

---

## Trabzon Limanı'ndan İran'a Yapılan Transit Ticaretin Gelişmesi, Sorunları ve Geleceği

The Problems, Development, and Future of the Transit Trade from  
Trabzon Harbour to Iran

---

Yrd.Doç.Dr.Ünsal BEKDEMİR\*  
Yrd.Doç.Dr.Ibrahim Fevzi ŞAHİN\*  
Yahya KADIOĞLU\*\*



### Özet :

*Mallarn bir ülkeden başka bir ülkeye gönderilirken yol üzerinde üçüncü bir ülkenin sınırları içerisinde geçmesi anlamına gelen transit taşımacılık, döviz gelirleri ve istihdam olanakları açısından sağladığı yararlarla, bulunduğu bölgeye büyük bir ticari canlılık getirmektedir.*

*Bilindiği üzere, Türkiye üzerinden transit taşıma, Ortadoğu ülkelerinin dış ticaret yükleri için yapılmaktadır. Transit taşımacılıkta kullanılan en önemli limanlar ise Akdeniz'de Mersin, Iskenderun, Karadeniz'de Samsun ve Trabzon'dur. Trafikğin arttığı dönemlerde Hopa ve Giresun Trabzon'a ek olarak kullanılmaktadır. Dolayısıyla, her ne kadar geçmiş dönemlerdeki kadar canlı olmasa da, Trabzon'da ülkemizin önemli transit ticaret limanlarından biri durumundadır. Bunda da Trabzon limanını coğrafi bakımdan bulunduğu konum itibarıyla, Orta Avrupa'yı Tuna yoluyla İran ve Doğu ülkelerine bağlayan en kısa yolun üzerinde bulunmasının çok büyük etkisi olmuştur.*

*Trabzon limanı aracılığıyla yapılan transit ticaretin gerek döviz gelirleri, gerek istihdam olanakları ve gerekse de bölge turizmını teşvik gibi sağladığı yararlar göz önüne alındığında, bu ticaretin ülke, özellikle de bölge ekonomisi için ne derecede önemli olduğu açıkça ortaya çıkar. Bu bakımdan bu ticaretin canlandırılması ekonomik, teknik ve politik bir takım önlemlerin alınması zorunludur. Çünkü bugün Trabzon kentindeki ticari canlılığın devamı önemli ölçüde transit ticarete bağlıdır.*

---

\* Ataturk Üniversitesi Kâzım Karabekir Eğitim Fakültesi, Coğrafya Eğitimi Anabilim Dalı, Erzurum.

\*\* Akçaabat Lisesi Coğrafya Öğretmeni, Trabzon

**Abstract :**

Transit transportation, which means that goods pass through a third country during a transportation from one to another, has been bringing an increase in trade to its region with its benefits in providing foreign currency and employment.

As know, transit transportation via Turkey has been done for foreign trade goods of the middle east countries. The most important harbours used for foreign trade are Mersin and Iskenderun on the Mediterranean coast and Samsun and Trabzon on the Black Sea coast. During high traffic Hopa and Giresun harbours have been used in addition to Trabzon. Thus, Trabzon is one of the important harbour for transit trade though it is not as busy as in the past. The reason of this fact is that Trabzon is located on the shortest route connecting the eastern Europe to Iran via Tuna.

If the benefits of transit trade done on Trabzon such as foreign currency, employment facilities and encouraging tourism in the region are regarded, it is obviously observed how these benefits are important for the economy of our country and especially for the region. So, some economic, technical and political measures must be taken in order to increase trade. Because trade increase is largely dependent on transit trade.

---

## Trabzon Limanı'ndan İran'a Yapılan Transit Ticaretin Gelişmesi, Sorunları ve Geleceği

The Problems, Development, and Future of the Transit Trade from Trabzon  
Harbour to Iran

---

### GİRİŞ

Bilindiği gibi uluslararası ilişkiler bakımından Türkiye, coğrafi konumunun sağladığı taktik ve stratejik avantajlar yüzünden, kuşkusuz büyük bir öneme sahiptir. Bu önem, eskiye göre giderek daha da artmaktadır. Uluslararası taşımacılıkta, geçmişte büyük rol oynamış olan kervan yolları üzerinde kervanlarla yapılan taşımacılığın yerini, günümüzde artık, demiryolu ve karayolu taşımacılığı almıştır. Özellikle de Avrupa'dan Ortadoğu ülkelerine yönelik olup, Türkiye karayollarından geçmek durumunda bulunan T.I.R. taşımacılığı, Anadolu karayollarındaki trafiği giderek önemli ölçüde yoğunlaştırmaktadır<sup>1</sup>.

Son yıllarda Avrupa ile Ortadoğu arasındaki ticaretin Türkiye üzerine kaymasında bölgedeki siyasal gelişmelerin önemli ölçüde etkisi olduğu göz ardı edilemez. Nitekim, 1967 Arap-İsrail savaşı ve buna bağlı olarak Süveyş Kanalı'nın kapatılması, Lübnan İç Savaşı, İran-İrak Savaşı ve Dünya petrol krizi gibi olaylar, bu gelişmede etkili olan faktörlerdir. Diğer taraftan, bu siyasal gelişmeler ekonomik gerçeklerin ortaya çıkmasına ve daha iyi anlaşılmasına yardımcı olmuştur<sup>2</sup>. Bu ekonomik gerçek Türkiye'nin Avrupa ile Ortadoğu arasındaki ticarete bir köprü rolü oynaması, yani en ucuz, en hızlı ve en güvenilir yolun Türkiye üzerinden geçmesidir. Diğer bir gerçekte Avrupa-İran ticaretinde en kısa ve en ucuz yol bağlantılarının Doğu Karadeniz Limanlarından sağlanmasıdır<sup>3</sup>. Avrupa ile Ortadoğu arasındaki transit ticaretin Türkiye üzerine kaymasından sonra, Akdeniz'de Mersin ve İskenderun limanlarıyla birlikte<sup>4</sup>. Karadeniz limanlarının da transit taşımacılıktaki yeri ve önemi büyük ölçüde artmıştır. Transit taşımacılık bakımından önem taşıyan Karadeniz limanları Trabzon, Hopa ve Samsun'dur. Trafiğin arttığı dönemlerde Rize ve Giresun, Trabzon'a ek olarak kullanılır. Bu limanlar üzerinden taşınan transit eşya hemen tamamına yakını İran'a gitmektedir. Irak'a da bir ölçüde taşıma yapılıyorsa da bunun fazla bir önemi yoktur<sup>5</sup>. Zaten hatırlanacağı üzere, Irak'ın Ağustos 1990'da Kuveyt'i işgal etmesinden sonra, ABD'nin girişimi ve

BM Güvenlik Konseye'nin kararıyla başlatılan, Türkiye'nin de katıldığı ekonomik ambargo ülkemizden bu ülkeye yapılan transit taşımacılığı günümüzde tamamen durdurmuştur.

Avrupa ile Ortadoğu arasındaki transit taşımacılığın yolu Karadeniz limanlarına, özellikle de Trabzon Limanı'na kaymasında bir takım faktörlerin etkisi büyük olmuştur. Nitekim Trabzon limanı coğrafi bakımdan bulunduğu konum itibarıyla, İran-Irak, B.D.T. ve diğer Asya ülkelerini hinterland sahası içerisine alır. Trabzon Limanı, dünyanın çeşitli ülkelerinden gelen gemileri her türlü hizmeti veren, mevcut rıhtımları ile aynı anda bir çok gemiden (15) yükleme-boşaltma yapabilen, bir defada 500 bin ton eşyanın depolandığı açık ve kapalı antrepolarıyla ve yılda 3 milyon ton yükleme-boşaltma kapasitesiyle günün her saatinde hizmet veren<sup>6</sup> Doğu Karadeniz Bölümünün en büyük limanı ve Türkiye'nin de önemli ithalat ve ihracat limanlarından biri durumundadır. Limana çok değişik ülkelerden gemiler gelerek, yükleme -boşaltma yapmaktadır. Ancak, 1991 yılında Sovyetler Birliği'nin dağılmasından sonra, limana gelen yabancı bandıralı gemiler içinde BDT bayrağı taşıyan gemilerin sayısında önemli bir artış meydana gelmiştir<sup>7</sup>. Limanın yurt ekonomisine en büyük katkısı tarihi ipek yolu üzerinde bulunmasından dolayı Avrupa ile Yakın ve Uzak Doğu'yu birbirine bağlayan en kısa yol üzerinde bulunmasından kaynaklanır. Bu nedenle, Avrupa ve diğer kıta ülkelerinden İran'a giden büyük miktardaki transit eşya Trabzon Limanı'ndan sevk edilmektedir. Benzer bir durum Akdeniz'de Mersin ve İskenderun Limanları için de söz konusudur. Nitekim bunlardan Mersin Limanı sahip olduğu elverişli konumu nedeniyle transit ticarete kullanılan önemli bir limanımız olmuştur<sup>8</sup>. Aynı şekilde İskenderun Limanı da Ortadoğu'nun transit kapısı durumundadır. Özellikle Türk-İran demiryollarının birleşmesinden sonra (1971), bu limanımızdan Ortadoğu ülkelerine yönelik olan transit taşımacılık daha da büyük önem kazanmıştır<sup>9</sup>.

