

Rize İyidere Lojistik Limanı ve Bölgesel Kalkınma: Kavramsal Bir Değerlendirme

Rize İyidere Logistics Port and Regional Development: A Conceptual Assessment

ÖZET

Bu çalışma, Doğu Karadeniz Bölgesi'nde yapımı devam eden Rize İyidere Lojistik Limanı'nın bölgesel kalkınma üzerindeki olası etkilerini kavramsal bir çerçevede değerlendirmeyi amaçlamaktadır. Çalışmada liman ekonomisi, bölgesel kalkınma, lojistik performans ve sürdürülebilir ulaştırma literatüründen yararlanılarak İyidere Lojistik Limanı'nın kapasitesi, ulaştırma bağlantıları ve stratejik konumu bölgesel kalkınma perspektifinden ele alınmıştır. Yapılan değerlendirmeler, limanın Doğu Karadeniz Bölgesi'nin lojistik altyapısını güçlendirme, dış ticaret faaliyetlerini destekleme, bölgesel erişilebilirliği artırma ve ekonomik hareketliliği teşvik etme potansiyeline sahip olduğuna işaret etmektedir. Bununla birlikte, söz konusu ekonomik ve bölgesel etkilerin ortaya çıkması; limanın ulusal ve uluslararası ulaştırma ağlarıyla etkin biçimde bütünleşmesine, hinterlandın üretim ve dış ticaret kapasitesine, tamamlayıcı ulaştırma yatırımlarına ve bölgesel kalkınmayı destekleyen politika ve yatırımların eşgüdümüne bağlıdır. Bu yönüyle İyidere Lojistik Limanı'nın yalnızca bir ulaştırma altyapısı yatırımı değil, uygun tamamlayıcı politikalarla desteklenmesi durumunda Doğu Karadeniz'in bölgesel kalkınmasına katkı sağlayabilecek stratejik bir lojistik merkez olarak değerlendirilmesi mümkündür.

Anahtar Kelimeler: İyidere Lojistik Limanı, bölgesel kalkınma, lojistik.

ABSTRACT

This study aims to evaluate, within a conceptual framework, the potential effects of the Rize İyidere Logistics Port, currently under construction in the Eastern Black Sea Region, on regional development. Drawing on the literature on port economics, regional development, logistics performance, and sustainable transportation, the study examines the capacity, transport connections, and strategic location of the İyidere Logistics Port from a regional development perspective. The assessment indicates that the port has the potential to strengthen the logistics infrastructure of the Eastern Black Sea Region, support foreign trade activities, improve regional accessibility, and stimulate economic activity. However, the realization of these economic and regional effects depends on the port's effective integration with national and international transport networks, the production and foreign trade capacity of its hinterland, complementary transport investments, and the coordination of policies and investments supporting regional development. In this respect, the İyidere Logistics Port can be regarded not only as a transport infrastructure investment but also, if supported by appropriate complementary policies, as a strategic logistics hub capable of contributing to the regional development of the Eastern Black Sea Region.

Keywords: İyidere Logistics Port, regional development, logistics.

GİRİŞ

Limanlar, uluslararası ticaretin ve lojistik faaliyetlerin temel bileşenlerinden biri olarak ülkelerin ve bölgelerin ekonomik gelişim süreçlerinde önemli bir rol oynamaktadır. Küresel ticaret hacminin büyük bölümünün denizyolu taşımacılığıyla gerçekleştirilmesi, liman altyapılarının yalnızca yük elleçleme ve taşımacılık faaliyetleri açısından değil, aynı zamanda ticaretin kolaylaştırılması, tedarik zincirlerinin etkinliği ve bölgesel ekonomik hareketliliğin desteklenmesi bakımından da önemini artırmaktadır (UNCTAD, 2023). Bu nedenle limanlar, ulaştırma sistemlerinin önemli bir unsuru olmanın yanı sıra bölgesel kalkınma politikalarının da temel araçlarından biri olarak değerlendirilmektedir. Lojistik faaliyetlerin ülke ekonomilerine katkısını inceleyen çalışmalar da, lojistik sektöründeki gelişimin istihdam artışı, ihracat performansı ve gayri safi yurt içi hasıla büyümesi üzerinde olumlu etkiler doğurduğunu ortaya koymaktadır (Arabacı ve Yücel, 2020).

Liman yatırımlarının bölgesel kalkınma üzerindeki etkileri, literatürde farklı kuramsal yaklaşımlar çerçevesinde ele alınmaktadır. Perroux'nun (1955) büyüme kutbu yaklaşımı, ekonomik faaliyetlerin belirli merkezlerde yoğunlaşarak çevre bölgelere yayılabileceğini ileri sürerken, Boudeville (1966) bu yaklaşımın mekânsal boyutunu vurgulayarak altyapı yatırımlarının bölgesel gelişme merkezlerinin oluşumundaki rolüne dikkat çekmiştir. Benzer

Nurdañ Değirmenci Sarı¹

How to Cite This Article

Değirmenci Sarı, N. (2026). Rize İyidere Lojistik Limanı ve Bölgesel Kalkınma: Kavramsal Bir Değerlendirme. *International Social Sciences Studies Journal*, (e-ISSN:2587-1587) 12(9), 1452-1459. DOI: <https://doi.org/10.5281/zenodo.23034222>

Arrival: 26 August 2026

Published: 30 September 2026

Social Sciences Studies Journal is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License.

