



**Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi**  
**The Journal of International Social Research**  
**Volume: 3 Issue: 12 Summer 2010**

**MANSAP LİMANLARINA BİR ÖRNEK: BARTIN LİMANI**  
**A SAMPLE TO THE ESTUARY PORTS: THE PORT OF BARTIN**

**Vedat KARADENİZ**

**Özet**

Bartın Limanı, Batı Karadeniz Bölümü'nde aynı adı taşıyan ırmağın denize döküldüğü yerde kurulmuş bir mansap limanıdır. Ereğli Liman'ından sonra Batı Karadeniz'in yük hacmi en fazla olan ikinci limanıdır.

Bartın Çayı ve kolları tarafından açılmış vadilerle iç kısımlara kolaylıkla bağlanabilen liman, İç Anadolu Bölgesi'ne en yakın liman konumundadır. Karadeniz kıyı dağlarını uygun yerlerinde aşan iki ayrı yolla ülkemizin iç kesimlerine bağlanmaktadır. Bu yollardan biri, Devrek-Mengen üzerinden geçerek Yeniçağa'da ülke trafiğinin en yoğun olduğu İstanbul-Ankara yoluna kavuşur. İkincisi ise, Bartın'ı Safranbolu-Karabük üzerinden Gerede'de Ankara-İstanbul karayoluna bağlar.

Limanın yıllık kapasitesi 2 milyon olup, 2008 yılı itibariyle yük hacmi 1.072.963 ton olarak gerçekleşmiştir. Bartın Kurtköy'deki Organize Sanayi Bölgesi'nde kurulacak olan yeni fabrikalarla yük hacminin artması beklenmektedir.

Bartın Belediyesi tarafından işletilen limanda gemi trafiğinde yoğunluk yaşanmaktadır. Bu amaçla giriş kapısından askeri limana doğru 100 metrelik bir kısmın rıhtıma dönüştürülmesi ve Ro Ro iskelesi için çalışmalar başlatılmıştır. Ro-Ro rıhtımıyla birlikte limandaki yük trafiğinin artacağı beklenmektedir.

**Anahtar Kelimeler:** Bartın Çayı, Mansap Limanı, Rıhtım, Denizyolu Ulaşımı.

**Abstract**

The port of Bartın is an estuary port which established in the place in which the river is spilled to the sea called same name in the West Black Sea Region. It is the second port which load volume is the most in the West Black Sea after the Ereğli Port.

The port, which can easily connect to inner parts with the valleys being opened by Bartın River and its tributaries, is the nearest port of the Central Anatolia. It is joined to the inner regions of our country with the two ways which pass in the suitable places the mountains of The Blacksea coast. One of these roads, reaches the road of İstanbul-Ankara, in which the country traffic is very crowded, in Yeniçağa by passing the road of Devrek-Mengen. The second also connect Bartın to the road of Ankara-İstanbul in Gerede from the road of Safranbolu-Karabük.

The annual capacity of the port is 2 million ton and in 2008 the load volume realized as 1 072 963. However it is expected the arising of the port load volume with the new factories which will be established in the Organized Industrial Zone in Kurtköy, Bartın.

There is a density in the ship transportation traffic in the port which is employed by the municipality of Bartın. Then, it was started the works for the scaffold of Ro-Ro and to change as a dock of a part for 100 metres towards from the enter gate to the military port. It is expected the increasing of the load traffic in the port together with the Ro-Ro dock.

**Key Words:** Bartın River, Estuary Port, Dock, Maritime Transport.

**Giriş**

Genel anlamı ile insan ya da eşyanın bir yerden başka bir yere hareketi olarak ifade edilen ulaşım faaliyeti, dünyanın çeşitli bölgeleri arasındaki ilişkilerin kurulup geliştirilmesinde ve coğrafi görünümün

değişmesinde şüphesiz önemli rol oynamaktadır. Bu bakımdan ulaşım sektörleri arasında liman şehirlerini ortaya çıkarmaları ya da şehirlere liman işlevini kazandırarak gerek ekonomik ve sosyal yapılar gerekse şekillerini, planlarını etkilemede denizyolları ayrı bir yere sahiptir (Tümertekin, 1987: 67). Ulaşım faaliyetleri içerisinde ağır ve hacimli maddelerin taşınmasında denizyollarının en ucuz ve kolay taşımacılık olması çok eski dönemlerden beri bu ulaştırma faaliyetinin önemini korumasına neden olmuştur (Koday, 1998: 215).

Denizyolu ulaşımındaki gelişmelere bağlı olarak eskiden gemilerin uğrak yeri anlamında kullanılan liman kavramı da değişikliğe uğramıştır (Bekdemir-Güner, 1999: 601). Çağdaş limanlar, karanın denize açıldığı, denizaşırı ülkelerle irtibat kurduğu, gemilerin barındığı, bölgeler, ülkeler ve kıtalar arasında çeşitli ihtiyaçlara yönelik malların yükleme ve boşaltmasının yapıldığı beşeri tesislerdir (Akova, 1996: 220). Gerçekten de limanları günümüzde sadece deniz alanı olarak değil, gerisindeki kara ile birlikte düşünmek gerekir. Çok defa mendireklerle (doğal limanlar hariç) rüzgarlara ve dalgalara karşı iyi bir şekilde korunmuş, kara, su ve demiryolları vasıtasıyla iç kısımlarla ulaşımı güçlü olan limanlar, aynı zamanda deniz ticaretinin önemli olduğu yerlerdir.

Limanların kuruluş yeri seçiminde çeşitli coğrafi etmenler etkili olmaktadır. Kuruluş yeri olarak doğal bir koy, haliç veya nehir ağzını seçen limanlar olduğu gibi, dalgakıranlarla korunan açık deniz limanları da vardır. Limanların kuruluş yeri seçiminde kıyının art bölgesinin geniş olması göz önüne alınır. Kıyı gerisindeki yüzey şekillerinin ulaşımında kolaylık sağlaması, kıyı ile iç kesimler arasındaki mal ve hizmet akışını rahat sağlayacağından limanın hinterlandının geniş olmasını sağlar. Bununla beraber limandaki derinliğin demirlemek ve manevra yapmak için uygun olması gerekir. Demirlemek için en uygun derinlik -10 m olarak kabul edilir (Doğaner, 1991: 115-116). Bartın limanında derinlik -7 ile -8 metre arasında değişmektedir.

Bir limanın kurulmasında fiziki koşulların yanı sıra beşeri ve ekonomik faktörler de etkilidir. Coğrafi keşifler, buharlı gemilerin ortaya çıkışı, dünya nüfusunun artması ve açık ekonomi sistemine geçilmesi 15. yüzyıla kadar sahillere bağlı olarak sürdürülen denizcilik faaliyetlerinde büyük değişikliklere neden olmuştur. Küreselleşen dünyada sanayi faaliyetleri büyük oranda enerji ve hammaddeye ihtiyacına dayanmaktadır. Böylece limanlar kıtalararası ve dahilindeki malların toplandığı ve gönderildiği, deniz ile kara ve demiryollarının düğümlendiği noktalar olarak ortaya çıkmaktadır. Nitekim sanayi devrimiyle beraber ham ve mamul madde mübadelesi ülke ve kıta sınırlarını aşarak kıtalararası boyutlara ulaşmıştır (Göney, 1995: 175-176).

