

5/835

ATATÜRK ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
COĞRAFYA EĞİTİMİ ANABİLİM DALI

Ünsal BEKDEMİR

ULAŞIM COĞRAFYASI AÇISINDAN BİR ARAŞTIRMA:
GİRESUN LİMANI ve HİNTERLANDI

Yüksek Lisans Tezi

Tez Yöneticisi
Yrd.Doç.Dr. İbrahim GÜNER

ERZURUM-1996

ÖZET**Yüksek Lisans Tezi****Ulaşım Coğrafyası Açısından Bir Araştırma: Giresun Limanı ve Hinterlandı****Ünsal BEKDEMİR****Danışman: Yrd.Doç.Dr.İbrahim GÜNER****1996: Sayfa: 110****Jüri: Yrd.Doç.Dr.İbrahim GÜNER**

.....

.....

Yüksek Lisans Tezi olarak hazırladığımız bu araştırmanın konusu, Giresun Limanı ve hinterlandının, ulaşım coğrafyası bilim alanının araştırma metodlarıyla etüd edilmesi oluşturmaktadır.

Adı geçen liman, ülkemizin Karadeniz Bölgesi'nin Doğu Karadeniz Bölümü kıyılarında yer alır. Genellikle *boyuna yapılı kıyılar* özelliğinde olan bu kıyılarımızda, liman kurulmasına elverişli doğal koylar oldukça azdır. Diğer taraftan, dağların kıyıya paralel uzanması, kıyı ile iç kesimler arasındaki bağlantının ancak belirli yerlerden sağlanmasını mümkün kılmaktadır. Giresun Dağları'na, diğer Karadeniz dağları gibi denize paralel uzanan, güç geçit veren dağlardır. Böyle olmakla birlikte, bu ilin yüzey şekilleri de iç bölgelerle bağlantı kurulmasını sağlayan bazı geçitlere imkân vermiştir. Ancak bu geçitler aracılığıyla iç kesimlere ulaşan yolların henüz standartları yüksek yollar haline getirilmemiş olması, Giresun Limanı'nın hinterlandının dar olmasına yol açmıştır. Buna bağlı olarak da bu liman, daha çok yakın çevresine hizmet veren *yerel bir liman* olma özelliği taşımaktadır. Öte yandan adı geçen liman, bir açık deniz limanıdır. Özellikle karayel, yıldız ve poyraz gibi rüzgârların etkisi altında kalmaktadır. Bunun için, rüzgâr ve fırtınalara karşı dalgakıranlarla korunmuştur.

Eski bir tarihe sahip olan Giresun Limanı, tarih boyunca çeşitli devletlerin egemenliği altında kalmıştır. Rüzgâra açık ve korumasız olmasına karşılık, çevrenin gereksinimlerini bir ölçüde karşılamakta idi. Limanın modern bir şekilde yapılarak hizmete girmesi 1959 yılına rastlar. Yükleme-boşaltma kapasitesi, genel olarak 300000 tondur.

Giresun Limanı'nın, yük ve yolcu taşımacılığı olmak üzere iki ana işlevi vardır.

Yük taşımacılığı da, ulusal ve uluslararası olmak üzere iki kısma ayrılmaktadır.

Ulusal yük taşımacılığında, yüklemeden çok boşaltma yapılmaktadır. Uluslararası yük taşımacılığında ise genel olarak ihracat, ithalattan daha fazladır. Limandan ihraç edilen ürünlerin başında fındık, barit ve çinko-kurşun madenleri gelmektedir. İthal edilen ürünler arasında ise kimyevi maddeler, sunî gübre, kömür, buğday, inşaat malzemesi, selüloz, makina araç ve gereçleri ilk sırayı alır. Öte yandan Giresun Limanı, sürekli olarak olmasa da, ülkemizin transit taşımacılık için kullanılan limanları arasındadır. Bu ticaretin geliştirilmesi ve mevcut sorunların çözümlenmesi halinde, Giresun Limanı'nın yöre ve ülke ekonomisine çok daha yararlı olacağı kanaatindeyiz.



ABSTRACT**MASTER THESIS****A Research in Terms Transportational Geography: Giresun Port and Hinterland****Ünsal BEKDEMİR****Adviser: Yrd.Doç.Dr.İbrahim GÜNER****1996: PAGE:110****Jury: Yrd.Doç.Dr.İbrahim GÜNER**

.....

.....

The subject of this study is the investigate the Giresun Harbour and its interland in terms of the geography of transportation.

The harbour is located on the coast of the eastern Black Sea part of the Black Sea Region. Since this coastal line is generally horizontal, natural inlets to build harbours are rather rare. On the other hand, as the mountains lie parallel with the sea, the link with the inlands is made at certain places. Giresun mountains are also situated horizontally to the sea as the other Black Sea mountains which are difficult to pass over to the inland. However, there are some passage-ways into the inland. The roads through these passage-ways which have not been asphalted yet caused the interland of Giresun region to be narrow. Thus, this harbour is a local one serving its surrounding. But it is also an open sea harbour. It is mainly under the effect of North, North-west and North-east winds. So it is protected against the winds by breakwaters.

Giresun harbour which has an old history has been under the sovereignty of several states. Although it was open to winds and unprotected, it, to some extent, met the needs of its surrounding. It was restored and modernized in 1959. Its loading and unloading capacity is generally 300.000 tons.

It has got two principal functions as the transportation of cargo and voyagers.

As for the cargo transportation, unloading is more than loading. The exported goods via the harbour are mainly nut, barite, zinc and lead. The important goods are chemical substances, artificial manure, coal, wheat, building materials, cellulose and machine tools and apparatus. On the other hand, Giresun harbour, though not always, is among the other ones which are used for direct transportation. We have the belief that it will be more beneficial to the economy of our country if the trade is developed and present problems are solved.

ÖNSÖZ

Bu araştırma, bir *Yüksek Lisans Tezi* 'dir. incelemenin temel amacı, Giresun Limanı'nı ulaşım coğrafyası bilim alanının araştırma yöntemleri ile etüd etmektir.

Üç tarafı denizlerle çevrili ve 8333 km. kıyısı olan denizyolu ile kıtalararası bağlantılar kurabilen ve dış ticaretinin %85-%90'lara varan bir kısmını denizyolu ile gerçekleştiren Türkiye'de, inşa edilmiş ve faal durumda 59 adet liman ve iskele vardır. Birçok fizikî ve beşerî özelliği ile coğrafya ilmini çok yakından ilgilendiren bu limanların, henüz çok azı coğrafyacılar tarafından yapılan araştırmalara konu olmuştur. Oysa, bu limanların kuruluş ve gelişmelerini hazırlanmış olan coğrafi faktörlerin belirlenmesi, limanın etkinliklerinin ve işletilmelerinde karşılaşılan temel sorunların araştırılması, ülkemizde denizyolu ulaşımının geliştirilmesi ve denizciliğin ülke ekonomisine daha fazla katkı sağlaması bakımından büyük önem taşımaktadır.

Araştırmaya konu olarak seçilen Giresun Limanı incelenirken, önce bu limanın kuruluş ve gelişmesini hazırlayan coğrafi faktörler üzerinde durulmuş; ikinci bölümde liman etkinlikleri ve işletilmesinde karşılaşılan temel sorunlar ortaya konulmaya çalışılmış sonuç bölümünde de bu sorunlara bazı çözüm önerileri getirilmeye çalışılmıştır.

Araştırmamızın varılan bilimsel sonuçların, Giresun Limanı'nın ve genel olarak ülkemizin limanlarının fizikî ve ekonomik plânlaması yapılırken, dikkate alınacağı umudunu taşıyoruz. Aynı zamanda çalışmamızın, bunda sonra bu konuda yapılacak araştırma için örnek bir inceleme olacağı inancındayız.

Araştırma konusunun seçiminde, tez metni durumuna getirilmesine kadar, çalışmanın her aşamasında, hocam ve tez danışmanım Yrd.Doç.Dr.İbrahim GÜNER'in çok büyük desteği ve yardımları olmuştur. Bu katkılarından dolayı, kendisine teşekkür etmeyi zevkli bir görev sayıyorum.

Gerek lisans ve gerekse lisansüstü öğrenimim sırasında emeği geçen ve fikirlerinden her zaman yararlandığım, başta Prof.Dr.Hayati DOĞANAY olmak üzere, fakültemiz Coğrafya Eğitimi Bölümü'ndeki bütün hocalarıma şükran borçluyum.

Ayrıca tezin yazım aşamasında, Bölümümüzdeki Araştırma Görevlisi meslektaşlarım ile tarihî gelişiminin hazırlanmasında Tarih Eğitimi Bölümü elemanı Arş.Gör.Selahattin TOZLU'nun da büyük yardımlarını gördüm. Bundan dolayı, burada her birine ayrı ayrı teşekkür ediyorum.

Giresun Limanı İşletme Müdürlüğü yetkilileri ve özellikle de Gümrük İşletme Müdürü Mehmet GÜLTEKİN, arazi etüdlerim sırasında büyük kolaylıkla sağladılar. Bu samimi ve içten yardımlarından dolayı kendilerine müteşekkirim.

Arş.Gör. Ünsal BEKDEMİR
Erzurum-1996

İÇİNDEKİLER

Sayfa:

ÖZET	I
ABSTRACT.....	III
ÖNSÖZ.....	IV
İÇİNDEKİLER	IV
ŞEKİLLER	VII
TABLolar	VIII
FOTOĞRAFLAR.....	IX
GİRİŞ	I
1- Araştırma Bölgesi'nin Konum Özellikleri	1
2- Araştırmanın Amacı ve Metodu	2
I. BÖLÜM	4
GİRESUN LİMANI ve HİTERLANDININ BAŞLICA COĞRAFİ ÖZELLİKLERİ	4
1.1- BÖLGENİN DOĞAL ÇEVRE ÖZELLİKLERİ	5
1.2- BÖLGENİN BEŞERİ ÇEVRE ÖZELLİKLERİ	13
1.3- BÖLGENİN EKONOMİK COĞRAFYA ÖZELLİKLERİ.....	16
II. BÖLÜM	26
GİRESUN LİMANI'NIN KURULUŞUNU ve GELİŞMESİNİ HAZIRLAYAN COĞRAFİ FAKTÖRLER	26
2.1- DOĞAL ÇEVRE FAKTÖRLERİ	27
2.1.1- Jeomorfolojik Özellikler	27
2.1.2- Klimatik Özellikler.....	33
2.2- BEŞERİ ve EKONOMİK FAKTÖRLER.....	40
2.2.1- Tarihi Gelişim.....	40
2.2.2- Giresun Kenti-Liman İlişkileri	43
2.2.3- Etki Bölgesi-Liman İlişkileri	46
III. BÖLÜM.....	49
GİRESUN LİMANI'NDA TEKNİK DONATIM	49
3.1- GEMİ YANAŞMA YERLERİ (RIHTIMLAR).....	50
3.2- YÜKLEME-BOŞALTMA ARAÇ ve TESİSLERİ.....	55
3.3- DEPOLAMA TESİSLERİ	56
3.4- SERVİS HİZMET ÜNİTELERİ	58
3.5- İŞGÜCÜ DURUMU	61
3.6- YÖNETİM ORGANİZASYONU	64
3.7- KONUM PLANI ve ARSA KULLANIMI.....	66
IV. BÖLÜM.....	69
LİMAN TRAFİĞİ ve EKONOMİK SONUÇLARI.....	69

4.1- LİMAN TRAFİĞİ	70
4.1.1- Yük Trafiği	70
4.1.2- Yolcu Trafiği.....	87
4.2- LİMAN AKTİVİTESİNİN ÇEVRENİN EKONOMİK HAYATINA KATKILARI	90
4.3-GİRESUN LİMANININ ÜLKE EKONOMİSİNE KATKILARI	92
SONUÇ ve ÖNERİLER	97
KAYNAKLAR.....	105
ÖZGEÇMİŞ.....	110



ŞEKİLLER

Sayfa:

Şekil 1- Araştırma Sahasının Lokasyon Haritası	2
Şekil 2- Giresun Limanı Etki Bölgesinin Topografya Haritası.	7
Şekil 3- Giresun Limanı ve Yakın Çevresinin Topografya Haritası.	9
Şekil 4- Giresun İli Ulaşım Haritası.	23
Şekil 5- Giresun Merkez İlçenin Yıllık ve Mevsimlik Ortalama Rüzgâr Frekans Gülleri (1929-1990)	35
Şekil 6- Karadeniz’de Mevcut Akıntı Sistemleri (Doğanay, H., 1992 den).	39
Şekil 7- Giresun Limanı’ndaki Rıhtımların Uzunlukları ve Derinlikleri	54
Şekil 8- Giresun Limanı’nda Verilen Ardiye Hizmetinin Yıllara Göre Durumu.....	59
Şekil 9- Giresun Limanı’ndan Gemilere Verilen Su Miktarının Yıllara Göre Durumu.....	60
Şekil 10- Giresun Limanı’nın Yıllara Göre Toplam Geliri ve Personel Gideri	62
Şekil 11- Giresun Limanı’nın Konum Planı ve Arazi Kullanılışı	68
Şekil 12- Giresun Limanı’ndan Ulusal Yük Taşınması.	75
Şekil 13- Giresun Limanı’ndan Yapılan Dahilî (iç) Ticaretin Yıllara Göre Durumu (1980-1994)	79
Şekil 14- Giresun Limanı’ndan Yapılan İhracatın Yıllara Göre Durumu (1980-1994).....	80
Şekil 15- Giresun Limanı’ndan Yapılan İthalatın Yıllara Göre Durumu (1980-1994).....	82
Şekil 16- Giresun Limanı’nın Yıllara Göre İhracat ve İthalat Durumu (1980-1994).....	83
Şekil 17. Giresun Limanı’ndan Yapılan Transit Ticaretin Yıllara Göre Durumu (1980-1995)	84
Şekil 18. Giresun Limanı’ndan yapılan Yükleme ve Boşaltmanın (Kapotaj-İthalat-İhracat) Yıllara Göre Toplam Durumu.	94

TABLOLAR

Sayfa:

Tablo 1- Giresun Limanı'nda Yükleme Boşaltma Hizmetlerinde Kullanılan Araç ve Gereçler (1995).....	55
Tablo 2- Giresun Limanı'nda Verilen Ardiye Hizmetinin Yıllara Göre Durumu (1980-1994)....	59
Tablo 3- Giresun Limanı'ndan Gemilere Verilen Su Miktarının Yıllara Göre Durumu (1980-1994).....	60
Tablo 4- Giresun Limanı'nın Yıllara Göre Toplam Geliri ve Personel Gideri (TL) (1980-1990).....	62
Tablo 5- Giresun Liman İşletmesi'nde İşçilerin Çalışma Düzeni (1994).....	63
Tablo 6- 1926-1927-1928-1929-1930-1931-1932 Yıllarında Giresun Limanı'ndan İstanbul ve Haricine Giden Başlıca Mallar.....	72
Tablo 7- 1927-1933 Yılları Arasında Giresun Limanı'ndan Yurt İçi ve Yurt Dışına Gönderilen İç ve Kabuklu Fındığın Miktar ve Kıymeti.....	73
Tablo 8- Giresun Limanı'ndan Ulusal Yük Taşınması (1991-1994).....	74
Tablo 9- Giresun Limanı'na 1990 Yılında Yükleme-Boşaltma Yapmak Amacıyla Gelen Gemilerin Geliş Zamanları Servis Süreleri ve Tonajları.....	76
Tablo 10- Giresun Limanı'ndan Yapılan Dahilî (iç) Ticaretin Yıllara Göre Durumu (1980-1994).....	78
Tablo 11- Giresun Limanı'ndan Yapılan İhracatın Yıllara Göre Durumu (1980-1994).....	79
Tablo 12- 1986-1987 Yıllarında Giresun Limanı'ndan İhracatı Gerçekleştirilen Malların Miktarı (Ton).....	81
Tablo 13- Giresun Limanı'ndan Yapılan İthalatın Yıllara Göre Durumu (1980-1994).....	82
Tablo 14- Giresun Limanı'ndan Yapılan Transit Ticaretin Yıllara Göre Durumu (1980-1995).....	84
Tablo 15- Giresun Limanı'nın 10 Yıllık Gelir-Gider Durumu (TL.) (1980-1990).....	85
Tablo 16- Giresun Limanı'na Giriş-Çıkış Yapan Türk Gemilerinin Yıllara Göre Sayı ve Tonajı (1981-1994).....	85
Tablo 17- Giresun Limanı'na Giriş-Çıkış Yapan Yabancı Gemilerinin Yıllara Göre Sayı ve Tonajı (1981-1994).....	86
Tablo 18- 1990 Yılında Yükleme-Boşaltma Yapmak Amacıyla Giresun Limanı'na Gelen Gemilerin Aylara Göre Dağılımı.....	87
Tablo 19- İstanbul Bağlantılı Olarak Yapılan Karadeniz Hattı Feribot Seferlerinin Güzergâhı (1995).....	89
Tablo 20- Giresun Limanı'ndan yapılan Yükleme ve Boşaltmanın (Kapotaj-İthalat-İhracat) Yıllara Göre Toplam Değerleri (1980-1994).....	94

FOTOĞRAFLAR

Sayfa:

Fotoğraf 1- Kuzeye, denize doğru ilerlemiş, 130-140 m. yükseklikteki bir yarımadaının çevresinde, daha çok berzah kısmında yer alan ve bugün sahil karayolu boyunca çizgisel bir gelişim gösteren Giresun Kenti'nden ve yarımadaının batısında bulunan limandan bir görünüş...	16
Fotoğraf 2- Doğusunda ve batısında iki tane doğal koyun oluşmasını sağlayan ve Giresun Limanı'nın kuruluşunda büyük etkisi olan Giresun Yarımadası'ndan genel bir görünüş.....	30
Fotoğraf 3- Giresun Limanı'nın iç liman kısmı hemen bütün Karadeniz limanlarında olduğu gibi anakaya yamacına bağlı bir şekilde kurulmuştur.	30
Fotoğraf 4- Giresun Limanı'nın kara üzerindeki kullanılış sahasını önemli ölçüde daraltan ve liman içerisine bir burun gibi sokulan kent parkından bir görünüş.....	32
Fotoğraf 5- Rüzgâr ve fırtınalara karşı dalgakıranlarla korunmuş olan Giresun Limanı'ndan genel bir görünüş.....	36
Fotoğraf 6- Dalgakıranların arka kısmında kullanılan dolgu malzemesinden (kaya parçası, beton blok vb.) genel bir görünüş.....	38
Fotoğraf 7- Giresun Limanı ve hemen ardındaki Giresun Kentinden bir görünüş. Çoğu liman kentinde olduğu gibi bu kentin de liman etrafında geliştiği dikkati çekmektedir.	44
Fotoğraf 8- Şilep rıhtımından genel bir görünüş.....	50
Fotoğraf 9- Klavuz rıhtımından genel bir görünüş.....	51
Fotoğraf 10- Yolcu rıhtımından genel bir görünüş.....	52
Fotoğraf 11- Giresun Limanı'ndaki balıkçı barınağından genel bir görünüm.....	53
Fotoğraf 12- Şilep rıhtımındaki açık betonlu depolama yeri ile kapalı depolama ambarından genel bir görünüm.....	57
Fotoğraf 13- TMO kiralık verilen sahada, bu kuruluş tarafından kurulan buğday silolarından genel bir görünüm.....	58
Fotoğraf 14- Giresun Limanı'ndaki yolcu hizmet salonundan genel bir görünüm.....	61
Fotoğraf 15- Giresun Limanı'nın yöneltildiği ve gerekli işlemlerin yapıldığı hizmet binası ve transit ambardan bir görünüm.....	65
Fotoğraf 16- Giresun Limanı'nın kara üzerindeki giriş kapısından genel bir görünüm.....	66
Fotoğraf 17- Seka-Aksu Kağıt Fabrikası için gelen selüloz maddesinin gemiden boşaltılması ve kamyonetlerle taşınması.....	75

GİRİŞ

1- Araştırma Bölgesi'nin Konum Özellikleri

Araştırmamıza konu oluşturan Giresun Limanı, ülkemizin Karadeniz Bölgesi'nin Doğu Karadeniz Bölümü kıyılarında yer alır. Bu limanın sit özelliklerine geçmeden önce, coğrafi konumu üzerinde durmak uygun olacaktır.

İnceleme alanının kıyılarında yer aldığı Karadeniz, İstanbul Boğazı, Marmara Denizi, Çanakkale Boğazı ve Ege Denizi üzerinden Akdeniz'e ve oradan da Cebelitarık Boğazı ve Süveyş Kanalı Kızıldeniz yollarıyla da okyanuslara bağlıdır. Dolayısıyla bu deniz, 423 bin km². yüzölçümlü¹ bir iç deniz durumundadır. Kıyılarında, Türkiye, Gürcistan, Rusya Federasyonu, Ukrayna, Romanya ve Bulgaristan olmak üzere, altı bağımsız devlet vardır. Ancak bu ülkelerin limanları arasındaki karşılıklı yolcu ve yük alışverişi henüz çok sınırlı bir düzeydedir. Bu yüzden, söz konusu denizdeki denizyolu taşımacılığının Giresun Limanı'nın gelişmesine pek katkısı yoktur. Öte yandan bu liman, dünyanın ikinci işlek denizyolu Batı Avrupa-Akdeniz Hint Okyanusu yoluna göre sapa bir konumda yer alır. Demiryolu bağlantısı mevcut olmayıp; kıyıya paralel bir şekilde uzanan dağların ancak belirli yerlerde ulaşım imkân vermesi nedeniyle, iç kesimlere işlek karayollarıyla da bağlı değildir. Bu da, transit ticaret rolünü kısıtlamıştır. Saydığımız bu nedenlerden dolayı, Giresun Limanı, mahallî ticaret mallarının gönderildiği, dışarıdan da Giresun Kenti ve yakın çevresinin ihtiyacı olan malların getirildiği bir *yerel liman* olma özelliğini taşımaktadır.

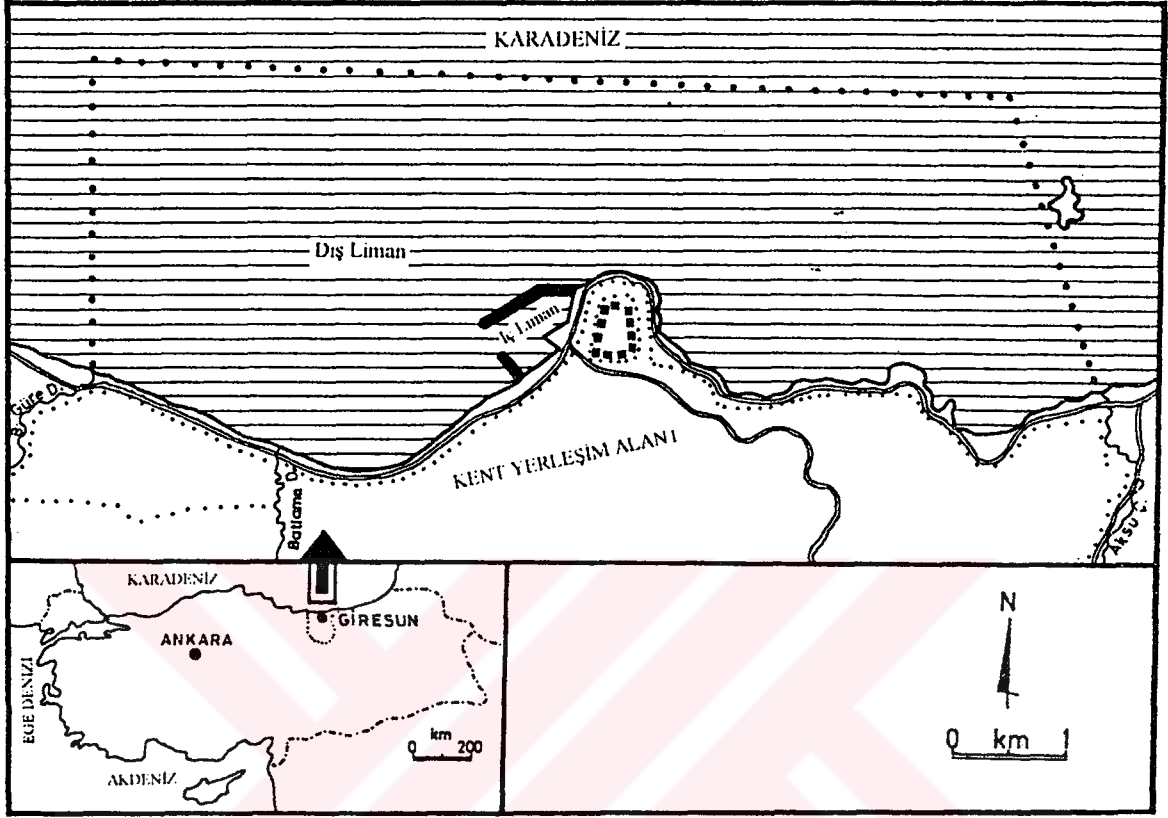
Bu liman, doğuda Aksu Deresi ağzı ve buradan gerçek 19° yönünde 1.5 mil (yaklaşık 2778 m.) uzaktaki nokta ile batıda Güre Deresi ağzı ve bu ağızdan gerçek kuzey yönünde 1.5 mil uzaktaki noktayı birleştirdiği varsayılan hatların sınırladığı deniz alanını kapsamaktadır (Şekil 1).

Giresun Limanı, iç liman ve dış liman olmak üzere, iki kısma ayrılır.

Bunlardan iç liman, limanın kuzey ana mendireği ile batı tali mendireği fenerleri arasında, varsayılmış hattın içinde kalan yaklaşık 294000 m². lik ve iki dalgakıran arası ile devlet karayolunun kuzeyini kapsayan tamamen beton ile kaplı 57375 m². lik kara alanından oluşmuştur. Limanın bu kesimi, Giresun Yarımadası'nın batısında yer almaktadır.

Dış liman, varsayılmış liman sınırı ile iç liman sınırı arasında kalan deniz alanını kapsamaktadır.

¹ Azak Denizi ile birlikte 459 bin km².



Şekil 1- Araştırma Sahasının Lokasyon Haritası

2- Araştırmanın Amacı ve Metodu

Yüksek Lisans Tezi olarak hazırladığımız bu incelemenin temel amacı, Giresun Limanı'nı ulaşım coğrafyası disiplininin araştırma metodlarıyla etüd etmektir. Bu yapılırken de, limanın kuruluşu ve gelişmesini hazırlayan coğrafi faktörler, liman etkinlikleri ve bu etkinliklerin kentin ekonomik hayatına katkıları ortaya konulmaya çalışılacaktır.

Üç tarafı denizlerle çevrili olan ülkemizde, denizciliğin ekonomimizde büyük önemi vardır. Ancak, kıyılarımızda yer alan çok sayıda limandan bugüne kadar pek azı ulaşım coğrafyası disiplininin araştırma metodlarıyla etüd edilmiştir. Oysa bunların kuruluşlarını ve gelişmelerini hazırlayan coğrafi faktörlerin neler olduğu, liman etkinliklerinin ve işletilmelerinde karşılaşılan temel sorunların araştırılması, ülkemizde denizyolu ulaşımının geliştirilmesi ve denizciliğin ülke ekonomisine daha fazla katkı sağlaması bakımından büyük önem taşımaktadır.

Bilindiği üzere, Karadeniz kıyılarımız, *boyuna yapılı kıyılardır*. Bundan dolayı, liman kurulmasına elverişli doğal koylar pek azdır. Diğer taraftan, dağların kıyıya paralel uzanması,

kıyı ile iç kesimler arasındaki bağlantının ancak belirli kesimlerden sağlanmasını mümkün kılmaktadır. Dolayısıyla bu gibi yerlerde liman faaliyetleri daha fazla gelişme gösterebilmiştir. Örneğin Samsun, Trabzon, Hopa limanlarında olduğu gibi. Buna karşılık, Giresun Limanı'nın da içinde bulunduğu diğer limanların hemen hepsi yerel liman özelliği taşımakta olup; bunlar, daha çok hemen yakın çevrelerine hizmet vermektedirler. Böyle olmakla birlikte, Giresun, Ordu, İnebolu, Zonguldak ve Ereğli gibi Karadeniz kıyısı limanlarımız, bazı ticaret mallarımızın ihracatı bakımından büyük önem taşımaktadır. Bunlardan Giresun Limanı, ülkemizin temel ihraç mallarından olan fındığın ihraç edildiği birkaç limanımızdan biridir. Bu bakımdan limanın büyük önemi vardır.

Giresun Limanı'nın ekonomik önemini belirledikten sonra, liman işletmeciliğinde karşılaşılan sorunların çözümüne yönelik bazı öneriler getirilmeye çalışılacaktır. Çalışmamızın, bundan sonra bu konuda yapılacak araştırma için örnek bir inceleme olacağı inancını taşıyoruz.

Araştırmada uygulanacak metod, coğrafya ilminin temel metodlarından biri olan, gezi-gözlem metodudur. Bu amaçla, 1994-1995 yaz sezonunda liman tesislerinde gözlem gezileri yapılmıştır. Dokümanter verilerin büyük bir çoğunluğu bu yolla sağlanmıştır. Ayrıca, Giresun Liman İşletme Müdürlüğü'nün kayıtlarından, bizzat liman görevlilerinden ve Deniz Ticaret Odası'nın yıllıklarından da yararlanılmıştır. Kuşkusuz inceleme alanımıza yönelik olarak yapılmış ve yayımlanmış diğer bilim dalı mensuplarının çalışmaları ile sahayı dolaylı olarak ilgilendiren basılı kaynaklar da derlenerek, bunlardan da yararlanılmıştır.

Verilerin derlenmesi konusunda çeşitli kartografik malzemeden de yararlanılmıştır. Bunlar arasında Giresun limanı'nın konum plânı, 1/25.000 ve 1/250.000 ölçekli topografya haritaları, 1/100.000 ölçekli jeoloji haritaları ve Giresun Kenti İmâr Plânı sayılabilir.

Gerekli arazi çalışmaları tamamlanıp yeterli doküman toplandıktan sonra, coğrafya ilminin temel düşünce ilkeleri olan dağılım, korelatif ilişkiler ve nedensellik ilişkileri ile ifade tekniklerine (kompoze etme, dağılım haritaları ve grafikler hazırlama) bağlı kalınarak, tez metninin eldeki duruma getirilmesi sağlanmıştır.



I. BÖLÜM

GİRESUN LİMANI ve HİTERLANDININ BAŞLICA COĞRAFİ ÖZELLİKLERİ

1.1- BÖLGENİN DOĞAL ÇEVRE ÖZELLİKLERİ

Araştırma sahamız olan Giresun limanı ve hinterlandının doğal çevre özelliklerine geçmeden önce, Karadeniz Bölgesi ve özellikle bu bölgenin Doğu Karadeniz Bölümü'nün jeolojik ve jeomorfolojik özellikleri hakkında kısaca bilgi vermek sanırım yararlı olacaktır.

Topoğrafik özellikler bakımından, Karadeniz Bölgesi, ülkemizin en yüksek ve en engebeli bölgelerinden biridir. Bölge kıyıları, Marmara Denizi ve Ege Denizi kıyılarından farklı olarak, ülkenin iç kısmından, kıyıya paralel olarak uzanan yüksek birtakım sıradağlarla ayrılmış durumdadır. Bu dağlar, bir bütün olarak, Kuzey Anadolu Dağları olarak adlandırılır. Yer yer kıyıya kadar inen veya sahilin hemen gerisinde yükselen bu dağlar, Karadeniz'in kıyı bölgesi ile İç ve Doğu Anadolu arasındaki ulaşımı güçleştirir ve iktisadî büyük engeller teşkil eder².

Bununla beraber, bu dağlar Karadeniz boyunca her yerde aynı yükseklik, aynı genişlik, aynı sıklık ve sarplıkta değildir. Orta Karadeniz Bölümü'nde Kuzey Anadolu sıradağları alçalır, düzleşir ve daralır. Bu dağların arasına aynı zamanda ulaşımı daha çok kolaylaştıran enine ve boyuna birtakım depresyonlar sokulur. İşte topografyanın bu şekli, Orta Karadeniz Bölümü kıyılarının orta kesiminde yer alan Samsun'u İç Anadolu'nun hatta Doğu Anadolu'nun bir kısmının denize açılan kapısı hâline getirmiştir³.

Buna karşılık, bölgenin Doğu Karadeniz Bölümü'nde kıyının hemen gerisinde yükselen dağlar, ülkemizin en yüksek alanları arasındadır. Bölgenin bu bölümünde de biri kıyı kuşağında, diğeri ise iç kısımlarda olmak üzere iki dağlık şerit ayrılabilir. Kıyı kesiminde yer alan bu dağlar, batıdan doğuya doğru giderek yükselir. Kıyı çizgisine genel olarak paralel olarak uzanan bu dağlar Giresun, Gümüşhane, Zigana, Soğanlı, Dilek, Kaçkar ve Karçal dağlarıdır⁴. Zirveler bölgesine tekabül eden bu yükseltiler sürekli olmayıp her dağlık kütlede geniş dalgalı iniş ve çıkışlar yapmaktadır ve bu yerler, genellikle, kıyı bölgesi ile iç kısımlar arasında geçitlere tekabül etmektedir. Karagöl Dağları'nda Eğribel Geçidi (2075 m.), Zigana Dağları'nda Zigana Geçidi (2035 m.), Soğanlı Dağları'ndaki geçit (2675 m.) bunlardandır⁵.

İç sıradağları meydana getiren dağlar, Kelkit ve Çoruh Vadileri ile kıyı dağlarından ayrılırlar. Kızıldağ, Çimen Dağı, Kop Dağları, Mescit Dağı, Akdağ, Çoruh ve Kelkit vadilerinin güneyinde yer alan başlıca dağlardır.

² Tanoğlu, A., 1944, *Samsun Limanı ve Hinterlandı*. Samsun Üniversite Haftası, Cilt:3, Samsun, s. 283-284.

³ Tanoğlu, A., 1944, a.g.e, s.284-285.

⁴ Sözer, N.A-İşık, Ş.-Mutluer, M., 1990, Karadeniz Bölgesi. Ege Üniv. Edebiyat Fak. Ders Notları, No:6, İzmir, s.7-8.

⁵ Ardel, A., 1963, *Samsunla Hopa Arasındaki Kıyı Bölgesinde Coğrafi Müşahedeler*. İstanbul Üniv. Coğrafya Enst.Dergisi, Cilt:7, Sayı:13, İstanbul, s.36-49.

Doğu Karadeniz Dağları'nın dikkat çekici özellikleri arasında, kıyı çizgisine paralel uzanan dağlarının kuzey yamaçlarının akarsular tarafından çok fazla yarılmış olmasıdır. Bunda, yağış miktarının fazla olması kadar jeolojik yapının da etkisi vardır.

Doğu Karadeniz Bölümü'nde, Paleozoik temele dayanan granit, grano-diyorit kütleleri ile Kretase'ye ait kalker, fliş ve volkanikler yaygındır. Lav, tüf ve pirokalastiklerden oluşan volkanik formasyonlar, çökeller arasında önemli ara katlar meydana getirirler. Bununla beraber, Giresun, Trabzon ve Rize kesimlerinde olduğu gibi, çökellere göre üstün bir durum olarak tümüyle volkanik bir görünüm kazanırlar⁶.

Araştırma sahamız olan Giresun Limanı ve hinterlandı, Doğu Karadeniz sıradağlarının orta bölümünde yer alır. Giresun kıyı bölgesi ve gerisindeki alanlar, Kretase yaşlı volkanik kompleksten müteşekkil dağ ve tepelerden meydana gelmiştir. Hemen her yerde olduğu gibi, burada da, parçalanma çok ileri gitmiştir. Vadiler, genellikle dar ve derindir⁷. Giresun Limanı'nın hemen gerisinde bulunan, Giresun Kenti ve kalesi eski bazalt lavlardan oluşmuş, küçük bir yarımada ve berzahu üzerinde kurulmuştur⁸.

Doğaner'in de yerinde olarak belirttiği gibi, limanlar, kara içlerine doğru ticarî etkinliklerini yaydıkları ölçüde önem kazanırlar. Limanın hizmet alanı demek olan hinterlandının genişliği ise, yüzey şekilleri ile yakından ilgilidir. Ardülkesi dar olan limanlar bölgesel olarak kalırken, geniş olan limanlar ulusal ve uluslararası liman özelliği kazanırlar. Trabzon ve Samsun kentlerinin kuruldukları kıyılarda doğal liman şartlarının bulunmamasına rağmen, kıyı gerisinde yüzey şekillerinin ulaşma olanak tanınması, bu limanların gelişimini sağlamıştır. Halbuki, doğal bir limana sahip olan Sinop, liman olarak gelişmeye daha uygun olduğu hâlde, iç kısımlara işlek karayollarıyla bağlı olmadığı için, liman kenti olarak gelişme olanağına pek az sahip olabilmıştır. Günümüzde de, Samsun ve Trabzon limanları gelişirken, Sinop Limanı gelişmemiştir⁹.

Giresun il topraklarının % 94'ü dağlarla kaplıdır. İlde dağlar kıyıya paralel uzanır. Doğu Karadeniz Dağları'nın il sınırları içerisinde kalan bölümüne Giresun Dağları adı verilir. Bu dağların batısında Canik Dağları yer alır.

Giresun Dağları, doğudaki Rize Dağları kadar yüksek olmamakla birlikte, yine de, yer yer 3000 m.yi aşar. Gavur Dağları (Balaban Dağları) üzerindeki 3331 m. yükseltili Abbas Musa Tepesi, aynı zamanda ilin en yüksek noktasıdır. Yine aynı sıra üzerinde 3248 m.

⁶ Sözer, N.A-Işık, Ş.-Mutluer, M., 1990, a.g.e, s.8.

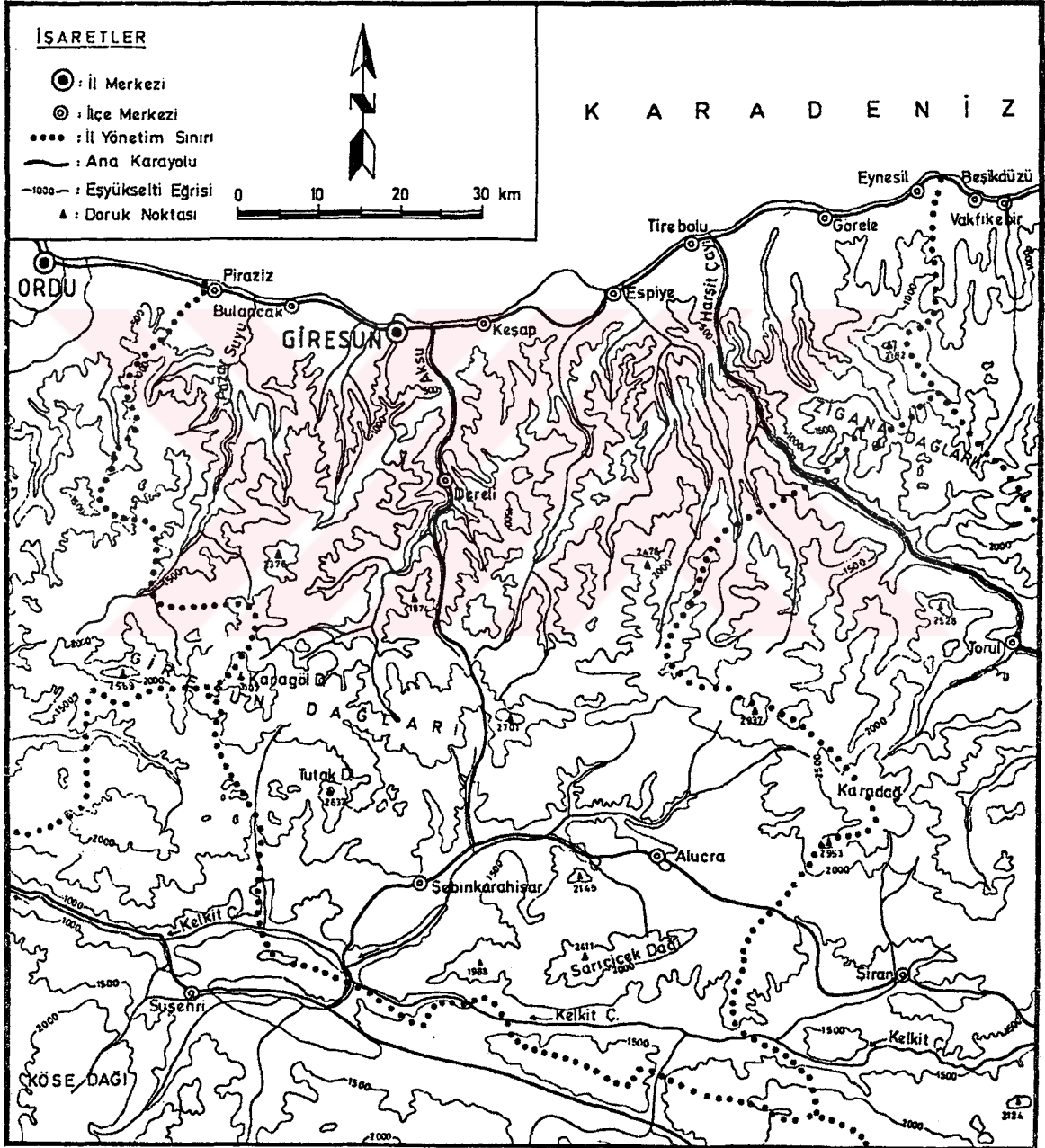
⁷ Ardel, A., 1963, a.g.e, s.42.

⁸ Darkot, B., 1988, İslâm Ansiklopedisi, Giresun Maddesi, 4. Cilt Milli Eğitim Basımevi, İstanbul, s.789.

⁹ Doğaner, S., 1991, *İstanbul Limanı: Kuruluş, Gelişim ve İşlevleri*. İstanbul Üniv., Deniz Bilimleri ve Coğrafya Enst., BÜLTEN, Sayı:8, No:8, İstanbul, s.115-144.

yükseltili Gavur Dağı Tepesi, 3044 m. yükseltili -Küçükkor Tepesi ve 3278 m. yükseltili Cankutaran Tepesi yer alır.

Batıda Giresun-Şebinkarahisar arasında yer alan Erimez Dağı'nın yüksekliği 2701 m. dir. Aynı sırada, Ordu-Giresun ve Sivas il sınırlarının birleşme noktasında bulunan Karagöl Dağları üzerindeki Karataş Tepesi 3107 m. yüksekliğindedir (Şekil 2, Şekil 3).



Şekil 2- Giresun Limanı Etki Bölgesinin Topografya Haritası..

Giresun Dağları'nın kıyıdaki az eğimli kuşaktan sonra birden dikleşen yamaçları, fındık bahçeleri ile kaplıdır. Fındık bahçeleri ile iç içe olmak üzere, belli bir yükseltiden sonra

gürgen, kızılgaç, kavak ve kestane ormanları başlar. Bu geniş yapraklı ağaçlardan oluşan ormanları daha yükseklerde sarıçam, göknar, ardıç ve özellikle ladin ormanları izler.

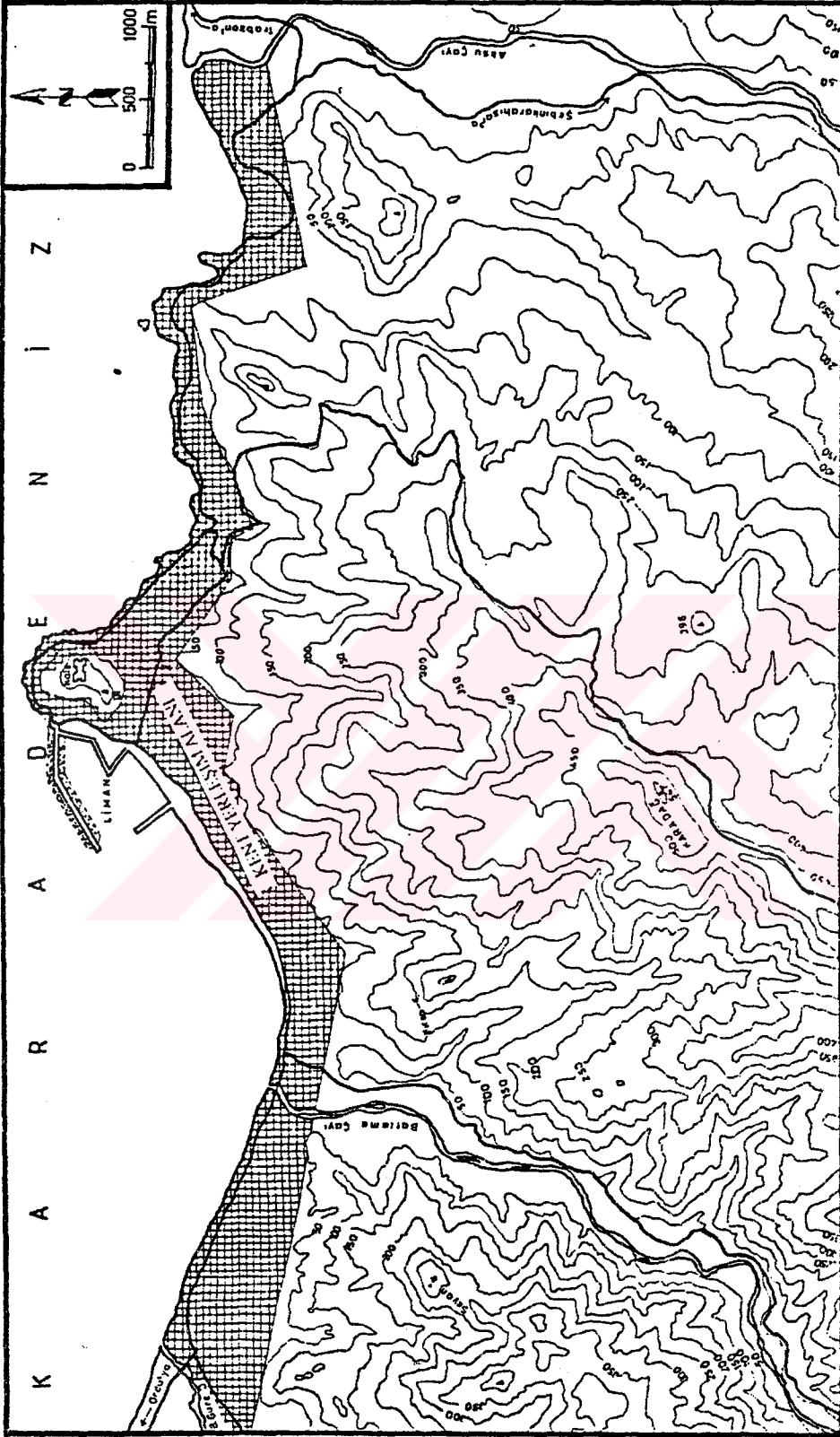
Giresun Dağları da, diğer Karadeniz dağları gibi denize paralel uzanan, az geçit veren dağlardır. Bölgenin bu özelliği Giresun Limanı hinterlandının dar olmasına yol açmıştır. Âdeta bir duvar gibi uzanan Giresun Dağları, ancak belli noktalardan iç kesimlere geçilmesine olanak verir. Doğu Karadeniz'i Harşit Havzası'na bağlayan başlıca doğal yol güzergâhı, Tirebolu ilçesi sınırları içerisinde kalan Harşit Çayı vadisidir. Bunun dışında 2075 m. yükseklikteki Eğribel Geçidi ile 2000 m. yükseklikteki Şehitler Geçidi, diğer önemli geçitlerdir.