¹ Doç. Dr. Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi, Fındıklı Uygulamalı Bilimler Yüksekokulu, Uluslararası Ticaret ve Lojistik Bölümü, 0000-0002-8759-8871

şekilde yeni ekonomik coğrafya yaklaşımı, ulaştırma maliyetlerindeki azalma ve erişilebilirlik düzeyindeki artışın ekonomik faaliyetlerin mekânsal dağılımını etkileyebileceğini ortaya koymaktadır (Krugman, 1991). Porter (1998; 2000) ise bölgesel rekabet gücünün kümelenme yapıları ve ekonomik ağlarla ilişkili olduğunu belirtmektedir. Bu çerçevede limanlar; ticaret, üretim ve lojistik faaliyetlerin bir araya geldiği merkezler olarak bölgesel ekonomik gelişmeyi destekleyebilecek altyapılar arasında değerlendirilmektedir. Bu bağlamda limanların hinterlandlarıyla kurdukları bağlantılar aracılığıyla ekonomik faaliyetleri etkilediği, ticaret hacmini desteklediği ve lojistik ağların gelişimine katkı sağladığı literatürde sıklıkla vurgulanmaktadır (Notteboom ve Rodrigue, 2005; Notteboom vd., 2022). Benzer şekilde ekonomik coğrafya yaklaşımı çerçevesinde de kıyı bölgelerinin ve kıyıya nehir yollarıyla bağlantılı alanların hinterland bölgelere kıyasla kalkınma açısından daha avantajlı bir konumda olduğu; Ren Nehri ve Tekirdağ örneklerinde olduğu gibi liman faaliyetlerinin bulunduğu bölgelerde nüfus yoğunluğunun ve hizmet-sanayi sektörlerinin ağırlığının belirgin biçimde arttığı ortaya konmuştur (Eroğlu Pektaş vd., 2018).

Türkiye, Avrupa, Asya ve Orta Doğu arasında yer alan stratejik konumu sayesinde uluslararası ticaret ve lojistik faaliyetler açısından önemli avantajlara sahip olmasına rağmen, lojistik performans göstergeleri bakımından bu potansiyeli tam olarak yansıtamamaktadır. Dünya Bankası tarafından yayımlanan Lojistik Performans Endeksi sonuçlarına göre Türkiye, son değerlendirmede küresel sıralamada 38. sırada yer almakta; özellikle liman altyapısı ve gümrük verimliliği göstergelerinde gelişmiş Avrupa ülkelerinin gerisinde kalmaktadır (Dünya Bankası, 2023). Türkiye'nin lojistik performansı yıllar itibarıyla istikrarlı bir seyir izlememiş; 2007 yılında 34. sırada olan ülke 2012 yılında 27. sıraya kadar yükselmiş, ancak izleyen dönemde gümrük süreçlerindeki tıkanıklıklar ve sevkiyat kriterlerindeki gerileme nedeniyle 2018 yılında 47. sıraya kadar düşmüştür (Erdoğan, 2020). Bu durum, lojistik altyapının güçlendirilmesine yönelik yatırımların önemini artırmaktadır. Bu kapsamda T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından hazırlanan U2053 Ulaştırma ve Lojistik Ana Planı'nda lojistik merkez sayısının artırılması ve denizyolu taşımacılığının taşımacılık sistemindeki payının yükseltilmesi temel hedefler arasında yer almaktadır (UAB, 2022).

Söz konusu hedefler doğrultusunda hayata geçirilen Rize İyidere Lojistik Limanı, Doğu Karadeniz Bölgesi'nin ulaştırma ve lojistik altyapısını güçlendirmeyi amaçlayan önemli yatırımlardan biridir. Karadeniz Bölgesi'nin lojistik üs potansiyelini SWOT analizi yöntemiyle değerlendiren Balcı ve Emirkadı (2019), Trabzon-Rize arasında bir lojistik üs kurulmasına yönelik planlamalara işaret etmiş ve bölgenin coğrafi-stratejik konumunun bu tür yatırımlar için güçlü bir fırsat oluşturduğunu vurgulamıştır. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından 2024 yılında yayımlanan güncel bilgilere göre Türkiye'de 13 lojistik merkez işletmeye açılmış olup bunlar arasında Gelemen-Samsun Lojistik Merkezi de yer almakta; İyidere-Rize Lojistik Merkezi'nin yapım çalışmaları ise devam etmektedir (UAB, 2024). Bakanlığın 17 Ağustos 2026 tarihli açıklamasında İyidere Lojistik Limanı'nda fiziki gerçekleştirme oranının %82'ye ulaştığı bildirilmiştir (UAB, 2026). Bu durum, İyidere Lojistik Limanı'nın Doğu Karadeniz'in lojistik altyapısının geliştirilmesi açısından önemini ortaya koymaktadır. Bölgenin Karadeniz havzası, Kafkasya ve Orta Asya ile bağlantı potansiyeli dikkate alındığında, limanın dış ticaret faaliyetleri ve lojistik hizmetler açısından yeni fırsatlar oluşturabileceği değerlendirilmektedir. Ayrıca sahip olduğu kapasite ve planlanan hizmet çeşitliliği nedeniyle İyidere Limanı, yalnızca bir ulaştırma yatırımı olarak değil, aynı zamanda bölgesel ekonomik gelişim açısından da önem taşıyan bir proje niteliği taşımaktadır.

Bununla birlikte, liman yatırımlarının bölgesel kalkınmaya etkileri konusunda geniş bir literatür bulunmasına rağmen, İyidere Limanı'nı bölgesel kalkınma perspektifinden ele alan çalışmaların sınırlı olduğu görülmektedir. Bu çalışma, İyidere Limanı'nın sahip olduğu kapasite, lojistik bağlantılar ve bölgesel konum çerçevesinde bölgesel kalkınmaya yönelik olası katkılarını mevcut literatür ışığında değerlendirmeyi amaçlamaktadır. Bu doğrultuda çalışmada öncelikle İyidere Limanı'nın temel özellikleri ve bölgesel konumu incelenmekte, ardından bölgesel kalkınmaya yönelik olası katkıları ile sürdürülebilirlik boyutu tartışılmaktadır.

İYİDERE LOJİSTİK LİMANI'NIN TEMEL ÖZELLİKLERİ VE BÖLGESEL KONUMU

Projenin Temel Özellikleri

Rize-İyidere Lojistik Limanı, Doğu Karadeniz kıyısında, Rize iline bağlı İyidere ilçesinde deniz dolgusu alanı üzerinde konumlandırılmaktadır. Proje; konteyner, genel kargo, dökme yük ve Ro-Ro yüklerine hizmet verecek şekilde tasarlanmıştır. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının 17 Ağustos 2026 tarihli açıklamasına göre limanda fiziki gerçekleştirme oranı %82'ye ulaşmış; yıllık 3 milyon ton genel kargo, 8 milyon ton dökme yük, 100 bin TEU konteyner ve 100 bin araç Ro-Ro kapasitesi öngörülmüştür. Aynı açıklamada altyapı çalışmalarının 2026 yılı sonuna kadar tamamlanmasının, ardından üstyapı çalışmalarına başlanmasının hedeflendiği belirtilmiştir (UAB, 2026).

