

## MERSİN LİMANI

*Mersin Harbour*

**Yard. Doç. Dr. Süheyla BALCI AKOVA\***

### ÖZET

*Limanlar gerek liman faaliyetlerinde etkili olan iklimik etkiler ve morfolojik etkiler gibi fiziki özellikler, gerekse buradaki yük hareketleri ve bu hareketlerin meydana getirdiği ticari, sosyal, kültürel hareketlilik gibi beşeri faaliyetlerdeki dinamizm bakımından coğrafyanın konuları içinde önemli bir yere sahiptir.*

*Mersin limanı büyük bir iç deniz olan ve Avrupa, Asya ve Afrika kıyılarının arasında yer alan Akdeniz'in kuzeydoğusunda, Türkiye'nin güney kıyılarında yer alan Mersin körfezinin kuzey ucunda yer almaktadır. Akdenizin çok önemli mevkiinde hammadde, yarı mamul ve sanayi ürünlerinin üretim ve tüketim bölgelerinin kontakt noktasında yer alan ülkemizde, araştırmalarını yaptığımız Mersin limanı sahip olduğu coğrafi mevki itibarıyla transit ticarete, ithalat ve ihracatta önemli ölçüde yükleme ve boşaltma faaliyetleriyle en büyük ve en gelişmiş limanlardan biridir.*

*Limanların kuruluş şartları itibarıyla değerlendirecek olursak, Mersin limanında doğal şartlar liman kuruluşu için uygun olmamakla beraber, limanın ard ülkesinin geniş ve çok elverişli olması, diğer bölgelerle bağlantının sağlanabilmesi, liman donanımının elverişliliği Mersin limanını önemli bir ihracat-ithalat ve ticaret limanı yapmıştır.*

*Mersin limanı, iklimin çok elverişli, toprağın çok bereketli olduğu Çukurova'yı arkasında tutmaktadır. Yılda 2-3 kez ürün alınan bölgede, tarım ürünlerine dayalı sanayi ve diğer sanayi faaliyetleri de oldukça gelişmiştir. Bu yakın hinderland dışında İç Anadolu Bölgesi, Güneydoğu Anadolu Bölgesi ve Doğu Anadolu Bölgesi'nin önemli bir kısmı Mersin limanı hinderlandı içinde kalmaktadır. Ülkeler bazında ele aldığımızda Mersin Limanının Ortadoğu, Uzakdoğu, Avrupa ve Kuzey Afrika limanlarıyla bağlantısı mevcuttur.*

*GAP'ın faaliyete geçmesi, SSCB'nin parçalanmasıyla oluşan ve ülkemizi ciddi derecede ilgilendiren yeni Türk cumhuriyetleri ve bölgedeki diğer cumhuriyetlerin dış ticaretleri dolayısıyla artacak olan transit taşımacılık ve dünya deniz*

\* İstanbul Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, Coğrafya Bölümü, İstanbul

*taşımacılığında önemli bir noktada bulunma isteği, yeni konteyner rıhtımlarının tesisi, limanın yeni ve modern araç gereçlerle reorganizasyonunu gerekli kılmaktadır.*

### ABSTRACT

*Harbours are important in geography subjects both for their physical peculiarities, such as climatic effects or morphological effects which are effective in harbour activities, and for the dynamism of freight activities that have commercial, social and cultural influences on anthropo-activities.*

*Mersin Harbour is on the north-east of mediterranean, wich is a central sea between European, Asian and African coasts, and at the north end of Mersin Bay which is on the southern coast of Turkey.*

*Mersin Harbour, which we are making our researches on, is one of the biggest and most developed harbours for transit trade, importation and exportation with its loading and unloading activities in our country which is located at the centre of raw-material, half processed material and industrial product sources in a very important part of mediterranean.*

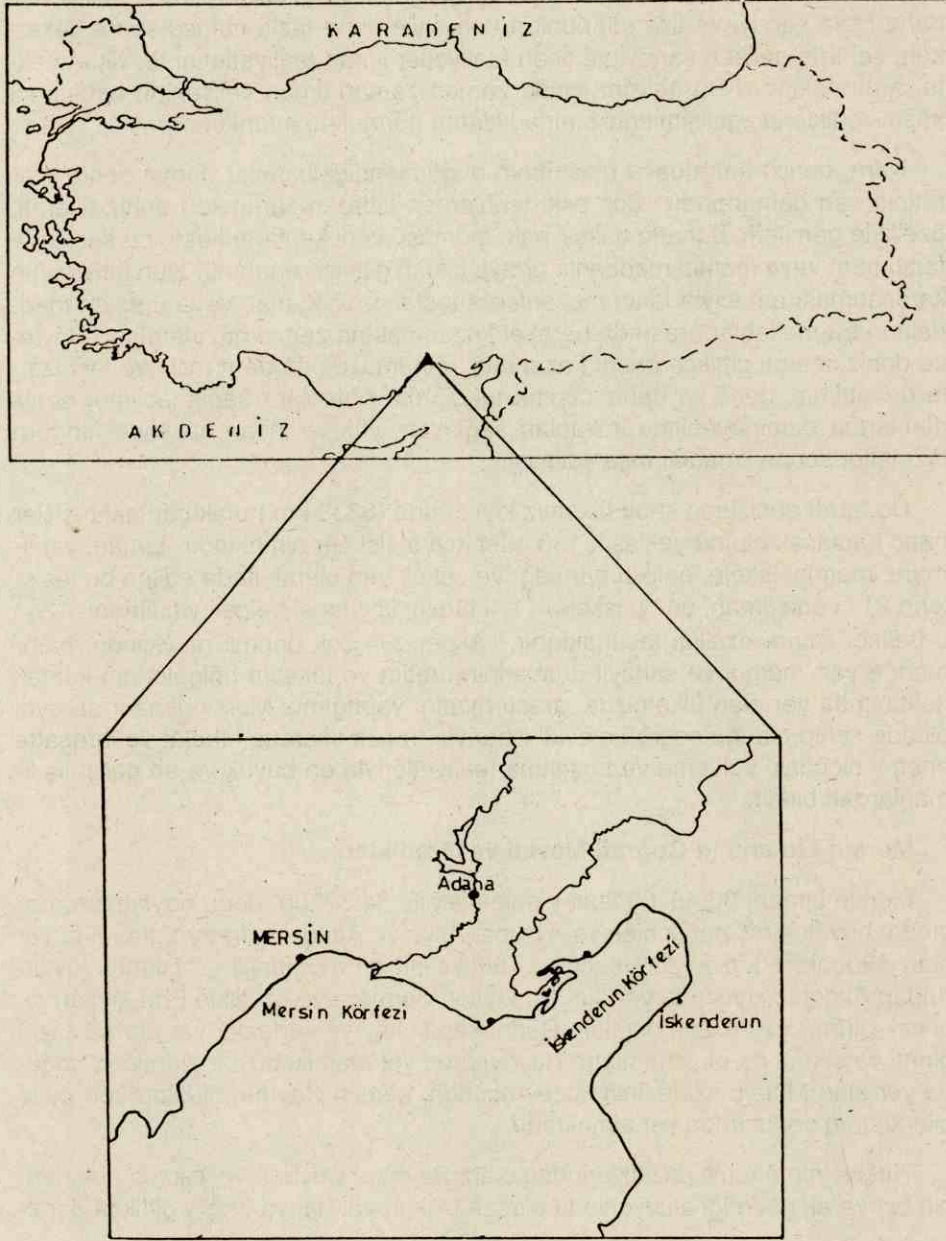
*Mersin Harbour is holding Çukurova behind which has a suitable climate and a fertile eart. Industry, depending on agricultural products and other fields of industry is well developed in Çukurova which gives large amounts of crop three times a year-instead of this close hinderland, most parts of central Anatolia, southeastern Anatolia and East Anatolia is in the hinderland of Mersin Harbour. When we look at the relation with other countries, Mersin Harbour has relations with other countries, Mersin Harbour has relation with middle East, Far East, Europe and North Africa.*

*The expection to be in an important position in transit forwarding and shipping around the world that will increase as a result of the foreign trades of the new Republicks of Turkey which are established after the disintegration of USSR, the other republicks around that area and southeastern Anatolia project which began to operate considers a reorganization necessary.*

### Giriş

Genel anlamıyla liman, karanın denize açıldığı, denizaşırı ülkelerle irtibat kurduğu, gemilerin barındığı, bölgeler ve ülkeler arası ihtiyaçların giderilmesi amacıyla çeşitli malın yükleme ve boşaltmasının yapıldığı noktalardır.

Limanlar gerek morfolojik yapısı, liman faaliyetlerinde etkili olan iklimatik etkiler gibi fiziki özellikler, gerekse buradaki yük hareketleri ve bu hareketlerin meydana getirdiği ticari, sosyal, kültürel hareketlilik gibi beşeri faaliyetlerdeki dinamizm bakımından coğrafyanın konuları içinde önemli bir yere sahiptir.



Şekil 1- Lokasyon Haritası  
Figure 1- Locational Map.

Limanın varlığı şehirlerin gelişiminde de önemli bir yere sahiptir. Limana sahip şehirler genellikle ticaretin yoğun olduğu, beşeri faaliyetlerin arttığı mevkiilerdir. Diğer taraftan liman ve şehir gelişimlerinde karşılıklı etkileşime sahiptirler. Liman ve şehir bir çarkın dişlileri gibi iç içe geçmiştir. Gelişen liman faaliyetleri daha fazla sanayi ve ticareti, bunların etkisiyle daha fazla nüfusu şehre çekerken, şehirde gelişen sanayi ve ticari faaliyetler liman faaliyetlerini teşvik etmekte, arttırmaktadır. Bu gelişim içinde zaman zaman liman ve şehrin birbirlerini kösteklediklerini, gelişimlerini sınırladıklarını görmek de mümkündür.

Kara, deniz, hatta hava ulaşımının düğümlendiği limanlar dünya deniz ticaretinin can damarlarıdır. Çok eski tarihlerden itibaren süregelen deniz ticareti, özellikle gemilerin buharla çalışır hale gelmesi, yeni kıtaların keşfi, bu keşiflerle farklı ham veya mamul maddenin ortaya çıkışı, gittikçe artan nüfusun ihtiyacının karşılanması amacıyla farklı mekanlarda toplanan, çıkarılan veya üretilen maddelerin bu mekanlar arasında hareket kazanmasına zemin hazırlamıştır. Böylece deniz ticareti gittikçe önem kazanmış, günümüzde modern tesis ve teçhizatla donatılmış, gemi ve deniz taşıma araçlarına rıhtımlara bağlanabilme, deniz alanlarına demirleyebilme imkanları sağlayan, yük ve insan naklinde modern hizmetler sunan limanlar inşa edilmiştir.

Üç tarafı denizlerle kaplı ülkemiz kıyılarında (8333 km.) ufak çaptaki tesisler hariç tutulacak olursa yaklaşık 180 adet kıyı tesisi yer almaktadır. Liman, yat limanı, marina, iskele, balıkçı barınağı ve çekek yeri olarak ifade edilen bu tesislerin 21 ' i ana liman, 64 ' ü iskele, 11 ' i turizm işletmesi belgeli yat limanı, 124 ' ü balıkçı limanı özelliği taşımaktadır.<sup>1</sup> Akdeniz'in çok önemli mevkiinde, hammadde yarı mamul ve sanayii ürünlerinin üretim ve tüketim bölgelerinin kontak noktasında yer alan ülkemizde, araştırmasını yaptığımız Mersin limanı da aynı ölçüde sahip olduğu coğrafi mevki itibarıyla transit ticarete, ithalat ve ihracatta önemli ölçüdeki yükleme ve boşaltma faaliyetleriyle en büyük ve en gelişmiş limanlardan biridir.

### **Mersin Limanının Coğrafi Mevkii ve Özellikleri**

Mersin Limanı 36 48' 00" kuzey enlemleri ile 34 37' 00" doğu boylamları arasında, büyük bir iç deniz olan ve Avrupa, Asya ve Afrika kıyılarının arasında yer alan Akdeniz'in kuzey-doğusunda, Türkiye'nin en az girintili ve çıkıntılı kıyılardan Akdeniz kıyısında yer alır. Bu kıyılar Marmara ve özellikle Ege kıyıları gibi çok girintili ve çıkıntılı değildir. Derin, kapalı koy ve körfezler yer almaz, fazla girinti ve çıkıntı da oluşmamıştır. Bu kıyılarda yer alan iki büyük girintiden doğuda yer alan Mersin Körfezinin kuzey ucunda, Mersin Çayının oluşturduğu delta çıkıntısının doğusunda yer almaktadır.

Türkiye'nin önemli düzlüklerinden olan, Seyhan, Ceyhan ve Tarsus nehirlerinin taşıyarak getirdiği alüvyonlarla oluşan Çukurova, batıya doğru gittikçe daral-

<sup>1</sup> Deniz Ticaret Odası- 1994, Deniz Sektörü Raporu, sf. 248, İST.

makta , Lamas çayına kadar uzanmaktadır. Ovanın hemen gerisinde kıyıya paralel olarak uzanan Toros dağları, batıya doğru kıyıya yaklaşmakta ve Lamas çayı civarında kıyı ile birleşmektedir. Geçit vermeyen bu yüksek dağlar kıyı ile iç kesimler arasındaki bağlantıyı engellemekte, kıyı ile iç bölgeler arasındaki bağlantı Mersin şehrinin kuzeyinde kalan Gülek boğazı vasıtasıyla sağlanmaktadır.

Limanın kuzeyinde uzanan Toroslar, limanı kuzey rüzgarlarına karşı korunaklı hale getirmiştir. Ancak kış mevsiminde ve ilkbahar başlarında kuzey yönlü soğuk hava dalgası Gülek boğazından kanalize olarak gelmektedir. Yaz aylarında da güney yönlü sıcak rüzgarlar hakimdir. Mersin limanı hafif rüzgarlara karşı korunaklı olmakla birlikte, şiddetli rüzgarlara ve fırtınalara karşı açıktır. Bu sebeple limanı güney ve batı rüzgarlarına karşı korumak için mendireklerle çevrelenmiştir.

Sahil oldukça sığdır. Ancak altı milden sonra derinleşmektedir. En az bir mil doldurmak ve tarama yapmak suretiyle belirli bir derinliğe erişmek mümkündür. Rıhtımlardaki derinlikler ortalama 5 m. ile 15 m. arasındadır. Limanda med-cezir olayları 40 cm. yi geçmez. Med-cezir 15 aralık ile 15 mart tarihleri arasında 30 cm. civarındadır.

Bir limanın kurulması, gelişmesi ve varlığını devam ettirmesi bazı şartları gerektirmektedir. Bu şartlardan başlıcaları, denizlerin karalar içine sokulmaları, limanın tesis edileceği yerde deniz derinliğinin fazla olması, geniş bir hinderlanda ve bu hinderlant ile bağlantıyı sağlayacak ulaşım ağına sahip olması, tesis ve donanımın yeterli olmasıdır. Bu şartlardan bir veya birkaçının eksikliğinin limanların kuruluş ve gelişimleri üzerindeki etkileri farklıdır. Denizlerin karalar içine sokulmuş olmaları, doğal korunaklı bir liman olma özelliği, yine doğal olarak rüzgar ve fırtınalara karşı korunaklı olması bir liman için oldukça önemli olmakla birlikte, tek başına yeter şart değildir. Mesela Sinop bu özelliklere sahip doğal bir liman olmakla birlikte hiç bir zaman çok önemli bir liman konumuna ulaşamamıştır. Limanın yeterli öneme sahip olamamasındaki en önemli faktör hinderlandının geniş olmaması ve hinderlant ile bağlantının yeterli şekilde sağlanamamış olmasıdır. Bu açıdan değerlendirecek olursak, Mersin limanında doğal şartlar liman kuruluşu için uygun olmamakla beraber limanın ardülkesinin geniş ve çok elverişli olması, diğer bölgelerle bağlantının sağlanabilmesi ve liman donanımının elverişliliği mersin limanını önemli bir ihracat-ithalat ve ticaret limanı yapmıştır.

