

**DENİZ TAŞIMACILIĞI VE LİMANLARIN EKONOMİK ETKİLERİ:
HOPA LİMANI ANALİZİ¹**

Öğr. Gör. Veysel TATAR²
Meriç Burçin ÖZER³
Ahsen KARTAL⁴

ÖZET

Deniz ticaretinin en önemli altyapısını oluşturan liman İşletmeleri son yarım asırdır çok hızlı gelişim göstermiştir. Limanlar elleçleme faaliyetlerinin yanı sıra yüke katma değer yaratan ve yoğun sanayii faaliyetlerinin gerçekleştirildiği merkezlerdir. Türkiye'nin 2000'li yıllarda ivme kazanan ihracat büyümesinin Cumhuriyetimizin 100'üncü yılı için amaçlanan 500 milyar ABD Doları tutarındaki büyük hedefe ulaşması için başlattığı "Türkiye'nin 2023 İhracat Stratejisi" Türkiye'nin 2023 hedefine ulaşmada önemli role sahiptir. Bu çalışmada Hopa Limanı, lojistik potansiyeli ve sağladığı lojistik hizmetleri ile hem uluslararası ticarete hem de Türkiye'nin iç pazarına katkılarının önemi belirtilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Denizyolu Taşımacılığı, HopaPort, Liman.

**ECONOMIC IMPACTS OF SEAWAY TRANSPORTATION AND MARITIME
PORTS: HOPA PORT ANALYSIS**

ABSTRACT

Port Operations, which constitute the most important infrastructure of maritime trade, have developed very rapidly for the last half century. The ports are centers that create added value to the cargo as well as handling activities and intensive industrial activities. Turkey in the 2000s, accelerating export growth of our Republic, which began to reach major destinations in the intended amount of US \$ 500 billion for the year 100th "Turkey's 2023 Export Strategy" Turkey has an important role in achieving the 2023 target. In this study, Hopa Port with potential logistics and logistical services it provides as well as the importance of international trade to contribute to Turkey's domestic market is indicated.

Keywords: Seaway Transportation, Hopa Port, Maritime Port.

¹ Bu Makale 27-29 Nisan 2019 tarihleri arasında Antalya'da düzenlenen ASEAD 5. Uluslararası Sosyal Bilimler Sempozyumu'nda sunulan bildiriden geliştirilmiştir.

² Artvin Çoruh Üniversitesi, Deniz ve Liman İşletmeciliği, vtatar@artvin.edu.tr

³ Avrasya Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme Anabilim Dalı Dr. Öğrencisi
meric.ozar@hopaport.com.tr

⁴ Bandırma Onyedi Eylül Üniversitesi SBE Uluslararası Ticaret ve İşletmecilik ABD Yüksek Lisans Öğrencisi

GİRİŞ

Dış ticaretin uluslararası ekonomik işlemler içerisindeki özel öneminin yanı sıra belki de asıl önemi bir ülkedeki makro ve mikro ekonomik yapı ile yakın bağlıdır. Dış ticaret iki veya daha fazla ülke arasında yapılan mal ile hizmet alış-veriştir. Dış ticaret işlemleri ise; bir ülkeden diğer bir ülkeye satılan veya o ülkeye başka bir ülkeden getirilen malların çıkış veya girişinin düzenlenmesini içeren kurallardır. Dış Ticaret Sistemi ülkenin dış ticaret işlemlerini teşkil eden ithalat ve ihracat ile ilgili tüm mevzuat ile oluşturulmuş uygulama ve yapıyı ifade etmektedir. Dış ticaret hacmi, ihracat ve ithalatın toplamıdır. Bu değer, özellikle ülkenin gayri safi yurtiçi hasılası (GSYH) veya başka büyüklükler ile oranlanarak ülkenin dışa açıklığı, dış dünyaya bağımlılık derecesi vb. alanlarda önemli bir göstergedir.

