

## Ordu İli

# Denizcilik Faaliyetleri Üzerine Bir Değerlendirme

**Prof.Dr. İsmet BALIK**

Ordu Üniversitesi, Deniz Bilimleri Fakültesi  
Ordu University, Faculty of Marine Sciences, Fatsa, Ordu  
[ibalik@hotmail.com](mailto:ibalik@hotmail.com)

### An Evaluation on the Maritime Activities In Ordu Province

#### ABSTRACT:

Ordu Province is one of the most immigrant cities in our country. Due to its sloping land structure and rainy climate, hazelnut farming is widespread. The profit of hazelnut farming is not enough for the people to make a living. On the other hand, the industry is undeveloped and the income level of the people is low along the job site. The industry is undeveloped and the possibilities for employment are quite limited and income level of the people is quite low. Therefore, a significant part of the people have migrated to other cities of Turkey such as Istanbul, Ankara, Izmir, Kocaeli, Bursa and Antalya which are industrial or tourism cities and many countries of the world. Despite being a coastal city, maritime activities in the Ordu Province are almost exclusively limited to fishing. Due to the lack of industrial production, the distance from other industrialized cities and the inadequacy of roads, an important export port has not been established until now. There are only three small ports in Fatsa and Ünye, which are mostly loaded and unloaded bulk cargo vessels. These ports are mostly used as shelters by fishing vessels. However, the opening of Ordu-Giresun Airport flights and the construction of the Black Sea-Mediterranean road will be completed in the near future and the continuous growth of the Organize Industrial Zones and the increase in industrial production will reveal the need for an international port in the future.

**Key words:** Black Sea, Ordu Province, Maritime, Port.

#### ÖZ:

Ordu, ülkemizde en fazla göç veren kentlerden biridir. Bölgede, eğimli arazi yapısı ve yağışlı iklimi nedeniyle, fındık yetiştiriciliği yaygındır. Fındık tarımının geliri de bölge halkının geçimi için yeterli değildir. Diğer taraftan sanayi gelişmemiş, istihdam olanakları kısıtlı ve halkın gelir düzeyi düşüktür. Dolayısıyla halkın önemli bir kısmı sanayi ya da turizmin geliştiği İstanbul, Ankara, İzmir, Kocaeli, Bursa ve Antalya gibi illere ve dünyanın pek çok ülkesine göç etmiştir. Bir kıyı kenti olmasına karşın Ordu'daki denizcilik faaliyetleri neredeyse sadece balıkçılıkla sınırlıdır. Sanayinin gelişmemiş olması, İç Anadolu ve Doğu Anadolu Bölgelerindeki sanayileşmiş kentlere olan uzaklığı ve ulaşım sorunu nedeniyle bugüne kadar önemli bir ticaret limanı yapılmasına gereksinim duyulmamıştır. Daha çok dökme yük gemilerinin giriş-çıkış yaptığı Fatsa İskelesi, Fatsa Limanı ve Ünye Limanı olmak üzere bir iskele ve iki küçük liman bulunmaktadır. Bu limanlarda daha çok balıkçı gemileri tarafından barınak olarak kullanılmaktadır. Ancak Ordu-Giresun Havalimanının uçuşlara açılması ve Karadeniz-Akdeniz

yolu inşaatının yakın bir gelecekte tamamlanacak olması, Organize Sanayi Bölgelerinin giderek büyümesi ve sanayi üretiminin artması yakın gelecekte bir uluslararası liman ihtiyacını ortaya çıkaracaktır.

**Anahtar Kelimeler:** Karadeniz, Ordu, Denizcilik, Liman.

## GİRİŞ

Denizler geçmişten günümüze kıyısı bulunan ülkelerin başta savaş, ticaret, ulaşım ve balıkçılık olmak üzere çeşitli amaçlar için kullandıkları bazen de saldırıya uğradıkları alanlar olmuştur. Bazı sakıncaları olsa da insanlar yerleşim alanı olarak okyanus ve deniz kıyılarını daha fazla tercih etmişlerdir. Bu tercihte yukarı da sayılan yararlanma şekillerinin etkisi oldukça fazladır. Bunlara son yüzyıl içerisinde artan turizm amaçlı kullanımda eklenmiştir.

