
TRABZON LİMANI'NIN GENEL KONUMU, ÖZELLİKLERİ VE TİCARETTEKİ ÖNEMİ*

General Location, Characteristics and Commercial Importance Of The Trabzon Port

*Fatma TEMELLİ***

Özet

Günümüzde denizyolu taşımacılığı, en güvenilir ve en ekonomik (en düşük maliyetli) taşımacılık türü olması dolayısıyla dünyada en çok kullanılan ve rekabetin yoğun olduğu bir taşımacılık şeklidir. Dünyada olduğu gibi ülkemizde de uluslararası ticaretin çok önemli bir bölümü denizyolu taşımacılığı ile gerçekleştirilmektedir. Denizyolu taşımacılığının gelişmesi ve ülke ekonomisindeki öneminin artması ile birlikte hiç kuşkusuz limanların da gelişmesi ve önem kazanması gündeme gelmiştir. Denizyolu taşımacılığının en önemli unsurlarından biri olan limanlar, gemilerin barındıkları, yükleme-boşaltma yaptıkları ve diğer faaliyetlerini gerçekleştirdikleri yerlerdir. Limanlar bir ülkenin lojistik hizmetlerini yerine getirmesinde ve uluslararası ticaretinde kilit role sahip önemli mekânlardır.

Stratejik açıdan önemli bir coğrafi konuma sahip olan Trabzon, ülkemizin Karadeniz Bölgesi'nin doğusunda yer alan önemli bir sahil kenti olup, doğuda Rize, batıda Giresun, güneyde Gümüşhane ve Bayburt illeriyle komşudur ve ülkemizin en önemli ve işlek limanlarından biri olan Trabzon Limanı'na sahiptir. Trabzon limanı, Doğu Karadeniz'in en büyük limanı ve Türkiye'nin de önemli ithalat ve ihracat limanlarından biridir. Bu çalışmanın amacı, 2010-2013 yıllarına ait Trabzon Liman İşletmeciliğinden sağlanan hazır tablo verilerine dayanarak limanın genel konumunu, özelliklerini ve ticaretteki önemini ortaya koymaktır.

Anahtar Kelimeler: Liman, Trabzon, Trabzon Limanı.

* Bu çalışma 1-2 Kasım 2013 tarihlerinde gerçekleştirilen I. Ulusal Liman Kongresi'nde yazar tarafından sunulan ve bildiriler kitabında yer alan "Trabzon Limanı'nın Genel Konumu, Özellikleri ve Ticaretteki Önemi" başlıklı tebliğin daha güncel veriler ışığında güncellenmiş/geliştirilmiş halidir.

** Yrd. Doç. Dr. Ağrı İbrahim Çeçen Üniversitesi, İİBF, İşletme Bölümü,
ftemelli@agri.edu.tr

Abstract

Today, maritime transportation is the most widely used and competition intense type of transport as it is most reliable, and most profitable (lowest cost) one. Same as the world, an important portion of international trade is done by that way in our country. With the development of maritime transportation and increasing of its importance in national economy, doubtlessly, development of ports and the increasing importance of them has been raised. As being one of the most important parts of maritime transportation, ports are the places where ships stay, charge, re-charge, and perform other activities. Ports are the locations which play a key role in a country to perform logistics services and its international trade.

Trabzon, which has a strategic geographical position, takes place in the east part of the Black Sea Region of Turkey, surrounded by Rize from the east, Giresun from the west, Gümüşhane and Bayburt from the south, and it has the "Trabzon Port" which is one of the most important and busy ports of Turkey. "Trabzon Port" is the largest port in the Eastern Black Sea and one of the major import and export ports of Turkey. The purpose of this study, is to reveal the general location, characteristics and commercial importance of the port on the basis of the 2010-2013 table data taken by Trabzon Port Operations.

Key Words: Port, Trabzon, Trabzon Port.

Giriş

Günümüzde denizyolu taşımacılığı, en güvenilir ve en ekonomik (en düşük maliyetli) taşımacılık türü olması dolayısıyla dünyada en çok kullanılan ve rekabetin yoğun olduğu bir taşımacılık şeklidir. Dünyada olduğu gibi ülkemizde de uluslararası ticaretin çok önemli bir kısmı denizyolu taşımacılığı ile gerçekleştirilmektedir. İthalatta ve ihracatta Türkiye’de en çok tercih edilen taşımacılık türü denizyolu taşımacılığıdır. Denizyolu taşımacılığının gelişmesi ile birlikte hiç kuşkusuz bu taşımacılıkta önemli bir rol oynayan limanların da gelişmesi ve önem kazanması gündeme gelmiştir. Denizyolu taşımacılığının en önemli unsurlarından biri olan limanlar, gemilerin barındıkları, yükleme-boşaltma yaptıkları ve diğer faaliyetlerini gerçekleştirdikleri yerlerdir. Limanlar bir ülkenin lojistik hizmetlerini yerine getirmesinde ve uluslararası ticaretinde kilit rol oynayan önemli mekânlardır.

Asya, Avrupa ve Akdeniz’i birbirine bağlayan Karadeniz, bu konumu itibarıyla birçok siyasi, ekonomik ve kültürel olayların gerçekleştiği bir coğrafya ve dolayısıyla büyük devletlerin hakim olmak istedikleri bir yer olmuştur. Karadeniz’in doğusunda yer alan Trabzon Limanı, coğrafi açıdan

Van ve Urmiye göllerine kadar uzanan, Doğu Anadolu ile Azerbaycan'ı içine alan geniş bir araziye tabii bir çıkış noktası vazifesini görebilen mevkiye bulunmaktadır. Dünya'nın doğusu ile batısı arasında bir köprü olan İpek Yolu'nun önemli bir yan kolu, Tebriz-Erzurum-Trabzon güzergâhından geçmektedir. Bu güzergâh Karadeniz ve Doğu Anadolu'yu Kafkasya ve Kuzey İran'a bağladığı gibi, Uzakdoğu'dan gelen ticaret yolunu Trabzon Limanı aracılığıyla İstanbul'a veya Tuna üzerinden Orta Avrupa'ya bağlamaktadır. Trabzon Limanı, Doğu Anadolu ve Kuzey İran'la olan tabii bağlantısının yanında Orta Avrupa, Kafkasya, Hazar bölgesi ve Afganistan ve Pakistan coğrafyası ile irtibatlıdır (Okur ve Küçüküçurlu, 2009: 25).

Stratejik açıdan önemli bir coğrafi konuma sahip olan Trabzon, ülkemizin Karadeniz Bölgesi'nin doğusunda yer alan önemli bir sahil kenti olup, doğuda Rize, batıda Giresun, güneyde Gümüşhane ve Bayburt illeriyle komşudur ve ülkemizin en önemli ve işlek limanlarından biri olan Trabzon Limanı'na sahiptir. Trabzon limanı, Doğu Karadeniz'in en büyük limanı ve Türkiye'nin de önemli ithalat ve ihracat limanlarından biridir. Bu çalışmanın amacı, 2010-2013 yıllarına ait Trabzon Liman İşletmeciliğinden sağlanan hazır tablo verilerine dayanarak limanın genel konumunu, özelliklerini ve ticaretteki önemini ortaya koymaktır.