Limanın sahip olduğu fiziki şartlar liman kurulması ve gelişmesi için çok elverişli bir durum göstermemekle beraber, Mersin limanı güney rüzgarlarına açık ve sığ bir liman iken dahi güney kıyılarımızın işlek önemli bir iskelesiydi. Mersin'in kurulmuş olduğu uzun bir kıyıya sahip olan kuzeye ve doğuya geçitlerle bağlanan, her bakımdan zengin ve verimli olan Çukurova'ya çok eski dönemlerden beri yerleşilmiştir. Günümüzdeki Mersin, çevresindeki şehirlere göre en yeni kurulmuş olmakla birlikte, Mersin'in kurulduğu yer ve çevresinde neolitikten itibaren yerleşilmiştir. Soğuksu vadisindeki Yumuktepe höyüğü ve tarihi Zefir-yum şehrine ait harabeler bunu onaylayan başlıca örneklerdir.

Hinderlantı oldukça geniş olan Çukurova, bugün olduğu gibi tarihi devirlerde de, Anadolunun güney sahillerine, iç bölgelere ve Doğu alemleri ile Akdeniz alemlerine gerek kara gerekse deniz yolu ile bağlantı halindeydi. Çukurova'yı İç Anadolu'ya bağlayan tarihi yollardan biri Tarsus'tan Mopsoukrene, Pylae, Podandos(Pozantı), Kybistra(Ereğli), Kastapala, Barata ve Konya'ya ulaşan yol idi. Çukurova'dan Anadolu'nun güney kıyılarına ise Rossos, Issos, Aigai, Mallos, Zephyrion(Mersin), Soli, Pompeipolis(Viranşehir), Korykos, Silifke, Gilindire, Arsinoe, Anemorium(Anamur), Selinus(Gazipaşa) gibi merkezler boyunca ulaşmak mümkündür. Bu yollar tarihi dönemlerde önemli ticari ve askeri yollar olarak kullanılmıştır.

Günümüzde Mersin'in hemen yakınında bulunan ve idari bakımdan Mersin'e bağlı olan Tarsus, tarihi dönemlerde önemli bir pazar ve ticaret merkezi olarak kara ve deniz yollarını kendinde toplamış ve iktisadi önemini daima devam ettirmiştir. Ancak zamanla Tarsus çayı, Toroslardan sürükleyerek getirdiği materyallerle Tarsus limanını doldurmaya başlamıştır. Limanın giderek dolmasına rağmen, Tarsus ortaçağa kadar deniz ile münasebetini korumuştur. Ancak zamanla Toroslardan gelen materyallerin tamamıyla doldurmasıyla Tarsus, kara şehri haline dönüşmüştür. Bunun sonucu olarak Gemiler 19.yy'ın başlarına kadar Tarsus çayının güneyinde yer alan oldukça sığ Yeniköy'de demirlemişler, daha sonraları da oldukça sığ olan, Kozanlı köyü ve Karaduvar iskelelerini kullanmaya başlamışlardır. Büyük ve buharlı gemilerin deniz ticaretinde yer alması, ticari faaliyetin artmasıyla bu iskeleler ihtiyaca cevap veremez duruma gelmişlerdir. Bu dönemde Mersin, Mersin çayı çevresinde kurulmuş küçük bir balıkçı köyüydü ve burada da bir iskele vardı. Bu iskeleden hayvan sırtında getirilen odun ve kereste yelkenli gemilere yükleniyordu. Mersin iskelesinin bulunduğu sahada deniz, çevresindeki mevkiilere göre daha derin, kapalı ve Seyhan, Ceyhan, Tarsus nehirlerinin getirdiği materyallerin etkisi dışında kalıyordu. Ayrıca Mersin çayı da taşıdığı materyallerle kıyıyı dolduracak güçte değildi. Çukurova'da zamanla zirai, sanayi ve ticari faaliyetlerin artması, gün geçtikçe ulaşım imkanlarının artışı demiryolu ve karayolları ile İç Anadolu ve doğuya bağlantının sağlanması, malların ithalini ve ihracını kolaylaştırmış, özellikle uluslararası önem kazanan pamuk sevkıyatı bir balıkçı köyü ve iskelesi olan Mersin'i tüm Çukurova'nın, İç Anadolu, Doğu Anadolu ve Güneydoğu Anadolu'nun limanı haline getirmiştir.

Hayvan sırtında getirilen odun ve kerestenin yelkenlilere yüklendiği iskelenin bulunduğu yerde, Belediye önce taş iskeleyi ve daha sonra da gümrük iskelesini yaptırmıştır. 1926 yılında Mersin liman şirketi kurulmuş ve şirket tarafından beton iskele inşaatı gerçekleştirilmiştir. Mersin liman şirketi 1942 yılına kadar liman faaliyetlerini sürdürmüştür. Mersin limanı 4302 sayılı kanunla 20.08.1942 tarihinde Mersin liman işletmesi T.A.Ş.den satın alınarak işletme hakkı 4303 sayılı kanunla 28.08.1942 tarihinde T.C.D.D. Limanları İşletme Umum Müdürlüğüne verilmiştir.

Limanın, güneyden denize açık olması, hava şartlarının limandaki faaliyetleri olumsuz etkilemesi gibi sebeplerle mevcut iskeleler ihtiyacı karşılayamaz duruma geldiğinden modern bir limanın yapılmasına ihtiyaç duyulmuştur. 1954 yılında Hollanda Kraliyet liman inşaat şirketi tarafından bugünkü mevcut limanın yapılmasına başlanmış ve liman 1961 yılına kadar etap etap devam ederek tamamlanmıştır. Daha önceleri gerek deniz derinliğinin gerekse limandaki teknik donanımın yetersizliği sebebiyle kıyıya yanaşamayarak açıkta demirleyen gemilerin yükleri ufak motor ve mavnalarla kıyıya taşınırken, limanın modern bir şekilde tesisi ve deniz dibinin taranması sonucu gemiler limana yanaşarak yük boşaltır ve yüklenir duruma gelmiştir.

### **Mersin Limanının Hinderlandı**

Mezopotamya , Filistin, Mısır gibi Ortadoğu ülkelerini Batı ülkelerine ve İç Anadolu'ya bağlayan yollar çok eski dönemlerden itibaren Çukurova'da birleşmiştir. Daha önce de belirttiğimiz gibi Tarsus limanının varlığı ve yakın çevresindeki iskelelerin liman faaliyetlerini yürütecek kapasite ve nitelikte olmaması sonucu, Mersin limanı önceleri sadece küçük bir iskele iken, çok daha sonraları gelişmiş; mevcut geniş hinderlandı kendine toplamıştır. Mersin limanının uluslararası nitelikte ve ülke çapında çok önemli bir liman olmasını sağlayan en önemli faktörler hinderlandının oldukça geniş ve verimli olması, ayrıca yakın ve uzak hinderlandı arasında ulaşımın iyi olmasıdır.

Mersin limanı, iklimin çok elverişli, toprağın çok verimli olduğu Çukurova'yı arkasında tutmaktadır. Burada iklimin elverişliliği ile çok çeşitli ürün yetiştirilebilmekte ve yılda iki-üç kez ürün alınabilmektedir. Genellikle sanayi ürünlerinin ekilişine önem verilmekte, zirai ekilişte sanayi ürünleri büyük yer tutmaktadır. Ayrıca bölgede tarım ürünlerine dayalı sanayi ve diğer sanayii faaliyetleri de oldukça gelişmiştir. Böylece öncelikle yakın hinderlandtan çok çeşitli ham veya mamul madde ticarete yer almakta, liman faaliyetlerinde geniş yer tutmaktadır. Bu yakın hinderland dışında Mardin, Diyarbakır, Urfa, Gaziantep başta olmak üzere Güneydoğu Anadolu bölgesi, Erzurum, Malatya illeri başta olmak üzere Doğu Anadolu bölgesi, Konya Aksaray, Niğde, Nevşehir, Kayseri başta olmak üzere İç Anadolu bölgesi Mersin limanı hinderlandı içinde yer almaktadır. Limana gelen mallar bu bölgelere dağılmaktadır. Yine bu bölgelerden gelen birçok ürün limandan ülkenin diğer kesimlerine ve dış ülkelere sevk edilmektedir. Tüm illere akaryakıt, gübre, yarı mamul kimyevi maddeler, yarı mamul maddeler ve birçok sanayi ürünleri liman vasıtasıyla ithal edilmektedir.

Ülkeler bazında ele aldığımızda, limanda Ortadoğu, Uzakdoğu, Avrupa ve kuzey Afrika ülkeleri limanlarıyla bağlantının kurulduğu, ihracat, ithalat ve transit hizmetlerin verildiği düzenli ve charter gemi seferleri mevcuttur. Mersin'den düzenli sefer bağlantılarının yapıldığı limanlar yaklaşık olarak Avrupa'da 53, Amerika'da 40, Avustralya'da 6, Asya'da 49, Afrika'da 31, Doğu Akdeniz'de 16 tane olup, Mersin limanı Türkiye'nin dünya'ya açılan bir kapısı gibidir.

### **Mersin Limanının Çevre İle Bağlantısı**

Limanın yakın ve uzak çevresiyle bağlantısı Karayolları, Demiryolları, Hava-yolları ile sağlanmaktadır.

**Karayolları:** Mersin limanı Türkiye'nin her yerine oldukça nitelikli yollarla bağlıdır. Bunların önemli bir bölümü otoyol olup, önemli bir kısmının da yapımı devam etmektedir. Tarsus-Pozantı ve Tarsus-Adana üzerinden İç Anadolu'ya, Tarsus-Adana-Toprakkale üzerinden Güneydoğu ve Doğu Anadolu'ya, kıyı boyunca Silifke üzerinden de Akdeniz bölgesinin batı kesimlerine uzanmaktadır. İç Anadolu bölgesi, Güneydoğu Anadolu bölgesi ve kısmen Doğu Anadolu bölgesi Mersin limanına iyi bir yol ağı ile bağlanmakta ve ticaretin önemli bir kısmını Mersin limanından gerçekleştirilmektedir.

Demiryolu hattı ise Yenice mevkiinden doğuya ve kuzeye olmak üzere iki kola ayrılmaktadır. Doğuya devam eden demiryolu hattı Kahramanmaraş, Gaziantep, Malatya ve diğer illere ve komşu ülkelere ulaşmaktadır. Kuzeye uzanan hat ise Gülek boğazını aşarak, İç Anadolu'ya geçmekte, burada yer alan Sivas, Kayseri ve Niğde'yi içine alan geniş bir sahayı limana bağlamaktadır.

Mevkii itibarıyla oldukça uygun olan liman, teknik açıdan donanımlı olması, yükleme ve boşaltma şartları itibarıyla da diğer limanlara kıyasla daha elverişli şartlara sahip bulunması, uluslararası hizmet verebilecek nitelikte olması sebebiyle dünyanın hemen her yerindeki limanlarla ilişki içinde olup, yabancı bandıralı gemilerin uğrak yeridir.

Uluslararası nitelikte hizmet verildiği, tüm dünya ile ilişkinin odaklandığı Mersin limanına en yakın havaalanı 60 km. uzaklıkta Adana'da yer almaktadır. Bölgede yeni bir havaalanının yapımı düşünülmektedir. Bugün havaalanının yeri konusu, büyük tartışmaları beraberinde getirmiştir. Yeni havaalanının kurulacağı yer olarak Adana Karataş düşünülmektedir ve bu yönde ciddi çalışmalar vardır. Havaalanı bugün limana ve limanla ilişkisi bulunan Mersin'in batı kesimine uzak olan Adana Karataş'a inşa edilecek olursa daha fazla uzakta kalacaktır. Ticari bakımdan oldukça gelişmiş olan Mersin'den havaalanının uzaklaştırılmasının direkt ve dolaylı olarak liman faaliyetleri üzerinde ciddi olumsuz etkileri söz konusudur. Bu sebeple havaalanının Adana ile Mersin arasında bir yerde kurulması her açıdan en mantıklı hareket olacaktır. Böylece gerek Mersin, gerek Adana ekonomik ve kültürel faaliyetlerinde çok daha ileri düzeye ulaşabilecektir.

### **Mersin Limanı ve GAP**

Güneydoğu Anadolu Projesi (GAP), Fırat ve Dicle nehirlerinin aşağı kesiminde Adıyaman ve Gaziantep'ten başlayarak, Şanlıurfa; Mardin, Diyarbakır, Batman, Şırnak ve Siirt illerini kapsayan 74.000 Km<sup>2</sup>'lik bir alanı içermektedir. GAP kapsamındaki bu alan bazı birkaç ülkenin birleşiminden daha büyüktür (Hollanda, Lüksemburg ve Belçika gibi). GAP'ta hedef elde edilecek elektrik



enerjisi ve su ile geniş alanlarda altyapı tesisleri oluşturmak, öncelikle tarım, sanayi, ticaret ve hizmetler sektöründe kalkınmayı sağlamaktır.

2000'li yılların başlarında proje tamamlandığında yaklaşık 1,7 Milyon hektar arazi sulanacaktır. GAP ile sulama yapılacak alan altı tane Çukurova'ya eşit bir alan olup, Türkiye'ye altı Çukurova eklenecektir. Gerçekleştirilen sulamayla birlikte bölgede tarımsal yapı tamamen değişecek, tarımsal yapının değişimini, yeni sanayi faaliyetlerinin kurulması, ticari faaliyetlerin artışı, sosyo-kültürel değişim ve gelişimler izleyecektir.

Bugün için oldukça yaygın olan nadas ortadan kalkarak, nadas için ayrılan çok geniş alanlarda zirai faaliyetler sürdürülecektir. Zirai ekilişteki mevcut ürün deseni değişerek hububat üretimi azalacak, bunların yerini ticari değeri yüksek pamuk, sebze-meyve, pirinç ve yağlı tohumlar gibi ürünler alacaktır. Yılda bir ürün yerine iki hatta üç kez ürün alınacak, ürün deseni artacaktır.

GAP bölgesinde yetiştirilen ürünlerin projenin tamamlanmasıyla birlikte ortaya çıkacak üretim miktarları çeşitli kaynaklar ve tahminlere göre bazı farklılıklar göstermekle birlikte ortaya çıkan tek sonuç üretim miktarlarında önemli oranda artış olacaktır. Bunlara örnek vermek gerekirse; 2005 yılında buğday üretiminin 3.270 tona, arpa üretiminin 1.624 tona, pamuk üretiminin 477,8 tona, sebze üretiminin 2.205,9 tona ulaşacağı varsayılmaktadır. Bu değerler farklı kaynaklarda daha da yüksek değerlere ulaşmaktadır.

GAP'taki Tarımsal Üretim Değişimi (Ton olarak)		
Ürün	Üretim(1986)	Üretim(2005)
Buğday	1.748,8	3.270,0
Arpa	1.103,8	1.624,6
Pamuk	160,6	477,8
Sebze	1.289,4	2.205,9
Ayçiçeği	5,5	91,1
Soya Fasulyesi	-	58,0
Susam	18,3	70,3
Et	75,7	162,0

**Kaynak:** Diek Bulletin- 1992, The Southeast Anatolia Project, GAP Master Planından.

GAP'taki enerji ve sulama projelerinin tamamlanmasıyla Güneydoğu Anadolu'nun sosyo-ekonomik yapısı oldukça değişecektir. Tarımsal üretimin artmasıyla bir ürün fazlalığı ortaya çıkacaktır. Bu sebeple ürün fazlalığı ülkenin diğer yörelerine sevk edileceği ve yurt dışına ihraç edilebileceği gibi diğer taraftan da bölgede çeşitli sanayilerin kurulmasına zemin hazırlayacaktır. Pamuğa dayalı

olarak, pamuk ipliği, ve pamuklu dokuma, konfeksiyon; yağ bitkilerine bağlı olarak yemeklik yağ, hayvan yemi; buğdaya bağlı olarak makarna, bisküvi ve diğer unlu mamuller; sebze ve meyveye bağlı olarak konserve, ambalaj-paketleme, meyve suyu gibi çeşitli sanayiler bunların başlıcaları olup, diğer sanayi faaliyetleri de yer alacaktır.

