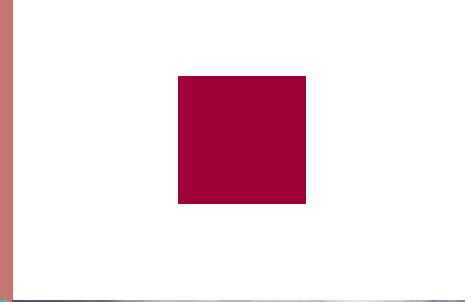
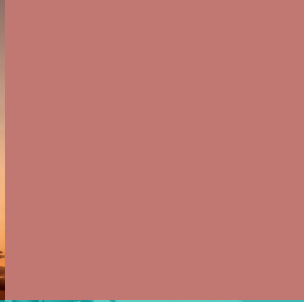


TR90 BÖLGESİ LOJİSTİK MEVCUT DURUM ANALİZİ VE GELİŞME STRATEJİSİ

Uzman FİKRİ AKKAYA

(Artvin, Giresun, Gümüşhane, Ordu, Rize, Trabzon)



İÇİNDEKİLER

1. LOJİSTİK	ii
1.1. Lojistik Kavramı ve İçeriği.....	1
1.2. Taşıma Türleri	2
1.3. Lojistikte Çağdaş Yaklaşımlar	5
1.4. Dünya’da ve Türkiye’de Lojistik	6
1.5. TR90 Bölgesi’nde Lojistik.....	10
2. SOSYO-EKONOMİK GÖSTERGELER	13
2.1. Genel Bakış.....	13
2.2. Nüfus.....	14
2.3. Eğitim.....	15
2.4. Ekonomik Göstergeler	16
2.5. Sanayi.....	16
2.6. Organize Sanayi Bölgeleri	17
2.7. Serbest Bölgeler	19
2.8. Dış Ticaret	20
3. LOJİSTİK FAALİYETLER	31
3.1. TR90 Bölgesinde Lojistik Faaliyetler	31
3.2. Karayolu Taşımacılığı	32
3.3. Denizyolu Taşımacılığı	53
3.4. Havayolu Taşımacılığı.....	70
3.5. Demiryolu Taşımacılığı	78
3.6. Antrepolar	84
4. LOJİSTİK KÖYLER	89
5. TR90 BÖLGESİ LOJİSTİK VE ULAŞTIRMA GZFT ANALİZİ	95
5.1. GZFT Analizi	95
5.2. TR90 Bölgesi Lojistik Ve Ulaştırma GZFT Analizi	95
6. GENEL DEĞERLENDİRME ve ÖNERİLER	101
6.1. TR90 Bölgesi Lojistik ve Ulaştırma Faaliyetlerine İlişkin Öneriler	102

TABLO LİSTESİ

Tablo 1. Taşıma Türlerinin Özelliklerine Göre Karşılaştırılması	5
Tablo 2. Lojistik Performans Endeksi.....	8
Tablo 3. Lojistik Performans Endeksinde Türkiye'nin Lojistik Performans Puanı ve Sırası.....	8
Tablo 4. TR90 Bölgesi Nüfus ve Yüzölçümü İstatistikleri.....	14
Tablo 5. TR90 Bölgesi Nüfusunun Yaş Gruplarına Göre Dağılımı.....	14
Tablo 6. TR90 Bölgesi Nüfusunun Eğitim Durumu	15
Tablo 7. TR90 Bölgesinde Faaliyet Gösteren Sanayi Tesislerinin ve Bu Tesislerde Sağlanan İstihdamın İllere Göre Dağılımı	16
Tablo 8. TR90 Bölgesi OSB Sayıları ve İllere Göre Dağılımı.....	18
Tablo 9. TR90 Bölgesi'nde Faal Bulunan OSB'ler	18
Tablo 10. TR90 Bölgesi'ndeki Bazı OSB'lerde Öne Çıkan Sektörler	18
Tablo 11. TR90 Bölgesi Faal OSB'lerinin Ulaşım Bilgileri	19
Tablo 12. Serbest Bölgeler İtibariyle Yıllık Ticaret Hacimleri ve Yıllık Değişimleri.....	19
Tablo 13. TR90 Bölgesi'nin En Çok İhracat ve İthalat Yaptığı 25 ülke.....	20
Tablo 14. TR90 Bölgesi İllerinin Son 5 yıllık İhracat Tutarları.....	21
Tablo 15. TR90 Bölgesi İllerinin Son 5 Yıllık İthalat Tutarları.....	22
Tablo 16. TR90 Bölgesi Gümrüklerinden Yapılan İhracat Tutarları	22
Tablo 17. TR90 Bölgesi Gümrüklerinden Yapılan İthalat	22
Tablo 18. En Çok İhracat ve İthalat Yapılan 10 Ülke (Artvin).....	23
Tablo 19. En Çok İhracat ve İthalat Yapılan 10 Ülke (Giresun).....	23
Tablo 20. En Çok İhracat ve İthalat Yapılan 10 Ülke (Gümüşhane)	24
Tablo 21. En Çok İhracat ve İthalat Yapılan 10 Ülke (Ordu)	25
Tablo 22. En Çok İhracat ve İthalat Yapılan 10 Ülke (Rize).....	25
Tablo 23. En Çok İhracat ve İthalat Yapılan 10 Ülke (Trabzon).....	26
Tablo 24. TR90 Bölgesi İllerinin Ait İhracat Tutarları, Türkiye Sıraları ve İhracatçı Firma Sayıları	27
Tablo 25. İhracatta İlk Bin Firma Listesine Giren TR90 Bölgesi Firma Sayıları ve İhracat Tutarları.....	27
Tablo 26. TR90 İlleri İhracatının Diğer Bazı İllerle Karşılaştırılması.....	28
Tablo 27. Üç Düzey 2 Bölgesinin 2010 Yılı Toplam İhracat Tutarları ve İhracatçı Firma Sayıları	29
Tablo 28. TR90 Bölgesi İllerinde Lojistik Faaliyetlerinde Bulunan Kayıtlı Firmalar.....	31
Tablo 29. TR90 Bölgesi Devlet ve İl Yolları Mevcut Durumu	35
Tablo 30. Türlerine Göre TR90 Bölgesi Motorlu Kara Taşıt Sayıları.....	35
Tablo 31. Devlet Yolları Yıllık Ortalama Günlük Taşıt Trafik Değerleri ve Hız Bilgileri	37
Tablo 32. Taşıma Türlerinin Bazı Ülkelerin İç Yük Taşımalarındaki Payları.....	38
Tablo 33. Türkiye'de Yurtiçi Taşımalarda Taşıma Türlerinin Dağılımının Mevcut Durumu ve 2023 Hedefleri.....	39
Tablo 34. Taşıma Türlerine Göre Yurtiçi Yolcu ve Yük Taşınması.....	39
Tablo 35. Taşıma Modlarına göre Türkiye İhracatı	40
Tablo 36. Taşıma Türlerine Göre Türkiye İthalatı	40

Tablo 37. 2009 Yılı Devlet Yollarının TR90 İllerine Göre Taşıt-Km, Yolcu-Km, Ton-Km Değerleri.....	41
Tablo 38. Sarp Sınır Kapısına Ait 2010 Yılı Araç Trafikçi	42
Tablo 39. Sarp Sınır Kapısı Trafikçi ve Türkiye Toplamına Oranı	43
Tablo 40. Sarp Sınır Kapısı'ndan Giriş Yapan Yerli ve Yabancı Sayısı	43
Tablo 41. Sarp ve Türkiye Sınır Kapılarından Yapılan Dış Ticaret Sefer Sayıları.....	43
Tablo 42. İhraç Yüklü Türk Araçlarının Trabzon ve Sarp Gümrük Kapılarına Göre Çıkış Yaptığı ve Yük Boşalttığı İlk 10 Ülke	44
Tablo 43. TR90 İllerinde Türlerine Göre Kara Taşımacılığı Yetki Belgesi Sahiplik Durumu	45
Tablo 44. TR90 İllerinde Kara Ulaştırma Yetki Belgeli Taşıt Sayıları(Taşıt Türlerine Göre)	45
Tablo 45. TR 90 Bölgesindeki Liman ve İskelelere Ait Yer, Kapasite ve İşletmeciler Bilgileri.	55
Tablo 46. TR 90 Bölgesindeki 5 Ana Limanın Genel Özellikleri	56
Tablo 47. 2008-2010 Yılları Arasında TR90 Bölgesi'ndeki Limanlara Gelen Gemi Adedi ...	56
Tablo 48. TR90 Liman ve İskeleleri Yükleme Verileri	57
Tablo 49. TR90 Liman ve İskeleleri Boşaltma İstatistikleri	57
Tablo 50. Bölge Limanlarından Yapılan Toplam İhracat Ve İthalat Yüğü	58
Tablo 51. Trabzon Limanı Kapasite Bilgileri	58
Tablo 52. Trabzon Limanı Fiziki Altyapı Bilgileri	59
Tablo 53. Trabzon Limanı Makine ve Teçhizat Bilgileri.....	59
Tablo 54. Trabzon Limanı Deniz Araçları Donanımı	59
Tablo 55. Trabzon Limanı'ndan 2008 Yılında İhraç Yüğü Giden Ülkeler ve Limanları	60
Tablo 56. Trabzon Limanı'na 2008 Yılında İthal Yüğü Gelen Ülkeler ve Limanlar	61
Tablo 57. Yıllar İtibarıyla Trabzon-Sochi Hattında Ro-Ro Taşımacılığıyla Taşınan Araç Sayısı	62
Tablo 58. Trabzon Limanı Kruvaziyer Gemi ve Yolcu İstatistikleri	62
Tablo 59. Giresun Limanının Elleçleme, Depolama ve Gemi Kapasitesi	62
Tablo 60. Giresun Limanı'ndan 2008 Yılında İhraç Yüğü Giden Ülkeler ve Limanları...	63
Tablo 61. Giresun Limanı'na 2008 Yılında Gelen İthal Yüğü Gelen Ülkeler ve Limanlar	63
Tablo 62. Ünye Limanının Elleçleme Depolama ve Gemi Kapasitesi	63
Tablo 63. Ünye Limanı'ndan 2008 Yılında İhraç Yüğü Giden Ülkeler ve Limanlar.....	64
Tablo 64. Ünye Limanı'na 2008 Yılında İthal Yüğü Gelen Ülkeler ve Limanlar	65
Tablo 65. Fatsa İskelesinin Elleçleme Depolama Ve Gemi Kapasitesi	65
Tablo 66. Fatsa İskelesi'nden 2008 yılında İhraç Yüğü Giden Ülkeler ve Limanlar.....	65
Tablo 67. Fatsa İskelesi'ne 2008 Yılında İthal Yüğü Gelen Ülkeler ve Limanlar.....	66
Tablo 68. Ordu Limanı'nın Elleçleme Depolama ve Gemi Kapasitesi.....	66
Tablo 69. Ordu Limanı'ndan 2008 Yılında İhraç Yüğü Giden Ülkeler ve Limanlar.....	67
Tablo 70. Ordu Limanı'na 2008 Yılında İthal Yüğü Gelen Ülkeler ve Limanlar	67
Tablo 71. Rize Limanı'nın Elleçleme Depolama Ve Gemi Kapasitesi.....	68
Tablo 72. Rize Limanı'ndan 2008 Yılında İhraç Yüğü Giden Ülkeler ve Limanlar	68
Tablo 73. Rize Limanı'na İthal Yüğü Gelen Ülkeler ve Limanları	69
Tablo 74. Hopa Limanı'ndan 2008 Yılında İhraç Yüğü Giden Ülkeler ve Limanları	69
Tablo 75. Hopa Limanı'na 2008 Yılında İthal Yüğü Gelen Ülkeler ve Limanlar.....	70

Tablo 76. Trabzon Uluslararası Havalimanı Özellikleri	73
Tablo 77. Trabzon Uluslararası Havalimanı Uçak Trafik ve Değişim Yüzdesi	73
Tablo 78. Trabzon Uluslararası Havalimanı Yolcu Trafik ve Değişim Yüzdesi	74
Tablo 79. Yolcu Trafikine Göre En Yoğun İlk 10 Havalimanı	74
Tablo 80. TR90 Bölgesi ve Türkiye Geneli Havayolu Kullanım Yoğunluğu, 2010	75
Tablo 81. Trabzon Havalimanı Kargo Trafik (Bagaj, Kargo, Posta) ve Değişim Yüzdesi	76
Tablo 82. Batum Uluslararası Havaalanı'ndan Türkiye Yurtiçi Uçuş Gerçekleştiren Uçak ve Yolcu Sayısı	76
Tablo 83. Çarşamba Havaalanı Özellikleri	77
Tablo 84. Çarşamba Havalimanı Uçak, Yolcu, Yük Trafik	77
Tablo 85. TR90 Bölgesi Gümrükleri Denetiminde Bulunan Antrepolar	86
Tablo 86. TR90 Bölgesi GZFT Analizi Sonuçları	99

ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 1. Lojistik Süreci	2
Şekil 2. TR90 Bölgesi Sanayi Tesisi Dağılımı	17
Şekil 3. Sogaris Lojistik Köyü, Fransa	91
Şekil 4. TCDD Lojistik Köyler Projesi	92
Şekil 5. TCDD Lojistik Köyler Projesinden Bir Örnek	93

HARİTA LİSTESİ

Harita 1. TR90 Bölgesi Yol Ağı Haritası	34
Harita 2. TRACECA Ulaştırma Haritası	47
Harita 3. Karadeniz Ring Koridoru	48
Harita 4. Türkiye TEM Yolları	49
Harita 5. Türkiye ECO Yolları	50
Harita 6. Türkiye E Yolları Ağı	50
Harita 7. Türkiye ESCAP Yolları	51
Harita 8. Türkiye Sınır Ötesi Demiryolu Projeleri ve Trabzon-Hopa-Batum Hattı Projesi	83
Harita 9. 2023 Yılına Kadar Oluşturulması Planlanan Demiryolu Hatları ve Erzincan-Trabzon Hattı	84

KISALTMALAR

3PL: Üçüncü Parti Lojistik

AB: Avrupa Birliği

ABD: Amerika Birleşik Devletleri

BRIC: Brezilya, Rusya, Hindistan, Çin

DHMI: Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü

DLH: Demiryollar, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü

DTÖ: Dünya Ticaret Örgütü

ECE: Avrupa Ekonomik Komisyonu

ECO: Ekonomik İşbirliği Teşkilatı

ESCAP: Asya Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu

İBB: İstatistiki Bölge Birimi

İSO: İstanbul Sanayi Odası

GSMH: Gayri Safi Milli Hasıla

GSYİH: Gayri Safi Yurtiçi Hasıla

KEİ: Karadeniz Ekonomik İşbirliği

KSS: Küçük Sanayi Sitesi

LPI: Lojistik Performans Endeksi

OSB: Organize Sanayi Bölgesi

OTSS: Otomatik Taşıt Sınıflandırma Sayımları

TCDD: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları

TEM: Trans-Avrupa Kuzey-Güney Karayolu

TİM: Türkiye İhracatçılar Meclisi

TRACECA: Avrupa-Kafkasya-Asya Taşıma Koridoru

TÜİK: Türkiye İstatistik Kurumu

UN: Birleşmiş Milletler

YOGT: Yıllık Ortalama Günlük Trafik

GİRİŞ

Lojistik, aslında dünya üzerinde herhangi iki nokta arasında ticaretin olduğu günden beri var olmasına karşın bugün daha önce hiç olmadığı kadar stratejik öneme sahiptir. Küreselleşme olgusu, üreticileri ve satıcıları fayda-maliyet dengesini hep tüketiciden yana olmasını sağlamaları ve böylece her geçen gün her bakımdan uzmanlıklarını artırmaları yönünde zorlamaktadır. Sanayi devriminden bu yana durmaksızın gelişim gösteren yeni üretim teknikleri, üretimde verimlilik ve maliyette etkinlik sağlanmasının temel aracı olagelmıştır. Ancak son dönemi önceki dönemlerden ayıran en önemli özellik modern üretim teknikleri kadar lojistik faaliyetlerin de rekabet gücünün sağlanmasında önemli olmasıdır.

Dünya üzerinde hacmi 15 trilyon dolara yaklaştığı düşünülen lojistik sektörü, gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerde en hızlı büyüyen sektörlerden olmakta ve geleceğin en önemli 3 sektörü arasında gösterilmektedir. Bu nedenle ülkeler hem lojistik sektörlerini geliştirmek hem de dünya üretim ve ticaretinden optimum fayda sağlayabilmek için lojistik altyapılarını en modern tekniklerle kurma, yenileme ve geliştirme yoluna başvurumaktadırlar. Zira, lojistik altyapısı, bir anlamda, refahın da kilit rolü konumundadır.

Son yıllarda Türkiye genelinde pek çok alanda olduğu gibi lojistikte de hızlı bir planlama dönemine girilmiştir. Gerek ulusal gerekse yerel ölçekte, iller ve Düzey 2 bölgeleri düzeylerinde lojistik master plan ve analiz çalışmaları oluşturulmaktadır. 2023 yılı için ekonomik hedefleri bulunan Türkiye'nin mevcut lojistik altyapısı ile bu hedeflerine ulaşamayacağı; lojistik hizmet alanlardan lojistik hizmet verenlere, kamu kurum ve kuruluşlarından sivil topluma, altyapıdan mevzuata kadar ilgili her alanda değişim ve dönüşümün kaçınılmaz olduğu savunulurken gelişmelerin iyi bir analiz ve planlama neticesinde olması gerektiğinin altı çizilmektedir. Öte yandan Türkiye lojistiğinin, dolayısıyla Türkiye ihracatının rekabet gücünün artmasının lojistik alanında ulusal ve yerel ölçekte projelerin geliştirilmesine bağlı olduğu sonucu çıkmaktadır.

“TR90 Bölgesi Lojistik Mevcut Durum Analizi ve Gelişme Stratejisi” adlı bu çalışma TR90 Bölgesi (Artvin, Giresun, Gümüşhane, Ordu, Rize, Trabzon)'nde gerçekleştirilen lojistik faaliyetleri bir arada inceleyen ilk çalışmadır. Lojistiğin bölgede önemli uğraş alanlarından biri olması, önemli gelişme eksenlerinden birini oluşturması, bölgesel kalkınmada stratejik

öneme sahip olması ve bölgesel lojistik rekabet gücünün kazandırılması gereksinimi böyle bir çalışmanın hazırlanmasını gerekli kılmıştır.

Çalışmanın en temel amacı, TR90 Bölgesi'nin lojistikte tam olarak nerede olduğunu ortaya koymaktır. Ardından TR90 Bölgesi lojistik faaliyetlerini ve lojistik ekonomisini tehdit eden, bölge lojistiğinin rekabet gücünü düşüren unsurlarla birlikte bu sorunların kısa ve orta vadede çözümüne yönelik önerileri ve ulaşılmak istenen hedefleri sıralayan bir politika aracı oluşturmak da ulaşılmak istenen bir diğer amaçtır. Ayrıca, TR90 Bölgesi'nde lojistik potansiyelinin var ve önemli olduğunu ortaya koyarak bölgeye bir lojistik merkez kurulmasını sağlamak ulaşılmak istenen nihai hedefler arasındadır.

Sorun ve çözüm önerileri tespit edilirken paydaşların katılımcılığına dikkat edilmiştir. TR90 Bölgesi'nde lojistiğin çeşitli kollarıyla uğraşan; kamu kesimi, özel sektör, sivil toplum ve üniversitelerden temsilcilerin görüşlerine başvurulmuştur. Bu görüşlerden bazıları, ulusal hedef ve politikalarla senkronize edilerek şekillendirilmeye çalışılmıştır. Sorunlar ve çözüm önerileri belirlenirken bunların bölgesel ölçekte sorunlar olması öncelikli görülmüştür. Böylece, çözüm üretirken yerel inisiyatifin kullanılması kolaylaşırken, hedeflerin kısa vadede gerçekleşebileceği düşünülmektedir.

Çalışmanın birinci bölümünde lojistik kavramı ve içeriği konusunda bilgilendirme yapılmaya çalışılmıştır. Lojistiğin ortaya çıkışı ve gelişimi, çeşitli lojistik faaliyetler, lojistikte çağdaş yaklaşımlar, lojistiğin dünya ve Türkiye'deki durumu, yerli ve yabancı referanslara başvurularak kısaca ortaya konmaya çalışılmıştır.

İkinci bölümde çeşitli veri ve analizlerle TR90 Bölgesi'nin sosyo-ekonomik durumu incelenmiştir. Burada, lojistiğin ekonomik faaliyetlerden ayrı olarak düşünülmemeyeceği için bölgesel sanayi, dış ticaret vb. konuların kısaca irdelenmesi gereği duyulmuştur.

Üçüncü bölümde TR90 Bölgesi'nde temel lojistik faaliyetlerin mevcut durumları ve taşımacılıkla ilgili altyapı bilgileri kısaca verilmiştir. Burada lojistik faaliyetler incelenirken fazla detaydan kaçınılmış ve inceleme temel lojistik unsurlarla sınırlı tutulmuştur. Bunun yanı sıra TR90 Bölgesi'nde demiryolu altyapısı henüz bulunmamasına rağmen demiryolu hakkında genel bilgiler ve ulusal çalışmalarda yer alan ve TR90 Bölgesi'ni ilgilendiren demiryolu projelerine yer verilmiştir.

Dördüncü bölümde lojistik köylerden bahsedilmektedir. Uygulamaları, Avrupa'da oldukça eski olan lojistik köyler ülkemizde daha yeni bilinmekte ve uygulama hedefleri ulusal plan ve programlarda yerini almaktadır. Lojistik köylerin işlevi, lojistik köylerdeki faaliyetler, dünyadan lojistik köy örnekleri ve Türkiye'de TCDD tarafından kurulması planlanan lojistik köylerin tanıtımı bu bölümde yer almaktadır. TR90 Bölgesi'nin lojistik merkez açısından taşıdığı potansiyelin ve TR90 Bölgesi'nde kurulması muhtemel bir lojistik merkezin özelliklerinin net tespitinin yapıldığı fizibilitenin başka bir çalışma ile kapsamlı şekilde ortaya konması gerektiği düşüncesiyle bu bölümde lojistik köylerle ilgili çok fazla detaya girilmemiştir.

Son olarak beşinci ve altıncı bölümlerde bölge genelinde, lojistiğin çok çeşitli faaliyet kollarından paydaşlarla gerçekleştirilen görüşmelerin yanında anket hazırlama, yazılı ve görsel basının, ulusal plan ve programlar ile akademik çalışmaların taranması yollarıyla elde edilen bilgiler, GZFT analizi ve bölge lojistiğine dair sorun ve çözüm önerilerinin tespitine temel oluşturmuştur.

1. LOJİSTİK

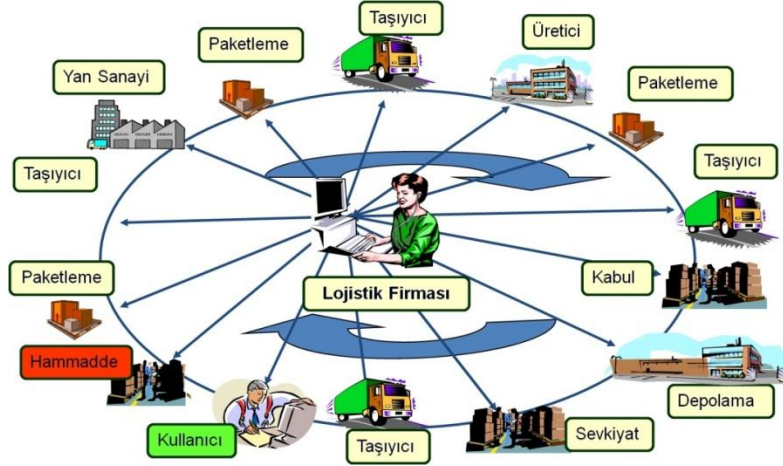
1.1. Lojistik Kavramı ve İçeriği

Günümüzde küreselleşmenin en somut göstergesi olarak mal, hizmet ve insanların hızla artan hareketliliği görülmektedir. Artık firmalar için malları küresel rekabette yer alabilecek kapasite ve kalitede üretmenin yanında en etkili ve verimli şekilde tüketiciye ulaştırmak da önemli bir gerekliliktir. Bir mal ve hizmetin birden fazla kişi tarafından aynı kalitede üretildiği varsayıldığında, bu mal ve hizmeti en uygun koşullarda, en düşük maliyetle ve uygun zamanda nihai tüketim noktasına ulaştırmanın kazanacağı sonucuna ulaşmak zor olmayacaktır. Bunun yanında bilişim ve telekomünikasyon teknolojilerinde yaşanan hızlı gelişim ve onun yarattığı küresel dönüşüm göstermektedir ki bu değişim ve dönüşüme ayak uydurabilen, bunu en iyi şekilde kullanabilen ve avantaja dönüştürebilen taraflar küresel rekabet ortamında başarıya ulaşacaktır. Sonuç olarak küreselleşme ile bilgi ve iletişim teknolojilerinde yaşanan hızlı değişim ve gelişmenin şekillendirdiği günümüz iş dünyasında doğru ürünün, doğru kişiye, doğru fiyattan ve doğru zamanda ulaştırılması büyük önem taşıdığı [1] söylenebilir.

Tüm bu değerlendirmeler göz önünde bulundurulduğunda özellikle küresel ticaret ve rekabet edebilirlik noktasında karşımıza lojistik kavramı çıkmaktadır. Günümüzde, geniş bir değerlendirme alanına sahip lojistik en genel anlamıyla üretim ve tüketim noktaları arasındaki mal ve hizmet hareketi olarak tanımlanmaktadır. Çok önceleri askeri bir tanım olarak kullanılan lojistik, bu alanda her türlü donanım ve ihtiyaç desteğinin organizasyonunu ifade etmekteyken zaman içinde ticari bir faaliyet alanını temsil eder hale gelmiş ve eskiden yapılan nakliye, taşıma, ulaştırma gibi faaliyetlere modern bir anlayış getirmiştir. Halen, zaman zaman ulaştırma ve taşımacılık faaliyetleriyle eşdeğer tutulan lojistik artık bunlardan daha öte bir faaliyetler bütününe kapsar hale gelmiştir.

