



Çanakkale boğazı doğu kıyılarında çevre dostu bir liman: Çanakkale Kepez Limanı

Okan Yaşar**

Özet

Çanakkale Kepez Limanı; Marmara Bölgesi Güney Marmara Bölümü'nde Çanakkale Boğazı doğu kıyılarında ve Kepez Burnu kuzey kıyılarında yer almaktadır. Uluslararası deniz ticaret yolları üzerinde bulunan limanın ülkemizdeki hinterlandını (art ülkesi) Güney Marmara Bölümü ile Ege Bölgesi'nin kuzeyi teşkil etmektedir. Liman, hizmet limanı işlevi ile ön plana çıkmakla birlikte, yük taşımacılığı ve yolcu taşımacılığı da önem taşımaktadır. Çanakkale Kepez Limanı'nın coğrafi konumundan kaynaklanan avantajları yanında verdiği hizmetler bakımından farklılaşan özellikleri bulunmaktadır. Liman, katı ve sıvı atık alım hizmetleri dışında, petrol ve petrol türevli atıkların geri dönüşüm tesislerinde işleyecek denizcilik yakıtı üretme tesislerine de sahiptir. Bu yönüyle boğazın ve bağlantılı denizlerin kirlilikten uzak tutulmasında önemli bir misyonu bulunmaktadır. Araştırmada, Çanakkale Kepez Limanı'nın lokasyonu ve doğal çevre özellikleri yanında limanın kuruluşu, gelişimi ve genel özellikleri ile çevre ile bağlantısı ve etki bölgesi üzerinde durulmaktadır. Bununla birlikte, limanın yük ve yolcu taşımacılığı, katı ve sıvı atık alım hizmetleri, atık geri dönüşüm tesisleriyle çalışmaları devam eden projelerine değinilmektedir.

Anahtar Kelimeler: Çanakkale Boğazı, Kepez Limanı, Yolcu ve Yük Taşımacılığı, Katı ve Sıvı Atık Alım Hizmetleri, Atık Geri Dönüşüm Tesisleri

** Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi (okany@comu.edu.tr), Çanakkale

An environmental friendly port in the eastern coastlines of The Dardanelles: The Çanakkale Kepez Port

Okan YAŞAR

Abstract

The Çanakkale Kepez Port is situated in the part of Southern Marmara of Marmara Region, in the eastern coastlines of the Dardanelles and in the northern coastlines of Kepez Cape. The Southern Marmara part and Northern Aegean have formed the hinterland in our country of the port which exists on the routes of international maritime trade. While the port comes to the fore in respect of the function of service port, cargoes and passengers transportation play an important part too. As well as the advantages resulting from its geographical situation of the Çanakkale Kepez Port, it has a various of differentiated properties with regard to the services it presents. In addition to the solid and liquid disposals purchasing services, the port has a production establishment of maritime fuel which will process the fuel oil and fuel oil derived disposals in the recycle facilities. From this aspect, the strait and the affiliated seas have an important mission to keep the dirty away. In the study, besides the location of Çanakkale Kepez Port and Its natural environmental features, It is dealt with the foundation, development and general characteristics of the port and its connection with the environment and its field of effect. Besides this, it is mentioned about the cargoes and passengers transportation, solid and liquid disposal purchasing services, disposal recycle establishments and some projects being carried on.

Key Words: The Dardanelles, The Kepez Port, Passengers and Cargoes Transportation, Solid and Liquid Disposals Purchasing Services, Disposal Recycling Establishments.

Giriş

Liman; deniz, göl kıyısı veya akarsu ağzlarında, gemilerin girebilmesi için yeterli derinliğe sahip, doğal olarak veya mendirek ve dalgakıranla rüzgara karşı korunmuş, fırtınalı havalarda deniz taşıtlarının barındığı, deniz yoluyla gelen yük ve yolcuların diğer ulaşım hatlarına veya bu ulaşım hatlarından deniz ulaşım hatlarına aktarılması için gerekli tesislere (yolcu salonu, iskele, rıhtım, ambar, antrepo, sundurma, silo, akaryakıt istasyonu, vinç ve atık toplama ve arıtma tesisleri) sahip su ve buna bağlı kara alanıdır. Ulaştırma açısından limanlar çok çeşitli kıyılarda yer alabilirler. Doğal bir koy, haliç veya nehir ağzını kuruluş yeri olarak seçen limanlar olduğu gibi, bir dalgakıranla korunan açık deniz limanları da vardır. Limanların kuruluş yeri seçiminde kıyının hinterlandının (art ülkesi) geniş olması göz önüne alınır. Kıyı gerisindeki yüzey şekillerinin kıyı ile gerisinde ve kara içinde ulaşımında kolaylık sağlaması, hinterlandın genişliğini sağlar ve bu yolla limanlar ticari etkinliklerini kara içine kolaylıkla yayabilirler. İklim özelliklerinden, görüş uzaklığını etkileyen sis ve deniz ulaşımı için önemli olan akıntının hızını etkileyen rüzgarlar, limanlar için önem kazanmaktadır. Dip şartlarından, su derinliği demirlemek ve manevra yapmak açısından önemlidir (Doğaner, 1991: 115-116).

Limanlar, deniz ulaşımına bağlı olarak geliştirdikleri sanayi ve ticaret faaliyetleri ile kıyısında yer aldıkları şehirlere etkileri (ekonominin canlanması, sektörel çeşitlenme ve şehirleşmeye etkisi) bakımından çeşitli disiplinlerce incelenmektedir. Limanlar, deniz taşımacılığında yolcu taşımacılığı (şehir içi, ulusal, uluslararası) yanında yük taşımacılığı işlevini de görmektedir. Günümüzde limanlar; deniz yolunun turistik bir taşıma şekli olması ve kruvaziyer gemilerle turların yapılması nedenleriyle, yolcu taşımacılığında hala önemli bir yere sahip olan kıyı tesisleridir. Bugün dünya ticaretinde limanların asıl önemi; ihracat ve ithalat faaliyetlerinin, başka bir ifadeyle yük taşımacılığının % 80 oranında denizyolları üzerinden sürdürülmesinden kaynaklanmaktadır. Bu arada limanlar; kara, deniz ve demiryollarını birbirine entegre ederek etki bölgelerini çok uzak bölgelere taşımayı başarmışlardır. Ayrıca dünya deniz taşımacılığı ya da kazalardan kaynaklanan deniz kirliliğini önlemek amacıyla bazı limanların katı ve sıvı atık toplama hizmetleri verdikleri görülmektedir. Bununla birlikte gemilerden topladıkları petrol türevli atıkları geri dönüşüm tesislerinde işleyerek tekrar deniz yakıtına dönüştürme işlevlerini de üstlendiklerini görmekteyiz.

Uzunluğu 8.333 km'yi bulan ülkemiz kıyılarında uluslararası ticarete açık 157 adet liman faaliyet göstermektedir. Ancak limanlarımızın büyük çoğunluğu (% 75'i) küçük gemi

barınakları ya da motorlu deniz taşıtlarının yanaştığı iskeleler durumundadır. Şu anda sayıları 35 adet olan yat limanları da giderek artmaktadır. Ülkemiz dış ticaret mallarının (ithalat ve ihracat) % 87.4'ü denizyoluyla taşınmaktadır. Dolayısıyla ülke dış ticaretinde bu denli önemli olan limanlar bilimsel araştırmalara konu edilmektedir. Bu araştırmalarda limanlara yönelik mevcut durum analizi, sorunlarının tespiti ve çözümüne yönelik öneriler ve geleceğe dönük değerlendirmeler yapılmaktadır. Bu çerçevede araştırmaya konu teşkil eden Çanakkale Kepez Limanı, yük ve konteyner elleçlemesi, yolcu ve Ro-Ro taşımacılığı, teknik hizmetler, antrepo ve açık alan depolama hizmetleri yanında limanın diğer limanlardan farklılaşmasını sağlayan katı ve sıvı atık alım hizmetleri ve geri dönüşüm tesisleriyle incelenmeye değer niteliklere sahiptir.

Araştırmada, Çanakkale Kepez Limanı'nın lokasyonu ve doğal çevre özellikleri, limanın kuruluşu, gelişimi ve genel özellikleri, çevre ile bağlantısı ve etki bölgesi, limanda yük ve yolcu taşımacılığı, katı ve sıvı atık alım hizmetleri ve geri dönüşüm tesisleri, Türkiye limanları arasındaki yeri ve geleceğe dönük projeleri ele alınarak incelenmiş, limanla ilgili analizler istatistiklerle desteklenmiştir.