Artan tarımsal faaliyetlerle, bölgeden temin edilen suyun yanısıra dışarıdan gübre, çeşitli ilaçlar, çeşitli mekanizasyona, gelişen sanayi faaliyetleriyle; sanayi tesislerinin kurulması için çeşitli araç ve gerece ihtiyaç duyulacaktır. Ayrıca gelişen tarım, sanayi ve diğer faaliyetler bölgeye çok sayıda nüfus çekerek, bu nüfusun ikamet edeceği, sosyal ve kültürel ihtiyaçlarını karşılayacağı bina ve tesislerin yapımı için çeşitli malzemeyi gerekli kılacaktır.

Böylece çok miktarda malzemenin bölgeye gelmesi ve oldukça önemli tarım ve sanayi ürününün bölge dışına aktarımı söz konusu olacaktır. İşte Mersin limanının hindersiz içinde yer alan altı tane Çukurova'ya bedel Güneydoğu Anadolu Projesi'nin, dışa açılan çok önemli bir kapısı Mersin limanıdır. GAP'tan beklenen ürün yaklaşık olarak 18 milyon tondur. Bu ürünün 9 milyon tonunun yörede değerlendirilebileceği varsayılmakta geri kalanının da ihraç edileceği düşünülmektedir. Bu ürünler başta Ortadoğu ve Körfez ülkeleri olmak üzere dünyanın diğer birçok ülkesine ihraç edilebilecektir.

Limandaki araç-gereç ve tesisat bugün için hizmet verebilmekte ancak araç-gereçlerin ve tesislerin zaman zaman hizmet veriminde zorluklarla karşılaşmaktadır. GAP'ın gündeme getireceği liman faaliyetlerindeki artış nedeniyle mevcut rıhtımların uzatılması ve genişletilmesi, yeni rıhtımların kazanılması gerekecek; limanda yeni ve modern araç-gereçlere ihtiyaç olacaktır. Bu ekipman ve fiziksel yetersizliklerle birlikte bürokrasi ve yürürlükteki mevzuatlarda da önemli çalışmaların yapılması, eksiklik veya aksaklıkların giderilmesi gereklidir.

#### **Limanın Özellikleri (Rıhtım ve İskelelerin Teknik Donanımı)**

Limanın toplam sahası kara sahası olarak 910.000 M<sup>2</sup>'dir. Limanın deniz alanı (mendireklerin iç kısmı) su yüzeyi alanı ise yaklaşık 3.250.000 M<sup>2</sup>'yi bulmaktadır. Limanın güney ve batı rüzgarlarına karşı korunması için iki mendirek inşa edilmiştir. Bunlardan beton bloklar halinde inşa edilen doğu mendireği 3933 m, batı mendireği ise 1539 m. olup, yığılma taş olarak yapılmıştır. Ayrıca limanın güneyinde şiddetli lodos, keşişleme ve kible keşişleme rüzgarlarının oluştuğu dalgalardan korunması amacıyla inşa edilmiş 1100 m. uzunluğunda bir denizaltı mendireği de mevcuttur. Doğu ve batı mendirekleri arasındaki 275 m. lik açıklık gemilerin giriş ve çıkışları için kullanılmaktadır. Mersin limanı, -6m.'den -14,5 m.'ye kadar derinlikte 3050 m rıhtım uzunluğuna sahiptir. Gemi kabulü yılda ( 198 adet Ataş ve serbest bölge dahil) 4250 gemidir. Yılda 2 304 700 ton genel kargo (TMO hariç), 350 600 ton dökme kuru, 4 427 100 ton (400 000 TEU) konteyner kapasitesine sahiptir. Limanda kapalı alan 30 474 M<sup>2</sup> (332 000 ton/yıl), açık alan ise 719 886 M<sup>2</sup> (15 633 ton/yıl)dir.

Mersin limanı iç ve dış liman olmak üzere iki kısımdan oluşmaktadır.

İç liman : Güney-batı, doğu ve güney mendirekleri ile bu mendireklerin uç kısımlarının hemen hemen birleştiği hattın iç kısmında kalan deniz sahasıdır.

Dış liman : Limanın dış sınırlarla belirlenmiş hatlar ile iç liman sınırları içinde kalan sahadır.

İç limanda yaklaşık olarak 30'a yakın gemide aynı anda yükleme ve boşaltma işlemleri yapılabilmektedir. Konteyner, canlı hayvan, hububat, petrol, dökme yük ve yolcu gemilerine hizmet verilmektedir. Aynı sınırlar içerisinde MES-BAŞ'ın işletmeciliğini yürüttüğü serbest bölge rıhtımları ve Karaduvar balıkçı barınağında balıkçılara hizmet verilmektedir.

Mersin limanında bulunan rıhtımların sayısı 21 olup özellikleri şunlardır;

### Ticaret Rıhtımı

Yolcu gemilerinin, kabotaj nakliyatı yapan gemilerin ve dış ülkelere mal götürüp, dış ülkelere mal getiren gemilerin yanaştığı ve faaliyetlerini sürdürdüğü rıhtımdır. 859 m. uzunluğundaki rıhtımda derinlik 9-15 m'ler arasında değişmektedir. Bu rıhtımlarda 3-5 tonluk 11 adet vinç bulunmaktadır. 1,2,3,4,5,6 numaralı rıhtımlar ticaret rıhtımlarıdır.( Harita-2-)

1 No'lu rıhtım ticaret rıhtımının batısında kara tarafında yer almaktadır. 150 m. uzunluğunda olup, derinliği 9-15 m. arasındadır. Yolcu rıhtımı olan bu rıhtımda sundurma, yolcu salonu, idari binalar, otopark vs. bulunmaktadır. Tadilatla olduğundan geçici olarak kullanım dışı bulunmaktadır.

**Tablo 1-** Rıhtımlar ve özellikleri  
**Table 1-** Quays and their characteristics.

Rıhtım No	Boy	Derinliği	Özelliği	Vinç sayısı	Vinç kapasitesi
1	150 m.	-9 -15 m.	Yolcu		Geçici olarak kullanılmıyor
2-3	275 m.	-9 -15 m.	Kargo	4	2 ad.3 ton, 2 ad. 5 ton
4	175 m.	-9 -15 m.	Kargo	1	5 ton
5-6	359 m.	-9 -15 m	Kargo	6	3ad.3ton,2ad.5ton,1ad.10ton

Denizyolları işletmesi tarafından, haftada üç gün düzenli olarak Kıbrıs'a feribot seferleri düzenlenmektedir. Yolcu ve yük trafiğinin yoğun olduğu zamanlarda işletmeye önceden haber verilerek ilave seferler yapılmaktadır. Yolcu gemilerine ayrılan rıhtım feribot veya yolcu gemisi olmadığı zamanlar diğer gemilere tahsis edilebilmektedir.

2 ve 3 No'lu rıhtımlar ticaret rıhtımının batı ucunda yolcu rıhtımının yanında, 4 No'lu rıhtım güneyde yer alır. 2-3 No'lu rıhtımlar 275 m. uzunlukta, 4 No'lu rıhtım

tım 175 m. uzunlukta olup, 9-15 m. derinliğe sahiptirler. Kargo taşımacılığının yapıldığı 2-3-4 No'lu rıhtımlar iki adet 3 tonluk, iki adet 5 tonluk vinç; 4 No'lu rıhtım bir adet 5 tonluk vinç kapasitesine sahiptir.

5-6 No'lu rıhtımlar 359 m. uzunluğunda olup ticaret rıhtımının doğu tarafında yer alır. Bu rıhtımlar dış ticaret faaliyetlerinin yer aldığı rıhtımlardır. Kargo taşımacılığının yapıldığı 9-15 m. derinlikteki bu rıhtımlar üç adedi 3 ton, iki adedi 5 ton, bir adedi 10 ton kapasitede vinçe sahiptir. Burada 4320 m<sup>2</sup> lik iki büyük ambar yer almaktadır. M2'ye taşıma kapasitesi 3 tondur.

3-4-5 No'lu ticaret rıhtımının yaklaşık 2.25 m. uzatılması proje halindedir. 7-8 No'lu rıhtımlar inşaat aşamasında olup yakında bitirilecektir. Bu rıhtımlar da kargo rıhtımıdır.

### Konteyner ve Ro-Ro Rıhtımları ve Konteyner Taşımacılığı

Ticaret rıhtımının doğusunda yer alan rıhtımlar 710 m. uzunlukta ve 10-12 m. derinlikindedir. Rıhtımlarda beş adet 40 ton kapasiteli gantry crayn (gemi ve kara arasında çalışan konteyner vinci ) ve 35 tonluk iki adet rıhtım vinci vardır.

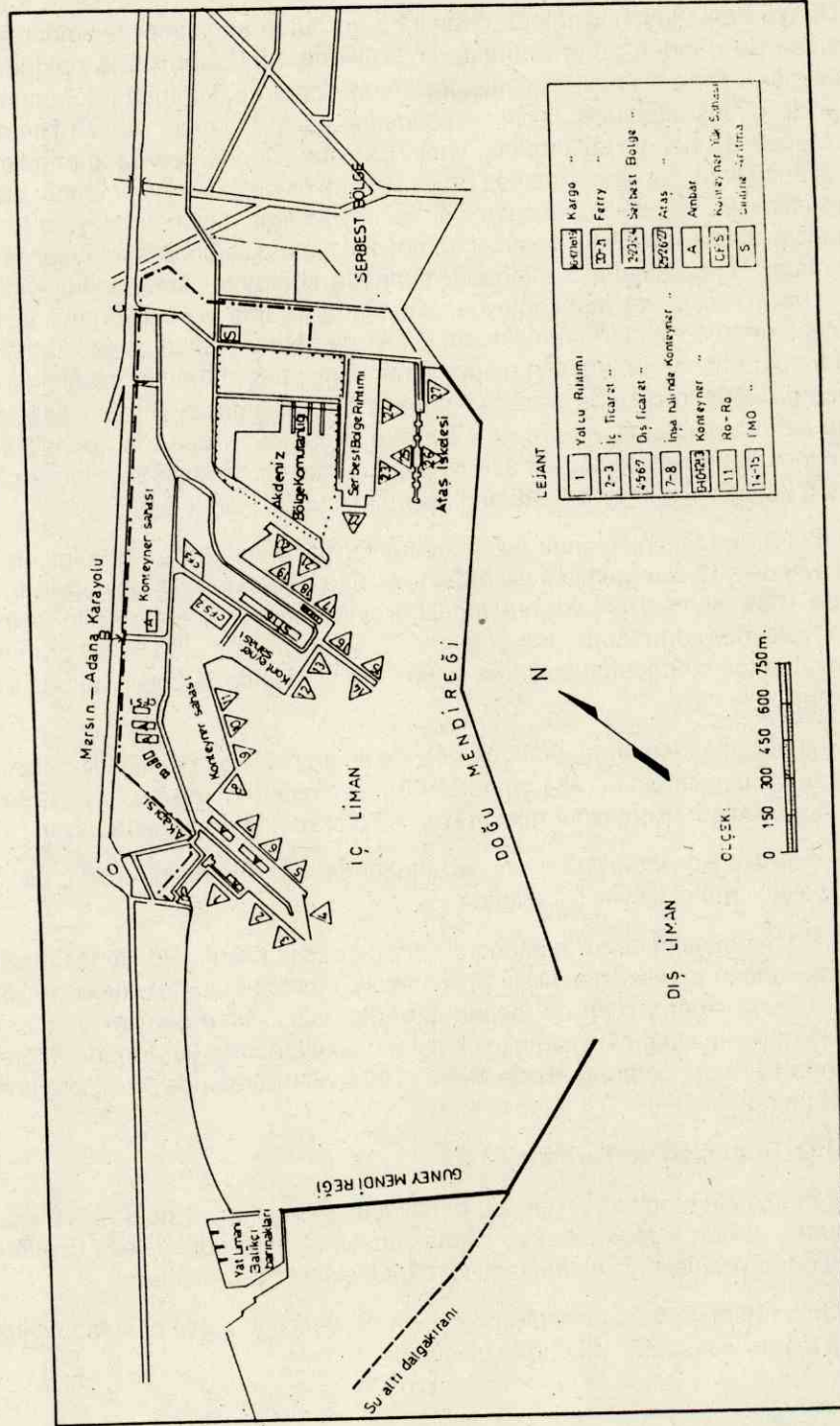
**Tablo 2-** Rıhtımlar ve özellikleri

**Table 2-** Quays and their characteristics.

Rıhtım No	Boy	Derinliği	Özelliği	Vinç sayısı	Vinç kapasitesi
9	205 m.	-12 m.	Konteyner	2 Gantry	40 ton
10	155 m.	-10 m.	Konteyner	1 Gantry	40 ton
11	40 m.	-10 m.	Ro-Ro	2	35 ton
12-13	310 m.	-12 m	Konteyner	2 Gantry	40 ton

Konteyner rıhtımı olan 9 No'lu rıhtım 205 m. boyunda, -12 m. derinliğinde olup 40 ton kapasiteli iki gantry'e 155 m. boyunda ve -10 m. derinliğindeki 10 No'lu rıhtım 40 ton kapasiteli bir gantry'e 310 m. boyunda ve -12 m. derinliğindeki 12 ve 13 No'lu konteyner rıhtımları ise 40 tonluk iki gantry vinçe sahiptir. 9 ve 10 No'lu rıhtımların arası doldurularak (Harita -3-) rıhtımlar birleştirilecek ve konteyner rıhtımı uzatılacaktır. Şu anda inşaat halinde olup, çalışma hala devam etmektedir.

Konteyner taşımacılığı dünya deniz taşımacılığında önemli bir yere sahiptir. Dünya'da full konteyner gemilerinin tonajları yaklaşık her yıl % 10 dolayında artış göstermektedir. Oysa Türk deniz ticaret filosu henüz full konteyner gemisine dahi sahip değildir. Mevcut genel kargo gemileri ve çok maksatlı gemilerle kısıtlı bir şekilde konteyner taşımacılığı gerçekleştirilmektedir.



Şekil 2- Mersin Limanı  
Figure 2- Mersin Harbour

Dünya deniz taşımacılığında önemli bir yer tutan konteyner taşımacılığı ülkemizde de gündün güne artmaktadır. Yüklerin özel sandıklarla nakledildiği konteyner taşıma sistemi, gelişmiş, tesis ve ekipman bakımından donanımlı iyi organize olmuş ulaştırma zinciri ve hizmetine sahip limanları gerekli kılmaktadır. Mersin, Trabzon, Haydarpasha, İzmir, Samsun, Derince ve Bandırma limanları üçüncü limanlar rehabilitasyon projesi çerçevesinde konteyner limanı olarak genişletilmiştir. Mersin limanı önemli bir konteyner limanı olup, konteyner trafiğine hakim olmak, dolayısıyla transit konteyner taşımacılığında konteyner terminali olmak için çalışmalar içindedir. Limanda konteyner taşımacılığı gittikçe önem kazanmakta, mevcut konteyner rıhtımlarının yanısıra yeni konteyner rıhtımı oluşturma çalışmaları sürmektedir. Bunlardan biri yukarıda da bahsettiğimiz 7 ve 9 nolu rıhtımların arasının doldurularak konteyner rıhtımının uzatılması çalışmasıdır. Bunun dışında proje halindeki diğer çalışmalar, limanın batısında dolgu sahası oluşturularak -14 m. derinlikte yılda 1,5 milyon ton kapasiteli bir konteyner rıhtımının oluşturulması ve doğu mendireğinin dışında yılda 20 milyon ton kapasiteli konteyner rıhtımı oluşturulmasıdır. ( Harita-3-)

Tablo 3 de Mersin limanını gelen konteyner tipi gemi adetleri görülmektedir. 1984 yılında 142 olan gemi sayısı 1994 te % 523 oranında artış göstermiştir. Limanda 1984 yılı ile 1994 yılı arasındaki on yıllık sürede konteyner ile taşınan yükte, yüklenen ton olarak ihraç malında % 504, transit malda % 98 oranında ve boşalan ton olarak ithal mallarda % 987, transit malda % 246 oranında artış olmuştur.