Trabzon limanı sahip olduğu coğrafi konum nedeniyle, İran'ın yaptığı deniz ticaretinde çok avantajlı bir yerde bulunmaktadır. Nitekim, Avrupa içlerinden Tuna su yolu ile Köstence, Varna ve Burgaz gibi Batı Karadeniz liman kentlerine ulaşan yükler, buradan deniz yolu ile Trabzon limanına veya diğer Karadeniz liman kentlerine taşınmaktadır. Ancak İran'a giden yüklerin hemen tamamı Trabzon limanına gelmektedir<sup>10</sup>. Trabzon'dan ise kamyonlara yüklenerek karayoluyla İran'a gönderilmektedir. Bu hattın yaklaşık 2/3'ü gibi

önemli bir bölümü su yolundan 1/3'ü de karayolundan oluşur. Denizyolunun karayoluna göre nispi uzunluğun bu yolu alternatif yollara göre ekonomik yapan başlıca etkidir.

Diğer taraftan güzergâhında turistik değerlerin var olması ve bütün yıl boyunca açık olması bu yolun bir diğer avantajı olduğunu söyleyebiliriz. Bu özelliklerinden dolayı Trabzon Limanı'nın transit taşımacılıktaki önemi asırlar öncesine kadar uzanmaktadır. Ancak, son yıllarda bir takım faktörlerle, Trabzon limanı ile bağlantılı olarak yapılan Trabzon-İran transit taşımacılığı günümüzde artık durma noktasına gelmiştir. Bununla birlikte Trabzon Limanı üzerinden yapılan transit taşımacılıktaki azalmayı durdurmak için birtakım çalışmalar yapıldığı da göz ardı edilemez. Bunların en önemlisi 4 Haziran 1992'de Türkiye'nin 5. serbest bölgesi olarak hizmete açılmış olan ve Trabzon liman sahasının 44 692 m<sub>2</sub> lik kısmında kurulan Trabzon Serbest Bölgesidir. Burası coğrafi konumu nedeniyle, özellikle BDT ülkeleri ile Avrupa ülkeleri arasındaki ticari faaliyetlerde, dağıtım merkezi işlevi görmektedir. TRANSBAŞ tarafından kurulan ve işletilen bölgede 150 m<sub>2</sub> lik 10 adet hazır işyeri ve 3500 m<sub>2</sub> lik kapalı depolama alanıyla birlikte açık depolama alanları da bulunmaktadır. Trabzon Serbest Bölgesi'nde en çok OESD ülkeleri, İslam Ülkeleri, BDT ülkelerinden olmak üzere, bir çok mal gelmekte ve buradan gümrüksüz olarak gerek başka ülkelere gerekse yurt içine gönderilmek üzere bekletilmektedir<sup>11</sup>. Ancak ne var ki serbest bölgenin kurulmasından bu yana transit ticarete her hangi bir canlanmanın olduğundan pek söz edilemez. İşte bu çalışmamızda hem bunun nedenlerini, hem de Trabzon-İran transit ticaretini geçmişi bugünü ve geleceği ile çevrenin ekonomik hayatına katkıları bütün yönleriyle incelenmeye çalışılmıştır.

### *1. Tarihi Gelişimi*

Trabzon Limanı'nın Doğu Karadeniz kıyılarında yer alan diğer limanlardan farklı olarak, Anadolu içlerine, hatta Doğu Anadolu üzerinden Kafkasya ve İran'a ulaşan bir yol aracılığıyla geniş bir hinterlanda sahip olması, Trabzon'un ilk çağlardan bu yana adı geçen kıyılarının en önemli limanı olmasını sağlamıştır. Doğu Asya ve İran ait ticari eşya Trabzon üzerinden İstanbul'a ulaştırılmıştır. Bu nedenle, limana, gelen gemilerin güvenliğini sağlamak amacıyla daha imparator Hadrianus zamanında bir de mendirek yaptırılmıştır<sup>12</sup>. Trabzon büyük bir ticaret yolunun denize açılan kapısı ve doğu ile batıyı bir-

leştiren bir ticaret merkezi olarak, orta çağlarda değişik milletlere mensup tüccarların mallarını mübadele ettikleri önemli bir pazar yeri olmuştur. Kafkaslar ve Rusya ile denizyoluyla ticari ilişkileri olan Konya ve Suriyeli Müslüman tacirler, Sivas'ta toplanarak Trabzon'a gelir, buradan da Kafkasya'ya giderlerdi<sup>13</sup>.

Bilindiği üzere Karadeniz ticaretinin bu deniz sahilindeki ülkelerin ürünlerinin sergilendiği bölgesel bir pazar niteliğinden çıkarak dünya ticaretinde önemli bir yer alması, XIII. Yüzyılın ikinci yarısından başlamıştır. Bunda da yöredeki siyasal ve ekonomik gelişmeler kadar, Asya ile Avrupa arasındaki ticaret için yeni ve güvenceli bir yol arama çabaları büyük ölçüde etken olmuştur<sup>14</sup>. Bu ticari faaliyetlerde, Anadolu'nun Karadeniz sahil şeridi üzerinde bulunan ya da onların hinterlandı durumunda olan kentlerinde önemli sayılabilecek bir yeri vardı. Bunların en önemlileri ise İstanbul, Amasra, Sinop, Samsun, Fatsa ve Trabzon'dur. Sahil de bulunan bu kentlerin başlıca ortak özellikleri, Anadolu içlerinden gelen karayollarının Karadeniz'e ulaştığı noktalarda önemli birer ithalat ve ihracat limanları olmalarıydı<sup>15</sup>. Bunlardan Sinop ve Samsun, Anadolu'nun kuzeyini güneyine bağlayan yolların başlangıç noktalarında kuruldukları için önem taşıırken Trabzon, bu önemin yanı başında batı-doğu ticaretinde İran'a uzanan üçüncü yolun düğüm noktalarından biri olma özelliğini de taşıyordu.

Karadeniz ticaretinde alış verisi yapılan ticarî eşyaların bir kısmını Asya'dan getirilip bu bölgede pazarlanan yada Avrupa'ya götürülen ürünler oluşturuyordu. Söz konusu ticarete uluslararası niteliği kazandırmada en büyük payı da bu Asya ürünleri tutuyordu. Tebriz'den Anadolu'ya giren kervanların büyük bir kısmı Erzincan-Sivas üzerinden batıya ya da güneybatıya doğru yol alırken bir kısmı da Erzurum'dan ayrılıp Bayburt yoluyla Trabzon'a varıyordu. Asya içlerinden getirilen mallar böylece Karadeniz'in güney kıyılarına ulaşmış oluyordu. Ayrıca Bağdat ya da Halep'ten yola çıkan kervanların Anadolu'ya girdikten sonra Sivas üzerinden Samsun veya Sinop'a çıktıkları da oluyordu. Buna rağmen Asya ürünlerinin sergilendiği Karadeniz limanları içerisinde Trabzon başta geliyordu. Yerel ihtiyaçlar için satılanlardan başka özellikle İtalyan tacirler Trabzon pazarlarından aldıkları Asya ürünü baharatı ve ipekleri Kırım'a İstanbul'a ve Avrupa'ya götürüp oralarda satıyorlardı<sup>16</sup>. Diğer taraftan XIII. yy sonlarına doğru Altınordu-İlhanlı politik rekabeti Kefe-Trabzon-Tebriz ticaret yolunun önem kazanmasına neden olmuştur. Bu ticaret

yolunda, Trabzon Limanı, Kefe'den Tebriz'e Tebriz'den Kefe'ye sevk edilen ticari eşyaların aktarma yeri durumunda idi<sup>17</sup>.