1. Çalışmanın Amacı ve Yöntem

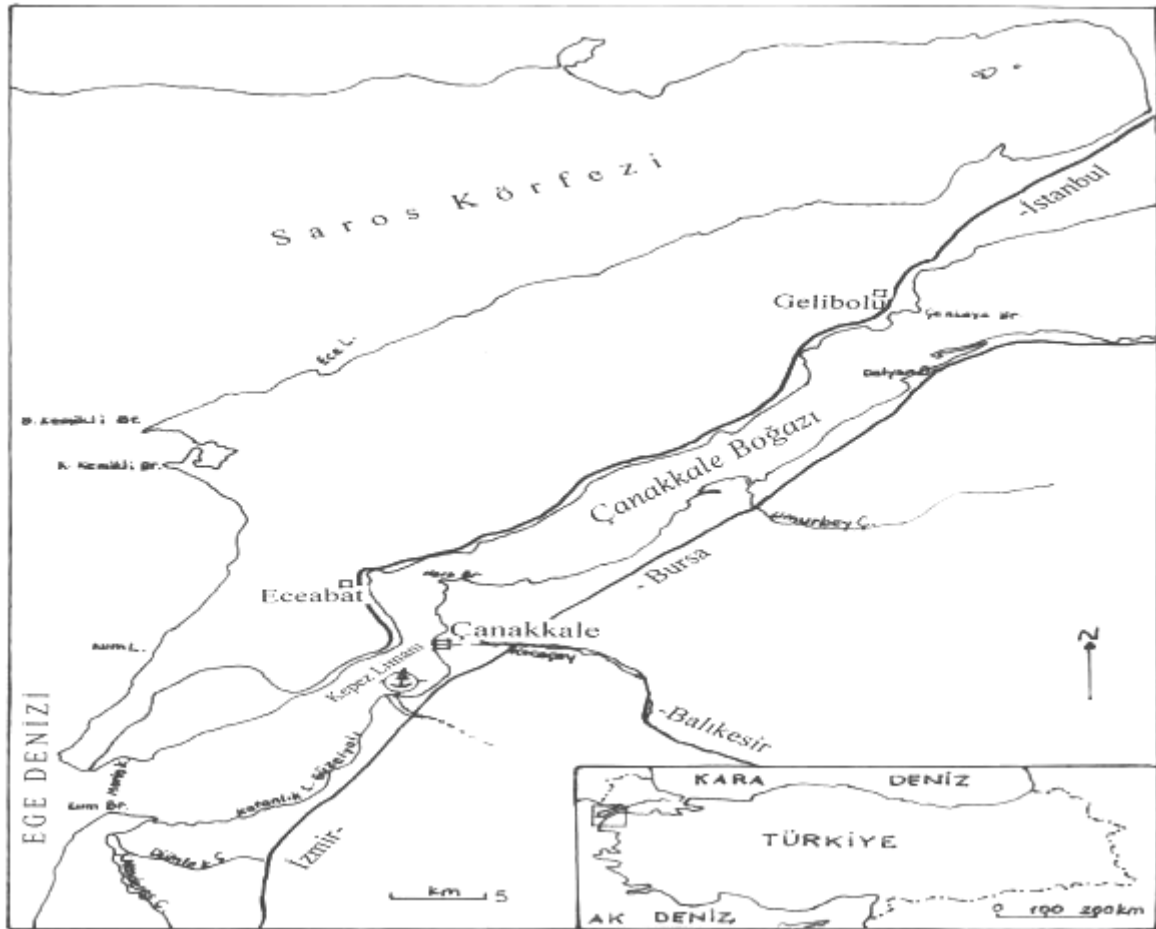
Bu çalışmanın amacı; Çanakkale Boğazı doğu kıyılarında Kepez Burnu'nun kuzey kıyısında yer alan Çanakkale Kepez Limanı'nın coğrafi konumundan kaynaklanan avantajları yanında, verdiği hizmetler bakımından farklılaşan özelliklerini ortaya koyarak boğazın ve bağlantılı denizlerin kirlilikten uzak tutulmasında üstlendiği görevleri gözler önüne sermektir. Makale için gerekli veriler, gezi-gözlem, anket ve mülakat yoluyla sağlanmıştır. Makale, betimsel nitelikte bir çalışmadır.

2. Çanakkale Kepez Limanı'nın Lokasyonu ve Doğal Çevre Özellikleri

Çanakkale Boğazı, ulusal ve uluslararası deniz ulaşımını sağlayan bir boğazdır. Çanakkale Boğazı, İstanbul Boğazı gibi dünyanın dar su yollarından biridir. Marmara Denizi ve İstanbul Boğazı üzerinden Karadeniz havzası ülkelerini Akdeniz ve açık denizlere bağlantısını sağlayan tek giriş ve çıkış kapısı olması boğaza büyük bir ticari ve stratejik önem kazandırmıştır (Güner ve Yazıcı, 2000: 27). Çanakkale Kepez Limanı, Marmara Bölgesi Güney Marmara Bölümü'nde Ege Denizi'ni ve dolayısıyla Akdeniz'i, Marmara ve Karadeniz'e bağlayan ve Asya ve Avrupa kıtaları arasında sınır oluşturan Çanakkale Boğazı'nın doğu kıyılarında, Kepez Burnu'nun kuzey kıyısında ve Çanakkale kent merkezine 5 km mesafede yer almaktadır (Şekil 1). Limanın kuruluş yerinin seçiminde fiziki, beşeri ve ekonomik coğrafya faktörleri göz önünde bulundurulmuştur. Kıyı gerisindeki yeryüzü

şekillerinin, kıyı ile iç kesimler arasında (Güney Marmara ve Ege Bölgesi) kara ulaşımında kolaylık sağlaması, limanın hinterlandını genişletmekte ve böylece limanın etki bölgesi iç bölgelere uzanmaktadır.

Çanakkale Boğazı'nın, deniz suları altında kalarak boğulmuş bir akarsu vadisi olduğu fikrinde birleşilmektedir. Jeolojik evriminde, hafifçe kıvrılmış Neojen çökelleri, daha eski temel üzerinde (Mesozoik, Eosen ve Oligosen) birikmiş, bu temel ve Neojen örtüsü, Üst Pliyosen yaşta bir aşınım yüzeyi tarafından kesilmiştir. Bu yüzey üzerinde kurulan boğaz vadisi daha sonraki epirojenik hareketlerle yükselen aşınım yüzeyi içine gömülerek derinleşmiştir. Pliyosen sonlarından itibaren, akarsuların eseri olan bir vadi şeklinde gelişmeye başlayan Çanakkale Boğazı, Kuaterner'de denizle işgal edilerek günümüzdeki şeklini almıştır (Erol'a göre Doğaner, 1994: 126).



Şekil 1: Çanakkale Kepez Limanı Lokasyon Haritası



Foto 1: Çanakkale Kepez Limanı ve Kepez Beldesi

Gelibolu ve Çardak fenerleri arasında çekilen bir çizgi boğazın kuzey ağzı, Seddülbahir'in hemen güneybatısındaki İlyas Burnu ile Anadolu yakasındaki Kumkale Burnu arasında çekilen bir çizgi de boğazın güney ağzı sayılmaktadır. Bu iki ağız arasındaki uzaklık, bir doğru olarak 60 km dolayındadır. Kıyıların bütün girinti ve çıkıntıları dikkate alınarak yapılan ölçüme göre ise Çanakkale Boğazı'nın Anadolu kıyılarının uzunluğunun 94 km, Avrupa kıyıların uzunluğunun ise 78 km olarak tespit edilir (Tuncel, 1993: 199). Genişliği kuzey girişinde 3.2 km olarak başlamakta, güney ağzına yaklaştıkça önce çok fazla genişleyerek 8 km'yi bulmakta, tam güney ağzında ise 3.6 km'ye inmektedir. Boğaz, yapı hatlarına uygun olarak kuzeydoğu-güneybatı doğrultusunda uzanır. Nara Burnu ile Kepez deresi arasında kuzey-güney doğrultusundaki dar ve kısa (yaklaşık 10 km) kesim boğazın orta bölümünü teşkil eder (Darkot, 1977: 335-339). Boğazın en dar yeri Çanakkale-Kilitbahir arasında 1.2 km kadardır. Çanakkale Boğazı derinliği 60 m'yi aşan bir oluk özelliği göstermektedir. Yer yer derinlik, Nara Burnu kuzeyinde 102 m ve Çanakkale-Kilitbahir arasında 109 m civarındadır.

Boğaz dibi, batı kıyıların açığında birdenbire derinleştiği halde, doğu kıyıların açığında az derin dipler geniş alanlar kaplamaktadır. Boğazın yamaçları ile dip kısımlarında görülen bu disimetri bölgenin, genel olarak, batı ve güneybatıya doğru meyilli olan Miosen tabakalarıyla ilgilidir (Yalçınlar, 1948-1949: 134). Çanakkale Boğazı, Akdeniz ve Ege Denizi ile Marmara ve Karadeniz arasında su alışverişini sağlayan iki doğal su yolundan biridir. Kuzey ağzı ile

Ege Denizi arasında yaklaşık 20 cm deniz düzeyi farkı bulunmaktadır. Boğazda üst ve alt akıntıdan oluşan ikili bir akıntı sistemi görülür. Yaklaşık 25-30 m kalınlığındaki bu üst akıntının hızı saniyede yaklaşık 1.5 m, Ege'ye akıttığı su miktarı ise 12.600 m³/sn'dir. Boğazın 25-30 m'den daha derin yerlerini Ege Denizi'nin daha tuzlu ve daha ağır olan suları doldurur. Bu alt akıntı, kuzeye gidildikçe kalınlığı bir kama gibi Marmara'ya doğru ilerler. Hızı, üst akıntıdan birkaç kat daha azdır (ortalama saniyede 50 cm). Bu akıntıyla taşınan su miktarı yaklaşık 6500 m³/sn'dir. Bununla beraber alt akıntının hızı ve getirdiği suyun miktarı kuvvetli ve sürekli lodos dönemlerinde daha büyük değerlere erişebilir (Güner ve Yazıcı, 2000: 30).

Ulaşım sektörlerinde çalışanların hiçbirisinin hava şartları ile mücadelesi denizcilerinki kadar eski değildir. Bununla beraber bugün modern araç ve gereçler iklim elemanlarının etkilerini eskiye oranla çok azalmıştır. Fakat bugünde denizlerde seferlerin mümkün olduğu kadar az harcamalarla ve düzenli olarak yapılabilmesinde iklim şartlarının bilinmesi ve de yakından izlenmesinin önemi büyüktür (Tümertekin, 1987: 16). Çanakkale Boğazı'nda zaman zaman yaşanan ekstrem hava koşulları boğazda deniz ulaşımını olumsuz yönde etkileyebilmektedir.

Çanakkale Boğazı'nda ulaşımı etkileyen en başta gelen iklim elemanı rüzgarlardır. Çanakkale Boğazı'nda kuzey sektörden esen rüzgarlar hakimdir. Bunlar arasında NE (Poyraz) rüzgarı yazın frekansını, kışın hızını artırarak bütün yıl hakim rüzgar olarak eser. Türkiye'nin batısını yazın etkisi altına alan NE rüzgarı, Batı Anadolu üzerinden Karadeniz'e ulaşan hava akımlarının sonucu olarak oluşmakta, bir vadi halinde güneybatıya uzanan boğaz oluşuna kanalize olarak frekansını arttırmaktadır. Çanakkale Boğazı'nda poyraz rüzgarı, basınç şartları stabil olduğu zaman günlerce kesintisiz ve karakterini değiştirmeden devam eder. Güney sektörlü rüzgarlardan, frekansı yüksek olan SW (Lodos) rüzgarı en çok ilkbaharda hakim durumdadır (Doğaner, 1994: 134-135). Çanakkale Boğazı'nın uzanımı ve topografyası da rüzgâr yönlerinde etkili olmaktadır. Çanakkale Meteoroloji İstasyonu 1975-2006 verilerine göre Çanakkale'de kuvvetli rüzgârlı gün sayısı (10.8-17.1 m/s) 169'dur. Bununla beraber fırtınalı gün sayısı (17.2 m/s) 46.1'dir. Kuvvetli rüzgârlı gün sayısı bakımından Temmuz ve Ağustos ayları ön plana çıkmakta ve bu rüzgârlar sözü edilen aylarda görülmektedir. Kuvvetli rüzgârlar, Mart-Kasım döneminde boğaz trafiğini ve feribot seferlerini zaman zaman aksatmaktadır.