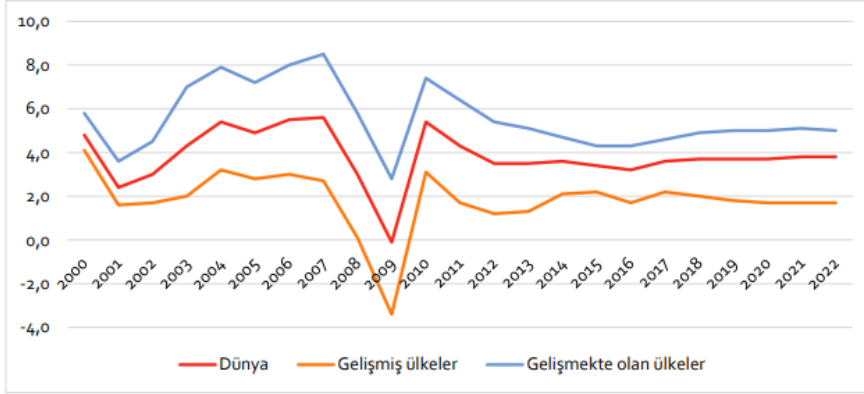
Dünya ticaretindeki dönüşüm ve yeni oluşumların etkisi yoğun bir şekilde lojistik sektörü üzerinde görülmektedir. Hemen hemen bütün sektörlerle bire bir, doğrudan ilişkisi olan lojistik, uluslararası pazarlarda rekabet avantajının elde edilmesinde kilit rol üstlenmektedir. Ürün ve/veya hizmetlerin hedef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

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. Deniz ve kara arasında stratejik bir yerde bulunan limanlar, tedarik zincirinin ve ulaşım ağlarının bir parçası olup, karadan, gemilerden ve liman içi faaliyetlerden dolayı önemli noktalarıdır.

1. TÜRKİYE DIŞ TİCARET HACMI

Küresel krizden bu yana oldukça yavaş büyüyen dünya ekonomisi ve küresel ticaret yeniden canlanıyor. Amerika'dan sonra Avrupa'da da ekonomik büyüme arttı ve işsizlik oranları küresel krizden bu yana en düşük seviyelerine indi. 2017 yılında OECD'ye göre %3,58 civarında gerçekleşen küresel büyüme hızının önümüzdeki yıl %3,74'e çıkması bekleniyor. IMF ise 2017 büyümesini %3,6 olarak tahmin ediyor ve 2017'de %3,7'ye çıkmasını bekliyor. Bu oranlar kriz öncesi %4-4,5 civarında olan büyümenin hala altında ancak Amerika ve Avrupa başta olmak üzere gelişmiş ülkelerde büyümenin hızlanması büyüme beklentilerini olumlu etkiliyor (Şekil 1.) (TÜSİAD, 2018).

Şekil 1: Küresel Büyüme Oranı (%)



Kaynak: TÜSİAD, 2018.

Türkiye, Dünya Bankası 2017 yılı Nisan ayı Dünya Ekonomik Görünüm Raporu verilerine göre 2016 yılında, satın alma gücü paritesine (SGP) göre dünyanın 13. ve Avrupa'nın 5. büyük ekonomisidir. Türkiye 2010-2016 döneminde ortalama 6.3 % olan büyüme performansına sahip olmuştur. 2017 yılının ilk yarısında 5.1 %'lik büyüme gerçekleşmiştir. Ekonomimizin, 2017 yılı ilk yarısındaki Sözkonusu oranının 3.9 %'u yatırımlar ve ihracattan gelmektedir. Bu durum büyümemizin kalitesini göstermektedir. Nitekim üçüncü çeyrekte bu oran 11.1 % olarak gerçekleşmiştir. Böylece ilk dokuz aylık dönemde büyüme 7.4 %'e ulaşmıştır. Ülkemiz, 2017 yılının ilk üç çeyreği itibariyle OECD, Avrupa Birliği ve G20 ülkeleri arasında büyüme oranı bakımından birinci sırayı elde etmiştir. Büyüme oranımızın 2017 yılının tamamında ise 6,5 - 7 % oranında olması beklenmektedir. Türkiye, 2018-2020 yılları Orta Vadeli Programı (OVP) hedeflerine göre, her üç yıl için de 5.5 % büyümeyi hedeflemektedir. OECD tahminlerine göre, Türkiye 2015-2025 döneminde 4.9 %'luk yıllık ortalama büyüme oranıyla OECD'ye üye ülkeler arasındaki en hızlı büyüyen ekonomilerden biri olacaktır.