1461 yılında Türk hakimiyetine geçen Trabzon, ticari hayattaki önemini Osmanlılar devrinde de korumuştur. Ancak Karadeniz'e yabancı bandıralı gemilerin girmesinin yasaklanmasıyla Trabzon Limanı'ndaki ticari faaliyet uzun zaman Türk bandıralı gemilere münhasır (sınırlı, mahsus) kalmıştır. 1768 Osmanlı-Rus Savaşı sonunda yapılan 1774 Küçük Kaynarca Antlaşması ile Ruslar ilk defa ticaret gemilerinin Karadeniz'de serbest dolaşma hakkını almışlar, Onları Avusturya (1784) XIX. Yüzyılın başında ise İngiltere ve Fransa ile diğer Avrupa devletleri takip etmiştir<sup>18</sup>.

Karadeniz'in uluslararası ticarete açılmasıyla bu bölgedeki ticarete hareketlenmiş, özellikle İngilizler, eski İran-Trabzon transit ticaretini canlandırmak amacıyla, bu işe büyük önem vermişlerdir. 1812 yılında Sir Gore Quesley, İran İpeğini Bender-i Buşir (Buşir Limanı) yerine Trabzon'dan gemiye yüklenmesi durumunda kara nakliyesinin % 2,5'dan % 1'e düşeceğini, Trabzon İngiltere arasındaki deniz nakliye ücretinin de Buşir-İngiltere ücretinden daha az alacağını bildirerek, bu güzergaha dikkat çekmişti. Diğer taraftan İran mallarının İstanbul yerine Trabzon'dan satın alınmasını, sermayeyi kısa zamana bağlamak bakımından tercih nedeni sayan İngilizler, 1830 yılında Trabzon'da bir konsolosluk açtılar.<sup>19</sup> Böylelikle batılılar Asya için sağlam ve güvenilir bir yol bulmuşlardı. 1852 yılında batılı firmalar Trabzon'a geldi ve işe başladı. Doğu ve batı arasında hem alıcı hem de satıcı hem de nakliyeci olarak iş görüyorlardı.

Doğu ile batı arasındaki bu ticaret için birçok yol inşası başlatılmıştır, ancak bunlardan Trabzon-Erzurum yolu ayrı bir önem kazanmıştır. Nitekim, Rusya Edirne antlaşmasından beri gözünü açmış ve Kırım Savaşı biter bitmez bütün çabalarını bu ticareti kendi tarafına çekmek için seferber etmişti. Böyle bir çaba Osmanlı tarafından görülmemiş ve yavaş yavaş Rusya bu ticaret yolunu Osmanlı'nın elinden almıştır. Eğer Osmanlı ticaretin ihtiyaç duyduğu makul önlemleri alarak bu yolu daha çekici hale getirseydi transit ticaretinde, eskiden beri sahip olduğu tekeli koruyabilirdi. Ancak, Trabzon-İran arasında öncelikli olarak elverişli bir yolun bulunmamasından kaynaklanan ulaştırma güçlükleri (Trabzon-Erzurum yolu ünlü Zigana Dağı'ndan geçmekte ve bu yol ancak 6 ayda kat edilebiliyordu), savaş sonun da iki ülke arasındaki ilişkilerin kesintiye uğraması, Trabzon'da iyi bir limanın bulunmayışı ve başka fak-

törlerle bu yıllarda Trabzon üzerinden yapılan transit ticarete önemli ölçüde gerileme olmuştur<sup>20</sup>. Diğer taraftan 1869'da Süveyş Kanalı'nın açılması, bütün dünya ticaretinde etkisini gösterdi. Böylelikle Asya, özellikle de Uzakdoğu için büyük bir gelişme oldu. Trabzon yolu ile Hindistan ve diğer Asya ülkelerine gelen mallar artık yol değiştirmeye başladılar. Bu da geçen mal miktarında bir azalmaya yol açtı.

1874 yılında Trabzon'da ticaret odası kurulmuş ve kayıtlara göre ilk firmalar Culhazade Biraderler, Hacı Dursun Zadi Hayri ve Hacı Alizade Hasan Rıza gibi Türk firmaları teşekkül ederek gayrimüslim firmalara karşı ticareti ellerinde tutmaya çalışıyorlardı<sup>21</sup>.

Trabzon Birinci Dünya Savaşı'na kadar parlak bir transit ticarete sahne olmuş, ancak savaştan sonra meydana gelen ekonomik, teknik ve politik değişiklikler bu ticareti söndürmüştür. Gerek iki dünya savaşı arasındaki devrede, gerekse bu savaşılarından sonra ticaretin geliştirilmesi için birçok çalışmalar yapılmış, İran Hükümeti ile çeşitli anlaşmalar yapılmış ve CENTO tarafından Trabzon limanı büyük vinçlerle donatılmış olmasına rağmen uygulamada pek az bir gelişme tespit edilebilmiştir. İstenilen gelişmede, Tuna yolunun önemli bir kısmının demir perde gerisinde kalması, Sovyetlerin Batum yolu vasıtasıyla rekabeti, karayollarının ve motorlu nakil araçlarının gelişmesi (kapalı kasalı büyük nakliye kamyonları ile Afgan ve İran mallarının depodan depoya aktarmasız olarak İç Anadolu üzerinden Avrupa'ya nakledilmesi) başlıca engelleri oluşturmaktaydı<sup>22</sup>.

Öte yandan, II.Dünya savaşıdan sonra 1952 yılında canlı hayvan nakliyesi İskenderun-Erzurum-Gürbulak yolu üzerinden gerçekleştirilmişti. Aynı yıl Almanya'dan alınan Volkswagen otomobiller de aynı yoldan İran'a sevk edilmiştir. 1960 yılında Ankara'da toplanıp Trabzon Limanı ve transit yolunu geliştirme toplantısında bir çok önemli konular konuşulmuş; bu yol için gerekli olan işlemlerin hemen yapılması öngörülmüştür.

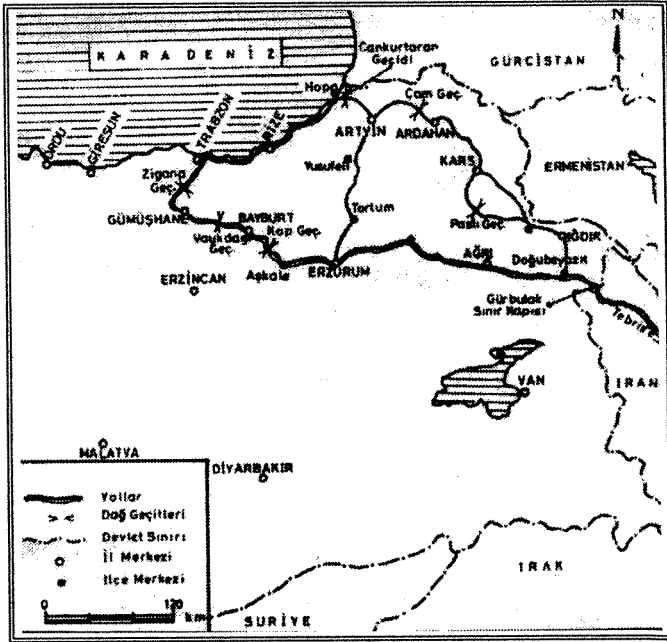
1975 yılı Mayıs ayında Trabzon Ticaret Odası transit yolun durumu hakkında görüşmeler yapmak üzere, bir heyeti İran'a göndermiştir. Tebriz ve Trabzon'da sürdürülen temaslar sonucunda, transit yolun işletilmesi konusunda iki tarafta fikir birliğine varmıştır. Yapılan bu temasların sonucunda, batılı nakliyeciler ve ihracatçı firmalar da, Trabzon yolunun avantajlarını daha iyi görme fırsatı bulmuştur. Nitekim, İran'a büyük miktarda buğday satan Romanya, nakliyesini Trabzon yoluyla gerçekleştirmiştir. Daha sonra, ABD'de



ihraç ettiği buğdayı Trabzon üzerinden İran'a sevk etmiştir. Böylelikle, transit eşya yükleme boşaltma işi eski yıllarda da yapılmakla birlikte, esas olarak 1974 yılından itibaren gerçek anlamda değer kazandığını ve Trabzon'un bir transit ticaret limanı durumuna geldiğini söyleyebiliriz. Tabii ki bu durumun gerçekleşmesinde Ortadoğu'da başta İran olmak üzere, petrol üreticisi ülkelerin o yıllarda giderek zenginleşmesiyle birlikte, çeşitli yatırımlara yönelmelerinin ve gelişmiş ülkelere aldıkları tüketim mallarının hızla artmasının etkisi de büyüktür.