Denize kıyısı olan ülkeler ekonomik olarak diğerlerine göre büyük avantaja sahiptir. Çünkü deniz pek çok yönden gelir kaynağıdır. Mesela, denizler beslenmede önemli yer tutan balıkçılık için doğanın sunduğu bir nimettir. Ülkemizde de yüzbinlerce kişi geçimini balıkçılık yaparak kazanmaktadır. Diğer taraftan yolcu ve yük taşımacılığında deniz taşımacılığının büyük avantajları bulunmaktadır. Ülkelerin dünyaya açılımı ve entegrasyonunda da deniz ticareti ve deniz turizminin önemi oldukça yüksektir. Yine deniz taşımacılığında kullanılan taşıtların üretim, montaj ve tamirinin yapıldığı tersanelerde ülkelerin önemli istihdam ve gelir kaynaklarıdır. Denizcilik faaliyetleri içerisinde önemli bir yeri olan limanlar da ticaretin kalbinin attığı yerlerdir. İthalat ve ihracat yapan firmalar limanları kullanarak ürünlerini daha ekonomik olarak pazarlamakta ve ya ithalat yapabilmektedirler. Bir başka önemli hususta, denize kıyısı olan ülkelerde turizmin daha fazla gelişmiş olduğudur. Ülkemizde de deniz turizmi ve yatçılık, büyük kazançlar sağlayan önemli bir sektördür. Denizciliğini geliştiren ülkeler diplomatik ilişkilerde dahil olmak üzere saygın konumdadır. Denizcilikte ileri giden toplumların uygarlık seviyeleri sürekli yükselmiştir (Özdemir, 2012; 317). Özet olarak, denizcilikle uğraşan ülkelerin her zaman kazandıklarını söylemek mümkündür. Dolayısıyla 8333 km'lik kıyı şeridi ile Akdeniz, Ege, Marmara ve Karadeniz tarafından üç tarafı çepeçevre sarılmış durumda olan ülkemizde denizcilik alt yapısının çok daha fazla iyileştirilmesi gerekmektedir. Jeostratejik açıdan denizyolu taşımacılığına son derece uygun olan Türkiye'nin uluslararası pazarlara ulaşmasında ve ülkenin ekonomik, sosyal ve ticari yapısı üzerinde oldukça etkili olan limanlara (İbret, 2010; 17), ihtiyaç olan bölgelerde yenileri ilave edilmeli, mevcutlar da iyileştirilmelidir. Son yıllarda gerek sanayi yatırımlarındaki artış gerekse hinterlandı ile bağlantısını kolaylaştıracak önemli karayolu altyapısı çalışmaları devam etmekte olan Ordu ilinde limana olan ihtiyaç zaman zaman dile

getirilmektedir, ancak bu talebin ne derece gerçekçi olduğu hususunda soru işaretleri vardır. Dolayısıyla, bu çalışmada Ordu'daki tarım ve sanayinin durumu, seyri ve denizcilik faaliyetleri ile denizcilik alt yapısı ele alınmıştır.

## 1. Ordu İli

Ordu ilinde gerek bazı STK'lar gerekse bazı iş çevreleri tarafından zaman zaman yeni liman talebi dile getirilmektedir. Bilindiği üzere deniz yoluyla yük taşımacılığının olmazsa olmazları alt yapısı yeterli liman ve yeterli miktarda taşıyacak yüküdür. Yapılacak bir limanın rantabl olarak çalışabilmesi için, yeterli miktarda yükün limanın yakın çevresinde üretiliyor olması ya da hinterlandında bulunan civar illerden limana ekonomik olarak taşınabiliyor olması gerekir. Aksi takdirde inşa edilecek liman, ülke imkanlarının israfından öteye gitmeyen bir yatırıma dönüşecektir. Dolayısıyla Ordu'da bir liman ihtiyacı var mıdır sorusuna cevap verebilmek için ilin demografik ve sosyo-ekonomik yapısı, ekonomisi, sanayi üretimi ve üretim potansiyeli, hinterlandında bulunan sanayi üretimi, yakınında bulunan diğer limanlar ve durumları iyi analiz edilmelidir.

