

KAFKASYA-ORTA ASYA HATTINDA KOMBİNE TAŞIMACILIK FAALİYETLERİ VE HOPA LİMANIN ROLÜ

Öğr. Gör. Veysel TATAR

Artvin Çoruh Üniversitesi Hopa Meslek Yüksekokulu Ulaştırma Hizmetleri Bölümü
vtatar@artvin.edu.tr

Meriç Burçin ÖZER

Park Denizcilik ve Hopa Liman İşletmeleri A.Ş.
meric.ozar@hopaport.com.tr

Özet

Geleceğin yük ulaştırması tek taşıma türüyle değil, birden fazla türün birlikteliğinden oluşan kombine taşımacılık ile gerçekleştirilecektir. Bu taşıma ile yüklerin daha kısa sürede, daha az enerji tüketilerek, daha güvenli biçimde, daha az hasarlanarak ve daha dakik olarak taşınmaları sağlanacaktır. Türkiye'nin karayolu taşımacılık sektörü, yük ve yolcu taşımacılığında %90'ına yakın pazar payına sahiptir ve bu aşırı bağımlılıktan kurtulması gereklidir.

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. 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 kombine taşımacılık konusundaki genel açıklamalardan sonra Kafkasya ve Orta Asya ticaretinde Hopa Limanının önemini ortaya koymaktır.

Anahtar Kelimeler: Hopa Limanı, Kombine Taşımacılık, Kafkasya, Orta Asya.

COMBINED TRANSPORT OPERATIONS IN LINE CAUCASIAN-CENTRAL ASIA AND ROLE OF HOPA PORT

Abstract

Cargo transportation of the future is not the only type of transportation will be carried out by the combined transport association consisting of more than one species. This shorter period of cargo transportation with less energy consuming, more safely, more punctual and less damage to the transportation will be provided. Turkey's road transport sector, the freight and passenger traffic has nearly 90% market share and is required to get rid of the excessive dependence.

Ports play a pivotal role in international trade and logistics infrastructure as a transport. infrastructure owned ports, with superstructures and equipment, the cargo from the land direction (road and rail) in the transfer to the sea, sees an interface role in changing ie. freight transport mode. Hopa harbor (Hopaport), the east of the eastern Black Sea, is located just 18 km from Sarp border gate. Last year the cargo handling activities in the important developments in the port of dry bulk cargo, general cargo, project cargo, containers, liquid loads (oil, petroleum products and chemicals), RO-RO, a sub-structure features that can serve a wide variety of load types such as passenger. At present, direct or by road from Van rail transit and highway trade made with Iran to Nakhchivan is important for Hopa harbor. There is a significant

potential to be transferred to the international market at the port's development of trade between Turkey and the Caucasus and Central Asia and the burden of Hope through the harbor. Hope-Batumi railway line implementation of the project and Baku is expected to pass the recent activities Bakü-Tbilisi-Kars (BTK) port with the completion of the railway project will increase the strategic role to play in international trade.

After the general explanation about the purpose of this study combined transport in the Caucasus and Central Asia trade is to demonstrate the importance of the Hopa Port.

Keywords: Hopa Port, Combined Transport, Caucasus, Central Asia.

1. GİRİŞ

Ulaştırma, ekonomik büyümenin ve rekabetin önemli bir unsurudur. Zaman içerisinde konteynerleşme gibi teknolojik gelişmeler ve yenilikler, taşıma maliyetlerini azaltıp, ürünlerin fiziksel hareketini arttırmaktadır. Küreselleşme, yük taşımacılığındaki artış ve artan rekabet, endüstrileri, darboğazlar, ekonomik olmayan çözümlerden ve israftan kaçınılarak daha verimli taşımacılık ve lojistik hizmetler için zorlamaktadır. Küreselleşme sonucunda artan ulaşım mesafeleri, ulaştırma türlerinin bütünleşik zincirlerinin kullanılmasını gerektirmektedir.

Türkiye ise, gelişmekte olan ülkeler arasındaki en canlı ekonomilerden biri olup Asya ve Avrupa kıtaları arasında köprü görevi görmektedir. Doğu Avrupa, Orta Asya, Orta Doğu ve Kuzey Afrika'ya kolay erişim sağlayan avantajlı bir coğrafi konuma sahiptir. Üç tarafı denizlerle çevrili, yarımada ülkesi olan Türkiye Avrupa, Asya ve Afrika kıtalarının düğüm noktası olup bu kıtalar arasında bir aktarma merkezidir. Akdeniz'i Karadeniz'e bağlayan, Balkanlar, Kafkaslar ve Orta Doğu'yu birleştiren konumu ile ulaştırma sektöründe önemli bir üstünlük elde eden Türkiye, bu coğrafi konumu sayesinde kombine taşımacılık konusunda büyük bir potansiyele sahip olmaktadır (Şekil 1.).



