

## SAMSUN LİMANI

### *THE PORT OF SAMSUN*

Yrd. Doç. Dr. Ali YILMAZ<sup>1</sup>

#### *Özet*

Samsun Limanı, Türkiye'nin kuzeyinde Karadeniz kıyısında yer almaktadır. Coğrafi açıdan önemli bir konumda yer alan Samsun Limanı, Türkiye'nin iç kesimlerine doğru demiryolu ve karayolu bağlantılarıyla geniş bir hinterlanda sahiptir.

Samsun Limanı her türlü yük ve gemiye hizmet verebilen genel (amaçlı) bir limandır. Limandaki yük taşımacılığının büyük bir kısmı uluslar arası ticaretle ilgilidir. Limanda taşınan yükler arasında sanayi ürünleri, maden cevheri, maden kömürü, petrol ürünleri ve tahıllar başta gelmektedir. Samsun Limanı'ndan Köstence Limanı'na demiryolu ferri seferi, Odessa, ve Novorosisk limanlarına düzenli Ro-Ro taşımacılığı yapılmaktadır. Limandaki yolcu taşımacılığı önemsizdir. Düzenli yolcu taşımacılığı gelişmemiştir.

Türkiye'nin önemli transit limanları arasında olan Samsun Limanı, Balkanlar, Orta Avrupa ve Rusya ile Orta Doğu ve Orta Asya ülkeleri arasında, denizyolu-demiryolu-karayolu kombine taşımacılık açısından merkezi bir konumda yer almaktadır. Ancak bu konumundan etkin şekilde yararlanması için, uluslar arası standartlara uygun ucuz ve hızlı taşımacılık sistemlerinin kurulması gerekmektedir.

#### *Abstract*

Samsun Port is located on Black Sea coast in north of Turkey. Samsun Port, which owns an important geographical position, has a great hinterland by means of railway and road connections to inland of Turkey.

Samsun Port is a multi-purpose port which serves any kind of ship and freight. Most of the freight at the port is of international business. The freight generally covers industry products, coal, minerals, petroleum products, and cereals. The port has a train ferry line to Costanza Port of Romania and also has regular Ro-Ro lines between Samsun and Ilyichevsk, Novorosisk and Odessa Ports. Regular passenger transportation has not developed well enough that's why passenger traffic is very low.

Samsun Port, is one of the important transit ports of Turkey, and has central position for a combined sea-rail-road transportation among the Central Europe, Balkans and Russia to Middle East and Central Asian Countries. The port should be furnished with quick and cheap transportation facilities which have high-tech transport systems and international standards.

#### *Giriş*

Fiziki ve beşeri birçok özellikleriyle coğrafyanın ilgi alanı içine giren limanlar, ekonomik faaliyetlerin toplandığı alanlardır. Deniz ulaşımına bağlı olarak birçok ekonomik faali-

\* Ondokuz Mayıs Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi Coğrafya Bölümü.

yet, limanlar ve çevresinde toplanmıştır. Buldukları bölgede, ticaret ve ihracatın merkezi durumunda olan limanlar, bölge ya da ülkelerin ticaretinde önemli bir yere sahiptirler

Limanlar, şehirlerin ortaya çıkmasında ve gelişmesinde rol oynamaktadır (Göney, 1977). Liman şehirlerinin, çevrelerine göre daha iyi geliştikleri dikkati çekmektedir. Ayrıca, liman etrafında gelişen şehirlerin limana göre şekillendikleri, dolayısıyla limanların yer aldıkları şehirlerin şekillenmesinde, fiziki dokusunun oluşmasında etkili oldukları görülmektedir.

Limanların kuruluş ve gelişmesinde, karayolları ve demiryolları gibi diğer ulaşım sistemlerine kolay ve düzenli bağlantılarının bulunması, limanın ticari etkisinin iç kesimlere yayılması açısından büyük önem taşımaktadır. Böylece limanlar hizmet ettikleri alanın (hinterlandın) ekonomik ve sosyal gelişiminde önemli rol oynamaktadır.

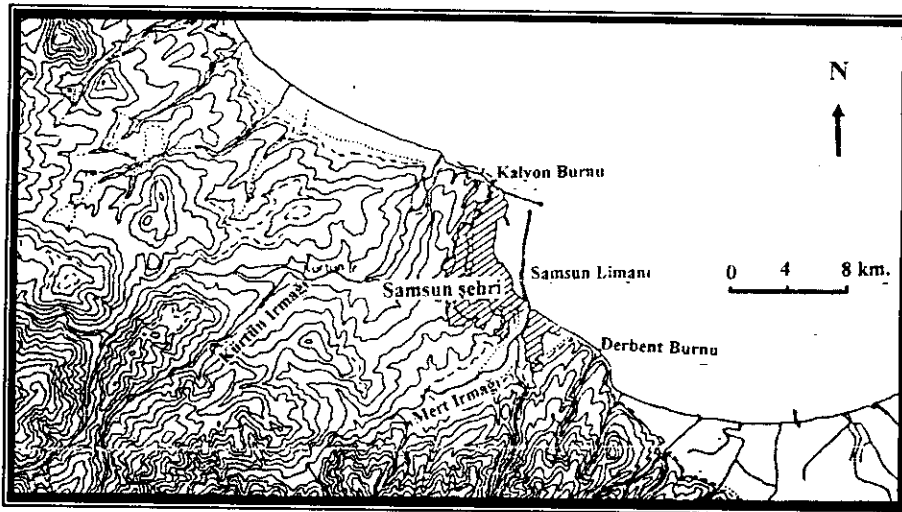
Fiziki ve beşeri birçok özellikleriyle coğrafyanın ilgi alanı içine giren limanların, coğrafyacılar tarafından bilimsel olarak incelenmesi (Tanoğlu,1944; Doğaner, 1991; Erol, 1991; Akova, 1996; Koday, 1998, 1999; Güner, 1999; Bekdemir, 1999) limanların tanınması ve potansiyellerinin belirlenmesi kadar, mekânsal sorunlarının çözümüne de katkıda bulunacaktır.

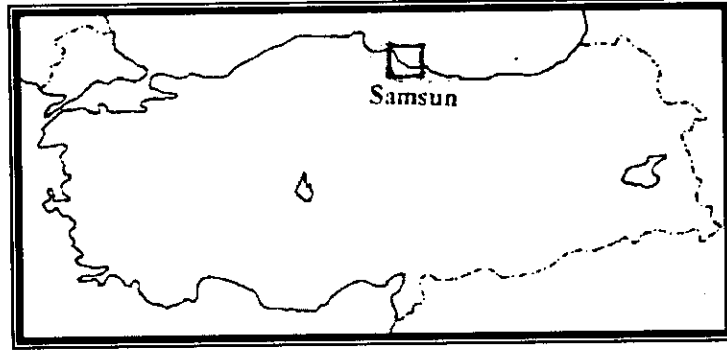
Bu çalışmada, Türkiye'nin Karadeniz kıyısında, uluslararası nitelikteki önemli limanlarından biri olan Samsun Limanı konu edilmiştir. Çalışmada, limanın coğrafi konumu, fiziki çevre özellikleri, tarihi gelişimi, hinterlandı, yük ve yolcu taşımacılığı, Türkiye limanları içindeki yeri ve Samsun şehrine etkileri ele alınmıştır.

Türkiye üç tarafı denizlerle çevrili ve deniz yolu ile kıtalar arası bağlantı kurabilen bir ülke olarak, deniz yolu taşımacılığı açısından önemli potansiyele sahiptir. Dış ticaretin yaklaşık %90'ının deniz yoluyla yapıldığı Türkiye'de (Yercan, 1998), limanlar ve deniz yolu taşımacılığı ülke ekonomisi açısından önem taşımaktadır.

### SAMSUN LİMANININ COĞRAFI KONUMU VE FİZİKİ ÖZELLİKLERİ

Samsun Limanı, Türkiye'nin kuzeyinde, Samsun şehri kıyısında yer almaktadır. Liman, batısında Kızılırmak, doğusunda Yeşilirmak deltalarının denize çıkıntı yapmaları ile oluşan geniş koyun orta kesiminde kurulmuştur. Coğrafi ve jeomorfolojik açıdan önemli bir konumda yer alan Samsun Limanı, Kızılırmak ve Yeşilirmak deltalarının kıyılarında görülen hızlı kıyı çizgisi değişimi süreçlerinden etkilenmeyecek bir noktada, (Erol, 1991) az eğimli seki yamaçları eteğinde yer almaktadır. Limanın doğusunda Derbent Burnu ve batısında Kal-yon (Fener) Burnu olarak adlandırılan iki çıkıntı, limanın içinde bulunduğu küçük koyun oluşmasına neden olmuştur (Şekil 1).





