

HOPA ULUSLARARASI LOJİSTİK KONGRESİ

HOPALOGS 2024

24-25 Ekim 2024

Hopa/Artvin/TÜRKİYE



Sonuç Raporu





HOPA ULUSLARARASI LOJİSTİK KONGRESİ SONUÇ RAPORU

Editör

Doç. Dr. Murat BERBEROĞLU

Katkıda Bulunanlar

Doç. Dr. Murat BERBEROĞLU

Doç. Dr. Orhan ŞİMŞEK

Dr. Öğr. Üyesi Erol ŞİMŞEK

Dr. Öğr. Üyesi Tülay DEMİR

Dr. Öğr. Üyesi Yusuf YALÇINKAYA

Dr. Zafer ADALI

Dr. Fatma NALBANT

Arş. Gör. Mert ŞAKI

Çiçek KIZILKAN

Şubat 2025

HOPA/ARTVİN



HOPA ULUSLARARASI LOJİSTİK KONGRESİ DÜZENLEME KURULU

Prof. Dr. Mehmet ERSOY (Artvin Çoruh Üniversitesi Hopa İİBF Dekanı)

Utku CİHAN (Hopa Belediye Başkanı)

Osman DEMİRCİOĞLU (Hopa Ticaret ve Sanayi Odası Yönetim Kurulu Başkanı)

Doç. Dr. Orhan ŞİMŞEK (AÇÜ Hopa İİBF)

Doç. Dr. Murat BERBEROĞLU (AÇÜ Hopa İİBF)

Gökhan BIYIKLI (Hopa Belediyesi)

Selçuk BALKAYA (Hopa Ticaret ve Sanayi Odası)

Prof. Dr. Fikret SÖZBİLİR (AÇÜ Hopa İİBF)

Doç. Dr. Uğur UZUN (AÇÜ Hopa İİBF)

Doç. Dr. Emek YILDIRIM ŞAHİN (AÇÜ Hopa İİBF)

Dr. Öğr. Üyesi Erol ŞİMŞEK (AÇÜ Hopa İİBF)

Dr. Öğr. Üyesi Tülay DEMİR (AÇÜ Hopa İİBF)

Dr. Öğr. Üyesi Yusuf YALÇINKAYA (AÇÜ Hopa İİBF)

Dr. Fatma NALBANT (AÇÜ Hopa İİBF)

Arş. Gör. Mert ŞAKI (AÇÜ Hopa İİBF)

Şafak Murat ŞAHİN (Hopa Belediyesi)

Hasan YILMAZ (Hopa Ticaret ve Sanayi Odası)

Turgut USTABAŞ (AÇÜ Hopa İİBF)

Ertan Cem GÜL (Hopa Ticaret ve Sanayi Odası)

Cahit ÇİFÇİ (AÇÜ Hopa İİBF)

Çiçek KIZILKAN

İÇİNDEKİLER

TAKDİM- Prof. Dr. Mehmet ERSOY (AÇÜ Hopa İİBF Dekanı – Kongre Düzenleme Kurulu Başkanı)	II
ÖN SÖZ- Utku CİHAN (Hopa Belediye Başkanı).....	III
ÖN SÖZ- Osman DEMİRCİOĞLU (Hopa Ticaret ve Sanayi Odası Yönetim Kurulu Başkanı)	IV
GİRİŞ	1
1. GEÇMİŞTEN GÜNÜMÜZE LOJİSTİK	2
2. LOJİSTİKTE DİJİTALLEŞME, DENETİM VE TAŞIMACILIK YÖNTEMLERİ	3
3. DÜNYA TİCARET YOLLARI VE TÜRKİYE’NİN KONUMU.....	3
4. ZENGELUR KORİDORU’NUN ORTA KORİDOR’DAKİ ROLÜ VE TÜRKİYE EKONOMİSİNE ETKİLERİ.....	4
5. TÜRKİYE VE HOPA’NIN ÖNEMİ.....	6
6. HOPA’DA LOJİSTİK	7
7. HOPA’DA LOJİSTİK FAALİYETLERİNE DEMİRYOLLARININ KATKISI.....	8
7.1. Batum – Hopa – Trabzon – Samsun Demiryolu.....	9
7.2. Hopa-Kars Demir ve Karayolu’nun Önemi.....	9
8. HOPA’NIN LOJİSTİK KENT, KÖY VEYA LOJİSTİK MERKEZİ OLMASI	10
9. HOPA’DAKİ LOJİSTİK FİRMALARI ÇERÇEVESİNDE SEKTÖREL DEĞERLENDİRME	13
SONUÇ VE ÖNERİLER	14

TAKDİM

“Coğrafya kaderindir” sözü, Hopa söz konusu olunca doğruluğunu bir kez daha kanıtlamaktadır. Coğrafi konumu ve tarihi geçmişi itibarıyla Hopa, her zaman ticaretle iç içe olmuştur. Türkiye’nin ticaret yollarının kesişim noktalarından biri olması aynı zamanda Hopa’nın da ekonomik yapısını şekillendiren en önemli faktörlerden biridir. Bu bağlamda, Hopa’nın ticaretle olan köklü ilişkisine bakıldığında Osmanlı padişahı II. Abdülhamit tarafından 1882 yılında İstanbul Ticaret Odası’nın kurulmasının ardından 1885 yılında Hopa Ticaret Odası’nın kurulması ile somut bir biçim kazandığı görülmektedir. Bu durum Hopa’nın ticaretin merkezî rolünün geçmiş yıllarda anlaşılarak ekonomik gelişimine yönelik atılan bir adım olarak değerlendirilebilir.

Bugün Hopa; Samsun, Trabzon, Rize ve Artvin olarak Türkiye’nin dış ticareti için Asya ve Kafkasya kapılarını Avrupa ve bütün dünyaya bağlayan lojistik merkezlerin son derece önemli bir parçası hâline gelmiştir. Hopa, bölgesel ticaretin merkezi olma işlevini sürdürmektedir.

Geçmişte sorunlar yalnızca bir kenti etkilerken günümüzde bir ili, ülkeyi ve dünyayı etkileme noktasına gelmiştir. Dolayısıyla sorunlara kapsayıcı çözümler üretmek zorunda olduğumuz bir noktada ilçemizde Hopa Uluslararası Lojistik Kongresi’nin düzenlenme gerekliliği doğmuştur. Kongrenin akademik yönünde Artvin Çoruh Üniversitesi Hopa İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, uygulama yönünde ise Hopa Ticaret ve Sanayi Odası ve Hopa Belediyesi ise yer alarak ilçede bu konuda yaşanan mevcut sorunların tespit edilmesi ve bu sorunlara yönelik çözüm önerilerinin geliştirilmesi amacıyla Hopa Uluslararası Lojistik Kongresi gerçekleştirilmiştir.

Kongrenin önemli bir çıktısı olan bu rapor, kongremizde gerçekleştirdiğimiz fikir paylaşımı ve tartışmaların bir sonucu olarak sizlere sunulmuştur.

Sonuç raporunun Hopa’mıza ve ülkemize katkı sunmasını umar, emeği geçenlere ve tüm paydaşlarımıza teşekkür ederim.

Prof. Dr. Mehmet ERSOY

Artvin Çoruh Üniversitesi Hopa İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dekanı ve
Hopa Uluslararası Lojistik Kongresi Düzenleme Kurulu Başkanı

ÖN SÖZ

Hopa'nın Stratejik Geleceği: Lojistik ve Dayanışma

Sevgili Hopalılar, değerli paydaşlarımız ve kıymetli lojistik sektörü temsilcileri,

Hopa, tarih boyunca ticaret yollarının kesiştiği, Karadeniz'in kıyısında stratejik bir liman kenti olarak varlığını sürdürmüştür. Sahip olduğumuz coğrafi konum, sınır kapımız ve limanımızla ülkemizin uluslararası ticaretteki en önemli geçiş noktalarından biri konumundayız. Ancak, bu avantajları sadece bir coğrafi gerçeklik olarak görmek yerine, çağın gereklilikleri doğrultusunda planlamalı, güçlendirmeli ve halkın refahı için sürdürülebilir kılmalıyız.

Bu bakış açısıyla Hopa Belediyesi olarak, Artvin Çoruh Üniversitesi Hopa İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi ve Hopa Ticaret ve Sanayi Odası ile birlikte, Hopa Uluslararası Lojistik Kongresi'ni hayata geçirdik. Kongremiz, sadece lojistik sektörünün güncel dinamiklerini tartışmak için değil, Hopa'nın geleceğini ortak akılla şekillendirmek, bölgesel kalkınmaya yön vermek ve uluslararası ticarete daha güçlü bir aktör haline gelmek için önemli bir adım olmuştur. Kongre boyunca lojistik altyapımızın geliştirilmesi, demiryolu bağlantılarının kurulması, yeşil lojistik uygulamalarının yaygınlaştırılması ve Hopa'nın bir lojistik merkezi olarak konumlanması gibi konular ele alınmıştır. Bunların yanı sıra, kentimizde büyük bir sorun haline gelen **TIR parkı eksikliği** de gündeme gelmiş, bu sorunun sadece park alanları oluşturmakla çözülemeyeceği, sınır kapısındaki geçiş süreçlerinin hızlandırılması ve lojistik sistemin bütüncül bir yaklaşımla ele alınması gerektiği vurgulanmıştır.