Öncelikle Ordu'nun tarihinden kısaca bahsetmek gerekirse, bu ilimizin M.Ö. 400 yılından önce günümüzdeki şehir merkezinin yaklaşık 5 km batısında, Kirazlımanı yanındaki halk arasında Bozukkale olarak bilinen yerde "Kotyora" adıyla kurulduğu anlaşılmaktadır. Şehrin buraya kurulmasının nedeni, çevredeki tek "Doğal Liman" oluşudur (Bulut, 2015; 466). Ordu ve çevresini de içine alan Orta ve Doğu Karadeniz Bölgesi'nde yaşayan en eski topluluklar olarak Kolhlar, Driller, Mossinoikler, Halibler ve Tibarenler gibi yerli halkları sayabiliriz. M.Ö. 675 'ten itibaren yöreye sırasıyla Kimmerler, Miletliiler (M.Ö. 656 civarı), Persler (M.Ö. 547), Makedonyalı İskender (M.Ö. 334) ve onun komutanları (M.Ö. 312-280) hakim olmuşlardır. Daha sonra bölgede üç buçuk asır hüküm süren Pontus Devleti'ni (M.Ö. 280-63) Roma İmparatorluğu ortadan kaldırmıştır. Roma İmparatorluğu'nun bölünmesiyle 395 yılında Bizans (Doğu Roma) Devleti'nin denetimine giren ve eski adı Kotyora olarak bilinen Ordu ve çevresi, 1071 'deki Malazgirt Savaşı'ndan sonra Anadolu'da kurulan beyliklerden Danişmentlilerin egemenlik sahasında kalmıştır. Mevcut tarihi belgelerin ışığında, sahil kısmı zaman zaman el değiştirmiş olsa da Ordu ve yöresinin büyük bir bölümünün Danişmentliler devrinden beri bir Türk vatani olduğunu söylemek mümkündür. Anadolu Selçukluları, Danişmentli Devleti 'ne 1178 yılında son verir ve onların topraklarına sahip olurlar. Anadolu'da 1335 yılına kadar devam eden Moğol-İlhanlı egemenliğinden sonra Ordu yöresinde mahalli olarak gelişen beylikler egemen unsur

halini alırlar. Çepnilerin torunları tarafından “Canik” olarak kaynaklarda zikredilen bölgede kurulan beyliklerin başında Tacüddinoğulları (Samsun ve Çarşamba dolayları) ile Mesudiye ilçesine bağlı Kaleköy'deki Hacıemiroğulları (Ordu mıntıkası) gelmektedir. Çepnilerin Karadeniz kıyılarına ne zaman yerleştikleri belli olmamakla birlikte, XIII. yüzyılda bölgeye hakim oldukları ve Trabzon Rum İmparatorluğu'na karşı denizde parlak zafer kazanacak derecede güçlü oldukları bilinmektedir. Çepniler XIV. yüzyılda doğuya doğru ilerleyerek Ordu civarına yerleşmişler ve muhtemelen Ordu yöresindeki Hacıemiroğulları (Bayramlı) Beyliği'ni de onlar kurmuşlardır. Daha sonra 1427 yılında Yıldırım Bayezid'in Canik' i idaresi altına almasını takiben bölge, Osmanlı Devleti'nin topraklarına dahil edilmiştir. 1920'de de sancak (vilayet) merkezi olan şimdiki Ordu'nun 1780-1790 civarında kurulduğu ve 1834'e doğru da şehrin hayli geliştiği rivayet edilmektedir (Bayhan, 2010).

Ordu; kuzeyinde Karadeniz, güneyinde Tokat, Sivas, doğusunda Giresun, batısında Samsun'un bulunduğu, 2013 yılında büyükşehir statüsü kazanmış bir kentimizdir. Toplam yüzölçümü 5961 km<sup>2</sup> olup, tarım arazileri genellikle ağaççık formdaki fındık bitkisiyle kaplıdır. Nüfusu, 2016 yılı adrese dayalı nüfus kayıt sistemi verilerine göre 750.588'dir. Kilometrekareye düşen kişi yoğunluğu ise 126 kişi/ km<sup>2</sup>'dir. Türkiye ortalaması ise 100 kişi/km<sup>2</sup>'dir. Ordu'nun 2013 yılındaki nüfus artış hızı bir önceki yıla göre binde -13.5'dir. Halbuki aynı dönemde Türkiye nüfusu binde 13.7 artmıştır. Benzer şekilde net göç hızına bakıldığında Ordu'nun binde -21.0 göç veren iller arasında olduğu anlaşılmaktadır (TUİK, 2014). Toplam 19 ilçeye sahip Ordu'da Ünye ve Fatsa ilçelerinin nüfusu bölge illerinin bazılarının nüfusuna yaklaşacak kadar sıra dışı bir büyüklüğe sahiptir. Ordu ili nüfusunun %63,9'u merkez dâhil kıyıda 5 ilçede yaşamaktadır. Kıyı ilçelerin yıllara göre nüfusunun artması, dağlık bir topografyaya sahip iç kesimdekilerinde azalması, ilçeler arası iç kesimlerden kıyıya doğru bir göç hareketi olduğunu göstermektedir. İl dışı göç ise en fazla İstanbul, Samsun, Ankara ve Kocaeli'ne gerçekleşmektedir (DOKA, 2016).

