

İSKENDERUN LİMANI

Port of İskenderun

Yrd. Doç. Dr. Saliha KODAY*

ÖZET

İskenderun Limanı, İskenderun Körfezi'nde Hatay ilinin İskenderun ilçesi sınırları içerisinde kurulmuş, büyük ve modern bir limandır. Yurdumuzun ithalat ve ihracatı yanında, Ortadoğu'nun bir transit kapısı durumundadır.

Liman, geniş bir yurtiçi ve yurtdışı hinterlanda sahip, genel bir limandır. Limanın esas işlevi yük taşımacılığı olmasına karşılık, sınırlı ölçüde yolcu taşımacılığı da yapılmaktadır.

1990 yılında başlayan "Körfez Krizi" ve 1991 yılındaki "Körfez Savaşı" nedeniyle limanın yükleme ve boşaltma miktarlarında azalmalar olmuştur.

Liman'ın Ortadoğu'nun, Avrupa'ya açılan bir kapısı olması nedeniyle zaman zaman bazı siyasî olaylardan etkilenmesine rağmen eski çağlardan günümüze kadar deniz ulaşımında büyük rol oynamıştır.

ABSTRACT

Port of İskenderun is on the gulf of İskenderun and situated at the town of İskenderun which is governed by Hatay county. It is a large and modern port. It is a port of export and import of the country as well as it is a port of transit for the Middle East countries

It has a large domestic and international hinterland. Although the main function of the port is the transportation of loads, transportation of some limited numbers of passengers is possible.

Because of the crisis in the Iranian Gulf in 1990 and the Gulf War, the amount of loading and unloading has decreased.

Although the port is affected by the political events from time to time in 1991 because of its function as a gate from the Middle East to Europe, it is of great importance in the sea transportation from the old times until today.

*Atatürk Üniversitesi, Fen Edebiyat Fakültesi, Coğrafya Bölümü, Erzurum.

Giriş

Araştırmamıza konu oluşturan İskenderun Limanı, Doğu Akdeniz havzasında, İskenderun körfezinde, Hatay ilinin İskenderun ilçesi sınırları içerisinde kurulmuş Devlet Demiryollarına bağlı büyük ve modern bir limandır (Şekil 1). Yurdumuzun ithalat ve ihracatı yanında Ortadoğu'nun bir transit kapısı da olan İskenderun Limanı, Türk-İran Demiryollarının birleşmesinden sonra (1971) transit taşımacılıkta daha büyük bir önem kazanmıştır.



Şekil 1. Araştırma Sahasının Yeri
Figure 1. The research area.

İskenderun Limanı matematiksel konumu; 36° 35' 36", kuzey boylamı; 36°09' 30" doğu olan fener mevkiînden kuzeye, enlemi; 36° 40' 06" kuzey, boylamı, 36° 12' 46" doğu mevkiînden (Sariseki İskelesi hariç) batıya çizilen hatlara kıyı arasında kalan deniz alanıdır. Liman gemilerin her türlü açık deniz tesirlerinden etkilenmeyecek bir biçimde batıda 1400 metre uzunluğunda ana mendirek ve 430 metre uzunluğunda iç liman mendirekleriyle çevrelenerek güney ve kuzey rüzgârlarına karşı koruma altına alınmıştır.

İskenderun Limanı iç ve dış liman olmak üzere ikiye ayrılmıştır. Batı ana mendireği ucundan doğuya çizilen sınırın içerisinde kalan alan iç liman olarak adlandırılmaktadır. Dış liman ise; iç limanın sınırları dışında kalan deniz alanıdır (Fotoğraf 1).



Fotoğraf 1. İskenderun Limanından Genel Görünüş

Photograph 1. General View of the iskenderun Port

İç liman batı ülkelerinden Ortadoğu ülkelerine taşınacak ticaret mallarının getirilip depolandığı ve karayolu ile bu ülkelere taşındığı (transit mal ve transit ticaret) önemli bir limanımızdır. Ayrıca, ülkemizin yaptığı kömür ithalatı ve GAP barajları için ithal edilen araç gereçler de bu limana indirilir¹. Dış liman ise 1975 yılına kadar İskenderun Demir Çelik Fabrikası'nın limanı olarak kullanılmıştır. Bu tarihten itibaren ise Demir Çelik Fabrikasına ait liman kurulmuş ve Demir Çelik Fabrikası kendi özel limanını kullanmaya başlamıştır.

1- Doğanay, H., 1995, Türkiye Ekonomik Coğrafyası, 2. Baskı, s. 499, İstanbul.

Liman, deniz yolu ile gelen yükün demiryolu ve karayolu ulaşım sektörlerine daha ufak kıyı gemiciliğine ait gemilere yada karaiçi su yollarına (akarsu, kanal) veya adı geçen ulaşım sektörlerinden deniz ulaşımına aktarılması için gerekli teknik donanımına sahip olan yerlerdir².

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 durumundadır. Öte yandan limanlarımızın çoğu yapay limanlar sınıfına girerler. Rüzgârlar ve onların yol açtığı fırtınalara karşı korunaklı olan limanlarımız, sayıca çok azdır. Bunlardan birisi İstanbul-Haliç, diğeri Sinop iç limanıdır³.

İskenderun Limanının yer aldığı Akdeniz üç kıta arasında, batıda en fazla derinliği 284 metre olan Cebelîtarık Boğazı ile Atlas Okyanusu'na, sonradan açılan (17 Kasım 1869) Süveyş Kanalı ile de Hint Okyanusu'na bağlanmaktadır. İskenderun ve Mersin Körfezlerinin dışında kıta şelfi çok dardır. Kıyının hemen gerisinde deniz birden bire derinleşmektedir. İskenderun ve Mersin Körfezlerinde genişleyen kıta şelfi, Akdeniz'in doğu sahillerinde tekrar daralmakta ve eğimlenmektedir⁴.

Akdeniz kıyılarının esas hatlarını Toros Dağlarına ait kıvrım sistemi hazırlamıştır. Genel olarak Antalya Körfezi ile İskenderun Körfezi arasındaki kıyıları "*Pasifik tipine*" girmektedir. Güney Anadolu kıyılarının bugünkü durumunu tayin eden yeni hareketlerin başlangıcı Miosen'den sonradır. Akdeniz kıyılarımızın doğu kısmı Seyhan-Ceyhan deltaları kenarlarında, Misis tepeleri güneyi ve Amanos Dağları batı yamacı eteklerinde uzanmaktadır. En doğuda Amanos ve Ensariye Dağlarının tayin ettiği bir kıyı çizgisi mevcuttur. Bilindiği gibi bu dağlarda strüktür hatları Toros silsilelerine az çok dikey olarak uzanmaktadır. Bilhassa Ensariye'de bu durum çok barizdir. İskenderun Körfezi'nin doğu kısmını Amanos kitlesi şekillendirmiştir. İskenderun-Kırıkhan kuzeyinde güneybatı-kuzeydoğu doğrultusunda uzanan Amanoslar, bu mevkiilerin güneyinde güneybatıya kıvrılarak sona ererler. Amanos Dağlarının bu kısmında (Kızıldağ) Hınzır burnu ile Asi deltası arasında düz bir kıyı çizgisi vardır. İskenderun Körfezi Amanosların batı depresyonunu teşkil eder. Gerçekten doğuda Amik depresyonunda olduğu gibi burada da bir çukurlaşma vardır. İskenderun Körfezi, Toroslar ile Amanoslar arasında yer alan ve Akdeniz çukuruna doğru derinleşen geniş bir havzanın deniz altında bulunan kısmıdır⁵.

Limanların kuruluş yeri seçiminde fizikî, beşerî ve iktisadî coğrafya faktörleri etkili olmaktadır. Kıyının hinterlandının geniş olması gözönüne alınır. Kıyı geri-

2- TÜMERTEKİN, E., 1987, Ulaşım Coğrafyası. İstanbul Üniv. Yay. No:2053, Coğrafya Enst.Yay.No:85, s.166, İstanbul.

3- DOĞANAY, H., 1995, a.g.e, s.492. İstanbul.

4- ATALAY, İ., 1991, Türkiye Coğrafyası. Genişletilmiş 2.Baskı s.115-117, Ankara.

5- İNANDIK, H., 1958, "Türkiye Kıyılarına Genel Bakış." İstanbul Üniv. Coğrafya Enst.Dergisi, Cilt:5, Sayı:9, s.70-71, İstanbul.

sindeki 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 değildir⁶.