Tedarik Zinciri Yönetim Profesyonelleri Konseyi (Council of Supply Chain Management Professionals) tarafından yapılan tanıma göre lojistik; “müşterilerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere her türlü ürün, hizmet ve bilgi akışının, hammaddenin başlangıç noktasından ürünün tüketildiği son noktaya kadar olan tedarik zinciri içindeki hareketinin, etkin ve verimli bir şekilde akış ve depolamasının sağlanması, kontrol altına alınması ve planlanması süreci”dir [2]. Sonuçta lojistik ile ürün, bilgi ve hizmetlerin sevkiyat noktaları ile teslim noktaları arasındaki iki yönlü akışı planlanmakta, gerçekleştirilmekte ve kontrol edilmektedir.

Buradan hareketle bir ürün veya hizmetin lojistiği, o ürün ve hizmetin doğuş noktasından nihai tüketim anına kadar olan depolama, elleçleme, stoklama, dağıtım, gümrükleme, sigortalama ve teslim gibi faaliyetlerinin tümünü kapsamaktadır. Temelinde lojistik firmasının yer aldığı lojistik süreci Şekil 1’de ortaya konmuştur.



Şekil 1. Lojistik Süreci [3]

Küresel rekabet özellikle üretim alanındaki firmaların kendi alanlarında uzmanlaşmalarını zorunlu kılmıştır. Bu nedenle geleneksel anlamda üreticilerin ve tüketicilerin kendi çabalarıyla yapmaya çalıştıkları lojistik faaliyetler, günümüzde 3PL (Üçüncü Parti Lojistik) firmaları tarafından yerine getirilmektedir. Böylece birinci parti olan satıcı ile ikinci parti olan alıcı arasındaki mal ve hizmet akışı artık bu tarafların dışında üçüncü bir parti tarafından çok daha kapsamlı bir faaliyetler bütünü içerisinde yürütülmektedir. Bu sayede hem üretim sonrası taşımacılık maliyetlerinin azaltılması hem de sadece lojistik alanında her türlü hizmeti profesyonel olarak sağlayan ve lojistik işletmeciliği yapan şirketlerin ortaya çıkması mümkün olmaktadır. Sonuç olarak günümüzde küresel rekabetin bir parçası olabilmek için bu yöntemle başvurmak satıcı ve alıcılar tarafından artık verim ve etkinliğin anahtarı olarak görülmektedir.

1.2. Taşıma Türleri

Lojistik faaliyetler içerisinde taşımacılık önemli bir yer tutmaktadır. Küresel ticaretin artması, yeni pazarların ve yükselen ekonomilerin ortaya çıkması, müşteri ihtiyaç ve taleplerinin çeşitlenmesi, rekabetin artması ile maliyetlerin minimum seviyelere çekilmesi yönündeki çabalar gibi sebepler farklı taşıma türlerinin kullanımını ve önemini artırmıştır. Taşıma türleri temel olarak karayolu taşımacılığı, denizyolu taşımacılığı, demiryolu taşımacılığı, havayolu taşımacılığı, boru hattı ve iç su yolu taşımacılığı olarak sınıflandırılmaktadır. Hangi taşıma türünün seçileceği hususunda çeşitli kriterler dikkate alınmakta ve bu doğrultuda en yüksek

verimin elde edileceği taşıma türü tercih edilmektedir. Bu noktada taşınacak olan ürünün şartları, zaman, hız, maliyet, etkinlik, esneklik, hacim ve ağırlık gibi şartlar değerlendirmeye alınarak ürün ve taşıma türü eşleştirmesi yapılmaktadır. Bahsi geçen taşıma türlerine ait açıklayıcı bilgiler ve her bir taşıma türüne ilişkin ayırt edici özellikler aşağıda sırasıyla verilmiştir.

1.2.1. Karayolu Taşımacılığı

Hızlı olması, yükleme ve boşaltma kolaylığı sağlaması, değişen koşullara kolay uyum sağlaması, üretim noktasından nihai tüketiciye kadar ulaştırma yetisine sahip olması gibi özellikleri nedeniyle karayolu taşımacılığı en çok tercih edilen taşıma türüdür. Ancak karayolu taşımacılığının taşıma hacminin düşük olması, yüksek maliyetler, doğal koşullardan ve çevresel etkilerden çabuk etkilenmesi, egzoz salınımıyla doğayı kirletmesi gibi olumsuz yönleri bulunmaktadır. Ülkemizde yurtiçi yük taşımalarının %92'si ve yolcu taşımacılığının %95'i bu yolla gerçekleştirilmektedir. Ayrıca Türkiye'nin 2010 yılı ihracatının değer olarak %42'si bu yolla gerçekleşmiştir.

1.2.2. Denizyolu Taşımacılığı

Denizyolu taşımacılığı, uluslararası alanda en yaygın kullanılan taşıma türüdür. Taşıma türleri arasında en düşük maliyetli ve güvenli olanıdır. Çok büyük miktardaki yükler ile konteynerlenebilen ürünler bu yolla taşınır. Havayoluna göre 22, karayoluna göre 7, demiryoluna göre ise 3,5 kat daha düşük maliyet gerektiren denizyolu ile dünya ticaretinin yaklaşık %85'lik kısmını taşımaktadır [4]. Ayrıca, TÜİK verilerine göre Türkiye'nin 2010 yılı ihracatının değer olarak %50'ye yakını ve ithalatının da %60'ına yakını bu yolla gerçekleştirilmektedir.

1.2.3. Havayolu Taşımacılığı

Havayolu taşımacılığının en önemli tercih edilme nedeni hız faktörüdür. Bunun yanında birim maliyetleri oldukça yüksektir. 500 kilometreden daha uzak mesafeler için elverişlidir. Dünyada taşınan kargonun sadece %2'lik kısmı havayolu taşımacılığı ile gerçekleştirilmektedir [4]. Dünyadaki eğilimlere paralel olarak ülkemizde de bu oran oldukça düşüktür. Ancak ulaştırma altyapısındaki iyileştirmeler ve rekabet avantajı sayesinde yolcu taşımalarında oldukça yüksek bir talep görmektedir.

1.2.4. Demiryolu Taşımacılığı

Düşük değerli, ağır ve hacimli yükler için yüksek maliyetlere katlanılmadan yapılabilecek taşıma türü olarak değerlendirilen demiryolu taşımacılığı, yüksek ilk yatırım maliyetleri yüzünden genellikle devlet tarafından yürütülmektedir. Özellikle uzun mesafeli kara taşımacılığında çok büyük maliyet avantajı sağlayan demiryolu taşımacılığına gelişmiş ülkelerde ayrı bir önemi verilmekte ve projeler karayolunun tamamlayıcı özelliği göz önüne alınarak hazırlanmaktadır. Buna karşın Türkiye’de karayolları yük taşımacılığında %90’ın üzerinde pay alırken bu oran demiryolları için %4’ler civarındadır.

Türkiye’de taşıma modları arasındaki kamu altyapı yatırımlarının dengesiz dağılımı nedeniyle son döneme kadar karayolu en çok yatırım çeken taşıma türü olmuştur. Ancak son dönemde 2023 vizyonu doğrultusunda demiryolu ağını geliştirme çalışmaları sonucunda demiryollarına yapılan yatırım karayollarını geçmiştir.

1.2.5. Boru Hattı Taşımacılığı

En önemli özelliği ilk yatırım maliyeti yüksekliği olan boru hattı taşımacılığında genellikle ham petrol, doğal gaz gibi likit ya da gaz halindeki ürünler taşınmaktadır. Güvenilir olması ve çok yüksek miktarda ürün taşıma imkanı en önemli avantajları iken esnekliği son derece düşüktür [4]. Türkiye sahip olduğu coğrafi konumu itibarıyla boru hattı taşımacılığında çok kritik bir öneme sahiptir. Dünya’nın en önemli doğalgaz ve petrol kaynakları olan Orta Asya ve Orta Doğu ile en büyük pazarı olan Avrupa arasında bir geçiş güzergahı halindeki Türkiye, önemli hatlara ev sahipliği yapmakta ve projelere konu olmaktadır.

1.2.6. İç Suyolu Taşımacılığı

Avrupa’da çok yaygın ve sık kullanılmasına rağmen ülkemizde henüz emekleme aşamasındadır. Özel taşıma araçlarına ihtiyaç duyulmakta olup, araç kapasiteleri genelde suyun derinliğine göre değişmektedir [4].

Sonuç olarak çok çeşitli ve farklı özelliklere sahip taşıma türleri değerlendirilirken amaçlar dikkatli bir şekilde tespit edilmeli ve bu amaçlara uyacak taşıma türünün kullanımı yoluna gidilmelidir. Taşıma türlerinin özelliklerine göre karşılaştırması Tablo 1’de ortaya konmuştur.

Buradan da görülebileceği gibi dikkate alınan özelliğe göre uygun taşıma türü değişmektedir.

Tablo 1. Taşıma Türlerinin Özelliklerine Göre Karşılaştırılması [4]

<i>Taşıma Türü</i>	<i>Maliyet</i>	<i>Ulaştırma Hızı</i>	<i>Hizmet</i>	<i>Çeşitli</i>	<i>Tarifeli Yüklemelerin Sıklığı</i>	<i>Tarifelerin Uygulanmasının Güvenliği</i>
			<i>Verilen Yerlerin Sayısı</i>	<i>Malları Kullanma Becerisi</i>		
<i>Karayolu</i>	Yüksek	Hızlı	Çok Geniş	Yüksek	Yüksek	Yüksek
<i>Denizyolu</i>	Çok Düşük	Yavaş	Sınırlı	Çok Yüksek	Çok Düşük	Orta
<i>Havayolu</i>	Çok Yüksek	Çok Hızlı	Geniş	Sınırlı	Yüksek	Yüksek
<i>Demiryolu</i>	Düşük	Yavaş	Sınırlı	Yüksek	Düşük	Yüksek
<i>İç Suyolu</i>	Düşük	Yavaş	Sınırlı	Yüksek	Düşük	Orta
<i>Boru Hattı</i>	Düşük	Yavaş	Çok Sınırlı	Çok Sınırlı	Orta	Yüksek

1.3. Lojistikte Çağdaş Yaklaşımlar

Yukarıda sıralanan taşıma türleri, geleneksel anlamda en çok tercih edilen temel taşıma türleridir. Bu tür taşımalar lojistikte tek türlü (unimodal) taşımalar olarak adlandırılmaktadır. Bu tür taşımalarda bir ürün başlangıç noktasından nihai tüketim noktasına ulaşıncaya kadar tek bir taşıma türüyle taşınmaktadır. Ancak zamanla lojistikte verimlilik ve etkililik arayışları yeni türleri ortaya çıkarmıştır. Bunlar intermodal (türler arası taşıma), multimodal (çoklu taşımacılık) ve kombine taşımacılıktır.

1.3.1. İntermodal Taşımacılık

Yük veya yolcunun, çıkış noktasından varış noktasına kadar tek bir sefer tarifesi ile iki ya da daha fazla taşıma türünün birbiri ile bağlantılı ve koordineli olarak taşınmasıdır. Burada konteyner taşımacılığı veya treylerin hiç açılmadan karayolu, demiryolu veya deniz yolu ile taşınması kastedilmektedir. Hedef, yüklemede ağız kapatılan ünitenin teslim yerinde açılmasıdır. Yani başlangıç noktasında yüklenen bir konteynerin, hiç açılmadan (en yaygın kullanımıyla) gemiye bindirilmesi ve nihai hedefe ulaştırılması intermodal taşımacılık kapsamında değerlendirilmektedir.

1.3.2. Multimodal Taşımacılık

Yükün, satıcıyla alıcı arasında, en az iki taşıma sistemiyle ve tek yük senediyle taşınmasıdır. Bu taşıma türünde, örneğin, bir ürün başlangıç noktasından karayoluyla limana ya da demiryolu hangarına taşınır, burada aktarma işlemi gerçekleştirilip gemi ya da trene yüklendiğinde multimodal taşıma gerçekleşmiş olur.

1.3.3. Kombine taşımacılık

Eşyanın tek bir taşıma biriminin içinde yeniden yüklemeye gerek kalmaksızın en az iki taşıma yöntemiyle (kara + demiryolu ya da kara + denizyolu gibi) kullanılarak taşınmasıdır [4]. Ro-Ro (karayolu taşıtlarının denizyoluyla taşınması), Ro-La (karayolu taşıtlarının demiryoluyla taşınması), Ferry Rail (demiryolu taşıtlarının deniz yoluyla taşınması) gibi taşıma türleri buna örnek olarak gösterilebilir.

1.4. Dünya’da ve Türkiye’de Lojistik

Lojistik ve ticaret birbirinden bağımsız faaliyetler değildirler. Dünya üzerindeki ticaretin tümünün lojistik faaliyetlerden geçtiği göz önüne alındığında dünya ticareti ve ekonomisindeki her türlü hareket eş zamanlı olarak lojistik sektörünü de etkilemektedir. Dünya Ticaret Örgütü’nün verilerine göre 2009 yılında gerçekleştirilen ticaret hacmi 25.172 milyar dolardır. Bunun 12.490 milyar doları ihracat, 12.682 milyar doları ise ithalattır. 2008 yılına göre 2009 yılında dünya ticaretinde yaklaşık %22 oranında bir daralma yaşanmıştır. Bu aynı zamanda lojistik faaliyetlerde hem değer hem de miktar olarak aynı oranda daralma anlamına gelmektedir. Türkiye 2009 yılında dünya ihracatında 33, ithalatta ise 23. sırada yer almıştır. Aynı yıl Türkiye GSYH’si 617 milyar dolar hacme sahip ve dünyanın en büyük 17. ekonomisi durumundadır.

Lojistik sektörünün ülkelerin kalkınmalarında lokomotif olduğu ifade edilirken Georgetown Üniversitesi Lojistik Direktörü Prof. Dr. Ricardo Ernst, dünyada üretilen her 1 doların 25 cent’inin lojistik faaliyetlere harcandığını belirtmektedir. Birçok faaliyeti kapsadığı için sektör büyüklüğünün hesaplanması zor olmakla birlikte, dünya lojistik pazarının 2009 yılında 9 trilyon dolarlık büyüklüğe ulaştığı tahmin edilmektedir. Sektör Avrupa’da yıllık %7-9, Kuzey Amerika’da %15 ve Asya’da da %20’lik büyüme oranlarıyla en hızlı büyüyen sektörler

arasında önemli bir yere sahiptir [5]. Türkiye’de ise lojistik sektörünün büyüme hızının %10-13 aralığında olduğu tahmin edilmektedir.

Avrupa Komisyonu tarafından hazırlanan *European Business Facts and Figures* 2006 yılı raporuna [6] göre Avrupa Birliği ülkeleri toplamında taşımacılık ve depolama sektöründe faaliyet gösteren 1.137.800 işletme bulunmakta ve yaklaşık 400 milyar Euro katma değer elde edilmektedir. Sektördeki toplam çalışan sayısı ise yine aynı yıl 8.847.400 kişidir. Katma değer ve çalışan sayıları bakımından sırasıyla İngiltere, Almanya, Fransa, İtalya ve İspanya ön plana çıkmaktadır. Rapora göre 2006 yılında AB genel toplamında yük taşımacılığında karayolunun payı %45,6; denizyolunun %37,3; demiryolunun ise %10,3 olarak gerçekleşmiştir (Ton-Km). Yolcu taşımacılığında ise karayolunun payı %82 iken demiryolunun payı %6,1 ve havayolunun payı ise %8,6 olarak gerçekleşmiştir (Yolcu-Km).

2015 yılında dünya lojistik pazarının 10-12 trilyon dolarlık bir hacme ulaşacağı tahmin edilmektedir. Türkiye’de ise 2008 yılında 60 milyar dolarlık bir pazarı olan sektörün, 2015 yılında 120-150 milyar dolara ulaşacağı tahmin edilmektedir [7]. Zira gelişmiş ülkelerde ulaştırma ve lojistiğin GSMH içerisindeki payı %10 civarındadır. Türkiye için düşündüğümüzde ise yaklaşık 600 milyar dolar olan GSMH içerisinde lojistik ve ulaştırma için 60 milyar dolarlık bir pay karşımıza çıkmaktadır. Sektörün 2011 yılı için 55 milyar dolarlık bir potansiyele sahip olduğu değerlendirilmektedir.

Dünya Bankası tarafından 2007 yılında ilk defa Lojistik Performans Endeksi raporu hazırlanmıştır. Altı farklı lojistik kriterin dikkate alındığı bu hesaplama sonucunda yapılan puanlama ve sıralama, ülkelerin lojistik alanındaki mevcut durumunu ve gelişmişlik düzeyini göstermesi bakımından dikkate değerdir. Temel olarak dikkate alınan altı kriter; gümrük ve sınır kapısı işlemleri, lojistik altyapısı, uluslararası taşıma olanakları, lojistik operasyonların kalitesi, ürünlerin izlenebilirliği ve zamanında teslimat olarak belirlenmiştir.

Lojistik Performans Endeksi raporu son olarak 2010 yılı için oluşturulmuştur. Lojistik performanslarına göre sıralanmış ilk 10 ülke ve Türkiye’nin durumu Tablo 2’de görülmektedir. Buna göre 150 ülkenin yer aldığı sıralamada 5 üzerinden 4,11 puan alan Almanya, en yüksek lojistik performansa sahip ülke konumundadır. Almanya’yı sırasıyla, Singapur, Hollanda ve İsveç izlemektedir. Bu durum, bu ülkelerin dikkate alınan altı kriter açısından en iyi durumda olduklarını göstermektedir.

Tablo 2. Lojistik Performans Endeksi [8]

<i>Sıra</i>	<i>Ülke</i>	<i>Puan</i>	<i>Performans(%)</i>
1	<i>Almanya</i>	4,11	100
2	<i>Singapur</i>	4,09	99,2
3	<i>İsveç</i>	4,08	98,8
4	<i>Hollanda</i>	4,07	98,5
5	<i>Lüksemburg</i>	3,98	95,7
6	<i>İsviçre</i>	3,97	95,5
7	<i>Japonya</i>	3,97	95,2
8	<i>İngiltere</i>	3,95	94,9
9	<i>Belçika</i>	3,94	94,5
10	<i>Norveç</i>	3,93	94,2
39	<i>Türkiye</i>	3,22	71,4

Türkiye'nin durumu ayrıca değerlendirildiğinde 2010 yılı sıralamasında 39. sırada yer aldığı görülmektedir. 2007 yılındaki raporun sonuçları ile karşılaştırıldığında Türkiye'nin lojistik performansının yükseldiği ancak sıralamada 5 sıra birden gerilediği görülmektedir [8]. Ayrıca belirlenen altı kriter açısından Türkiye'nin 2010 yılı için durumunu ortaya koyan görülebilir. Tablo 3'e göre Türkiye'nin lojistik performans puan ve sırası kriterler açısından değişiklik göstermektedir. En yüksek puan ve sıranın alındığı kriter olan zamanında teslimat konusundadır. Zamanında teslimat konusunda diğer kriterlere göre oldukça iyi durumda olan Türkiye'nin ürün izleme ve gümrükler konularında ise eksikliği göze çarpmaktadır. Bu konudaki en büyük engel ise yetersiz altyapı ve yatırımlar olarak değerlendirilmektedir.

Tablo 3. Lojistik Performans Endeksinde Türkiye'nin Lojistik Performans Puanı ve Sırası [8]

<i>Ülke</i>	<i>Gümrükler</i>		<i>Altyapı</i>		<i>Uluslararası Taşıma</i>		<i>Lojistik Kalitesi</i>		<i>Ürün İzleme</i>		<i>Zamanında Teslimat</i>	
	<i>Sıra</i>	<i>Puan</i>	<i>Sıra</i>	<i>Puan</i>	<i>Sıra</i>	<i>Puan</i>	<i>Sıra</i>	<i>Puan</i>	<i>Sıra</i>	<i>Puan</i>	<i>Sıra</i>	<i>Puan</i>
<i>Türkiye</i>	46	2,82	39	3,08	44	3,15	37	3,23	56	3,09	31	3,94

Küresel ekonomide dış ticaret lojistiği, gelişmekte olan ülkelerin küresel ticareti kontrol etmeleri ve küreselleşmenin getirilerinden pay almaları için ayrı bir öneme sahiptir. Türkiye doğu-batı arasında 600 milyar dolarlık mal hareketinin geçiş noktasında; karayolları, demiryolları, üç tarafını çevreleyen denizleri, hava limanları ve dağıtım merkezleri ile Avrasya ticaretinin merkezinde; Avrupa, Balkanlar, Karadeniz, Kafkasya, Orta Asya, Kuzey Afrika ve Orta Doğu'nun bağlantı merkezi konumundadır. Sahip olduğu bu stratejik konum sayesinde bu coğrafyanın en önemli ve değerli lojistik üssü olma potansiyeline sahip olan

Türkiye; Çin ve Avrupa'yı birleştirecek İpek Yolu projesinde ana rotada bulunan, Kuzey Afrika'dan Orta Asya'ya uzanan bölgeden yapılan sanayi ürünleri ihracatının %65'ini tek başına gerçekleştiren, bölgenin en girişimci, en dinamik, dünyaya en fazla açılmış özel sektöre sahip ülkesi pozisyonundadır. Bununla birlikte, Türkiye'nin dünya lojistik pazarından daha fazla pay alabilmesi için sadece sahip olduğu jeopolitik avantajların yeterli olmadığını bunun fiziksel ve kurumsal altyapı ile desteklenmesi gerektiğini belirtmekte fayda vardır.

Dünya Ticaret Örgütü'nün (DTÖ) Dünya Hizmet Gayri Safi Yurtiçi Hasıla raporlarına göre taşımacılık, tüm hizmet sektörleri arasında çok büyük öneme sahip bir alan olarak yerini almıştır. DTÖ raporunda, ulaştırma ve taşımacılık kapsamında yer alan faaliyetler; Denizyolu Taşımacılığı, İç su yolları Taşımacılığı, Havayolu Taşımacılığı, Uzay Taşımacılığı, Demiryolu Taşımacılığı, Karayolu Taşımacılığı, Boru Hattı Taşımacılığı, Depolama, Elleçleme ve ilgili hizmetler olarak sıralanmaktadır. Dünya genelinde ulaştırma ve taşımacılık alanındaki GSYH'nin toplam hizmetler GSYİH içerisindeki payı 2008 yılında %24,26 olarak gerçekleşmiştir. Türkiye'de de benzer bir durum yaşanmış ve aynı yıl bu oran %22,53 olarak gerçekleşmiştir [7].

2011 yılı Ocak ayında Davos'ta düzenlenen Dünya Ekonomik Forumu'nda Türkiye, lojistik alanında dünyada en hızlı büyüyen 10 ülke arasında gösterilmiştir. Brezilya, Hindistan, Rusya ve Çin'in (BRIC ülkeleri) hızlı bir yükselişte oldukları belirtilen toplantıda, Türkiye'nin lojistikteki en önemli avantajının, üretim merkezleri ile tüketim merkezlerine olan coğrafi avantajından kaynaklandığı belirtilmiştir. Türkiye ekonomisindeki gelişmeye paralel bir gelişme gösteren lojistik sektörü ile Türkiye'nin coğrafi avantajını da kullanarak 15-20 yıllık bir süre içinde bölgesel bir güç haline geldiği, 1.500 şirket ve 46.000 araçla Avrupa'nın en büyük filosuna sahip durumda olduğu, 5 milyar Euro ciro ve 400.000 kişilik istihdam hacmine ulaştığı ifade edilmiştir.

Cumhuriyetin 100. yılı olan 2023 hedefi olarak belirlediği 500 milyar dolarlık ihracat hedefine uygun şekilde, kendine hedefler çizen Türkiye lojistik sektörü, 2023'te en az 50 milyar dolarlık ciro (3PL hizmetleri alanında), 25-30 adet uluslararası lojistik markası ve 1,5 milyon kişilik istihdam yaratmak hedeflerini ortaya koymuştur. Ayrıca, ülke olarak bölgesel lojistik merkez olabilmek için, 5 tane lojistik köy inşa etmek de sektörün hedefleri arasında yer almaktadır. [7]. Ayrıca lojistik sektörünün her yıl %10-15 arasında büyüyeceği ve GSMH

içindeki payının %10-12'lere çıkacağı Ulaştırma Bakanlığı'nın Hedef 2023 öngörülerini arasında yer almaktadır.

1.5. TR90 Bölgesi'nde Lojistik

Bir bölgede lojistiğin gelişmesi için çeşitli doğal, beşeri ve ekonomik sebeplerin oluşması gerekmektedir. Coğrafi şartlar, jeo-stratejik konum, bölgesel ekonomik gelişmişlik, pazarlara yakınlık ve altyapı, lojistiğin gelişimini etkileyen çok temel parametrelerdir. TR90 Bölgesi'nde (Artvin, Giresun, Gümüşhane, Ordu, Rize, Trabzon) imalat sektörü oldukça geride olup, tarım ve hizmet sektörleri hem yarattığı katma değer hem de mevcut durum bakımından çok daha ön plana çıkmaktadır. Lojistik yoğunluğun, bir bölgenin üretim, tüketim ve ticaret hacmiyle paralellik gösterdiği göz önünde bulundurulduğunda, nüfus ve üretimin nispeten daha az olduğu bölge için lojistik açıdan olumsuz bir durum söz konusudur.