## ***2. Trabzon-İran Transit Karayolu ve Bugünkü Durumu***

Bilindiği üzere Trabzon-İran transit ticaret yolunun en önemlisi, tarihi bir ticaret güzergahı olarak da her zaman önemini korumuş olan Trabzon-Erzurum-Doğubeyazıt karayoludur. Karadeniz sahil yolunu ve Karadeniz limanlarını İç ve Doğu Anadolu'ya, oradan da Ortadoğu ülkelerine bağlayan bu transit karayolu(E-97), Trabzon'dan başlayıp Değirmendere Vadisi'ni takip eder, Zigana Tuneli'nden sonra Harşit Vadisi'ne inerek, Gümüşhane'den geçip Vavuk Geçidi'nden Yukarı Fırat Havzası'na ve Erzurum'a ulaşır, oradan da doğuya doğru devam ederek Horasan, Ağrı üzerinden Doğubeyazıt'a uzanır(Harita 1).



Harita 4. Trabzon-Iran Transi Ticaret Karayolları.

Trabzon'dan Gürbulak sınır kapısına kadar transit taşımacılığa yönelik olan karayolumuzun, bu kesimdeki uzunluğu 618 km'dir. Karayolları 10. Bölge Müdürlüğü sınırları içerisinde kalan kısmının uzunluğu ise 196 km'dir. Son yıllarda yapılan yeni düzeltmelerle Trabzon-Erzurum arası sekiz saatten beş saate düşmüştür. Türkiye'nin en uzun karayolu tünellerinden biri olan Zigana Tüneli (1702 m), Maçka-Torul arasında bu karayolu üzerinde bulunmaktadır. Tünelin aydınlatması dahil inşaatı 1989 yılında tamamlanmıştır. Zaten bu tünelin hizmete açılması ile Zigana Geçidi'nin (2010 m.) önemi ortadan kalkmıştır<sup>23</sup>. Ancak Bayburt ile Aşkale arasında yer alan Kop Geçidi (2305 m) hâlâ önemini korumaktadır.

Bu yol, özellikle Maçka-Torul arasında önemli boyutlarda heyelan ve şev stabilizesi gibi sorunlar ile karşı karşıyadır. Bu yüzden zaman zaman can ve mal kaybına yol açan afetler meydana gelebilmektedir. Nitekim 23 Haziran 1988 günü saat 02.00'de küçük bir kayma ile başlayıp, saat 08.00'de büyük bir kütle hareketine dönüşen ve 64 kişinin ölümüne neden olan Çatak Köyü mevkiindeki büyük heyelan bunun en önemli göstergesidir. Bu heyelan sonu-

cunda Trabzon-İran transit yolunun, Trabzon-Gümüşhane arası ulaşımına kapanmıştır. Zaten biraz önce de bahsettiğimiz gibi, bu karayolun Trabzon-Torul arasındaki kesiminde jeomorfolojik bir sorun olarak sık sık heyelan meydana gelmektedir. Değirmendere'nin denize döküldüğü yerden Çatak'a kadar olan kesimde, heyelanların daha çok vadinin doğu yamaçlarında olduğu görülmektedir. Bu durumun ortaya çıkmasındaki nedenlerden birisini de, vadinin bu kesiminden geçirilen karayolu şevlerinin doğal yamaç eğiminden daha fazla bir eğimle açılmış olması oluşturur. Karayolu şevlerinin bu şekilde açılmasıyla yamaçlarda biriken malzeme heyelana neden olmayı kolaylaştırmaktadır<sup>24</sup>. Bu yüzden Çatak ve Güney Mahallesi kesiminde yeni güzergâh tespit edilerek 1991 yılı başında yol yapım çalışmaları başlamış ve 1993 yılı sonunda bitirilmiştir. Böylelikle yol, Değirmendere'nin batısındaki yamaçlardan geçirilmiştir. Ancak bu kesimde de yamaç profili doğu kesimden pek farklı olmadığından halen heyelan, taş ve kaya düşmesi gibi kütle hareketlerinin önüne geçilememiştir.

Bilindiği gibi Doğu Karadeniz Bölümü, topografya ve iklim şartları bakımında Türkiye'nin en sorunlu bölgelerinden biridir. Bu olumsuz faktörler gerek güzergâh tespiti sırasında gerekse yol yapım sırasında kaçınılması mümkün olmayan sorunlarla karayollarını karşı karşıya bırakmaktadır. Ayrıca yine heyelan, sel, çığ ve deniz tahribatı gibi dört önemli doğal afetin de sürekli tehdidi altındadır. Dolayısıyla bu durum Doğu Karadeniz'deki yol yapım ve bakım maliyetlerini diğer bölgelere göre birkaç kat daha artırmaktadır. Nitekim bölgede ortalama her 10 km'de bir köprü yapılması gerekirken, bu oran İç Anadolu'da 20 km'ye kadar düşmektedir.

Diğer taraftan bölgenin çok dağlık olması, yolların bakımını da diğer sahalardaki yollara nazaran hem çok masraflı, hem de çok güç koşullar altında gerçekleştirilmesine neden olur. Şiddetli yağışlar ve seller eğimin fazlalığı nedeniyle yolları sık sık bozduğundan, sürekli olarak bakım yapılmasını gerektirir. Bu durum da, yol bakım masraflarının çok artmasına yol açar. Nitekim, 19-20 Haziran 1990 tarihinde meydana gelen sel felaketi, Trabzon-Erzurum transit ticaret karayolunun, Maçka-Torul arasında büyük tahribata yol açmıştır. Ayrıca bir başka sorun olarak, kış devresinde bu yolun karla kapanmasının önüne geçilemez. Yolun karla örtülmesi ve sık sık buzlanması, bu yolları bazen işlemez hale getirir. Özellikle de Köp geçidinin bulunduğu kesimde bu durum sıklıkla meydana gelir. Dolayısıyla bu gibi sorunların ortadan kaldırıl-

ması için mutlak bir tünel yapımına ihtiyaç vardır. Çünkü bu yol Trabzon-İran transit ticareti bakımından birinci derecede önemi olan bir karayoludur.

Trabzon-İran transit ticaretinde ikinci derece önemi olan yol; Trabzon-Artvin-Kars-Doğubeyazıt karayoludur. (Harita 1). Ancak bu karayolundan Zigana tüneli faaliyete geçinceye kadar şiddetli kar yağdığı ve buzlanmanın olduğu zaman yararlanılmaktaydı<sup>25</sup>. Toplam uzunluğu 665 km olan bu karayolunun tamamı asfalt kaplamadır. Bu karayolunun muhtelif kesimleri 1970 ve 1980'li yıllarda onarım görmüştür.

Bu devlet yolunun Hopa - Borçka arasındaki Cankurtaran Dağı'nın devre dışı bırakacak tünelli bir varyantla (bir yol şebekesi üzerinde, belli bir noktadan ayrılarak başka bir noktadan aynı yolla birleşen ikinci derecedeki yol) ilgili proje çalışmaları tamamlanmıştır. Böylelikle Cankurtaran Dağı'ndaki yoğun kar mücadelesi devre dışı bırakılarak, ulaşımın aksaması önlenecektir<sup>26</sup>.