Kıyılarında irili ufaklı birçok liman bulunan ülkemizde deniz ulaştırması oldukça önemlidir. Bu limanlardan biri de Batı Karadeniz bölümünde aynı adı taşıyan ırmağın ağız kısmında kurulan ve yıllık 2 milyon ton yükleme-boşaltma kapasitesine sahip olan Bartın Limanı'dır. Bu çalışmada, gelecekte Karadeniz Ekonomik İşbirliği çerçevesinde Karadeniz'e komşu ülkelerle ticari ilişkilerde önemli giriş-çıkış kapılarından biri olabilecek bu limanın özellikleri ele alınacaktır.

### **Liman ve Yakın Çevresinin Doğal Çevre Özellikleri**

Bartın Limanı Karadeniz Bölgesi'nin Batı Karadeniz Bölümü'nde Bartın Çayı'nın Karadeniz'e döküldüğü ağız kısmında yer almaktadır (Şekil 1, Fotoğraf 1). Liman sahası; enlemi 41° 43' 58"N, boylamı 32° 20' 24" E olan Kadırga Burnu ve enlemi 41° 35' 06" N, boylamı 32° 04' 30" E olan Filyos mevkiinden kuzeye doğru uzanan hatlar ile Türk karasuları ve bitişik bölgesini sınırlayan deniz alanıdır.

Ülkemizin kuzeyinde yer alan Karadeniz, kıtalararası bir iç deniz olup, İstanbul ve Çanakkale boğazları aracılığıyla Akdeniz'e, Cebelitarık boğazı ile de Atlas Okyanusu'na bağlanmaktadır. Bugünkü şeklini alıncaya kadar uzun ve karışık bir oluşum dönemi geçiren bu deniz, geçmişteki büyük Tetis denizinin kalıntılarından biridir. Orta Miyosen'in sonuna doğru Hazar-Aral havzasıyla bağlantılı bu büyük içdeniz yavaş yavaş çekilerek Pliyosen'de parçalanmış ve Kuvaterner'deki buzul dönemlerinde çeşitli değişikliklere uğrayarak günümüzdeki halini almıştır (Ardel, 1975: 258-262).

Kuzey Anadolu'da Alp hareketleriyle meydana gelmiş kıvrımların daha sonraki epirojenik yükselmelerle özelliklerini kaybetmemiş, antiklinal ve senklinallerle muhtelif tektonik yapılar hemen hemen esas hatlarını kaybetmeden yükselmişlerdir. Bu nedenle Kuzey Anadolu Dağlarını Karadeniz çukuruna bağlayan yamaç eğimleri fazladır. Dolayısıyla kıyıda denize doğru açılınca derinlik birden artmaktadır. Karadeniz kıta yamacının genel olarak akarsu vadileri tarafından parçalanmış olması da bunu kanıtlamaktadır. Genel olarak İstanbul Boğazı'ndan Kızılırmak ağzına kadar olan sahada 2000 m

derinliğe, yani taban kesimine kadar uzanan vadiler yer almaktadır. Akarsu vadilerinin bu kadar fazla derinliğe ulaşmaları, Karadeniz havzasının torbalaşmış, yani çökmüş olduğunu açıkça ortaya koymaktadır (Atalay, 1997: 97-98).



Şekil 1: Konum Haritası



Fotoğraf 1: Bartın Limanı'ndan bir görünüm

Bartın limanı'nın yer aldığı Karadeniz'in güney kıyıları, dağların denize paralel olarak uzandığı Pasifik kıyı tipindedir. Bu kesimde dağların kıyıya paralel uzanmaları Anadolu yarımadasının kuzey kenarının tektonik hareketlerle şekillenmiş olmasıyla ilgilidir. Şüphesiz Kuzey Anadolu'da strüktür hatlarıyla kıyı çizgisinin bütün kıyı boyunca tam bir paralellik gösterdiği söylenemez. Fakat Karadeniz'in güneyinde yükselen bu dağlık bölgenin, Miyosen'den sonra büyük çaplı deformasyon hareketlerine uğraması, ana hatlarıyla Pasifik kıyı tipinin belirmesine imkan hazırlamıştır. Bu durum Kuzey Anadolu kıyılarının falezli yüksek kıyı tipine sahip olmasına neden olmuştur (İnandık, 1958: 51-53). Bu nedenle Karadeniz kıyılarında kuytu liman karakterine sahip girinti ve çıkıntılar çok az olup, alçak kıyıları genellikle akarsular tarafından açılan vadiler ya da birikinti şekillerinden meydana gelmektedir.

Limanın yakın çevresi, Bartın Çayı vadisi ve çevresindeki engebeli dağlık arazilerden meydana gelmektedir. Bartın ili kıyıları küçük plajlar dışında yüksek falezli kıyılardan oluşmaktadır. Bu engebeli arazi yer yer küçük dereler tarafından parçalanmıştır. Nitekim iç kesimlerle ulaşım başta Bartın çayı ve kolları olmak üzere bu derelerin açmış oldukları vadilerden sağlanmaktadır. Nitekim liman Karadeniz kıyı dağlarını uygun yerlerinde aşan iki ayrı yolla ülkemizin iç kesimlerine bağlanmaktadır. Bu yollardan biri; Devrek-Mengen üzerinden geçerek dağlık kesimi Dorukhan geçidinde aşar ve Yeniçağa'da ülke trafiğinin en yoğun olduğu İstanbul-Ankara yoluna kavuşur. İkincisi ise; Ahmet Usta Geçidi'nden aşarak Bartın'ı Safranbolu-Karabük üzerinden Gerede'de Ankara-İstanbul karayoluna bağlar. Bartın bunların dışında Karadeniz kıyısını takip eden yollarla da bir taraftan Zonguldak-Ereğli-Akçakoca-Kandıra-Şile üzerinden İstanbul'a bağlandığı gibi diğer taraftan doğuya doğru Karadeniz kıyılarını takip eden bir yolla da Kurucaşile-Cide-İnebolu-Sinop-Samsun-Trabzon üzerinden Sarp sınır kapısına ulaşmaktadır.

Deniz ulaşımını etkileyen iklim koşullarından en önemlisi kuşkusuz rüzgarlardır. Karadeniz üzerinden gelen rüzgarlara açık olan liman ve çevresinde hakim rüzgar yönü batı-kuzeybatı olup, özellikle sel ve taşkın dönemlerinde sağanak yağışlarla birlikte kıyıda meydana gelen akıntı sistemleri ulaşımı büyük ölçüde etkilemektedir. Ortalama rüzgar hızı yıllık 1.4 m/sn, en hızlı esen rüzgarın hızı 25.1 m/sn kadardır.