Mevcut bölge limanlarıyla karşılaştırıldığında İyidere'nin ölçek üstünlüğü belirgindir: Rize Limanı'nın yıllık elleçleme kapasitesinin 2,5 milyon ton, Hopa Limanı'nın kapasitesinin yaklaşık 3,02 milyon ton olduğu dikkate

alındığında, 13 milyon ton yıllık kapasiteyle tasarlanan İyidere Lojistik Limanı'nın bölgedeki mevcut limanlara kıyasla daha yüksek ölçekli bir altyapı sunması beklenmektedir (UAB, 2025). UNCTAD (2023), küresel gemi büyüklüklerinin son on yılda kesintisiz artış gösterdiğini ve bölgesel limanların artan gemi boyutlarına uyum sağlayamaması durumunda büyük limanlara bağımlılığın derinleşeceğini vurgulamaktadır. Bu çerçevede İyidere'nin 4.000 TEU kapasiteli gemileri kabul edebilme özelliği, bölgenin ana hat taşımacılığına doğrudan katılımını mümkün kılmaktadır.

Coğrafi Konum ve Hinterlant Bağlantıları

Notteboom ve Rodrigue'nin (2005) liman bölgeselleşmesi kuramı çerçevesinde değerlendirildiğinde İyidere'nin konumsal avantajı iki katmanlı bir yapı sergilemektedir. Birinci katman denizyolu bağlantısıdır. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, İyidere Lojistik Limanı aracılığıyla Karadeniz ve Doğu Anadolu'dan gelen ticari yüklerin Karadeniz'e kıyısı olan ülkelere ve bu ülkeler üzerinden Avrupa'ya taşınmasının hedeflendiğini belirtmektedir (UAB, 2025). Böylece belirli ülkelere özgü bir güzergâh varsayımı yerine Karadeniz havzasının bütünü esas alınmaktadır. İkinci katman kara bağlantısıdır. Ovıt Tüneli güzergâhı, İyidere'nin Erzurum-Kars doğrultusundaki kara bağlantısını güçlendirmektedir. Koçyiğit Türk (2024), Ovıt Tüneli'nin uluslararası taşıma koridorlarıyla bağlantı kuran stratejik bir geçiş noktası niteliği taşıdığını belirtmektedir. Denizyolu ve karayolu bağlantılarının bütünleşmesi, Rodrigue'nin (2020) kuramsal çerçevesinde tanımlanan "gateway port" işlevi açısından İyidere Limanı'nın hem bölgesel üretim hem de transit yük hareketleri için bir kapı limanı olma potansiyelini güçlendirmektedir.

Doğu Karadeniz kıyı şeridinin dağlık topografyası; kıyı genişliğinin akarsu vadileri dışında ortalama yalnızca 20–150 metre olduğu bu coğrafyada, karada sanayi ve lojistik yatırımlar için kullanılabilir düz arazi stoğunu son derece sınırlamaktadır (Uygulama İmar Planı Açıklama Raporu, 2019). Deniz dolgusu yöntemi bu yapısal kısıtın zorunlu çözümünü oluştururken, Notteboom vd.'nin (2022) alt yapı esnekliği perspektifinden bakıldığında, büyük ölçekli projeler için yetersiz alan sorunu da ortadan kaldırmaktadır.

İyidere Limanı ve Orta Koridor İlişkisi

Bu çalışmanın kavramsal katkılarında biri olarak İyidere Limanı'nın, Orta Koridor kapsamında gelişen yük hareketlerinin Karadeniz üzerinden Avrupa pazarlarına ulaştırılmasında tamamlayıcı bir rol üstlenebileceği değerlendirilmektedir. Orta Koridor; 2022 sonrasında Kuzey Koridor'un stratejik güvenilirliğini yitirmesiyle birlikte Çin-Avrupa ticaretinin alternatif güzergâhı olarak öne çıkmıştır. Kurt'a (2024) göre 2023 yılında Çin-Avrupa güzergâhında 17.520 tren hareket etmiş ve 1,9 milyon TEU yük taşınmıştır. Veriler bu büyüme eğiliminin sürdüğünü göstermektedir. 2024 yılının ilk 11 ayında Orta Koridor'daki kargo hacmi bir önceki yılın aynı dönemine göre %63 artarak 4,1 milyon tona, konteyner sevkiyatları ise 2,6 kat artışla 50.500 TEU'ya ulaşmış; 2030 yılına kadar yıllık hacmin 11 milyon tona, 2040 yılına kadar transit konteyner trafiğinin 130.000 TEU'ya çıkması öngörülmektedir (UTİKAD, 2024). Ancak Kafkasya'dan Türkiye'ye ulaşan bu yükler için Karadeniz üzerinden Avrupa'ya kapasite ve güvenilirlik bakımından yeterli bir denizyolu çıkışı bugüne kadar oluşturulamamıştır.

