

**TÜRKİYE’NİN ULUSLARARASI LOJİSTİK MERKEZİ: HOPA LİMANI DENİZ
LOJİSTİĞİNİN DURUM ANALİZİ***

**THE INTERNATIONAL LOGISTICS CENTER OF TURKEY: SITUATIONAL ANALYSIS OF
HOPA PORT’S SEAWAYS LOGISTICS**

Öğr. Gör. Veysel TATAR

Artvin Çoruh Üniversitesi Hopa Meslek Yüksek Okulu Ulaştırma Hizmetleri Bölümü, vtatar@artvin.edu.tr,
Artvin/Türkiye

Meriç B. ÖZER

Park Denizcilik ve Hopa Liman İşletmeleri A.Ş., meric.ozer@hopaport.com.tr, Artvin/Türkiye

ÖZ

Bu günlerde, ekonomilerin yakınlaşması, imalat ve pazarlamanın uluslararası seviyelere taşınması lojistik ve ilgili faaliyetlerle birlikte malların güvenli bir şekilde taşınmasının önemini arttırmaktadır. Günümüzde dünya ticaretinde olduğu gibi, Türkiye'nin ticaretinin de faaliyetlerinin önemli bir kısmı, uluslararası önemi olan deniz taşımacılığı yoluyla yapılmaktadır. Hopa Limanı, lojistik potansiyeli ve sağladığı lojistik hizmetleri ile hem uluslararası ticarete hem de Türkiye'nin iç pazarına değerli katkılar yapıyor. Bu bağlamda, bu çalışma, Türkiye'nin önemli bir limanı olarak görülen Hopa İlçesi'nin kara lojistiği ile Karadeniz Bölgesi'nin lojistik üssü ile sektörün temel sorunları arasındaki mevcut durumu incelemeyi amaçlamaktadır. Verilerin değerlendirilmesinde tanımlayıcı istatistiksel analizler yapılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Hopa Limanı, Lojistik, Deniz Taşımacılığı.

ABSTRACT

In these days, the convergence of economies and the extension of manufacturing and marketing to international levels increase the importance of the safely transporting of goods along with logistics and the related activities. Today, as in the world trade, an important portion of Turkey's trade is being carried via marine transportation whose domain of activities carries international significance. Hopa Port, with its potential of logistics and the logistics services it provides, makes valuable contributions to both the international trade and the domestic market of Turkey. In this context, this study aims at examining the current situation of seaways logistics of Hopa County, which is viewed as an important port of Turkey and the logistics base of Black Sea Region, as well as the fundamental problems of the sector. Descriptive statistical analyses have been utilized in the evaluation of the data.

Keywords: Hopa Port, Logistics, Marine Transportation.

1. GİRİŞ

Küresel üretimin hızla “Asyalastığı” ve Asya ekonomilerinin dünya ekonomisi içindeki paylarının giderek arttığı bir süreç yaşanmaktadır. Yaşanan küresel dönüşüm süreci içerisinde Asya’da üretilen malların Batı pazarlarına en hızlı ve en ucuz şekilde ulaştırılması hayati önem taşımaktadır. Batı Asya limanlarının kapasitesi ve altyapıları hızla gelişen ticaret hacmi karşısında yetersiz kalmıştır. Bu durum dokuz yeni ulaştırma rotası arayışını beraberinde getirmiştir. Bu arayış sürecinde Avrasya ve Karadeniz bölgesinin kara ve demir yolları son derece önem kazanmıştır. Son yirmi yılda dünyada meydana gelen değişim ve dönüşüm süreci, tarihi, İpek Yolunun yeniden canlandırılması ve bu güzergâh üzerinde bulunan ülkelerin küresel ekonomik sisteme entegrasyonu gereğini doğurmuştur. İpek yolunun bir ucunda Çin diğer ucunda ise Avrupa Birliği ülkeleri

* Bu Çalışma 17-21 Temmuz 2017 Tarihleri Arasında Gerçekleştirilen Avrasya Zirvesi Kongresinde Bildiri Olarak Sunulmuştur.

bulunmaktadır. Bu güzergâhın ortasında yer alan Türkiye, bu imkânları en iyi şekilde kullanması ve lojistik kapasitesini artırabilmesi durumunda önemli bir üs haline gelebilecektir.

Dünya ticaretinin yaklaşık % 90'ının denizyolu ile gerçekleştiriliyor olması, uluslararası ticarete limanların ne kadar önemli bir konuma sahip olduğunu açıkça ortaya koymaktadır. Limanlarımızda elleçlenen toplam yük miktarı Tablo 1'de belirtildiği üzere 2003-2013 yılları arasında %103 artış göstermiştir (UBAK-DTGM 2013). Limanlar, Türkiye ekonomisinin en önemli destek üniteleridir. Türkiye'nin kendi iç pazarlarında taşımaları düzenlediği gibi, dış dünya ile ticari ilişkilerinin sürdürülmesine de yardımcı olur. Dış ticaretimizin %87'sinin limanlardan yapıldığı dikkate alındığında, ülkemiz açısından limanların önemi ortaya çıkmaktadır.

Tablo 1. Limanlarımızda elleçlenen toplam yükün yıllık gelişimi

Yıl	Yükleme*	Boşaltma**	Transit	Toplam Elleçleme
2003	60.374.184	118.315.371	11.217.198	189.906.753
2004	71.816.090	135.490.363	5.798.984	213.105.438
2005	69.114.453	138.261.923	5.649.218	213.025.594
2006	77.987.641	154.762.530	11.251.754	244.001.925
2007	85.354.516	171.657.360	34.561.755	291.573.631
2008	92.168.601	171.688.299	50.752.817	314.609.716
2009	92.076.130	159.347.990	58.012.586	309.436.706
2010	102.494.306	182.018.851	64.122.710	348.635.867
2011	103.033.885	195.933.688	64.379.150	363.346.723
2012	114.176.944	216.524.857	56.724.431	387.426.232
2013	115.630.332	215.643.211	53.657.215	384.930.758

*Kabotaj yükleme, ihracat

**Kabotaj boşaltma, ithalat

Kaynak: UBAK-DTGM 2014.

