



# KAFKASYA VE ORTA ASYA TİCARETİNDE HOPA LİMANININ ÖNEMİ

Soner Esmer<sup>1</sup> ve Meriç Özer<sup>2</sup>

## Özet

Limanlar bir ulaştırma alt yapısı olarak uluslararası ticarete ve lojistikte önemli roller üstlenirler. Limanlar sahip oldukları alt yapı, üst yapı ve donanımlarıyla, kara yönünden gelen yüklerin (karayolu ve demiryolu) deniz yoluna aktarılmasında, başka bir ifadeyle yükün taşıma modunun değiştirilmesinde bir ara yüz görevi görmektedir. Uluslararası ticarete yüklerin ağırlıklı olarak denizyoluyla taşınması limanların önemini arttıran bir unsurdur. Diğer yandan bir kıyı şeridinde ticari bir limanın varlığı, hinterlandındaki yüklerin uluslararası pazarlara erişimi için fırsatlar sunmaktadır.

Hopa limanı (Hopaport), Doğu Karadeniz'in en doğusunda, Sarp sınır kapısına sadece 18 km mesafede yer almaktadır. Son yıllarda yük elleçleme faaliyetlerinde önemli gelişmeler yaşanan limanda kuru dökme yük, genel kargo, proje yükleri, konteyner, sıvı yükler (petrol, petrol ürünleri ve kimyasallar), RO-RO, yolcu gibi çok çeşitli yük türlerine hizmet verebilecek alt yapı özellikleri bulunmaktadır. Hali hazırda Van'dan karayolu ile direkt veya demiryolu ile İran'a ve karayolu ile Nahçıvan'a yapılan transit ticaret Hopa limanı için önem arz etmektedir. Ayrıca limanın Türkiye ile Kafkasya ve Orta Asya arasındaki ticaretinin gelişmesinde ve bölge yüklerinin Hopa limanı üzerinden uluslararası pazarlara aktarılmasında önemli bir potansiyeli bulunmaktadır. Hopa-Batum Demiryolu Hattı Projesinin hayata geçirilmesi ve yakın zamanda faaliyete geçmesi beklenen Bakü-Tiflis-Kars (BTK) Demiryolu Projesinin tamamlanması ile limanın uluslararası ticarete üstleneceği stratejik roller artacaktır.

Bu çalışmanın amacı Kafkasya ve Orta Asya ticaretinde Hopa Limanının önemini ortaya koymaktır. Çalışmada limanın mevcut durumu birçok açıdan değerlendirilmiş, bahsedilen demiryolu projelerinin faaliyete geçmesi ile artacak olan ticaret hacminde limanın üstleneceği kritik roller tartışılmıştır. Hopa limanı sahip olduğu donanımı ile her iki proje ile önemli roller üstlenecek potansiyele sahiptir.

## Anahtar Kelimeler:

Liman, Hopa, Demiryolu, Kafkasya, Orta Asya, Ticaret

1 Doç.Dr., Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Lojistik Yönetimi Bölümü, Tınaztepe Kampüsü Buca/İzmir/Türkiye

2 Genel Müdür, Park Denizcilik ve Hopa Liman İşletmeleri A.Ş., Ortahopa Mh. Liman Cad. Hopa/Artvin/Türkiye

## THE IMPORTANCE OF HOPA PORT AT CAUCASIAN-CENTRAL ASIA FOREIGN TRADE

### Abstract

As a transport infrastructure, ports has a vital role at international trade and logistics. Ports with their infrastructure, superstructure and equipment, are an interface to changing transport mode of goods. International trade mainly used seaway transportation and this reality increase port importance. On the other hand, existence a port on a coastal zone is gives opportunity to reaching goods from hinterland to international markets.

Hopaport is located Eastern Black Sea Region and only 18 km distance to Sarp border gate. The port which have important development in terms of handling figures in recent years, has an infrastructure to handle bulk cargo, general cargo, project cargo, container, liquid bulk cargo (oil, oil products and chemicals), RO-RO and passenger. Recently, transit trade from Turkey to Iran by railway and to Nakhchivan by roadway is vital to the ports. Besides, the ports has an important potential for increasing trade relationship between Turkey and Caucasia/Centre Asia. The countries located in these region can also use the ports for reaching international market. With completing the Baku-Tbilisi-Kars and Hopa-Batumi railway projects, the roles of the ports in international trade will be increased.

The aim of the study is to reveal importance of the Hopa port at Caucasia and Centre Asia trade. In the study, the existing situation of the ports was evaluated and the critical roles of the port is evaluated with the activation of the said railway project. Hopa port, with its own features, has a great potential for both railway projects.

