

TRABZON LİMANI

Port of Trabzon

Yrd.Doç.Dr. Salih KODAY*

ÖZET

Trabzon Limanı, Karadeniz Bölgesi'nin Doğu Karadeniz Bölümü'nde Karadeniz'in güneyinde Trabzon şehri kıyısında kurulmuştur. Doğu Karadeniz'in en büyük limanıdır.

Limanda yük taşımacılığı yanında yolcu taşımacılığı da yapılmaktadır. 1991 yılından itibaren limandan giriş-çıkış yapan yolcu sayısında belirgin bir artış olmuştur.

Türkiye Denizcilik İşletmeleri Genel Müdürlüğüne ait Trabzon Liman sahasında, Türkiye'nin 5.serbest bölgesi 1992 tarihinde kurulmuştur.

Gerek yurt içi ve gerekse yurt dışı taşımacılıkta önemli bir yer tutan Trabzon Limanı genellikle transit amaçlıdır.

ABSTRACT

The port of Trabzon is constructed in the East Black Sea region on the coast of Trabzon. It is the biggest in the Eastern Black Sea. In the port there is transportation of goods as well as passengers. Since 1991, there is a remarkable increase in the number of passengers. In the port, 5th Free Region was established in 1992. The port of Trabzon is in general used as transition and play a grate role in the transportation within Turkey as well as abroad.

Giriş

Liman, denizyolu ile gelen yükün demiryolu ve karayolu ulaşım sektörlerine, daha ufak kıyı gemiciliğine ait gemilere ya da kara içi su yollarına (akarsu, kanal) veya adı geçen ulaşım sektörlerinden deniz ulaşımına aktarılması için gerekli teknik donanımına sahip yerlerdir. Bu ana fonksiyon ve özellikleri yanında limanlar aynı zamanda birçok ekonomik faaliyetlerinde deniz ulaşımına bağlı olarak gelişmiş olduğu alanlardır¹. Aynı zamanda jeomorfolojide bir kıyı şekli olan liman, akarsularla işlenmiş bir plato veya hafifçe tepelik sahalarda, vadi şebeke-

* Atatürk Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Coğrafya Bölümü Öğretim Üyesi.

1- TÜMERTEKİN, E., 1987, Ulaşım Coğrafyası. İstanbul Üniv. Yay. No: 2503, Coğrafya Ens. Yay. No: 85, s. 16, İstanbul.

lerinin aşağı yataklarının sular altında kalması ve ağızlarının kıyı okları ve koy setleriyle kapanması sonucunda lagüne dönüşmüş eski haliçlerdir. Bunlara Karadeniz kıyılarında liman adı verilir. Richthofen bu tip kıyılara limanlı kıyı adının verilmesini teklif etmiş ve bu terim coğrafyacılar tarafından kabul edilmiştir².

İnsan ya da eşyanın bir yerden başka bir yere hareket etmesini ifade eden ulaşım faaliyeti yeryüzünde çeşitli "yer"ler, "bölge"ler arasındaki ilişkilerin kurulmasında, ölçülebilmesinde ve de coğrafi görünümün şekillenmesinde önemli rol oynaması sebebiyle coğrafyanın başlıca inceleme konuları arasına girmiştir. Bununla beraber, hava ve deniz yolları gibi sadece kalkış ve varış yerleri kara üzerinde olan ulaşım sektörleri de mekânda büyük izleri görülen değişimlere neden olmaktadır³.

Nitekim, limanların bulunduğu yerler de şehrin gelişiminde ve şehirdeki ekonomik hayatın canlanmasında önemli rol oynamışlardır. Bazen limanlar şehirlerin ortaya çıkıp gelişmesine etki ederken, bazen de liman kurulmasının mümkün olduğu şehirler limanların ortaya çıkıp gelişmesine yardımcı olmuştur. Netice itibarıyla limanlar ve şehirlerin karşılıklı etkileşime sahip olduklarını söyleyebiliriz. Limanlar çoğu zaman şehirlerin denizle olan direk bağlantılarını kesmiş gibi görünürler. Çünkü deniz kıyısında liman bulunduğu için kıyıda sahil yolu çoğu zaman bulunmamakta, şehirle deniz arasında girmiş olan liman tesisleri, şehirle denizi birbirinden ayırmış gibi gözükmektedir. Bu durumu Samsun Limanı ve Samsun şehri, Derince Limanı ve Derince şehrinde gözlemek mümkündür.

Liman, şehirlerin şekillenmesinde, başka sözcüklerle planlarının oluşmasında büyük role sahiptir. Bir liman, havuzlar, doklar ve çeşitli tesislerden oluşmuş karmaşık bir organizmadır. Beaujeu-Garnier ve Chabot'un belirttikleri gibi, ticarî hayat ritimlerinde başlar; bürolar, depolar ve bankalara kadar uzanır⁴.

Uzunluğu 8333 km. olan kıyılarımızda bugün 80 adet kadar gemi barınma ve gemi uğrak yeri vardır. Ancak, limanı çağdaş anlamı ile düşünürsek, limanlarımızın büyük çoğunluğu (% 75 kadarı), küçük gemi barınakları, yat limanları, motorlu deniz taşıtlarının yanaştığı iskeleler durumundadır⁵.

Trabzon Limanı, dünyanın çeşitli ülkelerinden gelen gemilere her türlü hizmeti veren, mevcut ritimleriyle aynı anda birçok gemiden (15) yükleme-boşaltma yapabilen ve bir defada 500 bin ton eşyanın depolandığı açık ve kapalı antrepolarıyla yılda 3 milyon ton yükleme-boşaltma kapasitesiyle günün her saati hizmet veren Doğu Karadeniz Bölümünde yer alan en büyük limanımızdır.

Bu çalışmada, limanın konumu, doğal çevre koşulları, tarihi gelişimi, genel

2- ARDEL, A., 1968, Jeomorfolojinin Prensipleri. İstanbul Üniv. Yay. No: 1336, Coğ. Ens. Yay. No: 53, Cilt: 3, Fasikül I, s. 144-145, İstanbul

3- TÜMERTEKİN, E., 1987, a.g.e., s. 1-2, İstanbul.

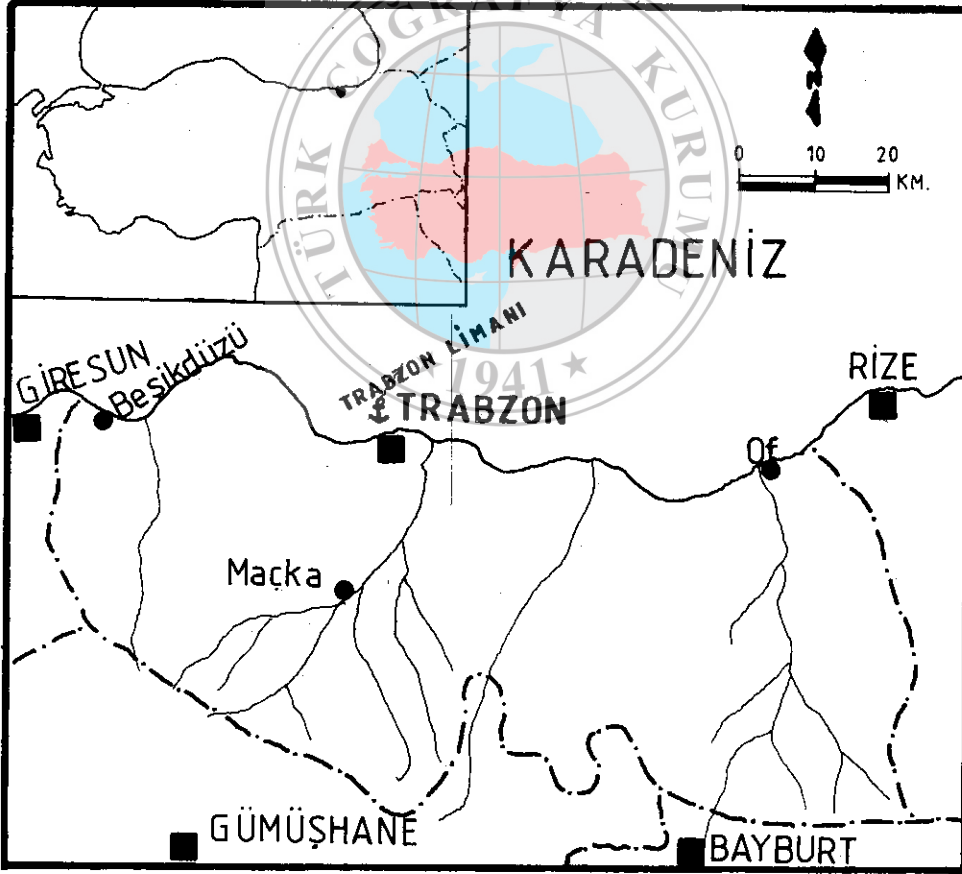
4- TÜMERTEKİN, E., 1987, a.g.e., s. 69, İstanbul.

5- DOĞANAY, H., 1995, Türkiye Ekonomik Coğrafyası, 2. Baskı, s. 492, İstanbul.

özellikleri, yük ve yolcu taşımacılığı ile ilgili bilgiler yer almıştır.