Dünya ticaretindeki dönüşüm ve yeni oluşumların etkisi yoğun bir şekilde lojistik sektörü üzerinde görülmektedir. Hemen hemen bütün sektörlerle bire bir, doğrudan ilişkisi olan lojistik, uluslararası pazarlarda rekabet avantajının elde edilmesinde kilit rol üstlenmektedir. Ürün ve/veya hizmetlerin hedef pazarlara rakiplerden önce daha hızlı ve daha ekonomik biçimde ulaştırılması lojistik faaliyetlerin özünü teşkil etmektedir (Çancı ve Erdal, 2003: 2).

2. TÜRKİYE'DE DENİZYOLU TAŞIMACILIĞI

Denizyolu taşımacılığı, insanların ve malların denizde hareket eden araçlar vasıtasıyla bir yerden diğer bir yere taşınması olarak tanımlanabilir. Denizyolu taşımacılığının, tarihi çok eskilere dayanmaktadır. M.Ö. 3200'de deniz taşımacılığının ilk örnekleri olarak belirtilen, Mısır'lıların kullandıkları sahil botlarından bu güne denizyolu taşımacılığı, teknolojik gelişmelere paralel olarak gelişmiş ve her dönemde ticaretin en önemli unsuru olmuştur.1 Denizyolu taşımacılığının gelişiminde, coğrafi keşiflerle yeni bölgelerin keşfedilmesi ve sanayileşme ile birlikte buhar teknolojisinin gemilerde kullanılmaya başlanmasının önemli etkisi olmuş, bu sayede uzun rotalarda seyahat edebilecek ve geçmişe nazaran daha fazla yük taşıma imkânına sahip gemiler inşa edilmesi mümkün hale gelmiştir

Denizyolu taşımacılığı sistemi, özel deniz araçları, ziyaret ettikleri limanlar ve taşıma unsurlarının fabrikalardan terminallere, dağıtım noktalarına ve pazarlara ulaştırılma alt yapısından oluşan ağı ifade etmektedir (Corbett, at.all, 2008).

Günümüzde dünya ticaretinin yaklaşık % 90'ı denizyolu ile gerçekleştirilmektedir. Dünya deniz ticaret filosunun toplam büyüklüğü 1,23 milyar DWT'ye, dünya ticaret hacmi ise 8,17 milyar ton'a ulaşmıştır. Dünya deniz ticaretinden yılda 400 Milyar Dolar gelir elde edilmektedir(UDBH, DTGM, 2010). Bu rakamlar denizyolu taşımacılığının ne derecede önemli bir konuma geldiğini göstermektedir. Deniz taşımacılığının ülke ekonomilerindeki yeri gelişmekte, bu sebeple limanlar ve deniz araçlarının önemi de artmaktadır. Özellikle sanayi hammaddelerini oluşturan yükleri bir seferde büyük tonajlarda taşıma özelliği, diğer taşıma yöntemlerine göre ucuz maliyeti (denizyolu ile yapılan taşımaların, demir yoluna göre 3,5; karayoluna göre 7; havayoluna göre ise 22 kat daha ucuz olduğu ifade edilmektedir.), denizyolu taşımalarının önemli avantajları arasındadır. Petrol, doğalgaz ve madenlerin önemli bir kısmının denizler altında bulunması, dünyanın dörtte üçünün sulardan oluşması, denizyolu ticaretinin önemini artıran unsurlar arasındadır(DPT, 2006). Tablo 2 de 2003–2015 Türk uluslararası gemi siciline ve milli gemi siciline kayıtlı gemilerin yıllık gelişimi verilmiştir.

Tablo 2. Türk Uluslararası Gemi Siciline ve Milli Gemi Siciline Kayıtlı Gemilerin Yıllık Gelişimi

Yıl	TUGS			MGS			Toplam (150 GT ve Üzeri Gemiler)		
	Adet	GT	DWT	Adet	GT	DWT	Adet	GT	DWT
2003	446	3.299.581	5.145.251	702	1.813.833	2.481.596	1.148	5.113.414	7.626.847
2004	535	3.180.255	5.486.076	674	1.592.095	1.568.854	1.209	4.772.350	7.054.930
2005	677	4.412.902	6.753.346	702	815.637	849.944	1.379	5.228.539	7.603.290
2006	734	4.371.965	6.612.967	695	711.890	658.083	1.429	5.083.855	7.271.050
2007	807	4.406.072	6.758.218	744	788.915	511.523	1.551	5.194.987	7.269.741
2008	887	4.863.718	7.031.012	762	794.566	490.907	1.649	5.658.284	7.521.919
2009	940	5.313.832	7.674.388	782	825.344	476.200	1.722	6.139.176	8.150.588
2010	967	5.701.087	8.334.764	810	801.374	438.387	1.777	6.502.461	8.773.151
2011	987	6.049.591	8.950.157	845	1.043.036	808.779	1.832	7.092.628	9.758.936
2012	1.026	6.366.647	9.399.020	853	1.129.815	858.607	1.879	7.496.462	10.257.627
2013	1.019	5.788.366	8.377.285	890	1.261.125	841.703	1.909	7.049.491	9.218.988
2014	1.006	5.548.409	8.147.819	882	1.342.511	904.020	1.888	6.890.920	9.051.839
2015	987	5.345.037	7.676.259	908	1.229.468	894.551	1.895	6.574.504	8.570.811

Kaynak: T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, Deniz Ticareti 2015 İstatistikleri, 2015.

Tablo 3 de Türk Deniz Ticaret Filosu Gemi Cinslerinin DWT ve Adet Bazında Yıllık Gelişimi ve tablo 4 de Dünya deniz ticareti filusunda Türkiye'nin sıralaması gösterilmiştir.

Tablo 3. Türk Deniz Ticaret Filosu Gemi Cinslerinin DWT ve Adet Bazında Yıllık Gelişimi

Gemi Cinsi (10'lu Grup)	Yıllar									
	2011		2012		2013		2014		2015	
	Adet	DWT	Adet	DWT	Adet	DWT	Adet	DWT	Adet	DWT
Kuru Yük Gemileri (Genel Kargo)	496	1.753.636	489	1.823.586	473	1.744.129	447	1.717.920	390	1.534.434
Dökme Yük Gemileri	115	4.987.983	115	5.164.647	109	4.511.037	102	4.398.401	85	3.988.931
Konteyner	70	913.936	72	977.278	72	951.800	74	1.002.485	78	1.174.278
Sıvı / Gaz Taşıyan Tankerler	221	1.973.704	214	2.160.427	213	1.876.860	196	1.793.353	194	1.735.364
Yolcu Gemileri	237	48.238	253	49.989	259	51.580	257	65.629	274	68.084
Hizmet Gemileri	80	61.541	89	65.544	95	67.576	103	53.789	104	41.208
Romorkörler	111	2.711	121	3.088	120	2.849	126	2.776	133	2.776
Deniz Araçları	162	5.548	164	1.364	178	1.147	172	5.347	191	13.770
Balıkçı Gemileri	216	8.759	218	8.757	222	9.058	227	9.185	229	8.838
Sportif Ve Eğlence Amaçlı Tekneler Yatlar	124	2.882	144	2.947	168	2.953	184	2.953	208	1.587
TOPLAM	1.832	9.758.936	1.879	10.257.627	1.909	9.218.988	1.888	9.051.839	1.886	8.569.271

Kaynak: T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, Deniz Ticareti 2015 İstatistikleri, 2015.