### Key Words:

Port, Hopa, Railway, Caucasus-Central Asia, Foreign Trade



## Giriş

Türkiye tarih boyunca Asya ve Avrupa arasında bir ticari geçiş noktası olmuştur. Asya ve Avrupa arasındaki transit ticarete 19. YY'a kadar özellikle İran yüklerinin aktarılmasına önemli bir yere sahip olan Trabzon limanının önemi, 1869'da Süveyş kanalının açılması, Rusya'nın önemli bir faktör olarak siyasi gücüyle birlikte ticaretteki etkinliğini de artırması, alternatif güzergahların güçlenmesi ile birlikte azalmıştır. Transit yükün kaybedilmesinin en önemli nedenleri İran'ın Sovyetlerin dağılması ile ortaya çıkan BDT ülkeleri ile halihazırda olan sosyal ve kültürel bağlarının da etkisi, TRACECA koridoru kapsamında Gürcistan'ın Poti ve Batumi limanlarının altyapısının geliştirilmesi ve bu limanlar ile arasında halihazırda bulunan demiryolu altyapısını kullanabilme avantajı ile bu ülkeler üzerinden transit yükünü taşımak istemesinden kaynaklanmaktadır.

Bu çalışmanın amacı Kafkasya ve Orta Asya ülkeleri ile Türkiye'nin ticari ilişkilerinde ayrıca bölge yüklerinin Türkiye'yi transit ülke olarak kullanmasında Hopa limanının önemini ortaya koymaktır. Çalışmada bu kapsamda Türkiye'nin Kafkasya ve Orta Doğu ülkeleri ile yakın geçmişteki ticari ilişkileri incelenmiş, ayrıca BTK ve Hopa-Batum demiryolu projesinin bölge taşımacılığına katkıları değerlendirilmiştir.

### 1) Türkiye'nin Kafkasya ve Orta Asya Ülkeleri ile Ticareti

Kafkasya, doğusunda Hazar Denizi, batısında Karadeniz, Kuzeyinde Rusya ve güneyinde İran'a uzanan coğrafi bölgedir. Kuzey ve Güney Kafkasya olarak ikiye ayrılmaktadır. Kuzey Kafkasya'da siyasal ve idari olarak Rusya Federasyonu'na bağlı olan yedi cumhuriyet Dağıstan, Çeçenya, Kabartay-Balkarya, Kuzey Osetya, Adigey, İnguşya, Karaçay-Çerkesya iken il statülerinde olan Krasnodar Krayve Stavropol Kray yöreleri bulunmaktadır. Güney Kafkasya'da ise Gürcistan, Azerbaycan ve Ermenistan olmak üzere bağımsız devletler bulunmaktadır (Şekil 1).

## Kafkasya Bölgesini gösteren bir jeopolitik harita (2008)



Kaynak: <http://tr.wikipedia.org/wiki/Kafkasya#/media/File:Caucasus-political-tr.svg>

Şekil 1: Kafkasya'nın jeopolitik haritası

Map of Central Asia

www.uzngos.uzsci.net



## Şekil 2: Orta Asya siyasi haritası

Kaynak: <http://www.orexca.com/centralasia.php>

Orta Asya, dar anlamıyla geçmişte SSCB'nin parçası olan beş ülkeyi (Kazakistan, Özbekistan, Kırgızistan, Türkmenistan ve Tacikistan) tanımlar. Geniş anlamda ise Afganistan ve Pakistan'ın kuzeyi, Çin'in batısı (Doğu Türkistan ve Tibet), Moğolistan ve Rusya'nın bir kısmı ile kuzeydoğu İran'ı içeren bölge ve bölgeyi tanımlamak için kullanılan coğrafi terimdir. Asya kıtasının dünya okyanuslarından uzak iç kesimini belirtmek için kullanılır, bölgenin bu denizlere kapalı oluşu başlıca ana özelliğidir. Avrupa kıtasıyla komşu olan Orta Asya, aynı zamanda Türk halklarının ana yurdudur ([http://tr.wikipedia.org/wiki/Orta Asya](http://tr.wikipedia.org/wiki/Orta_Asya)) (Şekil 2).

Çalışmada 2012-2014 yılları arasında bahsi geçen bölgeler ile Türkiye arasındaki ticaret incelenmiştir. Orta Asya ülkeleri ile Türkiye arasındaki ticaret incelenirken Kazakistan, Türkmenistan, Özbekistan, Tacikistan ve Kırgızistan ile olan ticari ilişkiler değerlendirilmiştir. Kafkasya ile Türkiye ticaretinde ise Güney Kafkasya ülkeleri olan Azerbaycan, Gürcistan ve Ermenistan ile olan istatistikler ele alınmıştır.