Dağlık ve engebeli coğrafyası TR90 Bölgesi'nde ulaştırma altyapısında sorunlar yaratmaktadır. Türkiye'de en yaygın tür olarak kullanılan karayolu taşımacılığının bölgedeki altyapısının elverişsizliği uzun süre bölgesel gelişmenin önündeki en büyük engellerden biri olarak görülmektedir. Ancak özellikle Karadeniz Sahil Yolu'nun tamamlanmasıyla TR90 Bölgesi, konforlu, güvenli, yüksek standartta bir karayolu koridoruna kavuşmuştur. Trans-Avrupa transit geçiş projelerinin hepsinde karayolu geçiş güzergahı olarak yer alan bu hat ile Kafkasya, Orta Asya ve Rusya'ya karayolu ile ulaşım daha kolay hale gelmiştir.

430 km'lik sahil şeridi bulunan bölge, dünya ticaretine hakim olan denizyolu taşımacılığı açısından avantajlı konumdadır. Ticari taşımalar açısından tarihi önemdeki bölge, yeniden canlandırılması düşünülen modern İpek Yolu'nun Karadeniz'e çıkış kapısı olarak düşünülmektedir.

Lojistikte etkinlik ve verimliliğin sağlanabilmesi için taşınacak olan ürünün en düşük maliyetle taşınması hedeflenmekte ve bu nedenle Bundan dolayı da taşıma altyapısının çok modlu taşımacılığa imkan tanınması önemli hale gelmektedir. TR90 Bölgesi limanlarına demiryolu bağlantısı bulunmamaktadır. Buna karşın bölgenin sahip olduğu Kafkasya ve Orta Doğu hinterlandına hitap edebilmesi için buralara demiryolu bağlantısının gerçekleştirilmesi gerekmektedir.

Ülkemizin gelişmiş bölgelerine olan uzaklığı TR90 Bölgesi'nde havayolu ulaşımına olan talebi artırmaktadır. Trabzon Uluslararası Havalimanı, ülkemizin doğusunda bulunan en büyük havalimanıdır. Ayrıca TR90 Bölgesi'ndeki de tek havalimanı konumundadır. Bölgeye yapılan uçuşlarda Batum Uluslararası Havaalanı'nın gümrüksüz ve vizesiz olarak kullanılması, ayrıca Ordu-Giresun illerine hitaben inşa edilecek olan havaalanı bölge hava ulaşımına çeşitlilik kazandıracaktır.

Üretim ve ticaretin ana bileşenlerinden olan lojistik sektörü maliyet getirileri nedeniyle üretim ve tüketim noktaları çevresinde ve ulaşım yolları üzerinde gelişme göstermektedir. Ulaşım alt sistemleri ise lojistik faaliyetlerin niteliğini ortaya koymaktadır. Türkiye'nin dünyanın dört bir tarafıyla artan dış ticareti, Asya ile Avrupa arasındaki kara ve deniz bağlantılarıyla transit ticaretteki rolü nedeniyle lojistikteki gelişmelere kayıtsız kalamayacağı açıktır. Türkiye için Orta Asya, Orta Doğu ve Kafkasya büyük önem taşımaktadır. Türkiye'nin dış ticaretteki en büyük ortağı ve bölgenin de en büyük ihracat pazarı konumundaki Rusya'ya yapılan ulaştırma ve taşımacılıkta, coğrafi konumu nedeniyle TR90 Bölgesi'nin taşıdığı önem gözden kaçırılmamalıdır. Sonuç olarak hitap ettiği coğrafya ve pazarlar açısından değerlendirildiğinde bölgenin lojistik üs haline getirilmesi gelecekte önemli kazanımlar sağlayacaktır.

Ulaştırma ve lojistik faaliyetleri geçmişten günümüze TR90 Bölgesi için önemli bir geçim kaynağı olagelmıştır. Geçmişte sektörel çeşitliliğin kısıtlı oluşu, imalat sanayisi ve tarımın-belirli alanlar hariç-gelişmemiş olması taşımacılık sektörünü bölgede cazip bir uğraş alanı haline getirmiştir. Özellikle İran transit ticaretinin bölge limanları üzerinden gerçekleştirildiği dönemlerde yaşanan yoğunluk ve sağlanan kazanç sıkça dile getirilmektedir. Sektöre bölgede eski cazibesini kazandıracak yeni projeler ve altyapı yatırımlarının en kısa zamanda hayata geçirilmesi beklenmektedir.

TR90 Bölgesi'nde lojistik ve ulaştırma faaliyetlerinin mevcut durumu konusunda genel bir değerlendirme yapılabilmesi için bölgenin lojistik ve ulaştırma bileşenleri açısından değerlendirilmesinde fayda vardır. Çalışmanın ilerleyen bölümlerinde yer alan detaylı bilgi ve değerlendirmeler, TR90 Bölgesi'nin lojistik durumunu ortaya koyacaktır.

Kaynakça

- [1]Ar, İ.M., Tanyaş, M. (2011). “Kentsel Lojistik ve Trabzon İçin Mevcut Durum Analizi”, *Trabzon Kent Sempozyumu*, 08-10 Eylül, Trabzon.
- [2] <http://cscmp.org/aboutcscmp/definitions.asp>. (Erişim Tarihi: 10.08.2011).
- [3] <http://www.beykoz.edu.tr/tr/lojistik> (Erişim Tarihi: 21.03.2010).
- [4] Altuntaş, M. *Lojistikte Taşma Modları ve Entegre Taşımacılık*, http://www.ekodialog.com/Makaleler/lojistik_modlari_entegre_tasimacilik_makale.html (Erişim Tarihi: 08.01.2010).
- [5]Torun, M. (2011). “Dünyada ve Türkiye’de Lojistik”, Çukurova Kalkınma Ajansı, www.mersinlojistikplatformu.org/formlar/1ujek7hagh2.doc. 01.08.2011.
- [6] EUROSTAT (2009). *European Business ‘Facts and Figures’*.
- [7] MÜSİAD, *Lojistik Sektör Raporu 2010*
- [8] Arvis, J-F., Mustra, M.A., Ojala, L., Shepherd, B., Saslavsky, D.(2010). “Connecting to Compete: Logistics Performance Index and Its Indicators”, The World Bank Publishing.
- [9] <http://www.abvizyonu.com/lojistik/turk-lojistik-sektoru-dunya-liginde.html>. (Erişim Tarihi: 13.04.2011).
- [10] Kara, M., Tayfur, L., Basık, H. (2009). “Küresel Ticarete Lojistik Üslerin Önemi ve Türkiye”, Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 11,69-84.

2. SOSYO-EKONOMİK GÖSTERGELER

2.1. Genel Bakış

Düzey-2 İstatistiki Bölge Birimi olarak TR90 Bölgesi Artvin, Giresun, Gümüşhane, Ordu, Rize, Trabzon illerini kapsamaktadır. Bölge, ülkemizin Karadeniz kıyısının doğusunda yer almaktadır. Gümüşhane ili hariç bölge illerinin yerleşimleri genel olarak Karadeniz kıyısında bulunmaktadır. Bölge boyunca denize paralel ve doğu-batı doğrultusunda uzanan dağlar kıyı yerleşimlerini bir anlamda zorunlu kılmış; şehirleşme, altyapı, ulaşım, sanayi gibi pek çok yaşamsal faktörün oluşumunda çeşitli sorunlara yol açmıştır.

Jeopolitik konumuna bakılacak olunursa bölge, Asya-Avrupa arasında uzanan bir köprü konumunda olan ülkemizin Karadeniz'e bakan yönüyle önemli bir yere sahiptir. Günümüzde tekrar canlandırılması yönünde çalışmalar yürütülen tarihi İpek Yolu'nun Anadolu güzergahında, Karadeniz'e yakınlığıyla denize çıkış kapısı konumundaki bölge, bu açıdan önemini halen korumaktadır. Karadeniz Bölgesi; Ortadoğu, Kafkaslar, Rusya, Orta Asya gibi hem ekonomik hem de politik açıdan önemli bölge ve ülkelere yakınlığı nedeniyle stratejik öneme sahiptir. Ayrıca, bölgesel ve küresel gelişmelere bağlı olarak bu bölgelerde yaşananlardan hep etkilenmiş ve etkilenmektedir. Soğuk Savaş dönemi boyunca kapalı bulunan şimdiki Sarp kara sınırı Soğuk Savaş'ın bitimiyle yeni ülkeler, yeni komşular, yeni pazarlar yaratmıştır. Ortaya çıkan yeni dünya düzeninde bölgesel oranda da hızla yayılan serbest ticaret, bölgeyi Türkiye'nin bu bölgelerle gerçekleşen ticaretinin transit geçiş güzergahı haline getirmiştir. Tüm bu gelişmeler TR90 Bölgesi'nin kalkınması adına büyük fırsatlar sunmaktadır.

Bölgenin konumu ve topoğrafyası sanayinin gelişmesindeki en büyük engeldir. Çarpık kentleşme, yetersiz altyapı, ulaşımdaki zorluklar vb. sebepler sanayi sektörünün ihtiyaçlarını karşılayamadığından yatırımcı bölgeye uzak durmakta ve uluslararası pazarlara ulaşımda bölgesel altyapıdaki eksiklikler nedeniyle bölgenin diğer bölgelerle rekabet gücü de zayıflatmaktadır.

Bölgede sanayi daha çok fındık ve çaya dayalı tarımsal endüstridir. Çay ve fındık tarımı bölge halkının temel geçim kaynağı olup bu sektöre bağlı diğer gıda alt sektörlerinin de gelişmesini kısmen sağlamıştır. Çay ve fındık fabrikalarının dışındaki büyük üretim tesisleri sayısı oldukça azdır. Sanayi, tarım ve hizmet bazlı üç ana sektöre bakıldığında hizmet sektörü başta gelmekte ve onu tarım izlemektedir.

2.2. Nüfus

TR90 Bölgesi'ne ilişkin nüfus ve yüzölçümü istatistikleri incelendiğinde (Tablo 4) bölgede bulunan altı ilin kapladığı alan toplam 35.174 km²'dir. Bu alan Türkiye'nin toplam yüzölçümünün %4,60'ını oluşturmaktadır. Bölgede ülke nüfusunun %3,41'i yaşamaktadır.

Tablo 4'teki bilgilere göre bölgenin nüfus bakımından en büyük ili Trabzon iken yüz ölçümü bakımından en büyük ili Artvin'dir.

Tablo 4. TR90 Bölgesi Nüfus ve Yüzölçümü İstatistikleri [1]

TR90 İlleri	Nüfus			Yüzölçümü				
	Toplam	Erkek	Kadın	Sıra (TR90)	Sıra (TR)	Yüzölçümü (km ²)	Sıra (TR90)	Nüfus yoğunluğu (kişi/km ²)
Artvin	164.759	82.321	82.438	5.	76.	7.367	1.	22,36
Giresun	419.256	206.730	212.526	3.	46.	6.832	2.	61,36
Gümüşhane	129.618	65.031	64.587	6.	77.	6.437	3.	20,13
Ordu	719.183	358.386	360.797	2.	30.	5.952	4.	120,83
Rize	319.637	157.161	162.476	4.	57.	3.922	6.	81,49
Trabzon	763.714	377.059	386.655	1.	27.	4.664	5.	163,74
TR90	2.516.167	1.246.688	1.269.479	-	13.	35.174	-	71,53
Türkiye	73.722.988	37.043.182	36.679.806	-	-	769.604	-	95,79
TR90/TR	3,41%	3,37%	3,46%	-	-	4,60%	-	-

Bölge nüfusunun yaş gruplarına göre dağılımı (Tablo 5) incelendiğinde, ekonominin ihtiyaç duyduğu iş gücünü karşılayacak olan faal (15-65) nüfusun TR90 ortalaması %66,55 olup Türkiye ortalamasının yaklaşık 0,5 puanla altındadır. Buna göre bölge illeri genel olarak genç bir nüfusa sahip olup özellikle gelişme potansiyeline sahip hizmet ve üretim sektörünün iş gücü ihtiyacı karşılanabilecek düzeydedir.

Tablo 5. TR90 Bölgesi Nüfusunun Yaş Gruplarına Göre Dağılımı (%) [1]

TR90 İlleri	Yaş Grupları		
	Çocuk (0-14)	Faal (15-65)	Yaşlı (65+)
Artvin	20,32	66,56	13,12
Giresun	21,26	65,76	12,98
Gümüşhane	24,05	64,97	10,99
Ordu	23,9	65,61	10,49
Rize	22,7	67,61	9,69

<i>Trabzon</i>	22,68	67,72	9,61
TR90	22,71	66,55	10,74
Türkiye	25,99	67	7,01

2.3. Eğitim

TR90 Bölgesi'nin genel olarak eğitim durumuna ilişkin veriler Tablo 6'da ortaya konmuştur. Yükseköğretim mezunları ayrıca değerlendirildiğinde TR90 Bölgesi'nde en az yükseköğretim mezunu kişi sayısının 135.972 olduğu ve bu sayının tüm TR90 Bölgesi nüfusunun %5,4'ünü oluşturduğu görülmektedir. Bu sayı Türkiye'de en az yükseköğretim mezunlarının toplamının %3,14'ünü oluşturmaktadır.

Tablo 6. TR90 Bölgesi Nüfusunun Eğitim Durumu [1]

<i>Eğitim Seviyesi</i>	Trabzon	Ordu	Giresun	Rize	Artvin	Gümüşhane	TR90	Türkiye
<i>Okuma yazma bilmeyen</i>	55.221	82.064	44.175	20.273	10.253	9.852	221.838	4.672.257
<i>Okuma yazma bilen fakat bir okul bitirmeyen</i>	129.484	137.532	73.306	55.009	26.175	24.715	446.221	13.517.214
<i>İlkokul mezunu</i>	190.575	189.897	108.637	91.197	48.910	33.161	662.377	18.523.823
<i>İlköğretim mezunu</i>	80.019	76.886	43.685	33.365	15.731	15.130	264.816	7.432.613
<i>Ortaokul veya dengi okul mezunu</i>	30.313	26.368	16.615	11.968	7.887	5.084	98.235	2.795.917
<i>Lise veya dengi okul mezunu</i>	130.722	91.621	60.020	49.180	27.949	19.106	378.598	10.379.231
<i>Yüksekokul veya fakülte mezunu</i>	52.033	30.359	22.428	16.734	8.838	5.580	135.972	4.320.813
<i>Yüksek lisans mezunu</i>	2.247	926	799	685	305	187	5.149	279.268
<i>Doktora mezunu</i>	1.120	245	161	193	77	63	1.859	95.500
<i>Bilinmeyen</i>	28.392	26.072	20.519	14.246	7.366	6.251	102.846	3.032.457
Toplam	700.126	661.970	390.345	292.850	153.491	119.129	2.317.911	65.049.093

TR90 Bölgesi'nde; Karadeniz Teknik Üniversitesi, Ordu Üniversitesi, Giresun Üniversitesi, Rize Üniversitesi, Çoruh Üniversitesi ve Gümüşhane Üniversitesi olmak üzere 6 adet devlet üniversitesi ile 1 adet vakıf üniversitesi (Avrasya Üniversitesi) faaliyet göstermektedir. Tüm bu yükseköğretim kurumlarında toplam 3.290 akademik personel ve 72.224 öğrenci bulunmaktadır [1].

2.4. Ekonomik Göstergeler

Türkiye İstatistik Kurumu'nun 2004-2006 yılları arasında yapmış olduğu katma değer istatistiklerine göre bölge'de üretilen katma değer ve bunun ülke genelinde üretilen katma değere oranı belirlenmiştir. Buna göre 2006 yılında bölgede üretilen toplam gayri safi katma değer Türkiye toplamı içindeki payı %2,60 olarak gerçekleşmiştir. TR90 Bölgesi'nin tarım, sanayi ve hizmetler alanlarında yarattığı katma değerlerin Türkiye toplamındaki payları sırası ile %4,80, %1,90 ve %2,60'tır. Bu oranlar bölgenin ekonomik yapısı hakkında genel bir görünüm çizerek tarım sektörünün bölge için öne çıktığını, sanayi üretiminin ise düşük olduğunu göstermektedir. Ayrıca sektörlerin genel bölge katma değeri içindeki payı değerlendirildiğinde bölgeye en fazla katma değer yaratan sektörün hizmetler (%62) olduğu onu sırasıyla sanayi (%21) ve tarımın (%17) izlediği görülmektedir [1].

2.5. Sanayi

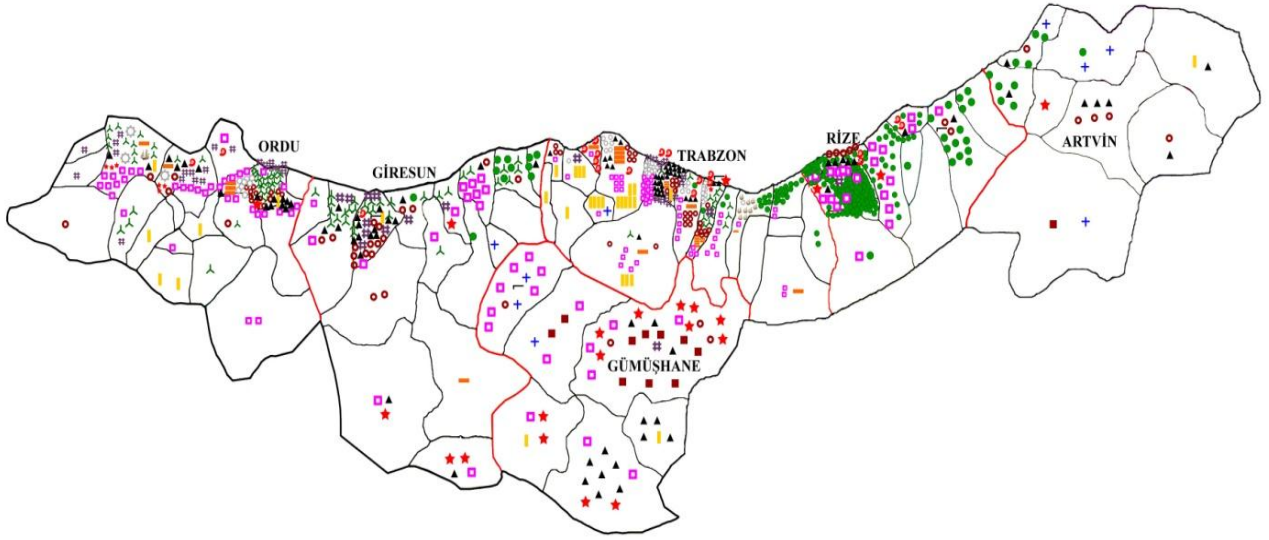
TR90 Bölgesi'nin sanayi yapısı ortaya konulmak istendiğinde birçok parametre değerlendirmeye alınabilir. Bunlardan en önemli ikisi bölgede faaliyet gösteren sanayi tesislerinin ve bu tesislerde sağlanan istihdamın illere göre dağılımıdır (Tablo 7). Buna göre, tesis sayısı bakımından bölgede Ordu ili öne çıkmaktadır. İstihdama bakıldığında ise sanayi tesisi açısından Ordu ilinin yaklaşık yarısı kadar tesisi bulunan Rize'deki tesislerde toplam istihdam en fazladır. Rize'deki sanayi tesisleri genellikle çay işleme tesisleri olup bu tesislerdeki ortalama istihdam yüksektir. Tabloda, tesis başına istihdam sayısı açısından ise Artvin'in en yüksek orana sahip olduğu görülmektedir.

Tablo 7. TR90 Bölgesinde Faaliyet Gösteren Sanayi Tesislerinin ve Bu Tesislerde Sağlanan İstihdamın İllere Göre Dağılımı [1]

<i>İller</i>	Sanayi Tesisi Sayısı	İstihdam Sayısı	İstihdam/Tesis
<i>Trabzon</i>	388	14.307	37
<i>Ordu</i>	452	8.523	19
<i>Giresun</i>	127	4.714	37
<i>Rize</i>	252	14.466	57
<i>Artvin</i>	38	3.688	97
<i>Gümüşhane</i>	70	1.100	15
TR90	1.327	46.798	Bölge Ort:35

Ayrıca TR90 Bölgesi sanayi tesisi dağılım haritası incelendiğinde (Şekil 2) pek çok farklı sektörden işletmenin dağınık bir yapı sergilediği görülmektedir. Buna göre, bölgedeki

ekonomik uğraşların tür ve yoğunluklarının illere göre belirgin farklılıklar gösterdiğini ifade etmektedir.



	Fındık		Çay		Gıda		Maden		Enerji
	Gemi İnşa		Silah		Orman Ürünleri- Mobilya		Makine- Metal-Döküm		İnşaat
	Su Ürünleri		Süt Ürünleri		Tekstil		Pestil-Köme		Plastik

Şekil 2. TR90 Bölgesi Sanayi Tesisi Dağılımı [1]

İstanbul Sanayi Odası tarafından her yıl açıklanan ISO 500-Türkiye'nin en büyük ilk 500 sanayi kuruluşu-listesine 2010 yılında TR90 Bölgesi'nden ait 9 firma girerken bu firmaların üretimden toplam satışları 3,2 milyar lira dolayında gerçekleşmiştir. İlk binde yer alan TR90 Bölgesi firmalarının sayısı 12 olup bunlardan 5'i Ordu'da, 3'ü Trabzon'da, 2'si Giresun'dadır.

2.6. Organize Sanayi Bölgeleri

TR90 Bölgesi'nde bulunan Organize Sanayi Bölgelerine (OSB) ilişkin bilgiler (Tablo 8, Tablo 9 ve Tablo 10) incelendiğinde 2011 yılı başı itibarıyla bölgede 6'sı faal toplam 11 OSB bulunduğu ve bu OSB'lerde yerleşik 154 firma ile 7.000'in üzerinde kişiye istihdam sağlandığı görülmektedir. En fazla istihdam Trabzon'daki OSB'lerde sağlanmakta olup onu Ordu ilindeki OSB'ler izlemektedir. OSB'ler bazında değerlendirme yapıldığında ise istihdam açısından bölgedeki en büyük OSB'nin Trabzon (Arsin) OSB olduğu görülmektedir.

OSB'lerde genelde tarımsal işletmeler ağırlıklı olarak faaliyet göstermekle birlikte orman ürünleri ve mobilya sanayisine ait işletmeler de dikkat çekmektedir.

Tablo 8. TR90 Bölgesi OSB Sayıları ve İllere Göre Dağılımı [2]

<i>İller</i>	Toplam OSB	Faal OSB	Kuruluş Sayısı	Toplam İstihdam
<i>Artvin</i>	-	-	-	-
<i>Giresun</i>	1	1	14	416
<i>Gümüşhane</i>	1	1	6	115
<i>Ordu</i>	3	2	58	2.978
<i>Rize</i>	2	-	-	-
<i>Trabzon</i>	4	2	76	3.590
TR90	11	6	154	7.099

Tablo 9. TR90 Bölgesi'nde Faal Bulunan OSB'ler [2]

	OSB Adı						TR90 Toplamı
	Ordu	Fatsa (Ordu)	Giresun	Arsin (Trabzon)	Beşikdüzü (Trabzon)	Gümüşhane	
<i>Kuruluş Yılı</i>	1990	2006	1990	2007	2001	2000	-
<i>Alanı(Hektar)</i>	60	50	70	98	72	95	445
<i>Parsel Sayısı</i>	75	36	35	89	33	20	288
<i>Boş Parsel</i>	5	27	35	-	6	39	112
<i>Firma Sayısı</i>	47	11	14	69	7	6	154
<i>Toplam Çalışan</i>	2.041	937	416	3.500	90	115	7.099

Tablo 10. TR90 Bölgesi'ndeki Bazı OSB'lerde Öne Çıkan Sektörler[2]

Ordu	Giresun	Trabzon (Arsin)	Gümüşhane
1 Gıda	Gıda	Gıda	Gıda ve Yöresel Gıda
2 Orman Sanayi	Mobilya	Orman Ürünleri	Mermer, Pişmiş Kil
3 Demir ve Çelik	Makine	Plastik Sanayi	Çimento Gereçleri
4 Plastik Sanayi	Tekstil	Cam Sanayi	Plastik
5 Petrol Ürünleri	İnşaat	Elektriksiz Makine	Tekstil

TR90 Bölgesi'ndeki OSB'ler ulaşım imkânları açısından değerlendirildiğinde ortaya Tablo 11'deki durum çıkmaktadır. Buna göre, karayolu ve havalimanına en yakın OSB Arsin OSB iken; limana ve demiryoluna en yakın OSB ise Ordu ilindeki Fatsa OSB'dir.

Tablo 11. TR90 Bölgesi Faal OSB'lerinin Ulaşım Bilgileri [2]

	Ordu	Fatsa (Ordu)	Giresun	Arsin (Trabzon)	Beşikdüzü (Trabzon)	Gümüşhane
<i>En Yakın Karayolu (km)</i>	Sahil yolu (1)	Sahil Yolu (1,5)	Sahil Yolu (1)	Sahil Yolu (0)	Sahil yolu (3)	Gümüşhane (1,5)
<i>En Yakın Liman (km)</i>	Giresun (46)	Fatsa (4)	Çakıroğlu (7)	Trabzon (22)	Trabzon (55)	Trabzon (100)
<i>En Yakın Demiryolu (km)</i>	Samsun (200)	Çarşamba (100)	Samsun (200)	Erzincan (200)	Erzincan (230)	Erzincan (110)
<i>En Yakın Havalimanı (km)</i>	Çarşamba (145)	Çarşamba (70)	Trabzon (140)	Trabzon (20)	Trabzon (55)	Trabzon (100)

2.7. Serbest Bölgeler

Bölgede biri Trabzon'da, diğeri ise Rize'de olmak üzere iki adet serbest bölge bulunmaktadır.