Trabzon Limanının Lokasyonu ve Doğal Çevre Özellikleri

Trabzon Limanı Karadeniz Bölgesi'nin Doğu Karadeniz bölümünde Karadeniz'in güneyinde Trabzon şehri kıyısında yer almıştır (Şekil 1, Fotoğraf 1). Limanların kuruluş yeri seçiminde fizikî, beşerî ve iktisadî coğrafya faktörleri etkili olmaktadır. Kıyının hinterlandının geniş olması gözönüne alınır. Kıyı gerisindeki yüzey şekillerinin, kıyı ile gerisinde ve kara içinde ulaşımında kolaylık sağlaması, hinterlandının genişliğini sağlar ve bu yolla limanlar ticarî etkinliklerini kara içine kolaylıkla yayabilirler. İklim özelliklerinden, görüş uzaklığını etkileyen sis ve deniz ulaşımı için önemli olan akıntının hızını etkileyen rüzgârlar, limanlar için önem kazanmaktadır. Dip şartlarından su derinliği, demirlemek ve manevra yapmak açısından önemlidir. Limanlarda demirlemek için en uygun derinlik -10 m olarak kabul edilir. -30 m den fazla derinlik demirlemek için uygun değildir.



Şekil 1: Lokasyon Haritası.
Figure 1: Locational Map.

Kıtalararası bir iç deniz olan Karadeniz, Avrupa'nın güney doğusunda Balkan ve Anadolu yarımadalarıyla Doğu Avrupa platformu ve Kafkasya arasında doğu-batı doğrultusunda uzanan elips şeklinde orta büyüklükte (yüzölçümü 424 000 km²) bir denizdir. Karadeniz, Akdeniz ve Marmara'nın aksine körfez itibarıyla fakirdir. Anadolu kıyılarındaki girintiler, irili ufaklı kayalar olup, pek azı kuytu liman karakterine sahiptir. Karadeniz'in batı, bilhassa güney kısmıyla yüksek dağlarla çevrilmiştir. Güneyde Çoruh nehrinin ağız kısmıyla aşağı Sakarya arasında sıralanan Kuzey Anadolu Dağları kıyıya paralel olarak uzandıklarından, yarımada özelliği gösteren girinti ve çıkıntılar teşekkül etmemiştir. Orta iklim kuşağında bulunan Karadeniz havzasında (orta yerinde) yüzey sularının sıcaklığı Temmuz-Ağustos aylarında 20-26°C arasındadır. Bu sıcaklık derinlere doğru gidildikçe azalmaktadır (2000 m. derinlikte 9.0°C). Kış mevsiminde ise denizin orta kısmında yüzeydeki sıcaklık 7-7.5°C, 2000 m. derinlikte 9.0°yi bulmaktadır. Karadeniz'in orta kısmında yüzeydeki tuzluluk % 18 kadardır. Karadeniz'in dibi, 2000 m civarında düz gibidir. Kırım ve Anadolu kıyıları ortasında, aşağı yukarı simetrik bir durumda 2200 m izobatının çerçevelediği en derin bölge bulunmaktadır. Karadeniz'in şimdiye kadar bilinen en derin yeri (2244 m) Kempe burnu açıklarında, kıyıdan 80 km. kadar mesafededir. Karadeniz'e dökülen akarsular ve havzanın yüzeyine düşen bol yağış buharlaşma ile alınan suyu telâfi ettikten sonra, bu denizin seviyesini Marmara ve Ege Denizi'nin seviyelerinden 50 cm kadar yüksek bulundurmaktadır. İşte bu seviye farkı Karadeniz'in batı kısmında İstanbul boğazına doğru bir akıntının meydana gelişinin esas sebebidir. Karadeniz'in kuzeybatısıyla batısından İstanbul boğazına doğru yol alan suların bir kısmı boğaza girerek Marmara ve Akdeniz'e giden üst akıntıyı meydana getirirler. Diğer bir kısmı da doğuya doğru atılarak Anadolu kıyıları boyunca saatte 1-3 km bir süratle bir akıntı meydana gelir. Doğuya doğru giden esas akıntıyı Anadolu'nun ehemmiyetli akarsuları (Sakarya, Filyos, Kızılırmak, Yeşilirmak, Çoruh) taşıdıkları sularla beslerler⁷.

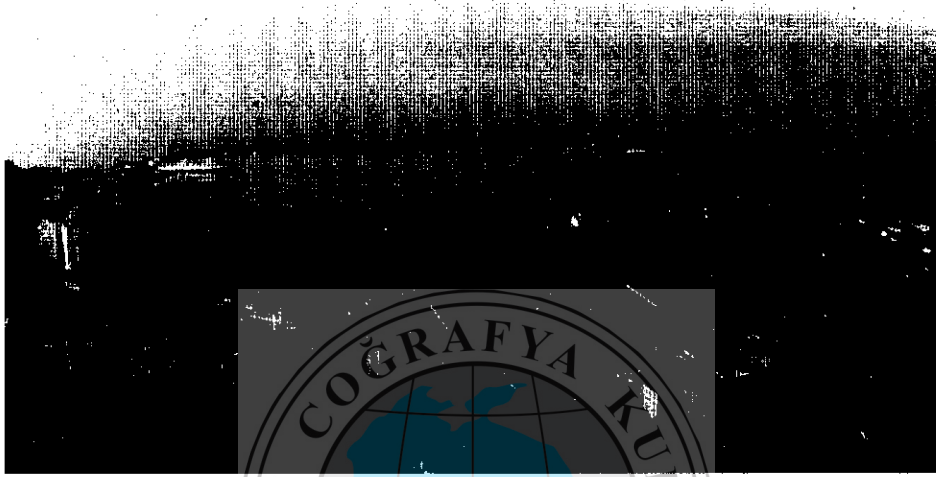
Karadeniz'de med-cezirin tesiri yok denecek kadar azdır (Batı Karadenizde med-cezir amplitüdü 8 cm kadar). Karadeniz'de deniz seviyesi değişmelerinde devamlı esen rüzgârlar ile iki yer arasındaki basınç farkları etkili olmaktadır. Bu suretle meydana gelen seviye değişikliğinin değeri 10-30 cm dir. Fakat şiddetli fırtınalı günlerde 1 m.yi bulabilir. Bunlardan başka seviye değişiklikleri üzerine tesir eden faktörler Karadeniz'e dökülen nehirlerin muayyen zamanda getirdikleri su miktarı da etkili olmaktadır⁸.

Ülkemiz sınırları dahilinde 1795 km uzunluğa sahip Karadeniz kıyısı genel olarak "Pasifik tipi"ndedir. Bu bakımdan kıyı şeridi dar ve çoğu yerde falezlidir. Karadeniz kıyılarına genel olarak bakıldığında, Ünye ile doğuda Sarp arasında kıyı şeridi, bir iki istisna dışında genel olarak yüksektir⁹. Trabzon Limanı'nın

7- ARDEL, A., 1953-1954, "Karadeniz'in İdrolojisi". İstanbul Üniv. Coğ. Ens. Dergisi, Cilt: 2, Sa: 5-6, s. 23-24-27-33, İstanbul.

8- ARDEL, A., 1953-1954, a.g.e., s. 32-33, İstanbul.

9- ATALAY, İ., 1991, Türkiye Coğrafyası, II. Baskı. s. 103-104, Ankara.



Fotoğraf 1: Trabzon Limanı'nın Boztepe'den Görünümü.
Photo 1: A view of the port of Trabzon from Boztepe.

şüphesiz kurulmuş olduğu kıyının morfolojik özellikleriyle yakın ilişkisi bulunmaktadır. Trabzon ili genellikle dağlık ve engebelidir. İlin güneyinde doğu-batı doğrultusunda bir duvar şeklinde denize paralel uzanan Doğu Karadeniz Dağları (Ziyaret Dağı 3082 m, Polat Tepe 2880 m) ile çevrelenmiştir. Doğu-batı doğrultusunda uzanan dağlar, kuzey-güney doğrultusunda çeşitli akarsular tarafından yarılmıştır. Bu vadi sistemleri ile yüksek dağlar arasına yerleşmiş bulunan, çevresine göre daha alçak ve kolay aşılabilen dağ geçitleri sayesinde Doğu Karadeniz Doğu Anadolu'ya bağlanmıştır.

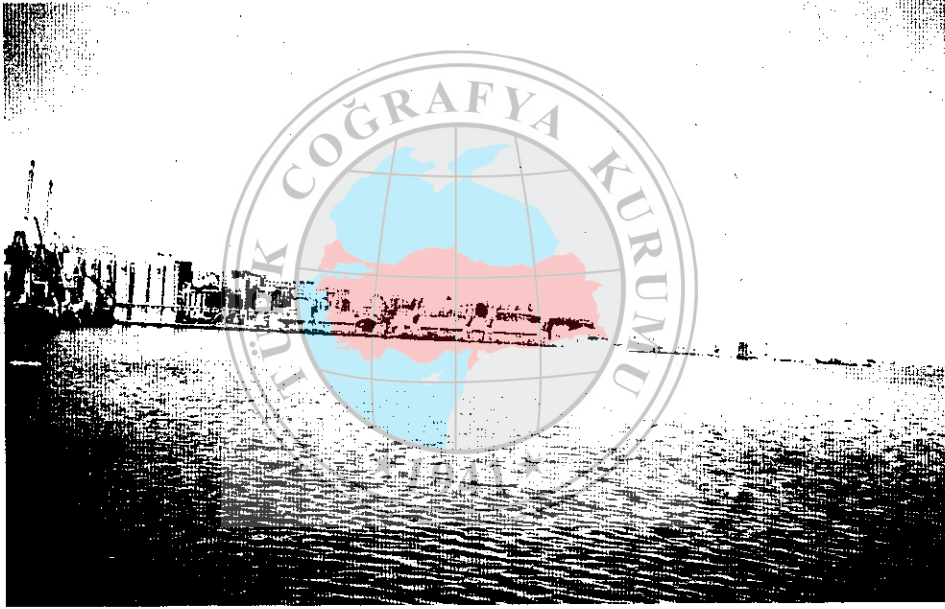
Doğu Anadolu Bölgesini Erzurum-Aşkale, Bayburt ve Gümüşhane üzerinden Trabzon Limanı'na bağlayan tarihi yol aslında Kop geçidi (2305 m) ile Zigana geçidi (2010 m)'nin eseridir diyebiliriz. (1998'de hizmete açılan 1.7 km uzunluğundaki Zigana tüneli, Zigana geçidinin önemini ortadan kaldırmıştır¹⁰.)