Hopa'nın uluslararası taşımacılıkta güçlü bir lojistik üs olabilmesi için **modern, güvenli ve entegre bir TIR parkı sistemi** oluşturulması elzemdir. Ulaşım esnafının dinlenebileceği, temel ihtiyaçlarını karşılayabileceği ve uzun bekleme sürelerini minimize edecek dijital sistemlerle desteklenmiş bir altyapıyı hayata geçirmek, lojistik sektörünü rahatlatacak, trafik sıkışıklığını azaltacak ve kentin yaşam kalitesini artıracaktır.

Katılımcı yerel yönetim anlayışımızla, bu süreçte gençleri, kadınları, esnafları ve tüm hemşehrilerimizi sürece dâhil ederek, Hopa'nın lojistikten en yüksek faydayı sağlamasını hedefliyoruz. Çünkü biliyoruz ki, kentimizin geleceğini hep birlikte, dayanışmayla inşa edeceğiz.

Bu raporun, Hopa'nın lojistikte bölgesel ve uluslararası düzeyde hak ettiği konuma ulaşmasına katkı sunmasını diliyor, kongremize katkı sağlayan tüm kurumlara, akademisyenlere, sektör temsilcilerine ve tüm paydaşlara teşekkür ediyorum.

Utku CİHAN

Hopa Belediye Başkanı

ÖN SÖZ

Türkiye; jeopolitik konumu ile dünyada stratejik geçişlerin sağlandığı sınırlara sahip ender ülkeler arasında yer almaktadır. Ülkemizin en önemli sınır geçiş kapısı olan Sarp hudut geçişi Kemalpaşa ve Hopa ilçelerinin lojistik faaliyetlerinde çekim merkezî hâline gelmesini sağlamıştır. Lojistik faaliyetlerinin ticari canlılık sağladığı iki ilçemizde iktisadi birikim çeşitli ekonomik faaliyetlerin yanında Lojistikte olmuştur. Ayrıca Hopa Limanı lojistiğin gelişmesine ve lojistiğin bölgede stratejik öneme sahip olmasına da katkı sunmuştur. İyi kurgulanmış bir lojistik hattı, yakın gelecekte Kars- Tiflis- Bakü demiryolunun değer kazanmasına vesile olması ile birlikte Karadeniz'e doğrudan erişimi sağlayacaktır. Bağlantının kurulmasında Samsun-Sarp Demiryolu projesinin önemi büyük olacak lojistik ve turizm faaliyetleri başta olmak üzere ekonomik faaliyetlere yeni bir yön kazandıracaktır. Hopa ve Kemalpaşa'nın coğrafi yerleşikliği, Kafkasya- Orta Asya ile gerçekleştirilen ticari etkileşimi doğası gereği etkisi altına alacak, ülkemizin jeopolitik önemine katkı sunan "JEOTİCARİ" bir perspektif ile dünyada dikkat çeken bir bölge olmamızı sağlayacaktır.

Hopa ve Kemalpaşa'nın lojistikte bu kadar stratejik önemde ve büyüklükte olması iki ilçenin özellikle Kent lojistiği ve akıllı ulaşım, yeşil ve sürdürülebilir lojistik kavramlarının yeniden değerlendirilerek yerel yönetimler ve STK'ların bu doğrultuda kentin kalitesini arttırmasını gerektirecektir. Hopa'da uluslararası lojistiğin daha güçlü olması iktisadi kaynakların akılcı ve bilimsel olarak planlanmasından geçmektedir. Dolayısıyla lojistiğin sadece yük taşımacılığı gibi dar bir alanda görülmesi Hopa'nın taşımacılık birikimine haksızlık olacaktır. Bu haksızlıktan doğan değersizleştirme ne ülkenin jeopolitiğine ne de bölgenin jeoticarî konumuna olumlu katkı sağlamayacaktır.

Tüm bu başlıklarda Hopa, bir lojistik kenti olarak ön plana çıkmakta olup bu özelliğini uluslararası düzeyde duyurmak, lojistik alanının sorunlarını tartışmak, yeni yaklaşımlar ortaya koymak için düzenlenen bu kongre bizler için büyük bir şanstır. Bu güzel kongrenin paydaşı olmaktan onur duyarken Artvin Çoruh Üniversitesi Hopa İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi'ne, Hopa Belediyesi'ne ve düzenleme kurulunda organizasyonda emeği olan arkadaşlarımıza teşekkür ederim.

Osman DEMİRCİOĞLU

Hopa Ticaret ve Sanayi Odası Yönetim Kurulu Başkanı

GİRİŞ

Stratejik bir ticaret kenti olan Hopa'nın ve Sarp Sınır Kapısının uluslararası ticaret geçiş noktası işlevi giderek önem kazanmaktadır. Artan işlevsellik ve Kars-Tiflis-Bakü demiryolu hattındaki denize açılan ilk noktanın Hopa limanı olması jeopolitik bağlamda Hopa'ya önem kazandırmaktadır. Bu jeopolitik durum, Hopa'nın ve Artvin'in Kafkasya ve Orta Asya'yla gerçekleştirilen ticarete kilit rol oynama özelliğiyle birleştiğinde ulusal ve küresel manada öneminin artacağı aşîkârdır. Bölge ekonomisinde, kara ve deniz yolu taşımacılığı yapan ve sınır ticaretiyle uğraşan çok sayıda firma bulunmaktadır.

Tüm bu noktalar ışığında lojistik faaliyetleri açısından ön plana çıkan Hopa ilçesinin, bu özelliğini uluslararası düzeyde duyurmak, lojistik alanının sorunlarını tartışmak, yeni yaklaşımlar ortaya koymak amacıyla 24-25 Ekim 2024 tarihlerinde Artvin Çoruh Üniversitesi Hopa İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Hopa Belediyesi ve Hopa Ticaret ve Sanayi Odası paydaşlığında Artvin ili Hopa ilçesinde, Hopa Uluslararası Lojistik Kongresi (Hopa International Congress on Logistics/Hopalogs) düzenlenmiştir.

Akademisyenler, sektör temsilcileri, yerel yönetim yetkilileri ve öğrencilerin katıldığı Kongrede katılımcılar, lojistik alanındaki güncel gelişmeler ve lojistik sektörünün gelecek vizyonu üzerine yoğunlaşmışlardır. Kongrede, lojistiğin farklı boyutlarını ele alan çok sayıda oturum düzenlenmiştir. Bu oturumlar arasında; Hopa'da lojistiğin geleceği, yeşil lojistik, teknoloji ve sürdürülebilirlik, lojistik ve kadın, lojistik ağları ve yönetimi, lojistik ve dijitalleşme, lojistik ve ekonomik büyüme, lojistik ve yapay zekâ, lojistik, bankacılık ve pazarlama, lojistik yönetimi ve finansmanı gibi başlıklar yer almıştır.

Sunulan bildiriler arasında; Hopa'nın yeşil lojistik potansiyeli, lojistik köylerin girişimciliğe etkisi, Kuşak ve Yol Girişimi'nin Hopa'ya etkisi, lojistik firmalarının finansal sorunları, Hopa'nın sosyoekonomik gelişimi, Artvin'in istihdam piyasası, Hopa Limanı'nın lojistik potansiyeli, sürdürülebilirlik raporlaması, lojistik muhasebesi, yeşil lojistik uygulamalarındaki engeller, blok zincir teknolojisinin lojistiğe etkisi, lojistik performansın sürdürülebilir kalkınma üzerindeki etkisi, kargo sektöründe müşteri memnuniyeti, lojistik performansın yeni marka oluşumuna etkisi, deniz ve demiryolu taşımacılığının ekonomik büyüme üzerindeki etkisi, lojistik sektöründeki organizasyonların etkileri, dijitalleşmenin lojistik maliyetleri üzerindeki etkisi, Türkiye'deki karayolu uzunluğu ve yük taşımacılığı, karayolu ve demiryolu yük taşımacılığının ekonomik büyüme üzerindeki etkisi, dahilde işleme rejimi, Kuşak Yol Projesi kapsamında lojistik performans, uzay lojistiği, On İkinci Kalkınma Planı ekseninde lojistik performans endeksi, lojistik performans analizi, hava taşımacılığının ekonomik büyüme ve çevre üzerindeki etkisi, iç müşteri memnuniyetinin uluslararası pazarlama stratejilerine etkisi, uluslararası pazarlamada bankacılığın işlevi, özel çay işletmelerinde lojistik faaliyetler, beş yıldızlı otel işletmelerinde gıda tedariki, lojistik faaliyetlerinde kriz yönetimi, yiyecek içecek işletmelerinde lojistik yönetimi, İstanbul ili kent içi ulaşım ve trafik gibi geniş bir yelpazede konulara yer verilmiştir.

