

GİRESUN LİMANI VE HİTERLANDI

The Hinterland and the Harbour of Giresun

Arş. Gör. Ünsal BEKDEMİR*

Doç. Dr. İbrahim GÜNER*

ÖZET

Giresun Limanı, 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 da diğer Karadeniz dağları gibi denize paralel uzanan, dolayısıyla az geçit veren dağlardır. Böyle olmakla birlikte, bu ilin yüzey şekilleri de iç bölgelerle bağlantı kurulmasını sağlayan bazı geçitlere imkan vermiştir. Ancak bu geçitler aracılığıyla iç kesimlere ulaşan yolların henüz standartları yüksek yollar haline getirilmemiş olması, Giresun Limanının hinterlandının dar olmasına yol açmıştır. Buna bağlı olarak da bu liman, daha çok yakın çevresine hizmet veren yerel bir liman olma özelliği taşımaktadır. Başta fındık, barit, çinko-kurşun olmak üzere çok çeşitli maddelerin ihraç edildiği Giresun Limanı'nın yıllık yükleme-boşaltma kapasitesi 300 000 ton'dur.

★ ABSTRACT

Part of Giresun Harbour situates in the eastern Black Sea Shores of Black Sea. Generally, along such parallel shores, there are very few available bays to construct port. On the other hand, it makes the connection between mountains parallel to the shores and inner parts possible. Therefore, mountains of Giresun, like other Black Sea mountains are the ones with narrow passages. However, the geographical structure of this city makes it possible to reach interior areas. But, the fact that there haven't been standardized roads from the city to the interior areas caused the seaport of the city to be of a small hinterland. For this reason, this port serves as a local port to its close surrounding. The yearly capacity of Giresun reoport from which hazelnut, barit, zinc-lead are exported is 300000 ton.

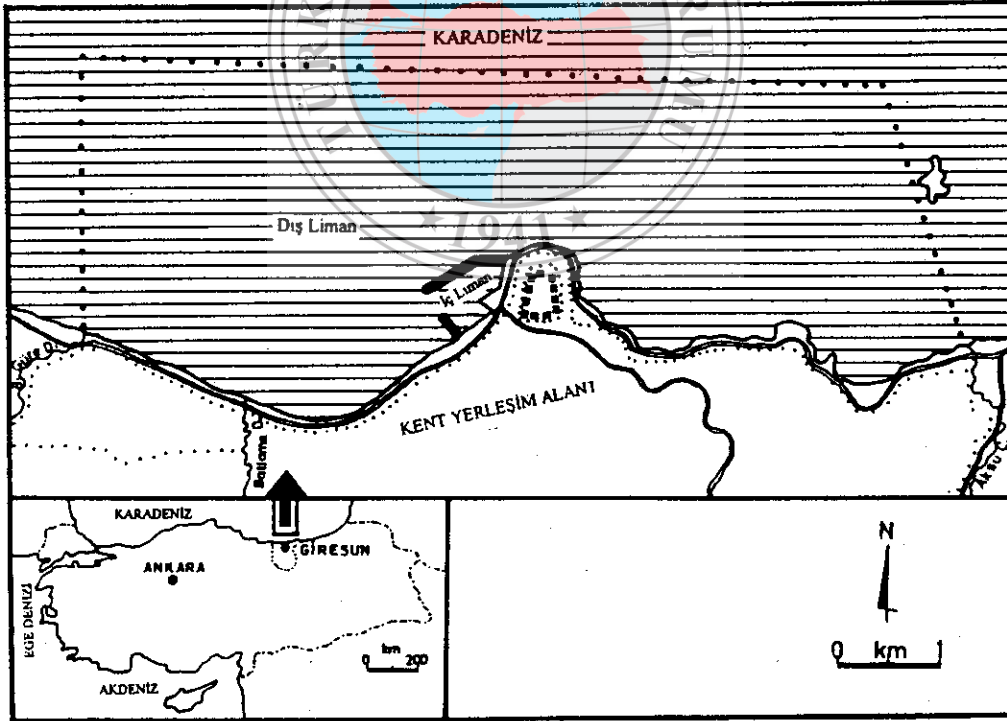
Giriş

Giresun Limanı, ülkemizin Karadeniz bölgesinin Doğu Karadeniz Bölümü kı-

* Atatürk Üniversitesi, Kazım Karabekir Eğitim Fakültesi, Coğrafya Eğitimi Anabilim Dalı, Erzurum.

yıllarında yer alır. Bu limanın sit özelliklerine geçmeden önce, coğrafi konumu üzerinde durmak yerinde olacaktır.

İnceleme alanının kıyılarında yer aldığı Karadeniz, İstanbul Boğazı, Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazı üzerinden Akdeniz'e ; oradan da Cebelitarık Boğazı ve Süveyş Kanalı-Kızıldeniz yollarıyla da okyanuslara bağlıdır. Dolayısıyla bu deniz, 423 bin km² yüz ölçümlü' 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 olan 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 imkanı 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



Şekil 1. Giresun Limanı'nın Lokasyon Haritası.

Figure 1. The location map of Giresun Harbour.

yerel liman olma özelliğini taşımaktadır.

Bu liman doğuda Aksu Deresi ağzı ve buradan gerçek 190 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 mendireği ile batı tali mendireği fenerleri arasında, varsayılmış hattın içinde kalan yaklaşık 294.000 m² lik su alanı ve iki dalgakıran arası ile devlet karayolunun kuzeyini kapsayan tamamen beton ile kaplı 57.375 m²lik 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. Limanın Tarihî Gelişimi

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

Miletoslular, Kimmer ve İstik akınlarını bitmesinden sonra İ.Ö. 670'te, Marmara ve Karadeniz kıyalarına uzanma fırsatı buldular. Ünlü tarihçi Plinius "Naturalis Historia" adlı yapıtında, Miletoslular'ın bu bölgede 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 vardı².

Eski bir tarihe sahip olan Giresun Limanı'nda önceden kullanılan taş iskele, Finikeliler zamanında Giresun ve çevresinin bütün ticari mallarının geçtiği bir yerdi. Tarih boyunca çeşitli devletlerin ve son olarak da Osmanlı İmparatorluğu'nun hakimiyeti altına giren liman, İç Anadolu'dan kervanlarla gelen yük ve yolcunun İstanbul ve başka yerlere ulaşmasını sağlayan vapur, kayık ve mavna gibi deniz araçlarının uğrak yeri olma özelliğini yakın zamanlara kadar korumuştur.