Trabzon Serbest Bölgesi, Transbaş Trabzon Serbest Bölge Kurucu ve İşleticisi AŞ tarafından 04.06.1992 yılında kurulmuş ve halen işletilmektedir. 12.500 m²'si kapalı alan olmak üzere toplam 38.000 m²'lik bir alana sahiptir. Faaliyete başladığından bugüne Trabzon Serbest Bölgesi'nin toplam ticaret hacmi 1 milyar dolara yaklaşmıştır. Bölgede 2'si yabancı sermayeli olmak üzere toplam 10 işletme faal olarak çalışmakta ve bu firmalarda toplam 71 kişi çalışmaktadır [3].

26.04.1998 yılında faaliyete geçen Rize Serbest Bölgesi RİSBAŞ tarafından işletilmektedir. Kurulduğundan bu yana yaklaşık 50 milyon dolarlık bir ticaret gerçekleştirilen bölgede yalnız bir işletme faal olarak çalışmakta ve toplam 3 personel istihdam edilmektedir [4].

Türkiye genelindeki serbest bölgelerde gerçekleştirilen ticaret hacimleri ve ticaret hacimlerinde yıllar itibariyle meydana gelen değişimler ile Trabzon ve Rize serbest bölgelerinin bunlardan aldıkları paylar Tablo 12'de görülmektedir. Buna göre, yıllık ticaret miktarları değişkenlik göstermektedir. Bununla birlikte 2010 yılında gerçekleşen toplam 18.572.206.000 dolarlık ticaret hacminde Trabzon Serbest Bölgesi'nin aldığı pay % 0,25, Rize Serbest Bölgesi'nin aldığı pay ise yıllık %0,019 olarak gerçekleşmiştir.

Tablo 12. Serbest Bölgeler İtibariyle Yıllık Ticaret Hacimleri ve Yıllık Değişimleri (1.000 \$) [5]

<i>İller</i>	2007	2008	2008-2007 (%)	2009	2009-2008 (%)	2010	2010-2009 (%)
--------------	-------------	-------------	--------------------------	-------------	--------------------------	-------------	--------------------------

<i>Trabzon</i>	38.762	67.114	73,14	42.675	-36,41	47.908	13,64
<i>Rize</i>	11.561	6.784	-41,32	6.507	-4,08	3.675	-43,12
<i>Türkiye</i>	24.573.445	24.578.055	0,02	17.756.882	-27,75	18.572.206	4,59

2.8. Dış Ticaret

Türkiye'nin olduğu gibi TR90 Bölgesi'nin de en önemli gelişme ve büyüme eksenlerinden birini teşkil eden ekonomik enstrüman dış ticarettir. Dış ticaretin önemli olmasının sebeplerinden bazıları; bölgenin ekonomisine can vermesi, ara malı kullanımını artırması, kurumsal kapasitenin gelişmesine yardımcı olması, istihdama önemli ölçüde katkısı olması, ülkeye döviz girdisi sağlaması olarak sayılabilir. TR90 Bölgesi'nin dış ticaret göstergelerine bölgesel bazda ve tek tek iller bazında genelinde bakılacak olunursa aşağıdaki sonuçlar elde edilmektedir.

TR90 Bölgesi'nden yapılan ithalat ve ihracatın ülkelere göre dağılımı (Tablo 13) incelendiğinde TR90 Bölgesi'nde 2010 yılında gerçekleştirilen 1.834.159.921 dolarlık ihracatta en büyük payı 400.939.985 dolar ile Rusya'nın aldığı görülmektedir. Rusya'yı sırasıyla Almanya ve İtalya'nın takip ettiği görülmektedir. TR90 Bölgesi'nin ithalatının da en büyük payı 105.960.216 dolar ile Rusya alıp Rusya'yı Almanya ve Ukrayna takip etmektedir.

Tablo 13. TR90 Bölgesi'nin En Çok İhracat ve İthalat Yaptığı 25 ülke [7]

<i>Ülke</i>	Tutar (\$)	<i>Ülke</i>	Tutar (\$)
<i>Rusya Federasyonu</i>	400.939.985	<i>Rusya Federasyonu</i>	105.960.216
<i>Almanya</i>	258.038.097	<i>Almanya</i>	25.063.600
<i>İtalya</i>	132.790.922	<i>Ukrayna</i>	12.920.834
<i>Fransa</i>	125.187.655	<i>İtalya</i>	11.293.282
<i>Gürcistan</i>	124.814.122	<i>Gürcistan</i>	10.411.939
<i>Çin Halk Cumhuriyeti</i>	69.794.161	<i>Çin Halk Cumhuriyeti</i>	10.337.028
<i>Hindistan</i>	39.218.372	<i>Romanya</i>	8.252.641
<i>İsviçre</i>	36.001.198	<i>Japonya</i>	4.666.663
<i>Finlandiya</i>	33.544.933	<i>İspanya</i>	3.838.954
<i>İsveç</i>	33.222.221	<i>İngiltere</i>	2.778.953
<i>Kanada</i>	31.472.131	<i>Hindistan</i>	2.716.936
<i>Azerbaycan-Nahcivan</i>	28.758.414	<i>Azerbaycan-Nahcivan</i>	2.710.568
<i>Belçika</i>	27.987.194	<i>Belçika</i>	2.217.149
<i>Polonya</i>	27.959.418	<i>İran</i>	2.060.285
<i>Bulgaristan</i>	26.710.169	<i>Bulgaristan</i>	2.050.317
<i>Avusturya</i>	23.808.657	<i>Sri Lanka</i>	2.011.735

<i>Hollanda</i>	23.078.570	<i>Finlandiya</i>	1.805.245
<i>İngiltere</i>	21.806.556	<i>Kanada</i>	1.333.342
<i>İspanya</i>	21.252.405	<i>Avusturya</i>	1.102.857
<i>İran</i>	8.661.231	<i>Avustralya</i>	1.039.126
<i>Yunanistan</i>	7.658.143	<i>A.B.D.</i>	843.225
<i>A.B.D.</i>	4.702.581	<i>Tayland</i>	612.236
<i>Ukrayna</i>	3.633.471	<i>Polonya</i>	225.251
<i>Letonya</i>	130.069	<i>Fransa</i>	211.791
<i>Litvanya</i>	60.093	<i>Yunanistan</i>	147.926

TR90 Bölgesi'nde en çok ihracatı yapılan ürün 516.189.306 dolar ile kabuklu meyveler (taze/kurutulmuş, kabuğu çıkarılmış/soyulmuş) olmuştur. Kabuklu meyveleri sırasıyla meyve ve yenilen diğer bitki parçaları konserveleri ve bakır cevherleri ve konsantreleri takip etmektedir. Bölgede en çok ithalatı yapılan ürün ise 43.279.090 dolar ile taşkömürü, taşkömüründen elde edilen briketler, topak vb. katı yakıtlar olmuştur. Taşkömürünü sırasıyla yakmaya mahsus ağaçlar, yonga, talaş, döküntü, kırıntı vb. kağıt/karton ve selüloz vatka ve selüloz liften tabakalar takip etmektedir.

TR90 Bölgesi illerinin son 5 yıllık ihracat ve ithalat rakamları Tablo 14 ve Tablo 15'te ortaya konmuştur. Buna göre ihracat tutarı açısından Trabzon ile diğer iller arasında açık bir fark bulunmaktadır. Son beş yılın tamamına en çok ihracat gerçekleştiren Trabzon ilini ihracat tutarları bakımından Rize ve Ordu illeri izlemektedir. İthalat tutarları ise iller itibariyle değişiklik göstermektedir. Bununla birlikte Ordu ve Trabzon illeri ithalat tutarları açısından önde gelmektedir. Bölgedeki gümrüklerden gerçekleştirilen dış ticarete ait son 5 yıllık ihracat ve ithalat rakamları da Tablo 16 ve Tablo 17'de gösterilmiştir.

Tablo 14. TR90 Bölgesi İllerinin Son 5 yıllık İhracat Tutarları (1000 \$) [6]

<i>İller</i>	2006	2007	2008	2009	2010
<i>Artvin</i>	27.477	60.354	91.620	54.987	61.118
<i>Giresun</i>	102.885	100.448	113.248	101.741	143.433
<i>Gümüşhane</i>	9	140	8	112	340
<i>Ordu</i>	280.561	286.485	316.564	205.163	351.144
<i>Rize</i>	273.647	371.934	345.150	259.798	347.818
<i>Trabzon</i>	728.710	892.721	910.995	815.832	1.011.838
TR90	1.413.289	1.712.082	1.777.584	1.437.634	1.915.690
Türkiye	85.534.676	107.271.750	132.027.196	102.142.613	113.929.614

Tablo 15. TR90 Bölgesi İllerinin Son 5 Yıllık İthalat Tutarları (1000 \$) [6]

<i>İller</i>	2006	2007	2008	2009	2010
<i>Artvin</i>	48.589	50.934	55.968	48.558	62.088
<i>Giresun</i>	10.622	8.587	19.485	6.435	8.295
<i>Gümüşhane</i>	413	1.457	131	11	583
<i>Ordu</i>	91.015	88.716	106.190	69.031	75.563
<i>Rize</i>	12.467	14.974	35.759	16.161	13.596
<i>Trabzon</i>	74.454	95.284	114.028	81.169	89.033
TR90	237.560	259.952	331.562	221.365	249.158
Türkiye	139.576.174	170.062.715	201.963.574	140.928.421	185.492.859

Tablo 16. TR90 Bölgesi Gümrüklerinden Yapılan İhracat Tutarları(Son Beş Yıl) (1000 \$) [6]

<i>Gümrükler</i>	2006	2007	2008	2009	2010
<i>Ordu</i>	183.848	235.338	233.463	100.956	144.861
<i>Ünye</i>	0	0	62.997	84.679	76.371
<i>Trabzon</i>	477.830	572.507	778.492	599.021	607.110
<i>Rize</i>	274.838	351.334	262.327	238.583	329.852
<i>Giresun</i>	164.663	163.796	149.010	117.043	140.020
<i>Hopa</i>	81.613	169.428	316.198	289.962	325.113
TR90	1.182.793	1.492.404	1.802.487	1.430.244	1.623.327
Türkiye	85.534.676	107.271.750	132.027.196	102.142.613	113.899.174
TR90/TR	1,38	1,39	1,37	1,40	1,43

Not: Trabzon Serbest Bölgesi ile Sarp Gümrük Müdürlüğü listeye alınmamıştır.

Tablo 17. TR90 Bölgesi Gümrüklerinden Yapılan İthalat (Son Beş Yıl) (1000 \$) [7]

<i>Gümrükler</i>	2006	2007	2008	2009	2010
<i>Ordu</i>	98.540	95.711	50.068	13.244	23.201
<i>Ünye</i>	0	0	64.021	44.425	51.884
<i>Trabzon</i>	359.576	420.984	512.727	356.208	456.330
<i>Rize</i>	3.334	8.509	24.097	16.311	27.716
<i>Giresun</i>	11.071	39.350	57.031	54.064	70.357
<i>Hopa</i>	74.889	98.706	109.591	82.798	106.703
TR90	547.410	663.261	817.536	567.051	736.191
Türkiye	139.576.174	170.062.715	201.963.574	140.928.421	185.496.717
TR90/TR	0,39	0,39	0,40	0,40	0,40

Not: Trabzon Serbest Bölgesi ile Sarp Gümrük Müdürlüğü listeye alınmamıştır.

TR90 Bölgesi ihracatında 5. sırada olan Artvin'in dış ticaretine ilişkin bilgiler Tablo 18'de görülmektedir. Buna göre, Artvin 2010 yılında toplam 7 ülkeye 62.733.856 dolar değerinde ihracat yapmıştır. Artvin'in en çok ihracat yaptığı ülke 60.876.815 dolarla Gürcistan olup, Gürcistan'ı Azerbaycan ve Letonya takip etmektedir. Artvin'in en çok ihracat yaptığı ürün grubu ise 8.064.539 dolar ile demir/çelik (yassı mamul, kaplı, sıvanmış ve 600 mm'den geniş) olmuştur. Buna karşın toplam 8 ülkeden 58.601.509 dolar değerinde ithalat yapmıştır. Artvin'in en çok ithalat yaptığı ülke 54.274.315 dolar ile Rusya'dır. Rusya'yı Azerbaycan ve Gürcistan takip etmektedir. Artvin'in en çok ithalatını yaptığı ürün grubu ise 54.459.438 dolar ile taşkömürü; taşkömüründen elde edilen briketler, topak vb. katı yakıtlar olmuştur.

Tablo 18. En Çok İhracat ve İthalat Yapılan 10 Ülke (Artvin) [7]

<i>Ülke</i>	Tutar (\$)	<i>Ülke</i>	Tutar (\$)
<i>Gürcistan</i>	60.876.815	<i>Rusya Federasyonu</i>	54.274.315
<i>Azerbaycan-Nahcivan</i>	1.597.018	<i>Azerbaycan-Nahcivan</i>	2.710.568
<i>Letonya</i>	130.069	<i>Gürcistan</i>	1.338.431
<i>Litvanya</i>	0.093	<i>Kazakistan</i>	119.085
<i>Kazakistan</i>	35.353	<i>Ukrayna</i>	115.957
<i>Rusya Federasyonu</i>	23.770	<i>Japonya</i>	32.270
<i>İran</i>	10.738	<i>İtalya</i>	10.285

TR90 Bölgesi'nde ihracatta 4. Sırayı alan il 143.104.138 dolar ile Giresun'dur. Toplam 60 ülkeye ihracat gerçekleştirip toplam 25 ülkeden de ithalat gerçekleştiren Giresun iline ilişkin bazı dış ticaret verileri Tablo 19'da görülmektedir. Buna göre, Giresun en çok ihracatını Almanya'ya yapmıştır. Almanya'dan sonra sırasıyla İtalya ve Avusturya almıştır. Giresun'un en çok ihracatını yaptığı ürün 60.164.118 dolar ile kabuklu meyveler (taze/kurutulmuş, kabuğu çıkarılmış/soyulmuş) olmuştur. Giresun'un ithalatına baktığımızda ise 2010 yılında 6.279.452 dolarlık bir ithalat hacmi olduğu görülüyor. İthalatın en çok yapıldığı ülke Almanya olurken Almanya'yı İtalya ve Avusturya takip etmektedir. Giresun'un en çok ithalatını yaptığı ürünler 808.167 dolar ile reçel, jöle, marmelat, meyve püresi ve pastalarından oluşmaktadır.

Tablo 19. En Çok İhracat ve İthalat Yapılan 10 Ülke (Giresun) [7]

<i>Ülke</i>	Tutar (\$)	<i>Ülke</i>	Tutar (\$)
<i>Almanya</i>	33.995.070	<i>Almanya</i>	1.727.933
<i>İtalya</i>	16.203.147	<i>İtalya</i>	1.095.150
<i>Avusturya</i>	16.142.915	<i>Avusturya</i>	756.199

<i>Hollanda</i>	11.897.006	<i>Çin Halk Cumhur.</i>	506.966
<i>Belçika</i>	10.051.329	<i>Japonya</i>	457.761
<i>Rusya Federasyonu</i>	7.804.174	<i>Hindistan</i>	270.495
<i>İsviçre</i>	6.496.254	<i>Gürcistan</i>	238.954
<i>Fransa</i>	5.990.103	<i>Polonya</i>	225.251
<i>A.B.D.</i>	4.702.581	<i>Belçika</i>	191.727
<i>Ukrayna</i>	3.633.471	<i>Yunanistan</i>	124.026

TR90 Bölgesi'nde ihracat yapan diğer bir il Gümüşhane'dir. 2010 yılında Gümüşhane 339.655 dolar ihracat yapmıştır. Tablo 20'den de görülebileceği gibi Gümüşhane'nin en çok ihracat yaptığı ülke 264.255 dolar ile Almanya olup onu Azerbaycan takip etmektedir. Gümüşhane'nin en çok ihracat yaptığı ürün grubu 189.688 dolar ile kakao içermeyen şeker mamulleri (beyaz çikolata dahil) olmuştur. Gümüşhane'nin 2010 yılı ithalatı ise 582.349 dolar olmuştur. Gümüşhane 2010 yılından en çok ithalatını 346.658 dolar ile Avusturya'dan yapmıştır. En çok ithal ettiği ürün grubu ise 346.658 dolar ile canlı sığır olmuştur. 2010 yılında Gümüşhane toplam 2 ülkeye ihracat gerçekleştirip, toplam 3 ülkeden de ithalat gerçekleştirmiştir.

Tablo 20. En Çok İhracat ve İthalat Yapılan 10 Ülke (Gümüşhane) [7]

<i>İhracat</i>	<i>Tutar (\$)</i>	<i>İthalat</i>	<i>Tutar (\$)</i>
Almanya	264.255	Avusturya	346.658
Azerbaycan-Nahç.	75.400	Fransa	211.791
		Yunanistan	23.900

TR90 Bölgesi ihracatında 2010 verilerine göre ihracat açısından 3. sırayı Ordu almaktadır. En çok ihracat ve ithalat yaptığı 10 ülkeler Tablo 21' de ortaya konan Ordu, 2010 yılında toplam 64 ülkeye 280.327.330 dolar değerinde ihracat yapmıştır bu ihracatta başı çeken ülkenin Almanya olduğu görülmektedir. Almanya'yı İtalya ve Rusya'nın takip ettiği görülmektedir. Ordu'nun en çok ihracat yaptığı ürün grubu 105.662.386 dolarla kabuklu meyveler (taze/kurutulmuş, kabuğu çıkarılmış/soyulmuş) olmuştur. 2010 yılında Ordu ilinin toplam 38 ülkeden 73.735.556 dolar değerinde ithalatla TR90 Bölgesi'nde ikinci sırayı almış olduğu görülmektedir. Ordu, en çok ithalatı Almanya'dan ardından Rusya ve Ukrayna'dan yapmaktadır. Ordu'nun en çok ithalatını yaptığı ürün ise 10.078.360 dolar değerle taşkömürü; taşkömüründen elde edilen briketler, topak vb. katı yakıtlar olmuştur.

Tablo 21. En Çok İhracat ve İthalat Yapılan 10 Ülke (Ordu) [7]

<i>Ülke</i>	<i>Tutar (\$)</i>	<i>Ülke</i>	<i>Tutar (\$)</i>
<i>Almanya</i>	122.389.764	<i>Almanya</i>	18.028.528
<i>İtalya</i>	32.853.534	<i>Rusya Federasyonu</i>	12.885.111
<i>Rusya Federasyonu</i>	11.432.345	<i>Ukrayna</i>	10.221.851
<i>Hollanda</i>	11.181.564	<i>Romanya</i>	8.252.641
<i>İspanya</i>	10.080.199	<i>İtalya</i>	3.634.628
<i>İran</i>	8.650.493	<i>İran</i>	2.060.285
<i>Avusturya</i>	7.665.742	<i>Bulgaristan</i>	2.050.317
<i>Yunanistan</i>	7.658.143	<i>İspanya</i>	2.050.178
<i>Fransa</i>	6.983.902	<i>Sri Lanka</i>	2.011.735
<i>İsviçre</i>	6.575.237	<i>İngiltere</i>	1.711.618

Rize'nin 2010 ihracatının toplam 44 ülkeye 345.613.886 olduğu görülmektedir. Bu ihracatın büyük bir kalemini bakır cevherleri ve konsantreleri oluşturmaktadır. Tablo 22'de ortaya konan 2010 yılı verilerine göre Rize'nin en çok ihracat yaptığı ülke 69.794.161 dolarla Çin olmuştur. Rize'nin toplam ithalatı ise 38 ülkeden 15.257.430 dolar olarak gerçekleşmiştir. İthalatın en çok yapıldığı ülke Almanya olurken en çok ithal edilen ürün yontulmaya ve inşaata elverişli işlenmiş taşlar (kayağan hariç) olmuştur.

Tablo 22. En Çok İhracat ve İthalat Yapılan 10 Ülke (Rize) [7]

<i>Ülke</i>	<i>Tutar (\$)</i>	<i>Ülke</i>	<i>Tutar (\$)</i>
<i>Çin Halk Cumhuriyeti</i>	69.794.161	<i>Almanya</i>	2.189.041
<i>Gürcistan</i>	41.912.491	<i>Finlandiya</i>	1.805.245
<i>Hindistan</i>	39.218.372	<i>Gürcistan</i>	1.391.408
<i>Finlandiya</i>	33.544.933	<i>Kanada</i>	1.333.342
<i>İsveç</i>	33.222.221	<i>Çin Halk Cumhur.</i>	1.110.846
<i>Belçika</i>	27.987.194	<i>İngiltere</i>	1.067.335
<i>Azerbaycan-Nahcivan</i>	27.085.996	<i>Avustralya</i>	1.039.126
<i>Bulgaristan</i>	26.710.169	<i>İtalya</i>	864.285
<i>Almanya</i>	13.755.275	<i>A.B.D.</i>	843.225
<i>İspanya</i>	11.172.206	<i>Tayland</i>	612.236

2010 yılında Trabzon, toplam 99 farklı ülkeye 1.002.041.056 dolarla bölgede en çok ihracat yapan il olmuştur. Trabzon'un başı çekmesindeki en büyük sebeplerden birinin ulaşım imkanlarının ve limanının daha gelişmiş olması olduğu söylenebilir. Trabzon'un en çok ihracat yaptığı ülke 381.679.696 dolar ile Rusya olmuştur (Tablo 23). Rusya'yı Fransa ve Almanya takip etmektedir. Trabzon'un en çok ihracat yaptığı ürün grubu ise 350.362.802

dolar ile diğer kabuklu meyveler (taze/kurutulmuş, kabuğu çıkarılmış/soyulmuş) olmuştur. Trabzon'un 2010 yılından ithalatı ise toplam 51 ülkeden ise 89.213.164 dolar olmuştur. Trabzon'un en çok ithalatını yaptığı ülke 38.800.790 dolar ile Rusya olmuştur. Rusya'yı Çin ve Gürcistan takip etmektedir. 2010 yılından Trabzon'un en çok ithalatını yaptığı ürün grubu ise 33.200.730 dolar ile taşkömürü; taşkömüründen elde edilen briketler, topak vb. katı yakıtlar olmuştur.

Tablo 23. En Çok İhracat ve İthalat Yapılan 10 Ülke (Trabzon) [7]

<i>Ülke</i>	<i>Tutar (\$)</i>	<i>Ülke</i>	<i>Tutar (\$)</i>
<i>Rusya Federasyonu</i>	381.679.696	<i>Rusya Federasyonu</i>	38.800.790
<i>Fransa</i>	112.207.650	<i>Çin Halk Cumhuriyeti</i>	8.718.618
<i>Almanya</i>	87.633.733	<i>Gürcistan</i>	7.443.146
<i>İtalya</i>	83.734.241	<i>İtalya</i>	5.688.934
<i>Kanada</i>	31.472.131	<i>Japonya</i>	4.176.632
<i>Polonya</i>	27.959.418	<i>Almanya</i>	3.118.098
<i>Belçika</i>	24.926.319	<i>Ukrayna</i>	2.583.026
<i>İsviçre</i>	22.929.707	<i>Hindistan</i>	2.446.441
<i>Gürcistan</i>	22.024.816	<i>Belçika</i>	2.025.422
<i>İngiltere</i>	21.806.556	<i>İspanya</i>	1.788.776

2.8.1 TR90 Bölgesi İhracatının Karşılaştırmalı Kısa Analizi

Yukarıda belirtilen verilere göre 2010 yılı toplam ihracatı 1 milyar doların aşan Trabzon'un ihracatı tüm TR90 ihracatının yarısından fazlasını, 18 ilin bulunduğu Karadeniz Bölgesi'nin toplam ihracatının da %35'ini gerçekleştirmektedir. Trabzon, ayrıca, 2010 yılında ihracatı 1 milyar doları aşan 14 il arasına da girmeyi başarmıştır.

TR90 Bölgesi'nden yapılan ihracat Türkiye toplam ihracatına paralel sayılabilecek bir eğilim göstermektedir. Örneğin, 2009 yılında küresel krizin etkisiyle Türkiye toplam ihracatı %22 oranında azalırken, TR90 Bölgesi ihracatı da yaklaşık %20'lik bir azalma göstermiştir. Küresel krizin etkilerinin azaldığı 2010 yılında 2009'a göre Türkiye ihracatı toplamda %12 oranında toparlanırken TR90 Bölgesi ihracatı daha iyi bir performans göstererek %33'lük bir artış göstermiştir.

TR90 Bölgesi ihracatı oldukça dinamik bir yapıya sahiptir. Özellikle, Trabzon ilinin dış ticarete yaşanan gelişmelere hızlı ve olumlu tepki verdiği görülmektedir. Türkiye'nin 2023 hedeflerine ulaşması halinde mevcut durumun 4 kat artış göstereceği dikkate alındığında

TR90 Bölgesi ihracatının da 10 milyar dolarlık hacmi aşabileceği öngörüsünün gerçekleşebileceği değerlendirilmektedir.

Tablo 24'te TR90 Bölgesi'nin iller bazında toplam ihracat rakamları ile illerin Türkiye ihracatı sıralamasındaki yeri ve ihracatçı firma sayıları görülmektedir. Buna göre 2010 yılında TR90 Bölgesi'nden ihracat gerçekleştiren firma sayısı toplamda 460'tır. İller bazında düşünüldüğünde en çok firma Trabzon'da en az firma ise Gümüşhane ilinde bulunmaktadır.