İyidere Limanı'nın Orta Koridor ile ilişkilendirilebilecek potansiyel bağlantısı, öngörülen bir intermodal güzergâh çerçevesinde değerlendirilmelidir. Bu çerçevede BTK demiryolu üzerinden Kars'a ulaşan yüklerin, Erzurum ve Ovıt Tüneli güzergâhı aracılığıyla Karadeniz kıyısına yönlendirilmesi ve İyidere Limanı üzerinden denizyoluna aktarılması mümkün olabilecektir. Bununla birlikte söz konusu bağlantının hâlihazırda yerleşik ve düzenli işleyen bir intermodal güzergâh olmadığı dikkate alınmalıdır. BTK hattı üzerinden 2022 yılında 427 bin ton yük taşınmış; Gürcistan kesimindeki inşaat çalışmaları nedeniyle hat bir süre kapalı kalmış ve 2024 yılında taşınan yük miktarı 60 bin ton düzeyinde gerçekleşmiştir. Buna karşılık hattan orta vadede yıllık 3,2 milyon ton, uzun vadede ise 6,5 milyon tonun üzerinde yük taşınması hedeflenmektedir (UTİKAD, 2024). Bu nedenle mevcut taşıma hacmi ile hedeflenen taşıma hacmi arasındaki fark, güzergâhın gelecekte önemli bir yük artışı potansiyeli taşıdığını göstermektedir. UNCTAD (2023), kara kilit ülkelerin ticarete katılım maliyetini en yüksek düzeyde tutan faktörün erişilebilir deniz limanının yokluğu olduğunu belgelemiştir; İyidere Limanı bu boşluğu Orta Asya ve Kafkasya için kısmen dolduran bir altyapı olarak değerlendirilebilir. T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, İyidere'yi Kalkınma Yolu Projesi ile entegre edeceğini açıklamış (T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2024); bu açıklama, limanın ulusal lojistik stratejisi içindeki özgün konumunu kurumsal düzeyde teyit etmektedir.

İYİDERE LİMANI'NIN BÖLGESEL KALKINMAYA OLASI KATKILARI

Liman yatırımlarının bölgesel kalkınma üzerindeki etkileri; ticaret hacmi, istihdam, yatırım çekme kapasitesi, lojistik performans ve üretim faaliyetleri gibi farklı kanallar üzerinden ortaya çıkabilmektedir. Literatürde yer alan çalışmalar, bu etkilerin büyüklüğünün limanın kapasitesi kadar hinterlant bağlantıları, bölgesel üretim yapısı ve

kurumsal koşullara da bağlı olduğunu göstermektedir. Bu çerçevede İyidere Limanı'nın bölgesel kalkınmaya sağlayabileceği katkılar, benzer liman yatırımlarına ilişkin ampirik bulgular ışığında değerlendirilebilir.

Liman kapasitesinin artması, ticaret hacmini ve buna bağlı ekonomik faaliyetleri destekleyen temel unsurlardan biridir. Avrupa'da gerçekleştirilen kapsamlı bir çalışmada Bottasso vd. (2013), 13 Batı Avrupa ülkesindeki 621 bölgeyi kapsayan analizlerinde liman elleçleme hacmindeki artışların bölgesel ekonomik performans üzerinde olumlu etkiler oluşturduğunu ortaya koymuştur. Benzer şekilde Çin'de gerçekleştirilen çalışmalar da liman altyapısı yatırımları ile bölgesel ekonomik büyüme arasında pozitif bir ilişki bulunduğunu göstermektedir (Song ve Van Geenhuizen, 2014). OECD tarafından Avrupa limanları üzerine yapılan değerlendirmelerde ise liman faaliyetlerinin doğrudan ve dolaylı istihdam oluşturma kapasitesine dikkat çekilmektedir (Merk, 2013). Bu bulgular birlikte değerlendirildiğinde, yıllık 13 milyon ton kapasiteye sahip olması planlanan İyidere Limanı'nın da bölgesel ekonomik faaliyetleri ve istihdamı destekleme potansiyeline sahip olduğu söylenebilir.

İyidere Limanı'nın bölgesel kalkınma açısından önem taşıyan bir diğer yönü dış ticaret faaliyetlerine sağlayabileceği katkıdır. Özellikle Ro-Ro taşımacılığı, taşıma ve elleçleme maliyetlerini azaltarak firmaların uluslararası pazarlara erişimini kolaylaştırabilmektedir. Karadeniz havzasında yer alan Poti Limanı'nın son yıllardaki yük hacmi artışları da bölgedeki denizyolu taşımacılığı talebinin devam ettiğine işaret etmektedir (Georgia Today, 2025). DOKA'nın (2025) bölge ihracatına ilişkin tespitleri dikkate alındığında, lojistik maliyetlerin azaltılması ve pazarlara erişimin kolaylaştırılması İyidere Limanı'nın bölgesel üreticilere sağlayabileceği önemli katkılar arasında değerlendirilebilir. Nitekim Munim ve Schramm (2018), lojistik altyapı kalitesindeki gelişmelerin ihracat performansı üzerinde anlamlı etkiler oluşturabildiğini ortaya koymaktadır.

Lojistik performans ile dış ticaret arasındaki ilişki de literatürde sıklıkla ele alınmaktadır. Dünya Bankası'nın Lojistik Performans Endeksi sonuçları, liman altyapısı ve gümrük etkinliği göstergelerindeki iyileşmelerin ticaret performansı ile yakından ilişkili olduğunu göstermektedir (Dünya Bankası, 2023). Munim ve Schramm'ın (2018) çalışması da lojistik altyapının yalnızca mevcut ticaret akımlarını kolaylaştırmakla kalmadığını, aynı zamanda yeni ticaret fırsatlarının oluşmasına katkı sağlayabildiğini ortaya koymaktadır. Bu nedenle İyidere Limanı'nın sağlayacağı lojistik kapasite artışının bölgesel ticaret faaliyetleri açısından önem taşıdığı değerlendirilebilir. Ancak bu etkinin ortaya çıkabilmesi, firmaların ihracat kapasitesi, ürün standartları ve pazarlama imkanları gibi tamamlayıcı unsurlara da bağlıdır.