Çanakkale Boğazı'nda deniz trafiğini, iklim elemanlarından yağışlar ve sis de etkilemektedir. Çanakkale'de yıllık yağış ortalaması 599.6 mm'dir. Bu rakamın % 53.3'ü kış mevsiminde düşmektedir. Özellikle sağanak karakterli yağışlar, gemilerin görüş mesafesini

azaltarak boğazın tamamen trafiğe kapatılmasına neden olabilmektedir. Bununla beraber Çanakkale’de yılda ortalama sisli günler sayısı 7.4’tür. Kasım-Mart dönemi sis olaylarının en fazla yaşanma ihtimalinin olduğu dönemdir.

3. Limanın Kuruluşu, Gelişimi ve Genel Özellikleri

Asya ve Avrupa arasındaki etkileşimlerin çoğu ister göç, ister işgal, ticaret ya da kültürel ve düşünsel alışveriş olsun, Çanakkale Boğazı üzerinden yapılmıştır. Çanakkale Boğazı ve çevresi Helenistik, Roma ve Osmanlı dönemlerinde stratejik önemini korumuştur. Akdeniz Havzası’nın dünyanın ana ilgi odağı olduğu dönemlerde bile kolay aşılabilen Çanakkale Boğazı her zaman önemini korumuştur. Karadeniz Havzası’nın ön plana çıkmasıyla, Çanakkale Boğazı işlevini İstanbul Boğazı’na kaptırmış, dolayısıyla Çanakkale Boğazı’nın önemi de İstanbul’un savunmasındaki rolüyle sınırlı kalmıştır. Yüzyıllar boyunca Çanakkale Boğazı çevresine sahip olanlar deniz ticaretine egemen olmuştur (Bademli ve Diğerleri, 2000: B 24, 25; G 116, 117). Çanakkale Boğazı kıyıları Erken Bronz Çağı’ndan (M.Ö. 3000-2000) bu yana iskana sahne olmuştur. Boğazın stratejik önemi, ulaşım açısından boğaz ve çevresinin önemli bir bölge olmasını sağladığı gibi, çeşitli kavimlerce geçiş yeri olarak kullanılmıştır. Bugün de Çanakkale İli’nin sanayileşmesinde coğrafi konumunun ve ulaşım olanaklarının etkisi hissedilmektedir. Öyle ki, ildeki sanayi kuruluşlarının dağılımını belirleyen ve yönlendiren etkenlerin başında ulaşım koşulları gelmektedir (Yaşar, 2004: 46).

Boğaz kıyıları MÖ 3000-1200 yılları arasında kesintisiz bir yerleşmeye sahne olmuş, kurulan şehirler daha sonraki dönemlerde Troya, Trak ve Yunan kolonileri arasında el değiştirmiştir. Antik Çağ’da parlak bir yerleşim dönemi yaşamış, fakat Bizans Devleti’nin kuruluşundan sonra doğu-batı ülkeleri arasında karayolu bağlantısında eski önemini kaybetmiş, ancak jeopolitik konumu sebebiyle, stratejik önemini günümüze kadar korumuştur (Doğaner, 1994: 125-126 ve 138).

Osmanlı İmparatorluğu’nun son dönemlerinde savaşların da etkisiyle Anadolu’nun diğer yörelerinde olduğu gibi Batı Anadolu’da da karayolları bakımsız kalmış, bazı yollar kullanılmaz hale gelmiştir. Hatta var olan karayollarının tekerlekli taşıtlara uygun olmaması nedeniyle ulaşım daha çok kervanlarla yapılmaktaydı (Mutluer, 1995: 84). Bu arada Çanakkale İli ve çevresini diğer bölgelere bağlayan karayolları da bakımsız kalmış, bunda stratejik özellikte askeri bölge olması da etkili olmuştur. Çanakkale’nin bu yıllarda dış dünya ve çevresi bölgelerle ilişkileri denizyolu vasıtasıyla sağlanmıştır.

XVIII. yüzyıl ortalarında Çanakkale nüfusunun önemli bir bölümü ipek ve yelken bezi ile çanak ve çömlek yapımı ve ticaretiyle meşgul olmaktadır. Burada imal edilen çanak ve

çömlekler ülkenin diğer bölgelerine pazarlanıyordu (Tuncel, 1993: 198). XVIII. yüzyılın sonlarında Çanakkale'nin iktisadi hayatına ilişkin Cuinet şu bilgileri vermektedir: Çanakkale'de renkli ipek, sırma ve mercanla yapılan işlemecilik çok gelişmişti. Bununla birlikte bölgede dokunan yünlü halılar Çanakkale şehrinde toplanıyor ve buradan dışarıya gönderilerek şehrin ticari hayatı büyük bir canlılık kazanıyordu (Cuinet, 1894: 747-748).

XIX. yüzyılda Biga Mutasarrıflığı'nda sanayi büyük ölçüde el işlemesi halıcılık ve çanak-çömlek yapımına dayanmaktaydı. Bölgede dokunan halılara “yörük” adı verilmekteydi. Halı dokumacılığında Ezine ve Ayvacık önemli merkezlerdi. XIX. yüzyılda Biga Mutasarrıflığı'nda çömlek yapımı en önemli üretim alanlarından biriydi. Bu yüzyılda Çanakkale'de imal edilen çömlekler, Yunanistan, Romanya, Kıbrıs ve ülkenin diğer bölgelerine ihraç edilmekteydi. Ayrıca bu yüzyılda Biga Mutasarrıflığı'nda bir başka sanayi dalı da sepicilikti. Özellikle Ezine, Bayramiç ve Çanakkale'de manda, keçi ve koyun derisi tabaklayan işletmeler faaliyet göstermekteydi. XIX. yüzyıl sonu ve XX. yüzyıl başlarında Çanakkale Limanı üzerinden ithal edilen malları ise kahve, işlenmiş deri, kimyasal madde, un, pamuk ipliği ve pamuklu kumaş, cam, ham ve işlenmiş metal, kağıt, hırdavat, ispirotolu içki, şeker, değişik kumaş, cam eşya, konfeksiyon ve çeşitli besin maddeleri oluşturmaktadır. İhraç edilen ürünler arasında en başta gelenleri tahıllar, baklagiller, deri, şarap, çömlek, halı ve orman ürünleri oluşturmaktadır. Bu ürünler; Fransa, Rusya, Avusturya-Macaristan, İngiltere, Yunanistan ve Bulgaristan'a ihraç edilmektedir. XIX. yüzyılda, Biga Mutasarrıflığı'nın tüm dışalım ve dışsatımının büyük bir bölümü Çanakkale'de yoğunlaşmıştı. Çanakkale'den yapılan dışsatımda Birleşik Krallık (İngiltere) ile Fransa'nın yeri büyüktü (Yurt Ansiklopedisi Çanakkale Maddesi, 1982: 1839-1841).

XIX. yüzyılın son çeyreğinde Çanakkale limanı uygun liman donanımı ile özellikle büyük tonajlı buharlı gemilerin tercih ettiği bir liman özelliği göstermekteydi. Bu tercihte Çanakkale limanının coğrafi konumu çok etkilidir. Başka bir ifadeyle Çanakkale limanı, Akdeniz ile Karadeniz arasında İstanbul ile İzmir ve Yunanistan limanları arasında “yol üzeri” bir konumda bulunmasından kaynaklanan avantajlara sahipti. Buharlı ve yelkenli gemi sayıları birlikte düşünüldüğünde deniz taşımacılığında buharlı gemiler Çanakkale'yi, yelkenlilerin ise Gelibolu'yu tercih ettikleri görülmektedir. Örneğin 1873 yılında Çanakkale Limanı'na giren 514 geminin % 88'i buharlı ve % 12'si de yelkenli gemilerden oluşmaktaydı (Baskıcı, 2005: 114; 2006: 469-470).

Cumhuriyet döneminde Çanakkale Limanı, işlek bir boğazın kıyısında kurulmuş olmasına rağmen, bu boğazdaki geçişlerden gelişmeyi teşvik edici yönde pek yararlanamaz. Çünkü

Yaşar, O. (2008). Çanakkale boğazı doğu kıyılarında çevre dostu bir liman: Çanakkale Kepez Limanı. *Uluslararası İnsan Bilimleri Dergisi* [Bağlantıda]. 5:2. Erişim: <http://www.insanbilimleri.com>

boğaz geçişleri çok büyük ölçüde transit geçişlerden oluşmaktadır. Bu nedenle Çanakkale Limanı, daha çok kendi hinterlandına hizmet veren bir liman durumundadır. Bu limanın rıhtımları, Cumhuriyet devri öncesinde yapılmıştı. Bugünkü liman, yeniden genişletilerek ve dalgakıran eklenerek, 1952 yılında hizmete girmiştir. Limanın ayrıca üç feribot yanaşma rıhtımı da vardır (Güner ve Yazıcı, 2000: 43).

Çanakkale Limanı'nın istenileni verememesi üzerine, araştırmaya konu teşkil eden ve Çanakkale Liman İşletmesi Sanayi ve Ticaret A.Ş. tarafından 29.05.2004 tarihinde temeli atılan Çanakkale Kepez Limanı'nın üst yapı inşaatı, 23.11.2005 tarihinde Kolin İnşaat Turizm Sanayi ve Ticaret A.Ş. tarafından tamamlanmış ve liman 02.12.2005 tarihinde işletmeye açılmıştır. Çanakkale Kepez Limanı, Çanakkale Boğazı'nın doğu kıyılarında Kepez Burnu'nun hemen kuzey kıyısında yer almaktadır (Şekil 1).