Şekil 1. Türkiye'nin Orta Asya-Kafkasya Hattındaki Konumu

2. TÜRKİYE'DE KOMBİNE TAŞIMACILIK

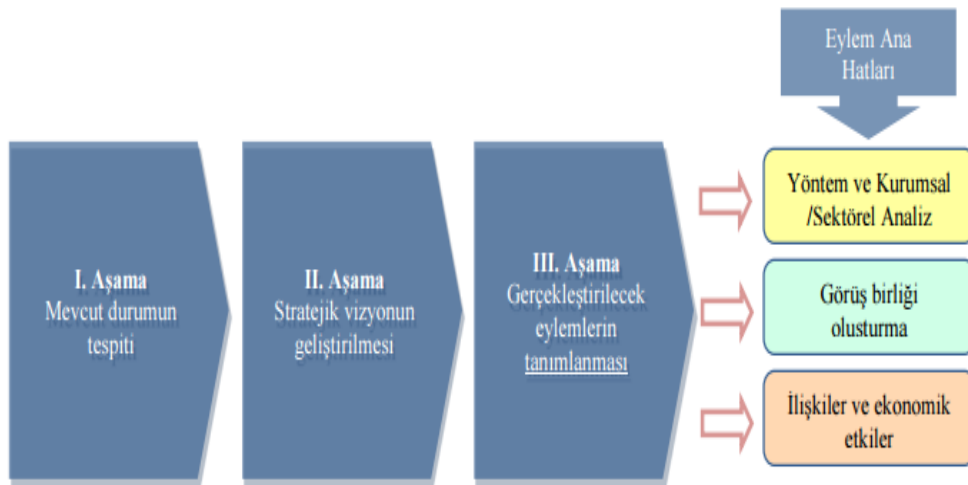
Taşınan yükün, tek ve aynı taşıma birimi ile yeniden yüklemeye gerek kalmadan en az iki taşımacılık türü kullanılarak yapılan taşıma şeklidir. Taşımanın büyük bir bölümünün demiryolu ve denizyolu ile yapıldığı, başlangıç ve bitiş kısımlarının karayolu taşımacılığı ile yapıldığı türler arası taşımadır. Kombine taşımacılık, yükleme ünitesi değiştirilmeden farklı taşıma türleri kullanılarak kapıdan kapıya ulaşımın sağlandığı,

türler arası taşımacılık birimine dayanan taşıma şekli olarak ifade edilmiştir (ECMT, 1998). Kombine taşımacılıkta, taşıma sırasında görev alan karayolu taşıma firmaları, armatörler, liman işletmeleri, demiryolu işletmeleri ve havayolu işletmelerinin birbirleriyle işbirliği yapmaları önemlidir (Çancı & Erdal, 2003). Ülkemizde de kombine taşımacılık bağlamında, konteyner taşımacılığı ve Ro-Ro taşımacılığı gelişme içindedir. Kamyonların Avrupa'ya gidiş gelişleriyle ilgili sorunlar nedeniyle gelişen Ro-Ro taşımaları yanında, karayolu taşıma araçlarının çekicili veya çekicisiz olarak demiryolu ile taşınması (Ro-La /Piggy-back) için, TCDD ile Ro-Ro işletmecileri işbirliği içinde çalışmaktadırlar. Sorunlar bulunmasına ve güzergâh üzerindeki demiryolu yönetimlerindeki çalışmaların yavaş yürütülmesine karşın, sonuca yönelik çabalar sürdürülmektedir.