Orta Asya bölgesi satın alma gücü giderek artan ve 90 milyonu aşan nüfusu ile büyüyen bir pazar konumundadır. 1990'lı yıllar boyunca belirli kararsız dönemlerin ardından, 2000'li

yıllarda bölge ekonomileri, Kırgızistan'daki 2005 ve 2010'da gerçekleşen iktidar değişimi ve küresel finansal krizin etkilerinin hissedildiği 2009 yılı dışında genel olarak istikrarlı bir seyir yakalamıştır. Bölge ülkeleri 2002-2012 döneminde ortalama yüzde 7 oranında büyüme kaydetmiş, Kazakistan, Türkmenistan ve Özbekistan bu dönemde dünyanın en hızlı büyüyen ekonomileri arasına girmiştir. Aynı dönemde Orta Asya ülkelerinde gerçekleştirilen doğrudan yabancı yatırım yaklaşık 12 kat artış göstermiş, yabancı yatırımlar özellikle Kazakistan, Türkmenistan ve Özbekistan'da yoğunlaşmıştır (WIR, 2013). Orta Asya ülkelerinin 2015-2017 yılları arasında GSYİH gelişimine yönelik öngörüler incelendiğinde özellikle Türkmenistan ve Özbekistan'a yönelik beklentiler dikkat çekicidir. Bu rakamlar bölgenin yakın gelecekte ekonomik olarak büyüme artışı göstereceği hakkında önemli bir fikir vermektedir (Tablo 1).

**Tablo 1: Orta Asya ülkelerinin GSYİH büyüme beklentileri (%)**

	2015	2016	2017
Kazakistan	1,8	3,2	4,7
Kırgızistan	2,0	4,0	5,0
Tacikistan	4,2	5,3	6,2
Türkmenistan	10,0	10,0	10,6
Özbekistan	7,4	8,2	8,1

*Kaynak: Garcia, A., 2015.*

Orta Asya ülkelerine ithalata konu olan başlıca ürünler tüketici ürünleri, kimyasal ürünler ve proje yükleri iken, en fazla ihraç edilen ürünler ise tahıl, petrol, gaz, demir dışı madenler, tütün, lif ve tütündür (Garcia, 2015).

Orta Asya ülkeleri ile ticaretimiz 2012 yılında 7, 2013 yılında 7.9 ve 2014 yılında 7.4 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir. 2014 yılında Türkmenistan ile Türkiye ticareti Orta Asya ülkeleri içinde en fazla paya sahiptir (%39). Toplam 2.9 milyar dolar olan ticaretin 2.2 milyar doları ihracattır. 1.2 milyar dolar ithalat ve yaklaşık 1 milyar ihracat, toplamda 2.2 milyar dolar dış ticaret değeri ile, Türkiye'nin Orta Asya ülkeleri içinde ikinci en önemli ticaret yaptığı ülke olan Kazakistan'dır. Kazakistan'ı 1.4 milyar dolar ticaret hacmiyle Özbekistan izlerken bu üç ülkenin Orta Asya ile yaptığımız toplam ticaret içindeki payı % 87'dir (Tablo 2).



**Tablo 2: Türkiye'nin Orta Asya ile ithalat ve ihracatı (\*000 ABD doları)**

		<b>İthalat</b>	<b>İhracat</b>	<b>Toplam</b>
<b>2012</b>	Kazakistan	2,056,086	1,069,372	3,125,458
	Türkmenistan	303,507	1,480,534	1,784,041
	Özbekistan	813,287	450,365	1,263,652
	Tacikistan	345,178	235,038	580,216
	Kırgızistan	45,226	257,519	302,745
	<b>Orta Asya Toplamı</b>	<b>3,563,284</b>	<b>3,492,828</b>	<b>7,056,112</b>
		<b>İthalat</b>	<b>İhracat</b>	<b>Toplam</b>
<b>2013</b>	Kazakistan	1,760,115	1,039,420	2,799,535
	Türkmenistan	653,815	1,957,484	2,611,299
	Özbekistan	815,417	562,526	1,377,943
	Tacikistan	371,358	283,620	654,978
	Kırgızistan	36,964	388,336	425,300
	<b>Orta Asya Toplamı</b>	<b>3,637,669</b>	<b>4,231,386</b>	<b>7,869,055</b>
		<b>İthalat</b>	<b>İhracat</b>	<b>Toplam</b>
<b>2014</b>	Türkmenistan	624,091	2,232,838	2,856,929
	Kazakistan	1,236,267	977,820	2,214,087
	Özbekistan	780,707	603,421	1,384,128
	Kırgızistan	65,648	421,980	487,628
	Tacikistan	160,947	277,505	438,452
	<b>Orta Asya Toplamı</b>	<b>2,867,660</b>	<b>4,513,564</b>	<b>7,381,224</b>

Kaynak: <http://www.trademap.org/>

Türkiye'nin Orta Asya ile ticaretinde öne çıkan ürünler Tablo 3'de gösterilmiştir. Örneğin Kazakistan ile yapılan ithalatta mineral yakıtlar ve yağlar ön plana çıkarken Türkiye Kazakistan'a ağırlıklı olarak makine ve kazan ihraç etmiştir.

**Tablo 3: Türkiye'nin Orta Asya ile ithalat ve ihracatında en önemli kalemler**

	<b>İthalat</b>	<b>İhracat</b>
Kazakistan	Mineral Yakıtlar&Yağlar	Makine, Kazan
Kırgızistan	Sebze	Değerli Metaller&Taşlar
Özbekistan	Bakır	Makine, Kazan
Tacikistan	Alüminyum	Plastik
Türkmenistan	Pamuk	Elektrikli Aletler

Kaynak: <http://www.trademap.org/>

Kafkasya bölgesinin ithalat ve ihracatına ilişkin verilere, çalışma kapsamında gerekli olduğu düşünüldüğü için İran'da dahil edilmiştir. Nitekim sonraki bölümlerde bahsedilecek bölgenin ulaştırma altyapısına ilişkin projelerin İran ile Türkiye arasındaki ticarete bir ivme katacağı düşünülmektedir.