Dağların denize paralel uzandığı Trabzon ilinde kıyılar genellikle yüksek kıyılar olup, kıta şelfi çok dardır. Başka sözle kıyılar sığ değildir. Kıyı kordonundan hemen sonra deniz derinleşir. Nitekim, Trabzon şehrinin bulunduğu yerden yaklaşık 500-600 m. denize açılınca derinlik 200 m.yi aşar. Trabzon Limanı'nın burada kurulmasında kıyı kesiminin derin olması etkili olmuştur. Trabzon ili kıyı kuşağı boyunca derin koy ve körfezler yoktur. Yaklaşık 70 km uzunluğundaki kıyı boyunca sadece fener burnu (eski adı Yoroz burnu) önemli sayılabilecek

10- DOĞANAY, H., 1995, a.g.e., s. 453, İstanbul.

bir çıkıntı meydana getirmiş olup, Akçaabat koyu adeta doğal bir liman özelliği kazanmıştır. Akçaabat; Trabzon'un kıyıdaki ilçelerinden olup, Trabzon'a yaklaşık 13 km uzaklıktadır. Fırtınalı günlerde Trabzon Limanı inşa edilip, hizmete girinceye kadar, gemiler bu koya sığınmaktaydılar. Trabzon Limanı az belirgin küçük bir koyda inşa edilmiştir. Bu nedenle liman nisbeten korunaklı bir yerde kurulmuştur diyebiliriz(Fotoğraf 2).

Karadeniz ikliminin etkili olduğu Trabzon ve çevresinde uzun yıllık rasat sonuçlarına göre yıllık ortalama sıcaklık 14.6°C, yıllık ortalama yağış 822.7 mm, ortalama rüzgâr hızı yıllık 1.6 m/sn, en hızlı rüzgâr yönü S(31.6 m/sn), ortalama sisli günler sayısı 9.4 gündür.



Fotoğraf 2: Trabzon Limanı'nın Denizden Görünümü.

Photo 2: A view of the port of Trabzon from the Sea

Araştırma sahasında bazı günler şiddetli yıldız ve karayel rüzgârları kuvvetlice eserler ve çevrede etkili olurlar. Bu durum bir süre gemilerin limandan çıkışını ve girişini engeller ve zorluk çıkarır. Karadeniz'de denizin tamamen durgun olması pek nadirdir. Çünkü hafif meltemler daima mevcuttur. Med-cezirin hissedilmeyecek kadar küçük olması gemilerin limana giriş çıkışlarında bir engel teşkil etmemektedir.

Limanın Kuruluşu Gelişimi ve Genel Özellikleri

Trabzon Limanının kurulmuş olduğu Trabzon şehri, şehrin üzerinde yer aldığı sırt, deniz kıyısına dik yarılarla inen Değirmendere, Zağnos Deresi ve Kuzgun

Dere vadileriyle kesintiye uğrar. Kıyıdan itibaren 6-8, 15-20, 110-120 m yüksekliğinde bir takım basamaklara ayrılır¹¹.

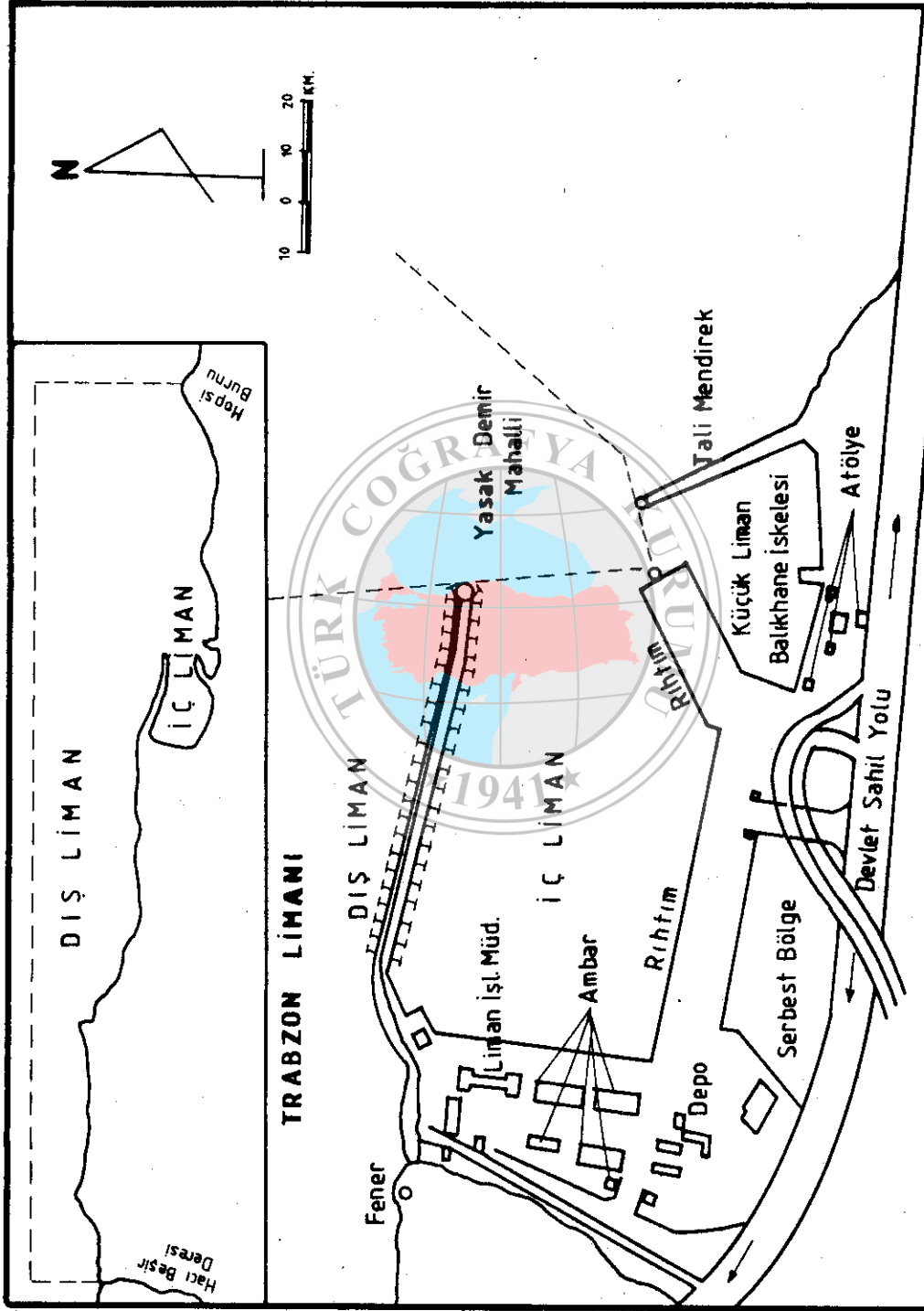
Trabzon'un önemi, daha ilk çağdan beri Doğu Karadeniz kıyılarının hemen hemen tek önemli limanı olması, buranın diğer iskelelerden farklı olarak, Anadolu içlerine, hatta Doğu Anadolu üzerinden Kafkasya ve İran'a ulaşan bir yol vasıtasıyla geniş bir hinterlanda sahip bulunmasından ileri gelmiştir. Bu yol Trabzon'dan başlayıp Değirmendere vadisini takip eder, Zigana geçidinden sonra Harşit vadisine inerek, Gümüşhane'den geçip Vavuk geçidinden Çoruh havzasına geçer. Bayburt'tan sonra Kop Dağı geçidinden Yukarı Fırat havzasına ve Erzurum'a ulaşır, oradan da doğuya doğru devam eder. Bu yol sayesinde Trabzon, geniş ülkelerin ticaret limanı rolünü oynamıştır. Roma İmparatorluğu zamanında M.S.130-131 yılında İmparator Hadrian tarafından kendi ismine izâfe edilen limanı yaptırmıştır. Onun yaptırdığı dalgakıranın izleri yakına kadar su altında seçilebiliyordu. Trabzon, büyük bir ticaret yolunun denize açılan bir kapısı ve doğu ile batıyı birleştiren bir ticaret merkezi olarak, Ortaçağlarda çeşitli milletlere mensup tüccarların mallarını takas ettikleri önemli bir pazar yeri oldu; Kafkasya ve Rusya ile deniz yoluyla ticari ilişkileri olan Konyalı ve Suriyeli müslüman tüccarlar, Sivas'da toplanarak Trabzon'a gelir, buradan Kafkasya'ya giderlerdi. Osmanlılar devrinde Trabzon'un büyük limanı olan Çömlekçi'ye ilâveten Kanıda, Tuzluçeşme, Taşdirek, Kemerkaya, Mumhaneönü ve Moloz gibi küçük limanlar her türlü ihracat ve ithalâta açıldı¹².

