

Ulaşım Coğrafyası
Açısından Bir Araştırma

Trabzon Limanı ve Hinterlandı

Prof. Dr. Serkan Doğanay

Araştırma Proje No: SOS-BAP-A-160512-16



Prof. Dr. Serkan Doğanay

ULAŞIM COĞRAFYASI AÇISINDAN BİR ARAŞTIRMA: TRABZON LİMANI VE HİNERLANDI

ISBN 978-605-364-677-8

Kitapta yer alan bölümlerin tüm sorumluluđu yazarına aittir.

© 2014, Pegem Akademi

Bu kitabın basım, yayın ve satış hakları

Pegem Akademi Yay. Eğt. Dan. Hizm. Tic. Ltd. Şti.ne aittir.

Anılan kuruluşun izni alınmadan kitabın tümü ya da bölümleri, kapak tasarımı; mekanik, elektronik, fotokopi, manyetik, kayıt ya da başka yöntemlerle çoğaltılamaz, basılamaz, dağıtılamaz.

Bu kitap T.C. Kültür Bakanlığı bandrolü ile satılmaktadır.

Okuyucularımızın bandrolü olmayan kitaplar hakkında yayınevimize bilgi vermesini ve bandrolsüz yayınları satın almamasını diliyoruz.

I. Baskı: Şubat 2014, Ankara

Yayın-Proje Yönetmeni: Ayşegül Erođlu

Dizgi-Grafik Tasarım: Şermin Demirhan

Kapak Tasarımı: Gürsel Avcı

Baskı: Ayrıntı Basım Yayın ve Matbaacılık Ltd. Şti.

İvedik Organize Sanayi 28. Cadde 770. Sokak No: 105/A

Yenimahalle/ANKARA

(0312-394 55 90)

Yayıncı Sertifika No: 14749

Matbaa Sertifika No: 13987

İletişim

Karanfil 2 Sokak No: 45 Kızılay / ANKARA

Yayınevi 0312 430 67 50 - 430 67 51

Yayınevi Belgeç: 0312 435 44 60

Dağıtım: 0312 434 54 24 - 434 54 08

Dağıtım Belgeç: 0312 431 37 38

Hazırlık Kursları: 0312 419 05 60

E-ileti: pegem@pegem.net

*Bu eseri, yetiřmemde ve akademik hayatımda büyük emeđi olan
Saygıdeđer Hocam ve Amcam Prof. Dr. Hayati DOĞANAY'a
ithaf ediyorum*

ÖN SÖZ

Trabzon, Anadolu'nun kuzeydoğusunda, Asya ve Ortadoğu transit yolunun başlangıcında kurulmuş bir şehirdir. Coğrafi konumunun sağladığı avantajlar, hemen her dönemde Trabzon'un bir liman şehri olarak önemini korumasına zemin hazırlamıştır. İlk çağlardan itibaren korunaklı bir koya sahip olması, geniş hinterlandı, dolambaçlı da olsa Anadolu içlerine, Güney Kafkasya ve İran'a ulaşan yollar üzerinde bulunması, Trabzon'u Doğu Karadeniz'in en önemli limanı haline getirmiştir.

Günümüzdeki çağdaş Trabzon Limanı, inşasına 1946'da başlanan ve 1954'de tamamlanan tesisleri ile Doğu Karadeniz Bölümü'nün en gelişmiş limanı durumundadır. Liman sahası batıda Güzelhisar burnu ile doğuda Değirmendere Deltası arasındaki koyda; Çömlekçi mahallesi önlerindeki sığ sahanın doldurulması ve koy alanının derinleştirilmesi ile oluşturulmuştur. Daha sonra artan gemi trafiğine cevap verilebilmesi için limanın modernizasyonu gündeme gelmiş ve 1980'de başlayan çalışmalar 1990 yılında tamamlanarak bugünkü halini almıştır. Önceleri Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş. bünyesine faaliyet gösteren Trabzon Limanı, 2003 yılında 30 yıllığına özelleştirilmiş ve Alport Trabzon Liman İşletmeciliği A.Ş.'ye devredilmiştir.