Ordu'nun ekonomik faaliyetlerinin temelini tarım ve tarımsal ürünlerin işlenmesi oluşturmaktadır. Bu nedenle de istihdamın yaklaşık %50'si (%49) tarım sektöründedir. Tarım sektöründe çalışan oranının fazla olması, yılın sadece belirli dönemlerinde yapılan fındık tarımının baskın olması sebebiyle gizli işsizlik yaşandığının da göstergesidir (DOKA, 2016). TUİK (2014) verilerine göre, 2013 yılındaki Türkiye'nin toplam 190.605 milyon TL'lik toplam tarımsal üretim değerine Ordu'nun katkısı 1.858 milyon TL'dir. İller arasında bitkisel üretim değeri bakımından 29., hayvansal üretim değeri bakımından 57. sırada yer almaktadır. En önemli

tarım ürünleri olan ve Türkiye'nin toplam 2013 yılı üretimi 549.000 ton olan fıncığın 178.357 tonu, 41.635 ton olan kivinin 6.070 tonu Ordu'dan elde edilmektedir (TÜİK, 2014). Balıkçılık da Ordu'nun yerel ekonomisi ve Doğu Karadeniz Bölgesi için önemli bir sektördür. Ordu'da avcılık yoluyla elde edilen deniz ürünleri üretimi yıllık 25.000-35.000 tondur. Bu rakam Türkiye üretiminin %7'sine tekabül etmektedir. Kültür balıkçılığında ise, yetiştiricilik yapan 30 adet işletmenin 23 adedi tatlı sularda olup, toplam üretim kapasiteleri 240 ton/yıldır. Denizde bulunan 7 adet işletmede ise alabalık ve levrek balığı üretimi yapılmaktadır. Bu işletmelerin toplam üretim kapasitesi ise 3.250 ton/yıldır (DOKA, 2016). Ordu ili metalik cevherlerin yanı sıra endüstriyel hammaddeler açısından da zengin maden yataklarına sahiptir. Doğu Karadeniz Bölgesi'ndeki aktif maden sahalarının %40'ı Ordu'da bulunmaktadır. Elli beş aktif maden üretim bölgesinden 13 farklı maden çıkarılmaktadır. Türkiye'de üretilen bazaltın %8'i ve bentonitin %50'si Ordu'dan elde edilmektedir. Yapılan çalışmalar sonucunda 40 adet metalik maden ve 13 adet endüstriyel hammadde yatak ve zuhuru tespit edilmiştir (DOKA, 2016). Ordu'da istihdam ve işgücüne katılım oranı Türkiye ortalamasından daha iyi bir görünüm sergilemekle birlikte Türkiye'nin aksine yıllar itibariyle azalış göstermiştir. İşsizlik oranının ülke ortalamasının oldukça altında oluşu ve ılımlı bir artış izlemesi çalışma çağındaki genç nüfusun bölge dışına göç etmesiyle ilişkili olduğu düşünülmektedir. Yaş gruplarına göre kayıtlı iş gücünde özellikle genç erkek gruplarında ortalamanın Türkiye ortalamasından düşük olması bu durumu doğrulamaktadır (DOKA, 2016: 2). Ordu'da ekonomiye yön veren ana faaliyet alanı fıncık ve fıncık mamulleri sektörüdür. Bunun doğal bir sonucu olarak dış ticaret verileri de fıncık sektöründeki gelişmeler paralelinde şekillenmektedir. İklimsel ya da sektörel nedenlerle fıncık üretiminde yaşanan artış ve azalışlar dış ticaret verilerini de etkilemektedir. İhracat rakamlarında dalgalanmalar olsa dahi ihracat yapan firma sayısında her geçen yıl artış olmuştur. Bunun en temel nedeni firmaların ihracat konusundaki bilgi düzeyinin ve farkındalığın artmasıdır. İilde ihracatın büyük bir kısmını iç fıncık ve işlenmiş fıncık ürünleri teşkil etmektedir. Bunun yanında çimento, cam seramik ve toprak ürünleri, kimyevi maddeler ve mamulleri, maden ürünleri, mobilya ve orman ürünleri başlıca ihraç mallarıdır. Ordu ilinin 2016 yılına ait toplam ihracat miktarı 163,2 milyon dolar olup en önemli ihracat kalemi fıncık ve fıncık mamulleridir. Kum, kil ve taş ocakçılığı (özellikle bentonit) ve öğütülmüş tahıl ürünleri (özellikle fıncık unu ve sıvı yağ) sektörleri ilin en önemli diğer ihracat ürünleri arasında olmakla beraber "giyim eşyası" ile "kum, kil ve taş ocakçılığı" ürünlerinin ihracatı son yıllarda düzenli artış göstermiştir (DOKA, 2016). TÜİK verilerine göre Ordu ilinden aynı yıl 40,2 milyon dolar ithalat gerçekleştirilmiştir. İthalatta