### Limanın Kuruluş ve Gelişimi

Özellikle Türklerin eline geçtikten sonra önem kazanmaya başlayan Bartın'ın yerinde Ortaçağ'da *Parthenia* adı verilen bir şehrin varlığından söz edilmektedir. Bu küçük şehir çok yakınındaki tarihi merkez olan Amasra'nın gölgesinde kalmış ve günümüzdeki il toprakları da bu önemli şehirle birlikte elden ele geçmiştir. Anadolu'nun iç kısımları Hitit idaresindeyken Karadeniz kıyılarının da Hititlerle devamlı mücadele halindeki Kaşkalar adlı bir kavmin elinde olduğu bilinmektedir. M.Ö VII. yüzyılda İyonyalılar Amasra çevresinde koloniler kurmuşlar ve muhtemelen doğal bir liman durumundaki Bartın çayı ağzını da kullanmışlardır. Bizans döneminde Bitinya eyaleti sınırları içinde kalan Bartın ve çevresi, Bizans döneminde Paflagonya Teması uzun bir süre bu imparatorluğun egemenliğinde kalmıştır. Fatih Sultan Mehmet döneminde 1461 yılında Amasra ile beraber Bartın ve çevresi de kesin olarak Osmanlı topraklarına katılmıştır (Tuncel, 1992: 87-89).

XVII. yüzyılda buradan geçen Evliya Çelebi Bartın'da ve Bartın çayı ağzında kalyonlar yapıldığını ve buradan İstanbul'a ve başka yerlere başta kereste olmak üzere bazı ticari eşyaların gönderildiğini ifade etmektedir. XIX yüzyılda 1867 yılında kaza haline getirilen Bartın'da 1876'da ise belediye teşkilatı kurulmuştur. Nitekim bu dönemde İstanbul ile düzenli vapur seferleri başlamış ve Bartın çevresinin önemli ticaret maddelerinden olan kereste ve yumurta limandan gemilerle çeşitli yerlere gönderilmiştir (Evliya Çelebi, 1986: 71).

XX. Yüzyıl başlarında da şehrin ticaret merkezi ve gemi inşa yeri olarak önem taşıdığı görülmektedir. Bartın'da 1950'li yıllardan sonra kereste, kiremit ve çimento fabrikalarının devreye girmesi, 1969 yılında yeni bir kereste fabrikası ve kağıt sanayinin kurulması ve 1967 yılında çağdaş limanın yapılması ticaretin gelişmesinde önemli rol oynamıştır. 1970'li yıllardan sonra bu limandan fırınlanmış kereste, çimento ve tuğla, konserve ve su ürünleri başta olmak üzere çeşitli ürünler ihraç edilmektedir. Ticari faaliyetlerin gelişmesi şehrin nüfusunu artırmış ve bu durum doğal olarak limandaki yük trafiğini de artırmıştır (Tuncel, 1992: 87-89).

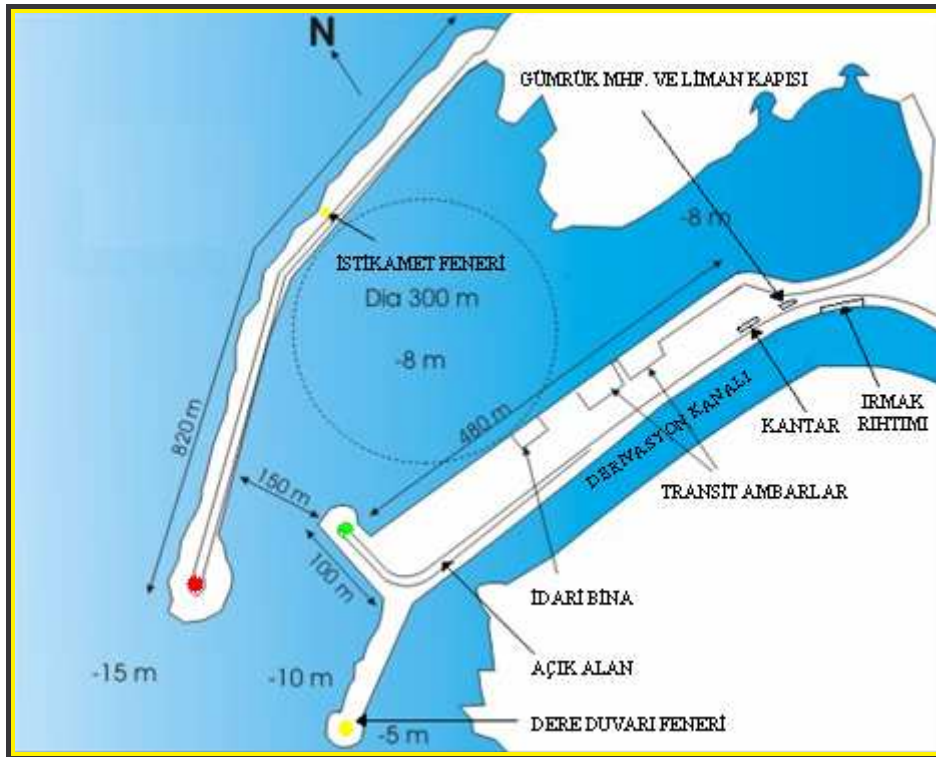
Bartın çayının şehrin bulunduğu yerden Karadeniz'e kadar olan kesiminde (yaklaşık 10 km) çeşitli büyüklükte deniz taşıtlarının buraya kadar sokulmasına imkan vermesi Bartın'ı ülkemizin tek nehir limanı durumuna getirmiştir. Ancak çevredeki bitki örtüsünün tahribi, zaman zaman meydana gelen sel olayları ve yaz aylarında Bartın çayının sulama amacıyla kullanılması gibi nedenlere ağılı olarak ırmak

üzerinde tarama faaliyetlerine ihtiyaç duyulmasına neden olmaktadır. Ayrıca çayın Karadeniz'e döküldüğü boğaz mevkiinde meydana gelen fırtınalarla tarama faaliyetleri ile açılan boğazın tekrar tıkanması Bartın'ın günümüz şartlarında çevre iskele ve limanlarla bağlantısının devamının ancak bir limanla sağlanacağı düşünülmüş ve 1960 yılında boğaz mevkiinde inşaatına başlanılmıştır (Emiroğlu, 1967: 162-164).

İnşaatı 1965 yılında tamamlanan Bartın Limanı'nın 10.06.1966 tarih ve 6/6548 sayılı bakanlar kurulu kararı ile askeri hizmetlere ayrılan bölümleri dışında kalan kısımlarının kullanımı Bartın belediyesince yapılmaktadır. Bakanlar kurulunun 15.05.1995 tarih ve 2136 sayılı kararıyla da yabancı gemilerin girişine açılmıştır. Halen 2004 yılında yürürlüğe giren *Uluslararası Gemi ve Liman Tesisleri Güvenlik (ISPS\*)* kod çerçevesinde güvenlik seviyesi 1 olan liman gerekli sertifikasyonu yapılmış olarak belli cins gemiler için uluslar arası deniz trafiğine açıktır.

### Limanın Teknik Özellikleri

Bartın limanı aynı adı taşıyan ırmağın Karadeniz'e döküldüğü ağız kısmında kurulmuş bir *mansap\** limanıdır (Şekil 2). Nehir yatağının 1500 metrelik kısmının yeri değiştirilmiş ve eski yatak doldurulmuştur. Liman alanı yaklaşık 29.500 m<sup>2</sup> olup, doğu tarafında 400 metre uzunlukta 21 metre genişlikte paraboloid kesitli beton kaplamalı denizaltı sığınakları inşa edilmiştir (Fotoğraf 2).