Trabzon Limanı'nın kurulmuş olduğu yerde, yaklaşık 100 m yükseklik gösteren Güzelcehisar Burnu (Çevrede Kalepark olarak bilinir, üzerinde bir deniz feneri vardır. Denize hâkim yüksek bir konumdadır.) önlerindeki falezin bitişiğinden itibaren inşa edilmiştir. Liman, Trabzon'un Çömlekçi (1 nolu) mahallesinin kuzeyinde ve sahil yolu kuzeyinin bitişiğinde yer tutmuştur. Limanın güneyinde, taraçalar üzerinde, Trabzon şehri bulunmaktadır. Liman sahası yaklaşık 1,5 km kadar güneyde Boztepe ile sınırlandırılmıştır. Bu alanda 1 ve 2 nolu Çömlekçi mahalleleri, Arafılboy mahallesi ve Değirmendere mahallesi yer tutmaktadır.

Daha öncede belirtildiği gibi, Liman Müdürlüğünden edindiğimiz bilgilere göre, ilk Trabzon Limanı M.S.130-131 yılında bugünkü Moloz mevkiinde (bugün Gümrük Dairesinin olduğu yer) Pontuslar tarafından kayalar oyulmak suretiyle meydana getirilmiştir. Daha sonra şimdiki liman alanının ilgi görmeğe başlaması üzerine bir iskele olarak yapıldığı bilinmektedir. 1902 yılında ise Osmanlı İmparatorluğu döneminde Trabzon Fırka Komutanı Hasan Paşa tarafından bir liman ve rıhtım yapılmaya başlanmış ve 1903 yılında Mazhar Paşa tarafından sözkonusu iskele tamamlanarak küçük teknelerin karaya yanaşması sağlanmıştır. Büyük tonajlı gemilerin yanaşmasına imkân veren bugünkü liman ise Güzelhisar burnu ile Değirmendere vadisi arasındaki sahada 1946 yılında te-

11- TEKİNDAĞ, M.C., 455, Trabzon, İslam Ansiklopedisi, Cilt 12/1.

12- TEKİNDAĞ, M.C., a.g.e.



Şekil 2 : Trabzon Limanı.
Figure 2: Port of Trabzon.

meli atılarak 25 Haziran 1954 tarihinde "Trabzon Vapuru" rıhtıma yanaştırılmak suretiyle hizmete açılmıştır. 1978 yılına kadar bu durumunu koruyan Trabzon Limanı 414 metre uzunluğundaki tek rıhtım ve 850 metre uzunluğundaki mendireği ile İran Transit Nakliyatının başlamasıyla artan gemi trafiğine cevap veremeyecek duruma gelince, limanı geliştirme çalışmalarına 1980 yılında başlanarak 1990 yılında toplam 1525 metre uzunluğundaki rıhtımlar ve 1515 metre uzunluktaki mendireklere sahip 320 dekar arazi üzerinde kurulu bir liman durumuna getirilmiştir.

Trabzon Limanı iç ve dış liman olmak üzere iki bölümden oluşmaktadır (Şekil 2).

Limanda Büyük Rıhtım, 2 adet Genel Kargo rıhtımı, Maden Rıhtımı, Ro-Ro Rıhtımı ve Balıkçı rıhtımı olmak üzere toplam altı rıhtım bulunmaktadır (Tablo 1).

Tablo 1: Trabzon Limanındaki Rıhtımlar.

Table 1: The quays in the port.

Rıhtım	Uzunluğu (m)	Su Derinliği (m)
1 Nolu (Genel Kargo)	30	9
2 Nolu (Genel Kargo)	400	9.5
3 Nolu (Büyük rıhtım)	580	9.5
4 Nolu (Maden rıhtımı)	290	11.5
Ro-Ro Rıhtımı	25	10
Balıkçı Rıhtımı	200	3

Kaynak: Trabzon Limanı İşletme Müdürlüğü.

Limanların en önemli faaliyetlerinden birisi olan ambarlama, Trabzon Limanı'nda toplam 18500 m²lik alana sahip iki ambar, 3200 m² alana sahip sundurma* ve 200 000 m² açık alanda (500 000 ton yük) yapılmaktadır.

Limanda yükleme ve boşaltma işlemlerinin gerçekleştirilmesi sırasında; 1 adet 100 tonluk (elektronik), 1 adet 60 tonluk (mekanik) olmak üzere iki adet kantar kullanılmaktadır. Ayrıca limanda 3 römorkör ve iki marinbot** (25 tonluk-1 adet, 10 tonluk-4 adet, 5 tonluk-1 adet ve 3 tonluk-6 adet) olmak üzere 12 rıhtım vinci, 25 tonluk-1 adet, 10 tonluk-8 adet, 3 tonluk-2 adet) ve 11 mobil vinç bulunmaktadır. Bunların yanında (40 tonluk-1 adet, 25 tonluk-1 adet, 10 tonluk-1 adet, 5 tonluk-5 adet, 3 tonluk-12 adet, 2 tonluk-4 adet) 24 forklift (nakledici),

* Sundurma: Gümrüklü eşyaların, makinaların korumaya alındığı kapalı veya açık alanlar.

** Marinbot: Liman içi deniz hizmetleri gören (taşıma, yanaştırma, halat alma) küçük tip römorkördür.

16 adet traktör ve çekici, 10 adet trayler (40 tonluk), 4 adet römork (3 tonluk) ve (saatte 120 ton kapasiteli 2 adet ve 70 ton kapasiteli 3 adet) 5 adet pnomatik* cihaz bulunmaktadır.

Bugün dünyanın çeşitli ülkelerinden gelen gemilere her türlü hizmeti verebilen, mevcut rıhtımlarıyla aynı anda 15 gemiden yükleme-boşaltma yapılabilen açık ve kapalı antrepolarıyla yılda 3 milyon ton yükleme-boşaltma (yük elleçleme) ve 550 adet gemi kabul kapasitesiyle 24 saat hizmet veren, Doğu Karadeniz Bölümü'nün en büyük limanıdır.

Trabzon Limanı'nda Yük ve Yolcu Taşımacılığı

Doğu Karadeniz Bölümünün en büyük limanı olmasından dolayı 1974 yılından beri "İran Transit Nakliyatı"nın ağır yükünü çeken ve bu görevini 1980-1989 yılları arasındaki İran-İrak Savaşı döneminde yerine getiren Trabzon Limanı'nın, pek yakın gelecekte "İpek Yolu" misyonundaki görevini dünyanın değişen siyasi coğrafyasına bağlı olarak tekrar kazanacağı düşüncesindeyiz.

Bugün Trabzon Limanı Sovyetler Birliği'nin dağılması (1990-1991) sonucu ortaya çıkan Bağımsız Devletler Topluluğu Ülkeleri ile özellikle bağımsızlıklarına kavuşan Türk Cumhuriyetleri'nin, Baltık-Karadeniz (Ren-Tuna)su yolu projesinin gerçekleşmesiyle de, küreselleşen dünya ticaretinin batı ile doğu arasında gelişmesini sağlayacak "Transkafkasya" koridorunda kara ve hava ulaşım bağlantılarıyla Türkiye köprüsünün dünyaya açılmakta olan önemli kapılarından biridir.

Bu nedenle, gerçekleştirilmeye çalışılan Karadeniz Ekonomik İşbirliği çerçevesinde Karadeniz'de kıyısı bulunan Ülkelerle, Kafkasya ve hatta yakın Asya Ülkelerinin dünya ticaretine entegrasyonunu sağlamak, doğunun sanayi hammaddelerinin batıya, batının sanayi mamüllerinin doğuya aktarılmasında dünya ticaretine olduğu gibi ülkemiz ekonomisine büyük katkıda bulunacak olan Trabzon Limanı'nın kapasitesinin genişletilmesi gerekmektedir.

Trabzon Limanı'nda yük ve yolcu taşımacılığı yurt içi ve yurt dışı limanlar arasında yapılmaktadır. Hemen hemen sanayi ve tarımı gelişmiş bütün Avrupa ve diğer dünya ülkelerinden limana mal gelmektedir. Yurt içinden ise en fazla, İstanbul, İzmir ve Zonguldak illerimizden mal gelmektedir.

Trabzon Limanı kurulduğu ilk yıllarda sadece bölgesine hizmet veriyordu, daha sonra başlayan transit taşımacılıkla beraber limanın hem önemi arttı, hem de gelen ve giden gemi sayısı fazlaştı.

Trabzon Limanı'na gelen gemilerin (300 NT'den büyük) yıllara göre durumu incelendiğinde; 1986 yılında 132, 1990 yılında 228, 1995 yılında 1219, 1998 yılında (11.aya kadar) 900 gemi limanda yükleme-boşaltma faaliyetinde bulunmuştur (Tablo 2, Şekil 3, Fotoğraf 3).

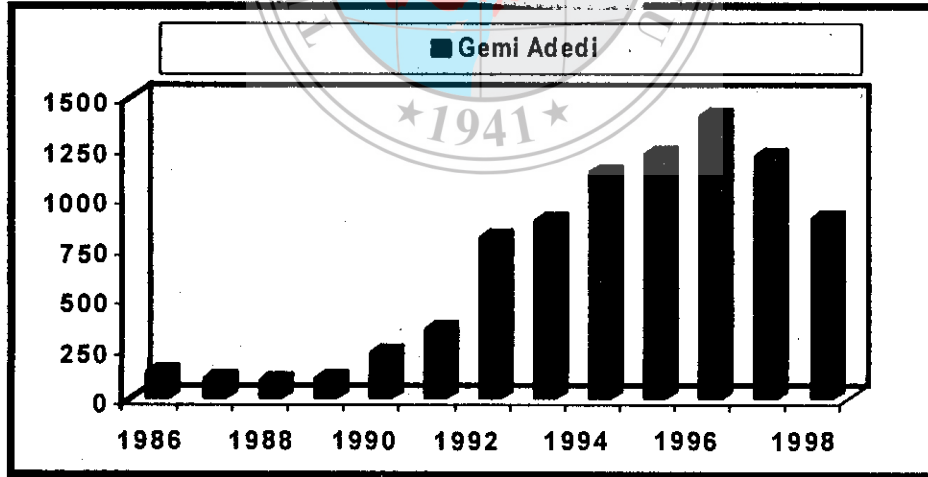
* Pnomatik: Elektrikle çalışan oluşturduğu vakum gücüyle gemiden limana, limandan-gemiye buğday ve benzeri ürünleri doldurup boşaltan bir cihazdır.