Oturumların tamamlanmasının ardından, katılımcılar farklı bakış açıları ve deneyimlerini paylaşarak, lojistik sektöründeki güncel sorunlara yenilikçi çözümler geliştirilmesine yönelik fikir alışverişinde bulunmuşlardır. Gündelik yaşamda karşılaşılan zorluklar, teknolojik

yenilikler ve lojistik sektörünün geleceğine yönelik stratejik adımlar atılmasına ilişkin iş birliklerinin gerçekleştirilmesinin önemi üzerinde durulmuştur.

1. GEÇMİŞTEN GÜNÜMÜZE LOJİSTİK

Günümüz toplumunun refah seviyesi, insanlık tarafından geliştirilen ve ilerletilen bilgi, yöntem ve araçların çeşitli sonuçlarını beraberinde getirmiştir. Ekonomik kalkınma tarihine bir yolculuk yapılacak olursa, ulaşım ve ulaşım sistemlerini kullanma yoluyla yeniliklerin bugünkü refahı yaratmada hayati bir rol oynadığı kabul edilmelidir. İnsani faaliyetlerde buhar gücünün kullanılması bu bağlamda mükemmel bir örnek olarak gösterilebilir.

Buhar gücünün üretim faaliyetlerinde kullanılması, İngiltere'deki Sanayi Devrimi'ne yol açmış ve bu devrim, daha sonra Avrupa ülkelerine ve Kuzey Amerika'ya yayılarak sıradan insanların kaderini değiştirmiştir. Sanayi üretimindeki artışla birlikte, malların ve hizmetlerin pazarlara nasıl taşınacağı sorusu araştırmacıların, girişimcilerin ve hükûmetlerin gündemini meşgul etmiştir.

Bu bağlamda, çeşitli ulaşım araçları ve yolları önerilmiş, geliştirilmiştir. 14. yüzyıldan 18. yüzyıla kadar uzanan coğrafi keşifler, sermaye birikimine ve refah artışına katkıda bulunmuştur. Demiryolları ve buharlı gemilerin önerilmesi, ulaşım süresini ve üretim maliyetlerini en aza indirerek benzersiz ve çığır açan gelişmeler sağlamıştır. 21. yüzyıla kadar olan dönemde, demiryolları ve limanlar kurma girişimleri ve çabaları, kalkınma stratejisinde en önemli adımlar olarak kabul edilmiştir.

21. yüzyılın başlarında, özellikle 1960'lardan sonra, dünya genelindeki ekonomik kalkınma yolları ulaşım açısından yeniden şekillendirilmiş ve gözden geçirilmiştir. Karayolu taşımacılığı, önemli bir girişim olarak öne çıkmıştır. Fordist üretim devrimleri, orta sınıfin otomobil sahibi olma arzusu, kentsel ve uzun mesafeli seyahatlerde araç kullanımı ve II. Dünya Savaşı sonrası Amerika Birleşik Devletleri'nin Marshall Planı ile dayattığı hegemonyacı politikalar, karayolu taşımacılığının payının artmasında itici faktörlerden bazıları olmuştur. Ancak küreselleşme, Asya ülkelerinin ekonomik mucizeleri ve Sovyetler Birliği'nin çöküşü, mal ve hizmet üretimi, tüketimi ve dağıtımının özellikleri üzerinde büyük bir etki yaratmıştır.

Son birkaç on yıl boyunca insanlığın karşılaştığı tüm gelişmeler ve değişimler göz önüne alındığında, dünya yeni bir devrim ve evrim eşiğinde bulunmaktadır. Tüm seviyelerdeki hükûmetler ulaştırma politikalarını ve düzenlemelerini yeni zorluklar ve fırsatlar ışığında güncellemek ve uyarlamak için büyük bir yarış içerisinde. Sürdürülebilirlik ve ulaşım yollarını çevreyle uyumlu hâle getirme çabaları, hükûmet politikalarını yönlendiren en kritik ve öne çıkan girişimlerden bazılarıdır. Fosil yakıtların üretim ve taşımacılıkta kullanımı, çevre tahribatının temel nedenlerinden biri olmuş ve insanlığı tehdit etmektedir. Küresel ısınma, iklim değişiklikleri, ormansızlaşma, erozyon, buzulların erimesi ve kara ile deniz ekosistemlerinin çöküşü, ekonomik kalkınmanın bazı zararlı sonuçları olarak ortaya çıkmıştır. Bu bağlamda, ulaşım konusundaki mevcut ve gelecekteki girişimler ve politikalar, karşılaşılan tehditler ve zorluklar çerçevesinde ele alınmıştır.

2. LOJİSTİKTE DİJİTALLEŞME, DENETİM VE TAŞIMACILIK YÖNTEMLERİ

Taşımacılık açısından özellikle deniz, kara ve demiryolu taşımacılığında kullanılan konteyner taşımacılığının, tüm süreci kapsamayı, kapıdan kapıya yükün ulaştırılmasını sağlaması, tek seferde daha fazla ticari malların iklim koşullarından korunarak daha güvenli ve daha kısa sürede ulaştırması sayesinde diğer taşımacılık modlarına göre daha avantajlı olduğu belirlenmiştir. Ayrıca uluslararası ticarete yükün taşınması konusunda büyük avantajlar sağlayan ve ülkeler arası ticareti çekici kılan bu taşımacılık türünün, ülke gelirini büyük ölçüde etkilediği tespit edilmiştir.

Bu kapsamda hammaddenin temin edilip nihai tüketiciye ulaşmaya kadar uzanan çok yönlü ve karmaşık bir süreç olan lojistik sürecini denetlemenin veya bu süreçte konu olan faaliyetlere bir standart oluşturmak oldukça önemlidir. Bu doğrultuda, uluslararası ve ulusal düzeyde birçok lojistik organizasyon kurulmuştur. Türkiye’de aktif olarak faaliyet gösteren bu organizasyonlar; düzenleyici, kural koyucu, kısıtlayıcı, birleştirici ve standart belirleyici özellikleriyle lojistik sektörünün gelişimine katkı sağlayacaktır.

Öte yandan teknolojinin gelişmesi ile dijital dönüşümün hızla artması diğer sektörlerde olduğu gibi lojistik sektöründe de değişen pazar koşullarına ayak uydurabilme, zaman tasarrufu sağlama, hizmet kalitesini artırma ve işletme maliyetlerini düşürme gibi önemli değişimlere yol açmıştır. Ancak genel olarak lojistik sektöründe maliyetleri azaltma potansiyeline sahip olan dijitalleşme, başlangıç maliyetleri ve bakım gibi ek masrafları da beraberinde getirmiştir. Bununla birlikte, dijital teknolojilere yapılan yatırımın doğru şekilde yönetilmesi ve optimize edilmesi durumunda ise uzun vadede maliyetlerde önemli bir azalma olacaktır.

3. DÜNYA TİCARET YOLLARI VE TÜRKİYE’NİN KONUMU

Dünya tarihinde ticaret yolları her zaman kritik bir rol oynamıştır. Doğu ile Batı arasındaki ticarete Anadolu, stratejik konumu nedeniyle tarih boyunca önemli bir geçiş noktası olmuştur. Geçmişte İpek ve Baharat Yolları olarak bilinen bu güzergâhlar, günümüzde Kuzey, Orta ve Güney Koridorları olarak adlandırılmaktadır. Bu koridorlar genel olarak ifade edilecek olursa;

- Kuzey Koridoru: Çin’den başlayıp Rusya üzerinden Avrupa’ya uzanmaktadır.
- Orta Koridoru: Yine Çin’den başlayarak ülkemiz üzerinden Avrupa’ya veya İran, Irak ve Suriye üzerinden Akdeniz’e oradan deniz yolu ile Avrupa’ya uzanmaktadır.
- Güney Koridoru: Çin başlangıçlı Hint okyanusu, Kızıldeniz üzerinden Akdeniz’e ve oradan Avrupa’ya giden deniz yoludur.

Mevcut jeopolitik koşullar (Rusya – Ukrayna savaşı, Kızıldeniz’deki güvenlik sorunları ve Orta Doğu’daki istikrarsızlıklar) nedeniyle Kuzey ve Güney koridorları kullanılamamaktadır. Bu durum, Türkiye’nin yer aldığı Orta Koridoru ’nu en güvenli ve işlevsel güzergâh hâline getirmiştir. Bu bağlamda Türkiye’den doğuya açılan kapılar önem arz etmektedir. Bu kapılar içerisinde Kars’taki sınır kapıları ve Artvin’deki Sarp sınır kapısı en önemlileri olarak karşımıza çıkmaktadır.

Orta Koridor ’da demir yolu çok önemli bir rol oynamaktadır. Bu nedenle şu an için Gürcistan’daki limanlara bağlantısı olan demiryolları Türkiye’de de daha çok Kars üzerinden

yürütülmektedir. Karadeniz’de demir yolu olmaması nedeniyle taşımacılık daha çok “tır” üzerinden gerçekleşmektedir. Sarp Sınır kapısından Gürcistan’a geçen tırlar buradan Azerbaycan ve diğer Türk Cumhuriyetleri’nden geçerek Çin’e ulaşmaktadır.

Bunlara ek olarak Orta Koridor ‘da Türkiye’nin Azerbaycan üzerinden Doğuya açılması açısından Zengezur Koridoru önem kazanmıştır.