Liman yatırımları zaman içerisinde lojistik ve hizmet sektörlerinde yeni ekonomik faaliyetlerin gelişmesini de teşvik edebilmektedir. Hamburg, Rotterdam ve Poti gibi liman örneklerinde liman faaliyetlerine bağlı olarak taşımacılık, depolama, gümrükleme ve çeşitli lojistik hizmetlerin geliştiği görülmektedir (Merk ve Hesse, 2012; Song ve Van Geenhuizen, 2014). Bununla birlikte literatür, bu tür etkilerin kısa sürede ortaya çıkmadığını ve uzun dönemli bir gelişim sürecine ihtiyaç duyduğunu göstermektedir. Bu açıdan değerlendirildiğinde İyidere Limanı'nın bölgesel ekonomik yapıya katkısı yalnızca liman faaliyetleriyle sınırlı olmayıp, zaman içerisinde oluşabilecek tamamlayıcı ekonomik faaliyetlerle birlikte değerlendirilmelidir. Tekirdağ ilinde 2015 yılında faaliyete geçen Asyaport konteyner limanının, karayolu ve demiryolu bağlantılarıyla birlikte kısa sürede uluslararası bir lojistik üs niteliği kazandığı; liman bölgesine yakın ilçelerde hizmet ve sanayi sektörlerinin hâkim konuma geçerken, bu bölgeden uzaklaştıkça tarımın ağırlık kazandığı gözlemlenmiştir (Eroğlu Pektaş vd., 2018). Bu örnek, yeni kurulan bir limanın kısa-orta vadede dahi bölgesel ekonomik yapıyı dönüştürebileceğine yönelik yurt içinden somut bir kanıt sunmaktadır.

İyidere Limanı'nın dikkat çeken bir diğer yönü transit yük taşımacılığı potansiyelidir. UNCTAD (2023), limanlara erişimin özellikle transit ticaret açısından önemli bir rekabet unsuru olduğunu vurgulamaktadır. Karadeniz havzasında yer alan Poti Limanı'nın bölgesel transit taşımacılıkta üstlendiği rol (Georgia Today, 2025), benzer potansiyellerin diğer limanlar açısından da değerlendirilebileceğini göstermektedir. İyidere Limanı'nın Karadeniz, Kafkasya ve Orta Asya ile kurulabilecek bağlantılar açısından sahip olduğu konum avantajı, transit taşımacılık faaliyetleri bakımından belirli fırsatlar sunmaktadır. Ancak bu potansiyelin hayata geçirilmesi, ulaştırma bağlantılarının güçlendirilmesi, gümrük süreçlerinin etkinleştirilmesi ve uluslararası ticaret ağlarıyla entegrasyonun artırılması gibi unsurlara bağlıdır.

Son olarak limanın bölgesel üretim yapısına sağlayabileceği katkılar da dikkate alınmalıdır. Notteboom vd. (2022), liman çevresinde gelişen lojistik ve katma değerli faaliyetlerin bölgesel üreticilerin uluslararası pazarlara erişimini kolaylaştırabileceğini belirtmektedir. Bölgenin temel ekonomik faaliyetlerinden biri olan çay sektörünün lojistik imkanlarının gelişmesi, ürünlerin pazarlara ulaştırılması ve tedarik süreçlerinin etkinleştirilmesi açısından önem taşımaktadır. İyidere ilçesinde faaliyet gösteren çay fabrikalarının varlığı da bu potansiyeli destekleyen unsurlar arasında değerlendirilebilir (Uygulama İmar Planı Açıklama Raporu, 2019).

SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK VE UZUN VADELİ KALKINMA

Liman yatırımlarının etkileri yalnızca ekonomik göstergelerle sınırlı olmayıp çevresel ve sosyal boyutları da içermektedir. Son yıllarda sürdürülebilir ulaştırma ve lojistik uygulamalarına yönelik ilginin artması, limanların bölgesel kalkınma süreçlerindeki rolünün çevresel etkiler açısından da değerlendirilmesini gerekli kılmaktadır. Bu çerçevede İyidere Limanı'nın olası etkileri, sürdürülebilir ulaşım politikaları ve uzun vadeli bölgesel dönüşüm perspektifi kapsamında ele alınabilir.

Denizyolu taşımacılığı, diğer taşıma türleriyle karşılaştırıldığında daha düşük enerji tüketimi ve karbon emisyonu avantajları nedeniyle sürdürülebilir ulaştırma politikalarının önemli unsurlarından biri olarak görülmektedir. UNCTAD (2023), denizyolu taşımacılığının karayoluna kıyasla ton başına daha düşük karbon emisyonu ürettiğini belirtmektedir. Benzer şekilde U2053 Ulaştırma ve Lojistik Ana Planı'nda da denizyolu taşımacılığının payının artırılması temel hedefler arasında yer almaktadır (UAB, 2022). Bu bağlamda İyidere Limanı'nın sağlayacağı kapasite artışının, yük taşımacılığının bir bölümünün denizyoluna yönelmesine katkı sağlayabileceği değerlendirilmektedir. Bunun yanı sıra uluslararası literatürde limanların çevresel performanslarının giderek daha fazla önem kazandığı ve yenilenebilir enerji kullanımı, atık yönetimi ile enerji verimliliği uygulamalarının liman işletmeciliğinin önemli unsurları haline geldiği belirtilmektedir (Notteboom vd., 2022). Bu nedenle sürdürülebilirlik ilkelerinin liman planlama ve işletme süreçlerinde dikkate alınması önem taşımaktadır.

Liman yatırımlarının uzun vadeli etkileri yalnızca ticaret hacmi veya istihdam artışı ile açıklanamamaktadır. Bölgesel kalkınma literatürü, büyük ölçekli ulaştırma yatırımlarının ekonomik göstergelerin yanı sıra nüfus hareketleri, üretim yapısı, kurumsal kapasite ve bölgesel gelişmişlik düzeyi üzerinde de etkiler oluşturabileceğini ortaya koymaktadır (Amin, 2002). Doğu Karadeniz Bölgesi'nin mevcut ekonomik yapısı dikkate alındığında, İyidere Limanı'nın sağlayacağı katkıların zaman içerisinde şekilleneceği ve bölgedeki diğer ekonomik ve kurumsal gelişmelerle birlikte değerlendirilmesi gerektiği söylenebilir. Duran ve Türkoğlu (2019), lojistik altyapı yatırımlarının bölgesel gelişmişlik farklarının azaltılmasına katkı sağlayabileceğini, ancak bu etkinin tamamlayıcı politika ve uygulamalarla desteklenmesi gerektiğini vurgulamaktadır. Bu açıdan değerlendirildiğinde, İyidere Limanı'nın bölgesel kalkınmaya sağlayabileceği katkılar yalnızca liman faaliyetleriyle değil, bölgenin üretim kapasitesi, beşeri sermaye yapısı ve kurumsal gelişim süreciyle birlikte ele alınmalıdır.