Türkiye İstatistik Kurumu ile Ticaret Bakanlığı işbirliğiyle oluşturulan geçici dış ticaret verilerine göre; ihracat 2018 yılı Ekim ayında, 2017 yılının aynı ayına göre %13 artarak 15 milyar 719 milyon dolar, ithalat %23,8 azalarak 16 milyar 176 milyon dolar olarak gerçekleşti. Ekim ayında dış ticaret açığı %93,8 azalarak 456 milyon dolara geriledi.

İhracatın ithalatı karşılama oranı 2017 Ekim ayında %65,6 iken, 2018 Ekim ayında %97,2'ye yükseldi. Mevsim ve takvim etkilerinden arındırılmış seriye göre; 2018 Ekim ayında bir önceki aya göre ihracat %1,5, ithalat %6,9 azaldı. Takvim etkilerinden arındırılmış seriye göre ise; 2018 yılı Ekim ayında önceki yılın aynı ayına göre ihracat %9,7 arttı, ithalat %24,2 azaldı. Avrupa Birliği'ne (AB-28) yapılan ihracat, 2017 yılının aynı ayına göre %13,8 artarak 7 milyar 825 milyon dolar olarak gerçekleşti. AB'nin ihracattaki payı 2017 Ekim ayında %49,4 iken, 2018 Ekim ayında %49,8 oldu. En fazla ihracat yapılan ülke Almanya oldu. Almanya'ya yapılan ihracat 2018 Ekim ayında 1 milyar 457 milyon dolar olurken, bu ülkeyi sırasıyla 1 milyar 68 milyon dolar ile Birleşik Krallık, 877 milyon dolar ile İtalya ve 852 milyon dolar ile Irak takip etti.

İthalatta ilk sırayı Rusya aldı. Rusya'dan yapılan ithalat, 2018 yılı Ekim ayında 1 milyar 865 milyon dolar oldu. Bu ülkeyi sırasıyla 1 milyar 559 milyon dolar ile Almanya, 1 milyar 366 milyon dolar ile Çin ve 883 milyon dolar ile ABD izledi.

Yüksek teknolojlili ürünlerin imalat sanayi ihracatı içindeki payı %3,5 oldu. Teknoloji yoğunluğuna göre dış ticaret verileri, ISIC Rev.3 sınıflaması içinde yer alan imalat sanayi ürünlerini kapsamaktadır. Ekim ayında ISIC Rev.3'e göre imalat sanayi ürünlerinin toplam ihracattaki payı %93,7'dir. Yüksek teknoloji ürünlerinin imalat sanayi ürünleri ihracatı içindeki payı %3,5, orta yüksek teknolojlili ürünlerin payı ise %36'dır. Yüksek teknolojlili ürünlerin imalat sanayi ithalatı içindeki payı %13,3 oldu. İmalat sanayi ürünlerinin toplam ithalattaki payı %75,5'tir. Ekim ayında yüksek teknoloji ürünlerinin imalat sanayi ürünleri ithalatı içindeki payı %13,3, orta yüksek teknolojlili ürünlerin payı ise %42,8'dir (TÜİK, 2018).