*Şekil 1 Samsun Limanı Coğrafi Konumu*

Karadeniz kıyısı boyunca denize paralel uzanan ve kıydan iç kesimlere pek geçit vermeyen Kuzey Anadolu Dağları, Orta Karadeniz Bölümü'nde yükseltilerini bir derece kaybetmekte ve Samsun güneyinde akarsularla yarılarak iç kesimlere geçişi kolaylaştırmaktadır. Bu jeomorfolojik yapı geçmişte, Samsun'dan Sivas'a ve oradan Diyarbakır ve Bağdat'a kadar uzanan tarihi ticaret yolunun kurulmasında etkili olmuştur. Günümüzde ise, Karadeniz kıyılarını Anadolu'nun iç kesimlerine bağlayan, Samsun-Ankara Karayolu ve Samsun-Sivas Demiryolu gelişmiştir. Bu jeomorfolojik yapı ve ulaşım özellikleri Samsun Limanı'nın gelişmesinde etkili olmuştur.

### **SAMSUN LIMANI'NIN KURULUŞU VE GELİŞMESİ**

Karadeniz kıyısında, Anadolu'nun kuzeyini iç kesimlere ve güneye bağlayan yolların başlangıç noktalarından birinde yer alan Samsun Limanı, tarihin eski dönemlerinden bu yana önemli olmuştur. Samsun Limanı, Türklerden önce uzun bir süre Cenevizlilerin hâkimiyetinde kalmıştır. Karadeniz limanları, dolayısıyla Samsun Limanı, özellikle 13. yüzyılın ikinci yarısında bölgesel bir liman olmaktan çıkarak dünya deniz ticaretine katılmıştır. Bunda bölgedeki siyasi ve ekonomik gelişmeler kadar, İtalyanların Anadolu'nun kuzey ve güneyinde ticaret kolonileri kurmaları ve Asya ile Avrupa arasındaki ticaret için yeni yollar aranması çabaları (Turan, 1988) etkili olmuştur. Bu dönemde Samsun Limanı, bölgesel öneminin yanı sıra, Anadolu'da üretilen mallar ile Basra ve İran yoluyla gelen malların ihracatı (Ünal, 1988) ve Avrupa'dan gelen kimi malların ithalatında (Turan, 1988) önemli rol oynamaktadır.

Samsun Limanı, Sinop Limanı ile birlikte Selçuklular devrinde de önemli bir liman (Ünal, 1988) olmuştur. Osmanlılar devrinde ise, ticaret limanı özelliğini korumakla birlikte, uzun zaman Sinop ve Trabzon limanlarının gerisinde kalmıştır. 15. ve 16. yüzyıllarda Karadeniz'in Osmanlı Devleti içinde bir iç deniz haline gelmesinden sonra, diğer Karadeniz limanları gibi Samsun Limanı da eski önemini kaybetmiş, yerel bir öneme sahip olmuştur. Bu dönemde Karadeniz limanlarının Avrupa ile ilişkileri büyük ölçüde kesilmiş, Avrupa ile ticaret güneydeki yollara ve Akdeniz'e kaymıştır (Kodaman 1990). Bunun sonucu olarak Samsun ve Sinop şehir nüfuslarında azalma olduğu (Yediyıldız, 1988) ileri sürülmektedir. 18. yüzyılda Karadeniz limanları ile Kırım arasındaki deniz ticaretinin önemli bir kısmı Samsun Limanı üzerinden gerçekleşmektedir. Samsun'un yanı sıra Osmanlı'da pamuklu el sanayisinin önemli merkezleri olan Tokat, Zile, Amasya ve Merzifon gibi şehirlerin Karadeniz limanlarıyla ticareti, Samsun Limanı yoluyla yapılmaktadır (Kodaman 1990). Daha sonra, Kırım'ın elden çıkması ile bu ticaret gerilemiştir. Ancak, 1774 Küçük Kaynarca Anlaşması'ndan sonra Rus, Avusturya ve 19. yüzyılın başında İngiltere, Fransa ve diğer bazı devletlere Karadeniz'de serbest dolaşım hakkı verilmesiyle, Karadeniz Avrupa bandıralı buharlı gemilere açılmıştır (Çadırcı, 1988). Bu dönemde, Samsun Bölgesi'nde kaliteli tütün yetiştirilmeye başlanması ile Samsun Limanı yeniden canlılık kazanmaya başlamıştır.

Karadeniz limanlarında buharlı gemilerle ticaretin başlamasından sonra, Samsun ile Sivas arasında demiryolu kurulması girişimleri (1891) ortaya çıkmış, ancak çeşitli nedenlerle 1930'lu yıllara kadar gerçekleşmemiştir. 1932'de Samsun-Sivas Demiryolu'nun açılması, limanın Türkiye demiryolları ağına çok önemli bir bağlantı kurmasına neden olmuştur. O dönemde bir iskele durumunda olan Samsun Limanı'nın (Tanoğlu, 1944), Karadeniz fırtınalarına açık olması ve teknik yetersizlikleri, yeni (modern) bir limanın yapılmasını zorunlu kılmaktadır. Öyleki, Samsun'a gelen gemiler Kalyon Burnu fenerinin doğusundaki koyun açıklarında demirliyor, yük ve yolcular kayak ve mavnalarla kıyıya taşınıyordu. Çok sayıda kişinin çalıştığı bu ilkel yükleme ve boşaltma çalışmalarında önemli aksamalar olmaktadır. Fırtınalı havalarda gemiler yükleme-boşaltmayı durdurarak Trabzon'a geçmek veya Sinop Limanı'na sığınmak zorunda kalmaktadır. Gemiler, özellikle kış aylarında patlak verecek bir fırtına sırasında hemen demir alıp ayrılabilmek için, sürekli buhar kazanlarını istim tutar (çalışır) durumda bekletmektedir.

Samsun'da modern bir liman inşası ile ilgili ilk girişim 1910 yılında yapılmış ancak Birinci Dünya Savaşı nedeniyle sonuç alınamamıştır. Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulmasından sonra limanın yapımı zaman zaman gündeme gelmekle birlikte, 1950'ye kadar etkili bir girişim olmamıştır. 1950'de liman inşaatı projelendirilmiş ve 1953'de başlanmıştır. Modern limanın yapımı 1962 yılında tamamlanarak hizmete girmiştir.

Samsun Limanı'nın şehirle iç içe olması nedeniyle yeni limanın yapımında, kara yönünde yeterli genişleme alanı bulunamadığından denizin doldurulmasına gidilmiştir. Denizden doldurularak 130 hektar alan kazanılmıştır. Limanın inşasında kullanılan dolgu malzemesi yaklaşık 7km. uzaklıktaki Demirci köyden kayalar dinamitlenerek çıkarılmış ve döşenen özel demiryolu ile liman alanına taşınmıştır. Mert Irmağı'nın ağız kısmının batısında kurulan modern Samsun Limanı, ırmağın getireceği alüvyon birikintilerine ve Karadeniz'den gelecek fırtınalara karşı kuzey mendireği (1580m.), doğu mendireği (3176m.) ve tali mendirek (400m.) ile korunmuştur. Liman sahasında mendireklerle çevrili alan 290 hektardır. Samsun Limanı, iç liman ve dış liman olmak üzere iki kısımdır. İç liman, kuzey ve doğu mendirekleri ile bu mendirekler uçlarındaki fenerleri birleştiren hattın iç kısmında kalan deniz sahasıdır. Dış liman, liman sınırı ile iç liman sınırı arasında kalan deniz sahasıdır ve gemilerin serbest demirleme alanıdır.