4. ZENGEZUR KORİDORU’NUN ORTA KORİDOR’DAKİ ROLÜ VE TÜRKİYE EKONOMİSİNE ETKİLERİ

Orta Koridor’un etkinliğini ve Türkiye’nin stratejik konumunu daha da güçlendirecek olan Zengezur Koridoru, Azerbaycan ile Nahçıvan Özerk Cumhuriyeti arasında doğrudan bağlantı kurmayı amaçlayan stratejik bir geçiş hattıdır. Ermenistan’ın güneyinden geçerek Azerbaycan’ın ana toprakları ile Nahçıvan arasında kesintisiz bir ulaşım sağlayacak olan bu koridor, hem ekonomik hem de jeopolitik açıdan büyük önem taşımaktadır. Zengezur Koridoru’nun açılmasıyla Azerbaycan ve Türkiye, karayolu ve demiryoluyla birbirine bağlanacaktır. Bu bağlantı, Orta Koridor’un etkinliğini artırarak Hopa Limanı’nın önemini daha da yükseltecektir. Aşağıdaki haritada bu koridor gösterilmektedir.



Zengezur Koridoru’nun Türkiye ekonomisi üzerindeki etkileri oldukça kapsamlıdır. Koridorun açılması bölgesel lojistik, enerji ve ekonomik dinamiklerde yapısal değişimlere neden olabilecektir. Uzun dönemde Türkiye ekonomisine birçok açıdan katkı sağlayacaktır. Bu katkılar genel olarak şu şekilde sıralanabilir:

- Lojistik Merkez Olma Hedefi: Türkiye, bölgesel bir lojistik merkez olmayı hedeflemektedir. Zengezur Koridoru’nun açılması, bu amaca güç kazandıracaktır. Koridor üzerinden Türkiye, Avrupa ve Asya arasında bir lojistik geçiş noktası hâline gelecek, bu durumda liman, demiryolu ve karayolu altyapısına yapılan yatırımlar artacaktır. Sonuç olarak Türkiye, hem bölgesel hem de küresel lojistik ağlarda kritik bir konuma ulaşacaktır. Hopa Limanı’nın bu koridora entegrasyonu, Türkiye’nin lojistik üs olma hedefini destekleyecektir.

- Ticaret Yollarının Çeşitlenmesi ve Krizlere Karşı Dayanıklılık: Zengezur Koridoru, Türkiye'nin İran'a yoluna alternatif olarak doğrudan karayolu ile Azerbaycan ve oradan Orta Asya ülkelerine ulaşımını sağlayacaktır. Orta Asya pazarına ihraç edilen malların bu koridordan geçmesiyle, taşımacılık süreleri kısılacak, lojistik maliyetler düşecek ve ticarete maliyet avantajı elde edilecektir. Türkiye'nin küresel ekonomi bağlamında ticaret hacmi ve rekabet gücü artacaktır.
- Enerji Güvenliği: Türkiye, enerji kaynaklarına olan bağımlılığını azaltmak için çeşitli enerji projeleriyle hem doğalgaz hem de petrol hatlarını çeşitlendirmeyi amaçlamaktadır. Zengezur Koridoru'nun açılması, Azerbaycan üzerinden enerji kaynaklarının taşınmasını kolaylaştıracaktır. Azerbaycan'dan geçerek Türkiye'ye ulaşan enerji nakil hatlarının kapasitesini arttıracaktır. Türkiye'nin enerji güvenliğini arttıracak ve enerji taşımacılığında maliyetleri düşürerek enerji ticaretinde rekabet avantajı sağlayacaktır.
- Güvenilir Kara Bağlantısı ve Ticaret Köprüsü: Türkiye'nin Azerbaycan ve Türk devletleriyle kara bağlantısı daha güvenilir bir hatta sahip olacak ve Avrupa ile Asya arasında daha güvenilir, yeni bir geçiş yolu, ticaret köprüsü kurulacaktır.



- Türk Devletleri ile İlişkilerin Güçlenmesi: Türkiye ile Türk Devletleri Teşkilatı üyesi ülkeler arasındaki ekonomik ve kültürel bağlar güçlenecektir. Türkiye, bu ülkelerle olan ticaret hacmini artıracak ve yapılan iş birliği projelerinde daha etkin bir rol üstlenebilecektir. Koridor, tarım, inşaat, enerji, altyapı projeleri ve lojistik gibi alanlarda Türk firmalarının bölgedeki yatırım olanaklarını genişletecektir.
- Kuşak ve Yol Projesi'ndeki Rolün Artması: Çin, Kuşak ve Yol Projesi bağlamında Asya ve Avrupa arasındaki ticaret yollarını güvence altına almaya çalışırken Zengezur Koridoru'nun etki alanı Türkiye'nin bu projedeki önemini artıracaktır. Zengezur Koridoru, Türkiye'nin Orta Koridor stratejisine güçlü bir destek sunmaktadır.
- Diplomatik Etki ve Bölgesel İstikrar: Zengezur Koridoru'nun aktif hâle gelmesi, sadece ticaret değil, aynı zamanda bölgesel güç dengeleri, enerji güvenliği ve diplomasi alanında da Türkiye'ye önemli avantajlar sunacaktır. Koridorun açılması durumunda, Türkiye'nin

ekonomik ve siyasi manevra kabiliyeti artacaktır. Ticari ve ekonomik entegrasyon, bölgesel gerilimlerin azalmasına katkı sağlayacaktır.

- İstihdam ve Bölgesel Kalkınma: Koridorun faaliyete geçmesiyle birlikte lojistik ve nakliye sektöründe daha fazla istihdam fırsatı doğacaktır. Güzergâhın çevresinde yerel sanayi merkezleri ve lojistik alanında yeni yatırımlar yapılması, Türkiye'nin iş gücü piyasasına olumlu katkılar sağlayacaktır.
- Sürdürülebilirlik: Koridor, demiryolu taşımacılığını destekleyecek altyapılarla geliştirildiği takdirde, karayolu taşımacılığına kıyasla daha çevre dostu bir ticaret yolu sunacaktır.

5. TÜRKİYE VE HOPA'NIN ÖNEMİ

Artvin'in Hopa İlçesi Türkiye'nin Doğuya açılan en önemli kapılarından bir tanesidir. Çok yakın zamana kadar Artvin'in Hopa ilçesine bağlı olan Sarp Sınır Kapısı bölge ekonomisi için önemli gelir kaynağı hâline gelmiştir. Hopa'nın taşımacılık alanında öne çıkmasının en önemli nedenlerinden birinin geçmişte Hopa Limanı'ndan İran, Irak pazarına yapılan sevkiyatlardır.

Bu bağlamda geçmişte İran ticareti ile başlayan taşımacılık İran'a ambargo uygulanmaya başlamasıyla zayıflamış ancak dünyadaki kuzey ve güney koridorlarda yer alan problemlerden dolayı tekrar popüler hâle gelmiştir. Bu nedenle son yıllarda Hopa'da lojistik faaliyetleri çok önemli bir seviyeye gelmiştir.

Ayrıca Türkiye'nin karşılaştığı zorluklar, olaylar ve değişimler, kritik vakalar arasında yer almakta ve Hopa da bu bağlamda önemli bir alt nokta olarak öne çıkmaktadır. Hopa Limanı, 1972 yılından bu yana Doğu Karadeniz Bölgesi'nin en doğusunda, Gürcistan sınırındaki Sarp Sınır Kapısı'na 18 km mesafede bulunan uluslararası bir liman olarak hizmet vermektedir. Hopa Limanı, Doğu Karadeniz Bölgesi'ne önemli ekonomik katkılar sağlamakta ve bölgenin dünyaya açılan kapısı olarak hizmet vermektedir.

Liman; yükleme, boşaltma, terminal, depolama, kılavuzluk, kurtarma, tank terminal tesis yönetimi hizmetleri ve sıvı dolum tesisleri gibi hizmetler sunmakta ve 18.220 m² kapalı, 102.462 m² açık depo alanı ile yüksek bir depolama kapasitesine sahiptir. Ayrıca 38.000 m³ yakıt terminali kapasitesiyle Doğu Karadeniz'in dünyaya açılan kapısıdır. Liman, Yeşil Liman sertifikasına sahip olup çevresel sürdürülebilirlik konularında da öncü bir rol üstlenmektedir.

Hopa Limanı, kara yolu taşımacılığı ile Orta Asya'yı ve Orta Doğu'yu Karadeniz sahil yolu üzerinden Batı ve Doğu Bölgelerine bağlamaktadır. Liman, 27 Haziran 1997'de Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş. tarafından işletme haklarının devri yöntemiyle Park Denizcilik ve Hopa Liman İşletmeleri AŞ'ye devredilmiştir. Liman, 50.000 DWT'ye kadar dökme yük gemilerine modern ekipmanlarla hizmet vermektedir. Gübre, mısır, buğday, kepek, soya fasulyesi gibi dökme yüklerin yanı sıra boru, rulo sac, demir, paletli, büyük torba gibi genel yükleri de elleçlemektedir.