Konteyner ile taşınan toplam yük, Mersin limanından gerçekleştirilen toplam yükleme ve boşaltmanın 1984 yılında % 5.7 sini oluştururken bu oran 1994 te % 21.4 e çıkmıştır. Konteyner miktarı ise % 73 oranında artış göstermiştir

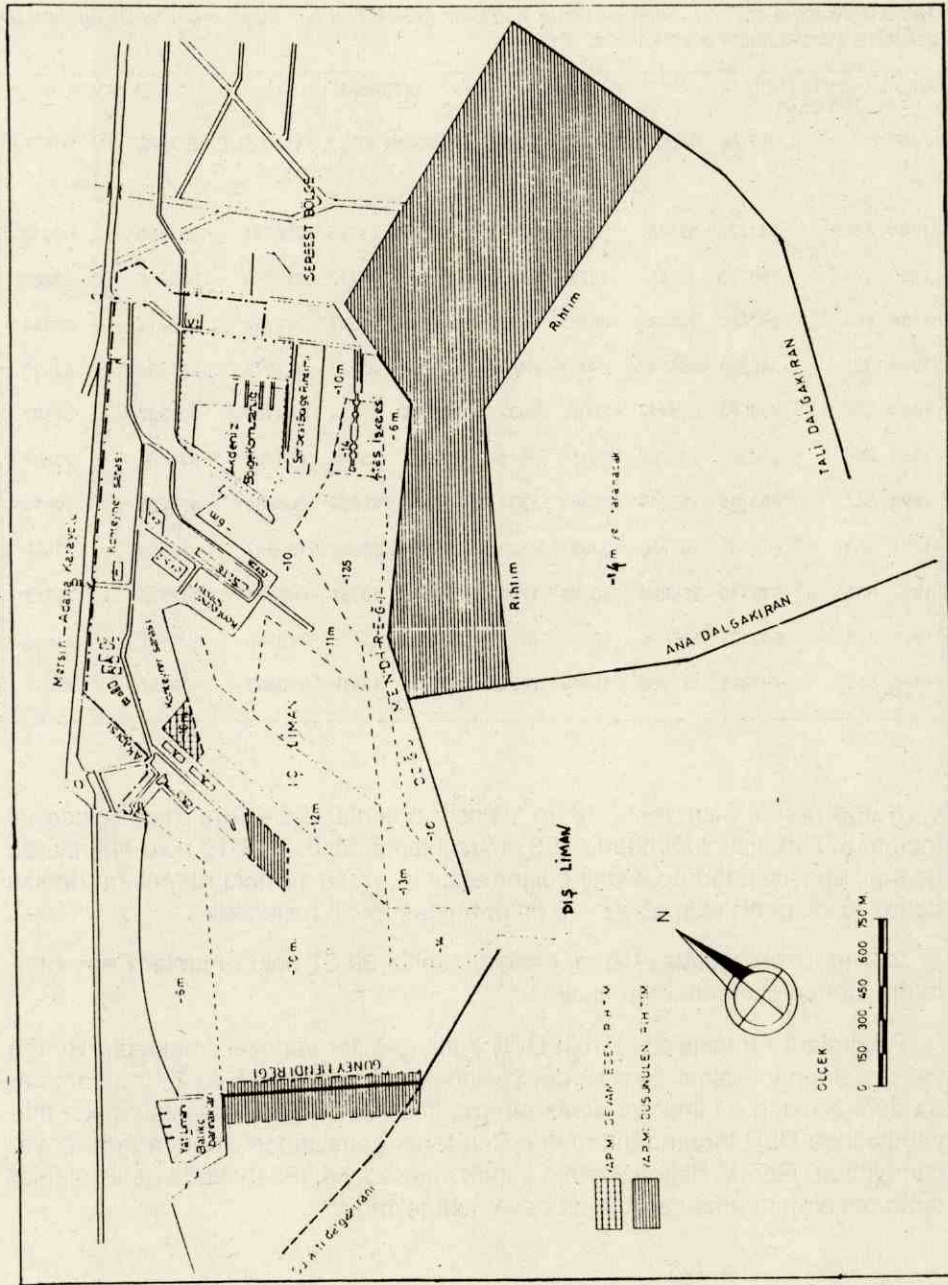
11 nolu Ro-Ro rıhtımı da 40 m. uzunluğunda ve su derinliği -10 m. dir. 35 ton kapasiteli rıhtım iki vince sahiptir.

Ro-Ro taşımacılığının ülke ekonomilerinde önemi fazladır. Ro-Ro taşımacılığında kullanılan gemiler genellikle tır, kamyon, otomobil gibi tekerlekli araçları taşıyan ancak diğer yükleri de taşıma özelliğine sahip olan gemilerdir. Bu sebeple ro-ro taşımacılığının yaygınlaştırılması ülke ekonomisi yararınadır. Mersin limanında ro-ro tipi gemi adedinde 1984 - 1994 yılları arasında % 49 oranında bir azalma görülmüştür.

#### **T.M.O. Rıhtımları ve Terminali**

275 m. uzunluğunda ve -10 m. su derinliğine sahip olan 14 nolu rıhtım saatte 2400 ton yükleme ve 200 ton boşaltma kapasitesine sahiptir. İskele üzerinde kara ve demiryoluna ilave olarak taşıyıcı bant tesisleri bulunmaktadır.

15 nolu rıhtım, 275 m. uzunluğunda ve 14 m. derinliğe sahip olup, son çalışmalarla kapasitesi saatte 1200 tona ulaşmıştır.



Şekil 3- Mevcut Mersin Limanı ve Yapılması Düşünülen Konteyner Limanı  
 Figure 3- Present Mersin Harbour and estnainer harbouir in project.

**Tablo : 3** Mersin Limanına Gelen Konteyner Gemi Adedi,Konteynerle Taşınan Eşya Miktarı ve Konteyner Adedi

**Table 3-** Number of container-ships come alongside mersin harbour, number of objects carried by containers and number of containers.

YIL	KONTEYNER TIPI GEMİ	YÜKLENER (TON )			BOŞALAN ( TON )			TOPLAM TON		
		ADEDİ	İHRAÇ	TRANSİT ADET	İTHAL	TRANSİT ADET	YÜKLEME	BOŞALTMA	ADET	
1984	142	131323	69318	27298	17943	269242	21715	200641	287185	49013
1985	179	136763	81106	28768	21103	281827	22117	217869	302930	50885
1986	195	257660	76263	26821	49800	285013	26543	333923	334813	53364
1987	321	346299	65679	24367	64673	160907	23223	411978	225580	47590
1988	427	420598	83541	30068	44643	256664	31119	504139	301307	61187
1989	389	506325	101767	35165	79458	300022	35344	608092	379480	70509
1990	542	553745	113244	39962	133430	318826	40654	666989	452256	80616
1991	582	616607	105720	37991	150819	200034	39595	722327	350853	77586
1992	682	538346	108229	38781	176942	310069	40731	646575	487006	79512
1993	873	649172	123976	42994	248384	229537	41462	773148	477921	84456
1994	885	793365	137438	46946	195070	214261	46819	930803	409331	93765

Kargo rıhtımı olan 16-17-18 ve 19 nolu rıhtımlar 5,5 -10 m. derinliğinde ve toplam 577 m. uzunluğundadır.493 m. uzunluğundaki 17-18-19 nolu rıhtımlarda üç ton kapasiteli dört adet vinç bulunmaktadır. 17-18-19 nolu rıhtımların denize doğru 15 m. genişletilmesi ve -12 m. taranması proje halindedir.

254 m. uzunluğunda, -10 m. derinliğe sahip 20-21 nolu rıhtımlar Ferry rıhtımıdır.(Demiryolu feribot terminali )

Rıhtımlara en fazla 25-30 bin DWT.<sup>2</sup> luk gemiler yanaşabilmektedir. Rıhtım ve iskelelerin mevsime göre su seviyesindeki yüksekliği 1.85 ile 2.10 m. arasında değişmektedir. Limanda deniz tarama imkanları bulunmamakla birlikte ihtiyaç halinde DLH tarafından temin edilen tarak gemilerince limanda tarama yapılmaktadır. Gerekli derinliği temin etmek maksadıyla 1991 yılında geniş alanlar taranmış olup tarama çalışmaları devam etmektedir.

<sup>2</sup> Mürettebat, zati eşyalar, yolcu zati eşyaları, taşıdığı yük, yağ, yakıt, su, safra, balans suyu, sintine suyu toplamı.



### Serbest Bölge Rıhtımları

22-23-24 nolu rıhtımlar serbest bölge rıhtımlarıdır. 424 m. uzunluğa ve 9,5 m. derinliğe sahiptir. 15 000 GRT<sup>3</sup>luk üç geminin yanaşabileceği niteliktedir. Rıhtım limandan yasa gereği Mesbaş'a devredilmiş ve Mesbaş yönetimi tarafından işletilmekte, rıhtımda hizmetler kesintiye uğramaksızın devam etmektedir.

### Ataş İskelesi

25-26-27 no'lu rıhtımlar Ataş'a aittir. 355m. uzunluğundaki Ataş iskelesinin su derinliği -14' m. dir. İskele petrol ürünlerinin yüklenmesine uygun donanımına sahiptir. İskelenin etrafında su derinliği -14' m. olup tankerin, iskeleye rahat ve güvenli yanaşabilmesi için liman ağzından itibaren 100-150'm genişliğinde, güneye doğru 1 mil kadar uzanan bir kanal açılmıştır. Kanal buradan rafineri iskelesine kadar devam etmektedir. 25-26 no'lu Ataş iskelesi büyük tonajlı gemilere, 49m uzunluktaki 27 no'lu iskele küçük tankerlere hizmet vermektedir.

İskelelerin mülkiyeti ve işletmesi Ataş'a aittir. Tankerlerin alınmasında ve çıkarılması sırasındaki hizmetler işletme tarafından verilmektedir. Ataş'ın Mersin limanı içinde yer alması, liman hizmetlerinin verilmesinde bir problem oluşturmaz.

### Nato İskelesi

Petrol ofisi genel müdürlüğü ile milli savunma bakanlığının müşterek kullanmak üzere tesis ettirdikleri Nato iskelesi Mersin limanı doğu mendireği içerisinde yer alır. Uzunluğu 340m ve derinliği -12'm. olan iskeleye 25 000- 30 000 DWT'luk gemiler yanaşabilmektedir. İskele petrol ve petrol ürünlerinin yükleme ve boşaltmasına elverişli donanımına sahiptir.

Limanın batısında, batı mendireği içinde yeni düzenlenmiş balıkçı barınakları yer almaktadır. Mersin limanı içinde ayrıca Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Akdeniz Bölge Komutanlığına ait bir merkez yer almaktadır. Limanın dışında olmakla birlikte şehir merkezinin 7 Km. batısında 500 yat kapasiteli yat limanı inşası devam etmektedir.

Limanda 2 400 M2 (16 060 M3 hacminde), 4 412 M2'lik iki adet (29 118 M3X2), 2 618 M2 (14 399 M3), 5 119 M2 (18 941 M3), 1 193 M2 (5 984 M3) olmak üzere altı adet ambar mevcut olup, ayrıca konteyner için 1 320 M2 (18 700 M3) ve 9 000 M2 (90 000 M3) lük iki adet CFS<sup>4</sup> sundurması yer almaktadır. Sundurmalarda M2 'ye düşen taşıma kapasitesi 3 tondur. Limandaki 2 000 ton kapasiteli soğuk hava deposu iptal edilmiş olup, normal depo olarak hizmet verecektir. Limanda genel kargo eşya için 240 886 M2, konteynerler için ise 429 000 M2 lik açık sundurma sahası mevcuttur. Ayrıca taşıma kapasitesi 5 ton

3 Geminin ölçü güvertesi altında kalan kapalı kısımların m3 cinsinden bulunmuş hacminin 2.83 m3'e bölünmesi halinde bulunan hacimsel tonajdır.

4 Konteyner yük sahası

olan yaklaşık 5000 m<sup>2</sup> genişliğinde kamyon park sahası mevcuttur. Limana gelen yük, kapalı ambar, antrepo veya açık alanlarda depolanmaktadır. Mersin limanına karadan veya denizden gelen yük liman içindeki ambar veya açık alanlarda depolanabildiği gibi, liman çevresinde çeşitli kurum ve kuruluşların tesis ettiği antrepolarda da saklanabilmektedir. Liman çevresinde çok sayıda antrepo yer almaktadır. Mersin'de ithalat ve ihracat faaliyetlerinin gün geçtikçe artması, bunlara ilave olarak ilk serbest bölgenin Mersin'de kuruluşu depo ve antrepo ihtiyacını bu faaliyetlere paralel olarak arttırmaktadır.

Mersin limanı içinde yer alan 30 846 M<sup>2</sup>'lik kapalı ve 669 886 M<sup>2</sup>'lik açık depolar ve özel sektörün kendilerinin kullandığı depolar dışında soğuk ve donmuş muhafaza ile depo antrepoların kapasiteleri yaklaşık 2 100 000 ton'dur. Ayrıca Mersin'de bulunan hububat, bakliyat, eleme ve kırma ile taze sebze, meyve ve narenciye işletme tesislerine ait 140 -150 bin M<sup>2</sup> 'lik depolar da ilave edildiğinde depo ve antrepoların kapasiteleri 2 500 000 tona ulaşmaktadır.

Limandaki başlıca deniz araçları 108,29 - 295,11 GRT kapasiteli beş adet römorkör, 6,031 -29,97 GRT kapasiteli dört adet bot, 60 tonluk bir adet yüzer vinç, 120 tonluk bir adet su layteri'dir.

Limanda yükleme ve boşaltma işlerinde kullanılmak üzere 22 adet 3 - 40 ton kapasitede elektrikli vinç, 19 adet 6-40 ton kapasiteli mobil vinç, 53 adet 2-40 ton kapasiteli forklift, 10 adet 4,5 ton kapasiteli traktör, 26 adet 25 ton kapasiteli çekici, 34 adet 40 ton kapasiteli treyler, 11 adet 35 ton kapasiteli transtreyler, 1 adet 1.3 M3 kapasiteli loder bulunmaktadır.

Mersin limanında yükleme boşaltma hizmetleri modern bir şekilde yapılmakta ise de transit taşımacılıkta artış ve GAP ile birlikte tarım ürünleri ve diğer ürünlerin ihracattaki artışı ile mevcut araç ve gerecin artırılması gerekecektir. Bugün dahi deniz araçlarının ve mevcut ekipmanların önemli bir kısmı zaman zaman ihtiyacı karşılamakta zorlanmaktadır.

Liman içinde ulaşımın sağlandığı karayollarının ortalama genişliği 5-16 m. toplam uzunluğu ise 5100 metredir. Ayrıca 12-13 nolu rıhtımlar dışında bütün rıhtımlara demiryolu bağlantısı mevcut olup, liman içi demiryollarının toplam uzunluğu 20 684 m.dir.

Limanda sıvı atıkları ( sintine atıkları) için arıtma tesisi vardır. Arıtılmamış sintine suyu depolama kapasitesi 208 ton, arıtılmış sintine suyu tesisi de 66 tondur. Gemilerdeki katı atıkların oluşturacağı kirlenmeyi önlemek için katı atıklar işletmeye ait kamyonlarla gemilerden alınmakla birlikte kirlenmeyi engelleyecek başka bir şey yapılamamaktadır.

Limanda gemi tamir ve havuzlama imkanı yoktur. Gerektiği zaman liman içinde bulunan deniz kuvvetleri komutanlığına ait havuzdan yararlanılmaktadır.

## Mersin Limanında Taşımacılık Faaliyetleri

### Mersin Limanı Yolcu Taşımacılığı

Yolcu taşımacılığı limanın batısında yer alan 1 nolu rıhtımdan yapılmaktadır. Mersin - Kıbrıs arasında haftada üç gün düzenli feribot seferleri vardır. Yolcu ve yük trafiğinin yoğun olduğu zamanlarda işletmeye önceden bilgi verilerek ilave seferler yapılmaktadır. Yolcu gemisi veya feribot seferleri için rıhtım tahsisinde herhangi bir sıkışıklık veya bir sorun yaşanmaz.

Tablo 4 de de görüldüğü gibi 1984-1994 yılları arasındaki Türk ve yabancı limanlardan gelen ve giden yolcu sayısına baktığımızda on yıllık süre içerisinde gelen ve giden yolcu sayılarında yıldan yıla artış ve azalmalarla iniş ve çıkışlar görülmüştür. Tüm taşımacılık faaliyetleri ele alındığında Mersin limanında yolcu taşımacılığı büyük önem taşımamaktadır.