Tablo 1: Dış Ticaret ve Ekonomik Göstergeler

YILLAR	DIŞ TİCARET - YILLIK (Milyon \$)						İHR / İTH		DÖVİZ PARİTE				TEFE	KAPASİTE KUL.	GSYH
	İHRACAT	Değ.%	İTHALAT	Değ.%	DENGE	HACİM	%	Dolar/TL	Değ.%	EURO/TL	Değ.%	EURO/\$	(ÜFE) %	ORANI YILLIK ORT.	Büyüme %
2008	132.027	23,1	201.964	18,8	-69.936	333.991	65,4	1,2992	-0,7	1,9049	6,6	1,47	8,1	78,5	0,8
2009	102.143	-22,6	140.928	-30,2	-38.786	243.071	72,5	1,5545	19,7	2,1609	13,4	1,39	5,9	66,9	-4,7
2010	113.883	11,5	185.544	31,7	-71.661	299.428	61,4	1,5076	-3,0	1,9990	-7,5	1,33	8,9	73,8	8,5
2011	134.907	18,5	240.842	29,8	-105.935	375.749	56,0	1,6781	11,3	2,3336	16,7	1,39	13,3	77,0	11,1
2012	152.462	13,0	236.545	-1,8	-84.083	389.007	64,5	1,8011	7,3	2,3156	-0,8	1,29	2,5	76,5	4,8
2013	151.803	-0,4	251.661	6,4	-99.859	403.464	60,3	1,9054	5,8	2,5308	9,3	1,33	7,0	76,7	8,5
2014	157.610	3,8	242.177	-3,8	-84.567	399.787	65,1	2,1918	15,0	2,9112	15,0	1,33	6,4	75,0	5,2
2015	143.839	-8,7	207.234	-14,4	-63.395	351.073	69,4	2,7249	24,3	3,0237	3,9	1,11	5,7	76,8	6,1
2016	142.530	-0,9	198.618	-4,2	-56.089	341.148	71,8	3,0267	11,1	3,3458	10,7	1,11	9,9	77,4	3,2
2017	156.993	10,1	233.800	17,7	-76.807	390.793	67,1	3,6543	20,7	4,1238	23,3	1,13	15,5	78,5	7,4
2018	167.934	7,0	223.047	-4,6	-55.113	390.981	75,3	4,8221	32,0	5,6729	37,6	1,18	33,6	76,8	2,6
2018 (1)	41.136	8,8	61.895	22,7	-20.759	103.030	66,5	4,0614 (2)	11,0	4,9928 (2)	27,5	1,23	14,3 (3)	77,3 (4)	...
2019 (1)	42.249	2,7	49.020	-20,8	-6.771	91.269	86,2	5,7461 (2)	41,5	6,4591 (2)	29,4	1,12	29,6 (3)	75,0 (4)	...

(1) 2018-2019 (Ocak-Mart)

(2) 2018-2019 Nisan ayı (Merkez Bankası Satış Kuru)

(3) 2018-2019 Mart ayı (2014 Ocak ayından itibaren 2003=100 Temel yıllık Üretici Fiyatları Genel Endeksi (ÜFE) yerine, Yurt İçi Üretici Fiyat Endeksi (Yİ-ÜFE) olarak hesaplanmaktadır.)

(4) 2018-2019 Nisan ayı (2010 Ocak ayından itibaren İKİİ Sektörlere Göre Kapasite Kullanım Oranı Merkez Bankası tarafından hesaplanmaktadır.)

Kaynak: <https://www.ticaret.gov.tr/istatistikler/dis-ticaret-istatistikleri> (Erişim Tarihi: 22.04.2019)

2. TÜRKİYE 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. 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 ve Winebrake, 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 (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: Dünya Taşımacılığı ve Denizyolunun Payı

Yıllar	Dünya Taşımacılığı (Tüm Yollar) Milyar Ton	Dünya Taşımacılığı Değişim (%)	Dünya Denizyolu Taşımacılığı (Milyar Ton)	Dünya Taşımacılığında Denizyolunun Payı (%)
2008	10,86	-	8,61	79,00%
2009	9,56	-12%	8,29	87,00%
2010	10,82	13%	9,07	85,00%
2011	11,54	7%	9,47	83,00%
2012	11,83	3%	9,88	84,00%
2013	12,19	3%	10,21	84,00%
2014	12,58	3%	10,54	84,00%
2015	12,88	3%	10,77	84,00%
2016	13,18	4%	11,10	84,00%
2017(*)	13,55	3%	11,34	84,00%
(*) Öngörülen				