Dağların kuzey kesimleri güney kesimlerine göre, daha fazla yağışlı olduğundan, akarsu şebekesi bu kesimde hem sık hem de daha enerjiktir¹⁰. Aynı zamanda bu akarsular ve açmış oldukları vadiler, kıyı ile iç kesimler arasında bağlantı kurulmasında, kolaylıklar sağlamaktadır. Giresun il alanının güney kesimi, Kelkit Çöküntü Oluğu yönünde eğimlidir. Bu oluğun içinde doğu-batı yönünde Kelkit ırmağı akar. Gümüşhane Dağları'nın Karadeniz'e bakan bölümünden başlayan Doğankent Çayı (Harşit Suyu) vadisi, kuzeybatı yönünde çıkarak. Günyüzü yakınlarında Giresun topraklarına girer. Sonra kuzeye yönelir ve 40-50 km kadar akar; Tirebolu'nun doğusunda denize ulaşır.

Harşit Vadisi, aynı zamanda, Karadeniz kıyı kuşağını Gümüşhane'ye, Kelkit Vadisi'ne ve Doğu Anadolu'ya bağlayan ana geçitlerden biridir. Trabzon üzerinden gelen devlet karayolu, ünlü Zigana Geçidi'ni aştıktan sonra vadiyi izleyerek, önce Gümüşhane'ye, sonra Kelkit Vadisi'nden Erzincan'a, Bayburt Vadisi yoluyla da Erzurum'a bağlanmaktadır. Fakat bugün yapımı devam etmekte olan, yakında faaliyete geçirilmesi düşünülen ve Harşit Vadisi'ni izleyen Tirebolu-Torul karayolu bittiğinde, bu yol çok daha kısalmış olacaktır. Böylelikle Giresun Limanı, çok daha geniş alanlara hizmet verebilecektir.

Giresun'da bu vadi ve akarsular dışında, Giresun Dağları'nın denize bakan yamaçlarından başlayan, kıyı şeridine kadar dar ve dik biçimde uzanan Özlüce dere, Yağlıdere, Aksu ve Pazarsuyu vadileri ile, küçük derelerin oluşturduğu daha birçok oluk vardır.

¹⁰ Ardel, A., 1963, a.g.e, s.37



Şekil 3- Giresun Limanı ve Yakın Çevresinin Topografiya Haritası.

Limanların kuruluşunda ve limancılık faaliyetlerinde, kıyıların morfolojik durumları ve akıntılar gibi özellikler de, oldukça etkilidir. Bundan dolayı, Karadeniz'in başlıca özellikleri ve Türkiye kıyılarının oluşumu ve şekilleri hakkında kısaca bilgi vermek, sanırım uygun olacaktır.

Karadeniz, konumu bakımından bir iç deniz özelliği taşımaktadır. Bu deniz, Avrupa'nın güneydoğusunda Balkan ve Anadolu yarımada ile Doğu Avrupa Plâtform ve Kafkasya arasında, doğu-batı doğrultusunda uzanan elips şeklinde bir denizdir. Yüzölçümü Azak Denizi ile birlikte 459064 (Azak Denizi hariç 422189 km²) km².dir. Ortalama derinliği 1187, en derin yeri ise 2245 m. kadardır. Azak Denizi ile birlikte 537220 km³ su bulundurmaktadır¹¹.

Karadeniz Havzası; kıta sahanlığı veya şelf, kıtasal yamaç, kıtasal yamaç eteği, abisal ova veya derin su düzlüğü olmak üzere dört ayrı fizyografik birime ayrılabilir. Karadeniz'in büyük bir bölümü kıta sahanlığı ve onun önünde uzanan kıtasal yamaçtan oluşmaktadır. Fakat bu bölümler denizin kuzey bölümünde çok geniş alan kaplamasına rağmen; Anadolu kıyılarında çok dardır. Bu kesimde yaklaşık 90 m. derinliğinde olan kıta sahanlığı, ancak birkaç yerde 30 km. genişliğindedir. Karadeniz'in kıtasal yamacı akarsu vadileri ile parçalanmıştır. Aynı zamanda kıtasal yamaç boyunca yer yer denizaltı heyelanlarına ait izler de görülmektedir¹².

Karadeniz'in oluşumuna gelince, bir bakıma Tetis jeosenklinalinin bir bakiyesi olarak dikkate alınan bu deniz, deniz ve okyanusların atası sayılmaktadır. Mesozoyik'ten günümüze kadar devamlı olarak karadan taşınan malzemelerin biriktiği bu denizin dolmaması veya sığlaşmaması, Karadeniz havzası'nın devamlı bir şekilde çökmeğe uğradığını göstermektedir. Aynı zamanda akarsu vadilerinin çok fazla derinlere ulaşmaları, Karadeniz havzasının çökmüş olduğunu açık bir şekilde kanıtlamaktadır¹³.

Karadeniz suyunun tuzluluk oranı, deniz orta kesimlerinde ortalama ‰ 18 kadardır. Derinliklere inildikçe bu değer artmakta, akarsuların ağız kısımların da ise düşmektedir. Zaten tuzluluk oranının düşük olmasında, bu denizin Kızılırmak, Yeşilırmak, Sakarya, Çoruh, Dinyeper, Dinyester, Volga, Tuna vb. gibi büyük akarsularla beslenmesinin önemli etkisi vardır.

¹¹ Ardel, A., 1973, *Türkiye'nin Denizleri (I Karadeniz)*. İstanbul Üniversitesi Coğrafya Enst. Dergisi, Cilt:10, Sayı:18-19, İstanbul, s.275-279.

¹² Atalay, İ., 1989, *Türkiye Coğrafyası*. Ankara, s.94-95.

¹³ Atalay, İ., 1987, *Türkiye Jeomorfolojisi'ne Giriş*. Ege Üniversitesi, Edebiyat Fak., Yay.No:9, İzmir, s.316.

Orta iklim kuşağında bulunan Karadeniz, yazın subtropikal durumda olan Akdeniz âlemine dahil olmakta ve kışın ise daha ziyade Doğu Avrupa kontinental iklim sahasının etkisi altında bulunmaktadır. Yazın Karadeniz'in yüzey sularının sıcaklığı, Temmuz-Ağustos aylarında 20°C ile 26°C arasındadır. Şubat ve Mart aylarında ise, denizin orta kısmında yüzey sıcaklığı 7-7.5°C civarındadır. Mevsimlere ve derinliklere göre, bu sıcaklık değerleri değişmektedir¹⁴.

Karadeniz'deki akıntıların genel özelliğine bakıldığında, Anadolu kıyılarında batıdan doğuya doğru kıyıyı izleyen bir akıntı mevcuttur. Bu akıntı doğuda kıynın uzanışına paralel olarak kuzeye doğru yönelmekte ve doğudan batıya doğru yönelerek İstanbul Boğazı'na ulaşmaktadır. Bunun dışında, Zonguldak açıklarında kuzey, Kırım Yarımadası açıklarından itibaren güneye doğru yönelen akıntılar da mevcuttur¹⁵.

Genel bir ifade ile, Karadeniz'de bu denizin çevresini, bir saat akrebinin aksi istikametinde dolaşan genel bir akıntı sistemi mevcuttur diyebiliriz¹⁶.

Türkiye'nin bütün kıyılarında olduğu gibi Karadeniz kıyılarında da gel-git olayının meydana getirdiği seviye değişimleri görülmemektedir. Buna karşılık, şiddetli rüzgârların yüzey sularını sürüklemesi ile oluşan birkaç metrelik seviye değişimleri olmaktadır. Yine denizin beslenmesine bağlı olarak Haziran ayında bir yükselme, Kasım ayında bir alçalma olmak üzere 15 ilâ 30 cm. arasında bir seviye değişmesi görülmektedir¹⁷.

Karadeniz'in Türkiye kıyıları uzunluğu 1795 km. kadardır. Bu kıyıların başlıca özellikleri ise bir bütün olarak *boyuna yapılı kıyılar* veya *Pasifik tipi kıyılar* olmasıdır. Bu tip kıyılarda tortul kayaçlardaki kıvrımların (antiklinal ve senklinallerin) eksenleri kıyaya az çok paralel bir şekilde uzanır. Boyuna yapılı kıyılar, yüksek, falezli kıyılardır ve genellikle uzun mesafeler boyunca önemli değişiklikler göstermeden devam edip giderler¹⁸. Karadeniz kıyıları Marmara Denizi ve Ege Denizi kıyılarında olduğu gibi, derin ve kapalı koy ve körfez oluşturan büyük girinti ve çıkıntılar bulunmadığı gibi, ada ve yarımada da yok gibidir¹⁹. Kuzey Anadolu kıyılarının girintili ve çıkıntılı olmaması, çoğu yerde falezli bir görünüm arzemesi, bölgenin yapısı ile ilgilidir. Hatırlanacağı üzere, Kuzey Anadolu orojenik kuşağı Oligosen'den itibaren yükselmesi ve Karadeniz çanağının torbalaşması ve Kuvaterner'de de Karadeniz çanağının

¹⁴ Atalay, İ., 1989, a.g.e, s.98

¹⁵ Ardel, A., 1954, *Karadeniz İdrolojisi*. İstanbul Üniversitesi, Coğrafya Enst. Dergisi, Cilt:3, Sayı:5-6, İstanbul, s.29.

¹⁶ Ardel, A., 1954, a.g.e, s.34.

¹⁷ Atalay, İ., 1989, a.g.e, s.99

¹⁸ İnandık H., 1971, *Deniz ve Kıyı Coğrafyası*. İstanbul Üniversitesi Yay.No:1219, Coğrafya Enst.No:47, İstanbul, s.175-176.

¹⁹ Tanoğlu, A., 1944, a.g.e, s.283.

tekrar çökmesi ve özellikle Kuzey Anadolu Dağları'nın yükselmesi, kıyı bölgesinde eğimin artmasına kıta sahanlığının bükülerek ve kırılarak daralmasına yol açmıştır.

Diğer taraftan Kuzey Anadolu kıyılarının tektonik yönden aktif olması, kıyı bölgesinde çarpılmalara, faylanmalara yol açmıştır. Aynı yaşta taraça depolarının değişik yüksekliklerde bulunması ve bunların yer yer deforme olması, özellikle Doğu Karadeniz kıyı kuşağında iç içe vadilerin yani, polisiklik vadilerin bulunması, genç tektonizmanın varlığını kanıtlamaktadır.

Yine, Karadeniz'in Kuvaterner'de östatik seviye değişmelerine uğraması, kıyının şekillenmesini ve delta oluşumunu yer yer etkilemiştir²⁰.

Biraz önce bahsettiğimiz gibi, Karadeniz koy ve körfezler bakımından fakirdir. Bu kıyılardaki girintiler, irili ufaklı koylar olup, pek azı doğal liman özelliği taşır. Bunların başlıcaları Ereğli, Sinop, Vona ve Polathanedir²¹. Başlıca çıkıntılar ise Fener burnu, Yosun burnu, Sinop burnu, İnce burun ve Baba burnu gibi kalker veya bazalt kayalıklardan oluşmuş veya kıyı aşınmaları ile sonradan kıyıya bağlanmış yüksek sahalardan ibaret adacıkların meydana getirdiği küçük bir takım çıkıntılar ile Çarşamba ve Bafra ovaları gibi üçgen şekilli iki yarımada bulunmaktadır²².

Denizyolu ulaşımında, iklimik faktörlerin de büyük etkileri vardır. Hatta denilebilir ki, iklim koşullarından en fazla etkilenen ulaşım sektörü, denizyolu ulaşımıdır. Özellikle küçük tonajlı, çok az dayanıklı ve yelkenli gemilerin kullanıldığı XIX. Yüzyıl öncesindeki devrede, bu etki, kuşkusuz çok daha fazlaydı. Ancak günümüzde modern araç ve gereçlerin yapılması, bu etkiyi büyük ölçüde azaltmış olmasına rağmen, yine de denizlerde seferlerin mümkün olduğu kadar az harcamalarla ve düzenli olarak yapılabilmesi için, iklim şartlarının bilinmesi ve yakından izlenmesi gerekmektedir²³.

Doğu Karadeniz Bölümü'nde yer alan Giresun ili, Türkiye iklim bölgelerinden, Karadeniz iklim bölgesine dahildir. Bu bölgenin iklimi, çok yağış miktarı, nispeten yüksek yaz sıcaklıkları ve kışları ılık bir iklimle karakterize edilmektedir. Yağışlar mevsimlere nispeten düzenli bir şekilde dağılmıştır. Bu yağış rejimi, konum, relief ve bakı gibi şartlara bağlı olarak dar bir kıyı şeridinde görülür. En fazla yağış, sonbahar ve kış aylarında düşer. Yazın daha çok orografik yağışlar görülür. Güney rüzgârlarının büyük bir frekansla estiği, yağış ihtimalini

²⁰ Atalay, İ., 1987, a.g.e, s.283.

²¹ Ardel, A., 1954, a.g.e, s.23-24.

²² Tanoğlu, A., 1944, a.g.e, s.283.

²³ Tümertekin, E., 1987, Ulaşım Coğrafyası. İstanbul Üniversitesi Yay.No:2050, Coğrafya Enst. Yay.No:85, İstanbul, s.16.

azaltan fönlü hava tiplerinin en aktif olduğu ve deniz ile kara arasında sıcaklık farklarının azaldığı ilkbahar, yağışların en az görüldüğü mevsimdir²⁴.

Giresun merkez ilçe, yıllık ortalama 1324.6 mm. yağış almaktadır. Yıllık sıcaklık ortalaması ise 14.2°C dir. İç kesimlere doğru gidildikçe bu değerler değişmektedir. Ortalama rüzgâr hızının 1.2 m/sn. olduğu ilde, egemen rüzgâr 1628 toplam esme sayısı ile güneydoğudur (keşişleme). Bunu güney ve kuzeydoğu rüzgârları izlemektedir. İlde en hızlı rüzgâr yönü, saniyede 43.4 m. hızla güneydir (kible)²⁵.

Karadeniz kıyılarında sisin en yoğun olarak görüldüğü mevsim, ilkbahardır. Bu mevsimde Karadeniz kıyıları, adeta bir sis kuşağı haline gelir. Aynı zamanda, bu mevsimde bölge kıyıları Türkiye'nin de en sisli kuşağıdır. Bu coğrafi dağılışın nedeni ise, bu mevsimde ısınmış kara ile, henüz serin olan Karadeniz arasındaki sıcaklık farkları ile açıklanabilir²⁶. Yıllık ortalama sisli günler sayısı ise 13.3 gündür.

Yerin karla örtülü olduğu gün sayıda merkez ilçede, 9.9 gün olmakla birlikte, iç kısımlara doğru gidildikçe bu değer artmaktadır²⁷.

1.2- BÖLGENİN BEŞERİ ÇEVRE ÖZELLİKLERİ

Doğu Karadeniz Bölümü kıyı şeridi, Türkiye'nin en yoğun nüfuslu bölgelerinden biri olarak dikkati çeker. Giresun ili de, bu yoğun nüfuslu sahanın içerisinde yer alır.

Araştırmamıza konu olan Giresun Limanı'nın hinterlandı, kabaca Giresun ilinin yönetim bölgesini kapsamaktadır. Bu ilin toplam nüfusu, 1990 yılı sayım sonuçlarına göre, yaklaşık 500000 (499087) kadardı. Buna göre ilde km²'ye 72 kişi düşmektedir. Bu yoğunluk değeri, kıyı kuşağında çok daha fazladır. İç kısımlara doğru ise, yoğunluk azalmaktadır. İlin, merkez ilçeden başka, 15 ilçesi, 3 bucağı, 514 de köyü vardır. Eğer ilçe merkezlerini kent olarak kabul edersek, nüfusun yaklaşık 219114'ü (% 43.9) şehirlerde, 279973'ü (% 56.1) köylerde yaşadığını söyleyebiliriz²⁸. Ancak, bütün ilçe merkezleri kentsel yerleşme özelliği göstermez. Dolayısıyla, ildeki kentsel nüfus oranı biraz daha düşük olarak kabul etmek gerekir.

Yaklaşık 6934 km².lik yüzölçümüyle Giresun, ülkemizin küçük yüzölçümlü illeri arasında yer alır. Buna karşılık, km².ye düşen nüfus miktarı açısından ülke ortalamasının

²⁴ Erinç, S., 1969, Klimatoloji ve Metodları. İstanbul Üniversitesi Yay.No:2053, Coğrafya Enst. Yay.No:35, İstanbul, s.375.

²⁵ D.M.İ.G.M Verilerinden Yararlanılmıştır.

²⁶ Erinç, S., 1969, a.g.e, s.352.

²⁷ D.M.İ.G.M Verilerinden Yararlanılmıştır.

²⁸ D.İ.E Genel Nüfus Sayımı İdari Bölünüş Bültenlerinden Derlenmiştir.

üstünde bir değere sahip olması, ilin nüfus potansiyeli açısından Türkiye nüfusunda azımsanamayacak bir paya sahip olduğunu ortaya koyar. Özellikle ilin kıyı kuşağında kalan kesimi oldukça yoğun nüfusludur.

Böyle olmakla birlikte, ilde zaten yavaş olan nüfus artış hızının 1970'ten sonra iyice düşmesi nedeniyle, 1970'e değin önemli ölçüde değişmeyen il nüfus yoğunluğu ile ülke ortalaması arasındaki fark, 1970'ten sonra hızla azalmış ve 1990 da hemen hemen aynı değere ulaşmıştır. Nitekim, Giresun'da km².ye 72 kişi düşerken, ülke genelinde bu değer 69.3 kişiyi buluyordu.

Türkiye genelinde bir nüfus patlamasının gerçekleştiği 1950-1980 döneminde Giresun nüfusundaki artış, ülke ortalamasının çok gerisinde gerçekleşmiştir. Bu dönemde, toplam ülke nüfusu % 116 oranında artarak, iki katının aşmış, Giresun'un nüfusu ise, ancak % 60 oranında artarak 1.5 katını biraz geçebilmiştir.

Nüfusun gelişmesi, 5 yıllık dönemlere göre yıllık ortalama artış hızları açısından ve ülke ortalamaları ile karşılaştırmalı olarak ele alındığında da, Giresun'da nüfus artış hızının ülke ortalamalarının gerisinde olduğu görülmektedir. Bu ilde nüfus artış hızları, ülke genelindekinden daha şiddetli iniş çıkışlar göstermiştir. Nüfus artış hızındaki bu düşüklük ve dalgalanmalar, başlangıcı 1940'lara uzanan ve günümüzde de hâlen önemini sürdüren, il dışına göç hareketinin şiddetli oluşundan kaynaklanmaktadır. Çünkü, ilin geçim kaynakları artık daha fazla nüfus beslemeye yetmemektedir.

Giresun ilinin kıyı şeridinde nüfusun bu derece yoğun olmasında en büyük etken, sanırız fındık tarımının yaygın oluşudur. Nüfusun dağılışında da fındık tarımının etkisini açıkça görmek mümkündür. Gerçekten de fındık bahçelerinin monokültür halde yayıldığı tarım alanlarının güney sınırı ile, yoğun nüfuslu kuşağın güney sınırı, bütün girinti ve çıkıntıları ile birlikte birbirine uymaktadır. Fındık tarımından önce de, mevcut olan bu yoğunluğun nedeni, mısır ve darı tarımına bağlı olduğu sanılmaktadır²⁹.

İlin en önemli yerleşme merkezleri kıyı kuşağında, hemen daima bir vadinin ağzında ve bu vadiyi izleyerek iç kısımlardan denize inen az veya nispeten önemli karayollarının sona erdiği yerlerde bulunurlar³⁰. Bu yerleşme merkezleri batıda Piraziz'den (7685 nüfuslu) başlayarak, Bulancak (24172 nüfuslu), Keşap (8208 nüfuslu), Espiye (10219 nüfuslu), Tirebolu (13144 nüfuslu), Görele (20745 nüfuslu) ve en doğuda Eynesil (6713 nüfuslu) ilçesinde sona erer. İlin iç kısmında ise, Şebinkarahisar (23330 nüfuslu), Alucra (11517

²⁹ Erinc, S., 1945, *Kuzey Anadolu Kenar Dağlarının Ordu-Giresun Kesiminde Landşaft Şeritleri*. Türk Coğrafya Dergisi, Sayı: 7-8, İstanbul, s.125.

³⁰ Erinc, S., 1945, a.g.e, s.126

nüfuslu) ve Dereli (6058 nüfuslu) gibi önemli sayılabilecek yerleşme merkezleri bulunmaktadır. Bunların dışında, Çamoluk, Çanakçı, Doğankent, Güce ve Yağlıdere gibi küçük denilebilecek beldelere de rastlamak mümkündür. Bu yerleşmelerden, merkez ilçeyle birlikte yedisinin nüfusu 10000'nin üzerindedir³¹.

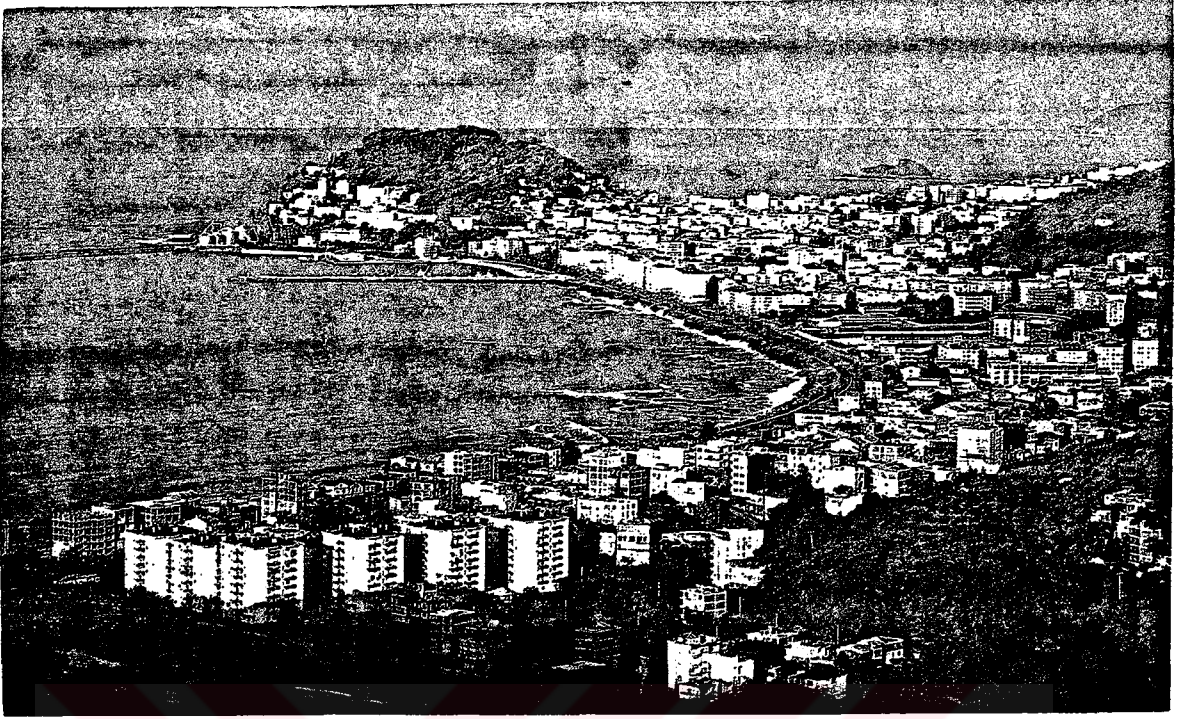
Kuzeye, denize doğru ilerlemiş, 130-140 m. yükseklikteki bir yarımadaanın çevresinde, daha çok berzah kısmında yer alan bugünkü Giresun Kenti'nin kuruluş tarihi M.Ö. VIII. Yüzyıl'a değin uzanmaktadır. Kentin tarihî nüvesi, hâlen üzerinde sur kalıntıları, kuyular ve Hristiyanlık dininin yayılma döneminde kilise olarak kullanıldığı sanılan bir mağaranın bulunduğu yarımada kesimidir. Kale yapımına elverişli bir tepe ile çevresinde liman kurmaya elverişli iki koyun varlığı, buranın; yerleşme tarihî boyunca her zaman önemini korumasına neden olmuştur.

Kentin Antik Çağ'daki adı *Kerasostu*. Bu adın kaynağı konusunda değişik görüşler vardır. Bunlardan biri, *Kerasos*'un çevrede bol olarak yetişen kiraz ağacından, bir başkası da, Eski Yunanca'da boynuz anlamına gelen *Keraztan* kaynaklandığı yolundadır. İkinci sava dayanak olarak da, kent kalesinin iki yakasındaki koyların boynuzu andırması gösterilmektedir. Fatih Sultan Mehmet döneminde kesin olarak Osmanlı topraklarına katılan kentin adı, değişime uğrayarak önce *Kiresin* daha sonra *Kirezun*, son olarak da Giresun biçiminde anıla gelmiştir.

Cumhuriyet Dönemi'nde bir il merkezi olarak gelişimini sürdüren kentin ilk gelişimi kale ve çevresinde olmuştur. Gerek doğal yapının kıyı boyunca yerleşmeye olanak vermemesi, gerekse Ordu-Trabzon kıyı yolu, kentin çizgisel bir gelişme göstermesine yol açmıştır (Fotoğraf 1).

Giresun kent merkezinin 1990 sayımına göre nüfusu, 67 604 kadardı. Buna göre kent, nüfus büyüklüğü açısından orta büyüklüktedir. Bu il merkezinin ilçeleriyle ticarî ilişkisi pek güçlü değildir. Ekonomik yönden oldukça gelişmiş olan Bulancak, büyük kentlerle ilişki kurmuş durumdadır. Espiye, Tirebolu, Görele ve Eynesil, Trabzon ile alış veriş yapar. Alucra ve Şebinkarahisar ilçeleri ise, il merkezi ile ulaşımı yeterince sağlanamadığından, bu ilçeler Sivas ile ticarî ilişki içindedir. Giresun Kenti ile en sıkı ticarî ilişki kurmuş iki ilçe Keşap ve Dereli'dir. kentin fonksiyonel etki bölgesinin darlığından dolayı, limanındaki ticarî aktivitesi de pek canlı değildir.

³¹ D.İ.E Genel Nüfus Sayımı İdari Bölünüş Bültenlerinden Derlenmiştir.



Fotoğraf 1- Kuzeye, denize doğru ilerlemiş, 130-140 m. yükseklikteki bir yarımada'nın çevresinde, daha çok berzah kısmında yer alan ve bugün sahil karayolu boyunca çizgisel bir gelişim gösteren Giresun Kenti'nden ve yarımada'nın batısında bulunan limandan bir görünüş.

1.3- BÖLGENİN EKONOMİK COĞRAFYA ÖZELLİKLERİ

Kuşkusuz, bir limanın büyüklüğü ve önemi, hinterlandının iktisadî gücüne bağlıdır. Limanların hinterlandının iktisadî gücü ne kadar fazla olur ise, bu iktisadî güç limanların gelişmelerini o derece fazlaştırmakta ve buna bağlı olarak limanlarda denize ve karaya doğru mal mübadelesi yoğunluk kazanmaktadır. Karayolları ve demiryolları bu sahayı genişletmektedir³². Ülkemizin önemli ihrac limanlarında olan İzmir Limanı, ticarî hizmet bölgesi (hinterlandı) geniş bir limandır. Demiryolları ve karayollarının limanı Anadolu'nun iç kısımlarına doğru kolayca bağlantıyı sağlaması, yine bölgede ihracata dönük ürünler (pamuk, tütün, kuru üzüm, kuru incir, vbg.) önemli ölçüde yetiştirilmesi, bugün limanın ticarî hizmet bölgesinin geniş olmasını sağlamıştır³³.

Giresun, ekonomisi geniş ölçüde tarıma dayalı, faal nüfusun % 80'den fazlasının tarımla uğraştığı bir il yönetim birimidir. Kıyı kesiminde tarımsal aktivite büyük ölçüde topografik şartlar ve iklim özelliklerinin etkisi altındadır. İl topraklarının büyük bir kısmının vadilerle yarılmış olması, eğimin son derece fazla oluşu (yer yer 40°'yi bulur) tarımsal faaliyetleri güçleştirici etki yapar. Ova denilebilecek hemen hemen hiç bir düzlüğe rastlanmaz.

³² Göney, S., 1977, Şehir Coğrafyası. İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fak. Yay.No:2274, İstanbul, s.168.

³³ Doğanay, H., 1994, Türkiye Ekonomik Coğrafyası. Atatürk Üniversitesi Yay.No:767, Kâzım Karabekir Eğitim Fakültesi Yay.No:39, Ders Kitapları Serisi No:33, Erzurum, s.495.

Yalnız kıyı kesiminde akarsuların denize döküldüğü yerlerde ovalar varsa da, bunlar çok küçük parçalar halindedir. Bunların toplam alanı, ancak 1300 ha. kadardır. Öte yandan, her mevsim yağışlı bir iklime sahip olması, ülkenin diğer bölgelerinden farklı bir tarımsal görünüm ortaya çıkmasına yol açmıştır.

İlde, bitkisel üretimde fındık tarımı ilk sırayı, mısır, buğday, arpa gibi tahılların üretimi de ikinci sırayı almaktadır. Hayvancılık ve ormancılık, bitkisel üretimin ardından gelen tamamlayıcı faaliyetler niteliğindedir.

Bitkisel üretim yapılan alanların hemen hemen yarısından fazlasını, fındık dikim sahaları oluşturmaktadır. Bu da yaklaşık olarak 100000 hektarlık bir arazi parçasını kaplar. Fındık, ılıman ve nemli iklim bölgelerine uyum sağlamış bir kültür bitkisidir. Yıllık yağış tutarının 750-800 mm. ilâ 1500 mm.den az olmadığı, kış sıcaklık ortalamalarının 0°C ilâ 6-7°C dolayında kaldığı, yaz sıcaklık ortalamalarının da 20-25°C'yi pek aşmadığı bölgeler, bu bitkinin tarımı için çok uygun bir doğal yetişme ortamı sağlar. Bu bakımdan kıyı kuşağından, yaklaşık 0-500 m.lere ve bazı yerlerde 800 m.lere kadar fındık bahçelerini görmek mümkündür³⁴. Merkez ilçe, Bulancak, Piraziz, Tirebolu ve Espiye, fındık üretiminin en yoğun yapıldığı yerlerdir.

Günümüzde Giresun'un ekonomik hayatında, özellikle bölge ve memleket aşırı ekonomik bağıntılarında, kuşkusuz en büyük pay fındık tarımına düşer. Gerçekten de, bugün Türkiye fındık üretiminin önemli bir kısmı, bu bölgeden sağlanmaktadır. Örneğin 1990 yılında ülkemizin fındık üretimi 375.000 ton civarında gerçekleşmiş, bunun da 115000 tona yakını Giresun sağlamıştır. Üretilen fındıklar Giresun Fındığı diye bilinen ayrı bir tür olup, üstün niteliklerinden dolayı, dünya pazarlarında çok aranır ve tutulur.

Fındığın üretim ve ticareti yaklaşık olarak XVIII. yüzyıldan buyana, dış ticaretimiz de önem taşır. Aynı zamanda Türkiye, gerek fındık bahçeleri arazi büyüklüğü olarak (480000 ha.dan daha fazla) ve gerekse yıllık kuru kabuklu veya iç fındık üretimi bakımından (350 ilâ 400000 ton), eskiden beri dünya birincisidir. Her yıl ihraç edilen dünya toplam fındık miktarının % 75 ilâ % 80'ini ülkemiz gerçekleştirir. Dış ticaret gelirlerimizin, 1980 öncesinde de, % 15 ilâ % 20'si fındık ihracatından sağlanırken, bugün bu pay %8 ilâ % 10'a düşmüştür³⁵.

Geçmişte olduğu gibi, günümüzde de Giresun, fındık üretimimizin en büyük merkezi ve en büyük ihraç limanıdır. Bugün de bu limandan ihraç edilen ürünlerin başında fındık gelir.

³⁴ Doğanay, H., 1994, a.g.e, s.171.

³⁵ Doğanay, H., 1994, a.g.e, s.179.

İlde ekonominin temelini oluşturan fındığın, sosyal hayat üzerinde de önemli etkileri vardır. Gerçekten de fındık tarımı, küçük bir emeğe karşılık her yıl yöre halkına büyük gelir sağlamaktadır. Bu bakımdan, yöre çiftçilerinin başlıca ekonomik güvencesi durumundadır diyebiliriz.

İklim şartlarının uygun olmaması nedeniyle, kıyı kuşağı tahıl tarımına elverişli değildir. Bundan dolayı, ihtiyaç duyulan buğdayın hemen tamamı dışarıdan getirilmektedir. Buna karşılık, ilin iklim ve topografya şartları, mısır tarımı için çok uygundur. Bölgede fındık tarımından önce mısır tarımı yoğun bir şekilde yapılıyordu ve önemli bir ihraç maddesiydi. Fakat bugün mısırın yerini fındığın alması, bu ürünün ancak ailelerin kendi ihtiyaçlarını karşılayacak ölçüde yetiştirilmesine ve ekim alanlarının giderek daralmasına yol açmıştır.

Bununla beraber ilde, baklagiller, patates, elma, armut, kiraz, incir ve ceviz gibi çeşitli sebze ve meyvelerin üretimi oldukça yaygındır. Ancak, biraz önce de değinildiği üzere, söz konusu ürünler arasında sadece fındık, bölge ve ülke aşırı ekonomik bir öneme sahiptir. Gerçi fındık üretiminin yoğun bir şekilde yapılmadığı dönemlerde, Giresun Limanı'ndan armut, ceviz, elma, fasulye, dut önemli ölçüde ihraç olmasına rağmen, günümüzde artık bunların bir önemi kalmamıştır. Eynesil, Görele ve Tirebolu gibi ilçelerde çay tarımının da yapılmasına rağmen bu ürün, önemli bir ihraç maddesi değildir.

Bölge ekonomisinde birinci derecede etkinliği olan fındık tarımı ile onu izleyen ve daha çok iç kısımlarda üretimi yapılan tahıl tarımından sonra, en önemli ekonomik uğraş, hayvancılıktır. Daha çok küçükbaş hayvancılık yapılmakla birlikte, ildeki sığır yetiştiriciliği ve arıcılık faaliyetlerinin ülke ekonomisinde önemli payları vardır.

Yörenin, gerek engebeli topoğrafik yapısına bağlı olarak, tarım yapma olanaklarının kısıtlı oluşu, gerekse sanayi ve ticaret faaliyetlerinin henüz yeterince gelişmemiş olması gibi nedenler, yörenin kıyı kuşağındaki yerleşmelerde, balıkçılığın önemli bir geçim kaynağı haline gelmesine yol açmıştır. Aslında balıkçılığın ekonomik önemi, bu iktisadî faaliyet sektörünün, yöre sakinlerine ek gelir kaynağı ve balığın temel besin maddesi olmasında yatar. Düzenli ve büyük çaplı bir üretim faaliyeti, genellikle söz konusu değildir.

Giresun ili kıyılarında Tirebolu, Keşap, Merkez İlçe, Bulancak ve Piraziz gibi yerleşme yerlerinde, daha çok yöredeki halkın ihtiyaçlarını karşılamak üzere balıkçılık yapılmaktadır. Buralardaki halkın geçiminde balıkçılık, önemli bir ekonomik potansiyel oluşturmaktadır. Fakat, bu potansiyelin yeterince değerlendirildiği söylenemez.

Kentte balıkçılık, balık sürülerini izlemeye dayanan açık deniz balıkçılığı değil, balık sürülerinin belli zamanlarda belli yerlere gelmelerini beklemeye dayanan, kıyı balıkçılığı

şeklinde yapılmaktadır. Karadeniz'in aranan değerli balık türleri bakımından nispeten fakir oluşu, sığınma limanlarının yetersizliği, modern balıkçılığın gerektirdiği ekonomik olanaklardan yoksunluk, ülke düzeyinde balık tüketiminin düşük oluşu, pazarlama yöntemlerinin gelişmemiş olması, konservecilik kuruluşları ve soğuk hava depoları gibi tesislerin bulunmayışı gibi nedenler, yörede, balıkçılığın gelişmesini engelleyen temel nedenler arasındadır. En çok avlanan balıklar ise, başta hamsi olmak üzere, istavrit, palamut, sargan, mezigit ve kefaldir.

Özetle, yörede hayvancılık ve balıkçılık konusunda şunları söyleyebiliriz: Eskiden Giresun Limanı'ndan, balık, balık yağı, bal, bal mumu, bağırsak, ham deri, tavuk, yumurta, yün vbg. ürünler, İstanbul ve harici yerlere gönderiliyordu. Bu malların limandan gönderilmesinin en büyük nedeni, karayolu ulaşımının o zamanlarda gelişmemiş olmasına ve bugünkü sahil kara yolunun bulunmayışına bağlayabiliriz. Günümüzde de, bu mallar kent dışına yine gönderilmekte; fakat bunların naklinde, denizyolu yerine karayolu tercih edilmektedir.

Karadeniz Bölgesi, nem ve yağış şartları bakımından uygun koşullar gösterdiğinden, ülkemizin, en sık, en gelişmiş ve en ekonomik ormanları burada yer alır. Türkiye orman arazi varlığının % 26 kadarı bu bölgemizde bulunmaktadır³⁶. Giresun da, bölgenin orman zenginliği bakımından başta gelen illeri arasındadır. Toplam 244000 hektar olan orman alanı il topraklarının yaklaşık % 35'ini kaplamaktadır. Bu ormanlar, sarıçam, göknar, ladin ve ardıç gibi iğne yapraklı ağaçlarla kayın, meşe ve gürgen gibi yayvan yapraklı ağaç türlerinden oluşmaktadır.

Bölgedeki ormanlardan başta tomruk olmak üzere maden direği, tel direği, sanayi odunu ve yakacak odun üretimi yapılmaktadır. Yıllık ortalama tomruk ve direk üretimi 200 000 m³., yakacak odun üretimi ise 400000 ster³⁷ (yani 300000 ton) kadardır.

Orman ürünlerini değerlendirmek üzere ilde kurulmuş olan en büyük kuruluş, SEKA'ya ait Aksu Kâğıt Fabrikası'dır. Bunun dışında yörede, birçok kereste ve mobilya atölyesi de vardır. Ancak günümüzde, Giresun Limanı'ndan yararlanan orman ürünlerinin işlenmesine dayalı başlıca sanayi kuruluşu, Aksu Kâğıt Fabrikası'dır. Bu kuruluş, gerek ithalatının, gerekse ihracatının önemli bir kısmını, adı geçen liman aracılığıyla gerçekleştirmektedir.

³⁶ Doğanay, H., 1994, a.g.e, s.257.

³⁷ Bir ster odun yaklaşık 750 kilogramdır.

Genel olarak tüm Doğu Karadeniz Bölümü'nde olduğu gibi Giresun ili arazilerinin oluşumunda da büyük rol oynamış olan volkanizmaya bağlı olarak yöre, maden yataklarının çokluğu ve çeşitliliği ile dikkati çeker. Bu ilin çeşitli yerlerinde demir, maden kömürü, manganez, çinko ve barit gibi madenler vardır³⁸. Fakat bu maden yataklarının büyük bir kısmının eskiden beri işletilmiş olmaları nedeniyle rezervlerinin giderek azalmış veya tükenmiş olması, bazılarının rezervlerinin fazla zengin olmayışı, taşıma ve ulaşım güçlükleri gibi nedenlerle, bugün bu yatakların bir çoğu ekonomik bir şekilde işletilmemektedir.

Diğer taraftan 1960'lerden sonra bazı şirketler, il ve çevresinde maden rezervi saptama ve arama çalışmalarında bulunmuşlardır. Merkezi Ankara'da bulunan Demir Export AŞ, 6 milyon ton bakır, kurşun ve çinko rezervi tespit etmiştir. Öte yandan 1959'da Balıkesir'de kurulan Mortaş Madencilik Ltd. Şti., 1966-1969 arasında Şebinkarahisar'da kurşun madeni işletmiş ve 2000 ton kurşun çıkarmıştır. 1972'ye kadar ilde 63 işletme izni verilmiş olup; bunlardan çoğu çevresindeki zengin maden yataklarından dolayı, madenler şehri olarak da bilinen Şebinkarahisar İlçe Merkezi'nin yönetim bölgesindeki özellikle bakır ve pirit yataklarının işletilmesine aittir. Bu 63 işletme izninden 33'ü kamu kesimine (Etibank'a), diğerleri ise özel kişilere verilmişti. İlde 1960 ile 1972 yılları arasında çıkarılmış olan madenler; 8657 ton kurşun, 850 ton maden kömürü, 800 manganez, 5280 ton çinko ve 860 ton demirdir³⁹.

Çok eskiden beri işletilmiş olmaları, bu yatakların bir çoğunun rezervlerinin tükenmesine neden olmuştur. Bundan dolayı, günümüzde bu yatakların birkaçı işletilmektedir. Bunların bazılarında da, önemli sayılabilecek düzeyde üretim yapılamamaktadır. Sondaj çamuru hazırlama, cam yapımı ve kimya endüstrisinde kullanılan barit madeni, Dereli İlçesi'nde işletilmekte ve bu yataklardan ihracata yönelik olarak üretim yapılmaktadır.

Şebinkarahisar'da, şap madeni çıkarılır. Deri tabaklama, kumaş boyası üretimi ve ilaç yapımı gibi alanlarda kullanılan bu madenin de, il ekonomisinde önemli yeri vardır.

Yine aynı ilçede, stratejik bir maden olan, uranyum yataklarına ve alunit damarlarına rastlanmıştır. Bu madenlerin dışında, petrol, doğalgaz ve hidrolojik sondajlarda, deterjan ve sabun üretimi, dökümcülük gibi çok çeşitli alanlarda kullanılan bentonit Espiye İlçesi'nde çıkarılır. Ayrıca Espiye, Görele ve Çanakçı ilçelerinde bakır, Dereli ve Görele ilçelerinde demir, Bulancak, Eynesil, Keşap ve Tirebolu'da da manganez madeni rezervleri bulunmaktadır.

³⁸ Erinç, S., 1945, a.g.e, s.129-130

³⁹ Yurt Ansiklopedisi 1982, Giresun Maddesi Cilt:5, İstanbul, s.3147

Saydığımız bu madenlerden bazıları, ülke genelinde önem taşımakta olup, bunların tam kapasite ile işletmeye açılması ve ilgili sanayi dallarının kurulması hâlinde, hem il ekonomisinin canlanması, hem de Giresun Limanı'ndaki ticarî aktivitenin artması mümkün olacaktır. Geçmiş yıllarda Giresun Limanı'ndan ihraç edilen en önemli mallardan birini de, bu madenler oluştuyordu. Ancak, yukarıda saydığımız nedenlerden dolayı, bugün bunların birkaçının ihracatı söz konusudur.

Genel anlamıyla *insanların, malların ve fikirlerin bir yerden diğer bir yere hareket etmesini* ifade eden ulaşımın⁴⁰, bölgelerarası ilişkilerde ve tarım, sanayi, turizm ve ticaret gibi ekonomik faaliyetlerin gelişmesinde çok büyük etkileri vardır. Hatta bu sektörlerin gelişmesinin temel nedeni ulaşım'dır diyebiliriz. Bu yüzden, ulaşım da, üretim faaliyetlerinin bir parçasını oluşturur. Ancak taşımacılık faaliyetlerinin gelişmesinde, çeşitli ulaşım sektörleri arasındaki bağlantıların var olup olmamasının da büyük rolü vardır. Örneğin limanlar, kara içlerine doğru ticarî etkinliklerini yaydıkları ölçüde önem kazanırlar. Bu da, ancak iyi bir karayolu ve demiryolu bağlantısıyla sağlanabilir. Zaten işlek limanların en dikkat çekici özelliklerinden biri bunların dâima demiryolu ya da karayollarının çıkış yerlerinde kurulmuş olmalarıdır diyebiliriz. Böylelikle limanlar, ulaşım sektörlerinin düğümlendiği yerler hâlinedirler⁴¹. Limanların âdeta can damarlarını oluşturan yollar, gerek iç kesimlerde üretilen ürünlerin kıyıya naklinde, gerekse dışarıdan gelen malların ard bölgeye dağıtılmasında, çok büyük önemi vardır.