Tablo 2: Trabzon Limanı'nda Yükleme-Boşaltma Yapan Gemilerin (300 NT'den büyük) Yıllara Göre Durumu (1986-1998)

Table 2: Stuation of the ships that are loading and emptying with respect to years.

Yıllar	Gemi Adedi
1986	132
1987	101
1988	88
1989	104
1990	228
1991	350
1992	806
1993	891
1994	1128
1995	1219
1996	1406
1997	1209
1998 (11.aya kadar)	900

Kaynak: Trabzon Liman İşletme Müdürlüğü.



Şekil 3: Trabzon Liman'ında Yükleme-Boşaltma Yapan Gemilerin Yıllara Göre Durumu
Figure 3: Situation of the ships that are loading and emptying with respect to years.

1991 yılından itibaren limana gelen gemi adedinde artışlar olmaya başlamıştır. 1991'de 350 olan gemi sayısı 1992'de 806'ya, 1994'de 1128'e yükselmiştir. Bunun nedenini Sovyetler Birliği'nde görülen değişim sonucunda özellikle Trabzon Limanı'na bu ülkelerden (BDT) gelen gemi sayılarının artmasıyla açıklamak mümkündür.

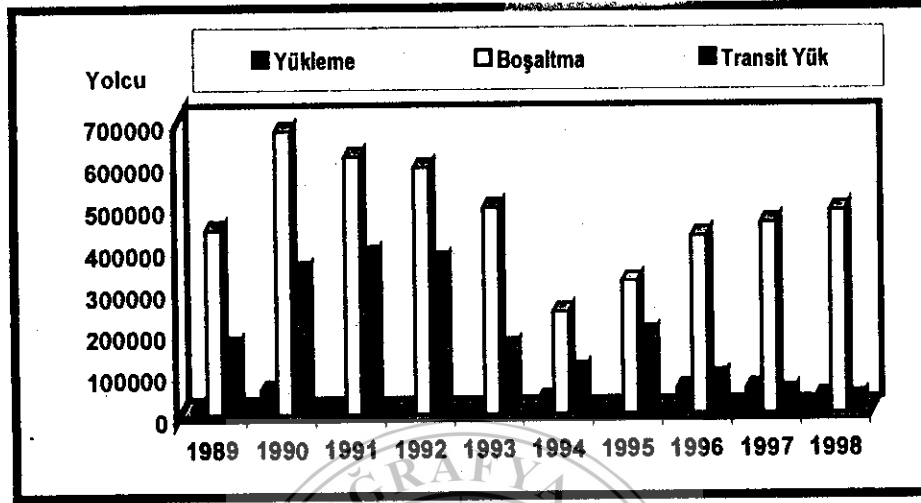


Fotoğraf 3: Rihtıma Yanaşmış Gemilerden Görünüm.
Photo 3: The ships in the port.

Tablo 3: Trabzon Limanı'nda Yükleme-Boşaltma ve Transit Yük Miktarları (1989-1998).
Table 3: Annual amount of loads (1989-1998).

Yıllar	Yükleme(ton)	Boşaltma(ton)	Transit Yük(ton)
1989	135 00	442 159	166 000
1990	60 000	677 000	345 918
1991	19 200	616 151	383 015
1992	10 159	589 950	368 020
1993	12 215	494 050	161 058
1994	36 000	245 000	102 000
1995	20 000	319 000	190 000
1996	60 359	425 027	83 753
1997	59 811	455 978	46 737
1998(11 aya kadar)	39 644	484 865	33 048

Kaynak : Trabzon Liman İşletme Müdürlüğü.



Şekil 4: Trabzon Limanı'ndan Yükleme-Boşaltma ve Transit Yük Miktarları(1989-1998).
Figure 4: Annual amount of loads (1989-1998).

Trabzon Limanı'nda yük taşımacılığı ulusal ve uluslararası yük taşımacılığı olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. Yük taşımacılığında yüklemeden çok boşaltmanın yapıldığı bir limandır (Tablo 3, Şekil 4).

Bunda limanın önemli bir ticaret ve sanayi şehrinde kurulmamış olmasının ve limanın hinterlandında da sanayinin gelişmemiş olmasının rolü büyüktür.

Trabzon Limanı bir transit ticaret limanıdır. Özellikle 1974'de İran'a Trabzon Limanı üzerinden başlayan "Transit Nakliyat" limana bu özelliği kazandırmıştır. İran-İrak Savaşı sırasında limanın önemi bir kat daha artmış, Transit yüklerin tamamına yakını İran'a ait yükler oluşturmaktadır. Bu yükler, Trabzon-Erzurum-Doğubayazıt güzergâhı üzerinden taşınmaktadır. Fakat Zigana tüneli faaliyete geçinceye kadar (1992) şiddetli kar yağdığı ve buzlanmanın olduğu zamanlar Trabzon sahil yolunu takip ederek Hopa'ya, buradan da Artvin-Horasan-Ağrı-Doğubayazıt üzerinden İran'a ulaşılmaktadır¹³ (Fotoğraf 4).

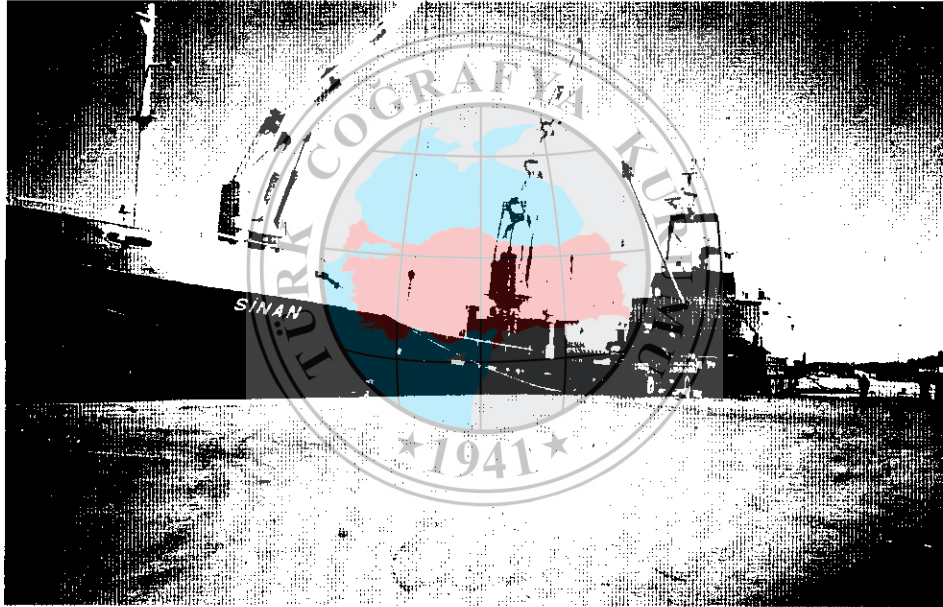
Sovyetler Birliği'nin dağılmasından (1990-1991) sonra Bağımsızlığını elde eden Türk Devletlerine gönderilen yardım malzemeleri de Trabzon Limanı üzerinden transit olarak aktarılmıştır.

Trabzon Limanı'ndaki yükleri, ithalat, ihracat, transit ve iç ticaret olmak üzere 4 grupta inceleyebiliriz. 1996 yılında yüklenen 60 359 ton yükün % 91'ini (54 978 ton) ihraç edilen yükler, % 7.3'ünü transit, % 1.5'ini iç ticaret yükleri oluştururken, boşaltılan yüklerden % 75.9'unu ithalat, % 18.6'sını transit, % 5.3'ünü

13- KODAY, Z., 1995- Hopa İçesi'nin Coğrafyası, Atatürk Üniv. Sosyal Bil. Ens. (Yayınlanmamış Doktora Tezi), s. 278, Erzurum.

ise iç ticaret yükleri oluşturmuştur. 1997-1998 yıllarında da durumda önemli bir değişiklik olmamıştır.

Trabzon Limanında transit yüklerin yıllara göre durumu incelendiğinde (Tablo 3); belirgin bir şekilde 1996 yılından itibaren transit yüklerin miktarının azaldığı gözlenmektedir. Transit ticaret limanı olan Trabzon Limanı için bu durum oldukça önemlidir. 1996 yılından, beri limanda transit yüklerin miktarının azalışını İran-Irak savaşı bittikten sonra İran'ın Trabzon Limanı'ndan ziyade Basra Körfezini kullanmaya başlaması ile izah etmek mümkündür. Karadeniz Ekonomik İşbirliğinin tam anlamıyla gerçekleştirilmesi ve limanın standartlarının yükseltilmesiyle birlikte Trabzon önemli bir ticaret merkezi haline gelecektir.



Fotoğraf 4: Limanda Yükleme Yapılan Kamyonlardan Bir Görünüm.
Photo 4: A view of the lorries in the port.