Bilinen ilk devirlerden bu yana, iyi sayılabilecek bir deniz bağlantısı olan Giresun İskelesi'nin kaza bağlantısı yetersiz veya sınırlıydı. XVI. yüzyıla ait kayıtlarda anlaşıldığına göre³ kentte küçük gemi ve sandal yapım tezgâhları bulunduğu gibi, deniz ürünlerinin korunduğu fıçılar (bugünkü anlamıyla depolar),

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

3- Emecan, M.F., 1989, XV-XVI. Asırlarda Giresun ve Yöresine Dair Bazı Bilgiler. 19 Mayıs Üniv. Ede. Fak. Derg. Sayı: 4, Samsun, s. 161.

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 yazıyor⁴. 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 idi⁵.

XIX. yüzyılın ortalarından itibaren İstanbul'dan Trabzon'a giden Osmanlı Posta Vapurları düzenli olarak Giresun'a uğruyorlardı. Örneğin, 1869 yılına ait Trabzon salnamesine göre⁶ Giresun İskelesi'ne uğrayan vapurlar; Fevâid-i Osmaniye 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 uğrar ve çarşamba günü Batum'dan hareket ederdi. Aynı yolu izleyerek İstanbul'a dönerdi 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 liman trafiği her zaman canlı kalmıştır. Giresun'a uğrayan bu şirket vapurları 1870'ten itibaren sahilde acenteler de açmış olup; acentelerin hepsi Giresun'da mevcut idi⁷.

Giresun Limanı ve buna bağlı olarak gümrük ve alt yapı unsurları Cumhuriyetin ilanından sonra da uzun yıllar Trabzon'a bağlı kaldı.

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. Bugünkü Liman ve Doğal Çevre Faktörleri ile İlişkileri

Deniz ulaşımının başlangıcı çok eski tarihlere dayanır. Bu devirlerden başlayarak XV. yüzyıla kadar da denizcilik, sahillere bağlı bir şekilde yapıyordu⁸. Bu

4- P. Minas Bijişkyan, 1817-1819 Karadeniz Kıyıları Tarih ve Coğrafyası (Çeviri: Hrand D. Andreevyan), 1969, İstanbul, s. 7.

5- Trabzon Vilayeti Salnamesi, 1894 (1311), Trabzon, s. 81.

6- Trabzon Vilayeti Salnamesi, 1869 (1287), Trabzon, s. 76.

7- Trabzon Vilayeti Salnamesi, 1870, s. 76.

8- Tümertekin, E., 1987, Ulaşım Coğrafyası, İstanbul Üniversitesi Yay. No: 2050, Coğrafya Enst. Yay. No: 85, İstanbul, s. 95-96.

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 etkisiyle ve özellikle de 1800'lü yıllardan itibaren başlayan sanayi devriminden sonra deniz taşıtlarının, yük ve yolcu kapasitelerinin büyümesine paralel olarak, limanlarda da bir çok teknik düzeltmelerin yapılması zorunluluğu doğmuştur. Örneğin, dok denilen liman havuzları derinleştirilmiş, limanları rüzgâr ve fırtınalardan korumak için dalgakıranlar, gemilerin rahatça kıyı ile bağlantı kurabilmeleri amacıyla rıhtımlar, antrepolar ve benzeri tesisler inşa edilmiştir⁹.

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 ve merderek (dalgakıranlarla) rüzgâra karşı korunmuş, fırtınalı havalarda çok çeşitli deniz taşıtlarının barındığı, yüklerin teknik yükleme-boşaltma araç ve gereçleri ile yüklenip boşaltıldığı, deniz yolu 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 eseridir¹⁰. Kıyıların doğal özelliği bu beşerî eserleri kolaylaştırıcı veya güçleştirici etkide bulunur.

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

Sinop limanı dışındaki tüm Karadeniz kıyısı limanları gibi, Giresun Limanı da rüzgar ve fırtınalara karşı dalgakıranlarla korunmuş yapay bir liman özelliği taşımaktadır. İç liman, Giresun yarımadasının batı kesiminde kurulmuştur. Yarımada'nın doğusuna doğru kıyı boyunca, yer yer küçük burun ve kayalıklara rastlamak mümkündür. Giresun Yarımadası'nın 3 km. kuzey doğusunda, dış liman sınırının bitişiğinde, Karadeniz' in başlıca adalarından biri olan Giresun adası (Büyükkada) yer alır. Limanın doğu sınırını oluşturan Aksu deresi bol miktarda

9- Doğanay, H., 1994, Türkiye Ekonomik Coğrafyası, Atatürk Üniversitesi Yay. No: 767, Kazım Karabekir Eğitim Fakültesi Yay. No: 39, Ders Kitapları Serisi No: 33, Erzurum, s. 459-460.

10- Doğaner, S., 1991- İstanbul Limanı: Kuruluş, Gelişim ve İşlevleri, İstanbul Univ. Deniz Bilimleri ve Coğrafya Enst. BÜLTEN, Sayı: 8, İstanbul, s. 115.

malzeme taşımaya rağmen, limanda siltasyon etkisi meydana getirdiği pek söylenemez. Zaten Giresun Limanı bir açık deniz limanıdır. Bu limanların da en büyük özelliği siltasyona (dolmaya) maruz kalmamalarıdır.

Limanın batısına doğru kıyı, doğu kesimine nazaran daha az girintili-çıkıntılı ve daha sade bir yapıya sahiptir. Doğru 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 kullanım 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 ile -10 m. olması gerekmektedir. Demirleme yapmak içinse, bu derinlik -30 m.yi aşmamalıdır". Giresun Limanı'nın derinliği -0.5 ile -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 kıyıya 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 kullanım sahası oldukça dardır. Özellikle de limanın hemen ardından başlayan Giresun Kalesi ve liman içerisine doğru sokulan Kent Parkı bu kullanım alanının dar olmasına yol açmıştır. Giresun Kenti de limanın hemen gerisindeki tepelik alanlara doğru ve kıyı boyunca gelişimini sürdürmektedir. Bundan dolayı, gelecekte limanın kara alanındaki kullanım sahasının genişletilmesi pek mümkün olmayacaktır.

Limanların kuruluş yeri seçiminde, kıyı hinterlandının geniş olmasının da etkisi vardır. Kıyı gerisindeki topografya şartları, kıyı ile iç kesimler arasında bağ-

lantı kurulmasını, yani ulaşımı kolaylaştırıcı etki yapıyorsa, bu limanın ticari aktivitesinin daha geniş alanlara ulaşmasına neden olur¹².

Giresun Limanı'nın hemen arkasından başlayan ve kıyıya paralel olarak uzanan dağlar, limanın iç kısımlarla olan bağlantısını güçleştirici etki de bulundur. Kıyının hemen gerisinde adeta bir duvar gibi yükselen bu dağlar, kıyı ile ülkenin iç kısımları arasında bağlantı kurulmasında büyük güçlükler çıkarmaktadır (Şekil 2).