Tablo 4. Dünya Deniz Ticaret Filosu

Dünya Sıralaması (DWT)					Ulusal Bayrak				Yabancı Bayrak				Kontrol Edilen Toplam Filo				2014-2015 DWT DEĞİŞİM (%)		YABANCI BAYRAK DWT ORANI (%)	
2014	2015	2014	2013	2012	Ülke	Adet	1000 DWT	1000 TEU	Ort. Yaa (%)	Adet	1000 DWT	1000 TEU	Ort. Yaa (%)	Adet	1000 DWT	1000 TEU	Ort. Yaa (%)	2014-2015 DWT DEĞİŞİM (%)	YABANCI BAYRAK DWT ORANI (%)	
1	1	1	1	1	YUNANISTAN	750	68.784	73	14,0	3.689	255.622	1.964	10,8	4.439	324.406	2.037	11,3	5,3	78,8	
2	2	2	2	2	JAPONYA	775	28.530	41	12,1	3.412	215.212	1.270	7,5	4.187	243.743	1.311	8,3	0,6	88,3	
3	3	3	3	3	ÇİN	2.502	71.407	627	10,8	2.268	131.668	1.452	11,5	4.770	203.076	2.079	11,2	7,0	64,8	
4	4	4	4	4	ALMANYA	217	11.251	830	14,3	3.239	109.542	4.869	10,0	3.456	120.790	5.708	10,3	-3,3	90,7	
5	5	5	5	5	GÜNEY KORE	734	14.991	104	18,3	901	66.986	576	10,1	1.635	81.977	680	13,8	-3,7	81,7	
6	5	6	6	6	NORVEÇ	497	15.466	62	14,8	1.110	48.105	260	13,9	1.607	63.571	322	14,2	6,1	75,7	
7	7	8	8	8	A.B.D	192	4.633	76	23,4	932	52.532	199	13,5	1.124	57.165	276	15,2	2,7	91,9	
8	8	7	7	12	SINGAPUR	757	32.235	796	8,5	811	23.583	269	14,7	1.368	56.819	1.065	11,3	1,2	42,2	
9	9	9	10	10	TAYVAN	111	5.010	134	16,8	776	42.634	841	11,0	887	47.644	975	11,7	5,1	89,5	
10	10	11	11	14	İTALYA	482	14.515	76	14,5	603	31.814	1.098	10,6	1.085	46.329	1.175	12,3	10,7	68,7	
11	11	10	10	11	DANİMARKA	329	15.774	974	13,3	533	21.953	768	10,5	862	37.726	1.743	11,6	2,0	58,2	
12	12	12	13	7	HONG KONG (SAR)	479	27.174	431	7,7	359	9.197	56	17,5	838	36.371	487	11,9	3,6	25,3	
13	14	15	15	18	KANADA	113	880	6	30,6	378	29.594	754	9,5	491	30.474	760	14,3	23,7	97,1	
14	13	13	13	15	TÜRKİYE	551	8.272	110	19,0	984	20.879	139	17,6	1.535	29.151	249	18,1	6,0	71,6	
15	17	16	22	9	İNGİLTERE	213	6.541	117	11,5	447	20.534	411	11,5	660	27.075	528	11,5	23,1	75,8	
16	15	14	14	16	HINDİSTAN	595	14.848	22	12,3	139	9.100	7	12,3	734	23.948	30	12,3	3,0	38,0	
17	16	17	16	17	RUSYA	1.081	6.103	76	27,5	380	15.080	39	19,4	1.461	21.183	115	25,4	-6,9	71,2	
18	18	20	20	19	BELÇİKA	66	7.186	1	11,3	130	12.883	72	9,0	196	20.068	73	9,7	10,6	64,2	
19	19	18	18	24	İRAN	143	3.987	105	16,7	64	13.785	7	11,8	207	17.771	112	15,2	-1,3	77,6	
20	20	21	23	22	ENDONEZYA	1.460	12.969	180	24,2	94	1.540	14	18,1	1.554	14.909	175	23,8	0,1	13,0	
21	21	19	19	20	SARARİSTAN	73	2.858	8	16,8	70	10.670	1	14,8	143	13.528	8	15,8	1,7	78,9	
22	24	23	25	27	B.A.E	45	309	1	12,4	429	12.292	85	20,0	474	12.601	85	19,2	4,2	97,5	
23	23	22	21	21	MALEZYA	216	6.292	19	16,8	94	6.033	1	15,5	310	12.324	20	16,3	-0,4	48,9	
24	26	25	26	25	FRANSA	115	3.122	199	12,8	186	7.779	403	9,5	281	10.901	602	10,9	5,0	71,4	
25	25	26	27	26	HOLLANDA	637	5.563	225	10,4	271	5.201	50	12,6	908	10.764	276	11,0	2,2	48,3	
26	27	30	28	29	KUVEYT	36	5.324	22	9,6	58	4.985	342	8,0	94	10.309	364	9,0	17,9	48,4	
27	28	27	-	13	BİRLEŞİK KRALLIK	-	-	-	-	42	8.694	0	11,9	42	8.694	0	11,9	15,7	100,0	
28	22	24	24	23	BREZİLYA	69	2.589	12	21,0	30	5.987	2	13,8	99	8.576	14	18,8	-35,3	69,8	
29	-	-	-	-	İSVİÇRE	47	1.524	9	8,3	140	6.317	14	10,3	187	7.841	23	9,8	36,4	80,6	
30	29	29	30	30	VIETNAM	747	6.254	33	10,6	82	1.170	6	19,6	829	7.424	39	11,5	5,8	15,8	
TOPLAM 30 ÜLKE						14.032	604.392	5.360	15,3	22.431	1.201.770	15.969	11,4	36.463	1.696.162	21.329	12,9	3,8	74,8	
Diğer						2.331	28.454	219	23,7	2.483	65.065	402	20,2	4.814	83.519	711	21,9	-3,3	69,6	
ALT TOPLAM						16.363	632.846	5.579	18,5	24.914	1.266.835	16.461	12,3	41.277	1.809.681	22.041	13,9	3,2	74,5	
BALIKÇI GEMİLERİ						-	-	-	-	-	-	-	-	-	545	7.385	55	21,1	61,9	-
TOPLAM DÜNYA FİLOSU						-	-	-	-	-	-	-	-	-	41.822	1.797.866	22.096	14,8	3,3	-

Kaynak: T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, Deniz Ticareti 2015 İstatistikleri, 2015.