1. Limanın Kavramsal Açıklaması Ve Önemi

Günümüze kadar limanla ilgili çeşitli tanımlamalar yapılmıştır. Her limanın tüm özelliklerini içeren genel bir liman tanımlamasının yapılması mümkün olmadığı gibi, herhangi iki liman arasında da önemli farklılıklar bulunmaktadır. Ticaret değişim gösterdikçe limanlar da değişmektedir (Stopford, 2009: 81). Genel tanımıyla liman; “Gemilerin barınma, yük alıp verme amaçlı uğrayıp ayrıldıkları, yolcu ve malların diğer taşıma türü araçlarına aktarıldığı, değişik destek hizmetleri aldığı hizmet üreten merkezlerdir” (Baykal, 2012: 135). Diğer bir tanımlamaya göre ise liman; rıhtım veya iskelelerine gemilerin, deniz taşıma araçlarının yanaşıp bağlanabileceği veya su alanlarına demirleyebileceği imkânları kapsayan, tekneden kıyıya, tekneden tekneye, kıyıdan tekneye, yük veya insan nakli, teknelerin bağlanıp kaldırılması ya da demirlemesi, eşyanın karada ve denizde teslimine kadar korunması için tesisleri ve imkânları bulunan sınırlandırılmış kara ve deniz alanlarıdır (Altınçubuk, 2000: 9).

Ülkemiz, üç tarafının denizlerle çevrili olması, 8333 km kıyı uzunluğunun bulunması ve doğal limanlarının fazla olması dolayısıyla Asya'yı Avrupa'ya bağlayan bir köprü konumundadır (Özey, 2002: 17).



Dolayısıyla Türkiye için denizyolları ve buna bağlı olarak limanların önemi büyüktür.

Limanelar günümüze kadar büyük bir işlev değışimine uğramıştır. Önceleri, sadece gemilerin barınması için düşünölen bu ticarethaneler, sonraları hizmet üretim merkezleri konumuna dönüşmüşlerdir (Bayraktutan ve Özbilgin, 2013: 16).

Limanelar deniz taşımacılığında kilit noktalardır. Denizyolu taşımacılığı, hammaddelere ve ürönlere değeri katarak birçok tedarik zincirinin merkezini oluşturmakta ve uluslararası dağıtımdaki fevkalade önemli rolüyle gelecekte de önemini sürdüreceğine inanılmaktadır. Denizyolu taşımacılığının ekonomik küreselleşmedeki rolü, daha ucuz ve verimli taşımacılık olanağı sunması şeklinde ifade edilmektedir. Bu bakımdan limanların önemi büyüktür (Oğuztimur, 2008: 43).

1.1. Trabzon Limanı'nın Tariğesi ve Konumu

Trabzon Limanı başlangıçta, Moloz mevkiinde yapılmışsa da, sonradan şimdiki liman alanının ilgi görmesi nedeniyle M.Ö. 117-119 yıllarında bugünkü Gümrük İdaresinin bulunduğu yerdeki kayaların oyulması suretiyle oluşturulmuştur. Osmanlı İmparatorluğu döneminde eski rıhtım alanında kumandan Hasan Paşa tarafından bir liman ve rıhtım yapılmaya başlanmış, bu liman 1903 yılında Vali Mazhar Paşa tarafından tamamlanmıştır. Bu tarihlerde Trabzon Limanı Osmanlı İmparatorluğu'nun 5 önemli limanından biri konumundaydı. 8 Temmuz 1946'da temeli atılan yeni liman 25 Haziran 1954 tarihinde tamamlanarak Trabzon Vapuru'nun limana yanaşmasıyla açılmıştır. 1978 yılına kadar bu durumunu koruyan Trabzon Limanı artan gemi trafiğine cevap verebilmesi için modernizasyonu gündeme gelmiş ve 1980 'de başlayan çalışmalar 1990'da bitirilerek liman bugünkü konumuna getirilmiştir. Başbakanlık Özelleştirme İdaresi Başkanlığınca yapılan ihale sonucu Trabzon Limanı'nın 30 yıllık işletme hakkı 21.11.2003 tarihinde "Albayrak Grubu"na ait Trabzon Liman İşletmeciliğı A.Ş. tarafından devralınmıştır (www.al-port.com, 2014). Limanın ismi daha sonra Alport olarak değıştirilmiştir.

Trabzon Limanı'na, 2003 yılında Albayrak Grubu tarafından Alport adıyla işletilmeye başlandığından beri toplam 16 Milyon Dolarlık yatırım yapılmakla birlikte, başta 100 tonluk mobil vinç olmak üzere makine parkına 30 yeni iş makinası eklenmiş, liman uzunlukları ve derinlikleri artırılmıştır. Trabzon Limanı, özelleştirilmesinden sonra yapılan genişletme ve modernleştirme çalışmaları ile bölgesindeki ticareti hem çok kolaylaştırmış hem de hızlandırmıştır (www.nakil.com.tr, 2014).



Ülkemiz, Avrupa ile Ortadoğu ve Türk Devletleri arasında ticari bir köprüdür. Denizyolu taşımacılığının karayolu taşımacılığından daha ucuz ve güvenilir olmasından dolayı limanlarımız önem kazanmaktadır. Özellikle Doğu Karadeniz Limanlarından Trabzon Limanı'nın transit taşımacılıktaki önemi eskiden beri bilinmektedir (Demirci vd., 1999: 3). Trabzon Limanı'nın hinterlandını; coğrafi bakımdan bulunduğu mevki itibariyle, Doğu Anadolu izleri Kafkas ülkeleri, İran ve Asya ülkeleri oluşturmaktadır. Kara, deniz ve hava ulaşımı bakımından uluslararası ticaret, nakliyat ve turizm yönünden önemli bir ulaşım merkezi ve aynı zamanda yolcu giriş-çıkışı için deniz hudut kapısıdır (www.al-port.com, 2014). İran ile Avrupa arasında yapılan ticaret Trabzon Limanı üzerinden gerçekleştiğinde, Arabistan yarımadasını dolaşarak gerçekleşmesine göre 25 gün daha kısalmakta ve böylece ticaret hız kazanmaktadır (www.nakil.com.tr, 2014).

Trabzon Limanı Doğu'da Narlık Burnu ile Batı'da Işıklı Burnu'ndan kuzey istikametine çizilen hatlar ve ona bitişik Türk karasuları ile sınırlanan deniz ve kıyı alanı içinde bulunmaktadır (www.al-port.com, 2014). Trabzon limanı, esas kuzeye doğru çizilen uzunlukları 1 mil olan iki hayali çizgi arasındaki deniz bölgesi üzerine kurulmuştur. Bu çizgilerin ilki, batıdaki Hacıbeşir nehrinden başlar, ikincisi ise doğudaki Hopis burnundan başlar. Bu çizgileri birleştiren üçüncü bir hat ise liman bölgesini belirtmektedir. Liman iki ayrı bölüme ayrılmaktadır. İç liman, dalgakıranın içinde kalan ve küçük dalgakıranın köşesinde bulunan bölgelerden ibarettir. Dış liman ise; açık deniz ile iç limanı ayıran bölgeden oluşmaktadır (www.transbas.com, 2014).

Trabzon Limanı başta Trabzon olmak üzere, Rize, Giresun, Gümüşhane, Erzincan ve Erzurum illerine hizmet etmektedir. (Esmer vd., 2012).

1.2. Trabzon Limanı'nın Kapasitesi ve Fiziki Durumu

Dünya ekonomisinde önemli bir yere sahip olan limanların hizmet yeterliliği kapsamında en önemli göstergeleri, hizmet, yer ve konteyner elleçleme kapasiteleridir. Limanların kapasiteleri tek başına bir gösterge olarak kabul edilemez (Eliyi vd., 2008: 245).

“Al-Port” resmi web sitesinden elde edilen verilere göre Tablo 1, Trabzon Limanı'nın kapasitesi ve fiziki durumunu göstermektedir.

Tablo1: Liman Kapasitesi ve Fiziki Durumu

Elleçleme Kapasitesi	10 milyon ton/yıl
Depolama Kapasitesi	5 milyon ton/yıl
Gemi Kabul Kapasitesi	2300 adet/yıl

Kaynak: <http://al-port.com>, 2014.