Denizlerde meydana gelen akıntılar gel-git olayı dışında, rüzgârlar ve suyun yoğunluk farkından kaynaklanmaktadır. Ayrıca, bu akıntılara Yer'in eksenini etrafında dönmesinden ileri gelen sapıtıcı kuvvet de daima etki etmektedir. Akdeniz'in su hareketinde esas rolü Atlas Okyanusu oynamaktadır. Yapılan hesaplara göre Atlas Okyanusunun 1 yılda gönderdiği su 54.000 km³tür⁷.

Bir iç deniz olan Akdeniz'de tuzluluk bir hayli yüksektir (ortalama % 35-30). Şubat ayında deniz suyu sıcaklığı 15-17 °C, Ağustos'da ise 26-28 °C dolayındadır. Akdeniz'in Türkiye kıyılarında med-cezir olayına bağlı seviye değişimleri 40-50 cm. civarında kalmaktadır. Akdeniz'de ülkemiz kıyıları boyunca doğudan batıya doğru devam eden bir akıntı mevcuttur. Bu akıntı, Tunus, Libya, Mısır, İsrail, Lübnan ve Suriye kıyılarını takip eden akıntının İskenderun Körfezinden geçerek batıya doğru yönelmesi ile oluşur⁸.

Limanlar, bu fizikî özelliklerinden başka, ulaşım, deniz ulaşımına bağlı olarak gelişen sanayi ve ticaret faaliyetleri, yer aldıkları şehirlere etkisi (büyüme ve şekillenme) bakımından da beşerî coğrafyanın ilgi alanı içine girerler⁹.

Ulaşım ekonomik faaliyetlerin gelişmesinde çok önemli rol oynar. Deniz ulaşımının, ulaşım faaliyetleri içerisinde en ucuz, ağır ve hacimli maddelerin taşınmasında deniz yoluyla taşımacılığın en kolay taşımacılık olması gibi nedenlerle çok eski zamanlardan beri bu ulaştırma faaliyeti önem taşımaktadır.

Bazı araştırmacılara göre deniz ticaretinde ilk olarak belirtmeğe değer faaliyetler yapmış olan kavim Fenikelilerdir. M.Ö. 2000'lerde Akdeniz'i Finike gölü haline getirmişlerdir¹⁰.

Akdeniz, geçmişte olduğu gibi günümüzde de dünya deniz ulaşımında ve deniz ticaretinde önemini koruyan bir denizdir. Deniz ulaşım ve ticaretinin gerçekleşmesinde en büyük role sahip olan tesisler ise limanlardır. İskenderun Limanı da, Akdeniz gibi önemli bir denizde bulunması, ülkemizin Doğu ve Güney-

6- DOĞANER, S., 1991, "İstanbul Limanı: Kuruluş, Gelişim ve İşlevleri". İ.Ü. Deniz Bilimleri ve Coğrafya Enst. Bülten, No:8, s.115-116, İstanbul.

7- ARDEL, A., 1975, Hidrografya Okyanuslar ve Denizler. İstanbul Üniv. Yay.No:720, Coğrafya Ens. Yay.No:19, Umumi Coğrafya Dersleri Cilt:2, Fasikül:1, s.168-237, İstanbul.

8- ATALAY, İ., 1991, a.g.e. s.118, Ankara.

9- DOĞANER, S., 1991, a.g.e. s.116, İstanbul.

10- TÜMERTEKİN, E., 1987, Ulaşım Coğrafyası. İstanbul Üniv. Yay. No:2053, Coğrafya Enst. Yay. No:85, s.99, İstanbul.

doğu Anadolu Bölgeleri yanında İran, Irak ve Suriye'nin kuzeyi gibi Ortadoğu ülkelerinin limanı durumunda olması, başka sözle; geniş bir yurtiçi ve yurtdışı hinterlanda sahip bulunması gibi nedenlerle, ülkemiz limanları arasında oldukça büyük bir öneme sahiptir.

Limanın Kuruluş ve Gelişimi

İskenderun Limanının bulunduğu, İskenderun, Doğu Akdeniz'de aynı adı taşıyan körfezin kıyısında dik bir duvar gibi yükselen ve kış aylarında yüksek yağmaçları karla örtülen Nur dağları (Amanos) eteğinde genişliği burada 5 km.yi bulan kıyı ovasında kurulmuş bir şehirdir (Fotoğraf 2).



Fotoğraf 2. İskenderun'dan Bir Görünüm
Photograph 2. A view from the town of İskenderun

Büyük İskender'e izâfe edilerek M.Ö. 333 yılında kuruldu. Antakya dukağığının XIII.yüzyıl ortalarında, Mısır Memlûk devleti tarafından ortadan kaldırılması üzerine, yeniden İslâm memleketlerine katılmış XIV. ve XV. yüzyıllarda buraları Memlûklerin Halep valileri ve bazanda Dulkadırlılar emâretinin etki sahasında kalmış nihayet XVI. yüzyılın ilk yarısında Osmanlı hâkimiyetine girmiştir¹¹.

İskenderun, oldukça geniş alanlar için, iskele rolünü oynayabilecek bir durumda bulunmasına rağmen, tarihî devirler boyunca, bazan başka limanların rekabeti yüzünden, bazan Amanos yollarının emniyetsizliği ve bir takım olum-

11- DARKOT, B., "İskenderun", İslâm Ansiklopedisi. Cilt:5, Kısım:2, s.1090.

suz yeryüzü şartları (bataklıkların mevcudiyeti) bu hususta etkili olmuştur. Daha Selekîler devrinde, Antakya'nın iskelesi olarak, Asi (Oroantes) vadisi dahilinde Seleucia Pieria limanı seçilmiştir. Orta Çağda da Araplar bunun yerine, al-Suwaydiya'yı kullanmışlardır. Bu durumda İskenderun'un rolü Belen geçidi üzerinden Halep'e kadar olan saha olmuştur. Venedik ve Ceneviz gemi ve tüccarları tarafından ziyaret edilmiş, fakat XIII. ve XIV. yüzyıllar arasında sadece bir konak yeri olarak kalmış ve ticaret faaliyeti bu sırada Ayas'a (Yumurtalık) doğru çekilmiştir. Doğu Akdeniz limanlarını tasvir eden Sanuto buradan hiç bahsetmediği halde Osmanlı devletinin genişleme döneminde İskenderun Limanının canlandığı görülüyor. Cihânnümâda Halep'in iskelesi ve Frenk bezirgânlarının gemileri hiç eksik olmayan bir liman olarak bahsedilen İskenderun'dan 1648 Şam seferi esnasında geçmiş bulunan Evliya Çelebi burası için; Halep'de ikâmet eden balyosların* İskenderun'da vekilleri bulunduğunu, her limana 200 kadar Frenk ve Müslüman kalyonların gelip yattığını söylemektedir. XIX. yüzyılın ikinci yarısına kadar İskenderun'un gerilediği görülmektedir. 1822 yılında bir deprem sonucunda yıkılan İskenderun artık Belen kazasına bağlı küçük bir köyden ibaretti ve iskelesinden ancak sınırlı ölçüde yararlanılıyordu. İskenderun bir zamanlar Hindistan'ın Akdeniz'de birinci iskelesi olmuş bulunsa bile bu ticaret 1869 yılında Süveyş Kanalı'nın açılmasından çok önce Ümit burnu yolunun faaliyete geçmesi üzerine fiilen kesintiye uğramıştır¹². İlk ve Orta çağlarda, Asya'nın orta kısmını boydan-boya kateden "İpek Yolu" olarak bilinen yol ile Hindistan'ı Akdeniz alemine bağlayan ve zaman zaman kervan yollarıyla devam eden bir deniz yolunun varlığını görürüz. Doğunun ipek ve baharatının kervanlarla Akdeniz alemine taşındığı, patikadan farksız olan bu yol Pekin'den başlamakta, Kaşgar'a oradan Tahran ve Bağdat'ı geçerek Hatay'a ulaşmaktaydı. Doğunun o zaman için büyük değerler taşıyan mallarını, Akdeniz kıyılarında bekleyen Finikelilere ulaştırmakta; Finikeliler de bu denizin çevresindeki memleket halklarına dağıtmaktaydı¹³. Buradan da anlaşılacağı üzere Hatay ve İskenderun Limanı ipek yoluna hizmet vermiş, bu nedenle Ümitburnu yolu açılıncaya kadar Hindistan'ın Akdeniz'de birinci iskelesi olmuştur.