ön plana çıkan ürünlerin başında tahıl, bitkisel ürünler, sert kabuklu meyveler, işlenmiş meyveler, petrol ürünleri, mermer, kâğıt ve kâğıt hamuru, orman ürünleri, makine yedek parçaları ve maden kömürü gelmektedir. TÜİK ve Ekonomi Bakanlığı TİM tarafından hazırlanan ihracatta ilk 1000 firma listesine Ordu'dan Ordu'nun toplam ihracatının %80'ini karşılayan ve fındık ve fındık mamulleri sektöründe faaliyet gösteren 3 firma girmiştir (DOKA, 2016).

Daha öncede ifade edildiği gibi işgücünün hemen hemen yarısı (%49) tarımda istihdam edilirken, geri kalan %31'i hizmet sektörü ve sadece %20'i sanayi sektöründe istihdam edilmektedir (DOKA, 2016). Ordu ilinde ikisi faaliyette (Ordu OSB ve Fatsa OSB) ve ikisi (Ordu 2. OSB ve Ünye OSB) yapım aşamasında olmak üzere toplam dört adet OSB (Organize Sanayi Bölgesi) bulunmaktadır. Ordu Organize Sanayi Bölgesi'nde tahsis edilen 74 adet sanayi parseli üzerinde 62 firma faaliyet göstermekte ve bu firmalarda 3 bin kişi istihdam edilmektedir. Fındık sezonunda, OSB'de bulunan 14 fındık kırma fabrikasının tam kapasite ile çalışmasından dolayı istihdam sayısı 4 bine ulaşmaktadır. Fatsa OSB ise 500 dönüm üzerine kuruludur. Yirmidokuz firmanın faaliyete olduğu Fatsa OSB'de yaklaşık 3500 kişi çalışmaktadır. Fatsa OSB'nin 910 dönüm daha genişlemesi için kamulaştırma çalışmalarına devam edilmektedir. Ordu ikinci OSB için 950 dönümlük arazi belirlenmiş ve 2017 yılı yatırım programına alınmıştır. Yatırımın gerçekleşmesi sonrası 70 sanayi parseli üretilmesi ile 6 bin kişiye istihdam sağlanacağı tahmin edilmektedir. Ünye OSB için de belirlenen 550 dönümlük alanda kamulaştırma çalışmaları sürmektedir (Ordu Valiliği, 2017). Görüldüğü üzere özellikle OSB'lerin açılmasıyla birlikte bölgedeki yatırımlar ve dolayısıyla üretim artmıştır. Ordu'nun doğusunda bulunan Trabzon Limanı'na uzaklığı 180 km, batısında bulunan Samsun Limanı'na uzaklığı ise 150 km'dir. Bu mesafeler Ordu'nun fazla uzak olmayan iki büyük liman arasında yer aldığını göstermekte ise de henüz inşaatı tamamlanmayan Karadeniz-Akdeniz yolu açıldığında özellikle sanayi üretiminin gelişmiş olduğu Kayseri, Gaziantep ve Kahramanmaraş gibi illerden bilhassa Karadeniz ülkelerine yapılacak ihracat için Ordu'da bir liman yapılması önemli bir ihtiyaç haline gelebilir. Sonuç olarak; Ordu ilinin Karadeniz ülkeleri, Orta Doğu ve Kafkasya pazarlarına yakınlığı, Ordu-Giresun Havalimanı ve Karadeniz-Akdeniz yolu gibi ulaşım alt yapısının iyileştirilmesi bu ilin konumunu çok daha önemli hale getirecektir.