Tablo 1’de de görüldüğü üzere; Trabzon Limanı yılda 10 milyon ton elleçleme kapasitesine, yılda 5 milyon ton depolama kapasitesine ve yılda 2300 adet gemi kabul kapasitesine sahip bir limandır. Bunların dışında liman önemli ölçüde yolcu kapasitesine de sahiptir. “Al-Port” resmi web sitesinden elde edilen verilere göre Tablo 2, limanın mendirek uzunluklarını göstermektedir.

Tablo 2: Mendirekler

Büyük Mendirek	1135 m.
Tali Mendirek	380 m

Kaynak: <http://al-port.com>, 2014.

Tablo 2’de de görüldüğü üzere; Trabzon Limanı’nın büyük mendirek uzunluğu 1135 m, tali mendirek uzunluğu ise 380 m’dir.

“Al-Port” resmi web sitesinden elde edilen verilere göre Tablo 3, limanda sıralanan rıhtımların uzunluk, derinlik ve yüksekliklerini göstermektedir.

60

**Tablo 3: Rıhtımlar**

Rıhtım Adı	Uzunluk	Derinlik (m)	Yükseklik (m)
1 Nolu Rıhtım	30	9	1.80 – 1.90
2 Nolu Rıhtım	400	9,5	1.80 – 1.90
3 Nolu Rıhtım	580	9,5	1.80 – 1.90
RoRo Rıhtımı	25	9,5	1.25
4 Nolu Rıhtım	290	12	1.80 – 1.90
Balıkçı Rıhtımı	200	2-5	1
6 Nolu Rıhtım	120	2-3	1
7 Nolu Rıhtım	300	6	1.50 – 1.60
8 Nolu Rıhtım	200	6	1.50 – 1.60

Kaynak: <http://al-port.com>, 2014.

Toplam 1525 metre rıhtım uzunluğu olan Trabzon Limanı’nın ortalama derinliği 2.5 metre ile 12 metre arasında değişmektedir (<http://al-port.com>, 2013). Tablo 3’de de görüldüğü üzere; Trabzon Limanı’na ait en uzun rıhtım 3 nolu rıhtım, en kısa rıhtım ise RoRo rıhtımıdır. Derinliği en fazla olan rıhtım 4 nolu rıhtım, derinlikleri en az olan rıhtımlar ise 6 nolu rıhtım ve arkasında

balıkçı rıhtımıdır. Yüksekliği en fazla olan rıhtımlar ise; 1, 2, 3 ve 4 nolu rıhtımlardır.

“Al-Port” resmi web sitesinden elde edilen verilere göre Tablo 4; limanın alan genişliği, hacim ve kapasite bakımından ambarlama alanlarını göstermektedir.

Tablo 4: Ambarlama Alanları

Alan Cinsi	Alan Genişliği (m ²)	Hacim (m ³)	Kapasite (ton)
Kapalı Ambarlar	13.000	56.000	50.000
Açık Saha	240.000	-	400.000

Kaynak: <http://al-port.com>, 2014.

Tablo 4’de de görüldüğü üzere; Trabzon Limanı’nın sahip olduğu açık ambar alanları, kapalı ambar alanlarına göre daha fazladır. Aynı zamanda, açık ambarların kapasitesi kapalı ambarlara göre daha fazladır.

“Al-Port” resmi web sitesinden elde edilen verilere göre Tablo 5, limandaki makine ve teçhizatların miktar ve kapasitelerini göstermektedir.

Tablo 5: Makine ve Teçhizat

Ekipman Adı	Miktar	Kapasite
Rıhtım Vinci	10	3-5-10-15-25 ton
Mobil Vinç	2	140 ton
Mobil Vinç (Lastikli)	7	10-25 ton
Mobil Vinç (Paletli)	4	4-5-10 ton
Forklift	13	3-5-10-25-33 ton
Stacker	2	40 - 45 ton
Römork	11	40-44 ton
Loader	8	0.6-0.8-1.6-8-9-10 ton
Kamyon (Damperli)	13	25 ton
Pnomatik	2	120, 200 ton/saat boşaltma

Kaynak: <http://al-port.com>, 2014.

Tablo 5’de de görüldüğü üzere; limanda toplam miktar olarak ihtiyaca göre en fazla bulunan ekipmanlar farklı kapasitelerdeki mobil vinç, forklift ve kamyondur. İhtiyaca göre en az bulunan ekipmanlar ise; stacker ve pnomatiktir.

1.3. Trabzon Limanı'nda Verilen Hizmetler

Trabzon liman sahası gümrüklü saha olup, geçici depolama rejimine tabidir. Limanda ithalat, ihracat ve transit yük elleçlemesi yapılmakta olup, açık ve kapalı depolama sahasında ardiye-terminal hizmetleri verilmektedir (Yiğit, 2006: 32). Trabzon Limanı'nda verilen hizmetler aşağıda belirtilmiştir (Yiğit, 2006: 32):

- Yükleme, boşaltma, aktarma, hamaliye işlerini yapmak ve bu işler için gerekli tesisleri kurup işletmek.
- Gemilere su vermek, boşaltmak, aktarmak ve bu işler için gerekli tesisleri kurup işletmek.
- Deniz sahasında ve geri sahalarda antrepolar, ambarlar, sundurmalar, hangarlar, açık sahalar, yolcu salonları kurup işletmek.
- Palamar şamandıraları kurup işletmek.
- Kılavuzluk, römorkörcülük ve palamar işlerini yapmak.
- Gazino, lokanta, büfe, emanet odası gibi yolcu ihtiyaçlarını karşılayacak tesisler ve servisler kurup işletmek.

“Al-Port” resmi web sitesinden elde edilen verilere göre Tablo 6, liman faaliyetleriyle ilgili deniz araçlarının sayısını göstermektedir.

Tablo 6: Deniz Araçları

Römorkör	: 3 Adet (800-1250-2500 HP)
Kılavuz motoru	: 1 Adet (770 HP)
Marin Bot	: 2 Adet (180 HP)

Kaynak: <http://al-port.com>, 2014.

Tablo 6'da da görüldüğü üzere; Trabzon Limanı 3 adet römorköre, 1 adet kılavuz motoruna ve 2 adet marin bota sahiptir.

“Al-Port” resmi web sitesinden elde edilen verilere göre Tablo 7, limanda kullanım amaçlarına göre hizmet veren araçları ve bunların sayılarını göstermektedir.

Tablo 7: Hizmet Araçları

Ekipman Adı	Adet	Kullanım amacı
Devriye Aracı	1	Güvenlik
Pikap	1	Malzeme
Otomobil	1	Satınalma, Makam
Vidanjör	1	Sintine-Sıvı Atık Alımı
Çöp Kamyonu	1	Katı Atık Alımı
Süpürge Aracı	1	Saha Temizliği
İtfaiye Aracı	1	Yangın ve Saha Temizliği

Kaynak: <http://al-port.com>, 2014.



Tablo 7’de de görüldüğü üzere; Trabzon Limanı’nda güvenlik amacıyla hizmet veren 1 adet devriye aracı, malzeme için 1 adet pikap, satınalma ve makam amaçlı 1 adet otomobil, sintine-sıvı atık alımı için 1 adet vidanjör, katı atık alımı için 1 adet çöp kamyonu, saha temizliği için 1 adet süpürge aracı ve yangın ve saha temizliği için 1 adet itfaiye aracı mevcuttur. Genel olarak diyebiliriz ki; Trabzon Limanı makine-teçhizat, deniz ve hizmet araçlarına yönelik yatırımlarıyla limancılık hizmetlerini artırmaya ve kalitesini yükseltmeye çalışmaktadır.