Samsun Limanı 1944 yılına kadar İl Özel idaresi ve Belediyenin işletmesinde kalmıştır. 1944 yılında limanın işletmesi Devlet Limanları İşletmesi Umum Müdürlüğü'ne verilmiş, daha sonra 1953 yılında yürürlüğe giren 6186 sayılı kanun ile Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD) işletmesine geçmiştir. Günümüzde Samsun Limanı, Haydarpaşa, Mersin, İzmir, Bandırma, Derince ve Iskenderun limanları ile birlikte TCDD tarafından işletilen 7 limandan birisidir. Samsun Limanı her türlü yük ve gemiye hizmet verebilen genel (amaçlı) bir limandır.

### **SAMSUN LİMANI TESİSLERİ VE LİMANIN TEKNİK İMKANLARI**

Günümüzde modern limanların, coğrafi konuma bağlı olan hinterlant durumu dışında başlıca üstünlüğü sahip olduğu tesisat imkânlarına dayanmaktadır. İyi bir liman işletmesinde yükleme ve boşaltma tesislerinin yanı sıra depolama, taşınma ve haberleşme imkânları da gerekmektedir. Limanların kapasiteleri dolayısıyla büyüklükleri yükleme ve boşaltma etkinlikleri ile ölçülmektedir (Tümertekin, 1987). Günümüzde yükleme ve boşaltmada işçi ücretlerinden ve zamandan kazanmak için makine kullanımına hız verilmektedir.

Limanelerin en önemli kısmını gemilerin kıyı ile bağlantısını sağlayan, yükleme ve boşaltmanın yapıldığı rıhtım ve iskeleler oluşturmaktadır. Samsun Limanı'nın dört rıhtımı bu-

lanmaktadır (Çizelge 1) . Bunlardan 776m. uzunluğunda ve -9,5m. derinliğinde olan ana rıhtım, yolcu gemileri ile 300 ve daha yukarı net tonilatodaki yük gemilerinin yükleme ve boşaltmalarına ayrılmıştır. 400m. uzunluğunda, -12m. derinliğindeki sanayi rıhtımına, daha büyük gemiler alınmaktadır. Büyük vinçlerin bulunduğu bu rıhtım, genelde kömür, maden cevheri ve hurda demir vb. yüklere ayrılmıştır. Ayrıca, sanayi rıhtımına bitişik olarak inşa edilen özel iskeleye 184,5m. boyunda 26,52m. genişliğinde 12000 DWT'luk tren ferileri yanaşabilmekte, yükleme ve boşaltma yapabilmektedir. 180m. uzunluğundaki küçük araçlar rıhtımı (motor rıhtımı) 300 net tonilatodan küçük yük gemilerinin yükleme ve boşaltmasına ayrılmıştır. 400m. uzunluğundaki rıhtım (akaryakıt iskelesi) patlayıcı, yanıcı ve benzeri tehlikeli madde yüklü gemilerin yükleme ve boşaltmasına ayrılmıştır. Samsun Limanı'nın stoklama durumu kapalı alanda (13898m<sup>2</sup>) 2192000 ton/yıl ve açık alanda (754000m<sup>2</sup>) 8556000 ton/yıl dır. Limanda kullanılabilir alan 356000m<sup>2</sup> dir.

Çizelge 1 : Samsun Limanı Rıhtımları ve Özellikleri.

Table 1 : Quayes of Samsun Port and Their Characteristics

Rıhtım No	Boyu	Su Derinliği
1 (Ana Rıhtım)	776m.	10,5m.
2 (180 Rıhtım)	180m.	6,5m.
3 (400 Rıhtım)	400m.	6m.
4 (Sanayi Rıhtımı)	400m.	12m.

*Kaynak:* TCDD Samsun Liman İşletme Müdürlüğü

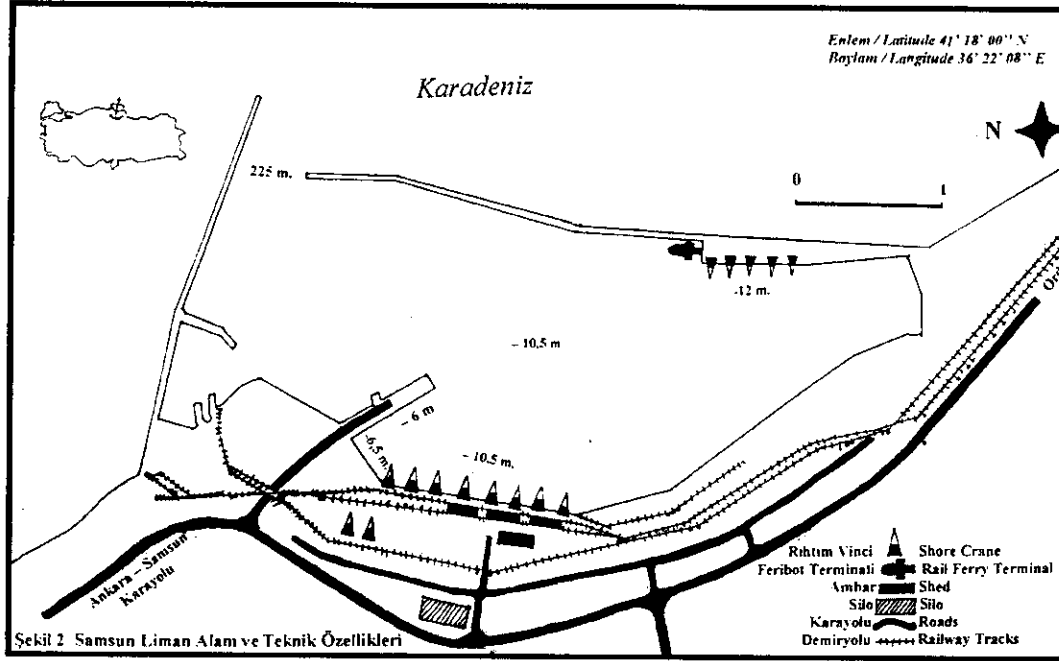
*Source:* TCDD, Samsun Port Management Authority.

Çok çeşitli yüklere hizmet veren Samsun Limanı'nda her türlü eşyayı yükleme ve boşaltma imkânı vardır. Bu hizmetler yüksek performanslı mobil vinçler ve diğer destek teçhizatı ile görülmektedir. Limanın bütün stoklama sahaları ile rıhtımları, demiryolu ve karayolu ile bağlantılıdır. Limanın günlük gemi tutma kapasitesi 13-15 gemi/gün, yıllık ise, 1130 gemi/yıldır.

Samsun Limanı'nın şehirle iç içe olması, şehrin güvenliğini gündeme getirmektedir. Samsun Liman Tüzüğü'ne göre, patlayıcı, parlayıcı, yanıcı ve benzeri tehlikeli maddeleri taşıyan gemiler yükün cins ve miktarını, geminin limana gelişinden en az 24 saat önce, Liman Başkanlığına bildirmek durumundadır. Tehlikeli maddelerin yükletilmesi ve boşaltılması, güneşin doğuşu ile batışı arasındaki süre içinde yapılmakta ancak, dökme akaryakıt boşaltacak veya yükleyecek olan gemiler, işlerine gece de devam edebilmektedirler. Limana gelecek ve limandan hareket edecek yabancı gemiler ile yabancı limanlara sefer yapan Türk gemilerinin donatan veya acenteleri, bu gemilerin limana geliş ve gidişlerinden 24 saat önce, gerekli bilgileri limandaki sahil emniyet, gümrük ve sağlık teşkilatlarına bildirmek durumundadır. Kabotaj hatında çalışan 300 ve daha yukarı gros tonilatodaki Türk gemilerinin donatan veya acenteleri, bu gemilerin limana varışlarından en az 12 saat önce, gerekli bilgileri Liman Başkanlığına vermeleri gerekmektedir.

Çevrenin korunması açısından, liman sınırları içinde, denize, moloz, safra, çöp ve emsali maddeler atılması, denize yağ ve benzeri kirletici maddeler basılması, tank ve sintine yıkanması yasaklanmıştır. Limandaki gemiler, emniyet, sağlık ve gümrük teşkilatınca, gerekli görüldüğünde günün her saatinde kontrol edilebilmektedir.