## 2. Ordu İlinin Denizcilik Altyapısı ve Denizcilik Faaliyetleri

Denizcilik faaliyetleri için gerekli olan en önemli alt yapı, deniz taşıtlarının yükleme-boşaltma veya barınma amaçlı kullanabilecekleri liman ya da barınaklardır. Bir kıyı kenti olmasına karşın

Ordu'daki denizcilik faaliyetleri neredeyse sadece balıkçılıkla sınırlıdır. Sanayinin gelişmemiş olması, İç Anadolu ve Doğu Anadolu Bölgelerindeki sanayileşmiş kentlere olan uzaklığı ve ulaşım sorunu nedeniyle Ordu'da bugüne kadar önemli bir ihracat limanı yapılmasına gereksinim duyulmamıştır. Daha çok dökme yük gemilerinin giriş-çıkış yaptığı Fatsa İskelesi ve Fatsa Limanı ile Ünye Limanı olmak üzere bir iskele ile iki küçük liman bulunmaktadır. Ordu merkezde bulunan bir liman ise günümüzde ticari liman vasfını kaybetmiştir.

## 2.1. Limanlar

### 2.1.1. Ordu Limanı

Ordu Limanı (Şekil 1); 30 Haziran 1997 tarihinde 30 yıl süre ile "işletme hakkının verilmesi" yöntemi ile özelleştirilmiştir. Ancak devralan firmanın işletme izni alamaması nedeniyle ÖYK'nın 07.04.2014 tarih ve 2014/17 sayılı kararı ile limanın işletme hakkı verilmesine ilişkin sözleşmesi feshedilmiş ve liman TDİ tarafından geri alınmıştır. Bilahare ÖYK'nın 29.12.2014 tarih ve 2014/146 sayılı kararı ile de liman Ordu Büyükşehir Belediye Başkanlığı'na devredilmiştir (OİB, 2017). Dolayısıyla, 2014 yılına kadar uluslararası liman görevi icra eden Ordu Limanının ticari liman olma özelliği Ordu Büyükşehir Belediyesi'ne devredildiği 29.12.2014 tarihi itibarıyla sona ermiştir. Ordu Liman Başkanlığı'ndan alınan bilgilere göre (Şifai görüşme) 2017 yılı itibarıyla Ordu-Giresun sınırından Perşembe-Fatsa ilçe sınırı arasında kalan sahada kayıtlı 770 gemi ve 2300 gemi adamı bulunmaktadır.



Şekil 1. Ordu Limanı

### 2.1.2. Fatsa İskelesi

Fatsa İskelesi, sadece ticari gemilere hizmet vermektedir. İskelenin boyu 240 m'dir (Şekil 2), ancak sadece 150 m'lik kısmı gemilerin yanaşmasına müsaittir. Çünkü, başlangıç derinliği 20 m iken 80 m'den sonra derinlik 6 m'ye düşmektedir. Bu nedenle,

sadece 4000-5000 DWT'lik gemiler yanaşabilmektedir. Büyük gemiler ile yüksek su çekimli (draftlı) gemiler yanaşamamaktadır. Fatsa İskelesi'ne 2016 yılında yanaşan gemi sayısı 72'dir. Bu gemilerle gelen yük miktarı 121.394 ton iken, giden yük miktarı 74.843 ton'dur. Başlıca Gübre, Kereste ve Kömür yüklerinin tahliyesi yapılmakta olup, Bentonit ve Çakıl Taşı yüklemesi yapılmaktadır.



Şekil 2. Fatsa İskelesi.