Limanlarımızda elleçlenen toplam yükün yıllık gelişimi tablo 5 de verilmiştir.

Tablo 5. Limanlarımızda Elleçlenen Toplam Yükün Yıllık Gelişimi

Yıl	Yükleme*	Boşaltma**	Transit	Toplam Elleçleme
2005	69.114.453	138.261.923	5.649.218	213.025.594
2006	77.987.641	154.762.530	11.251.754	244.001.925
2007	85.354.516	171.657.360	34.561.755	291.573.631
2008	92.168.601	171.688.299	50.752.817	314.609.716
2009	92.076.130	159.347.990	58.012.586	309.436.706
2010	102.494.306	182.018.851	64.122.710	348.635.867
2011	103.033.885	195.933.688	64.379.150	363.346.723
2012	114.176.944	216.524.857	56.724.431	387.426.232
2013	115.630.332	215.643.211	53.657.215	384.930.758
2014	113.522.539	220.525.259	49.072.821	383.120.619
2015	118.047.006	234.904.592	63.085.097	416.036.695

*Kabotaj yükleme, ihracat

**Kabotaj boşaltma, ithalat

Kaynak: T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, Deniz Ticareti 2015 İstatistikleri, 2015.

2016 yılında dünya deniz ticaretinin % 84'ü, Türkiye'nin dış ticaretinin ise yaklaşık % 87'si denizyoluyla taşınmıştır. 1980 yılında denizyolu ile taşınan 22,9 milyon ton olan dış ticaret yüklerimiz 2016 yılında 311,6 milyon tona yükselmiştir. Global ekonomik krizin olduğu dönemlerde yaşanan ithalat ve ihracatta meydana gelen daralmaların denizyolu taşımacılığına etkileri aşağıdaki tabloda 6 da kırmızı olarak yer almaktadır.

Tablo 6. Türkiye'nin 1980-2016 Denizyolu Elleçleme İstatistikleri (Ton)

TÜRKİYE'NİN 1980-2016 DENİZYOLU ELLEÇLEME İSTATİSTİKLERİ (Ton)									
Yıl	Toplam Dış Ticaret	Dış Ticaret Taşımalarında Türk Bayraklı Gemi Payı %	Kabotaj Yükleme	Kabotaj Boşaltma	Transit Yükleme	Transit Boşaltma	Toplam Transit	Toplam Elleçleme	Transit Elleçlemenin Toplam Elleçleme İçindeki % si
1980	22.924.411	31	14.005.177	15.528.999	-	-	-	62.458.587	-
1981	20.356.233	26	12.249.176	13.018.100	-	-	-	45.623.509	-
1982	29.829.012	25	17.847.994	19.457.510	-	-	30.378.338	97.612.854	31,12%
1983	33.322.841	50	16.439.642	18.965.509	-	-	34.969.191	103.697.183	33,72%
1984	39.680.082	46	15.997.779	18.095.352	-	-	40.427.541	114.200.754	35,40%
1985	41.171.602	44	19.009.728	18.860.515	-	-	49.743.217	128.785.082	38,62%
1986	42.390.814	42	20.093.941	21.168.326	-	-	43.301.337	126.954.418	34,11%
1987	48.528.681	43	21.353.498	25.393.977	54.868.145	945.362	55.813.507	151.089.664	36,94%
1988	52.517.767	38	23.777.525	29.076.049	72.480.213	1.049.739	73.529.952	178.901.293	41,10%
1989	55.200.862	37	25.981.366	30.801.951	70.653.508	999.117	71.652.623	183.636.802	39,02%
1990	59.117.087	38	20.472.464	26.641.339	41.714.047	1.236.159	42.950.206	149.181.096	28,79%
1991	70.235.137	32	14.077.838	18.330.929	1.510	972.338	973.848	103.617.752	0,94%
1992	72.419.133	41	15.105.030	19.136.796	156.664	873.457	1.030.121	107.691.080	0,96%
1993	82.977.537	40	15.373.878	20.869.783	99.938	370.944	470.882	119.692.080	0,39%
1994	74.743.615	41	15.357.566	18.646.496	43.153	143.801	186.954	108.934.631	0,17%
1995	84.181.116	42	15.427.317	19.108.136	133.425	181.168	314.593	119.031.162	0,26%
1996	91.680.312	39	15.806.160	20.355.997	135.341	763.489	898.830	128.741.299	0,70%

Tablo 7. Türkiye'nin 1980-2016 Denizyolu Elleçleme İstatistikleri (Ton) (DEVAMI)