Bütün Doğu Karadeniz Bölümü'nde olduğu gibi, Giresun'da da topoğrafik şartların etkisi ile demiryolu ulaşımından yararlanılamamaktadır. Karayolu ulaşım bağlantıları da, yine bu şartların güçleştirici etkisi nedeniyle, nispeten zayıftır.

Giresun ili'nin en önemli karayolu bağlantısı, kıyıya paralel olarak uzanan ve tüm Doğu Karadeniz illerinden geçen sahil kara yoludur. Daha çok Rize-Samsun arasında işlek olan bu yol, Giresun il merkezi dahil, kıyı kuşağındaki tüm ilçe merkezlerinden geçer. Samsun ve Trabzon üzerinden ülke ana ulaşım sistemine bağlanan bu yolun, Giresun ili sınırlarındaki uzunluğu yaklaşık 350 km. kadardır. Doğuda Trabzon üzerinden, Zigana Geçidi, Gümüşhane ve Bayburt üzerinden Erzurum'a ulaşan yol aracılığıyla Giresun, Doğu Anadolu Bölgesi'ne bağlanır. Fakat daha önce de belirlediğimiz gibi, Tirebolu-Torul karayolu bittiği taktirde, ilin bu bölgeyle olan bağlantısı, çok daha fazla kısalmış olacaktır.

⁴⁰ Tümertekin, E., 1965, *Münakale Coğrafyası Hakkında*. İstanbul Üniversitesi Coğrafya Enst. Dergisi, Cilt:8, Sayı:15, İstanbul, s.76.

⁴¹ Tümertekin, E., 1987, a.g.e, s.166.

Bilindiği üzere, güvenli ve süratli bir ulaşım maliyeti düşürür, zamandan kazandırır. Hemen her müteşebbis daima elindeki malı en kısa yoldan pazara ulaştırmak ister. Böylelikle hem zamandan, hem de maliyetten kazanmış olur. İşte, Harşit Çayı'nın aştığı doğal yol güzergâhı boyunca uzanan karayolunun, standartları yüksek bir karayolu hâline getirilmesi durumunda, müteşebbislerin büyük bir çoğunluğu Trabzon Limanı yerine, Giresun Limanı'nı tercih edeceklerdir. Mal nakliyatını da bu karayolu aracılığıyla gerçekleştirecekler; bu da, Giresun Limanı'nın karayoluyla uluslararası bağlantı kurmasını sağlayacaktır.

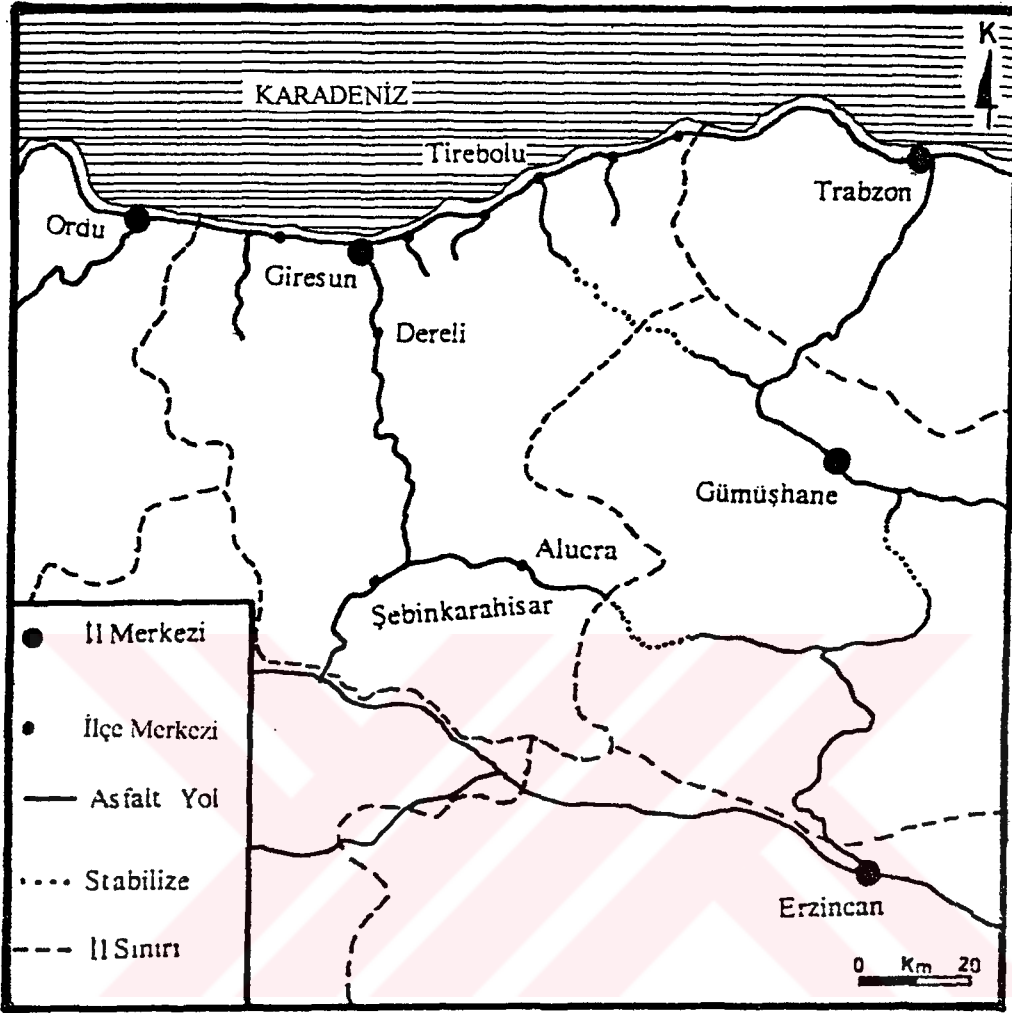
İl, İç Anadolu ile olan bağlantısını Samsun üzerinden geçen yolla gerçekleştirir. Doğuda Trabzon, batıda Samsun gibi geniş bir hinterlandın kapısını aralayan iki önemli limanın varlığı, Giresun Limanı'nın ticarî etkinlik sahasının daralmasına yol açmıştır.

İlin, kuzey-güney doğrultusunda iç kesimle bağlantısı, birkaç yolla sağlanmaktadır. Bunlardan en önemlisi, Giresun-Dereli-Şebinkarahisar yoludur. Bu yol, Alucra ilçesinden Gümüşhane'ye; güneydeki uzantısıyla da Sivas-Erzincan ve Tokat'a bağlanır. Şehitler Geçidi'ni (2000 m.) aşan yolda topografya ve iklim şartları ulaşımı güçleştirici etki yapar. Diğer önemli bir yol, yapımı sürdürülen ve sadece 30 km.lik bir bölümü asfalt kaplama olan, Tirebolu-Torul karayoludur. Bunların dışında, iç kesimde bulunan yerleşme merkezlerinin kıyı ile bağlantısını sağlayan ve pek işlek olmayan daha bir çok yol vardır. Fakat, bu yolların da gözardı edilmemesi gerekir. Çünkü, iç kısımlarda üretimi yapılan fındık ve orman ürünlerinin kıyı kesime ulaştırılması ancak, bu yollarla mümkün olmaktadır (Şekil 4).

Şüphesiz bir limanın önemi, sadece önemli karayolu veya demiryollarının düğümlendiği yerlerde bulunmasına bağlı değildir. Bu konuda, ticarî bakımdan önemli deniz yollarının mevcudiyeti de önemlidir.

Giresun Limanı'nın bugün, Karadeniz çevresindeki hemen bütün ülkeler ile ticarî bağlantısı vardır. Eskiden olduğu gibi, bugün de Karadeniz'in dünya denizyolları arasındaki yerini doğal şartlar belirlemektedir. İşte bu sebeptir ki, Karadeniz çevresindeki ülkelerin Akdeniz, bu denizden de Cebelitarık Boğazı ve Süveyş Kanalı aracılığıyla dünyanın diğer kısımlarına bağlanmasında, İstanbul ve Çanakkale boğazlarının oynadığı rol tarihte ve günümüzde hiç bir zaman önemini kaybetmemiştir. Karadeniz'in çeşitli yerlerinde bulunan liman ve iskelelerden gelen yollar, İstanbul Boğazı'nda birleşerek, bir anayol hâlini almakta, buradan da Akdeniz ve dünya ülkeleriyle bağlantı kurmaktadırlar⁴². Dolayısıyla Giresun Limanı'nın da dünya ülkeleriyle, daha doğrusu Karadeniz ülkeleri dışındaki bağlantısı ancak boğazlar aracılığıyla sağlanabilmektedir.

⁴² Ardel, A., 1988, İslâm Ansiklopedisi Karadeniz Maddesi. 6.Cil, Milli Eğitim Basımevi İstanbul, s.236.



Şekil 4- Giresun İli Ulaşım Haritası.

Dünyada 1800'li yıllardan itibaren başlayan büyük sanayileşme hareketi, deniz ticaretinde yeni bir dönemin başlamasına neden olmuştur. Coğrafi keşifler, modern ve çok büyük gemilerin yapılması, açık ekonomik sisteme geçiş, ülkeler ve kıtalar arasında ham ve mamul madde mübadelesinin gelişmesine neden olmuştur⁴³. Böylelikle liman kentleri aynı zamanda, büyük sanayi ve ticaret kentleri hâline gelmişlerdir. Günümüzde de dünyanın en gelişmiş, en büyük limanlarına baktığımızda (Newyork, Rotterdam gibi) bunların, aynı zamanda, çok önemli ticaret ve sanayi kentleri olduğu dikkat çeker.

Giresun'da da bir limanın varolmasına rağmen, kentte, sanayi ve ticaretin pek geliştiğini söyleyemeyiz. Kuşkusuz bunda da, çok çeşitli faktörlerin etkisi vardır. İlde sanayi, büyük ölçüde çevrede yetiştirilen tarımsal ve doğal ürünlerin işlenmesine dayanır. İlin tarım ve ticaret hayatında birinci derecede rolü olan fındık, aynı zamanda bu ürüne dayalı bazı sanayi

⁴³ Göney, S., 1977, a.g.e, s.161-162.

kuruluşlarının da faaliyete geçirilmesini sağlamıştır. Örneğin Cumhuriyet öncesinde, ilin en önemli imalat dalı olan fındık kırma sanayi, Cumhuriyet Dönemi'nde de büyüyerek ve çeşitlenerek önemini sürdürmüştür. Fındık kırma ve işleme sanayi ve başka imalat kolları dışında, 1970'lere değin ilde gerek özel sektörde gerekse kamu sektöründe büyük yatırımlar pek olmamıştır. Ancak 1970'lerin ilk yıllarından başlayarak, yörenin önemli bir doğal kaynağı olan ormanlardan yararlanarak kâğıt, yonga levha ve kalem sanayilerinin kurulması, il sanayisinde önemli gelişmelere yol açmıştır.

İlde ilk kamu kuruluşu, 1959'da üretime geçen Tirebolu Çay Fabrikası'dır. Kamu kuruluşlarının en büyüğü ise 1970'te işletmeye açılan SEKA-Aksu Kâğıt Fabrikası'dır. Yılda 65000 ton mekaniksel odun hamuru ve yılda 80000 ton gazete kâğıdı üretimi yapan fabrika, ülkemizin gazete kâğıdı gereksinimini önemli bir bölümünü karşılamaktadır. Hatta, 1995 yılında Azerbaycan ve Bangladeş'e 15-20 bin tonluk kâğıt ihracatında dahi bulunmuştur. Ham madde ihtiyacının büyük kısmını çevre ormanlarından karşılayan fabrikaya, Kanada, B.D.T., Finlandiya gibi ülkelerden de tomruk gelmektedir. Yine başta Avrupa ülkeleri olmak üzere, çeşitli ülkelerden, bu kuruluşa kimyevî maddeler gelmektedir.

Bunları takiben ilde birçok sanayi tesisi daha kurulmuştur. Süt Endüstrisi Kurumu'na ait Peynir ve Tereyağı Fabrikası, Köy-Koop'a ait Yonga Levha Fabrikası, Adel Kalemcilik Lata Fabrikası ve Fiskobirlik Entegre Tesisleri, bunlar arasındadır.

Bunlardan 1981 yılında üretime geçen Fiskobirlik Entegre Tesisleri, ilde ihracata dönük ürünlerin başında gelen fındığın mamul madde olarak ihraç edilmesini sağlamak amacıyla kurulmuştur. Yılda 33000 ton iç fındık işleyerek çeşitli fındık mamulleri (kavrulmuş, beyazlatılmış, ezme fındık, fındık püre ve nugaları, krakanlar vb.) üreten entegre tesisler, il sanayinde gerçekten önemli bir yere sahiptir. Bu tesisin dışında, ihracata dönük üretim yapan 30 kadar fındık kırma fabrikası da bulunmaktadır.

Adel Kalemcilik Lata Fabrikası ise, diğer önemli bir sanayi kuruluşudur. Fabrika *lata* olarak adlandırılan kurşun kalem tahtası üretmektedir. Yılda 2 milyon grose kalem (1 grose= 144 kalem) üreten tesis de, ladin tomruğu işlenmektedir. Üretilen latanın % 40'ı İstanbul'daki kalem fabrikasında kullanılmakta; geriye kalan % 60'lık bölümü de, ihracata sunulmaktadır.

Dereli İlçesi'nin Hisarüstü Köyü'ndeki barit madeninin daha modern bir şekilde işletilmesi, kırılıp öğütülerek elenmesi; ambalajı ve ihraç edilmesini sağlamak amacıyla kurulan Entgre Tesis (PET-MA), yıllık 60 bin ton işleme kapasitesiyle, ilin yeni kurulan tesislerinden biridir.

Kentte faaliyet gösteren diğer sanayi kuruluşları, genellikle gıda, orman ürünleri ile taş ve toprağa dayalı orta ölçekli sanayi kuruluşlarından oluşmaktadır. İlde üç adet tuğla ve kiremit fabrikası ile üç tane un fabrikası bulunmaktadır. Aynı zamanda Bulancak'ta kurulmuş olan Balık Unu ve Yağı Fabrikası, yılda 800 ton balık yağı, 2000 ton balık unu üretecek kapasitededir. Fakat bazı yıllar fabrika, hammadde yetersizliği nedeniyle, üretim yapamamaktadır.

İlde küçük sanayi, fındık kırma ve kereste fabrikaları ile bakır işleme atölyelerine dayanır. Yörenin orman bakımından zengin olması, çok sayıda doğrama ve kereste atölyelerinin kurulmasına neden olmuştur. Bu atölyeler kentin ihtiyacını karşıladığı gibi ülkenin çeşitli yerlerine de satış yapmaktadırlar.

Fındık kırma fabrikaları, küçük sanayinin ağırlıklı iş kolu durumundadır. Hemen hemen hepsi ihracata yönelik olarak üretimde bulunmaktadır. Küçük sanayinin diğer önemli ağırlıklı kollarını ise, mobilyacılık, bakır eşya yapımı, demir doğrama ve tekne yapımı oluşturmaktadır. Bu küçük işletmelerin, ilin büyük sanayi kuruluşları ile alış verişleri sınırlı düzeyde olup, daha çok bağımsız üretim gerçekleştirmektedirler.

Bilindiği üzere limanlar, turizm faaliyetleri açısından da büyük önem taşırlar. Ancak, bunun temel şartı, hiç kuşkusuz çevresindeki alanların turizme açılmış olmasıdır. Bu bakımdan Giresun ilindeki turizm potansiyelinin henüz çok azı değerlendirilebilmiş olup, ildeki turistik aktivitenin liman trafiği üzerindeki etkisi hemen hemen yok denecek kadar azdır. Örneğin, doğal çevre özellikleri elverişli olmadığından, bölge kıyılarında yat turizmi gelişmemiştir. Giresun kıyılarında birçok plaj sahası vardır, Ancak, turizm sezonu kısa olduğundan, bunların iç ve dış turizm açısından fazla bir değeri yoktur. Daha çok yerel olarak önem taşırlar. İl, yayla turizmi açısından çok zengin kaynaklara sahiptir. Özellikle Kulakkaya, Tamzara, Tamdere, Kümbet ve Bektaş gibi yaylalar, rekreasyonel turizm faaliyetleri açısından oldukça önemli yaylalardır. Ancak bunlar da, daha çok çevre sakinlerine hizmet ederler. Bu yaylaların iç ve dış turizme açılması, ildeki turistik aktivitenin geliştirilmesi bakımından büyük önem taşımaktadır. Bu da ancak, adı geçen yaylaların altyapı hizmetlerinin tamamlanması ve tanıtımlarının yeterince yapılması ile mümkündür.



II. BÖLÜM

GİRESUN LİMANI'NIN KURULUŞUNU ve GELİŞMESİNİ HAZIRLAYAN COĞRAFİ FAKTÖRLER

2.1- DOĞAL ÇEVRE FAKTÖRLERİ

2.1.1- Jeomorfolojik Özellikler

Deniz ulaşımının başlangıcı çok eski tarihlere dayanır. Bu devirlerden başlayarak XV. yüzyıla kadar da denizcilik, sahillere bağlı bir şekilde yapılıyordu⁴⁴. Bu devrede, gemilerin günlük yol alma kapasiteleri düşük olup, ancak gündüzleri yollarına devam edebiliyorlardı. Geceleri ise, belirli yerlerde konaklamaları gerekiyordu. Böylece kıyılarda doğal liman özelliğine sahip korunaklı yerler, gemilerin konaklama yeri olarak önem kazanmış ve buna bağlı olarak da belirli aralıklarla liman kentleri kurulmuştur. Bunlar, eski zamanlarda kervan ticaret yolları üzerinde kervanların geceleme için yapılmış hanların âdeta bir benzeriydi.

Zamanla coğrafi keşiflerin etkisi ile ve özellikle de 1800'lü yıllardan itibaren başlayan sanayi devriminden sonra, deniz taşıtlarının, yük ve yolcu kapasitelerinin büyümesine paralel olarak, limanlarda da birçok teknik düzeltmelerin yapılması zorunluluğu doğmuştur. Örneğin, dok denilen liman havuzları derinleştirilmiş (en az -8 ilâ -10 m., en fazla -500 m. olur), limanları rüzgâr ve fırtınalardan korumak için dalgakıranlar, gemilerin rahatça kıyı ile bağlantı kurabilmeleri amacıyla rıhtımlar, antrepolar vb. inşa edilmiştir⁴⁵.

Bütün bu teknik düzenleme ve gelişmelere bağlı olarak liman terimi de, eski anlamında olduğu gibi gemilerin uğrak yeri olma anlamından çıkarak, çok daha geniş boyutlu bir anlam kazanmıştır. Çağdaş anlamda liman; deniz, göl kıyısı veya akarsu ağzlarında gemilerin kolaylıkla giriş-çıkış yapabilecekleri derinliğe sahip, doğal olarak veya mendirek (dalgakıranlarla) rüzgâra karşı korunmuş, fırtınalı havalarda çok çeşitli deniz taşıtlarının barındığı, yüklerin teknik yükleme-boşaltma araç ve gereçleri ile yüklenip boşaldığı, denizyolu ile gelen yük ve yolcuların diğer ulaşım hatlarına aktarılması için gerekli tesislere (yolcu salonu, iskele, rıhtım, ambar, antrepo, sundurma, silo, akaryakıt deposu, vinç vb.) sahip, gümrük işlerinin yapıldığı su ve buna bağlı kara alanından oluşan insan eseridir⁴⁶. Kıyıların doğal özelliği bu beşerî eserleri kolaylaştırıcı veya güçleştirici etkide bulunur.

Liman, jeomorfolojide aynı zamanda bir kıyı tipini oluşturur. Bu kıyılar akarsularla işlenmiş bir plato veya hafif tepelik sahalarda, vadi şebekelerinin aşağı kesimlerinin sular altında kalması ve ağzlarının kıyı okları ve koy setleri ile kapanması sonucunda lagüne dönüşmüş eski haliçlerdir. Gerçekten de bu kıyılar, doğal bir liman özelliği taşımaktadır.

⁴⁴ Tümertekin, E., 1987, a.g.e, s.95-96.

⁴⁵ Doğanay, H., 1994, a.g.e, s.459-460.

⁴⁶ Doganer, S., 1991, a.g.e, s.115.

Karadeniz'in kuzeybatısında Güney Ukrayna Platosu kıyısında, bu tip kıyılar bulunmaktadır ve bunlara liman adı verilmektedir⁴⁷.

Limanların kuruluşunda, kıyı şekillerinin çok büyük etkisi vardır. Özellikle de doğal bir koy, haliç veya ulaşım elverişli nehirlerin ağızları, limanları hemen daima kendisine çeker. Bu demek değildir ki limanlar sadece buralarda kurulur. Açık denizlerde de dalgakıranlarla korunan birçok limana rastlamak mümkündür.

Haliç ya da nehir ağız limanlarının kuruluş yerinden kaynaklanan birçok kolaylıkları ve güçlükleri vardır. Eski vadilerin sağladığı emniyet, belirli bir derinlik ve akarsuyun ulaşımı kolaylaştırıcı etkide bulunması gibi olumlu etkilerinin yanında, büyük gemilerin rahatlıkla girememesi, uğrak limanlar halinde olmamaları, limanın zamanla dolması, sürekli olarak temizleme ve derinleştirmenin bir zorunluluk olması gibi, olumsuz etkileri de vardır. Fakat bu gibi olumsuzluklara rağmen, yine de dünyanın en büyük limanlarından olan Londra, Newyork, Hamburg, Rotterdam haliç ve nehir ağızlarında kurulmuşlardır⁴⁸.

Oluşum itibarıyla gençlik safhasında bulunan yüksek kıyılarda, denizin derinliği genellikle gemilerin kıyıya yaklaşmasına engel oluşturmamaktadır. Fakat yüksek kıyılardaki falezlerin önlerindeki kayalıklar, deniz ulaşımı bakımından oldukça tehlikelidir ve liman faaliyetlerini olumsuz yönde etkilemektedir⁴⁹.

Limanların gelişmesinde, bunların hizmet verdiği bölgelerin geniş olup olmamasının da büyük rolü vardır. Kıyı gerisindeki topoğrafya şartları, kıyı ile iç kesimler arasında bağlantı kurulmasını, yani ulaşımı kolaylaştırıcı etki yapıyorsa, bu limanın ticarî aktivitesinin daha geniş alanlara ulaşmasına neden olmaktadır⁵⁰.

Genel olarak tüm limanların olduğu gibi, ülkemiz limanlarının da kurulması ve gelişmesinde, kıyı şekilleri ve kıyı gerisindeki topoğrafya şartlarının büyük etkisi vardır. Karadeniz kıyılarının ülkemiz sınırları içinde kalan yaklaşık 1795 km.lik bölümü, genellikle Pasifik kıyı tipindedir. Güneydeki yüksek Kuzey Anadolu Dağları'na paralel olarak uzanan bu kıyılarda, liman kurulmasına uygun, doğal koy ve körfezler oldukça azdır. Bu kıyılarda sadece Sinop Limanı, doğal liman olma özelliğine sahiptir⁵¹. Özellikle bu bölgenin, Doğu Karadeniz Bölümü'nde kıyı, birkaç yer hariç yüksek olup, hemen hemen her yerde falezler (yalıyarlar) uzanmaktadır. Bu özellikleri ile Karadeniz kıyıları, genelde bir dağ sırasının eteğinde oluşmuş yüksek kıyılardır: ancak, yer yer etek düzlüklerine de rastlanmaktadır. Ülkemizde kuzeyde

⁴⁷ Doğaner, S., 1991, a.g.e, s.115-116.

⁴⁸ Tümerterkin, E., 1991 a.g.e, s.67.

⁴⁹ Göney, S., 1977, a.g.e, s.163-164.

⁵⁰ Doğaner, S., 1991, a.g.e, s.115.

⁵¹ Doğanay, H., 1994, a.g.e, s.496.

Karadeniz güneyde Akdeniz kıyıları, Kuzey Anadolu ve Toros kıvrım dağlarına paralel uzanırken, Ege ve kısmen Marmara kıyıları doğal yapının bir sonucu olarak, çöküntü hendekleri ile dikine kesilir. Bütün bu özellikler, Anadolu insanın yaşamını yakından etkilemiştir. Karadeniz ve Akdeniz kıyıları daha sakin ve korunumlu alanlar hâlinde kalırken, Marmara ve Ege kıyıları yoğun bir yerleşme ve yaşama yerleri hâline gelmiştir. Buna bağlı olarak da, eski tarihî limanların birçoğu bu kıyılarda kurulmuştur. Diğer taraftan, ülkenin iç kısmında kurulan eski tarihî devletler, Kuzey Anadolu ve Toros dağlarını geçerek, kuzey ve güney kıyılarına ulaşamamışlardır. Bunun bir sonucu olarak da bu kıyılarda eski tarihî limanlara pek rastlanmamaktadır⁵².

Gerçi bugün Karadeniz kıyılarında doğal sığınma yerleri olarak kullanılan pek çok koy ve çayağzına (azmak) rastlamak mümkündür. Zaten Karadeniz kıyılarında kurulmuş olan limanlara (Hopa, Rize, Trabzon, Giresun, Ordu, Samsun) baktığımızda, bunların hemen hepsinin çayağzı kumsallarının anakaya yamaçlarına dokunduğu yerlerde kurulmuş oldukları görülür⁵³. Aynı zamanda son yıllarda bu gibi küçük koy ve çayağzılarında dalgakıranlarla korunmuş birçok balıkçı barınakları yapılmıştır.

Giresun kıyıları, doğuda Eynesil ile batıda Piraziz arasında, Karadeniz'e 122 km.lik bir sınırı vardır. Bu kıyılarda da birçok küçük koy ve azmak bulunmaktadır.

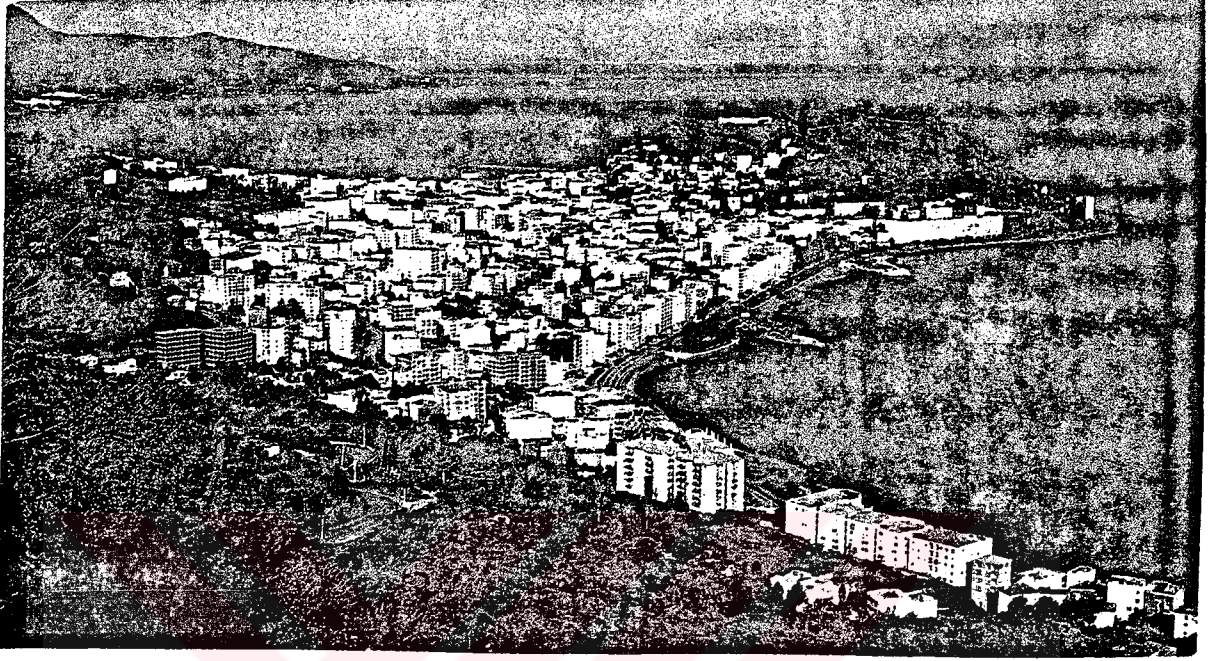
Giresun Limanı'nın kuruluşunda kuzeye Karadeniz'e doğru uzanan Giresun Yarımadası'nın büyük etkisi vardır (Fotoğraf 2). Bu yarımada, doğusunda ve batısında, özellikle de yarımadanın doğusunda, iki doğal koyun oluşmasını sağlamıştır. Limanın bugünkü yerinde kurulmasının temel nedenini, bu iki doğal koyun varlığına bağlayabiliriz. Dış liman sınırı bu iki koyu kapsamakta olup; iç liman yarımadanın batı kesimine kurulmuştur.

Sinop Limanı dışındaki tüm Karadeniz kıyısı limanları gibi, Giresun Limanı da rüzgâr ve fırtınalara karşı dalgakıranlarla (mendireklerle) korunmuş yapay bir liman özelliği taşımaktadır. İç liman, Giresun Yarımadası'nın batı kesiminde anakaya yamacına bağlı bir şekilde kurulmuştur (Fotoğraf 3). Yarımadanın doğusuna doğru kıyı boyunca, yer yer küçük burun ve kayalıklara rastlamak mümkündür. Giresun Yarımadası'nın üç km. kuzeydoğusunda, dış liman sınırının bitişiğinde, Karadeniz'in başlıca adalarından biri olan Giresun Adası (Büyükada) yer alır. Limanın doğu sınırını oluşturan Aksu deresi bol miktarda malzeme taşımasına rağmen, limanda siltasyon etkisi meydana getirdiği pek söylenemez. Zaten Giresun

⁵² Erol, O., 1991, *Türkiye Kıyılarındaki Terkedilmiş Tarihi Limanlar ve Bir Çevre Sorunu Olarak Kıyı Cizgisi Değişimlerinin Önemi*. İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve Coğrafya Enstitüsü, BÜLTEN, Sayı:8, No:8, İstanbul, s.1-2.

⁵³ Erol, O., 1991, a.g.e, s.3.

Limanı bir açık deniz limanıdır. Bu limanların da en büyük özelliği; siltasyona (dolmaya) maruz kalmamalarıdır.



Fotoğraf 2- Doğusunda ve batısında iki tane doğal koyun oluşmasını sağlayan ve Giresun Limanı'nın kuruluşunda büyük etkisi olan Giresun Yarımadası'ndan genel bir görünüş.



Fotoğraf 3- Giresun Limanı'nın iç liman kısmı hemen bütün Karadeniz limanlarında olduğu gibi anakaya yamacına bağlı bir şekilde kurulmuştur.

Limanın batısına doğru kıyı, doğu kesimine nazaran daha az girintili-çıkıntılı ve daha sade bir yapıya sahiptir. Doğu kesimde pek görülmeyen plajlara, bu kesimde yer yer rastlamak mümkündür. Doğuda kıyının hemen gerisinde başlayan dağlık alan, batıda biraz daha geriden başlamaktadır. Burada kıyı boyunca gelişen kenti ve karayolunu, şiddetli fırtına dalgalarından korumak amacıyla, kıyı mahmuzları ve setleri yapılmıştır. Yine bu kesimde, Batlama ve Büyük Güre dereleri bulunmaktadır. Bu akarsular da, bol malzeme taşırlar. Kısmen de olsa, taşınan bu malzemelerin, akıntının etkisi ile limanı etkilediği kanaatini taşıyoruz.

Limanın hemen ardında, üzerinde Giresun Kalesi'nin bulunduğu 130-140 m. yüksekliğindeki tepe yer alır. Bu tepenin eteğinde bulunan devlet karayolunun geçtiği saha ve limanın kara üzerindeki kullanış alanının hemen tamamı, denizin doldurulmasıyla kazanılmıştır.

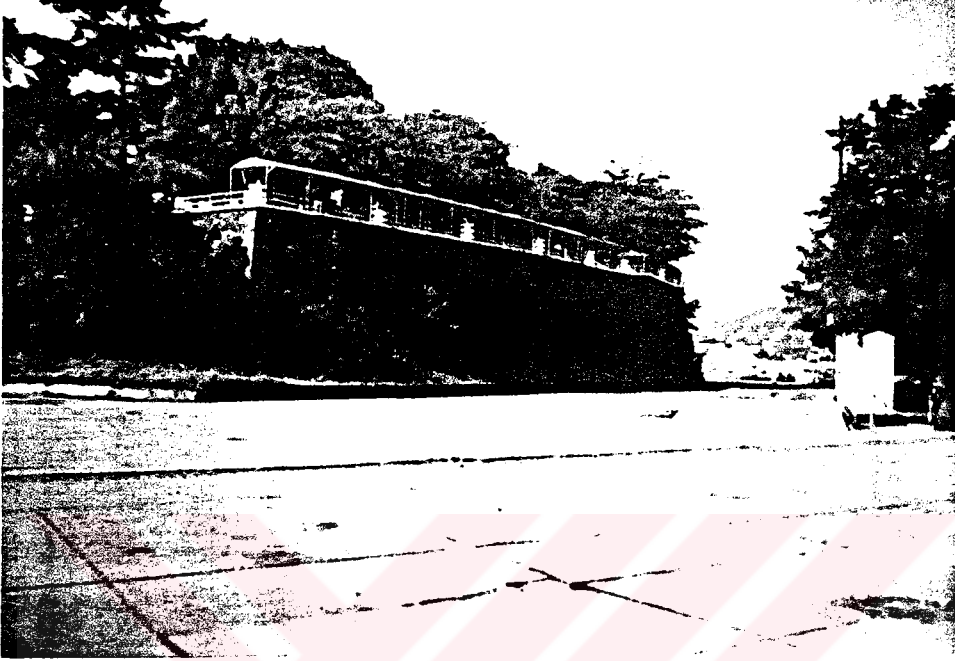
Limanların kuruluşlarında, dip şartlarından, denizin derinliği, gemilerin limana rahatça giriş-çıkış yapabilmeleri ve liman dahilinde rahatça hareket edebilmeleri, demirleme ve manevra yapabilmeleri için oldukça önemlidir. Bu derinliğin en az -8 ilâ -10 m. olması gerekmektedir. Demirleme yapmak içinse, bu derinlik -30 m.yi aşmamalıdır⁵⁴. Giresun Limanı'nın derinliği -0.5 ilâ -10 m. arasında değişmektedir. Limancılık faaliyetleri için bu derinliğin pek de yeterli olduğu söylenemez. Gerçi dağların denize paralel olarak uzandığı boyuna yapılı kıyılarda denizin derinliği, genelde, gemilerin kıyıya yanaşmasına engel oluşturmaz. Karadeniz'de de denizin derinliği kıyının hemen gerisinden itibaren birden artmakta ve gemilerin kıyaya yaklaşmasında sorun çıkarmamaktadır. Zaten, Giresun Limanı'nın iç liman kısmının taranması ile bu derinlik sorununun çözümleneceği kanaatindeyiz. Bilindiği üzere, limanlarda, deniz araçlarının faaliyetleri için gerekli korunmuş su alanlarının yanında, limana gelen yük ve yolcuların diğer ulaşım hatlarına aktarılmasını sağlayacak tesislerin kurulabilmesi için korunmuş su alanlarının gerisinde yeterli genişlikte, bir kara alanının bulunması gerekir.

Giresun Limanı'nın kara üzerindeki kullanış sahası oldukça dardır. Özellikle de limanın hemen ardından başlayan Giresun Kalesi ve liman içerisine doğru sokulan Kent Parkı bu kullanış alanının dar olmasına yol açmıştır (Fotoğraf 4). Giresun Kenti de limanın hemen gerisindeki tepelik alanlara doğru ve kıyı boyunca gelişimini sürdürmektedir. Bundan dolayı, gelecekte limanın kara alanındaki kullanış sahasının genişletilmesi pek mümkün olmayacaktır.

Limanların kuruluş yeri seçiminde, kıyı hinterlandının geniş olmasının da etkisi vardır. Kıyı gerisindeki topoğrafya şartları, kıyı ile iç kesimler arasında bağlantı kurulmasını, yani

⁵⁴ Doğaner, S., 1991, a.g.e, s.116.

ulaşımı kolaylaştırıcı etki yapıyorsa, bu limanın ticarî aktivitesinin daha geniş alanlara ulaşmasına neden olur.



Fotoğraf 4- Giresun Limanı'nın kara üzerindeki kullanılış sahasının önemli ölçüde daraltan ve liman içerisine bir burun gibi sokulan kent parkından bir görünüş.

Giresun Limanı'nın hemen arkasından başlayan ve kıyıya paralel olarak uzanan dağlar, limanın iç kısımlarla olan bağlantısını güçleştirici etki de bulunur. Kıyının hemen gerisinde âdeta bir duvar gibi yükselen bu dağlar, kıyı ile ülkenin iç kısımları arasında bağlantı kurulmasında büyük güçlükler çıkarmaktadır. Bilindiği üzere Anadolu, tektonik-topoğrafik özellikler bakımından, doğu-batı yönünden ulaştırmayı kolaylaştırmaktadır. Kuzey-güney doğrultusundaki bağlantı, özellikle de geçmiş dönemlerde zayıf kalmıştır. Oldukça yüksek ve engebeli bir ülke olan Türkiye'nin Anadolu bölümü, güneyinde Toros Dağları, kuzeyi Kuzey Anadolu yüksek dağ sıraları ile çevrilmiştir. Bunun bir sonucu olarak da tarih boyunca, Doğu Avrupa ile Akdeniz ve Afrika arasındaki bağlantı, Asya ve Avrupa arasındaki bağlantıya göre, son derece zayıf kalmıştır. Gerçekten de, Anadolu ana tarihî ticaret yolları veya askerî istilaların genelde doğu-batı yönünde olduğu dikkati çeker⁵⁵. Bu doğal yapının bir sonucu olarak Marmara, Ege ve Güneybatı Anadolu'nun özellikle geri ülkeye bağlantının kolay olduğu kıyı noktalarında, en eski çağlardan bu yana birçok ticarî limanın kurulduğu görülür⁵⁶. Günümüzde de, Türkiye'nin en büyük ve en gelişmiş limanlarına baktığımızda, yine bu kıyılarda bulunduğu göze çarpar. Bunun aksine Karadeniz kıyıları, bu doğal yapının bir

⁵⁵ Doğanay, H., 1994, Türkiye Beşerî Coğrafyası. Ankara, s.76-77.

⁵⁶ Erol, O., 1991, a.g.e, s.1-2.

sonucu olarak büyük ticarî limanların yerine, daha ziyade doğal sığınma yerleri yapay olarak korunmuş, küçük ve orta büyüklükteki *yerel limanlar* hâkim durumdadır. Gerçi doğal yapının iç kesimlerle bağlantı kurulmasını kolaylaştırdığı yerlerde; Orta Karadeniz Bölümü'nde Samsun, Doğu Karadeniz Bölümü'nde ise Trabzon Limanı gibi, oldukça gelişmiş ve uluslararası önem kazanmış limanlar da mevcuttur. Fakat Ereğli, Sinop, İnebolu, Ünye, Rize gibi limanların hemen hepsi ticarî hinterlandları dar, bulundukları bölgenin ithalat ve ihracatını yapan yerel iskele ve limanlar durumundadır.

Giresun Limanı da, iç kesimlerle olan ulaşım bağlantısını standartları yüksek karayolları ile kuramadığından dolayı, *yerel liman* özelliği taşımaktadır. Dolayısıyla bu limanın, sadece yakın çevresine hizmet veren bir liman olduğu söylenebilir. Gerçi Harşit Çayı'nın açmış olduğu vadi oluğu ile Şebinkarahisar'a uzanan doğal yol güzergâhını izleyen yollar, çok eski zamanlardan beri Giresun Limanı ile ardülkesi arasındaki ticarî ilişkilerde kullanılmıştır. Ancak, gerek bu yolların standartlarının çok düşük oluşu ve gerekse alanının iktisadî açıdan yeterince gelişmemiş olması gibi nedenlerle bu ticarî ilişkiler, Giresun Limanı'nın işlek bir liman olmasını sağlayamamıştır.

Günümüzde de bu güzergâhları izleyen karayolları tam olarak değilse bile, kısmen iyileştirilmiş olup az da olsa limanın iç kesimlerle bağlantı kurmasını sağlamaktadır.

2.1.2- Klimatik Özellikler

İklim özelliklerinin ulaşım sektörleri üzerinde büyük etkileri vardır. Günümüzde teknolojinin gelişmesine bağlı olarak, son derece teknik ve modern araçların yapılmış olmasına rağmen yine de iklim faktörlerinin ulaşım faaliyetleri üzerindeki etkilerini tam olarak önüne geçildiği söylenemez. Özellikle de denizcilik faaliyetlerinin iklim şartları ile alan mücadelesinin, diğer ulaşım sektörleri ile karşılaştırdığımız da, çok daha eski tarihlere dayandığı ve bu mücadelenin daha güç olduğu görülmektedir⁵⁷. Gerçi biraz önce de bahsettiğimiz gibi, teknolojik gelişmeye bağlı olarak, çok modern gemiler yapılmış, limanlar olumsuz hava şartlarına karşı çok modern inşa edilmişlerdir. Ama yine de, gemilerin düzenli bir şekilde sefer yapabilmeleri, limanlara kolaylıkla giriş-çıkış yapmaları, yüklerini rahatlıkla almaları veya boşaltmaları için, iklim koşullarının çok iyi bilinmesi gerekmektedir.

İklim elemanlarından denizcilik faaliyetleri üzerinde en etkili olanı rüzgârlardır diyebiliriz. Bilindiği üzere eski çağlarda, rüzgâr kuvvetinden yararlanılarak deniz ulaşımı sağlanıyordu. Örneğin, XIX. yüzyılda buharlı gemiler sefere konulana kadar, deniz ticaretinde alizeler gibi düzenli rüzgârların büyük rolü olmuştur. Özellikle anakaralar arası yük ve yolcu

⁵⁷ Tümertekin, E., 1987, a.g.e, s.16.

taşımacılığı yapan yelkenli gemiler, okyanuslarda alize rüzgârları (ticaret rüzgârları da denir) sayesinde hareket ettiriliyordu⁵⁸. Alizelerin haricinde daha birçok yerel rüzgârdan da bölgeler ve uluslararası deniz taşımacılığında yararlanılmıştır. Günümüzde de deniz ulaşımında eskisi kadar olmasa da, rüzgârın yönü ve şiddeti, gemilerin yakıttan tasarrufu ve hızları üzerinde, az da olsa etkisi vardır. Bütün bu olumlu etkilere karşın, rüzgârların liman faaliyetleri üzerinde çok büyük sayılabilecek olumsuz etkileri de bulunmaktadır. Özellikle de şiddetli rüzgâr ve fırtınaların meydana getirdiği yüksek dalgaların açık deniz limanlarında çok büyük zararlara neden oldukları görülmüştür. Örneğin Manş Denizi kıyılarında bu gibi şiddetli rüzgâr ve fırtınaların etkisi ile meydana gelen tonlarca ağırlığındaki dalgaların, sağlam şekilde inşa edilmiş mendirekleri ve rıhtım tesislerini, kırıp parçaladıkları görülmüştür⁵⁹.

Hatırlanacağı üzere, Türkiye yaz mevsimlerinde Azor YB. merkezinden kaynaklanan ve Basra AB. merkezine yönelmiş olan, hava akımlarının etkisinde kalmaktadır. Kış mevsiminde ise ülke geneli, İzlanda ve Sibirya kökenli soğuk hava akımlarının etkisi altında kalır⁶⁰. Karadeniz de özellikle kış mevsiminde, Rusya-Sibirya steplerinden gelen ve önünde hiç bir engele rastlamadan denizi aşarak Kuzey Anadolu kıyılarını bütün şiddeti ile döven rüzgâr ve fırtınaların etkisi altında kalır. Buna bağlı olarak da Karadeniz hemen sadece yaz mevsiminde sakindir. Yılın diğer mevsimlerinde sık sık hırçınlaşır; bunun için de bu kıyalarda bulunan limanların hemen hepsi, dalgakıranlarla korunmuş liman durumundadır. Sanırsanız bu hırçınlığa bağlı olarak olacak ki, Karadeniz'in adı da oldukça dikkat çekicidir. Karadeniz bu adını muhtemelen çok eskiden almıştır. Denizin ilk adı olarak bilinen *Ahşayena* (Axshacnal eski Pers dilinde *karanlık* anlamına gelmektedir. Karadeniz'e ilk gelen yunanlılar bu kelimeyi ilk önce *misafir sevmeyen* anlamına gelen *Axeinos* şekline sokmuşlar; daha sonra, bir ihtimal, bu hırçın denizi biraz uslandırmak ümidiyle, bunu misafir kabul eder anlamına gelen *Euxeinos*'a çevirmişler. Romalıların *Pontus Euxinus* ve şimdi hâla Frenklerin bazen kullandıkları *Pont Euxin* bu sonuncu kelimedenden gelmektedir⁶¹.

Giresun Kenti ve dolayısıyla da liman, özellikle kış ve bahar aylarında görülen şiddetli rüzgâr ve fırtınaların etkisi altındadır. Giresun ilinde kış aylarında güney rüzgârları büyük bir frekansla hakim durumdadır. Bu mevsimde hakim rüzgâr yönü 45 esme sayısı ile güneydoğudur. Aynı rüzgârın sonbaharda ki esme sayısı ise 41'dir⁶². Sonbahar ve kış mevsimlerin de güney ve güneydoğu rüzgârlarının hakim olmasının en büyük nedeni, bu

⁵⁸ Doğanay, H., 1992, Coğrafya'ya Giriş. Atatürk Üniversitesi Yay.No:726, Kâzım Karabekir Eğitim Fakültesi Yay.No:23, Erzurum, s.314.