Azerbaycan, Gürcistan ve Ermenistan'dan oluşan Güney Kafkasya bölgesi ile Türkiye arasında 2014 yılında toplam 4.8 milyar dolar dış ticaret gerçekleşmiştir. Güney Kafkasya ülkeleri içinde Türkiye'nin en fazla ticari hacme sahip olan ülkesi Azerbaycan (% 65) iken onu % 35 pay ile Gürcistan izlemektedir. Ermenistan ile ihracatımız 2012 yılında 241 bin, 2013 yılında 83 bin dolar iken 2014 yılında sıfırlanmıştır. Diğer yandan 2014 yılında Türkiye Ermenistan'dan 1.5 milyon dolar, ağırlığı tekstil ürünleri olmak üzere ürün ithal etmiştir. İran ile ticaretimiz her ne kadar son üç yıl içinde 22 milyar dolardan 14 milyar dolara gerilese de halen önemli seviyelerdedir (Tablo 4).

**Tablo 4: Türkiye'nin Kafkasya ile ithalat ve ihracatı (\*000 ABD doları)**

		<b>İthalat</b>	<b>İhracat</b>	<b>Toplam</b>
<b>2012</b>	İran	11,964,613	9,922,580	21,887,193
	Azerbaycan	339,936	2,587,482	2,927,418
	Gürcistan	180,351	1,253,916	1,434,267
	Ermenistan	222	241	463
	Güney Kafkasya Toplamı	520,509	3,841,639	4,362,148
	<b>Genel Toplam</b>	<b>12,485,122</b>	<b>13,764,219</b>	<b>26,249,341</b>
		<b>İthalat</b>	<b>İhracat</b>	<b>Toplam</b>
<b>2013</b>	İran	10,383,217	4,192,511	14,575,728
	Azerbaycan	333,748	2,960,371	3,294,119
	Gürcistan	201,738	1,245,917	1,447,655
	Ermenistan	399	83	482
	Güney Kafkasya Toplamı	535,885	4,206,371	4,742,256
	<b>Genel Toplam</b>	<b>10,919,102</b>	<b>8,398,882</b>	<b>19,317,984</b>
		<b>İthalat</b>	<b>İhracat</b>	<b>Toplam</b>
<b>2014</b>	İran	9,833,329	3,888,292	13,721,621
	Azerbaycan	291,283	2,876,117	3,167,400
	Gürcistan	232,596	1,444,253	1,676,849
	Ermenistan	1,465	0	1,465
	Güney Kafkasya Toplamı	525,344	4,320,370	4,845,714
	<b>Genel Toplam</b>	<b>10,358,673</b>	<b>8,208,662</b>	<b>18,567,335</b>

Kaynak. <http://www.trademap.org/>

**Tablo 5: Türkiye'nin Kafkasya ile ithalat ve ihracatında en önemli kalemler**

	<b>İthalat</b>	<b>İhracat</b>
İran	Mineral yakıtlar, yağlar	Değerli metaller ve taşla, makine
Azerbaycan	Alüminyum	Makine, kazan
Gürcistan	Demir, çelik, gübre	Plastik, makine
Ermenistan	Tekstil	

Kaynak. <http://www.trademap.org/>





Türkiye, İran'dan ağırlıklı olarak mineral yakıtlar ve yağlar ithal ederken, İran'a değerli metaller ve taşlar, makine ihraç etmektedir. Azerbaycan ile yapılan ithalatta alüminyum en önemli kalemdir. Türkiye, Gürcistan'dan ağırlıklı olarak demir, çelik ve gübre ithal ederken, plastik ve makine ürünlerini ihraç etmektedir (Tablo 5).