Genel bir değerlendirmeye her ne kadar bu karayollarımızın bazı kesimlerinde hâlâ doğal çevre sorunlarıyla karşı karşıya kalınmakta ise de, geçmişe göre oldukça yüksek bir standarda kavuşturuldukları söylenebilir. Nitekim 1992 -1993'lü yıllara kadar Trabzon - Erzurum arası, ancak 8-9 saatte alınırken günümüzde artık bu 5 saate inmiştir. Tabi ki bu da transit ticaretin geleceği bakımından önem taşımaktadır. Bilindiği gibi, güvenli ve süratli bir ulaşım maliyeti düşürür, zamanda kazandırır. Hemen her müteşebbis daima elindeki malı, en kısa yoldan pazara ulaştırmak ister. Böylelikle hem zamandan hem de maliyetten kazanmış olur. Dolayısıyla Trabzon-Erzurum transit ticaret yolu son teknik düzeltmelerle, bu özelliği nispeten kazandığını söyleyebiliriz.

### ***3. Trabzon Limanı'ndan İran'a Gönderilen Transit Yük Miktarı, Gönderiliş Şekli ve Taşımacı Firmalar***

Daha önce belirttiğimiz gibi Trabzon - İran arasında yapılan transit ticaret gerçek anlamda 1974 yılında başlamış, artan bir periyotla devam ederek 1984 yılında yıllık 566 bin tonla en yüksek seviyeye ulaşmıştır (Tablo 1, Şekil 1). Ancak, 1986 yılından itibaren Trabzon-İran bağlantılı olarak yapılan transit taşımacılık durma noktasına gelmiştir. Nitekim 1987'de 30 bin tona kadar düşmüştür. Bunun da temel nedeni, bu tarihlerin İran-İrak Savaşı'nın sonlarına rastlaması ve aynı zamanda Irak'ın Kuveyt'i işgali ile başlayan savaşın başlangıcı olmasıdır. Gerçi sadece bu yıllarda değil, transit ticaretin gerçek

anlamda başladığı 1974 yılından bu yana sürekli bir dalgalanma söz konusudur (Tablo 1, Şekil 1). Bu dalgalanmaların nedenleri ise şu şekilde açıklanabilir;

Dünya petrol fiyatlarında meydana gelen düşmeler: Business International adlı yabancı danışmanlık kuruluşunun hazırladığı İran raporunda, İran bütçe gelirleri içerisinde petrolden elde edilen dövizin payı % 30'a yakın olduğu belirtilmektedir. Kuşkusuz, petrol fiyatlarının düşmesi bu geliri önemli ölçüde azaltmaktadır. Dolayısıyla İran'ın petrol gelirlerindeki düşme ithal ettiği mal miktarının da önemli ölçüde düşmesine neden olmaktadır.

*İran'ın Basra Körfezi kıyısındaki limanlarının Durumu:* İran-İrak Savaşı'ndan sonra Basra Körfezi kıyısında bulunan Bender Abbas ve Bender Busher Limanlarında gerekli düzeltmeleri yaparak hizmete açılmıştır. İran'ın isteği üzerine Avrupa'dan yüklenen mallar bu limanlara gelmektedir. Ayrıca adı geçen limanlardan yapılan taşımacılar, Türk limanlarından yapılan taşımacılara göre daha ucuza geldiği ilgililerce ifade edilmektedir. Nitekim, Trabzon - Tahran arası 1590 km, buna karşılık Bender Abbas - Tahran arası 1580, Bender Busher - Tahran arası ise 1350 km'dir. Bunun dışında yollarda ve gümrüklerde bekleme sorunu olmaması diğer bir avantajdır.

Öte yandan alternatif yolların varlığı transit ticarete meydana gelen dalgalanmaların diğer bir nedenidir. Doğu Karadeniz'deki limanların iyi hizmet verememesi yüzünden İran bazı ülkelerle anlaşarak transit taşımasını o ülkelere kaydırmıştır. Nitekim, İran'ın Kasım 1980'de "Soyuz Transit" adlı bir Sovyet firmasıyla imzaladığı anlaşma buna örnek gösterilebilir.

Doğu Karadeniz'den İran'a yapılan transit taşımacılığın alternatif yolların çoğunlukla BDT'den geçmektedir. Bunlar, Tuna Nehri- Poti Limanı-Culfa Demiryolu, Lvov-Poltova-Bakü demiryolu ve Baltık-Volga kanalidir. Bu yollardan en önemlisi ise Tuna Nehri-Poti Limanı-Culfa demiryolu hattıdır. Avrupa'dan Batum veya Poti limanlarına gelen transit eşyalar buradan demiryoluyla İran'ın Culfa kentine taşınmaktadır. Dolayısıyla Trabzon-İran transit yolunun en büyük rakibi bu hatır denilebilir.

Gerçekten bugün, yakın bir gelecekte Karadeniz'de oluşması beklenen ticari canlılık bölge ülkeleri arasında nakliyat konusunda çok ciddi bir rekabet ortamı oluşturmuştur. Nitekim Rusya, petrol boru hatlarında olduğu gibi ticaret yollarının da kendi topraklarında ve kendi kontrolünde geçmesi için büyük çabalar sarf etmektedir. Karadeniz'i kuzeyden kat edecek yollarla Kafkas-

lar ve Orta Asya'yı Avrupa'ya bağlayabilecek deniz yoluyla gelen mallar da Rusya'nın Karadeniz kıyısındaki limanların ve Ukrayna'nın çok sayıda limanlarına çıkarılarak özellikle demiryolu olanaklarıyla bu bölgelere taşınabilecektir<sup>27</sup>.

Diğer taraftan İran, Gürcistan ile bir anlaşma yaparak Karadeniz'in doğusundaki en büyük limanlar olan Batum ve Poti limanlarını kullanma konusunda ciddi hazırlıklar içerisinde. Ayrıca bu ülkeyle yaptığı anlaşma gereği Batum-Basra ulaşım sisteminin kurulması için çalışmalar yapmaktadır. Yine İran, Orta Asya Cumhuriyetleriyle Orta Asya- Hint Okyanusu bağlantıları konusunda anlaşmalara varmıştır<sup>28</sup>.

Transit ticarete dalgalanmaya neden olan bütün bu faktörlere; İran'ın kendi dolar rezervlerinin azalması ve transit taşımacılığı kendi limanlarına sevk etmesi, eskiden çok çeşitli mal ithal eden İran'ın yaptığı ekonomik hamlelerle bazı malların ithalatını azaltması, bazılarını da ihraç eder duruma gelmesi, politik tercihler, mevzuat boşluğu ve noksanlığı (gümrük, ceza, ulaştırma), eğitim, malın hasarsız taşınması ve rekabet gibi faktörleri de ekleyebiliriz.

Bütün bunlara bağlı olarak, her ne kadar 1990 ile 1993 yılları arasında bir canlanma olmuşsa da, devam eden yıllarda transit ticarete sürekli bir azalma olmuş, hatta günümüzde hemen tamamen durma noktasına gelmiştir. Nitekim 2000 yılının ilk dokuz ayında transit işlemi yapılan yük miktarı sadece 5 bin ton kadardır (Tablo 1, Şekil 1). Transit işlemi yapılan bu az miktardaki yükün büyük bir çoğunluğu da Rusya ve diğer BDT ülkelerine aittir. Yani artık Trabzon Limanı'ndan yapılan transit ticaretin İran'dan ziyade BDT ülkelerine yön değiştirdiğini söyleyebiliriz.

Trabzon Limanı'ndan İran'a gönderilen mallar, yalnız karayoluyla gönderilmektedir. Bunun başlıca nedeni Türkiye'de demiryolu ulaşımının yeterince gelişmemiş oluşu özellikle de Trabzon Limanı'nı ülkenin iç kesimine bağlayan bir demiryolu hatının bulunmayışı ve uygulanan ulaşım politikalarıdır.

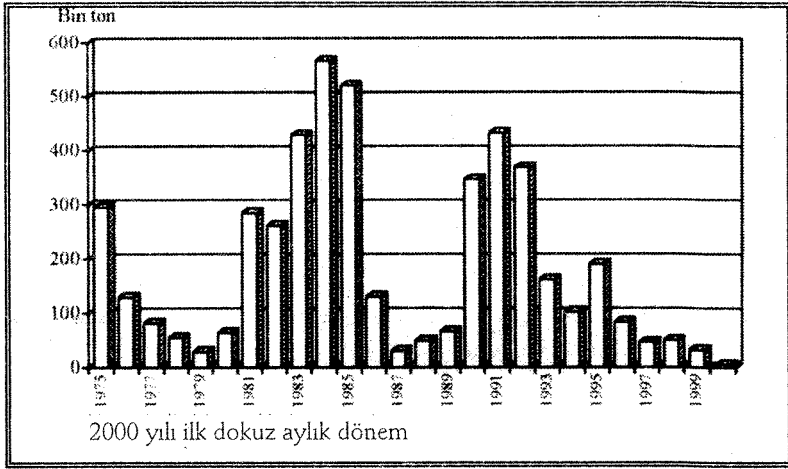
Tablo 4. Trabzon Limanı'ndan İran'a Gönderilen Transit Eşyanın Yıllara Göre Dağılışı (1975 -2000).