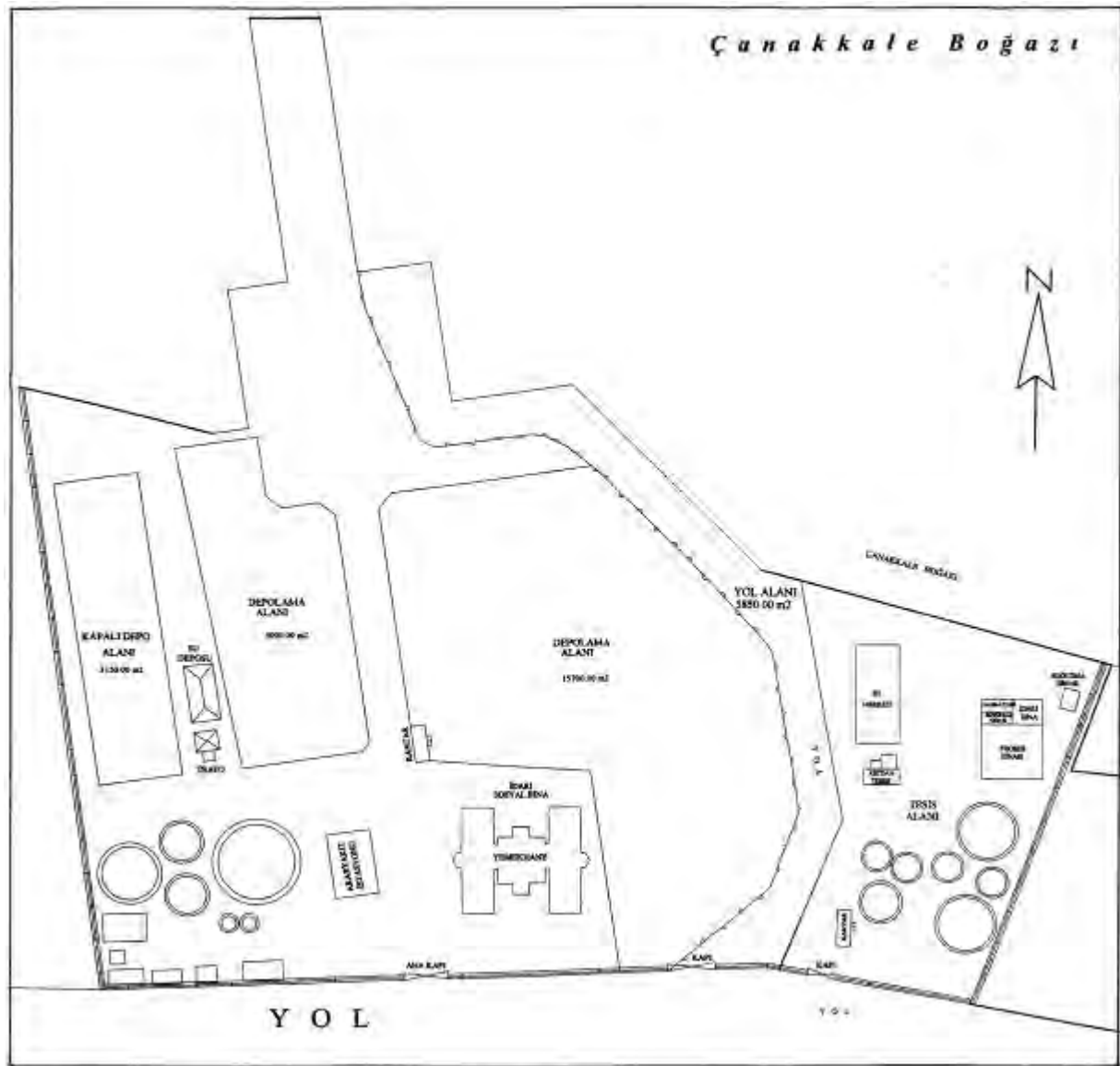
Tablo 1: Çanakkale Kepez Limanı Karakteristikleri

LİMAN KARAKTERİSTİKLERİ

Faaliyete Geçtiği Tarih	02.12.2005
ISPS Kod No	0617167
Rıhtım Sayısı	2
Hizmet Süresi	24 saat
Tesisin İşleticisi Kamu/Özel	Özel
Rıhtım/İskele Uzunluğu (m)	214 m uzunluğunda iskele (24 m en), toplamda 428 m yanaşma yeri
Ro-Ro Rampası	2 adet (21 m ve 32 m eninde)
Yolcu Terminali	Var
Liman alanı (m²)	70.000 m ²
Liman Koordinatları	Lat. 40° 06' 21''N, Long. 26° 22' 41'' E
Derinlik	Maksimum 29 m. minimum 10 m
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl)	600
Yük Elleçleme Kapasitesi (Ton/Yıl)	1.000.000 ton/yıl dökme/genel kargo+100.000 teu/yıl konteyner
Rıhtım Kapasitesi (Ton/Yıl)	1.000.000 ton/yıl dökme/genel kargo+100.000 teu/yıl konteyner
Konteyner Rıhtımı Ekipman Kapasitesi (Ton/Yıl)	Konteyner operasyonu şu an gemi kreyni ile
Açık Depolama Sahası	41.400 m ² (Gümrüklü)
Açık Depolama Sahası	25.000 m ² (Gümrüksüz)
Kapalı Depolama Alanı	3.000 m ² (Sundurma dahil)
İşletme Binası, Yolcu Salonu, Free Shop	1.400 m ²
Kantar	2 adet 80 ton kapasiteli
Jeneratör	160, 220, 600 Kwa jeneratörler
Tatlı Su Vanası	İskelede mevcut
Sennebogen Vinç	2 adet 12 ton kapasiteli
Fork Lift	1 adet 7 ton kapasiteli
Bob Cat	1 adet
Yakıt İstasyonu	Var (Gümrüksüz)
Yakıt, Yağ, Su, Kumanya, Shipstore, Freeshop, Personel Değişikliği, Teknik Hizmetler	8.700 m ton kapasiteli yakıt tanklarından barçlarla veya iskeleden blendırla istenilen nitelikte fueloil, gasoil ve yağ ikmali, barç veya iskeleden su, kumanya ve shipstore hizmetleri
Katı ve Sıvı Atık Alım Hizmetleri	Barçlarıyla veya iskeleden slop, sludge, sintine suyu, atık yağ, çöp, pis su alımı, 10.580 m ³ kapasiteli sıvı atık alım tesisleri

Kaynak: Çanakkale Kepez Limanı İşletme Müdürlüğü- 2008

Tablo 1’de görüldüğü üzere Çanakkale Kepez Limanı’nın sahip olduğu teknik alt yapı, geniş bir yelpazede ve kaliteli bir hizmet anlayışıyla yolcu ve her türlü yük hizmetlerini karşılayabilecek özellikler taşımaktadır. Bunun yanında limanın farklılaşmasını sağlayan en önemli işlevi, katı ve sıvı atık alım hizmetlerini sunabilecek tesislere ve atık toplama barçlarına sahip olmasıdır. Başka bir ifadeyle liman, Çanakkale Boğazı demir mevkillerinde bekleyen gemilere süratli bir şekilde hizmet verebilecek imkân ve kabiliyete sahiptir. Kepez Limanı’nda yük elleçlemesi; yolcu (krvaziyer), ro-ro ve gümrükleme hizmetleri; yağ, yakıt, su, kumanya ikmali, personel ve teknik hizmetler başarılı bir şekilde verilebilmektedir. Çanakkale Kepez Limanı, Çanakkale Boğazı ekosisteminin ve bağlantılı denizlerin deniz ulaştırması ve kazalarından kaynaklanan kirlilikten uzak tutulmasını sağlayacak donanıma sahiptir. Bunların başında da katı ve sıvı atık alım hizmetleri ile geri dönüşüm tesisleri gelmektedir (Şekil 2). Bu hizmetleri dikkate alındığında Çanakkale Kepez Limanı, denizcilik sektöründe tüm hizmetlerin aynı limandan alınmasını sağlayan bir hizmet limanı özelliği taşımaktadır.



Şekil 2: Çanakkale Kepez Limanı Krokisi

Limanda 2 adet rıhtım, 2 adet ro-ro rampası ve yolcu terminali yer almaktadır. Limanda yükleme ve boşaltma işlemlerinin gerçekleştirilmesi için 2 adet 80 ton kapasiteli kantar bulunmaktadır. 2 adet 12 ton kapasiteli vinç, 1 adet 7 ton kapasiteli forkliftle hizmet vermektedir. Liman, ambarlama hizmetlerini en iyi şekilde verebilecek açık ve kapalı alanlara sahiptir. Limanın gümrüklü açık depolama alanı 41.400 m², gümrüksüz açık depolama sahası 25.000 m² iken, kapalı depolama alanı ve sundurma 3.000 m²'dir. Ayrıca 1.400 m² olan işletme binası, yolcu salonu ve free shop tesislerine sahiptir.

Limanın diğer limanlardan farklılaşmasını sağlayan en çarpıcı hizmeti de katı ve sıvı atık alım hizmetleridir. Bununla birlikte boğazdan geçecek gemilerden alınan petrol türevli atıklar geri dönüşüm tesislerinde yakıtla dönüştürülebilmektedir. 10.580 m³ kapasiteli dünyanın sayılı

modern atık kabul tesislerine sahiptir. 2.000 m³ kapasiteli 4 adet lisanslı atık alım gemisi; slop, sintine suyu, slaç ve atık yağlar ile pis su ve çöp atıkların limana yanaşan gemilerden ve açığındaki gemilerden toplanması hizmetlerini vermektedir. Ayrıca 8.700 m ton kapasiteli yakıt tanklarından barçlarla veya iskeleden blendırla istenilen nitelikte fuel oil, gas oil ve yağ ikmali yapılabilmektedir.

Liman sahası içinde Gümrük ve Gümrük Muhafaza birimleri, deniz polisi, Sahil Sıhhiye ve Vali Yardımcısı düzeyinde Mülki İdare Amiri, liman sahası dışında atık alım gemileri, Sahil Güvenlik, Liman Kontrolörleri ve VTS kameralarıyla denetim yapıldığından farklı tip yakıtların karıştırılmasına ve kaçakçılık olayına mahal verilmemektedir.

Çanakkale Kepez Limanı; dünyanın çeşitli ülkelerinden gelen gemilere yukarıda sıralanan hizmetleri 24 saat verebilen, dünyanın en işlek su yollarından biri üzerinde bulunan çevre dostu bir limanı olup, 49 kişiye istihdam olanağı sağlamaktadır.

4. Limanın Çevre ile Bağlantısı ve Etki Bölgesi

Çanakkale Boğazı'nın Avrupa yakasındaki kıyıları çok yerde düz ve yalıyarlar halindedir. Buna karşılık, daha büyük akarsuların döküldüğü Anadolu kıyılarında nispeten geniş delta ovaları dikkati çeker (Güner ve Yazıcı, 2000: 29). Çanakkale Boğazı doğu kıyılarında yer alan ovalar arasında; Lapseki'nin güneyinde yer alan Umurbey deresi deltası, üzerinde Çanakkale şehrinin de yer aldığı Kocaçay (Sarıçay) deltası ile Karamenderes ırmağı ile Dümrek Çayı'nın oluşturduğu Kara Menderes delta ovası yer almaktadır. Çanakkale Boğazı doğu kıyılarında Kocaçay ile Kepez Burnu arasında yarım daire şekilli Sarısığlar koyu yer alır ve koyun güneyinden Kepez Çayı denize dökülür. Kepez Burnu'nun hemen kuzey kıyısında Çanakkale Kepez Limanı yer almaktadır. Kepez Burnu ve Boğaz'ın Ege Denizi'ne açıldığı Kum Burnu arasında, kuzeyine Güzelyalı, güneyine Karanlık Liman adı verilen büyük bir koy yer alır. Boğaz'ın doğu kıyıları Kara Menderes delta ovasıyla son bulur.