Yıl	Toplam Dış Ticaret	Dış Ticaret Taşımacılığında Türk Bayraklı Gemi Payı	Kabotaj Yükleme	Kabotaj Boşaltma	Transit Yükleme	Transit Boşaltma	Toplam Transit	Toplam Elleçleme	Transit Elleçlemenin Toplam Elleçleme İçindeki % si
1997	98.944.428	29	18.627.490	23.088.422	11.071.924	3.627.510	14.699.434	155.359.774	9,46%
1998	104.076.233	33	17.179.749	21.529.461	13.036.175	7.257	13.043.432	155.828.875	8,37%
1999	110.901.420	29	17.428.975	21.229.016	20.835.816	28.807	20.864.623	170.424.034	12,24%
2000	118.113.190	31	16.309.585	20.840.570	30.761.285	8.721	30.770.006	186.033.351	16,54%
2001	113.414.358	31	13.647.629	12.633.778	26.718.044	5.700	26.723.744	168.419.509	17,05%
2002	132.832.579	33	14.032.368	14.746.562	23.435.730	-	23.435.730	185.047.339	12,66%
2003	149.485.514	28	14.319.652	14.884.389	-	-	11.217.198	189.906.753	5,91%
2004	176.161.939	24	14.922.573	14.958.778	-	-	5.798.984	211.842.274	2,74%
2005	180.663.331	24	14.145.672	13.922.865	-	-	5.649.218	214.381.088	2,64%
2006	202.718.284	21	15.470.667	15.133.337	-	-	11.251.754	244.574.042	4,60%
2007	222.058.619	17	17.723.114	18.005.809	-	-	34.561.755	292.350.297	11,82%
2008	224.776.283	14	18.923.148	20.136.037	50.044.510	708.307	50.752.817	314.603.082	16,13%
2009	213.632.353	14	18.305.867	19.485.900	57.735.381	277.205	58.012.586	309.436.708	18,75%
2010	246.570.931	16	18.560.918	19.430.123	58.767.061	5.355.649	64.122.710	348.684.682	18,39%
2011	255.330.999	17	21.257.193	22.387.190	58.603.055	5.776.206	64.379.261	363.354.743	17,72%
2012	283.782.414	14	22.869.458	24.049.929	50.767.011	5.957.420	56.724.431	387.428.232	14,64%
2013	277.335.605	12	26.076.342	27.861.596	46.930.435	6.726.780	53.657.215	384.930.758	13,94%
2014	283.316.220	12	24.977.747	25.753.831	44.237.363	4.835.458	49.072.821	383.120.619	12,81%
2015	300.478.930	12	25.894.384	26.578.284	58.597.204	4.487.893	63.085.097	416.038.695	15,16%
2016(*)	311.676.224		26.632.828	27.306.313	61.580.435	5.556.852	67.137.287	432.752.633	15,51%

2016 (*) 2016 Kasım sonu miktarları bir önceki yılın aynı dönemi dikkate alınarak yaklaşık % 10 arttırılarak yaklaşık miktarlar kullanılmıştır.

Kaynak: UDHB, Denizcilik Müsteşarlığı

Transit taşımacılığımız 1981 yılından 1988 yılına kadar olan dönemde toplam elleçleme içerisinde % 41'e kadar yükselmiş, 1989 yılından itibaren ise düşüşe geçerek % 1'lerin altına kadar inmiştir. 2008 yılından itibaren tekrar yükselişe geçerek 2016 yılında toplam elleçleme içerisindeki payının % 15'lere yükseldiği görülmektedir. Tablo 7 de denizyolu 2006-2016 yılları arası ithalat ve ihracat taşımacılığımız gösterilmiştir.

Tablo 7. 2006-2016 Denizyolu İthalat ve İhracat Taşımacılığımız (Ton)

Yıllar	Toplam Dış Ticaret	İhracat	İthalat	T/B Gemi Payı	TB %	YB %
2006	202.718.284	63.311.978	139.406.306	42.615.725	21	79
2007	222.059.619	68.660.270	153.399.349	36.992.141	17	83
2008	224.776.283	73.244.972	151.531.311	31.791.383	14	86
2009	213.632.353	73.770.263	139.862.090	29.965.566	14	86
2010	246.570.931	83.945.162	162.625.769	40.494.118	16	84
2011	255.334.712	81.779.528	173.555.184	42.396.010	17	83
2012	283.782.414	91.307.486	192.474.928	38.712.247	14	86
2013	277.335.605	89.553.990	187.781.615	34.610.534	12	88
2014	283.316.220	88.544.792	194.771.428	33.624.322	12	88
2015	300.478.930	92.152.622	208.326.308	36.479.586	12	88
2016 (*)	311.676.224	95.896.320	215.779.904	38.951.265	12	88

(*) 2016 Kasım ayı sonu değerlerine bir önceki yılın aynı döneminde gerçekleşen değerleri eklenerek tahmin yapılmıştır.

Kaynak: DHB, Denizcilik Müsteşarlığı

3. TÜRKİYE'DE LOJİSTİK SEKTÖRÜ

Türkiye lokasyon olarak Orta Doğu, Türk Cumhuriyetleri ve Avrupa arasında bir aktarma merkezi ve köprü oluşturmamasından kaynaklanan avantajlı konumu ile birçok otorite tarafından lojistik üssü olma iddiası veya ideali ile tanımlanmaktadır. Türkiye coğrafyasının lojistik bakış açısıyla önemli üstünlükleri vardır. Dünya coğrafyası üzerindeki konumu, sahip olduğu genç ve dinamik nüfusu ve lojistik sektörüne verilen önem ve yatırımlar sayesinde lojistik sektöründe dünyada önemli bir lojistik üs konumuna gelebilecek bir potansiyele sahiptir(Acar ve Gürol, 2013: 291).

Türkiye'nin gerek stratejik gerekse politik açıdan bölgesinde sahip olduğu avantajlar; coğrafi ve ekonomik bakımdan Orta Doğu ve Hazar Petrollerine yakınlığı, Kafkasya'yla olan bağlantıları ile ortak tarihsel ve kültürel geçmişi, Türk Cumhuriyetleri ile ilişkileri, yakın Akdeniz Bölgesi deniz ulaştırma yollarının kesişim noktasında bulunması, Karadeniz Bölgesi ve Boğazlar, AB ve Balkan ülkeleri ile olan entegrasyon çalışmaları ve Doğu – Batı ile Kuzey - Güney ekseninin kesişim noktasında bulunması sayılmaktadır(Erdal ve Çancı, 2012).