Türlerarası taşımacılığı çeşitlendiren bazı donatılar vardır. Bunların başlıcaları (Review of European Intermodal Freight Transport, 1992):

- ISO konteynerleri
- Ayaklı konteynerler (Swap bodies)
- Kanguru tipi vagonlar (piggyback semi-trailers)
- Ro-La/Yürüyen yol (rolling road)
- İkili taşıma türü sistemleri (Bi-modal systems)

Türkiye, Asya ile Avrupa kıtaları arasında ve Avrupa ülkeleri ile Orta Doğu ülkeleri arasında köprü görevi görmektedir. Ticarete küreselleşme ile birlikte ülke sınırlarının ortadan kalkması sonucu uygun maliyetli yük taşımacılığını sağlayan kombine taşımacılık kavramı önem kazanmıştır. Türkiye'de kombine taşımacılığı geliştirme stratejisinin ana yönelimlerini saptamak olan son adım ise; stratejik hedeflerin ve stratejik vizyona ulaşmak için yapılması gereken faaliyetlerin ve izleme planlarının, hem genel taşımacılık sistemi hem de farklı alt sistemler bazında (demiryolları, lojistik, limanlar ve karayolları) tanımlanmasıdır. Türkiye Kombine Taşımacılık Stratejisi üç aşama göz önünde bulundurularak tasarlanmıştır (UDH, 2014):



Şekil 2. Stratejik Plan Faaliyetleri

Geniş bir uluslararası karayolu taşıt filosu ile dinamik bir lojistik sektörüne sahip olması, Türkiye'nin bölgedeki en önemli lojistik merkezlerinden ve transit ülkelerinden birisi haline gelme potansiyelini vurgulamaktadır. Türkiye kapsamlı ve yüksek kaliteli bir doğu-batı karayolu ağına sahiptir. Ulusal sınırları üzerinden geçen önemli uluslararası ağ ve koridorlar arasında TEM Ağı, BSEC, ECO ve TRACECA Koridorları, Avrasya Ulaştırma Bağlantıları ve Pan-Avrupa Koridoru IV bulunmaktadır (OECD/ITF, 2009).

3. AVRUPA KAFKASYA ASYA ULAŞTIRMA KORİDORU (TRACECA)

TRACECA, Karadeniz, Kafkasya ve Orta Asya'da uluslararası ulaştırmayı geliştirmeyi ve siyasi-ekonomik ilerlemeyi hedefleyen hükümetlerarası bir programdır. 1993 yılında Avrupa Komisyonu, Ermenistan, Azerbaycan, Gürcistan, Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan, Türkmenistan ve Özbekistan hükümetlerinin katılımı ile Brüksel'de düzenlenen Konferansta atılmıştır. 24-25 Nisan 2002 tarihlerinde Özbekistan'ın başkenti Taşkent'te gerçekleştirilen TRACECA Hükümetlerarası Komisyonu'nun (IGC) Bakanlar Konferansı'nda, Türkiye, Bulgaristan ve Romanya'nın TRACECA Programı'na dâhil edilmesi kabul edilmiştir (Ovalı, 2008). Uluslararası ulaştırma ve enerji koridorları üzerinde yer alan Türkiye, lojistik ve ulaştırma yapısını bu konumuna uygun olarak yeniden yapılandırabilmesi halinde bölgede önemli bir lojistik üs konumuna gelecektir. Türkiye'nin lojistik üs olma hedefine ulaşabilmesi için deniz, kara, hava ve demiryolu taşımacılığı sektörlerinde özellikle TRACECA gibi projelerdeki aktif rolünü sürdürmesi önem arz etmektedir (Çelik ve Ovalı, 2007:121-124). TRACECA Projesi'nin denizyolu, kara ve demiryolu güzergâhları şekil 3'de gösterilmiştir.



Şekil 3. TRACECA Ağı

Kaynak:http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/TRACECA/tr/images/20100326_170203_10426

_1_64.jpg

4. HOPA LİMANI

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 3. Tablo 1.).

Şekil 3: Hopa Limanı Rıhtım Alanı

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.

Tablo 1. Hopa Limanı Rıhtım Ölçüleri

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

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 (Tablo 2.).

Tablo 2: Hopa Limanı Kapalı ve Açık Alan Ölçüleri

KAPALI ALAN	18.220 m ²	Kapalı Ambar : 1) 5.200 m ² 2) 5.100 m ² 3) 1.800 m ² 4) 3.060 m ² 5) 3.060 m ²
AÇIK ALAN	102,462 m ²	Beton
TAHİL DEPOLAMA	10.000 ton	1.000 ton'luk kapasiteye sahip 10 Adet Çelik Silo
TANK TERMİNALİ	38.000 m ³	1) 11.000 m ³ 2) 11.000 m ³ 3) 7.000 m ³ 4) 6.500 m ³ 5) 2.000 m ³ 6) 500 m ³ 7) 500 m ³

Tablo 3. 2002-2016 Hopa Limanı Elleçlenen Toplam Yük Miktarı (Ton)