Çanakkale Kepez Limanı, yurt içi bağlantısını karayolları vasıtasıyla sağlamaktadır. Karayolu ulaşımında yeryüzü şekilleri kuzey-güney yönünde engel teşkil etmezken, batı-doğu yönünde Kocaçay vadisi üzerinden sağlanmaktadır. Liman, karayolu ulaştırması açısından İstanbul ile bağlantısını Tekirdağ üzerinden, İzmir ile bağlantısını Ezine-Ayvacık-Burhaniye-Ayvalık üzerinden, Ankara ile bağlantısını Lapseki-Biga-Gönen-Bandırma-Bursa ve Eskişehir üzerinden ve Balıkesir ile bağlantısını Çan ve Edremit üzerinden sağlamaktadır. Bilindiği gibi, Avrupa'yı Ortadoğu ve Asya'ya bağlayan uluslararası karayolu Trakya'dan geçmektedir. Kapıkule Sınır Kapısı'nı İstanbul'a bağlayan devlet karayolu TEM otoyolu ile bağlantılı bir şekilde İstanbul'a ulaşmaktadır. Liman adı geçen yola Tekirdağ üzerinden (İstanbul için), ya

da Keşan-Uzunköprü-Edirne üzerinden (sınır kapısı için), sırasıyla 250 ve 350 km uzunluğunda devlet karayollarıyla bağlanmaktadır. İpsala Sınır Kapısı'yla bağlantısını Gelibolu-Keşan-İpsala karayolu üzerinden sağlamaktadır. Bununla birlikte limanın İstanbul'a uzaklığı 320, İzmir'e uzaklığı ise 319 km, Bandırma'ya uzaklığı 160 km ve Bursa'ya uzaklığı 270 km kadardır (Yaşar, 2004: 47-48). Bunun yanında Balıkesir ya da Bandırma üzerinden demiryolu hattının Çanakkale'ye uzatılması limanın işlevselliğini arttıracak gibi art ülkesinin gelişmesi üzerinde de etkili olacaktır. Bu da Çanakkale İli ekonomisinin ivme kazandıracaktır. Özellikle demiryolları, sanayi ve madencilik sektöründe maliyetleri azaltıcı bir etki yaratacak gibi bölgeye sanayi göçlerinin hızlanmasını da sağlayacaktır.

Buraya kadar yapılan açıklamalardan hareketle Çanakkale Kepez Limanı hinterlandını Güney Marmara Bölümü ile Ege Bölgesi'nin kuzeyi teşkil etmektedir. Bu bölgelerin tarım, tarıma dayalı sanayi, madencilik ve diğer sanayi sektörleri mamullerinin ülke içi ve ülke dışına ihracını sağlamaktadır. Yurt içinden ziyade yurtdışına ihracat ve yurt dışından ithal edilen malların yurt içine dağıtıldığı bir liman özelliği göstermektedir. Çanakkale Kepez Limanı, başta Rusya, Ukrayna, Almanya ve Yunanistan olmak üzere Karadeniz çevresi ülkeler ile Akdeniz ülkeleri ve Avrupa ülkeleriyle bağlantı kurmakta, kendi üzerinden ihracat ve ithalat hizmetleri vermektedir. Bununla birlikte kruvaziyer taşımacılığında Avrupa ve Kuzey Amerika'yı içine alan bir hinterlanda sahiptir.

Makalenin bundan sonraki bölümlerinde limanın yukarıda kısaca ifade edilen işlevleri yakından ele alınacaktır. Araştırmaya, Kepez Limanı'nın Çanakkale Boğazı ve bağlantılı denizlerin çevresel etkilerden korunması açısından büyük önem taşıyan katı ve sıvı atık alım hizmetleri ile geri dönüşüm tesisleriyle başlamak faydalı olacaktır.

5. Katı ve Sıvı Atık Alım Hizmetleri ve Geri Dönüşüm Tesisleri

Çanakkale Kepez Limanı'nın birçok limandan farklılaşmasını sağlayan en önemli işlevi katı ve sıvı atık alım hizmetleri vermesidir. 10.580 m³ kapasiteli dünyanın sayılı modern atık kabul tesisleri yanında kapasiteleri toplamı 2.000 m³ olan 4 adet lisanslı atık alım gemileri (Barç) ile Marpol Sözleşmesi (73/78 Ek-1) kapsamında gemi kaynaklı slop, sintine suyu, slaç ve atık yağlar ile pis su ve çöp atıklarının limana yanaşan gemilerden ve açığındaki gemilerden toplama imkanına sahiptir. Bununla birlikte atık alım gemileri Çanakkale Boğazı ve bağlantılı denizlerde yaşanacak tanker kazaları sonrasında meydana gelebilecek petrol sızıntısının deniz üzerine yayılmasını önleyecek ve geri alınmasını sağlayacak hizmetleri verebilmektedir.

Limana, Çevre ve Orman Bakanlığı'ndan alınan ön lisans ve çalışma izni çerçevesinde, limana atık veren gemilerin petrol ve petrol türevli atıklarını geri dönüşüm tesislerinde

işleyerek denizcilik yakıtına dönüştürülmesini sağlayan geri dönüşüm tesislerine sahiptir. Liman, petrol ve petrol türevli atıkların denizcilik yakıtları haline getirilmesini (Türk Standartları Enstitüsü'nden alınmış kalite onayı ile) başarıyla gerçekleştirmektedir. Elde edilen akaryakıtların, denizcilik yakıtlarına harmanlama ürünü olarak değerlendirilebilmesi için Enerji Piyasası Düzenleme Kurulu (EPDK)'nun izni gerekmektedir. Geri dönüşüm tesisleri, 120 bin m/ton/yıl sulu atık işleme kapasitesine sahiptir. Tesis, şimdilik aylık 3.000 ton ve yıllık 36.000 ton denizcilik yakıtı üretecektir. Bu yakıtın üretimiyle ülkemiz ekonomisine döviz girdisi ve katma değer sağlanacaktır. Çanakkale Kepez Limanı bu özellikleriyle ülkemizin yegâne limanı olduğu gibi, Yunanistan'ın Pire Limanı'na da ciddi bir rakiptir.

Limanın sahip olduğu lisans ve izinler çerçevesinde, limana atık veren gemilerin atıklarının bir kısmı ilave yakıt olarak kullanılmak üzere kireç fabrikalarına (Bergama, Muğla, Kırklareli, Konya) gönderilmekte ve bir kısmı da susuzlaştırılarak depolanmaktadır. Bu arada Çevre ve Orman Bakanlığı'ndan alınan izin neticesinde atıkların bir bölümünün (4.000 ton) yakıtla dönüştürülmek üzere Danimarka'ya (Ocean Connect ve Owbunkers firmalarına) ihraç edilmesi planlanmıştır. Ancak atıkların yakıtla dönüştürülmesi sonrasında yakıt olarak ihracatının başlaması için Enerji Piyasası Düzenleme Kurulu (EPDK)'nun izni gerekmektedir. Bu atıkların yakıt olarak ülkemize dönüşü daha pahalıya mal olmaktadır. Liman, ayda ortalama 100 gemiden 15.000 ton ve yılda 180 bin ton atık toplamaktadır. Liman, boğazdan geçen tüm gemilerin % 1'ine ve petrol tankerlerinin % 10'una hizmet vermektedir. Boğazların petrol taşımacılığındaki yeri düşünüldüğünde bu tesisin çevresel açıdan önemi daha da artmaktadır.

Gemilerden toplanan petrol ve petrol türevli atıkların yakıtla dönüştürülmesiyle hem denizlerin kirlenmesinin önüne geçilecek, hem de geri dönüşüm sayesinde katma değer yaratılarak, bölge ve ülke ekonomisine katkı sağlanacaktır. Bu sürecin yurt dışı bağlantılarının hızlanmasına bürokrasinin katkı yapması önem taşımakta ve gerekli düzenlemeler yapılmalıdır. Liman, katı ve sıvı atık toplama hizmetleri ile Çanakkale Boğazı ve bağlantılı denizlerin kirlenme eşiğini sürekli geciktirecektir. Deniz florası ve faunası üzerinde kirliliğin etkisinin azaltılması yanında, Ege Denizi ve Marmara Denizi'yle bağlantılı olarak boğaz ekosisteminin korunmasına büyük katkı sağlamaktadır. Aksi halde petrol esaslı atıkların denize deşarj edilmesi sürecektir. Denize deşarj edilen atıklar 10-24 saat içinde ağırlaşarak deniz dibine çökerek büyük bir kirliliğe yol açmakta ve bu kirliliği de bir daha bertaraf etmek mümkün olmamaktadır.

Geri dönüşüm tesislerinin sürekli çalışmasında yaşanacak tıkanıklık, tesisin atık stoklama kapasitesi dolduğunda, petrol ve petrol türevli atıklar alınamayacak ve boğazdan geçecek gemiler ya yeniden Pire Limanı'na atık verecek, ya da atıklarını denizlerimize deşarj edecektir. Denizlerimizdeki canlılık oranının her geçen yıl küçüldüğü dikkate alınır, petrol türevli atıkların denize deşarj edilmesinin önüne geçilmesinde limanın rolü açıktır. Burada belirtilmesi gereken bir başka husus da, boğazların ve denizlerin kirletilmesinin tamamen önüne geçilmesi için boğazlar ve çevresinde benzer donanımlı başka tesislerin devreye girmesi gerektiğidir. Bu arada petrol ve petrol türevli atıkların geri kazanımının ekonomik ve çevresel faydalarını dikkate alan Yunanistan, atık alım ve geri dönüşüm sayesinde elde ettiği denizcilik yakıtları ile dünya yakıt piyasasından büyük bir pay ve gelir elde etmiştir.