XIX. yüzyıl sonlarına yaklaşırken İskenderun'un ticaretinde yavaş yavaş bir gelişme olmuştur. Bu gelişme, limanın oldukça iyi bir yol ile bağlanmış olduğu Halep şehri ve dolayısı ile Kuzey Suriye'nin gittikçe genişleyen ithalat ve ihracatını hatta Güneydoğu Anadolu ve Irak ticaretini, kendisine çekmiş bulunması ile ilgilidir. Bu surette liman faaliyeti gittikçe artmış (1890'a doğru limana giren gemilerin sayısı 600, hacmi 400.000 tonilato, 1905'te 711 gemi 517000 tonilato), kasabanın nüfusu da çoğalmıştır (Baedeker'e göre 1914 yılında 12.000 kişi).

İskenderun Limanı XX.yüzyıl başında çok önemli bir liman olmasına rağmen, henüz ne bir demiryoluna, ne de ihtiyaca uygun liman tesislerine sahip değildi. Osmanlı hâkimiyetinin son zamanlarında İskenderun'un bu eksiklerini

* *Balyos*: Venedik Cumhuriyeti'nin Osmanlı hükümeti nezdinde bulundurduğu elçisi hakkında kullanılır tâbir.

12- DARKOT, B., a.g.e, s.1090-1091.

13- YÜCEL, T., 1965, Asya'nın Beşerî ve İktisadî Coğrafyası. s.257, Ankara.

tamamlamak için, bazı girişimlerde bulunulmuştur. 1913'de demiryolu inşası tamamlanmışsa da, İskenderun Limanının inşasına girişilememiş, başlıca tesisler açıkta demirleyen vapurlar ile kara arasında irtibâtı sağlayan küçük deniz araçlarının yanaştığı, kazıklar üzerine kurulmuş çıkma iskeleden ibaretti¹⁴.

İskenderun Limanı I. Dünya Savaşı'nda İngiliz uçakları tarafından altı kez bombalanarak hasara uğradı. Colas'a göre XIX. yüzyılda Halep vilâyetinin transit limanı olan İskenderun, Suriye'nin deniz kıyısındaki iskelelerinden çok daha güvenliydi. Limanın 24 mil genişliğindeki bir körfezin ucunda, her tür geminin hiçbir tehlikeye uğramadan sığınabileceği bir barınak olduğunu yazan Colas, Kuzey Suriye, Mezopotamya ve Doğu Anadolu'nun tüm mallarının buraya aktığını kaydetmektedir. Halep, İskenderun karayolunun yapımı 1860'da gündeme getirilmiş, ancak yol yapım çalışmaları 1870'lerde tamamlanabilmişti¹⁵.

İskenderun II. Dünya Savaşı sırasında İzmir ve İstanbul deniz yollarının kapanması yüzünden Mersin ile beraber Türkiye'nin batı müttefikleri ile temasını sağlayan tek kapı durumuna geçmiş ve ticareti birdenbire artmıştır. İlk iş olarak İskenderun Limanına, vapurlar doğrudan doğruya yanaşabilmiş ve eşyanın demiryolu ile vapurlar arasında kolayca aktarma edilebileceği çıkma iskeleler yapılmış, limanın faaliyeti savaştan sonra da artmıştır. XX. yüzyılın ilk yarısında İskenderun'un ticareti bakımından ilişkili olduğu saha siyasî nedenler, sınır değişimleri ve ulaşım şartları, demiryolu inşası sebebiyle esaslı değişikliklere uğramıştır. Osmanlı İmparatorluğu'nun son yıllarında İskenderun Limanının hinterlandı Kuzey Suriye, Doğu Anadolu ve Irak'a yayılmakla beraber, bir demiryolunun bulunmayışı ve karayollarının bozukluğu, limanın ticaret faaliyetlerini sınırlandırmıştı. Bağdat demiryolunun inşası Suriye'nin Türkiye'den siyasî sınırlarla ayrılmasının aynı zamana rastlaması, bu ümidin gerçekleşmemesine neden olmuştur. Buna karşılık Doğu Anadolu'da yeni yapılan demiryolları, İskenderun'un ticarî hinterlandını kuzey ve kuzeydoğuya doğru genişletmiş bilhassa Hatay'ın 1939'da Türkiye'ye bağlanmasından sonra Güneydoğu Anadolu'nun limanı olmuş, ayrıca zengin Hatay Ovasının ve Antakya'nın iskelesi rolünü muhafaza ettiği gibi, Adana Ovasının bir kısım faaliyetlerini kendine çekmek suretiyle Mersin limanı ile rekabete geçmiştir¹⁶.

Ticaret hayatı asırlarca devam eden İskenderun Limanı XX.yüzyılın başlarında Fransızlar tarafından inşası planlanmışsa da I. Dünya Savaşı yüzünden inşaata başlanamamıştır. Ancak savaştan sonra 1927 yılında Fransızlar tarafından mavnaların barınması amacıyla küçük iç liman inşa edilmiştir. Ancak daha sonra çok yetersiz kalan bu tesis 1942 yılında büyük iskelenin, 1954 yılında konveyyör tesislerinin, 1972 yılında ise rıhtımların tamamlanıp, mekanik ve elektrikli teçhizatların da devreye girmesiyle liman bugünkü büyük ve modern haline kavuşmuş, 14.8.1942 tarih ve 1403 sayılı yasa ile Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi'ne devredilmiştir.

14- DARKOT, B., a.g.e, s.1091.

15- Yurt Ansiklopedisi, 1982, Cilt:5, s.3400.

16- DARKOT, B., a.g.e, s.1092-1093.

Limanın Genel Özellikleri

Yurdumuzun ithalat ve ihracatı yanında Orta Doğu'nun bir transit kapısı da olan İskenderun Limanı, Türk-İran demiryollarının birleşmesinden sonra transit taşımacılıkta daha büyük bir önem kazanmıştır. 1990 yılında Irak'ın Kuveyt'e saldırması sonucu baş gösteren "Körfez Krizi" sebebiyle Birleşmiş Milletlere bağlı ülkeler tarafından Irak devletine uygulanan ambargo sonucu İskenderun Limanında transit taşımacılık durma noktasına gelmiştir.

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi'ne bağlı yedi limandan (Haydarpaşa, İzmir, Mersin, Derince, Samsun, İskenderun, Bandırma) birisi olan İskenderun Limanı, gemilerin her türlü açık deniz tesirlerinden etkilenmeyecek biçimde 1400 metre batı ve 430 metre iç liman mendirekleriyle çevrilerek güney ve kuzey rüzgârlarına karşı koruma altına alınmıştır. Zaten doğal olarak da liman, kısmen güney ve doğudan; Nur Dağları (Amanos) tarafından (Musa Dağı 1231 m, Kızıl Dağ 1750 m, Mıgır Tepe 2240 m), batıdan; İskenderun Körfezi'nin batı yakasını oluşturan Misis Dağı (769 m), Ceyhan Nehri'nin denize doğru ilerlemiş deltası ile korunmaktadır.