Ek olarak Türkiye Asya, Avrupa ve Afrika kıtalarının ortasında yer almaktadır. Coğrafi konumunun olumlu etkilerinden dolayı ülkemizin lojistik üs olma ihtimali artmaktadır. Lojistik üs olma yolunda bu kadar avantajı olan ülkemizin, lojistik sorunları devam etmektedir. Nitekim, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği'nin 25 Aralık 2012 tarihli 6. Türkiye Sektörel Ekonomi Şurası raporunda lojistik köylerin en önemli sorunu gerekli alt yapının oluşturulamamış olması olarak ifade edilmiştir(TOBB, 2012: 361-366). Türkiye'de, 1980'li yıllardaki "nakliyet taşımacılık" anlayışından, 2000'li yıllarda "lojistik" anlayışına geçilmiştir. Lojistik, Türkiye'de beyaz eşya, hızlı tüketim maddeleri ve ilaç sanayileri ile gelişmeye başlamıştır. Otomotiv, tekstil, elektronik ve petrol ürünleri sanayilerinden gelen taleple de bugünkü konumuna gelmiştir(Dikmenli, 2008: 86) Türkiye GSYİH'si toplam 27 trilyon ABD dolarına ulaşan ve 8 trilyon ABD doları ile dünyadaki toplam ticaretin neredeyse yarısına karşılık gelen bir dış ticaret değerine sahip birden fazla pazara erişimsağlamaktadır. Türkiye'deki ticaret dikkat çekici bir biçimde artmakta olup bölgenin küresel ticaretteki varlığı da giderek güçlenmektedir. 2014 yılında Türkiye'nin küresel ticaret hacmi içerisinde neredeyse % 1,1 olan payının 2025 yılında kadar % 1,5'i geçmesi beklenmektedir. Türk lojistik pazarına bakıldığında 2011 yılı sonu itibarıyla 40-45 milyar dolarlık bir büyüklüğe ulaştığı gözlemlenmektedir. Sektörden sektöre geçişse de ortalama olarak bir ürünün satış fiyatının %4 ile %20'sini lojistik giderleri oluşturmaktadır. Lojistik giderleri, Kuzey Amerika'da GSYİH'nin %10'unu, Avrupa'da %11'ini, Türkiye'de ise fiziksel ve kurumsal alt yapı eksiklikleri ve bazı düzenlemelerden kaynaklanan verimsizlikler nedeniyle %14'ünü oluşturmaktadır. Türkiye'nin GSYİH'ndan hareketle potansiyel lojistik pazarının 90-100 milyar dolar olduğu söylenebilir (MÜSİAD, 2014: 92).

Türkiye'nin Doğu Avrupa, Orta Asya, Orta Doğu ve Kuzey Afrika'ya kolay erişim imkânı sağlayan avantajlı coğrafi konumu, ülkenin, değeri 2 trilyon ABD dolarını aşan yük taşımacılığının gerçekleştirildiği bölgede bir üs işlevi görmesini sağlamaktadır. Türkiye'nin mevcut lojistik endüstrisi büyüklüğünün 2023 yılına kadar 150-200 milyar ABD dolarına ulaşması beklenmektedir. Türkiye'nin artan ekonomik verimliliği ve küreselleşme sonucunda, firmaların uluslararası ortamda rekabet gücü kazanma isteği artmıştır. Bu durumun sonucu olarak da taşımacılık ve lojistik sektörleri büyümeye ve değer kazanmaya başlamıştır. Gerek gümrük vergilerini sıfıra indiren Gümrük Birliği Anlaşması çerçevesinde gerekse de Gümrük ve Ticaret Bakanlığı tarafından oluşturulan ve yerli üreticinin dış pazardaki gücünü arttırmaya yönelik düzenlemeler ile rekabet gücü artış göstermiştir. Bununla birlikte, uluslararası taşımada öne çıkan belge temininde yaşanan güçlükler, liman hizmetlerindeki gecikmeler, depo ve yurt içi taşıma bedelleri gibi doğrudan masraflar ve liman, gümrük hizmetlerindeki zaman kayıpları sebebiyle oluşan dolaylı masraflar sektörü olumsuz etkilemektedir. Türkiye'nin 2023 hedeflerini gerçekleştirebilmesi için, yukarıda bahsi geçen olumsuzlukları işbirliği ile en asgari düzeye indirmesi, mevzuatın altyapısını iyi kurması ve verilen hizmetin müşteriler tarafından kabul edilebilir bir fiyatta ama kaliteli sunuluyor olması gereklidir (TÜSİAD, 2012: 18).