Hatırlanacağı üzere çağdaş bir liman belli derinliklerdeki havuzları, antrepoları, rıhtımları, dalgakıranları ile yükleme-boşaltma sistemleri bulunan tesislerdir. Bütün bunların yanında bir limanı deniz, göl veya akarsu kenarında bulunan salt beşeri tesis olarak tanımlamak kuşkusuz doğru olmaz. Nitekim limanın büyüklüğünü ve önemini arttıran esas unsur, limanın hizmet ettiği bölge, bir başka deyişle limanın hinterlandı veya işlevsel etki sahası ve onun coğrafi özellikleridir. Aslında limanı, işlevsel etki sahasının kıyıdaki bir yansıması olarak değerlendirmek mümkündür.

Trabzon Limanı'nın hizmet ettiği sahayı, Doğu Karadeniz ve Doğu Anadolu'daki bazı yerleşmelerin oluşturduğu bölgesel hinterlant ile özellikle İran'ın içerisinde bulunduğu transit hinterlant oluşturur. Trabzon Limanı'nın gelişmesine katkı sağlayan en belirgin hususlardan birisi de Ortadoğu'ya özellikle de İran'a yönelik transit ticarettir. Özellikle 1980-1988 yılları arasında devam eden İran-İrak savaşı yıllarında, Trabzon Limanı'nın transit ticaret işlevi önemli ölçüde gelişmiştir. Günümüzde İran'a yönelik transit ticaret eski önemini büyük ölçüde kaybetmiş olsa da gelecekte bu durumun değişebileceğini, Kafkas ve Orta Asya ülkelerinin de yoğun bir şekilde transit hinterlanda dahil olabileceğini öngörmek gerekir.

Çalışmanın eldeki duruma gelmesinde, her zaman olduğu gibi, Atatürk Üniversitesi öğretim üyesi hocam **Prof. Dr. Hayati DOĞANAY**'ın çok önemli katkıları olmuştur. Bu vesileyle kendisine tekrar şükranlarımı sunuyorum.

Eserin şekillenmesinde özellikle de haritaların düzenlenmesinde yardımlarını gördüğüm Atatürk Üniversitesi öğretim elemanları Yrd. Doç. Dr. Namık Tanfer ALTAŞ ve Arş. Gör. Dr. Ahmet ÇAVUŞ'a teşekkür ediyorum. Çalışma süreci boyunca anlayış ve desteklerini eksik etmeyen başta eşim Gülşah DOĞANAY olmak üzere çocuklarım Berkay DOĞANAY ve Fatma DOĞANAY'a da ayrı ayrı teşekkür ediyorum.

Araştırmanın saha etütleri ve dokümanter veri derlenmesi aşamalarında, çok önemli yardımlarını gördüğüm, Alport Trabzon Liman İşletmeciliği A.Ş. Genel Müdürü Muzaffer ERMİŞ başta olmak üzere, asistanı Hakan ESKİCİ ve operasyon müdürü Ali UZUN'a ayrı ayrı teşekkür etmek istiyorum. Ayrıca limanın etüt edilmesi sırasında, liman sahasında bulunan ve yakın ilgilerini gördüğüm, kamu kurumları çalışanlarına da teşekkür ediyorum.

Çalışma, Giresun Üniversitesi Bilimsel Araştırma Projeleri kapsamındaki fondan desteklenmiş olup (SOS-BAP-A-160512-16 numaralı Bilimsel Araştırma Projesi), Üniversitemiz Rektörlük yönetimine ve Bilimsel Araştırma Projeleri Koordinasyon Birimi çalışanlarına da söz konusu mali katkılarından dolayı çok teşekkür ediyorum.

Ulaşım Coğrafyası Açısından Bir Araştırma: Trabzon Limanı ve Hinterlandı adlı çalışmanın, Trabzon Limanı'nın tanıtımı, sorunlarının çözümü ve geliştirilmesine yönelik farklı bir coğrafi bakış açısı sunacağı ümidini taşımaktayız.