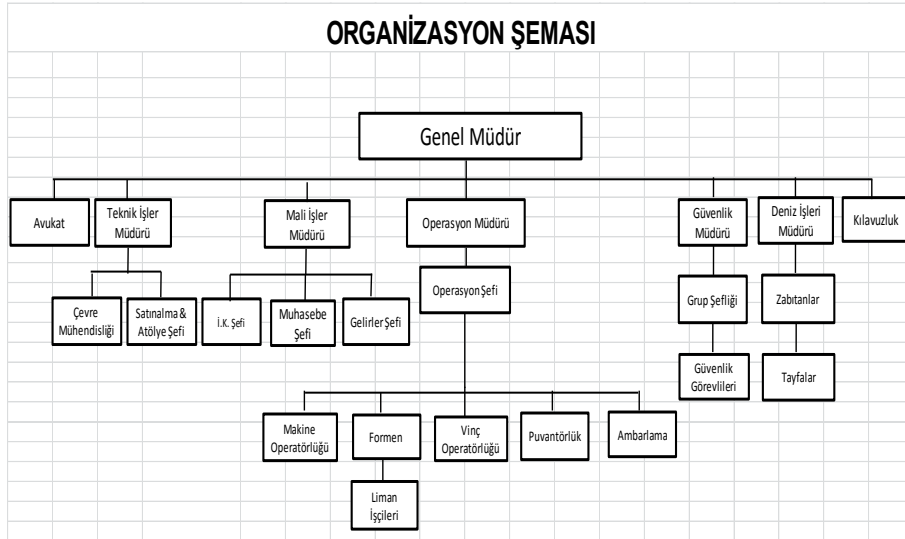
1.4.Trabzon Limanı'nın Kalite ve Çevre Anlayışı

Trabzon Liman İşletmesi, kaliteden ödün vermeden çalışmalarına devam ederken, çevre ve iş sağlığı güvenliği konularına da büyük önem vermektedir. Limanın kaliteye verdiği önem neticesinde aldığı ISO 9001, çevreye olan hassasiyeti nedeniyle aldığı ISO 14001 ve iş sağlığı ve güvenliğine verdiği önemin kanıtı olan OHSAS 18001 sertifikaları bulunmaktadır.

Trabzon Liman İşletmesi, hizmet kalitesini ve verimliliği artırmayı, müşterilerine kaliteli hizmet sunarak müşteri memnuniyetini en üst seviyede tutmayı hedeflemektedir. Düzenli olarak yaptığı çevre tatbikatları, lisanslı atık depolama tesisi, imisyon, emisyon ve atık su deşarjı konularında aldığı üst düzey önlemlerle çevreye saygılı bir işletmecilik anlayışına sahiptir.

1.5. Trabzon Limanı'nın Organizasyon Şeması

Trabzon Liman İşletmesi'nin organizasyon şeması Şekil 1’de görülmektedir.



Şekil 1: Liman Organizasyon Şeması

1.6. Trabzon Limanı'nın Müşteri Grubu

Trabzon Limanı'nın müşteri grubunu ithalat ve ihracat firmaları, gemi acenteleri, armatörler oluşturmaktadır. Ayrıca limana kruvazi gemileri de gelip gitmektedir.

2. TRABZON LİMANI'NIN TİCARETTEKİ ÖNEMİNE YÖNELİK BİR ARAŞTIRMA

2.1. Araştırmanın Amacı

Bu çalışmanın amacı, 2010-2013 yıllarına ait Trabzon Liman İşletmeciliğinden sağlanan çeşitli tablosal verilere dayanarak, Trabzon Limanı'nın genel olarak ticaret açısından önemini ortaya koymak ve bu alandaki meslek mensuplarına, yatırımcılara, ilgili kişi ve/veya kurumlara bilgi ve katkı sağlamaktır.

2.2. Araştırmanın Kapsamı ve Sınırlılıkları

Bu araştırmada, Trabzon Limanı'nda hizmet verilen gemilerin sayısı, limanda elleçlenen yük miktarları ve dağılımları, limana gelen-giden Türk ve yabancı bayraklı gemilerin sayı ve tiplerine göre sınıflandırılması, limanda ithalatı, transit ticareti ve iç ticareti yapılan yükler ve miktarlarına göre sınıflandırılması ve limanda yapılan yükleme-boşaltma faaliyetlerinin ticaret türlerine ve miktarlarına göre sınıflandırılmasına ilişkin tablo verileri verilerek, Trabzon Limanı'nın ticaret açısından işlevselliği ve önemi gösterilmeye çalışılmıştır. Liman verilerinin sadece 2010-2013 yıllarına ait olması ve çalışmanın, limanın diğer bölge limanlarıyla ve ülkemizdeki diğer limanlarla istatistiksel olarak herhangi bir karşılaştırma yapmadan, sadece genel durumu ve önemini belirtecek nitelikte tablolarla sunulması bu araştırmanın en önemli kısıtlarını oluşturmaktadır.

2.3. Veri Toplama Yöntem ve Aracı

Bu çalışmanın verileri, Trabzon Liman İşletmeciliği olan "Alport" 'tan sağlanmıştır. Veriler, limana ait 2010-2013 yıllarını kapsayan hazır tablosal verilerdir. Bu veriler şu içerikleri kapsamaktadır: Trabzon Limanı'nda hizmet verilen gemi sayısı, gross tonajı (GT), araç ve yolcu sayısı; limanda elleçlenen yük miktarları; limana gelen-giden Türk bayraklı gemilerin sayı ve tiplerine göre sınıflandırılması; limana gelen-giden yabancı bayraklı gemilerin sayı ve tiplerine göre sınıflandırılması; limanda ithalatı, transit ticareti ve iç ticareti yapılan yükler ve miktarları; limanda yapılan yükleme-boşaltma faaliyetlerinin ticaret türlerine ve miktarlarına göre sınıflandırılması. Söz konusu veriler liman yetkilileriyle e-mail vasıtasıyla ve yüz yüze ve telefonla görüşme yapılarak elde edilmiştir.

2.4. Araştırmanın Bulguları ve Bulguların Değerlendirilmesi

Trabzon Limanı'nda hizmet verilen gemi sayıları, GT, araç ve yolcu sayılarına ilişkin veriler Tablo 8'de verilmiştir.

Tablo 8: Trabzon Limanı'nda Hizmet Verilen Gemi Sayıları, GT, Araç ve Yolcu Sayıları

Gemi Sayısı	2010	2011	2012	2013
Yolcu Gemisi	272	144	146	127
Diğer Gemi	715	736	880	902
Toplam	987	880	1026	1029
GT	3.574.447	3.886.136	3.586.802	4.084.049
Araç Sayısı	5111	678	615	621
Yolcu Sayısı	43.550	21.432	45.819	49.523

Kaynak: Alport, 2014.

Tablo 8'de de görüldüğü üzere; 2010 yılında limanda hizmet verilen gemi sayısı 272 adet yolcu ve 715 adet diğer gemilere ait olmak üzere toplam 987 adettir. 2011 yılında bu sayı toplam 880 adet, 2012 yılında 1026 adet, 2013 yılında ise toplam 1029 adettir. 2010 yılında gemilerin gross tonajı (GT) 3.574.447 iken, 2011 yılında 3.886.136, 2012 yılında 3.586.802, 2013 yılında ise 4.084.049' dur. 2010 yılında limanda hizmet verilen araç sayısı 5111 adet, 2011 yılında 678 adet, 2012 yılında 615 adet, 2013 yılında ise 621 adettir. 2010 yılında limanda taşınan yolcu sayısı 43.550 adet, 2011 yılında 21.432 adet, 2012 yılında 45.819 adet, 2013 yılında ise 49.523 adettir.

Limanda elleçlenen yük miktarlarına ilişkin veriler Tablo 9'da verilmiştir.