Hopaport, buğday, kömür, maden cevheri gibi dökme yüklerin elleçlenmesi için vinç, kepçe ve yükleyici ekipmanlarla hizmet vermekte; depo alanında tahılların güvenli bir şekilde depolanması için tüm önlemleri almaktadır. Ayrıca, bölgede lojistik köy potansiyelini destekleyen altyapılar bulunmaktadır.

6. HOPA'DA LOJİSTİK

Hopa'nın lojistik anlamındaki potansiyelini, güçlü ve zayıf yönlerini, fırsat ve tehditlerini tespit etmek çok önemlidir. Bu açıdan ilk akla gelen Hopa'nın bir lojistik köy olma potansiyelinin incelenmesidir. Lojistik köylerin en önemli farkı, taşımacılık modları arasında geçiş yapılabilmesidir. Kapasite, fiziksel alan, dış ticaret hacmi ve demiryollarına, havaalanlarına ve karayollarına yakınlık gibi ölçütler, lojistik köylerin etkinliği açısından değerlendirilmektedir. Böylelikle Hopa'yı ülkemizin Kuzey doğusunda uluslararası yük koridorlarında yer alacak başlangıç ve bitiş noktası haline getirebiliriz. Bu bağlamda, Hopa'da lojistik köy olma potansiyelini güçlendiren sebepler;

- Karadeniz'deki ekonomik potansiyel,
- Karadeniz'in kuzey doğusundaki sınıra yakın Türk limanı,
- Demir yolu bağlantıları potansiyeli,
- İthalat ve ihracat noktası,
- Ulaşılması kolay geniş hinterland,
- Taşımacılıktan daha profesyonelliğe yani lojistik bilincinin oluşmuş olması,
- Hopa'da güçlü gruplar tarafından işletilen bir liman olması,
- Orta Asya hatta Rusya için, komşu ülkelerin konteynır taşıma ihtiyaçlarının karşılanması açısından, Hopa Limanı'nın en uygun pozisyonda olması,
- Gümrük çıkış kapısına yakın olması, Hopa'da gümrük müdürlüğünün olması,
- Bölge artalanındaki illerinin maden potansiyeli,
- Türkiye'nin diğer limanlarına kıyasla liman maliyetlerinin düşük olması,
- THY hava kargo terminalinin olması,
- Bölgede her türlü taşıma moduna uygun taşımacılık firmalarının bulunması.

Hopa'da lojistik köy olmasını zayıflatan sebepler;

- Lojistik sektöründe yetişmiş, kalifiye eleman eksikliği,
- Hopa'da (İstanbul'da olduğu gibi) alternatif vizyon, kurumsal gelişim ve verimlilik sağlamaya yönelik çalışan, danışmanlık ve teknik destek firmalarının bulunmaması,
- Araçların liman giriş çıkışında yaşadığı sıkışıklık ve bu sıkışıklığın karayolu trafiğini aksatması,
- Kombine taşımacılığın yeterince gelişmemiş olması,
- Depolama alanlarının eksik olması,

- Pek çok şirketin yöneticilik vasfı olmayan kişilerce yönetiliyor olması,
- İhracat potansiyelinin diğer liman kentlerine göre az olması,
- Forwarding ve buna bağlı yan dalların doğru şekilde gelişememesi,
- Demir yollarının bulunmaması ve gerekli yatırımın yapılmaması,
- Lojistik köyü kurulabilecek elverişli arazilerin bulunmayışı,

Hopa’da lojistik köy olma fırsatları;

- Karadeniz ülkelerinin yeniden yapılanması çalışmalarında lojistik ve taşıma anlamında en yüksek potansiyele sahip bölge olması,
- Hopa’nın henüz sanayi ve lojistik anlamında ve yeni yatırımlara uygun ve açık olması,
- Sektörün ve üst düzey yöneticilerin Hopa’da lojistik köy olması, konuyu tartışması ve destek vermesi,
- Karadeniz sahil yolunun tamamlanmış olması,
- Batum demiryolu hattının devreye girmesi,
- Yakın çevrede lojistik köyünün bulunmaması

Hopa’da lojistik köyün kurulmasına ilişkin tehditler;

- Gürcistan’ın Batum ve Poti limanlarında demiryolu hatlarının bulunması, Asya’dan Avrupa’ya taşınan yüklerin bu limanlar üzerinden Bulgaristan’daki Varna ve Romanya’daki Köstence limanlarına sevk edilmesine olanak tanımakta ve Hopa Limanı’nın bu limanlarla rekabet etmesini zorlaştırmaktadır.

Bu bağlamda Hopa’nın dünya ticaret yollarına bir demir yolu bağlantısının kurulması önem arz etmektedir. Hopa’nın potansiyelini artırmaya yarayacak bir uygulama olan Batum’a kadar gelen demir yolunun Batum’dan Hopa, Trabzon ve Samsun’a bağlantısının yapılmasıdır. Ayrıca ikinci önemli alternatif ise Zengezur Koridor’una entegrasyondur. Kars iline en yakın liman Artvin’in Hopa ilçesinde yer alan limandır. Bu bağlamda coğrafyanın çok zorlu olmasına rağmen bu hatta kurulabilecek bir demir yolu hattı uzun vadede çok önemli bir işleve sahip olacaktır.

7. HOPA’DA LOJİSTİK FAALİYETLERİNE DEMİRYOLLARININ KATKISI

Demiryolu taşımacılıkta belirli bir mesafeden sonra karayolundan çok daha uygun maliyete gelmektedir. Ayrıca lojistik faaliyetlerine önemli katkıları olan bir unsur olarak ön plana çıkmaktadır. Bu bağlamda Hopa’dan geçecek demir yolu hatlarının bölge ve ülke ekonomisine katkısı olacaktır. Türkiye Ulaştırma ve Haberleşme Stratejisi 2023 Hedefi Raporu’nda, Erzincan-Trabzon-Hopa (Batum) Demiryolu Projesi’nin 2035 yılına kadar tamamlanmasının planlandığı belirtilmektedir. Ancak son yıllarda bu projenin yerine Batum – Hopa – Trabzon Samsun demir yolu düşünülmektedir.

Buna ek olarak uzun vadede Kars- Hopa demir yolu da düşünülebilir. Bu demiryolu hattı, Kars-Bakü-Kazakistan-Çin koridoruna alternatif bir güzergâh oluşturacak ve Hazar Denizi geçişlerini Hopa'ya yönlendirecektir. Bu proje, Hopa'nın lojistik köy olarak gelişimini destekleyecek en önemli adımlardan biridir.

7.1. Batum – Hopa – Trabzon – Samsun Demiryolu

Hopa, Sarp Sınır Kapısı'na yakın konumu ve planlanan Batum-Samsun demiryolu hattı projesiyle lojistik köy olarak değerlendirilebilecek bir potansiyele sahiptir. 2024 yılı itibarıyla Sarp Sınır Kapısı'ndan 808.794 araç geçişi gerçekleşmiştir: Bunların 370.647'si giriş, 438.147'si ise çıkış yapmıştır. Bu geçişler bir önceki yıla göre %11 artış göstermiştir. Araç geçişlerinin 388.496'sını kamyon ve tırlar, 37.229'unu otobüsler, 383.069'unu ise otomobiller oluşturmuş, bu durum Sarp, Hopa ve Arhavi çevresinde yoğun tır kuyruklarına ve trafik sıkışıklığına yol açmıştır. Dolayısıyla Batum'a gelen demiryolunun Hopa, Rize, Trabzon ve Samsun limanları ile bağlantısı bu yoğun trafiğin farklı bir yöne evrilmesini sağlayacaktır. Bu durum da hem bölge hem de ülke ekonomisine katkı açısından önemli bir rol oynayabilir.

7.2. Hopa-Kars Demir ve Karayolu'nun Önemi

Türkiye'nin bölgesel ve uluslararası ticaretinde önemli bir yer tutan Hopa, demiryolu ve karayolu altyapısını güçlendirerek ticaretin hızlanmasına katkı sağlama potansiyeline sahiptir. Hopa-Kars hattının güçlendirilmesi, Türkiye'nin ekonomik kalkınmasına ve bölgesel iş birliklerinin derinleşmesine büyük katkı sağlayacaktır Genel olarak katkılar şu şekilde sıralanabilir:

- Hopa Limanı'na ulaşan mallar, Kars üzerinden demiryolu ya da karayolu ile Zengezur Koridoru'na yönlendirilerek, bu hattın Türkiye'nin tüm bölgesel ticaret altyapısına entegre edilmesini sağlayacaktır.
- Hopa Limanı, Karadeniz'deki denizyolu taşımacılığı ile karayolu taşımacılığını entegre etmektedir. Limandan çıkan yüklerin hızlı bir şekilde karayolu ağına aktarılması ve Kafkasya'ya taşınması, Hopa'nın ticaret akışını hızlandıracak. Ayrıca, Hopa'nın iç bölgelerle bağlantısını güçlendirecek karayolu yatırımları, bölgenin lojistik önemini artıracaktır.
- Hopa Limanı ile demiryolu hattı arasındaki entegrasyon, malların hızlı bir şekilde aktarılmasını sağlayarak Hopa'yı Zengezur Koridoru'nun Türkiye'deki ana kapılarından biri haline getirecektir. Bu sayede, kombine taşımacılık sistemlerinin kullanımı, taşıma esnekliğini artırarak her türden ürünün en uygun maliyetle ve en hızlı şekilde hedef pazarlara ulaşmasını mümkün kılacaktır.
- Hopa-Kars hattı, Zengezur Koridoru aracılığıyla Kafkasya ve Orta Asya ülkeleriyle ekonomik ilişkileri derinleştirecektir. Özellikle Azerbaycan, Gürcistan ve Kazakistan gibi ülkelerle ticaretin güçlenmesi, ortak lojistik ve altyapı projelerinin geliştirilmesine olanak tanıyacaktır. Bu da Türkiye'nin bölgedeki stratejik ortaklıklarını pekiştirerek, ekonomik ve diplomatik etkisini artıracaktır.
- Hopa'yı Kars'a bağlayacak demiryolu hattı, bölgedeki yük taşımacılığı kapasitesini artırarak, Hopa'nın Orta Asya ile olan lojistik bağlantısını güçlendirecektir. Bu bağlantı,

Zengezur Koridoru üzerinden yapılan taşımacılığı daha etkin kılacak ve Hopa'yı güçlü bir lojistik üssü haline getirecektir.