Tablo 24. TR90 Bölgesi İllerinin Ait İhracat Tutarları, Türkiye Sıraları [9] ve İhracatçı Firma Sayıları [8], 2010

<i>İl</i>	Toplam İhracat	Türkiye Sırası	İhracatçı Firma Sayısı
<i>Trabzon</i>	1.002.052.236	14	202
<i>Rize</i>	345.613.886	24	81
<i>Ordu</i>	280.327.330	28	54
<i>Giresun</i>	143.104.138	37	33
<i>Artvin</i>	62.733.855	51	88
<i>Gümüşhane</i>	339.655	79	2
Toplam	1.834.171.100		460

Türkiye İhracatçılar Meclisi'nin her yıl yayınladığı 'İhracatta İlk Bin Firma Listesi'ne göre TR90 Bölgesi sınırları içerisinde bulunan ve en çok ihracat gerçekleştiren ilk bin firma arasına giren firma sayısı 2009'da toplam 19'dur ve bu firmaların toplam ihracat miktarı 1 milyar doları geçmektedir (Tablo 25). 2008 yılında listeye giren TR90 firmalarının sayısı 17'dir. Aynı yıl tüm Karadeniz Bölgesi'nden listeye giren toplam firma sayısı ise 31 olarak gerçekleşmiştir.

Tablo 25. İhracatta İlk Bin Firma Listesine Giren TR90 Bölgesi Firma Sayıları ve İhracat Tutarları (ABD Doları) [9]

İl	Firma Sayısı	Firmaların Toplam İhracatı
<i>Trabzon</i>	9	679.241.984,80
<i>Ordu</i>	4	152.085.484,90
<i>Rize</i>	3	213.461.752,30
<i>Giresun</i>	2	74.613.477,20
<i>Artvin</i>	1	16.295.357
TR90 Toplamı	19	1.135.698.056

TR90 Bölgesi illerinin ihracat değerleri diğer bazı illerin ihracat verileriyle karşılaştırıldığında ilginç bir tabloyla karşılaşılmaktadır (Tablo 26). Trabzon, tüm Karadeniz illeri arasında en

çok ihracat gerçekleştiren ildir. Konya, Antalya, Eskişehir, Samsun gibi üretimde ön plana çıkan iller ihracat tutarı açısından Trabzon'dan sonra gelmektedir.

Tablo 26. TR90 İlleri İhracatının Diğer Bazı İllerle Karşılaştırılması, 2010 [9]

<i>İl</i>	İhracat Toplamı	Türkiye Sırası
<i>Kayseri</i>	1.142.418.997	11
<i>Mersin</i>	1.086.829.438	12
<i>Trabzon</i>	1.002.052.236	14
<i>Konya</i>	984.753.356	15
<i>Antalya</i>	858.006.349	16
<i>Eskişehir</i>	621.287.758	18
<i>Tekirdağ</i>	534.292.038	21
<i>Rize</i>	345.613.886	24
<i>Malatya</i>	322.408.446	25
<i>Samsun</i>	287.185.644	27
<i>Ordu</i>	280.327.330	28
<i>Zonguldak</i>	251.934.807	29
<i>Şanlıurfa</i>	191.034.373	32
<i>Diyarbakır</i>	157.340.308	35
<i>Giresun</i>	143.104.138	37
<i>Uşak</i>	115.002.388	40
<i>Isparta</i>	81.267.099	43
<i>Düzce</i>	68.989.016	49
<i>Artvin</i>	62.733.855	51
<i>Edirne</i>	43.878.557	57
<i>Erzurum</i>	18.636.057	67
<i>Gümüşhane</i>	339.655	79
<i>Kars</i>	70.306	80

Düzyey 2 bölgeleri geneli genelinde TR90 Bölgesi ihracat hacmi bölgeye komşu olan TR83 ve TRA1 Bölgeleri ile karşılaştırıldığında Tablo 27'deki sonuç ortaya çıkmaktadır. TÜİK verilerine göre yapılan karşılaştırmada TR90 Bölgesi'nin ihracat tutarının komşu iki Düzyey 2 bölgesininkilerden daha yüksek olduğu görülmektedir.

Tablo 27. Üç Düzey 2 Bölgesinin 2010 Yılı Toplam İhracat Tutarları ve İhracatçı Firma Sayıları [7]

<i>Düzey 2</i>	Bölge İlleri	İhracat Tutarları, 2010 (1000 Dolar)	Türkiye İhracatı İçindeki Payı(%)	Firma Sayısı
TR90	Artvin, Giresun, Gümüşhane, Ordu, Rize, Trabzon	1.915.690	1,68	460
TR83	Amasya, Çorum, Samsun, Tokat	465.740	0,41	358
TRAI	Bayburt, Erzincan, Erzurum	42.507	0	47

Kaynakça

- [1] DOKA TR90 2010-2013 Bölge Planı, Şubat 2011
- [2] Sanayi ve Ticaret Bakanlığı OSB Bilgi Sistemi, <http://osbbs.osbuk.org.tr/>, Şubat 2011
- [3] Trabzon Serbest Bölge Müdürlüğü, Mart 2011
- [4] Rize İl Planlama ve Koordinasyon Müdürlüğü, Mart 2011
- [5] Dış Ticaret Müsteşarlığı, Mart 2011
- [6] Türkiye İstatistik Kurumu, Ocak 2011.
- [7] İhracatı Geliştirme Etüt Merkezi, Ocak 2011.
- [8] Doğu Karadeniz İhracatçılar Birliği, Şubat 2011
- [9] Türkiye İhracatçılar Meclisi, Ocak 2011

3. LOJİSTİK FAALİYETLER

3.1. TR90 Bölgesi'nde Lojistik Faaliyetler

TR90 Bölgesi'nde yürütülen lojistik faaliyetlerin incelenmesi bu alandaki faaliyetlerin ne derece yoğunluk taşıdığına daha açık görebilmesi açısından önemlidir. Aşağıdaki tabloda (Tablo 28) lojistik faaliyetler olarak nitelendirilen bazı alanlar NACE¹ kodlarına göre sınıflandırılmıştır. TR90 Bölgesi'nde yürütülen lojistik faaliyetler bu alanlardaki firma sayıları dikkate alınarak incelenmiştir. Bu kapsamda bölgede bulunan sanayi ve ticaret odalarından toplanan verilerin iller bazında derlenmiş ve havayolu, demiryolu ve boru hattı taşımacılığı alanlarında faaliyet gösteren firma bulunmadığı tespit edilmiştir.

Tablo 28. TR90 Bölgesi İllerinde Lojistik Faaliyetlerinde Bulunan Kayıtlı Firmalar

NACE Kodu	NACE Faaliyet Alanı	Artvin	Giresun	Gümüşhane	Ordu	Rize	Trabzon	TR90
49.3	Karayolu Yolcu Taşımacılığı	41	111	37	122	61	108	480
49.4	Karayolu yük taşımacılığı	178	218	37	114	99	191	837
50.1	Deniz ve kıyı sularında yolcu taşıma	1	0	1	0	2	5	9
50.2	Deniz ve kıyı sularında yük taşıma	2	3	0	2	4	11	22
52	Taşımacılık için depolama ve destekleyici faaliyetler	10	6	3	30	13	22	84
53	Posta ve kurye faaliyetleri	14	19	9	13	12	42	109
	Toplam	246	357	87	281	191	379	1541

* Bilgiler, bölgede Bulunan Ticaret ve Sanayi Odaları'ndan sağlanmıştır (Nisan, 2011).

Tabloya bakıldığında karayolu yolcu ve yük taşımacılığı alanlarında faaliyet gösteren firmaların diğer lojistik faaliyetlere nazaran önemli derecede fazla olduğu görülmektedir. Toplamda 1541 firmanın yarısından fazlası karayolu yük taşımacılığı yapmaktadır. Bu

¹ NACE, Avrupa Birliği'nde ekonomik faaliyetlerin istatistiki sınıflaması için kullanılan yöntemin adıdır.

taşımalar, şehir içi, yurt içi ve uluslararası taşımalar olarak gerçekleşebilmektedir. Genelde ise firma sayısı bakımından Trabzon ili ilk sırada olup ardından Giresun ve Ordu illeri gelmektedir. Tabloda dikkati çeken yolcu taşımacılığı yapan firmaların sayısıdır. Toplam firma sayılarının 489 tanesi yolcu taşımacılığı yapmaktadır. Tablo 28'deki firma sayısı, TR90 Bölgesi'nde taşımacılık ve ilgili faaliyetlerin bölge için önemli bir ekonomik faaliyet alanı olduğunu göstermektedir. Çeşitli ekonomik ve altyapısal eksikliklerden dolayı bölgede tam teşekküllü bir lojistik altyapısı oluşmamış olsa da mevcut lojistik faaliyetleri ve kültürü gelecekte bu konuda oluşabilecek değişimler için potansiyel arz etmektedir.

3.2. Karayolu Taşımacılığı

3.2.1. Karayolları

Türkiye'de yol hiyerarşisine paralel olarak, bölgedeki yol ağı da devlet yolları, il yolları ve köy yolları olarak ayrılmaktadır. Karayolları Genel Müdürlüğü'nün iki bölge müdürlüğü bölgedeki devlet ve il yollarından sorumludur. Trabzon 10. Bölge Müdürlüğü TR90 Bölgesi'nde Ordu ili hariç diğer tüm illerdeki devlet ve il yollarından sorumlu iken Samsun 7. Bölge Müdürlüğü de Ordu ilindeki altyapıdan sorumlu yerel teşkilattır. Karayolları Bölge Müdürlükleri için belirlenmiş sınırlar Türkiye idari (il ve ilçe) sınırları ile çakışmamaktadır. TR90 Bölgesi içinde yer alan Giresun iline bağlı Şebinkarahisar ve Alucra ilçeleri Sivas 16. Bölge Müdürlüğü, ya da bölgenin güneyinde kalan kısa yol kesimleri Kelkit-Erzincan ve Maden-Aşkale yolu gibi Erzurum 12. Bölge Müdürlüğü sorumluluk alanında bulunmaktadır. Bölgesel kara yolu ağının genel yapısı, Bölge'nin omurgası gibi görev üstlenen bir sahil kara yolu (Devlet Yolu: 010-17/25) ile Doğu Karadeniz dağ silsilesinin güneyinde buna paralel uzanan ikincil bir aksın (Devlet Yolları: 100, 040, 052, 050) varlığını göstermektedir. Genellikle Kelkit Vadisi'ni takip eden ve kısmen bir fay hattına oturduğundan heyelan sorunları yaygın olan bu ikinci aksın geometrik ve fiziki standartları daha düşük olup özellikle yüksek irtifalarda bakım sorunları ile karşılaşmaktadır [1].

TR90 Bölgesi'nde karayolu ulaşımında 2007'de kullanıma açılan Karadeniz Sahil Yolu büyük önem taşımaktadır. Samsun'dan Gürcistan sınırında Sarp Sınır Kapısı'na kadar uzanan güzergahta 6 il, 63 ilçe 17 bucak merkezi, 2 hava alanından geçmektedir. Toplamda 542 km'lik yol boyunca 263 köprü ve 12 adedi tek tüp, 20 adedi çift tüp olmak üzere toplam 32 tünel bulunmaktadır. Sahil Yolu, iki gidiş, iki geliş olmak üzere toplam dört şeritli, şehir geçişlerinde ise üç gidiş, üç geliş olmak üzere inşa edilmiştir [2].

Sahil Yolu, TR90 Bölgesi'ni Samsun-Merzifon-Çorum hattı üzerinden Ankara ve İstanbul gibi ana ulaşım hatlarına bağlamaktadır. Ayrıca, TR90 Bölgesi, Kafkasya'ya, Türk Cumhuriyetleri'ne ve Rusya'ya yüksek standarda sahip karayolu ile bağlanmaktadır.

Karadeniz Sahil Yolu'nun yaklaşık 430 km'lik bölümü TR90 Bölgesi'nden geçmekte, Ordu'dan başlayarak Artvin'e kadar Gümüşhane hariç, iller birbirine bağlanmaktadır. Karadeniz Sahil Yolu TR90 Bölgesi kıyıları boyunca genel olarak çevre yolu oluşturacak şekilde inşa edilmiştir. Mevcut yollar iyileştirilerek şehir içi trafiğe bırakılmıştır. Böylece şehir içi trafikte de gözle görünür bir rahatlık yaşanmıştır. Ancak çevre yolu ve şehir içi yollarının kesiştiği noktalarda trafik akışında problemler yaratmaktadır. Trabzon Limanı mevki, Hopa şehir merkezi, Ordu şehir merkezi, Giresun Limanı mevki gibi noktalarda bu sorun belirgin olarak yaşanmaktadır.

TR90 Bölgesi'nin dağlık coğrafyası ve doğu-batı yönlü deniz paralel uzanan sıradağlar bölgede pek çok beşeri, ekonomik ve coğrafi gelişimi etkilediği gibi karayolu ulaşımını da etkilemiştir. bölgede kıyı boyunca uzanan Sahil Yolu ulaşımın ana arteri olmakla birlikte bölgeyi güneyden kuşatan güney karayolu hattına ve bölgeye komşu güney illere ulaşım kuzey-güney yönlü karayolu bağlantılarıyla zor şartlarda sağlanmaktadır. Ulaştırma Bakanlığı'nın 2023 hedefleri arasına bulunan Karadeniz Bölgesi'nin Güneydoğu ve Akdeniz Bölgesi'ne yüksek standartlı karayolları ile bağlanması için kuzey-güney karayolu koridorlarının iyileştirilmesi doğrultusunda TR90 Bölgesi'nde çeşitli hatlar mevcuttur. Bunların bir kısmında bölünmüş yol çalışmaları tamamlanmış veya devam etmektedir. Bunlar: Ünye-Tokat-Adana, Ordu-Sivas-İskenderun, Giresun-Malatya-Adıyaman-Kilis-Adana, Trabzon-Gümüşhane-Erzincan-Tunceli-Elazığ-Diyarbakır-Mardin, Rize-Erzurum-Bingöl-Diyarbakır-Mardin, Artvin-Ardahan-Kars-Erzurum hatlarıdır.



Harita 1. TR90 Bölgesi Yol Ağı Haritası [3]

TR90 Bölgesi'ndeki devlet ve il yollarının yol özellikleri ve illere göre dağılımı Tablo 29'da gösterilmektedir. Buna göre TR90 Bölgesi'nin devlet ve il yollarının yaklaşık %15'lik kısmı bölünmüş yoldur. Toplamda 505 km'lik bölünmüş yol uzunluğuna sahip TR90 Bölgesi'nde Artvin ve Gümüşhane illerinin bölünmüş yol uzunlukları diğerlerine oranla daha azdır.

Tablo 29. TR90 Bölgesi Devlet ve İl Yolları Mevcut Durumu [4]

2011(Şubat)	Devlet Yolları		İl Yolları		Devlet+İl	
	Asfalt+Sathi Toplam	Bölünmüş Yol	Asfalt+Sathi Toplam	Bölünmüş Yol	Asfalt+Sathi Yol	Bölünmüş yol
<i>Artvin</i>	336	38,1	226	1	562	39,1
<i>Giresun</i>	335	106,3	293	0,75	628	107,05
<i>Gümüşhane</i>	342	14,3	134	0	476	14,3
<i>Ordu</i>	296	103,8	544	3,3	840	107,1
<i>Rize</i>	174	103	187	2,5	361	105,5
<i>Trabzon</i>	202	127,1	458	5	660	132,1
TR90	1685	492,6	1842	12,55	3527	505,15

Karayolu il yolcu ve yük taşımacılığında önemli olan bir diğer gösterge de motorlu araç sayısıdır. Bölge illerine ait motorlu araç sayılarına ilişkin verilerin yer aldığı Tablo 30'a göre TR90 Bölgesi'ndeki toplam motorlu taşıt sayısı 304.920 adettir ve bu sayı Türkiye toplam motorlu taşıt sayısının %2,12'sini oluşturmaktadır. Türkiye genelinde bin kişiye 194 taşıt düşerken TR90 Bölgesi'nde bin kişiye 121 taşıt düşmektedir. Özel otomobil oranlarına bakılırsa TR90 Bölgesi'nde her bin kişiye 113 özel otomobil düşerken Türkiye genelinde bu oran 145 olarak karşımıza çıkmaktadır.

Tablo 30. Türlerine Göre TR90 Bölgesi Motorlu Kara Taşıt Sayıları, 2009 [5]

2009	Toplam	Otomobil	Minibüs	Otobüs	Kamyonet	Kamyon	Diğer
<i>Artvin</i>	22.150	8.646	1.868	156	6.725	2.893	1.862
<i>Giresun</i>	50.133	21.269	6.507	283	13.552	4.008	4.514
<i>Gümüşhane</i>	13.710	5.242	1.116	123	2.351	1.171	3.707
<i>Ordu</i>	76.387	39.181	8.796	546	17.387	4.704	5.773
<i>Rize</i>	41.902	17.029	3.060	467	14.956	4.822	1.568
<i>Trabzon</i>	100.638	49.370	7.371	1.621	29.282	9.317	3.677
TR90	304.920	140.737	28.718	3.196	84.253	26 915	21.101
Türkiye	14.316.700	7.093.964	384.053	201.033	2.204.951	727.302	3.705.397
TR90/TR	2,67	1,98	7,48	1,59	3,82	3,7	0,57

TR90 Bölgesi illerinde trafik yoğunluğunun en çok yaşandığı noktaların bulunduğu güzergah aralıkları ile cinslerine göre günlük ortalama araç sayıları ve hızları Tablo 31’de verilmiştir. Bu noktalarda yaşanan yoğunluklar çeşitli sebeplere (şehir içi trafik, yol eğimi, bozuk yol, yol çalışması, yoğun kullanım, çevre yolu-şehir içi hattı kesişimi) bağlı olarak değişmektedir. Bununla birlikte yıllık ortalama günlük trafiğin en fazla olduğu istikamet Trabzon-Maçka aralığıdır.

Tablo 31. Devlet Yolları Yıllık Ortalama Günlük Taşıt Trafik Değerleri ve Hız Bilgileri [6]

İl	2009 Yılı (OTSS1)			Otomobil		Orta Yüklü Ticari Taşıt		Otobüs	Kamyon		Kamyon+Römork +Çekici		Toplam YOGT	
	KKNO/Dilim No	İstikamet Aralığı	Uzunluk (km)	YOGT	Ort. Hız (km)	YOGT	Ort. Hız (km)	YOGT	Ort. Hız (km)	YOGT	Ort. Hız (km)	YOGT		Ort. Hız (km)
Artvin	010-25/2	Arhavi-Hopa	11	3.801	87	583	84	102	88	871	79	464	75	5.821
Giresun	010-19/3	Keşap-Bulancak	6	12.583	77	1.405	73	368	81	2.506	71	910	71	17.773
Gümüşhane	885-02/4	G.hane-Torul	14	2.150	82	333	82	52	82	654	74	190	67	3.379
Ordu	010-18/1	Ordu-Fatsa	6	8.996	88	945	85	408	86	1.973	79	1.010	74	13.332
Rize	010-23/5	Rize-Çayeli	13	7.005	91	1.031	89	135	88	1.632	82	517	77	10.320
Trabzon	010-22/1	Trabzon-Maçka	2	26.222	82	2.936	81	317	75	3.482	75	845	73	33.802

OTSS (Otomatik Taşıt Sınıflandırma Sayımları): 2009 yılında 1173 noktada her mevsim taşınabilir hava basınçlı hortumlu cihazlar kullanılarak yapılan taşıt sınıflandırma sayımlarıdır. YOGT: Yıllık Ortalama Günlük Trafik

3.2.2. Dünya’da Karayolu Taşımacılığı

Dünya ticaretinin %85’lik kısmı deniz yolu taşımacılığı ile sağlanmakta ise de başlangıç ve bitiş anlarında mutlaka karayolu taşımacılığı söz konusudur. Bu nedenle karayolu taşımacılığı dünya genelinde hala önemini koruyan karayolu taşımacılığı özellikle ülke içi ticarete ve kara bağlantısı bulunan bölgeler arasında büyük oranlarda tercih edilmektedir. Bu durum Tablo 32’de ortaya konan veriler ile de desteklenmektedir.

Tablo 32. Taşıma Türlerinin Bazı Ülkelerin İç Yük Taşımalarındaki Payları (%) [7]

<i>Taşıma Türü</i>	AB	ABD	ÇİN	RUSYA	TÜRKİYE
	2008	2007	2008	2007	2008
<i>Karayolu</i>	45,94	31,02	11,21	4,37	83
<i>Demiryolu</i>	10,82	42,86	23,49	42,79	4,6
<i>İç Suyolu</i>	3,55	7,62	15,39	1,29	0
<i>Boru Hattı</i>	3,03	13,14	1,84	49,83	9,2
<i>Denizyolu</i>	36,66	5,37	48,07	1,72	2,7

Küresel karayolu taşımacılığı sektörü 2003-2008 arasında yıllık ortalama %7,8’lik büyüme göstermiş ve 2008 yılında toplam 2.308 milyar dolar gelir elde edilmiştir [8]. AB’de karayolu taşımacılığı iç ticarete %45 seviyelerinde iken dış ticarete en büyük payı %72 ile denizyolu taşımacılığı almıştır. Karayolu taşımacılığının dış ticaretteki payı ise yalnızca %6 dolayındadır.

Karayolu taşımacılığının özellikle ülke içi taşımalarda diğer türlere oranla yüksek oranda tercih edilmesi yüksek oranda gaz emisyonu ile çevre kirliliğine ve ayrıca gürültü kirliliğine neden olmaktadır. Günümüzde çevrenin korunması konusuna artan duyarlılık ülkeleri daha çevreci ulaştırma türlerine yöneltmiştir. Bu nedenle Avrupa Birliği’nin 2020 hedefleri arasında karayolunun payının düşürülerek yolcu ve yük taşımacılığında demiryolunun payının %6’lardan %15’ler dolayına çekilmesi yer almaktadır. Böylece taşıma türleri arasındaki dengesiz dağılım kısmen düzeltilmesi ve aynı zamanda taşıma maliyetlerinde ve gaz salınımında da iyileştirmeler sağlanması hedeflenmektedir.

Ülkemizde de yolcu ve yük taşımalarında en çok paya sahip karayolu taşımacılığının 2023’e kadar %60 seviyelerine çekilerek özellikle denizyolu ve demiryolu taşımacılıklarının paylarının artırılması hedeflenmektedir. Tablo 33’e göre 2023 yılında Türkiye yurtiçi yük

taşımacılığında demiryolunun payının %15'e, denizyolu yük taşımacılığının payının ise %10'a çıkarılması planlanmaktadır.

Tablo 33. Türkiye'de Yurtiçi Taşımalarda Taşıma Türlerinin Dağılımının Mevcut Durumu ve 2023 Hedefleri [9]

<i>Taşıma Türü (%)</i>	Mevcut Durum	2023 Hedefi
<i>Karayolu</i>	80,6	60
<i>Demiryolu</i>	4,7	15
<i>Havayolu</i>	0,4	1
<i>Denizyolu</i>	2,6	10
<i>Boru Hatları</i>	11,5	14
<i>Taşıma Türü (%)</i>		
<i>Karayolu</i>	89,5	72
<i>Demiryolu</i>	2,2	10
<i>Havayolu</i>	7,8	14
<i>Denizyolu</i>	0,3	4

3.2.2.1. Türkiye Geneli Karayolu Taşımacılığı

Karayolu taşımacılığı, yük ve yolcu taşımada diğer taşıma türleri arasında ülkemizde en çok tercih edilen yöntemdir. Karayolu taşımacılığı günümüzde yolcu taşımacılığında yaklaşık %95, yük taşımacılığında da %90 gibi bir oranda tercih edilmektedir.

Türkiye'de ulaştırma türlerine göre yolcu ve yük taşımacılığı miktarları, Tablo 34'te ortaya konmuştur. Buna göre, yurtiçi ticarete karayolu ilk sırada yer almaktadır.

Tablo 34. Taşıma Türlerine Göre Yurtiçi Yolcu ve Yük Taşınması, 2005-2009 [5]

Taşıma Türü (Milyon Km)		2005	2006	2007	2008	2009
<i>Karayolu</i>	<i>Ton-Km</i>	166.831	177.399	181.330	181.935	176.455
	<i>Yolcu-Km</i>	182.152	187.593	209.115	206.098	212.464
<i>Denizyolu</i>	<i>Ton-Km</i>	3.477	3.830	5.189	6.001	6.154
	<i>Yolcu-Km</i>	670	752	843	847	886
<i>Demiryolu</i>	<i>Ton-Km</i>	9.152	9.676	9.921	10.739	10.326
	<i>Yolcu-Km</i>	5.036	5.277	5.553	5.097	5.374
<i>Havayolu</i>	<i>Ton-Km</i>	392
	<i>Yolcu-Km</i>	3.992

Not: Türk Hava Yolları'nın 2006 yılında özelleşmesi nedeniyle havayollarına ait veriler derlenememektedir.

2009 yılında karayolu yolcu taşımacılığının genel toplamdaki oranı %97,14 olarak gerçekleşmiştir (Havayolu yolcu taşımacılığı eklendiğinde bu oran yaklaşık 3-4 puan düşmektedir.). Yine son 4 yıldır havayolu yolcu taşımacılığı istatistiği bulunmadığından 2005 yılı verilerine bakılırsa yine bu oranın %94,95 olarak gerçekleştiği görülmektedir. Sonuçta son yıllarda havayolu yolcu taşımacılığındaki gelişmeler havayolu yolcu trafiğini artırmış olsa da karayolu yolcu taşımacılığının yine çok yüksek bir orana sahip olduğu ortadadır. Tüm bunlar geleneksel taşımacılık anlayışının karayolu üzerinde yoğunlaştığını ve bu türün alternatifsiz olduğunu göstermektedir.

2010 yılında Türkiye ihracatı içinde karayolu taşımacılığının oransal olarak değeri %41,5 olarak gerçekleşmiştir (Tablo 35).

