

Tekirdağ Bölgesindeki Limanların Önemi*

Seçkin GÜN¹

Ahmet KUBAŞ²

Feyyaz ZEREN³

¹Dr. Seçkin GÜN, Asyaport Liman Anonim Şirketi, İnsan Kaynakları Departmanı, Tekirdağ/Türkiye, gun.seckin.doktora@gmail.com, ORCID: 0000-0003-3637-5333

²Prof. Dr. Ahmet KUBAŞ, Namık Kemal Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, İşletme Bölümü, akubas@nku.edu.tr, ORCID: 0000-0002-3886-4125

³Doç. Dr. Feyyaz ZEREN, Yalova Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Uluslararası Ticaret ve Finansman Bölümü, feyyaz.zeren@yalova.edu.tr, ORCID: 0000-0002-0024-3518

Özet: Tekirdağ, sayısı artan sanayi işletmeleriyle deniz taşımacılığı sektöründe çeşitliliğin artmasına ve bölgede ekonomik olarak değişikliklerin meydana gelmesinde etkili olmaktadır. Tekirdağ'da faaliyet gösteren çeşitli sektörlerin ihtiyaç duydukları hammaddeyi tedarik etmesi veya ürettiği mamullerin taşınmasında daha farklı imkânlar sağlayan deniz taşımacılığının etkileri öne çıkmaktadır. Liman işletmeleri, üreticinin ulusal veya uluslararası alanda tedarik ettiği hammadde ve malzemelerin bölgeler arasında nakliye süreçlerinde aktarım merkezi olarak görev almaktadır. Bu olanaklardan dolayı, Tekirdağ'da sanayi ve liman işletmelerinin entegrasyonu artmaktadır. Tekirdağ, denize kıyısının olması ve Boğazlara yakın konumu sebebiyle bölgede deniz taşımacılığı hizmeti veren işletmelerin sayısının artmasında önemli etkiye sahip olmaktadır. Bölgenin jeostratejik konumu sayesinde liman operatörleri ve farklı lojistik şirketleri yatırımlarına devam etmektedir. Bölgede faaliyet gösteren limanların temel özellikleri ve hangi tür elleçleme operasyonlarına hizmet verdikleri araştırılmıştır. Tekirdağ'daki limanların kendi içerisindeki farklılıkları incelenmiştir. Lojistik kapsamında yükün taşımacılık türleri arasındaki geçişlerinde limanların önemine değinilmiştir. Bu çalışmada, Tekirdağ'daki liman işletmelerinin fonksiyonları üzerine araştırmanın yapılması ve bölge üzerindeki etkileri değerlendirilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Liman işletmeleri, Lojistik, Deniz Yolu Taşımacılığı

Importance of Ports in Tekirdağ Region

Abstract: Tekirdağ, with its increasing number of industrial enterprises, is effective in increasing the diversity in the maritime transport sector and in the occurrence of economic changes in the region. The effects of maritime transportation, which provides different opportunities for various sectors operating in Tekirdağ to supply the raw materials they need or to transport the products they produce, come to the fore. Port operators act as transfer centers in the transportation processes of raw materials and materials supplied by the manufacturer nationally or internationally between regions. Due to these opportunities, the integration of industry and port enterprises is increasing in Tekirdağ. Tekirdağ has a significant impact on the increase in the number of enterprises providing maritime transportation services in the region due to its coastline and close location to the Straits. Thanks to the geostrategic location of the region, port operators and different logistics companies continue their investments. The basic characteristics of the ports operating in the region and the types of handling operations they serve were investigated. The differences among the ports in Tekirdağ were examined. Within the scope of logistics, the importance of ports in the transition of cargo between transportation types has been mentioned. In this study, research on the functions of port enterprises in Tekirdağ and their effects on the region were evaluated.