İstanbul ve Çanakkale Boğazlarından yılda yaklaşık 50 bin gemi geçmektedir. Bu gemilerin yaklaşık 10 bin adedi petrol tankeridir. Petrol tankerlerinin 3.500-4.000 kadarı ise düzenli fuel oil taşımaktadır. Liman, sahip olduğu atık alım gemileri yanında depolama tankları, bariyer ve pet gibi kirlenmeye karşı sahip olduğu diğer ekipmanlarıyla bölgede her an meydana gelebilecek deniz kazalarına süratle müdahale edebilecek donanıma sahiptir. Bu nedenle de liman, boğazın sigortası konumundadır. Ancak bununla ilgili valilik ve diğer resmi kurumlarla gerekli çalışmalar ve düzenlemeler en kısa sürede tamamlanarak bir acil müdahale planı hayata geçirilmelidir.

Çanakkale Kepez Limanı, 22 üyesi bulunan Avrupa Atık Birliği'nin (EUROSHORE) üyesidir. Birliğe üye kuruluşlarla sürekli iletişim içinde bulunmakta ve işbirliği yapmaktadır. Avrupa Birliği'ne tam üyelik bağlamında müzakerelerin devam ettiği bu günlerde birlik üyesi ülkelerin çevre kanunları incelendiğinde atıkların geri kazanımı ya da çevreye zarar vermeden uygun teknolojilerle bertarafına büyük önem verilmektedir. Bu bağlamda Kepez Limanı, çevre korumacılığa katkısı bakımından birlik üyesi ülkelerin liman standartlarını karşılayan bir limandır. Bu yönüyle ülkemizdeki tesisler arasında Avrupa Birliği'ne girmeyi başarmış bir kıyı tesisidir. Limanın tüm donanımıyla tesis edilmesinde Marsilya, Hamburg, Rotterdam, Barselona ve Pire gibi Birliğe üye ülkelerin limanları örnek alınmıştır.

6. Yakıt, Yağ, Su, Kumanya, Shipstore, Personel Değişikliği ve Teknik Hizmetleri

Çanakkale Kepez Limanı, 8.700 m ton kapasiteli yakıt tanklarından barçlarla veya iskeleden blendırla istenilen nitelikte fuel oil, gas oil ve yağ ikmali verebilmesi yanında barç veya iskeleden su, kumanya ve shipstore hizmetleri de verebilmektedir. Ayrıca gümrüksüz yakıt istasyonuna sahiptir. Çanakkale Kepez Limanı sahip olduğu ISPS (International Ship and Port Facility Security) kod kapsamında güvenli bir liman olarak bölgede akaryakıt

yüklemesi yapabilen tek liman olma özelliği göstermektedir. Yakın bir zamanda limandan bio diesel gibi akaryakıtların elleçlemesinin yapılması planlanmaktadır.

7. Limanda Yük ve Yolcu Taşımacılığı

7.1. Yük Taşımacılığı

Çanakkale Boğazı, ulusal ve uluslararası deniz ulaşımı sağlayan bir boğazdır. Çanakkale Boğazı Marmara Denizi ve İstanbul Boğazı bağlantılı olarak Karadeniz havzası ülkelerini Akdeniz havzası ülkelerine ve dolayısıyla açık denizlere bağlaması, boğaza büyük bir ticari önem kazandırmıştır. Bu denli önemli olan boğazın doğu kıyılarında Kepez Burnu'nun kuzey kıyıları kuruluş yeri olarak seçmiş bulunan Çanakkale Kepez Limanı yük ve yolcu taşımacılığı hizmetleri de vermektedir.



Foto 2: Çanakkale Kepez Limanı'nda Yük Taşımacılığından Bir Görünüm

Çanakkale Kepez Limanı, yük taşımacılığında yurt içi değil, yurt dışı limanlarla bağlantılara girmektedir. Limanda özellikle Avrupa ülkeleriyle ihracat ve ithalat işlemleri gerçekleştirilmektedir. Uluslararası doğal su yolu üzerinde bulunan Çanakkale Kepez Limanı, giderek gelişen bir yelpazede uluslararası anlamda yük taşımacılığı bağlantıları kurmaktadır.

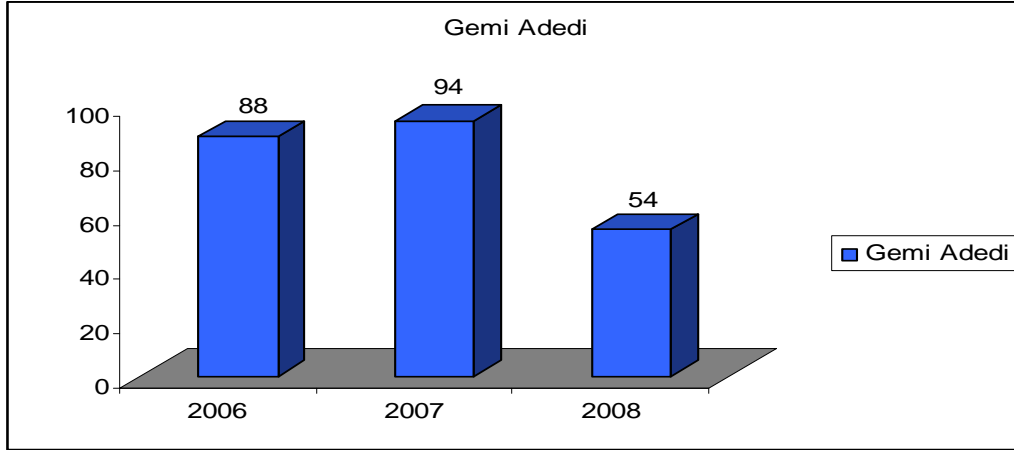
Çanakkale Kepez Limanı'nın işletmeye açılması sonrasında yükleme ve boşaltma yapan gemilerin yıllara göre dağılımı Tablo 2'de görülmektedir.

Tablo 2: Çanakkale Kepez Limanı'ndan Yükleme-Boşaltma Yapan Gemilerin Yıllara Göre Dağılımı

YILLAR	GEMİ ADEDİ
2006	88
2007	94
2008*	54

Kaynak: Çanakkale Kepez Limanı İşletme Müdürlüğü- 2008,

*İlk dokuz ayın verilerini kapsar.



Şekil 3: Çanakkale Kepez Limanı'ndan Yükleme-Boşaltma Yapan Gemilerin Yıllara Göre Durumu (2008 yılı ilk dokuz ayını kapsar)

Çanakkale Kepez Limanı, 2006 yılı başından itibaren yükleme ve boşaltma başka bir ifadeyle liman hizmetleri vermeye başlamıştır. Limanda 2006 yılında 88, 2007 yılında 94 ve 2008 yılında 54 (ilk dokuz ay) gemi; yükleme (ihracat)-boşaltma (ithalat) faaliyetinde bulunmuştur. 2006 yılından 2007 yılına kadar limanda yükleme ve boşaltma yapan gemi sayısında artış olmasına rağmen, bu rakam 2008 yılının ilk dokuz ayında 54 olarak gerçekleşmiştir (Tablo 2 ve Şekil 3).

Tablo 3: Çanakkale Kepez Limanı'ndan Yükleme-Boşaltma Durumunun Yıllara Göre Dağılımı

YILLAR	YÜKLEME (TON)	BOŞALTMA (TON)
2006	127.080.500	118.092.862
2007	91.834.900	140.199.583
2008*	44.038.100	38.569.128

Kaynak: Çanakkale Kepez Limanı İşletme Müdürlüğü- 2008,
*İlk dokuz ayın verilerini kapsar.

Çanakkale Kepez Limanı'nın faaliyete geçtiği 2006 yılının başından itibaren yükleme ve boşaltma durumunu gözden geçirdiğimizde yüklenen (ihracat) ve boşaltılan (ithalat) yüklerin birbirine yakın olduğu görülmektedir. Ancak yüklenen ve boşaltılan yüklerin yıllar itibariyle dağılımını gözden geçirdiğimizde 2006 yılında boşaltmadan ziyade yüklemenin ön plana çıktığı dikkati çekmektedir. 2007 yılında ise yüklemeden çok boşaltma ön plana çıkarken, 2008 yılının ilk dokuz ayında yükleme başka bir ifadeyle ihracat ön plana çıkmıştır (Tablo 3). Çanakkale Kepez Limanı, genç bir limandır. İlerleyen yıllarda limanın yüklenen ya da boşaltılan yükler bakımından hangisinde ön plana çıktığı daha net görülecektir.

Genç bir liman olan Çanakkale Kepez Limanı yurtdışı taşımacılıkta giderek gelişen bir çizgi göstermektedir. İlerleyen yıllarda daha geniş bir yelpazede dünyanın birçok ülkesinden limana mal gelmesi ve dışarıya gönderilmesi beklenmektedir. Limana yurt içinden başta Akçansa, Derince, Aliğa, İzmit, Tekirdağ, Bandırma, Gemlik ve Yarımca limanları olmak üzere İzmir, İstanbul, Tuzla ve Dil İskeleyi'nden gemi girişi olmakta, buradan yüklenen mallar yurt dışında başka limanlara gönderilmektedir. Liman'dan yurt dışı limanlara ihraç edilen yüklerin cinsini maden cevherleri (Bakır+çinko konsantresi, kaolen, demir cevheri, flinttaşı vb.) oluştururken, ithal edilerek limana boşaltılan ve liman hinterlandına gönderilen yükleri ise maden cevherleri, donmuş balık, rüzgâr gülü ve fuel oil teşkil etmektedir.

Tablo 4: *Çanakkale Kepez Limanı'na Gelen Gemilerin Bayraklarına Göre Adetleri*

GEMİ BAYRAKLARI	Yıllar		
	2006	2007	2008*
Cayman Adaları	-	1	-
Kuzey Kore	-	1	1
Arnavutluk	2	2	1
Antiqua	2	3	1
Norveç	-	1	-
Kamboçya	4	2	1
Türkiye	40	42	23
Hollanda	10	8	3
Gibraltar	-	3	1
Comoros	20	7	7
Gürcistan	1	7	1
Litvanya	-	1	1
Bulgaristan	-	1	-
Panama	1	7	1
St. Vincent	2	1	2
Lübnan	-	1	-
Suriye	-	2	-
Rusya	1	1	-
Moldovya	1	1	-
Yunanistan	-	1	-
Sierra Leone	-	1	3
Malta	1	-	1
İtalya	-	-	6
Willhemstad	1	-	-
Ukrayna	1	-	-
Bahama	-	-	1
İspanya	1	-	-
TOPLAM	88	94	54

Kaynak: *Çanakkale Kepez Limanı İşletme Müdürlüğü- 2008,*

**İlk 9 ayın verilerini kapsar.*

2007 yılı itibariyle Çanakkale Kepez Limanı'na gelen yabancı gemilerin bayraklarına göre dağılımı incelendiğinde gemilerin 20 farklı ülkeden limana giriş yaptığı anlaşılmaktadır (Tablo 4). 2007 yılında limana en fazla Hollanda, Comoros, Gürcistan, Panama ve Kamboçya bayraklı gemiler giriş yaparken, sözü edilen bayraklara 2008 yılında İtalya ve Sierra Leone bayraklı gemiler katılmıştır.