Dolayısıyla Giresun Limanı iç kesimlerle olan ulaşım bağlantısını ancak düşük standartlı karayolları ile kurabildiğinden, hem etki bölgesi dardır, hem de bu bölge ile olan mal alışverişi oldukça sınırlıdır. Bu nedenle, sözkonusu limanın, sadece yakın çevresine hizmet veren bir liman olduğu söylenebilir. Gerçi Harşit Çayı'nın açmış olduğu vadi olduğu ile Şebinkarahisar'a uzanan doğal yol güzergahını izleyen yollar, çok eski zamanlardan beri Giresun Limanı ile ardülkesi arasındaki ticari ilişkilerde kullanılmıştır. Ancak, geçmişte olduğu gibi günümüzde de bu yolların standartlarının düşük oluşu ve etki alanının iktisadi açıdan yeterince gelişmemiş olması gibi nedenlerden dolayı, hinterlandı ile sürdürülen bu sınırlı düzeydeki ticari ilişkiler, Giresun Limanı'nın işlek bir liman olmasını sağlamamıştır.

Denizcilik faaliyetleri üzerinde iklim şartlarının çok büyük etkisi vardır. Diğer ulaşım sektörleri ile karşılaştığımızda, bu etkinin çok daha eski tarihlere dayandığı ve çok daha güçlü mücadelenin olduğu görülmektedir¹³.

İklim elemanlarından denizcilik faaliyetleri üzerinde en etkili olanı rüzgârlardır. Bu iklim elemanının meydana getirmiş olduğu dalga ve akıntıların, limancılık faaliyetlerinde çok önemli sayılabilecek etkileri vardır.

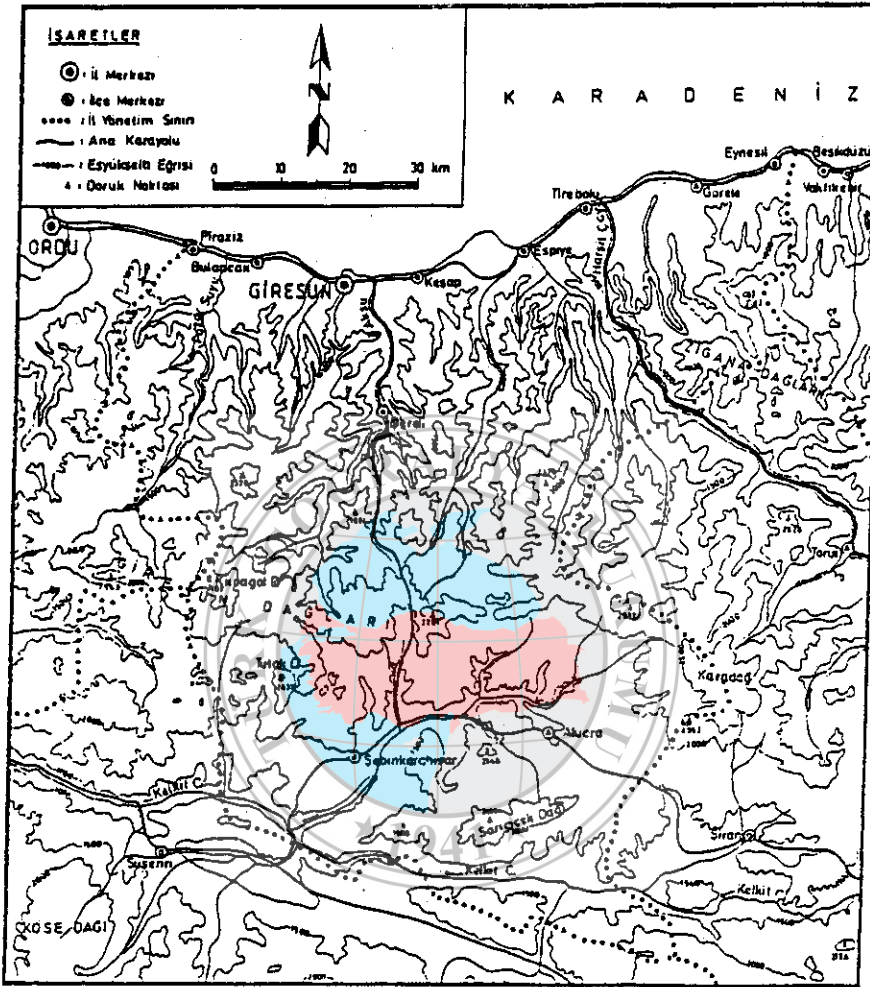
Karadeniz özellikle kış mevsiminde, Rusya-Sibiryaya steplerinden gelen ve önünde hiçbir engele rastlamadan denizi aşarak Kuzey Anadolu kıyılarını bütün şiddeti ile döven rüzgâr ve fırtınaların etkisi altında kalır. Buna bağlı olarak da Karadeniz hemen sadece yaz mevsiminde sakindir. Yılın diğer mevsimlerinde sık sık hırçınlaşır; bunun için de bu kıyılarda bulunan limanların hemen hepsi, dalgakıranlarla korunmuş limanlar durumundadır.

Giresun kenti ve dolayısıyla da liman, özellikle kış ve bahar aylarında görülen bu şiddetli rüzgâr ve fırtınaların etkisi altında kalır. Bu nedenle, Giresun Limanı, rüzgâr ve fırtınalara karşı dalgakıranlarla korunmuş yapay bir limandır (Fotoğraf 1).

Limanda, biri ana diğer ise tali olmak üzere, iki adet dalgakıran bulunmaktadır. Bunlardan boyu 850 m. olan ana dalgakıran limanı rüzgâr ve fırtınaların

12- Tanoğlu, A., 1944- Samsun Limanı ve Hinterlandı- Samsun Üniversite Haftası, Cilt: 3, Samsun, s. 285.

13- Tümerekin, E., 1987, a.g.e., s. 16.