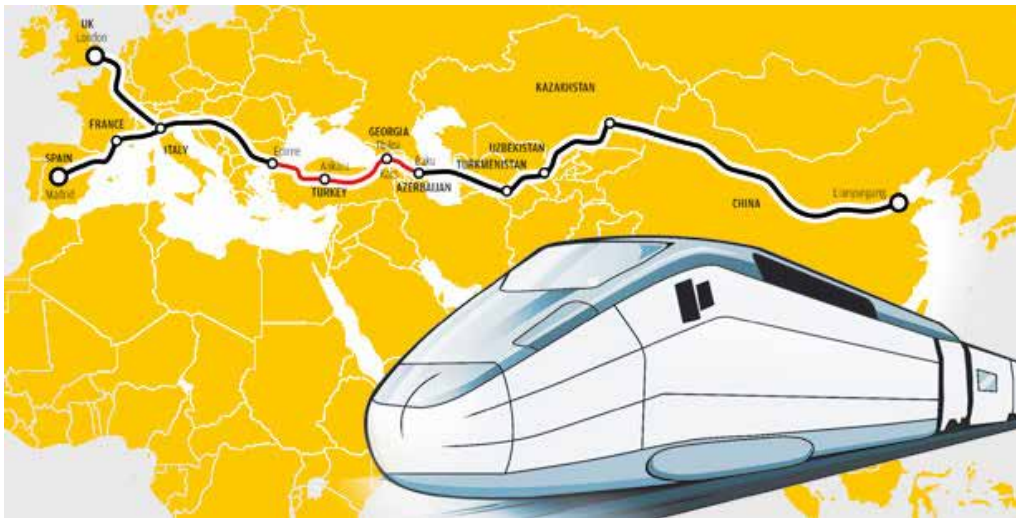
## 2) Kafkasya ve Orta Asya Ülkeleri ile Ticaretin Geliştirilmesine Yönelik Projeler

2008 yılında başlayan Demir İpek yolu olarak adlandırılan Bakü-Tiflis-Kars (BTK) Demiryolu projesi Azerbaycan'ın başkenti Bakü'den başlamakta, Gürcistan'ın Tiflis ve Ahılkelek şehirlerinden geçerek Türkiye'nin Kars şehrine ulaşmaktadır. Marmaray projesinin tamamlanması ile birlikte BTK hattı sayesinde Çin-Avrupa arasında kesintisiz bir demiryolu hattı oluşacaktır.



**Şekil 3: BTK Demiryolu Projesi Haritası**

Kaynak: <http://haberrus.com/avasya-haberleri/2009/08/03/bakue-tiflis-kars-demiryolu-projesi-zamanda-tamamlanacak.html>



**Şekil 4: BTK demir yolu projesinin tamamlayacağı Pekin Londra hattı**

Kaynak: <http://www.todayszaman.com/news-277360-turkey-china-mull-35-bln-joint-high-speed-railway-project.html>

826 km uzunluğundaki Bakü-Kars arası demiryolu hattı Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye'yi birbirine bağlamaktadır. Proje, Azerbaycan-Gürcistan arasındaki halen kullanılmakta olan 721 km uzunluğundaki Bakü-Tiflis-Ahılkelek hattı ile yapımı devam eden 105 km uzunluğundaki Ahılkelek-Kars hattından oluşmaktadır. Bu hattın 76 km'lik bölümü Türkiye'de, Kars ile sınır arasında iken kalan 29 km ise Gürcistan'da, sınır ile Ahılkelek arasındadır. Tam sınırdaki bulunan 2 km'lik bir tünel iki ülkeyi birleştirmektedir. Gürcistan bölümündeki mevcut hattın 153 km'lik bölümü de ya yenilenmektedir. Proje ile kısa vadede 1 milyon, uzun vadede 3 milyon yolcunun İstanbul-Bakü arasında taşınması beklenmektedir (<http://tr.railturkey.org/2014/10/20/baku-tiflis-kars-demiryolu/>). Ayrıca Avrasya Stratejik Araştırmalar Merkezi'ne göre Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu hizmete girdiğinde, orta vadede yıllık 3 milyon ton yük, 2034 yılına gelindiğinde ise 16 milyon 500 bin ton yük taşınması hedeflenmektedir (<http://www.asam.org.tr/tr/yazigoster.asp?ID=2215&kat1=&kat2=1>).

Hopa-Batum Demiryolu projesi ile Hopa limanı ile Gürcistan'ın Batum şehrine bir demiryolu hattının bağlanması hedeflenmektedir. Bu kapsamda TCDD tarafından fizibilite raporu hazırlanmaya başlanmış, bu proje ile "Hopaport'un mevcut potansiyelinin değerlendirilerek Türkiye ekonomisine olan katkısının artırılması"nın hedeflendiği belirtilmiştir. Proje ile Kafkasya ve Orta Asya ülkelerine yönelik deniz yolu ile gelen/giden yüklerin, Hopa limanı üzerinden demiryoluna aktarılması sağlanabilecektir. Projenin Doğu Karadeniz bölgesine önemli katkılar sağlayacağı gibi Türkiye'nin stratejik konumunu güçlendirme potansiyeli de bulunmaktadır. Proje ile Samsun'dan Sarp sınır kapısına uzanan otoyola ilave olarak Hopa Limanı-Sarp Sınır Kapısı arasında 25 km, Sarp hudut kapısı-Batum uluslararası gümrüklü demiryolu istasyonuna 20 km olmak üzere toplam 45 km uzunluğunda tek ya da çift yönlü bir demiryolu hattı planlanmaktadır.

2014 yılında Hopa gümrüğü verilerine göre 6 milyon yolcu, 172 bin araç ile toplamda 4.4 milyon ton yük giriş/çıkış yapmıştır. Proje ile hali hazırda Sarp sınır kapasından yapılan ihracata önemli katkılar sağlanması ve orta vadede bu proje ile yılda 10 milyon ton yük taşınması beklenmektedir.