Nitekim 1984 yılında gelen yolcu sayısı 1994 te gerilemiş ve % 77 oranında bir azalma görülmüştür. Keza giden yolcu sayısında da 1984 te 86708 olan değer 1994 te 30473 e düşmüştür.

**Tablo:4** Türk ve Yabancı Limanlarından gelen ve giden yolcu adedi ile limandaki yolcu gemisi trafiği  
**Table:4** Number of passengers coming from-going to Turkish or foreign harbours and traffic of passenger ships in harbours.

YILLAR	TÜRK LİMAN. YOLCU GEMİSİ		YABANCI LİMAN. YOLCU GEMİSİ		GELEN YOLCU	GİDEN YOLCU
	ADET	NRT	ADET	NRT	ADET	ADET
1984	179	253742	3	10487	89974	86708
1985	157	314662	5	21066	97282	91027
1986	174	341418	1	4550	84752	89411
1987	201	309785	3	3036	95152	94441
1988	202	336296	3	9515	63892	63764
1989	204	326600	6	28323	59237	57795
1990	235	340624	4	8975	118662	129076
1991	169	322838			44821	43733
1992	195	333370	3	10669	28527	29103
1993	191	326410	3	13577	26240	26683
1994					20512	30473

Mersin limanına ülkemiz limanlarından gelen yolcu gemisi 1984 ten 1987 yılına kadar %14 civarında artış gösterirken 1991 yılına kadar yolcu gemisi sayısındaki artışlar hemen hemen sabit kalmış, 1991 yılında % 15 civarında bir azalma görülmüş ve daha sonraki yıllarda tekrar artmıştır. ( Tablo 4 )

Yabancı limanlardan gelen yolcu gemisi sayısı çok az olup on yıllık bir süre için ortalama 3-4 tür.

### **Mersin Limanı Türk Taşımacılığı**

Mersin limanına çeşitli ülkelerden ve ülkemizden gelen birçok sayıda gemi limana yük boşaltmakta veya uluslararası limanlara mal ulaştırmaktadır. Ülke içi ve ülkelerarası yük taşımacılığının yapıldığı limanlarda taşımacılık çeşitli bayraklara ait ve çeşitli büyüklükteki gemilerle yapılmaktadır. 1984 yılında 1471 adet olan Türk gemileri 1994 yılında % 21 oranında artarak 1773'e ulaşmıştır Yabancı ülkelerden gelen gemi sayısı ise 1984 yılında 1072 adet iken 1994'te %102 oranındaki artışla 2166'ya çıkmıştır.

Türk ve yabancı limanlardan gelen eşya miktarı değerlendirildiğinde limana gelen eşya miktarı, giden eşya miktarından fazladır. (1994)

1927 ile 1994 yılları arasında yüklenen ve boşaltılan yük miktarına değinecek olursak, 1927 yılında toplam 58 862 ton olan yükleme - boşaltma miktarında 1953-1954-1955 yıllarında artış olmuş, daha sonra 1962 yılından itibaren çok daha belirgin bir artışla limanda yükleme ve boşaltma faaliyetleri devam etmiştir. 1927 yılından 1994 yılına kadar geçen sürede yükleme miktarında % 16708 oranında bir artış görülmekte olup, bu oran boşaltma miktarında %20 018 dir. 1953-1954 yıllarında yükleme miktarında görülen artış, o yıllardaki buğday üretiminin fazlalığı ile açıklanmaktadır. 1953-1954-1955 yıllarındaki boşaltma miktarındaki belirgin artış ta o yıllarda liman inşaatının devam etmesi ve inşaat için ihtiyaç duyulan çimentonun ithali ile ilişkilidir. 1962 yılından sonra limanın düzenlenmiş olması, teknik araç-gereç ve ekipmanlarla donatılmış olması sebebiyle liman faaliyetlerini daha iyi sürdürmesi ve daha fazla kapasiteyi kaldırabilmesi limanın hunderlandını genişletmiş, 1927 de 58 862 ton olan toplam yükleme - boşaltma 1994 te 10 874 367 tona ulaşmıştır.

1984-1994 yılları arasındaki yükleme ve boşaltma faaliyetlerini inceleyecek olursak;

1984 yılında toplam 3 047 648 ton yük yüklenmiş olup, bu yükler içinde akaryakıt birinci sırayı almakta bunu bakliyat, çimento, hububat, pamuk-iplik, narenciye ve diğerleri izlemektedir. 1994 yılındaki 4 913 482 tonluk yüklemede de akaryakıt birinci sırayı almış, daha sonra hububat, çimento, krom, bakliyat ve diğerleri şeklinde sıralanmışlardır. 1984 yılında, yüklemede bakliyat ikinci sırayı alırken, 1994 senesinde beşinci sıraya düşmüştür. Yine dikkati çeken diğer bir husus pamuğun yükleme tonundaki azalmadır. Buna karşılık 1984 yılında limana pamuk sevkiyatı yapılmamışken, 1994 yılında gelen pamuğun 144 748 ton olmasıdır.

**Tablo : 5** 1927-1994 Yılları Arasında Mersin Limanında Yük Trafikği  
**Table : 5** Freight traffic in Mersin harbour between 1927-1995.

YILI	TOPLAM YÜKLEME (TON)	TOPLAM BOŞALTMA (TON)	TOPLAM (TON)
1927	29233	29629	58862
1928	41955	103707	145662
1929	56405	130622	187027
1930	64433	126790	191223
1931	86349	88366	174715
1932	84518	68780	153298
1933	49514	96819	146333
1934	126746	138711	265457
1935	119560	172321	291881
1936	104839	150569	255408
1937	169070	175943	345013
1953	325198	210422	535620
1954	310328	193213	503541
1955	161337	211362	372699
1956	197811	85322	283133
1957	168865	128572	297437
1958	143168	62710	205878
1959	279973	105075	385048
1960	280428	106865	387293
1961	264776	264324	529100
1962	1257666	1641653	2899319
1963	1767036	2047661	3814697
1964	2289692	2534341	4824033
1965	2251108	1866542	4117650
1966	2496152	1952148	4448300
1967	2584225	3445879	6030104
1968	2979237	3197072	6176309
1984	3047648	5591487	8639135
1985	3671435	5667802	9339237
1986	3533689	5707935	9241624
1987	3000864	5684617	8685481
1988	5091705	5004529	10096234
1989	4115683	5992862	10108545
1990	4494467	7081546	11576013
1991	5155807	6360698	11516505
1992	5466054	6343992	11810046
1993	4444850	7237603	11682453
1994	4913482	5960885	10874367



Limana boşaltılan mallar 1984 te 5 591 487 ton, 1994 te 5 960 885 tondur. On yıllık bir süre içinde limana boşaltılan mallarda % 7 oranında bir artış görülmüştür. Limana 1984 yılı itibariyle gelen ürünlerin başında ham petrol yer almaktadır. Akaryakıt, hububat, Amonyak, nebati yağ ham petrolü izlemektedir. 1994 yılında yine ham petrol ilk sırada yer almakta, bunu akaryakıt, hububat, nebati yağ, pamuk iplik, amonyak ve diğerleri izlemektedir. Limana boşalan malların özelliklerine bakacak olursak çoğu büyük ölçüde sanayide kullanılmakta, uzak ve yakın hinterlandta değerlendirilmektedir.

Limana gelen mallar hinterlandta kamyon ve vagonlarla ulaşmakta, yine hinterlandtaki mallar da kamyon ve vagonlarla limana gelmektedir. 1984 te limana gelen kamyon adedi 158 049 ve taşıdığı yük 2 370 738 ton iken on yıllık süre içinde benzer değerler gösterirken 1994 yılında kamyon adedi 92 008 e, taşıdığı yük 1380125 tona düşmüştür. Vagon adedi ise 1984 yılında 226 adet iken 1994 yılında %864 oranında artış göstermiş, yük miktarı da paralel olarak % 1308 oranında artış göstermiştir.

Limandan hinterlanda giden kamyon sayısı 1984-1994 yılları arasında % 135 oranında, bunların taşıdığı yük miktarı da % 135 oranında artmıştır. Aynı yıllar içinde vagon sayısında %18, taşınan yük miktarında % 44 oranında azalma olmuştur.

Bu sayısal değişimlerde zaman zaman vagonun kamyonu, zaman zaman da kamyonun vagonu ikame etmesi, ülkenin alım gücü, ihracat ve ithalat faaliyetlerindeki yeri geldikçe açıklamaya çalıştığımız etkenler etkili olmuş, kamyon-vagon-yük miktar ve değerlerinde değişimler görülmüştür.

**Tablo :7** Hinterland'dan gelen ve giden yük trafiği ile araç adetleri  
**Table 7** Freight traffic coming from-going to the hinterland and vehicle traffic.

YIL.	HİNDERLAND'DAN LİMANA GELEN				LİMANDAN HİNDERLANDA GİDEN			
	KAMYON		VAGON		KAMYON		VAGON	
	ADEDİ	TONU	ADEDİ	TONU	ADEDİ	TONU	ADEDİ	TONU
1984	158049	2370738	226	3092	100376	1505639	2102	53501
1985	149182	2237738	398	8384	118693	1780402	1982	57594
1986	122768	1841526	7	194	125860	1887896	1517	63175
1987	135601	2034011	32	741	99926	1498891	723	26480
1988	114796	1721939	162	2816	236865	3552971	2434	57109
1989	161006	2263848	257	5212	26667	387604	2480	58335
1990	147984	2219760	293	4619	176316	2644751	191	3120
1991	239312	3589685	685	11150	93811	1407170	483	7477
1992	127684	1915267	1786	41861	278159	4172386	704	14851
1993	163427	2451406	1541	20857	167885	2518278	1900	37977
1994	92008	1380125	2179	43557	235891	3538374	1731	30243

Uluslararası yük taşımacılığında yıllar itibariyle değişiklikler görülmekle birlikte genel olarak ihracat karakterli Mersin limanında, bazı yıllar ihracat ithalatı geçmekte, bazı yıllarda ithalat daha fazla olmaktadır. 1984-1990-1991-1992-1993-1994 yıllarında ithalat daha fazla iken, 1985-1986-1987-1988-1989 yıllarında ihracat daha fazla olmuştur.

**Tablo : 8** Mersin Limanının Yıllar İtibariyle İhracat-İthalat Miktarları (TON)

**Table :8** The amount of exportation-importation of Mersin harbour as regards years (in tonne).

<u>YILLAR</u>	<u>İHRACAT</u>	<u>İTHALAT</u>
<b>1984</b>	<b>2376583</b>	<b>2527044</b>
1985	2828238	1908140
<b>1986</b>	<b>2544177</b>	<b>1109159</b>
1987	2051823	1542429
<b>1988</b>	<b>4077303</b>	<b>1156804</b>
1989	3038858	1633291
<b>1990</b>	<b>3213266</b>	<b>3929463</b>
1991	3974300	5001141
<b>1992</b>	<b>4588646</b>	<b>4792020</b>
1993	3158382	6187435
<b>1994</b>	<b>4046128</b>	<b>4916999</b>

Mersin limanı Uzakdoğu, ABD, Avrupa, Ortadoğu ülkeleri ile ihracat ve ithalat şeklinde dış ticaret faaliyetlerini kendisinde topladığı gibi bu ülkeler arasındaki ticarete de bağlantı vazifesi görmektedir. Liman, 200 e yakın yabancı limanla düzenli sefer bağlantılarına sahiptir. Tablo 9 da da görüldüğü gibi liman dünyanın hemen her yeri ile bağlantı halindedir.

Mersin limanı coğrafi mevkii ve sahip olduğu liman donanımı ile söz konusu ülkeler arasında gerçekleştirilen denizyolu taşımacılığında karayolu bağlantısını sağlayan önemli bir transit taşıma merkezidir. Uzakdoğu, Avrupa ve A.B.D. ülkeleri Ortadoğu ülkelerinden petrol alarak, Ortadoğu ülkelerine çeşitli sanayi ürünleri ve gelişmiş teknoloji satmaktadırlar. 1984 yılı itibariyle 3 047 648 ton olan toplam yüklemenin % 3 ü transit yüküdür. Bu değer 1994 yılında toplam yüklemenin %2.8 ini oluşturur. Transit yük 1984 yılında toplam boşaltmanın %18 ini oluştururken 1994 yılında toplam boşaltmanın % 4 ünü oluşturmaktadır. On yıllık bir süre içerisinde transit boşaltma miktarında sürekli bir düşüş görülmektedir.

Mersin limanından gerçekleştirilen transit taşımacılık, Irak ve İran savaşının etkileriyle bu ülkelere gönderilmek üzere gelen mal hacmindeki artış ile 1980 sonrasında iyi bir dönem geçirmiştir. Ancak ilerleyen yıllarda savaş sebebiyle her iki ülkenin ekonomilerinin yıpranmasıyla ülkelerin dış alımlarını kısmaları, petrol fiyatlarındaki düşmeler ayrıca Avrupa ülkelerinin taşımacılıktaki aleyhimi-



ze tutumları transit taşımacılığımızda düşüşü beraberinde getirmiştir. Savaşın uzamasıyla nakliyat sektörü Avrupa'ya yönelmiş, ancak yeterli artış görülmemiştir. İhracat teşviklerinin azalmasıyla durum daha da zorlaşmıştır. İran politik sebeplere dayalı olarak ülkemizden mal alımını azaltmış, Türk limanları üzerinden ithalatını da azaltarak transit mallarını Rusya ve Basra Körfezi üzerinden taşıma yoluna gitmiştir. Irak da liman tarifelerinin daha uygun olması sebebiyle Akabe limanı ve Basra körfezini kullanmayı tercih etmiştir. Irak ve İran ile yapılan bir anlaşma sonucu iyileşmeler beklenirken 1990 yılında Irak'ın Kuveyt' i işgali sonucu körfez krizi ile beraber Birleşmiş Milletlerin kararı ile Irak'a uygulanan ambargo sonucu bu ülkelere yapılan transit ve diğer taşımalarımız hemen hemen durmuştur. Ancak tüm bu olumsuz etkilere rağmen 1993 yılında 11 810 046 ton yükleme ve boşaltma yapılmıştır. Sovyetler Birliğinin dağılmasından sonra ortaya çıkan cumhuriyetlerle deniz ticaretimizin gelişmesi ve 1990 öncesi şartların gerçekleşmesi halinde bu değer in yaklaşık olarak % 25 oranında artacağı tahmin edilmektedir.

Son beş yıl içinde Mersinden yapılan ihracat miktarları ve değerleri yıllara göre değişiklikler göstermektedir.

1990 yılından günümüze kadar geçen sürede ihracatta gerileme söz konusudur. İhracatımız 1990 yılında 2 039 735 ton ve 787 960 000 dolar iken 1994 te miktar olarak %4.8 oranında düşme, değer olarak %25.2 oranında artış göstermiştir. En önemli ihraç ürünlerimizden olan pamuk ve bakliyat ihracatında da gerek miktar gerekse değer olarak düşüş meydana gelmiştir. Tablo 10 da 1986-1994 yıllarında gerçekleşen toplam ihracat ve ihraç fiyatları görülmektedir. Genel ihracatı miktar olarak önemli ölçüde etkileyen, ihraç ürünlerinden olan çimento ve maden cevheri genel ihracatı değer olarak fazla etkilememektedir. Bu sebeple 1991 den sonra miktar olarak azalma, değer olarak ise artış görülmektedir.

1980- 1986 yılları arasında dış ticarete önemli gelişmeler olmuş, ihracat yapan firmalara teşvik kredileri verilmesiyle 1980 de ihracat 510 000 ton iken 1986 da 1 938 000 tona ve 1988 de 3 000 000 tona yükselmiştir. Bu değerler 1989-1990-1991-1992 yıllarında ortalama 2 000 000 tonun üzerinde gerçekleşmiştir. 1993 yılında ihracattaki teşviklerin kaldırılması sonucu 1 605 000 tona kadar gerilemiştir. 1990 yılındaki körfez krizi bölge ihracatını önemli ölçüde etkilemiş ve aradan dört yıl geçmesine rağmen Ortadoğu ülkelerine gerçekleştirilen ihracat 1990 yılındaki seviyeye ulaşamamıştır. Irak - İran savaşının devam ettiği yıllarda dahi Irak'a ihracatımızın, yaklaşık 40 milyon dolar iken 1993 te 4 milyon dolara 1994 te 1 milyon 300 bin dolara gerilemesi Irak'a uygulanan ambargonun ihracat üzerindeki olumsuz etkilerini ifade etmektedir.