Tablo 3: İhracattaki Taşıma Sistemlerinin Yıllık Gelişimi (Türkiye) (DTGM, 2017)

Yıl	Taşıma Sistemi (%)			
	Deniz Yolu	Kara Yolu	Hava Yolu	Diğer ⁽¹⁾
2003	80,5	18,2	0,2	1,1
2004	77,5	28,0	0,2	1,4
2005	73,7	24,4	0,3	1,6
2006	76,1	21,5	0,2	2,2
2007	75,5	21,0	1,7	1,9
2008	75,6	20,8	1,7	1,9
2009	71,6	25,2	1,9	1,4
2010	73,9	24,3	0,7	1,0
2011	73,6	24,2	1,0	1,2
2012	75,7	22,5	1,0	0,8
2013	74,2	24,2	1,0	0,5
2014	74,2	24,0	1,1	0,7
2015	73,6	24,6	1,1	0,6
2016	74,0	24,4	0,8	0,7
2017	76,2	22,1	0,8	0,9

(1) Demiryolu, posta, boru hattı ile yapılan taşımalar ve elektrik enerjisi, kendinden hareketli vasıtalar

Tablo 4: İthalattaki Taşıma Sistemlerinin Yıllık Gelişimi (Türkiye) (DTGM, 2017)

Yıl	Taşıma Sistemi (%)			
	Deniz Yolu	Kara Yolu	Hava Yolu	Diğer ⁽¹⁾
2003	91,1	6,7	0,1	2,1
2004	92,3	5,0	0,1	2,6
2005	92,5	4,9	0,1	2,4
2006	93,4	4,8	0,1	1,8
2007	92,7	5,1	0,2	2,0
2008	93,2	4,6	0,1	2,1
2009	93,6	4,5	0,1	1,9
2010	92,7	5,0	0,1	2,2
2011	93,1	4,4	0,1	2,5
2012	93,4	3,9	0,1	2,6
2013	93,4	4,0	0,1	2,5
2014	94,3	3,8	0,1	1,8
2015	95,0	4,2	0,1	0,7
2016	95,3	3,7	0,1	0,9
2017	95,0	4,0	0,1	1,0

(1) Demiryolu, posta, boru hattı ile yapılan taşımalar ve elektrik enerjisi, kendinden hareketli vasıtalar

Tablo 5’te 2003–2017 Türk uluslararası gemi siciline ve milli gemi siciline kayıtlı gemilerin yıllık gelişimi verilmiştir.

Tablo 5: Türk Uluslararası Gemi Siciline ve Milli Gemi Siciline Kayıtlı Gemilerin Yıllık Gelişimi (DTGM, 2017)

(150 GT ve Üzeri Gemiler)

Yıl	TUGS			MGS			Toplam		
	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
2016	1.007	5.215.558	7.399.411	944	1.270.510	884.585	1.951	6.486.068	8.283.995
2017	1.022	5.752.664	7.610.817	977	769.643	377.030	1.999	6.522.307	7.987.847

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 6’da denizyolu 2005-2017 yılları arası ithalat ve ihracat taşımalarımız gösterilmiştir.

Tablo 6: Limanlarımızda Elleçlenen Toplam Yükün Yıllık Gelişimi (DTGM, 2017)

(Ton)

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
2016	121.055.111	242.182.744	66.963.307	430.201.162
2017	143.590.078	264.154.093	63.429.725	471.173.896

*Kabotaj yükleme, ihracat

**Kabotaj boşaltma, ithalat

Tablo 7: Kargo Tipleri Bazında Toplam Elleçleme Dağılımı (DTGM, 2017)

(Ton)