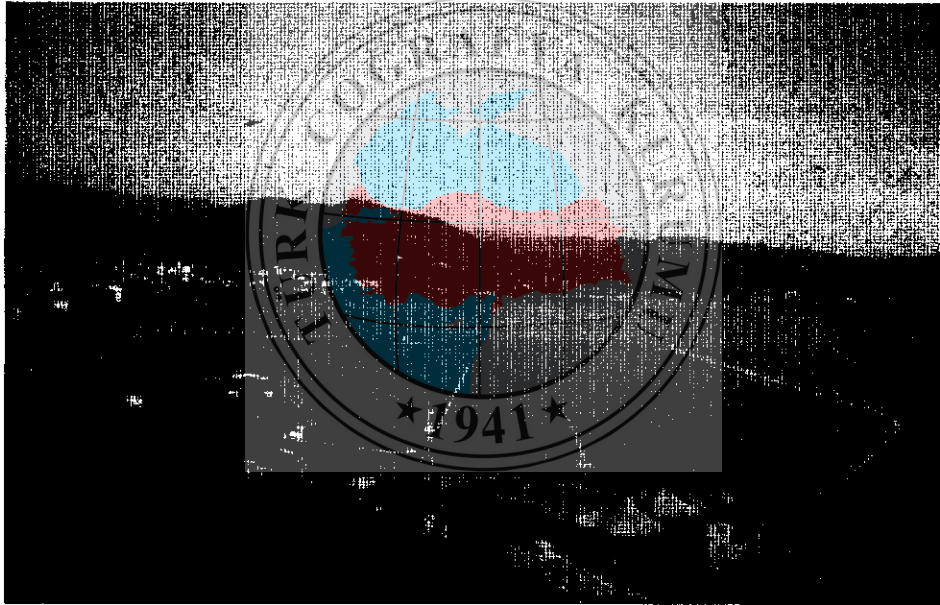


Şekil 2. Giresun Limanı ve Etki Bölgesi'nin Topografya Haritası.

Figure 2. Topographia map of Giresun Harbour and its surrounding.

meydana getirdiği dalga ve akıntılara karşı koruyan temel set durumundadır. 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, beton blok malzemeleri ile doldurulmuştur. 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 rüzgarlarına açık bir şekilde yapılmıştır. Fırtına şiddetindeki rüzgârların estiği zamanlarda meydana gelen yüksek dalgalar, liman içerisine girerek soluğan etkisi meydana getirmektedir. Buna bağlı olarak da rıhtımlara yanaşmış veya liman içinde demirlemiş gemilerin emniyetle barın-

ması ve iş görmeleri bazen mümkün olmamaktadır. Özellikle kış mevsiminde kuzeybatı (karayel) rüzgarlarının 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 önüne geçilmesi amaçlanmıştır. 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 dalgalar kuzeydoğudan esen "poyraz" rüzgârlarıyla kuzeyden esen "yıldız" rüzgârlarına bağlı olarak oluşmaktadır.



Fotoğraf 1. Rüzgar ve Fırtınalara Karşı Dalgakıranlarla Korunmuş Giresun Limanı'ndan Bir Görünüş.

Photograph 1. It view from Giresun Harbour which is protected from winds and storms.

Rüzgârlara bağlı olarak meydana gelen deniz akıntılarının da limanların kuruluşunda önemli sayılabilecek etkisi vardır. Karadeniz'in Anadolu kıyılarında batından doğuya doğru kıyıyı takip eden bir akıntı sistemi vardır¹⁴. Gemilerin limana rahatlıkla giriş-çıkış yapabilmeleri için, az da olsa, mevcut akıntı sisteminin etkisi söz konusudur. Ancak Giresun Limanı kurulurken, bu akıntı sistemine

14- Ardel, A., 1954, Karadeniz İdrolojisi, İstanbul Üniversitesi, Coğrafya Enst. Dergisi, Cilt: 3, Sayı: 5-6, İstanbul, s. 34.

pek dikkat edilmemiş ve limanın giriş kısmı akıntılara açık bir şekilde yapılmıştır. Aynı zamanda bu akıntı liman içerisinde siltasyon etkisi meydana getirmektedir.

Konum itibarıyla bugünkü limanın kuruluş yerinin uygun olmadığı kanaatindeyiz. Çünkü, liman Giresun Yarımadası'nın doğu kesiminde kurulması gerekirken, batı kesimine kurulmuştur. Eğer liman yarımadanın 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 iklim elemanları ise sis ve yağışlardır. Denizlerin üzerinde yer yer görülen yoğun sisler gemilerin limanlara giriş-çıkışlarını engeller. Bilindiği üzere Karadeniz Bölgesinde sislerin en yoğun olarak görüldüğü mevsim ilkbahardır. 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 fazla etkisi olduğu söylenemez. Yağışların ise özellikle şiddetli kar ve yağmur halindeki yağışların, limanlarda yükleme ve boşaltmayı güçleştirdiği gibi, aynı zamanda gemilerdeki yükün korunması için özel tertibatı da gerektirir¹⁵.

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 mevsimdir. Gerçi Doğu Karadeniz Bölümü hemen her mevsim yağış almakla birlikte, yağışlar en fazla bu mevsimlerde görülmektedir. Adı geçen mevsimlerde meydana gelen şiddetli ve sağnak 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 gerekmektedir.

3. Liman ve Etki Bölgesi

Limanları şehirlerden ayırmak ve tek başına düşünmek mümkün değildir. Kıtılarda 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. Burada ticarî hayat rıhtımlardan başlar, bürolar, depolar, gümrükler, dükkanlar ve depolara kadar uzanır¹⁶.

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

15- Tümerekin, E., 1987, a.g.e., s. 17.

16- Güney, S., 1977, Şehir Coğrafyası, İstanbul Üniv. Edebiyat Fak. Yay. No: 2274, İstanbul, s. 176-177.

gelişen kent, gelecekte limanın genişletilmesine gerek duyulduğunda, bunun mümkün olmamasına neden olacaktır. 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 faaliyetlerinin 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 etkisinin, 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 değeri yüksek ve dünya pazarında aranan bir ürünün yetiştirilmesi, aynı zamanda bölgenin orman ve maden kaynakları bakımından zengin sayılabilecek düzeyde olması, limanın ticarî aktivitesi üzerinde büyük rol oynamıştır. Çünkü kentteki sanayi kuruluşları ve ticaret, büyük ölçüde bu ürünlere dayanmaktadır. Ama bunların kent dışına gönderilmesinde karayolunun da büyük bir çoğunlukla kullanılması, limanın etkisini büyük ölçüde etkilenmiştir.

Diğer bir deyişle, sahil karayolu yapılan 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 yararlanılmasını mümkün kılmış ve buna bağlı olarak da Giresun Limanı'nın ticarî aktivitesi giderek eski önemini kaybetmiştir. Ancak buna rağmen yine de kentteki sanayi faaliyetlerinin gelişmesinde olumlu rol oynaması, doğrudan veya dolaylı yoldan bir çok iş gücüne çalışma olanağı sağlaması ve kentin ticarî hayatında bir canlılık getirmesi gibi etkileriyle, Giresun Limanı bugün de kentin ekonomik hayatına önemli katkılar sağlamaktadır. Limanın hinterlantının (etki bölgesinin) dar olması nedeniyle geniş alanlara hizmet veremeyişi, bu ekonomik katkının sınırlı düzeyde kalmasına neden olmuştur.