Trabzon Limanı'nda konteyner taşımacılığına ait uzun yıllık veriler alınamamıştır. Sadece 1996, 1997 ve 1998 yıllarına ait konteyner adetleri hakkında bilgi bulunabilmiştir. Son 3 yılda limandan toplam 3198 adet konteyner yüklenirken 3416 adet konteyner de boşaltılmıştır (Tablo 4-Fotoğraf 5).

Trabzon Limanı'nda Ro-Ro taşımacılığına ait bilgilerde sadece son 3 yıla ait olup, buna göre son 3 yılda limana toplam 32 adet Ro-Ro gemisi gelmiştir.

Trabzon Limanı'nda eşya cinslerine göre yükler incelendiğinde, kömür, buğday, genel kargo, konteyner ve otomobilin ilk sıralarda yer aldığı gözlenmektedir.

Tablo 4: Trabzon Limanında Konteyner Taşımacılığı (1996-1998)*Table 4: Annual container transportation in the port of Trabzon.*

Yıllar	Yüklenen Konteyner Adedi	Boşaltılan Konteyner Adedi
1996	617	683
1997	1319	1565
1998	1257	1116
Toplam	3198	3416

Kaynak : Trabzon Liman İşletme Müdürlüğü.

**Fotoğraf 5:** Trabzon Limanı'ndaki Konteynerlerden Bir Görünüm.*Photo 5: A view of the containers in the port.*

Trabzon Limanı gerek yurt içi ve gerekse yurt dışı taşımacılıkta önemli bir yer tutmaktadır. Hemen hemen dünyanın birçok ülkesinden limana mal gelmektedir. Yurt içinden ise en fazla İstanbul, İzmir ve Zonguldak illerimizden mal gelmektedir. Dış ülkelerden gelen yüklerin büyük bölümü transit amaçlıdır. Bu mallar daha öncede belirtildiği gibi başta İran'a ait olmak üzere karayolu ile komşu ülkelere gönderilmektedir. Yurt dışından genel olarak, İngiltere, Almanya, Fransa, Hollanda, Belçika ve Danimarka gibi ülkelere, çeşitli sanayi ürünleri (otomobil, elektrikli aletler, makina ve aksamları, kalorifer kazan ve radyatörleri, çimento, kereste, her türlü boru çeşitleri, konserve yiyecekler ve yağ) gelmektedir.

Yurt içinden ise, Zonguldak'tan Kömür (Limana en fazla gelen yüküdür), İzmir ve İstanbul'dan; rafine petrol, otomobil yedek parçaları, gübre, konfeksiyon ve toptancı tüccarlar için çeşitli eşyalar gönderilmektedir.

Liman aracılığı ile yurt dışına ve yurt içindeki bazı illerimize gönderilen yükler arasında özellikle fındık başta gelmektedir. Trabzon ilinde üretilen fındığın % 90'ı başka ülkelere ihraç edilmektedir. Başta Almanya olmak üzere bütün Avrupa ülkeleri Rusya ve ABD'ne fındık ihraç edilmektedir. Yurt içine ise; çimento, balık yağı ve unu, maden, çay ve tütün gönderilmektedir.

1998 yılı itibariyle Trabzon Limanı'na gelen yabancı gemilerin bayraklarına göre durumu incelendiğinde; limana başta Rusya ve diğer Bağımsız Devletler Topluluğu ülkeleri olmak üzere dünyanın çeşitli ülkelerinden gemiler gelmektedir. Yıllara göre incelendiğinde ise, en fazla geminin Bağımsız Devletler Topluluğu ülkelerinden geldiği görülmektedir (Tablo 5). Bağımsız Devletler Topluluğu'ndan gelen gemilerden sadece Rusya'nın gemi adetleri ayrı olarak verilirken diğer BDT ülkelerinden gelen gemilerin ülkelere göre tasnifi yapılmamıştır.

1990-1991 yıllarında Sovyetler Birliği'nin dağılmasıyla birlikte limana gelen yabancı gemiler içinde Bağımsız Devletler Topluluğu bayrağı taşıyan gemilerin görülmeğe başlamış ve limana gelen yabancı gemiler içinde sayıları hızla artmıştır.

1992 yılında limana gelen yabancı gemilerin % 39.9'unu Rus, % 29'unu BDT, % 16.9'unu Romen bayraklı gemiler oluştururken, diğer ülkelerin payı ise % 14.2'dir. 1996 yılında ise Bağımsız Devletler Topluluğu % 76 ile ilk sırada yer almıştır.

Trabzon Limanında yolcu taşımacılığına gelince; limanda yolcu taşımacılığı yük taşımacılığı kadar önem kazanmamıştır. Ancak 1991 yılında Sovyetler Birliği'nin dağılması ve bu değişim süreci ile birlikte Soçi ve Trabzon Limanları arasında düzenlenen tarifeli feribot seferleriyle yolcu trafiği her geçen gün artmıştır (Tablo 6, Şekil 5). Nitekim, 1991 yılında Trabzon Limanı'na deniz yoluyla gelen-giden yolcu sayısında artış gözlenmektedir. Yurt içinde sadece İstanbul limanı ile, haftada birgün (Cumartesi) tek sefer yapılmaktadır. Bu seferler İzmir ve Karadeniz isimli yolcu gemileriyle dönüşümlü olarak gerçekleştirilmektedir.

Trabzon Limanı'nın yıllar itibariyle yolcu giriş-çıkışı incelendiğinde (Tablo 6, Şekil 5, Fotoğraf 6), özellikle 1991 yılından itibaren yabancı yolcu sayısında dikkat çeken bir artış başlamıştır. Nitekim 1990 yılı itibariyle 880 yabancı yolcu giriş, 196 yolcu da çıkış yapmıştır. 1991 yılında ise birden bire giriş yapan yabancı yolcu sayısı 14829'a çıkış yapan yabancı yolcu sayısı ise 11 375'e yükselmiştir. Bunda 31 Ağustos 1988 yılında sınır ticareti kapsamında Sarp Sınır Kapısının açılması¹⁴ ve 1991 yılında Sovyetler Birliği'ndeki değişimin büyük rolü ol-

14- KODAY, Z., 1994, "Sınır Ticaretimiz Bakımından Sarp Sınır Kapısının Önemi". Atatürk Üniv. Türkiyat Araş. Ens. Der. Sayı: 1, s. 123, Erzurum.

Tablo 5: Trabzon Limanı'na Gelen Gemilerin Bayraklarına Göre Adetleri
Table 5: Amounts of the ships with respect to their nationalities.

Gemi Bayrakları	Yıllar							
	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Rusya	70	85	53	28	24	24	12	6
Bulgar	2	-	2	3	3	-	-	4
Romen	34	36	23	10	11	4	-	-
Honduras	2	2	2	-	2	-	2	1
Bahama	2	1	-	1	-	3	3	1
İskoç	1	-	-	-	-	2	2	-
Panama	3	3	4	-	-	1	-	-
Norveç	1	1	-	1	4	7	3	1
İtalya	1	2	-	-	1	-	-	-
Malta	2	4	9	2	2	8	5	24
İspanya	1	-	-	-	-	3	-	-
Suriye	1	-	-	-	1	2	1	1
Yunan	1	4	-	1	-	-	1	-
Mısır	1	1	2	3	3	1	1	-
Danimarka	1	1	-	-	-	-	1	-
Macar	-	1	-	-	-	-	-	-
Vincent	-	1	2	2	4	19	20	7
Estonya	-	3	-	-	-	-	-	-
Ukrayna	-	6	17	15	9	3	-	4
Litvanya	-	-	1	1	1	-	6	-
Liberya	-	-	1	1	-	-	-	1
BDT(Diğerleri)	1	62	70	59	65	147	69	58
Lübnan	-	-	2	1	1	2	-	-
Alman	-	-	-	4	1	-	1	-
Gürcistan	-	-	-	1	-	1	1	-
Belize	-	-	-	-	-	4	2	1
Azerbeycan	-	-	-	-	-	2	-	-
ABD	-	-	-	-	-	2	-	-
Portekiz	-	-	-	-	-	1	-	-
Antigua	-	-	-	-	-	1	1	-
Küba	-	-	-	-	-	1	-	-
İsveç	-	-	-	-	-	2	-	-
Bermuda	-	-	-	-	-	-	1	-
Hırvatıs	-	-	-	-	-	-	1	-
Canbadia	-	-	-	-	-	-	6	4
Ekvator	-	-	-	-	-	-	-	1
Kamboçya	-	-	-	-	-	-	3	12
Fransa	-	-	-	-	-	-	1	1

Kaynak : Trabzon Liman İşletme Müdürlüğü

Not : BDT(Diğerleri) ülkelerine ait gemiler 300 NT'den küçüktür.

muştur. Trabzon Limanı'ndan giriş-çıkış yapan yabancı yolcuların tamamına yakınına Bağımsız Devletler Topluluğu'ndan gelen yolcular oluşturmaktadır. Bu kadar insanın giriş-çıkış yapması beraberinde "bavul ticaretini"de getirmiştir¹⁵. Nitekim Trabzon şehrinde; kurulan "Rus Pazarı" olarak adlandırılan sınır ticareti kapsamında bu pazar, 1988 yılında Sarp Sınır kapısının açılmasıyla ortaya çıkmış, 1991 yılında Sovyetler Birliği'nin dağılmasından sonra daha da önem kazanmıştır. 1990 öncesinde Trabzon Limanı'na giriş-çıkış yapan yabancı yolcu sayısı 1000'e bile ulaşmazken, 1991'den itibaren çok hızlı bir şekilde artarak 1996 yılında 134 649'a yükselmiştir.