Yıl	Sıvı Dökme Yük	Konteyner	Katı Dökme Yük	Genel Kargo	Araç İçi Taşınan Yük	Katı Dökme Yük, Genel Kargo ve Araç İçi Yük	Toplam Elleçleme
2005	69.071.670	36.857.885	-	-	-	107.096.040	213.025.594
2006	80.847.217	41.815.705	-	-	-	121.339.004	244.001.925
2007	108.622.167	48.644.314	-	-	-	134.307.149	291.573.631
2008	121.486.988	52.530.084	-	-	-	140.592.644	314.609.716
2009	133.352.244	46.030.743	-	-	-	130.053.719	309.436.706
2010	134.474.303	61.175.130	-	-	-	152.986.434	348.635.867
2011	129.992.302	70.381.257	107.167.803	46.507.959	9.297.402	162.973.164	363.346.723
2012	132.700.887	79.310.916	107.119.426	60.258.235	8.036.768	175.414.429	387.426.232
2013	122.560.729	84.656.192	103.655.819	66.093.252	7.964.766	177.713.837	384.930.758
2014	116.934.088	88.138.346	108.744.680	61.183.191	8.120.314	178.048.185	383.120.619
2015	146.554.192	87.025.857	110.701.538	63.505.731	8.249.377	182.456.646	416.036.695
2016	145.024.367	94.928.597	116.516.338	65.564.619	8.167.241	190.248.198	430.201.162
2017	152.897.347	107.917.908	128.842.715	72.147.186	9.368.740	210.358.641	471.173.896

Tablo 8: En Fazla Yük Elleçlenen 10 Liman Başkanlığı (DTGM, 2017)

(Ton)

Sıra	Liman Başkanlığı	2017			Önceki Yıla Göre % Artış	Liman Başkanlığı	2016	
		Toplam Elleçleme (Ton)	Toplam Elleçleme İçindeki (%) Oran	Toplam Elleçleme İçindeki (%) Oran			Toplam Elleçleme (Ton)	Toplam Elleçleme İçindeki (%) Oran
1	KOCAELİ	73.234.029	15,54	10,28	BOTAŞ	78.453.904	18,24	
2	BOTAŞ	70.916.515	15,05	-9,61	KOCAELİ	66.406.649	15,44	
3	ALİAĞA	55.635.041	11,81	10,08	ALİAĞA	50.540.449	11,75	
4	İSKENDERUN	55.521.237	11,78	38,15	İSKENDERUN	40.188.126	9,34	
5	AMBARLI	36.353.157	7,72	10,15	AMBARLI	33.004.197	7,67	
6	MERSİN	33.846.812	7,18	6,83	MERSİN	31.683.808	7,36	
7	TEKİRDAĞ	24.253.367	5,15	16,67	TEKİRDAĞ	20.788.187	4,83	
8	GEMLİK	14.496.108	3,08	9,22	GEMLİK	13.272.808	3,09	
9	KARABİGA	13.176.830	2,80	18,96	KARABİGA	11.076.946	2,57	
10	SAMSUN	12.325.083	2,62	23,20	KARADENİZ EREĞLİ	10.167.846	2,36	
TOPLAM		389.758.179	82,72	9,81	TOPLAM	355.582.920	82,66	
DİĞER LİMANLAR		81.415.717	17,28	9,11	DİĞER LİMANLAR	74.618.242	17,34	
TOPLAM ELLEÇLEME		471.173.896	100,00	9,52	TOPLAM ELLEÇLEME	430.201.162	100,00	

Tablo 9: İthalat ve İhracat Yüklerinin Yıllık Gelişimi (Denizyolu Dış Ticaret Elleçleme İstatistikleri 2003-2017) (DTGM, 2017)