Giresun Limanı'nın fonksiyonel etkisi, ulaşım ve daha başka faktörlerle bağlantılı olarak, il merkezi ile Keşap ve Dereği ilçelerinde çok daha güçlüdür. Diğer yerleşme merkezlerinin sadece fındığa bağlı olarak limanın ticarî aktivitesi üzerinde etkisi olduğunu 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 de daralmasına yol açmıştır. Yine bu konuda, batıda Ordu ve Samsun limanlarının bulunmasının da etkisi olmuştur. Şebinkarahisar ve Alucra gibi iç kesimlerde bulunan yerleşmelerde, 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 genişleyebileceği 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 alanını da kapsamaz. Bu hizmet bölgesinin toplam yüzölçümü 4355 km² kadar olup bu sahada yaklaşık 320.000 kişi yaşamaktadır. Dolayısıyla da bu liman, yakın çevresinde hizmet veren bir "yerel liman" özelliği taşımaktadır.

4. Limanın Teknik Donatımı

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 denir¹⁷. Bu rıhtımların uzunluğu, limanların hinterlandlarının genişliğine ve büyüklüğüne göre değişir¹⁸. Sayılarını ise yine limanın büyüklüğü ve o kıyının topografik özellikleri belirlemektedir. Rıhtımlar, işlevlerine göre yük ve yolcu aktarımı yapabildikleri gibi, her ikisine birden de hizmet verebilirler. İşlevlerine göre Giresun Limanı'nda Şilep rıhtımı, Kılavuz rıhtımı, Yolcu rıhtımı, Motor rıhtımı, İrtibat rıhtımı ve Balıkçı rıhtımı olmak üzere altı rıhtım bulunmaktadır (Şekil 3.).

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.

Genel yükleme ve boşaltmanın yapıldığı, dolayısıyla liman aktivitesinin en yoğun olduğu şilep rıhtımında, aynı zamanda 1250 m²'lik alana ve 7500 m³'lük depolama kapasitesine sahip bir ambar ile üç adet vinç bulunmaktadır.

Kılavuz rıhtımının uzunluğu 88 m., su derinliği ise -5 ilâ -6 m. kadardır. Bu rıhtıma 500 ilâ 2000 ton ağırlığında, 80 m. boyunda bir adet gemi bağlanabilmektedir.

Yolcu rıhtımı 150 m. uzunlukta olup su derinliği -8 ilâ 10 m. arasında değişmektedir. Tonajları 4000 ilâ 7000 ve boyu 80 ilâ 120 m. arasında değişen iki ge-

17- Doğaner, S., 1991, a.g.e., s. 125.

18- Doğanay, H., 1992, Coğrafya'ya Giriş. Atatürk Üniv. Yay. No: 726, K.K.E.F. Yay. No: 23, Erzurum, s. 26.

Giresun Limanı'nın bütün rıhtımlarının toplam uzunluğu 1110 m. kadardır. Ortalama derinliği ise -0.50 ilâ -10 m. arasında değişmektedir. 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 sayısı azdır. Bu nedenlerden dolayı Giresun Limanı'na aynı anda en fazla 4000 tonluk üç adet gemi yanaşabilmekte ve yükleme-boşaltma yapılabilir.

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 sağlarlar¹⁹. Giresun Limanı'nın sahip olduğu araç ve tesisler açısından, pek de yeterli olduğu söylenemez. Limanın yıllık yükleme-boşaltma kapasitesi 300.000 ton kadardır. Mevcut olan bu kapasitenin artırılması düşünülmekte, hatta yakın bir gelecekte bunun bir zorunluluk hâline geleceği hesaplanmaktadır. Buna bağlı olarak da, limandaki yükleme-boşaltma araç ve tesislerinin kapasite ve sayılarının da artırılması gerekecektir.

Limanların en önemli işlevlerinden biri de, depolamadır. Depolama karadan veya denizden gelen yükün belirli süreler için kapalı ambar, sundurma²⁰, entrepo²¹ veya limanlarda oldukça geniş bir kullanım alanı oluşturan açık depolama sahalarının, rıhtım veya iskelelerinin çeşitli yerlerine konularak, liman işletmesi sorumluluğu altında muhafaza edilmesi hizmetidir²². Limanlara getirilen ihracat veya ithal 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 ihracat 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. Tabii ki, açık ve kapalı depolama yerlerinin büyüklüğü üzerinde, rıhtımların büyüklüğü ve dolayısıyla da bunun büyüklüğü üzerinde de limanların kurulmuş olduğu arazinin topoğrafik özel-

19- Tümertekin, E., 1987, a.g.e., s. 123.

20- Gümrüklü eşyanın bir rejim tayinine kadar konulduğu yer.

21- 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 indirilen ve bindirilen yük çeşitlerine göre değişir. Örneğin tahılların depolanması için yapılanlara "silo" akaryakıt depolanmasına yönelik olanlara "akaryakıt deposu" veya "tankı" parça malların depolandığı tesislere de "ambar" denir. Kaynak: Doğanay, H., 1992, a.g.e., s. 27.

22- Doğaner, S., a.g.e., s. 128.

liklerinin büyük etkisi vardır. Rıhtım sahaları ne kadar büyük ise açık ve kapalı depolama yerleri de istenildiği kadar büyük yapılabilir.

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 sahiptir²³. T.M.O. ne verilen 7946 m²'lik kiralık sahada, 15000 ton kapasiteye sahip buğday siloları kurulmuştur.

Limanlar, gemilere bir çok hizmet verebilecek şekilde donatılmış yerlerdir. Daha önce de belirtildiği üzere, bunlardan en önemlisi 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 bir çok 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, şamandıra²⁴ ve palamar²⁵ hizmetleri, kılavuzluk, plotaj ve romorkaj hizmetleri; tartı ve diğer ihtiyarî hizmetleri; transit yük elleçlenmesi ve depolama hizmetleri olarak sıralayabiliriz.

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 başlamıştır²⁶.

23- Giresun Limanı İşletme Müdürlüğü'nün Kayıtlarından yararlanılmıştır.

24- Halkalarına tekne bağlamak için limanda demirleşmiş 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.

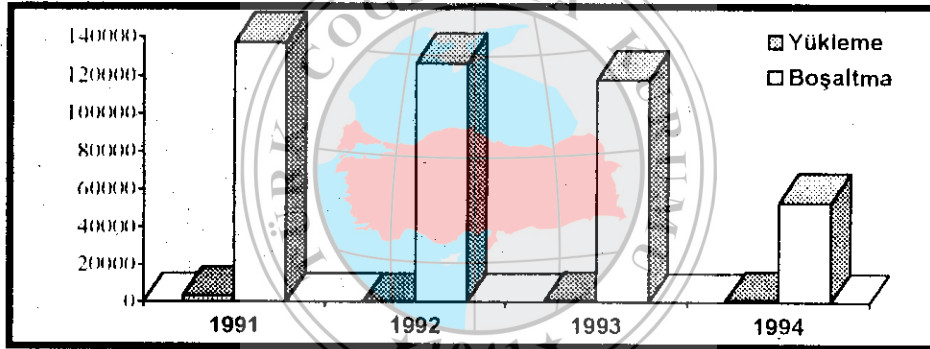
25- Gemileri iskele, rıhtım veya şamandıraya bağlamaya yarayan kalın halat.