Yıllar	Transit Eşya (Bin Ton)	Yıllar	Transit Eşya (Bin Ton)
1975	294	1988	49
1976	129	1989	66
1977	81	1990	346
1978	55	1991	433
1979	29	1992	368
1980	64	1993	161
1981	284	1994	102
1982	261	1995	190
1983	429	1996	83
1984	566	1997	46
1985	520	1998	50
1986	130	1999	32
1987	30	2000 (ilk 9 ay)	5

Kaynak: Trabzon Liman İşletme Müdürlüğü.

Trabzon İran transit taşımacılığının yoğun bir şekilde başlamasıyla birlikte, taşımacı firmaların sayılarında da büyük artışlar olmuştur. Örneğin 1975'te Trabzon'da transit taşımacılık yapan sadece 5 taşımacı firma ve bunlara ait 320 kadar araç bulunurken, 1980 yılı sonunda taşımacı firma sayısı 32'ye araç sayısı da 5000'e kadar yükselmiştir. Görüldüğü üzere transit taşımacılığın başlamasından hemen 5 ya da 6 yıl sonra özellikle de bu ticaretin yoğun olarak yapılmaya başladığı 1981-1982'li yıllardan itibaren, bu konuda çok hızlı bir gelişme olduğu kaydedilmiştir. Ancak adı geçen yıllarda bir kısım firmalar faaliyetini durdurmuş, bir kısmı da kuruluş aşamasında olduğu için faaliyete geçememiştir. Nitekim canlı hayvan taşımacılığı yapan bir firma, İran'ın isteği üzerine hayvan taşımacılığını, Trabzon'dan BDT'ye kaydırmış, bu nedenle de 1981 yılında piyasadan çekilmiştir. Ayrıca çeşitli nedenlerle (özellikle rekabetten etkilenme), karışık eşya taşınması yapan firmalardan biri 1981'de, bir diğeri 1983'de, ikisi de 1984'de olmak üzere, toplam 4 firma daha piyasadan çekilmiştir. İlerleyen yıllarda da transit ticarete meydana gelen dalgalanmalara paralel olarak bu durum devam etmiştir.

Trabzon'da transit taşımacılık yapan başlıca firmalar; Ulusoy Karadeniz Nakliyat, Ulusoy Samsun Nakliyat, Kalafatoğlu Nakliyat, Anadolu Transport, Erkan Turizm, Trans Horon ve Doğu Trans'tır. Ayrıca halka ait olan araçlarla da transit taşımacılık yapılmaktadır. Bu nedenle Transit ticarete kullanılan araç sayısını tam anlamıyla tespit etmek mümkün değildir. Diğer taraftan firmaların sayısının fazla olması, birbirleriyle rekabet etmelerine neden olmakta, bu yüzden Avrupalı tüccarlarla yapılan düşük ücretli taşıma sözleşmeleri yüzünden de, ülkemizi büyük ölçüde döviz kaybına uğratmaktadır.



Şekil 4. Trabzon Limanı'ndan İran'a Gönderilen Transit Eşyanın Yıllara Göre Dağılışı (1975 -2000).

#### 4. Transit Taşımacılığın Bölge ve Ülke Ekonomisine Katkıları:

Transit taşımacılığın sağladığı yararları döviz gelirlerine katkısı, istihdama etkisi ve bölge turizmini teşvik olmak üzere üç grupta toplamak mümkündür.

Transit taşımacılık son yıllarda ülkemize döviz getiren önemli bir kaynak durumuna gelmiştir. Döviz etkisi taşımacılık dolayısıyla olduğu kadar, liman hizmetleriyle de ortaya çıkmaktadır. Bu bakımdan transit taşımacılık bir nevi hizmet ihracı niteliğindedir. Döviz getiren diğer faaliyetlere göre transit taşımacılık hizmetleri girdi yönünden dışa daha az bağımlıdır. Diğer bir ifadeyle, kazanılan bu dövizler için dışarıdan satın alınan girdilerin payı nispeten düşük olmaktadır. Dolayısıyla, Trabzon Limanı'ndan yapılan transit taşımacılı-



ğın ülkemize kazandırdığı döviz miktarı hiç de azımsanamayacak ölçüdedir. Ayrıca taşımacı firmaların ve araç sahiplerinin kazandıkları da buna dahil edildiğinde elde edilen kazancın çok daha büyük boyutlara ulaştığı görülür. Dolayısıyla, Trabzon Limanı için transit yük taşımacılığı hayati önem taşıyan bir konudur. Çünkü rakamsal döviz girdileri limana gelecek olan yük miktarına bağlı olarak yükselmektedir. Ancak son yıllarda özellikle de 1995 yılından sonra Trabzon Limanı'ndan yapılan transit ticaretin yok denecek kadar azalması, bu ticarettten elde edilen döviz gelirlerinin de önemli ölçüde azalmasına neden olmuştur.

Diğer taraftan, transit taşımacılık yöre için önemli bir istihdam kaynağıdır. Trabzon'da transit taşımacılık yapan kamyon sayısı beş bin dolayındadır. Limanda, gümrükte ve nakliye şirketlerinde ise binin üzerinde personel çalışır. Bu da gösteriyor ki bugün Trabzon'da çok sayıda insan geçimini transit taşımacılıktan sağlar. Bu çalışanların ailesini de göz önüne aldığımızda rakamın çok daha büyük boyutlara ulaştığı görülür. Dolayısıyla bu durum, yöredeki ticari hayata çok büyük katkı sağlamaktadır.

Transit taşımacılığın sağladığı diğer bir katkı da bölge turizmini teşviktir. Nitekim bu taşımacılık, bölgeye yük gemilerinin personelleri dışında yabancı tüccar, resmi görevli, uzman ve teknisyen gibi birçok kimsenin gelmesine de yol açmakta; böylece bölgenin tarihi ve turistik değerlerinin daha iyi tanıtılmasına katkıda bulunmaktadır. İlman bir iklime, zengin tarihi ve coğrafi güzelliklere sahip olan bu yöre, henüz yeterince değerlendirilememiştir. İç ve dış temasların artması bu değerlerin daha iyi tanıtılmasını sağlayacak, iç ve dış turizmi teşvik edici rol oynayacaktır. Diğer taraftan, limana gelen yabancı gemi personelinin ve diğer kişilerin almış oldukları hediyelik eşya ise hiç de küçümsenemeyecek boyuttadır.

Genel bir değerlendirmeyle Trabzon Limanı aracılığıyla yapılan transit ticaretin gerek döviz gelirleri, gerek istihdam olanakları ve gerekse bölge turizmini teşvik gibi sağladığı yararlar göz önüne alındığında, bu ticaretin ülke, özellikle de bölge ekonomisi için ne derecede önemli olduğu açıkça ortaya çıkar. Başka bir deyişle Trabzon gibi sanayiinin yeterince gelişmediği, iş olanaklarının kısıtlı olduğu ve dolayısıyla dışarıya önemli ölçüde göç veren gelişmekte olan bir yöre için bu taşımacılık son derece hayati bir öneme sahiptir.

### *Sonuç ve Öneriler*

Türkiye'deki transit yollar arasında Trabzon-İran yolunun eski ve önemli bir yeri vardır. Gerçekten de Trabzon tarihi ipek yolu üzerinde ve Avrupa'yı deniz yoluyla Ortadoğu'ya bağlayan en kısa deniz - karayolu ağzındadır. Aynı zamanda, doğunun Karadeniz'e açılan bir penceresidir. Trabzon'a bu özelliğinden dolayı orta, batı ve Doğu Avrupa ile Ortadoğu arasında önemli ölçüde bir mal akımı başlamış ve bu akım Trabzon - İran transit taşımacılığının temel nedeni olmuştur.