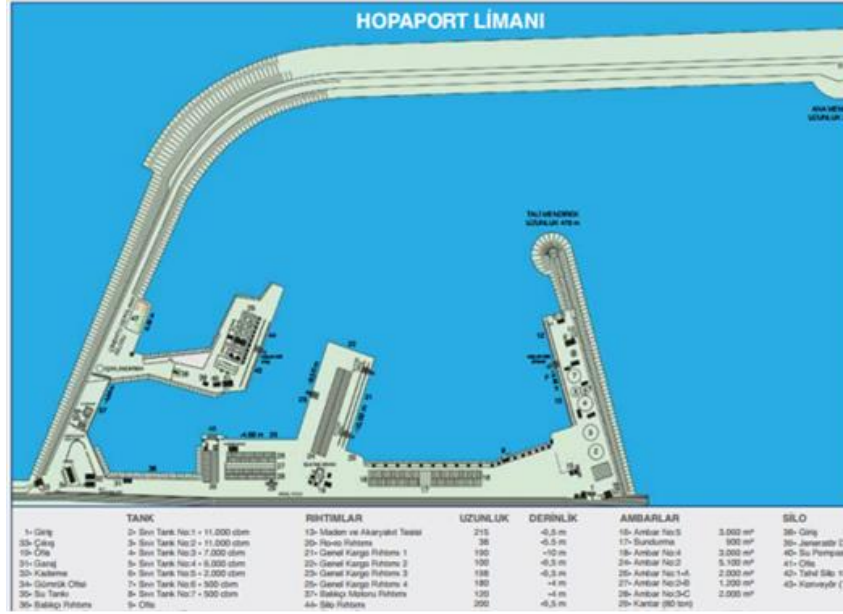
Yıl	İhracat				İthalat				Toplam Dış Ticaret Elleçlemesi (Ton)			
	Türk Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Toplam	Toplam Elleçleme İçindeki %' si	Türk Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Toplam	Toplam Elleçleme İçindeki %' si	Türk Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Toplam	Toplam Elleçleme İçindeki %' si
2003	12.816.745	33.237.787	46.054.532	24,30%	30.864.219	72.566.763	103.430.982	54,50%	43.680.964	105.804.550	149.485.514	78,70%
2004	12.665.413	42.453.148	55.118.561	25,90%	29.240.528	91.802.850	121.043.378	56,80%	41.905.941	134.255.998	176.161.939	82,70%
2005	11.297.612	43.196.613	54.494.224	25,60%	31.577.200	94.591.907	126.169.107	59,20%	42.874.812	137.788.520	180.663.331	84,80%
2006	9.821.582	53.490.396	63.311.978	25,90%	32.794.143	106.612.163	139.406.306	57,10%	42.615.725	160.102.559	202.718.284	83,10%
2007	9.804.237	58.856.033	68.660.270	23,50%	27.187.904	126.211.445	153.399.349	52,60%	36.992.141	185.067.478	222.059.619	76,20%
2008	10.654.742	62.590.435	73.245.177	23,30%	21.151.227	130.402.523	151.553.750	48,20%	31.805.969	192.992.958	224.798.927	71,50%
2009	9.578.520	64.191.743	73.770.263	23,80%	20.387.046	119.475.045	139.862.090	45,20%	29.965.566	183.666.788	213.632.353	69,00%
2010	11.614.918	72.318.470	83.933.388	24,10%	28.872.219	133.716.509	162.588.728	46,60%	40.487.137	206.034.979	246.522.116	70,70%
2011	12.273.915	69.502.777	81.776.692	22,51%	30.120.033	143.426.365	173.546.398	47,76%	42.393.948	212.929.142	255.323.090	70,27%
2012	12.235.897	79.071.589	91.307.486	23,57%	26.476.350	165.998.578	192.474.928	49,68%	38.712.247	245.070.167	283.782.414	73,25%
2013	11.660.647	77.893.343	89.553.990	23,26%	22.949.887	164.831.728	187.781.615	48,78%	34.610.534	242.725.071	277.335.605	72,05%
2014	12.743.955	75.800.837	88.544.792	23,11%	20.880.367	173.891.061	194.771.428	50,83%	33.624.322	249.691.898	283.316.220	73,94%
2015	13.754.810	78.397.812	92.152.622	22,15%	22.724.776	185.601.532	208.326.308	50,07%	36.479.586	263.999.344	300.478.930	72,22%
2016	15.272.855	79.532.265	94.805.120	22,04%	23.350.424	191.782.095	215.132.519	50,01%	38.623.279	271.314.360	309.937.639	72,04%
2017	15.138.335	98.553.733	113.692.068	24,13%	21.677.485	211.978.539	233.656.024	49,59%	36.815.820	310.532.272	347.348.092	73,72%

3. 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 saha yapısı, hinterland ve sayısal verileri aşağıdaki şekillerde ve tablolarda verilmiştir (Şekil 2., Şekil 3., Tablo 10. ve Tablo 11.).