Tablo 35. Taşıma Modlarına göre Türkiye İhracatı(1000 Dolar) [5]

<i>Yıllar</i>	<i>Denizyolu</i>	<i>Demiryolu</i>	<i>Karayolu</i>	<i>Havayolu</i>	<i>Diğer</i>	<i>Toplam</i>
2006	42.655.303	911.754	35.56.474	4.863.452	1.947.692	85.534.676
2007	52.174.049	1.081.911	44.482.360	7.018.292	2.515.138	107.271.750
2008	66.443.247	1.260.202	50.902.371	10.435.259	2.986.117	132.027.196
2009	47.119.360	906.906	42.392.952	9.764.044	1.951.744	102.135.006
2010	58.753.414	992.755	45.972.910	7.687.672	522.863	113.929.614

2010 yılı ithalatının taşıma türlerine göre dağılımına bakıldığında karayolu taşımacılığının genel toplamdaki payı %22,8 olarak gerçekleşmiştir (Tablo 36).

Tablo 36. Taşıma Türlerine Göre Türkiye İthalatı(1000 Dolar) [5]

<i>Yıllar</i>	<i>Denizyolu</i>	<i>Demiryolu</i>	<i>Karayolu</i>	<i>Havayolu</i>	<i>Diğer</i>	<i>Toplam</i>
2006	81.411.375	2.196.112	32.697.468	13.710.656	9.560.564	139.576.174
2007	100.851.546	2.541.156	38.643.904	16.914.169	11.111.939	170.062.715
2008	124.248.358	2.573.769	41.296.231	16.898.466	16.946.750	201.963.574
2009	83.204.931	1.723.491	33.514.785	11.562.649	10.922.566	140.928.421
2010	112.567.879	2.454.683	42.433.410	17.406.330	10.630.557	185.492.859

İthalata nazaran ihracatta karayolu taşımacılığının diğer türlerden daha çok tercih ediliyor olması ülke lojistiğinin genel karakteristiğini yansıtmaktadır. Denizyolu ve demiryolu taşımacılığında daha yüksek bir maliyet getirmesine rağmen sahip olduğu ulaştırma altyapısı ve taşıma hızı, pratik yükleme ve boşaltma kabiliyeti, istenen yere sevk kolaylığı ve her türlü yük taşımacılığının gerçekleştirilebilmesi gibi nedenlere bağlı olarak karayolu taşımacılığı önemini korumaktadır.

Sonuç olarak 2010 yılı dış ticaretimiz içerisinde taşıma türlerine göre karayolunun payı %29,5 olarak gerçekleşmiştir. Yurtiçi ticaretteki payı %90'ın üzerinde olan karayolunun payının dış ticarete düşmesinin nedeni olarak ülkemizin üç tarafının denizlerle çevrili oluşu ve denizyollarının diğer türlere göre maliyetinin daha düşük olması gösterilebilir.

3.2.2.2. TR90 Bölgesi'nde Kara Taşımacılığı

Bölge içindeki ulaştırma ve taşımacılık faaliyetlerinin incelenmesi için kesin istatistik bilgileri ulaşmak mümkün olmamakla beraber bu konuda fikir verebilecek lojistik faaliyetlerine ilişkin çeşitli parametreler incelenebilir. Bunun için bölge içindeki sınai yapı ve unsurları, bölgesel dış ticaret göstergeleri, yetki belgesi ve yetki belgeli araç sayıları, türlerine göre araç sayıları, türlerine göre toplam kat edilen yol (km), gümrüklerden ve sınır kapılarından araç giriş-çıkışı gibi verilere göz atılmalıdır. Böylece, TR90 Bölgesi'nde lojistik faaliyetlerin mevcut durumu analiz edilebilir.

Tablo 37. 2009 Yılı Devlet Yollarının TR90 İllerine Göre Taşıt-KM, Yolcu-KM, Ton-KM Değerleri [6]

İl	Taşıt-Km*	Yolcu-Km*	Ton-Km*
<i>Artvin</i>	185.541	444.319	455.999
<i>Giresun</i>	486.345	1.361.518	1.228.182
<i>Gümüşhane</i>	168.869	433.886	423.551
<i>Ordu</i>	521.808	1.490.736	1.269.824
<i>Rize</i>	329.613	844.576	728.316
<i>Trabzon</i>	845.882	2.258.590	1.523.594
TR90	2.538.058	6.833.625	5.629.466
Türkiye	51.932.000	147.253.000	127.211.000
TR90/TR	4,89	4,64	4,43

Not: Karayolları Genel Müdürlüğü sorumluluğu altındaki yol ağı dikkate alınarak hesaplanmıştır.

TR90 Bölgesi'nde gerçekleştirilen lojistik faaliyetler konusunda bilgi veren Tablo 37'de bölgedeki taşıtların 2009 yılı içerisinde kat ettiği mesafe, yolcuların aldıkları toplam yol uzunluğu ve yük taşımalarında yol kat edişi gösterilmektedir. Bu üç ayrı kategoriye bakıldığında Türkiye içindeki payları oransal olarak birbirine yakındır. Sanayi ve ticaretin geliştiği bölgelerde lojistik faaliyetler de gelişme göstermektedir. Bu bölgelerdeki ton-km miktarı oldukça yüksektir. TR90 Bölgesi'nde devlet yollarında 2009 yılında yük taşımalarında gerçekleştirilen toplam ton-km'nin Türkiye geneline oranı %4,43 iken yolcu taşımalarında bu oran %4,64 olarak gerçekleştirilmektedir. Bu oranlar bölgede bulunan

toplam motorlu taşıt, nüfus (yolcu taşımacılığı, turizm vb.) ve sanayi gelişim durumlarına göre değişmektedir.

3.2.2.3. Sarp Sınır Kapısı

Sarp Sınır Kapısı Artvin sınırları içerisinde, Hopa ilçesine yaklaşık 15 km mesafede Türkiye'den Gürcistan'a geçişi sağlayan sınır kapımızdır. 1989 yılında açılmıştır. Bu kapı Türkiye için sadece Gürcistan'a açılan bir kapı olmayıp aynı zamanda Türkiye'nin Orta Asya ve Kafkasya'ya giriş kapısıdır.

Sarp Sınır Kapısı Türkiye'nin Kafkasya'ya doğrudan açılan kapısıdır. Son dönemde Türkiye'nin en büyük ticari partnerlerinden biri konumundaki Rusya'ya yapılan karayolu taşımalarının bir kısmı ve ayrıca dış ticarete önemi yadsınamayacak olan Gürcistan ve Azerbaycan ile ticaretin neredeyse tamamı bu kapıdan sağlanmaktadır. Sadece Türkiye ile değil Avrupa ile Asya arası ticarete de transit geçiş hizmeti sunan Sarp, sınır kapılarımız arasında dış ticarete yoğunluk bakımından 8. sırada yer almaktadır (2009). İhracat trafiğinde ise Türkiye'nin en yoğun 5. sınır kapısı konumundadır.

Sarp sınır kapısı 2008 yılında yap-işlet-devret modeli ile modernize edilen 7 sınır kapımızdan biri olarak Kapıkule'den sonra en yüksek bedelli yatırımı almıştır. Sarp Sınır Kapısı'na ait 2010 yılı araç trafiği verilerine (Tablo 38) göre araç giriş çıkışlarında otomobil ve çekici trafiği ağır basmaktadır. Bu da Türkiye'nin bu bölge ve Gürcistan ile artan ticareti ve yakın ilişkileri, bu bölge ile Avrupa arasında yapılan transit geçişlerde önemli bir güzergah olması gibi çeşitli nedenlere bağlanabilir.

Tablo 38. Sarp Sınır Kapısına Ait 2010 Yılı Araç Trafiği [10]

Çekici	Kamyon+ Kamyonet	Otobüs	Minibüs	Otomobil	Diğer	Genel Toplam
167.037	78.928	61.305	17.022	275.881	32.241	632.414

Sarp Sınır Kapısı'nın üç yıllık araç giriş çıkış trafiği, Türkiye sınır kapıları toplam trafiğinin 2008'de %8,69'u, 2009'da %8,49'u, 2010'da ise %10,75'i olarak gerçekleşmiştir (Tablo 39). Küresel krizin etkisi ile 2009 yılında araç trafiği kısmen düşmüş olarak gözlenmekte ise de 2010'da önemli bir yükseliş göstermiştir. Türkiye kara sınır gümrüklerinden geçen ortalama araç sayısı 2008, 2009 ve 2010 yılında sırası ile 288.760, 335.389 ve 312.479 olarak

hesaplanmıştır. Buna göre bu yıllarda Sarp Sınır Kapısı'nın ortalamasının çok üstünde bir yoğunluğa sahip olduğu açıkça görülmektedir.

Tablo 39. Sarp Sınır Kapısı Trafiki ve Türkiye Toplamına Oranı [10]

	2008		2009		2010	
	Toplam	Sarp/TR(%)	Toplam	Sarp/TR(%)	Toplam	Sarp/TR(%)
<i>Sarp</i>	376.569	8,69	426.915	8,49	632.414	10,75
<i>Türkiye</i>	4.331.414		5.030.841		5.881.851	

Araç trafiğinin yanında Sarp Sınır Kapısı ve Türkiye sınır kapılarından giriş-çıkış yapan yerli ve yabancı yolcuların son üç yıllık toplamı Tablo 40'teki gibidir. 2010 yılında Sarp Sınır Kapısı'nı kullanan yerli ve yabancı yolcu trafiği toplamı 1,5 milyondan fazladır ve aynı yıl Türkiye sınır kapıları yolcu trafiğinin %13,66'sını gerçekleştirmiştir.

Tablo 40. Sarp Sınır Kapısı'ndan Giriş Yapan Yerli ve Yabancı Sayısı (Son 3 Yıl) [5]

	2008		2009		2010		2010
	Sarp	TR	Sarp	TR	Sarp	TR	Sarp/TR
<i>Yabancı</i>	812.427	5.388.308	997.091	6.029.950	1.147.541	6.948.067	16,52
<i>Yerli</i>	275.350	2.779.856	308.825	3.449.659	424.169	4.551.207	9,32
Toplam	1.087.777	8.168.164	1.305.916	9.479.609	1.571.710	11.499.274	13,66

Tablo 41'e göre 2009 yılında Türkiye toplam kara yolu ihracat seferlerinin %6,15'i Sarp Sınır Kapısı'ndan gerçekleştirilmiştir. Aynı yıl Türkiye ihracatının taşıma türlerine göre dağılımında karayolu ile gerçekleştirilen toplam ihracat değeri 43 milyar dolar civarındadır.

Tablo 41. Sarp ve Türkiye Sınır Kapılarından Yapılan Dış Ticaret Sefer Sayıları [11]

	2007		2008		2009	
	İhracat	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat	İthalat
<i>Sarp</i>	50.101	6.257	63.803	13.584	62.041	4.270
<i>Türkiye</i>	995.157	432.323	994.038	440.540	1.008.010	361.130
<i>Sarp/TR</i>	5,03	1,45	6,42	3,08	6,15	1,18

Tablo 42'de ihraç yüklü Türk araçlarının Trabzon ve Sarp gümrük kapılarından yaptıkları çıkış sayıları ve yüklerini boşalttıkları ülkelerden ilk 10 tanesi verilmiştir. TR90 Bölgesi'nin coğrafi yakınlığından dolayı Sarp'tan yapılan çıkışlarda Gürcistan ve Azerbaycan öne çıkmaktadır. Gürcistan'a ve Ermenistan'a yapılan bu ihracat seferlerinin neredeyse tamamı, Azerbaycan'a yapılan seferlerin ise %81'i Sarp'tan yapılmaktadır.

Tablo 42. İhraç Yüklü Türk Araçlarının Trabzon ve Sarp Gümrük Kapılarına Göre Çıkış Yaptığı ve Yük Boşalttığı İlk 10 Ülke (Sefer) [12]

	2009			2010(Ocak-Kasım)		
	Trabzon- Sochi	Sarp	TR Toplam	Trabzon- Sochi	Sarp	TR Toplam
<i>Afganistan</i>	0	39	2.541	0	20	2.859
<i>Dağıstan</i>	0	61	62	0	36	36
<i>Azerbaycan</i>	1	27.925	34.489	0	28.755	33.483
<i>Ermenistan</i>	1	131	132	0	43	44
<i>Gürcistan</i>	1	30.439	30.987	0	30.084	30.999
<i>İran</i>	0	64	17.577	0	36	21.899
<i>Kazakistan</i>	0	398	3.768	0	192	4.771
<i>Kırgızistan</i>	0	113	1.458	0	116	955
<i>Rusya</i>	2.064	18	10.739	1.650	8	14.022
<i>Türkmenistan</i>	0	175	19.722	0	137	22.010

Trabzon'dan yapılan seferlerin hemen hemen tamamı Rusya'nın Sochi gümrüğüne taşınmaktadır. Örneğin, 2009 yılında Trabzon'dan yapılan araç seferi sayısı toplamda 2.067 iken bunun 2.064'ü Sochi'ye yapılmıştır. Bu sayı 2010 yılı sonunda Sochi Limanı'nın yük trafiğine kapatılmasıyla durmuştur. Rusya'ya yapılan ihraç yüklü araç seferlerinde Trabzon ve Sarp'tan yapılan toplam araç seferi tüm Türkiye toplamının %11'ini oluşturmaktadır(2010 Eylül ayı itibariyle Sochi Limanı kapanmıştır.). Aynı dönemde Samsun'dan Rusya'ya Novorossisk Limanı üzerinden yapılan Türk ihraç araç trafiği genel toplamın %61'idir ve ilk sırada gelmektedir. Kapıkule'den yapılan çıkışlar ise yine genel toplamın %13'ünü almakta ve ikinci sırada gelmektedir.

2009 yılına bakıldığında ise genel toplam 2010 yılına göre yaklaşık %25 daha az olmuştur. Bu dönemde Rusya'ya yapılan seferlerde Samsun-Novorossisk' in payı %55 iken Trabzon'un %20'dir.

3.2.2.4. TR90 Bölgesi'ne Ait Kara Taşımacılığı Yetki Belgesi Bilgileri

Kara Ulaştırması Genel Müdürlüğü verilerine göre Türkiye geneli kara taşımacılığı yetki belgesi sayısı Şubat 2011' de 467.481'dir. Trabzon Bölge Müdürlüğü Artvin, Giresun, Gümüşhane, Rize Trabzon illerini kapsayan bölgede görev icra etmekte olup bu bölgenin yetki belgesi sayısı Türkiye toplamının %4,23'lük kısmı oluşturmaktadır. Ordu ili Samsun Bölge Müdürlüğü sınırları içerisinde olmasına rağmen TR90 Düzey 2 Bölgesi içerisinde

olduğundan Ordu ili verileri Tablo 43'e dahildir. Tabloda C2 yetki belgesi dikkat çekmektedir. C2 belgesi işletmelere yurtiçi ve uluslararası yük taşımacılığı yapma yetkisi vermektedir. Bölge genelinde toplam 77 adet bulunan C2 belgesi firma sayısında Trabzon 39 adet ve Artvin 21 adet ile öne çıkmaktadır. Gümüşhane'de ise hiç bulunmamaktadır (Mart, 2011).

Tablo 43. TR90 İllerinde Türlerine Göre Kara Taşımacılığı Yetki Belgesi Sahiplik Durumu [13]

Belge Türü*	Artvin	Giresun	Gümüşhane	Ordu	Rize	Trabzon	TR90	Türkiye
C2	21	4	0	4	9	39	77	1.567
D	4	9	5	14	37	36	105	2.043
F1	24	44	13	36	26	79	222	2.151
K1	961	1.068	437	1.399	2.343	2.366	8.574	171.074
K2	1.519	3.202	544	456	3.520	4.006	13.247	297.061
K3	0	2	1	3	0	5	11	1.021
R1	3	5	0	0	9	7	24	1.041
T2	3	4	3	6	3	3	22	257
Toplam	2.535	4.338	1.003	1.918	5.947	6.541	22.282	476.215

*Bölge genelinde sahip olunan yetki belgesi türlerinden bazılarıdır ve belge türlerine ilişkin açıklamalar Ek A'da verilmiştir [14].

Trabzon Bölge Müdürlüğü, %4,23'lük pay ve 20.586 yetki belgesi adediyle 12 bölge müdürlüğü arasında 10. sırada yer almaktadır. Genelde ise İstanbul Bölgesi %18,51 ile en fazla paya sahiptir. Erzurum Bölgesi de %2,23'lük pay ile son sıradadır.

Tablo 44'te yer alan bilgilere göre TR90 Bölgesi illerinde yer alan kara ulaştırma yetki belgeli araçların toplamı 43.283'tür ve bunun Türkiye genel toplamına oranı %3,75'tir.

Tablo 44. TR90 İllerinde Kara Ulaştırma Yetki Belgeli Taşıt Sayıları (Taşıt Türlerine Göre) [13]

Araç Türü	Artvin	Giresun	Gümüşhane	Ordu	Rize	Trabzon	TR90	Türkiye
<i>Çekici</i>	551	196	106	445	445	1.765	3.508	122.227
<i>Kamyon</i>	1.397	1.827	692	2.542	3.488	4.432	14.378	366.393
<i>Y. Römork</i>	588	220	118	455	478	2.039	3.898	127.675
<i>Kamyonet</i>	1.706	3.753	655	3.607	4.668	5.898	20.287	500.972
<i>Römork</i>	19	4	2	18	20	87	150	5.987
<i>Otobüs</i>	66	93	38	176	272	417	1.062	28.745
Toplam	4.327	6.093	1.611	7.243	9.371	14.638	43.283	1.151.999

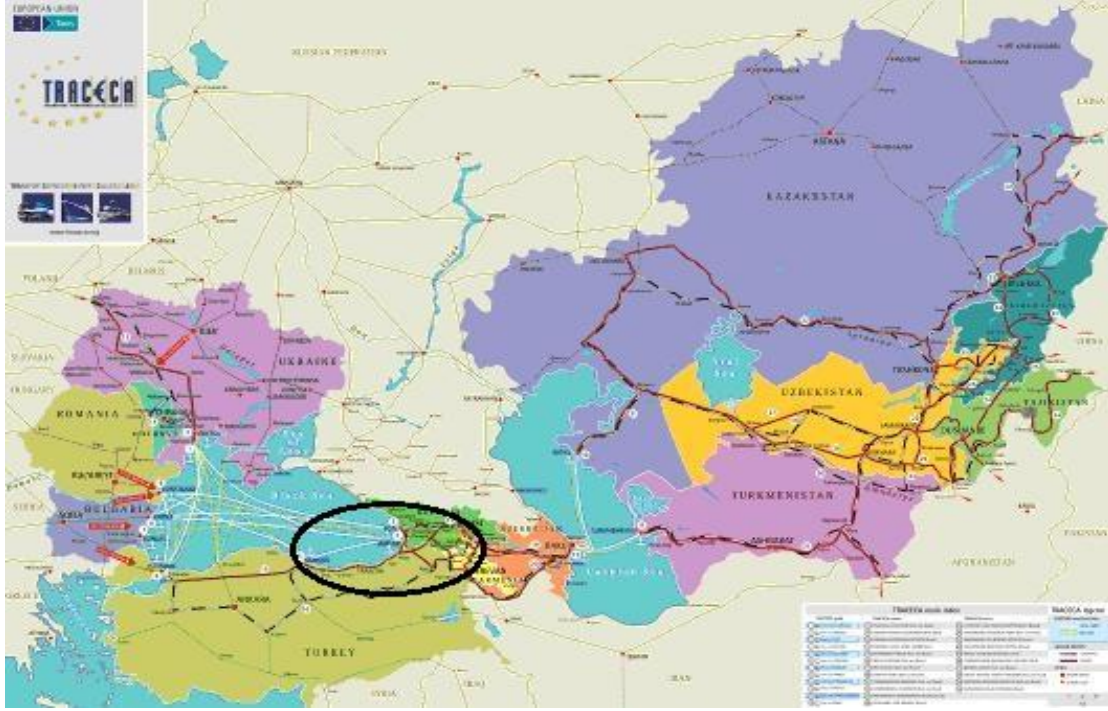
3.2.2.5. TR90 Bölgesi Karayollarının İçinde Bulunduğu Küresel ve Bölgesel Projeler

Özellikle Asya ülkelerinde yaşanan ekonomik, sosyal ve siyasal gelişmeler, bu ülkeleri Avrupa için daha çekici hale getirmiştir. Asya pazarlarından yararlanmak isteyen Batı Avrupa ülkeleri ulaştırma ağlarını bu yöne doğru genişletme kararı almış ve Asya-Avrupa ulaştırma koridorları oluşturulmuştur. Uluslararası ulaştırma koridorları, üzerinden geçtiği ülkelere ekonomik, sosyal ve politik açılardan önemli katkılar sağladığı için ülkelerin koridorlar üzerinde pay elde edebilmek amacıyla rekabet içinde olmaları kaçınılmazdır [9]. Ayrıca, Türkiye'nin komşuları ve bölgesindeki ülkelerle gerek ticari gerek siyasi ilişkilerini geliştirmek amacıyla dahil olduğu çeşitli ulaştırma projeleri de bulunmaktadır. Bunlar aşağıda sırası ile açıklanmıştır.

3.2.2.5.1. TRACECA (Transport Corridor For Europe-Caucasus-Asia)

“Yeni İpek Yolu” olarak adlandırılan Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaştırma Koridoru (TRACECA), Karadeniz, Kafkasya ve Orta Asya’da uluslararası taşımayı geliştirmeyi ve siyasi, iktisadi ilerlemeyi hedefleyen hükümetler arası bir programdır. Program, Orta Asya, Orta Doğu, Kafkasya ve Avrupa’dan 15 ülkeyi kapsamaktadır. Türkiye Programın aktif üyelerindedir.

TRACECA Projesi bir anlamda Modern İpek Yolu Projesi olup, Avrupa’dan başlayarak Orta Asya’ya kadar çok modlu bir ulaştırma koridoru çizmektedir (Harita 2).



Harita 2. TRACECA Ulaştırma Haritası [2]

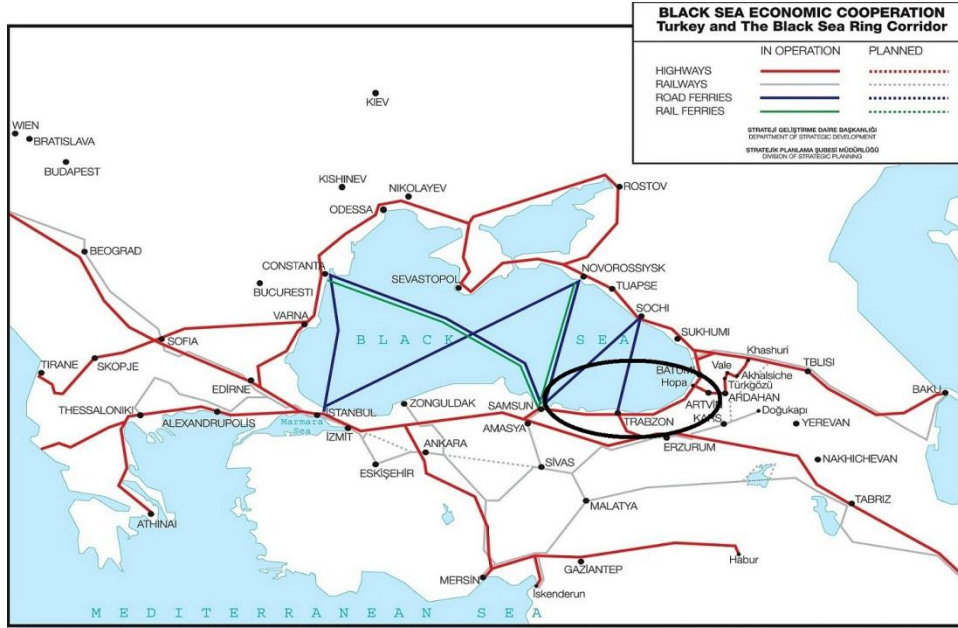
TR90 Bölgesi, TRACECA Projesi'nin karayolu ayağında Türkiye'nin önemli karayolu bağlantılarını barındırmaktadır. Proje kapsamında karayolu hattı sadece ülkemizin kuzey kesimlerinden geçmekte olup, Gürcistan ve Ermenistan sınırlarından başlayarak, Karadeniz Sahil Yolu boyunca uzanan, oradan da İstanbul ve Avrupa'ya bağlanan bir karayolu bağlantısı mevcuttur. Bundan dolayı, projenin karayolu ayağında bölgede transit ticaretin gelişme göstermesi doğal olarak beklenmektedir. Ayrıca, son dönemde TR90 Bölgesi limanlarından bazılarının TRACECA ağına dahil edilmesi düşünülmektedir.

3.2.2.5.2. Karadeniz Ekonomik İşbirliği Karadeniz Karayolu Ring Koridoru

25 Haziran 1992'de İstanbul'da Türkiye, Yunanistan, Bulgaristan, Romanya, Arnavutluk, Ermenistan, Gürcistan, Moldova ve Ukrayna arasında Karadeniz Ekonomik İşbirliği Zirvesi Deklarasyonu imzalanmıştır. İşbirliğinin ana hedefi, bölgede ulaşım ağı ve gelişimi için gerekli zemini oluşturmaktır.

Türkiye'deki Karadeniz Ring Koridoru doğu ile batı arasında yeni bir bağlantı oluşturmaktadır. Bu nedenle, iki şeritli karayolu standardı daha yüksek bölünmüş yola dönüştürülecektir. Bu koridor, ana yol ağıımızı Karadeniz ülkelerine, Kafkasya'ya, ferri yoluyla da Hazar Denizinden, Orta Asya ve Uzak Doğu'ya bağlayacaktır. Karadeniz Ring

Koridorunun kesim kesim tamamlanarak bir an önce hizmete girmesi planlanmıştır (Harita 3).