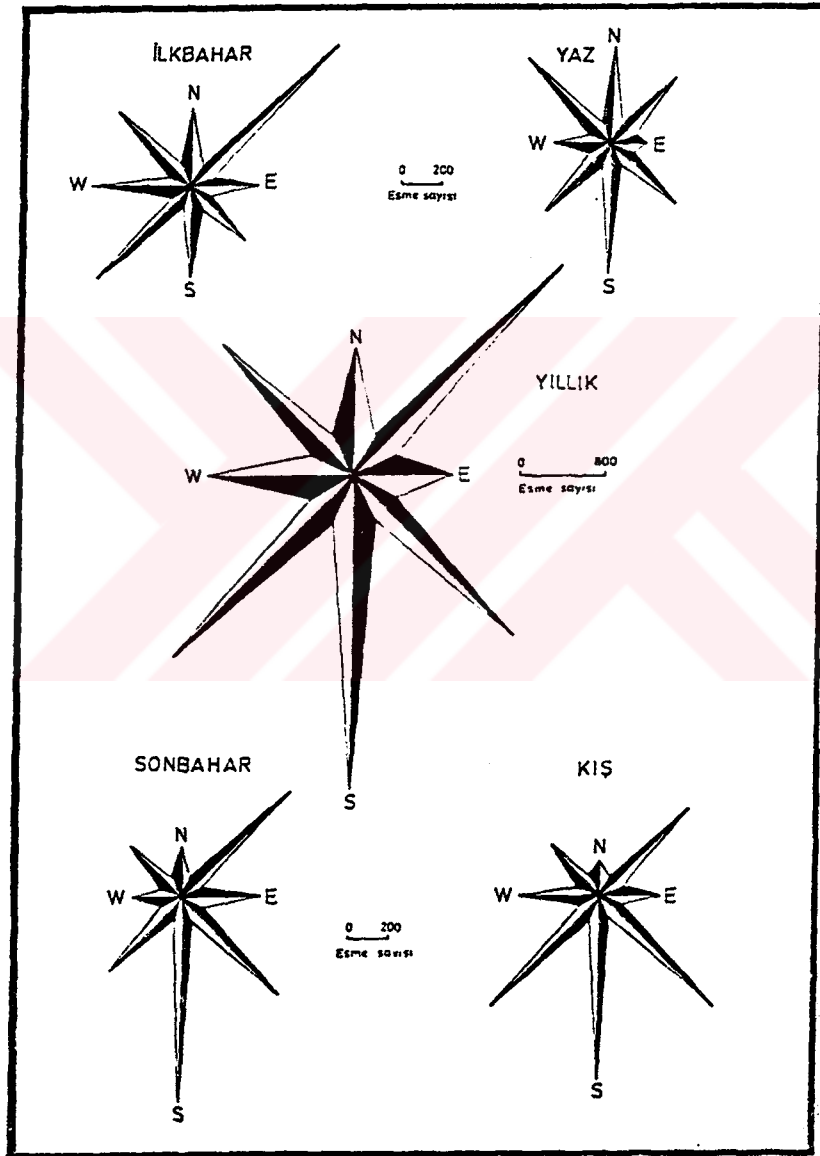
⁵⁹ Inandık, H., 1971, a.g.e, s.56.

⁶⁰ Erinc, S., 1969, a.g.e, s. 295-302.

⁶¹ Tanoglu, A., 1944, a.g.e, s.284.

⁶² D.M.I.G.M. Verilerinden Derlenmiştir.

mevsimlerde Anadolu'nun iç kesimlerinde meydana gelen kontinental YB.dan Karadeniz üzerindeki AB. alanına doğru bir hava akımının oluşmasıdır. Yaz mevsiminde kuzeye çekilmiş olan kutbî cephe, batı ve kuzeybatıdan batı rüzgârların etkisi ile kuzey rüzgârları yurdumuza ulaşır⁶³. Kuzeybatıdan gelen rüzgârlar bu mevsimde, Doğu Karadeniz ve dolayısıyla da Giresun kıyılarının hakim rüzgâr yönünü oluşturur. Giresun'da yaz mevsiminde kuzey rüzgârları, frekansı en fazla olan yöndür. Hakim rüzgâr yönü ise kuzeybatıdır.



Şekil 5- Giresun Merkez İlçenin Yıllık ve Mevsimlik Ortalama Rüzgâr Frekans Gülleri (1929-1990)

⁶³Eriç, S., 1969, a.g.e, s.306.

Aynı zamanda kış mevsiminde, kontinental İç Anadolu üzerindeki soğuk hava kütlelerinin kuzeye doğru zaman zaman taşması, bilhassa Doğu Karadeniz Dağları'nı aştıktan sonra, bu dağların dış yamaçlarında alçalmaları ve buna bağlı olarak da hava kütlelerinin adyabatik olarak ısınması, bu bölgede soğuk mevsimde zaman zaman fön rüzgârlarının meydana gelmesine neden olur. Doğu Karadeniz kıyılarında fönlü hava tipleri genelde Kasım ayından başlayarak Nisan'a kadar sürmektedir⁶⁴. Bu rüzgârların liman faaliyetleri üzerinde pek etkisi olduğu söylenemez.

Sonuç olarak Giresun İli'nde hakim olan rüzgârlar konusunda şunu söyleyebiliriz. İlin mevsimlik ve yıllık ortalama rüzgâr frekans güllerinde de görüldüğü gibi (Şekil 5), kentte esas itibarıyla iki rüzgâr istikametinin hakim olduğu görülür. Bunlardan birincisi memleketimizde *keşişleme* olarak bilinen güneydoğu rüzgârlarıdır. İkincisi ise, Karadeniz Bölgesi'nin karakteristik rüzgârı olarak bilinen ve kuzeybatıdan esen *karayel* rüzgârlarıdır. İldeki en hızlı rüzgâr yönü de, saniyede 43.4 m. hızla güney (kible)dir⁶⁵.



Fotoğraf 5- Rüzgâr ve fırtınalara karşı dalgakıranlarla korunmuş olan Giresun Limanı'ndan genel bir görünüş.

Bu rüzgârların liman faaliyetleri ve limanın kuruluşu üzerinde büyük etkileri vardır. Bilindiği üzere Giresun Limanı, bu rüzgâr ve fırtınalara karşı dalgakıranlarla⁶⁶ korunmuş bir

⁶⁴ Erinc, S., 1969, a.g.e, s.310.

⁶⁵ D.M.İ.G.M. Verilerinden Derlenmiştir.

⁶⁶ Liman havuzlarını, fırtınalı havalarda dalgaların etkisine karşı koruyan, yapay veya doğal taşlardan inşa edilmiş koruyucu setlerdir.

limandır (Fotoğraf 5). Limanda, biri ana mendirek, diğeri ise tali olmak üzere, iki adet dalgakıran bulunmaktadır. Ana dalgakıranın (menderek) boyu 850 m.dir ve limanı rüzgâr ve fırtınaların meydana getirdiği dalga ve akıntılara karşı, asıl koruyuculuk görevini yapmaktadır. Tali mendireğin boyu 355 m. kadardır ve bugün burası balıkçı barınağı olarak kullanılmaktadır. Dalgakıranların arka kısımları şiddetli fırtına dalgalarının etkisinden korunmak amacıyla, büyük kaya parçaları ve beton blok malzemeleri ile doldurulmuştur (Fotoğraf 6). Giresun Limanı'nın iç limana giriş kısmının genişliği, yani kuzey ana mendireği ile batı tali mendireği fenerleri arasındaki mesafe 282 m.dir. Limanın bu giriş kısmı kuzeybatı rüzgârlarına açık bir şekilde yapılmıştır. Bu rüzgârların büyük bir hızla estiği zamanlarda meydana getirdiği şiddetli dalgalar, limanın içerisine girerek solugan etkisi meydana getirmektedir. Buna bağlı olarak da rıhtımlara yanaşmış veya liman içinde demirlemiş gemilerin emniyetle barınması ve iş görmeleri bazen mümkün olmamaktadır. Özellikle kış mevsiminde kuzeybatı (karayel) rüzgârlarının meydana getirdiği kötü hava şartları liman faaliyetlerinin aksamasına neden olmaktadır. Bu amaçla, ana mendireğin boyunun 75 m. daha uzatılmasına karar verilmiş olup, böylelikle kısmen de olsa bu olumsuz hava şartlarının önünü geçileceği tahmin edilmektedir. Zaten liman faaliyetlerinin en yoğun olduğu aylar Eylül-Ekim-Kasım-Aralıktır. Bu aylarda hava şartlarının uygun olmaması ve bir de buna limanın, bu hava şartlarına karşı iyi korunmamış olmasının eklenmesi, liman faaliyetlerini olumsuz yönde etkilemektedir. Hatta bazen kış aylarında o kadar şiddetli dalgalar olmaktadır ki, bu dalgaların ana mendireği aşarak iç liman kısmına ulaştıkları görülmüştür. Bu güçlü dalgaların oluşmasında kuzeydoğudan esen güçlü *poyraz* rüzgârlarıyla, kuzeyden esen *yıldız* rüzgârlarının da büyük etkisi vardır.

Rüzgârlara bağlı olarak meydana gelen deniz akıntılarının da, limanların kuruluşunda önemli sayılabilecek etkisi vardır. Daha öncede değinildiği üzere, Anadolu kıyılarında batıdan doğuya doğru kıyıyı takip eden bir akıntı sistemi vardır (Şekil 6). Gemilerin limana rahatlıkla giriş-çıkış yapabilmeleri için, az da olsa, mevcut akıntı sisteminin etkisi vardır. Ancak Giresun Limanı kurulurken, bu akıntı sistemine pek dikkat edilmemiş ve limanın giriş kısmı akıntılara açık bir şekilde yapılmıştır. Aynı zamanda bu akıntı liman içerisinde siltasyon etkisi meydana getirmektedir.



Fotoğraf 6- Dalgakıranların arka kısmında kullanılan dolgu malzemesinden (kaya parçası, beton blok vb.) genel bir görünüş.

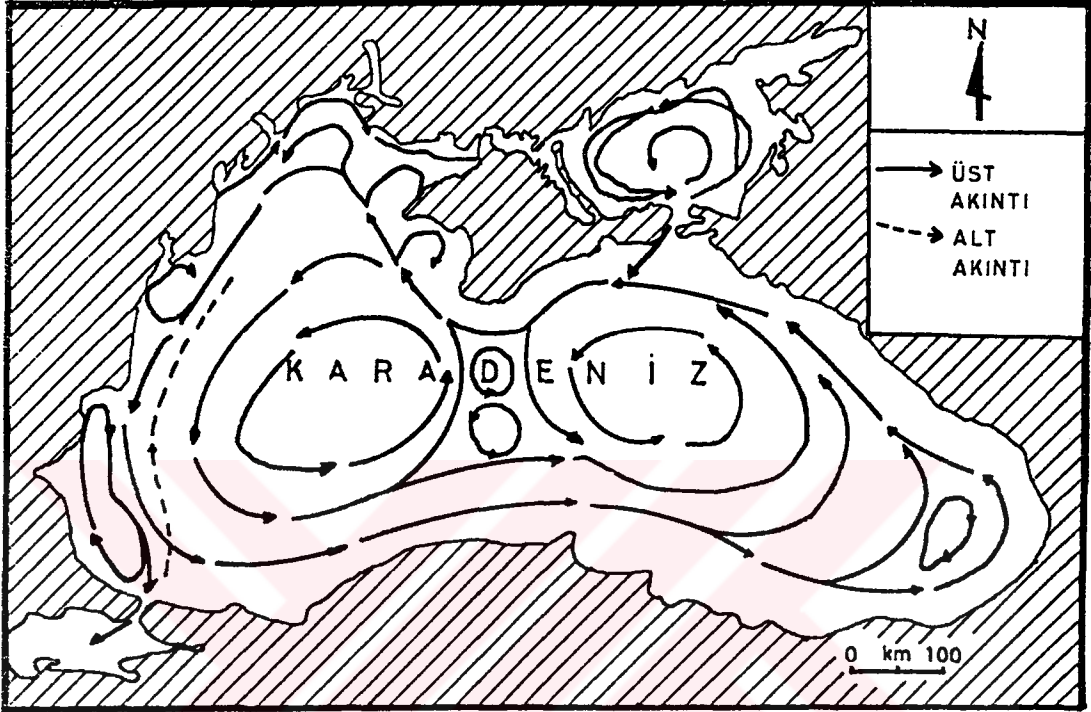
Gerçi bugün konum itibarıyla liman, uygun yere kurulmamıştır. Giresun Yarımadası'nın doğu kesimine kurulması gerekirken, batı kesimine kurulmuştur. Şayet liman yarımadaının doğu kesimine kurulmuş olsaydı, bu şiddetli rüzgâr ve fırtınaların meydana getirmiş olduğu güçlü dalga ve akıntıların etkisi altında fazla kalmayacaktı. Çünkü, yarımada doğal bir engel meydana getirmiş olacaktı.

Liman faaliyetleri üzerinde önemli etkisi olan diğer bir iklim elemanı ise, sis tir. Havadaki su buharının yoğunlaşması sonucu oluşan nemle yüklü bulutların yeryüzüne değmesi demek olan sis, görüş alanını büyük ölçüde sınırlar. Denizler üzerinde yer yer görülen yoğun sisler gemilerin limanlara giriş-çıkışlarını engeller, hatta bazen büyük deniz kazalarının meydana gelmesine neden olur⁶⁷. Ülkemizde İstanbul ve Çanakkale boğazlarında sisin etkisiyle bu tür kazalara sıkça rastlanmaktadır.

Daha öncede değindiğimiz gibi, Karadeniz kıyılarında ve dolayısıyla da Giresun kıyılarında sisin en yoğun olarak görüldüğü mevsim ilkbahardır. Bu mevsimde bu kıyılar adeta bir sis kuşağı haline gelir. Ancak sis olayı, Giresun Limanı'na gemilerin giriş-çıkış yapmasında fazla bir sorun çıkarmamaktadır. Zaten bu mevsimde de liman, yükleme ve boşaltma açısından pek faal olmadığından, sisin liman üzerinde pek etkisi olduğu söylenemez.

⁶⁷ Doğanay, H., 1994, a.g.e. s.456.

Geçmiş zamanlardan günümüze kadar da limanda, sisin etkisiyle herhangi bir deniz kazasının meydana geldiği görülmemiştir. Daha doğrusu sisin, Giresun Limanı'nın kuruluşu üzerinde pek etkisi olduğu söylenemez.



Şekil 6- Karadeniz'de Mevcut Akıntı Sistemleri (Doğanay, H., 1992 den).

Yağışların ise gemilerin seyirleri üzerinde doğrudan doğruya fazla bir etkisi yoktur. Ancak şiddetli kar ve yağmur hâlindeki yağışlar, limanlarda yükleme ve boşaltmayı güçleştirdiği gibi, aynı zamanda gemilerdeki yükün korunması için özel tertibatı da gerektirir. Buna karşılık, şiddetli ve sağanak yağışların görüş şartlarını etkilemesi zaman zaman önemli bir engel oluşturmaktadır⁶⁸.

Bilindiği üzere Giresun yıllık ortalama 1324.6 mm. yağış ile ülkemizin en fazla yağış alan yörelerinden biridir. Özellikle, liman faaliyetlerinin yoğun olarak yapıldığı sonbahar ve kış ayları, yağışların en fazla görüldüğü mevsimlerdir. Gerçi Doğu Karadeniz Bölümü hemen her mevsim yağış almakla birlikte, yağışlar en fazla bu mevsimlerde görülmektedir. Adı geçen mevsimlerde meydana gelen şiddetli ve sağanak şeklindeki yağışlar Giresun Limanı'nda, yükleme ve boşaltma faaliyetlerini olumsuz yönde etkilemektedir. Zaten yağışların etkisine bağlı olarak, açık hava depolama yerlerinden pek yararlanılamamaktadır. Açık hava depolama yerlerine konulması gereken mallar olduğu zaman, bunun için özel tertibatın alınması

⁶⁸Tümertekin, E., 1987, a.g.e, s.17.

gerekmektedir. Daha doğrusu, Karadeniz kıyısındaki limanlarda kapalı depolama yerlerinin daha çok bulunması ve yapılması gerekmektedir.

Kentte karın yerde kalış süresinin çok kısa oluşu ve don olayının pek görülmeişiinden dolayı bu iklimatik olayların, Giresun Limanı'nın kuruluşunda ve liman faaliyetleri üzerinde pek etkisi olduğu söylenemez.

2.2- BEŞERÎ ve EKONOMİK FAKTÖRLER

2.2.1- Tarihî Gelişim

Giresun Kenti'nin iskele/liman olarak önem kazanması, ilk olarak Miletoslular devrine rastlamaktadır.

Miletoslular, Kimmer ve İskit akınlarının bitmesinden sonra İ.Ö 670'te, Marmara ve Karadeniz kıyılarına uzanma fırsatı buldular. Ünlü tarihçi Plinius *Naturalis Historia* adlı yapıtında Miletoslular'ın bu bölgelerde 90 kadar kent kurduklarını yazmakta, ancak bunlardan çoğunun *emporion* (yükleme-boşaltma iskelesi) olmaktan öteye gidemediğini belirtmektedir. Bununla birlikte, emporionların bir bölümü daha gelişmiş birer ticaret ve balıkçılık merkezi durumuna gelebilmişlerdir. Sonradan büyüyerek önem kazanan bu merkezler arasında Sinope (Sinop), Amisos (Samsun), Kerasos (Giresun) ve Trapesus (Trabzon) gibi kentler vardı⁶⁹.

Doğu Karadeniz'in liman kentlerinden birisi olan Giresun, burayı hâkimiyetine geçiren Pantus Kralı Farnakes'in ismine izafeten *Farnakia* adıyla anılmıştır. Daha sonra, Romalılar'ın eline geçen kent Romalı Lukulus'un hâkimiyetinde iken *Kerasus* yani *kiraz* diye isimlendirilmiştir. Çünkü buradan Roma'ya götürülen kirazlar, oradan da Avrupa ve İngiltere'ye yayıldı⁷⁰. Selçuklular zamanında fetih gayesi ile bölgeye gönderilen Türk boyları (özellikle Çepniler) tarafından yurt edilen Doğu Karadeniz içerisinde önemli bir yere sahip olan Giresun, Fatih'in Trabzon'u fethinden (1461) sonra ebediyen Türk topraklarının bir parçası olmak üzere Osmanlı Devleti topraklarına katıldı. Bu tarihten sonra oluşturulan Çepni Hükümeti'nin merkezi yapılan Giresun, Trabzon Sancağı'na bağlandı⁷¹.

Bilinen ilk devirlerden buyana, iyi sayılabilecek bir deniz bağlantısı olan Giresun İskelesi'nin kaza bağlantısı yetersiz veya sınırlıydı. XVI. yüzyıla ait kayıtlardan anlaşıldığına

⁶⁹Yurt Ansiklopedisi. 1982, Giresun Maddesi. Cilt:5, İstanbul, s.3112-3119.

⁷⁰P. Minas, Bijişkyan, 1817-1819, Karadeniz Kıyıları Tarih ve Coğrafyası (Çeviri: Hrand D. Andreasyon), 1969, İstanbul, s.37.

⁷¹Emecan, M.F., 1989, XV-XVI. Asırlarda Giresun ve Yöresine Dair Bazı Bilgiler. 19 Mayıs Üniv. Ede. Fak. Der. Sayı:4, Samsun, s.157-160.

göre⁷²; kentte küçük gemi ve sandal yapım tezgâhları bulunduğu gibi, deniz ürünlerinin korunduğu fiçılar (bugünkü anlamıyla depolar), dom, limana gelip-giden çeşitli eşyadan alınan vergiler ile limanlar gümrüğünün gelirleri azımsanamayacak derecede idi. Bundan da anlaşılıyor ki, Giresun Limanı XVI. yüzyıldan itibaren ticarî bir liman olarak gelişmeye başlamış ve bu önemini XIX. yüzyılın sonuna kadar korumuştur. Giresun Limanı'nın en önemli kaza bağlantısı da Şebinkarahisar, yani Karahisar-ı Şarkî idi.

XIX. yüzyılın başında Giresun'dan geçen Trabzonlu Bijişkyan, burada, biri doğudaki demirkapı, diğeri de batıdaki lonca olmak üzere iki liman olduğunu belirtiyor; bunların ikisinin de kışın emniyetli yerler olmadığını yazıyor⁷³. Ancak, Karadeniz'e açılan her deniz taşıtı hemen hemen Giresun'a uğramadan geçmiyordu. Bu hâliyle kendi kendine yeten ve mahallî düzeyde kalan limandan daha çok fındık, mısır ve fasulye ihraç ediliyordu. Trabzon ve Samsun limanlarından sonra üçüncü ticaret limanı olan Giresun Limanı, bu hâlini fındık ihracatına borçlu idi⁷⁴.

XIX. yüzyılın ortalarından itibaren İstanbul'dan Trabzon'a giden Osmanlı Posta Vapurları düzenli olarak Giresun'a da uğruyorlardı. Örneğin, 1869 yılına ait Trabzon salnamesine göre⁷⁵, Giresun İskeleyi'ne uğrayan vapurlar; Fevâid-i Osmâniye vapurları, Rusya vapurları, Fransız vapurları ve Avusturya vapurlarıydı. Osmanlı vapurlarının güzergâhı şöyle idi: Her çarşamba günü İstanbul'dan hareket ederek Ereğli, Amasra, İnebolu, Sinop, Samsun, Ünye, Ordu ve Giresun'a uğrayıp pazar günü Trabzon'a varırdı. Yolcu ve yükünü boşalttıktan sonra, Rize ve Batum iskelelerine varır ve çarşamba günü Batum'dan hareket ederdi. Aynı yolu izleyerek İstanbul'a döner ki, yabancı vapurların hepsi Giresun'a uğradıkları hâlde, diğer birkaç iskeleye uğramazlardı. XIX. yüzyılın sonuna kadar sayıları artarak devam eden bu deniz ulaşımı Giresun'da her zaman canlı kalmıştır⁷⁶. Giresun'a uğrayan bu şirket vapurları 1870'ten itibaren sahilde acenteler de açmış olup; acentelerin hepsi Giresun'da mevcut idi⁷⁷.

XIX. yüzyılın sonuna doğru sayıları artan vapurların hepsinin Giresun'a uğradığını yukarıda belirtmiştik. Örneğin, 1894'te Trabzon'a uğrayan on vapur şirketinin sayısı 1898'de sekize düşmüş olup; 1898'de bu sekiz vapurdan sadece bir tanesi Giresun'a uğramıyordu. İdare-î Mahsûsa (Osmanlı), diğer Osmanlı (özel teşebbüse aittir), Avusturya, Rusya, Yunanistan, Fransa (Pake/Paquet), Fransa (Mesajeri) ve İtalya vapurlarından ikinci sıradaki

⁷² Emecen, M.F., 1989, a.g.e, s.161.

⁷³ Bijişkyan, 1817-1819, a.g.e, s.37-38.

⁷⁴ Trabzon Vilâyeti Salnamesi, 1894 (1311), Trabzon, s.238-239. Darkot, B., Giresun. İslam Ansiklopedisi. Cilt:5, s.790.

⁷⁵ Trabzon Vilâyeti Salnamesi, 1869 (1286), Trabzon, s.81.

⁷⁶ Trabzon Vilâyeti Salnamesi, 1870 (1287), s.75; T.S, 1872 (1289), s.80; T.S, 1888 (1305), s.142, Şemseddin Sâmî, 1896 (1314), Kâmûsul-Alâm, Cilt:5, İstanbul, s.3395.

⁷⁷ Trabzon Vilâyeti Salnamesi, 1870, s.76.

şirket vapuru Giresun'a uğramaz; diğer vapurlar düzenli olarak bu iskeleye yanaşırdı⁷⁸. Millî ve milletlerarası ulaşımı ifade eden yukarıdakiler dışında, Giresun'un diğer iskeleler ile bağlantısını sağlayan mahallî deniz araçlarının olduğunu da unutmamak gerekir.

Giresun Limanı'nın en önemli kara bağlantısı kuşkusuz Karahisar-ı Şarkî (Şebinkarahisar) idi. Başka bir ifade ile, limanın yegâne hinterlandı burasıdır. Hatta bu nedenle Giresun Kazası bağlı bulunduğu Trabzon'dan ayrılarak (1874) Sivas Vilâyeti'nin Karahisar-ı Şarkî Sancağı'na bağlandı⁷⁹ ve bu bağlılık dört yıl kadar sürdü. Klasik Osmanlı Çağları'ndan beri birçok ticarî fonksiyonu Giresun Limanı sayesinde ortaya çıkarabilen Şebinkarahisar'ın limanla olan yol bağlantısı kolayca sağlanamıyordu. Giresun-Şebinkarahisar yolları ancak, XIX. yüzyılın sonuna doğru *şose* olarak inşa edildi ve doğal çevre faktörlerinin uzun yıllar engellediği bu ulaşım XX. yüzyılın başında iyi sayılabilecek bir şekilde sağlanmış oldu⁸⁰.

Giresun Limanı ve buna bağlı olarak gümrük ve altyapı unsurları Cumhuriyet'in ilanından sonra da, uzun yıllar Trabzon Limanı'na bağlı kaldı. Rize, Ünye, Tirebolu da aynı şekilde Trabzon'a bağlıydı. Fındık, fasulye, mısır ihraç edilen Giresun Limanı'nın en önemli ihraç maddesi fındık idi. Yılda 2 ilâ 3 milyon kg. kadar ihraç edilen fındık, Giresun'daki sosyo-ekonomik hayatın yegâne düzenleyicisi durumunda idi. Şemseddin Samî'nin verdiği bilgilere göre⁸¹, fındık, fasulye, deri, donyağı (yunus balıklarından çıkarılır) vb. oluşan ihraç ürünlerinin geliri 185000 lira kadardı. Ayrıca liman gümrüğünün geliri, 5400 lira olarak gerçekleşmişti. Giresun İskelesi'nin, 1899-1900 yıllarına ait istatistiklere göre, ithalat ve ihracat miktarı, Trabzon ve Samsun'dan sonra gelmekteydi. Bu tarihlerdeki ithalat 21163570, ihracat ise 23228876 kuruştı. Bir sonraki yılın ithalatı 19162778, ihracatı da 21442334 kuruşu bulmuştu⁸².

XX. yüzyılın başında (1902) Giresun Limanı'na uğrayan bir yıllık yolcu sayısı 11447 olup, bunun 6282'si gelen, 5165'i giden yolculardı. Aynı tarihlerde Giresun İskelesi'ne resmî olarak 379 vapur (toplam ağırlıkları 391522 ton'dur) ile 102 yelkenli gemi (toplam ağırlığı 2873 ton'dur) uğramıştır. Limanın kendisine ait, yani Giresun Kazası'nın resmî ve gayri resmî malı olarak 289 deniz aracı bulunmaktaydı⁸³. Bu veriler ışığında, Giresun Limanı'nı hem ticaret hem de ulaşım açısından Karadeniz'in bu sahilindeki üçüncü limanı durumunda olduğu söylenebilir.

⁷⁸ Trabzon Vilayeti Salnamesi, 1316(1898), Trabzon, s.284-286.

⁷⁹ Başbakanlık Osmanlı Arşivi Ayniyat Defteri, No:932, s.109.

⁸⁰ Şemseddin, Samî, Kâmüsül-Alâm, Cilt:5, İstanbul, s.3625-3626; T.S, 1902 (1302), s.177.

⁸¹ Şemseddin, Samî, Kâmüsül-Alâm, Cilt:5, İstanbul, s.3938-3936.

⁸² T.S, 1902 (1320), s.336.

⁸³ T.S, 1902 (1320), s.352.

Giresun Limanı'nın modern sayılabilecek düzeyde yapılması, ancak yakın geçmişte mümkün olmuştur. Yapımına 1954 yılında başlanan liman tesisleri, 1959 yılında bitirilmiş ve Denizcilik Bankası'na devri ile resmen hizmete açılmıştır.

2.2.2- Giresun Kenti-Liman İlişkileri

Limanları şehirlerden ayırmak ve tek başına düşünmek mümkün değildir. Kıyılarda kurulmuş şehirler genellikle bir liman etrafında gelişmiş olup, bunlarda şehir hayatı çoğunca liman faaliyetlerine dayanmaktadır. Günümüzde modern limanlar, liman içindeki iskeleler, doklar ve çevresindeki binalardan oluşmuş karmaşık bir tesisler topluluğudur. Göney'in de yerinde olarak belirttiği gibi, burada ticarî hayat ritimlerinde başlar, bürolar, depolar, gümrükler, dükkânlar ve bankalara kadar uzanır. bu suretle liman ve şehir birbirini tamamlamaktadır⁸⁴. Gerek şehirdeki büyük nüfus kütlelerinin ihtiyaçları, gerekse limanların sağladığı ulaşım kolaylıkları ve benzeri faktörlerle ilgili olarak gelişmiş sanayi, liman faaliyetlerinin çeşitlenmesinde büyük rol oynar⁸⁵. Öte yandan tüm işlemlerin makinalaşmasına rağmen, liman hizmetlerinde çok sayıda iş gücü çalışmaktadır. Buna, ulaşım şirketlerine ait bürolarda çalışanlar ile genellikle liman çevresindeki yerlerde faaliyette bulunan otel, restoran ve kahvehane gibi iş yerlerinde çalışanları da katarsak, bu faaliyetin doğrudan veya dolaylı yoldan meydana getirdiği istihdam olanaklarının, şehirlerin iktisadî hayatına önemli katkılar sağladıkları ortaya çıkar. Liman etrafında gelişmiş şehirlerde liman tesisleri için ayrılan saha, bir kent içi fonksiyon alanı olarak ele alınmalıdır. Aynı zamanda limanlar, şehir plânlarının oluşmasında da önemli etkileri vardır.

Bugün Giresun Kenti'ne baktığımızda, çoğu liman kentinde olduğu gibi bu kentin de liman etrafında geliştiği dikkati çekmektedir. Buna bağlı olarak da, bugün liman, kentin içerisinde kalmıştır. Limanın, ardındaki tepelik alanlara doğru gelişen kent, gelecekte limanın genişletilmesine gerek duyulduğunda, bunun mümkün olmamasına neden olacaktır (Fotoğraf 7). Özellikle çok büyük ve gelişmiş limanlarda, liman faaliyetleri, kentteki hayatı çok yakından etkilemektedir. Gerçi Giresun Limanı çok büyük ve ticarî aktivitesi çok gelişmiş bir liman olmadığından, kent üzerinde de çok fazla sayılabilecek bir etkisi yoktur. Ama yine de az da olsa, liman faaliyetinin kent hayatını etkilediği görülmektedir. Özellikle sahil karayolu yapılmadan önce, yük ve yolcu taşımacılığı bakımından Giresun Limanı çok daha büyük önem taşıyordu. Hatta limanın kent üzerindeki etkisini, bu karayolu faaliyete geçmeden önce, daha fazla olduğunu söyleyebiliriz. Çünkü uzak mesafelere yük ve yolcunun taşınması için başka bir alternatif ulaşım sektörü bulunmamaktaydı. Kent ve yakın çevresinde fındık gibi ekonomik

⁸⁴Göney, S., 1977, a.g.e, s.176-177.

⁸⁵Tümertekin, E., 1987, a.g.e, s.67-68.

değeri yüksek ve dünya pazarlarında aranan bir ürünün yetiştirilmesi, aynı zamanda bölgenin orman ve maden kaynakları bakımından zengin sayılabilecek düzeyde olması, limanın ticarî aktivitesi üzerinde büyük rol oynamıştır. Zaten kentteki sanayi kuruluşları ve ticaret, büyük ölçüde bu ürünlere dayanmaktadır. Ama bunların kent dışına gönderilmesinde karayolunun da büyük bir yoğunlukla kullanılması, limanın etkisini büyük ölçüde etkilediği kanaatini taşıyoruz.



Fotoğraf 7- Giresun Limanı ve hemen ardındaki Giresun Kentinden bir görünüş. Çoğu liman kentinde olduğu gibi bu kentin de liman etrafında geliştiği dikkati çekmektedir.

Günümüzde Giresun Kenti'nin, özellikle tarımsal ürünlerden sağladığı kazanç, ticaret yaşamında bir canlılık meydana getirmiştir. Bunun sonucu olarak, son yıllarda kentte çok sayıda yeni iş yeri açılmıştır. Bu iş yerlerinin yoğunluğu limanın hemen ardında başlamakta ve eski Trabzon yolu olan Gazi Caddesi boyunca yoğunlaşmaktadır. Bir bölümü de Gazi Caddesi çevresindeki yollar boyunca çevreye ve içlere doğru dağılmıştır. Bu dağılışı da sanırız, özellikle geçmişten kaynaklanan, limana yakın olma isteği başrolü oynamıştır. Ayrıca merkezdeki ticaret, kıyıdaki yeni karayolunun açılması ile yol çevresine kaymış ve burada da yeni işyerlerinin açılmasına neden olmuştur. Yine bunda da, karayolu ve denizyolu ulaşımına yakın olma isteğinin etkisi vardır.

Kentteki sanayi kuruluşlarının hemen hepsi bölgedeki hammadde kaynaklarına bağlı olarak kurulmuştur. Kent nüfusunun % 10 kadarı da bu sanayi kuruluşlarında çalışmaktadır. Bunlardan bazıları da oldukça fazla sayılabilecek miktarda işçi çalıştırmaktadır. Örneğin,

SEKA-Aksu Kâğıt Fabrikası gibi büyük kuruluşlarda, çok sayıda hammadde kullanılmakta ve dolayısıyla da oldukça fazla sayılabilecek düzeyde bir üretim gerçekleştirilmektedir. Buna bağlı olarak da, dış ülkelere kimyevî maddeler ve tomruk gibi çeşitli ham ve işlenmiş maddelerin getirilmesi zorunlu olmaktadır. Aynı zamanda, bazen ihtiyaçtan fazla üretim yapılmakta ve böylece üretimin bir kısmı da ihracata konu olmaktadır. Bu kuruluş ithalatının hemen tamamını, ihracatının da bir kısmını ancak Giresun Limanı aracılığı ile gerçekleştirebilmektedir. Bu da, fabrikanın çalıştırılması açısından limanın ne derecede önemli olduğunu göstermektedir.

Bilindiği üzere, Giresun'da ticarî hayat büyük ölçüde fındığa dayanmaktadır. Bu ürüne dayalı olarak, kentte, Fiskobirlik Entegre Tesisleri gibi kapasiteli bir fabrika ile birçok küçük fabrika kurulmuştur ve bunların büyük bir çoğunluğu ihracata dönük üretim yapmaktadırlar. Oldukça fazla işgücü çalıştıran bu kuruluşlar, ürettiği malların büyük bir kısmını Giresun Limanı aracılığıyla dış ülkelere göndermektedirler. Giresun İli'nde, inşaat sektörü alanında önemli sayılabilecek düzeyde bir gelişme vardır. İlgili fabrikaların bulunmayışı veya çok az oluşu gibi nedenlerle, gerekli olan inşaat malzemesinin (demir, çimento, kireç, tuğla gibi) büyük bir çoğunlu dışarıdan getirilmektedir. Bunda da denizyolu kullanılmakta ve büyük ölçüde limandan yararlanılmaktadır.

Kent çevresi çinko-kurşun ve barit gibi madenler bakımından oldukça zengin olup: bu madenlerin işletilmesiyle elde edilen üretim, ham veya yarı mamul halde dışarıya ihraç edilmektedir. İhracat işlemi de genellikle liman aracılığıyla gerçekleştirilebilmektedir.

Yine kentteki büyük otellere baktığımızda, bunların da çoğunun limanın yakınında bulunduğu dikkati çeker. Bunun da aynı nedenlerden, özellikle de denizyolu ile gelen yolculara yakın olma isteğinden geldiğini söyleyebiliriz. Daha önce de değindiğimiz gibi, karayolu ulaşımının gelişmediği dönemlerde kente gelen yük ve yolcunun hemen tamamının denizyolu ile gelmesinin bu yakınlıkta çok büyük etkisinin olduğunu sanıyoruz.

Sonuç olarak, Giresun Kenti-Liman ilişkileri konusunda şunları söyleyebiliriz. Sahil karayolu yapılana kadar kentin limana bağımlılığı çok fazla idi. Özellikle İç Anadolu Bölgesi'ni ülkenin batı kesimine bağlayan karayolu ve demiryolunun gelişmemiş olduğu ve Giresun-Şebinkarahisar yolunun yaz-kış işler halde bulunduğu dönemlerde, bir liman kenti olarak Giresun canlı bir ekonomik hayata sahip olmuş; Rusya limanlarına yapılan deniz ulaştırması, bu alanda çalışanları zengin etmiştir. Ancak, günümüzde karayolu ulaşımının gelişmiş olması, SEKA-Aksu Kâğıt Fabrikası ile fındık işleme tesislerinin ürettiği mamul veya yarı mamul maddelerin, orman ürünlerinin, balık ve madenlerin taşınmasında karayolu ulaşımından da yararlanmasını mümkün kılmış ve buna bağlı olarak da Giresun Limanı'nın

ticari aktivitesi giderek eski önemini kaybetmiştir. Ancak, buna rağmen, yine de kentteki sanayi faaliyetlerinin gelişmesinde olumlu rol oynaması, doğrudan veya dolaylı yollardan birçok işgücüne çalışma olanağı sağlaması ve kentin ticarî hayatına bir canlılık getirmesi gibi etkileriyle, Giresun Limanı, bugün de kentin ekonomik hayatına önemli katkılar sağlamaktadır.

2.2.3- Etki Bölgesi-Liman İlişkileri

Daha önce de belirttiğimiz gibi Giresun, bütün Karadeniz Bölgesi'nde olduğu gibi, her mevsim yağışlı ve ılımlı bir iklime sahiptir. Yağışlar az çok her mevsime düzenli bir şekilde dağılmıştır. Bu bölge iklimi, kışlarının nispeten ılık (daha çok kıyı kuşağı) ve yazları da nispeten serin geçen bir iklim tipi özelliği gösterir. Bu iklim, fındık gibi ticarî değeri çok yüksek ve dünya pazarlarında aranan bir ürünün yetişmesine olanak sağlamıştır. En verimli bahçeler 0-300 m.ler ile 400 m.lere kadar ki kıyı bölgesinde yoğunluk kazanmıştır. Gerçi 700-800 m.lere kadar fındık bahçelerini görmek mümkündür ama, bu bahçeler, iklim şartlarının değişmesine paralel olarak ekonomik olmaktan çıkmaktadır. Buna bağlı olarak da, fındık bahçeleri daha çok, kıyı kuşağındaki alanlarda yoğunluk kazanmıştır. Yine nemli ve yağışlı olan bu iklimin etkisi ile, il toprakları orman bakımından da oldukça zengindir. Monokültür fındık bahçelerinin sona erdiği 700-800 m.lerden sonra orman örtüsü, önemli yer kaplamaktadır. Bu ormanlardan sağlanan tomruklar ile bunların işlenmesi ile elde edilen ürünler, liman faaliyetlerinde önemli rol oynamaktadır. Aynı şekilde, çevrede üretimi bir hayli yaygın olan fındığın da bu faaliyetler arasında önemli bir yeri vardır.

Bölgede yetiştirilen fındığın ticaretinde limanın büyük rol oynaması, Giresun Kenti ve bazı ilçeler üzerinde limanın etkisini arttırmıştır. İlin çeşitli yerlerinde Ağustos ayında toplanmaya başlanan fındığın, pazarlara getirilmesine Eylül ayında başlanmaktadır. Fındığın yöre halkına getirdiği yüksek gelire bağlı olarak, kentteki ticarî hayatta da bu aylardan itibaren büyük bir canlılık meydana gelmektedir. Kent ve ilçe merkezlerinde bulunan Fiskobirlikler ve tüccarlar tarafından toplanan fındık, bir bölümü liman, bir bölümü de karayolu aracılığıyla yurt içi ve yurt dışına gönderilmektedir. Diğer taraftan, ilin ihtiyacı olan yapay gübre, inşaat malzemesi (demir, çimento, kireç) gibi maddeler çoğunlukla denizyolu ile limana getirilmekte ve buradan ilin çeşitli yerlerine dağıtılmaktadır.

Çevre ormanların değerlendirmek amacıyla kurulmuş olan SEKA-Aksu Kâğıt Fabrikası, fındık kırma fabrikaları gibi çeşitli kuruluşların da limanın ticarî aktivitesi üzerinde oldukça etkisi vardır.

Doğu Karadeniz Bölümü'nde dağların kıyıya paralel olarak uzanması, denizel etkilerin iç kesimlere sokulmasına engel teşkil etmektedir. Bundan dolayı da, kıyı dağları aşılp iç bölgelere geçildiğinde yağışlar azalmakta ve sıcaklık değerleri düşmektedir. Böylece bu yörelerde yarı kurak iklim koşulları ortaya çıkmaktadır. Buna bağlı olarak da, Kelkit Çöküntü Oluğun'da sulamalı tarım yapmanın mümkün olmadığı yerlerde, kuru tarım metodları ile çeşitli ürünler yetiştirilmektedir. Böylece bu gibi yerlerde daha çok geçim tipi tarım faaliyetleri yaygınlık kazanmıştır. Nüfus yoğunluğu genellikle düşük olup, çiftçi ailelerinin gelir düzeyleri de düşüktür. Bu yörelerde yaşayan nüfusun ihtiyacı olan ticaret malları da dışarıdan, hemen tümüyle karayolları ile getirilmektedir. Bu durum, Giresun Limanı'ndaki ticarî aktivitenin daha fazla gelişmesine engel teşkil etmektedir.

Giresun İl Merkez'nin ilçeleri ile ticarî ilişkileri oldukça zayıftır. Bulancak ekonomik yönden oldukça gelişmiş olduğundan, büyük kentlerle ticarî ilişki kurmuş durumdadır. Bu ilişkinin gelişmesinde, büyük sayılabilecek bir iskelesinin bulunmasının oldukça önemli etkisi olmuştur. Espiye, Tirebolu, Görele ve Eynesil ilçeleri daha çok Trabzon ile ticarî ilişki içerisine girmişlerdir. Bunda da bu ilçelerin Trabzon'a yakın olmaları ve aynı zamanda bu kentin, büyük ve ticarî aktivitesi çok daha fazla gelişmiş limanının bulunması, bunda rol oynayan temel nedenlerdir. Alucra ve Şebinkarahisar ilçeleri ile ulaşım bağlantısı, ancak yakın zamanlarda iyi sayılabilecek bir düzeye getirilmiştir. Bu ilçeler ile il merkezi arasındaki ulaşım yakın zamana kadar iyi bir şekilde sağlanamamış olması, adı geçen iki ilçeyi Sivas ili ile ticarî ilişki kurmaya zorlamıştır. Fakat Giresun-Şebinkarahisar yolunun iyileştirilmesine bağlı olarak, kent merkezi ile bu iki ilçe arasındaki ticaret oldukça gelişmiş ve daha da gelişeceği tahmin edilmektedir. Zaten bugün limandan ihraç edilen en önemli maddelerden biri de, Şebinkarahisar ve Alucra ilçelerinde çıkarılan çinko-kurşun gibi madenlerdir. Bu da, limanın etkisinin bu iki ilçeye kadar ulaşmasına neden olmuştur. Keşap ve Dereli, kent merkezi ile ticarî ilişkisi en fazla olan ilçelerdir. Kentin fonksiyonel etki bölgesinin dar olması, limandaki ticarî aktivitenin de pek canlı olmamasına neden olmuştur.

Genel olarak Giresun Limanı'nın fonksiyonel etkisi, ulaşım ve daha başka faktörlerle bağlantılı olarak, il merkezi ile Keşap ve Dereli ilçelerinde çok daha güçlüdür. Diğer yerleşme merkezlerinin sadece fındığa bağlı olarak limanın ticarî aktivitesi üzerinde etkisi olduğu söyleyebiliriz. Doğudaki ilçelerin ticarî ilişkilerini daha çok Trabzon ile yapmaları ve bunlardan bazılarının iskelelerinin bulunması gibi nedenler, limanın etki bölgesinin daralmasında büyük rol oynamıştır. Batıda ise Piraziz'in, Ordu ile ticarî ilişkide bulunması ve ürettiği fındığın büyük bir bölümünü bu il aracılığıyla dışarıya göndermesi, Bulancak'ın büyük kentler ile ticarî bağlantı kurmuş olması ve aynı zamanda iskelesinin bulunması,

limanın batıdaki etki bölgesinin daralmasına yol açmıştır. Yine bu konuda, batıda Ordu ve Samsun limanlarının bulunmasının da etkisi olmuştur. Şebinkarahisar ve Alucra gibi, iç kesimlerde bulunan yerleşmeler de, önemli sayılabilecek bazı madenlerin çıkarılması ve bunların bir bölümünün liman aracılığıyla yurt içi ve yurt dışına gönderilmesi, limanın etkisinin bu ilçelere kadar ulaşmasını sağlamıştır. Bugün yapımına başlanmış yolların bitirilmesi, mevcut olanların ise modernize edilmesi hâlinde, kentin fonksiyonel etki bölgesinin genişleyeceği ve dolayısıyla da Giresun Limanı'nın ticarî aktivitesinin artacağı kanaatini taşıyoruz.

Sonuç olarak, Giresun Limanı'nın hinterlandı, il sınırlarının dışına pek taşmadığı gibi, ilin tüm alanına da kapsamaz. Bu hizmet bölgesinin toplam yüzölçümü 4355 km² olup; bu sahada yaklaşık 320.000 kişi yaşamaktadır. Dolayısıyla da bu liman, yakın çevresine hizmet veren bir *yerel liman* özelliği taşımaktadır.