Şekil 2: Hopa Limanı Saha Yapısı



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

Tablo 10: 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

Tablo 11: 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		
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		
		Limanımız istek üzerine 600 ton ağır yükler için özel taşıma ekipmanları	
Deniz Vasıtaları		Adet	Power (hp)
Römorkör		2	900
Palamar		1	150
Palamar		1	125
Palamar		1	240

Limanda son dönemlerde deniz yolu ile gelip yine deniz yolu ya da karayolu ile Kafkasya ve Orta Asya'ya giden transit yük taşımalarına yönelik önemli elleçleme faaliyetleri gerçekleşmiş, bu anlamda limanın bölge transit ticaretindeki önemi de tescillenmiştir. Bu anlamda Hopa limanı konum itibariyle literatürde bahsedilen rekabetçi üstünlüğe, liman alt yapısı olarak sahiptir.

Şekil 3: Hopa Limanı Hinterlandı



SONUÇ

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 güzergâhların 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.

Dış politikamızın öncelikli sahalarından olan Kafkasya ve Balkanlar arasında bir köprü niteliği taşıyan Karadeniz Bölgesi tarihten günümüze kadar çevre ülkeler için devamlı olarak yüksek önemi haiz olmuştur. Parçası olduğumuz Karadeniz Bölgesi'ne duyulan uluslararası ilgi günümüzde de sürekli artmaktadır. Karadeniz havzası ekonomik, ticari, siyasi özellikleri ile Balkanlar, Avrasya, Kafkasya gibi birbirinden farklı geniş bir coğrafyayı kapsamaktadır. Bu coğrafyaya Balkanlar ve Ukrayna üzerinden Orta ve Doğu Avrupa'yı, Hazar ve Kafkasya üzerinden ise Orta Asya'yı dahil ettiğimizde Karadeniz'in ticari coğrafyası ve ulaştırma coğrafyası çok daha geniş bir alanı ve çok daha fazla sayıda ülkeyi kapsamaktadır. Türkiye ile Karadeniz'e kıyısı olan ülkeler arasında ekonomik işbirliği ve bölgesel bütünleşme girişimi için uygun bir ortam oluşturmuştur.

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.

KAYNAKÇA

ATEŞ, A., ESMER, S. (2011). Veri Zarflama Analizi ile Türkiye'deki Konteyner Terminallerinin Etkinlik Ölçümü, 12. Uluslararası Ekonometri, Yöneylem Araştırması ve İstatistik Sempozyumu, 26–29 Mayıs, Denizli.

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

ÇANCI, M., M, ERDAL. (2003). Lojistik Yönetimi. Freight Forwarder El Kitabı 1, İstanbul: Uluslararası Tasımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği (UTİKAD).

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

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

DTGM (T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Denizcilik Müsteşarlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü). (2015). Deniz Ticareti İstatistikleri 2015.

DTGM (T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Denizcilik Müsteşarlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü). (2017). Deniz Ticareti İstatistikleri 2017.

TÜİK (Türkiye İstatistik Kurumu). (2018). Dış Ticaret İstatistikleri, Ekim 2018, Sayı: 27793.

TÜSİAD (Türk Sanayicileri ve İş İnsanları Derneği). (2018). 2018 Yılına Girerken Türkiye ve Dünya Ekonomisi, Ekonomik Araştırmalar Bölümü Ocak 2018, İstanbul.

<http://www.hopaport.com.tr/wp-content/uploads/2016/05/hopaport-katalog.pdf> (Erişim Tarihi: 8.11.2018).

<https://www.ticaret.gov.tr/istatistikler/dis-ticaret-istatistikleri> (Erişim Tarihi: 22.04.2019).