Trabzon Liman İşletme Müdürlüğü verilerine göre ise, 1997 yılında 137 919 yabancı, 1241 Türk vatandaşı olmak üzere toplam 139 160 yolcu giriş yapmıştır. 1998 yılı 11. ayına kadar olan dönemde ise, 78 141'i yabancı, 922'si Türk vatandaşı olmak üzere toplam 79 063 kişi giriş yapmıştır.

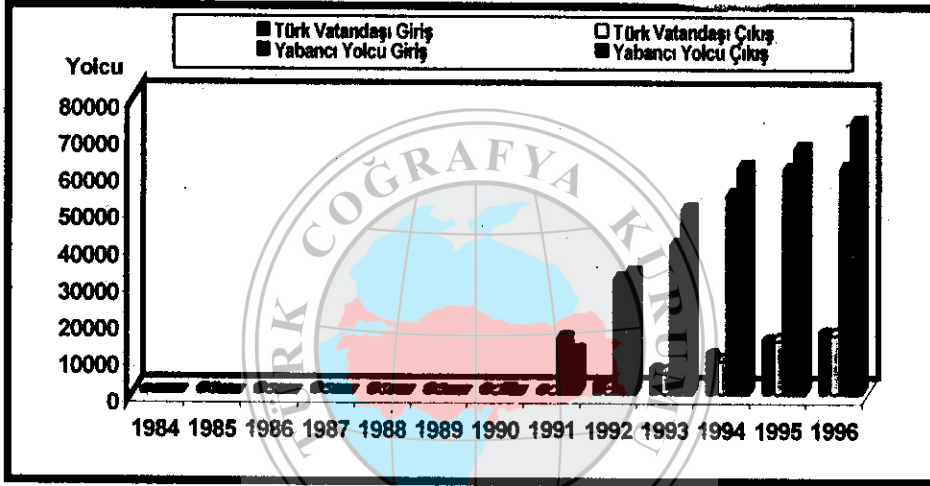
Trabzon Limanı'nın şehrin ekonomisinde oldukça önemli bir yeri vardır. Trabzon Limanı'nda 1998 yılı itibarıyla 239 kişi çalışmaktaydı. Ayrıca limana geçici olarak alınan işçileri de hesaba kattığımız (yaklaşık 150 işçi) zaman yaklaşık 400 aile geçimini limandan sağlamaktadır. Limandan ithalat ve ihracat yapılması dolayısıyla Trabzon'da birçok şirket mevcuttur. Bu durumda şirket çalışanları, mal sevkiyatı yapan şoförler, ayrıca hamalları da göz önüne aldığımızda, limandan daha fazla bir nüfus kitlesinin geçimini sağladığını söylemek mümkündür.

Tablo 6: Trabzon Limanı'ndan Giriş-Çıkış Yapan Yolcuların Yıllara Göre Durumu
Table 6: Annual number of passengers (1984-1998).

Yıllar	Türk Vatandaşı Yolcu		Yabancı Yolcu		Toplam
	Çıkış	Giriş	Giriş	Çıkış	Giriş-Çıkış
1984	41	24	64	40	169
1985	573	443	58	47	1121
1986	660	239	142	6	1047
1987	594	269	61	52	976
1988	664	376	86	93	1219
1989	605	448	28	31	1112
1990	643	235	888	196	1962
1991	366	154	14829	11375	26724
1992	1977	1698	30958	32495	67128
1993	6054	5813	40103	49628	101598
1994	10069	8923	53823	61353	134168
1995	14042	14454	60703	66483	155682
1996	15946	16003	61006	73643	166598

Kaynak : DİE Turizm İstatistikleri

4 Haziran 1992 tarihinde Türkiye'nin 5. serbest bölgesi olarak hizmete açılmış olan Trabzon Serbest Bölgesi "Yap-İşlet-Devret" modeline göre kurulmuştur. Türkiye Denizcilik İşletmeleri Genel Müdürlüğüne ait Trabzon Limanı sahasının 44 692 m²lik alanı üzerinde kurulan Bölge, Trabzon Serbest Bölge İşletmesi Anonim Şirketi (TRANSBAŞ) tarafından işletilmektedir. Şirketin % 95.4 hissesi yabancı konsorsiyum ortaklığına, % 4.6'sı ise Türkiye Denizcilik İşletmelerine aittir. Trabzon Serbest Bölgesinde bugüne kadar kaydedilen ticarî faaliyet hacmi her geçen gün artmaya devam etmektedir.



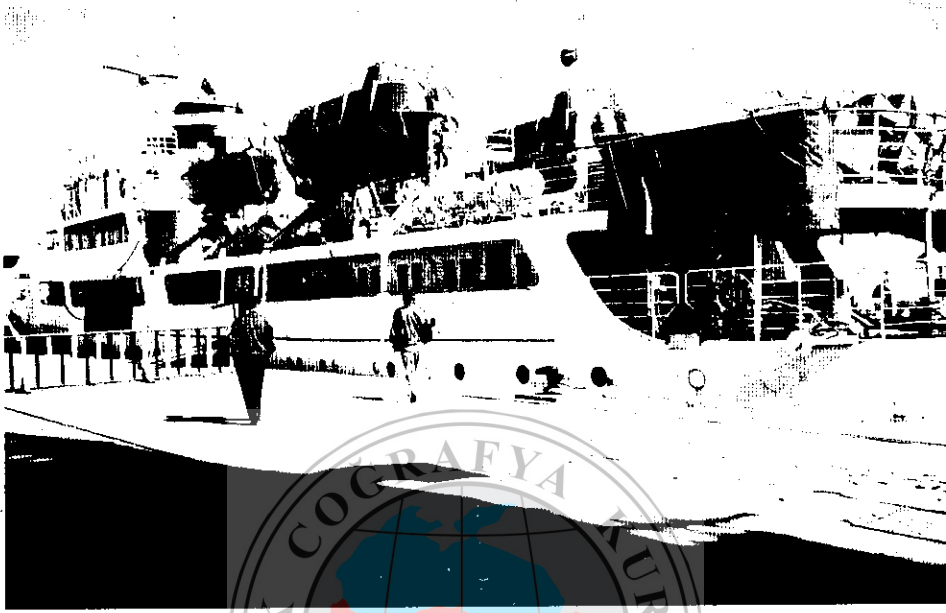
Şekil 5: Trabzon Limanı'ndan Giriş-Çıkış Yapan Yolcuların Yıllara Göre Durumu (1984-1996).

Figure 5: Annual number of passengers.

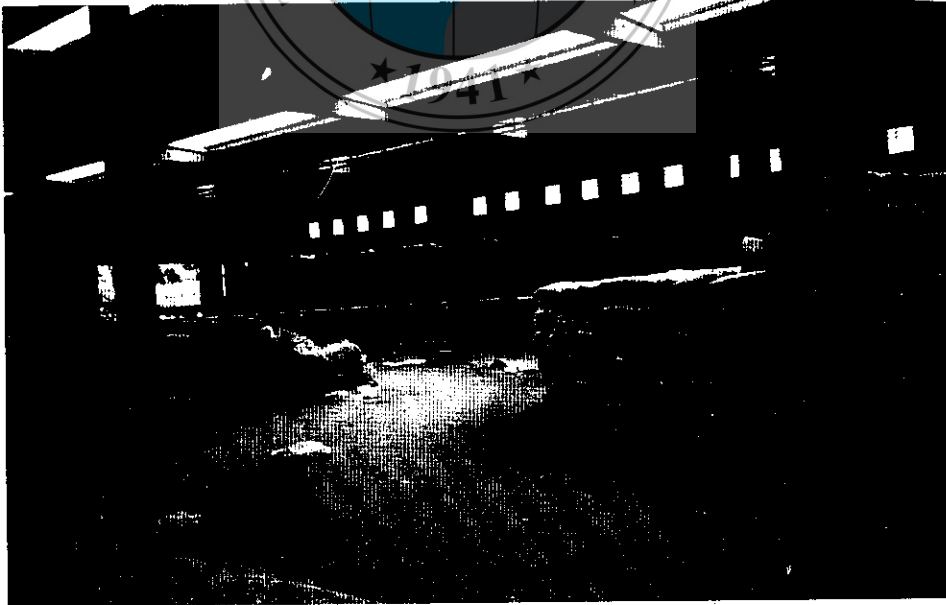
Serbest bölgeye gelen ve bölgeden sevk edilen malların % 88.9'unu sanayi ürünleri, % 8.5'ini madencilik ürünleri, % 2.6'sını tarım ve hayvancılık ürünleri teşkil etmektedir.

Toplam ticaret hacminin ülkelere göre dağılımına gelince; % 16.9 ile Belçika, % 4.5 ile İran ve % 9.7 ile Gürcistan en çok ticaret yapılan ülkelerdir. Ülkemizin payı ise % 13.8'dir.

Trabzon'da 44692 m²lik bir alan üzerinde kurulan serbest bölge, transit mal taşımacılığının yoğun olarak yapıldığı Trabzon Limanına bitişiktir. Coğrafi konumu itibarıyla, özellikle Bağımsız Devletler Topluluğu üyesi ülkeler ile Avrupa ülkeleri arasındaki ticari faaliyetlerde, dağıtım merkezi işlevi görmektedir. TRANSBAŞ tarafından kurulan ve işletilen bölgede 150 şer m²lik 10 adet hazır işyeri ve 3500 m²lik kapalı depolama alanı ve ayrıca açık depolama alanı bulunmaktadır(Fotoğraf 7)..Yükleme ve boşaltma ile tüm liman hizmetlerinin verildiği bölgede, Trabzon şehrinde uluslararası uçuşa açık bulunan Trabzon havaalanı da serbest bölge ulaşımını desteklemektedir.