Keywords: Port operations, Logistics, Sea Freight

1. GİRİŞ

¹Lojistik ürün ve hizmetlerin imalatının yapıldığı noktadan son tüketiciye kadar olan aşamalarda müşteriye hizmet veren ve yüklerini güvenli ve kalite standartları seviyesinde taşınmasında rol alan hizmet sektörüdür. Bu süreç içerisinde küresel ağda faaliyet gösteren her bir endüstrinin etkileşimleri

artmaktadır (Risch, 1991: 196-208). Lojistik bir nakliye aşamasında malzeme ve bilgi aşamalarının hepsini kapsayan çok boyutlu bir yaklaşımdır. Bu süreçte, bir ürünün siparişinin verilmesinden başlanarak, hammadde tedariki, ürünlerin depolanması, güvenliğinin sağlanması, resmi protokollerin hazırlanması ve ulaştırma türleri ile son tüketiciye kadar ulaşımını sağlayan entegre bir

*Bu çalışma Tekirdağ Namık Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İşletme Anabilim Dalı'nda Prof. Dr. Ahmet KUBAŞ ve Yalova Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Uluslararası Ticaret ve Finansman Bölümünde Doç. Dr. Feyyaz ZEREN' in danışmanlığında yürütülmüş olan ve Seçkin GÜN tarafından hazırlanan "Tekirdağ İlinde Deniz Taşımacılığının Önemi ve Sosyo-

Ekonomik Katkılarının Analizi" isimli Doktora tezinden türetilmiştir.

¹Bildiri özeti 100. Yılında Keşan Sempozyumunda 17-18 Kasım 2022 tarihinde sunulmuştur.

organizasyonel sistemdir (Gunasekaran ve Ngai 2003: 825-842).

Taşımacılık hizmeti, iş prosedürü ve prosesi gibi birçok yapıdan oluşmaktadır. Yüklerin ön tedarik aşaması, profesyonel yükleme hizmetleri, iletişim ağının sağlanması, güvenlik kontrolü, yükün taşınması ve teslim edilmesi aşamalarından oluşmaktadır. Bu aşamaların her biri ayrı bir uzmanlık dalını oluşturmaktadır (Lambert ve Burduglo, 2000: 1-16). Süreç içerisinde daha nitelikli işlerin ortaya çıkartılması için sürekli iyileştirici çalışmalar ile gelişim sağlanmaktadır (Kaplan ve Norton, 1996: 223-256). Günün koşullarının getirdiği ihtiyaçlar ve rekabet ortamında farkındalığı yakalamak için lojistik imkânlar geliştirilmektedir. Şirketler, kendi başarılarının ortaya konmasında tercih ettikleri lojistik kanallarının önemini göz önünde bulundurmaktadır. Tedarik zinciri içerisinde süre ile sınırlı üretim kapasitesi, yüklerin istenilen sürede elde edilmesini gerekli kılmaktadır. Lojistik sektörü kendi performansını ortaya koyduğu kadar üretim ve diğer işletmelerinde başarısını etkilemektedir (Neely vd. 1995: 80-116).

Fugate, Mentzer ve Stank (2010: 43-62)'a göre, taşımacılık hizmetleri içerisinde yer alan deniz yolu taşımacılığı, günümüzde en yaygın kullanılan lojistik türüdür. Küresel alandaki ticari hareketlilik ile deniz yolu taşımacılığı her geçen gün daha çok tercih edilmektedir. Deniz yolu taşımacılığının diğer lojistik kanallarından üstün olan yönleri sayesinde işletmelerin tedarik ettiği ürün ve hizmetlere daha fazla hizmet verebilmektedir. Bu taşımacılık türünün üstün olan yönleri; tek seferde kitlesel yük taşıma kapasitesi, daha güvenli taşıma hizmeti, deniz aşırı ülkeler arası yük transferinin sağlanması ve kıtalar arası acente hizmetleri bazı başlıklar olarak gösterilebilir (Mentzer ve Konrad, 1991: 33-62).

Denizcilik işletmeleri bölgesel ve kıtalararası taşımacılıkta önemli bir ulaştırma türü olsa da liman terminalleri sayesinde yüklerin denizden karaya veya karadan denize aktarımına olanak sağlamaktadır. Limanlar, bu yüzden lojistik operasyonları aşamasında yükün ulaştırma türü içerisindeki değişim sürecine etki eden aktarma işletmeleridir (Munisamy ve Singh, 2011: 1397-1407).