Liman içinde geniş asfalt yollarla rahat bir ulaşım sağlanmaktadır. Liman içindeki 18 km.'lik demiryolu ağıyla gemilerden ve alandan demiryolu vagonlarına yükleme-boşaltma yapılabilmektedir. Ayrıca ikinci bir demiryolu sistemi ile Azot Fabrikası ve Çarşamba ilçesine yük ve yolcu taşınabilmektedir. Daha önce belirtildiği gibi limandaki demiryolu ağı Türkiye demiryolları sistemine bağlıdır.



Şekil 2 Samsun Limanı Alanı ve Teknik Özellikleri.

Figure 2 Samsun Port Areas and Technical Characteristics.

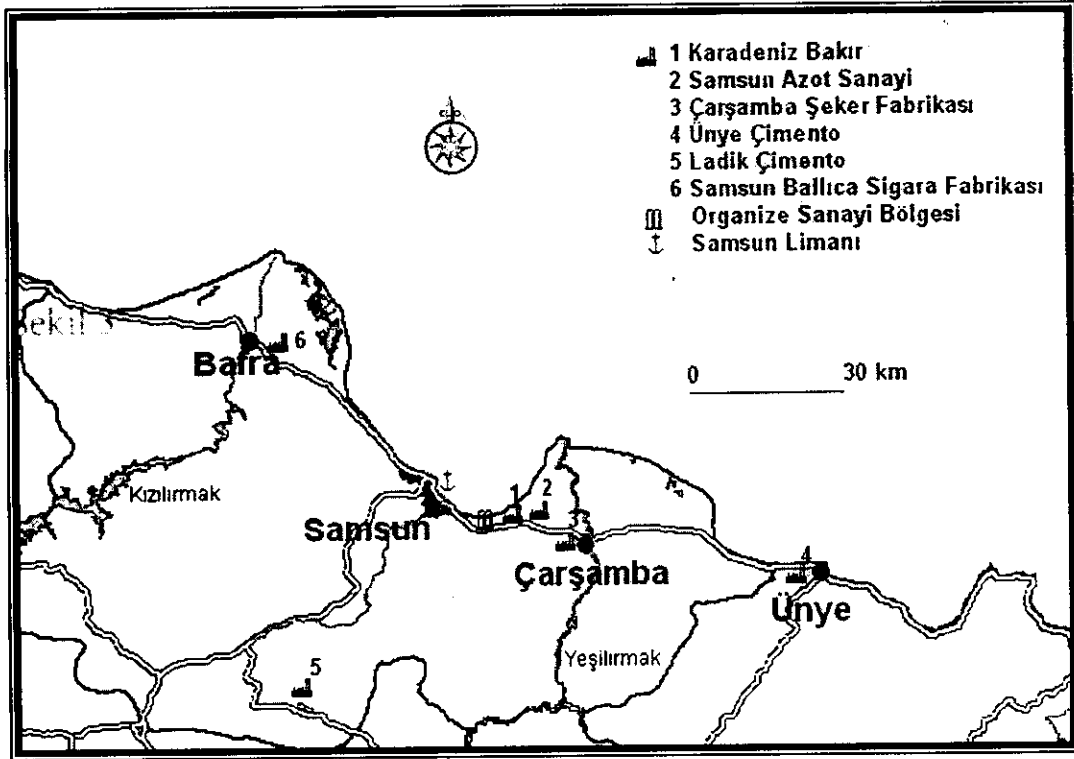
### SAMSUN LİMANI'NİN HİTERLANDI

Bir limanın önemi, hinterlandının geniş bir alana yayılması ve bu alandaki ekonomik faaliyetlerin özellikle sanayi ve ticaretin yoğunluğuna bağlıdır (Göney, 1977). Limanların karayolu veya demiryoluyla karaların iç kesimlerine bağlanması, limanların önem kazanmasında ve hizmet ettiği alanın (hinterlandın) genişliğinde rol oynamaktadır. Samsun Limanı, Türkiye'nin iç kesimleriyle önemli karayolu, demiryolu bağlantılarına sahiptir. Karayolu ile kıyıda Sinop, Samsun, Ordu, Giresun ve Doğu Karadeniz illerine, iç kesimde Samsun, Çorum, Ankara karayoluyla Türkiye'nin iç kesimlerindeki başlıca şehirlere ve Demiryolu ile Amasya, Sivas şehirlerine oradan Türkiye'nin demiryolu şebekesine bağlanmaktadır.

Samsun Limanı, Samsun şehri kıyısında kurulmuştur. 362 bin nüfuslu (2000) şehir bölgenin en önemli ticaret merkezidir. Şehirde, Orta ve Doğu Karadeniz ile Türkiye'nin iç kesimlerine yönelik toptan ticaret gelişmiştir. Samsun ticari olduğu kadar, idari, sağlık, eğitim ve kültür açısından da Orta Karadeniz Bölümü'nün merkezi durumundadır. Bu durum şehrin ticaret merkezi özelliğini güçlendirmektedir.

Limanın yakın çevresinde Sanayi Sitesi, Organize Sanayi Bölgesi, Azot Gübre Fabrikası, Karadeniz Bakır İşletmeleri, Çarşamba Şeker Fabrikası, Samsun (Ballica) Sigara Fabrikası yer almaktadır. Sanayi kuruluşlarının hammadde-ürün ithalat ve ihracatında Samsun Limanı hizmet vermektedir. Yine, liman bitişğinde Toprak Mahsulleri Ofisi Siloları ile Türkiye Ziraî Donatım Kurumu gibi limanla çalışan ve limanda yükleme-boşaltma yapan kuruluşlar vardır.

Ayrıca özel sektöre ait demir-çelik fabrikası hurda demir ihtiyacını deniz yolu ile yurt dışından karşılamaktadır. Yine, Ünye Çimento, Çorum Çimento ve Ladik Çimento Fabrikaları, çimento ihracatlarını Samsun Limanı'ndan gerçekleştirmektedir (Şekil 3). Turhal ilçesi yakınlarında çıkarılan betonit Samsun Limanı'ndan gemilere yüklenerak ihraç edilmektedir. Sivas ve Divriği dolaylarında çıkarılan demir cevheri, demiryolu ile Samsun Limanı'na gelip buradan gemilere yüklenerak Karadeniz Ereğlisi'ne gitmektedir. Hopa ve Küre'den gelen pirit hammaddesi de limana boşalarak Bakır Fabrikasına nakledilmektedir.



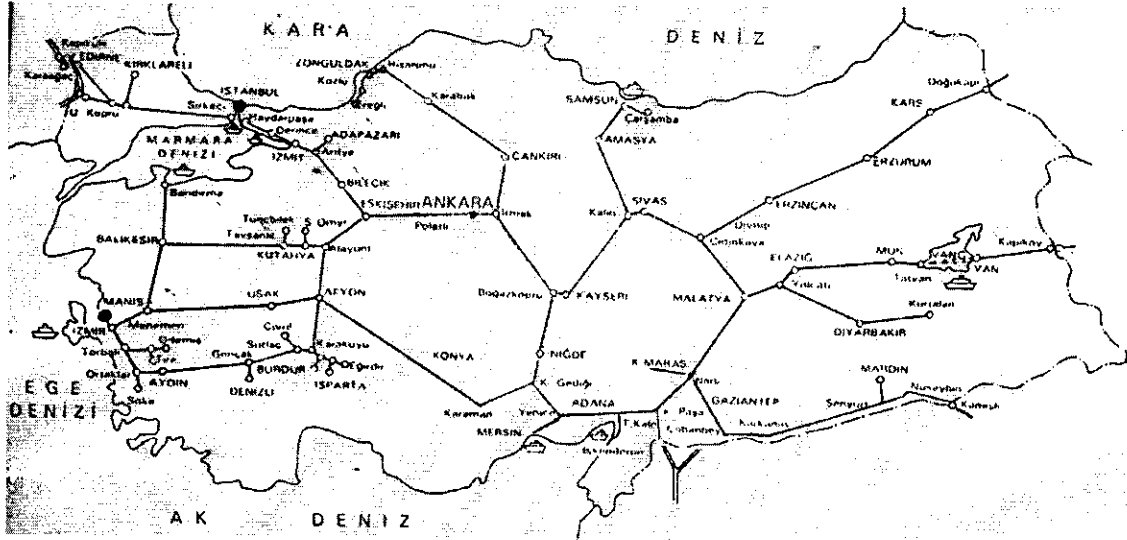
Şekil 3 Samsun Limanı'ndan Yükleme ve Boşaltma Yapan Şehri ve Yakın Çevresindeki Sanayi Alanları

Samsun Limanı'nın her iki yanında Türkiye'nin iki büyük delta ovası bulunmakta ve elverişli iklim ve toprak şartlarına bağlı olarak çeşitli tarım ürünleri yetiştirilmektedir. Bu ürünlerin bir kısmı yurt dışına Samsun Limanı yoluyla gönderilmektedir.