Fotoğraf 6: Rus Yolcu Gemisi.
Photo 6: A Russian passenger ship.



Fotoğraf 7: Trabzon Serbest Bölgesi'nde Yüklerin Depolandığı Ambar.
Photo 7: The stores in the Free Region.

Trabzon Serbest Bölgesinin son yıllarda Trabzon Limanı üzerinden yapılan transit taşımacılıkdaki azalmayı durduracağı düşünülmektedir.

Trabzon Serbest Bölgesine en çok OECD ülkeleri, İslâm Ülkeleri, Bağımsız Devletler Topluluğu Ülkelerinden olmak üzere bir çok mal gelmekte ve burada gümrüksüz olarak gerek başka ülkelere gerek yurt içine gönderilmek üzere bekletilmektedir. Trabzon Serbest Bölgesi OECD ülkelerinden en çok Almanya, Danimarka, Fransa, Hollanda ve Avusturya'dan, İslâm Ülkelerinden İran ve Irak, BDT'dan Rusya ve Türk Cumhuriyetleri, diğer ülkelerden ise Çin Halk Cumhuriyeti, Güney Kore, Tayvan ve Hong Kong gibi ülkelerle ilişki içerisinde.

Trabzon Serbest Bölgesine gelen eşyaları; en çok tarımsal ürünler, su ürünleri, hayvancılık ürünleri ve orman ürünleri teşkil etmektedir. Bir başka sektörde madencilik ve sanayi sektörleridir. Sanayi ürünleri arasında en çok gelen ürünler tekstil ve konfeksiyon ürünleri, makina sanayi ürünleri, elektronik cihazlar, taşıt araçları, plastik ve lastik ürünleri, kimya ürünleri, işlenmiş tarım ürünleri ve petrol ürünleri oluşturmaktadır.

Sonuç

Yıllardan beri, teknolojik bakımdan değişimini yapamayan Trabzon Limanı'nın, bugünkü durumuyla devamlı değişen ve artan deniz taşımacılığına ayak uyduramaması ve yabancı limanlarla rekabet gücüne sahip olmaması nedeniyle hızla düşmekte olan iş hacmi bölge ekonomik hayatında olumsuzluklar yaratmaktadır.

Doğu Karadeniz Bölümü'nün ilk bakışta ekonomik gelişmeyi engelleyen acımasız doğa koşullarında yetişen çalışkan "Karadeniz İnsanının" hayatına canlılık getirecek, bölgenin en büyük hizmet sektörlerinden birisi Trabzon Limanı'dır. Liman yörede yaşayan insanların sosyo-ekonomik ihtiyaçlarına yeterince katkıda bulunabilmesi ve dünya ticaretine sağlayacağı ivmeyi temin bakımından çözümlenmesi gereken bazı sorunları vardır.

BDT'den limana çeşitli deniz vasıtalarıyla yabancı yolcu gelip gitmektedir. KEİP'nin onaylanmasından sonra turistler(500 kişilik) büyük gemilerle gelmeye başladığından, esasen bir transit limanı özelliğini taşıyan limana, eşya getiren gemilerin yanaşıp kalktıkları rıhtımlar yetersiz kalmaktadır. Ayrıca, turistler için yapılmış olan geçici nitelikteki yolcu salonları da ihtiyaca cevap vermemektedir.

Dünya deniz ticaretindeki gelişmeler limanların da hızla gelişmesini gerekli hale getirmiştir. Trabzon Limanı'nın denizyollarındaki bu hızlı gelişmeğe ayak uydurabilmesi için sorunlarının bir an önce çözümlenmesi gerekir.

Gerek yurt içi ve gerekse yurt dışı taşımacılıkta önemli bir yer tutan Trabzon Limanı genellikle transit amaçlıdır.

Trabzon Limanı'nın hem yurt içi hemde yurt dışında geniş bir etki alanı var-

dır. Başka sözle ifade edecek olursak, Trabzon Limanı bölgesel olmakla beraber, millî sınırlar dışında bulunan yerlere de hizmet vermekte olup, milletler arası bir limandır.

Trabzon Limanı, Sovyetler Birliği'nin dağılması sonucunda ortaya çıkan Bağımsız Devletler Topluluğu Ülkeleri ile özellikle bağımsız Türk Devletleri ile Baltık Karadeniz su yolu projesinin gerçekleşmesiyle de, küreselleşen dünya ticaretinin batı ile doğu arasında gelişmesini sağlayacak "Transkafkasya" koridorunda, kara ve hava ulaşım bağlantılarıyla, Türkiye köprüsünün dünyaya açılmakta olan önemli kapılarından birisidir.

Karadeniz Ekonomik İşbirliği çerçevesinde Karadeniz'de kıyısı bulunan ülkelerle, Kafkasya ve hatta yakın Asya ülkelerinin dünya ticaretine entegrasyonunu sağlayacak doğunun sanayi hammaddelerini batıya, batının sanayi mamüllerinin, doğuya aktarılmasında dünya ticaretine olduğu gibi, ülke ekonomisine büyük katkıda bulunacak Trabzon Limanı'nın, acil çözüm bekleyen sorunlarına bir an önce eğilerek yeterli ve güçlü hale getirilmesi, ülke genelinde Doğu Karadeniz Bölümüne yapılacak yatırımların en yararlılarından biri olacaktır.

Kaynakça

- AKOVA BALCI, S., 1996, "Mersin Limanı". Türk Coğrafya Dergisi, Sayı: 31, İstanbul.
- ARDEL, A., 1968, Jeomorfolojinin Prensipleri. İstanbul Üniv. Yay. No: 1336, Coğ.Ens. Yay. No: 53, Cilt: 3, Fasikül I, İstanbul.
- ATALAY, İ., 1991, Türkiye Coğrafyası. II.Baskı. Ankara.
- DOĞANAY, H., 1995, Türkiye Ekonomik Coğrafyası. 2.Baskı. İstanbul.
- DOĞANER, S., 1993, "İstanbul Limanı: Kuruluş, Gelişim ve İşlevleri". İ.Ü.Deniz Bil. ve Coğ. Ens. Bülten, No:8, İstanbul.
- TEKİNDAĞ, M.C., Trabzon. İslâm Ansiklopedisi. Cilt:12, Kısım1.
- TÜMERTEKİN, E., 1987, Ulaşım Coğrafyası. İstanbul Üniv. Yay. No: 2053, Coğrafya Ens. Yay. No:85, İstanbul.
- KODAY, S., 1996, "Derince Limanı." Ankara Üniv. Türkiye Coğrafyası ve Araştırma Uygulama Merkezi III. Coğrafya Sempozyumunda (15-19 Nisan 1996) sunulmuş bildiri.
- KODAY, S., 1998, "İskenderun Limanı". Türk Coğrafya Dergisi. Sayı:33, İstanbul.
- KODAY, Z., 1994, "Sınır Ticaretimiz Bakımından Sarp-Sınır Kapısının Önemi." Atatürk Üniv. Türkiyat Araş.Ens.Dergisi. Sayı:1, Erzurum.
- KODAY, Z., 1995, Hopa İlçesi'nin Coğrafyası. Atatürk Üniv. Sosyal Bil. Ens. (Yayınlanmamış Doktora Tezi). Erzurum.
- Denizcilik Bankası T.A.O Trabzon Liman İşletme Müdürlüğü-
Çeşitli Yıllara Ait İstatistiki ve Genel Bilgiler. Trabzon.

AKARCA YAYLASI

Akarca Yayla

Yrd.Doç.Dr. Zeki KODAY*

ÖZET

Akarca Yaylası, Kadirli ilçesi (Osmaniye) sınırları içerisinde bulunmaktadır. Yayla, Kadirli'nin 13 km. kuzeyinde deniz seviyesinden 550-600 metre yüksekte kurulmuştur. Burası yılda ortalama 1000 mm.den fazla yağış almakta olup, zengin bir bitki örtüsüne sahiptir. Yaylada ilk modern meskenin inşasına 1992 yılında başlanmış olup, 1998 yılında 200'den fazla mesken bulunmaktaydı. Yaylada herhangi bir ekonomik faaliyet söz konusu olmayıp, sayfiye amaçlı olarak yararlanılmaktadır.

Kadirli-Andırın karayolunun kenarında kurulmuş olan yaylaya çok kolay bir şekilde ulaşılmaktadır. En önemli sorunu su ihtiyacının karşılanması olan Akarca Yaylası bu ihtiyacının da karşılanmasıyla daha büyük bir yerleşme haline gelecektir.

ABSTRACT

The Turkish word yayla has no equivalent word in English. In this research the word "yayla" is used to expiers temporary settlements on high areas, where the people go in order to spent a cool summer.

Akarca Yayla is in Kadirli of Osmaniye. This yayla is in the 13 km. north of Kadirli and ever 550-600 m. in height from the sea level. The annual distribution of rain is more than 1000 mm and the yayla has rich flora. Although, in this yayla, the first modern house was built in 1992, there were more than 200 houses in 1998. There is now no economic activity in the yayla but it is used as a summer resort.

Transportation is very easy to this yayla as it has been settled on Kadirli-Andırın motorway. It will be a big settlement area when the problem of water, the most important problem of the area, is solved.

Giriş

Ülkemizde yaklaşık 50 000 kadar geçici kır yerleşmesi bulunmakta olup,

* Atatürk Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi Coğrafya Bölümü Öğretim Üyesi, Erzurum.