Prof. Dr. Serkan DOĞANAY

Giresun-2013

İÇİNDEKİLER

ÖN SÖZ	v
İÇİNDEKİLER	vii

GİRİŞ

1

1. Trabzon Limanı'nın Konum Özellikleri 1
2. Araştırmanın Amacı ve Yöntemi..... 4

I. BÖLÜM

TRABZON LİMANI'NIN KURULUŞU VE GELİŞİMİNİ HAZIRLAYAN COĞRAFİ ÇEVRE ÖZELLİKLERİ..... 9

- 1.1. Kuruluş Yeri Özellikleri..... 9
- 1.2. Nüfus ve Yerleşme Özellikleri 21
- 1.3. Limanın Kuruluşu ve Tarihi Gelişimi 24

II. BÖLÜM

TRABZON LİMANI TESİSLERİ VE LİMANIN TEKNİK DONANIMI..... 33

- 2.1. Dalgakıranlar..... 33
- 2.2. Rıhtımlar 34
- 2.3. Yükleme-Boşaltma Araç ve Tesisleri 41
- 2.4. Depolama Tesisleri..... 43
- 2.5. Servis Hizmet Üniteleri..... 48
- 2.6. İşgücü İstihdamı..... 50
- 2.7. Konum Planı ve Arazi Kullanımı..... 52

III. BÖLÜM

TRABZON LİMANI'NDA TAŞIMACILIK VE EKONOMİK SONUÇLARI	57
3.1. Yük Taşımacılığı.....	57
3.2. Yolcu Taşımacılığı.....	74
3.3. Limanın Trabzon'a Etkileri.....	79
3.4. Trabzon Limanı'nın Türkiye Limanları İçindeki Yeri.....	81

IV. BÖLÜM

TRABZON LİMANI'NIN HİNTERLANDI VE BAŞLICA SORUNLARI.....	87
4.1. Hinterlant Terimi ve Önemi.....	87
4.2. Trabzon Limanı'nın Hinterlandı.....	88
4.3. Trabzon Liman Hinterlandının Başlıca Sorunları.....	91
4.3.1. Bölgesel Hinterlant ve Sorunları	91
4.3.2. Ulusal Hinterlant ve Sorunları.....	99
4.3.3. Uluslararası Hinterlant ve Sorunları.....	100
4.4. Liman Tesisleriyle İlgili Sorunlar ve Çözüm Önerileri.....	105

SONUÇ	109
KAYNAKÇA	112
DİZİN	117
ÖZ GEÇMİŞ	120

GİRİŞ

1. Trabzon Limanı'nın Konum Özellikleri

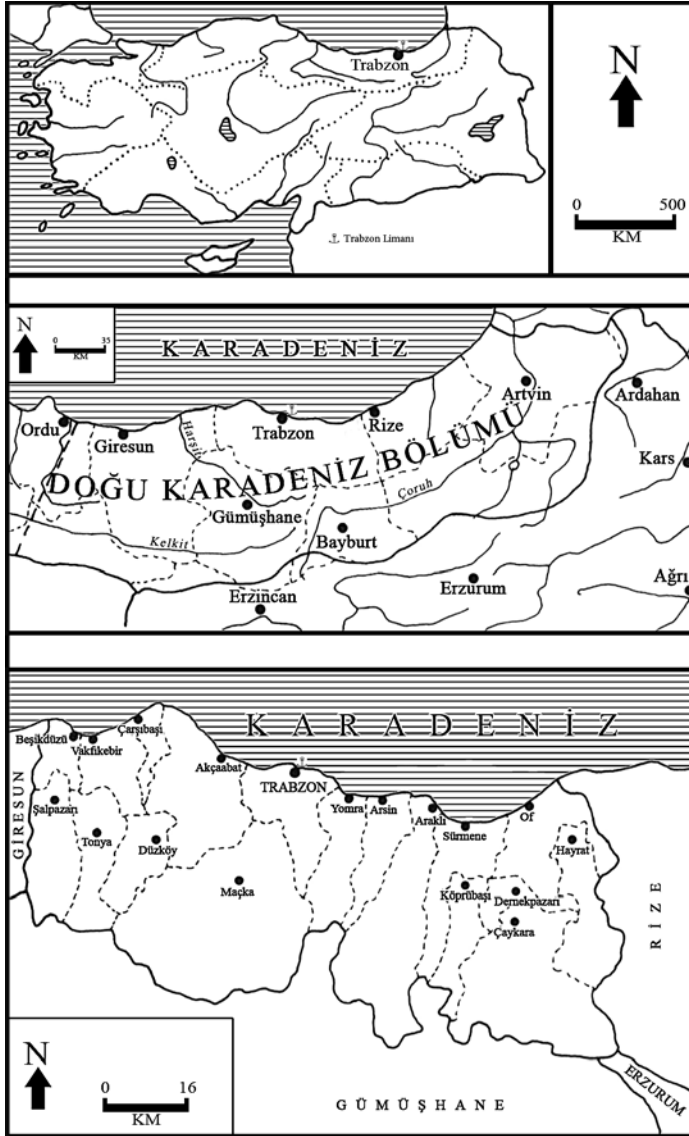
Araştırmamıza konu olan Trabzon Limanı, Karadeniz Bölgesi'nin Doğu Karadeniz Bölümü sınırları içerisinde, Trabzon il merkezinin hemen kuzey kıyısında bulunur (Harita 1.1, Fotoğraf 1.1). Trabzon, hem bir şehir yerleşmesi ve hem de 4664 km²'lik bir il yönetim sahasının adıdır. Alan büyüklüğü bakımından 81 il arasında 67. sırada olmakla birlikte, Doğu Karadeniz Bölümü arazisinin yaklaşık % 14'ünü, Karadeniz Bölgesi'nin % 3'ünü ve Türkiye'nin ise % 0.6 gibi küçük bir payını oluşturur (Doğanay, 2006: 25).