7.2. Ro-Ro Taşımacılığı

Çanakkale Kepez Limanı, 4 Aralık 2006-6 Mart 2007 tarihleri arasında İtalya'nın Brindisi Limanı ile Ro-Ro hattı kurmuştur. İki liman arasında kurulan Ro-Ro hattı oldukça ilgi görmüş ve yeteri derecede doluluk sağlanmıştır. Tablo 5 gözden geçirilirse, Çanakkale Kepez Limanı'ndan tahliyeden çok yüklemenin yapılması Ro-Ro hattına liman hinterlandının yeterli ilgiyi gördüğü sonucuna ulaşılabilmektedir. Ro-Ro seferleri devam etseydi ilginin artarak devam edeceği açıktır. Ancak İtalyanların tek taraflı olarak hattı durdurmaları hattın kesintiye uğramasına yol açmıştır. Bu hat ile yılda 8-10 bin tırın İtalya üzerinden Fransa, İspanya ve Portekiz'e ihraç mallarını kısa sürede sevk etmesi planlanmıştır. Marmara Bölgesi ihracatçıları için büyük önem taşıyan bu hattın kısa ömürlü olması tırların tekrardan İpsala Sınır Kapısı'na yönelmesine yol açmıştır. Ro-Ro hattına gösterilen ilgi, liman yönetiminin başka şirketlerle görüşmeler yoluna gitmesine yol açmıştır. Yunanistan'ın Kavala limanı ile tekrar feribot seferlerinin başlatılması amaçlanmaktadır.

Tablo 5: Çanakkale Kepez Limanı ile İtalya'nın Brindisi Limanı Arasında 2006-2007 Yılı Ro-Ro Gemileri

TARİH	TAHLİYE	YÜKLEME	TOPLAM
04.12.2006-06.03.2007	259	449	708

Kaynak: Çanakkale Kepez Limanı İşletme Müdürlüğü- 2008



Foto 3: Çanakkale Kepez Limanı'nda Ro-Ro Taşımacılığı

7.3. Yolcu Taşımacılığı

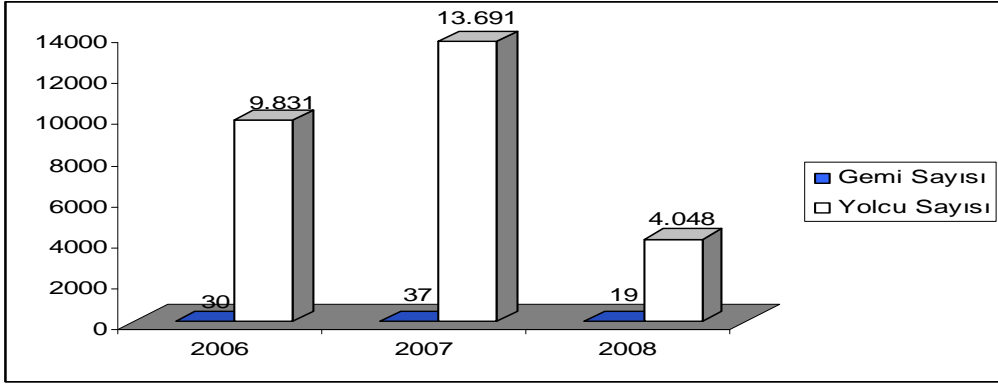
Çanakkale Kepez Limanı, kruvaziyer taşımacılığının uğrak limanlarından biri haline gelme amacındadır. 2006 yılında limana 30 yolcu gemisi demirlerken, bu sayı 2007'de 37'ye yükselmiş ve 2008'de 19 (ilk dokuz ay) olarak gerçekleşmiştir (Tablo 6, Şekil 4 ve Foto 4). Liman iskelesinin 214 m'den 290 m'ye çıkarılmasıyla daha büyük yolcu gemilerinin limana demirlemesi söz konusu olacaktır. Tablo 6'da görüldüğü üzere yolcu gemileri Çanakkale'ye 27.570 turist getirmiştir. Limanın, Gelibolu Yarımadası Tarihi Milli Parkı, Troya Tarihi Milli Parkı, Kazdağları Milli Parkı ve Assos gibi görülmeye değer doğal ve tarihi çekim alanlarına yakınlığı gelecek yıllarda daha fazla gemi ve turist çekilmesini sağlamaktadır. Harcama gücü daha fazla olan bu turistlerin Çanakkale İli'ne çekilmesi il ekonomisinde hareketlenmeyi sağlamaktadır. Dünya kruvaziyer şirketleri İstanbul'u ana liman (home port) olarak ilan ederek gelişme programına almıştır. Akdeniz'deki diğer ana limanlar; Barselona, Venedik, Napoli ve Pire'dir. Yolcu gemilerinin son demirleme noktasına olan seferlerinde Kepez Limanı önemli bir uğrak noktası olarak her geçen yıl önemini arttıracaktır. Kruvaziyer taşımacılığında liman hinterlandı Avrupa, orta ve Kuzey Amerika'yı içine almaktadır.

Tablo 6: Çanakkale Kepez Limanı'nda Yıllara Göre Yolcu Gemileri

YILLAR	GEMİ SAYISI	YOLCU SAYISI
2006	30	9.831
2007	37	13.691
2008*	19	4.048

Kaynak: Çanakkale Kepez Limanı İşletme Müdürlüğü- 2008,

*İlk dokuz ayı kapsar.



Şekil 4: Çanakkale Kepez Limanı'nda 2006, 2007 ve 2008 Yılı Yolcu Gemileri



Foto 4: Çanakkale Kepez Limanı'nda Kruvaziyer Taşımacılığı

Çanakkale Kepez Limanı yurtiçi deniz ulaştırmasına da katkı sağlamaktadır. Çanakkale-Kilitbahir ve Çanakkale-Eceabat feribot seferleri kent içi trafiğin yoğunlaşmasına ve sıkışmasına yol açtığından Çanakkale Kepez Limanı ile Kilitbahir arasında feribot seferleri başlatılmıştır. Bu hat özellikle turizm sezonunda kent içi trafiğin rahatlamasını sağlamaktadır. Özellikle Kepez Limanı-Kilitbahir arasında taşınan araç sayısı 19.693'ü bulmuştur (Tablo 7). İzmir-Çanakkale yolunu takip ederek Trakya'ya geçecek araçların Çanakkale'ye girmeden Kepez Limanı üzerinden Gelibolu Yarımadası'na geçirilmesi, kent içi trafiğin rahatlatılması açısından büyük önem taşımaktadır. Toplam araç sayısı ve araç başına ortalama 3 kişi esas alındığında limana karşılıklı giriş ve çıkış yapan kişi sayısı 72.609'u bulmaktadır.

Tablo 7: *Çanakkale Kepez Limanı-Kilitbahir ve Kilitbahir-Çanakkale Kepez Limanı Feribot Seferleri*

TARİH	KEPEZ LİMANI-KİLİTBAHİR ARAÇ SAYISI	KİLİTBAHİR-KEPEZ LİMANI ARAÇ SAYISI	TOPLAM
21 Haziran 2008-19 Ekim 2008	19.693	4.510	24.203

Kaynak: *Çanakkale Kepez Limanı İşletme Müdürlüğü- 2008*

8. Türkiye Limanları Arasındaki Yeri ve Çalışmaları Devam Eden Projeleri

Çanakkale Kepez Limanı katı ve sıvı atık alım işlevi yanında petrol ve petrol türevli atıkları geri dönüşüm tesislerinde işleyerek denizcilik yakıtı elde edebilen donanımıyla ülkemizin ve Avrupa'nın sayılı limanlarından biridir. Limanın, öncelikle anılan bu fonksiyonu ile değerlendirilmesi gerekmektedir. Kepez Limanı, % 60 hizmet, % 40 yük ve yolcu limanı olarak hizmet vermek üzere organize edilmektedir. Limanın, Türkiye limanları arasında yükleme ve boşaltma faaliyetleri bakımından yerini belirlemek için henüz çok erkendir. Çünkü yaklaşık üç yıldır hizmet vermektedir. 2006 yılında Türk limanlarına demirleyen kruvaziyer sayısı 1.276 iken, gelen yolcu sayısı 1.021.000'dir. Buna karşılık Kepez Limanı'na gelen kruvaziyer sayısı 30 iken, limana inen yolcu sayısı 9.831'dir. 2007 yılında limana demirleyen yolcu gemisi sayısı ile gelen yolcu sayısında artış olmuştur.

Çanakkale Kepez Limanı'nın kısa bir süre içinde hayata geçirilmesi planlanan çalışmaların başında Yunanistan'ın Kavala Limanı ile arasında feribot hattının kurulması aktif hale getirilmesidir. Bu hattın kurulması ile iki liman arasında otomobil ve yolcu taşınacaktır. Bu hat ile Çanakkale'nin daha fazla turist çekmesi sağlanacağı gibi, fazla sayıda Yunanlı turisti ülkemize çekmemize imkân tanıyacaktır. Bununla birlikte limanın iskele uzunluğunun 214 m'den 290 m'ye uzatılarak daha büyük yolcu gemilerinin (kruvaziyer) limana demirlemesi amaçlanmaktadır. Böylece Çanakkale İli ve önemli çekim alanlarının daha fazla turist çekmesi sağlanarak il ekonomisine önemli bir katkı sağlanacaktır.

Çanakkale Kepez Limanı'nın yolcu taşımacılığı yanında yük taşımacılığına ilişkin projeleri de bulunmaktadır. Bunların başında da konteyner elleçlemesi yapılması gelmektedir. Limanın bu alanda hizmet vermeye başlamasıyla büyük kapasiteli yüklerin limandan ihracı yapılabilecektir. Bu arada Marmara Bölgesi limanlarında yaşanan en önemli sorunlardan biri de boş konteyner depolanmasında yaşanan sorunlardır. Bu bağlamda bölge limanlarındaki boş konteynerlerin Çanakkale Kepez Limanı'nda depolanması için çalışma başlatılmıştır.