Limanlar, ulaştırma türleri için önemli bir iş sahası konumundadır. Buldukları bölgeyi etkileyen yapısı ile küresel alanda sürekli gelişen bir sektör olarak hizmet vermektedir (Tripathi, 2011: 1076-1086; Alderton, 1995: 12-14).

Limanlar, ulaşım türlerine temel hizmet sağlayıcılarından olması ve küresel alanda genişleyen ticari faktörlere bağlı olarak değişimler

yaşayabilmektedir (Cohen ve Monaco, 2008: 257-274). Limanlar, dünya çapındaki ekonomik sistem içerisinde bütünleşmiş çalışma alanları olarak hizmet vermektedir. Deniz taşımacılığı sektörü büyük bir hizmet sağlayıcısıdır. Bu sektörün ilk amacı, yük ve yolcu taşımacılığı hizmetlerini yerine getirilmesidir. Diğer ilişkili olan hizmetler ise; kılavuzluk, römorkör hizmetleri, demirleme, rıhtım ve yanaştırma işlemleri vb. işlemler, deniz taşımacılığı ve liman işletmelerinin birbirinden ayrılmaz işlevleridir. Liman işletmelerinde farklı hizmet basamakları bulunmaktadır. Bunlar; altyapı, yük elleçleme, lashing, CFS, soğutmalı konteyner hizmeti, tehlikeli konteyner hizmeti, konteyner sabitleme vb. hizmetler liman işletmecileri tarafından sağlanmaktadır (Gün, 2022: 59-60).

Liman işletmeleri, bölgelerin sosyoekonomik yapılarının kalkınması açısından önemli bir sektör olarak görülmektedir. Liman yatırımları ile bölgesel işgücü artışı, iş kazançları ve vergi getirileri ile sosyal ve ekonomik yönden daha gelişmiş toplum yapısı sağlanmaktadır (Talley, 2009: 8-13; Grobar, 2008: 497-516). Liman yatırımlarının bölgelere sağladığı etkiler olarak; üretim süreçlerindeki maliyetlerin düşürülmesi (Cohen ve Monaco, 2008: 257-274; Gripaosa ve Gripaosa, 1995: 13-23), yük taşınmasındaki nakliye maliyetlerinin düşürülmesi (Yochum ve Agarwal, 1987: 74-87), istihdamı desteklemek ve teşvik etmek, yerel üretici ve pazarlayıcıların dış kanallara karşı karlı alışverişlerde bulunmaları (Cohen ve Manoco, 2008: 257-274; Bryan ve diğerleri, 2006: 371-386), taşıma türleri arası ulaşım ağlarının geliştirilip ilişkilendirilmesi, liman yatırımlarının olduğu bölgelerde konumlandırılmış perakende sahalarının oluşturulması (Talley, 2009: 8-13; Yochum ve Agarwal, 1987: 74-87), liman sektörüyle ilgili faaliyetlerin desteklenip öne çıkarılması olarak sıralanabilmektedir.

2. Liman Operatörlerinin Önemi

Liman işletmeleri kendi içerisinde farklı hizmet türlerine göre ayrılmaktadır. İşletme faaliyet alanını seçtikten sonra genel kargo, dökme yük, sıvı yük aktarma hizmetleri ve konteyner limanları olarak ticari alanda genel başlıklar halinde gösterilmektedir. Konteyner limanları günümüzde daha fazla tercih edilmektedir (Lun, Lai ve Cheng, 2010: 98-104). Bunu ana sebeplerinden bazıları; yükün kıtalararası taşıma işlemlerinde çeşitli ulaştırma türleri arasındaki kolay aktarma imkanının olması, hava koşullarına dayanıklı taşıma kapları olması ve konteyner gemilerinin küresel alandaki sefer noktalarının gelişmiş olmasından kaynaklanmaktadır.