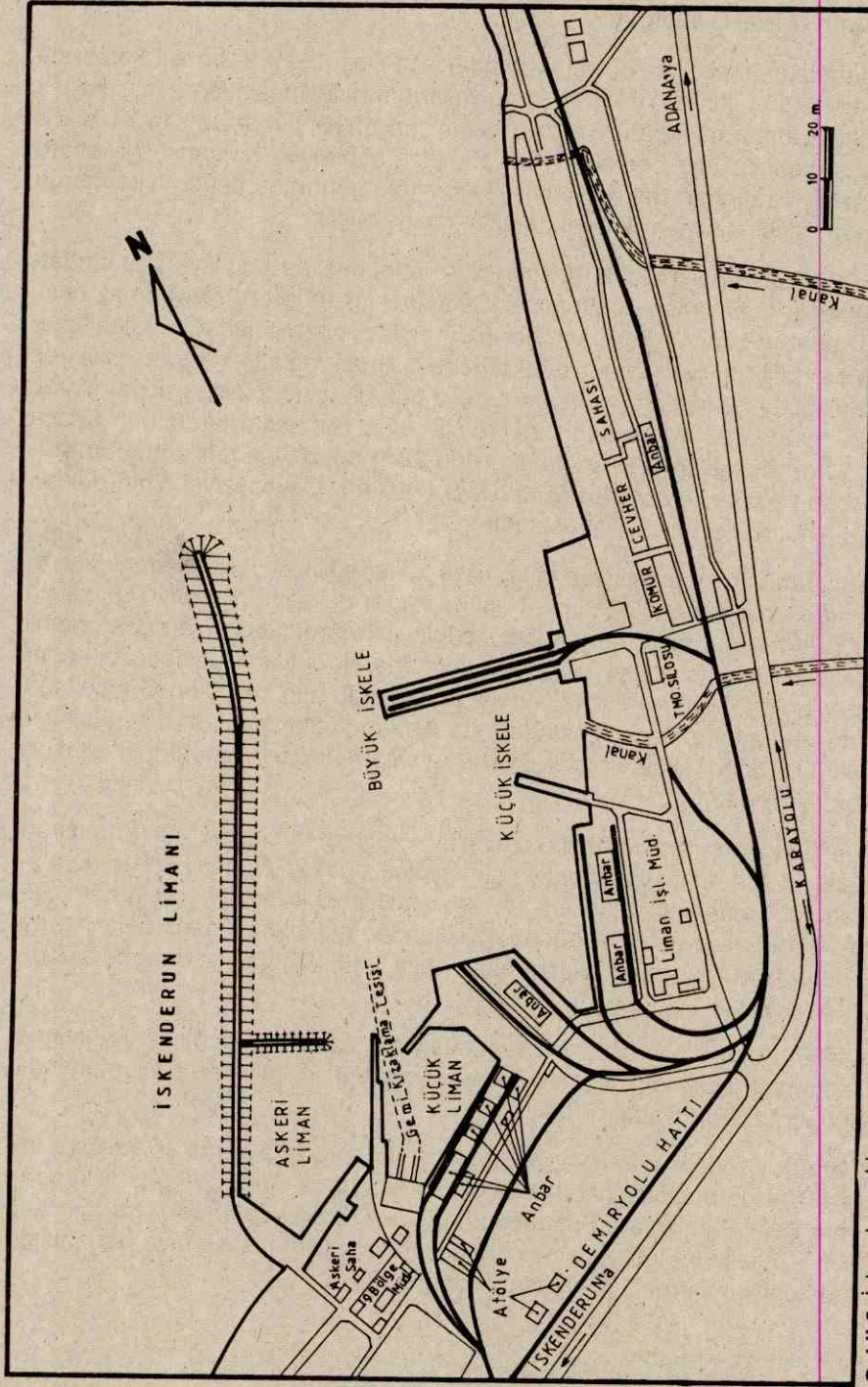
İskenderun Limanı geçmişten günümüze kadar etkinliği çeşitli nedenlerle zaman zaman artarak veya azalarak bugüne kadar gelmiştir. Bugün Türkiye'nin Akdeniz'de Mersin Limanı ile rekabet edebilecek durumunda olan çok önemli bir limandır. Limanın yurtiçi ve yurtdışı hinterlandı oldukça geniştir. Limanın yurtiçi bağlantısı Adana, Kayseri, Sivas, Malatya, Elazığ ve bütün Güneydoğu Anadolu illeri ile kara ve demiryolu ağı tarafından sağlanmaktadır. Yurtdışında ise; başta Ortadoğu ülkeleri olmak üzere, Avrupa ve Kuzey Amerika ülkeleri ile bağlantısı mevcuttur.

E5 ve E24 uluslararası transit karayolları üzerinde bulunan liman gerek yurt içine gerekse yurt dışına karayolu ve demiryolu ile çok iyi bir şekilde bağlanmıştır. Limana en yakın hava alanı ise 147 km uzaklıktaki Adana hava alanıdır (Şakirpaşa). Buradan da anlaşılacağı üzere İskenderun Limanı; limana gelen ve giden yüklerin karayolu, demiryolu ve hatta hava yolu ile bağlantısının mevcut olduğu bir limandır.

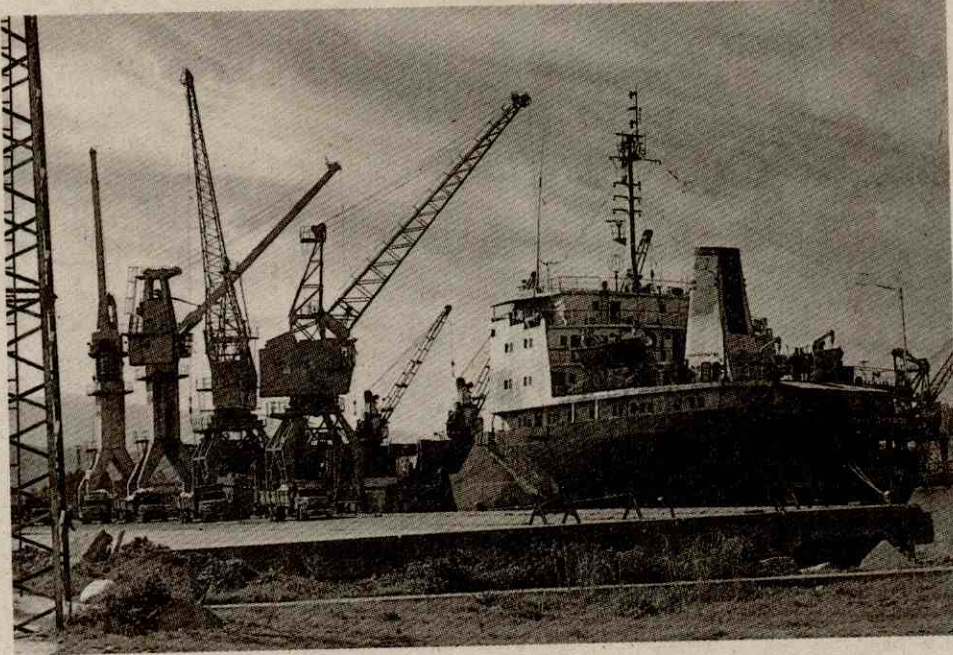
Limanın ana bölümünü, gemilerin kıyıyla bağlantısını sağlayan, yükleme ve boşaltmanın yapıldığı rıhtım ve iskeleler oluşturur¹⁷. İskenderun Limanı'nda 11 adet rıhtım bulunmaktadır (Şekil 2).

İskenderun Körfezi'nde, İskenderun Limanından başka kamu ve özel sektöre ait iskeleler de bulunmaktadır. Bunlar; Botaş, Toros Gübre, Aygaz, İskenderun Demir-Çelik Fabrikaları, Süperfosfat Gübre Fabrikası, Sarıseki, Karayolları, Petrol Ofisi, Shell ve Mobil iskeleleridir. Limanda balıkçı teknelerinin barınabileceği bir de balıkçı barınağı mevcuttur (Fotoğraf 3)

17- DOĞANER, S., 1991, a.g.e. s. 125, İstanbul.



Şekil 2. Iskenderun Limanı
Figure 2. The port of Iskenderun



Fotoğraf 3. Yükleme ve Boşaltma Yapan Hareketli Vinçler ve Yükleme Yapılan Kamyonlardan Bir Görünüm

Photograph 3. A view of loading and unloading winches and loaded lorries

İskenderun Limanında rıhtımlardaki derinlik -6 ile -10 m. arasında değişmektedir. Örneğin Büyük rıhtımın kurulduğu yerin derinliği -10 m.dir. Rıhtımlarda her türlü yükü boşaltmak ve yüklemek üzere yeterli kapasitede ve sayıda elektrikli rıhtım vinçleri bulunmaktadır (Fotoğraf 4). Açık sundurmalarda ise gemilerden boşaltılan eşyanın stoklama yerlerine taşınması ve liman dışına çıkacak eşyanın kara ulaştırma vasıtalarına yüklenmesi için çekici, treyler forklift* gibi yeterli sayı ve nitelikte destek teçhizatı ile değişik kapasitelerde modern ve yüksek performanslı mobil vinçler ve konteyner forkliftleri bulunmaktadır.

Trafiğin bir hayli yoğun olduğu İskenderun Limanı'nda gemiler yılın her gününde ve saatinde yüklenip, boşaltılırlar. Limanda uzunluğu 23 km civarında olan demiryolu, yüklerin limandaki geri sahalara taşınmasında önemli rol oynamaktadır. Bu sahada kullanılan vagon sayısı 64 adet olup bunlar dizel motorlu 2 adet lokomotifle hizmet vermektedirler.

1990 yılında karışık eşya yükleme ve boşaltmalarında saat başına elde edilen verim dünya limanları ortalamasının üzerinde gerçekleşmiştir. Mevcut konveyör** tesislerinin kurulu kapasitesi saatte 150 ton hububat boşaltılıp, 150 ton da yüklenebilmektedir. Ayrıca saatte 250 ton cevher yüklenip, 100 ton kömür

* Forklift: İngilizce bir terim olup, Türkçe karşılığı çatallı kaldırııcıdır.