SONUÇ

Bu çalışmada İyidere Limanı'nın bölgesel kalkınma üzerindeki olası etkileri, liman ekonomisi ve bölgesel kalkınma literatüründe yer alan bulgular çerçevesinde değerlendirilmiştir. Elde edilen değerlendirmeler, limanın sahip olduğu kapasite, Ro-Ro altyapısı, Ovit Tüneli bağlantısı ve Karadeniz havzasındaki konumu nedeniyle Doğu Karadeniz Bölgesi'nin ulaştırma ve lojistik altyapısına önemli katkılar sağlayabilecek bir yatırım niteliği taşıdığını göstermektedir. Literatürde yer alan çalışmalar, liman yatırımlarının ticaret hacmi, istihdam, lojistik performans ve bölgesel ekonomik faaliyetler üzerinde olumlu etkiler oluşturabildiğini ortaya koymaktadır (Bottasso vd., 2013; Merk, 2013; Song ve Van Geenhuizen, 2014). Bu çerçevede İyidere Limanı'nın da bölgesel ekonomik faaliyetlerin gelişmesine, dış ticaret olanaklarının artmasına ve lojistik hizmetlerin çeşitlenmesine katkı sağlayabileceği değerlendirilmektedir.

Çalışmada incelenen bulgular, limanın özellikle lojistik maliyetlerin azaltılması, dış pazarlara erişimin kolaylaştırılması ve bölgenin uluslararası ticaret ağlarıyla bağlantısının güçlendirilmesi açısından önemli fırsatlar sunabileceğine işaret etmektedir. Munim ve Schramm'ın (2018) ortaya koyduğu bulgular, lojistik altyapı kalitesindeki iyileşmelerin ihracat performansı üzerinde anlamlı etkiler oluşturabileceğini göstermektedir. Benzer şekilde Karadeniz havzasındaki liman örnekleri, liman yatırımlarının yalnızca yük taşımacılığı faaliyetleriyle sınırlı kalmadığını, zaman içerisinde depolama, gümrükleme, lojistik hizmetler ve diğer destekleyici sektörlerin gelişmesine de katkı sağlayabildiğini ortaya koymaktadır (Merk ve Hesse, 2012).

Bununla birlikte literatür, liman yatırımlarının ekonomik etkilerinin otomatik olarak ortaya çıkmadığını da göstermektedir. Bölgesel kalkınma üzerindeki etkilerin büyüklüğü; hinterland bağlantılarının niteliği, lojistik altyapının bütünleşik yapısı, bölgesel üretim kapasitesi ve kurumsal koşullar gibi çeşitli faktörlerden etkilenmektedir (Duran ve Türkoğlu, 2019). Edirne ilinin lojistik potansiyeline yönelik gerçekleştirilen bir SWOT analizinde de, bölgenin sahip olduğu güçlü coğrafi konum ve ulaşım altyapısı üstünlüklerine rağmen, işletmelerin sektörün önemi konusunda yeterince bilgilendirilmemesi ve paydaşlar arasındaki eşgüdüm eksikliği nedeniyle mevcut potansiyelin tam olarak değerlendirilemediği ortaya konmuştur (Kayıcı vd., 2018). Bu nedenle İyidere Limanı'nın potansiyel katkılarının değerlendirilmesinde yalnızca limanın fiziksel kapasitesine değil, aynı zamanda bölgenin ekonomik ve kurumsal yapısına da odaklanılması gerekmektedir. Özellikle ulaştırma bağlantılarının güçlendirilmesi, ticaret kolaylaştırma uygulamalarının geliştirilmesi, bölgesel üreticilerin ihracat kapasitesinin

artırılması ve nitelikli iş gücünün desteklenmesi limanın sağlayabileceği katkıların artırılmasında önem taşımaktadır.

Sürdürülebilirlik açısından değerlendirildiğinde ise denizyolu taşımacılığının çevresel avantajları ve yeşil liman uygulamalarına yönelik uluslararası eğilimler, liman yatırımlarının çevresel boyutunun da dikkate alınmasını gerekli kılmaktadır (UNCTAD, 2023; Notteboom vd., 2022). Bu kapsamda İyidere Limanı'nın uzun vadeli başarısının yalnızca ekonomik performansı ile değil, çevresel ve sosyal sürdürülebilirlik ilkeleriyle uyumlu bir gelişim süreci izlemesiyle de ilişkili olduğu değerlendirilmektedir.

Çalışmada yapılan değerlendirmeler, İyidere Limanı'nın bölgesel kalkınma literatüründe öne çıkan bazı kuramsal yaklaşımlarla uyumlu bir potansiyel taşıdığını göstermektedir. Limanın Doğu Karadeniz Bölgesi'nin lojistik kapasitesini artırması, ticaret bağlantılarını güçlendirmesi ve ekonomik faaliyetleri desteklemesi, Perroux (1955) tarafından ortaya konulan büyüme kutbu yaklaşımı ile Boudeville'in (1966) mekânsal kalkınma perspektifi çerçevesinde değerlendirilebilir. Benzer şekilde liman çevresinde gelişebilecek lojistik, depolama, gümrükleme ve diğer katma değerli hizmet faaliyetleri, Porter'in (1998; 2000) vurguladığı bölgesel kümelenme ve rekabet avantajı yaklaşımlarıyla da örtüşmektedir. Ayrıca İyidere Limanı'nın ulaştırma maliyetlerini azaltma ve bölgesel erişilebilirliği artırma potansiyeli, Krugman'ın (1991) yeni ekonomik coğrafya yaklaşımında öne çıkan ulaşım altyapısı ve mekânsal yoğunlaşma ilişkisi açısından da anlamlı bir örnek oluşturmaktadır. Bununla birlikte söz konusu kuramsal beklentilerin hangi ölçüde gerçekleşeceği, limanın faaliyete geçmesinin ardından ortaya çıkacak ekonomik ve lojistik sonuçların ampirik olarak izlenmesiyle daha sağlıklı biçimde değerlendirilebilecektir.