Günümüzde Samsun Limanı, kıyıda Sinop, Samsun, Ordu ve Giresun iç kesimde Çorum, Amasya, Tokat, Yozgat, Sivas, Kayseri, Erzincan ve kısmen birkaç ili kapsayan geniş bir hinterlanda sahiptir. Limanın bugünkü hinterlandının oluşumunda 1932 yılında tamamlanan Samsun-Sivas Demiryolu'nun payı büyüktür. Samsun Limanı'nı Türkiye demiryolları ağına bağlayan Samsun-Sivas Demiryolu'nun yapımından sonra, Samsun Limanı, Amasya, Tokat, Sivas, Kayseri ve Erzincan'a gelen ve giden malların yüklenip boşaltıldığı bir merkez haline gelmiştir. TANOĞLU, 1944 yılında yayınlanan 'Samsun Limanı ve Hinterlandı' adlı makalesinde, Samsun'a modern bir limanın gerekliliği üzerinde durmakta ve yeni liman için öneri sunmaktadır. Ayrıca, Samsun-Sivas Demiryolu'nun liman açısından önemini vurgulamakta ve demiryolunun Samsun Limanı'na etkisinin henüz tam olarak ortaya çıkmadığını belirtmektedir. Bununla birlikte, demiryolunun beklendiği gibi limanın yük trafiğini artırmadığını ve hinterlandını genişletmediğini, tahminlerin aksine, önceleri Samsun, Sivas, Ma-

latya, Elazığ, Diyarbakır hatta Bağdat'a kadar uzanan hinterlandın, Mersin, Iskenderun ve İstanbul limanları lehine gittikçe daraldığını, Malatya, Elazığ ve Diyarbakır'ın hinterlandın dışında kaldığını belirtmiştir.

Samsun Limanı eskiden bu yana, Samsun'dan başlayarak Sivas, Malatya, Elazığ, Diyarbakır ve Bağdat'a kadar uzanan tarihi ticaret yoluna bağlı olarak geniş bir hinterlanda sahip olmuştur. Bu durum, Cumhuriyet sonrası hız kazanan yeni demiryollarının yapımına kadar sürmüştür. 1940'lı yıllarda Türkiye'nin demiryolu ağının oluşmaya başlaması ve yeni kurulan demiryollarının limanlara bağlanmasıyla, Türkiye limanlarının eski hinterland sınırları değişikliğe uğrayarak, yeniden şekillenmeye başlamıştır. Böylece, bazı limanların hinterlandı genişlerken, bazılarının hinterlandı daralmıştır. Dolayısıyla Samsun Limanı'nın önceleri Sivas, Malatya, Elazığ ve Diyarbakır hatta Bağdat'a kadar uzanan hinterlandı, yeni yapılan demiryolları ve bağlantılarıyla Mersin, Iskenderun ve İstanbul limanları lehine daralma göstermiştir. Ancak, Samsun Limanı'nı Türkiye demiryolları ağına bağlayan Samsun-Sivas Demiryolu'nun ayrı bir önemi vardır. Günümüzde bile, Samsun Limanı'nın hinterlandı büyük ölçüde bu demiryolu güzergâhına bağlıdır (Şekil 4)



Şekil 4 Türkiye Demiryolları ağı ve Samsun Limanı'nın Demiryolu Bağlantısı

1950'den sonra Türkiye'de karayolu ulaşımının gelişmesine paralel olarak, 1953 yılında tamamlanan Samsun-Ankara Karayolu, Samsun Limanı'nı Türkiye'nin iç kesimlerine olan bağıni güçlendirmiştir. 1962 yılında yeni liman hizmete girdiğinde, demiryolu ve karayoluyla desteklenen modern Samsun Limanı, Orta ve Doğu Avrupa ile Ortadoğu arasında uluslararası transit limanı olarak önem kazanmıştır.

### YÜK TAŞIMACILIĞI

Günümüzde çok sayıda yerli ve yabancı geminin çeşitli mallarla ilgili yükleme-boşaltma yaptığı Samsun Limanı'nda yük trafiği giderek artmaktadır. Son 10 yılda limanda taşınan yük miktarı % 70 artışla 1870168 tondan 3112234 tona yükselmiştir (Çizelge 2). Samsun Limanı'nda toplam yük içinde gelen eşya, giden eşyadan daha fazladır. 2004 yılındaki toplam yükün % 23,6'sı yükleme, % 76,4'ü boşaltmadır.



Çizelge 2 : 1995-2004 Yılları Arasında Samsun Limanında Yük Trafik (Ton).

Table 2 : Freight Traffic in Samsun Port Between 1995-2004.

Yıllar	YÜKLEME			BOŞALTMA			Toplam
	İhraç	Dahili	Transit	İhraç	Dahili	Transit	
1995	394678	309723	76778	761660	261883	65446	1870168
1996	395516	264425	116321	1227172	317407	87193	2408034
1997	615486	257549	83607	1241255	326774	58694	2583365
1998	424917	219388	26200	1217313	401465	15977	2305260
1999	351099	153939	15998	1245032	292796	11090	2069954
2000	334447	107955	7793	1834960	243053	9028	2537236
2001	536802	203763	987	1527514	273920	949	2543935
2002	541002	205680	3237	1602142	237893	20941	2610895
2003	319927	238093	157	2017392	186134	7033	2768736
2004	417848	316776	0	2258620	102515	16475	3112234

**Kaynak:** TCDD Samsun Liman İşletme Müdürlüğü

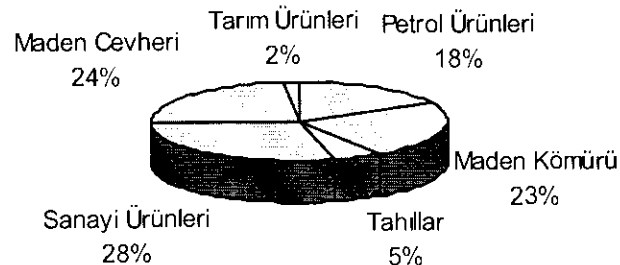
**Source:** TCDD, Samsun Port Management Authority.

Samsun Limanı yük taşımacılığının büyük bir kısmı uluslararası ticaretle ilgilidir. 2004 yılındaki toplam 3112234 ton yükün % 86'sı uluslararası, % 13,6'sı ulusal ticareten kaynaklanmıştır. Son 10 yılda (1995-2004) uluslararası yükün oranı sürekli artmıştır. 1995 yılında % 61,8 olan uluslararası yük oranı, 2004'de % 86'ya yükselmiştir.

Ulusal yük taşımacılığında yüklenen ve boşaltılan yük miktarları genelde birbirine yakın iken, 2003 ve 2004 yıllarında yükleme miktarı, boşaltmanın oldukça üzerinde gerçekleşmiştir. Uluslararası yük taşımacılığı açısından Samsun Limanı ihracattan çok, bir ithalat limanı durumundadır. Yıllara göre değişiklikler görülmele birlikte, genelde ithalat ihracatın çok üzerinde gerçekleşmektedir. 2004 yılındaki yükün % 84,4'ü ithalat, % 15,6'sı ihracattır (Çizelge 2).

Limanda yükleme ve boşaltmaya konu olan eşya genel olarak incelendiğinde, bazı yıllar değişmekle birlikte, sanayi ürünleri birinci sırada yer aldığı görülmektedir. Daha sonra sırası ile maden cevheri ve maden kömürü gelmektedir (Şekil 5). Petrol ürünleri ve tahıllar en çok taşınan yükler arasındadır.

Şekil 5 Samsun Limanında Yükün Dağılımı, 2001  
Figure 5 The Distribution of Freight According to Its Kind, 2001



Ulusal yük taşımacılığında daha çok petrol ürünleri, maden cevheri ve tahıllar öne çıkarken, uluslar arası taşımacılıkta sanayi ürünleri, maden kömürü ve maden cevheri en çok taşınan yüklerdir (Çizelge 3 ve 4).