**Tablo: 9** Mersin Limanına gelen gemilerin bayraklarına göre adetleri  
**Table: 9** Number of ships coming to Mersin Harbour regarding their flags.

YILLAR	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994
GEMİ	GEMİ	GEMİ	GEMİ	GEMİ	GEMİ	GEMİ	GEMİ	GEMİ	GEMİ	GEMİ	GEMİ
ÜLKELER	ADEDİ	ADEDİ	ADEDİ	ADEDİ	ADEDİ	ADEDİ	ADEDİ	ADEDİ	ADEDİ	ADEDİ	ADEDİ
TÜRK	1650	1384	1388	1385	1505	1374	1634	1536	1532	1548	1773
İTALYAN	96	120	93	80	51	79	90	74	50	44	36
YUNAN	87	96	74	66	62	71	94	105	78	80	91
LİBERYA	36	50	26	19	19	24	42	78	65	62	30
RUS	109	134	140	148	139	158	184	322	346	134	112
MACAR	8	11	8	1		1	9	2	1		1
PANAMA	99	142	117	104	81	15	71	89	83	96	52
YUGOSLAV	17	27	56	61	61	69	88	49	8		
İSPANYA	8	15	10	9	3	6	10	1	7	1	3
D.ALMAN	64	66	91	86	109	69	42	116	79		
İNGİLİZ	66	95	84	95	75	80	78			293	82
LÜBNAN	4	8	12	5	11	9		4	12	3	1
MISIR	91	74	81	68	161	144	118	81	149	216	192
İSVEÇ	20	12	20	17	24	27	75	47	31	26	22
NORVEÇ	19	28	22	20	21	26	34	35	36	24	26
BULGAR	7	1	2		4	6	14	20	48	43	23
HOLLAND	3	3	4	8	35	30	38	55	54	53	79
DANIMAR	18	6	27	25	31	24	24	16	17	28	24
POLONYA	41	30	35	29	28	21	27	24	30	43	
ROMAN	13	19	19	16	30	49	58	47	21	10	5
LİBYA	58	48	47	41	51	45	62	45	28	25	17
JAPON	2	1	3	4	4	5	7	5	7	10	11
KIBRIS	15	15	8	7	7	1	2	1	1	1	2
FRANSA	75	57	76	26							
SRI LANKA	1	3		3			8	1	4	5	2
SURİYE	8	3	1	15	34	11	60	4	6		
ÇİN	9	15	8	40	434	33	12	71	96	275	367
UKRAYNA	4	2	7	3		3		3	4	2	1
A.BAYCAN										131	191
SINGAPUR					117		1		14	10	8
BELÇİKA	16	12	9	23		7	7	6	2	2	
FİLLAND	1	3	7	6	1	1		4	1	2	
BAHAMA	12	11	9	1	18		33		1		71
MALTA	1	7	16	13	63	31	79	50	48	70	130
FAS	12		12	32		48	4	63	133	139	
İSRAİL	2	4	4	4	1	7		7	3		3
HONDURAS	1	2	2		25	1	70	10	1	7	180
İRAK	27	6	23	28	4	45		85	134	176	
MEKSİKA	1	6		2	11		3	2		1	1
AMERİKA	1			1		3	2	18	4	2	1
TUNUS	3	1			4		1		1		
FİLİPİN	4	15	13	5	5		6	4	10	7	6
S.ARAB.	3	2	4	4	1		5	6	11	9	2
CEZAYİR		3	1	2		5	9	8	2	3	
İSVİÇRE		1	16	5	3	2	7	5	6	1	1
ST.VİNCE			2	1	28	85	121	121	117	120	
LÜKSEMBURG									60	10	6
ANTİQUUA					27	20	28	26	82	131	151
DİĞERLERİ	14	17	10	40	41	34	41	31	125	107	254
TOPLAM	2726	2555	2587	2548	2942	2669	3298	3277	3548	3950	3957

**Tablo: 10** 1986-1994 yılı ihracatımız  
**Table: 10** Exportation between 1986-1994.

YILLAR	TON (Çimento ve Maden cevheri dahil)	DEĞER(1000 dolar)
1986	1 938 025	552 036
1987	1 608 070	642 643
1988	2 974 275	913 915
1989	1 929 502	735 386
1990	2 039 735	787 960
1991	2 306 030	750 700
1992	2 113 175	712 472
1993	1 605 187	978 554
1994	1 941 496	986 547

Kaynak: MTSO Ekonomik Rapordan yararlanarak hazırlanmıştır

En fazla ihracat yapılan ülkeler arasında Suudi Arabistan %16 ile ilk sırada yer almakta, bunu % 8.2 ile Lübnan, % 7.8 ile İtalya, % 6.3 ile İngiltere ve % 4.8 ile Almanya izlemektedir. 1980 li yıllarda AT ülkeleri % 100 ile ilk beş sırayı alırken, son dört yıldır AT ülkeleri Ortadoğu ve Kuzey Afrika ülkelerinin gerisinde kalmıştır.

En çok ihraç edilen maddeler ise 1994 yılında ilk sırada canlı hayvan olmak üzere, bakliyat, narenciye, pamuk ipliği ve kuru kayısıdır. Geçmiş yıllarla karşılaştırıldığında bu maddelerde değişikliklerin olduğu görülmektedir.

**Tablo :11** Yıllara göre değer itibariyle en fazla ihraç edilen maddeler  
**Table :11** The most exported substances as regards their values according to years.

1988(1000 dolar)	1990(1000 dolar)	1992(1000 dolar)	1994(1000 dolar)
210313 \$'la Hububat-Bakliyat	164 709 \$'la Bakliyat	139 618 \$'la Bakliyat	205 592 \$'la canlı hayvan
68327 \$'la Pamuk ipliği	103 343 \$'la Pamuk	62 437 \$'la canlı koyun	121 282 \$'la Bakliyat
60 888 \$'la Pamuk	39 012 \$'la Narenciye	35 035 \$'la Narenciye	73 093 \$'la Narenciye
36494 \$'la Narenciye	26 849 \$'la Raf.Pamuk yağı	9 055 \$'la Pamuk	31 867 \$'la Pamuk ipliği
25 152 \$'la Krom cevheri		4 690 \$'la kuru kayısı	29 338 \$'la kuru kayısı

Kaynak:1988-90-92-94 yılları MTSO Ekonomik Rapordan yararlanarak hazırlanmıştır

Bölge tarım ürünlerinden pamuk, 1994 yılında ihracatın miktar olarak % 0.4 ünü, değer itibariyle % 0.8 ini, Narenciye %9 ve % 7.4 ünü, taze sebze-meyve %8.2 ve %8.1 ini, bakliyat %16.5 ve %12.3 ünü oluşturmaktadır. 1994 yılı pamuk ihracatı 1993 yılına göre %93.3 lük bir düşüş göstermiştir ihracat miktarı

ilin pamuk rekoltesinden %84.4 oranında azdır. İhracattaki değişim üretimle ilgili olmaktan ziyade diğer faktörlerle ilgilidir. Narenciye ihracatı bir önceki yıla göre % 59.2 ve değer olarak % 57.5 oranında artış göstermiş ve ihracatın %48.1 i AT ülkelerine olmuştur. Narenciye önemli oranda Rusya'ya ihraç edilmektedir. Taze sebze ve meyve ihracatı da bir önceki yıla göre (1993) miktar olarak % 35, değer olarak % 29.6 oranında artmıştır.

Toplam sanayii ürünleri ihracatı 1993 değerlerine göre miktar olarak % 16.6, değer olarak % 80 oranında artmıştır. Sanayi ürünlerinin başlıcaları kimya sanayi ürünleri, cam ve cam mamulleri ve dokuma giyim sanayi ürünleridir.

### **İthalat**

1994 yılında limandan yapılan ithalat 673 106 ton ve 397 893 000 dolardır. İthalatta 1993 yılına oranla değer olarak % 28.4, miktar olarak ta % 43.2 oranında düşüş görülmektedir.

En önemli ithalat maddelerini makinalar, makine aksam ve parçaları, iş makinaları, mekanik cihazlar, elektrik malzemeleri, elektronik cihazlar, kara nakil vasıtaları ve aksamları, hayvansal ve bitkisel yağlar oluşturmaktadır.

1994 yılında en fazla ithalat yapılan ülkeler arasında ilk sırayı Fransa alırken bunu ABD, Ukrayna, İtalya ve Almanya izlemektedir.

### **Mersin Limanının Türkiye Limanları Arasındaki Yeri**

Geniş bir hinterlandına sahip olan, hinterlandına kara ve demiryolu ile iyi bir şekilde bağlanan, Türkiye'nin Akdeniz sahillerinde yer alan en modern ve en büyük limanı olan Mersin limanı gerek Ortadoğu ülkeleri arasında bir transit merkez olması, gerekse İç Anadolu, Güneydoğu Anadolu, Akdeniz ve hatta Doğu Anadolu'nun ithalat ve ihracat kapısı olması sebebiyle, adeta Türkiye'nin Dünya'ya açılan bir kapısıdır. Yeni tesis edilen Türk devletleriyle olan ticari ilişkilerin artması ve Güneydoğu Anadolu Projesinin tamamıyla faaliyete geçmesiyle bu önem daha da artacaktır.

Mersin limanı transit taşımacılığın yapıldığı en önemli limanlarımızdandır. Uzakdoğu, Avrupa ve A.B.D. ülkeleri ile Ortadoğu ülkeleri arasındaki transit ticaret Akdeniz bölgesinde Mersin ve İskenderun'dan gerçekleşmektedir. Sovyetler birliğinin dağılmasıyla yeni oluşan Cumhuriyetlerle deniz ticaretimizin gelişmesiyle bu önem daha da artacaktır. Ayrıca Türkiye'de konteyner terminaline sahip belli başlı limanlardan (Trabzon, Haydarpaşa, Mersin, İzmir,) biri olan Mersin limanında Konteyner taşımacılığı oldukça önemli olup, konteyner kapasitesini artırma çalışmaları sürmektedir.

Ülkemizde genel ve özel amaçlı çok sayıda liman yer almaktadır. Bunlardan TDİ 'nin (Türkiye Denizcilik İşletmeleri) işlettiği Hopa, Trabzon, Giresun, Tekirdağ, Antalya, T.C.D.D.nin (Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları) işlettiği Samsun, Haydarpaşa, Derince, Bandırma, İzmir, Mersin, İskenderun limanları

genel amaçlı limanlar olup, Zonguldak (Türkiye Kömür İşletmeleri), Ereğli (Kadadeniz, Ereğli Demir Çelik Fabrikası), Aliğa (Türkiye Petrolleri AO.), Nemrut (Petkim), Taşucu (Seka), Botaş (Botaş), İsdemir (İsdemir) özel amaçlı limanlardır. Bu limanlarda liman faaliyetleri bir veya birkaç ürüne dayalı olarak gerçekleşmektedir. Bu limanların dışında 111 adet genel ve özel amaçlı liman ve iskele vardır.

Mersin limanı genel amaçlı limanlar arasında yer almakta olup, çeşitli yük ve gemi tipine yine çeşitli transit yüke hizmet verebilmektedir. Dünya'da ancak büyük yük limanlar bu hizmete sahiptir. Mersin limanı da dünya çapında bir limandır.

Mersin limanının diğer limanlar arasındaki yeri ve önemini, daha sağlıklı değerlendirmek açısından farklı dönemler bazında tespit edilen veri ve bilgiler ışığında incelediğimizde;

1965 yılı itibarıyla başlıca limanlar ve bunlarla Mersin limanını karşılaştıracak olursak, İstanbul limanı hinderlandının çok geniş olması, Marmara bölgesini çok aşması hatta Türkiye'yi arkasında bulundurması, Avrupa ve Asya'yı birbirine bağlayan noktada tüm ulaşım ağlarının düğümlenmesi gibi özellikleriyle, denizcilik faaliyetlerinde toplam yükleme ve boşaltmada diğer limanlar arasında ilk sırayı almaktadır. Hinderlandı İç batı Anadolu, Güney Marmara ve Göller yöresine uzanan, özellikle tarım ürünlerinin ihracında önemli bir yere sahip İzmir limanıysa ikinci sırada yer almakta bunu Mersin limanı izlemektedir. İskenderun limanı 1960'lardan önce Mersin limanının çok önünde iken, daha sonra Mersin limanının modernizasyonu, kapasitesinin artırılması gibi iyileştirmelerle Mersin limanı İskenderun limanını çok geride bırakmıştır. 1955-1959 yılları arasında İskenderun limanında yükleme ve boşaltma yapan gemilerin tonajı 1 415 000 iken, bu dönemde Mersin limanında 521 000 ton dur. 1965 yılında ise bu değerler İskenderun limanında 1 271 000 ton, Mersin limanında 2 485 000 ton dur.

Mersin limanının gelişmesiyle hem limanın modernleşmesi hem de ulaşımın daha kolay ve kısa olması İç Anadolu ve Çukurova başta olmak üzere İskenderun limanının hinderlandını Mersin limanına yöneltmiştir. İskenderun limanı Mersin limanına göre daha sapa kalmaktadır. Özellikle narenciye, yaş sebze ve meyve Mersin limanına gitmektedir.

1991 yılı değerleriyle Mersin limanı, tüm yükleme ve boşaltma tonu (Kabotaj + ihracat + ithalat + transit) olarak diğer limanlarla karşılaştırıldığında, İzmit limanından sonra ikinci sırada yer almakta, onu Aliğa, İstanbul, İskenderun, Botaş K.Dz. Ereğli, Nemrut, Bandırma ve Samsun izlemektedir.

İthalatta önde gelen limanlar arasında da İzmit, Aliğa, İskenderun limanlarından sonra dördüncü sırada yer almakta, İthalat ürünleri arasında öncelikle ham petrol ve sanayi ürünleri bulunmaktadır.

İhracatta, limanlar arasında Mersin limanı ilk sırada yer alır. İhraç ürünleri arasında çoğunlukla petrol ürünleri, sanayii mamulleri, hububat ve maden cevheri bulunur. Mersin limanını İzmit, İskenderun, İzmir, Aliğa, takip etmektedir.

1994 yılında ise Türkiye limanları arasında gelen ve giden toplam yük olarak İzmit, İskenderun ve İzmir'den sonra dördüncü sırada, Türkiye limanları uluslararası yük taşımacılığında ithalatta, genel yük limanları arasında İzmit ve İskenderun'dan sonra üçüncü sırada, ihracatta İzmit, İskenderun ve İzmir'den sonra dördüncü sırada, ulusal yük taşımacılığında ise toplam 2 000 305 ton yük hacmiyle İstanbul ve İzmit'ten sonra üçüncü sırada yer alır. Ulusal yük taşımacılığında boşaltılan yük hacmiyle ise İstanbul'dan sonra ikinci sırada, yüklenen yük hacmiyle de İzmit'ten sonra ikinci sırada yer almaktadır. Ulusal yük taşımacılığı istatistiklerinde, toplam yük hacminde Aliağa ve Botaş Mersin limanının önünde görülmekle birlikte özel amaçlı olan bu limanlarda yükün çok büyük bir bölümü akaryaktır. Mersin limanı yolcu trafiği açısından diğer limanlar arasında önemli bir yer tutmaz

Uluslararası deniz taşımacılığında limana giren ve çıkan gemi sayısı bakımından İstanbul (6847) ve İzmit'ten (4152) sonra 3518 adet gemi ile üçüncü sırada yer almaktadır. Hareketli bir gemi trafiğine sahip olan Mersin limanına giren çıkan toplam gemilerin hemen hemen % 50 si ithalat, % 50 si ihracat gemisidir. Bunların toplam net tonilatosu 6 715 792 olup, gemi tonilatosu bakımından İstanbul, İzmit, İzmir ve İskenderun'dan sonra dördüncü sırada yer almaktadır.