### 2.1.3. Fatsa Limanı

Ana mendirek uzunluğu 600 m, tali mendirek 540 m, toplam rıhtım uzunluğu 650 m'dir (Şekil 3). Başlangıçta her ne kadar balıkçı barınağı olarak planlanmışsa da hem liman, hem balıkçı barınağı, hem de tekne yapım ve çekek yeri işlevi görmektedir. Limanın işletmeciliği, Fatsa Belediyesi tarafından yapılmaktadır. Barınağın derinliği 4-4,5 m'dir. Barınak 1000 DWT kapasiteli yük gemileri ile 3000 DWT kapasiteli kanal gemilerinin yanaşmasına müsaittir. Fatsa Limanı'na 2016 yılında yanaşan gemi sayısı 76'dır. Bu gemilerle gelen yük miktarı 124.207 ton iken, giden yük miktarı 74.843 tondur. Başlıca gübre, kereste, tomruk, mermer tahliyesi yapılmakta olup bentonit ile çakıl taşı yüklemesi yapılmaktadır. Fatsa Liman Başkanlığı sorumluluk sahası içerisinde bağlama kütüğüne kayıtlı gemi sayısı 334, Milli Gemi Siciline Kayıtlı gemi sayısı ise 76'dır.



Şekil 3. Fatsa Limanı.



#### 2.1.4. Ünye Limanı

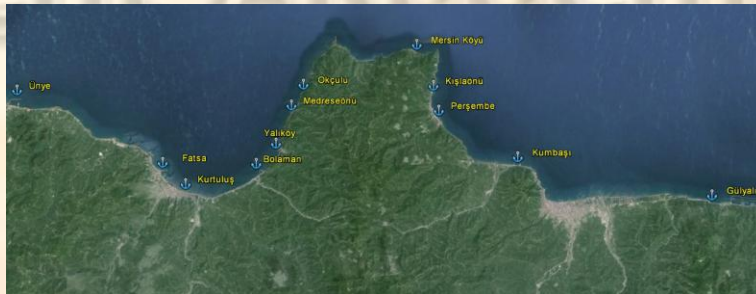
Ünye Limanı; 1992 yılında hizmete girmiş, 150 m rıhtım uzunluğuna ve 7 m derinliğe sahip olup, 7.000 DWT'a kadar olan gemilerin giriş ve çıkış yapabildiği bir limandır (Şekil 4). Bu limana 2014 yılında 476 gemi giriş ve çıkış yapmış, 1 milyon 320 bin 793 ton yükleme ve boşaltma gerçekleştirilmiştir. Yıl içinde taş kömürü, pirit külü, kereste, odun, makine ve tomruk ithalatı gerçekleşen Ünye Limanı'ndan, çimento, klinker, sunta, bentonit, magnezit ve mobilya ihracatı gerçekleşmiştir. Ünye Liman Başkanlığından alınan verilere göre (Şifai görüşme) toplam 540 gemi kaydı bulunmaktadır. Bunun 280'i Türk Bayraklı, 120'si yabancı bayraklı, 110'u balıkçı gemisi ve 30'u römorkör'dür.



Şekil 4. Ünye Limanı

#### 2.2. Balıkçı Barınakları

Şekil 5'de görüldüğü gibi, Ordu Liman Başkanlığı sorumluluk sahasına giren Gülyalı, Altınordu ve Perşembe İlçelerinde 5 adet balıkçı barınağı bulunmaktadır. Bunlar Gülyalı, Kumbaşı, Perşembe (Kacalı), Kışlaönü ve Mersin Köyü balıkçı barınaklarıdır. Fatsa Liman Başkanlığı sorumluluk sahasında ise Okçulu, Medreseönü, Yalıköy, Bolaman ve Fatsa Balıkçı barınağı ile Kurtuluş Çekek Yeri; Ünye Liman Başkanlığı sorumluk sahasında ise sadece Ünye Balıkçı Barınağı bulunmaktadır. Bu balıkçı barınakları ve çekek yerleri Ordu iline kayıtlı balıkçı teknelerinin yanı sıra özellikle hamsi av sezonu içerisinde Doğu Karadeniz'de bulunan gırgır teknelerine de barınak ve bakım-onarım yeri hizmeti vermektedir.



Şekil 5. Ordu ili balıkçı barınakları ve çekek yerleri (Balık ve Topçu, 2013; 8).

### 2.3. Tersane, Bakım-Onarım ve Çekek Yerleri

Ünye Limanı içerisinde bulunan bir tersanede farklı büyüklükte yeni gemi inşaatının yanı sıra, gemi bakım-onarımları da yapılmaktadır (Şekil 6). Fatsa'da bulunan bir bakım-onarım ve çekek yerinde ise daha çok balıkçı tekneleri ve gezinti teknelerinin bakım onarımları ile ahşap tekne imalatı yapılmaktadır (Şekil 7).