Günümüzde taşıma türleri (Gemi yolu, kara yolu, demir yolu) konteyner boyutlarına göre şekillenmektedir. Buda yük ticaretinde konteyner ile lojistik hareketliliğin artmasına imkan sağlamaktadır. Günümüzde konteyner limanlarının gelişme göstermesi tedarik zincirinin de hızlı akışına imkan sağlamaktadır. Bu limanların daha yüksek düzeyde teknolojik ekipmanlar ve iletişim kanalları ile donatılması, sektörün kısa sürede hızlı bir şekilde gelişimine imkan sağlamaktadır (Farthing ve Brownrigg 1997: 40-44).

Bir liman, bulunduğu bölgede tedarikçileri olan yerel yönetim, diğer lojistik işletmeleri ve endüstri sektörü ile bağlantı içerisinde faaliyet göstermektedir. Limanlar, çok boyutlu bir hat üzerinde bütünleşmiş ilişkiler kurabilmektedir. (Stair ve Reynolds, 2009: 66-72). Limanın bulunduğu bölgedeki hinterlandı ve ilişki içerisinde olduğu paydaşları ile ekonomik yönden birbirleriyle ayrılamamaktadır. Limanın çevresi bulunduğu bölgede merkez nokta olarak gösterilebilmektedir. Bu merkez nokta; köy, belde, ilçe veya il olabilmektedir (Malchow ve Kanafani, 2001: 265-277). Limanın odak noktası olmasındaki etken mal ve ürünlerin yer değişim aşamasında çok çeşitli bağlantı hizmeti vermesinden kaynaklanmaktadır. Limanların ekonomik etkilerden diğeri ise yerel kaynakların verimliliğini başka bölgelere taşıyarak, ya da başka bölgelerden gelecek bağlantıların yerel kaynaklarda kullanıp, değer faydası sağlamasıdır. Limanlar, aynı zamanda küresel alandaki çeşitli faaliyetlerin entegrasyonunda erişim ağı olarak imkân verebilmektedir. Limanların bulunduğu bölgeye özgü üretilen mal ve ürünlerin, uluslararası alanda taşınarak tanınmasına katkıları olabilmektedir (Dowd ve Leschine, 1990: 107-112).

Limanlar, buldukları bölgede sadece istihdama destek sağlamayıp, yeni sektörlerin doğmasına, bilgi gücünün gelişimine, sanayi işletmelerinin küresel alanda rekabet edilebilir seviyeye çıkmasına ve bölgenin bilinirliğine referans kaynağı olmaktadır.

Ekonomik gelişmişliğin daha fazla olduğu şehirler, liman yatırımlarının varlığını sürdürerek, liman kentleri olarak bilinmektedir. Bu bölgelerde, lojistik şirketlerinin sayısı artış göstermektedir. Limanlara yakın olan bölgelerdeki ürünlerin katma değeri artarak, liman merkezli lojistik ve ürün ağının tamamlayıcılığı sağlamaktadır (Seo, vd. 2015: 292-314). Lojistik zincirinde küresel alanda etkin rol oynamak isteyen ülkeler, liman yatırımlarına yönelmektedir (Grobar, 2008: 497-516; Hall, 2004: 354-367).

2.1. Tekirdağ Bölgesinde Faaliyet Gösteren Limanlar

Bölgede farklı yük türlerine ve kuruluş amaçlarına göre farklı liman işletmeleri bulunmaktadır. Bölgedeki Organize Sanayi Bölgeleri ve Avrupa Serbest bölgesinde faaliyet gösteren sanayi işletmeleri, Tekirdağ'a liman yatırımlarının artmasında önemli etkileri olmaktadır. Farklı imalat ürünlerinin çeşitlilik göstermesi ve ithalat/ihracat faaliyetlerinin artması lojistik hareketliliği tetiklemektedir. Tekirdağ'da faaliyetlerini yürüten ve büyüme projesi ile yatırımlarına devam eden Asyaport Liman Anonim Şirketi Transit Konteyner Liman İşletmesi olarak hizmet vermektedir. Ceyport Tekirdağ Uluslararası Liman İşletmesi genel kargo ve raylı sistem aktarım hizmeti sunmaktadır. Martaş Liman İşletmesi ise dökme ve karışık yük elleçlenmesine imkan veren liman tesisi olarak faaliyet göstermektedir.