Harita 3. Karadeniz Ring Koridoru [3]

3.2.2.5.3. Türkiye TEM (Trans-European North-South Motorway) Yolları

Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu'nun (UN/ECE) teknik ve idari desteğiyle 1977 yılında kurulmuş bir alt bölgesel işbirliği projesi olan Trans-Avrupa Kuzey-Güney Otoyolu (TEM) Projesi, Avrupa ulaştırma tarihinde en eski ve en gelişmiş bölgesel altyapı projelerinin birisidir.

15 üye ülke (Avusturya, Bosna-Hersek, Bulgaristan, Çek Cumhuriyeti, Ermenistan, Gürcistan, Hırvatistan, İtalya, Litvanya, Macaristan, Polonya, Romanya, Slovakya, Slovenya ve Türkiye) ve dört gözlemci statüde ülkeden (İsveç, Ukrayna, Sırbistan ve Karadağ) oluşan TEM Projesi, batıda Avrupa Birliğinin Trans-Avrupa Yol Ağına ulaşırken, doğuda ve güney-doğuda Kafkasya ve Batı Asya'nın karayolu sistemleriyle doğrudan bağlantılar sağlamaktadır. Azerbaycan ve Belarus üyelik aşamasında olan ülkelerdir.

Baltık, Adriyatik, Ege, Doğu Akdeniz ve Karadeniz'i bağlayan, bölünmüş ve her bir yönde en az iki şeritli, yüksek fiziki ve geometrik standartlara sahip güvenli, kesintisiz ve konforlu trafik hizmeti veren modern bir otoyol ve ekspres yol sisteminin inşası ve yönetimiyle bölgenin sosyal ve ekonomik gelişmesine katkı sağlamayı hedefleyen TEM Projesi, Avrupa

Birliği üyesi ülkelerinin Trans-Avrupa Ağları ile büyük oranda örtüşmektedir. Türkiye sınırları içerisinde yer alan TEM yollarının ayrıntılı gösterimi Harita 4’te ortaya konmuştur.



Harita 4. Türkiye TEM Yolları [3]

3.2.2.5.4. Türkiye ECO (Ekonomik İşbirliği Teşkilatı) Yolları

ECO; Türkiye, İran ve Pakistan tarafından kurulmuş bir işbirliği örgütüdür. Daha sonra üye sayısı 10'a yükselmiştir. ECO güzergahları üye ülkeler arasındaki bütünlüğü sağladığından uluslararası trafiğe de hizmet vermektedir. Bu nedenle uluslararası kabul gören genel standartlara uygun olması ve hizmet seviyelerinin artırılması hedeflenmektedir.

Türkiye’deki ECO güzergahları asfalt kaplamalı 1. Sınıf devlet yolu olarak hizmete açık bulunmaktadır. Yatırım Programı çerçevesinde bazı kesimlerde standart yükseltme çalışmaları devam etmektedir.

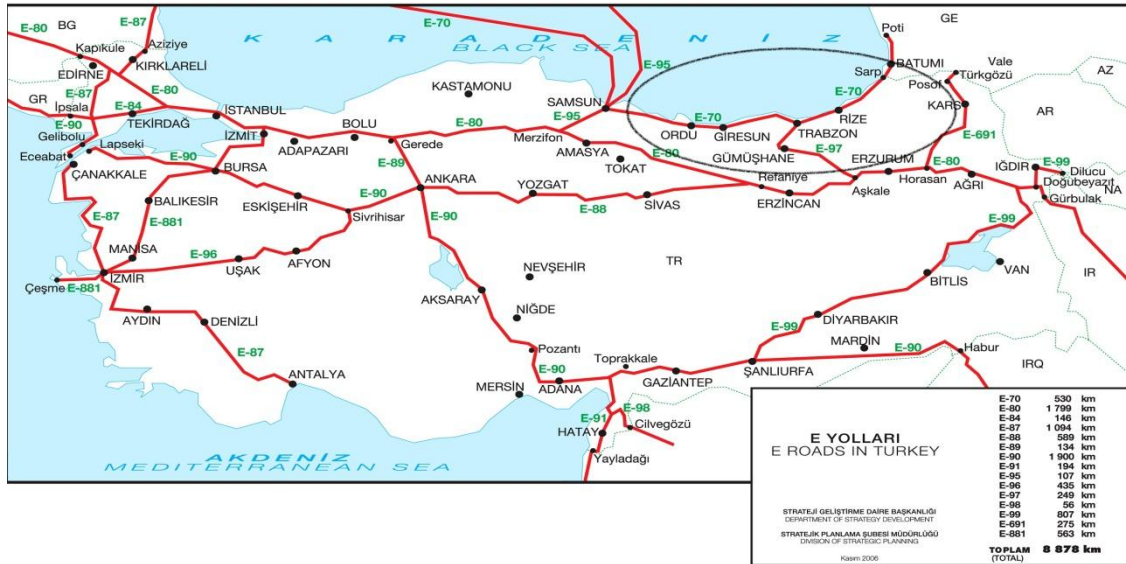
Ülkemizdeki ECO güzergahları (Harita 5) ECO ülkelerini gelişmiş Avrupa ülkeleri ile Orta Doğu ülkelerine bağlamaktadır ve Avrupa ülkeleri ile ECO ülkeleri arasındaki en kısa güzergah konumundadır.



Harita 5. Türkiye ECO Yolları [3]

3.2.2.5.5. Türkiye'deki E Yolları

İkinci Dünya Savaşından sonra 16 Eylül 1950'de Cenevre'de "Uluslararası Ana Trafik Arterleri Oluşturulması Deklarasyonu" (AGR) Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu (UN/ECE) BM/AEK tarafından hazırlanmıştır.



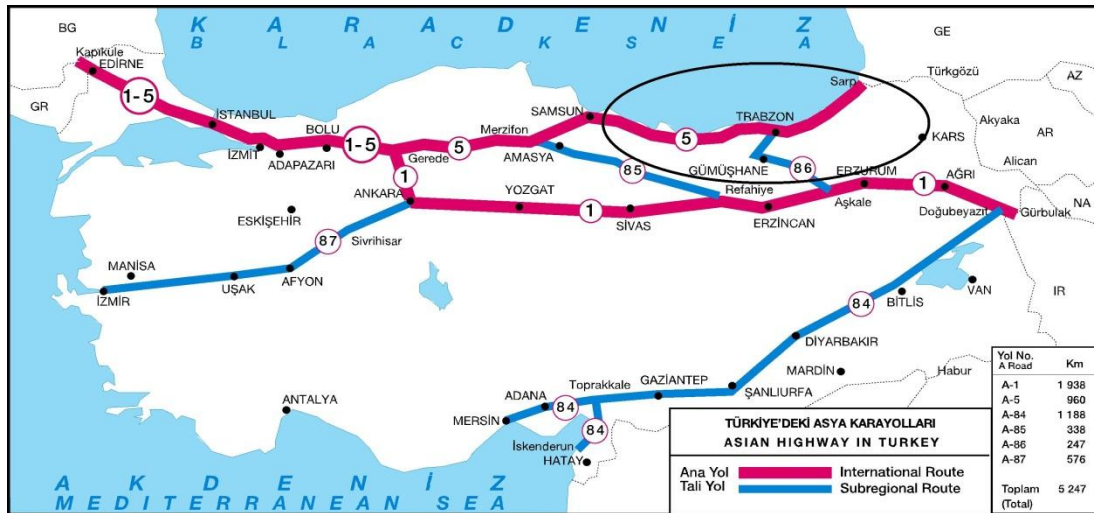
Harita 6. Türkiye E Yolları Ağı [3]

Türkiye, AGR Uluslararası Yol Ağının Güneydoğu Avrupa uzantısında yer almaktadır. AGR hükümlerine göre Avrupa'dan Türkiye'ye iki ana arter girmektedir. Bunlar: Bulgaristan sınırından (Kapıkule) giren E-80 ile Yunanistan sınırından (İpsala) giren E-90 numaralı arterlerdir. Bu iki ana güzergah Anadolu üzerinden Türkiye'nin güney ve Doğu sınırındaki Ortadoğu ve Asya uluslararası yol ağlarına ulaşmaktadır.

3.2.2.5.6. Türkiye'deki ESCAP Yol Ağı

Asya Karayolu çalışmalarının amacı Asya ve Pasifik bölgesinde güvenilir ve etkili ulaşım bağlantılarının kurulmasıyla bölgesel ve uluslararası ticaret ve turizmin hızlandırılmasını sağlamaktır. 1992 Yılında ESCAP (Economic and Social Commission For Asia and Pacific) tarafından Asya Kara Taşımacılığı Altyapısı Geliştirme (ALTID) Projesi kapsamında Asya Karayolu ve Asya Demiryolu ve Trans-Asya Demiryolunu kapsayacak şekilde Asya ulaşım ağları oluşturulmuştur. Türkiye, İran üzerinden Orta Asya'yı Avrupa'ya bağlayan koridorda bulunmaktadır (Harita 7).

2001 Yılında Birleşmiş Milletler ESCAP Sekreteryası ESCAP'a yeni üye olan ülkelere de bağlantı sağlanması (Gürcistan ve Azerbaycan) talep edildiğinden A-Yolu bağlantısı Karadeniz Sahil Yolu güzergahı ve Ankara – İstanbul Otoyolu ülkemizdeki Asya Karayolu Ağına ilave edilmiştir. Bu durumda Türkiye'deki A yolları yaklaşık 5.247 km'dir.



Harita 7. Türkiye ESCAP Yolları [3]

Yukarıda sıraladığımız projeler Türkiye'nin Asya-Avrupa karayolu ulaşım bağlantılarında Türkiye'nin kıtaların bağlantı noktasında olduğunu göstermektedir. Bu projelerin tamamında ise TR90 Bölgesi'ndeki Sahil Yolu ile Trabzon-Gümüşhane-Erzurum bağlantı yolu yer

almaktadır. Bu açıdan bölge özellikle Kafkaslara ve Orta Asya'ya karayolu ulaşım bağlantılarında küresel öneme sahiptir.

3.2.2.6. KEİ Geçiş Belgesi

25 Haziran 1992'de Arnavutluk, Ermenistan, Azerbaycan, Bulgaristan, Gürcistan, Yunanistan, Moldova, Romanya, Rusya, Türkiye ve Ukrayna'dan oluşan on bir ülkenin Devlet ve Hükümet temsilcileri, İstanbul'da Zirve Deklarasyonunu ve Boğaziçi Bildirgesini imzalayarak Karadeniz Ekonomik İşbirliği (KEİ) Örgütü'nü hayata geçirmiştir. Daha sonra, Nisan 2004'te Sırbistan Cumhuriyeti, Örgütün 12. taraf ülkesi olmuştur.

Başlangıcından itibaren, KEİ, taşımacılıkta işbirliğine özellikle de, bölgesel kapasiteden etkili bir şekilde nasıl yararlanılacağına ve Karadeniz Bölgesi'nin transit potansiyelini nasıl arttırılacağına odaklanarak bu konuya özel bir önem göstermiştir. 1992 yılında KEİ, bu örgütün düzenli olarak toplanan ve kendi görevlerini yürüten bir çalışma organı olan Taşımacılık Çalışma Grubu'nu oluşturmuştur.

Ayrıca, karayoluyla eşya taşımacılığını kolaylaştırmaya ilişkin güncel çalışmalar KEİ Bölgesindeki Eşyanın Karayoluyla Naklinin Kolaylaştırılması Konusunda Mutabakat Muhtırası (2002 yılında Kiev'de imzalanmış ve 20 Temmuz 2006'da yürürlüğe girmiştir.) çerçevesinde yürütülmektedir. Bu Mutabakat Muhtırası uyarınca imza sahibi taraf ülkeler tarafından ihdas edilen Yönlendirme Komitesi, profesyonel araç sürücüleri için vize işlemlerinin basitleştirilmesi, ikili ve transit karayolu taşımacılığının aşamalı olarak serbestleştirilmesi, önemli BM Sözleşmeleri ve uluslararası anlaşmaların uygulanması ve yaygınlaştırılması, araç mürettebatına yönelik uygulamada olan sosyal kuralların uyumlaştırılması, sınır geçiş sürelerinin izlenmesi, Uluslararası Araç Ağırlık Sertifikası kullanımına başlanması, ücret politikalarının uyumlaştırılması vs. gibi önemli konularda çalışmalarını sürdürmektedir.

KEİ Geçiş Belgesi sadece bir gidiş-dönüş yolculuğu için kullanılır ve belirtilen KEİ Geçiş Belgesiyle seyahat eden boş veya dolu araçlar bu gidiş-dönüş yolculuğu sırasında tüm Taraf Ülkelerin topraklarından başka bir ikili transit geçiş belgesi sunmaksızın transit geçiş yapabilecektir [16].

2010 yılında pilot olarak gerçekleştirilen ve Ocak 2011'de sona eren uygulama için 7 taraf ülkeye 200'er adet dağıtılmak üzere toplamda 1400 adet geçiş belgesi düzenlenmiştir.

Uygulama KEİ ülkeleri arasında gerçekleştirilen transit ticarete sürekli vizesiz dolaşım beklentisi oluşturmaktadır. Avrupa'ya yapılan ihracatta yaşanan kota sorununa karşılık böyle bir uygulamanın Türkiye ihracatını rahatlatacağı düşünülmektedir.

3.2.2.7. TIR Parkları

TR90 Bölgesi'nde gerek gümrükler ve Sarp Sınır Kapısı gerekse limanlardan yapılan ticarete ve bölge içi/dışı ticarete yüksek derecede dolayısıyla karayolunda tır yoğunluğu yaşanmaktadır. tırlar hem karayolu ile yapılan kapıdan kapıya ticaretin hem de çok modlu taşımacılığın önemli bir parçasıdır. Gümrüklerde gerçekleştirilen işlemlerde ve sınır geçiş denetimlerinde, limanlarda gerçekleştirilen yükleme boşaltma işlemlerinde bekleme yapmak durumunda kalan tırlar; limanlar, gümrükler, üretim alanları, sınır kapısı, şehir merkezleri gibi yerlerde park ederek yollarda trafik akışlarını tehlikeye atabilmekte ve park için uygun olmayan alanları işgal edebilmektedir.

Karayolları 10. Bölge Müdürlüğü'nden alınan bilgiye göre Karadeniz Sahil Yolu'nun inşası aşamasında yolun kuzey ve güney kesimlerinde yol akışının aksamasını önlemek ve araçların park ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla körfez tipi denilen cepler (park alanları) inşa edilmiştir. Yol boyunca çeşitli noktalarda oluşturulan bu alanlar çeşitli boyutlarda olabilmektedir. Ayrıca çeşitli il merkezlerine yakın noktalarda oluşturulan park alanları da tırlar tarafından kullanılmaktadır. Ancak bu alanlar tırlar için özellikle tasarlanmış olmayıp her türlü araç tarafından kullanılmaktadır. tır parklarının ise sıradan bir park alanı olmanın dışında sadece bu amaç için kullanılan, güvenlik ve tamir-bakım hizmeti veren, sürücülerini için dinlenme tesisi niteliği taşıyan, taşınan eşyanın niteliğine göre ayrı hizmet sunabilen ve gerekirse çeşitli boyutlarda depolama hizmeti veren noktalar olması gerekmektedir.

3.3. Denizyolu Taşımacılığı

3.3.1. Dünyada ve Türkiye'de Mevcut Durum

Günümüz dünyasında denizcilik; sadece bir taşımacılık türü olmaktan çıkmış, dünya ticaret hacmindeki artış ve hızla gelişen teknolojilere paralel olarak yük ve yolcu taşımacılığı başta olmak üzere, gemi inşa sanayi, liman hizmetleri, deniz turizmi ve yatçılık, canlı ve cansız doğal kaynakların yönetimini kapsayan; daha geniş bir endüstri, ticaret ve hizmet dalına dönüşmüştür. Bu hususların temelini oluşturan yılda yaklaşık 9 Milyar tonluk ve 32 Trilyon

ton x millik dünya deniz taşımacılığı, 102.194 gemiden oluşan ve toplam tonajı 1,056 Milyar DWT (Dead Weight Ton) olan deniz ticaret filosuyla gerçekleştirilmektedir.

İstihdam ve ekonomiye doğrudan veya dolaylı katkıları nedeniyle denizcilik endüstrisinden daha fazla pay almak adına ülkeler arası rekabet artmıştır. Daha fazla rekabet ve küreselleşme denizcilik sektörünün daha fazla müşteri odaklı olmasını gerektirmiş, bu çerçevede müşterilerin istekleri ve elde edilecek ortak faydanın üst düzeyde sağlanması ortak hedef haline gelmiştir [9].

En uygun taşıma maliyetini sunan ve tek seferde yüksek taşıma kapasitesine sahip olan ve ayrıca karbon salınımı bakımından çevreye en duyarlı taşıma sistemlerinden olan deniz taşımacılığı, dünya yük taşımacılığının yaklaşık %90'ını gerçekleştirmektedir. Türkiye de sahip olduğu jeopolitik konumu dolayısıyla denizyolu taşımacılığını yaygın şekilde kullanmakta ve gerek iç gerekse dış ticaret taşımalarında denizyolu taşımacılığının payını daha da artırmayı hedeflemektedir.

Türkiye, 8400 km'den fazla doğal kıyı uzunluğu ile Avrupa ve Asya ortasındaki jeopolitik konumuyla, Doğu-Batı ve Kuzey-Güney ulaştırma koridorları arasında büyük bir ticaret güzergâhının kalbi durumunda olan avantajlı konumu itibarıyla denizyolu bağlantılı aktarma/transit yükleri limanlarına çekebilecek potansiyele sahiptir.

Türkiye'de dış ticaret taşımalarının son on yıllık ortalamasının %87,6 oranında denizyolu ile yapılmış olması limanlarımızın önemini giderek artırmaktadır. Mevcut durumda kıyılarımız boyunca hizmet veren 182 adet liman tesisi, 197 adet balıkçı barınağı, 48 adet marina, 67 adet tersane olmak üzere toplamda 494 adet kıyı tesisi bulunmaktadır. Türkiye'deki limanlar genellikle belirli sanayi tesislerine hizmet veren parmak iskele formunda olup belli yük türünde uzmanlaşmış münhasır liman ve terminal işletmeciliği gelişim sürecindedir. Türk limanlarında elleçlenen toplam yük miktarında 2010 yılında, 2003 yılına göre %83 oranında artış gerçekleşmiştir. 2003 yılında 189,9 Milyon ton olan toplam elleçleme miktarı 2010 yılında 348,6 Milyon tona yükselmiştir. Limanlarımızda işlem gören toplam konteyner miktarında (TEU bazında), 2003 yılına göre 2010 yılında %128 artış gerçekleşmiştir. 2003 yılında 2,5 Milyon TEU elleçlenirken bu rakam 2010 yılında 5,7 Milyon TEU'ya ulaşmıştır.

Türk sahipli deniz ticaret filosunda (1000 GRT ve üzeri); 2002 yılında 563 adetten 2010 yılında 1222 adede çıkarak %100'den fazla oranında, tonaj bazında ise 9,27 Milyon DWT'

dan 16,76 DWT'a çıkararak %81 oranında artış gerçekleşmiştir. Türk sahipli deniz ticaret filosu dünya sıralamasında 2010 yılında 15'inci sıradadır [8].

3.3.2. TR90 Bölgesi'nde Mevcut Durum

TR90 Bölgesi yaklaşık 540 km'lik sahil şeridiyle Türkiye'nin en uzun sahil şeridinde sahip bölgelerinden biridir. Nüfusunun da çoğunluğunun sahil şeridinden yaşaması sebebiyle denizyolları ulaşımı ve denizyolu ticareti bölgede önemli bir yer tutmaktadır. Verilere göre (Tablo 28) TR90 Bölgesi'nde deniz taşımacılığı alanında faaliyet gösteren firma sayısı toplam 31'dir. Bunların 22 tanesi deniz yük taşımacılığı yaparken, 9 tanesi yolcu taşımacılığı yapmaktadır. 11 tanesi denizyolu yük taşıma ve 5 tanesi denizyolu yolcu taşıma olmak üzere toplam 16 firma ile Trabzon ili bölgede öne çıkmaktadır.

Denize kıyısı olmayan merkezi Avrupa ülkelerinin Orta Asya'ya açılmasındaki en önemli noktalar TR90 Bölgesi'nde bulunmaktadır. TRACECA çerçevesinde Karadeniz limanlarının önemi artsa da bölge limanları bu ulaştırma ağından yeterince faydalanamamaktadır. Merkezi Avrupa limanlarından gelen yükler Ukrayna ve Romanya limanlarına gelip oradan Gürcistan ya da Rusya limanlarına girmektedir. Bölge limanlarının bu koridorlardan yeterince yararlanamamasının birçok sebebi vardır. Bunlardan biri de mevcut bölge ticaretindeki mal akışının azlığı, bir diğeri de pek çok bölge limanının ulaşım ağları altyapısının yeterince gelişmemiş olmasıdır. Bölgede 5 liman ve 6 iskele bulunmaktadır. Bölgedeki ana limanların hepsinin özelleştirilmesi tamamlanmış olup bölgede Türkiye Denizcilik İşletmeleri'nin işlettiği bir liman bulunmamaktadır. Bölgedeki limanların ve iskelelerin yeri, kapasitesi ve işletmecileri aşağıdaki Tablo 45' te verilmiştir.

Tablo 45. TR 90 Bölgesi'ndeki Liman ve İskelelere Ait Yer, Kapasite ve İşletmeci Bilgileri [18]

Liman ve İskele Adı	Liman Tesisi	Kapasitesi (Ton)	İşletmeci
<i>Fatsa</i>	Fatsa iskelesi	800.000	Fatsa Belediyesi
<i>Ordu</i>	Ordu iskelesi	250.000	Çakıroğlu Ordu Liman işletmesi
<i>Giresun</i>	Giresun Limanı	2.500.000	Çakıroğlu Giresun Liman işletmesi
<i>Vakfikebir</i>	Vakfikebir iskelesi		Vakfikebir Belediyesi
<i>Akçaabat</i>	Akçaabat iskelesi	-	Akçaabat Belediyesi
<i>Trabzon</i>	Trabzon Limanı	3.830.000	Alport Trabzon Liman İşletmeciliği
<i>Çamburnu</i>	Çamburnu Tersanesi		Saç Gemi Sanayii

<i>Rize</i>	Rize Limanı	2.500.000	Riport Rize Liman işletmesi
<i>Çayeli</i>	Çayeli (Ünye Çimento)	600.000	Ünye Çimento A.Ş.
<i>Hopa</i>	Hopa Limanı	2.700.000	PARK Shipping-Hopa Liman işletmesi
<i>Bulancak</i>	Bulancak İskelesi	-	-
<i>Tirebolu</i>	Tirebolu Limanı	-	-

TR90 Bölgesi'nde toplam 5 ana limana (Trabzon, Ünye, Giresun, Rize, Hopa) ilişkin teknik bilgiler Tablo 46'da verilmiştir. Buna göre bu limanların en büyüğü Trabzon Limanı olup Bölge'de konteyner elleçlemesine müsait tek liman da Trabzon Limanı'dır. Karadeniz Bölgesi'ndeki liman tesislerinin toplam elleçleme kapasitesi 26 milyon ton/yıl olmuştur [2]. Bu kapasitenin yaklaşık %57'si TR90 Bölgesi'ndeki limanlara aittir.

Tablo 46. TR 90 Bölgesi'ndeki 5 Ana Limanın Genel Özellikleri

	Trabzon Limanı	Ordu Limanı	Giresun Limanı	Rize Limanı	Hopa Limanı	
<i>Uzunluk (m)</i>	1.325	315	887	1.000	745	
<i>Draft (-m)</i>	9,5-11,5	6,0-9,0	5,0-10,0	5-12	9,0-10,0	
<i>Gemi Sayısı/yıl</i>	1.742	80	500	140	1.425	
<i>Genel Kargo (ton/yıl)</i>	1.558.900	120.000	386.000	193.000	3.364.000	
<i>Dökme Yük</i>	336.000	50.000	336.000	336.000	700.000	
<i>Konteynır (ton/yıl)</i>	1.943.200		672.000	500.000	672.000	
<i>Depolama Alanı</i>	<i>Kapalı</i>		42.031	285.000	140.000	
<i>Kapasitesi</i>	<i>Alan</i>					
<i>(ton/yıl)</i>	<i>Açık Alan</i>	3.055.150	48.000	1.033.666	1.000.000	1.166.700
	<i>Rıhtım</i>	25		LO	15	25
<i>Vinçlerin</i>	<i>Mobil Vinç</i>	25	16	25	25	25
<i>Kapasitesi (ton)</i>	<i>Forklift</i>	25	6	LO	25	LO
	<i>Konteynır</i>	25	-	-	25	42 (Üstten)

Not: Bilgiler Denizcilik Müsteşarlığı ve TR90 Bölgesi'ndeki özel liman işleticilerinden sağlanmış olup sadece ticari amaçlı tesisleri içermektedir.

Bir bölgede denizyolu ulaşımının önemli olup olmadığını anlamak için bölgedeki limanlara gelen gemi sayılarına bakmak faydalı olacaktır. Tablo 47'de 2008-2010 yılları arasında limanlara gelen gemi sayıları görülmektedir.

Tablo 47. 2008-2010 Yılları Arasında TR90 Bölgesi'ndeki Limanlara Gelen Gemi Adedi [19]

Ordu	Trabzon	Rize	Giresun	Hopa*	Sürmene**	V.kebir**	Pazar**	Tirebolu**	Görece**
-------------	----------------	-------------	----------------	--------------	------------------	------------------	----------------	-------------------	-----------------

2008	47	1317	415	146	496	287	128	39	77	34
2009	20	1274	335	132	1219	135	105	57	78	31
2010	59	1020	376	120	861	101	83	53	110	17

* Hopa Limanındaki gemi yoğunluğunun büyük çoğunluğu yurtdışında avlanma yapacak balıkçı gemilerinin bu limandan çıkış yapmalarından kaynaklanmaktadır.** Bu limanlara sadece Balıkçı gemileri ve kum gemileri (Liman seferi) girebilmektedir.