Bununla birlikte, İyidere Limanı'nın bölgesel kalkınmaya sağlayabileceği katkıların önünde bazı yapısal sınırlılıkların bulunduğu da dikkate alınmalıdır. Limanın hinterland bağlantılarının önemli ölçüde karayolu altyapısına dayanması ve demiryolu bağlantısının henüz hayata geçirilmemiş olması, yük taşımacılığında modlar arası entegrasyonu sınırlandırabilecek unsurlar arasında yer almaktadır. Nitekim ülke genelinde de demiryolu taşımacılığının dış ticaretteki payı oldukça sınırlı kalmaya devam etmektedir; 2024 yılında demiryolunun değer bazında payı ihracatta yalnızca %0,91, ithalatta %0,35 düzeyinde gerçekleşmiş, ağırlık bazındaki payı da her iki yönde de %1'in altında seyretmiştir (UTİKAD, 2024). Bu durum, İyidere Limanı'nın hinterland bağlantılarındaki demiryolu eksikliğinin bölgeye özgü olmaktan öte, Türkiye'nin genel taşımacılık yapısını yansıtan yapısal bir sorun olduğunu göstermektedir. TR90 alt bölgesi (Rize dahil) illerinin Türkiye genelinde lojistik merkez kurulma öncelikleri açısından sıralandığı bir çalışmada, bölge illerinin demiryolu altyapısından yoksun olmasının sıralamadaki konumlarını olumsuz etkilediği belirlenmiş; bölge içi sıralamada ise Trabzon'u Rize'nin izlediği, dolayısıyla demiryolu eksikliğinin İyidere'ye özgü değil bölgesel bir yapısal sorun olduğu ortaya konmuştur (Tanyaş ve Ar, 2011). Ayrıca Karadeniz Bölgesi'nde faaliyet gösteren Trabzon, Hopa ve Samsun limanlarıyla oluşabilecek yük çekme rekabeti, limanın kapasite kullanım düzeyi ve bölgesel yük dağılımı üzerinde etkili olabilecektir. Bu rekabet yalnızca yurt içi limanlarla sınırlı değildir; Karadeniz'in karşı kıyısında Gürcistan'ın Anaklia ve Poti limanlarına yönelik genişleme yatırımları ile Ukrayna limanlarının artan elleçleme kapasitesi de İyidere'nin hinterland çekim gücü üzerinde dışsal bir rekabet baskısı oluşturabilir (Balcı ve Emirkadı, 2019). Bu nedenle limanın bölgesel kalkınmaya yönelik potansiyel katkılarının değerlendirilmesinde yalnızca fiziksel kapasite değil, ulaştırma ağlarının bütünleşik yapısı, bölgesel üretim kapasitesi ve rekabet koşulları da göz önünde bulundurulmalıdır.

Sonuç olarak mevcut literatür ve planlama belgeleri birlikte değerlendirildiğinde, İyidere Limanı'nın Doğu Karadeniz Bölgesi'nin lojistik altyapısını güçlendirme ve bölgesel ekonomik faaliyetleri destekleme potansiyeline sahip olduğu görülmektedir. Bununla birlikte bu potansiyelin hangi ölçüde gerçekleşeceği; limanın faaliyete geçmesinin ardından oluşacak ticaret hacmine, ulaştırma bağlantılarının etkinliğine, bölgesel üretim yapısının gelişimine ve uygulanacak destekleyici politikalara bağlı olacaktır. Bu nedenle limanın bölgesel etkilerinin faaliyete geçmesinin ardından ampirik çalışmalarla izlenmesi ve değerlendirilmesi, hem bölgesel kalkınma literatürüne hem de politika yapım süreçlerine katkı sağlayacaktır.

KAYNAKÇA

- Amin, A. (2002). An institutional perspective on regional economic development. *International Journal of Urban and Regional Research*, 23(2), 365–378. <https://doi.org/10.1111/1468-2427.00191>
- Arabacı, H. ve Yücel, D. (2020). Lojistik sektörünün ekonomik büyümeye etkisi. *Balkan ve Yakın Doğu Sosyal Bilimler Dergisi*, 6(4), 78-84.
- Balcı, H. ve Emirkadı, Ö. (2019). Küresel ticarete lojistik üslerin önemi ve Karadeniz Bölgesi lojistik üs potansiyelinin SWOT analizi yöntemiyle değerlendirilmesi. *Kastamonu Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 21(1), 6-30.

Bottasso, A., Conti, M., Ferrari, C., & Tei, A. (2014). Ports and regional development: A spatial analysis on a panel of European regions. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 65, 44–55. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2014.04.006>

Boudeville, J. R. (1966). *Problems of regional economic planning*. Edinburgh University Press.

Doğu Karadeniz Kalkınma Ajansı [DOKA]. (2012). Trabzon Lojistik Master Planı, <https://www.kalkinmakutuphanesi.gov.tr/assets/upload/dosyalar/trabzon-lojistik-master-plani.pdf>

Doğu Karadeniz Kalkınma Ajansı [DOKA]. (2025). Rize ekonomisi ihracata yönelik girişimcilikle büyüyor (Teknik Destek No: TR90/24/TD-KDU/0060). DOKA.

Dünya Bankası (2023). *Connecting to compete 2023: Trade logistics in an uncertain global economy-The logistics performance index and its indicators*. Washington, D.C. : World Bank Group <https://documents1.worldbank.org/curated/en/099042123145531599/pdf/P17146804a6a570ac0a4f80895e320dda1e.pdf>

Erdoğan, A. (2020). Türkiye'de lojistik sektörünün SWOT analizi. *Akademik Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 47(7), 108–116.