Limandan yapılan transit taşımacılık yıllara göre büyük değişiklikler göstermektedir. 1980 öncesinde genelde 40-50 bin tonu geçmeyen transit taşımacılık, İran-İrak savaşı sırasında bu ülkelere gönderilen mallardaki artış nedeniyle, 1980-1985 döneminde 560 bin tona kadar çıkmıştır. 1995-2004 arası 10 yıllık dönem incelendiğinde transit taşınan yükün miktarı yıllara göre 203514 ton (1996) ile 1936 ton (2001) arasında değişmiştir. Özellikle 1997'den sonra transit taşınan yük miktarında azalma görülmektedir (Çizelge 2).

**Çizelge 3** : Samsun Limanında Yüklenen ve Boşaltılan Mallar (Ton), 1994-2001. (Ulusal)

**Table 3** : The Loaded and Unloaded Chief Goods in Samsun Port Between 1994-2001.(Domestic)

Yıllar		Petrol Ürünleri	Maden Kömürü	Maden Cevheri	Tahıllar	Sanayi ürünleri	Hayvan Baş
1994	Yükleme	3650	-	103320	-	38025	-
	Boşaltma	389871	2000	128407	1800	37062	-
1997	Yükleme	36913	2750	103589	47681	38937	-
	Boşaltma	292994	2398	194744	146282	35028	-
1999	Yükleme	4250	-	127279	19287	8893	-
	Boşaltma	256375	15517	228138	46403	38791	550
2001	Yükleme	950	-	177050	14920	9200	-
	Boşaltma	395115	-	141362	21875	24417	-

*Kaynak: DİE, Deniz Taşıtları ve Denizyolu Taşıma İstatistikleri*

*Source: SIS, Vessels and Sea Transportation Statistics.*

**Çizelge 4** : Samsun Limanında Yüklenen ve Boşaltılan Mallar (Ton), 1994-2001. (Uluslararası).

**Table 4** : The Loaded and Unloaded Goods in Samsun Port Between 1994-2003. (International)

Yıllar		Petrol Ürünleri	Maden Kömürü	Maden Cevheri	Tahıllar	Tarım Ürünleri	Sanayi Ürünleri	Hayvan Baş	Kereste M3
1994	Yükleme	25	4776	3530	33215	74007	165113	-	4148
	Boşaltma	17636	155819	194160	7041	102	339592	46	15362
1997	Yükleme	8325	1252	14657	133675	15080	553896	-	-
	Boşaltma	29293	294605	245776	580725	-	759589	28160	2616
1999	Yükleme	178	-	11200	600	4200	158006	-	-
	Boşaltma	156080	447335	421787	257546	3522	458451	36683	6470
2001	Yükleme	-	-	25798	20000	43500	290048	-	-
	Boşaltma	104849	664837	326609	91568	2683	491740	4896	1043

*Kaynak: DİE, Deniz Taşıtları ve Denizyolu Taşıma İstatistikleri*

*Source: SIS, Vessels and Sea Transportation Statistics.*

Günümüzde Samsun Limanından Romanya'nın Köstence Limanı'na demiryolu ferri seferi, Ukrayna'nın Odessa limanı ile Rusya'nın Novorosisk limanına düzenli Ro-Ro taşımacılığı yapılmaktadır. Özel sektöre ait beş adet Ro-Ro gemisi yüke göre haftada 4-5 sefer yapmaktadır. Limanda Ro-Ro taşımacılığına uygun olarak geniş bir TIR dorsesi alanı bulunmaktadır. 2004 yılında toplam yükün % 18'i (558999 ton) Ro-Ro taşımacılığıdır.

## YOLCU TAŞIMACILIĞI

Samsun Limanı'nda düzenli yolcu taşımacılığı gelişmemiştir. Taşınan yolcu sayısında yıllara göre büyük farklılık vardır. Önceleri, yılın belirli dönemlerinde haftada bir İstanbul ve Trabzon'a sefer yapan yolcu gemisi ile Rusya-Türkiye arasında bavul ticaretinin hızlandığı yıllarda Rusya'ya feribot hattı işletilmekte idi. Ancak zamanla ekonomik olmadığı için kaldırılmıştır. Özellikle 1997'den sonra limana gelen-giden yolcu sayısında büyük azalma görülmektedir (Çizelge 5). Günümüzde düzenli yolcu taşımacılığının bulunmadığı Samsun Limanı'nda, Ro-Ro gemileri ile gelen belirli sayıdaki yolcu ile turistik amaçlı bazı gemilerin yolcuları söz konusudur.

Çizelge 5 : 1994-2001 Yılları Arasında Samsun Limanında Yolcu Trafığı.

Table 5 : Passengers Traffic in Samsun Port Between 1994-2001.

YILLAR	GELEN YOLCU			GİDEN YOLCU			GENEL TOPLAM
	Yurt içi	Yurt dışı	Toplam	Yurt içi	Yurt dışı	Toplam	
1994	244	833	1077	193	827	1020	2097
1995	759	234	993	628	1717	2345	3338
1996	1328	2945	4273	305	3051	3679	7952
1997	120	2951	3071	22	4203	4225	7296
1998	341	0	341	241	0	241	582
1999	502	0	502	208	0	208	710
2000	913	0	913	350	0	350	1263
2001	3127	0	3127	2042	0	2042	5169

*Kaynak: DİE, Deniz Taşıtları ve Denizyolu Taşıma İstatistikleri.*

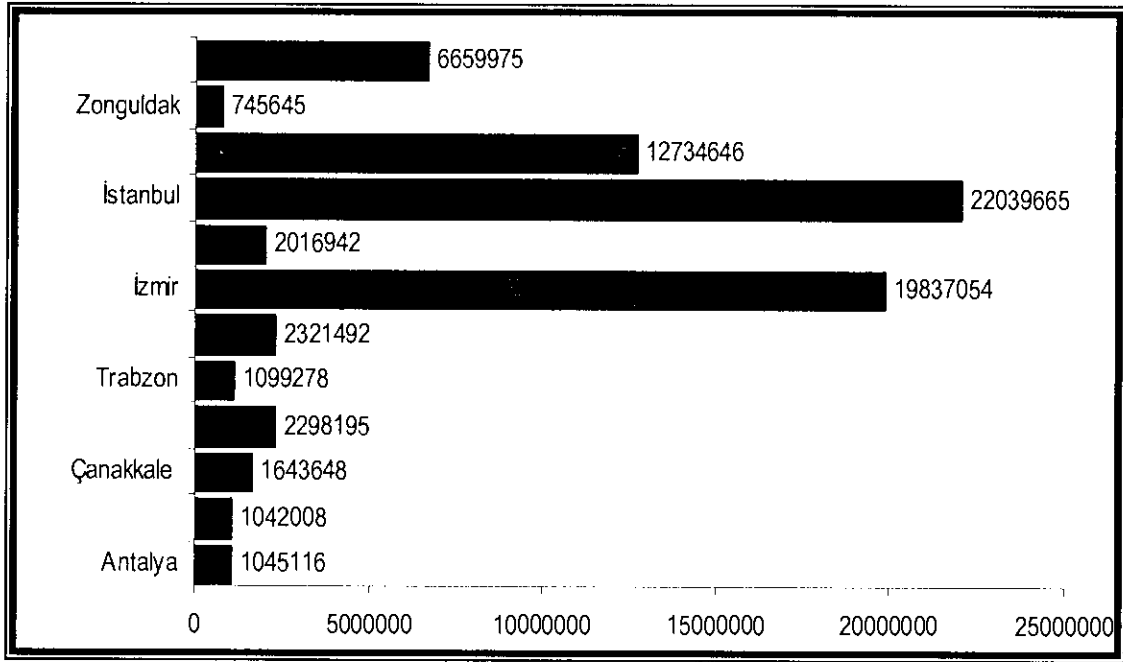
*Source : SIS, Vessels and Sea Transportation Statistics.*

## SAMSUN LİMANI'NIN TÜRKİYE LİMANLARI İÇİNDEKİ YERİ

Daha önce belirtildiği gibi limanın varlığı çok eskilere gitmekle birlikte, modern Samsun Limanı 1962 yılında yapılmıştır. Türkiye'de inşa edilmiş ve çalışır durumda 59 adet liman ve iskele bulunmaktadır. Bunlar içinde önemli miktarlarda yükleme ve boşaltma yapan 12 tanesi (Antalya, Bandırma, Giresun, Hopa, Iskenderun, İstanbul, İzmir, Kocaeli (Derince), Mersin, Samsun, Tekirdağ, Trabzon) çeşitli yüklere hizmet verebilen genel limanlardır (Doğaner, 1991).