Şekil 2: Bartın Liman sahası ve arazi kullanım özellikleri (www.bartınbelediyesi.com adresinden değiştirilerek yapılmıştır.)

Bartın Limanı, Bartın Irmağı ve Bartın Deniz Üs Komutanlığı arasında yer almakta; 480 metre boyunda tek bir rıhtıma sahiptir. Su derinliği -8 metre olup, maksimum 7.5 metre draftta sahip gemiler limana güvenli giriş ve çıkış yapabilmektedirler. Manevra sahası 300 m olan limanın doğusunda askeri liman batısında da Bartın Çayı ile sınırlandırıldığından yatay yönde gelişmesi güçtür. Ancak ÇED aşamasında olan Ro-Ro iskelesi bittiğinde liman kapasitesine olumlu katkı sağlayacaktır.

\* 11 Eylül 2001 tarihinde ABD'de meydana gelen terör eylemlerinin ardından, Kasım 2001'de yapılan ve ülkemizin de üyesi olduğu Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)'nün 22. Genel Kurul toplantısına, denizde ve denizden olabilecek terör eylemlerinin önlenmesi amacıyla yeni tedbirlerin denizcilik sektörüne getirilmesi teklif edilmiştir. Bu amaçla, 12 Aralık 2002 tarihinde SOLAS Diplomatik Konferansı toplanmıştır. Deniz yoluyla olabilecek terör eylemlerinin önlenmesine yönelik tedbirler SOLAS 74 Bölüm 11'e kabul edilen değişiklik (11-1) ve ilavelerle (11-2), Uluslararası Gemi ve Liman Tesisleri Güvenlik (ISPS) Kod'u olarak eklenmiş ve 01 Temmuz 2004 tarihinde yürürlüğe girmesi tüm akit devletlerce kabul edilmiştir.

\* Mansap: Akarsu ağız anlamına gelmektedir.



Fotoğraf 2: Denizaltı sığınaklardan bir görünüm

Bartın Limanı 820 metre uzunluğunda ana dalgakıran (kuzey mendireği) ve  $480 + 100 = 580$  metre uzunluğunda tali dalgakıranla (güney mendireği) korunmaktadır (Fotoğraf 3). Tali dalgakıran iki kısımdan oluşmaktadır. Bunlar dere akışını tanzim eden 480 metre uzunluğunda tanzim duvarı ve liman korumasının sağlanmasında ana dalgakıranı yardımcı 100 metre uzunluğunda liman duvarıdır. Liman içinde 220 metre uzunluğunda ticari eşya rıhtımı, 60 metre uzunluğunda bir yanaşma yeri ve derenin derine edildiği kanalda 40 metre uzunluğunda bir motor iskelesi inşa edilmiştir. Rıhtıma aynı anda 2 adet 5-6 bin tonluk gemi veya 6 adet 200-500 tonluk motor yanaşabilmektedir.



Fotoğraf 3: Bartın Limanı kuzey mendireği ve deniz feneri

Limanda 26.03.1997 tarih ve 00270 sayılı Ulaştırma Bakanlığı yönetmeliğine göre; iskele, rıhtım, tesis ve işyerlerine yanaşacak, şamandıralara bağlanacak veya buralardan ayrılacak 1000 GRT ve daha büyük Türk ticaret gemileri ile 150 GRT üzerindeki yabancı gemiler, kılavuz kaptan almak zorundadırlar. Ayrıca iskele, rıhtım, tesis ve iş yerlerine yanaşan, şamandıralara bağlayan ya da buralardan ayrılan 2000-5000 GRT'daki gemiler (16 ton) çekme kuvvetinde bir römorkör, 5000-15000 GRT arasındaki gemiler (18 ton) çekme kuvvetinde iki römorkör, 15000-30000 GRT arasındaki gemiler (27 ton) çekme kuvvetinde iki ya da (18 ton) çekme kuvvetinde üç römorkör, 30000 GRT'dan büyük gemiler (30 ton) çekme kuvvetinde iki ya da (20 ton) çekme kuvvetinde üç römorkör almak zorundadır. Limanda tek römorkör ile hizmet verilmekte, çift römorköre tabi 5000 Grt üzeri gemilerin yanaşıp-ayrılmalarında Zonguldak ya da Kdz. Ereğli Limanlarından römorkör emin edilmektedir. İkinci römorkör temininde yaşanan sıkıntılar sebebiyle zaman zaman Ordino\* iptalleri söz konusu olabilmektedir.

Bartın Limanı Bartın Belediyesince işletilmekte tahmil-tahliye işleri ise 3. şahıslarla yürütülmektedir. Yapılan yazışmalar sonucu tahmil tahliye işini yapan 3. şahısların statüsü Belediye Meclis kararı sonucu sözleşmeye bağlanarak disipline edilmektedir.

Liman Başkanlığının ulaşım ihtiyacı Denizcilik Müsteşarlığınca hizmet alımı yöntemi ile kiralanan araç ile sağlanmaktadır. Liman işletmede yük elleçleme amacıyla kullanılan 3. şahıslara ait maksimum 90 ton kaldırma kapasiteli 9 adet mobil vinç ve 5 adet forklift bulunmaktadır.

Limanların en önemli işlevlerinden biri olan ambarlama hizmetleri, Bartın Limanı'nda toplam alanı 1500 m<sup>2</sup> ve hacmi 9000 m olan 2 adet kapalı çelik ambar ve 2000 m<sup>2</sup>'lik açık alanda yapılmaktadır.

Bartın limanı idari sınırları içinde yer alan iki adet tersane ve tekne imal yeri bulunmaktadır. Bunlardan birinde daha çok ahşap yat inşa ve tadilat işleri diğerinde ise, çelik balıkçı tekneleri ağırlıklı olmak üzere her cins tekne inşa, tadilat ve bakım onarım işleri yapılmaktadır. Her iki tesiste 40 metre tekne boyuna kadar imalat, tadilat ve bakım onarım işleri yürütülmekte olup, inşa, tadilat ve bakım onarım yapılan tekne sayısı yıllara göre değişmektedir. Bartın limanının gerisinde ırmak kenarında konuşlanmış olan *Güvengaz A.Ş.*'ye ait petrol depolama tesisi bulunmakla birlikte henüz faaliyete geçmemiştir.

### **Bartın Limanında Yük ve Yolcu Taşımacılığı**

Yük ve yolcu taşımacılığında uluslar arası liman olarak hizmet veren Bartın limanı, aynı zamanda yük ve yolcu giriş-çıkış gümrük kapısıdır. Bartın Limanı aracılığıyla Bartın Deresi'nin iki yakasında bulunan çimento, kâğıt torba, tuğla vb. fabrikaların deniz bağlantıları sağlanmakta, ayrıca askeri amaçlarla da kullanılmaktadır. Liman 14.01.2008 tarihinde yürürlüğe giren *Denizcilik Müsteşarlığı Taşra Teşkilatı Çalışma Usul ve Esasları Yönetmeliği*'ne göre 2.sınıf hizmet bölgesi olarak belirlenmiştir. Bu nedenle hiç uluslar arası gemi trafiği bulunmayan 3.sınıf bir liman ile aynı kadroya sahip bulunmaktadır. Önümüzdeki yıllarda, yapımı düşünülen Ro-Ro rıhtımıyla birlikte Rusya, Ukrayna, Gürcistan ve Türkî Cumhuriyetlere, özellikle Ege ve Akdeniz'den ihraç edilen malların ulaştırılması sağlanacaktır.