### 3) Hopa Limanının Bölgedeki Önemi

Limanlar, ulaştırma modlarının birleştiği bir düğüm noktası olarak lojistik sektöründe kritik bir öneme sahiptir (Tuna, 2002). Liman hizmetlerinin, tedarik zinciri fonksiyonlarını birleştirici bir özelliği vardır (Suykens ve Van de Voorde, 1998). Limanların rolü tarihsel süreçte çok değişmiş ve gelişmiştir. Zamanla ticari ve endüstriyel merkezler haline gelen limanlar, yakın geçmişte lojistik ve dağıtım merkezleri haline gelerek üçüncü nesil limanlar olarak adlandırılan yapıya bürünmüşlerdir. Bu haliyle limanlar ticarete yön veren işletmeler olarak, uluslararası tedarik zincirinde önemli bir konuma gelmişlerdir (World Bank, 2002). Marlow ve Casaca (2003) Dünya Bankası'nın bu görüşünü destekleyerek "çevik liman" kavramını ortaya atarak, günümüzde dördüncü nesil limanların tedarik zincirinde çözüm üreten bir yapıya dönüştüklerini vurgulamaktadırlar.



Görüldüğü gibi limanların üstlendiği rollerde zaman içinde önemli değişiklikler yaşanmıştır. Gelenen son noktada limanlardan sadece yükün taşıma modunun değiştirildiği yerler değil, taşıma zinciri içinde entegre lojistik tesisler olması beklenmektedir (Inoue, 2002). Bundan dolayı liman tesislerinin tedarik zinciri ile uyumlu, liman fonksiyonlarının liman kullanıcılarının istek ve beklentilerini karşılayan yapıda olması, limanın rakipleriyle rekabet edebilmesi için bir zorunluluk haline gelmiştir (Tongzon ve diğerleri, 2009).

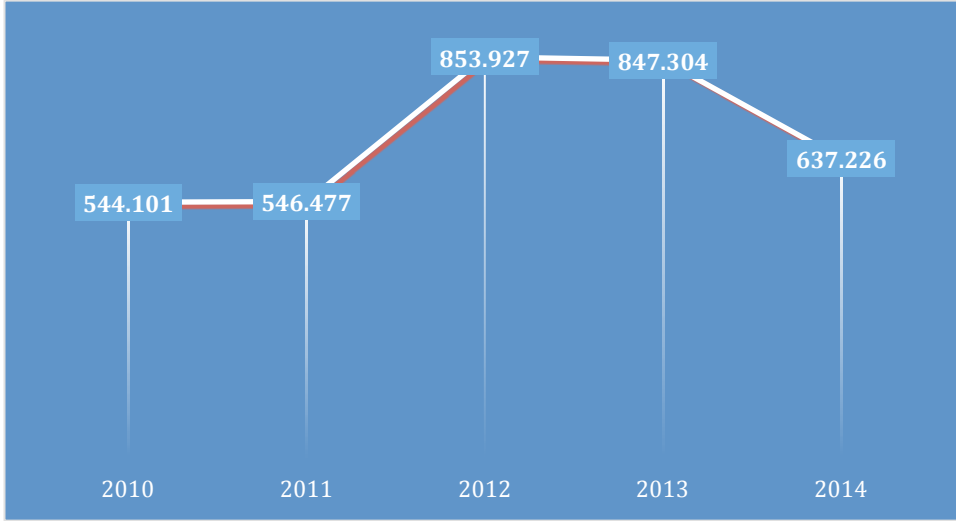
Dünya'da taşınan yükün yaklaşık % 90'ı deniz yolu ile taşınmaktadır (UNCTAD, 2015). Uluslararası tedarik zincircilerinin liman bağlantısı olması önem arz etmektedir. Bu anlamda BTK ve Hopa Batumi demiryolu projelerinin bir limanla bağlantı seçeneği olması, bu projeleri güçlendirmektedir.

Hopa limanı, Doğu Karadeniz Bölgesinin en doğusunda, Gürcistan Sarp sınır kapsına 18 km mesafede 1972 yılından bu yana yük trafiğine hizmet veren uluslararası bir limandır. Limanda yükleme, boşaltma, terminal hizmetleri, depolama, kılavuzluk, kurtarma ve likit dolun tesisleri işletmeciliği hizmetleri verilmektedir.



**Şekil 5: Hopa limanından bir görünüm**

Hopa limanı kuru dökme yük, genel kargo, proje yükleri, konteyner, sıvı yükler (petrol, petrol ürünleri ve kimyasallar), RO-RO, yolcu gibi çok çeşitli yük türlerine hizmet verebilecek alt yapı, üst yapı ve ekipmanlara sahiptir. Liman 2010 yılında 500 bin ton yük elleçleme sınırını geçmiş, 2006-2012 yılları arasında ise yükünü neredeyse 3 katına çıkarmıştır. 2012 yılında Hopa limanı Karadeniz bölgesinde en fazla yük artışı sağlayan liman olurken (Türklim, 2013) 2014 yılında liman 637 bin ton elleçlemiştir (Şekil 6).