Transit eşya yükleme boşaltma işi her ne kadar eski yıllarda yoğun bir şekilde yapılmışsa da esas olarak 1975'li yılında başlamış ve 1981 ile 1985 yılları arasında en üst düzeye çıkmıştır. Ancak 1985 yılının Ağustos ayından itibaren düşüş göstererek 1986 yılının ilk ayında ve devam eden ikinci ayında yok denecek kadar azalmıştır. Nitekim 1985 yılında transit ticarete konu olan mal 500 bin tonun üzerinde iken bunun 1986 ve izleyen yıllarda 30 bin tona kadar düştüğü bilinmektedir. Bunun da en önemli nedenleri, bu tarihlerin İran - Irak Savaşı'nın sonlarına rastlaması ve aynı zamanda Irak'ın Kuveyt'i işgali ile başlayan savaşın başlangıcı olması, dünya petrol fiyatlarının düşmesi ve alternatif yollardan yapılan taşımanın daha ucuza gelmesidir. Dolayısıyla Trabzon Limanı transit ticaretteki bu azalma nedeniyle büyük bir darlık içine girmiştir. Günümüzde Irak'a konulan ambargo, güney limanlarımızdan Mersin ile dünyanın sayılı limanlarından olan Ürdün'ün Akabe Limanı'nın, Trabzon'a benzer bir şekilde büyük bir durgunluk yaşamasına yol açmıştır.

Bununla birlikte, her ne kadar 1990 - 1992 yılları arasında tekrar bir canlanma yaşanmışsa da hiçbir zaman istenilen düzeye ulaşmamış ve günümüzde de durma noktasına gelmiştir.

Trabzon üzerinden gerçekleştirilen transit taşımacılığın bazı yıllar durgunluk göstermesine rağmen uzun vadede bunun daha sağlam ve sürekli bir temele dayanacağını söyleyebiliriz. Çünkü savaşın bitmesiyle birlikte bu ülkeler öncelikli olarak ekonomilerini düzeltme çabası içerisine girmişlerdir. Yani sanayileşme faaliyetlerine hız vermişlerdir. Sanayileşme yönünde ne ölçüde ilerleme kaydedilirse, bir ülkenin dış ticaret ihtiyaçları da o ölçüde artacaktır. Her ne kadar Basra Körfezi'ndeki limanlar kullanılacağından bir kısım taşımacılığın buraya yönelmesi beklenirse de bunun Trabzon üzerinden yapılacak taşımacılığı büyük ölçüde etkileyeceği söylenemez. Çünkü Trabzon Limanı çok daha ekonomik bir yol güzergahı üzerinde bulunmaktadır. Basra Körfe-

zi'ndeki limanlar hem çok uzun bir su yolu gerektirmekte hem de buradan Tahran ve Tebriz gibi kentlere uzun bir karayolu taşımacılığı gerektirmektedir.

Ancak, İran ile aramızdaki siyasi anlaşmazlıklar ve başka faktörlere bağlı olarak Trabzon'un diğer alternatif yollara göre sahip olduğu bu avantajı yeterince değerlendirdiği söylenemez. Nitekim bu çalışmamızda belirttiğimiz gibi bugün Trabzon - İran Transit ticaretinin tamamen durmasının en önemli nedenlerinden birisi, taşımacılığın adı geçen yollara kaymış olmasıdır. Bu ticaretin önemli bir duraklama sürecine girmesi, dolayısıyla Trabzon ve çevresinin önemli bir gelir kaynağını kaybetmesine neden olmuştur.

Gerçekten de Trabzon'un kurulmasında, gelişmesinde ve tarih boyunca canlı bir ticari hayata sahip olmasında, önemli bir transit ticaret limanına sahip olmasının birinci derecede etkisi olmuştur. Nitekim son yıllara kadar İran'a yapılan yoğun transit taşımacılık bu alanda çalışanları zenginleştirmiş ve önemli bir istihdam kaynağı olmuştur. Kent ve çevresine sağladığı yararlar göz önüne alındığında bu ticaretin canlandırılması için ekonomik, teknik ve politik bir takım önlemlerin alınması zorunludur.

Bunların da en önemlisi hiç kuşkusuz ulaşım altyapısıdır. Bilindiği üzere ulaşım altyapısı güçlü olmayan limanlar, uluslararası ticarete ve taşımacılıkta önemli bir seçenek olamazlar. Bilindiği üzere, Karadeniz'in doğusunda Gürcistan'ın Poti ve Batum limanları gerek kuru yük (söz konusu limanların kuru yük kapasiteleri 8-10 milyon ton civarındadır) ve gerekse petrol ve doğalgaz taşımacılığında kullanılmaktadır. Poti ve Batum limanlarının aynı zamanda yükleme-boşaltma kapasiteleri de Trabzon Limanı'na (yıllık 4 milyon ton) göre oldukça yüksek olan limanlardır. Bunun yanında bu limanlar, Trabzon Limanı'na göre üstün kılan en önemli özellikleri ise ard bölgelerine demiryolu sistemiyle iyi bir şekilde entegre olmasıdır. Kaldı ki Trabzon Limanı iyi bir şekilde modernize edilse dahi, sadece karayoluyla ulaşımın bir ard bölgesiyle böyle bir ihtiyaca cevap vermesi de çok zor olacaktır. Dolayısıyla uzun vadede yapılması düşünülen, Trabzon-Erzincan yada Trabzon-Aşkale demiryolu hatlarının hızlandırılması gerekmektedir. Her ne kadar Türkiye'nin bugünkü ve yakın gelecekteki kaynakları ve doğal çevre şartları bakımından bu demiryolu hatlarını gerçekleştirme çok güç gözüküyorsa da, uluslararası bölgede ticaret yollarında daha etkin olmak için, bu zorunlu görülmektedir.

Diğer taraftan gelecekte eski Yugoslavya ve Ortadoğu'daki karışıklığın ortadan kalkması halinde, Karadeniz de halen pek görülmeyen bir hareketliliğin yaşanacağını söylemek mümkündür. Bu nedenle Karadeniz ve Tuna'nın yükü için Doğu Karadeniz'deki limanların, özellikle de Trabzon Limanı'nın geliştirilmesi gerekmektedir. Çünkü Trabzon Limanı Sovyetler Birliği'nin dağılmasından sonra ortaya çıkan BDT ülkeleri ve özellikle de bağımsız Türk Devletleriyle Balık-Karadeniz su yolu projesinin gerçekleşmesiyle de, küreselleşen dünya ticaretinin batı ile doğu arasında gelişmesini sağlayacak Transkafkasya koridorunda, kara ve hava ulaşım bağlantılarıyla, Türkiye'nin dünyaya açılmakta olan önemli kapılarından biridir. Ancak uzun yıllardır teknolojik bakımdan değişimini yapmayan Trabzon Limanı'nın, bugünkü durumuyla devamlı değişen ve artan deniz taşımacılığına ayak uyduramaması ve yabancı limanlarla rekabet gücüne sahip olamaması gibi nedenlerle hızla düşmekte olan iş hacmi, transit ticareti de olumsuz yönde etkilemektedir. Dolayısıyla transit nakliyatın sağlıklı ve hızlı işleyebilmesi için Trabzon Limanı'nın teçhizat bakımından yeterli hale getirilmesi gerekmektedir.

Bütün bunlara ilave olarak, transit ticaretin tekrar canlandırılması için İran Hükümeti ile görüşmeler yapılmalı ve Trabzon-İran transit karayolunun alternatif yollara göre çok avantajlı olduğu, iyi bir şekilde anlatılmalıdır.