Bartın Limanı'nda yük ve yolcu taşımacılığı hem ulusal hem de uluslar arası limanlar arasında yapılmaktadır. Limana genellikle Karadeniz kıyısındaki ülkelerden mal gelmekte ve ihraç malları da bu ülkelere gönderilmektedir. Rusya, Ukrayna, Bulgaristan, Romanya bu ülkeler arasında başta gelmektedir.

Limana gelen gemi sayıları ele alındığında (1999-2009 arası) yıldan yıla farklılıklar olmakla beraber son yıllarda 500 adetten fazla geminin giriş-çıkış yaptığı dikkati çekmektedir. Yılda 1000 gemi kabul kapasitesi bulunan liman %50 kapasite ile çalışmaktadır. Nitekim 1999 yılında 343, 2005 yılında 421, 2008 yılında 535 gemi limanda yükleme-boşaltma faaliyetinde bulunmuştur (Tablo 1, Şekil 3). Giriş-çıkış yapan gemi sayısının en az olduğu yıl 2002 (224 gemi), en fazla olduğu yıl ise 2006 (548 gemi) yılıdır.

Bartın Limanı'nda yük taşımacılığı hem kabotaj hem de uluslar arası yük taşımacılığı şeklinde yapılmaktadır. Limanda 1997 yılı hariç tutulursa yüklemenin daha çok yapıldığı görülmektedir. Yükleme yapılan gemiler içerisinde yabancı bayraklı gemilerin çoğunlukta olması Bartın Limanı'na daha çok ihraç

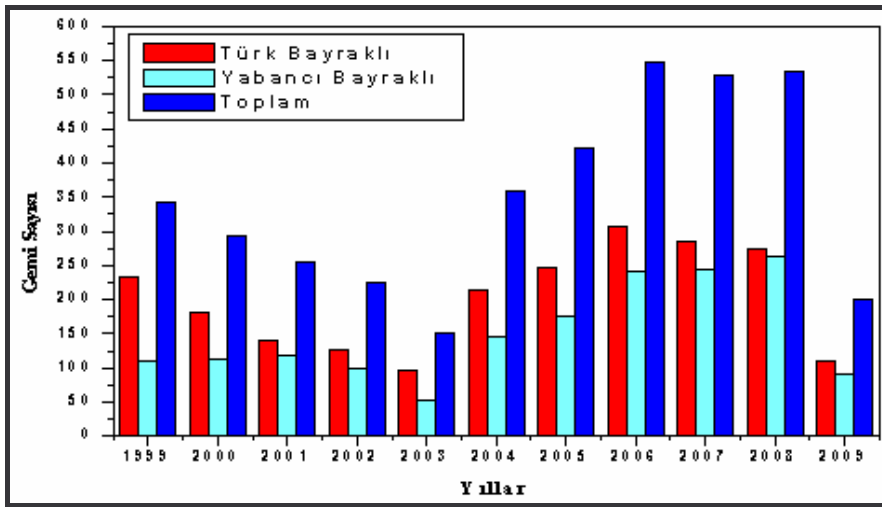
\* İthalatçı firmanın varış limanına yanaşmış olan yükünün gümrüklerde ithalat işlemlerini gerçekleştirebilmesi için gerekli olan, ithalatçının nakliyeciyi ibraz ettiği orijinal konşimentolar karşılığında verilen, yük teslim evrakıdır.

limanı özelliği kazandırmaktadır (Fotoğraf 4). Bu durum çevredeki tarım ve sanayi ürünlerinin büyük ölçüde yurt içi ve yurt dışına pazarlanmasında denizyolunun ve dolayısıyla limanın tercih edildiğini göstermektedir.

Tablo 1: Bartın Limanı'nda yükleme-boşaltma yapan gemilerin yıllara göre durumu (1999-2009)

Yıllar	Türk Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Toplam
1999	234	109	343
2000	181	113	294
2001	139	117	256
2002	126	98	224
2003*	97	53	150
2004	214	146	360
2005	246	175	421
2006	307	241	548
2007	286	244	530
2008	273	262	535
2009**	110	90	200

Kaynak: Bartın Liman İşletme Müdürlüğü ve Denizcilik Müsteşarlığı verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.



Şekil 3: Bartın Limanı'nda yükleme-boşaltma yapan gemilerin yıllara göre durumu



Fotoğraf 4: Rıhtımda yükleme yapan bir gemi ve kamyonlardan bir görünüm

Bartın Limanı'ndaki yük hareketlerini yıllar itibarıyla (1997-2009) ele aldığımızda, bütün yıllar

\* 2003 yılı verileri son 6 ayın verileridir.

\*\* 2009 yılı verileri son 6 ayın verileridir.

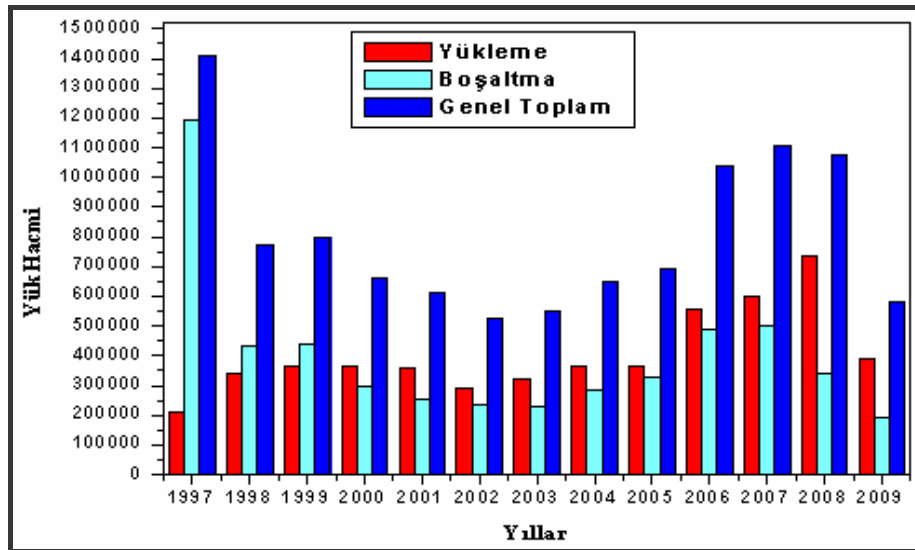


500 bin tonun üzerinde olduğu dikkati çekmektedir. Bu dönemde en fazla yük boşaltılması (1 192 589 ton) 1997 yılında, en fazla yükleme ise (734 075 ton) 2008 yılında gerçekleşmiştir (Tablo 2, Şekil 4).