- Hopa-Kars hattının güçlendirilmesi, Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattında Hopa'yı stratejik bir nokta haline getirecektir.
- Hopa-Kars hattı üzerinden taşımacılığın Zengezur Koridoru ile entegrasyonu, kesintisiz bir tedarik zinciri oluşturarak ticaretin güvenilirliğini artıracaktır. Bu hattın uluslararası lojistik ağlara dahil edilmesi, tedarik zincirindeki kırılmaları azaltacak ve Türkiye'nin küresel pazarlarda güvenli bir tedarik merkezi olarak görünürliğini artıracaktır. Özellikle pandemi ve jeopolitik kriz durumlarında kesintiye uğramayan bu hat tercih edilecektir.
- Hopa-Kars hattının Zengezur Koridoru'na entegrasyonu, Doğu Karadeniz Bölgesi'nde ekonomik çeşitliliği artırarak sürdürülebilir büyümeye katkı sağlayacaktır. Bu güzergâhtaki ticaretin canlanması, yerel sanayi ve ticareti desteklerken bölgedeki ulaşım ve lojistik altyapısını güçlendirecektir. Yerel üreticiler, ürünlerini daha geniş bir pazara ulaştırma fırsatı bulacak ve bölgesel kalkınma teşvik edilecektir.



- Hopa-Kars hattının Zengezur Koridoru ile entegrasyonu, sanayi bölgeleri ve serbest ticaret alanlarının oluşumunu teşvik edecektir.

8. HOPA'NIN LOJİSTİK KENT, KÖY VEYA LOJİSTİK MERKEZİ OLMASI

Ele alınan en önemli konulardan biri de Hopa'nın bir lojistik kenti, köyü veya merkezi olması durumudur. Bu konuda Avrupa Birliği Mevzuatı ile Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ile Ticaret Bakanlığı'nın yayımlamış oldukları yönetmeliğe göre lojistik merkezlerin yer seçim şartları aşağıda verilmiştir. Bunlar (Avrupa Birliği Mevzuatı Madde 8 ve Bakanlık Yönetmeliği Madde 7):

1- Bir alanın lojistik merkez olarak belirlenebilmesi için;

- Yer seçiminin Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (UAB) tarafından hazırlanan ulaşım ve lojistik ana planlara uygun olması ve/veya Türkiye'nin iç/dış ticaret strateji ve politikalarına hizmet etmesi,

- Karayolu bağlantısına ilaveten diğer taşıma türlerinden en az birisine azami 30 km içerisinde bağlantı imkânı bulunması,
- Asgari 500.000 m² alan üzerine kurulacak olması,
- En az iki taşıma türüne bağlantı imkânı olması,
- En yakın lojistik merkez ile aralarında asgari 50 km karayolu mesafesi bulunması,
- Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürlüğü (UHDGM) tarafından yayımlanacak esaslar ile belirlenen puanlama kriterine uygun olması gerekir.

Yukarıdaki hususlara ek olarak bu merkezlerin pazara yakın olması veya üretim merkezine yakın olması ile nüfus yoğunluğunun fazla olması gerekmektedir. Ayrıca, Ülkemizde lojistik köy kavramı 2000’li yıllarda ilk kez konuşulmaya başlanmıştır. 2006’da TCDD öncülüğünde uygulamaya yönelik çalışmalar başlamıştır. Türkiye’de lojistik köylerin hukuki altyapısı 10 Kasım 2008 Tarih ve 27050 (Mükerrer) Sayılı Resmi Gazete’de yayınlanan Organize Sanayi Bölgeleri (OSB) Kanununda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun ile OSB tanımları arasına “İhtisas OSB” eklenerek düzenlenmiştir. İhtisas OSB; aynı sektör grubundaki ve bu gruba dahil alt sektörlerde faaliyet gösteren tesislerin yer aldığı OSB ile lojistik faaliyetler için kurulan OSB olarak tanımlanmaktadır (Resmi Gazete, Tarih:10.11.2008, Sayı: 27050 (Mükerrer), Kanun No: 5807, 1.Madde (d) bendi). Yeni hükümetin kurulması ile beraber Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı oluşturulmuş ve bakanlığın teşkilat ve görevleri ile ilgili olarak 26.09.2011 tarihli ve 655 Sayılı Kanun Hükmünde Kararname çıkarılmıştır. İlgili kararnamede “Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğü” nün görevlerini belirten 8.maddede lojistik köyler ile ilgili (ı) bendinde; “Lojistik köy, merkez veya üslerin yer, kapasite ve benzeri niteliklerini belirleyerek planlamak, kurulmalarına ilişkin usul ve esasları belirlemek ve izin vermek, gerekli arazi tahsisi ile altyapıların kurulması hususunda ilgili kuruluşları koordine etmek ve uygulamasını takip etmek ve denetlemek” olarak tanımlanmıştır (Resmi Gazete, Tarih:1.11.2011, Sayı: 28102(Mükerrer), Karar Sayısı: KHK/655, 8.Madde (ı) bendi).

Bu doğrultuda, Türkiye’de yapılacak olan lojistik köylerin hangi illere kurulacağı belirlenirken merkezlerin mevcut yük durumu ve yük potansiyelleri irdelenmiş ve gelecek 10 yıl için yük tahmininde bulunulmuştur. Fizibilite etütleri sonucunda uygun bulunan ve ekonomik analizleri ülke ekonomisinde meydana gelecek katma değerler bakımından yapılabilirliği yüksek olan illere lojistik köy yapılması kararlaştırılmıştır.

TCDD lojistik merkez yer seçiminde:

- Teknik açıdan gelişme olanağı olan arazi ve altyapısı
- Merkezin coğrafi konumu, doğal yapısı ve arazinin kullanım özelliği
- Demiryollarına yakın olması, karayolu, deniz ve havayollarına bağlantısının olması
- Farklı taşıma türlerinin birlikte kullanılmasının sağlanabilmesi ve intermodal taşıma olanağının olması
- Bölgede bulunan OSB’lere yakın olması
- Bölgede mevcut endüstriyel faaliyetlerin çeşitli olması

- Kentleşmeyle ve planlamayla ilgili kararlar, bölge sanayi gelişme planı

Bu lojistik merkezlerde aşağıdaki tesisler bulunacaktır:

- Konteyner yükleme, boşaltma, transfer ve stok alanları,
- Gümrüklü gümrüksüz sahalar/depolar,
- Müşteri ofisleri, otopark, TIR parkı,
- Bankalar, restoranlar, oteller, bakım onarım ve yıkama tesisleri, akaryakıt istasyonları, antrepolar,
- Tren teşkil kabul ve sevk yolları TCDD Lojistik merkezleri daha ziyade kendisinin hizmet verdiği demiryolu ile gelen ve giden yüklerin konsolidasyonu ve dekonsolidasyonuna yönelik aktarma terminali kapsamındadır. “Lojistik Merkez” tanımı mevzuatta TCDD’nin görev ve sorumluluk alanları kapsamında tanımlanmaktadır.

Bu bilgilerden hareketle Hopa’nın hâlihazırda bir “Lojistik Kenti” veya merkezinin olamayacağı tespit edilmiştir. Fakat gerekli alt yapı çalışmaları ve özellikle demir yolunun yapılması başta olmak üzere diğer taşıma modları olan deniz ve hava yollarının aktif kullanımı halinde Hopa’da özgün bir lojistik köyü uygulanabilir. Lojistik Merkezler Hakkındaki Yönetmeliğin devamında genel şartları sağlamayan kentlerin;

2- Alan büyüklüğü 500.000 m²’nin altında kalan ve bu yönetmelik kapsamında Yük Aktarma Merkezleri olarak tanımlanan alanlar UHDM’nin karayolu ve demiryolu eşya taşımacılığına ilişkin mevzuatı kapsamında yetkilendirilir.