Yukarda ifade edilen önlemlerin alınması, Trabzon - İran transit ticaretinin eski canlılığına kavuşturulması bakımından büyük bir öneme sahiptir. □

#### *Kaynakça*

- BALCI, A.S., 1996, *Mersin Limanı, Türk Coğrafya Dergisi, Sayı:34, İstanbul.*
- BEKDEMİR, Ü. - GÜNER, İ., 1999, *Giresun Limanı ve Himerlandı. Türk Coğrafya Dergisi, Sayı: 34, İstanbul.*
- DOĞANAY, H., 1995, *Türkiye Ekonomik Coğrafyası, 2. Baskı İstanbul.*
- DOĞANAY, H., 1997, *Türkiye Beşeri Coğrafyası, MEB Yay. 2982, Bilim ve Kültür Eserleri Dizisi 877, Eğitim Dizisi 10, İstanbul.*
- DOĞU, A.F., - ÇİÇEK, İ., - GÜRGEN, G., 1989, *Çatak Heyelanı, Coğrafya Araştırmaları Dergisi, Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu, Coğrafya Bilim ve Uygulama Kolu, Cilt: 1, Sayı: 1, Ankara.*
- Karayolları Trabzon 10. Bölge Müdürlüğü.*
- KAYAĞLU, İ.G. - CİVAĞLU, Ö., - AKALIN, C., 1997, *Bir Tutkudur Trabzon, Yapı Kredi Sanat Yayıncılık Tic. ve San. A.Ş. I. Baskı, İstanbul.*
- KODAY, S., 1998, *İskenderun Limanı, türk Coğrafya Dergisi, Sayı: 33, İstanbul.*

- KODAY, S., 1999, *Trabzon Limanı*, *Türk Coğrafya Dergisi*, Sayı: 94, İstanbul.
- KODAY, Z., 1995, *Hopa İlçesinin Coğrafyası*, Atatürk İv. Sos. Bil. Enst. (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Erzurum.
- KÜTÜKOĞLU, S.M., 1998, XIX. Yüzyılda Trabzon Ticareti, Birinci Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi, Bildirileri Ondokuz Mayıs Üniv. Eğitim Fak. Samsun.
- MOLLAMEHMETOĞLU, A.Ş., 1998, *Trabzon - Batum Kara ve Demiryolunun Stratejik ve Ekonomik Değeri*, I. Karadeniz Kalkınma Kurultayı, Karadeniz'in Özelliklerini Koruma Kulübü Derneği, Samsun.
- SAFRAN, M., 1988, XIII. ve XIV. yy'da Karadeniz Limanlarının Ticari ve Tarihi Önemi, "Birinci Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi, Bildirileri Ondokuz Mayıs Üniv. Eğitim Fak. Samsun.
- SEYİDOĞLU, H., 1985, *Doğu Karadeniz'in Transiit Taşımacılıktaki Yeri ve Önemi* Transiit Taşımacılık ve Doğu Karadeniz'in Sorunları, Fakülheler Matbaası, İstanbul.
- SÖZDEN, A., 1989, *Türkiye'de Uluslar arası Karayolu Taşımacılığı*, Karayolları Bülteni Sayı:324.
- TEKİNDAG, Ş.M.C., 1993, *Trabzon*, *İslam Ansiklopedisi Cilt:12/1*, İstanbul.
- TEZERTEN, A., - KAYACAKLI, T., 1989, *Limanlarımızda Ortadoğu Ülkelerine Transiit Taşımacılık*, İstanbul Ticaret Odası Yay. No: 85, İstanbul.
- TOZLU, S., 1997, *Trabzon - Erzurum - Bayezid Yolu (1850 -1900)*, Atatürk Üniv. Sosyal Bilimler Enstitüsü (Basılmamış Doktora Tezi), Erzurum.
- Trabzon il Yıllığı*, 1967, Ankara.
- Trabzon Limanı Araştırma ve Planlama Servisi*
- Trabzon Limanı İşletme Müdürlüğü Kayıtları*.
- Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası*, 1933, *Cumhuriyetin 10 Yılında İktisat Meydanında Trabzon*, Trabzon.
- TUNCER, S., 1985, *Transiit Taşımacılık Kavramı ve Son Gelişmeler*, Transiit Taşımacılık ve Doğu Karadeniz'in Sorunları, Fakülheler Matbaası, İstanbul.
- TURAN, Ş., 1988 "Karadeniz Ticaretinde Anadolu Şehirlerin Yeri" Birinci Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri, Ondokuz Mayıs Üniv. Eğitim Fak., Samsun.

NOTLAR:

- 1 DOĞANAY, H., 1997, Türkiye Beşeri Coğrafyası, MEŞ Yay. 2982, Bilim ve Kültür Eserleri Dizisi 877, Eğitim Dizisi 10, İstanbul, s. 87.
- 2 SEYİDOĞLU, H., 1985, Doğu Karadeniz'in Transit Taşımacılıktaki Yeri ve Önemi Transit Taşımacılık ve Doğu Karadeniz'in Sorunları, Fakülteler Matbaası, İstanbul, s. 85-86
- 3 SEYİDOĞLU, H., 1985, a.g.m., s. 85.
- 4 TEZERTEN, A., Kayacıklı, T., 1989, Limanlarımızda Ortadoğu Ülkelerine Transit Taşımacılık, İstanbul Ticaret Odası Yay. No: 85, İstanbul, s. 3
- 5 SEYİDOĞLU, H., 1985, a.g.m., s. 85-86.
- 6 KODAY, S., 1999, Trabzon Limanı, Türk Coğrafya Dergisi, Sayı: 34, İstanbul, s.468.
- 7 KODAY, S., 1999, a.g.m., s.482-483.
- 8 BALCI, A.S., 1996, Mersin Limanı, Türk Coğrafya Dergisi, Sayı:31, İstanbul, s.219-225.
- 9 KODAY, S., 1998, İskenderun Limanı, türk Coğrafya Dergisi, Sayı: 33, İstanbul, s.212.
- 10 SEYİDOĞLU, H., 1985, a.g.m., s. 87.
- 11 Koday, S., 1998, a.g.m, s.485-487.
- 12 Tekindağ, M.C., 1993, Trabzon, İslam Ansiklopedisi Cilt:12/1, İstanbul, s. 456
- 13 Tekindağ, M.C., 1993, a.g.e., s. 459.
- 14 Turan, Ş., 1988 "Karadeniz Ticaretinde Anadolu Şehirlerin Yeri" Birinci Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri. Ondokuz Mayıs Üniv. Eğitim. Fak., Samsun, s. 147.
- 15 Turan, Ş., 1988, a.g.m, s. 148.
- 16 Turan, Ş., 1988, a.g.m., s. 157.
- 17 Safran, M., 1988, XIII. ve XIV. yy'da Karadeniz Limanlarının Ticari ve Tarihi Önemi, "Birinci Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi, Bildirileri Ondokuz Mayıs Üniv. Eğit. Fak. Samsun, s. 460-461.
- 18 Küttükoğlu, S.M., 1998, XIX. Yüzyılda Trabzon Ticareti., Birinci Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi. Bildirileri Ondokuz Mayıs Üniv. Eğitim Fak. Samsun, s. 97-98.
- 19 Tozlu, S., 1997, Trabzon - Erzurum - Bayezid Yolu (1850 -1900), Atatürk Üniv. Sosyal Bilimler Enstitüsü (Basılmanuş Doktora Tezi), Erzurum, s. 189
- 20 Kayaoğlu, İ.G. - Cıvaoğlu, Ö., -Akalin, C., 1997, Bir Tutkudur Trabzon, Yapı Kredi Sanat Yayıncılık Tic. ve San. A.Ş. I. Baskı, İstanbul, s. 324-325.
- 21 Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası. 1933. Cumhuriyetin 10 Yılında İktisat Meydanında Trabzon. Trabzon, s.21-22.
- 22 Trabzon il Yılığ, 1967, Ankara, s. 136.
- 23 Doğanay, H., 1995, Türkiye Ekonomik Coğrafyası. 2. Baskı İstanbul. s. 453.

- 24 Doğu, A.F., - Çiçek, İ., - Gürgen, G., 1989, Çatak Heyelanı, Coğrafya Araştırmaları Dergisi. Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu, Coğrafya Bilim ve Uygulama Kolu, Cilt: 1, Sayı: 1, Ankara, s.105-106.
- 25 Koday, Z., 1995, Hopa İlçesinin Coğrafyası, Atatürk Üniv. Sos. Bil. Enst. (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Erzurum, s. 278.
- 26 Karayolları Trabzon 10. Bölge Müdürlüğü.
- 27 Mollamehmetoğlu, A.Ş., 1998, Trabzon - Batum Kara ve Demiryolunun Stratejik ve Ekonomik Değeri, I. Karadeniz Kalkınma Kurultayı, Karadeniz'in Özelliklerini Koruma Kulübü Derneği, Samsun. s. 99.
- 28 Mollamehmetoğlu, A.Ş., 1998, a.g.m., s. 99.