Trabzon ili kuzeyden Karadeniz ile sınırlanmıştır. Buradaki kıyı uzunluğu, Rize-Giresun il sınırları arasında yaklaşık 103 km kadardır. Doğudan Rize, batıdan Giresun, güneyden ise Gümüşhane ve Bayburt illeriyle komşudur. Bu illerle olan yönetim sınırları toplamı, 255 km'yi bulur. Buna kıyı uzunluğu da eklenince, toplam sınır uzunluğu 358 km'ye ulaşır.

Limanlar, deniz aşırı ülkelere açılan kapılar olup, deniz ticareti yoluyla ilgili ülkelere ekonomik ve siyasal avantajlar sağlamaktadırlar. Bilindiği üzere Türkiye, coğrafi konumu bakımından deniz ulaşımına son derece elverişlidir. Trabzon Limanı'nın da kıyısında bulunduğu Karadeniz; Tuna suyolu, İstanbul Boğazı, Marmara Denizi, Çanakkale Boğazı, Ege Denizi, Akdeniz, Cebelitarık Boğazı ve Süveyş Kanalı güzergâhları ile okyanuslara bağlıdır. Trabzon Limanı'nın, okyanus kıyısı limanlarıyla bağlantı kurabilen bir konumda bulunması, geçmişten günümüze limancılık faaliyetlerinin önem taşımaya zemin hazırlamıştır.

Balkan ve Anadolu yarımadaı ile Doğu Avrupa platformu ve Kafkasya arasında doğu-batı doğrultusunda uzanan Karadeniz, yaklaşık 423 000 km² yüzölçümünde olan bir iç denizdir. İstanbul ve Çanakkale boğazları ile Akdenize bağlı

olan Karadeniz'in ortalama derinliği -1300 m, boyu 1200 km, eni ise 600 km kadardır. Ege ve Marmara denizleriyle karşılaştırıldığında Karadeniz'in koy ve körfezler bakımından fakir olduğu görülür. Kuzey Anadolu Dağları'nın kıyıya paralel bir şekilde uzanmış olması, önemli sayılabilecek girinti ve çıkıntıların oluşmasını engellemiştir. Bu nedenle Karadeniz'in ülkemiz kıyılarında, Sinop Limanı dışında, doğal liman bulunmamaktadır. Nitekim Trabzon Limanı da, dalgakıranlarla korunaklı duruma getirilmiş, yapay limanlara bir örnektir.



Harita 1.1. Konum Haritası.