Tablo 2: Bartın Limanı'nda yükleme-boşaltma ve transit yük miktarları (1997-2009)

Yıllar	Yükleme	Boşaltma	Transit	Genel Toplam
1997	213.143	1.192.589	2.330	1.408.062
1998	339.359	431.988	-	771.347
1999	362.234	436.435	-	798.669
2000	364.686	295.969	-	660.655
2001	359.033	250.848	-	609.881
2002	288.069	235.345	-	523.414
2003	323.770	228.137	-	551.907
2004	365.296	286.385	-	651.681
2005	363.158	330.095	-	693.253
2006	554.452	486.599	-	1.041.051
2007	597.774	498.916	6.977	1.103.667
2008	734.075	338.888	1.157	1.072.963
2009*	389.669	193.855	-	583.524

Kaynak: Denizcilik Müsteşarlığı verilerinden derlenmiştir.



Şekil 4: Bartın Limanı'nda yükleme-boşaltma ve transit yük miktarları (1997-2009)

Yıllık 2 milyon ton yükleme-boşaltma kapasitesinin olduğu limanda henüz tam kapasite ile hizmet verilememektedir. Ancak son yıllarda 1 milyon tonun üzerine çıkan yük hacminin gelecekte Bartın Organize Sanayi Bölgesi'nde kurulacak olan yeni fabrikalarla daha da artacağını söyleyebiliriz. Nitekim inşaatı tamamlanmak üzere olan Karadeniz Bölgesinin en büyük özel sektör demir çelik fabrikası *Mescier Demir-Çelik Sanayi* Bartın Organize Sanayi Bölgesi'nde yakında üretime başlayacaktır. Alanı yaklaşık 55 bin m<sup>2</sup> olan ve 40 milyon dolar yatırım yapılan bu fabrika yörede 400 kişiye iş imkanı sağlayacaktır.

Bartın Limanı'ndaki yükleri ithalat, ihracat, kabotaj ve transit ticaret olmak üzere 4 grupta ele alabiliriz. Nitekim 2008 yılında yükleme yapılan 734 075 ton yükün % 20.6'sını (151,400 ton) kabotaj, %79.4'ünü (581,518 ton) ihraç edilen yükler oluştururken, boşaltılan 338 888 ton yükün %88.8'ini (300 775 ton) ithal %11.2'sini (38,113 ton) ise kabotaj yükleri oluşturmaktaydı.

Bartın Limanı'na gerek yurt içinden gerekse yurt dışından çeşitli mallar gelmektedir (Tablo 3). Limana gelen başlıca ithal mallarını kütük demirler (limana en fazla gelen yüküdür), ağaç parçacıkları ve yongaları, briketlenmiş ve briketlenmemiş taşkömürü, kağıt hamuru, kaolin ve kaolinli killer, köşebent demirler oluşturmaktadır. İhraç ürünleri arasında portland çimento (limandan en fazla yüklenen yüküdür), profil demir, portakal, mandalina, limon, kireç, inşaat işlerinde kullanılan alçılar, inşaat amaçlı

\* 2009 yılı verileri ilk 6 ayın verileridir. Transit yük miktarıyla ilgili herhangi bir bilgi edinilememiştir.

tuğlalar, diatomit, inşaat amaçlı sıva alçısı ürünleri yer almaktadır. Limandan yurt içine mermer ve diğer kalkerli süsleme taşları, briketlenmemiş taşkömürü, kireç ve cüruf gönderilmekte, yurt içinden ise klinker, kütük demir gelmektedir. Görüldüğü gibi, limana gelen mallar genellikle Bartın'daki fabrikaların hammadde ihtiyacına yönelik ürünlerden oluşurken, limandan ihraç edilen mallar bölgedeki tarım ürünleri ve mamul maddelerden meydana gelmektedir.

Tablo 3: Bartın Limanı'nda eşya cinslerine göre yük taşımacılığı (2008)

Eşya Cinsleri	Yükleme (ton)	Boşaltma (ton)	Toplam (ton)
Ağaç Parçacıkları ve Yongaları	-	6.683	6.683
Beyaz Çimento	2.570	-	2.570
Bira (Malttan yapılmış)	240	-	240
Briketlenmiş Kömür	-	7.796	7.796
Cüruf	20.830	-	20.830
Diatomit	40.250	-	40.250
Greyfurt ve Pomelo	1.660	-	1.660
İnşaat Amaçlı Sıva Alçısı Ürünleri	1.140	-	1.140
İnşaat Amaçlı Tuğlalar, Bloklar, Karolar	5.430	-	5.430
İnşaat Demiri	1.450	-	1.450
İnşaat İşlerinde Kullanılan Alçılar	138.750	-	138.750
Kağıt Hamuru	-	4.964	4.964
Kağıt Hamurunda Kullanılacak Tomruklar ve Odonlar	-	1.469	1.469
Kaolin ve Kaolinli Killer	-	5.940	5.940
Kireç	32.181	-	32.181
Klinker	-	16.250	16.250
Kok ve Yarı Kok Kömürü	-	8.047	8.047
Köşebent Demirler	-	10.096	10.096
Kütük demir	-	264.613	264.613
Limon	6.650	-	6.650
Mandalina	10.065	-	10.065
Mermer ve Diğ. Kalkerli Süsleme Taş veya Yapıtaşları	97.747	-	97.747
Portakal	7.945	-	7.945
Portland Çimento	252.353	-	252.353
Profil Demir/Boru	106.453	-	106.453
Taşkömürü (Briketlenmemiş)	4.635	5.142	9.777
Tomruk	-	4.901	4.901
Diğer ürünler	3.726	2.987	6.713
<b>Toplam</b>	<b>734.075</b>	<b>338.888</b>	<b>1.072.963</b>

Kaynak: Bartın Liman İşletme Müdürlüğü verilerinden derlenmiştir.

Bartın Limanı'nda transit taşımacılık yok denecek kadar azdır. Nitekim 1997-2009 yılları arasındaki 13 yıllık dönemde sadece 1997 'de 2330 ton, 2007'de 6977 ton ve 2008'de 1157 ton yük transit taşımacılığa konu olmuştur.

Bartın Limanı'nda yolcu taşımacılığı yük taşımacılığı kadar gelişmemiştir. Kruvaziyer gemilerle yapılan yolcu taşımacılığı ile ilgili istatistikler 2008 yılından sonra tutulmaya başlanmış olup, söz konusu yılda limana 8 adet kruvaziyer gemisi giriş-çıkış yapmıştır. Bu gemilerle toplam 957 yolcu taşınmıştır.

## SONUÇ VE ÖNERİLER

Bartın Limanı, Karadeniz kıyısında aynı adı taşıyan ırmağın ağzında kurulmuş İç Anadolu'ya en yakın liman durumundadır. Yıllık 2 milyon ton elleçleme kapasitesine sahip olmasına rağmen halen daha % 50 kapasiteyle çalışmaktadır. Ülkemizin diğer limanlarıyla karşılaştırıldığında teknik donanım, işletmecilik ve yük hacmi bakımından gerilerde yer aldığı görülmektedir. Bu nedenle Türk deniz ulaştırmasında Bartın Limanı'nın hak ettiği yeri alabilmesi için birtakım teknik düzenlemelerin yapılması gerekmektedir.

