

Özyavuz, Murat ve Elif Ebru Şişman (2014). “Büyükşehir: Tekirdağ”. *Adnan Menderes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, S. 1 (Özel Sayı), s. 194-217.

*Rivers of the World Atlas*, Netherlands Ministry of Economic Affairs (2010).

Tekirdağ Ticaret ve Sanayi Odası Tekirdağ Ekonomisindeki Gelişmeler Araştırma Raporu (2015).

Türsel Eliyi, Deniz vd. (2008). “Liman Yönetimi ve Rıhtım Atama Problemi”. *Ege Akademik Bakış*, C. 8, S.1, s. 243-256.

<http://www.asyaport.com> (Erişim: 22.02.2018)

<http://ec.europa.eu/eurostat> (Erişim: 30.03.2018)