** Konveyör (=conveyor): İngilizce bir terim olup, Türkçe karşılığı nakledici şeydir.



Fotoğraf 4. Liman Kompleksini Oluşturan Bölümlerden Biri: "Balıkçı Barınağı"
Photograph 4. A unit from the port: Fisher House.

boşaltılabilmektedir. Limanın toplam yükleme boşaltma kapasitesi ise yılda 3.4 milyon tondur¹⁸.

Liman yönetmeliği gereğince yabancı bayraklı gemiler hepsi, Türk bayraklı gemiler ise 300 gros tondan sonra klavuz almak zorundadırlar. 500 gros tondan büyük gemiler 1 römorkör*, 4000 gros tondan büyük gemiler ise 2 römorkör almak mecburiyetindedirler.

Konveyyör tesislerinin; büyük iskele gerisindeki maden cevheri stok sahaları ile 60 000 tonluk hububat silosundan iskele üzerine kadar uzanan 3 adet bantı vardır. Bant uzunlukları ortalama 220 metredir. Bantlardan birisi cevher bandı; ikincisi kömür bandı ve üçüncüsü buğday bandıdır. Cevher bandında; kapasitesi, saatte 250-330 ton olan 3 adet 8 ton kapasiteli köprü vinçleri ile kömür bandında ise kapasitesi saatte 80-100 ton olan 2 adet 6 ton kapasiteli vinçlerle hizmet verilmektedir. Buğday bandında ise kapasitesi saatte 150 ton olan silo bulunmaktadır.

Limanda deniz araçlarının bakım ve onarımı için 1000 ton kaldırma kapasiteli kızaklama tesisi bulunmaktadır (Şekil 2).

Limanların en önemli faaliyetlerinden birisi olan ambarlama İskenderun Li-

¹⁸ İskenderun Limanı Gemi ve Yük Trafik İstatistiklerinden yararlanılmıştır.

* Römorkör (=remorque): Fransızca bir terim, yedeğinde başka taşıtlar götüren taşıt ve özellikle deniz taşıtı.

manı'nın iç limanında toplam alanı 6209 m² olan 5 adet, yeni rıhtımda 10 410 m²lik 3 adet, büyük iskele gerisinde 2457 m²lik alana sahip 1 adet ambar olmak üzere toplam 19076 m² kapalı, 325218 m²lik açık alan mevcuttur (Şekil 2).

Limanlardaki diğer önemli hizmetlerden birisi de limana gelen ve giden gemilere tatlı su teminidir. Limanda 240 ton kapasiteli 2 adet sac ve 165 mp (mopomplu)luk su deposu bulunmaktadır.

İskenderun Limanında Yük ve Yolcu Taşımacılığı

İskenderun Limanı'nda yük taşımacılığı, yurt içi ve yurt dışı limanlar arasında yapılmaktadır. 1996 yılı itibarıyla toplam 1 637 085 ton yükün yükleme ve boşaltılması yapılmıştır. Bu yükün 292 395 tonu yükleme olmasına karşılık 1 344 690 tonu da boşaltmadır. Yine aynı yılda limanda; % 35.6 ithalat, %48.0 kabotaj (ulusal yük taşımacılığı), %15.7 ihracat ve % 0.6 transit ticaret yapılmıştır. Oysa "Körfez Krizi"nin başladığı 1990 yılına kadar özellikle transit ticaret oranının yüksek olduğu gözlenmektedir. Şöyleki, 1990 yılında; ithalat %28.9, ihracat %10.3, kabotaj %39.1, transit-ticaret ise %21.8 oranında gerçekleşmiştir. 1990 yılından 1996 yılına gelindiğinde transit ticaret oranının çok belirgin bir şekilde azalmasının hatta transit ticaretin neredeyse durma noktasına gelmesinin (% 0.6) nedenini "Körfez Krizi" ve bu kriz sonucu Irak'a Birleşmiş Milletler tarafından uygulanan ambargo oluşturmaktadır "Transit Ticaret" bir ülkeden başka bir ülkeye taşımacılık yapılırken; üçüncü bir ülkeden geçmek demektir. İskenderun ve Mersin limanlarımız ülkemizin ikinci önemli transit karayolu olan Osmanlıye-Gaziantep, Şanlıurfa, Cizre üzerinde Habur gümrük kapısına (Irak-Türkiye sınırı) ulaşan karayolunun başlangıç noktalarını oluşturmaktadır¹⁹. İşte bu nedenle; İskenderun Limanının Ortadoğu'nun batıya açılan bir kapısı olması ve Irak'ın limanın hinterlandında kalması gibi nedenlerle "Körfez Krizi"nden en fazla etkilenen limanımız olmuştur.

İskenderun Limanında geçmişten günümüze yük trafiği incelendiğinde, 1890 yılında limana uğrayan gemilerin toplam tonajı 400 000 ton iken, 1905'te 517 000 tona ulaşmıştı²⁰. Liman Suriye sınırları içine alındığı sırada ise, liman faaliyeti 1930 yılında 132 000 ton civarında gerçekleşmiş, 1938 yılında 100 000 tonun altına düşmüş ve nihayet Hatay'ın Anavatana bağlandığı yıl (1939) 13 000 tona kadar düşmüştür²¹. Anavatana bağlandıktan sonra, limanın her geçen yıl yükleme ve boşaltma miktarı artarak bugünkü seviyesine ulaşmıştır.

İskenderun Limanı'na son 38 yıl içinde (1959-1996) gelip-giden gemi adetleri ve tonajlarını gösteren tablo incelendiğinde (Tablo 1-Şekil 3); her dönemde limana 500 adetten fazla geminin geldiği gözlenmektedir. Bazı yıllarda ise, limana yılda gelen gemi sayısının 1000'in üzerinde olduğu dikkati çekmektedir (1961, 1962, 1982, 1983, 1984, 1985, 1986) (Fotoğraf 5). 1990 yılından itibaren "Körfez Krizi" sebebiyle limana gelen gemi adedinde çok belirgin bir azalma olmuştur. Özellikle 1992 yılından itibaren limana gelen gemi sayısı yılda 600 adedin altına düşmüştür (Tablo 1).

19- DOĞANAY, H., 1995, a.g.e. s.532, İstanbul.

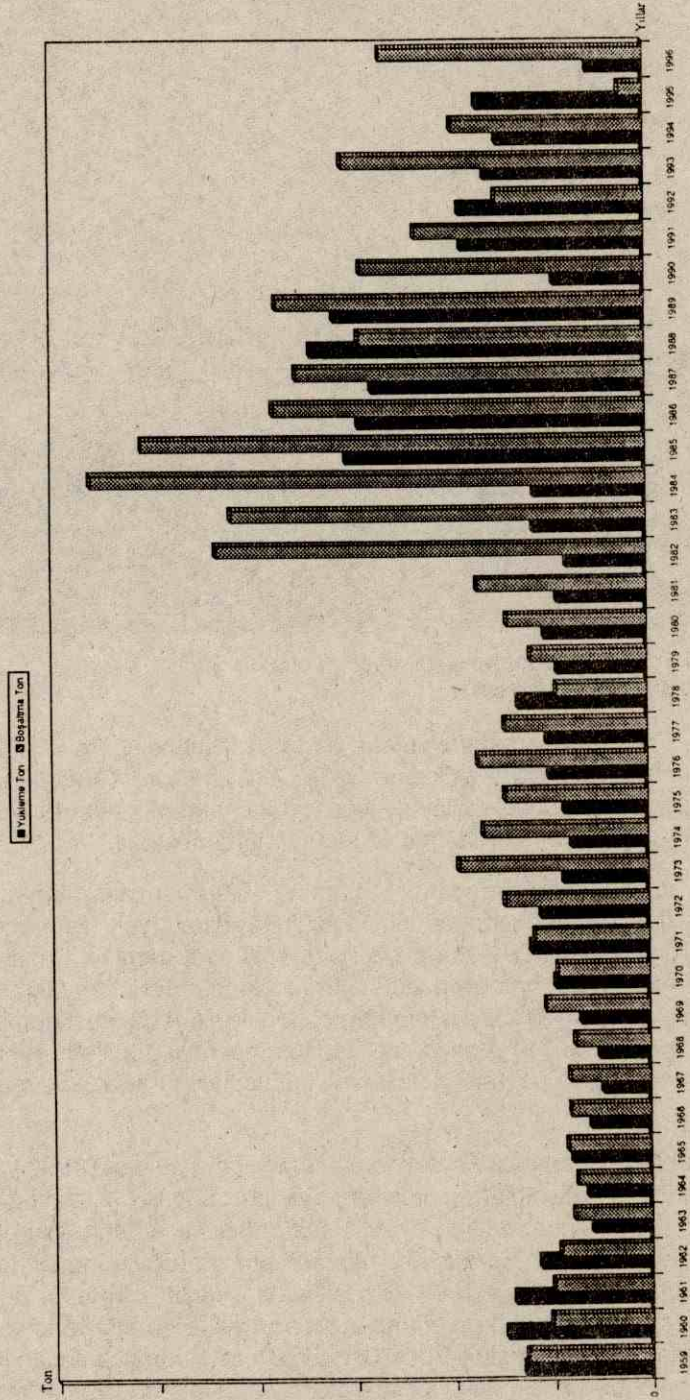
20- Yurt Ansiklopedisi, 1982, cilt:5, s.3400, İstanbul.