**Şekil 6: Hopa limanında elleçleme yük miktarı (ton)**

Kaynak: Hopa limanı verileri

18.220 m<sup>2</sup> kapalı ambar sahası, 102,462 m<sup>2</sup> açık ambar sahasına sahip olan liman, yüksek kapasiteli forklift, vinç, kantar, hizmet aracı ve makinelere sahiptir. Liman ayrıca Akaryakıt Terminaline yapılan ilave yatırımlarla toplam 38.000 metreküp depolama kapasitesi ile dağıtım yapabilecek seviyededir (Tablo 6).

**Tablo 6: Hopa limanı teknik özellikleri**

Elleçleme Kapasitesi	
Konteyner (Teu/yıl)	320.000
Kuru Yük (Ton/yıl)	2.500.000
Genel Yük (Ton/yıl)	600.000
Sıvı Yük (Ton/yıl)	900.000
Toplam Liman Sahası	216.000 m <sup>2</sup>
Depolama Sahası (Açık Saha)	102.462 m <sup>2</sup>
Kapalı Ambar	18.220 m <sup>2</sup>
Genel Antrepo	5.000 m <sup>2</sup> + 9.000 m <sup>3</sup>
Gümrüklü Alan	90.808 m <sup>2</sup> + 10.000 m <sup>3</sup>
Otomobil-Kamyon Park Alanı	24.000 m <sup>2</sup>
Ekipman Park Alanı	400 m <sup>2</sup>
Rıhtım ve İskele Özellikleri	
Uzunluk	1.346 m
Maksimum Derinlik	10 m
Ekipmanlar (Adet X Kapasite)	
Reggiani Vinç, MHC 60	1 X 40 ton
Rıhtım Vinci	3 X 10-25 ton
Coles Vinç	5 X 10-25 ton

Kaynak : <http://www.hopaort.com.tr/>



Hopa limanı, Doğu Karadeniz'e ekonomik olarak önemli katkılar sağladığı gibi bölgenin dünyaya açılan kapısı olma özelliğini taşımaktadır. Limanın geniş ticari hinterlandı Şekil 7'de görülmektedir.



#### TANITIM VE TARİHÇE

HopaPort Limanı Doğu Karadeniz'in doğu sınırında B.D.T. Gürcistan Cumhuriyeti hududunda olan Sarp Sınır kapısına 15 km. mesafededir.



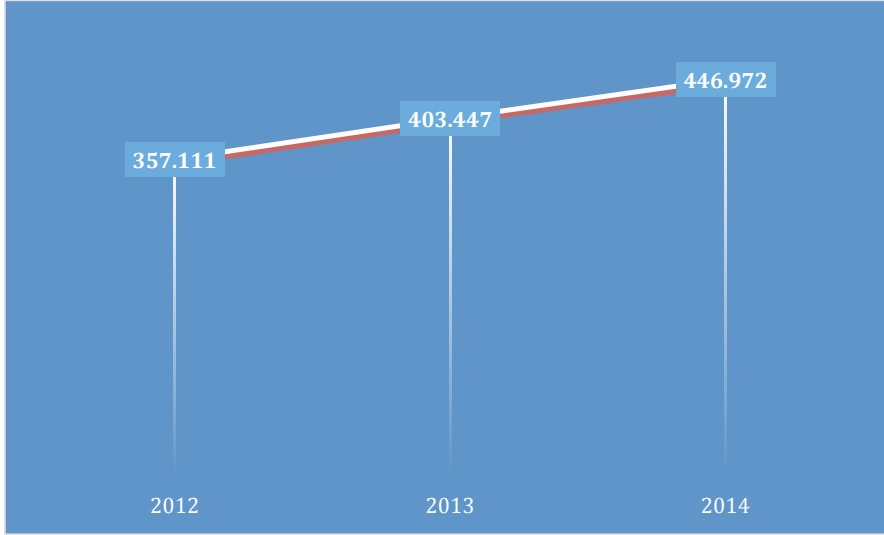
3



### Şekil 7: Hopa limanı hinterlandı

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.

Gürcistan'ın Batum ve Poti limanları, Kafkasya bölgesine ve Orta Asya'ya uzanan demiryolu ağına bağlı olmaları ile rekabet avantajına sahiptir. Poti ve Batumi limanları 2014 yılında bir önceki yıla göre % 11 oranında yük artışı sağlayarak 447 bin TEU elleçlemiştir (Şekil 8).