Almanya'nın Avrupa Birliği dönem başkanlığını devralmasından sonra Türk taşımacılarına yönelik vize süresini kısıtlaması beraberinde pek çok sorunu gündeme getirdi. Aynı şekilde Gümrük Birliği anlaşmasına rağmen Bulgaristan'ın AB'ye girmesinin ardından Türkiye'ye süre ve kota sınırlaması getirmesi de TIR taşımacılarının elini kolunu bağladı. Almanya ile Bulgaristan'ın Türk taşımacılara çıkarttığı bu zorluklar nedeniyle gündeme gelen *Viking Tren Projesi* kapsamında değerlendirilmesi planlanan Bartın Limanı'nın biran önce ve mutlak suretle genişletilmesi gerekmektedir.

Bu proje, Türk ürünlerinin orta ve kuzey Avrupa'ya Pendik veya Bartın limanı üzerinden nakledilmesini içeriyor. Bartın için çok büyük önem taşıyan bu projeye göre; Türk TIR'ları Bulgaristan'dan karayolu ile taşıma yerine kuzeyden indirilecek. TIR'ların, kuzeyden gemilerle Ukrayna'ya taşınması ve Viking treni ile de Beyaz Rusya üzerinden Litvanya'nın Klaipede Limanı'na gidecek oradan da Avrupa'ya feribot seferleriyle dağıtılması amaçlanmaktadır. Türkiye'den Bulgaristan'a yılda 150 bin ila 175 bin TIR'ın giriş yaptığı dikkate alınırsa bu projenin hayata geçmesiyle Bartın ekonomisine çok büyük katkılar sağlayacağı kanısındayız.

Dünya artık yükü ambara dökme yerine adrese teslim anlamına gelen konteynır usulü taşımacılığı tercih etmektedir. Bartın Limanı'nda konteynır taşımacılığı mevcut değildir. Bu nedenle limanın çağımızın en önemli taşıma yöntemlerinden biri olan konteynır taşımacılığına uygun hale getirilmelidir. Bunun için *antrepo* denilen istifleme alanı (üstü kapalı veya açık) ve konteynır elleçlemeye uygun liman araç-gereçleri ile donatılarının kısa sürede temin edilmesi gerekmektedir.

Bartın Limanı, Bartın şehir merkezine 14 km, Saltukova Havaalanına ve demiryoluna yaklaşık 40 km uzaklıktadır. Bugün itibarıyla kara yolu dışında ulaşım imkanı bulunmamaktadır. Hinterlandını genişletmesi için limanın hava ve demiryoluyla entegrasyonunun sağlanması gerekmektedir. Ayrıca liman sınırları içerisinde hizmet sunan kamu kuruluşları ile bu hizmetten faydalanan her kesim için düzenli ulaşım imkanı olmayıp, kendi imkanlarıyla sağlanmaktadır.

Bartın sahip olduğu doğal güzelliklerle bütünleşen, limandan şehrin merkezine kadar uzanan güzergâhta Amasra-İnkumu-Mugada gibi turistik yerlerle bağlantılı tekne seferleri düzenlenmelidir. Bölgede bu büyük potansiyelin harekete geçirilmesi için lazım olan bir çok imkan zaten mevcuttur. Amasra'da yerli-yabancı turist taşımacılığı yapılmaktadır. Bu teknelerden birkaçı tekne açılır köprü boyutları da dikkate alınarak nehir yoluyla şehir merkezine kadar turlar düzenlenebilir. Nehir ve çevresinin de bu sayede biraz daha temiz tutulmasının teşvik edileceği düşünülebilir.

Limanda gemi trafiğinde yoğunluk yaşanmaktadır. Yükleme-boşaltma yapmak için açıkta sırada bekleyen gemilerde yükün bozulma riski bulunmaktadır. Bunun nedeni gemilerin limana yanaşacakları rıhtım yetersizliğidir. Bu amaçla Bartın Liman Başkanlığı tarafından liman girişi kapısından askeri limana doğru 100 metrelik bir kısmın rıhtıma dönüştürülmesi ve Ro Ro iskelesi için çalışmalar başlatılmıştır. ÇED aşamasında olan bu iskele biran önce tamamlanmalı ve hizmete sokulmalıdır.

Bartın Çayı'nın derive edildiği kesimde 40 metre uzunluğunda bir motor iskelesi inşa edilmiştir. İrmak tarafına yapılacak ikinci iskele Karadeniz'e açılan nehirler yoluyla gelecek olan nehir gemileri için uygun olacaktır. Çünkü Bartın'dan yüklenen yükün Tuna ve Volga gibi nehirler yolu ile Avrupa'nın içlerine kadar ulaşabileceğini düşünürsek, Bartın limanının bu anlamda tercih edilebilir bir liman olacağını tahmin etmek güç olmayacaktır. Bunun için nehir üzerinde ve iskele kurulacak alanda gerekli fiziki iyileştirmeler yapılmalıdır.

Limana gelen gemilerin atıklarının da ücret karşılığında alınarak bertaraf tesisine gönderilmesi konusuna önem verilmelidir. Bu hem çevre açısından, hem de limana yakın olan İnkum plajında kirlilik yaratılmaması ve turizm potansiyeli açısından önemlidir. Limanda ücreti karşılığında pis su, sintine\* suyu, kirli balast\*, yakıt slacı\*, katı slaç, slop\*, atık yağ, zehirli sıvı atık, yağlı bezler ve plastik gibi çöplerin gemilerden alınarak Kocaeli'de bulunan İzaydaş Bertaraf Tesisleri'ne gönderilmesi liman gelirlerini artıracaktır.

Bartın Çayı'nda zaman zaman meydana gelen taşkınlar ırmağın denize döküldüğü kesimde kurulan limanı da etkilemektedir. Geçmişte bugünkü limanın bulunduğu yerden denize karışan ırmak ağzı, liman yapıldıktan sonra bugünkü yatağına alınmıştır. Bartın ilinin birçok köyünde özellikle açmalar sonucu oluşan orman tahribatı Bartın Çayı'na su toplayan yağış havzalarında yoğunlaşmıştır. Sürekli bir heyelan ve erozyon oluşumuna neden olan bu durum, yağış sularını daha hızlı bir şekilde yüzeysel akışa geçirerek, mevcut nehir yatağının taşıma kapasitesini aşan miktarlara ulaşmasına neden olmaktadır. Ayrıca nehir yatağı üzerinde kurulan sanayi tesisleri ve konutların kanalizasyon sistemlerinden çıkan katı

\* Gemi makine ve kazanlarının bulunduğu kısmın zeminin altındaki genellikle ambar güvertesinin altında kalan ve gemi içinden sızan sularla makine ve kazan dairelerinden akan yağ yakıtın toplandığı en alt kısım.

\* Gemiye dengelemek ve çeşitli yükleme koşullarında dengesini sağlamak için geminin dip tanklarında taşınan su; safra.

\* Gemilerin makine dairelerinde, yakıt tanklarında veya petrol tankerlerinin kargo tanklarında tortu ve/veya yağ çökeltilerinden oluşan çamur.