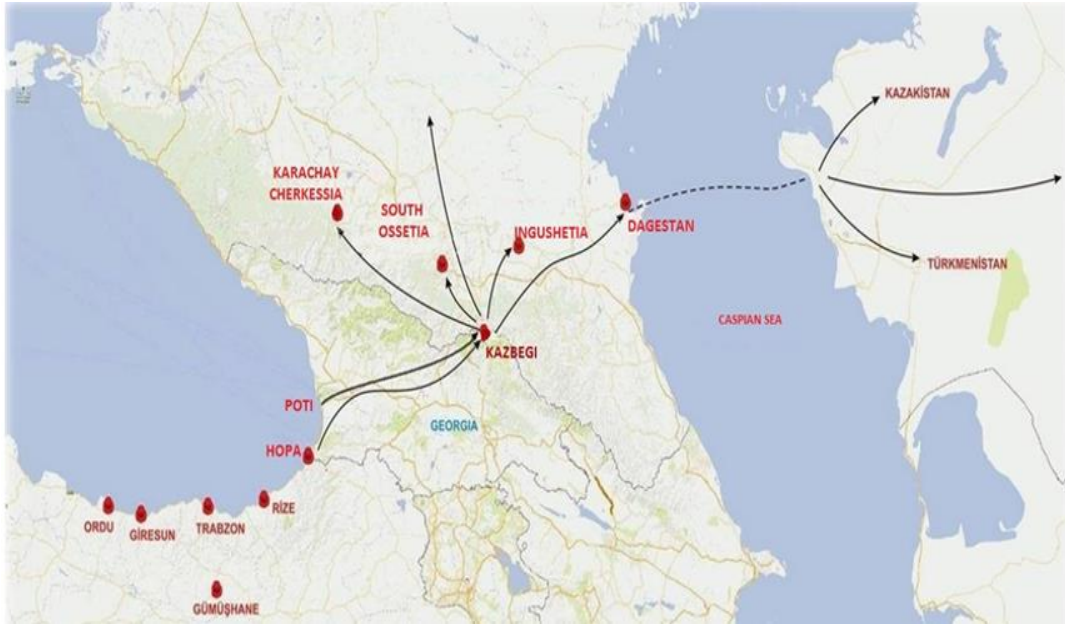
HOPAPORT												
2002-2016 Yılları Arası Toplam Elleçlenen Yük Miktarı												
	OCAK	ŞUBAT	MART	NİSAN	MAYIS	HAZİRAN	TEMMUZ	AĞUSTOS	EYLÜL	EKİM	KASIM	ARALIK
2002	37.858,00	37.715,00	37.497,00	22.930,00	17.864,00	23.484,00	32.587,00	23.590,00	31.063,00	24.624,00	36.604,00	20.805,00
2003	25.819,00	18.727,00	44.392,00	14.776,00	18.889,00	35.473,00	22.053,00	26.607,00	45.957,00	20.494,00	34.880,00	48.345,00
2004	28.719,00	20.473,00	25.029,00	10.530,00	35.968,00	39.365,00	26.120,00	21.753,00	36.755,00	13.704,00	18.360,00	34.640,00
2005	24.760,00	16.258,00	22.900,00	28.572,00	18.305,00	32.353,00	35.945,00	20.519,00	20.976,00	27.757,00	18.545,00	44.060,00
2006	20.917,00	27.869,00	19.554,00	18.344,00	37.934,00	21.584,00	33.100,00	21.876,00	33.036,00	31.092,00	33.334,00	28.578,00
2007	38.693,00	25.948,00	42.751,00	45.818,00	32.781,00	33.384,00	27.839,00	34.290,00	40.761,00	40.763,00	51.208,00	39.557,00
2008	43.255,00	13.318,00	38.775,00	42.407,00	42.016,00	45.045,00	45.183,00	55.319,00	47.394,00	54.708,00	26.549,00	27.407,00
2009	20.154,00	7.584,00	16.237,00	40.643,00	43.513,00	28.590,00	49.019,00	40.280,00	47.846,00	39.503,00	38.404,00	102.878,00
2010	19.662,00	27.756,00	56.486,00	65.780,00	65.262,00	72.040,00	69.363,00	42.206,00	37.215,00	27.896,00	27.622,00	55.501,00
2011	33.868,00	22.574,00	41.855,00	71.383,00	44.008,00	75.658,00	58.380,00	52.027,00	42.806,00	33.621,00	38.727,00	61.791,00
2012	76.854,00	31.970,00	85.784,00	86.816,00	67.491,00	64.256,00	82.362,00	77.510,00	41.110,00	69.949,00	114.698,34	55.126,29
2013	65.222,53	73.589,57	60.307,54	65.527,16	73.234,95	86.852,03	72.506,65	62.540,23	73.062,51	86.406,04	73.399,47	54.655,70
2014	51.071,78	30.136,07	43.404,70	54.841,42	61.521,84	29.558,91	54.139,56	46.794,06	52.073,58	68.960,88	49.331,95	95.392,13
2015	46.205,19	32.809,44	68.053,88	43.786,54	58.324,77	53.854,05	122.689,53	73.928,52	57.251,87	109.996,33	103.310,29	108.287,00
2016	78.398,88	51.162,11	41.912,69	61.395,38	49.924,17	52.318,52	41.164,01	92.780,59				