III. BÖLÜM

GİRESUN LİMANI'NDA TEKNİK DONATIM

3.1- GEMİ YANAŞMA YERLERİ (RIHTIMLAR)

Limanların ana bölümünü, gemilerin kıyı ile bağlantı kurmasını sağlayan, indirme-bindirme veya yükleme-boşaltmanın yapıldığı rıhtımlar oluşturur. Gemilerin kara ile ilişki kurduğu, bir akarsu veya deniz kıyısında duvarlarla yükseltilmiş beşerî tesislere rıhtım denir⁸⁶. Bu rıhtımların uzunluğu, limanların hinterlandlarının genişliğine ve büyüklüğüne göre değişir. Sayılarını ise, yine limanın büyüklüğü ve o kıyının topoğrafik özellikleri belirlemektedir⁸⁷. Rıhtımlar, işlevlerine göre yük ve yolcu aktarımı yapabildikleri gibi, her ikisine birden de hizmet verebilirler. Giresun Limanı işlevlerine göre; Şilep rıhtımı, Kılavuz rıhtımı, Yolcu rıhtımı, Motor rıhtımı, İrtibat rıhtımı ve Balıkçı rıhtımı olmak üzere altı kısımdan oluşmaktadır (Şekil 7).

Şilep rıhtımının uzunluğu 275 m., su derinliği ise -7 ilâ -8 m. arasında değişir. Taş dolgu olması nedeniyle rıhtımın 25 m.lik bölümü kullanılamamaktadır. Bu rıhtıma aynı anda, ağırlığı 4000 ilâ 7000 ton arasında değişen ve uzunluğu 80 ilâ 120 m. kadar olan, iki adet gemi bağlanabilmektedir. Şilep rıhtımında altı adet baba⁸⁸, sekiz adet anale (mapa)⁸⁹ bulunmaktadır. İki baba arası 16.5 m. olup, dört baba arası ise 58.5 m.dir. Aynı zamanda burada, dört adet tali trafo vardır.



Fotoğraf 8- Şilep rıhtımından genel bir görünüş.

⁸⁶Doğaner, S., 1991, a.g.e, s.125.

⁸⁷Doğanay, H., 1992, a.g.e, s.26.

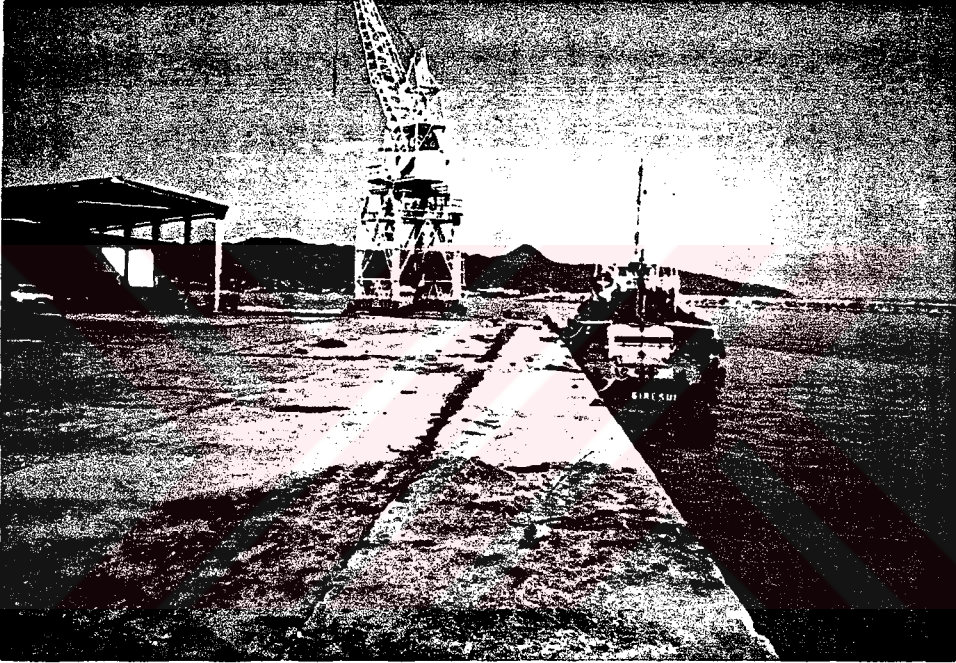
⁸⁸Gemi veya iskelede halatın takıldığı yuvarlak başlı iri demir, ağaç veya beton dikme.

⁸⁹Ucu halkalı çivata.

Kaynak: Türkçe Sözlük. 1992. Atatürk Kültür Dil ve Tarih Yüksek Kurumu, Türk Dil Kurumu, I-II Cilt, İstanbul, s.123-989.

Genel yükleme ve boşaltmanın yapıldığı ve en yoğun olduğu şilep rıhtımında, aynı zamanda 1250 m².lik alana sahip ve 7500 m³.lük depolama kapasiteli bir ambar ile, üç adet de vinç bulunmaktadır (Fotoğraf 8).

Kılavuz rıhtımının uzunluğu 88 m., su derinliği ise -5 ilâ -6 metre kadardır. Bu rıhtıma 500 ilâ 2000 ton ağırlığında, 80 m. boyunda bir adet gemi bağlanmaktadır (Fotoğraf 9). Kılavuz rıhtımında bir adet baba, dört adet anale ve kantar binasının yanında ana trafo merkezi bulunmaktadır.



Fotoğraf 9- Kılavuz rıhtımından genel bir görünüş.

Yolcu rıhtımı, 150 m. uzunluğunda olup, su derinliği -8 ilâ -10 m.ler arasındadır. Tonajları 4000 ilâ 7000 ve boyu 80 ilâ 120 m. arasında değişen iki adet gemi bağlanabilmektedir. Bu rıhtımda dört adet baba, beş adet de anale bulunmaktadır. Yolcu rıhtımında 1075 m².lik alan kaplayan ve 6000 m³ depolama kapasiteli bir transit ambar, 377 m².lik bir sundurma⁹⁰ ve bir de yolcu hizmet binası bulunmaktadır. Yine diğer hizmet binaları da bu rıhtım üzerinde yer almaktadır. Yolcu rıhtımının en faal olduğu zaman, yaz aylarıdır. Kış aylarında bu rıhtımın hiç kullanılmadığını söyleyebiliriz. Çünkü, Giresun Kenti'ne feribot seferleri, sadece yaz aylarında düzenlenmektedir (Fotoğraf 10).

Motor rıhtımı, 135 m. uzunluğunda ve -4 ilâ -5 m. arasında değişen su derinliğine sahiptir. Bu rıhtıma 500 ilâ 1000 ton ağırlığında ve 75 m. boyunda iki adet gemi bağlanabilmektedir. Burayı genelde balıkçı motorları kullanmaktadır. Özellikle de balıkçılığın

⁹⁰ Yağmurdan, güneşten korunmak için yapılan ve arkası bir duvara sokulan çatı.

en yoğun olduğu sonbahar ve kış aylarında, en faal durumdadır. Şilep rıhtımı, Yolcu rıhtımı ve Motor rıhtımında toplam dört adet su ağızlıkları bulunmaktadır. İrtibat rıhtımı, 374 m. uzunluğunda, - 0.50 ilâ -6 m. civarında su derinliğine sahip olup; taş dolgu nedeniyle 80 m.lik bölümünden yararlanılamamaktadır. İrtibat rıhtımında 18 adet anale bulunmaktadır.

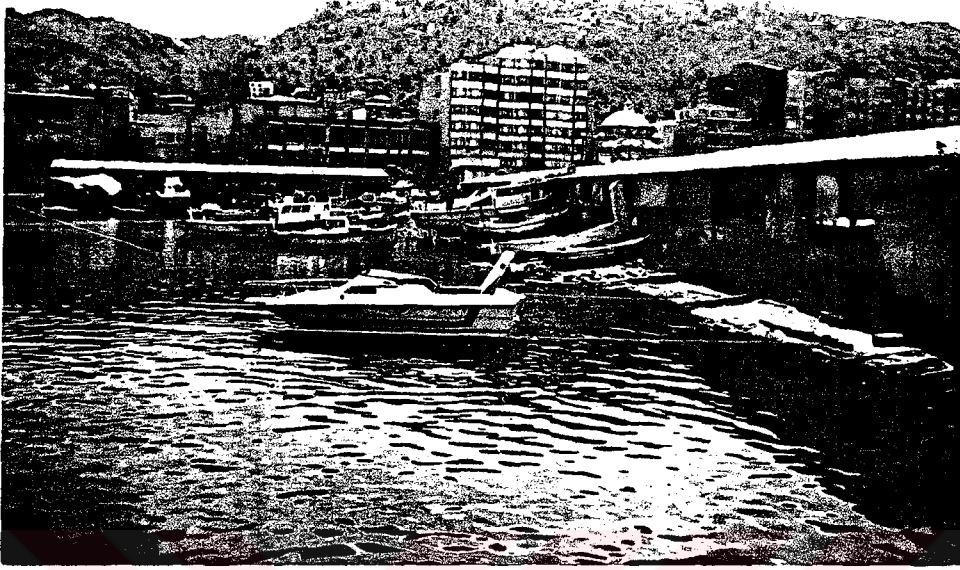


Fotoğraf 10- Yolcu rıhtımından genel bir görünüm.

Balıkçı rıhtımı, 87 m. uzunluğunda -5 ilâ -6 m. arasında değişen su derinliğine sahiptir. Bu rıhtıma 1500 ilâ 2500 ton ağırlığında, 80 m. boyunda bir adet gemi bağlanabilmektedir. Aynı zamanda burada bir de çekek yeri (balıkçı barınağı) bulunmaktadır. Balıkçı rıhtımı ve çekek yerinin tamamı 5683 m². olup; bunun 3393 m²'sini Balıkçı rıhtımı oluşturmaktadır. Balıkçı rıhtımında üç adet küçük baba, altı adet küçük anale, iki adet de su ağızlığı bulunmaktadır. Balıkçı rıhtımının yapımına 1979 tarihinde başlanmış, 1984 yılında da bitirilmiştir. Rıhtıma yapılan harcamaların tutarı ise, o günün bedeli ile 64479505 TL kadardır⁹¹.

Yaklaşık olarak 355 m. bir uzunluğa sahip olan tali mendireğinin başlangıç kısmı ile, İrtibat rıhtımının batı kesimi (karayolunun hemen alt kısmı) çekek yeri olarak kullanılmaktadır (Fotoğraf 11). Giresun Limanı'na kayıtlı 60 adet balıkçı teknesi bulunmaktadır. Aynı zamanda burada, bu teknelerin, küçük çaplı bakım ve onarımının yapıldığı yerler ile mendireğin iç kısmında kara araçlarının girebileceği yer de vardır.

⁹¹Giresun Limanı İşletme Müdürlüğü'nün Kayıtlarından Yararlanılmıştır.

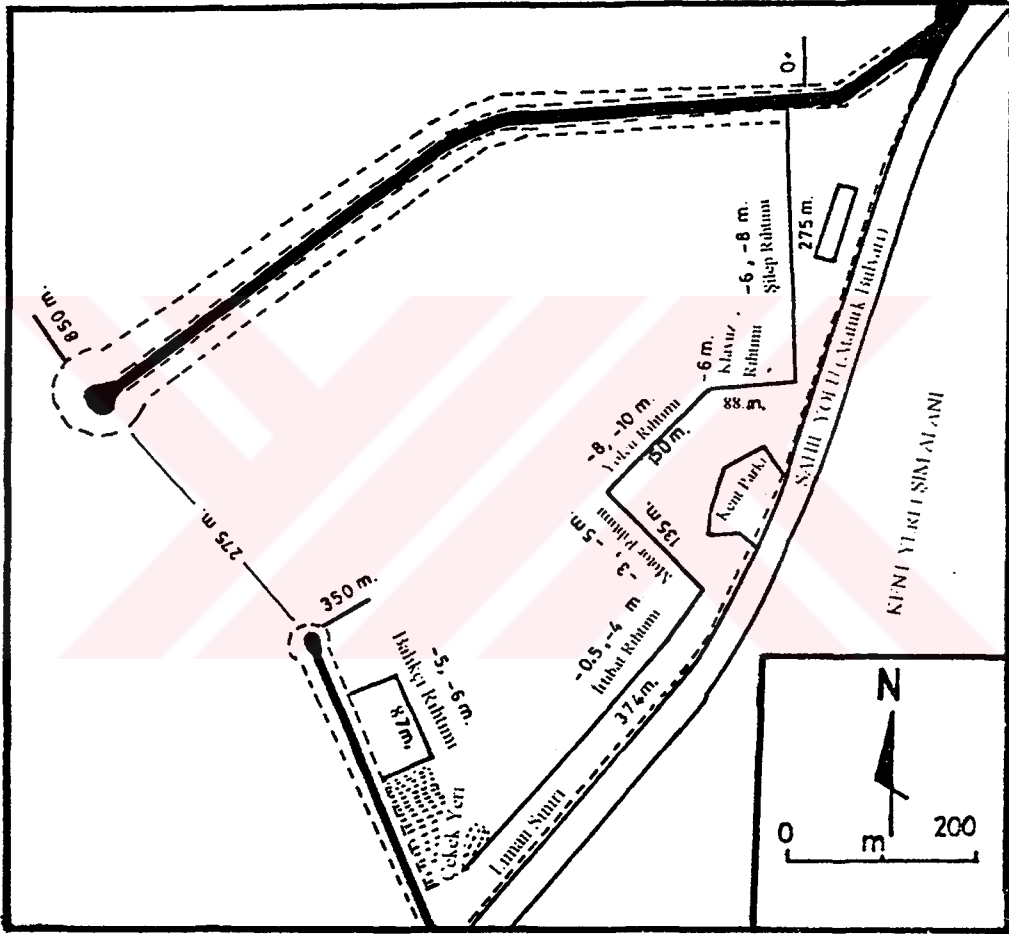


Fotoğraf 11- Giresun Limanı'ndaki balıkçı barınağından genel bir görünüm.

Bugün limanda yoğun bir balıkçılık faaliyetinin yapıldığı söylenemez. Ağustos-Eylül aylarında palamut, Ekim-Kasım aylarında istavrit, Aralık-Ocak aylarında da yoğun bir şekilde hamsi balığı avlanmaktadır. Zaten en fazla avlanan balık türünü de hamsi oluşturmaktadır. Yine hamsi balığına bağlı olarak en fazla balık bu aylarda tutulmaktadır. Büyük tekneler ve motorlar tuttıkları balıkları, Motor rıhtımı veya Balıkçı rıhtımında boşaltmaktadır. Küçük kayıklar ise bu işlemi çekek yerinde yaparlar. Çok fazla bir üretim olmadığından, balık ihracatı da söz konusu değildir. Tutulan balıklar daha çok kentte yaşayanların ihtiyacını karşılamaya yöneliktir. Bazen de Şebinkarahisar ve Alucra gibi iç kesimlerdeki ilçelere gönderilmektedir.

Genel olarak Giresun Limanı'nın rıhtımları konusunda şunları söyleyebiliriz. Bütün rıhtımların toplam uzunluğu 1110 m. kadardır. Ortalama derinlikleri ise, -0,50 ilâ -10 m. arasında değişmektedir. Bu rıhtım derinliklerinin yeterli olduğu söylenemez. Liman İşletme Müdürlüğü'nden edindiğimiz bilgilere göre, liman içerisinde temizleme çalışmaları yapılarak, limanın en sığ yerinin en az -12 m. derinliğe ulaştırılacağı belirtilmektedir. Mevcut olan bu rıhtımlar kapasite olarak da yetersizdir. Limanın pek büyük olmaması ve hinterlandının dar olması, rıhtımların uzunlukları üzerinde etkili olmuş ve küçük rıhtımlar şeklinde bir liman olmasına neden olmuştur. Yine limanın küçük oluşu ve kıyının topoğrafik durumuna bağlı olarak da, rıhtım sayıları azdır. Örneğin İstanbul Limanı'nda sadece yüke tahsis edilmiş birçok rıhtımın bulunması ve yine aynı anda birçok gemi yanaşarak yükleme-boşaltma ve indirme-bindirme yapabilmesinde, hinterlandının genişliği ile kıyının topoğrafik özelliği etkili olmuştur.

Giresun Limanı'na ise, aynı anda ancak, azamî 4000 tonluk üç adet gemi yanaşabilmekte ve yükleme-boşaltma yapabilmektedir. Bu gemilerin bir adeti yolcu rıhtımına, iki adeti ise şilep rıhtımına yanaşmaktadır. Bunda da yukarıda belirttiğimiz nedenlerle, limanın ticarî aktivitesinin az oluşu, büyük ölçüde etken olmuştur.



Şekil 7- Giresun Limanı'ndaki Rıhtımların Uzunlukları ve Derinlikleri

Daha önce de değindiğimiz gibi, kenti ülkenin iç kesimlerine bağlayan yolların modern bir şekilde yapılması ve buna bağlı olarak da transit ticaretin gelişeceği düşünülürse, zaten kapasite olarak yetersiz olan bu rıhtımların, daha da yetersiz duruma düşmesine neden olacaktır. Liman sahasının hemen ardında devlet karayolunun geçmesi ve onun da hemen ardından Giresun Kenti'nin, kale ve çevresindeki tepelik alanlara doğru gelişmesi, limanın ve dolayısıyla da rıhtımların kullanış sahaslarının dar olmasına neden olmuştur. Zaten 53350 m². kadar olan açık sahasların tamamı, denizin doldurulması ile kazanılmıştır. Gelecekte rıhtımların

yetersizliğine karşılık genişletilmesi düşünüldüğünde, ki bugün buna yönelik çalışmalar vardır; kent ve arazinin topoğrafik durumunun buna büyük ölçüde engel teşkil edeceği kanaatini taşıyoruz.

3.2- YÜKLEME-BOŞALTMA ARAÇ ve TESİSLERİ

Denizyolu taşımacılığında en önemli hususlardan biri de gemilerin yüklenmesi ve boşaltılması işleridir. Günümüzde modern limanların, coğrafi konumuna son derece bağlı olan hinterland durumundan sonra en önemli üstünlüğü, sahip olduğu yükleme-boşaltma araç ve tesisleridir. Gerekli mekanik donatıma sahip olan limanlar, yükleme-boşaltma ve ambarlama işlerinde zaman, işgücü ve alandan tasarruf sağlarlar⁹². Giresun Limanı sahip olduğu araç ve tesisler açısından, pek de yeterli olduğu söylenemez. Limanın yıllık yükleme-boşaltma kapasitesi 300000 ton kadardır. Mevcut olan bu kapasitenin artırılması düşünülmekte, hatta bunun bir zorunluluk hâline geleceği hesaplanmaktadır. Buna bağlı olarak da, limandaki yükleme-boşaltma araç ve tesislerinin kapasite ve sayılarının da artırılması gerekecektir. Giresun Limanı'nın 1995 yılı itibarı ile yükleme-boşaltma hizmetlerinde kullanılan araç ve gereçleri aşağıdaki Tabloda gösterilmiştir (Tablo 1).

Tablo 1- Giresun Limanı'nda Yükleme Boşaltma Hizmetlerinde Kullanılan Araç ve Gereçler (1995).

ARACIN ADI	ADET	KAPASİTESİ	TÜR
Forklift	1	10 Ton	Dizel
Forklift	3	3 Ton	Dizel
Forklift	1	3 Ton	Dizel
Forklift	2	6 Ton	Dizel
Vinçler	3	3 Ton	Elektrikli
Vinçler	1	20 Ton	Elektrikli
Vinçler	1	25 Ton	Dizel
Vinçler	3	10 Ton	Dizel
Vinçler	1	5 Ton	Dizel
Çekici	2	3 Ton	Dizel
Romork	3	3 Ton	--
Çöp Bidonu	1	3 Ton	Hidrolik
Traktör	1	40 HB	Dizel
Traktör	1	--	Dizel
Traktör	1	Keçeli	Dizel
Makam Otosu	1	--	Benzinli
Minibüs	1	15 Kişilik	Benzinli
Minibüs	1	15 Kişili	Dizel
Minibüs	1	Ambulans	Dizel
Romorkör	1	800 BHP.Gücünde	Dizel
Morinbot	1	180 BHP.Gücünde	Dizel

Kaynak: Giresun Limanı İşletme Müdürlüğü'nün Kayıtlarından Yararlanılmıştır.

⁹²Tümtertekin, E., 1987, a.g.e, s.123.

Yukarıda belirttiğimiz Giresun Limanı'nın araç-gereç durumuna bakıldığında ve bunu büyük limanlarla karşılaştırdığımızda, limanın yükleme-boşaltma araç ve tesisleri açısından pek de zengin olmadığı ortaya çıkar. Şüphesiz bu durum üzerinde, limanın ticarî aktivitesinin az olması ve hizmet ettiği alanın dar olmasının büyük etkisi olmuştur. Ama günümüzde limana birden fazla gemi geldiğinde, bunların aynı anda boşaltılması çoğu zaman mümkün olmamakta ve liman içerisinde demirleyerek diğer gemi boşaltılana kadar beklemek zorunda kalmaktadır. Bunun için, yıllık yükleme-boşaltma kapasitesi 300000 ton kadar olan limanın, bugünkü kapasitesinin artırılması gerekmektedir. Bu da ancak, limanın ihtiyacı olan modern araç-gereçlerle donatılmasıyla mümkün olabilecektir. Bir de limanın gelecekte yük ve yolcu kapasitesinin daha da artacağı düşünülürse, bu genişletmenin, limanın uzun yıllar ihtiyaca cevap verebilecek şekilde planlanmasının daha şimdiden zorunluluk hâline geldiği ortaya çıkar.

3.3- DEPOLAMA TESİSLERİ

Limanların en önemli işlevlerinden biri de, depolamadır. Depolama, karadan veya denizden gelen yükün belirli süreler için kapalı ambar, sundurma⁹³, antrepo⁹⁴ veya limanlarda oldukça geniş bir kullanım alanı oluşturan açık depolama sahalarının, rıhtım veya iskelelerin çeşitli yerlerine konularak, liman işletmesi sorumluluğu altında muhafaza edilmesi hizmetidir⁹⁵. Limanlara getirilen ihraç veya ithal olunacak malların korunması için veya belirli bir süre bekletilmesi için, depolama tesislerinin büyük önemi vardır. Depolama tesislerinin büyüklüğü, limanların büyüklüklerine paralel olarak değişmektedir. İhracat ve ithalat kapasiteleri çok büyük ve modern limanların, depolama tesislerinin de çok büyük ve hacimli olması gerekmektedir. Depolama tesisleri ile, iklim şartları arasında da yakın bir ilişki vardır. Yağışların yoğun bir şekilde görüldüğü yerlerde, kapalı depolama tesislerinin daha büyük bir önemi vardır. Bir de ithal ve ihraç malları limanda uzun süre bekletilecek ise, bunun önemi daha da artmaktadır. Fakat, limana getirilen yükün miktarı çok fazla ve uzun süre bekletildiği takdirde, açık depolama yerlerinin önemi hemen ortaya çıkmaktadır. Tâbi ki, açık ve kapalı depolama yerlerinin büyüklüğü üzerinde, rıhtımların büyüklüğü ve dolayısıyla da bunun büyüklüğü üzerinde de limanların kurulmuş olduğu yerlerin topoğrafik özelliklerin büyük etkisi vardır. Rıhtım sahaları ne kadar büyük ise, açık ve kapalı depolama yerleri de istenildiği kadar büyük yapılabilir.

⁹³ Gümrüklü eşyanın bir rejim tayinine kadar konulduğu yer.

⁹⁴ Gemileri yüklemek için kara ve demiryolu ile getirilen, ya da gemilerle limana indirilen yüklerin depolandığı büyük hacimli depolama binalarına *antrepo* denir. Bunların yapım teknolojileri ve tipleri, o limanda indirelen ve bindirilen yük çeşitlerine göre değişir. Örneğin tahılların depolanması için yapılanlara *silo*, akaryakıt depolanmasına yönelik olanlara *akaryakıt deposu* veya *tankı*, parçama malların depolandığı tesislere de *ambar* denir.

Kaynak: Doğanay, H., 1992, a.g.e, s.27.

⁹⁵ Doğaner, S., a.g.e, s.128.

Giresun Limanı da, hemen bütün limanlarda olduğu gibi, ambarlama, depolama ve antrepoculuk hizmetinin verildiği bir limandır. Şilep rıhtımında, 1250 m².lik alana sahip ve 7500 m³.lük depolama kapasiteli, yolcu rıhtımında 1075 m².lik alana sahip ve 6000 m³.lük kapasiteli kapalı ambarla, yine yolcu rıhtımında 377 m².lik bir sundurma ile birlikte Giresun Limanı, toplam 2700 m².lik ve 13500 m³.lük kapalı ve yarı kapalı ambarlama kapasitesine sahiptir. Aynı zamanda bu ambarların fındık stoklama kapasitesi 6200 ton, buğday stoklama kapasitesi ise 72000 ton kadardır. Açık betonlu ambarlama sahası ise, toplam 44300 m².lik bir alana sahiptir⁹⁶ (Fotoğraf 12). Mevcut olan depolama tesislerinden 1 no.lu kapalı ambarda 56 adet gümrüklü araba bulunmakta olup, diğer kısmı ise hâlen boştur. Diğer taraftan 11 no.lu kapalı ambarda ise, 3050 ton ev eşyası bulunmaktadır. Yolcu rıhtımındaki sundurmaya da zaman zaman işletmeye ait malzemeler konulmaktadır.

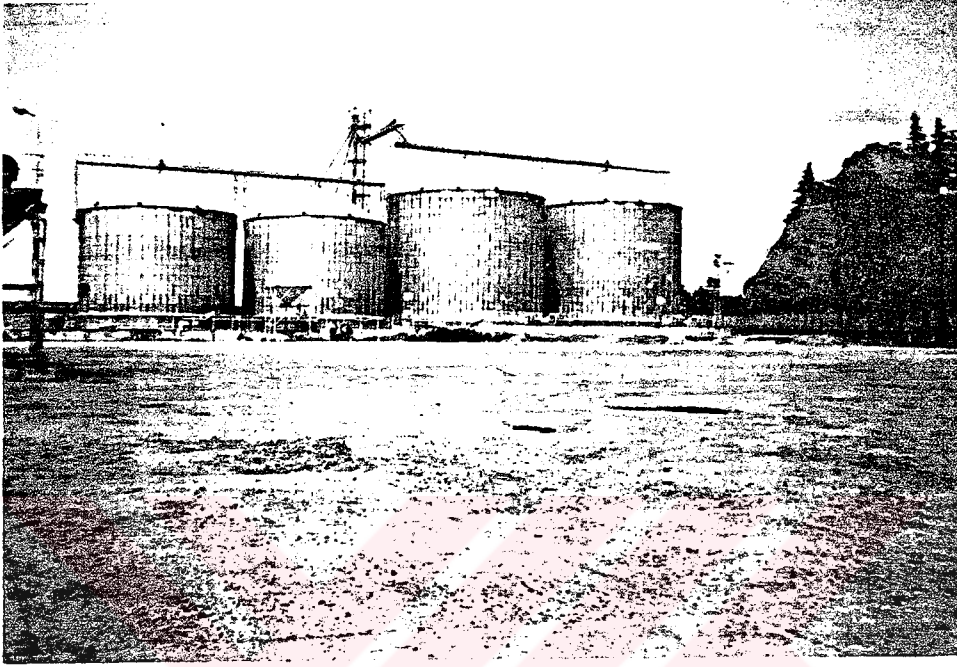


Fotoğraf 12- Şilep rıhtımındaki açık betonlu depolama yeri ile kapalı depolama ambarından genel bir görünüm.

Liman sahasındaki gerek kapalı, gerek yarı kapalı ve gerekse açık saha ambarlama yerleri kiraya verilebilmektedir. T.M.O.'ne verilen 7946 m².lik kiralık sahada, 15000 ton kapasiteye sahip buğday siloları kurulmuştur (Fotoğraf 13). Altı tanktan oluşan siloların herbiri 2500 ton kapasiteli olup, alım ve boşaltma kapasitesi 100 ton/saattir. Yurt içi veya yurt dışından gemilerle limana getirilen buğday, bu silolarda depolanmaktadır. Buğdayı doldurma ve boşaltma pnömatik cihazlarla yapılmaktadır. Alıcı ve verici pnömatikler, buğdayı gemi

⁹⁶Giresun Limanı İşletme Müdürlüğü'nün Kayıtlarından Yararlanılmıştır.

ambarından emme yolu ile alıp verirler. Giresun Otel'i'ne kiraya verilen 72 m².lik saha ise otopark olarak kullanılmaktadır.



Fotoğraf 13- TMO kiralık verilen sahada, bu kuruluş tarafından kurulan buğday silolarından genel bir görünüm.

Genel olarak bugün Giresun Limanı, mevcut kapasitesine bakıldığında, depolama tesisleri açısından yeterli olduğu söylenebilir. Ama limanda soğuk hava depolama tesislerinin bulunmayışı, özellikle balıkçılık açısından ve gelecekte yoğun bir balıkçılık yapılacağı düşünülürse, önemli bir eksiklik olduğu söylenebilir. Diğer taraftan bölgenin her mevsim yağışlı olması, limanda kapalı depolama tesislerinin daha fazla olmasını ve açık depolama yerlerine konulacak yükler için de, özel tertibatın alınmasını gerektirmektedir.

3.4- SERVİS HİZMET ÜNİTELERİ

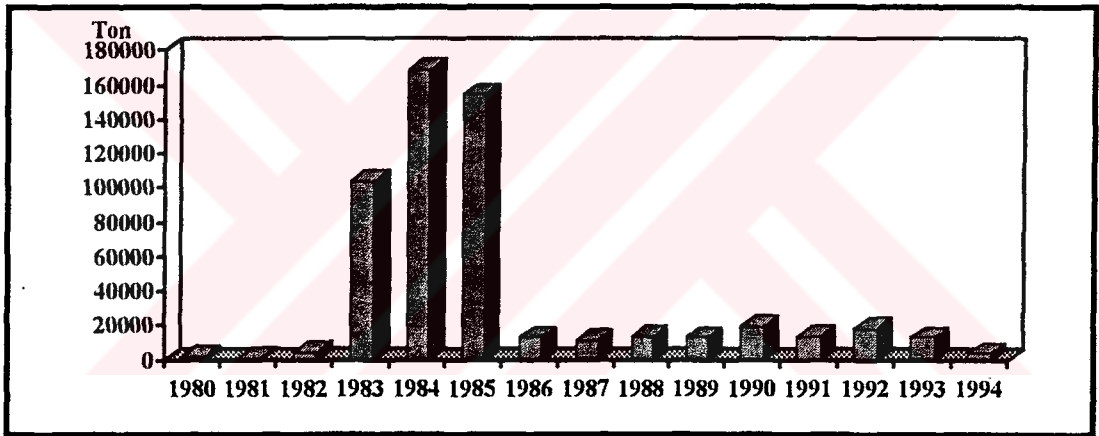
Limanlar, gemilere birçok hizmet verebilecek şekilde donatılmış yerlerdir. Daha önce de bahsettiğimiz gibi, bunlardan en önemlisi mekanik donatımdır. Her hangi bir liman, mekanik donatım, yani yükleme-boşaltma, depolama ve benzeri açısından ne kadar modern ve gelişmiş ise, limanların verebilecekleri hizmetler de o denli hızlı ve çabuk olur. Giresun Limanı da teknik donatım açısından iyi sayılabilecek bir düzeyde olduğundan, gemilere birçok hizmet verebilmektedir. Bunları; ticarî eşya yükleme, boşaltma ve aktarma hizmetleri; ambarlama, depo ve antrepoculuk hizmetleri; taşıma, rıhtım üstü hamaliye hizmetleri; gemilere tatlısu,

elektrik verme, telefon ve benzeri hizmetleri; rıhtım, şamandıra⁹⁷ ve palamar⁹⁸ hizmetleri; kılavuzluk, plotaj ve romorkaj hizmetleri; tartı ve diğer ihtiyarî hizmetleri; transit yük elleçlenmesi ve depolama hizmetleri olarak sıralayabiliriz.

Tablo 2- Giresun Limanı'nda Verilen Ardiye Hizmetinin Yıllara Göre Durumu (1980-1994).

Yıllar	Ardiye (Ton)	Yıllar	Ardiye (Ton)
1980	1412	1987	11085
1981	1122	1988	13564
1982	4144	1989	12994
1983	103709	1990	19035
1984	169138	1991	13138
1985	154364	1992	18379
1986	12923	1993	12876
		1994	3682

Kaynak: Giresun Limanı İşletme Müdürlüğü'nün Kayıtlarından Yararlanılmıştır.



Şekil 8- Giresun Limanı'nda Verilen Ardiye Hizmetinin Yıllara Göre Durumu

Giresun Limanı'nda, hemen her türlü ticarî eşya yükleme ve boşaltma işlemi yapılmakta ve bu işlemlerin yapılmasını sağlayacak araç ve gereçler bulunmaktadır. Aynı zamanda, ilgili bölümde de belirttiğimiz gibi, bu yüklerin depolanması için yeterli sayılabilecek açık ve kapalı ambarlama tesislerine de sahip bir limandır (Tablo 2, Şekil 8). Limana gelen gemilere, ihtiyaçları olan tatlı suyun verilmesi amacıyla; şilep rıhtımında, motor rıhtımında ve yolcu rıhtımında toplam dört adet su ağızlıkları bulunmaktadır. Bu su ağızlıklarından gemilere, saatte ortalama 5 ilâ 7 ton arasında su verilebilmektedir (Tablo 3, Şekil 9). Limandan verilen gerek ardiye (depolama) hizmetinde, gerekse gemilere verilen su miktarında, 1983-1984-1985 yıllarında, çok büyük ölçüde bir artış olduğu dikkati

⁹⁷Halkalarına tekne bağlamak için limanda demirlemiş olan içi boş, her yanı kapalı, çoğunlukla metalden yapılan fiçı vb veya denizde yol göstermeye, bir tehlike veya geçiş yolunu haber vermeye yarayan yüzer cisim.

⁹⁸Gemileri iskele, rıhtım veya şamandıraya bağlamaya yarayan kalın halat.

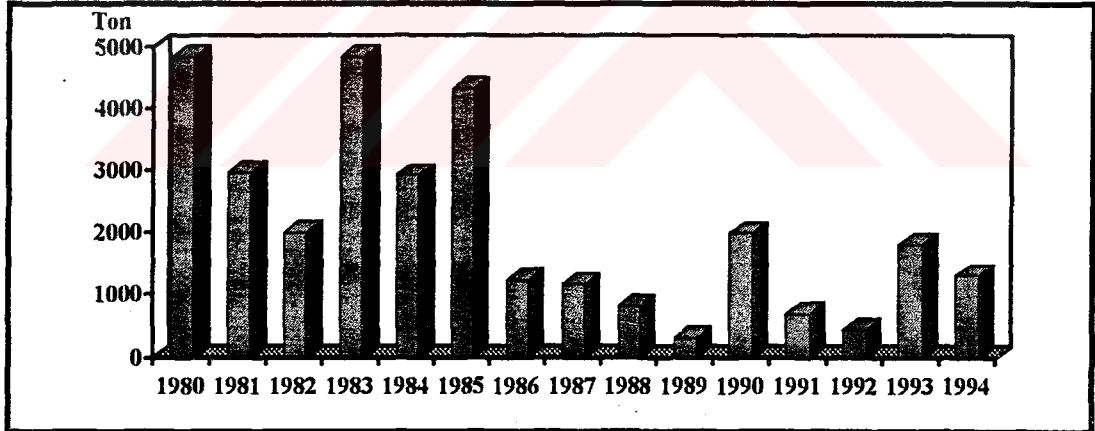
Kaynak: Türkçe Sözlük. 1992, Atatürk Kültür Dil ve Tarih Yüksek Kurumu, Türk Dil Kurumu, II Cilt, İstanbul, s.1153-1369.

çekmektedir. Bunun da başlıca nedeni, bu yıllarda transit taşımacılığın yoğun bir şekilde yapılması ve buna bağlı olarak da limana gelen, gemi sayısı ve yük miktarındaki artışla ilgilidir. Bununla birlikte gemilere, elektrik ve telefon verme gibi hizmetler de yerine getirilmektedir. Gemilerin limana rahatlıkla girip-çıkması sağlamaya yönelik olarak kılavuzluk hizmeti verilmektedir. Yine büyük tonajlı gemileri rıhtıma yanaştıracak, 10 mil süratinde bir romörkör ile 8 mil süratinde bir de morinbot bulunmaktadır.

Tablo 3- Giresun Limanı'ndan Gemilere Verilen Su Miktarının Yılları Göre Durumu (1980-1994)

Yıllar	Su Miktarı (Ton)	Yıllar	Su Miktarı (Ton)
1980	4851	1987	1183
1981	2987	1988	817
1982	2006	1989	307
1983	4863	1990	2004
1984	2933	1991	697
1985	4327	1992	443
1986	1241	1993	1826
		1994	1324

Kaynak: Giresun Limanı İşletme Müdürlüğü'nün Kayıtlarından Yararlanılmıştır.



Şekil 9- Giresun Limanı'ndan Gemilere Verilen Su Miktarının Yıllara Göre Durumu

Bütün bunlara ilave olarak Giresun Limanı'nda, yolculara hizmet vermek ve bazı ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla bir de, yolcu hizmet binası bulunmaktadır (Fotoğraf 14). Fakat bu binanın içerisinde gazino, lokanta, büfe, emanet odası gibi yolcu ihtiyacını karşılayacak tesisler ve servisler bulunmamaktadır. Bunda da, limanda yolcu taşımacılığının pek gelişmemiş olmasının etkisi vardır.

Genel olarak Giresun Limanı, gemilerin ihtiyacı olan hemen bütün hizmetleri vermesinin yanında, veremediği hizmetler de söz konusudur. Bunların bazılarını da oldukça önemlidir. Örneğin limanda bakım ve onarım atölyelerinin bulunmaması, çıkabilecek her hangi

bir yangına karşılık itfaiye teşkilatının olmayışı, limanda kirliliğinin önlenmesi için atık su arıtma cihazının bulunmayışı, bunlardan en önemlileridir. Gerekli olan bu araç ve tesislerin en kısa zamanda kurulması gerekmektedir.



Fotoğraf 14- Giresun Limanı'ndaki yolcu hizmet salonundan genel bir görünüm.

3.5- İŞGÜCÜ DURUMU

Daha öncede belirttiğimiz gibi, günümüzdeki modern limanların en büyük üstünlüklerinden biri de, sahip oldukları yükleme ve boşaltma tesisleri ile ilgili olanaklarıdır. Bu araç ve tesislerin çalıştırılması ve işletilmesi için de, her zaman kalifiye işçiye ihtiyaç vardır. Bilindiği üzere klasik mal taşımacılığında, üretilen mallar ambalajlanmakta ve insan gücü yardımı ile depolanmakta, daha sonra da kamyon ya da trenlere el emeği ile yüklenecek limana taşınmakta; limanda gemiye yüklemede de yine insan emeğinden yararlanılmaktadır. Bu işlemler geminin varış limanlarından malın son alıcısına kadar ki hemen her aşamada tekrarlanmaktadır. Bu şekildeki bir taşımacılıkta mal, birçok işlemde geçmekte, bunun bir sonucu olarak da büyük zaman kayıpları ortaya çıkmaktadır. Bu nedenle ve aynı zamanda, Avrupa ve A.B.D.'ndeki limanlarda yükleme ve boşaltma işlerinde çalışan işçi ücretlerinin yüksek oluşu, az işçi gerektiren yeni makinelerin kullanılmasına hız verilmesine konteyner (yüklerin sandıklar şeklinde taşınması) gibi taşıma sistemlerinin geliştirilmesine neden

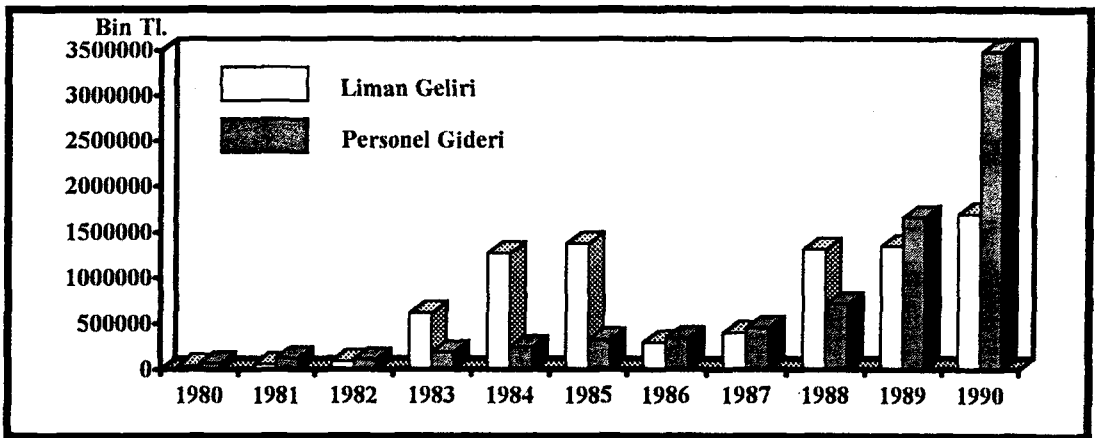
olmuştur⁹⁹. Fakat teknolojinin bu kadar gelişmiş olmasına rağmen, yine de kalifiye işçiye olan ihtiyaç, hiçbir zaman önemini kaybetmemiştir.

Ülkemizdeki limanlara baktığımızda, bu limanlarda karşılaşılan en önemli sorunların başında, kapasite ve elleçleme onarım olanakları, teknolojilerinin geriliği ve kalifiye işçinin azlığı gelmektedir. Bu da limanlarda çalışan gereksiz işçi sayısının artmasına, bunun sonucu olarak da işçi ücretlerinin yükselmesine neden olmaktadır. Aynı durum bugün, Giresun Limanı için de söz konusudur. Neredeyse hemen her yıl, sadece transit ticaretin yoğun bir şekilde yapıldığı 1983-1984-1985 hariç, personel giderleri, limanın toplam gelirlerinden daha fazla olmuştur. Bu da limanın sürekli olarak zarar etmesine neden olmaktadır (Tablo 4 Şekil 10)

Tablo 4- Giresun Limanı'nın Yıllara Göre Toplam Geliri ve Personel Gideri (TL) (1980-1990).

Yıllar	Liman Geliri	Personel Gideri
1980	42 528 669	72 561 414
1981	53 164 505	125 385 189
1982	88 431 479	113 400 582
1983	617 883 799	186 636 942
1984	1 271 607 545	247 370 575
1985	1 377 857 783	326 444 682
1986	293 653 019	346 854 060
1987	401 408 741	456 733 272
1988	1 317 348 399	715 847 800
1989	1 348 400 237	1 665 445 525
1990	1 702 620 482	3 489 136 427

Kaynak: Giresun Limanı İşletme Müdürlüğü'nün Kayıtlarından Yararlanılmıştır.



Şekil 10- Giresun Limanı'nın Yıllara Göre Toplam Geliri ve Personel Gideri

⁹⁹ Tümertekin, E., 1994, Ekonomik Coğrafya. İst. Üniv. Yay. No:2053, Coğr. Enst. Yay. No:85, İstanbul, s.536-537.

Bugün (1995) Giresun Limanı'nda, 30'a yakını liman işletme müdürü ve yardımcıları, memurlar, hizmetliler, gemi adamları ve 30'unu da kadrolu işçilerin oluşturduğu, toplam 60 personel çalışmaktadır. Bu personelin dışında, limandan 16 güvenlik görevlisi bulunmakta ve bunlar devriye halinde görev yapmaktadır. Bütün diğer limanlarımızda olduğu gibi, bu limanda da yük elleçlenmesi, gemide ve rıhtım üstünde yükleme, boşaltma ve taşıma, işçi postaları tarafından yapılmaktadır. Bir posta işçi 7.5 saat çalışma ile 150 ilâ 200 ton çuvalı eşya, 100 ilâ 120 ton parça eşya ve 175 ilâ 200 ton dökme eşya elleçlemesi yapılabilmektedir. Belirtilen bu miktarlar standart olmayıp, yükün cins ve ambalajına, geminin ambar ve vinç durumuna göre değişebilmektedir¹⁰⁰.

Limanda mevcut olan 30 kadrolu işçi, tek vardiya hâlinde 8.00 ile 16.30 saatleri arasında çalışmaktadırlar. Ancak ihtiyaç duyulduğu takdirde, iki vardiya veya üç vardiya hâlinde de çalışmalar sürdürülmektedir (Tablo 5).

Tablo 5- Giresun Liman İşletmesi'nde İşçilerin Çalışma Düzeni (1994)

Vardiya	I	II	III
İşe Başlama	08.00	16.30	24.00
Dinlenme	12.00-13.00	20.00-20.30	04.00-04.30
İşi Bitirme	16.30	24.00	08.00

Kaynak: Giresun Limanı İşletme Müdürlüğü'nün Kayıtlarından Yararlanılmıştır.

Yük ve limanın durumuna göre, birinci vardiyaya bağlı olarak, üç saat mesaili çalışılmaktadır.

Bugün Giresun Limanı, ekipman açısından yeterli durumda olmasına rağmen, yükleme-boşaltma işçisi açısından yetersiz durumdadır.

Giresun Limanı'nda çalışan personel, bütün limanlarımızda olduğu gibi, eğitim ve öğretim açısından uluslararası standartların gerisindedir. Limanda çalışan işçiler genelde orta dereceli okul mezunudur. İşçiler ikrâmiye, hastalık, giyim gibi sosyal haklar ile, dinlenme ve beslenme gibi imkânlardan yararlanabilmektedir. Ancak işçi lokalleri, lojmanlar ve benzeri sosyal tesisler mevcut değildir. Limanda yükleme-boşaltma yapıldığı zamanlarda, olası bir kazaya karşılık, sürekli olarak bir ambulans hazır durumda bekletilmektedir.