21- DARKOT, B., a.g.e, s.1092.

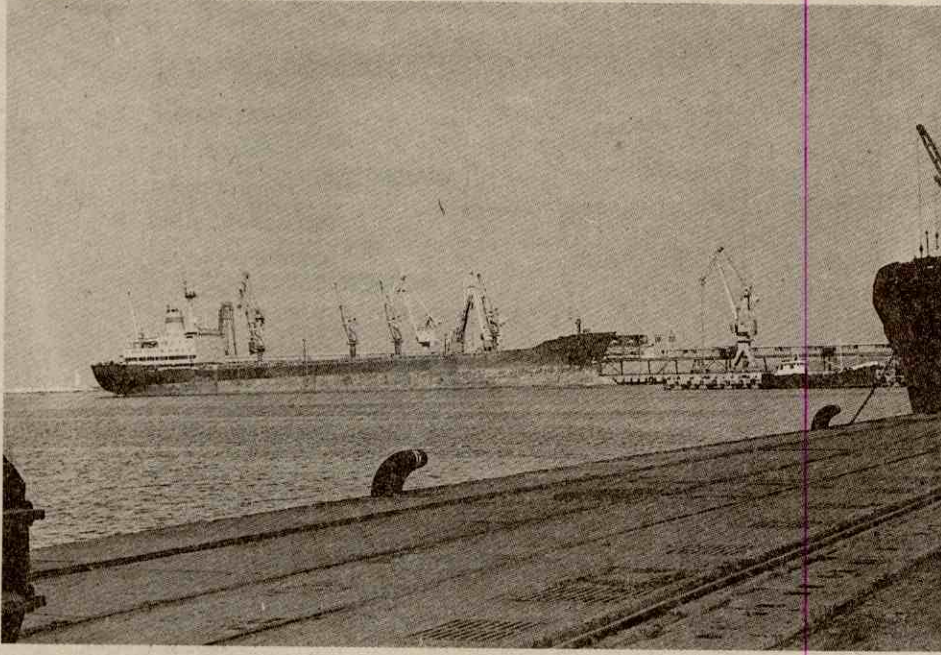
Tablo 1. İskenderun Limanına Gelen Gemi Adetleri ve Yük Miktarının Yıllara Göre Durumu (1959-1996)**Table 1.** Annual amounts of ship and imported loads.

Yıllar	Gemi Adedi	Yükleme (ton)	Boşaltma (ton)	Toplam (ton)
1959	927	655 220	637 800	1 239 020
1960	991	738 911	516 423	1 255 334
1961	1124	698 473	504 989	1 205 462
1962	1012	568 525	467 115	1 035 638
1963	717	301 807	394 721	696 528
1964	742	324 709	381 489	706 198
1965	783	404 326	424 247	828 573
1966	677	307 071	411 101	718 172
1967	619	244 146	415 440	659 586
1968	581	257 589	385 350	642 939
1969	614	354 962	535 657	890 619
1970	628	485 661	473 562	959 223
1971	644	603 263	585 905	1 189 168
1972	738	555 137	734 526	1 289 663
1973	825	439 036	965 911	1 404 947
1974	606	395 565	842 537	1 238 102
1975	748	430 253	729 560	1 159 813
1976	722	512 214	867 481	1 379 695
1977	834	524 255	729 180	1 253 405
1978	841	662 192	466 849	1 129 041
1979	702	464 152	598 565	1 062 717
1980	882	529 862	715 661	1 245 523
1981	989	461 235	865 425	1 326 660
1982	1389	413 863	2 192 827	2 606 690
1983	1062	579 697	2 115 636	2 695 333
1984	1059	573 262	2 809 606	3 382 868
1985	1181	1 528 724	2 557 043	4 085 767
1986	1031	1 472 924	1 899 082	3 372 006
1987	950	1 395 140	1 780 707	3 175 847
1988	909	1 707 242	1 458 198	3 165 440
1989	933	1 585 737	1 879 609	3 465 346
1990	645	466 339	1 450 120	1 916 459
1991	728	931 305	1 168 266	2 099 571
1992	533	942 842	760 215	1 703 057
1993	770	813 683	1 542 948	2 356 631
1994	535	754 960	980 619	1 735 579
1995	586	845 175	1 121 882	1 967 057
1996	548	292 395	1 344 690	1 637 085

Kaynak: İskenderun Limanı İstatistikleri.



Şekil 3- İskenderun Limanı'nda yükleme ve boşaltmanın yıllara göre durumu.
 Figure 3- Amounts of annual loading and unloading port of İskenderun.



Fotoğraf 5. İskeleğe Yanaşmış, Yükleme Yapan Bir Gemi
Photograph 5. A loading ship

1959-1996 yılları arasında limana en fazla yük boşaltılması (2 557 043 ton) 1985 yılında en fazla yük yükleme ise (1 707 242 ton) 1988 yılında olmuştur. Bu 38 yıllık dönem incelendiğinde her yılda limandan yüklenen yük miktarının boşaltılan yük miktarından daima az olduğu görülmektedir.

1996 yılı itibarıyla İskenderun Limanı'na gelen gemilerin, bayraklarına göre yük miktarları ve gemi adetleri incelendiğinde; ulusal yük taşımacılığının önde geldiği (Türk bayraklı 291 adet) ikinci sırayı 75 adet gemi ile Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti bayraklı gemilerin aldığı görülmektedir (Tablo 2). Gemilerin tonajlarına göre incelendiğinde ise 484 599 gros ton ile Türk bayraklı gemiler birinci sırada yer alırken, 46 711 gros ton ile Bahama bayraklı gemilerin ikinci sırada, 37 785 gros ton ile Rus bayraklı gemilerin yükü üçüncü sırada yer almaktadır (Tablo 2).

İskenderun Limanı'nda konteyner taşımacılığına gelince; 1990 yılından itibaren yüklenen ve boşaltılan konteyner sayısında büyük bir azalma dikkati çekmektedir. 1990 yılında Irak'ın Kuveyt'e saldırması ve Amerika'nın da Irak'a müdahalesi ile başlayan "Körfez Krizi" limanlarımızdan İskenderun Limanını çok fazla etkilemiştir. Özellikle 1990 yılında Irak'a Birleşmiş Milletler tarafından uygulanan ambargo ticarî ilişkilerimiz bulunan Irak'la bu ilişkilerimizin tamamen kesilmesine neden olmuştur. Buda Ortadoğu'nun Avrupa'ya açılan kapılarından biri olan İskenderun Limanını büyük ölçüde sarsmıştır. 1990 yılından itibaren

Tablo 2. İskenderun Limanına Gelen Gemilerin Bayraklarına Göre Adetleri ve Tonajları (1996)

Table 2. Amounts of the ship with respect to their nationalities and their tons.