26- Giresun Limanı İşletme Müdürlüğü'nün kayıtlarından derlenmiştir.

Tablo 1. Giresun Limanı'nda Ulusal Yük Taşınması (1991-1994)
Table 1.

Yıllar	Yükleme (Ton)	Boşaltma (Ton)
1991	3178	137125
1992	28	126456
1993	766	117,445
1994	1065	53268

Kaynak : Giresun Limanı İşletme Müdürlüğü'nün Kayıtlarından Yararlanılmıştır.



Şekil 5. Giresun Limanı'nda Ulusal Yük Taşınması (1991-1994).
Figure 5.

Ulusal yük taşımacılığında, yüklemeden çok boşaltmanın yapıldığı bir liman özelliği taşımaktadır (Tablo 1, Şekil 5) Boşaltması yapılan yükler arasında akaryakıt, inşaat malzemesi (demir, çimento, kireç, kum, tuğla), kömür, buğday, selüloz, sigara, sunî gübre ve tomruk gibi maddeler yer almaktadır.

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 za-

man zaman soğuk hava akımlarının görüldüğü yörede ısınma ihtiyacı fazladır. Bu da, akaryakıt ve kömür tüketimini arttırmıştır. İde 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 taşımasında, yükleme, boşaltmanın oldukça gerisinde gelmektedir. Yüklenen, yükün önemli bir kısmını fındık, barit, çinko-kurşun, akaryakıt gibi maddeler oluşturmaktadır.

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

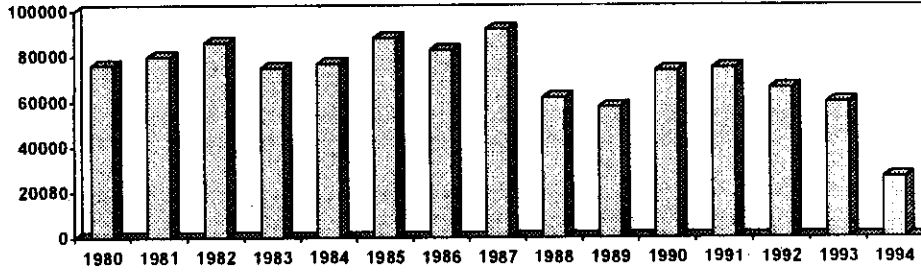
Genel olarak Giresun Limanı'ndan yapılan dahili (iç) ticaret miktarı, yıllık 100 000 tona çıkmamaktadır. Hatta bazı yıllar, 20 000 tona kadar düşmektedir (Tablo 2, Şekil 6). Bu da limanda, ulusal ticaretin gelişmemiş olduğunun bir göstergesidir. Özellikle de son yıllarda, bu ticarete büyük düşüşler olmuştur. Sanırsız bünde rol oynayan temel nedenler, kentte sanayi ve ticaretin gelişmemiş olması, limanın hinterlandının dar olması dolayısıyla geniş alanlara hizmet veremeyişidir.

Tablo 2. Giresun Limanı'ndan Yapılan Dahili (iç) Ticaretin Yıllara Göre Durumu (1980-1994).

Table 2.

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.



Şekil 6. Giresun Limanı'ndan Yapılan Dahili (iç) Ticaretin Yıllara Göre Durumu (1980-1994).

Figure 6.

Uluslararası yük taşımacılığında ise genel olarak, ihracat, ithalattan daha fazladır. Sadece 1980'den 1995'e kadarki 15 yıllık dönemde 1980-1981 ve 1983 yıllarında ithalât, ihracatın önünde yer almıştır (Tablo 3).

Limanlara gelen veya bu merkezlerden dışarıya gönderilen malların türünü, her şeyden önce limanların hinterlandında hüküm süren coğrafi şartlar belirlemektedir²⁷. Herhangi bir limanın hinterlandında çok çeşitli ticarî ürün yetiştiriliyorsa, maden kaynakların bakımından zengin ve sanayi oldukça gelişmiş ise o limanın ticari aktivitesi de gelişmiş olur.

İklim koşullarına bağlı olarak, Giresun Limanı'nın hinterlandında 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. Bu miktar genellikle iki bin ton ile yedi-sekiz bin ton arasında değişmektedir. İlin 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 yapılmakta 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. İde, bir çok maden yatağı bulunmasına rağmen, bunlardan işletilen ve ihracata yönelik olarak önemli miktarda üretimi yapılanları, barit ve çinko-kurşun madenleridir. Zaten fındıktan sonra da limandan en fazla ihraç edilen mal, bu iki madendir. Hatta bazı yıllar söz konusu madenlerin ihracat miktarları fındık ihracat miktarını geçmektedir.

27- Göney, S., 1997, a.g.e., s. 181.

Tablo 3. Giresun Limanı'ndan Yapılan İhracat ve İthalatın Yıllara Göre Durumu (1980-1994).**Table 3.**

Yıllar	İhracat (Ton)	İthalat (Ton)
1980	26846	52202
1981	28278	36085
1982	34120	12534
1983	26984	38269
1984	22656	12984
1985	33091	17536
1986	18342	3039
1987	44205	15438
1988	76896	59923
1989	96743	12895
1990	68986	13914
1991	74842	16303
1992	66045	12010
1993	59853	41443
1994	26468	49760
1995	32244	26139
1996	31937	85220
1997	41954	37310

Giresun Limanı'ndan gerçekleştirilen ihracatın hemen tamamına yakın bir kısmını fındık, barit ve çinko-kurşun oluşturmaktadır. Bu üç önemli ürünün dışında bisküvi ve makarna gibi gıda maddelerinin de ihracatı söz konusudur. Fa-

kat bu ürünlerin miktarı oldukça az ve bazı yıllar ihracatı yapılmaktadır.

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 ülkelerden getirilen kereste, tomruk, selüloz gibi maddeler önemli yer tutmaktadır. Yine çeşitli ülkelerden sunî gübre, makine araç ve gereçleri, buğday, kömür ve demir gibi çok çeşitli malların da ithalâtı söz konusudur. Yani her yıl kentin ihtiyacına bağlı olarak çeşitli tür ve miktarlarda ticaret malı ithal edilmektedir.

Giresun Limanı sürekli olarak olmasa da, ülkemizin, transit taşımacılık 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 kullanılmaktadır²⁸.