Sonuç olarak limanda çalışan işçiler konusunda şunları söyleyebiliriz: Liman yükleme-boşaltma işçi sayısı bakımından yetersiz olduğundan, burada çalışabilecek işçilerin alınması gerekmektedir. Limanda çalışan personelin, mesleğini iyi bilen, iyi yetişmiş, uluslararası standartta eğitim ve öğretim görmüş kişilerden olması ve personel alınırken buna

¹⁰⁰Giresun Limanı İşletme Müdürlüğü'nün Kayıtlarından Yararlanılmıştır.

dikkat edilmesi gerekmektedir. Yine işçilerin ihtiyacını karşılamaya yönelik olan lokaller, lojmanlar ve benzeri sosyal tesislerin en kısa zamanda yapılması ve işçilerin hizmetine sunulması gerekmektedir.

3.6- YÖNETİM ORGANİZASYONU

Ülkemizdeki parça yük elleçleyen kamu limanları, iki önemli kamu kuruluşu tarafından işletilmektedir. Haydarpaşa, Derince, İzmir, Samsun, Bandırma limanlarıyla Maltepe, Zeytinburnu, İzmit iskelesi T.C.D.D tarafından; Antalya, Salıpazarı, Trabzon, Rize, Hopa, Giresun, Ordu, Kuşadası, Tekirdağ, Güllük, Dikili rıhtım ve iskeleleri de T.D.İ tarafından işletilmektedir.

Giresun Limanı Temmuz 1959 yılından 1969 yılına kadar, 10 yıllık bir süre ile Trabzon Liman İşletmesi Müdürlüğü'ne bağlı bir şeflik hâlinde hizmet görüyordu. Ancak liman, Eylül 1969 yılında Liman İşletme Müdürlüğü tarafından, müstakil müdürlük hâline getirilerek, iş ve hizmet vermeye başlamıştır. Ayrıca, 06.09.1974 tarih ve 7/8942 Sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile, Ordu İskelesi Giresun Limanı İşletme Müdürlüğü'ne devredilmiş ve 06.09.1977 tarihinden itibaren adı geçen müdürlüğe bağlı bir şeflik hâlinde, iş ve hizmetleri yürütmeye başlamıştır¹⁰¹.

T.D.İ'ye bağlı 11 liman ve iskelede 638767 m².si açık, 123092 m².si de kapalı olmak üzere toplam 761859 m². ambarlama alanına sahiptir. Hâlen mevcut alt yapı ve tesislerle, T.D.İ tarafından işletilen 11 liman ve iskelenin yıllık gemi kabul kapasitesi 19575 adet gemi, yükleme-boşaltma kapasitesi de 14.029.760 tondur. Kapasitelerine baktığımızda, oldukça büyük rakamlarla karşılaşmamıza rağmen, uygulamada elde edilen sonuçlar oldukça değişiktir¹⁰².

Ülkemizde liman yönetimi, kuruluşlara göre değişik olmak üzere, yetersiz koordinasyona neden olmaktadır. Çoğunluğu dökme yük elleçlemesi için olan liman tesisleri, özel endüstriyel kuruluşlar tarafından kendi kullanımları için işletilmektedir.

Önemli kamu limanları T.C.D.D ve T.D.İ'nin yıllık bütçelerini ve yatırım programlarını onaylayan ve onların politika sorularını ve tarifelerini kararlaştıran Ulaştırma Bakanlığı'nın denetimi altındadır. Bu kontrollere bağlı kalmak şartı ile, her iki teşekkülün T.C.D.D ve T.D.İ Genel Müdürleri, kendi kurumlarının yönetim kurulu başkanı olarak çoğunlukla bağımsız bir kuruluş olarak hareket ederler. Her iki kuruluşun merkez bürolarında, limanların topyekün plânlaması ile işleyişinden ve bunların koordinasyonundan sorumlu olan

¹⁰¹ Giresun Limanı İşletme Müdürlüğü'nün Kayıtlarından Derlenmiştir.

¹⁰² Deniz Ticaret Odası Bültenleri'nden Derlenmiştir.

Limanlar Dairesi Başkanlığı vardır. Her bir liman, bir liman müdürü tarafından yönetilmektedir.

Önceden limanların alt yapılarının inşaatı Bayındırlık Bakanlığı tarafından yapılırken; bu görev günümüzde Ulaştırma Bakanlığı'na devredilmiştir. Yük elleçlemesi ile ilgili liman tesisleri, kamu kuruluşlarının mülkiyetinde olup; işletilmesi ve bakımı bu kuruluşlar tarafından yapılır.

Limanların malî işlemleri kendi merkez müdürlüklerinde toplanmakta ve liman hesapları ayrı olarak muhasebelendirilmektedir. Bu iki kamu kuruluşunun yıllık hesap ve faaliyetleri, Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu tarafından teftiş edilmektedir. Ayrıca bu kuruluşların kendi bünyelerinde teftiş ve kontrol kurulları da bulunmaktadır. Her iki kuruluşun sahip oldukları menkul ve gayrimenkul yönünden uğrayacakları zarar ve ziyana karşı, her iki kuruluşun ortağı olduğu bir hükümet sigorta şirketi olan *Ray Sigorta*'ya sigorta işlemleri yaptırılmaktadır.



Fotoğraf 15- Giresun Limanı'nın yöneltildiği ve gerekli işlemlerin yapıldığı hizmet binası ve transit ambardan bir görünüm.

Limanlar arasında bir koordinasyon söz konusu değildir. Ülkemizdeki limanlarla ilgili olarak iki kamu kuruluşu, gemicilik ve demiryolu işletmeciliği ilgilendiklerinden, bu

kuruluşlar, limanları kendi ara faaliyetlerinin birer desteği olarak görmekte ve bu nedenle liman gelirleri, limanlar yerine, bu kuruluşların diğer faaliyetlerinde kullanılabilmektedir.

Daha önce de belirttiğimiz gibi, Giresun Limanı inşaatına 1954 yılında Bayındırlık Bakanlığı'na başlanmış olup, inşaatı 1959 yılında bitirilmiş ve Denizcilik Bankası'na devri ile liman resmen hizmete girmiştir. Trabzon Liman İşletmesi Müdürlüğü'ne bağlı olarak, bir süre liman hizmetleri verildikten sonra, 1969 yılından itibaren müstakil müdürlük hâline getirilmiştir. Giresun Limanı T.D.İ tarafından işletilen 11 limandan biridir. Yönetim organizasyonu da, biraz önce belirttiğimiz gibi bu kuruluşun yönettiği limanlarla aynıdır. Limanın yönetildiği ve gerekli işlemlerin yapıldığı, bir hizmet binası mevcuttur (Fotoğraf 15). İşlemlerin büyük bir bölümü bu binada yapılmaktadır.

3.7- KONUM PLANI ve ARSA KULLANIMI

GiresunYarımadası'nın batı kesimine düşen liman, Giresun Kenti'nin de batı kesiminin kuzeyinde yer alır. Kentin yerleşim alanı limanın hemen gerisinde başlamakta olup; bu durum, limanın kullanılış sahasını daraltmıştır.



Fotoğraf 16- Giresun Limanı'nın kara üzerindeki giriş kapısından genel bir görünüm.

Bugün Giresun Limanı'nı kara üzerindeki kullanılış alanı yaklaşık olarak 57375 m². kadardır. Hemen tamamının denizin doldurulması ile kazanıldığı arazi parçasının etrafı, tel örgü ile çevrilmiştir. Karadan limana giriş ve çıkış sadece bir kapıdan yapılabilmektedir. Aynı zamanda güvenlik görevlilerinin bulunduğu bekçi kulübesi de burada bulunmaktadır (Fotoğraf

16). Liman alanını arazi kullanılışı açısından analiz ettiğimizde, başlıca şu fonksiyonel ünitelerin var olduğu dikkati çeker (Şekil 11).

Şilep rıhtımında 1250 m².lik bir kapalı ambar ile üç adet vinç bulunmaktadır. Diğer kısımları ise, tamamen açık alan şeklindedir. Yükleme-boşaltma açısından en yoğun rıhtımın burası olması, bazen buraya çok sayıda aracın gelmesine neden olmakta; bu da, boş alanın gerekliliğini ortaya koymaktadır. Kılavuz rıhtımında sadece kantar binası mevcuttur. Yolcu rıhtımındaki hizmet binası, transit ambar ve sundurma, yaklaşık olarak 2000 m². kadar bir alan kaplamaktadır. Yolcu rıhtım sahasının içerisine doğru sokulan kent parkı, bu kesimdeki arazi kullanılışını önemli ölçüde sınırlandırmıştır. Küçük bir tepe görüntüsü veren ve üzerinde otel ve benzeri gibi binaların da bulunduğu bu parkın kaldırılması oldukça güçtür. T.M.O'ne kiraya verilen yaklaşık 7946 m².lik sahada buğday siloları kurulmuştur. Motor rıhtımı ve irtibat rıhtımı tamamen boş durumdadır. Yaklaşık olarak 5683 m².lik bir alan kaplayan balıkçı rıhtımı ve çekcek yerinin, 3393 m².sini balıkçı rıhtımı oluşturmakta; diğer kısımlar ise çekcek yeri olarak kullanılmaktadır. Giresun Limanı'nın, yaklaşık 11196 m² kadarlık bir arazi parçasından sürekli olarak yararlanılabildiğini söyleyebiliriz. Geriye kalan 44300 m².lik sahada elektrik kuleleri, trafo, kantar, bekçi kulübesi gibi yerler bulunmakla beraber, hemen tamamı açık betonlu ambarlama sahası olarak kullanılmaktadır.



IV. BÖLÜM

LİMAN TRAFİĞİ ve EKONOMİK SONUÇLARI

4.1- LİMAN TRAFİĞİ

4.1.1- Yük Trafiği

Diğer ulaşım sektörleri ile karşılaştırdığımızda, denizyolu ile yük ve yolcu taşımacılığının, en ekonomik taşımacılık olduğunu görürüz. Özellikle XIX. yüzyıl sonlarına doğru, deniz taşıtları giderek motorize edilerek, gemilerin yük ve yolcu kapasiteleri, eskiyle kıyaslanamayacak bir derecede büyütülmüştür. Örneğin XIX. yüzyılın sonlarında en fazla 20000 ton yük taşıyan gemiler mevcut iken, bugün 300-400 bin tonluk gemiler yapılmıştır. Aynı zamanda günümüzde gemilerin tonajlarının büyütülmesi kadar, taşıma tekniklerinde de birçok gelişmeler olmuştur. Bunlardan en önemlilerinden biri *üniteleştirme* adı verilen taşıma şeklidir. Bu taşıma şeklinin en büyük avantajı ise çeşitli malların büyük ölçülerde bir limandan diğerine, arada taşıma aracının değişmesi ve uluslararası sınırların geçilmesinde gümrüklerde yapılacak aramalar dolayısıyla zaman kaybını azaltacak şekilde taşınmasıdır. Üniteleştirmenin en yaygın şekli ise yükün kutu şeklinde büyük bir standart kap (contanier) içine yerleştirilmesi ve bunların da mekanik araçlarla süratle gemilere yüklenmesi ve boşaltılması şeklinde olanıdır. Diğer bir üniteleştirme şekli de palet kullanılmasıdır¹⁰³. Bunların haricinde özel yük gemilerinin yapılması (tanker vbg.), bu gelişmelerden bazılarıdır. Bütün bu gelişmelere bağlı olarak, aynı seferde tonlarca yükün, üretim ve tüketim pazarları arasında taşınması mümkün olmuştur. Denizyolu ulaşımının diğer bir avantajı ise, demiryolu ve karayollarında olduğu gibi, yol yapım ve bakım harcamaları gerektirmeyişidir.

Geçmişte olduğu gibi, günümüzde de dünya ticareti, büyük ölçüde denizyolu ulaştırmasına bağlıdır. Her yıl dünya pazarlarına sunulan milyonlarca ton hammadde (başta petrol olmak üzere, demir cevheri, kömür ve buğday) ve binlerce çeşit sanayi mallarının (otomobil, diğer karayolu taşıtları, kimyasal maddeler, dokuma ürünleri vb.) % 70 ilâ % 80 gibi yüksek bir payı, deniz ticaret yolu ile taşınmaktadır. Kuşkusuz bunda da, biraz öncede belirttiğimiz gibi, çok çeşitli faktörlerin etkisi vardır. Bunlar arasında, anakaraların okyanuslar ile birbirinden ayrılmış olmaları ve kıtalararasında yük taşımacılığında havayollarının önem taşımaması, temel bir nedendir. Dünyadaki büyük sanayileşme hareketine bağlı olarak, sanayileşmiş ülkelerin çok fazla hammadde tüketmesi ve bunların tonajlarının fazla olması, daha büyük gemilerin yapıp sefere konulmasını gerektirmiştir. Yine dizel motorların gemilere uygulanması, gemilerin hızının artmasını sağlamıştır. Bütün bunlara bağlı olarak anakaralar arası yük taşımacılığında, deniz ulaştırmasının dev boyutlar kazanmasına neden olmuştur¹⁰⁴.

¹⁰³Tümtürtekin, E., 1987, a.g.e, s.147.

¹⁰⁴Doğanay, H., 1994, a.g.e, s.481.

Ülkemiz bu gelişmelerden ancak, Cumhuriyet Devri'nden itibaren yararlanmaya başlamıştır. Özellikle de 1950'li yıllardan itibaren deniz ulaşımımızda, oldukça önemli sayılabilecek gelişmeler olmuştur. Daha önceki devrelerde gemi satın alınarak geliştirilmeye çalışılan deniz ticaret filomuz, 1950'den sonra, yerli gemi yapımı teşvik edilerek geliştirilmeye çalışılmıştır. Buna yönelik olarak, tersanelerimiz modernize edilmiş ve yerli gemi yapımına önem verilmiştir. Bilindiği üzere deniz ulaştırmasının geliştirilmesinde limanlar büyük rol oynar. Bu nedenle 1950'den sonra liman yapımına da büyük ağırlık verilmiş ve Giresun Limanı dahil birçok liman yapılmıştır. Bütün bu gelişmelere bağlı olarak, deniz ulaşımımızda da büyük gelişmeler olduğu söylenebilir. Örneğin, yük gemisi sayımız 1990'da 2900'ü, yolcu gemisi 1100'ü ve tanker sayısı ise 200'ü aşmıştı. Gemi sayısının artışına paralel olarak, deniz ticaret filomuzun toplam tonajı da artmış ve 1990 yılı itibarıyla 3.7 milyon grostona¹⁰⁵ yaklaşmıştı. Fakat bütün bu gelişmelere rağmen, yukarıda belirtilen bu değerleri dünyanın diğer ülkeleri ile karşılaştırdığımızda, ülkemizin bu açıdan pek de gelişmediğini görürüz. Bugün dış ticaretimize konu olan malların, yani ithalat ve ihracatımızın % 90 ilâ % 95'i denizyolu ile taşınmaktadır. Ancak, bunun % 30 ilâ % 35'lik bir payını kendi gemilerimizle taşıyabilmekteyiz. Diğer kısmı ise, yabancı bayraklı gemilerle taşınmaktadır. Bu güçlüklerle rağmen, yine de limanlarımızın yük trafiği (indirilen-bindirilen yıllık toplam yük tonajı) geçmiş yıllara göre belirgin bir şekilde artmış ve 1990 yılında 135 milyon tona kadar çıkmıştır¹⁰⁶.

Öte yandan ülkemizdeki limanları yıllık yükleme-boşaltma kapasitesi açısından karşılaştırdığımızda, büyük farkların olduğu ortaya çıkar. Örneğin İstanbul, İzmir, Mersin, İskenderun gibi limanların yıllık yükleme-boşaltma kapasiteleri oldukça fazla iken, Giresun gibi yerel liman özelliği taşıyan limalarda, bu değerlerin oldukça düşük olduğu dikkati çeker. Ancak şurası da bir gerçektir ki, limanların ithalat ve ihracat faaliyetlerin yüksek olması, bir takım özelliklerin mevcudiyeti ile ilgilidir. Limanlar da bu özelliklerini daha ziyade, kendi çevresinden almaktadır¹⁰⁷. Hinterlandlarında, çok çeşitli ve ihracata dönük ürünler yetiştirilen ve aynı zamanda sanayinin oldukça geliştiği limanlarda, dolayısıyla indirilen-bindirilen yük miktarı da oldukça fazla ve limanın ticarî aktivitesi canlı olur.

Giresun Limanı, XIX. yüzyıldan itibaren önem kazanmaya başlayan ve çevrede yetiştirilen fındık, mısır, fasulye ve benzeri ürünlerin, deniz yoluyla çeşitli yerlere yollandığı bir liman özelliği taşımakta idi. Giresun Limanı'ndan 1890 yılında gerçekleştirilen dış satımın

¹⁰⁵Gemilerin yük ve yolcu için kullanılabilecek bütün boşluklarının ton olarak karşılığına groston veya grostonilâto denir.

¹⁰⁶Doğanay, H., 1994, a.g.e, s.483-492.

¹⁰⁷Çaydamalı, K., 1963-1964. *Limasol Limanı*. Türk Coğrafya Dergisi, sayı:22-23, İstanbul, s.85.

büyük bir bölümü İstanbul (442030 kg.), Mısır (661400 kg.), Trieste (696730 kg.), Marsilya (497511 kg.) ve Rusya'ya (1343418 kg.) yönelikti. İngiliz şirketlerinin İngiltere'ye gönderdiği mallarla, Osmanlı Devleti'nin diğer bölgelerine gönderilen mallar da önemli yer tutmaktaydı. Dış satım mallar toplam olarak 3194579 kg.ı bulmaktaydı.

Giresun Limanı'ndan 1890'da gerçekleştirilen dış alım malları arasında pamuklu dokuma, madeni eşya, un, sömürge ülkelerinin ürünleri, demir eşya yer almakta idi. Aynı zamanda 356.633 kg. ile de tuz önemli yer tutmakta idi. Giresun Limanı'na mal getiren şirketler arasında Avusturya Deniz Nakliyat Şirketi, birinci sırada geliyordu. Dışarıya satılan malların büyük bir bölümünü ise fındık oluşturuyor; onu, fasulye, hayvan postları, balık yağı ve ayrıca simli kurşun gibi çeşitli madenler izliyordu¹⁰⁸.

Tablo 6- 1926-1927-1928-1929-1930-1931-1932 Yıllarında Giresun Limanı'ndan İstanbul ve Haricine Giden Başlıca Mallar.

Malın Türü	Miktar (kg)	Kıymeti (TL)
Av Derisi	425	11054
Armut	8405	725
Balık Yağı	352056	35092
Bal Mumu	38327	28657
Bal	1995	1464
Bağırsak	10357	7445
Balık	11455	3115
Ceviz İçi	203335	109490
Kabuklu Ceviz	415084	77346
Elma	359389	14942
Fasulye	560960	125920
Ham Deri	180833	127361
Hurda Bakır	61946	32034
Tavuk	700 (Adet)	208
Tahta ve Kereste	285125	11675
Yumurta	1772685	687095
Koza	11567	15586
Dut Kuruşu	25080	5350
Yün	20929	17431
Sade Yağ	100475	87598
Toplam		1400085

Kaynak: Giresun Ticaret ve Sanayi Odası (1923-1933)

Cumhuriyet Dönemi'nin ilk yıllarında da sahil karayolu yapılana kadar, limandan çok çeşitli mal ihraç ediliyordu. Hatta bu çeşitliliğin günümüzdekinden daha fazla olduğuna söyleyebiliriz (Tablo 6).

¹⁰⁸Yurt Ansiklopedisi. 1982, Giresun Maddesi. Cilt:5, İstanbul, s.3119-3120.

Cumhuriyet Dönemini'nin ilk yıllarında, limandan dışarıya gönderilen malların bu kadar çeşitli olmasının temel nedeni; kentin, diğer illerle bağlantısını sağlayan bugünkü sahil karayolunun henüz açılmamış olmasıydı. Günümüzümüzde de limanın en önemli ihraç mallarından birini oluşturan fındığın ihracatı da, yine aynı nedenlerden dolayı, tamamen denizyolu ile yapılıyordu. Hatta 1927 ilâ 1933 yılları arasındaki istatistiklere baktığımızda, oldukça fazla miktarda fındığın, denizyolu ile yurt içi ve yurt dışına gönderildiği dikkati çeker (Tablo 7).

Tablo 7- 1927-1933 Yılları Arasında Giresun Limanı'ndan Yurt İçi ve Yurt Dışına Gönderilen İç ve Kabuklu Fındığın Miktar ve Kıymeti.

Yıllar	İç Fındık		Kabuklu Fındık	
	Miktar (Kg)	Kıymet (TL)	Miktar (Kg)	Kıymet (TL)
1927-1928	10 566 550	7 561 075	3 218 174	1 035 957
1928-1929	3 513 997	2 658 390	1 031 242	349 220
1929-1930	461 496	778 232	261 176	127 250
1930-1931	8 384 942	4 985 122	3 231 384	815 244
1931-1932	3 532 496	1 979 678	852 881	236 178
1932-1933	6 066 714	1 969 144	3 050 018	468256

Kaynak: Giresun Ticaret ve Sanayi Odası (1923-1933)

Yurt dışına gönderilen iç ve kabuklu fındığın miktarı, yurt içine gönderilenden çok daha fazla idi. Örneğin, 1931 ilâ 1932 yılları arasında Giresun Limanı'ndan yurt içine gönderilen iç fındık 89630 kg., kabuklu fındık ise 852881 kg. kadardı. Yurt dışına gönderilen iç ve kabuklu fındığın miktarı ise, zaman zaman 7 ilâ 8 milyon kg. buluyordu¹⁰⁹. Fındık ihracatı, daha çok Almanya, Belçika, Danimarka, İngiltere, İtalya, Fransa ve A.B.D gibi ülkelere yönelikti. Bu ülkeler haricinde az da olsa, daha bir çok ülkeye fındık ihracatı söz konusu idi¹¹⁰.

Geçmişte Giresun Limanı, İç Anadolu'nun bir iskelesi durumunda iken, çevreden ve kervanlarla iç kesimlerden gelen yük ve yolcu, vapur ve diğer deniz taşıtlarıyla İstanbul ve başka yerlere gitmek için, Giresun Limanı'nı kullanmak zorunda idi. Bunun da temel nedeni, daha önce de belirttiğimiz gibi, bu dönemlerde karayolu ulaşımının gelişmemiş olmasıydı. Böylece geçmiş dönemlerde Giresun Limanı'ndan gönderilen ticaret mallarının sayısı çok fazla olduğu gibi; ihraç edilen fındık miktarı da, bugünkü ihraç miktarına yakındı.

Cumhuriyet Dönemi'nde ülkemizde demiryollarının ve özellikle de modern karayollarının giderek yoğunlaşması, ticaretin ve yolcu taşımacılığının denizlerden karalara doğru kaymasına neden olmuştur. Ancak, etki bölgesine standartları yüksek yollarla bağlanan

¹⁰⁹ Giresun Ticaret ve Sanayi Odası Kayıtlarından Yararlanılmıştır (1923-1933).

¹¹⁰ Giresun Ticaret ve Sanayi Odası Kayıtlarından Yararlanılmıştır (1923-1933).

ve modern tesislerle donatılan limanlar, eskiden olduğundan daha fazla önem kazanmışlardır. Bu gelişmeler, Giresun Limanı'nı da yakından etkilemiştir. Özellikle, Doğu Karadeniz kıyıları boyunca uzanan sahil yolunun açılması, Giresun yöresinin ülkemizin diğer kesimleri ile bağlantısını kolaylaştırmıştır. Buna karşılık, Giresun Limanı'nı iç kesimlere bağlayan eski ticaret yollarının standartları yüksek karayollarına hâline getirilemeyişi, bu limanın doğal olarak sahip olduğu etki alanı ile olan ticaret ilişkilerini sürdürmesini belli ölçüde önlemiştir. Saydığımız bu nedenler, Giresun Limanı'nın İç Anadolu'nun bir iskelesi olma özelliğini zamanla kaybetmesine yol açmıştır.

Limanın genişletilerek modern tesislerle donatılması, 1959 yılına rastlar. Bu yeni limana, gerek yük boşaltmak ve gerekse yük almak için gelen çeşitli ülkelere ait gemiler, rahatlıkla giriş-çıkış yapabilmektedirler. Yine İran transit taşımacılığı başladıktan sonra büyük Romen Ro/Ro'ları limana gelip, kıçtan kapak açarak, getirdikleri traktör ve diğer transit eşyayı boşaltabilmektedirler.

Türkiye'de önemli oranda yükleme-boşaltma yapan 12 adet genel amaçlı liman vardır. Bilindiği üzere genel amaçlı limanlar, çok çeşitli yük ve gemi tipine hizmet verebilmektedirler. Özel amaçlı limanlar ise, sadece tek tip gemi veya yüke (kömür, petrol, yolcu gemisi vb.) hizmet verirler¹¹¹. Giresun Limanı da çok çeşitli yük ve gemiye hizmet verebilen genel amaçlı bir limandır.

Giresun Limanı'nın yük taşımacılığı işlevi, ulusal ve uluslararası olmak üzere ikiye ayrılır.

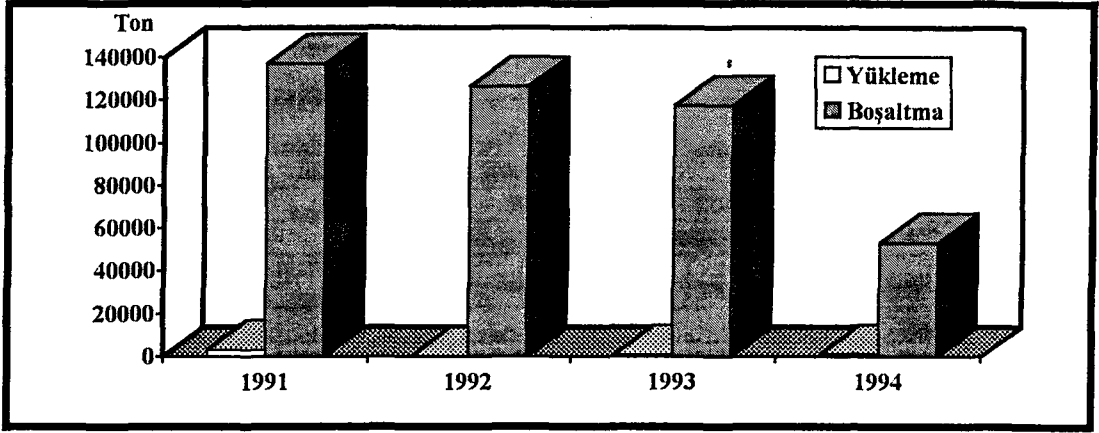
Ulusal yük taşımacılığında, yüklemeden çok boşaltmanın yapıldığı bir liman özelliği taşımaktadır (Tablo 8. Şekil 12). Boşaltması yapılan yükler arasında akaryakıt, inşaat malzemesi (demir, çimento, kireç, kum, tuğla), kömür, buğday, selüloz, sigara, sunî gübre, tomruk gibi maddeler yer almaktadır (Fotoğraf 17).

Tablo 8- Giresun Limanı'ndan Ulusal Yük Taşınması (1991-1994).

Yıllar	Yükleme (Ton)	Boşaltma (Ton)
1991	3178	137 125
1992	28	126 456
1993	766	117 445
1994	1065	53 268

Kaynak: Giresun Limanı İşletme Müdürlüğü'nün Kayıtlarından Yararlanılmıştır.

¹¹¹Doğaner, s., 1991, a.g.e, s.140-141.



Şekil 12- Giresun Limanı'ndan Ulusal Yük Taşınması.



Fotoğraf 17- Seka-Aksu Kağıt Fabrikası için gelen selüloz maddesinin gemiden boşaltılması ve kamyonetlerle taşınması.

Tablo 9- Giresun Limanı'na 1990 Yılında Yükleme-Boşaltma Yapmak Amacıyla Gelen Gemilerin Geliş Zamanları Servis Süreleri ve Tonajları.

Limana Gelişi	Geminin Limandan Ayrılışı	İşlem Türü	Malın Türü	Tonajı
4.1.1990	5.1.1990	Boşaltma	Kömür	1300
12.1.1990	13.1.199	Boşaltma	Odun	600
18.1.1990	20.1.1990	Yükleme	Barit	3600
19.1.1990	20.1.1990	Boşaltma	Kömür	1300
31.1.1990	2.2.1990	Boşaltma	Gübre	1800
1.2.1990	3.2.1990	Yükleme	Barit	2500
1.2.1990	2.2.1990	Yükleme	Barit	1000
2.2.1990	3.2.1990	Boşaltma	Gübre	3000
7.2.1990	8.2.1990	Yükleme	Çinko-Kurşun	1300
15.2.1990	16.2.1990	Boşaltma	Kömür	1000
20.2.1990	22.2.1990	Yükleme	Barit	2500
26.2.1990	27.2.1990	Boşaltma	Odun	500
27.2.1990	1.3.21990	Yükleme	Barit	4000
15.3.1990	16.3.1990	Boşaltma	Kömür	9000
19.3.1990	20.3.1990	Boşaltma	Kömür	1000
20.3.1990	21.3.1990	Boşaltma	Gübre	1300
26.3.1990	29.3.1990	Yükleme	Barit	3900
28.3.1990	30.3.1990	Yükleme	Çinko-Kurşun	1800
3.4.1990	4.4.1990	Boşaltma	Gübre	600
14.4.1990	16.4.1990	Yükleme	Çinko-Kurşun	2200
20.4.1990	21.4.1990	Boşaltma	Gübre	700
23.4.1990	24.4.1990	Boşaltma	Gübre	900
30.4.1990	1.5.1990	Boşaltma	Gübre	900
2.5.1990	3.5.1990	Boşaltma	Gübre	900
3.5.1990	6.5.1990	Boşaltma	Buğday	3600
8.5.1990	9.5.1990	Boşaltma	Gübre	1000
10.5.1990	11.5.1990	Boşaltma	Gübre	1000
13.5.1990	15.5.1990	Boşaltma	Gübre	1600
14.5.1990	15.5.1990	Boşaltma	Gübre	900
16.5.1990	18.5.1990	Boşaltma	Buğday	2900
16.5.1990	17.5.1990	Boşaltma	Gübre	1000
18.5.1990	19.5.1900	Boşaltma	Gübre	1000
21.5.1990	24.5.1990	Yükleme	Barit	3500
22.5.1990	23.5.1990	Boşaltma	Gübre	900
24.5.1990	25.5.1990	Boşaltma	Buğday	900
26.5.1990	29.5.1990	Yükleme	Barit	4000
1.6.1990	2.6.1990	Boşaltma	Buğday	900
7.6.1990	10.6.1990	Boşaltma	Buğday	3600
10.6.1990	13.6.1990	Boşaltma	Buğday	6000
16.6.1990	17.6.1990	Boşaltma	Buğday	900
17.6.1990	18.6.1990	Boşaltma	Buğday	900
21.6.1990	23.6.1990	Boşaltma	Çimento	1800
21.6.1990	24.6.1990	Boşaltma	Gübre	4000
29.6.1990	1.7.1990	Yükleme	Barit	3000
1.7.1990	4.7.1990	Yükleme	Barit	5000
2.7.1990	3.7.1990	Boşaltma	Kömür	1500
12.7.1990	14.7.1990	Yükleme	Çinko-Kurşun	1700
2.8.1990	5.8.1990	Boşaltma	Gübre	5000

8.8.1990	10.8.1990	Yükleme	Barit	3000
13.8.1990	16.8.1990	Boşaltma	Şeker	7400
27.8.1990	28.8.1990	Yükleme	Çinko-Kurşun	1500
31.8.1990	1.9.1990	Boşaltma	Kömür	1500
3.9.1990	5.9.1990	Yükleme	Çinko-Kurşun	1800
15.9.1990	16.9.1990	Boşaltma	Kömür	1000
16.9.1990	17.9.1990	Boşaltma	Kömür	1000
19.9.1990	20.9.1990	Yükleme	Fındık	6000
21.9.1990	22.9.1990	Boşaltma	Buğday	1300
21.9.1990	22.9.1990	Boşaltma	Kömür	1200
22.9.1990	23.9.1990	Yükleme	Barit	1500
24.9.1990	25.9.1990	Boşaltma	Gübre	1000
27.9.1990	29.9.1990	Yükleme	Barit	1500
3.10.1990	4.10.1990	Boşaltma	Gübre	1000
7.10.1990	9.10.1990	Yükleme	Fındık	1500
9.10.1990	10.10.1990	Boşaltma	Gübre	1000
17.10.1990	19.10.1990	Boşaltma	Kömür	2000
18.10.1990	20.10.1990	Yükleme	Fındık	3000
27.10.1990	29.10.1990	Yükleme	Fındık	2000
28.10.1990	30.10.1990	Yükleme	Barit	1500
31.10.1990	1.11.1990	Boşaltma	Odun	150
31.10.1990	1.11.1990	Boşaltma	Buğday	300
2.11.1990	3.11.1990	Boşaltma	Kömür	900
17.11.1990	18.11.1990	Yükleme	Barit	900
20.11.1990	22.11.1990	Yükleme	Fındık	2800
26.11.1990	27.11.1990	Yükleme	Fındık	1000
27.11.1990	28.11.1990	Boşaltma	Kömür	1000
27.11.1990	30.11.1990	Yükleme	Çinko-Kurşun	4500
30.11.1990	1.12.1990	Yükleme	Barit	1000
3.12.1990	4.12.1990	Boşaltma	Buğday	1000
8.12.1990	9.12.1990	Boşaltma	Kömür	1000
9.12.1990	11.12.1990	Yükleme	Barit	2000
12.12.1990	13.12.1990	Boşaltma	Odun	300
23.12.1990	24.12.1990	Boşaltma	Kömür	1500

Kaynak: Kuru, C., 1991, s.52-54'den.

Giresun Limanı'nda bir yıl süreyle (1990) tutulan kayıtlara göre, limana yükleme-boşaltma yapmak amacıyla 82 adet gemi gelmiştir. Bu gemilerden 20'si gübre, 15'i kömür, 11'i buğday, ikisi odun, biri çimento ve biri de şeker olmak üzere, toplam 52'si boşaltma yapmıştır (Tablo 9). Bu değerlerden de anlaşılacağı üzere, indirilen yüklerin başında buğday, gübre, inşaat malzemesi (çimento, demir), kömür, akaryakıt gelmektedir. Daha önceki yıllarda boşaltılan ticaret malları da daha çok bu ürünlerden oluşuyordu.

Dikkat edilirse, limanda boşaltılan ticaret mallarını daha çok ağır yükler oluşturmaktadır. Genellikle bir yerden toplu olarak alınan bu ağır yüklerin, karayolu araçları ile Giresun yöresine taşınması pek ekonomik olmamaktadır. Bu nedenle , söz konusu yükler daha çok, denizyolları ile getirilmektedir. Limandan indirilen yükler, hemen tümüyle yörenin ihtiyaçlarını karşılama amacına yönelik ticaret mallarından oluşmaktadır. Bu mallar, ihtiyacın

fazla olmasına karşılık, genellikle yörede üretilmeyen veya ihtiyaçtan az olarak üretilen mallardır. Örneğin, boşaltılan yükte inşaat malzemesinin önemli bir yer tutması, hızlı bir yapılaşmanın olduğu yörede, inşaat malzemesi imâl eden fabrikaların ihtiyacı karşılayacak düzeyde mal üretememesi ve bazı inşaat malzemesi üretecek fabrikaların bulunmaması ile ilgilidir. Nemli bir iklimin hüküm sürdüğü ve kış sezonlarında zaman zaman soğuk hava akımlarının görüldüğü yörede ısıtma ihtiyacı fazladır. Bu da, akaryakıt ve kömür tüketimini arttırmıştır. İlde ekonominin temelini oluşturan fındık tarımında oldukça fazla miktarda tüketilen gübre, hemen tümüyle dışarıdan getirilmektedir. İndirilen yükte buğdayın fazla olması, yöre ikliminin bu ürünün tarımına uygun olmayışından kaynaklanmıştır. Ayrıca SEKA-Aksu Kâğıt Fabrikası'nda zaman zaman selüloz ve tomruk gibi ticaret mallarına ihtiyaç duyulması, söz konusu malların limanda indirilen yükler arasında önemli bir yer tutmasına yol açmaktadır.

Ulusal yük taşımada, yükleme, boşaltmanın oldukça gerisindedir. Yüklenen yükün önemli bir kısmını fındık, barit, çinko-kurşun, akaryakıt gibi, çeşitli maddeler oluşturmaktadır. Limana 1990 yılında gelen 82 geminin 17'si barit madeni, yedisi çinko - kurşun madeni, altısı fındık olmak üzere toplam 30'u yükleme yapmıştır (Tablo 9).

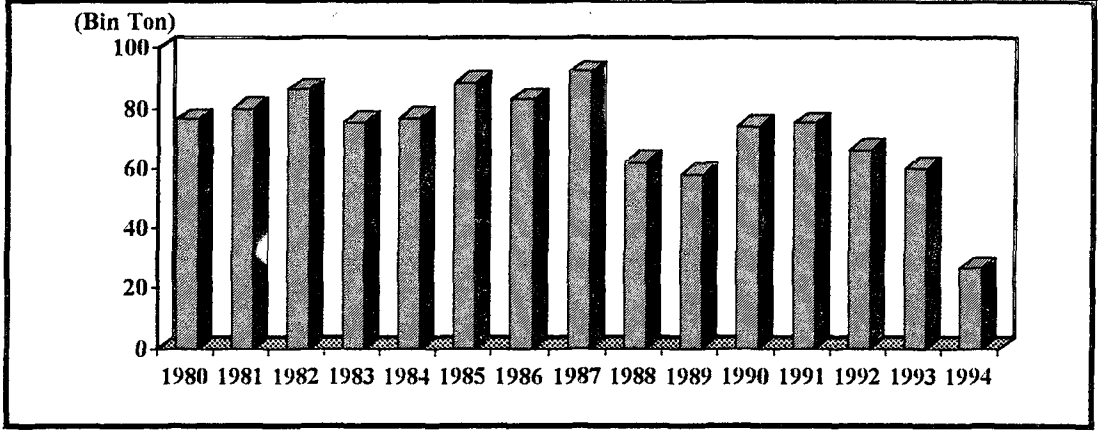
Giresun Limanı ulusal yük taşımacılığında, daha çok İstanbul Haydarpaşa Limanı ile ilişki içerisinde. Zaten en fazla yük de bu limandan gelmektedir.

Tablo 10- Giresun Limanı'ndan Yapılan Dahili (iç) Ticaretin Yıllara Göre Durumu (1980-1994).

Yıllar	Dahili Ticaret (Ton)	Yıllar	Dahili Ticaret (Ton)
1980	76 128	1987	92 050
1981	79 696	1988	61 922
1982	85 982	1989	57 825
1983	74 971	1990	73 727
1984	76 636	1991	74 842
1985	88 101	1992	66 045
1986	82 687	1993	59 853
		1994	26 468

Kaynak: Giresun Limanı İşletme Müdürlüğü'nün Kayıtlarından Yararlanılmıştır.

Genel olarak Giresun Limanı'ndan yapılan dahili (iç) ticaret miktarı, yıllık 100000 tona çıkmamaktadır. Hatta bazı yıllar, 20000 tona kadar düşmektedir (Tablo 10, Şekil 13). Bu da limanda, ulusal ticaretin gelişmemiş olduğunun bir göstergesidir. Özellikle de son yıllarda, bu ticarete, büyük düşüşler olmuştur. Sanırım bunda da, kentte, sanayi ve ticaretin gelişmemiş olması, yine limanın hinterlandının dar olması ve bu nedenle de geniş alanlara hizmet veremeyişi, en büyük etkidir.



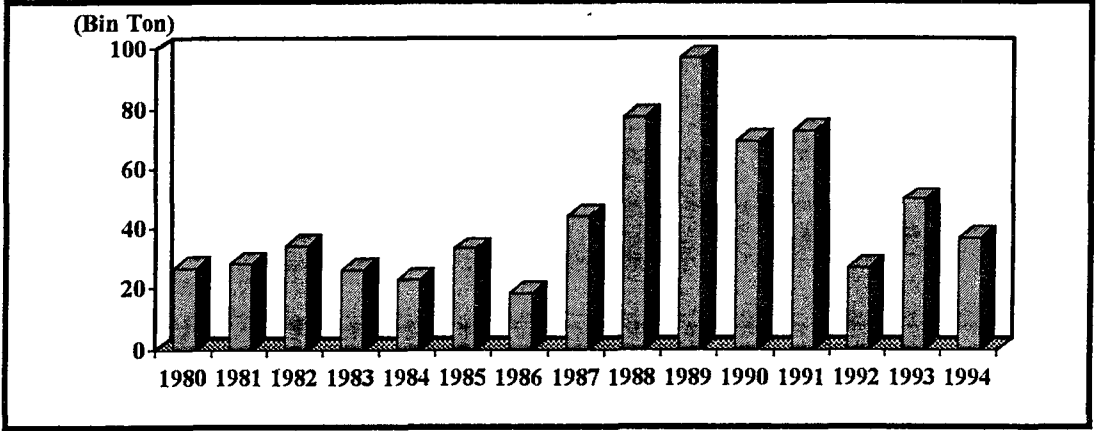
Şekil 13- Giresun Limanı'ndan Yapılan Dahilî (iç) Ticaretin Yıllara Göre Durumu (1980-1994).

Uluslararası yük taşımacılığında ise genel olarak, ihracat, ithalattan daha fazladır. Sadece 1980'den 1995'e kadar ki 15 yıllık dönemde 1980-1981 ve 1983 yıllarında ithalat, ihracatın önünde yer almıştır. Öte yandan limandan gerçekleştirilen yıllık ihracat miktarının da çok düşük değerler gösterdiği dikkati çeker (Tablo 11, Şekil 14). Aynı zamanda yapılan ihracatta yıllara göre bir istikrarsızlık söz konusudur.

Tablo 11- Giresun Limanı'ndan Yapılan İhracatın Yıllara Göre Durumu (1980-1994).

Yıllar	İhracat (Ton)	Yıllar	İhracat (Ton)
1980	26 846	1987	44 205
1981	28 278	1988	76 896
1982	34 120	1989	96 743
1983	26 394	1990	68 986
1984	22 656	1991	72 457
1985	33 091	1992	26 788
1986	18 342	1993	49 691
		1994	36 512

Kaynak: Giresun Limanı İşletme Müdürlüğü'nün Kayıtlarından Yararlanılmıştır.



Şekil 14- Giresun Limanı'ndan Yapılan İhracatın Yıllara Göre Durumu (1980-1994).

Limanlara gelen veya bu merkezlerden dışarıya gönderilen malların türünü, her şeyden önce limanların hinterlandında hüküm süren coğrafi şartlar belirlemektedir¹¹². Her hangi bir limanın hinterlandında çok çeşitli ticarî ürün yetiştiriliyorsa, maden kaynakların bakımından zengin ve sanayi oldukça gelişmiş ise, o limanın ticarî aktivitesi de gelişmiş olur.

Giresun Limanı'nın hinterlandında, hüküm süren iklim koşullarına bağlı olarak, yetiştirilen en önemli ticarî ürün fındıktır. Buna bağlı olarak da, eskiden beri, limandan ihraç edilen ürünlerin başında fındık gelir. Bilindiği üzere fındık üretiminde Türkiye, dünyada, birinci durumdadır. Ülkemiz üretiminin de büyük bir kısmını Giresun ilinin üretmesine rağmen, limandan yapılan fındık ihracatı oldukça düşüktür. Yıllık iç fındık ihracatı, toplam 10 bin tona dahi ulaşmamaktadır. Genellikle iki bin ton ile yedi-sekiz bin ton arasında değişmektedir. Giresun İli'nin, yıllık kabuklu fındık üretiminin ortalama 100 bin tonun üzerinde olduğu ve yine Türkiye'nin yıllık fındık ihracatının zaman zaman 150 bin tonu bulduğu düşünülürse, Giresun Limanı'ndan ihraç edilen fındık miktarının oldukça az olduğu dikkat çeker. Bunun da en önemli nedeni, fındığın büyük ölçüde karayolu ile ihraç edilmesidir. Birçok ülkeye fındık ihracatı yapılmakla birlikte, Almanya ilk sırada gelir. Bu ülkeyi İngiltere, Rusya, İsviçre, A.B.D ve diğerleri izler.

Giresun İli, maden yönünden zengin illerimiz arasında yer almaktadır. Kentte, birçok maden yatağı bulunmasına rağmen, bunlardan işletilen ve ihracata yönelik olarak önemli miktarda üretimi yapılan, barit ve çinko-kurşun madenleridir. Zaten fındıktan sonra da limandan en fazla ihraç edilen, bu iki madendir. Hatta bazı yıllar, ihracatta, fındığın önünde yer almaktadır. Nitekim 1986-1987 yıllarında, limandan gerçekleştirilen ihracata

¹¹²Göney, S., 1977, a.g.e, s. 181.

baktığımızda, bunu açık bir şekilde görmek mümkündür (Tablo 12). Bu madenlerin ihracatında ise, Rusya ve Bulgaristan gibi ülkeler başta gelmektedir.

Tablo 12- 1986-1987 Yıllarında Giresun Limanı'ndan İhracatı Gerçekleştirilen Malların Miktarı (Ton)

Malın Türü	1986	1987
Çinko-Kurşun Konsantre	6324	9900
Barit Madeni	8300	26880
İç Fındık	3218	7425

Kaynak: Giresun Ticaret ve Sanayi Odası Kayıtlarından Yararlanılmıştır.

Giresun Limanı'ndan gerçekleştirilen ihracatın, hemen tamamına yakın bir kısmını fındık, barit ve çinko-kurşun oluşturmaktadır. Ancak, yukarıda da değinildiği üzere, limandan gerçekleştirilen ihracat bir hayli istikrarsızdır. Kanaatimizce, bunun başlıca nedeni, ihracatın sadece üç ticaret malına dayalı oluşudur. Yani çinko-kurşun ve barit madeninin yıllara göre üretiminin az veya çok oluşu; fizyolojik dinlenme ihtiyacı nedeniyle de fındık bahçelerinin bir verimli yılını bir verimsiz yılın izlemesine bağlı olarak üretimde önemli iniş ve çıkışların olması, tabiatıyla liman trafiğini de etkilemektedir.