GEMİ	YÜK GEMİLERİ				YOLCU GEMİLERİ			
	300 Gros ton dan Büyük gemiler		300 Gros ton dan küçük gemiler		300 Gros ton Büyük Gemiler		300 Gros ton Küçük Gemiler	
	Adet	Gros ton	Adet	Gros ton	Adet	Gros ton	Adet	Gros ton
TÜRK	288	483814	3	785	-	-	-	-
A.B.D	1	10183	-	-	-	-	-	-
AVUSTURYA	1	5072	-	-	-	-	-	-
ANTIGUA	1	3152	-	-	-	-	-	-
ALMAN	-	-	1	257	1	3542	-	-
BAHAMA	10	42428	-	-	1	4283	-	-
B.ARAP. EMİR.	1	1752	-	-	-	-	-	-
DANİMARKA	4	1708	1	148	-	-	-	-
CEZAYİR	3	20286	-	-	-	-	-	-
HOLLANDA	1	539	-	-	-	-	-	-
HONDURAS	11	11442	1	250	-	-	-	-
İTALYAN	1	3321	-	-	-	-	-	-
İSVEÇ	1	5602	-	-	-	-	-	-
RUS	34	37785	-	-	-	-	-	-
BELİZE	5	3467	-	-	-	-	-	-
ESTONYA	3	5585	-	-	-	-	-	-
K.K.T.C	12	6862	22	4279	-	-	41	11111
LÜBNAN	1	792	-	-	-	-	-	-
LİBERYA	5	35142	-	-	-	-	-	-
KAMBOÇYA	2	2303	-	-	-	-	-	-
MALTA	21	99990	-	-	-	-	-	-
MİSİR	1	3178	1	183	-	-	-	-
BİRMANYA	1	6755	-	-	-	-	-	-
NORVEÇ	2	20304	-	-	-	-	-	-
PANAMA	5	38257	-	-	-	-	-	-
POLONYA	2	15157	-	-	-	-	-	-
ROMEN	3	7131	-	-	-	-	-	-
UKRAYNA	19	25937	-	-	-	-	-	-
SURİYE	7	18063	1	223	-	-	-	-
SİNGAPUR	2	5717	-	-	-	-	-	-
TUVALU	1	1143	-	-	-	-	-	-
YUGOSLAVYA	2	1305	-	-	-	-	-	-
YUNAN	2	19491	-	-	-	-	-	-
BULGAR	4	20829	-	-	-	-	-	-
AZERBAJCAN	2	2464	-	-	-	-	-	-
HIRVATİSTAN	1	10358	-	-	-	-	-	-
LİTVANYA	2	1948	-	-	-	-	-	-
TOPLAM	462	979262	30	6125	2	7825	41	11111

Kaynak: İskenderun Limanı İstatistikleri

genel yük trafiğinde hızlı bir azalışın gözleendiği İskenderun Limanında, buna paralel olarak, konteyner trafiğindeki azalma da dikkat çekici ölçüdedir. Şöyleki; 1990 yılında 1456 adet konteyner yüklenmiş (toplam 24967 ton), 1267 adet konteyner de (toplam 3350 ton) boşaltılmıştır (Tablo 3). Bu yıldan itibaren konteyner adedi ve yük miktarı çok fazla miktarda azalmıştır. Örneğin, 1994 yılında, limanda 650 ton ağırlığında 37 adet konteyner yüklenirken 23 adet (57 ton) konteyner boşaltılmıştır. 1996 yılında ise 67 adet konteynere 1817 ton yük yüklenirken, 6 adet konteynerden 12 ton yük boşaltılmıştır.

İskenderun Limanına gelen Ro-Ro tipi gemi ve konteyner tipi gemilerin ade-

Tablo 3. İskenderun Limanında Yıllara Göre Konteyner Taşımacılığı
Table 3. Annual container transportation in the port of İskenderun

Yıllar	Yüklenen Adedi	Konteyner Tonajı	Boşaltılan Adedi	Konteyner Tonajı
1990	1456	24967	1267	3350
1991	1061	15095	604	1371
1992	359	5350	463	1029
1993	476	6980	409	892
1994	37	650	23	57
1995	669	6116	25	54
1996	67	1817	6	12

Kaynak: İskenderun Limanı İstatistikleri

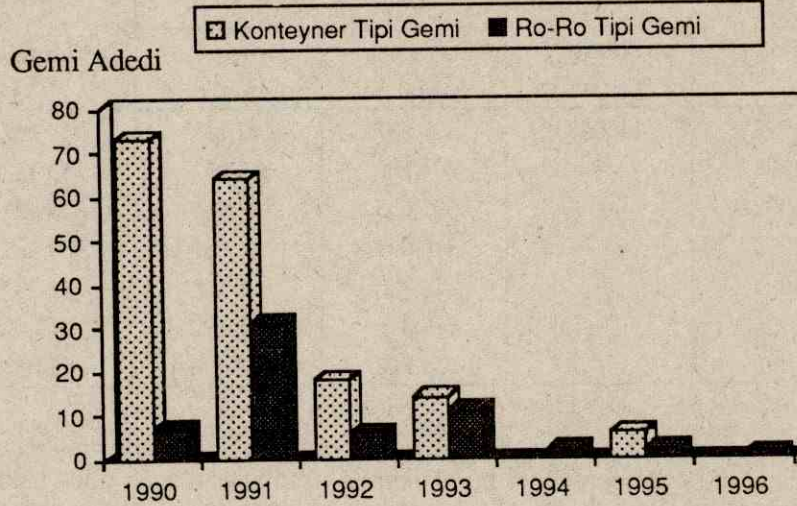
Tablo 4. İskenderun Limanına Gelen Konteyner ve Ro-Ro Tipi Gemilerin Yıllara Göre Durumu (1990-1996).

Table 4. Annual conditions of Containers and Ro-Ro type sheeps in the port of İskenderun

Yıllar	Konteyner Tipi Gemi	Ro-Ro Tipi Gemi
1990	73	7
1991	64	31
1992	18	6
1993	14	11
1994	-	2
1995	6	2
1996	-	1

Kaynak: İskenderun Limanı İstatistikleri

dinde de azalma olmuştur. Hatta 1994 yılında limana konteyner tipi gemi gelmezken, sadece 1 adet Ro-Ro tipi gemi gelmiştir. Yine 1996 yılında limana sadece 1 adet Ro-Ro gemisi gelmiştir (Tablo 4, Şekil 4).



Şekil 4. İskenderun Limanına Gelen Konteyner ve Ro-Ro Tipi Gemilerin Yıllara Göre Durumu

Figure 4. Annual number of containers and Ro-Ro type ship received at the port of İskenderun

İskenderun Limanında akaryakıt yükleme ve boşaltma durumu incelendiğinde, 1996 yılı itibarıyla 893 865 ton boşaltma yapılmıştır. Bunun 277 898 tonu ithal edilmiştir. Konuyla ilgili tablo incelendiğinde, 1990 yılında toplam 915 937 ton akaryakıtın yükleme ve boşaltılması yapılmıştır (Tablo 5). 1990'dan sonra limandan akaryakıt hiç yüklenmezken, ithal yoluyla gelen akaryakıt boşaltılmasında da bir düşme olmuştur.

Irak'a uygulanan ambargo, Kerkük-Yumurtalık arasındaki petrol boru hatları (980 km uzunluğundaki birinci hat 1977'de açılmıştır)nın kapatılması, hem bu boru hatlarının hem de İskenderun Limanı'nın zarar görmesine neden olmuştur. Halbuki 1991 yılına kadar Irak-Türkiye petrol boru hatları ile İskenderun Körfezi'ndeki Botaş limanına Irak'tan Batman'a gelen ham petrolün Batman'dan İskenderun Körfezi'ne nakli yapılmaktaydı. Ancak bu tarihten itibaren Irak'ın petrol boru hatlarını kapatmasıyla petrol ihracatı tamamen durmuştur. 1997 yılında Birleşmiş Milletlerin Irak'a insanî yardım adı altında, yeniden açılan boru hattından yılda yaklaşık 2 milyar dolarlık (Irak'a yılda toplam 4 milyar dolarlık petrol satışına müsaade edilmiş, bunun da en az yarısının Kerkük-Yumurtalık boru hattından yapılması şartı getirilmiştir) ham petrol satmasına izin verilmiştir.

Geniş bir yurtiçi hinterlanda sahip olan İskenderun Limanı'nda, hinterlandın-

Tablo 9. TCDD Genel Müdürlüğü Tarafından İşletilen Limanların Yük Trafiği Durumu (1993).

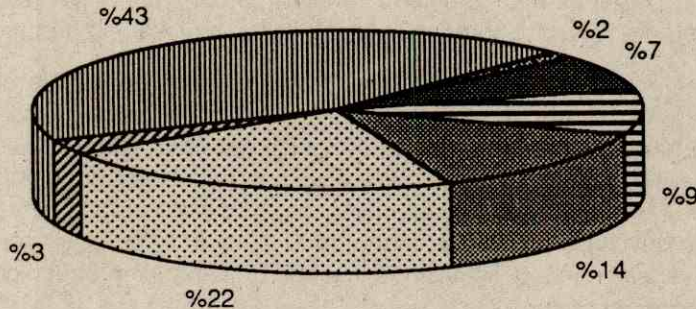
Table 9. The load traffic in the ports run by Turkish Railway (TCDD)

Limanın Adı	Yükleme (Ton)	Boşaltma (Ton)	Toplam
İstanbul (H.paşa)	980 295	3 093 227	4 073 522
Mersin	4 444 820	7 221 804	11 666 624
Samsun	529 305	1 294 328	1 823 633
İskenderun	813 683	1 542 948	2 356 631
Bandırma	1 304 691	1 965 267	3 269 956
Derince	207 572	1 319 732	1 590 304
İzmir	2 574 210	2 482 013	5 056 223

Kaynak: Derince Liman Müdürlüğü Verileri.