Tablo 9: Limanda Elleçlenen Yük Miktarları

Elleçlenen Yük	2010	2011	2012	2013
Yükleme	697.000	620.000	718.000	550.000
Boşaltma	1.457.000	1.681.000	2.106.000	2.224.000
Toplam	2.154.000	2.301.000	2.824.000	2.774.000

Kaynak: Alport, 2014.

Tablo 9'da da görüldüğü üzere; elleçlenen yük miktarları (yükleme+boşaltma) 2010 yılında toplam 2.154.000 ton, 2011 yılında 2.301.000 ton, 2012 yılında 2.824.000 ton, 2013 yılında ise 2.774.000 tondur. Ayrıca, elleçlenen (yükleme+boşaltma) yük miktarlarında 2012 yılına kadar

yıllar itibariyle bir artış olduğu ve limanda boşaltma faaliyetlerinin yükleme faaliyetlerine göre daha fazla olduğu dikkat çekmektedir.

Liman kapasiteleri (Bkz. Tablo 1) ile elleçlenen yük miktarları karşılaştırıldığında Trabzon Limanı'nda kapasitenin çok altında bir iş yapıldığı net bir şekilde görülmektedir. Bu nedenle limandaki yük elleçleme miktarının artması sadece hinterlandındaki yük artışına bağlıdır.

Trabzon Limanı'na gelen - giden Türk bayraklı gemilerin sayı ve tiplerine göre sınıflandırılması Tablo 10'da, limana gelen - giden yabancı bayraklı gemilerin sayı ve tiplerine göre sınıflandırılması ise Tablo 11'de verilmiştir.

Tablo 10: Trabzon Limanı'na Gelen - Giden Türk Bayraklı Gemilerin Sayı ve Tiplerine Göre Sınıflandırılması (2013 Yılı)

2013 Yılı Aylar	Ocak	Şubat	Mart	Nisan	Mayıs	Haziran	Temmuz	Ağustos	Eylül	Ekim	Kasım	Aralık	Genel toplam
Mozaik			1			1			1			1	4
Kömür	9	2	3	3	4	5	5	4	1	5	4	9	54
Tanker	3	3	2	5	5	2	9	5	3	4	5	3	49
Konteynır	4	2	1	2	3	4	3	3	4	3	3	3	35
Demir, Sac	3	5	5	9	8	6	5	8	6	3	5	2	65
Mermer						1	1			1			3
Kireç	1	2	2	1	2	1	2	2		2	3	1	19
Gübre		2	6	2									10
Tahıl/Buğday													
Maden/Boksit			1	1			1	2	4	3	7	4	23
Çimento	9	8	8	8	9	9	8	9	9	6	5	4	92
Karışık Eşya													
Askeri Gemi	1		1	2	2	1	2	1	1	1	1		13
Diğer		1			1						1		3
Toplam	18	15	18	26	24	23	23	24	40	32	35	34	312

Kaynak: Alport, 2014.

Tablo 11: Trabzon Limanı'na Gelen - Giden Yabancı Bayraklı Gemilerin Sayı ve Tiplerine Göre Sınıflandırılması (2013 Yılı)

2013 Yılı Aylar	Ocak	Şubat	Mart	Nisan	Mayıs	Haziran	Temmuz	Ağustos	Eylül	Ekim	Kasım	Aralık	Genel Toplam
Yolcu Feribot	12	10	8	9	8	10	14	16	13	12	8	7	127
Cruise (Turist)				1	1		2	5	8	7			24
Ro-Ro			1			1	1			1		2	6
Kömür	23	12	10	12	28	23	26	16	16	22	26	21	235
Tanker	1	2	1	1	2	2	3	3	1	3	2	3	24
Konteynır	2	1	2	5	2	1	1	2	2	1	2	1	22
Demir, Sac	1			1	1	1				1			5
Proje Yüğü													
Kereste			1			1			1		1		4
Tahıl/Buğday	2	3	5	2	5	4	8	5	8	10	9	7	68
Maden		1			1								2
Taş	8	7	15	15	11	10	9	3	3	5	4	2	92
Çimento													
Klinger/Balık Yemi						1							1
General Kargo	5	3	3	2	1	3	3	3	1	5	3	3	35
Diğer			2	2	1		2	2	2	1		2	14
Toplam	54	39	48	50	61	57	69	55	55	68	55	48	659

Kaynak: Alport, 2014.

Tablo 10 ve Tablo 11'de de görüldüğü üzere; 2013 yılında Trabzon Limanı'na gelen-giden Türk bayraklı ve yabancı bayraklı gemiler taşıdıkları yüklere ve tiplerine göre sınıflandırılmıştır. Buna göre; limana Türk bayraklı gemilerden (en çok) birinci sırada çimento taşıyan gemiler (92), ikinci sırada demir,sac taşıyan gemiler (65), üçüncü sırada ise kömür taşıyan gemiler (54) gelip gitmektedir. Yabancı bayraklı gemilerden ise en çok gelip gidenler birinci sırada kömür taşıyan (235), ikinci sırada yolcu feribotu (127) taşıyan ve üçüncü sırada ise taş (92) taşıyan gemilerdir. Buna göre diyebiliriz ki; toplamda limana gelip-giden Türk bayraklı gemilerin sayısı 312, yabancı bayraklı gemilerin ise 659'dur. Buna göre diyebiliriz ki; limana yabancı bayraklı gemiler daha fazla gidip gelmektedir.

Trabzon Limanı'nda boşaltma kategorisinde ithalatı, transit ticareti ve iç ticareti yapılan yükler ve miktarlarına ilişkin veriler Tablo 12'de verilmiştir.

Tablo 12: Trabzon Limanı'nda İthalatı, Transit Ticareti ve İç Ticareti Yapılan Yükler ve Miktarları (2013 Yılı)

2013	Aralık		Kümülatif	
	Adet	Ton	Adet	Ton
Boşaltma				
1-İthalat				
A-Dökme Sıvı				
Balık Yağı				
B-Dökme Katı				
Klinker				1.336
Kömür		132.358		1.387.512
Pik Demir				14.295
Buğday		14.816		96.554
C-General Kargo				
Karışık Eşya		48		16.335
Balık Unu ve Yağı				651
Kereste-Tomruk				7.620
Canlı Hayvan				
Saman		854		1.517
D-Konteyner				
Konteyner	221	5.352	2.325	54.726
Toplam	221	152.574	2.325	1.580.546
2-Transit	Adet	Ton	Adet	Ton
A-Dökme Sıvı				
B- Dökme Katı				
Buğday				14.119
Pirinç				
Bezelye				5.984
Arpa				6.329
Nohut/Mısır		6.078		39.021
Keten Tohumu				3.044
C-Konteyner				
Konteyner	464	354	7.647	3.591
D-Serbest Bölge				
Buğday				15.550
Pirinç				
Bezelye		2.946		33.617

TRABZON LİMANI'NIN GENEL KONUMU, ÖZELLİKLERİ VE TİCARETTEKİ ÖNEMİ

2013	Aralık		Kümülatif	
	Adet	Ton	Adet	Ton
Boşaltma				
Arpa				
Nohut				
Külçe Demir				
Buğday (TMO)				3.255
Toplam	464	9.378	7.647	124.510
3-İç Ticaret	Adet	Ton	Adet	Ton
Kömür		5.950		29.661
Kireç-Tuğla		489		7.457
Klinger/Maden Cevheri		17.086		100.087
Mermer/Silis Kumu		1.508		7.970
Mozaik		600		5.014
İnşaat Demiri		4.119		70.013
İnşaat Demiri				38.225
Konteyner			36	1.004
Çimento		13.462		259.815
Toplam		43.214	36	519.246
Genel Toplam	685	205.166	10.008	2.224.302

Kaynak: Alport, 2014.