**Şekil 8: Gürcistan limanlarında konteyner elleçleme gelişimi (TEU)**

*Kaynak: Naraevsiky, A., 2015.*

Hopa limanı dahil olmak üzere Doğu Karadeniz'in Türkiye'nin demiryolu bağlantısı olmayan tek bölge olması, Türkiye'nin Orta Asya bölgesine açılmasını kısıtlamakta ve yapılan transit ticarettten alınan payın düşmesine neden olmaktadır. Hopa-Batum Demiryolu Türkiye'yi Gürcistan üzerinden çok kısa bir mesafe ile Rusya Federasyonu demiryolu ağına bağlayabilecektir. Demiryolu ağının kısa vadede Doğu Karadeniz bölgesine bağlanmaması birçok fırsatın kaçırılmasına neden olmaktadır. Bu nedenle Hopa ve Batum demiryolu projesinin başlaması Doğu Karadeniz bölgesinin ekonomik açıdan gelişmesi için önem arz etmektedir. Diğer yandan BTK demiryolu çalışmasının bitmesi ile, sonrasında Kars ve çevre illerin ticaret merkezi haline gelmesi ile Kars'a en yakın deniz limanı olan Hopa limanı önemini arttıracaktır.

## Sonuçlar

Orta Asya, Kafkasya ve Türkiye'de ulaştırma alt yapısına yönelik son gelişmeler sonucunda Doğu Karadeniz'in tarihten gelen (Trabzon limanı) transit ticaretteki önemi, yeniden kazanılabilecektir. Türkiye'nin Orta Asya ve Kafkasya ülkeleri ile mevcut ticari ilişkileri, ayrıca bölgedeki demir yolu ve kara yolu projeleri (tüneller, oto yollar v.b.) ile transit ticaretteki avantajı ile ticari hacmin tekrar artma potansiyeli bulunmaktadır. Uluslararası ticarete deniz yolunun taşımada ölçek ekonomisi sağlamasından dolayı üstünlüğü ile bölgede her iki demiryolu projesine en uygun noktada bulunan ve hali hazırda Van'dan karayolu ile direkt veya demiryolu ile İran'a ve karayolu ile Nahcivan'a yapılan transit ticarete aktif rol üstlenen Hopa limanı, sahip olduğu alt yapı ile önemli bir yere sahiptir.

Hükümetin 2023 program taslağında olan ve TCDD tarafından resmi olarak fizibilite çalışmaları başlatılan Hopa-Batum demir yolu projesi Rusya-Türkiye ticareti için önemli bir alternatif güzergâh yaratacağı gibi BTK demiryolu projesi ile Pekin-Londra arasında



kesintisiz bir hat sağlanacaktır. Bu sayede Çin-Türkiye ticaret ilişkileri için önemli bir alternatif güzergâh oluşturulacağı gibi Çin'in Avrupa yönlü yükleri için Türkiye transit ülke konumunu güçlendirecektir. Benzer şekilde aynı proje ile çok düşük seviyelerde seyreden Afganistan ile Türkiye ticaretinde bir hareketlenme beklenebilir. Transit yükün döviz girdisi, istihdam yaratması ve sosyal, kültürel ve turizm anlamında bölge ekonomisine olan katkıları göz önüne alındığında bu projelerin bir an önce hayata geçirilmesi gerekmektedir. Hopa-Batum ve BTK demiryolu projeleri hayata geçtiğinde Türkiye'nin uluslararası tedarik zincirinde stratejik konumu güçlenecektir.

## Kaynaklar

- Garcia, A. (2015) Batumi International Container Terminal. *4th Black Sea Ports and Shipping 2015*, 28-29 Mayıs 2015, İstanbul.
- <http://tr.railturkey.org/2014/10/20/baku-tiflis-kars-demiryolu/>.
- <http://unctad.org/en/Pages/DIAE/World%20Investment%20Report/Annex-Tables.aspx>
- <http://www.asam.org.tr/tr/yazigoster.asp?ID=2215&kat1=&kat2=1>
- <http://www.hopaport.com.tr/>
- <http://www.trademap.org/>
- Inoue. S. (2002). Toward the New Framework of Port Industry for the 21st Century. International Association of Ports and Harbors (<http://www.iaphworldports.org/trade/main-trade.htm>).
- Marlow. P. B. and Casaca. A.C.P. (2003).” Measuring Lean Ports”. International Journal of Transport Management. Vol. 1. pp. 189-202.
- Naraevsiy, A. (2015) Container shipping via Russian Black Sea ports: Results of 2014 and Outlooks for 2015. *4th Black Sea Ports and Shipping 2015*, 28-29 Mayıs 2015, İstanbul.
- Suykens. F. and Van de Voorde. E. (1998). “A quarter of a Century of Port Management in Europe: Objectives and Tools”. Maritime Policy & Management. Vol. 25. No.3. pp.251-261.
- Tongzon. J., Chang. Y. and Lee. S. (2009). “How Supply Chain Oriented is the Port Sector”. International Journal of Production Economics. Vol.22. pp.21-34.
- Tuna. O. (2002). The Impact of Hub Ports on the Logistics Strategies of Turkey. Proceedings of Structural Change of Shipping and the Future of Port Industry. South Korea. pp. 211-227.
- Türklm (2013) Türk Limancılık Sektörü Raporu. İstanbul.
- UNCTAD (2015) Review of Maritime Transport, Unctad serisi.
- WIR (2013) World Investment Report, UNCTAD, 26 Haziran 2013.