Eroğlu Pektaş, G. Ö., Mersin, K., & Ormanlı, F. (2018). Limanların Bölgesel ve Ekonomik Etkileri: Tekirdağ-Ren Nehri Karşılaştırması. *Uludağ Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 19(35), 757-775. <https://doi.org/10.21550/sosbilder.390242>

Georgia Today. (2025). Poti and Batumi ports post strong 2025 performance, reinforcing Georgia's strategic role. <https://georgiatoday.ge/poti-and-batumi-ports-post-strong-2025-performance-reinforcing-georgias-strategic-role/>

International Trade Centre (2018). *Supporting SMEs through trade facilitation reforms: Toolkit for policymakers*. ITC, Geneva.

Kayıcı, H., Yalçı, E. B. ve Sayın, T. (2018). Edirne'nin lojistik potansiyel açısından durum (SWOT) analizi. IV. Uluslararası Kafkasya-Orta Asya Dış Ticaret ve Lojistik Kongresi Bildiriler Kitabı (ss. 115-127). Trakya Üniversitesi.

Koçyiğit Türk, M. (2024). Ovit ve Zigana Tünellerinin Bölgesel ve Küresel Açından Jeopolitik Analizi. *Dünya Coğrafyası ve Kalkınma Perspektifi Dergisi*, 5, 61-70. <https://doi.org/10.58606/jwgdip.1486469>

Krugman, P. (1991). Increasing returns and economic geography. *Journal of Political Economy*, 99(3), 483–499. <http://www.jstor.org/stable/2937739>

Kurt, V. (2024). Kalkınma Yolu Projesi: Türkiye'nin lojistik ve ticaret merkezi olma yolunda stratejik adımı. *Ulaştırma ve Altyapı*, 1(1), 134–145. <https://izlik.org/JA25LF89HS>

Merk, O. (2013). *The competitiveness of global port-cities: Synthesis report*. OECD Regional Development Working Papers, 2013/13. OECD Publishing. <https://doi.org/10.1787/5k40hdhp6t8s-en>

Merk, O. and M. Hesse (2012), “The Competitiveness of Global Port-Cities: The Case of Hamburg, Germany”, OECD Regional Development Working Papers, No. 2012/06, OECD Publishing, Paris, <https://doi.org/10.1787/5k97g3hmlgvk-en>.

Munim, Z. H. ve Schramm, H. J. (2018). The impacts of port infrastructure and logistics performance on economic growth: The mediating role of seaborne trade. *Journal of Shipping and Trade*, 3(1), 1–19. <https://doi.org/10.1186/s41072-018-0027-0>

Notteboom, T., & Rodrigue, J. P. (2005). Port regionalization: Towards a new phase in port development. *Maritime Policy & Management*, 32(3), 297–313. <https://doi.org/10.1080/03088830500139885>

Notteboom, T., Pallis, A., & Rodrigue, J.-P. (2022). *Port Economics, Management and Policy* (1st ed.). Routledge. <https://doi.org/10.4324/9780429318184>

Perroux, F. (1955) Note sur la notion de pole de croissance? *Economic Appliquee*, 307-320. (Translated as: Perroux, F. (1970) Note on the Concept of Growth Poles. In: McKee, D., Dean, R. and Leahy, W., Eds., *Regional Economics: Theory and Practice*, The Free Press, New York, 93-104.)

Porter, M. E. (1998). Clusters and the new economics of competition. *Harvard Business Review*, 76(6), 77–90.

Porter, M. E. (2000). Location, competition, and economic development: Local clusters in a global economy. *Economic Development Quarterly*, 14(1), 15–34. <https://doi.org/10.1177/089124240001400105>

Rodrigue, J. P. (2020). The geography of transport systems (5. bs.). Routledge.

Song, L., & Van Geenhuizen, M. (2014). Port infrastructure investment and regional economic growth in China: Panel evidence in port regions and provinces. *Transport Policy*, 36, 173–183. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2014.08.003>

Tanyaş, M. ve Ar, İ. M. (2011). Lojistik merkez kurulma öncelikleri açısından illerin sıralanması: TR90 alt bölgesi örneği. <https://www.doka.org.tr/assets/dosyalar/editor/files/tr90-bolgesi-illeri-lojistik-merkez-olma-kapasitesi.pdf>

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı [UAB]. (2022). U2053 Ulaştırma ve Lojistik Ana Planı. Strateji Geliştirme Başkanlığı. <https://www.uab.gov.tr>

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. (2024). Rize İyidere Lojistik Limanı Kalkınma Yolu'na bağlanacak. <https://sgb.uab.gov.tr/haberler/rize-iyidere-lojistik-limani-kalkinma-yolu-na-baglanacak>

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı [UAB]. (2024, 29 Şubat). İzmir'in yeni yatırım kapısı “Kemalpaşa Lojistik Merkezi”. <https://www.uab.gov.tr/haberler/izmir-in-yeni-yatirim-kapisi-kemalpasa-lojistik-merkezi-x/>

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı [UAB]. (2026, 17 Ağustos). İyidere Lojistik Limanı'nda kritik aşama tamamlandı. <https://www.uab.gov.tr/haberler/iyidere-lojistik-limani-nda-kritik-asama-tamamlandi/>

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı [UAB]. (2025, 11 Ekim). Rize İyidere Lojistik Limanı'nda çalışmalar tüm hızıyla sürüyor. <https://www.uab.gov.tr/haberler/rize-iyidere-lojistik-limani-nda-calismalar-tuem-hiziyla-suerueyor/>

Türkoğlu, M., & Duran, G. (2019). Lojistik Sektörünün Önemi ve Bölgesel Kalkınmaya Katkıları. *Uygulamalı Sosyal Bilimler ve Güzel Sanatlar Dergisi*, 1(2), 86-97. <https://izlik.org/JA25YE45KH>.

UNCTAD. (2023). Review of maritime transport 2023. United Nations Conference on Trade and Development. https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2023_en.pdf

UTİKAD. (2024). Lojistik sektörü raporu 2024. <https://www.utikad.org.tr/images/HizmetRapor/utikadlojistiksektoruraporu2024-9911.pdf>

Uygulama İmar Planı Açıklama Raporu (2019). Rize–İyidere lojistik limanı uygulama imar planı açıklama raporu. T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı. <https://webdosya.csb.gov.tr/db/rize/haberler/iyidere-ilcesi--8230-30629-20190809133527.pdf>