Kaynak: Hopa Limanı Verileri

5. SONUÇ

İpek Yolu güzergâhı üzerindeki ülkeler arasında en büyük karayolu taşıma filosuna sahip olan Türkiye, denize kapalı Orta Asya ve Kafkas ülkelerinin Karadeniz ve Akdeniz limanları ile tüm Avrupa ve dünya pazarlarına bağlanmasında kilit bir rol oynayacaktır. Hopa-Borçka Cankurtaran tüneli 5.288 km. uzunluğu ile Türkiye'nin bugüne kadar projelendirilen en uzun tüneli olma özelliğini taşımaktadır. Hopa-Borçka Cankurtaran tüneli yapıldıktan sonra Hopa Limanı çevrede bulunan iller arasında ulaşım daha rahat sağlanarak ve uluslararası çalışan karayolu firmaları Artvin üzerinden bu hattı kullanabilecektir. Bu hat İran'a gidecek olan karayolu nakliyesi yapan firmalar için uygun bir hat olacaktır. Ayrıca Hopa-Borçka Cankurtaran tünelinin hizmete girmesi bölgeye ekonomik açıdan faydalı olacaktır.

Gürcistan'ın Batum ve Poti limanları, Kafkasya bölgesine ve Orta Asya'ya uzanan demiryolu ağına bağlı olmasına rağmen, Doğu Karadeniz limanlarının Türkiye'nin demiryolu bağlantısı olmayan tek bölge olması, Türkiye'nin Orta Asya bölgesine açılmasını kısıtlamakta ve yapılan transit ticaretten alınan payın düşmesine neden olmaktadır (Şekil 4.). Türkiye'yi Gürcistan başta olmak üzere Kafkasya'ya açacak Sarp Sınır Kapısı'nın modernizasyonu projesi kapsamında ve ülkemizde meydana gelen veya gelebilecek olağanüstü durumlarda Sarp sınırında yaşanabilecek sıkıntıların önüne geçmek için Hopa ve Gürcistan, tarifeli Ro-Ro hattı ile Gürcistan'ın Poti Limanı'na ulaşmak mümkündür.



Şekil 4. Orta Asya-Kafkasya Hattında Hopa Limanının Konumu

KAYNAKLAR

- Çancı, M. ve Erdal, M. (2003). *Uluslararası Taşımacılık Yönetimi*. UTİCAD. 269-302 İstanbul.
- European conference of ministers of transport (ECMT). (1998). *Report on the current state of combined transport in Europe*. France.
- Evren, G. ve Öğüt, K. S. (2006). *Kombine Taşımacılık ve Ro-La*. Uluslararası Demiryolu Sempozyumu, Ankara-İstanbul.
- Çelik, K. ve Ovalı, S. (2007). *TRACECA Projesi ve Türkiye*, KTÜ, Trabzon.
- Ovalı, S. 2008. *TRACECA Projesi ve Türkiye.*, International Journal of Economic and Administrative Studies. Year:1 Volume:1 Number:1, Summer 2008 ISSN 1307-9832.
- OECD/ITF. 2009. *İntermodal Taşımacılık Ulusal Ülke İncelemesi: Türkiye*.
- Review of European Intermodal Freight Transport. (1992). Transport and Road Research Laboratory.
- Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı (UDH). (2014). *Türkiye Kombine Taşımacılık Strateji Belgesi*. Ankara.
- http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/TMKDG/tr/doc/20150106_122025_64574_1_64896.pdf
- http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/TRACECA/tr/images/20100326_170203_10426_1_64.jpg
- <http://www.hopaport.com.tr/>