Limandan ihracatı yapılan bu üç önemli ürünün dışında, başka ürünlerin de ihracatı söz konusudur. Bisküvi, makarna, gibi gıda maddeleri, bunlar arasındadır. Yine SEKA 1995 yılında 15-20 bin ton kadar kâğıt ihracatında bulunmuştur. Fakat bu ürünlerin miktarı oldukça az ve bazı yıllar ihracatı yapılmaktadır.

Giresun İli'nden 1994 yılında, 1598025 ton ihracat yapılmıştır. İhracat yapılan ülkeler ise Almanya, Rusya, Hollanda, Fransa, İtalya, Bulgaristan, Avusturya, Belçika, Macaristan, Gürcistan, Slovakya, Mısır, Norveç ve Danimarka'dır¹¹³. İhracata konu oluşturan maddenin de hemen tamamını fındık oluşturmuyordu. Aynı yıl Giresun Limanı'ndan gerçekleştirilen ihracat miktarı ise, 36512 tondur. Yani kentin ihracatının % 22.8'lik kısmı liman aracılığıyla, % 77.2'lik kısmı da karayolu aracılığıyla gerçekleştirilmiştir. Bu da gösteriyor ki, kentten yapılan ihracatta, büyük bir çoğunlukla karayolu tercih edilmektedir. Bunun da liman hizmetlerinin çok pahalı oluşundan kaynaklandığı kanaatindeyiz. Daha çok denizaşırı ülkelere yapılan ihracatta, limandan faydalanılmaktadır.

Uluslararası yük taşımacılığında ithalat, ihracatın gerisinde kalmakla birlikte, arada çok büyük bir fark yoktur. Yıllık ortalama ithalat miktarı, 50 bin tonun üzerine pek çıkmamaktadır. Hatta bazı yıllar 10 bin tonun altına dahi düşmektedir (Tablo 13, Şekil 15). Bu da ihracatta olduğu gibi, limanda ithalatın da gelişmemiş olduğunun bir göstergesidir.

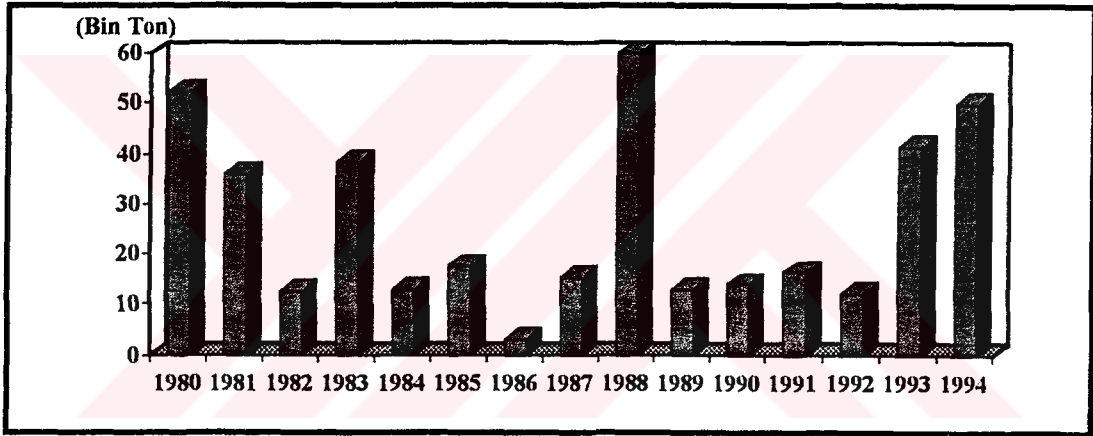
¹¹³Giresun Gümrük İşletme Müdürlüğü'nün Kayıtlarından Yararlanılmıştır.

Kentte, sanayi ve ticaretin yeterince gelişmemiş olması, bunun en büyük nedenidir. Yine ithalatta da yıllara göre dalgalanmaların olduğu dikkati çekmektedir.

Tablo 13- Giresun Limanı'ndan Yapılan İthalatın Yıllara Göre Durumu (1980-1994)

Yıllar	İthalat (Ton)	Yıllar	İthalat (Ton)
1980	52 202	1987	15 438
1981	36 085	1988	59 923
1982	12 534	1989	12 895
1983	38 269	1990	13 914
1984	12 989	1991	16 303
1985	17 536	1992	12 010
1986	3 039	1993	41 443
		1994	49 760

Kaynak: Giresun Limanı İşletme Müdürlüğü'nün Kayıtlarından Yararlanılmıştır.



Şekil 15- Giresun Limanı'ndan Yapılan İthalatın Yıllara Göre Durumu (1980-1994)

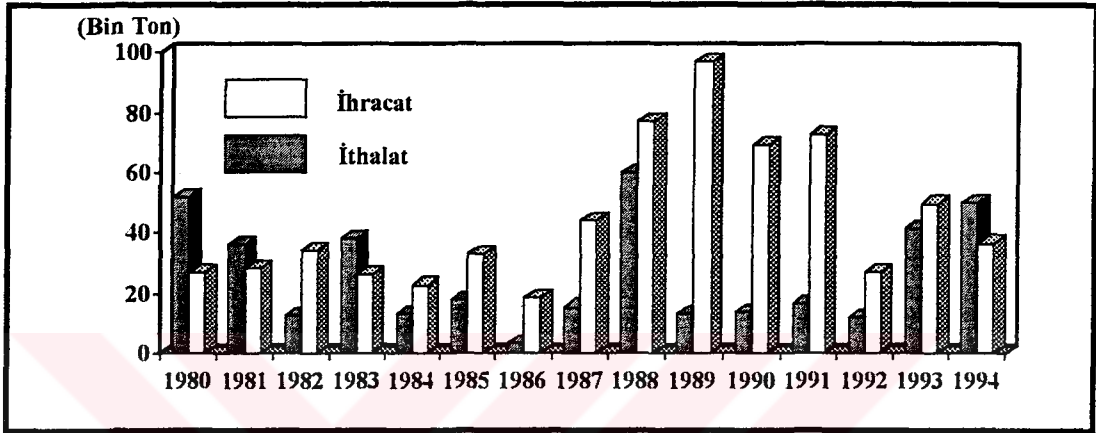
İthal edilen mallar arasında, kentin büyük sanayi kuruluşlarından biri olan SEKA-Aksu Kâğıt Fabrikası için Avrupa ülkelerinden getirilen kimyevî maddeler ile Rusya, Finlandiya, Kanada gibi ülkelere getirilen kereste, tomruk, selüloz gibi maddeler önemli yer tutmaktadır. Yine çeşitli ülkelere sunî gübre, makina araç ve gereçleri, buğday, kömür, demir gibi çok çeşitli malların da ithalatı söz konusudur. Yani her yıl, kentin ihtiyaç duyduğu malların ithalatı gerçekleştirildiğinden, ithalat, bazı yıl fazla, bazı yıl az olmaktadır. İşte biraz önce bahsettiğimiz, ithalattaki dalgalanmaların asıl nedeni de budur.

Kente 1994 yılında yaklaşık olarak 51977 ton ithalat yapılmıştır. İthalat yapılan ülkeler ve ürünler ise, Almanya, İtalya, İrlanda'dan makina araç ve gereçleri, Rusya'dan tomruk, kereste, pirinç, buğday, demir, kömür, polietilen, selülüz, Romanya'dan hayvansal yağlar, Bangladeş'ten jütlür¹¹⁴.

¹¹⁴ Giresun Gümrük İşletme Müdürlüğü'nün Kayıtlarından Yararlanılmıştır.

Aynı yıl liman aracılığıyla gerçekleştirilen ithalat miktarı ise, 49760 ton kadardır. Yani ithalatın % 95.7'si liman aracılığıyla, % 4.3'ü de karayolu aracılığıyla yapılmıştır. Bu da gösteriyor ki, kent ithalatının büyük bir bölümünü, liman aracılığıyla gerçekleştirmektedir.

Genel olarak Giresun Limanı, hem bir ihracat hem de bir ithalat limanıdır. Fakat çoğu yıllar ihracat, ithalatın önünde gelmektedir (Şekil 16).



Şekil 16- Giresun Limanı'nın Yıllara Göre İhracat ve İthalat Durumu (1980-1994)

Giresun Limanı sürekli olarak olmasa da, ülkemizin, transit taşımacılık¹¹⁵ için kullanılan limanlarından birisidir. Bilindiği üzere, Türkiye üzerinden transit taşıma, Ortadoğu ülkelerinin dış ticaret yükleri için yapılmaktadır. Transit taşımacılıkta kullanılan en önemli limanlar ise, Akdeniz'de Mersin, İskenderun, Karadeniz'de Samsun ve Trabzon'dur. Trafiğin arttığı dönemlerde Hopa, Trabzon'a ek olarak kullanılmaktadır¹¹⁶.

Giresun Limanı'nın ise transit taşımacılıktan yararlanması, gelen yüklerin Samsun ve Trabzon limanlarının kapasitelerini aşması durumunda, bu yüklerin Giresun Limanı'na nakledilmesi ile mümkün olmaktadır.

İran transit ticareti nedeniyle, limanın iş kapasitesinde, 1982-1983-1984-1985 yılları Ağustos ayları itibarıyla % 70 ilâ % 90 oranında bir artış olmuştur. Bu artış 1985 Ağustos ayından itibaren düşüş göstererek, 1986 yılının ilk ayında ve devam eden ikinci ayında, hiç denecek kadar azalmıştır (Tablo 14, Şekil 17). Diğer taraftan, 1987 yılından itibaren gelen birkaç gemi de bütün acentelerin Trabzon'da bulunması ve Trabzon, Hopa ve İran arasındaki mesafenin gözönünde bulundurulması nedeniyle, anılan limanlarımıza kaymıştır.

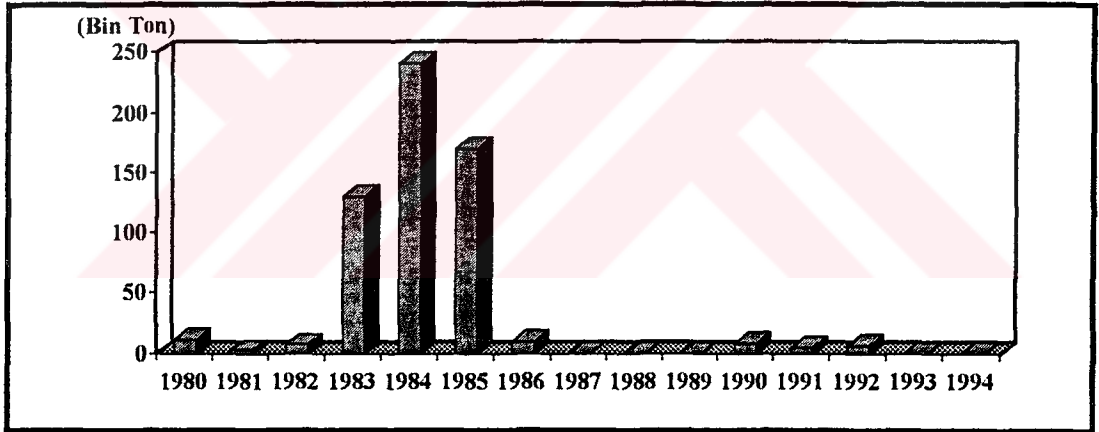
¹¹⁵Transit taşımacılık, malların bir ülkeden başka bir ülkeye gönderilirken yol üzerinde üçüncü bir ülkenin sınırları içerisinde geçmesidir. Transit ticarete konu olan mallar ya hiç aktarma ve boşaltma olmadan üçüncü ülkenin sınırları içinden geçer, ya da bir taşıttan diğerine aktarıldıktan veya bir süre depolarda bekletildikten sonra yollarına devam ederler.

¹¹⁶Doğaner, S., 1991, a.g.e, s.142.

Tablo 14. Giresun Limanı'ndan Yapılan Transit Ticaretin Yıllara Göre Durumu (1980-1995)

Yıllar	Yükleme (Ton)	Gelir (TL)	Boşaltma (Ton)	Gelir (TL)
1980	1274	244 368	11 097	3 108 574
1981	7600	2 027 350	1850	693 610
1982	--	--	6887	5 765 279
1983	--	--	129 455	299 765 933
1984	--	--	240 461	719 885 281
1985	--	--	169 180	1 043 308 477
1986	--	--	9060	117 296 488
1987	--	--	--	--
1988	--	--	--	--
1989	--	--	--	--
1990	--	--	7878	123 636 444
1991	--	--	3734	--
1992	--	--	5441	--
1993	--	--	--	--
1994	--	--	--	--
1995	--	--	--	--

Kaynak: Giresun Limanı İşletme Müdürlüğü'nün Kayıtlarından Yararlanılmıştır.



Şekil 17- Giresun Limanı'ndan Yapılan Transit Ticaretin Yıllara Göre Durumu (1980-1995)

Giresun Limanı'nın hizmete girdiği 1959 yılından 1982 yılına kadar, sürekli olarak zarar etmiştir (Tablo 15). Nedeni ise limanının, iç kesimlerle bağlantısının kurulamayıpıdır. Nihayet 1983 Mayıs ayından itibaren, transit taşımacılığa açılan Giresun Limanı, 1983-1984-1985 yıllarında 2.5 yıl süreyle yüksek bir kârla çalıştığı tesbit edilmiştir. Bu tarihlerden sonra transit taşımacılık, bazı yıllar çok az miktarda yapılmış; bazı yıllar ise hiç yapılmamıştır. Nitekim 1992 yılından sonra da tamamen durmuştur. Bunun da en büyük nedeni, bu tarihlerin İran-Irak savaşının sonlarına rastlaması ve aynı zamanda Irak'ın Kuveyt'i işgali ile başlayan savaşın başlangıcı olmasıdır. Bu savaşlar Trabzon ve Giresun limanları ile bağlantılı olarak yapılan Türkiye-İran ve Türkiye-Irak transit taşımacılığının; Trabzon Limanı'ndan yapılan durma noktasına, Giresun Limanı'ndan yapılanın ise tamamen durmasına neden olmuştur. Bilindiği üzere zaten, Giresun Limanı'ndan yapılan transit taşımacılık gelen malların Trabzon

Limanı'nın kapasitesini aştığı zamanlar mümkün olmaktadır. Bu tarihlerde Trabzon Limanı'nın kapasitesinin çok altında çalışması, Giresun Limanı'ndan yapılan transit taşımacılığın da tamamen durmasına neden olmuştur (Tablo 15).

Tablo 15- Giresun Limanı'nın 10 Yıllık Gelir-Gider Durumu (TL.) (1980-1990)

Yıllar	Gelir	Gider	Kâr/Zarar
1980	42 428 669	81 312 785	- 38 784 116
1981	53 164 505	155 783 184	- 102 618 679
1982	88 431 479	131 455 786	- 43 024 307
1983	617 883 799	226 595 693	+ 391 288 106
1984	1 271 607 545	348 443 222	+ 923 164 323
1985	1 377 857 783	580 644 094	+ 797 213 689
1986	293 653 019	616 079 136	- 322 426 117
1987	401 408 741	744 394 334	- 372 983 593
1988	1 317 348 399	1 185 219 186	+ 132 129 213
1989	1 348 400 237	2 350 625 454	- 1 002 225 217
1990	1 702 620 482	4 431 561 587	- 2 728 948 105

Kaynak: Giresun Limanı İşletme Müdürlüğü'nün Kayıtlarından Yararlanılmıştır.

Bütün bunlarda gösteriyor ki, Giresun Limanı'nın yüksek bir kârla çalışabilmesi ve çevrenin ekonomik hayatına daha fazla yarar sağlayabilmesi, ancak transit ticaretin geliştirilmesiyle mümkün olabilir. Bu da kenti iç kesimlere bağlayan yolların, özellikle de Tirebolu-Torul karayolunun standartları yüksek bir yol hâline getirilmesi ile mümkün olacağı kanaatindeyiz.

Tablo 16- Giresun Limanı'na Giriş-Çıkış Yapan Türk Gemilerinin Yıllara Göre Sayı ve Tonajı (1981-1994)

Yıllar	Adet	Groston
1981	132	490 470
1982	149	499 240
1983	191	751 858
1984	214	741 760
1985	184	542 507
1986	77	175 693
1987	118	285 660
1988	83	212 174
1989	123	290 907
1990	152	382 940
1991	153	359 432
1992	116	346 668
1993	123	310 748
1994	78	209 127

Kaynak: Giresun Limanı İşletme Müdürlüğü'nün Kayıtlarından Yararlanılmıştır.

Genel olarak Giresun Limanı'nın yük trafiğine baktığımızda, bu trafiğin yoğun olmadığı, hatta oldukça seyrek olduğu dikkati çeker. Zaten limana giriş-çıkış yapan Türk ve yabancı uyruklu gemilerin sayı ve tonajlarına baktığımızda bunu açık bir şekilde görmek mümkündür (Tablo 16-17).

Tablo 17- Giresun Limanı'na Giriş-Çıkış Yapan Yabancı Gemilerinin Yıllara Göre Sayı ve Tonajı (1981-1994)

Yıllar	Adet	Groston
1981	5	15 107
1982	7	20 446
1983	46	133 538
1984	64	225 004
1985	41	183 184
1986	6	20 091
1987	16	33 628
1988	35	128 284
1989	32	78 963
1990	19	47 055
1991	49	59 543
1992	21	22 509
1993	54	91 838
1994	16	59 076

Kaynak: Giresun Limanı İşletme Müdürlüğü'nün Kayıtlarından Yararlanılmıştır.

Limana, 1981 yılından 1994 yılına kadar ki 13 yıllık bir zaman sürecinde 1873'ü Türk (% 82), 411'i yabancı (% 18) olmak üzere toplam 2280 gemi giriş-çıkış yapmıştır. Her bir geminin tonajı ise 4 bin tonu pek aşmamaktadır. İstanbul, İzmir gibi büyük limanlarımıza yılda 20 binin üzerinde geminin giriş-çıkış yaptığı düşünülürse Giresun Limanı'nda gemi trafiğinin ne kadar seyrek olduğu ortaya çıkar. Yine limana giriş-çıkış yapan gemilerin aylara göre dağılımını yaptığımız da, bu açıdan da liman trafiğinin canlı olmadığını görürüz (Tablo 18). Aylar itibarıyla limana gelen gemilerde dengeli bir dağılım olmasına rağmen, gemi sayılarının oldukça az olduğu dikkati çeker. Küçük farklılıklar olmakla birlikte, diğer yıllarda da aynı durum söz konusudur. Bu da, Giresun Limanı'nın yük trafiğinin yoğun olmamasından kaynaklanır. Gemi gelişlerinin çok seyrek olması nedeniyle, liman trafiğinde de her hangi bir yığılma ve açıkta demirleyerek bekleme söz konusu olmamaktadır.

Günümüzde Giresun Limanı'nın, yıllık yükleme-boşaltma kapasitesi 300 bin ton kadardır. Fakat henüz bu kapasitenin altında çalışmaktadır. Bu da kentte ticaretin ve sanayinin gelişmemiş olması ve limanın hinterlandının dar olmasından kaynaklanır. Kuşkusuz hinterlandının dar olmasında, Samsun ve Trabzon limanlarının da sınırlandırıcı etkisi

büyüktür. Bundan dolayı, Giresun Limanı'ndaki yük trafiği çok azdır. Diğer bir ifade ile bu liman, yakın çevresine hizmet veren bir *yerel liman* özelliği taşımaktadır.

Tablo 18. 1990 Yılında Yükleme-Boşaltma Yapmak Amacıyla Giresun Limanı'na Gelen Gemilerin Aylara Göre Dağılımı.

Aylar	Yükleme-Boşaltma Yapmak Amacıyla Gelen Gemiler
Ocak	5
Şubat	8
Mart	5
Nisan	5
Mayıs	13
Haziran	8
Temmuz	3
Ağustos	5
Eylül	9
Ekim	9
Kasım	7
Aralık	5
TOPLAM	82

Kaynak: K, C., 1991, s.38 den

4.1.2- Yolcu Trafiği

Günümüzde denizyolu ile yük taşımacılığının çok ekonomik olması ve dünya ticaretine konu oluşturan yükün, büyük bir kısmının bu ulaşım sektörü ile taşınmasına karşın; aynı durum yolcu taşımacılığı için pek söz konusu değildir. Gerçi yakın zamana kadar özellikle anakaralar arasında denizyolu ile yolcu taşımacılığı çok önemli idi. Ancak, günümüzde okyanus aşırı seferlerde uçaklar gemilerin yerini aldığı gibi, anakaralar üzerinde karayolu, demiryolu ve havayolu ulaşımının gelişmesi ile ulaşılmak istenilen yere, bu ulaşım sektörleri ile çok daha kısa zamanda ulaşılması, denizyolu ile yolcu taşımacılığının büyük ölçüde azalmasına neden olmuştur. Hatta buna bağlı olarak zamanımızda, yolcu gemisi yapımı da büyük ölçüde azalmıştır. Ancak, denizyolu ile yolcu taşınması dünyanın bazı bölgeleri için büyük önem taşımaktadır. Örneğin, Japonya gibi arızalı bir yapıya sahip olan ada ülkelerinde, kıyı gemiciliği oldukça önemlidir ve bu yolla oldukça fazla miktarlarda yolcu taşınmaktadır. Bununla birlikte, günümüzde denizyolu ile yolcu taşımacılığı başlıca iki yönden önemini korumaktadır. Birincisi, boğazlar ve benzeri deniz geçişlerinde yolcuların arabalarıyla birlikte taşındıkları, ülkemizde *arabalı vapur* denilen *ferryboat*larla yapılan taşımacılıktır. İkincisi ise *krvaziyer*¹¹⁷ denilen bir ölçüde denizde tatil geçirmeye dayalı taşımacılıktır.

¹¹⁷ Tümertekin, E., 1994, a.g.e, s.524.

Ülkemizde denizyolu ile yolcu taşımacılığı gerek ulusal, gerekse de uluslararası karakterde olsun, pek gelişmemiştir. Limanlarımızda inen-binen yıllık yolcu sayısı, zaman zaman 1 ilâ 1.3 milyonu bulur. Fakat bununda % 50 ilâ 60'ını İstanbul boğaz hatlarında taşınan yolcu oluşturmaktadır¹¹⁸. Yine, Ege ve Akdeniz kıyılarında mavi yolculuk gibi, denizde tatil geçirmeyi amaçlayan geziler de düzenlenmektedir. Ülkemizin bu kıyılarına oranla Karadeniz kıyılarında denizyolu ile yolcu taşımacılığının, hiç de gelişmemiş olduğunu söyleyebiliriz. Gerçi bunun genel nedeni, yani ülkemiz limanları arasında ulusal yolcu taşımacılığının gelişmemiş olması temelde, Türkiye'de ulaşımda denizyolunun payının düşük olmasına dayanır (% 1.18)¹¹⁹.

Giresun'da denizyolu ile yolcu taşımacılığı kayık ve yelkenli gemilerle başlamış, buharlı gemilerin ortaya çıkmasıyla, kayıklarla yolcu taşımacılığı zamanla önemi kaybetmiştir. XIX. Yüzyıl'ın ortalarından itibaren Fevaid-i Osmaniye adı altında kurulan ve günümüzde Denizcilik Bankası'nın temelini oluşturan şirket vapurları düzenli olarak Giresun'a da uğruyorlardı. Bu vapurlar her çarşamba günü İstanbul'dan hareket ederek Ereğli, Amasra, İnebolu, Sinop, Samsun, Ünye, Ordu, Giresun'a uğrayıp pazar günü Trabzon'a varırlardı. Yolcu ve yükünü boşalttıktan sonra Rize ve Batum iskelelerine uğrar ve çarşamba günü Batum'dan hareket eder, tekrar aynı yolu takiben İstanbul'a dönerlerdi. Genellikle bütün Karadeniz kıyısında vapurlar, kıyıdan uzak yerde dururlar; yolcu indirme-bindirme işini kayıklarla yaparlardı¹²⁰. Modern limanlar yapılanı kadar da, bu durum böyle devam etmiştir.

Günümüzde ülkemizin bütün Karadeniz kıyı limanlarında olduğu gibi, Giresun Limanı'nda da yoğun bir yolcu trafiği söz konusu değildir. Denizcilik Bankası'na ait feribotlar, İstanbul bağlantılı olarak tüm Karadeniz kıyısındaki limanlarla birlikte, Giresun Limanı'na da uğramaktadır. Fakat bu feribot seferleri, sadece yaz aylarında düzenlenmektedir. Genellikle Mayıs ayları sonlarında veya Haziran aylarının ilk haftalarında başlayan feribot seferleri, Eylül ayının ortalarında sona ermektedir. İstanbul'dan hareket eden feribot sırasıyla Sinop, Samsun, Giresun, Trabzon ve Rize limanlarına uğrar ve tekrar aynı hattı takip ederek İstanbul'a geri döner (Tablo 19).

Bilindiği üzere Doğu Karadeniz Bölümü kıyı şeridi, ülkemizin en yoğun nüfuslu yerleri arasındadır. Aynı zamanda yine bu bölüm, ülkemizin yurt içi ve yurt dışına en fazla göç veren yerlerinden birisidir. Yani nüfusun büyük bir kısmı dışarıda yaşamaktadır. Aynı şekilde bu özellikler, Giresun ile içinde geçerlidir. Bütün bunlara rağmen, Giresun Limanı'nda

¹¹⁸ Doğanay, H., 1994, a.g.e, s.437.

¹¹⁹ Doğaner, S., 1991, a.g.e, s.137

¹²⁰ Selen, S.H., 1943, *Türkiye'nin Yol Sistemi*. Türk Coğrafya Dergisi, Sayı:3-4, Ankara, s.352-371.

yoğun bir yolcu trafiği söz konusu değildir; hatta bu trafik oldukça seyrek. Örneğin 1995 yılı yaz sezonunda Giresun Limanı'na uğrayan toplam 15 feribot ile kente yaklaşık olarak 300 yolcu gelmiş, 250 yolcu da kentten ayrılmıştır. Bu da her hafta kente 20 yolcunun geldiğini ve 15-16 yolcunun da gittiğini göstermektedir. Yine bu feribot seferleri ile kente, yaklaşık olarak 100 adet araç getirilmiş, 60 araç da kentten götürülmüştür¹²¹.

Tablo 19. İstanbul Bağlantılı Olarak Yapılan Karadeniz Hattı Feribot Seferlerinin Güzergâhı (1995)*.

Limanlar	Günler	Varış	Kalkış
İstanbul	Pazartesi	--	14.00
Sinop	Salı	11.00	12.30
Samsun	Salı	18.30	20.30
Giresun	Çarşamba	03.30	04.30
Trabzon	Çarşamba	09.30	10.30
Rize	Çarşamba	13.00	14.00
Trabzon	Çarşamba	16.30	19.30
Giresun	Çarşamba	00.30	01.30
Samsun	Perşembe	09.30	10.30
Sinop	Perşembe	15.30	16.30
İstanbul	Cuma	14.00	--

Kaynak: Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş. Deniz Yolları İç Hat Seferleri.

* Bu program 5.06.1995-15.09.1995 Tarihleri Arasında Uygulanır.

Bütün bunlardan da anlaşılacağı üzere, Giresun Limanı'nda yolcu trafiği yok denecek kadar azdır. Geçmiş yıllarda limandaki yolcu trafiği daha yüksekti. Örneğin 1950'lere kadar limana gelen-giden toplam yıllık yolcu sayısı 10 bin kişinin üzerinde iken, 1980'li yıllara kadar 5 bine, günümüzde de 200-300 kişiye kadar düşmüştür. Bu tarihlerde denizyolu ile taşınan yolcunun, günümüze oranla oldukça fazla olmasının en büyük nedeni, karayolu ulaşımının gelişmemiş olması ve buna bağlı olarak da tek ulaşım sektörünün denizyolu olması idi.

Günümüzde Giresun İli'nin kıyı şeridinde nüfus oldukça yüksektir ve kent nüfusunun önemli bir kısmı özellikle İstanbul başta olmak üzere büyük kentlerde yaşamaktadır. Bunların bir sonucu olarak da, kente önemli sayılabilecek bir yolcu trafiği söz konusudur. Fakat denizyolu ile taşınan yolcu miktarı, biraz önce de belirttiğimiz gibi, yok denecek kadar azdır. Bunun da birçok nedeni vardır. Bunların başında kenti ülkenin diğer kentleri ile bağlayan sahil karayolunun yapılması ve yolculukta genellikle bu ulaşım sektörünün tercih edilmesi gelir. Diğer bir neden ise, denizyolunun fazla zaman almasıdır ki, nitekim Giresun-İstanbul arası denizyolu ile yaklaşık 36 saat sürer iken, karayolu ile bu mesafe 14-15 saatte alınabilmektedir. Bütün bunlara, denizyolunun karayoluna göre çok daha pahalı olmasını da ekleyebiliriz.

¹²¹ Giresun Limanı İşletme Müdürlüğü'nün Kayıtlarından Yararlanılmıştır.

Gerçekten de 1995 yılı itibarıyla denizyolu ile yolculuk, karayoluna oranla hemen hemen üç kat daha pahalıya mâl oluyordu. Buna, araç sahibi olanların araçları için ödedikleri para da eklendiğinde, yolculuk masrafları çok daha yüksek miktarlara ulaşmaktadır.

Günümüzde Karadeniz sahil karayolunda, yoğun bir yolcu trafiği söz konusudur. Zaten bu karayolu, mevcut olan bu trafiği kaldıramamaktadır. Denizyolu ulaşımı bu konuda önemli bir alternatiftir. Bu ulaşım sektöründe daha ucuza seyahat etme imkanının sağlanması ve feribotların Karadeniz kıyısındaki bütün limanlar yerine, sadece belirli limanlara uğraması durumunda, denizyolu ulaşımında daha fazla yararlanılacağı kanaatini taşıyoruz. Yine bilindiği üzere Karadeniz kıyılarımız, oldukça zengin doğal güzelliklere sahiptir. Eğer bu kıyılarımız yat turizmine açılırsa, denizyolu ulaşımının çok daha cazip hâle geleceği kanaatindeyiz.

4.2- LİMAN AKTİVİTESİNİN ÇEVRENİN EKONOMİK HAYATINA KATKILARI

Ticaret faaliyetlerinin önem kazandığı ve ticarî fonksiyonların diğerleri arasında ön plâna geçtiği yerler¹²² olan limanlar, şehirlerin ve hizmet bölgelerinin ekonomik hayatına önemli katkı sağlarlar. Her ne kadar Giresun Limanı ticarî aktivitesi fazla gelişmemiş bir yerel liman olsa da, hemen bütün limanlarda olduğu gibi, bu limanın da çevrenin ekonomik hayatına birçok katkıları vardır. Bunlar arasında, kentte balıkçılığın ve özellikle de ticaretin gelişmesine önemli yararlar sağlaması başta gelir. Diğer taraftan limanda, ticarî aktivitesi çok fazla gelişmiş limanlar kadar olmasa da, az da olsa işgücü çalışır. Öte yandan buna, liman çevresinde faaliyet bulunan otel, lokanta ve kahvehane gibi iş yerlerinde çalışanları da katarsak, liman faaliyetlerinin doğrudan ve dolaylı yollardan meydana getirdiği istihdam olanakları da çevrenin ekonomik hayatına önemli ölçüde katkı sağlar.

Bilindiği üzere Giresun'da ticarî faaliyette en önemli yeri fındık alır. Bu ticaret malı, uzunca bir süreden beri il ekonomisinin değişmeyen başlıca güç kaynağıdır. Bugün de binlerce aile geçimini, bu üründen sağlar. Bu itibarla fındık ürünün pazarlamasında karşılaşılan sorunların çözümüne yönelik bazı tedbirlerin alınması zorunludur. Şüphesiz ki fındığın dış pazarlara, özellikle de denizaşırı ülkelere gönderilmesinde, limanın fonksiyonu büyüktür. İhracatta sağlanan kolaylık, üreticinin ürününü daha yüksek fiyatlarla satmasını sağlar. Öte yandan, fındık genellikle iç fındık şeklinde ihraç edilmektedir. Bu nedenle de, bugün ilde 30'u aşkın fındık kırma fabrikası vardır. Bunlarda çalışanlar düşünüldüğünde, limanın bu şekilde sağladığı dolaylı istihdam olanakları da oldukça önemlidir.

¹²² Göncy. S., 1977, a.g.e, s.176.

Diğer taraftan, kentin önemli gelir kaynaklarından olan çinko-kurşun ve barit gibi madenlerin ihracatında da limanın büyük rolü vardır. Bilindiği gibi maden cevherlerinin taşınmasında denizyolu, diğer ulaşım sektörlerine göre çok daha ekonomiktir. Limanın sağladığı bu ihracat kolaylığı sayesinde, söz konusu madenlerle ilgili tesisler de kurulmuştur. Örneğin, barit madenini işlemek amacıyla kurulan Entegre Tesis (PET-MA) ihracata dönük üretim yapmakta ve bünyesinde birçok işçi çalıştırmaktadır. Aynı zamanda kentte, SEKA-Aksu Kâğıt Fabrikası gibi bünyesinde oldukça fazla miktarda işçi çalıştıran bir kuruluş da vardır. Bu tesisin gerek ürettiği mamul maddenin pazarlanmasında, gerekse ihtiyacı olan hammaddenin temininde de limanın rolü büyüktür. Bütün bunlar da gösteriyor ki liman, kentte sanayi ve ticaretin gelişmesinde, direk ve dolaylı yollardan olumlu katkılarda bulunmaktadır.

Gerek yörenin doğal yapısı gerek ekonomik zorunluluklar, kentte, balıkçılığın önemli bir faaliyet haline gelmesine neden olmuştur. Her ne kadar düzenli ve büyük çaplı bir üretim pek söz konusu olmasa da, bugün kentte, birçok aile geçimini bu sektörden sağlamaktadır. Daha önce de belirtildiği üzere, liman içinde bir adet balıkçı barınağı vardır. Bu barınak, yaklaşık olarak 60-70 civarında balıkçı teknesinin barınmasına imkân sağlamaktadır. Bunlarla avlanan balıkların boşaltılması için bir de balıkçı rıhtımı bulunmaktadır. Aynı zamanda daha büyük balıkçı tekneleri, motor rıhtımına yanaştırılarak boşaltma işlemlerini burada yapabilmektedirler. Bu rıhtımda balıklar kamyonetlere yüklenerak çevreye dağıtılmaktadır. Özellikle hamsi balığı avcılığının yoğun olarak yapıldığı Kasım-Aralık-Ocak aylarında liman, balıkçılık faaliyeti yönünden çok daha yoğundur.

Giresun Limanı, zaman zaman olsa da transit taşımacılık için kullanılan limanlarımızdan biridir. Bu taşımacılık, son yıllarda ülkemize döviz getiren önemli bir kaynak haline gelmiştir. Döviz girdisi, taşımacılık yoluyla olduğu kadar, liman hizmetleriyle de sağlanmaktadır. Bu bakımdan transit taşımacılık, bir tür hizmet ihracı niteliğindedir. Döviz getiren diğer faaliyetlere göre transit taşımacılık hizmetleri, girdi yönünden dışa daha az bağımlıdır. Başka bir deyişle kazanılan bu dövizler için dışarıdan satın alınan girdilerin payı nispeten düşük olmaktadır.

Giresun Limanı transit taşımacılığa açıldıktan sonra, hizmete girişinden günümüze kadar ilk kez bu taşımacılığın en üst düzeye ulaştığı 1982-1983-1984 yıllarında büyük bir kârla çalışmıştır. Adı geçen yıllarda taşımacılıkla uğraşanlar, bu işlerden büyük kazançlar sağlamışlardır. Buna bağlı olarak da, çevrenin ticaret hayatında büyük bir canlanma meydana gelmiştir. Günümüzde zaman zaman transit taşımacılık yapılsa da, taşınan yük miktarı nispeten az olduğundan çevrenin ekonomik hayatına da fazla bir katkısı olmamaktadır. Hemen doğudaki Trabzon Limanı, transit ticaret sayesinde, çevresine büyük bir ekonomik canlılık

getirmiştir. Şayet Giresun Limanı'nda da transit ticaret geliştirilirse, çevre sakinlerine, gerek döviz gelirleri, gerekse de sağlayacağı istihdam olanakları açısından, daha büyük yararlar sağlayacağı kanaatindeyiz. Bu da ancak, liman ile hinterlandı arasındaki ilişkilerin kuvvetlendirilmesini sağlayacak standartları yüksek karayollarının yapılması ile mümkün olabilir.

Bugün Giresun Limanı bünyesinde, 70'e yakın işgücüne sürekli iş imkânı sağlamıştır. Bunun haricinde, bir çok geçici işçi de çalıştırmaktadır. Her yıl bu işçilere ödenen ücretler, liman gelirlerinden daha fazla tutmaktadır. Örneğin 1990 yılında limanın personel gideri 3489136427 TL. olmuştur. Bunun yanında, limanın toplam geliri ise ancak 1702620482 TL.'de kalmıştır. Her ne kadar limanda çalışan işçi sayısı ve bunlara ödenen ücretler, ticarî aktivitesi çok gelişmiş limanlar kadar olmasa da, yine de birçok ailenin geçinmesine imkân sağlamakta ve çevrenin ekonomisine katkıda bulunmaktadır.

Görüldüğü üzere Giresun Limanı, gerek kent ve yakın çevresindeki sanayi, ticaret ve balıkçılık faaliyetlerine etkileyerek, gerekse bir kısım işgücüne istihdam olanakları hazırlayarak, çevrenin ekonomik hayatına önemli katkılarda bulunmaktadır. Gerçi kentin limana olan bağımlılığı ve çevrenin ekonomik hayatı üzerindeki etkisi, sık sık belirtildiği üzere, karayolu ulaşımının gelişene kadar ki dönemde çok daha fazla idi. Çünkü kent, bütün ticarî bağlantılarını, liman aracılığıyla yapmak zorunda idi. Fakat karayolu taşımacılığının gelişmesi, liman faaliyetlerinin belirli ölçüde azalmasına, günümüzde kapasitesinin altında dahi çalışmasına neden olmuştur.

Her ne kadar durum böyle ise de, kentteki sanayi ve ticaret faaliyetleri geliştikçe, limana olan ihtiyaç da artacak ve çevre ekonomisine olan katkısı, şüphesiz ki gelecekte çok daha fazla olacaktır.

4.3-GİRESUN LİMANININ ÜLKE EKONOMİSİNE KATKILARI

Cumhuriyet Devri'nde denizcilik ekonomimizi geliştirmek için, çeşitli yasal ve idarî düzenlemeler yapılmıştır. Bunlar arasında en önemlisi, ekonomik ve siyasal bağımsızlığımızı sağlayan, Kabotaj Kanunu'nun (1Temmuz 1926) çıkarılmasıdır. Bu yasa ile yabancı şirketlerin deniz ekonomimizle ilgili geçmişte aldıkları bütün özel haklar kaldırılmış ve karasularımızdaki her çeşit denizcilik faaliyet hakkı, Türk girişimcilere verilmiştir. Öte yandan bu devrede, özellikle de 1950'den sonra, deniz ulaştırmasının gelişmesinde büyük rol oynayan limanların yapımına önem verilmiştir. Örneğin 1930 yılından sonra Maltepe, Zeytinburnu, Tekirdağ, Çanakkale, Mersin, İskenderun liman ve iskeleleri; 1959-1969 yılları arasında Ereğli, Trabzon, Giresun gibi limanların inşaatı tamamlanarak hizmete sokulmuştur. Nitekim

1963'den sonraki yıllarda Hopa, Bandırma, Antalya gibi üç önemli liman hizmete açılmıştır¹²³.

Uzunluğu 8333 km. yi bulan kıyılarımızda, bugün 80 adet gemi barınağı ve gemi uğrak yeri vardır. Fakat limanı, çağdaş anlamıyla düşünürsek, ülkemizdeki limanların büyük bir kısmı (%75 kadarı), küçük gemi barınakları (balıkçı barınakları, yat limanları, motorlu deniz taşıtlarının yanaştığı iskeleler gibi) şeklindedir¹²⁴. Bugün kıyılarımızda, iç ve dış ticarî yükleri elleçleyen kamu yönetimindeki 21 liman dışında, 32'si mahallî idarelerce, 6'sıda endüstriyel kuruluşlarca işletilen, toplam 59 liman faal durumdadır¹²⁵.

Limanlarımız konvansiyonel gemilere hizmet verecek şekilde donatılmış olup, âdeta her ilde bir limanın yapılması, kaynak israfına neden olmuştur. Ayrıca bu limanlar, yerleşim alanlarının içine sıkışıp kalmışlardır. Halbuki başlıca üretim merkezlerinin karayolları bağlantısıyla her bölgede tesis edilecek, genişlemeye elverişli, bugünün ve geleceğin ihtiyaçlarını modern teknolojik imkânlarla karşılayabilecek limanlar rehabilitasyonuna gidilmesiyle, iç pazarlarda istikrar, dış satımlarda kolaylık ve iç alımlarda ucuzluk sağlanabilecektir.

Limanlarımız içerisinde önemli ölçüde yükleme ve boşaltma yapan 12 adetli, genel amaçlı limanlardır. Bunlar Mersin, İskenderun, Samsun, Haydarpaşa, Derince, Bandırma, Hopa, Giresun, Trabzon, Tekirdağ, İzmir ve Antalya limanlarıdır. Özel amaçlı limanlarımızdan, önemli ölçüde yük hacmi olanlar, İzmir -Aliağa (Akaryakıt), İzmir-Nemrut (Akaryakıt ve kimyasal ürünler), Karadeniz Ereğlisi (Maden cevheri ve maden kömürü), Adana-Botaş (Akaryakıt) limanlarıdır¹²⁶. Limanlarımızın teorik kapasitelerine baktığımızda oldukça büyük rakamlarla karşılaşmamıza rağmen, diğer dünya limanlarıyla karşılaştırdığımızda, elde olunan sonuçların oldukça küçük olduğu dikkat çeker.

Giresun limanı çok çeşitli yük ve gemiye (Ro/Ro, yolcu gemisi, ferry boat, kometa) hizmet verebilen genel amaçlı bir limandır. Belirli bir sınır konulmamasına rağmen, genel yük hacmi 2-10 milyon ton/yıl arasında olanlar, ulusal liman özelliği taşır, 10 milyon tonun üzerinde yük hacmi olanlara ise, dünya limanı denilmektedir¹²⁷. Giresun Limanı'nın yıllık

¹²³ Doğanay, H., 1994, a.g.e. s. 483-484.

¹²⁴ Doğanay, H., 1994, a.g.e. s. 492.

¹²⁵ Deniz Ticaret Odası'nın Bültenlerinden yararlanılmıştır.

¹²⁶ Doğaner, S., 1991, a.g.e. s. 141.

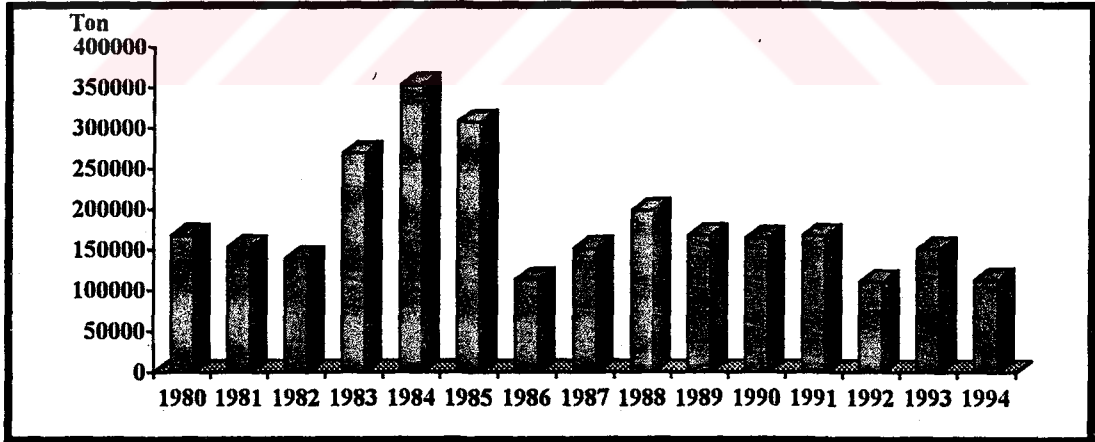
¹²⁷ Doğaner, S., 1991, a.g.e. s. 141.

yükleme-boşaltma kapasitesi (kabotaj¹²⁸-ithalat-ihracat) 300 bin tondur. Bu kapasitenin de oldukça altında çalışmaktadır (Tablo 20, Şekil 18).

Tablo 20- Giresun Limanı'ndan yapılan Yükleme ve Boşaltmanın (Kabotaj-İthalat-İhracat) Yıllara Göre Toplam Değerleri (1980-1994).

Yıllar	Yükleme-Boşaltma (Kabotaj-İhracat-İthalat) Miktarı (Ton)
1980	167 542
1981	153 509
1982	139 573
1983	269 629
1984	352 742
1985	307 908
1986	113 128
1987	151 693
1988	198 741
1989	167 463
1990	164 505
1991	167 386
1992	110 254
1993	150 987
1994	112 740

Kaynak : Giresun Limanı İşletme Müdürlüğü'nün Kayıtlarından Yararlanılmıştır.



Şekil 18- Giresun Limanı'ndan yapılan Yükleme ve Boşaltmanın (Kabotaj-İthalat-İhracat) Yıllara Göre Toplam Durumu.

Görüldüğü üzere, Giresun Limanı'ndan yapılan yıllık yükleme-boşaltma miktarı, 200 bin tona dahi çıkmamaktadır. Liman, sadece transit ticaretin yoğun bir şekilde yapıldığı 1984-1985 yıllarındaki iki yıllık bir sürede kapasitesinin üzerinde çalıştırılmıştır. Giresun Limanı bu kapasitesiyle, Türkiye'deki genel amaçlı limanlar arasında, önemli bir yere sahip değildir.