Ulusal deniz taşımacılığında ise limana giren ve çıkan gemi sayısı bakımından genel limanlar arasında İstanbul, İzmit, Çanakkale, Tekirdağ'dan sonra beşinci sırada yer almaktadır. Gemi tonilatosu bakımından İstanbul ve İzmit'ten sonra üçüncü sırada olup, limana giren ve çıkan gemilerin toplam tonilatosu 1 986 314 tır.

Mersin limanının gerek ihracat-ithalat gerek toplam, gerekse diğer faaliyetlerde önceki yıllarla karşılaştırıldığında daha geride kalmasında birçok faktör etkilidir. Körfez krizi etkilerinin hala devam etmesi, İran'ın politik sebeplere bağlı olarak ülkemizden mal alımını azaltması, limanı kullanan ülkelerce liman tarifelerinin yüksek tutulması, Avrupa ülkelerinin transit taşımacılıktaki korumacı tutumları, bürokraside çok seslilik, gümrük mevzuatı ve diğer etkenler bunların başlıcalarıdır.

### **Mersin Limanı ve Alternatif Liman ve İskeleler**

Türkiye'nin güneyinde yer alan iki büyük girintiden doğuda yer alan, İskenderun ve Mersin körfezinin oluşturduğu geniş körfez boyunca en büyüğü ve gelişmiş Mersin limanı olmak üzere birçok iskele bulunmaktadır. Mersin bölge müdürlüğünün sınırları içinde yer alan özel iskelelerin yükleme ve boşaltma faaliyetleri içindeki payı oldukça önemlidir. Özel amaçlı iskeleler ait olduğu tesisin tespit ettiği kurallara ve mevcut limanlar yasası ile diğer deniz ile ilgili kurallara uygun olarak liman hizmetlerini yürütmektedirler. Batıdan doğuya doğru bu iskeleler ;

**Taşucu İskelesi:** 1952 yılında kurulmuş olup, Taşucu Belediyesi tarafından işletilmektedir. İskele 163 metre uzunluğunda, 10 metre genişliğinde ve baş tarafta su derinliği 7 metredir. Betonarme olan iskele yükleme-boşaltma teçhizatına sahiptir. 1990 tarihinde 500 GRD den küçük yük gemilerine hizmet verebilmek amacıyla yük trafiğine açılmıştır. Burada gemiler kendi imkanları ile yükleme ve boşaltma yapmaktadırlar.

**Taşucu Balıkçı Barınağı :** Taşucu iskelesinin doğusunda iskeleye bitişik olarak inşa edilen tesis 1980 yılında tamamlanmıştır. Taşucu Belediyesi tarafından işletilen Taşucu balıkçı barınağının 470 m. ana mendireği, 200 m.lik tali mendireği vardır. Tali mendirek üzerinde 70 m. boyunda -5 m. derinliğinde trol balıkçı motorları için bir rıhtım, ana mendirek üzerinde 93 m. uzunluğunda -5 m. derinlikte yolcu gemisi rıhtımı ve ayrıca 40 m. uzunluğunda -5 m. derinliğinde feribot rıhtımı, 57 m. uzunlukta -2.5 m. derinlikte yat rıhtımı , 135 m. uzunlukta -01.5 m. derinlikte sandal rıhtımı mevcuttur.

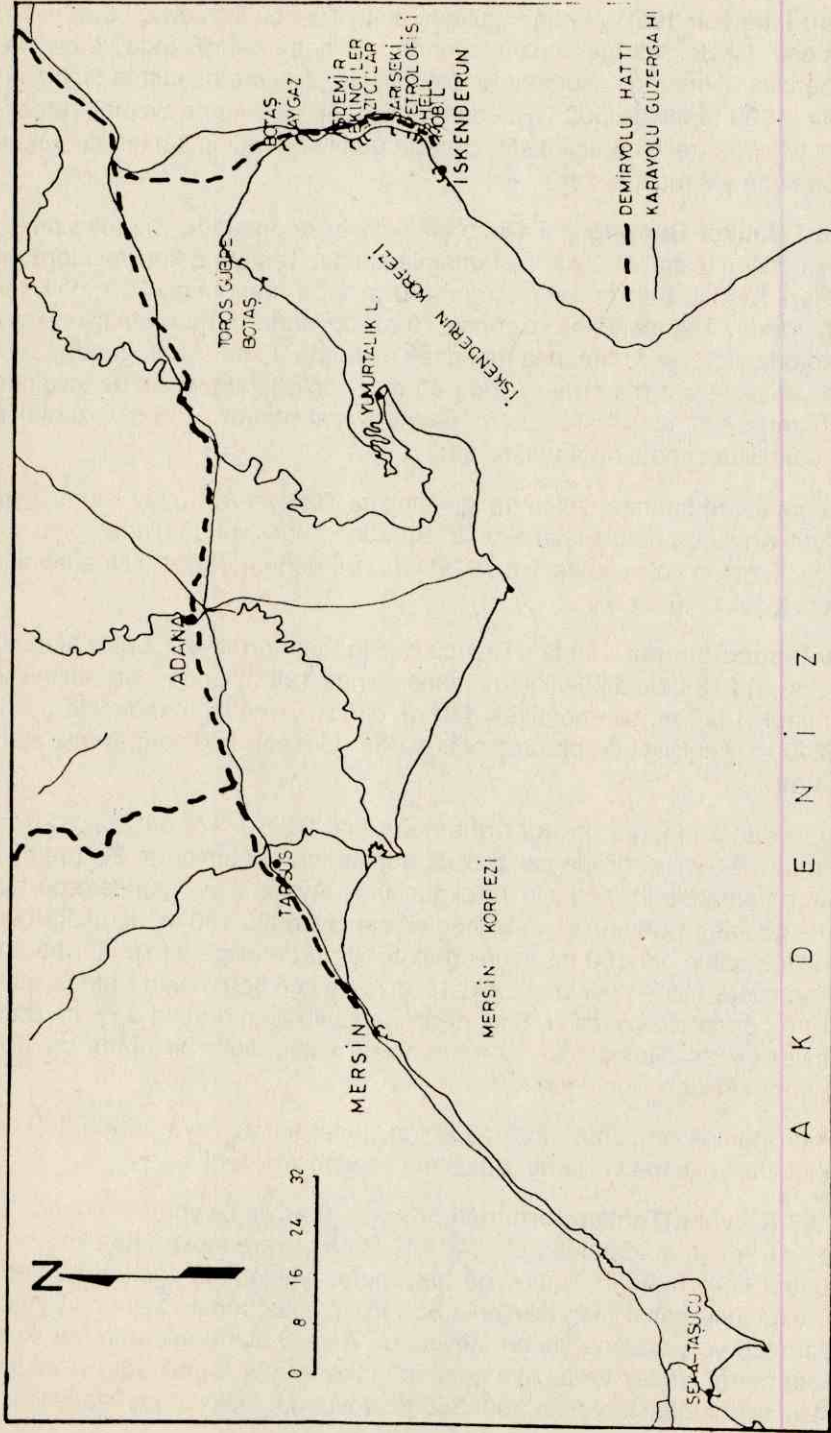
Yolcu gemisi rıhtımında, yolcu trafiği yalnızca Türkiye ve Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti arasında gerçekleşmektedir. Buradan 1994 yılında giden yolcu sayısı 154 317 , gelen yolcu sayısı ise 78 384 tür. Bu değerler Mersin limanı yolcu trafiğinin çok çok üstündedir.

**Seka Taşucu Limanı :** Liman Taşucu bucağı sınırları içinde Seka-Akdeniz müessesesinin 210 dekarlık kullanım sahası içinde 1983 yılında inşa edilmiştir. Ana mendirek 1420 m. tali mendirek 440 m. olmak üzere iki mendirekle çevrili limanın 240 m. genişliğinde bir giriş ağzı vardır. Limanın kapladığı deniz alanı 331 dekadır.

Limanın sahip olduğu altı adet rıhtımdan üçü 81 m. , 77.60 m., 120 m. uzunluğunda ve 6 m. derinliğe sahip olup, bunlar ticari rıhtımlardır. Bu rıhtımlar fabrikanın hammadde ihtiyacı için kurulmuşlardır. Ayrıca ticari gemilere de hizmet vermektedirler. Bunların dışında limanın sahip olduğu 130 m. uzunluğunda, 6 m. derinliğe sahip, ve 180 m. uzunluğunda 10 m. derinliğe sahip iki rıhtımda da ticari gemilere hizmet verilmektedir. 10 m. derinliğe sahip olan rıhtıma maksimum 10 m. draftı olan gemiler, 6 m. derinliğe sahip olan rıhtıma da 6 m. draftı olan gemiler yanaşabilmektedir. 10 m. derinliğe sahip diğer bir rıhtım da Ro - Ro gemilerine hizmet vermektedir.

Limanda günlük ortalama 1200-1500 ton genel kargo veya 3000-6000 ton dökme katı yük yükleme-boşaltma yapılabilmektedir.

**BOTAŞ (Ceyhan) Tanker Terminali :** Kerkük şehri ile Ceyhan arasında , ülkemizde 641 km., Irak topraklarında 340 km. olmak üzere toplam 981 km.uzunlukta petrol boru hattının Türkiye'de ham petrol yükleme yapılan iskeledir. 1050 m. uzunluğa sahip olan iskelenin 850 m. uzunluğundaki kısmında yükleme platformları ve yanaşma yerleri mevcuttur. A ve B platformlarının her iki tarafına ham petrol alacak ve tahliye edecek tankerler yanaşmaktadır. A platformundaki iki ayrı yanaşma yerine 200- 355 m. boyunda, maksimum kapasitesi



Şekil 1- Mersin ve Iskenderun Körfezlerindeki Liman ve İskeleler  
 Figure 1- Harbours and Parts in Mersin and Iskenderun Bays.



150 000 ton ve maksimum draftı 21.6 olan tankerler yanaşabilmekte, B platformunun iki ayrı yanaşma yerine de 168-200 m. uzunluğunda maksimum draftı 16.7 m., maksimum kapasitesi 75 000 ton olan tankerler yanaşabilmektedir.

**Toros Gübre Fabrikası Limanı :** Tekfen tarafından işletilen, Botaş liman başkanlığı sınırları içinde 1200' m. ve 1500 m. lik iki iskeleden oluşmaktadır.

Üç tane yanaşma yeri bulunan 1200 m. uzunluğundaki iskelenin uç kısmında 120 m. boyunda bir yanaşma platformu mevcuttur. -11.5 m. derinliğe sahip iki ayrı yanaşma yerine en fazla 30 000 DWT'luk, üçüncüsüne ise 2 500 DWT'luk gemiler yanaşabilir.

1 500 m. uzunluğundaki ikinci iskelede ise altı adet yanaşma yeri mevcuttur. -14 m. derinliğe sahip, iki adet rıhtıma maksimum 100 000 DWT'luk, -11 m. derinliğe sahip diğer iki rıhtıma 30 000 DWT'luk, -5.0 m.'lik derinliğe sahip iskeleye ise 2 500 DWT'luk gemiler yanaşabilmektedir. -11 m. derinliğe sahip rıhtımın yanaşma yerinin ön tarafında yer alan iskeleye 8 000 DWT'luk Ro-Ro tipi gemiler yanaşabilmektedir.

Çeşitli araç ve gereçlerle donanımlı limanda katı ve sıvı ürünlerin depolanabilmesi için açık ve kapalı depolama alanları mevcuttur. Ayrıca likit mal ve kuru yük gemilerinin yanaşmasına uygun olup, amonyak boşaltma kolu ve asit boşaltma hortumları mevcuttur.

**Botaş Dörtüol Tanker Terminali:** 1560 m. uzunluğunda, 14-16 m. su derinliğine sahip ham petrol yükleme iskelesidir. Tesise azami 60 000 DWT'luk bir tanker yanaşabilir. Terminalin depolama alanı 1 050 000 varil kapasiteli olup, 161 000 M2 dir.

**Aygaz İskelesi:** Aygaz A.Ş. tarafından işletilen LPG yükleme -boşaltma tesisidir. Karadan 550 m mesafede 5 000 DWT' luk gemilerin yanaşabileceği şamandıra sistemi mevcuttur. Şamandıra su derinliği -12 m. dir. Depolama kapasitesi 33 215 M3, gemi yanaşma kapasitesi 30 000 ton, toplam pompaj kapasitesi 700 M3/h dir.

**İsdemir:** 1982 yılında hizmete giren, 1800 dekarlık alanda kurulan İsdemir, Demir-çelik fabrikalarının ham ve mamul maddelerinin deniz yoluyla taşınma hizmetini sunar.

1 600 m. uzunluğunda ana dalgakıran ve 1 100 m. uzunluğunda tali dalgakıran mevcuttur. 1 800 dekarlık alanda kurulmuş olup, korunan su alanı 1 100 000 M2dir. Liman batı rüzgarlarına açıktır.

Yedi adet rıhtıma sahip limanda 500 m. uzunluğunda ve 14 m. su derinliğine sahip ve 240 m. uzunluğunda 12 m. su derinliğine sahip rıhtımlarda kömür ve maden yükleme ve boşaltması yapılmaktadır. Bu rıhtımlarda tahliye için 4 adet tahliye vinci ve 2 konveyör bandı yer alır. diğer gerekli araç ve gereç de mevcuttur. Kömür alanları kapasitesi 2x240 000 tondur. Bunların dışında 8 m. su derinliğine sahip 200-120-200 m. uzunluklarda ve 10 m. derinliğe sahip 2 adet 100 m. uzunluğunda rıhtım mevcuttur.

Limana maksimum 14,5 m. drafta sahip gemiler girebilmektedir. Rıhtıma maksimum 85 000 DWT'luk cevher gemileri yanaşmaktadır.

**Orhan Ekinciler Özel İskelesi:** 1987 yılında Ekinciler Demir ve Çelik sanayi A.Ş. tarafından genel limanlık faaliyetlerine açılmıştır.

İskele uzunluğu toplam 850 m. dir. Bunun 550 m. sini yaklaşım iskelesi, 211 m. sini yanaşma yeri ve 51 m. sini dolphin uzunluğu oluşturmaktadır. Su derinliği yaklaşım iskelesinin başlangıcında -5.0 m., sonunda -13 m. dir. Yanaşma iskelesinde ise başlangıcında -13.0 m., sonunda -19.0 m.dir.

İskelede açık depolama için 8 000 M2'lik bir saha ve kapalı depolama için 450'm2 lik bir bina yer almaktadır. Genel olarak organize sanayi bölgesinde yer alan firmalara hizmet veren iskelede, genel liman faaliyetlerine açık olması sebebiyle her türlü kuru yükün elleçlenmesi yapılabilmektedir. Yükleme ve boşaltma işleri taşeron firmalarca gerçekleştirilmektedir.

**Yazıcılar Özel İskelesi:** 1994 yılında işletme izni verilen yazıcılar özel iskelesi, Yazıcı Demir-Çelik A.Ş. tarafından işletilmektedir.

Su derinliği yaklaşma iskelesinin başlangıcında -5,5 m., sonunda -9,5 m.,dir. İşletmeye açık 200 m. lik yanaşma iskelesinin başlangıcında -9,5 m. sonunda -13,5 m., inşaatı tamamlanan 200 m.'lik yanaşma iskelesinin başlangıcında -13,5 m. sonunda -19,0 m.dir.

İskelede yükleme ve boşaltma için gerekli teçhizat bulunmaktadır. Genel liman faaliyetlerine açık olmayan iskele, Yazıcı Demir Çelik Sanayi Ve Ticaret A.Ş. entegre tesislerine hizmet vermektedir.

İskelede kapalı depolama için 200 M2'lik bir bina bulunmakta ayrıca hemen yanında ESSAN Endüstri tesislerine ait kapalı depolar kiralanabilmektedir.

**Sarıseki Gübre Fabrikası İskelesi:** Gübre fabrikaları T.A.Ş. genel müdürlüğüne ait olan iskele 1962 yılında inşa edilmiş daha sonraki yıllarda geliştirilmiştir. 813 m. uzunluğa sahip olan iskele 6 bölüme ayrılmaktadır. İskele 1-2 başlangıçta -5.0 m., sonunda -8.0 m., 3-4 başlangıçta -8.0 m., sonunda -11.0 m., iskele 5-6 başlangıçta -13.0 m., sonunda -17.0 m. derinliğe sahiptir.