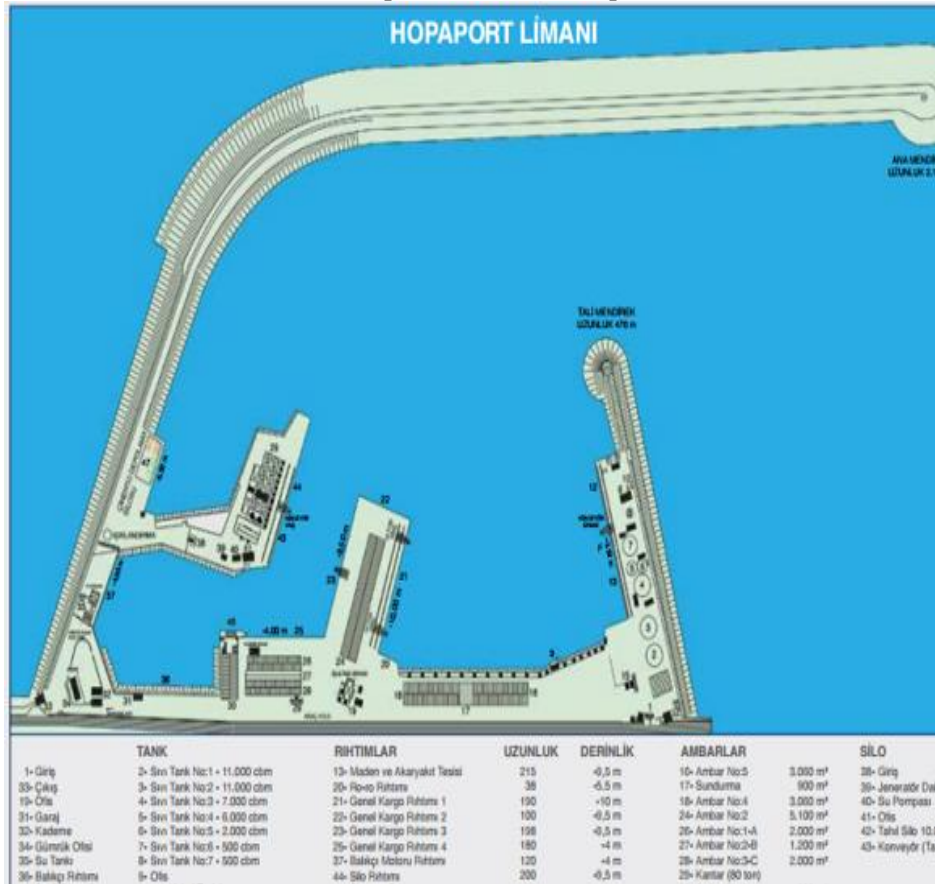
4. HOPA LİMANI ANALİZİ

Hopa Limanı Sarp sınır kapısına 18 km uzaklığındadır. Hopa Limanı, devlet tarafından yapılan özelleştirme ile 26 Haziran 1997 tarihinde Türkiye Denizcilik İşletmeleri'nden Park Denizcilik Ve Hopa Liman İşletmeleri A.Ş.'ne 30 yıl süre ile işletme hakkı devri yöntemi ile devredilmiştir. Hopa Limanı 18.220 metrekare kapalı depolama sahası A tipi genel antrepo, geçici depolama ve dâhili depolama alanları ve tank Terminali, Ro-Ro rampaları, Tahıl Terminali ve Çimento Terminali, konteyner sahası ile aynı anda dökme yük, genel kargo, proje yükü, tahıl, sıvı dökme yük (petrol ve petrol türevi, lpg vb.), tehlikeli yük, proje yükü ve konteyner hizmetleri verebilen Türkiye'deki tek özel liman İşletmesi konumundadır. 1346 metre uzunluğundaki rıhtım ve iskele boyu ile gemi büyüklüğüne bağlı olarak aynı anda 10 veya 12 adet gemiye hizmet verebilmektedir

(Şekil 1.). Hopa Limanı son yıllarda Proje Kargo taşımacılığında aktarma merkezi haline gelmiştir. Özellikle Güney Kore, Çin ve Hindistan gibi Uzakdoğu ülkelerinden büyük tonajlı gemilerle Hopa Limanı'na gelen Proje Kargo yükleri 50 ton'dan 600 ton'a kadar kaldırma kapasiteli vinçlerle gemilerden alınarak Liman geri hizmet sahasında depolanmakta ve ihtiyaç duyulduğu zamanda gemiden gemiye ağır tonajlı yükler Limbo yapılmaktadır.

Hopa Limanı 18.220 metrekare kapalı depolama sahası A tipi genel antrepo, geçici depolama ve dâhili depolama alanları ile Karadeniz limanları içinde en büyük kapalı depolama kapasitesine sahip limanlardan biri olma özelliğine sahiptir. Liman ile ilgili sayısal veriler aşağıdaki şekillerde ve tabloda verilmiştir (Şekil 2. Şekil 3. ve Tablo 8.).

Şekil 1. Hopa Limanı Saha Yapısı



Kaynak: <http://www.hopaport.com.tr/wp-content/uploads/2016/05/hopaport-katalog.pdf>

Şekil 2. Hopa Limanı Rıhtım Sayısal Veriler

RIHTIMLAR	Boyu	Draft
1-Maden ve tank terminal rıhtımı	215 m	9,5 m
2-Ro-Ro rıhtımı	38 m	5,5 m
3-Genel yük rıhtımı 1	195 m	10 m
4-Genel yük rıhtımı 2	100 m	9,5 m
5-Genel yük rıhtımı 3	198 m	9,5 m
6-Genel yük rıhtımı 4	180 m	4 m
7-Balıkçı rıhtımı	120 m	4 m
8-Askeri rıhtım	100 m	5 m
9-Tahıl Rıhtımı (SİLO)	200 m	9,5 m

Kaynak: <http://www.hopaport.com.tr/wp-content/uploads/2016/05/hopaport-katalog.pdf>

Şekil 3. Liman Ekipmanları

ADET	KAPASİTE		
1	(40 ton) Mobil Vinç	Konteyner ve genel kargo	
1	(42 ton) Stacker		
1	(25 ton) Mobil Vinç		
4	(10 ton) Mobil Vinç	Limanımız istek üzerine 600 ton ağır yükler için özel taşıma ekipmanları	
1	(25 ton) Rıhtım Vinç		
2	(10 ton) Rıhtım Vinç		
1	(10 ton) Forklift		
4	(3 ton) Forklift		
4	(2.5 ton) Forklift		
1	İtfaiye Aracı		
Deniz Vasıtaları		Adet	Power (hp)
Römorkör		2	900
Palamar		1	150
Palamar		1	125
Palamar		1	240

Kaynak: <http://www.hopaport.com.tr/wp-content/uploads/2016/05/hopaport-katalog.pdf>

Tablo 8. 2013-2016 Hopa Limanı Elleçlenen Toplam Yük Miktarı (Ton)

	OCAK	ŞUBAT	MART	NİSAN	MAYIS	HAZİRAN	TEMMUZ	AĞUSTOS	EYLUL	EKİM	KASIM	ARALIK
2013	65.222,53	73.589,57	60.307,54	65.527,16	73.234,95	86.852,03	72.506,65	62.540,23	73.062,51	86.406,04	73.399,47	54.655,70
2014	51.071,78	30.136,07	43.404,70	54.841,42	61.521,84	29.558,91	54.139,56	46.794,06	52.073,58	68.960,88	49.331,95	95.392,13
2015	46.205,19	32.809,44	68.053,88	43.786,54	58.324,77	53.854,05	122.689,53	73.928,52	57.251,87	109.996,33	103.310,29	108.287,00
2016	78.398,88	51.162,11	41.912,69	61.395,38	49.924,17	52.318,52	41.164,01	104.054,77	54.017,07	118.189,64	117.825,39	82.085,29

Kaynak: <http://www.hopaport.com.tr/wp-content/uploads/2016/05/hopaport-katalog.pdf>