Fotoğraf 1.1. *Trabzon Limanı'nın batıdan görünümü.*

Trabzon Limanı, doğuda Narlık Burnu ($40^{\circ} 57' 30''$ kuzey enlemi, $40^{\circ} 02' 30''$ doğu boylamı) ile batıda Işıklı Burnu'ndan ($41^{\circ} 06' 36''$ kuzey enlemi, $39^{\circ} 25' 00''$ doğu boylamı) kuzey istikametine çizilen hatlar ve ona bitişik Türk karasuları ile sınırlanan deniz ve kıyı alanı içinde bulunmaktadır. Belirtilen bu alanlar içerisinde Trabzon Limanı, iç liman ve dış liman olarak iki kısma ayrılır. Limanın kuzey ana mendireği ile doğu tali mendireği fenerleri arasındaki deniz sahası ve Karadeniz Sahil Yolunun hemen kuzeyindeki liman hizmet birimlerinin bulunduğu karasal alan iç limanı oluşturur. Dış liman ise, varsayılmış liman sınırı ile iç liman sınırı arasında kalan deniz alanını kapsamaktadır.

Trabzon Limanı, ilk olarak Pazarkapı (Moloz) semtinde basit bir tekne demirleme yeri olarak kurulmuştur. Güzelhisar Burnu'nun hemen doğusundaki koydaki bugünkü yerine ise, tahminen M.Ö. 3. yüzyılda taşınmıştır. Günümüzdeki Trabzon Limanı, yapımına 1946'da başlanan ve 1954'de tamamlanan tesisleri ile Doğu Karadeniz Bölümü'nün en önemli limanı durumundadır (Fotoğraf 1.2). Liman sahası ve tesisleri genel olarak, İskenderpaşa mahallesinde yer alan Güzelhisar Burnu ile doğuda Değirmendere Deltası arasındaki koyda; Çömlekçi mahallesi önlerindeki sığ sahanın doldurulması ve koy alanının derinleştirilmesi ile oluşturulmuştur (Doğanay, 2011: 725).



Fotoğraf 1.2. Trabzon Limanı'nın güneyden (Boztepe) görünümü.

2. Araştırmanın Amacı ve Yöntemi

Hemen her türlü ulaşım etkinliklerinin coğrafi esaslarını inceleyen Ulaşım Coğrafyası, Ekonomik Coğrafya'nın bilim alanlarından birisini oluşturur. Ulaşım faaliyetlerinin çeşitlenmesi ve gelişmesi, mekânlar arasındaki etkileşimin artmasına zemin hazırlamış ve buna bağlı olarak ticaret yoğunlaşmış, kapalı ekonomik yapılar dışa açılmaya başlamış ve uzmanlaşma önem kazanmıştır. Coğrafi görünümü etkileyen ve küreselleşmeyi hızlandıran ulaşım sektörlerinden birisi de deniz yolu ulaştırmasıdır. Deniz yolu ile yük ve yolcu nakli, en ekonomik taşımacılıktır. Çok sayıda yolcu ve özellikle de tonlarca yükün aynı anda taşınabilmesi, deniz yolu ulaştırmasının ekonomik üstünlüğünü sağlamıştır.

Deniz ulaşımının önemli bir halkası olan limanların çeşitli yaklaşımlarla ele alınması mümkündür. Liman olabilecek yerlerin doğal özellikleri, limanlara yanaşan gemi sayıları, bu gemilerin nitelikleri, nerelerden yolcu veya yük getirip, nerelere götürdükleri, limanlarda yüklenen/boşaltılan yük miktarları (*indirilen/bindirilen yolcu sayıları*), bu yüklerin neler olduğu, limanların hangi sahanın hizmetinde olduğu (*hinterlandı*) gibi konular, ayrı ayrı incelenebilecek ve bir araya geldiğinde, ulaşım coğrafyasının deniz ulaşımı konusunu bütünleyecek unsurlardır (Özgür, 1993: 147).

Coğrafi konumu nedeniyle Türkiye, deniz ulaşımına elverişlidir. Özellikle Cebelitarık Boğazı ve Süveyş Kanalı vasıtasıyla ülkemizi çevreleyen denizlerin okyanuslarla bağlantısı bulunmaktadır. Bu bağlamda limanlar, deniz dışı ülkelerle