İskele asit yükleme-boşaltma, nafta ve gaz-oil yükleme, dökme ve ambalajlı mal yükleme ve boşaltma, yakıt ve su ikmali imkanlarına sahiptir.

Toplam 18 194 M2 alan üzerinde kurulan iskele 87 000 ton depolama kapasitesine sahip olup, beş adet kapalı depo ve 2 635 M2 açık depolama sahasına sahiptir.

**Petrol Ofisi İskelesi:** Petrol ofisi A.Ş. tarafından işletilen 90 000M3 kapasiteli iskeledir. Saatte 150-180 ton gazoil, 450 ton fuel-oil, yükleme kapasitesine sahiptir. Boşaltma kapasitesi ise gemilerin pompa gücüne göre değişiklik göstermektedir.

**Mobil (Sasa) İskelesi:** Mobil oil A.Ş. tarafından işletilen iskele 88 000 M3 depolama kapasitesine sahiptir. Yükleme kapasitesi saatte 200 ton, boşaltma kapasitesi saatte 150-200 tondur. Dolum tesis şamandıralarına en çok 35 000 tonajlı gemiler yanaşabilmektedir.

**Shell (Çekisan) İskelesi:** Shell tarafından işletilen iskele 10 000 M3 yükleme kapasitesine sahip olup, boşaltma kapasitesi saatte 120-180 ton, yükleme kapasitesi saatte 150-180 tondur. Dolum tesis şamandıralarına bağlanabilecek gemilerin maksimum tonajı 5 500 DWT'dur.

Söz konusu bu liman ve iskeleler geniş bir hinderlandın dışı açıldığı, Akdeniz'e ve diğer denizlere, dolayısıyla diğer ülkelere bağlantının sağlandığı önemli bir mevkide yer almaktadır. Mevcut demiryolu ve karayolu ağı ile iç kısımlara bağlanmak mümkündür. Liman ve iskelelerin elleçleme faaliyetlerinin artmasında ve gelişmesinde hinderland en önemli etkidir. Ülkemiz doğu Akdeniz kıyılarında, körfez hinderlandının yük transferleri için İskenderun ve Mersin ana liman olarak kullanılmakta, ayrıca Mersin ve İskenderun körfezi kıyılarında yer alan liman ve iskeleler vasıtasıyla da bu işlemler gerçekleştirilmektedir. Ana liman ve alternatif limanlar olarak tanımlayabileceğimiz diğer limanlar ülke hinderlandına hizmet verirken İran, Irak ve Ürdün transitine de hizmet sunmaktadır. Bu nedenle gün geçtikçe özel iskele ve limanların sayısı artmaktadır. Özel sektör tarafından gerideki tesislerine hizmet vermek amacıyla kurulan irili ufaklı yükleme -boşaltma tesislerinin bir kısmında üçüncü şahıslara da hizmet verilir. Bu limanlar kurulduğu yerdeki sanayi faaliyetlerine hizmet verirken bazıları asıl işlevlerinin dışına çıkmışlar ve ağırlıklı faaliyetleri liman hizmetlerine dönüşmüştür. Mesela Sarıseki gübre fabrikasının üretimi %50 oranında düşürdüğü ve liman hizmetlerine ağırlık verdiği belirtilmektedir.

Küçük liman ve iskelelerin tesis edildiği yerlerde derinlik pek fazla olmamakla birlikte liman faaliyetleri için yeterli olup, tarama ile daha fazla derinlik kazanmak mümkündür. Daha kısa mesafelerde daha fazla derinlikler görülmektedir.

İskenderun körfezinin batı, kuzeybatısında yer alan küçük iskeleler Yarıkka-ya rüzgarının<sup>5</sup> etkisiyle oldukça risklidir. Tesis edilen dalgakıranlarla bu etki hafifletilmeye çalışılmaktadır.

Mersin Bölge Müdürlüğü sınırları içinde gerçekleşen elleçleme tüm bölgelerle karşılaştırıldığında oldukça önemlidir. Tablo :12 de Mersin Bölge Müdürlüğüne bağlı limanlardan yapılan elleçleme faaliyetleri görülmektedir

Tablolarda da görüldüğü üzere özel iskelelerde elleçlenen yük miktarının bölgeye oranı % 21.4 tür. Bu oran göz ardı edilecek bir oran değildir. Özel iskelelerdeki iyileştirme, iyi bir koordinasyon ile bu oran çok daha artacaktır.

5- Amanosların dik yamaçlarından denize doğru esen föhn tipi rüzgar

**Tablo: 12** Mersin Bölge Müdürlüğüne bağlı limanlardan yapılan elleçleme faaliyetleri  
**Table: 12-** The loaded and unloaded activities from the harbours connected to Mersin district office.

Limanlar	1993	1994	1995(ilk altı ay)
Mersin	11282000	13000000	5586655
İskenderun	11917943	9471000	5109686
Botaş	7399412	7745602	3384856
Taşucu	155900	115605	48069

Kaynak; T.C.D.D. Mersin Deniz İşletme Müdürlüğü istatistikleri, 1995

**Tablo :13** Özel İskelelerde Ocak-Haziran 1995 dönemi Gemi Trafığı ve Yük Elleçleme Durumu

**Table 13-** Ship traffic and loaded and unloaded conditions in january-june 1995 period of private ports.

Özel iskeleler	Gemi sayısı (Adet)	Yükleme (Ton)	Boşaltma (Ton)	Toplam (Ton)	Bölgeye oranı (%)
SarısekiGübre Fab.	40	444292	24516	468808	3.3
Yazıcılar	63	184297	336546	520843	3.7
Orhan Ekinciler	95	349548	394246	743794	5.3
Toros Güb.ve Kim.	57	232321	1053668	1285989	9.1
Toplam	255	1210458	1808996	3019434	21.4

Kaynak :T.C.D.D. Mersin Deniz İşletme Müdürlüğü istatistikleri 1995

Mersin limanının, körfezdeki diğer iskelelerle irtibat halinde olması dünya pazarlarını elde tutmayı kolaylaştıracaktır. İskelelerdeki gerekli araç-gerecin yeterli düzeye getirilmesi, teknik donanımın oluşturulması gemilerdeki beklemeyi, limanlarda hizmet yetersizliğini ortadan kaldıracaktır.Liman ve iskelelerle denizden sağlanan irtibat, yükleme ve boşaltmada gecikmeyi engelleyecektir.

Çağımız liman faaliyetlerinde, gemilerin limanda hangi terminale ne zaman yanaşacağı , yükün boşaltma ve yüklenme işleminde hangi ekipmanlara ihtiyaç duyulacağı, malın liman içi ve hatta liman dışı hareketi önceden planlanmalı ve bu işlemler bir düzen içinde gerçekleşebilmelidir. Limandaki aşırı yoğunlaşma sebebiyle gemilere hizmetin gecikeceği durumlarda veya farklı yüklerde diğer iskeleler devreye girebilmelidir. Hatta bu limanlar en iyi hizmeti sunmak amacıyla birbirleriyle rekabet ederek geniş bir pazarı ele geçirebilirler. Liman faaliyetleri ve ilgili birimler arasında ( Diğer limanlar, şirketler, gemiler ...) sistemli bir ağ oluşturulmalıdır.

## Sonuç

Türkiye'nin doğu Akdeniz kıyılarında coğrafi mevki itibariyle önemli bir mevkide yer alan, oldukça geniş bir hunderlanda sahip olan Mersin limanına hakettiği önem verilmelidir. Ülkemiz limanları içinde teknik donanım ve sahip olduğu diğer teçizat bakımından modern bir liman olan Mersin limanı dünya limanları standartları ile kıyaslandığında gerek teknik donanım gerekse işletmecilik açısından gerilerde kalmaktadır. Limanda yapısal ve işletmeden kaynaklanan bir takım eksiklikler mevcuttur. Bu konuda başlıca sorun ve önerileri şu şekilde özetlemek mümkündür.

Mevcut araç-gereç bugün için ihtiyacı karşılamakla birlikte bunların önemli bir kısmı ekonomik kullanım ömrünü bitirmişlerdir. Bu sebeble hizmetlerin karşılanmasında zorluklar çekilmektedir. GAP'ın faaliyete geçmesi, SSCB'nin parçalanmasıyla oluşan ve ülkemizi ciddi derecede ilgilendiren yeni Türk Cumhuriyetleri ve bölgedeki diğer cumhuriyetlerin dış ticaretleri sebebiyle artacak olan transit taşımacılık ve dünya deniz taşımacılığında önemli bir noktada bulunma isteği; yeni konteyner rıhtımlarının tesisini, mevcut bazı rıhtımların uzatılmasını, limanın yeni ve modern araç-gereç ile donanımını, kirlenmeyi ortadan kaldıracak tesislerin yeterli olmaması sebebiyle katı ve sıvı atıkları alacak araç-gereç teminini, niteekli ve konusunda eğitilmiş liman işgücü ve personelin teminini, mevzuat ve işletmecilikle ilgili tedbirlerin alınmasını gerekli kılmaktadır.

Dünya deniz ticaretindeki hızlı ilerlemeler Dünya limanlarının bu faaliyette pay alma ve payını arttırma çabalarını hızlandırmıştır. Dünya limanlarıyla limanlarımızı kıyaslayacak olursak, çok gerilerde olduğumuzu görmekteyiz. Coğrafi konumumuz ve bu konum içinde Mersin ve İskenderun Körfezi önemli bir yere sahiptir. Bugün Doğu Akdeniz'de İsrail'in Hayfa, Port Sait Limanı, Mısır'ın Damietta, İskenderiye Limanı Dünya deniz ticaretinde paylarını arttırıyor ve payını daha da arttırmak için limanda çeşitli yatırımlara ve yapılanmalara yönelen limanlardır. Türkiye'nin doğusunda Körfez boyunca yer alan liman ve iskeleler içinde en büyük liman olan Mersin limanında da yeni yatırımlara ve yeni yapılanmalara gidilmelidir. Mersin Limanı başta olmak üzere çevresindeki iskelelerde de reorganizasyon sağlanmalıdır. Körfezin hunderlandı oldukça geniştir. Daha önce de belirttiğimiz gibi GAP liman faaliyetlerini oldukça fazla arttıracaktır. Mersin limanı, limandaki teknik donanım da artış ve reorganizasyon ile bugün oldukça azalan Ortadoğu ticaretini yeniden kendine çekecek, Uzakdoğu ve Avrupa ülkelerini mevcut ancak aksayan ticaretini arttıracaktır.

Ülkemiz limanlarının önde gelenleri TCDD ve TDİ kuruluşlarınca yönetilmektedir. Bu yönetim tarzı ile limanların gelişmesi tam anlamıyla sağlanamamakta, çağın gereklerine erişilememektedir. Türk ekonomisine etkileri düşünüldüğünde, limanın verimlilik ve etkinliğini arttırmak maksadıyla limanda çeşitli yapılanmaya ihtiyaç vardır. Bunlardan en önemlisi limanın işletmesini tek el olmaktan çıkarmak ve gerek ulusal, gerekse uluslararası limanlarla rekabet edecek şekilde özelleştirme modellerinin incelenerek en uygun olanının sisteme sokulma-

sında fayda olacaktır. Böylece hizmette hızlilik, kalite ve ucuzluk sağlanacaktır. Limanda ticari tarifelerdeki aksaklıklar giderilecek, limana sermaye çekilecek, bürokrasi azalacak, bakım - onarım gecikmeleri, ekipman ve iletişim yetersizlikleri, gizli işsizlik ortadan kalkacaktır. Mersin Limanı gerçek anlamda bölgenin Dünya'ya açılan bir kapısı olacaktır.

Gerekli teknik donanıma sahip, deniz işletmeciliğinde dünya'ya açık ve işlemleri ve gelişmeleri iyi takibedebilen, gerektiğinde rakipleriyle yarışma gücünü ortaya koyabilen, iyi organize olmuş bir liman coğrafi şartlarının da sağladığı büyük avantajlarla dünya deniz taşımacılığında hak ettiği yeri alacaktır.

### Kaynakça

- Altınçubuk, Fikret - 1989, Liman İdare ve İşletmesi, İst.
- Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Mersin Bölge Müdürlüğü - Çeşitli Yıllara Ait İstatistiki ve Genel Bilgiler, Mersin
- Bruun, Per - 1989-90, Port Engineering, Houston, London
- Coşkuner, Musa - 1967-68, İskenderun Liman Etüdü, Basılmamış Mezuniyet Tezi, İst
- Çakıroğlu, Emin - 1941, Mersin Şehir Coğrafyası, Coğrafya Araştırmaları 1940-41 1. Sayısından Ayrı Basım, Sf.411-431, İst.
- Darkot, Besim - 1971, Türkiye İktisadi Coğrafyası, İst. Üniv. Yay., İst.
- Darkot, Besim - 1993, İslam Ansiklopedisi Mersin Maddesi, 7.Cilt, Sf.769-772, İst.
- DEİK Bulletin - 1992, The Southeast Anatolia Project, İst.
- DİE - 1996, Ulaştırma İstatistikleri Özeti 1994, Ank.
- Doğaner, Suna - 1991, İstanbul Limanı; Kuruluş, Gelişim ve İşlevleri, Bülten, s. 8 İ.Ü. Deniz Bilimleri ve coğrafya Enst., İst.
- Doluca, Zuhâl - Mersin Şehri, Basılmamış Mezuniyet Tezi, İst.
- DPT - 1992, 3. Dış Ekonomik İlişkiler, İzmir İktisat Kongresi (4-7 Haziran 1992 ), Ank
- Göney, Süha - 1976, Adana Ovaları, İ.Ü. Yayın No:2162, İst.
- Göney, Süha - 1995, Şehir Coğrafyası, İ.Ü. Edebiyat Fakültesi Yayın No:2274, İst.
- Gözde, Duran - 1967-68, Mersin Limanı, Basılmamış Mezuniyet Tezi, İst
- Günay, Muzaffer - 1984, Ro-Ro İşletmeciliği, İst

- Gürbüz, Orhan - 1995, Türkiye'de Kağıt Sanayi ve Silifke - Taşucu Kağıt Fabrikası, Türk Coğrafya Dergisi, Sayı : 30, Sf. 219-225, İst.
- İnandık, Hamit - 1971, Deniz ve kıyı Coğrafyası, İst.Ünv.Yay.No:1219,İst
- İstanbul ve Marmara Bölgesi Deniz Ticaret Odası - 1986, İskenderun Körfezi, İst.
- İstanbul ve Marmara Bölgesi Deniz Ticaret Odası - 1987, Akdeniz Bölgesi Limanları (İskenderun Limanı Hariç ), İst .
- İstanbul ve Marmara Bölgesi, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odaları MersinTemsil Bürosu - Çeşitli Yıllara Ait İstatistiki ve Genel Bilgiler.
- İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası - 1994, Deniz Sektörü Raporu 1993, İst.
- M.B. Abbolt and W.A. Price - 1994, Coastal, Estuarial and harbour, Newyork.
- Mersin Ticaret ve Sanayi Odası - 1988,1989,1990,1991,1992,1993,1994 Yıllarına Ait Ekonomik Raporlar, Mersin.
- Mersin Deniz Ticaret Odası - 1995-96 Yıllarına Ait Bütün Aylık Dergiler, Mersin.
- Minikin, Robert. C. - 1963, Winds, Wawes and Maritime structures; Stadies in harbour making and in the protection of coasts. London
- Tanoğlu, Ali - 1944, Samsun Limanı ve Hinderlandı, IV. Samsun Üniv. Haftası, Sf.283-297,Samsun
- Tanoğlu, Ali - 1944, Samsun Şehri, IV. Samsun Üniv. Haftası, Sf.44-71, Samsun.
- Tekineli, Osman - 1992, Güneydoğu Anadolu Projesinin Türkiye'nin Ekonomik, Sosyal ve Dış Politikasına Etkileri, Nevşehir.
- Tuncel, Metin - 1980, Türkiye'de Kent Yerleşmelerinin Tarihçesine Toplu Bakış, İst.Üniv.Coğ.Enst.Derg., Sayı:23, Sf.123-161, İst.