Bu açıdan yoğun taşımacılık faaliyeti nedeniyle ilgili Yönetmelikte Hopa’nın “**Yük Aktarım Merkezi**” olarak da ifade edilebilen İntermodel Yük Aktarım İstasyonu veya Transit Kent olabilme potansiyelinin çok yüksek olduğu vurgulanmıştır. Ancak bunun için ilçede yer alan sorunlardan biri olan uzun süreli kapı beklemelerinden dolayı tırların park edebileceği güvenli alanların oluşturulmasıdır. Şehirde hemen herkesin dile getirebileceği bu sorun aslında kapılardaki geçiş hızlarının düşük olmasından kaynaklanmaktadır.

Bu sorunun çözümü içerisinde kişisel temel ihtiyaçların karşılanabileceği dijital TIR park alanlarının oluşturulmasının yanı sıra hem ülkemiz hem de Gürcistan tarafında yer alan kapı modernizasyonları ile geçiş kapasitesinin artırılması gerekmektedir.

Ayrıca yine Yönetmelikte; “(3) Yük Aktarma Merkezlerinde gümrüklü alan kurulmasının talep edilmesi hâlinde bu talep Ticaret Bakanlığı tarafından değerlendirilir ve uygun görülmesi durumunda sonuçlandırılır.” ifadesi yer almaktadır. Mevcut durumda Hopa Limanı’nda bir gümrük yer almaktadır. Tüm ticari faaliyetleri kapsamı açısından yetki alanı genişletilebilir.

Yapılan araştırmalarda, taşımacılıkta 500km’den düşük mesafelerde karayolunun daha avantajlı olduğunu daha uzun mesafelerde ise tren ve deniz taşımacılığının çok daha avantajlı olabildiği söylenmektedir. Bu nedenle taşımacılık konusunda Hopa Limanı çok önemli bir konumdadır. En yakında bulunan Rize Limanı’ndan çok daha büyük olan ve içerisinde çok farklı depolama ve aktarım hizmetleri verebilen bu liman özel bir işletme tarafından işletilmektedir. Ancak işletme süresi 2 yıl civarında kaldığı için liman içerisine yeni yatırım

yapılmamaktadır. Süreç bittikten ve yeni liman idaresi oluştuktan sonra hem Samsun – Hopa Demir yolu hattının hem de Batum – Hopa demir yolu hatlarının projelendirilerek hayata geçirilmesi Orta Koridor’da yer alan Hopa’nın çok büyük bir avantaj sağlamasına yardımcı olacaktır. Bu nedenle yapılacak tüm yatırımlarda Gürcistan ile ortak hareket etmek çok faydalı olacaktır.

Öte yandan Hopa’nın lojistik planlamasının yapılması adına öncelikle Hopa’dan geçen mal türlerinin belirlenmesi ve sınıflandırılması ve bu yönde planlama yapılması gerekmektedir.

9. HOPA’DAKİ LOJİSTİK FİRMALARI ÇERÇEVESİNDE SEKTÖREL DEĞERLENDİRME

Lojistik faaliyetleri incelendiğinde ürünün talep belirlenmesi, üretimi aşamalarından tüketim aşamasına çok kapsamlı bir süreci içerisinde barındıran faaliyetler bütünüdür. Bu alanda çalışan lojistik firmaları bu bahsedilen tüm süreçleri yürütmekle mükelleftirler. Bu kapsamda Hopa’daki lojistik firmaların faaliyetleri incelendiğinde bu firmaların lojistik firmasından daha çok taşımacılık hizmeti veren firmalar olduğu tespit edilmiştir. Hopa’da bu firmaların ve sektörün gelişmesi yukarıda da belirtildiği gibi geçmişte Hopa Limanı’na gelen ürünlerin İran, Irak pazarına yapılan sevkiyatlardır. Ayrıca Hopa firmaları ve bu firmalara bağlı şoförlerin geçmişte çok daha riskli olarak görülen bölgelere gitme yönünde istek ve başarılı olmaları gösterilmektedir. Bu bağlamda oluşan bu sektördeki firmalar incelenmiş ve aşağıdaki sonuçlara ulaşılmıştır;

- Firmaların aile şirketi olmasından kaynaklı yöneticilerin, finansal yönetim açısından kısıtlı bilgiye sahip oluşu ilave maliyet unsuru olarak görüldüğünden, firmaların ayrı bir “finans” birimlerinin olmayışı,
- Devlet Destekleri ve Bankaların uyguladıkları formalite ve prosedürlerin uzun olması, kullanım imkânlarının az olması ile uzun vadeli finansmana erişimin kısıtlı olması, bu nedenle kapasite artışı sağlayacak yatırımların yapılamaması,
- Kısa vadeli yatırımlarını firmalar daha çok banka kredileri ve kendi öz kaynakları ile finanse etmesi,
- Nakliye ve navlun fiyatlarının düşük olması, bir başka deyişle navlunların standart kalmasına karşın giderlerin artması,
- Yabancı plakalı araçlar ülkemize boş giriş yaparak yük alabilmektedir. Bu ülkelerdeki araç fiyatları ve diğer maliyetler ülkemize göre çok düşük olduğundan yaptıkları taşımalarda fiyatları düşürmekte ve Türk nakliyecisinin yük bulamamasına ve olması gerekenden daha düşük fiyata taşıma yapmak zorunda kalmasına neden olmaktadır,
- Sınır kapılarında geçen zamandan dolayı taşıma yapan araçların varış noktalarına geç gitmesi,
- Piyasanın durgun olduğu dönemlerde finansal ödemeler dengesinin bozulması gibi nedenlerden kaynaklı finansman sorunu ortaya çıkması gibi sorunlar sektördeki firmaların önemli sorunları olarak karşımıza çıkmaktadır.

SONUÇ VE ÖNERİLER

Araştırmacıların elde ettiği sonuçlar doğrultusunda; lojistik sektöründe firmaların gündelik yaşamda karşılaşılan zorlukların giderilmesine, teknolojik yeniliklerin kullanılmasına ve lojistik sektörünün geleceğine yönelik stratejik adımların atılmasına ilişkin iş birliklerinin gerçekleştirilmesinin önemi üzerine tespitler yapılarak, Hopa ilçesinde yaşanan sorunlara ilişkin öneriler de geliştirilmiştir. İlk olarak lojistik sektöründeki firmaların sorunlarından başlayarak konu ile ilgili çözüm önerileri aşağıdaki gibi ifade edilebilir:

- Her firmanın ayrı bir finans birimini veya bu alanda uzmanlaşan bir personelinin olması,
- Bu sektördeki firmalara uzun vadeli ve düşük faizli kredilerin sağlanması,
- Erişilebilir yeni teşvikler getirilmesi,
- Kredi kullanımında teminat ve diğer formaliteler en aza indirilmesi,
- Sınır kapılarında geçen zamanı minimize etmek için iki ülke gümrüğünün tanınması ile ilgili bir anlaşma yapılması,
- Yabancı plakalı araçların yetkisiz olarak iç yükleme yapılmasının önüne geçmek için denetlemelerin artırılması gerekmektedir.

İkinci olarak ise geniş kapsamda Hopa ilçesi değerlendirildiğinde, Hopa'nın yukarıda da belirtildiği gibi bir lojistik köy olamayacağı ifade edilebilir. Bu kapsamda Hopa için uygun olan Yük Aktarım Merkezi olma süreci için gerekli adımlar atılmalıdır. Bu kapsamda Hopa'nın belirlenmiş eksiklikleri tamamlayarak bir yük aktarım merkezi olmasının yöre, bölge ve ülke ekonomisine önemli katkıları olacaktır. Bunlar;

- Hopa çevresinde bir Yük Aktarım Merkezi kurulması, depolama, dağıtım, gümrükleme ve taşımacılık hizmetlerinin tek bir merkezden yönetilmesini sağlayacaktır. Bu merkez, gümrükleme, depolama, ürün etiketleme, paketleme ve yeniden dağıtım gibi hizmetler sunarak ticaretin hızını artıracaktır. Hopa Limanı'nda gümrükleme ve lojistik hizmetlerin tek bir yönetim altında sunulması, işlemleri hızlandıracak ve koordinasyonu kolaylaştıracaktır. Bu merkezi yönetim, gümrük işlemlerini daha verimli hâle getirecek ve lojistik süreçlerin etkinliğini artıracaktır.
- Hopa'da, lojistik teknolojilerine yönelik Ar-Ge faaliyetlerinin yapılacağı bir teknoloji geliştirme merkezi kurulabilir. Bu merkezde özellikle akıllı lojistik, dijital gümrükleme ve otonom taşıma sistemleri gibi yenilikçi çözümler geliştirilerek Hopa, bölgenin lojistik inovasyon merkezi haline gelebilir. Geliştirilen yeni teknolojiler, liman ve lojistik hizmetlerinin daha verimli kullanılmasına katkı sağlayacaktır. İnovatif sistemlerle gümrükleme ve sınır geçişlerinde yaşanan gecikmeleri en aza indirilecektir.
- Limanın altyapısının güçlendirilmesi, dijitalleşme ve sürdürülebilirlik çözümleri ile Hopa'nın Yük Aktarım Merkezi olarak konumunu sağlamlaştırarak uluslararası ticarete rekabet avantajı elde edecektir. Limanda hızlı gümrükleme yapılabilmesi için gelişmiş X-ray tarayıcıları, biyometrik sistemler ve akıllı veri analiz çözümleri kurulabilir. Bu sistemler sayesinde gümrük işlemleri daha hızlı, güvenilir ve izlenebilir hâle gelir, böylece Hopa üzerinden taşınan yüklerde bekleme süresi minimuma indirilir.