Trabzon Limanı'nda yükleme kategorisinde ihracatı, transit ticareti ve iç ticareti yapılan yükler ve miktarlarına ilişkin veriler Tablo 13'de, verilmiştir.

Tablo 13: Trabzon Limanı'nda İhracatı, Transit Ticareti ve İç Ticareti Yapılan Yükler ve Miktarları (2013 Yılı)

2013	Aralık		Kümülatif	
	Adet	Ton	Adet	Ton
Yükleme				
1- İhracat				
A- Dökme Sıvı				
Balık Yağı				5.022
Diğer				
B- Dökme Katı				8.500
Kömür				4.889
Krom				15.900
Çinko/Bazalt Taşı		2400		166.256
Magnezyum-Manyezit				12.612
C- General Kargo				





2013 Yükleme	Aralık		Kümülatif	
	Adet	Ton	Adet	Ton
Karışık Eşya		712		20.431
Manyezit		670		5.832
D- Yolcu Gemileri İle				397
Dökme Karışık Eşya				2.297
E- Konteyner	670	16.684	7.329	194.025
Toplam	670	20.646	7.329	436.161
2-Transit	Adet	Ton	Adet	Ton
A- Dökme Sıvı				39
B- Dökme Katı				
Buğday		3.000		9.165
Mısır		1.350		12.093
Nohut				2.569
C- General Kargo				5.130
Karışık Eşya				143
Manyezit				
D- Konteyner				
Konteyner	338	4.419	2.768	41.943
Toplam	338	8.769	2.768	71.082
3- İç Ticaret	Ton	Ton	Ton	Ton
Hurda Demir/Kömür/Krom	802	3.130	23.378	18.935
Toplam	802	3.130	23.378	18.935
	Adet	Ton	Adet	Ton
Genel Toplam	1.008	33.347	10.097	549.556

Tablo 12’de de görüldüğü üzere; 2013 yılında Trabzon Limanı’nda boşaltma kategorisinde ithalatı, transit ticareti ve iç ticareti yapılan yükler ve miktarları verilmiştir. Buna göre; limanda 1.580.546 ton ithalat yapılmış ve en çok ithal edilen yük ise dökme katı kategorisinde yer alan 1.387.512 tonla kömür olmuştur. Limanda 124.510 ton transit ticaret yapılmış ve en çok transit ticareti yapılan yük 39.021 tonla nohut/mısır olmuştur. Yine limanda 519.246 ton iç ticaret yapılmış ve en çok iç ticareti yapılan yük ise 259.815 tonla çimento olmuştur.

Tablo 13’de de görüldüğü üzere; 2013 yılında Trabzon Limanı’nda yükleme kategorisinde ihracatı, transit ticareti ve iç ticareti yapılan yükler ve miktarları verilmiştir. Buna göre; limanda 436.161 ton ihracat yapılmış ve en çok ihraç edilen yük ise 194.025 tonla konteyner yükü olmuştur. Limanda 71.082 ton transit ticaret yapılmış ve en çok transit ticareti yapılan yük 41.943

tonla konteyner yükü olmuştur. Yine limanda 18.935 ton iç ticaret yapılmış ve iç ticareti yapılan yüklerin tamamını ise hurda/demir/kömür/krom yük grubu oluşturmaktadır.

Tablo 12 ve Tablo 13'e göre ayrıca diyebiliriz ki; toplamda boşaltma kategorisinde gerçekleştirilen ticaret, yükleme kategorisine göre gerçekleştirilen ticaretten ton olarak daha fazladır.

Trabzon Limanı'nda yapılan yükleme-boşaltma faaliyetlerinin ticaret türlerine ve miktarlarına göre sınıflandırılmasına ilişkin veriler Tablo 14'de verilmiştir.

Tablo 14: Trabzon Limanı'nda Yapılan Yükleme-Boşaltma Faaliyetlerinin Ticaret Türlerine ve Miktarlarına Göre Sınıflandırılması (2013 Yılı)

2013	Aralık	Kümülatif
Yükleme	Ton	Ton
1-İhracat	20.646	436.161
2-Transit	8.769	71.082
3- İç Ticaret	3.932	42.313
Toplam	33.347	549.556
Boşaltma	TON	TON
1-İthalat	152.574	1.580.546
2-Transit	9.378	124.510
3-İç Ticaret	43.214	519.246
Toplam	205.166	2.224.302
Genel Toplam	238.513	2.273.858

Kaynak: Alport, 2014.

Tablo 14'de de görüldüğü üzere; 2013 yılında Trabzon Limanı'nda yapılan yükleme ve boşaltma faaliyetleri ticaret türleri (İhracat, ithalat, transit, iç ticaret) ve miktarları açısından sınıflandırılmıştır. Limanda, (12 ay) toplam 549.556 ton yükleme ve 2.224.302 ton boşaltma faaliyeti yapılmıştır. Buna göre diyebiliriz ki; limanda yapılan boşaltma faaliyetleri yükleme faaliyetlerine göre daha fazladır. Limanda (12 ayda), toplam 549.556 ton yükleme yapılmıştır. Bu yüklemenin 436.161 tonluk kısmı ihracata, 71.082 tonluk kısmı transit ticarete, 42.313 tonluk kısmı ise iç ticarete aittir. Buna göre diyebiliriz ki; yapılan yükleme faaliyetlerinin büyük bir çoğunluğu ihracata yöneliktir. Yine limanda, toplam 2.224.302 ton boşaltma yapılmıştır. Bu boşaltmanın 1.580.546 tonluk kısmı da ithalata, 124.510 tonluk kısmı

transit ticarete ve 519.246 tonluk kısmı iç ticarete aittir. Buna göre diyebiliriz ki; yapılan boşaltma faaliyetlerinin büyük bir çoğunluğu ithalata yöneliktir.

Sonuç

Trabzon Limanı, tarihi İpek Yolu üzerinde bulunan bölge ülkelerinin Avrupa'ya ve dünya pazarlarına açılmasını sağlamaktadır. Bu bağlamda liman, bölge ülkelerini dünya pazarlarına daha kısa zamanda ve daha az maliyetle bağlamış olur. Bu açıdan bakıldığında Trabzon Limanı, uluslararası ticarete bir köprü görevi yapmaktadır.

Trabzon Limanı, gerek ulaşım kolaylığı sağlaması gerek limancılık alanında çeşitli hizmetler (yükleme, boşaltma, aktarma, ardiye, terminal, klavuzluk, römorkörcülük gibi) vermesi yönüyle ülkemizin önemli lojistik merkezleri arasında gösterilebilir.

Araştırma verilerine göre; Trabzon Limanı'nda toplam elleçlenen (yükleme+boşaltma) yük miktarlarında yıllar itibariyle 2012 yılına kadar bir artış olduğu ve boşaltma faaliyetlerinin yükleme faaliyetlerine göre daha fazla olduğu tespit edilmiştir (Tablo 9).

Araştırma verilerine göre; limana Türk bayraklı gemilerden (en çok) birinci sırada çimento, ikinci sırada demir-sac, üçüncü sırada ise kömür; yabancı bayraklı gemilerden ise (en çok) birinci sırada kömür, ikinci sırada yolcu feribotu, üçüncü sırada ise taş taşıyan gemiler gelip-gitmektedir (Tablo 10 ve Tablo 11). Burada dikkat çeken önemli noktalardan birisi; Türk bayraklı gemilerin taşıdıkları yüklerin birinci sırasını çimento oluştururken yabancı bayraklı gemilerin taşıdıkları yüklerin birinci sırasını ise kömürün oluşturmasıdır. Diğerisi ise; limana gelip-giden yabancı bayraklı gemilerin sayısının, Türk bayraklı gemilere göre daha fazla olmasıdır (Tablo 10 ve Tablo 11). Yüksek yıldız (2010: 33), yaptığı araştırmada bu bulgumuzu desteklemektedir.