2.1.1. Asyaport Liman Anonim Şirketi

Asyaport liman, Türkiye'nin en büyük transit konteyner limanı olarak faaliyet göstermektedir. Tekirdağ sanayisine ve pazar alanına farklı bir yaklaşım getirerek, hizmet alanında önemli katkılar sağlamaktadır. Asyaport liman, operasyona ait süreçlerde kullandığı yazılım, bilgi ve iletişim teknolojileri yapılanması, ekipman parkuru sayesinde, Avrupa'da birçok liman ile rekabet edebilecek seviyede bulunmaktadır. Dünyanın en büyük vinçleri sayesinde gemilerde 24 yan sıra konteyner elleçlemesine kadar hizmet verebilmektedir. Bu büyük ve gelişmiş vinçler ile büyük gemiler elleçleme imkânı bulabilmektedir. Asyaport limanın, bu yatırımı ile ticaret anlayışı bölgede artarak, Avrupa pazarına yük aktarımı genişlemektedir. Asyaport liman, kuruluşunun ilk yıllarında Türkiye İhracatçılar Meclisinde, 500 Büyük Hizmet İhracatçısı arasında yer alarak, ekonomik olarak önemli katkılar sağlamaktadır. Asyaport liman, 2.5 Milyon TEU konteyner elleçleme kapasitesi ile sektöre önemli katkıları bulunmaktadır. Asyaport liman, ara taşımacılık yaparak demiryolu bağlantısını entegre edebilmektedir. Bu sayede, Doğu ve Avrupa bölgeleri arasında yük taşımacılığı hizmeti sağlanmaktadır. Asyaport limana, gelen büyük gemiler ile ekonomik etkiler doğarak, ülke açısından da saygınlık kazanılması sağlanmaktadır. Asyaport limanın, genel organizasyon yapısında 800'den fazla çalışanı olup, bu sayı 1200'e ulaşması planlanmaktadır. Bu yönü ile bölgede istihdama önemli katkıları olmaktadır. Asyaport limanın bünyesindeki simülasyon yatırımı ile kendi operatörlerini yetiştirme imkânı bulmaktadır. Bu eğitim yatırımları ile sektöre uzman personel yetiştirmektedir.

Asyaport limana dünyanın en büyük gemileri gelerek elleçleme operasyonları yapılmaktadır. Limana uğrayan büyük gemilerden olan MSC Oscar, ülkenin ve bölgenin prestijine referans olmaktadır. MSC Oscar, 2015 yılında dünyanın en büyük konteyner gemisi olup, 400 metre uzunluğu, 59 metre genişliği ve 4 futbol sahası büyüklüğünde bir konteyner gemisi olarak taşımacılık yapmaktadır. Asyaport limanın, yük aktarımı aşamasında önemini ortaya koyan bir diğer faktör ise, MSC Oscar sınıfı gemilerin tam kapasite hali ile Asyaport limana yanaşabilmesidir. Bu sınıf gemilerin Asyaport limana yanaşması, Türkiye'nin Uzakdoğu ve Avrupa arasındaki kritik hat üzerinde olduğunun referansını göstermektedir.

Şekil 1: Asyaport Limanın Hindistan-Kızıldeniz-Türkiye Servisi



Kaynak: Asyaport Liman, 2022. Erişim Tarihi: 11.09.2022.

Asyaport Limanın küresel alanda taşımacılık yapan gemi trafiğine örnek olarak gösterilebilecek gemi sefer rotası yukarıdaki şekilde gösterilmektedir. Küresel hat taşımacılığına imkan veren Asyaport Liman, bölgenin ticari hareketliliğinde önemli bir etkiye sahiptir. 2021 yılında limanda 1.802,517 TEU konteyner elleçlemesi gerçekleştirmiştir.