- Hopa Limanı, transit ticarete ve dış ticaret taşımacılığında etkin bir üs hâline getirilebilir. Transit taşımacılıkta maliyet avantajları sağlanarak Hopa üzerinden geçişlerin cazip hâle getirilmesi, bu hattın önemini artıracaktır.
- Karadeniz ve Kafkasya arasında ticaret hacmini artırmak amacıyla Hopa'dan çıkış yapan daha küçük ve orta ölçekli gemi filoları kurulabilir. Bu filolar, limana erişim kapasitesini artırarak transit sürecini hızlandırarak maliyeti azaltabilir.
- Hopa'da lojistik firmalarına yönelik teşvikler sağlanması, bölgedeki lojistik faaliyetlerin artmasını sağlayacaktır. Örneğin, altyapı yatırımlarında vergi indirimi, arazi tahsisi veya ucuz kredi gibi teşviklerle büyük lojistik şirketlerinin bölgeye çekilmesi, Hopa'nın yük aktarım merkezi olarak önem kazanmasına katkı sağlayacaktır.
- Hopa'da kurulacak bir serbest bölge veya özel ekonomik bölge, yabancı yatırımcıların ilgisini çekerek limanın ticaret hacmini artıracak ve bu bölge, yatırımcılar için cazip vergi indirimleri ve gümrük avantajları sunacaktır.
- Hopa Limanı'nı çevre dostu taşımacılık uygulamaları ve yeşil lojistik dönüşümlerinin yapılmasıyla, sürdürülebilirlik açısından önemli bir avantaj sağlayacaktır. Sürdürülebilir lojistik uygulamaları, Hopa'yı çevre dostu bir merkez hâline getirecektir.
- Hopa Limanı'nın akıllı lojistik çözümleri ve dijital izleme sistemleri ile donatılması, limandaki operasyonların hızını ve verimliliğini artıracaktır. Özellikle akıllı konteyner izleme, otomatik taşıma ve dijital envanter yönetimi gibi sistemler, lojistik süreçleri daha verimli hale getirecektir. Bu tür dijital çözümler, Hopa'ya uluslararası ticarete güçlü bir lojistik üs konumu kazandıracaktır.
- Hopa Limanı'nın, Karadeniz'deki diğer limanlarla entegre bir ağ kurması, bölgesel taşımacılığın hızlanmasını sağlayacaktır. Bu limanlarla kurulacak ortaklıklar ve iş birlikleri, Hopa'nın uluslararası deniz ticaret ağlarına entegrasyonunu güçlendirecektir. Özellikle Trabzon ve Samsun gibi limanlarla entegre edilen bir ağ, Hopa'nın lojistik kapasitesini artıracaktır.

Bu bilgilerin yanında Hopa'da hemen her kesimin dile getirdiği TIR parkı sorunu tüm grupları etkilemektedir. Öncelikle bu sorunun sadece büyük park alanları inşa ederek çözülmeyeceği kongrede sıklıkla vurgulanmıştır. Bu kapsamda park sorununa neden olan sınır kapılarındaki yavaşlığın giderilmesi sağlanmalıdır. Burada hem Türkiye hem de Gürcistan tarafının eş güdümlü olarak süreçte aksaklılara neden olan hususları belirleyerek bunları gidermesi çözümün en önemli parçasını oluşturacaktır. Ayrıca uzun bekleyişler yöre halkı gibi tır şoförlerini de olumsuz etkilemektedir. Kongrede taşımacılık sektöründe faaliyet gösteren şoförlerin; fiziksel, ergonomik ve çevresel etkiler karşısında zorlu koşullarla karşı karşıya kaldıkları, bu koşulların etkisi altında özellikle fiziksel ve zihinsel sağlıklarının ciddi şekilde etkilenebildiği ifade edilmiştir. Bu bağlamda kurulması planlanan park alanlarında şoförlerin düzenli egzersiz yapmaları, sağlıklı beslenmeleri ve stres yönetimi gibi konuların da dikkate alınarak tasarlanması gerekmektedir. Bu sorunun özelinde aşağıdaki uygulamalar dikkate alınabilir;

1. Yeni ve Modern Kamyon Parklarının İnşası

- Uygun Alanların Belirlenmesi: Hopa çevresinde kolayca erişilebilecek geniş

arazilerde modern kamyon parkları inşa edilmelidir.

- o Çok Amaçlı Alanlar: Kamyon parklarında kafe, duş, yatakhane gibi sosyal tesisler de bulunmalıdır.

2. Mevcut Alanların İyileştirilmesi

- o Alanların Genişletilmesi: Mevcut park alanlarının kapasiteleri artırılmalı ve altyapıları iyileştirilmelidir.

3. Akıllı Kamyon Parkı Sistemleri

- o Dijital Rezervasyon Sistemi: Sürücülerin önceden dijital olarak park yeri ayırtabilmesi sağlanmalıdır.
- o Güvenlik Sistemleri: 24/7 kamera gözetimi ve güvenlik personeli sağlanmalıdır.

4. Lojistik Merkezlerle Entegrasyon

- o Liman Yakınlarında Park Alanları: Hopa Limanı çevresinde entegre lojistik merkezleri ve kamyon parkları oluşturulmalıdır.

5. Trafik ve Bekleme Süresi Yönetimi

- o Koordinasyon Merkezleri: Kamyonların liman veya sınır kapısına girişlerini planlayan bir koordinasyon merkezi kurulmalıdır.

Ulaşımın yollarının çeşitlendirilmesi konusunda bölgedeki demir yolu hatlarının eksikliği yakın yerlerdeki demir yollarına bağlantı yolları ile giderilmesi hususunda planlamalar yapılmalıdır. Bu aşamada Batum–Hopa–Trabzon–Samsun demir yolu ile doğu batı entegrasyonu sağlanmalıdır. Ek olarak uzun vadeli programda Hopa-Kars hattının Zengezur Koridoru ile entegrasyonu düşünülebilir. Bu iki entegrasyon ile Türkiye’nin ekonomik kalkınması, bölgesel lojistik ağları ve jeopolitik etkisini artırmada kritik bir adım olacaktır. Bu entegrasyon, Türkiye’yi küresel ticarete daha güçlü bir konuma getirerek, bölgesel barış ve iş birliği içinde ekonomik potansiyelini en üst seviyeye çıkaracaktır.

Ayrıca yörenin tarihsel olarak ticari bir ilişkisi bulunan Hopa – İran ticareti İran’a uygulanan ambargo ve diğer unsurlar nedeniyle geri kalmış olsa da mutlaka planlamaya dâhil edilmeli ve gelecekte İran kalkınma yolu kanalının tekrar açılması gerekmektedir. Bunun nedeni ileride güney ve kuzey koridorların aktif olması ile Hopa’nın etkinliğinin azalma riskidir.

Ek olarak bölgede yer alan Trabzon ve Rize limanları ve illeri de lojistik ve taşımacılık konularında rakip olarak görülmeyerek üç ilin birleşimi ile kapasitenin artırılması ve dünya ticaretinin her üç ildeki limandan da sorunsuz olarak yapılması gerekmektedir. Bu durum sinerji etkisi ile tüm bölgeye ekonomik olarak olumlu yönde katkı sunacaktır.

Sonuç olarak; Hopa’nın bir merkez olarak gelişmesi, altyapı yatırımları, uluslararası ticaret ağlarına entegrasyon, dijitalleşme ve özel ekonomik teşviklerle mümkün olacaktır. Bu stratejik adımlar, Hopa’yı Karadeniz ve Kafkasya’daki ticaretin ana merkezlerinden biri hâline getirerek Türkiye’nin küresel lojistik haritasında daha güçlü bir konuma sahip olmasını sağlayacaktır.

Tüm bu faaliyetler için nitelikli insan gücü hem bölge hem de Hopa için elzemdir. Bu nedenle özellikle sınırda bulunan Artvin Çoruh Üniversitesi Hopa İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi

çok önemli bir konuma sahiptir. Bu fakültede yer alan İşletme, İktisat, Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi Bölümlerinin yanı sıra bölgedeki taşımacılık ve lojistik faaliyetleri ile uyumlu Uluslararası Ticaret ve Lojistik, Gümrük İşletme ile Uluslararası İlişkiler Bölümlerinin açılması, sektördeki gerekli nitelikli insan kaynağının sağlanması açısından çok önemli bir eksikliği kapatacaktır.

HOPA ULUSLARARASI LOJİSTİK KONGRESİ HOPALOGS 2024

24-25 Ekim 2024
Hopa/Artvin/TÜRKİYE



hopalogs.artvin.edu.tr
hopalogs@artvin.edu.tr