Araştırma verilerine göre; 2013 yılında Trabzon Limanı'nda yapılan ticaretin büyük bir bölümü ithalattan oluşmaktadır. Boşaltma kategorisinde en fazla ithalatı yapılan yük kömür, en fazla transit ticareti yapılan yükün nohut/mısır ve en fazla iç ticareti yapılan yükün ise çimento olduğu tespit edilmiştir (Tablo 12). Yüksek yıldız (2010: 71)'a göre, ithalatı yapılan ürünlerin başında ilk sırayı imalathane ve konutlarda ısıtma amacıyla kullanılan ve daha çok Rusya Federasyonu'ndan ithal edilen taş kömürü almaktadır. İlave olarak, Trabzon ili ve ardbölgesindeki illerin kömür talepleri Trabzon Limanı kullanılarak yapılmaktadır (Yüksek yıldız, 2010: 71).

Araştırma verilerine göre; 2013 yılında Trabzon Limanı'nda yükleme kategorisinde ihracatı en fazla yapılan yük konteyner ve yine transit ticareti

en fazla yapılan yük konteyner olmuştur. İç ticareti yapılan yük grubunu ise hurda/demir/kömür/krom oluşturmaktadır (Tablo 13).

Araştırma verilerine göre; 2013 yılında Trabzon Limanı'nda yapılan boşaltma faaliyetlerinin yükleme faaliyetlerine göre daha fazla olduğu tespit edilmiştir. Bu yükleme faaliyetlerinin büyük bir kısmı ihracata, boşaltma faaliyetlerinin büyük bir kısmı ise ithalata yöneliktir (Tablo 14).

Araştırma verilerine göre; 2013 yılında Trabzon Limanı'nda 2012 yılına göre toplam hizmet verilen gemi sayılarında çok küçük bir artış yaşanmıştır. 2013 yılında 2012 yılına göre gemilerin GT ölçüsünde de bir artış gerçekleşmiştir. Ayrıca hizmet verilen araç sayısında çok küçük bir artış yaşanmışken yolcu sayısında ise önemli bir artış gerçekleşmiştir (Tablo 8).

Araştırma verilerine göre; 2013 yılında 2012 yılına göre toplam elleçlenen yük miktarında bir azalış gerçekleşmiştir ve bu azalış yükleme miktarının düşmesinden kaynaklanmıştır (Tablo 9).

Araştırma verilerine göre; 2013 yılında 2012 yılına göre Trabzon Limanı'na gelen-giden Türk Bayraklı gemilerin toplam sayısında herhangi bir değişiklik yaşanmazken yabancı bayraklı gemilerin toplam sayısında bir azalış gerçekleşmiştir.

Araştırma verilerine göre; 2013 yılında 2012 yılına göre Trabzon Limanı'nda boşaltma kategorisinde ithalatı, transit ticareti ve iç ticareti yapılan yüklerin toplam miktarlarında bir artış gerçekleşmiştir. Yükleme kategorisinde ise ihracatı, transit ticareti ve iç ticareti yapılan yüklerin toplam miktarlarında bir azalış gerçekleşmiştir.

Karadeniz'in en önemli limanlarından birisi olan Trabzon limanı yakın hinterlandında yerel yük kapasitesinin sınırlı olması, limanın gelişiminin önemli oranda konteyner ve RO-RO taşımacılığına bağlı olması sonucunu doğurmaktadır (Tütüncü Esmer vd., 2012).

Trabzon Limanı; Karadeniz Bölgesi'nde bulunan Samsun, Rize ve Hopa Limanları gibi büyük bir liman olup, bölge ekonomisi açısından oldukça önemlidir. Ancak bu limanların altyapı eksikliklerinin bulunması, ardbölge bağlantılarının yetersiz olması bir dezavantaj oluşturmaktadır. Bu limanlar arasında demiryolu bağlantısına sadece Samsun Limanı sahip olup, merkez liman olma özelliğini göstermektedir. Halbuki Trabzon Limanı, Rize ve Hopa Limanları gibi daha çok kendi alanlarına ve transit taşımacılığına hizmet etmektedir. Ayrıca, Trabzon'un gelişmiş bir sanayisi olmadığı gibi yeterli ekim alanları da yoktur. Bu nedenlerle pekçok tarım ve sanayi ürünlerini diğer illerden ve limanlar vasıtasıyla ithalattan karşılamaktadır. Bu açıdan değerlendirildiğinde Trabzon Limanı, rekabet açısından bölgedeki gelişmeleri



ve diğer rakip limanları yakından takip etmeli, limanların güçlü ve zayıf yönlerini ortaya çıkararak kendisiyle mukayese etmelidir.

Ovit tünelinin açılması sonucunda Trabzon Limanı'nın Doğu Anadolu Bölgesi, Güneydoğu Anadolu Bölgesi, GAP, İran gibi bölge yüklerinin elleçlenmesinde önemli katkısının olacağı aşikârdır. Benzer şekilde Batum demiryolunun Karadeniz sahilinden Samsun ve Erzurum demiryoluna bağlanması Türk limanlarının bu rekabet gücünü çok olumlu etkileyecektir (Tütüncü Esmer vd., 2012).

Fakat Ovit tünelinin tamamlanması sonucunda bölgede artması beklenen yük trafiğine paralel olarak bölge limanlarının teknolojik alt yapılarının tamamlanması önemli bir husustur. Aksi takdirde özellikle İran transit yükünü alabilmesi mümkün olmayabilecektir. Trabzon Limanı, özelleştirme sonrasındaki dönemde gerçekleştirdiği yatırımlar ile yük elleçleme kapasitesini arttırmış ve orta vadede artan yük trafiğine cevap verecek duruma gelmiştir. Bu noktada limanın en önemli sorunu yük azlığıdır (Tütüncü Esmer vd., 2012).

74



Trabzon Limanı, hem ülkemiz ticaretinde hem de Kafkasya, İran ve Orta Asya Cumhuriyetleri'ne yakınlığı nedeniyle uluslararası ticarete stratejik bir konuma sahiptir. Çünkü; bu liman temel limancılık ve lojistik hizmetleri, ithalat ve ihracata yönelik faaliyetleri nedeniyle bölge ve ülkemiz ekonomisine büyük katkılar sağlamaktadır. Buna rağmen liman, hem daha iyi hizmet kalitesine ulaşmak hem de uluslararası ticarete etkinliğini artırmak için orta ve uzun vadeli yeni yatırımlara yönelebilir. Ayrıca, Doğu Anadolu'dan Trabzon'a yapılacak olan bir demiryolu hattı ve karayolundan da Ovit tünelinin aktif bir şekilde kullanılması ile mesafe kısılacağı gibi ulaşım maliyeti de azalacağından, ticaret açısından Trabzon Limanı daha avantajlı bir konuma gelecek ve transit yükteki avantajını geri kazanabilecektir. Ayrıca, Trabzon Limanı'nın transit ticaret amacıyla kullanılması durumunda bölgede istihdam, sosyo-ekonomik gelişme, refah sağlanması söz konusu olacak ve Trabzon Limanı'nın bu açıdan bir çekim merkezi olabilmesi için teşvik ve desteklerden asla mahrum bırakılmaması gerekmektedir.

Conclusion

Trabzon Port provides the expansion of the countries located along the ancient Silk Road over Europe and world markets. In this context, the port would tie the region countries to the world markets in less time and at less cost. Trabzon Port serves as a bridge for international trade.

Trabzon Port would be accepted as one of the significant logistics centers of the country in point of providing easy access as well as various services required in the field of port operations (such as loading, unloading, transfer, warehouse, terminal, guiding, tugging)

According to survey data, there has been increase in total handled (loading + unloading) burden in Trabzon Port until the year 2012, unloading operations were more than the loading operations.