Şekil 6. Ünye Limanı içerisinde bulunan tersane.



Şekil 7. Fatsa Limanında bulunan bakım-onarım ve çekek yeri.

### 2.4. Gezinti Tekneleri

Ordu ili sınırları içerisinde sadece Ordu Büyükşehir Belediyesi'ne ait 34.5 m boyunda 170 kişi kapasiteli bir gezinti teknesi (Şekil 8) 2016 yılından beri düzenli olarak faaliyet göstermektedir. Bu tekne ile üç ayrı güzergahta tur yapılmaktadır. Bunlar; Rıhtım-Havalimanı-Rıhtım, Rıhtım-Keçiköy-Melet-Keçiköy-Rıhtım ve Rıhtım-Perşembe-Rıhtım turlarıdır. Ayrıca, kiralanması halinde özel turlar gerçekleştirilmektedir. Bunun dışında bazı şahıslar tarafından kiralanana ya da satın alınan gezinti tekneleriyle Fatsa ve Ünye ilçelerinde yaz mevsiminde bazı turlar düzenlenmekte ise de bu turlar süreklilik arz etmemektedir.



Şekil 8. Ordu Büyükşehir Belediyesi gezinti teknesi.

### 3. Gümrük İşlemleri

Ordu ili sınırları içerisinde iki adet gümrük müdürlüğü bulunmaktadır. Bunlardan biri Ordu il merkezinde, diğeri Ünye ilçesindedir. Fatsa İskelesi ve Fatsa Limanı'ndaki gümrük işlemleri Ünye Gümrük Müdürlüğü'ne bağlı mobil ekipler tarafından yürütölmekte iken, Ekim 2017 itibariyle bu görev Ordu Gümrük Müdürlüğü'ne devredilmiştir.

#### Sonuç ve Öneriler

Sonuç olarak, Ordu ilinde iki liman ve bir iskeleden uluslararası ticaret yapılmaktadır. Gerek ihraç edilen gerekse ithal edilen ürünlerin tamamına yakını dökme yük niteliğindedir. Yani işlenmemiş ürünlerdir. Bölgede son yıllarda giderek artmakta olan sanayi üretimi, Karadeniz-Akdeniz yolunun tamamlanmasıyla özellikle Kayseri, Kahramanmaraş, Gaziantep gibi illerimizde üretilen ihraç ürünlerinin özellikle Karadeniz ülkelerine ihracatı için Ordu ilinde yapılacak bir limanı önemli hale getirebilir.

#### KAYNAKÇA:

- Balık, İ., Topçu, T., 2013. Ordu ili balıkçı barınakları ve sorunları. Maviyaşam Araştırma ve Haber Dergisi, 2: 8-14.
- Bulut, S., 2015. Ordu ili ve yöresi bibliyografya denemesi. The Journal of Academic Social Science Studies, 41: 465-504.
- Demir, N., 200. Ordu İlinin Eski Adı; "Kotyora" ve Tarihî Alt Yapısı, Turkish Studies, ss. 179-184.
- İbret, B.Ü., 2010. Karadeniz kıyısında stratejik bir liman: İnebolu Limanı. Coğrafya Dergisi, 20: 15-33.
- Bayhan, A.A., 2010. Ordu'da yeni tespit edilen ahşap camiler. Güzel Sanatlar Enstitüsü Dergisi, 0 (16): 33-48.
- DOKA, 2016. Yatırım Destek ve Tanıtım Stratejisi, Ordu. Kalkınma Bakanlığı, Doğu Karadeniz Kalkınma Ajansı, Ordu, 27 s.
- Ordu Valiliği, 2017. <http://www.ordu.gov.tr/ordunun-tarihcesi>. Erişim:7.10.2017
- Özdemir, Ü., 2012. Denizcilik Gücünün Tarihsel Gelişim Süreci Ve Günümüz Denizciliğinin Şekillenmesindeki Rolü. Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu Doğu Karadeniz, Trabzon, Türkiye, 16-17 Nisan 2012, cilt.1, no.978-605-01-0349-6, ss. 315-332.
- TUIK, 2014. Seçilmiş Göstergelerle, Ordu 2013. Türkiye İstatistik Kurumu, Ankara, 178 s.