¹²⁸ Bir ülkenin iskele veya limanları arasında gemi işletme işi. Diğer bir deyişle, ulusal yük taşımacılığını ifade etmektedir.

Zaten genel amaçlı limanlarımızın yükleme-boşaltma kapasitelerine baktığımızda (İstanbul 12 milyon ton, İskenderun 9.5 milyon ton, İzmir 3.5 milyon ton), Giresun Limanı'nın yıllık yükleme-boşaltma hacminin oldukça az olduğu görülür. Gerek ulusal gerekse de uluslararası (ihracat-ithalat) yük taşımacılığında, aynı durum söz konusudur.

Giresun Limanı, 200 bin tonu ancak bulan yıllık yükleme ve boşaltma hacmi ile ülkemizdeki bir çok limandan olduğu gibi, Karadeniz Bölgesi'ndeki limanların birçoğundan da küçüktür.

Bugün Karadeniz Bölgesi kıyılarında, yaklaşık 25 kadar liman vardır. Ancak bunların en önemlileri, Samsun, Trabzon, Zonguldak, Ereğli, Sinop, Hopa ve Giresun Limanlarıdır.

Bu kıyılarımızın, en büyük ve en kapasiteli limanı Samsun'dur. Yeşilirmak ve kollarının araziye yarıp parçalamış ve Canik Dağlarının iç bölgelere (İç Anadolu) kolayca geçit vermesini sağlamıştır. Bunun bir sonucu olarak, işlek karayolu ve demiryoluyla da iç kesimlere bağlanması, limanın hinterlandının geniş olmasını sağlamıştır. Ayrıca Samsun'un doğusunda Çarşamba, batısında Bafra gibi iki büyük ve tarımsal üretimi yüksek ovanın arasında bir konuma sahiptir. Bütün bunlar, Orta Karadeniz Bölümü'nde Samsun gibi yıllık yükleme-boşaltma kapasitesi tek vardiya üzerinden 2 milyon ton, çift vardiya üzerinden 5.5 milyon tonu bulan, ticarî aktivitesi yüksek bir limanın oluşmasına neden olmuştur¹²⁹.

Doğu Karadeniz Bölümü'nün en büyük limanı durumunda olan Trabzon limanı. Trabzon-Erzurum-İran transit ticaret yolu sayesinde, nispeten geniş bir hinterlandı vardır. Yıllık yükleme-boşaltma kapasitesi 1.2 milyon ton kadardır. Yine aynı şekilde, Hopa Limanı da Hopa-Erzurum karayolu, İran ile bağlantılı olup, limana önem kazandırmıştır. Yıllık yükleme-boşaltma kapasitesi 600 bin ton dolayındadır.

Batı Karadeniz Bölümü'ndeki en önemli limanlar, Zonguldak ve Zonguldak Ereğlisi limanlarıdır. Zonguldak Limanı bir kömür yükleme limanıdır. Yıllık yükleme-boşaltma kapasitesi 900 bin tondur. Ereğli Limanı ise, maden cevheri ve maden kömürü ihraç limanıdır. Her ikisi de özel amaçlı limanlardır. Bütün bu limanlar arasında Sinop Limanı Karadeniz kıyılarımızın tek doğal limanı olmasıyla, ayrı bir önemi vardır. Ancak Küre Dağlarının, bu limanın hinterlandını daraltması, mevcut 2000 bin ton kadar olan yükleme-boşaltma kapasitesini dahi kullanamamasına neden olmuştur¹³⁰.

Giresun Limanı'nın trafik hacmi bakımından, Karadeniz Bölgesi'ndeki genel amaçlı limanlar arasında, dördüncü durumda olduğunu söyleyebiliriz. Bu kıyılardaki limanların,

¹²⁹ Doğanay, H., 1994, a.g.e, s.497

¹³⁰ Doğanay, H., 1994, a.g.e, s.497-498.

mevcut yükleme-boşaltma kapasiteleri de bunu açık bir şekilde gösterir (Samsun 2-5.5 milyon ton, Trabzon 1.2 milyon ton; Hopa 600 bin ton, Giresun 300 bin ton). Özellikle Samsun ve Trabzon limanlarının, diğer Karadeniz Bölgesi kıyısı limanlarına oranla çok daha fazla gelişmiş olmasının nedeni, geniş birer hinterlanda sahip olmalarından kaynaklanır. Giresun İli modern karayollarıyla iç kesimlere bağlanamış olması, limanı hinterlandının dar olmasına ve yerel bir liman karakteri taşımasına neden olmuştur.

Bütün bu açıklamalardan da anlaşılacağı üzere Giresun Limanı, gerek ulusal gerekse de uluslararası yük taşımacılığında, ülkemizin hem genel hem de özel amaçlı limanları arasında, önemli bir yere sahip değildir. Bu da, yerel bir liman oluşundan kaynaklanmaktadır. Dolayısıyla da, ülke ekonomisine önemli bir katkısının olduğu söylenemez. Zaten Giresun Limanı'ndan indirilen-bindirilen yıllık toplam yük miktarını, ülkemiz limanlarından indirilen-bindirilen yıllık toplam yük miktarıyla oranladığımızda, bunu açık bir şekilde görmek mümkündür.

Günümüzde bütün limanlarımızda indirilen-bindirilen yıllık toplam yük miktarı, 150 milyon tonu bulmaktadır. Giresun Limanı'nın da yükleme boşaltma kapasitesi (kopataj-ithalat-ihracat), 300 bin ton olmasına rağmen, limandan indirilen-bindirilen yıllık toplam yük miktarı 200 bin tonu ancak bulmaktadır. Bu miktar ile Giresun Limanı, ülkemiz limanlarında indirilen-bindirilen yükün ancak %0.2'sini oluşturmaktadır. Bu da ülkemizin diğer limanlarına oranla, oldukça küçük bir paydır.

Bütün bunlar Giresun Limanı'nın, ülke ekonomisine hiç bir katkısının olmadığı anlamına gelmez. Her ne kadar ülkemizdeki ticarî aktivitesi gelişmiş ve indirilen-bindirilen yük miktarının çok fazla olduğu limanlar kadar olmasa da, fındık gibi ticari değeri yüksek bir ürünün ihracatı, büyük bir ölçüde bu liman aracılığıyla gerçekleştirilmektedir. Bilindiği üzere, halen dış ticaret gelirimizin yaklaşık olarak %8 ilâ %10'a varan bir kısmı bu üründen sağlanmaktadır. Diğer bir ifadeyle, bu ürün ülkemiz için önemli bir döviz kaynağıdır ve ihracatı büyük ölçüde Giresun Limanı'ndan gerçekleştirilmektedir. Diğer taraftan, limandan çinko-kurşun ve barit madenlerinin de ihracatı yapılmaktadır. Bu şekilde de, az da olsa ülkemiz ekonomisine katkıda bulunmaktadır.

Giresun Limanı'nın ülke ekonomisine daha fazla yarar sağlayabilmesi, her şeyden önce transit ticaretin geliştirilmesi ile mümkün olacağı kanaatindeyiz. Çünkü daha önce de belirttiğimiz gibi, transit taşımacılık döviz gelirleri ve istihdam olanakları açısından sağladığı yararlarla, bulunduğu bölgeye büyük bir ticarî canlılık getirmektedir. Karadeniz'de Trabzon

ve Samsun, Akdeniz'de Mersin ve İskenderun limanlarında yoğun bir şekilde yapılan transit taşımacılığın, ülke ve bölge ekonomisine getirdiği yararlar, buna canlı birer örnektir.

SONUÇ ve ÖNERİLER

Giresun Limanı ülkemizin Karadeniz Bölgesi'nin Doğu Karadeniz Bölümü kıyılarında yer alır. Liman doğuda Aksu Deresi ağzı ve buradan gerçek 19° yönünde 1.5 mil (yaklaşık 2778 m.) uzaktaki nokta ile batıda Güre Deresi ağzı ve bu ağızdan gerçek kuzey yönünde 1.5 mil uzaktaki noktayı birleştirdiği var sayılan hatların sınırladığı deniz alanını kapsamaktadır.

Genellikle boyuna yapılı kıyılar özelliğinde olan Karadeniz kıyılarımızda, liman kurulmasına elverişli doğal koylar oldukça azdır. Diğer taraftan, dağların kıyıya paralel uzanması, kıyı ile iç kesimler arasındaki bağlantının ancak belirli yerlerden sağlanmasını mümkün kılmaktadır. Dolayısıyla bu gibi yerlerde liman faaliyetleri daha fazla gelişmiştir. Örneğin Samsun, Trabzon, Hopa limanlarında olduğu gibi. Giresun Dağları da diğer Karadeniz dağları gibi denize paralel uzanan, güç geçit veren dağlardır. Böyle olmakla birlikte, bu ilin yüzey şekilleri de iç bölgelere bağlantı kurulmasını sağlayan bazı geçitlere imkân vermiştir. Bunlardan en önemlisi, aynı zamanda Doğu Karadeniz'i iç bölgelere bağlayan, başlıca doğal yol güzargâhlarından biri olan Tirebolu ilçesi sınırları içindeki Harşit Vadisi'dir. Bunun dışında, Eğribel (2075 m.) ve Şehitler (2000 m.), diğer önemli geçitlerdir. Ancak bu geçitler aracılığıyla iç kesimlere ulaşan yolların henüz standartları yüksek yollar haline getirilmemiş olması, Giresun Limanı'nın hinterlandının dar olmasına yol açmıştır. Bu na bağlı olarak da, bu liman daha çok yakın çevresine hizmet veren yerel bir liman özelliği taşımaktadır. Diğer taraftan, Giresun Limanı bir açık deniz limanıdır. Özellikle karayel, yıldız ve poyraz gibi rüzgarların etkisi altında kalmaktadır. Bunun için rüzgâr ve fırtınalara karşı dalgakıranlarla korunmuş bir limandır.

Eski bir tarihe sahip olan Giresun Limanı'nda önceden kullanılan taş iskele, Finikeliler zamanında Giresun ve çevresinin bütün ticarî mallarının geçtiği bir yerd. Tarih boyunca muhtelif devletlerin ve son olarakta Osmanlı İmparatorluğunun hakimiyeti altına giren liman, İç Anadolu'nun bir iskelesi durumunda iken, kervanlarla gelen yük ve yolcu İstanbul ve başka yerlere gitmek için vapur, kayık, mavna gibi deniz araçlarıyla yolculuk yapıldığı bilinmektedir. Zamanla karayolu ulaşımının gelişmesiyle, bu özelliğini kaybetmiştir. Liman XIX Yüzyıla kadar ve bu yüzyılda, çevrede yetiştirilen fındık, mısır, fasulye gibi ürünlerin deniz yoluyla çeşitli bölgelere gönderildiği bir liman idi. Rüzgâra açık ve korumasız olmasına karşılık, çevrenin gereksinimlerini bir ölçüde karşılamakta idi. Liman, 1959 yılında modern bir şekilde

yapılarak hizmete girmiş olup, 1969 yılına kadar Trabzon Limanı İşletme Müdürlüğü'ne bağlı olarak çalışmıştır. Nitekim, 1969'dan itibaren müstakil müdürlük haline getirilerek, Türkiye Denizcilik İşletmeleri tarafından işletilen limanlardan biri olmuştur.

Giresun Limanı, iç ve dış liman olmak üzere, iki bölümden oluşmaktadır. Bunlardan dış liman, yaklaşık 23613000 m².lik su alanını kaplamakta olup; iki dalgakıranla korunmuş iç liman, 294000 m².lik bir su alanına sahiptir. Ana mendirek 850 m., tali mendirek ise 350 m.dir. Limanın yıllık yükleme-boşaltma kapasitesi genel olarak 300000 tondur. Limana aynı anda en fazla 4000 tonluk üç adet gemi birlikte yanaşabilmektedir. Bu gemilerin bir adedi yolcu rıhtımına, iki adedi ise şilep rıhtımına yanaşmaktadır. Liman işlevlerine göre şilep rıhtımı (275 m.), kılavuz rıhtımı (88 m.), yolcu rıhtımı (150 m.), motor rıhtımı (135 m.), irtibat rıhtımı (374 m.) ve balıkçı rıhtımı (87 m.) olmak üzere altı kısımdan oluşmaktadır. Rıhtımların su derinliği -0.5 m. ilâ -10 m. arasında değişmektedir. Limanın kara sahası, 57375 m².lik bir alanı kaplamaktadır. Bu alan, 2700 m².lik ve 13500 m³.lük kapalı ve yarı kapalı ambarlama kapasitesi ile 44300 m².lik beton, açık ambarlama sahasından oluşur. Limandan gemilere tatlı su, elektrik ve telefon gibi hizmetler verilebilmektedir.

Giresun Limanı'nın, yük ve yolcu taşımacılığı olmak üzere iki ana işlevi vardır. Ancak, yolcu taşımacılığı pek önemli değildir. Denizcilik Bankası'na ait feribotlar, İstanbul bağlantılı olarak, sadece yaz aylarında, bütün Karadeniz limanları ile birlikte Giresun Limanı'na da uğramaktadır. Taşınan yolcu miktarı da oldukça azdır.

Yük taşımacılığı ise ulusal ve uluslararası olmak üzere iki kısma ayrılmaktadır.

Ulusal yük taşımacılığında, yüklemeden çok boşaltmanın yapıldığı bir liman özelliği taşımaktadır. Boşaltılan yükler arasında akaryakıt, inşaat malzemesi, kömür, buğday, selüloz gibi maddeler ilk sırayı almaktadır. Yüklenen yükün önemli bir kısmını fındık, barit, çinko-kurşun oluşturmaktadır. Ulusal yük taşımacılığında (kabotaj) 100000 ton /yıl yük hacmine dahi ulaşamamaktadır.

Uluslararası yük taşımacılığında ise genel olarak, ihracat, ithalattan daha fazladır. Giresun Limanı'nın hinterlandında hüküm süren iklim koşullarına bağlı olarak, yetiştirilen en önemli ticarî ürün fındıktır. Bundan dolayı da, eskiden beri limandan ihraç edilen ürünlerin başında fındık gelir. İhracatı yapılan diğer ürünler ise, barit ve çinko-kurşun madenleridir. Limandan gerçekleştirilen ihracatın hemen hemen tamamına yakın bir kısmını bu üç ürün oluşturmaktadır. Yıllık ihracat miktarı 60-70 bin tonu bazen aşmaktadır. Yıllık ithalat miktarı ise 50 bin tonu aşmamaktadır ve bu değerle ihracatın gerisinde gelmektedir. İthal edilen

ürünler kentin ihtiyacına göre değişmekle birlikte, genellikle kimyevî maddeler, sunî gübre, kömür, buğday, inşaat malzemesi, selüloz, makina araç ve gereçleri ilk sırayı almaktadır.

Giresun Limanı, gerek ulusal gerekse de uluslararası yük taşımacılığında, ülkemizin hem genel hem de özel amaçlı limanları arasında, önemli bir yere sahip değildir. Gerek yıllık yükleme-boşaltma kapasitesinin düşüklüğü ve gerekse limana uğrayan gemi sayısının yılda 200'e dahi çıkmaması, bunun bir göstergesidir.

Giresun Limanı, bir süreklilik göstermese de, ülkemizin transit taşımacılık için kullanılan limanlarından birisidir. Ancak limanın transit ticaretten yararlanması; gelen yükün Samsun ve Trabzon limanlarının kapasitelerini aşmaları halinde Giresun Limanı'na nakli ile mümkündür. Yani adı geçen limanlara ek olarak kullanılmaktadır. Son yıllarda bu limanlardan yapılan transit ticaretin azalmış olması, Giresun Limanı'ndan yapılanın tamamen durmasına neden olmuştur.

Günümüzde Giresun Limanı'nın özellikle yakın çevresine önemli ölçüde ekonomik yararları olmaktadır. Gerçekten de liman, balıkçı teknelerine bir sığınak oluşturarak çevrede balıkçılığın gelişmesine zemin hazırladığı gibi, yük ve yolcu trafiği sayesinde de yörenin ekonomik hayatına önemli katkılar sağlar. Özellikle de fındık gibi ticarî değeri yüksek ve bölgenin ekonomik hayatında birinci derecede yeri olan bir ürünün ihracatında, büyük rol oynar. Fakat bunun yanında, ülke ekonomisine önemli sayılabilecek bir katkısı yoktur. Türkiye limanlarında indirilen-bindirilen yükün ancak %0.2'lik bir kısmını oluşturmaktadır. Bu da oldukça küçük bir paydır.

Giresun Limanı bugün, mevcut olan 300 bin tonluk kapasitesinin dahi oldukça altında çalışmaktadır. Yıllık yükleme-boşaltma miktarı 200 bin tona dahi çıkmamaktadır. Bunda da en büyük etken, sahil karayolunun yapılmasıyla birlikte, karayolu nakliyatçılığının gelişmiş olmasıdır. Diğer taraftan, kenti iç kesimlerle bağlayan karayollarının modern bir şekilde yapılmamış olması, limanın ticarî aktivitesinin az olmasına neden olmuştur. Bunlara ek olarak, doğuda Trabzon kenti ve ticarî aktivitesi gelişmiş bir limanın bulunması, batıda ise Ordu ve özellikle de Samsun gibi ticarî aktivitesi gelişmiş bir liman kentinin bulunması, Giresun Limanı'nın hinterlandını sınırlandırmıştır. Bütün bu nedenlere bağlı olarak Giresun Limanı'nın hinterlandı, il sınırlarının dışına pek taşmadığı gibi, ilin tüm alanını da kapsamaz. Çünkü ilin doğuda ve batıda bulunan ilçeleri, daha çok adı geçen kentler ile ticarî ilişkide bulunmaktadır. Bundan dolayı limanın hizmet bölgesinin toplam yüzölçümü 4300 km². kadar olup; bu sahada yaklaşık 350000 nüfus yaşamaktadır. Dolayısıyla da bu liman, daha çok yakın çevresine hizmet veren bir yerel liman özelliği taşımaktadır.

Bütün bunlara rağmen, Giresun Limanı'nın mevcut olan sorunlarının çözümlenmesi ve radikal bir takım tedbirlerin alınması halinde, limanın çevresine ve ülkenin ekonomik hayatına daha fazla katkı sağlayacağı ve ticarî aktivitesinin çok daha canlı olacağı, hatta yerel bir liman olma özelliğinden dahi kurtulacağı kanaatini taşıyoruz.

Alınması gereken bu tedbirlerden bir kısmı Türkiye'nin bütün limanlarını, bir kısmı da direkt Giresun Limanı'nı ilgilendirmektedir. Bu tedbirlerden bazıları şunlar olabilir.

1- Giresun Limanı'nın etki alanının genişlemesini sağlayacak tedbirlerin alınması gerekmektedir. Bu da ancak Giresun'u çevre illere bağlayacak olan ve halen yapımı süren yolların, bir an önce tamamlanıp hizmete girmesi ile mümkün olur.

Bu yolların en önemlisi 88 km. kadar uzunluğa sahip olan, en yüksek yerinin 900 m.yi dahi bulmadığı ve Doğu Karadeniz limanlarını Doğu Anadolu'ya ve İran transit yoluna bağlayan başlıca doğal yol güzergâhı durumunda olan Tirebolu-Torul (Harşit Vadisi yoludur). Şayet bu yol standartları yüksek modern bir karayolu haline getirilip hizmete açılırsa, Giresun Limanı'nın transit ticaretten yararlanması mümkün olabilir. Çünkü, Harşit Vadisi yolu, Trabzon'u Erzurum'a bağlayan karayoluna oranla yaklaşık 100 km. daha kısadır. Bu yol yapıldığı takdirde, Trabzon Limanı'ndan İran'a yapılan transit ticaretin, Giresun Limanı'na kayması dahi söz konusu olabilecektir. Çünkü hemen her mütüşebbis daima elindeki malı en kısa yoldan pazara ulaştırmak ister. Böylelikle hem zamandan, hem de maliyetten kazanmış olur. İşte Harşit vadisi yolunun standartları yüksek bir karayolu haline getirilmesi durumunda, müteşebbislerin büyük bir çoğunluğunun, Trabzon Limanı yerine Giresun Limanı'nı tercih etmeleri beklenebilir.

Diğer taraftan, 25 Eylül 1992'de açılan Ren-Tuna kanalı ile dünyanın en büyük limanı Rotterdam Karadeniz ile ilişki kurmuştur. Bu limanın yükünün bir bölümü, Ren ve Tuna üzerinden Ortadoğu'ya nakledilmek üzere Romanya'nın Köstence Limanına indirilecektir. Bosna-Hersek'teki savaş yüzünden şimdilik tıkanan kanal, Almanya'nın Karadeniz ve Akdeniz'e çıkışı, Avrasya ve Ortadoğu'ya açılan kapısı niteliğindedir. Don-Volga Kanalı ile de Hazar Denizi ülkeleri olan Kafkaslar ve Türk Cumhuriyetleri Karadeniz'e açılmaktadır. Bu ülkelerin yapacağı ihracat ve ithalat için en yakın deniz Karadeniz'dir. Bunun yanında Ren-Tuna Vadisi'nin, Avrupa'nın sanayi tesisleri, demiryolu, karayolu, nehir ve deniz limanları ile bağlantılı olarak, bu su yolu çevresinde yoğunlaşmıştır. Ren-Tuna, bu sanayinin gereksinimi olan hammadde ve enerji kaynaklarını sağlayan, mâmul maddeyi Avrasya ve Ortadoğu pazarına ulaştıran bir köprü görevi yapmaktadır. Bu güzergâh üzerindeki karşılıklı mal alışverişi Türkiye'yi de yakından ilgilendirecektir. Gelecekte Bosna-

Hersek'teki savaşın sona ermesi ve Ortadoğu'daki karışıklığın ortadan kalkması halinde, Karadeniz'de halen pek görülmeyen bir hareketliliğin yaşanacağını söylemek mümkündür.

Karadeniz ve Tuna'nın yükü için, özellikle Doğu Karadeniz'deki limanların geliştirilmesi ve bu limanların iç kesimlerle bağlantısını sağlayan yolların yapılması gerekmektedir. Öte yandan Giresun, Dereli, Şebinkarahisar yolu ile bağlantılı yolların tamamlanması ve Tirebolu-Torul (Harşit vadisi yollarının) trafiğe açılması hallerinde, Giresun Limanı ve çevresi daha çok hareketlilik kazanacaktır. Bu yollar hizmete girdiğinde, Giresun ve yöresi bir taraftan İç Anadoluya, bir taraftan Doğu Anadolu'ya ve İran'a bağlanmış olacaktır. Bunun için her ne sebeple olursa olsun, gecikmeli de olsa bu yollar, er veya geç hizmete girecektir. Onun için gelecek açısından, bu yolların bir an önce yapılarak trafiğe açılması ve böylelikle bölge ve ülke ekonomisine verilen zararın önüne geçilmesi gerekmektedir.

2- Giresun ve çevresinde ihracata dönük tarım ve sanayi kuruluşlarının yapılması gerekmektedir. Bunların en önemlileri de şunlar olabilir:

Giresun il ekonomisinin değişmeyen başlıca güç kaynağı fındıktır. İhracatta da bu ürün ilk sırayı almaktadır. Ancak, bu ürün genellikle iç ve kabuklu fındık şeklinde ihraç edilmektedir. Bunun yerine fındık yarı mamul bir şekilde değil de, ilgili sanayi kuruluşlarının kurulması ile mamul madde (kavrulmuş, beyazlatılmış, ezme fındık, fındık püre ve nugalari, krakonlar vb.) şeklinde ihracata sunulmalıdır. Gerçi ilde bu şekilde üretim yapan Fiskopbirlik Entegre Tesisleri vardır. Ancak bu yeterli değildir.

Şebinkarahisar ilçesindeki zengin alunit (şap) madeninin işletilmesi için, burada Potaslı Gübre ve Sülfirik Asit Fabrikası kurulabilir. Giresun Ticaret ve Sanayi Odası'nca da fizibilite raporları hazırlanmıştır. Eğer bu fabrika kurulursa, Türkiye ekonomisi için hayati öneme haiz potaslı gübre, sülfirik asit, alümina kâğıt sanayiine gerekli (alüminyum sülfat) gibi maddelerin üretimi mümkün olacaktır. Bu şekilde hem Şebinkarahisar gibi geri kalmış bir yöre kalkınacak, hem de ara mamullerden alüminanın ihracı ile önemli miktarda döviz geliri sağlanacaktır. Yine büyük bir rezerve sahip Espiye Lahanos, Kızılkaya ve Şahinyuva bakır ve pirit (20850000 ton) madenlerini işlemek amacıyla Espiye'de bakır ve konsantratör tesisi kurulabilir. Bunun için de, Ticaret ve Sanayi Odası rapor hazırlamıştır.

Bütün bunlar ve benzeri sanayi kuruluşları yapıldığı takdirde, hem ülke ve bölge ekonomisi açısından yararlı olacağı, hem de Giresun Limanı'nın ticarî aktivitesinde bir canlılık meydana getireceği kanaatindeyiz.

3- Karadeniz'e 122 km. kıyısı bulunan Giresun İli, balıkçılık yönünden önemli illerimizden biridir. İlde sürekli olarak balık avlama imkânı vardır. Ancak avlanan balığın miktarı ve değeri mevsimlere ve aylara göre değişmektedir.

Kentte açık deniz balıkçılığının geliştirilmesi, modern balıkçılığın gerektirdiği ekonomik olanaklardan yararlanılması, pazarlama yöntemlerinin geliştirilmesi, konservecilik kuruluşları ve soğuk hava depoları gibi tesislerin kurulması halinde, Giresun Limanı'nda balıkçılık faaliyeti gelişebilir. Böylece hem yöre ekonomisine katkı sağlanmış olur, hem de limanın ticarî aktivitesinde canlılık olur.

4- Bilindiği üzere limanlar, turizm faaliyetleri açısından da büyük önem taşırlar. Ancak bunun temel şartı, hiç kuşkusuz çevresindeki alanların turizme açılmış olmasıdır. Bu bakımdan Giresun İli'ndeki turizm potansiyelinin henüz çok azı değerlendirilmiş olup, ildeki turistik aktivitenin liman trafiği üzerindeki etkisi hemen hemen hiç yoktur. Giresun İli deniz ve dağ turizmine elverişli kaynaklar bakımından oldukça zengindir. Giresun İli ile birlikte bütün Karadeniz kıyılarında kruvaziyer denilen ve bir ölçüde denizde tatil geçirmeyi amaçlayan taşımacılık geliştirilebilir. Her ne kadar bölgenin doğal çevre özellikleri yat turizmi için pek uygun görülmesine de bölge kıyılarında bu turizm faaliyeti geliştirilebilir. Çünkü, bu kıyılar özellikle doğal güzellikleri açısından ülkemizin en önde gelen kıyıları arasındadır. Buralara düzenlenecek yat turları, doğayı seyretmek amacıyla seyahate çıkmış olan turistlerin ilgisini çekebilir. Ancak, bunun için öncelikle bölge kıyılarında belirli yerlerde yat limanlarının yapılması gerekir. Aynı zamanda il, yayla turizmi açısından çok zengin kaynaklara sahiptir. Özellikle Kulakkaya, Tamzara, Tamdere, Kümbet ve Bektaş gibi yaylaların iç ve dış turizme açılması, ildeki turistik aktivitenin geliştirilmesi bakımından büyük önem taşımaktadır. Bütün bunlar gerçekleştirildiğinde, Giresun Limanı'ndaki yolcu trafiğinin artması da söz konusu olacaktır.

5- Giresun Limanı'nın ihtiyacı olan araç ve gereçler ile donatılması gerekmektedir.

Bugün liman, bu açıdan yeterli gibi gözüküyorsa da, gelecek için pek de yeterli olduğu söylenemez. Çünkü geçmişte bunun örneği yaşanmıştır. Limanın Mayıs 1983 yılından itibaren transit taşımacılığa açılması ve yoğun bir şekilde yapılan bu taşımacılık sırasında, gemilerin iç liman sahasının dışında demirleyip, boşaltma yapmak için günlerce sıra bekledikleri bilinmektedir. O yıllarda bu durum, limanın genişletilmesini gündeme getirmiş, fakat gerçekleştirilememiştir. Ancak daha önce de belirttiğimiz nedenler gerçekleştiğinde ve limanı iç kesimlere bağlayan yolların yapılması halinde, Giresun Limanı, bir transit ve taşımacılık kargo merkezi haline gelebilecektir. Bu durumda, limanın eskiden olduğu gibi yetersiz kalması söz

konusu olacaktır. Onun için limana bir an önce yeni depolama tesislerinin yapılması ve modern araç ve gereçlerle donatılması gerekmektedir. Bu amaçla 1995 yılı sonu itibarıyla çalışmalara başlanmış ve limanın mevcut olan 300000 tonluk yükleme-boşaltma kapasitesinin artırılacağı, yetkililerce belirtilmiştir.

6- Diğer taraftan Giresun Limanı karayel, yıldız ve poyraz gibi rüzgâr ve fırtınaların meydana getirdiği dalgaların etkisi altında kalmaktadır. Limanın mendirekleri (dalgakıranları) liman içindeki soluganlardan (dalgalardan) korumaya yeterli olmadıklarından, rıhtımlara yanaşmış veya liman içinde demirlemiş gemilerin, emniyetle barınması ve iş görmeleri bazen mümkün olmamaktadır. zaten liman konum olarak yanlış yere kurulmuştur. Giresun Yarımadası'nın doğusuna kurulması gerekirken, batı tarafına kurulmuştur. Şayet doğu tarafına kurulmuş olsa idi, rüzgâr ve fırtınalara bu kadar maruz kalmayacaktı. Artık yerinin değiştirilmesi pek mümkün olamayacağına göre, bu rüzgârların meydana getirdiği solugan olayının önüne geçilmesi gerekmektedir. Bunun için limanın, özellikle ana mendireğin boyunun uzatılması gerekmektedir. Bu amaçla, limanın proje çalışmaları bitirilmiş olup, ihaleye verilmiştir. Bu çalışma ile ana mendireğin boyu 850 m.den, 75 m. daha uzatılarak, 925 m.ye çıkarılacaktır. Gerçi bu uzunluk da yeterli değildir, fakat kısmen de olsa, bu olumsuz hava olaylarının önüne geçilmiş olacaktır.

7- Giresun Limanı'nın rıhtımları yetersiz ve su derinlikleri azdır. Limanın rıhtımlarının derinlikleri -0.5 m. ilâ -10 m. arasında değişmektedir. Sadece yolcu rıhtımının derinliği, ancak -10 m.yi bulmaktadır. Demirleme yapmak için en uygun derinliğin -10 m.yi geçmesi gerektiği düşünülürse, Giresun Limanı'ndaki rıhtımların derinliklerinin artırılması gerekmektedir. Rıhtımların azalan su derinliklerinin çoğaltılması için taranması (temizlenmesi) gerekmektedir. Gerçi bunun için önlem alınmış ve liman dibinin temizlenerek, en sığ yerinin en az -12 m.ye çıkarılacağı ve bunun 1996 yılı sonuna kadar bitirileceği yetkililer tarafından belirtilmiştir.

8- Giresun Limanı'nın rıhtım sahaları, kent yerleşme sahasının içinde kaldığından, genişleme imkanından yoksundur. Diğer taraftan, limanın hemen ardından başlayan Giresun Kalesi ve liman içerisine doğru sokulan Kent Parkı, limanın kara üzerindeki kullanış sahasını daraltmıştır.

9- Liman içerisinde, kent kanalizasyonu ve çeşitli atık maddelerden kaynaklanan kirlenme söz konusudur. Bu nedenle, limana kirli suyu arıtma cihazı kurulması gerekmektedir.

10- Giresun Limanı'nda, gemi kurtarma ve yangın söndürme gemileri bulunmamaktadır. Yine limanda, gemi bakım ve onarım atölyeleri mevcut değildir. Bunların da en kısa zamanda kurularak hizmete sunulması gerekmektedir.

11- Türkiye'nin bütün limanlarında olduğu gibi, Giresun Limanı'nda da kalifiye işçi sorunu vardır. Aynı zamanda liman, yükleme-boşaltma işçisi açısından yetersiz durumdadır. Öte yandan liman içerisinde gazino, lokanta, büfe gibi işçi ve yolcuların ihtiyacını karşılayacak tesis ve servisler bulunmamaktadır. Bunların da kurularak işletilmesi gerekmektedir.

12- Liman işletmesinin sistemli bir şekilde 24 saat hizmet verememesi, bürokrasi çokluğu, hizmette hız yetersizliği, gümrük hizmetlerinin ticarî faaliyetleri aksatıcı şekilde işlemesi ve benzeri sorunların çözümlenmesi halinde, Giresun Limanı'nın çevresinin ve ülkenin ekonomik hayatına çok daha fazla yararlı olacağı ve ticarî aktivitesinin günümüze oranla çok daha canlı olacağı, hatta yerel bir liman olma özelliğinden dahi kurtulacağı kanaatini taşımaktayız.

KAYNAKLAR

- Akhan, S., 1977, *Denizlerin Günümüzde Kazandığı Önem, Deniz Tabanının Jeomorfolojik Özellikleri ve Ege Sorunu*. Jeomorfoloji Dergisi Cilt:3, Sayı:6, s.119-135, Ankara.
- Akkan, E., 1974, *Doğu Karadeniz Bölgesi'nin Coğrafi Özellikleri*. Ankara Üniversitesi Haftası Konferansları, Ankara.
- Altınlı, F., 1946, *Ordu-Giresun Vilayetlerinin Jeolojisi*. İstanbul Üniv. Fen-Edebiyat Fak. Cilt:11, İstanbul.
- Arısoy, S., 1966, *Genel Deniz Ekonomisi Alanı Olarak Karadeniz*. Ankara Üniv. DTCF Coğrafya Araştırmaları Dergisi, Sayı:1, S.121-159, Ankara.
- Ardel, A., 1954, *Karadeniz İdrolajisi*. İstanbul Üniversitesi, Coğrafya Enst. Dergisi, Cilt:3, Sayı:5-6, s.23-34, İstanbul.
- Ardel, A., 1963, *Samsunla Hopa Arasındaki Kıyı Bölgesinde Coğrafi Müşahedeler*. İstanbul Üniv. Coğrafya Enst.Dergisi, Cilt:7, Sayı:13, s.36-49, İstanbul.
- Ardel, A., 1973, *Türkiye'nin Denizleri (I Karadeniz)*. İstanbul Üniversitesi Coğrafya Enst. Dergisi, Cilt:10, Sayı:18-19, s.275-290, İstanbul.
- Ardel, A., 1988, *İslâm Ansiklopedisi Karadeniz Maddesi*. 6.Cilt, Milli Eğitim Basımevi İstanbul.
- Atalay, İ., 1987, *Türkiye Jeomorfolojisi'ne Giriş*. Ege Üniversitesi, Edebiyat Fak., Yay.No:9, İzmir.
- Atalay, İ., 1989, *Türkiye Coğrafyası*. Ankara.
- Barda, S., 1964, *Münakale Ekonomisi*. İstanbul Üniv. İktisat Fak. Yay. No:154, İstanbul.
- Çaydamalı, K., 1963-1964. *Limasol Limanı*. Türk Coğrafya Dergisi, sayı:22-23, İstanbul.
- Darkkot, B., 1972, *Türkiye İktisadî Coğrafyası*. İstanbul Üniv. Yay. No:1307, Coğrafya Enstitüsü Yay. No:51, İstanbul.
- Darkot, B., 1976, *Karadeniz Bölgesi*. (Teksir Ders Notu), Atatürk Üniv. Edebiyat Fak. Araştırma Enstitüsü Ders Notları, Yay. No:21, Erzurum.
- Darkot, B., 1988, *İslâm Ansiklopedisi, Giresun Maddesi*, 4. Cilt Milli Eğitim Basımevi, İstanbul.

- Doğanay, H.**, 1992, Coğrafya'ya Giriş. Atatürk Üniversitesi Yay.No:726, Kâzım Karabekir Eğitim Fakültesi Yay.No:23, Erzurum.
- Doğanay, H.**, 1993, Coğrafya'da Metodoloji: Genel Metotlar ve Özel Öğretim Metotları. Milli Eğitim Bakanlığı Yay. Öğretmen Meslek Kitapları Dizisi, Yay.187, İstanbul.
- Doğanay, H.**, 1994, Türkiye Beşerî Coğrafyası. Ankara.
- Doğanay, H.**, 1994, Türkiye Ekonomik Coğrafyası. Atatürk Üniversitesi Yay.No:767, Kâzım Karabekir Eğitim Fakültesi Yay.No:39, Ders Kitapları Serisi No:33, Erzurum.
- Doğaner, S.**, 1991, *Türkiye'nin Yat Limanları*. İstanbul Üniv. Deniz Bilimleri ve Coğrafya Enstitüsü Dergisi BÜLTEN, Sayı:9, İstanbul.
- Doğaner, S.**, 1991, *İstanbul Limanı: Kuruluş, Gelişim ve İşlevleri*. İstanbul Üniv., Deniz Bilimleri ve Coğrafya Enst., BÜLTEN, Sayı:8, No:8, İstanbul.
- Emecan, M.F.**, 1989, XV-XVI. Asırlarda Giresun ve Yöresine Dair Bazı Bilgiler. 19 Mayıs Üniv. Ede. Fak. Der. Sayı:4, Samsun.
- Eriñç, S.**, 1945, *Kuzey Anadolu Kenar Dağlarının Ordu-Giresun Kesiminde Landşaft Şeritleri*. Türk Coğrafya Dergisi, Sayı:7-8, İstanbul.
- Eriñç, S.**, 1954, *Karadeniz Çevresinin Morfolojik Tekamülü İle Pleistosen İklim Tahavvülleri Arasındaki Münasebetler*. İstanbul Üniv. Coğrafya Enstitüsü Dergisi, Cilt:2, Sayı:5-6, s.47-94, İstanbul.
- Eriñç, S.**, 1958, *Karadeniz'in Denizaltı Morfolojisi*. İstanbul Üniv. Coğrafya Enstitüsü Dergisi, Cilt:3, Sayı:9, s.103-114, İstanbul.
- Eriñç, S.**, 1969, *Klimatoloji ve Metodları*. İstanbul Üniversitesi Yay.No:2053, Coğrafya Enst. Yay.No:35, İstanbul.
- Eriç, S.**, 1986, *Kıyılardan Yaralanmada Hukukî Düzenlemelere Jeomorfolojinin Katkısı*. Jeomorfoloji Dergisi, Cilt:3, Sayı:14, s.1-6, Ankara.
- Erol, O.**, 1989, *Türkiye'de Kıyılarının Doğal Niteliği, Kıyının ve Kıyı varlıklarının Korunmasına İlişkin Kıyı Kanunu Uygulamaları Konusuna Jeomorfolojik Yaklaşım*. İstanbul Üniv. Deniz Bilimleri ve Coğrafya Enstitüsü BÜLTEN, Sayı:6, No:6, s.15-47, İstanbul.

- Erol, O., 1991, *Türkiye Kıyılarındaki Terkedilmiş Tarihi Limanlar ve Bir Çevre Sorunu Olarak Kıyı Cizgisi Değişimlerinin Önemi*. İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve Coğrafya Enstitüsü, BÜLTEN, Sayı:8, No:8, İstanbul.
- Göçmen, K., 1973-1974, *Enez Limanının Değişen Öneminde Meriç Deltasının Etkileri*. İstanbul Üniv. Güneydoğu Araştırma Dergisi, Sayı:2-3, s.253-266, İstanbul.
- Göney, S., 1977, *Şehir Coğrafyası*. İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fak. Yay.No:2274, İstanbul.
- Güner, İ., 1994, *Turistik Fonksiyonları Açısından Bodrum Yat Limanı*. Doğu Coğrafya Dergisi, Atatürk Üniversitesi Kâzım Karabekir Eğitim Fakültesi, Coğrafya Eğitimi Bölümü, Sayı:1, s.200-229, Erzurum.
- Gürsoy, C.R., 1975, *Türkiye'nin Tabii Yolları*. Türk Coğrafya Kurumu Dergisi, Yıl 1974, Sayı:26, İstanbul.
- İnandık, H., 1955, *Sinop-Terme Arasındaki Kıyıların Morfolojik Etüdü*. Türk Coğrafya Dergisi, Sayı:17, s.21-41, İstanbul.
- İnandık, H., 1957, *Türkiye Kıyılarının Başlıca Morfolojik Meseleleri*. İstanbul Üniv. Coğrafya Enstitüsü Dergisi, Cilt:3, Sayı:8, s.67-77, İstanbul.
- İnandık, H., 1958, *Türkiye Kıyılarına Genel Bakış*. İstanbul Üniv. Coğrafya Enstitüsü Dergisi, Cilt:3, Sayı:9, s.50-72, İstanbul.
- İnandık, H., 1964, *Türkiye Çevresindeki Denizlerin Başlıca Özellikleri*. İstanbul Üniv. Coğrafya Enstitüsü Dergisi, Cilt:7, Sayı:14, İstanbul.
- İnandık H., 1971, *Deniz ve Kıyı Coğrafyası*. İstanbul Üniversitesi Yay.No:1219, Coğrafya Enst.No:47, İstanbul.
- Köksal, A., 1988, *Karadeniz Bölgesi'nin Turizm Coğrafyası*. Ondokuz Mayıs Üniv. Tarih Boyunca Karadeniz Bölgesi Bildirileri, Samsun.
- Kuru, C., 1991, *Giresun İli Optimal Liman Kapasitesi*. (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi) Ondokuz Mayıs Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Samsun.
- P. Minas, Bijişkyan, 1817-1819, *Karadeniz Kıyıları Tarih ve Coğrafyası* (Çeviri: Hrand D. Andreasyan), 1969, İstanbul.
- Selen, S.H., 1943, *Türkiye'nin Yol Sistemi*. Türk Coğrafya Dergisi, Sayı:3-4, Ankara.

- Soysal, H.**, 1985, *Tsunami (Deniz Taşması) ve Türkiye Kıyılarını Etkileyen Tsunamiler*. İstanbul Üniv. Deniz Bilimleri ve Coğrafya Enstitüsü BÜLTEN, Cilt:2, Sayı:2, s.59-67, İstanbul.
- Sözer, N.A-Işık, Ş-Mutluer, M.**, 1990, Karadeniz Bölgesi. Ege Üniv. Edebiyat Fak. Ders Notları, No:6, İzmir.
- Şemseddin, Samî**, 1314 (1896), *Kâmüsül-Alâm*, Cilt:5, İstanbul.
- Tanoğlu, A.**, 1944, *Samsun Limanı ve Hinterlandı*. Samsun Üniversite Haftası, Cilt:3, Samsun.
- Tezerten, A., T. Kayacaklı.**, 1986, Limanlarımızdan Ortadoğu Ülkelerine Transit Taşımacılık, İstanbul Ticaret Odası Yay. İstanbul.
- Tümertekin, E.**, 1965, *Münakale Coğrafyası Hakkında*. İstanbul Üniversitesi Coğrafya Enst. Dergisi, Cilt:8, Sayı:15, İstanbul.
- Tümertekin, E.**, 1987, Ulaşım Coğrafyası. İstanbul Üniversitesi Yay.No:2050, Coğrafya Enst. Yay.No:85, İstanbul.
- Tümertekin, E.**, 1994, Ekonomik Coğrafya. İst. Üniv. Yay. No:2053, Coğr. Enst. Yay. No:85, İstanbul.

Yurt Ansiklopedisi 1982, Giresun Maddesi Cilt:5, İstanbul, s.3147

HARİTALAR, RAPORLAR, İSTATİSTİKLER ve BÜLTENLER

- 1316(1898) Trabzon Vilayeti Salnamesi Trabzon.
- 1808 (1305) Trabzon Vilayeti Salnamesi Trabzon.
- 1869 (1286) Trabzon Vilâyeti Salnamesi Trabzon.
- 1870 (1287) Trabzon Vilâyeti Salnamesi Trabzon.
- 1872 (1289) Trabzon Vilâyeti Salnamesi Trabzon.
- 1894 (1311) Trabzon Vilâyeti Salnamesi Trabzon.
- 1898 (1396) Trabzon Vilayeti Salnamesi Trabzon.
- 1902 (1320) Trabzon Vilayeti Salnamesi Trabzon.

Başbakanlık Osmanlı Arşivi Ayniyat Defteri, No:932, s.109.

Deniz Ticaret Odasının 1988, 1989, 1990, 1991, 1992, Bültenleri.

DİE, 1990, Genel Nüfus Sayımı: İdarî Bölünüş (Nisan-1991'de Yayınlandı). Yay. No:1457, Ankara.

Giresun Ticaret ve Sanayi Odası, 1933, Cumhuriyet'in Onuncu Yılında (1923-1933)., Giresun.

Giresun Ticaret ve Sanayi Odası, 1988, Sosyal ve Ekonomik Rapor. Yay.No:6, Giresun.

1973, Giresun İl Yıllığı. Giresun.

HGK, 1/25000 ve 1/250 000 Ölçekli Topografya Haritaları.

Ulaştırma Bakanlığı, 1986, Türkiye Limanları Bilgileri. Ankara.



ÖZGEÇMİŞ

Bekdemir, 24.06.1970 tarihinde Giresun'da doğdu. İlk ve Orta öğrenimini Piraziz'de tamamladı.

Yüksek öğrenimine, 1990'da Atatürk Üniversitesi Kâzım Karabekir Eğitim Fakültesi Coğrafya Eğitimi Bölümü'nde başlayan Bekdemir, 1994 tarihinde bu fakülteden mezun oldu. Aynı yıl, bu bölümün açmış olduğu Araştırma Görevliliği sınavında başarılı oldu ve burada göreve başladı.

Halen Atatürk Üniversitesi Kâzım Karabekir Eğitim Fakültesi Coğrafya Eğitimi Bölümü'nde bu görevini sürdürmektedir.

Ünsal BEKDEMİR