\* Gemilerde kargo tanklarının yıkanması sonucu oluşan tank yıkama suları dahil, slop tanklarında biriken yağlı su artıklarını ifade eder.

ve sıvı atıklar, zaten dolu olan nehir yatağının daha da dolmasına ve nehir suyunun denize boşalmasını geciktirdiği için taşkın riskini artırmaktadır. Bunun için öncelikle Bartın Irmağı'nın denize boşaldığı yerin genişletilerek temizlenmesi gerekmektedir. Ayrıca nehir suyunun denize kolayca ulaşmasını sağlamak amacıyla yeni bir tahliye kanalının açılması taşkınları büyük oranda önleyecektir. Bartın nehir yatağının, yağış havzalarından erozyon ile gelen çökeltinin tarama gemileri yardımıyla temizlenmesi gerekmektedir. Bartın ve Ulus Orman İşletmeleri, orman alanlarında etkin koruma önlemleri almanın yanı sıra ekolojik dengeyi gözeterek üretim faaliyetlerine yönelmelidir. Ayrıca nehre su toplayan yağış havzaları içerisinde bulunan yüksek eğimli ormanlık alanlarda üretim durdurulmalıdır (<http://www.jmo.org.tr>). Ayrıca Kocamaz Çayı üzerinde 1999 yılında inşaatına başlanan ve 2012 yılında bitirilmesi beklenen Kirazlıköprü Barajı ile 2010 yılında proje yapım ihalesinin yapılması planlanan Kozcağz barajlarının tamamlanmasıyla taşkınların büyük ölçüde kontrol altına alınması hedeflenmektedir.

Yukarıda ifade ettiğimiz gibi liman yapılmadan önce (1960 öncesi) Bartın Çayı bugünkü limanın bulunduğu kesimden denize dökülmekteydi. Ancak Bartın Çayı'nın Liman bölümündeki yatak özelliklerinin değiştirilmesi, liman ve Bartın Çayının ağzının yöreyi etkileyen ve su fazlasına neden olan sağanak yağışlarla birlikte etkili olan en şiddetli rüzgar yönüne (güneybatı) çevrilmesi, kıyı akıntı sisteminin (burada güney batıdan kıyıyı takiben kuzey doğu yönünde, yani çevrilerek mansabı değiştirilen Bartın Çayının boşalmasına engel olacak şekildedir) dikkate alınmaması gibi ihmaller sel ve taşkın afetlerinin Bartın'da daha sıklıkla ve daha büyük şiddetlerde meydana gelmesinde önemli etkisi olmaktadır. Nitekim 21 Mayıs 1998 sel ve taşkınında, Bartın'daki taşkının çekilmesi, suyun Bartın limanındaki yol ve diğer yapıları yıkıp, 1960 yılı (liman inşaatı) öncesi doğal akış imkanını bulduktan sonra gerçekleşmiştir (Turoğlu, 2005: 108).

#### KAYNAKÇA

- AKOVA BALCI, Süheyla (1996). "Mersin Limanı", *Türk Coğrafya Dergisi*, Sayı:31, s.219-257.
- ARDEL, Ahmet (1953-1954). "Karadeniz'in İdrolojisi", *İstanbul Üniversitesi Coğrafya Enstitüsü Dergisi*, Cilt:2, Sayı:5-6, s. 21-34.
- ARDEL, Ahmet (1975). *Hidroğrafya Okyanuslar ve Denizler*, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Coğrafya Enstitüsü Yayınları, Umumi Coğrafya Dersleri Cilt:2, Fasikül:1.
- ATALAY, İbrahim (1997). *Türkiye Coğrafyası*, İzmir: Ege Üniversitesi Basımevi.
- ATALAY, İbrahim (2005). *Genel Fiziki Coğrafya*, İzmir: META Basım Matbaacılık.
- AVCI, Meral-AVCI, Sedat (2001). "Limanların Kıyı Alanları Üzerindeki Etkilerine Bir Örnek: Filyos Limanı Projesi", *Türkiye'nin Kıyı ve Deniz Alanları III. Ulusal Konferansı, Türkiye Kıyıları 01 Konferansı Bildiriler Kitabı: 26-29 Haziran 2001*, İstanbul. s. 421-431.
- BEKDEMİR, Ünsal-GÜNER, İbrahim (1999). "Giresun Limanı ve Hinterlandı", *Türk Coğrafya Dergisi*, Sayı:34, s.597-624.
- DOĞANER, Suna (1991). "İstanbul Limanı: Kuruluş, Gelişim ve İşlevleri", *İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve Coğrafya Enstitüsü Bülten*, Sayı:8, s.115-144.
- DOĞANAY, Hayati (1998). *Türkiye Ekonomik Coğrafyası*, Konya: Çizgi Kitabevi Yayınları.
- DOĞANAY, Hayati (2005). *Coğrafya'ya Giriş:1 Genel ve Fiziki Coğrafya* Erzurum: Aktif Yayınevi.
- ERİNÇ, Sırrı (2001). *Jeomorfoloji II*, İstanbul, Der Yayınları.
- İNANDIK, Hamit (1958). "Türkiye Kıyılarına Genel Bakış", *İstanbul Üniversitesi Coğrafya Enstitüsü Dergisi*, Cilt:5, Sayı:9, s. 50-72.
- İZBIRAK, Reşat (1992). *Coğrafya Terimleri Sözlüğü*, İstanbul: Milli Eğitim Bakanlığı Yayınları, Öğretmen Kitapları Dizisi.
- İZBIRAK, Reşat (1996). *Türkiye I*, İstanbul: MEB Yayınları, Öğretmen Kitapları Dizisi.
- İZBIRAK, Reşat (1996). *Türkiye II*, İstanbul: MEB Yayınları, Öğretmen Kitapları Dizisi.
- GÖNEY, Süha (1995). *Şehir Coğrafyası*, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi, Coğrafya Bölümü Yayınları.
- KODAY, Saliha (1996). "Derince Limanı", *Ankara Üniversitesi, Türkiye Coğrafyası ve Araştırma Uygulama Merkezi III. Coğrafya Sempozyumu'nda* (15-19 Nisan 1996) Sunulmuş Bildiri.
- KODAY, Saliha (1998). "İskenderun Limanı", *Türk Coğrafya Dergisi*, Sayı:33, s.211-235.
- KODAY, Saliha (1999). "Trabzon Limanı", *Türk Coğrafya Dergisi*, Sayı:34, s.467-488.
- YILMAZ, Ali (2006). "Samsun Limanı", *Türk Coğrafya Dergisi*, Sayı:45, s.85-100.
- TANOĞLU, Ali (1944). "Samsun Limanı ve Hinterlandı", 4. Samsun Meslek Haftası, s.283-297.
- TUNCEL, Metin (1992). *Bartın*, İslam Ansiklopedisi, Türkiye Diyanet Vakfı, Cilt:5, s.87-89.

TUROĞLU, Hüseyin (2005). "Bartın'da Meydana Gelen Sel ve Taşkınlara Ait Zarar Azaltma ve Önleme Önerileri", *İ.T.Ü. Türkiye Kuvaterner Sempozyumu V*, 02-03 Haziran 2005, Bildiriler Kitabı, s:104-110.

TÜMERTEKİN, Erol (1987). *Ulaşım Coğrafyası*, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Coğrafya Enstitüsü Yayınları.

Evliya Çelebi (1986). *Seyahatname*, İstanbul: Üçdal Neşriyat.

Denizcilik Müsteşarlığı ve Bartın Liman İşletme Müdürlüğü Çeşitli Yıllara Ait İstatistik Bilgiler

<http://www.jmo.org.tr>