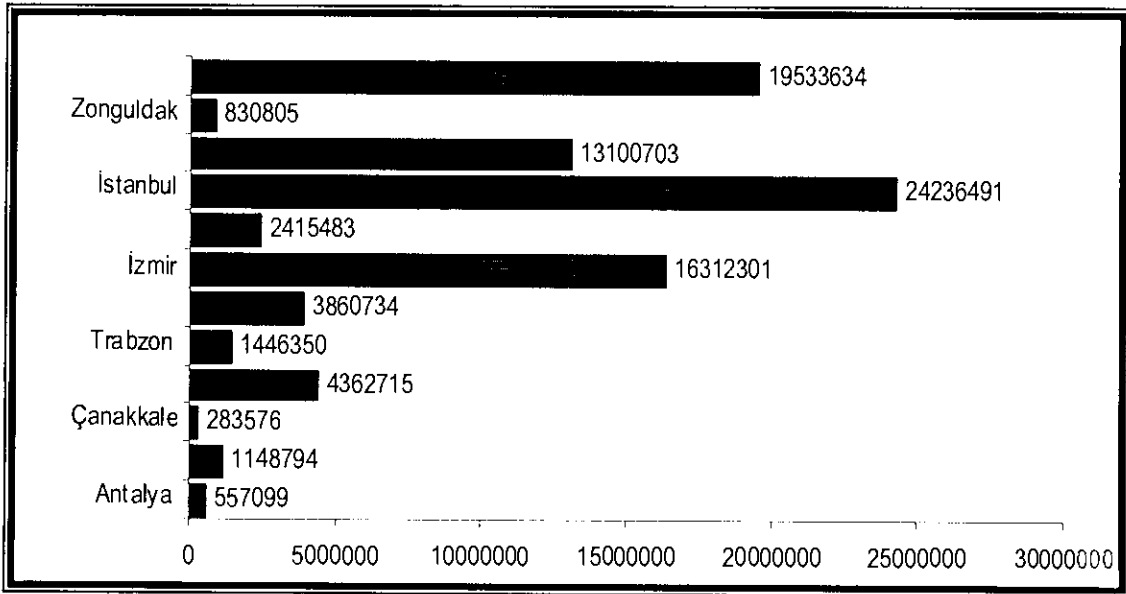
Samsun Limanı ulusal yük taşımacılığında Türkiye'deki genel amaçlı limanlar içinde İstanbul, Kocaeli (Derince), İzmir ve Mersin'den sonra beşinci sıradadır (2001 yılı). Ulusal yük taşımacılığında boşaltılan yük hacmiyle beşinci sırada yer alırken, yüklenen yük hacmiyle Tekirdağ ve Bandırma limanlarının da gerisinde yedinci sırada yer almaktadır. İhracatta genel amaçlı limanlar içinde İstanbul, İzmir, Mersin ve Kocaeli'den sonra beşinci sıradadır. İthalatta genel amaçlı limanlar içinde İstanbul, Kocaeli, İzmir, Mersin ve Iskenderun'dan sonra altıncı sırada yer almaktadır. Samsun Limanı 2001 yılında 1742 toplam gemi kabulü ile İstanbul, Kocaeli, Mersin ve İzmir'den sonra beşinci sırada yer almıştır (Şekil 6 ve 7).

Samsun Limanı gerek ulusal, gerekse uluslar arası yük taşımacılığında Karadeniz kıyısındaki limanlar (Zonguldak, Samsun, Giresun, Trabzon, Hopa) arasında birinci sıradadır. Samsun Limanı'nın yük trafiğini daha çok uluslararası ithalat malları oluşturmaktadır.



Şekil 6 Türkiye Limanlarında Yük Taşımacılığı (İhracat), 2001 (Gros Ton)

Figure 6 Freight Transportation in Ports of Turkey (Export), 2001



Şekil 7 Türkiye Limanları Yük Taşımacılığı (İthalat), 2001 (Gross Ton)

Figure 7 Freight Transportation in Ports of Turkey (Import), 2001

Samsun Limanı Transit taşımacılık açısından Ortadoğu ülkelerinin dış yükleri nedeniyle, Mersin, Iskenderun ve Trabzon ile birlikte Türkiye'nin önemli transit limanları arasındadır. Sahip olduğu demiryolu ve karayolu bağlantıları ile Balkanlar, Orta Avrupa ve Rusya ile Orta Doğu ve Orta Asya ülkeleri arasında, denizyolu-demiryolu-karayolu kombine taşımacılık açısından merkezi bir konumda yer almaktadır.

## LİMANIN SAMSUN ŞEHRİNE ETKİLERİ

Tarihi dönemlerden bu yana Karadeniz kıyısında önemli bir yerleşme olarak kalan Samsun'un önem kazanmasında limanın rolü büyüktür. Samsun Limanı, kıyısında yer aldığı şehrin gelişiminde ve şekillenmesinde etkili olmuştur. Aslında liman ile şehir arasındaki karşılıklı etkileşim, liman ve şehrin birlikte gelişimine neden olmuştur. Limanın varlığı şehrin gelişmesini etkilediği gibi, Samsun şehri, kalabalık nüfusu, gelişen ticaret ve sanayisi, yakın çevresindeki önemli tarım üretimi ve geniş etki alanı ile limanın yük trafiğini artırmakta ve gelişmesini sağlamaktadır.

Liman ve yakın çevresinde ticaret özellikle toptan ticaret faaliyetleri ve buna bağlı yapılaşmalar (serbest bölge, ticaret borsası, nakliye ambarları, şirketler vb.) gelişmiştir. Çevresine göre ticaretin geliştiği bir merkez olarak dikkati çeken Samsun'da ticaret, şehrin en belirgin fonksiyonudur.

Liman, şehrin ekonomisine önemli girdi sağlamaktadır. 2003 yılında liman hizmetlerinden elde edilen gelir 17098381 YTL (11330249 Dolar) olmuştur. Limanın varlığına bağlı olarak 2000 yılında kurulan Samsun Serbest Bölgesi giderek gelişmektedir. 261 kişinin (2003) çalıştığı limanda, çalışanlar sayıca çok olmamakla birlikte, limanla ilgili ulaşım şirketlerinin bürolarında çalışanlar, nakliyeciler, depolar, oteller, lokanta, kahve ve benzeri yerlerde çalışanlar da dikkate alınır, önemli sayıda işgücünün istihdamı söz konusudur.

Samsun Limanı denizyolu, karayolu ve demiryolu ulaşımının kesiştiği bir noktada yer almıştır. Limanla iç içe kurulmuş olan Samsun, denizyolu, karayolu ve demiryolu ve havayolu ile Türkiye ve dünyanın her yeri ile bağlantı kurabilen gelişme halinde bir şehirdir. Samsun şehri, ekonomik gücü ve limanın varlığına bağlı olarak Karadeniz Ekonomik İşbirliği'nin merkezi kabul edilmektedir. Karadeniz kıyısı ile Anadolu'nun içine doğru geniş bir hinterlanda sahip olan Samsun Limanı, Samsun'un yanı sıra, hizmet ettiği geniş alanın ekonomik ve sosyal gelişimine katkıda bulunmaktadır.

Samsun Limanı'nın şehirle iç içe olması, şehir açısından çeşitli yerleşme sorunlarına neden olmaktadır. Liman ve limana bağlı demiryolu tesislerinin şehrin kıyısı boyunca (yaklaşık 8km.) uzanması, şehrin denizle ilişkisini büyük ölçüde kesmekte ve şehrin en merkezi alanlarında çirkin görüntüler oluşturmaktadır. Ayrıca, limanın yük trafiğine bağlı olarak yük getiren-götüren araçların şehir trafiğine katılmaları, şehir içi ulaşımı olumsuz etkilemektedir. Samsun Limanı'nın şehir içinde kalması nedeniyle, şehir güvenliği ve çevre korumasına dikkat edilmesi gerekmektedir.