İskenderun Limanı'na 1990 yılı itibarıyla 1'i Türk, 3'ü yabancı ülke bayraklı olmak üzere 4 yolcu gemisi gelmiştir. 1996 yılında ise toplam 43 yolcu gemisi limana gelmiş bunlardan 41 adedi KKTC bayraklıdır. (Bu tarihte KKTC'nin Gazimağusa Limanı ile İskenderun Limanı arasında tarifeli gemi seferleri başlatılmıştır). Bu gemilerin 12 adedi 300 gros tondan büyük diğerleri ise küçük yolcu gemileridir. 1996 yılında gelen diğer iki yolcu gemisi ise 300 gros tondan büyük olup birisi Alman diğeri Bahama Bayraklıdır.

İskenderun Limanı'nın yurtiçine mal ve hizmet satışlarından (435 072 787 ton mal ve hizmetlerden) 117 320 220 000 TL. gelir edilmiştir (1995). Bunun



Şekil 5. TCDD Genel Müdürlüğü Tarafından İşletilen Limanların Yük Trafiği Durumu
Figure 5. The load traffic in the port run by Turkish Railway (TCDD)

10 007 724 000 TL.sı kamu İktisadî Teşekküllerine Satılan mal ve hizmetlerden elde edilirken, özel sektörden 106 425 714 000 TL. gelir elde edilmiştir.

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğü tarafından işletilen limanlar arasında en fazla yükleme ve boşaltmanın yapıldığı liman Mersin Limanı, en az yükleme ve boşaltmanın yapıldığı liman ise Derince Limanıdır (Tablo 9-Şekil 5). İskenderun Limanı ise Mersin, İzmir, Haydarpaşa ve Bandırma limanlarından sonra beşinci sırada yer almaktadır²³.

İskenderun Limanı'nın bu limanlar arasında son sıralarda yer almasının nedeni 1990 yılında baş gösteren "Körfez Krizi"dir. Halbuki İskenderun Limanında uzun yıllık devreler gözönüne alındığında yükleme ve boşaltmanın 4 milyon tonun üzerine çıktığı (1985 yılı itibarıyla 4 085 767 ton) gözlenmektedir.

Sonuç

Araştırmamıza konu oluşturan İskenderun Limanı, İskenderun Körfezinde, körfezin doğu kıyısında kurulmuş, oldukça geniş bir su alanına sahip, çok eski tarihlerden beri deniz ulaştırmasında önem taşıyan Ortadoğu'nun ve Akdeniz'in sayılı limanlarından olup, ithalat, ihracat ve transit ticaret limanı olarak önem taşımaktadır. İskenderun Limanı çok çeşitli yüklerin yüklenip boşaltılmasının yapıldığı genel bir limandır. Liman geniş bir yurtiçi ve yurtdışı hinterlanda sahiptir. Limanın esas işlevi yük taşımacılığı olmasına karşılık sınırlı ölçüde yolcu taşımacılığı da yapılmaktadır. Bu liman aynı zamanda Güneydoğu Anodulu Projesi olarak adlandırılan GAP'ın kapağı olarak nitelendirilebilen, bu nedenle de GAP'ın limanı olma özelliğini taşıyan bir limandır.

İskenderun Limanı'nda yüklemeden çok boşaltma yapılmaktadır. 1990 yılında başlayan "Körfez Krizi" nedeniyle limanın yükleme ve boşaltma miktarlarında azalmalar olmuştur.

1996 yılı itibarıyla İskenderun Limanında %35.6 ithalat, % 48.0 kabotaj (ulusal yük taşımacılığı), %15.7 ihracat, %0.6 transit ticaret yapılmıştır. Aynı yıl limandan toplam 1 637 085 ton yükün yükleme ve boşaltılması gerçekleştirilmiştir. Limandan en fazla yüklenen ve boşaltılan yükleri suni gübre, krom, hububat oluşturmaktadır. Çeşitli tarımsal ürünlerin ihracatı (pamuk, narenciye vb) da, limanın hinterlandındaki tarım potansiyeli yüksek ovalarla alakalı bir durumdur.

İskenderun Limanı, turizm ve sanayi şehri olan İskenderun için de ayrı bir öneme sahiptir. Ayrıca, bugün faal olan Demir-Çelik Fabrikaları gübre ve çimento fabrikaları ile beraber, Kamu ve Özel Sektöre ait elliye yakın küçük ölçekli büyük ölçekli fabrika ve İskenderun Organize Sanayi Bölgesi'nde faaliyete geçmiş olan 16 fabrikaya da (54 fabrika yer alması planlanmış) hizmet vermektedir. İskenderun'un bugün büyük bir şehir olmasında, (1990 yılında 154807 kişi) sanayisinin, ticaretinin ve ulaşımının gelişmesinde İskenderun Limanı'nın önemi çok bü-

23- KODAY, S., 1996, "Derince Limanı" Ankara Üniv. Türkiye Coğrafyası Araştırma ve Uygulama Merkezi III.Coğrafya Sempozyumu'nda (15-19 Nisan 1996) Sunulmuş Bildiri, Ankara.

yüktür. Irak'ın 1990 yılında Kuveyt'e saldırması ve 15 Ocak 1991 yılında Amerika'nın müdahalesiyle başlayan "Körfez Krizi" ülkemiz limanları içerisinde en fazla İskenderun Limanı'nı etkilemiştir. Bu krizin etkileri günümüze kadar kendisini liman faaliyetlerinin azalması ile bariz bir şekilde göstermiştir. Limanın Ortadoğu'nun, Avrupa'ya açılan bir kapısı olması nedeniyle zaman zaman bazı siyasî olaylardan etkilenmesine karşın eski çağlardan günümüze kadar deniz ulaşımında büyük rol oynamıştır.

GAP Projesinin bir parçası olan Toprakkale-İskenderun E-5 Otoyolu yapım çalışmaları devam etmekte olup, 1998 yılı içerisinde tamamlanması düşünülen bu yolun hizmete girmesiyle de transit taşımacılık daha fazla önem kazanacaktır.

Kaynakça

- ARDEL, A., 1975, Hidrografiya Okyanuslar ve Denizler. İstanbul Üniv. Yay.No:720, Coğrafya Ens.Yay.No:19, Umumî Coğrafya Dersleri Cilt:2, Fasikül:1, İstanbul.
- ATALAY, İ., 1991, Türkiye Coğrafyası. Ankara.
- DARKOT, B., "İskenderun". İslam Ansiklopedisi. Cilt:5, Kısım:2.
- DOĞANAY, H., 1995, Türkiye Ekonomik Coğrafyası. İstanbul.
- DOĞANER, S., 1991, "İstanbul Limanı: Kuruluş, Gelişim ve İşlevleri". İstanbul Üniv Deniz Bilimleri ve Coğrafya Ens. Bülten, No:8, İstanbul.
- DOĞANER, S., 1992, "Türkiye'nin Yat Limanları" İstanbul Üniv. Deniz Bilimleri ve Coğrafya Ens. Bülten, No:9, İstanbul.
- HEY, R.W., 1977, "Akdeniz ve Karadeniz'in Kuaterner Kıyıları", Ankara Üniv. DTCF Coğrafya Araştırmaları Ens. Yay.Sayı:8, No:8. Ankara.
- İNANDIK, H., 1958, "Türkiye Kıyılarına Genel Bakış". İstanbul Üniv. Coğrafya Ens. Dergisi, Cilt:5, Sayı:9, İstanbul.
- İNANDIK, H., 1971, Deniz ve Kıyı Coğrafyası. İstanbul Üniv. Yay:1219, Coğrafya Ens. Yay.47, İstanbul.
- KİREÇCİ, R., 1996, İskenderun.
- KODAY, S., 1996, "Derince Limanı" Ankara Üniv. Türkiye Coğrafyası ve Araştırma Uygulama Merkezi III. Coğrafya Sempozyumunda (15-19 Nisan 1996) Sunulmuş Bildiri.
- TÜMERTEKİN, E., 1987, Ulaşım Coğrafyası. İstanbul Üniv. Yay.No:2053, Coğrafya Ens. Yay.No:85, İstanbul.
- YURT ANSİKLOPEDİSİ. Cilt:5.
- YÜCEL, T., 1965, Asya'nın Beşerî ve İktisadî Coğrafyası. Ankara.