Çanakkale Kepez Limanı'nın % 60 oranında hizmet ve % 40 oranında yük ve yolcu taşımacılığı (turizm) limanı olmayı hedeflediği ve bu ekseninde hizmet verdiği düşünülürse, katı ve sıvı atık alım hizmetleri ile yakıt, yağ, su, kumanya, shipstore, personel değişikliği ve teknik hizmetlerde de en iyi seviyede verme amacında olduğu görülecektir. Bu çerçevede limanın, Çanakkale Boğazı ve bağlantıda olduğu denizlerin kirlenme eşiğinin geciktirilmesinde rol oynayacak atık geri dönüşüm tesislerinin faaliyete geçmesini sağlayacak üretim lisansının verilmiş olması büyük önem taşımaktadır. Ancak Enerji Piyasası Düzenleme Kurulu (EPDK)'ndan alınması gereken izinler limanın öncelikleri arasındadır. Yakın bir tarihte 3.000 m³ kapasiteli krom tanklı bir atık alım gemisinin mevcut filoya eklenmesi planlanmaktadır. Ayrıca boğazdan geçecek limanlara tatlı su hizmeti verilebilmesi için su barcının alınması amaçlanmaktadır.

SONUÇ VE ÖNERİLER

Çanakkale Boğazı doğu kıyılarında Kepez Burnu kuzey kıyılarında 2006 yılı başlarında faaliyete geçen Kepez Limanı, kuruluş yerinin avantajlarını kullanarak ülkemizin önde gelen limanlarından biri olma kararlılığındadır. Bu düşüncenin Çanakkale İli ve bölge ekonomisine (tarım, sanayi ve turizm sektörleri) olumlu getirileri zaman içerisinde görülecektir. Limanın farklılaşan en önemli hizmeti boğazdan geçen gemilerden katı ve sıvı atıkların alımı yanında geri dönüşüm tesislerinde petrol ve petrol türevli atıklardan denizcilik yakıtı üreterek ülke ve bölge ekonomisine katkı sağlamaktır. Bunun yanında boğazdan geçen gemilerin atıklarının denizlerimize deşarj edilmesinin önüne geçilmesi, boğaz ekosistemi ve bağlantılı denizlerin kirlenme eşiğinin geciktirilmesi açısından büyük bir önem taşımaktadır. Limanın çevre korumacılığı açısından fonksiyonunun daha da güçlenmesi adına Enerji Piyasası Düzenleme Kurulu (EPDK)'ndan gerekli izinlerin çıkması gerekmektedir. Limanda verimlilik ve etkinliği arttırmak için en başta gelen konulardan biri budur. Liman, verdiği diğer hizmetlerle birlikte gemilerin tüm ihtiyaçlarını karşılayabilen, zaman ve maliyet kayıplarını ortadan kaldıran tam bir hizmet limanıdır. Bu da limanın ve dolayısıyla Çanakkale'nin, uluslararası deniz taşımacılığında en sık tercih edilen rota olmasını sağlayacaktır.

Çanakkale Kepez Limanı, kruvaziyer taşımacılığında her geçen yıl daha fazla ilgi görecektir. İşkele uzunluğunun 290 m'ye çıkarılması halinde bu ilgi daha da artacaktır. Çanakkale Kepez Limanı, İstanbul Limanı öncesinde çevresinde yer alan çekim alanlarıyla öncelikli uğrak limanlardan biridir. Dünya kruvaziyer şirketleri tarafından İstanbul'un ana liman olarak ilan edilmesi sonrasında, Kepez Limanı konumundan kaynaklanan avantajını daha iyi kullanmaktadır.

Limanın gelişimi ve Ege Bölgesinin kuzeyi ile Güney Marmara Bölümü açısından önemli bir konuma gelebilmesi için şu öneriler getirilmiştir.

1. Limanın, Güney Marmara Bölümü ile Kuzey Ege’li girişimcilerin dünya pazarlarına açılmalarında başka bir ifadeyle yük taşımacılığı açısından önemini arttıracak düzenlemeler bir an önce hayata geçirilmelidir. Yeni Ro Ro hatları kurulmalıdır. Bu gelişme, Çanakkale İli organize sanayi bölgelerine sanayi göçlerini hızlandıracaktır.

2. Dünya deniz ticaretindeki hızlı ilerlemeler karşısında Kepez Limanı’nın bu faaliyetlerden daha fazla pay alabilmesi için limandaki teknik donanımın ve reorganizasyonun sürekli gözden geçirilmesi gerekmektedir.

3. Çanakkale Kepez Limanı’nın etki bölgesinin genişlemesi için özellikle Çanakkale-Bursa, Çanakkale-Balıkesir ve İzmir karayollarının standartları arttırılmalıdır. Buna ilaveten Bandırma ya da Balıkesir üzerinden Çanakkale’ye demiryolu bağlantısının sağlanması gerekmektedir. Bu gelişme Çanakkale İli’nde sanayileşme ve sektörel çeşitlenmeye ivme kazandıracaktır.

4. Çanakkale İli’nde sektörel çeşitlenmenin güçlenmesine katkı sağlayacak olan limana, ildeki ilgili tüm çevrelerin katkı vermesi gerekmektedir.

KAYNAKÇA

- Atalay, İbrahim (1987), “*Türkiye Jeomorfolojisine Giriş*” Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları No: 9, s. 402, İzmir.
- Bademli, Raci ve Diğerleri (2000), “*Gelibolu Yarımadası Tarihi Milli Parkı Tespit ve Değerlendirme Çalışmaları Raporu*”, Milli Parklar Genel Müdürlüğü Yayınları, Ankara.
- Balcı Akova, Süheyla (1996), “*Mersin Limanı*”, Coğrafya Kurumu, Türk Coğrafya Dergisi, Sayı: 31, İstanbul.
- Baskıcı, M. Murat (2005), “*1800-1914 Yıllarında Anadolu’da İktisadi Değişim*”, Turhan Kitapevi Yayınları, Ankara.
- Baskıcı, M. Murat (2006), “*Gelibolu’nun Ticari Önemi (1860-1914)*”, Uluslararası Çanakkale Kongresi (17-19 Mart 2006, Çanakkale) Çanakkale I: Savaşı ve Tarihi, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür A.Ş. Yayınları, İstanbul.
- Bekdemir, Ünsal ve Güner, İbrahim (1999), “*Giresun Limanı ve Hinterlandı*”, Coğrafya Kurumu, Türk Coğrafya Dergisi, Sayı: 34, İstanbul.
- Cuinet, Vital (1894), “*La Turquie d’Asie-Geographie Administrative, Statistique, Descriptive Et Raisonnée de l’Asie Mineure*”, Ernest Leroux, Cilt, I-IV, Paris.
- Çanakkale Kepez Limanı İşletme Müdürlüğü (2008), “*Çanakkale Kepez Limanı İstatistikleri-2008*”, Kepez-Çanakkale.
- Darkot, Besim (1977), “*Çanakkale*”, İslam Ansiklopedisi, 3. Cilt, İstanbul.
- Doğanay, Hayati (1994), “*Türkiye Ekonomik Coğrafyası*”, Atatürk Üniversitesi Yayınları No: 767, Kazım Karabekir Eğitim Fakültesi Yayınları No: 39, Erzurum.
- Doğaner, Suna (1991), “*İstanbul Limanı: Kuruluş, Gelişim ve İşlevleri*”, İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve Coğrafya Enstitüsü, BÜLTEN, Sayı: 8, No: 8, İstanbul.

Yaşar, O. (2008). Çanakkale boğazı doğu kıyılarında çevre dostu bir liman: Çanakkale Kepez Limanı. *Uluslararası İnsan Bilimleri Dergisi* [Bağlantıda]. 5:2. Erişim: <http://www.insanbilimleri.com>

- Doğaner, Suna (1994), “Çanakkale Boğazı Kıyılarının Coğrafyası”, *Türk Coğrafya Dergisi* Sayı: 29, İstanbul.
- DPT (2007), “Denizyolu Ulaşımı-Özel İhtisas Komisyonu Raporu”, Dokuzuncu Kalkınma Planı (2007-2013), DPT Yayınları No: 2725, Ankara.
- Erol, Oğuz (1968), “Çanakkale Boğazı Çevresinin Jeomorfolojisi Hakkında Ön Not”, Ankara Üniversitesi Coğ. Araşt. Dergisi, Sayı: 2, Ankara
- Erzen, Afif (1972), “Eskiçağ Tarihinde Marmara Denizi ve Boğazlar”, Güney-doğu Avrupa Araştırmaları Dergisi, Sayı: 1, Ankara.
- Güner, İbrahim ve Yazıcı, Hakkı (2000), “Çanakkale Boğazında Ulaşım”, *Türk Coğrafya Kurumu, Türk Coğrafya Dergisi*, Sayı: 35, İstanbul.
- İlgar, Rüştü (2007), “Çanakkale Boğazı Fiziki Coğrafyası”, Gazi Kitapevi, Ankara.
- Koday, Saliha (1998), “İskenderun Limanı”, *Coğrafya Kurumu, Türk Coğrafya Dergisi*, Sayı: 33, İstanbul.
- Koday, Saliha (1999), “Trabzon Limanı”, *Coğrafya Kurumu, Türk Coğrafya Dergisi*, Sayı: 34, İstanbul.
- Mutluer, Mustafa (1995), “Gelişim, Yapısı ve Sorunlarıyla Denizli Sanayi”, Denizli San. Odası Yay., Ege Üniversitesi Basımevi, İzmir.
- Tuncel, Metin (1993), “Çanakkale Boğazı”, DİA, 8.Cilt, İstanbul.
- Tümertekin, Erol (1987), “Ulaşım Coğrafyası”, İstanbul Üniversitesi Yayınları No: 2053, Coğrafya Enstitüsü Yayınları No: 85, İstanbul.
- Yalçınlar, İsmail (1948-1949), “Çanakkale Boğazı Civarının Jeomorfolojisi Üzerine Müşahedeler”, *Türk Coğrafya Kurumu, Türk Coğrafya Dergisi*, Sayı: XI-XII, Ankara.
- Yaşar, Okan (2004), “Çanakkale İli'nde Tarıma Dayalı Sanayiler”, Çantay Kitapevi, İstanbul.
- Yurt Ansiklopedisi (1982), “Çanakkale Maddesi”, Türkiye İl İl Dünü, Bugünü ve Yarını, Anadolu Yay., İstanbul.

Katkı Belirtme: Limanla ilgili bilgi, istatistik ve fotoğraf sağlama sürecinde desteklerini esirgemeyen liman yöneticilerinden Sayın Ali ÖZGEN ve Sayın Evren BECEREN'e teşekkürlerimi bir borç bilirim.