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.

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 tonajları incelendiğinde bunu açık bir şekilde görmek mümkündür.

Limana, 1981 yılından 1994 yılına kadarki 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.

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 düzenlemektedir. 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. Kente gelen yolcu miktarı ise yok denecek kadar az sayıdadır.

Her ne kadar Giresun Limanı ticarî aktivitesi fazla gelişmemiş bir liman olsa da bu limanın, gerek yöre ekonomisine, gerekse ülke ekonomisine az da olsa katkısı vardır.

Daha çok yöresel düzeyde olan bu katkıları kent ve yakın çevresindeki sanayi, ticaret ve balıkçılık faaliyetleri üzerindeki olumlu etkileri ve aynı zamanda

bir kısım iş gücüne istihdam olanakları yaratması olarak sıralayabiliriz.

Giresun Limanı çok çeşitli yük ve gemiye (Ro-Ro, yolcu gemisi, ferry boat,

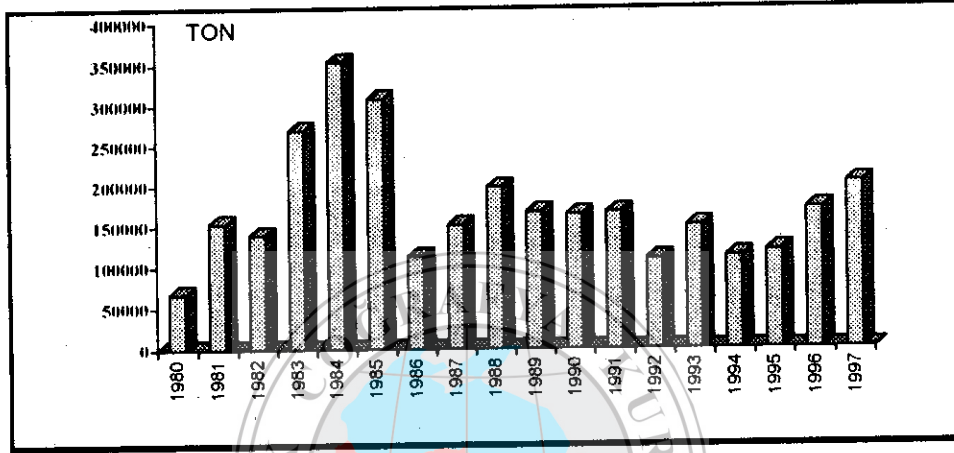
Tablo 4. Giresun Limanı'ndan yapılan Yükleme ve Boşaltmanın (Kabotaj-İthalat-İhracat) Yıllara Göre Toplam Değerleri (1980-1994).

Table 4.

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
1995	119 791
1996	171 804
1997	203 903

Kaynak: Giresun Limanı İşletme Müdürlüğü'nün Kayıtlarından Yararlanılmıştır.

kometa) hizmet verebilen genel amaçlı bir limandır. Yıllık yükleme-boşaltma kapasitesi (kabotaj²⁹ - ithalat-ihracat) 300 bin ton olan liman bu kapasitenin oldukça altında çalışmaktadır (Tablo 4, Şekil 7).



Şekil 7. Giresun Limanı'ndan yapılan Yükleme ve Boşaltmanın (Kapotaj-ithalat-ihracat) Yıllara Göre Toplam Durumu.
Figure 7.

Görüldüğü üzere, Giresun Limanı'nda yapılan yıllık yükleme-boşaltma miktarı, 200 bin tonu pek aşmamıştır. Bu liman, sadece transit ticaretin yoğun bir şekilde yapıldığı 1984-1985 yıllarındaki iki yıllık bir süre ile kapasitesinin üzerinde çalıştırılmıştır. Genel limanlarımızın toplam yük hacimleri ile karşılaştırdığımızda (İstanbul 12 milyon ton, İskenderun 9.5 milyon ton, İzmir 3.5 milyon ton) Giresun Limanı'nın yıllık yükleme-boşaltma hacminin bu limanlara göre oldukça az olduğu görülür. Gerek ulusal, gerekse de uluslararası (ihracat-ithalat) yük taşımacılığında da aynı durum sözkonusudur.

Bütün bunlar Giresun Limanı'nın ülke ekonomisine hiçbir 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 ticarî değeri yüksek bir ürünün ihracatı, büyük 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 yolla az da olsa ülkemiz ekonomisine katkıda bulunmaktadır.

29- Bir ülkenin iskele veya limanların arasında gemi işletme işi. Diğer bir deyişle, ulusal yük taşımacılığını ifade etmektedir.

Sonuç ve Öneriler

Boyuna yapılı bir kıyı özelliği taşıyan Karadeniz kıyılarında kurulmuş bulunan Giresun Limanı, yapay olarak oluşturulmuş bir limandır. Diğer taraftan dağların kıyıya paralel uzanması, kıyı ile iç kesimler arasındaki kara ulaşım bağlantılarının ancak belirli kesimlerden sağlanmasını mümkün kılmaktadır. Bu durum, Doğu Karadeniz bölümü kıyılarındaki diğer pek çok liman gibi Giresun Limanı'nın da hem geniş bir etki alanına sahip olmasını engellemiş, hem de hizmet bölgesi ile olan ticarî ilişkilerinin nispeten zayıf kalmasına yol açmıştır. Bunda, hinterlandının özellikle güney kesiminin seyrek nüfuslu ve ekonomik açıdan az gelişmiş bir yöre durumunda olmasının da önemli etkisi vardır. Bu nedenle, söz konusu liman bir "yerel liman" özelliği taşımaktadır. Limanın hinterlandı ise Giresun ilinin sınırları dışına pek taşmadığı gibi ilin tüm alanını da kapsamaz. Batıdaki Piraziz ve Bulancak ilçeleri ile doğudaki Tirebolu, Görele ve Eynesil ilçeleri üzerinde Giresun Limanı'nın etkisi nispeten azdır. Limanın hizmet bölgesinin toplam yüz ölçümü 4355 km² kadar olup bu sahada yaklaşık 320000 nüfus yaşamaktadır.

Giresun Limanı'ndaki trafik aktivitesinin artırılması ve böylece limanın etki bölgesine ve ülkenin ekonomik hayatına daha fazla katkı sağlar hale getirilmesi, limanın gelişmesine engel teşkil eden temel sorunların çözümüne yönelik bir takım kalıcı tedbirlerin alınmasına bağlıdır. Alınması gereken bu tedbirlerden bir kısmı Türkiye'nin bütün limanlarını, bir kısmı da direkt Giresun limanı'nı ilgilendirmektedir. Bu tedbirlerden bazıları şunlardır:

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, biran önce tamamlanıp hizmete girmesi ile mümkün olur.