## SONUÇ

Samsun Limanı, Türkiye'nin Karadeniz kıyısında kurulu genel amaçlı bir limanıdır. Liman coğrafi ve jeomorfolojik açıdan önemli bir konumda yer almaktadır. Bölgenin jeomorfolojik yapısı iç kesimlere geçişi kolaylaştırmaktadır. Samsun Limanı, önemli demiryolu ve karayolu bağlantılarıyla Türkiye'nin içine doğru geniş bir hinterlanda sahiptir.

Samsun Limanı'nın yük trafiği giderek artmaktadır. Taşınan yükün büyük bir kısmı uluslararası ticaretle ilgilidir. Son 10 yılda, uluslararası yükün toplam yük içindeki oranı artmıştır. Uluslararası yük taşımacılığında ithalat ihracatın çok üzerinde gerçekleşmektedir. Limanda taşınan yük içinde, sanayi ürünleri, maden cevheri, maden kömürü, petrol ürünleri ve tahıllar başta gelmektedir. Samsun Limanı'nda yolcu taşımacılığı önemsizdir.

Samsun Limanı yük taşımacılığında Türkiye'deki genel amaçlı limanlar içinde İstanbul, Kocaeli (Derince), İzmir ve Mersin'den sonra beşinci sıradadır. Karadeniz kıyısındaki genel amaçlı limanlar içinde birinci sıradadır.

Samsun Limanı özellikle Karadeniz limanları arasında Ro-Ro taşımacılığı açısından uygun bir konumda yer almaktadır. Karadeniz Ekonomik İşbirliği'nin (KEİ) gelişmesi Samsun Limanı'nın önemini artıracaktır.

Türkiye önemli ulaşım koridorlarının kesiştiği bir konumda yer almaktadır. Özellikle Batı Avrupa'dan Uzak Doğu'ya uzanan tarihi Ipek Yolu olarak bilinen koridor ile Karadeniz'de Ukrayna, Romanya, Bulgaristan, Gürcistan, Rusya ile Orta Doğu ve Uzak Doğu arasındaki Kuzey Güney eksenli önemli ulaşım koridoru Türkiye açısından büyük önem taşımaktadır (Kaynak, 2003). Samsun Limanı, uluslar arası deniz ulaşımında denizyolu, karayolu ve demiryolunu kombine taşımacılıkla birleştirecek önemli limanlardan birisidir. Ancak bu konumundan etkin şekilde yararlanması için, gelişen ulaştırma teknolojileriyle ucuz ve hızlı taşımacılık sistemlerini kurması, ulaştırmada uluslar arası standartları yakalaması gerekmektedir.

Samsun Limanı günümüzde her türlü yük ve gemiye hizmet vermekle birlikte, yükleme ve boşaltmada kullanılan teknoloji büyük ölçüde eskidir. Verimli (hızlı ve ekonomik) bir taşımacılık için teknolojinin yenilenmesi kaçınılmazdır. Ayrıca limandaki bürokratik işlemler ve karışık tarife uygulamaları zaman kaybına neden olmaktadır. Bürokrasinin azaltılması, tarifelerin sadeleştirilmesi gerekmektedir. Limanın özel sektör işletmeciliği anlayışıyla dünyada gelişen ulaşım teknolojileri ve standartlarına uyumlu işletilmesi gerekmektedir.

Samsun Limanı, Samsun şehrinin gelişiminde önemli rol oynamaktadır. Samsun şehri ise, ekonomik gücü ve geniş etki alanıyla limanın yük trafiğini artırmakta ve gelişmesini sağlamaktadır. Bununla birlikte, Samsun Limanı'nın şehirle iç içe olması, liman ve şehir açısından çeşitli yerleşme sorunlarına neden olmaktadır. Şehirle kuşatılmış olan limanın alansal gelişiminde şehir engel oluşturmaktadır. Özellikle modern limanın yapımında liman tesisleri için yeterli kara alanı bulunamadığından denizin doldurulmasına gidilmiştir.

Limana ve limana bağlı demiryolu tesislerinin şehrin kıyısı boyunca uzanması, şehrin denizle ilişkisini büyük ölçüde kesmekte, denizden faydalanmayı ortadan kaldırmaktadır. Ayrıca, şehrin en merkezi alanlarında çirkin görüntüler oluşturan bu durum, şehrin modern planlanması açısından önemli bir sorundur. Limanın yük trafiğine bağlı olarak yük getiren-götüren TIR, kamyon vb. araçların şehir trafiğine katılmaları, şehir içi ulaşımı olumsuz etkilemektedir. Samsun Limanı'nın şehirle iç içe olması, şehir güvenliği ve çevre korumasına dikkat edilmesini gerektirmektedir.

## KAYNAKÇA

- AKOVA BALCI, S., 1996, 'Mersin Limanı', Türk Coğrafya Dergisi, Sayı: 31, s: 219-257.
- BEKDEMİR, Ü. & GÜNER, I., 1999, "Giresun Limanı ve Hinterlandı", Türk Coğrafya Dergisi, Sayı: 34, s: 597-624.
- ÇADIRCI, M. 1988, 'Tanzimat'ın Karadeniz'de Uygulanması' Birinci Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri, Samsun, s: 471-475.
- DİE, Deniz Taşıtları ve Denizyolu Taşıma İstatistikleri 1995-2001, Ankara.
- DOĞANER, S., 1991, 'İstanbul Limanı: Kuruluş, Gelişimi ve İşlevler', I.Ü. Deniz Bilimleri ve Coğrafya Enstitüsü, Bülten, Sayı: 8, s: 115-144.
- EROL, O., 1991, 'Türkiye Kıyılarında Terkedilmiş Tarihi Limanlar ve Bir Çevre Sorunu Olarak Kıyı Çizgisi Değişimlerinin Önemi', I.Ü. Deniz Bilimleri ve Coğrafya Enstitüsü, Bülten, Sayı: 8, s: 1-44.
- GÖNEY, S., 1977, Şehir Coğrafyası, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları No: 2274, İstanbul.
- KAYNAK, M. 2003, 'Ulaştırma Yeni Eğilimler ve Türkiye'nin Bölgesel Lojistik Güç Olma Potansiyeli', TİKA Avrasya Etüdüleri Dergisi Sayı: 24
- KODAMAN, B., 1990, 'XVIII. Yüzyılın Sonuna Doğru Samsun Gümrüğü' İkinci Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri, Samsun, s: 92-97.
- KODAY, S., 1998, "İskenderun Limanı", Türk Coğrafya Dergisi, Sayı: 33, s: 211-235.
- KODAY, S., 1999, "Trabzon Limanı", Türk Coğrafya Dergisi, Sayı: 34, s: 467-488.
- ÖNER, E. 1990, Samsun Bölgesinin Fiziki Coğrafyası, Basılmamış Doktora Tezi, Ondokuz Mayıs Üniversitesi, Samsun.
- TANOĞLU, A. 1944, 'Samsun Limanı ve Hinterlandı', IV. Samsun Üniversite Meslek Haftası, s: 283-297, Samsun.
- TURAN, Ş., 1988, 'Karadeniz Ticaretinde Anadolu Şehirlerinin Yeri', Birinci Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri, Samsun, s: 147-158.
- TÜMERTEKİN, E., 1987, Ulaşım Coğrafyası, İstanbul Üniversitesi Yayınları No: 2053, Coğrafya Enstitüsü Yayınları No: 85, İstanbul.
- ÜNAL, M.A., 1988, 'XVI. ve XVIII. Yüzyıllarda Karadeniz-Basra Körfezi Ticareti', Birinci Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri, Samsun, s: 147-158.
- YAZICI, H., 1995, "Kızıldag (Sivas) Geçidi Çevresinde Coğrafi Gözlemler", Türk Coğrafya Dergisi, Sayı: 30, s: 97-113.
- YEDİYILDIZ, B., '1485-1576 Yılları Arasında Samsun Şehri', Birinci Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri, Samsun, s: 297-303.
- YERCAN, F., 1998, 'Maritime Transport Policy of Turkey' Transport Policy, Wolume 5, Issue 4, Pages 259-266.