2.1.2. Ceyport Tekirdağ Uluslararası Liman İşletmesi

Ceyport işletmeleri, lojistik sektörüne yatırımlar yaparak, ticaretin hareketli olan bölgelerinde faaliyet göstermektedir. Lojistik yatırımları ile ekonomiye katkı sağlamaktadır. Ceyport, farklı bölgelerde liman işletmeleri ve lojistik depoları ile bütünleşmiş yük taşımacılığına katkı sağlamaktadır. Marmara bölgesinde antrepo hizmeti ile tedarik edilen yüklere, lojistik hizmet verilmektedir. Türkiye'nin büyük limanlarının bulunduğu alanlarda depo işletmeleri ile sektörde, lojistik beklentilere katkı sağlamaktadır. Ceynak Grup altında oluşan lojistik yapıları ve lisanslı depoları ile farklı bölgelerde gerek liman tesisleri gerekse tarım

alanlarından oluşan silo hizmeti vermektedir. Tekirdağ'da 50.000 ton depolama alanı ile tarım ürünlerinin depolanması için çalışmaları bulunmaktadır.

Ceyport Limanı 2020 yılı yük elleçlemesinde, 1.997,969 (ton) ithalat, 716.097 (ton) ihracat, 153.125 (ton) kabotaj olmak üzere toplamda 2.867,191 (ton) yük elleçlemesi gerçekleştirmiştir. Liman, yük/yolcu taşıyan araç elleçlemesinde ise 78.018 adet elleçleme gerçekleştirmiştir. Limana aynı yıl 2637 gemi sefer yapmıştır (TÜRKLİM, 2021. Erişim Tarihi: 10.09.2022).

2.1.3. Martaş Liman İşletmesi

Martaş limanı, Tekirdağ bölgesinin ilk özel sektör limanı olarak kurulmuştur. Liman, genel kargo ve karışık yüklerin elleçlenmesine hizmet vermektedir. Ayrıca, kimyasal ve Ro-Ro hizmet imkânı da bulunmaktadır.

Martaş limanı, bölge sanayisinin yüklerinin elleçlenmesine vermiş olduğu hizmet ve artan yük kapasitesinin taşınmasında sağladığı katma değer ile Tekirdağ'ın lojistik gelişimine etkisi bulunmaktadır.

Bölgede sanayi yapısının canlanması ve bu sanayi işletmelerine olan yakınlığı ile müşterilere daha hızlı hizmet sağlayabilmektedir. Çorlu ve Çerkezköy gibi sanayi alanlarının yoğun olduğu bölgelere verdiği hizmet sayesinde, tedarik zincirinin gelişimine katkıları bulunmaktadır. Bölgede istihdam oluşturarak, sosyal ve ekonomik gelişimde rol oynamaktadır. Limanın, kendi grup şirketleri olan işletmelerine ve ithalat/ihracat yapan diğer işletmelerin yüklerini elleçleyerek hizmet alanını genişletmektedir.

İşletmenin grup firmaları arasında haddehane, çelikhane, geri dönüşüm, madencilik ve denizcilik işletmeleri faaliyet göstermektedir.

Martaş Limanı 2020 yılı yük elleçlemesinde, 1.904,315 (ton) ithalat, 712.478 (ton) ihracat, 248.135 (ton) kabotaj olmak üzere toplamda 2.864,928 (ton) yük elleçlemesi gerçekleştirmiştir. Liman, yük/yolcu taşıyan araç elleçlemesinde ise 12.367 adet elleçleme gerçekleştirmiştir. Limana aynı yıl 449 gemi sefer yapmıştır (TÜRKLİM, 2021. Erişim Tarihi: 10.09.2022).

Çalışmada görüldüğü gibi Tekirdağ'da farklı faaliyet alanlarında hizmet gösteren liman terminalleri bulunmaktadır. Ulusal ve uluslararası alanda rekabet edebilen bu limanlar, bölgenin lojistik yapısının gelişimine etki sağlamaktadır. Sanayi işletmeleri ithalat ve ihracat hedeflerinde üretim planlamalarını bu sayede daha tutarlı hale getirebilmektedir.