5. SONUÇ

Denizyolu konteyner taşımacılığında Türkiye, Akdeniz ülkeleri içinde İtalya, İspanya ve Fransa'dan sonra 4. sırada yer almaktadır. Konteyner taşımacılığı 2010 Ekim ayında 4.783.000 TEU olmuştur. Ulaştırma Bakanlığı tahminlerine göre bu rakamın 2010 yılı sonunda 6.230.000 TEU olması öngörülmüştür. Türkiye ulaşım potansiyelini Avrasya ulaşım ağının hizmetine sunmak amacıyla çalışmalar yürütmekte, uluslararası trafik ve sınır geçişlerinde yaşanan tıkanıklarının giderilmesine öncelik vererek bu amaçla Marmaray, BTK demiryolu, hızlı tren projeleri, çift yol yapımı, Karadeniz Sahil Yolu, İstanbul'a ikinci tüp geçit ve ülke sathında 12 lojistik merkezi kurulması gibi birçok projeyi uygulamaya koymaktadır. Ekonomik ve sosyo-ekonomik gelişiminin sürdürülebilir kalkınma düzeyinde devam edebilmesi için desteklenecek sektörler içinde lojistik sektörü de yer almaktadır. Lojistik sektörü ülkemizde son yıllarda hızlı büyüme ve gelişme gösteren, hem kendi içinde taşıdığı büyüme potansiyeli hem de Türkiye'nin 2023 yılına ilişkilendirdiği birçok ekonomik hedefe ulaşılmasında oynayacağı temel roller itibari ile şüphesizdir ki büyük önem taşımaktadır. Türkiye, Uzak Doğu-Avrupa eksenli ana ticari rotalara çok yakın bir konumda yer almakta ve transit yük taşımacılığında önemli bir potansiyele sahip bulunmaktadır. Ancak söz konusu rotalarda faaliyet gösteren büyük ölçekli liman alt yapısının yetersizliği nedeniyle transit yük trafiğinden hak ettiği payı alamamaktadır (Ateş ve Esmer, 2011).

Trabzon, Rize ve Hopa Limanlarının demiryolu bağlantılarının olmaması nedeniyle ülkemiz lojistik faaliyetlerinden gelecek milyarlarca dolar döviz gelirinden mahrum kalmaktadır. Bunun yanında, Doğu Karadeniz bölgemiz Trabzon, Rize ve Hopa Limanlarının stratejik önemi kaybolmuştur. Asya kıtasından gelen yükler demiryolu ile Batum ve Poti Limanlarına ve buradan da denizyolu ile Avrupa'ya gidecek yükler demiryolu bağlantıları bulunan Bulgaristan-Varna veya Romanya-Köstence Limanlarına aktarılmakta, Ortadoğu Bölgesine gidecek yükler ise Dubai veya Suriye limanları üzerinden dağıtılmaktadır. Transit ticaretin bu akış şemasına göre hareket etmesi veya bu güzergahların tercih edilmesinde en önemli etken, limanlarda bulunan demiryolu bağlantılarıdır. Asya ve Avrupa arasındaki lojistik faaliyetlerin daha çok Romanya-Köstence, Bulgaristan-Varna ve Gürcistan'ın sınırimıza yakın Batum ve Poti Limanları üzerinden yapılması sonucu, ülke ekonomimiz olumsuz etkilenmiş, özellikle Trabzon, Rize ve Hopa limanlarının geri planda kalması bölge ekonomisine önemli oranda zarar vermiştir. Ülkemizi Orta Asya'ya demiryolu ağı ile bağlayacak ve Doğu Karadeniz Bölgemizin de demiryolu ağına kısmen bağlanmasını sağlayacak çok kısa mesafeli 38 Km uzunlukta ve çok fazla kaynak gerektirmeyen düşük maliyetle yapılabilirliği çok yüksek Batum-Sarp-Hopa demiryolu projesinin hayata geçirilmesi ülkemize ekonomik ve stratejik açıdan büyük katkılar sağlayacaktır.

Hopa limanı, Hopa'nın ticari hayattaki öneminin artmasına neden olmaktadır. Ekonomik büyüme ve kalkınma hedeflerine ulaşmak için özel sektörün desteklenmesi, iş yapabilmelerinin önündeki engellerin kaldırılması gereklidir. Hopa liman tesisinin geri saha demiryolu ve karayolu bağlantılarının geliştirilmesi ve mevcut ana karayolu ve demiryolu hatlarına entegre edilmesi suretiyle bu tesislerin birbirlerini tamamlayıcı ve daha verimli kullanımının sağlanması gerekmektedir. Liman mevcut kapasiteleri ve hinterland bazında gelecekteki yük trafiğindeki artışları dikkate alınarak oluşacak kapasiteleri göz önünde tutularak, karayolu ve demiryolu bağlantı projeksiyonların da yapılmasını kapsayan planlama çalışmasının yapılması gerekmektedir.

KAYNAKLAR

Acar Z. ve Gürol, P. 2013, " Türkiye'de Lojistik Yazınının Tarihsel Gelişimi", İşletme Araştırmaları Dergisi 5/3 289-312 (Makale) s.291.

Ateş, Alpaslan ve Soner Esmer (2011). Veri Zarflama Analizi ile Türkiye'deki Konteyner Terminallerinin Etkinlik Ölçümü, 12. Uluslararası Ekonometri, Yöneylem Araştırması ve İstatistik Sempozyumu, 26–29 Mayıs, Denizli.

Corbett, James J. and WINEBRAKE, James. "The Impacts of Globalization on International Maritime Transport Activity". OECD Global Forum on Transport and Environment in a Globalizing World 10–12 Kasım 2008, Guadalajara. Mexico.2008.s:6

Çancı, M., M. Erdal. (2003). "Lojistik Yönetimi". Freight Forwarder El Kitabı 1, İstanbul: Uluslararası Tasımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği (UT,KAD).

Dikmenli, O. 2008, "AB Üyelik Sürecinde Türk Lojistik Sektörünü Etkileyen Faktörler ve Bir Araştırma", İstanbul Üniversitesi, SBE, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul, s.86.

DPT. 9. Kalkınma Planı (2007–2013) Denizyolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu. Haziran 2006. s:1

Erdal, M. ve Çancı, M. 2012, "Üç Kıtanın Geçiş Noktası: Türkiye-Lojistik Fırsatlar ve Sorunlar", UTA LOJİSTİK, Yıl:8,Sayı:9, Eylül.

MÜSİAD, İstanbul Lojistik Sektör Analiz Raporu 2014, İstanbul, 2014. s.92.

T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı (UDHB) Denizcilik Müsteşarlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü. "Deniz Ticareti İstatistikleri". Ankara 2010. s:5

T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü (2014), Deniz Ticareti İstatistikleri-2013,Ankara.

T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, Deniz Ticareti 2015 İstatistikleri, 2015.

TOBB, 2012, VI. Türkiye Sektörel Ekonomi Şurası, Ankara, s.361-366.

TÜSİAD, 2012, "Türkiye'de Dış Ticaret Lojistik Süreçleri: Maliyet ve Rekabet Unsurları", Yayın no: TÜSİAD-T/2012-03/526, Sis Matbaacılık, İstanbul, Mart, S.18.

<http://www.hopaport.com.tr/wp-content/uploads/2016/05/hopaport-katalog.pdf>