According to survey data, the most frequent carried burden is "Cement", secondly "Iron- Sheet Iron and thirdly "Coal" in Turkish-flagged vessels; and the most frequent carried burden is "Coal", secondly "Passenger" and thirdly "Stone" in foreign-flagged vessels. (Table 10-11). One of the most significant points here is Turkish-flagged vessels to carry "Cement" most frequently, while Foreign-flagged vessels carry "Coal" most frequently. Another important point is that the number of foreign-flagged vessels are more than the number of Turkish-flagged vessels which visit the port (Table 10-11). Yüksekıldız (2010: 33) supports our research.

According to survey data; a large part of trade in the port of Trabzon in 2013 consists of imports. The most imported load is "Coal" in unloading category, the most transit traded load is chickpeas / corn and the most inner traded load is cement (Table 12). According to Yüksekıldız (2010: 71), the most imported product is "Pit Coal" which is used for heating in houses and factories and which is mostly imported from Russian Federation. Additionally, the coal demand of Trabzon province and close places is provided using of Trabzon Port (Yüksekıldız, 2010: 71).

According to survey data; in 2013, the most frequent cargo which is exported in loading category is containers and it is the most as transit trade as well in Trabzon Port. The inner trade is led by the cargo group of scrap / iron / coal / chromium (Table 13).

According to survey data; in 2013, unloading operations have been found to be more than the loading operations in Trabzon Port. A large part of loading operations is intended to export while a large part of the unloading activities is intended to export (Table 14).

According to survey data; a quite small increase is observed in the number of total service ships in 2013 compared to 2012 in Trabzon Port. An increase was realized at the extent of the GT of vessels in 2013 compared to 2012. Additively, while there is a small increase occurred in service vehicles, a significant increase in the number of passengers realized (Table 8).



According to survey data; a decrease in the total amount of cargo handled in 2013 compared to 2012, and this decrease was due to the fall of the load amount (Table 9).

According to survey data; there was not change in the number of visiting Turkish-flagged vessels while a decrease was observed in the total number of visiting foreign flagged ships to Trabzon Port in 2013 compared to 2012.

According to survey data; an increase occurred in the total amount of cargo in unloading category composed of imports, transit trade and internal trade products. Still, in loading category, a decrease occurred in the total amount of exports, transit trade and internal trade products.

Limited local load capacity at close hinterland of Trabzon Port which is one of the most important port of the Black Sea has resulted the port's development to be connected to the container and ro-ro transporting (Tütüncü Esmer i.e., 2012).

Trabzon Port is a major port just like other ports like Samsun, Rize and Hopa Port located in Black Sea Region, and it is very important for region economy. However, the infrastructure deficiency and lack of consecutive region connections constitute disadvantage. Among these ports, only Samsun Port has rail link which makes it the central harbor. However, Trabzon Port, like Rize and Hopa Ports, serves in their own areas and transit transportation. Also, there is not a developed industry or enough acreage areas of Trabzon. For these reasons, many agricultural and industrial products are supplied by imports from other ports and provinces. In this respect, Trabzon Port should follow the developments in the region and its competitor ports. It should reveal strengths and weaknesses of competitor ports and compare them with its own qualities.

It is obvious that opening of the tunnel Ovit is going to contribute Trabzon Port to transport the loads of East Anatolia Region, Southeast Anatolia region, GAP and Iran. Similarly, connecting Batumi railway to Samsun and Erzurum through the Black Sea coast will have very positive impact on the competitiveness of Turkish ports (Tütüncü Esmer i.e., 2012).

Nevertheless, it is a considerable point to complete technological infrastructure that will be essential after the increase of expected traffic load in the region. Otherwise, it may not be possible to overcome transit cargo transportation, especially from Iran. Trabzon Port has increased its cargo handling capacity with investments after privatization and has managed to

respond increasing freight traffic in the medium term. At this point, the port's most important problem is the lack of load (Tütüncü, Esmer ie, 2012).

Trabzon Port has a strategic position in international trade with its proximity to Caucasus, Iran and the Central Asian Republics and also significant in internal trade. The port have contributed to region and country economy via import and export activities, basic port operations and logistics services. However, the port may apply to medium and long-term investments to achieve better service quality and to enhance efficiency in international trade. Moreover, a railway line which is going to connect Eastern Anatolia to Trabzon and active using of the Ovit Tunnel is going to shorten the distance and reduce the transportation costs. Hence Trabzon Port is going to have a more advantageous position and regain its advantage in cargo transportation. Trabzon Port's usage in transit trade is going to provide employment, socio-economic development and welfare for region. The Trabzon Port should not be deprived of promotions and subventions to become a center of attraction.

Kaynakça

- Altınçubuk, F. (2000). *Liman İdare ve İşletmesi*. İstanbul: Deniz Ticaret Odası Yayınları.
- Baykal, R. (2012). *Karma Taşımacılık Yaklaşımıyla Limanlar ve Terminaller*. İstanbul: Birsen Yayınevi.
- Bayraktutan, Y. ve Özbilgin, M. (2013). “Limanların Uluslararası Ticarete Etkisi ve Kocaeli Limanlarının Ülke Ekonomisindeki Yeri”. *Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 26, 11-41.
- Demirci, E., Araz, T. ve Köse, E. (1999). Trabzon Limanı'nın Benzetim Modeli. *Endüstri Mühendisliği Dergisi*, 11(1), 2-14.
- Eliyi, D.T., Sevil, B., Yumurtacı, I.Ö., Güldoğan, E.U. ve Ada, E. (2008). Liman Yönetimi ve Rıhtım Atama Problemi. *Ege Akademik Bakış*, 8(1), 243-256.
- Oğuztimur, S. (2008). *Denizyolu Yük Taşımacılığında Küresel Liman Rekabet Koşullarının Mersin Limanı Örneğinde Değerlendirilmesi*. (Yayınlanmış Doktora Tezi). Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Okur, M. ve Küçüküçürlü, M. (2010). Jeopolitik ve Stratejik Açından Trabzon Limanı. *Karadeniz Dergisi*, Sayı 3, 25-41.
- Özey, R. (2002). *Türkiye Coğrafyası ve Jeopolitiği*. İstanbul: Aktif Yayınevi.
- Stopford, M. (2009). *Maritime Economics*. London and New York: Routledge Taylor&Francis Group.



- Tütüncü Esmer, G., Ateş, A. ve Esmer, S. (Nisan 2012). *Uluslararası Ticarete Trabzon Limanı'nın Dünü, Bugünü ve Geleceği*. IV. Yayınlanmış Türk Deniz Ticareti Sempozyumu. 16-17 Nisan 2012. Karadeniz Teknik Üniversitesi, Trabzon.
- Yiğit, F. (2006). *Gemi Kaynaklı Kirleticiler ve Trabzon Limanına Gelen Bazı Gemilerin Atık Sularının İncelenmesi*. (Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi). Karadeniz Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Trabzon.
- Yüksekyıldız, E. (2010). *Trabzon, Samsun, Rize ve Hopa Limanlarının Ardbölge Analizi*. (Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi). Karadeniz Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Trabzon.
- Nakil Trabzon Logistics. (2014). <http://www.nakil.com.tr/TrabzonLiman.aspx> (Erişim Tarihi, 5 Ağustos 2014).
- Trabzon Limanı Alport. (2014). <http://al-port.com/KapasiteVeHizmetler.aspx> (Erişim Tarihi: 15 Nisan 2014).
- Trabzon Serbest Bölgesi. (2014). http://www.transbas.com/port_facilities_details_tr.asp?details=general (Erişim Tarihi, 22 Nisan 2014).