3. SONUÇ

Gelişen ticari hayatın dinamiklerine uyum sağlayabilmek için tedarik işlemlerine ve teknolojik yapılanmaya daha fazla önem verilmektedir. Rekabet ortamında sürdürülebilirliği sağlayabilmek için lojistik planlamasının tutarlı planlar çerçevesinde yürütülmesi gerekmektedir. Son yıllarda yaşanan COVID-19 salgın hastalığında lojistik planlamasının akmalar yaşamasından kaynaklanan arz talep dengesizlikleri ortaya çıkmaktadır. Bunun sonucunda hayat pahalılığının ortaya çıkması, ihtiyaç duyulan ürünlerin ve hammaddenin istenilen sürede tedarik edilememesinden kaynaklı ticari hayatta sorunlar ile karşılaşmaktadır.

Lojistik sektörü tedarik zincirinden ayrılmaz bir yapıda çalışmaktadır. Entegre ulaştırma türleri ve liman işletmeleri birbirlerinden bağımsız olarak düşünülmemektedir. Limanların hem ekonomik hem de sosyal boyuttaki etkileri bulunmaktadır. Bir bölgede faaliyet gösteren liman işletmeleri, diğer ulaştırma türlerinin bölgede çoğalması yani, çekim merkezi görevini üstlenmesinde önemli bir etkisi bulunmaktadır. Lojistik sektörünün gelişim gösterdiği bir bölgede ekonomik refah seviyesi artarak üretim merkezlerinin arttığı görülmektedir.

Tekirdağ'daki liman yatırımlarının gelişmesi sayesinde bölge halkının deniz ve liman işletmeciliği sektörünü tanımaktadır. Ayrıca, bu sektörde istihdam kaynağının artmasına imkan sağlanmaktadır. Bölgedeki limanlar sayesinde raylı sistem taşımacılığının gelişim göstermesi ve bu sayede sadece Trakya alanında değil, Anadolu'dan gelen yüklerin dahi kıtalararası ihracatına imkan sağlanmaktadır. Kabotaj taşımacılığı yapan ve panamax bayraklı gemiler, bölgedeki liman işletmeleri sayesinde Tekirdağ'a sefer yapabilmektedir.

Küresel alanda varlıklarını göstermek isteyen ülkeler, deniz yollarına hakim olmak istemektedir. Dünya ticaretinde taşımacılığın yaklaşık %85'i deniz yolu kanalı ile gerçekleşmektedir. Bu kadar yoğun bir taşımacılık faaliyetinin olduğu ortamda limanların gelişim göstermesi önemli bir faktördür.

Bu çalışmada, Tekirdağ bölgesinde faaliyet gösteren liman işletmelerinin önemi üzerine değerlendirilmelerde bulunulmuştur. Ülkelerin ticaret kapıları olarak değerlendirilen liman işletmeleri, ülkeler arası ithalat ve ihracat faaliyetlerinde önemli bir rol oynamaktadır. Yeni kurulan limanlar ve varlıklarını yeni büyüme projeleri ile geliştiren limanlar Tekirdağ'ın lojistik üs olma yolundaki referans kaynağı olmaktadır.