Bu yolların en önemlisi, uzunluğu 88 km, en yüksek yeri 900 m. civarında olan Harşit vadisinin oluşturduğu doğal yol güzergahı boyunca uzanan ve Torul yakınlarında Trabzon-İran transit ticaret yoluna bağlanan Tirebolu-Torul 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, yöre ve bölge ekonomisi bundan çok büyük kazançlar sağlayacaktır.

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 Avrupa'nın sanayi tesisleri, demiryolu, karayolu, nehir ve deniz limanları ile bağlantılı olarak, Ren-Tuna su yolu çevresinde yoğunlaşmıştır. Ren-Tuna, bu sanayinin gereksinimi olan hammadde ve enerji kaynaklarını sağlayan, mamul maddeyi Avrasya ve Ortadoğu pazarına ulaştıran bir köprü görevi yapmaktadır. Bu güzergah 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'daki yük trafiğinden yararlanmak 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 Anadolu'ya, 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. Bunu 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 Fiskobirlik 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 kağıt sanayiine gerekli (alüminyum sülfat) gibi maddelerin üretimi mümkün olacaktır. Bu şekilde hem Şebinkarahisar gibi geri kalmış bir yöre kalkınacak, hem de ara mamullerinden alüminanın ihracatı ile önemli miktarda döviz geliri sağlanacaktır. Yine büyük bir rezerve sahip Espiye Lahanos, Kızılkaya ve Şahinyuva bakır ve pirit (20850000 ton) madenlerini işlemek için Espiye'de bakır ve konsantratör tesisi kurulabilir. Bunun için de Ticaret ve Sanayi Odası rapor hazırlanmıştır.

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. kıyası bulunan Giresun ili, balıkçılık yönünden önemli illerimizden biridir. İlde sürekli olarak balık avlama imkanı 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 tesisleri 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 ili'ndeki turizm potansiyelinin henüz çok azı değerlendirilmiş olup, ildeki turistik aktivitenin liman trafiği üzerindeki etkisi hemen hemen hiç yoktur. Giresun ili deniz ve dağ turizmüne elverişli kaynaklar bakımından oldukça zengindir. Giresun ili ile birlikte bütün Karadeniz kıyılarında kruvaziyer denilen bir ölçüde denizde tatil geçirmeyi amaçlayan taşımacılık geliştirilebilir. Her ne kadar bölgenin doğal çevre özellikleri yat turizmi için pek uygun görülmesede, bölge kıyılarında bu tür turizm faaliyetleri 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 yaylarını 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.

6. Diğer taraftan Giresun Limanı karayel, yıldız ve poyraz gibi rüzgâr ve fırtınaların meydana getirdiği dalgaların etkisi altında kalmaktadır. Mendirekler (dalgakıranlar) liman içinde soluğanların (dalgaların) oluşmasını önlemede yeterli olmadıklarından, rıhtımlara yanaşmış veya liman içinde demirlemiş gemilerin emniyetle barınmaları veya iş görmeleri bazen mümkün olmamaktadır. Bu sorunun ortaya çıkmasında, limanın Giresun Yarımadasının doğu tarafı yerine, batı tarafına kurulmuş olmasının rolü büyüktür. Şayet doğu tarafına kurulmuş olsa idi, rüzgâr ve fırtınalara bu kadar maruz kalmayacaktı. Artık yerinin değiştirilmesi pek mümkün olmayacağına göre, bu rüzgarların meydana getirdiği soluğan

olayının önüne geçilmesi gerekmektedir. Bunun için, limanın özellikle ana mendireğin boyunun uzatılması gerekmektedir. Bu amaçla, limanın proje (tesisatı) 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 ile -10 m. arasında değişmektedir. Sadece yolcu rıhtımın 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 1997 yılı sonuna kadar bitirileceği yetkililer tarafından belirtilmiştir.

8. Kent yerleşme sahasının içinde kaldığından, Giresun limanının rıhtım sahalarının genişletme olanağı yoktur. Diğer taraftan, limanın hemen ardından başlayan Giresun Kalesi ve liman içerisinde 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, limanda kirli suyu arıtma cihazı kurulması gerekmektedir.

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

11. Türkiye'nin bütün limanlarında olduğu gibi, Giresun Limanı'nda 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 çözülmesi 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 kurtulmasının mümkün olacağı kanaatini taşımaktayız.

Kaynakça

- ARDEL, A., 1954, Karadeniz İdrolojisi. İstanbul Üniversitesi, Coğrafya Enst. Dergisi, Cilt:3, Sayı:5-6, s.34, İstanbul.
- DOĞANAY, H., 1992, Coğrafya'ya Giriş. Atatürk Üniv. Yay. No: 726, K.K.E.F. Yay. No:23,s.26, Erzurum.
- DOĞANAY, H.,1994, Türkiye Ekonomik Coğrafyası. Atatürk Üniversitesi, Yay. No:767, Kâzım Karabekir Eğitim Fakültesi Yay.No: 39, Ders Kitapları Serisi No:33,s.459-460, Erzurum.
- DOĞANER, S., 1991, İstanbul Limanı: Kuruluş, Gelişim ve İşlevleri. İstanbul Üniv. Deniz Bilimleri ve Coğrafya Enst. BÜLTEN, Sayı: 8, No:8, s. 115, İstanbul.
- EMECAN, M.F., 1989, XV-XVI. Asırlarda Giresun ve Yöresine Dair Bazı Bilgiler. 19 Mayıs Üniv. Ede. Fak. Derg. Sayı:4, s.161, Samsun.
- Giresun Limanı İşletme Müdürlüğü'nün Kayıtları.
- GÖNEY, S., 1977, Şehir Coğrafyası, İstanbul Üniv. Edebiyat Fak. Yay. No:2274, s.176-177, İstanbul.
- P. MİNAS BİJİŞKYAN, 1817-1819 Karadeniz Kıyıları Tarih ve Coğrafyası (Çeviri : Hrand D. Andreasyon), 1969 s.7, İstanbul.
- TANOĞLU, A., 1944, Samsun Limanı ve Hinterlandı. Samsun Üniversite Haftası, Çilt; 3, s. 285, Samsun.
- Trabzon Vilayeti Salnamesi, 1869 (1287), Trabzon.
- Trabzon Vilayeti Salnamesi, 1870, s.76, Trabzon.
- Trabzon Vilayeti Salnamesi, 1894 (1311), s.81, Trabzon.
- TÜMERTEKİN, E., 1987, Ulaşım Coğrafyası, İstanbul Üniversitesi Yay. No:2050, Coğrafya Enst. Yay. No:85, s.95-96, İstanbul.
- Yurt Ansiklopedisi, 1982, Giresun Maddesi, Cilt:5, s.3112-3119, İstanbul.