KAYNAKÇA

- Alderton, M. P. (1995). *Sea Transport: Operation and Economics*. London: Thomas Reed Publications. p. 12-14.
- Asyaport Liman. (2022). Asyaport Limanının Hindistan-Kızıldeniz-Türkiye Servisi. Erişim tarihi: 11.09.2022.
- Bryan, J., Munday, M., Pickernell, D. ve Roberts, A. (2006). Assessing the Economic Significance of Port Activity: Evidence from ABP operations in industrial south wales. *Maritime Policy & Management*, 33 (4), p. 371-386. DOI: 10.1080/03088830600895600
- Cohen, J. ve Monaco, K. (2008). Port and Highways Infrastructure: An Analysis of Intra and Interstate Spillovers. *International Regional Science Review*, 31(3), p. 257-274. DOI: 10.1177/01600176083189
- Dowd, T. ve Leschine, T. (1990). Container Terminal Productivity: A Perspective. *Maritime Policy and Management*, 17 (2), p. 107-112. DOI: 10.1080/030888390000000060
- Farthing, B. ve Brownrigg, M. (1997). *Farthing on International Shipping*. London: Lloyd's of London Press, p. 40-44.
- Fugate, B. S., Mentzer, J. T. ve Stank, T. P. (2010). Logistics Performance: Efficiency, Effectiveness, and Differentiation. *Journal Of Business Logistics*, V. 31, Issue 1, p. 43-62. DOI: 10.1002/j.2158-1592.2010.tb00127.x
- Gripiosa, P. ve Gripiosa, R. (1995). The Impact of a Port on its Local Economy: The Case of Plymouth. *Maritime Policy & Management*. 22 (1), p. 13-23. DOI: 10.1080/03088839500000029
- Grobar, L. M. (2008). The Economic Status of Areas Surrounding Major U.S. Container Ports: Evidence and Policy Issues. *Growth and Change*, 39 (3), p. 497-516. DOI: 10.1111/j.1468-2257.2008.00435.x
- Gunasekaran, A. ve Ngai, E. W. T. (2003). The successful management of a small logistics company. *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management* 33.9, p. 825-842. Business Source Complete. EBSCO.
- Gün, S. (2022). *Tekirdağ İlinde Deniz Taşımacılığının Önemi ve Sosyo-Ekonomik Katkılarının Önemi*. Basılmamış Doktora Tezi, Tekirdağ Namık Kemal Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tekirdağ.
- Hall, P. V. (2004). We'd Have to Sink the Ships: Impact Studies and the 2002 West Coast Port Lockout. *Economic Development Quarterly*, 18(4), p. 354-367. DOI: 10.1177/0891242404269500
- Kaplan, R.S. ve Norton, D. (1996). *The Balanced Score Card: Translating Strategy Into Action*, HBS Press: Boston, p. 223-256.
- Lambert, D. M. ve Burduroglo, R. (2000). Measuring and Selling the Value of Logistics. *The International Journal of Logistics Management*, V. 11, No. 1, p. 1-16. DOI:10.1108/09574090010806038
- Lun, Y.H.V., Lai, K.H. ve Cheng, T.C.E. (2010). *Shipping and Logistics Management*, London: Springer, p. 98-104. DOI: 10.1007/978-1-84882-997-8
- Malchow, M.B. ve Kanafani, A. (2001). A Disaggregate analysis of Factors: Influencing Port Selection. *Maritime Policy & Management*, 28 (3), p. 265-277. DOI: 10.1080/03088830110060840
- Mentzer, J.T. ve Konrad, B.P. (1991). An Efficiency/Effectiveness Approach to Logistics

- Performance. *Journal of Business Logistics*, V. 12, No. 1, p. 33-62.
- Munisamy, S. ve Singh, G. (2011). Benchmarking the efficiency of Asian container ports. *African Journal of Business Management*, 5(4), p. 1397-1407
- Neely, A., Gregory, M. ve Platts, K. (1995). Performance Measurement System Design: A Literature Review and Research Agenda. *International Journal of Operations & Production Management*, 15, p. 80-116. DOI: 10.1108/01443570510633639
- Risch, E. H. (1991). *Retail Merchandising*. New York, p. 196-208.
- Seo, Y. J., Dinwoodie, J. ve Roe, M. (2015). The Measures of Supply Chain Collaboration in Container Logistics. *Maritime Economics and Logistics*, 17(3), p. 292-314.
- Stair, R. ve Reynolds, G. (2009). *Principles of Information Systems*, Boston, p. 66-72.
- Talley, W. K. (2009). *Port Economics*. New York: Routledge. p. 8-13.
- Tripati, S. (2011). Ancient Maritime Trade of the Eastern Indian Littoral. *Research Communications, Current Science*, V. 100, April, p. 1076-1086.
- Türkiye Liman İşletmecileri Derneği (TÜRKLİM.). (2021). Türkiye'deki Limanların Yük Elleçleme Verileri. Erişim Tarihi: 10.09.2022.
- Yochum, G. R. ve Agarwal, V. B. (1987). Economic Impact of a Port on a Regional Economy: Note. *Growth and Change*, 18 (3), p. 74-87.