Tablodan da görüleceği üzere bölge limanlarına gelen gemi sayılarında genel olarak bir azalma görülmektedir. Bu limanlardan sadece Tirebolu ve Pazar limanlarına gelen gemi sayılarının düzenli bir artış gösterdiği ancak etkisiz olduğu görülmektedir. Özellikle Trabzon Limanı'nda son iki yılda yaşanan % 20 dolayındaki düşüş bölge deniz taşımacılığını tehdit etmektedir.

Bölgedeki limanların yükleme verilerine (Tablo 48) göre 2010 yılında Trabzon Limanı'nın bir önceki yıla göre yükleme miktarı %50 artmış, Giresun Limanı'nın yükleme miktarı yaklaşık %70 azalmış, Rize Limanı'nın değişmemiş, Hopa Limanı'nın ise yükleme miktarı %200 artmıştır.

Tablo 48. TR90 Liman ve İskeleleri Yükleme Verileri (Ton) [19]

Yıl	Ordu	Trabzon	Rize	Giresun	Hopa	Sürmene	V.kebir	Pazar	Tirebolu	Görece
2009	13.050	423.352	274.820	11.040	40.861	0	0	6.300	1.500	0
2010	30.061	698.493	270.578	36.41	121.222	0	0	0	0	0

Bölge limanlarının boşaltma verilerine (Tablo 49) bakıldığında ise Trabzon Limanı'na 2010 yılında boşaltılan yüklerin %20 arttığı, Rize, Giresun ve Hopa limanlarının ise değişmediği görülmektedir. 2010 yılında Trabzon Limanı'na gelen gemi sayısı bir önceki yıla göre düşmesine rağmen boşaltılan toplam yükün arttığı görülmektedir.

Tablo 49. TR90 Liman ve İskeleleri Boşaltma İstatistikleri [19]

Yıl	Ordu	Trabzon	Rize	Giresun	Hopa	Sürmene	V.Kebir	Pazar	Tirebolu	Görece
2009	31.593	1.637.768	519.854	187.030	457.609	34.325	2.200	5.250	210.626	8.430
2010	88.780	1.986.381	518.451	189.997	456.165	19.343	4.450	13.430	299.047	0

Tablo 50'de bölge limanlarından yapılan toplam ihracat ve ithalat yükleri verilmiştir. Bu tabloya göre bölge limanlarından toplam 1.463.244 ton ihracat, 2.696.562 ton ithalat yapılmıştır. Yapılan ihracat yüklerine bakıldığında bölgede en çok ihracat yükü yapılan liman Ünye Limanı'dır. Bunun nedeninin Ünye Çimento İşletmesi'nin oluşturduğu yük hacminin olduğu düşünülmektedir. En çok ithalat yükü yapılan liman ise Trabzon Limanı'dır. Bunun da

yüklerin Trabzon Limanı'na gelip diğer illere ve iç kesimlere dağılmasından kaynaklandığı düşünülmektedir.

Tablo 50. Bölge Limanlarından Yapılan Toplam İhracat Ve İthalat Yüğü [18]

<i>Limanlar</i>	Toplam İhracat(Ton)	Toplam İthalat(Ton)
<i>Fatsa</i>	147.185	53.819
<i>Giresun</i>	91	182.889
<i>Görece</i>	0	0
<i>Hopa</i>	21.845	436.961
<i>Ordu</i>	31.057	98.769
<i>Pazar</i>	0	0
<i>Rize</i>	270.288	3.659
<i>Tirebolu</i>	0	49.591
<i>Trabzon</i>	440.277	1.576.813
<i>Ünye</i>	552.501	294.061
<i>Vakfikebir</i>	0	0
Toplam	1.463.244	2.696.562

Bölge'nin denizyolu ulaşımını ve mevcut durumunu daha iyi anlamak için bölgedeki limanların tek tek kapasitelerine ve bölge limanlarından yapılan ihracat ve ithalat değerlerine bakmak yararlı olacaktır.

3.3.3. Trabzon Limanı

Bölgenin en büyük limanı olma özelliğine sahip Trabzon Limanı tüm Karadeniz Bölgesi'nde konteyner elleçlemesi yapılabilen iki limandan biridir. Tablo 51'den de görülebileceği gibi Trabzon Limanı'nın elleçleme kapasitesi 5 milyon ton/yıl olup depolama kapasitesi ise 3 milyon ton/yıl'dır. Limanın gemi kapasitesi 2000 adet/yıl olup bu yönüyle de yöredeki en büyük liman olma özelliğine sahiptir.

Tablo 51. Trabzon Limanı Kapasite Bilgileri [20]

<i>Elleçleme Kapasitesi</i>	5 milyon ton/yıl
<i>Depolama Kapasitesi</i>	3 milyon ton/yıl
<i>Gemi Kapasitesi</i>	2000 adet/yıl

Rıhtım uzunluğu 1525 metre olan Trabzon Limanı'nın ortalama derinliği 2,5 metre ile 10 metre arasında değişmektedir. Trabzon Limanı'nda 8.390 m² alana kurulu ve 22.000 ton

kapasiteli kapalı ambarlar bulunmaktadır. Limanın açık saha alanı ise 250.000 ton kapasiteli olup 200.000 m²'dir (Tablo 52).

Tablo 52. Trabzon Limanı Fiziki Altyapı Bilgileri [20]

<i>Alan Cinsi</i>	<i>Alan Genişliği (m²)</i>	<i>Hacim (m³)</i>	<i>Kapasite (Ton)</i>
<i>Kapalı Ambarlar</i>	8.390	50.355	22.000
<i>Açık Saha</i>	200.000		250.000

Trabzon Limanı'nın makine ve teçhizat bilgilerine bakıldığında ise Tablo 53'teki durum ortaya çıkmaktadır. Buna göre Trabzon Limanı'nda çeşitli faaliyetlerin yerine getirilmesinde kullanılan çeşitli kapasitelerde ekipmanlar bulunmaktadır.

Tablo 53. Trabzon Limanı Makine ve Teçhizat Bilgileri [20]

<i>Ekipman</i>	<i>Adet</i>	<i>Kapasite(Ton)</i>
<i>Rıhtım Vinci</i>	9	3, 5, 10, 25
<i>Mobil Vinç</i>	10	10, 25, 100
<i>Forklift</i>	10	3, 5, 10, 25
<i>Stacker</i>	2	40
<i>Römork</i>	8	25, 40
<i>Loader</i>	5	0.5, 0.8, 1.6, 9, 10
<i>Çekici</i>	10	25, 40
<i>Pnomatik</i>	2	80, 120 ton/saat boşaltma

Trabzon Limanı'nda 24 saat kılavuzluk ve romörkaj hizmetleri verilmektedir. Limandaki romörk bilgileri ise Tablo 54'te belirtilmiştir. Buna göre limanda 2 adet römorkör, 1 kılavuz motoru, 2 marin bot bulunmaktadır. Limanda 250 ton sintine tesisi bulunmakta olup tesis bütün gemilere hizmet verebilmektedir.

Tablo 54. Trabzon Limanı Deniz Araçları Donanımı [20]

<i>Ekipman</i>	<i>Adet</i>
<i>Römorkör</i>	2 (800 - 1250 HP)
<i>Kılavuz Motoru</i>	1 (770 HP)
<i>Marin Bot</i>	2 (180 HP)

Limanın fiziki özelliklerine inceledikten sonra biraz da limandan gerçekleştirilen dış ticaret işlemlerine bakmakta yarar vardır. Denizcilik Müsteşarlığı 2008 yılı verilerine göre Trabzon Limanı'ndan toplam 11 ülkeye ihraç malı olarak yük gitmiştir. Bu yüklerin toplamı 720.886 ton olmuştur ve Limandan bir ülkeye ortalama 65.535 ton yük gitmiştir. Trabzon Limanı'ndan

en çok Rusya'nın Sochi Limanı'na ardından da Gürcistan'ın Poti Limanı'na yük gitmiş olup bu iki yükün toplamı Trabzon Limanı'nın gönderdiği toplam yükün yarısından fazladır. Trabzon Limanı'ndan 2008 yılında ihraç yükü giden ülke ve limanlara ilişkin veriler aşağıda (Tablo 55) verilmiştir.

Tablo 55. Trabzon Limanı'ndan 2008 Yılında İhraç Yükü Giden Ülkeler ve Limanları [18]

<i>Liman</i>	<i>Yükün Gittiği Ülke</i>	<i>Yükün Gittiği Liman</i>	<i>Miktar(Ton)</i>	
<i>Trabzon</i>	A.B.D.	Chicago	4.359	
	Belçika	Ghent	600	
	Çin	Lianyungang	8.528	
	Fransa	La Rochelle	5.250	
	Gürcistan	Batumi	28.357	
		Ochamchira	145	
		Poti	154.130	
	İngiltere	Ipswich	4.000	
		Southampton	4.000	
		Tilbury	4.670	
		İtalya	Gioia Tauro	10.600
	Norveç	Diğer	1.700	
	Romanya	Braila	2.350	
		Constanta	66.001	
	Rusya Fed.	Azov	16.600	
		Gelincik	6.125	
		Kavkaz	10.400	
		Novorossiysk	28.871	
		Rostov On Don	13.694	
		Sevastopol	17	
		Sochi	265.021	
		Taganrog	4.000	
		Teymruk	37.940	
		Tuapse	2.360	
		Yeisk	14.411	
		Ukrayna	Kerch	18.422
			Kherson	1.000
Mariupol	1.198			
Nikolayev	1.700			
Odessa	4.437			
Toplam			720.886	

Trabzon Limanı'na 2008 yılında toplam 7 ülkeden 1.501.947 tonluk ithal malı niteliğinde yük gelmiştir. Bu yükler içerisinde en çok yük Rusya'nın Tuapse Limanı'ndan ardından yine Rusya'nın Novorossisk Limanı'ndan gelmiştir. Bu konuya ait veriler Tablo 56'da ortaya konmuştur.

Tablo 56. Trabzon Limanı'na 2008 Yılında İthal Yüğü Gelen Ülkeler ve Limanlar [18]

<i>Limn</i>	Yükün Geldiğı Ülke	Yükün Geldiğı Liman	Miktar(Ton)	
<i>Trabzon</i>	Diğer	Diğer	3.126	
		Gürcistan	Batumı	20.247
	Malta	Romanya	Ochamchira	17.088
			Poti	18.429
			Valetta(Malta)	3.156
			Constanta	23.937
			Azov	167.911
			Diğer	5.212
			Kavkaz	2.285
			N.Novgorod(Nizhiny Novgorod)	2.753
			Novorossiysk	184.770
			Rostov On Don	73.121
			Sochi	7.265
			Taganrog	111.045
			Teymruk	3.866
			Tuapse	431.019
			Yeisk	136.506
	Ukrayna	Yunanistan	Diğer	1.300
			Ilyichevsky	16.140
			Kerch	66.187
			Kherson	14.718
			Mariupol	106.246
			Nikolayev	44.309
			Odessa	18.866
	Yuzhnyy	6.445		
	Agıoi Theodri	16.000		
	<i>Toplam</i>			1.501.947

Trabzon Limanı'ndan Trabzon-Sochi hattında Ro-Ro taşımacılığı da yapılmaktadır. Yıllar itibariyle bu hattan taşınan araç sayısını gösteren Tablo 57 incelendiğinde genel olarak bu

hatta yapılan Ro-Ro taşımacılığının arttığı görülmekle birlikte, 2008 yılından itibaren bir düşme gözlenmektedir. 2009 yılındaki düşüşte dünya çapındaki finansal krizin, 2010 düşmesinde ise hem kriz hem de Rusya'nın Sochi Limanı'nın kapatılmasının etkili olduğu düşünülmektedir.

Tablo 57. Yıllar İtibarıyla Trabzon-Sochi Hattında Ro-Ro Taşımacılığıyla Taşınan Araç Sayısı [18]

2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
1.609	3.512	3.403	6.574	7.180	10.150	7.066	5.078

Trabzon Limanı'na ait kruvaziyer gemi ve yolcu istatistiklerine bakıldığında limanın giderek artan bir yoğunluğa sahip olduğu görülmektedir. 2004 yılında 13 olan kruvaziyer gemi sayısı 2010 yılında 14'e çıkarken yolcu sayısı da 3.816'dan 7.952'ye çıkarak yaklaşık %100'lük bir artış göstermiştir (Tablo 58).

Tablo 58. Trabzon Limanı Kruvaziyer Gemi ve Yolcu İstatistikleri [18]

2004		2005		2006		2007		2008		2009		2010	
Gemi	Yolcu	Gemi	Yolcu	Gemi	Yolcu	Gemi	Yolcu	Gemi	Yolcu	Gemi	Yolcu	Gemi	Yolcu
13	3.816	12	4.351	17	4.845	13	2.950	15	4.813	18	7.369	14	7.952

3.3.4. Giresun Limanı

Giresun Limanı 1997 yılında özelleştirilmiş olup işletmesi Çakıroğlu Liman İşletmeleri'ne devredilmiştir. Limanın toplam alanı 57.615.000 m² olup limanın yük elleçleme kapasitesi 1.400.000 ton/yıldır. Limanın depolama kapasitesi ise 1.500.000 ton/yıl olup bu kapasitenin 700.000'ü konteyner depolamaya müsait kapasitededir. Limana yapılacak yeni bir rıhtımla konteyner taşımacılığına daha müsait bir tesis sağlanması düşünülmektedir. Limanın gemi kapasitesi 1400 gemi/yıldır. Limana 2011 yılında 1 adet yeni konteyner vinci ve saha istiflemesi için araç alınmıştır. Limanda 2 gümrüklü depo, gümrüklü saha ve geçici depolama alanları bulunmaktadır. Giresun Limanı'nda 2011 yılında 5000 konteyner elleçlemesi hedeflenmektedir. Aşağıdaki tabloda (Tablo 59) Giresun Limanı'nın elleçleme, depolama ve gemi kapasitesi görülmektedir.

Tablo 59. Giresun Limanının Elleçleme, Depolama Ve Gemi Kapasitesi

<i>Elleçleme Kapasitesi</i>	1.4 milyon ton/yıl
<i>Depolama Kapasitesi</i>	1.5 milyon ton/yıl
<i>Gemi Kapasitesi</i>	1400 adet/tıl

Giresun Limanı'ndan yapılan ihracat ve ithalat yüklerine bakıldığında ise limandan toplam iki ülke limanına ihracat yükü gittiği ve bunların Arnavutluk'un Durres Limanı ile Bulgaristan'ın Bourgas Limanı olduğu görülmektedir (Tablo 60).

Tablo 60. Giresun Limanı'ndan 2008 Yılında İhracat Yükünün Gittiği Ülkeler Ve Limanları [18]

<i>Liman</i>	<i>Yükün Gittiği Ülke</i>	<i>Yükün Gittiği Liman</i>	<i>Miktar (Ton)</i>
<i>Giresun</i>	Arnavutluk	Durres (Durazzo)	6.273
	Bulgaristan	Bourgaz	7.990
<i>Toplam</i>			14.263

Giresun Limanı'na Rusya ve Ukrayna olmak üzere toplam 2 ülkeden ve 8 farklı limandan ithalat yükü gelmiştir. Bunlardan ithalat yükü en yüksek miktarda olan Rusya'nın Azov Limanı'dır. Ardından yine Rusya'nın Tuapse Limanı ve Ukrayna'nın Mariupol Limanı gelmektedir (Tablo 61).

Tablo 61. Giresun Limanı'na 2008 Yılında Gelen İthal Yüklerinin Geldiği Ülkeler ve Limanlar [18]

<i>Liman</i>	<i>Yükün Geldiği Ülke</i>	<i>Yükün Geldiği Liman</i>	<i>Miktar (Ton)</i>
<i>Giresun</i>	Rusya Fed.	Azov	41.154
		Mariupol	8.549
		Rostov On Don	13.630
		Taganrog	9.155
	Ukrayna	Mariupol	32.800
		Yuzhnyy	19.744
		<i>Toplam</i>	

3.3.5. Ünye Limanı

Ünye Limanı'nın rıhtım uzunluğu 150 metre olup rıhtım alanı 5250 m²'dir. Tesis özelleştirilmemiş olup tesisin işleticiliği Ünye Belediyesi tarafından yapılmaktadır. Limanın yıllık gemi kapasitesi 600 adet olup yıllık yük elleçleme kapasitesi ise 900 bin ton'dur (Tablo 62). Rıhtımda depolama alanı mevcut değildir konteyner rıhtımı da limanda bulunmamaktadır. Limanda konteyner elleçlemesi de yapılamamaktadır. Tesise yakın diğer tesis Fatsa Limanı'dır.

Tablo 62. Ünye Limanının Elleçleme Depolama ve Gemi Kapasitesi [63]

<i>Elleçleme Kapasitesi</i>	900.000 ton/yıl
-----------------------------	-----------------

Depolama Kapasitesi

-

Gemi Kapasitesi

600 adet/yıl

Ünye Limanı'ndan 2008 yılında toplam 8 ülkeye ihraç yükü gitmiştir. Bu limanlardan en çok yük giden liman Gürcistan'ın Poti Limanı'dır. Poti'yi Rusya'nın Rostov On Don Limanı ve yine Rusya'nın Azov Limanı takip etmektedir (Tablo 63).

Tablo 63. Ünye Limanı'ndan 2008 Yılında İhraç yükü Giden Ülkeler ve Limanlar[18]

<i>Liman</i>	<i>Yükün Gittiği Ülke</i>	<i>Yükün Gittiği Liman</i>	<i>Miktar (Ton)</i>
<i>Ünye</i>	Fransa	Le Treport	4.000
		Batumi	18.750
	Gürcistan	Ochamchira	907
		Poti	301.220
	Hollanda	Rotterdam	7.500
	İngiltere	Liverpool	4.500
		Chioggia	6.000
	İtalya	Livorno	9.388
		Porto Lignano	3.000
		Ravenna	20.250
	Romanya	Constanta	4.600
		Anapa	2.007
	Rusya Fed.	Astrakhan	3.000
		Azov	65.810
		Gelincik	2.200
		Novorossiysk	5.500
		Poronaisk	8.000
		Rostov On Don	96.311
Semikarakorsk		3.903	
Sochi		8.041	
Teymruk		23.750	
Tuapse		3.100	
Ukrayna	Yeisk	62.059	
	Berdyansk	3.000	
Toplam			666.796

Ünye Limanı'na gelen ithal yüklerine ve geldikleri limanlara bakıldığında ise (Tablo 64) Ünye Limanı'na toplam 4 ülkeden ve 11 farklı limandan yük geldiği görülmektedir. Bu

yüklerden en çoğu Rusya'nın Azon Limanı'ndan gelmiştir. Azov Limanı'nı Rusya'nın Tuapse Limanı ve yine Rusya'nın Teymruk Limanı takip etmektedir.

Tablo 64. Ünye Limanı'na 2008 Yılında İthal Yükünün Geldiği Ülke ve Limanlar[18]

<i>Liman</i>	<i>Yükün Geldiği Ülke</i>	<i>Yükün Geldiği Liman</i>	<i>Miktar (Ton)</i>
<i>Ünye</i>	Gürcistan	Ochamchira	23.436
	Romanya	Constanta	5.570
	Rusya	Azov	93.159
		Taganrog	7.469
		Teymruk	65.790
		Tuapse	60.262
		Yeisk	34.530
	Ukrayna	Kerch	22.612
		Mariupol	22.940
		Nikolayev	16.396
Yuzhnyy		29.837	
<i>Toplam</i>			382.001

3.3.6. Fatsa İskelesi

Fatsa İskelesi kamu malı olup işletmeciliğini Fatsa Belediyesi yürütmektedir. Fatsa İskelesi yılda 200 gemi kabul kapasitesine sahiptir. İskelenin yük elleçleme kapasitesi 800.000 ton/yıldır. İskelede depolama alanı bulunmamaktadır ve iskele konteyner elleçlemeye müsait değildir (Tablo 65).

Tablo 65. Fatsa İskelesinin Elleçleme Depolama Ve Gemi Kapasitesi

<i>Elleçleme Kapasitesi</i>	800.000 ton/yıl
<i>Depolama Kapasitesi</i>	-
<i>Gemi Kapasitesi</i>	200 adet/yıl

Fatsa İskelesi'nden 2008 yılında 6 ülkenin toplam 9 limanına yük gönderilmiştir. Bu yüklerin dağılımına bakılırsa, en çok ihracat yükünün gittiği liman Hollanda'nın Rotterdam Limanı'dır. Rotterdam Limanı'nı Fransa'nın Le Treport Limanı ve Rusya'nın Rostov On Don Limanı takip etmektedir (Tablo 66).

Tablo 66. Fatsa İskelesi'nden 2008 yılında İhracat Yükünün Gittiği Ülkeler ve Limanlar [18]

<i>Liman</i>	<i>Yükün Gittiği Ülke</i>	<i>Yükün Gittiği Liman</i>	<i>Miktar(Ton)</i>
<i>Fatsa</i>	Fransa	Le Treport	11.900

Gürcistan	Poti	2.000
Hollanda	Rotterdam	18.000
İtalya	Ravenna	6.200
Romanya	Constanta	9.000
	Azov	3.000
Rusya Fed.	Rostov On Don	9.750
	Sochi	700
	Yeisk	5.400
Toplam		65.950

Tablo 67'ye göre, Fatsa İskelesi'ne 3 ülkeden ve 5 farklı limandan ithalat yükü gelmiştir. Bu ülkeler Rusya, Tunus ve Ukrayna'dır. Bu limanlardan en çok ithalat yükü gelen liman Tunus'un Gabes Limanı olup, onu Rusya'nın Yeisk ve Ukrayna'nın Yuzhnyy Limanı takip etmektedir.

Tablo 67. Fatsa İskelesi'ne 2008 Yılında İthal Yükü Gelen Ülkeler ve Limanlar

<i>Liman</i>	<i>Yükün Geldiği Ülke</i>	<i>Yükün Geldiği Liman</i>	<i>Toplam</i>
<i>Fatsa</i>	Rusya Fed.	Yeisk	7.939
	Tunus	Gabes	10.230
		Kherson	3.600
	Ukrayna	Nikolayev	2.944
		Yuzhnyy	5.883
Toplam			30.596

3.3.7. Ordu Limanı

Ordu Limanı özelleştirilmiş olup özelleştirme ihalesini Çakıroğlu Liman İşletmeleri kazanmıştır. Rıhtım Uzunluğu 268 metre olan Ordu Limanı'nın liman alanı 1000 m²'dir. Limanın gemi kabul kapasitesi 365 adet/yıl'dır. Yük elleçleme kapasitesi 250.000 ton/yıl olan Ordu Limanı'nın depolama kapasitesi mevcut değildir (Tablo 68).

Tablo 68. Ordu Limanı'nın Elleçleme Depolama ve Gemi Kapasitesi

<i>Elleçleme Kapasitesi</i>	250.000 ton/yıl
<i>Depolama Kapasitesi</i>	-
<i>Gemi Kapasitesi</i>	365 adet/yıl

Ordu Limanı'ndan giden ihrac yüklerine bakıldığında 4 ülkenin toplam 5 limanına ihrac yükü gönderildiği görülmektedir (Tablo 69). Bunlardan en çok yükün gittiği liman Hollanda'nın

Rotterdam Limanı'dır. Rotterdam Limanını sırasıyla Romanya'nın Konstanta Limanı ve Bulgaristan Bourgas Limanı takip etmektedir.

Tablo 69. Ordu Limanı'ndan 2008 Yılında İhraç Yükünün Gittiği Ülkeler ve Limanlar [18]

<i>Liman</i>	<i>Yükün Gittiği Ülke</i>	<i>Yükün Gittiği Liman</i>	<i>Miktar (Ton)</i>
<i>Ordu</i>	Bulgaristan	Bourgas	5.595
		Burgaz	780
	Fransa	Le Treport	4.000
	Hollanda	Rotterdam	24.900
	Romanya	Constanta	7.450
<i>Toplam</i>			42.725

Ordu Limanı'na 2008 yılında 4 ülkenin 9 limanından ithalat yükü gelmiştir. Bu limanlardan en çok yükün geldiği liman Ukrayna'nın Kherson Limanı'dır. Kherson Limanı'nı yine Ukrayna'nın Yuzhnyy Limanı ve Belgorad Limanı takip etmektedir (Tablo 70).

Tablo 70. Ordu Limanı'na 2008 Yılında İthal Yükünün Geldiği Ülkeler ve Limanlar [18]

<i>Liman</i>	<i>Yükün Geldiği Ülke</i>	<i>Yükün Geldiği Liman</i>	<i>Miktar (Ton)</i>
<i>Ordu</i>	Hollanda	Rotterdam	1.150
		Constanta	6.247
	Romanya	Romania	3.326
		Gelincik	5.450
	Rusya Fed.	Kavkaz	2.300
		Belgorad-Dnesrovskiy	8.987
		Kherson	22.146
	Ukrayna	Mariupol	2.746
		Yuzhnyy	14.197
	<i>Toplam</i>		

3.3.8. Rize Limanı

Rize Limanı 1997 yılında özelleştirilmiş olup özelleştirmeyi RİPORT Rize Liman İşletmeleri ve Yatırım AŞ kazanmıştır. Rize Limanı'nın rıhtım uzunluğu 1000 metre olup liman alanı 130.000 m²'dir. Limanın gemi kabul kapasitesi 1.000 gemi/yıl'dır. Limanın yük elleçleme kapasitesi 2.500.000 ton/yıl iken limanın bir seferde depolama kapasitesi ise 100.000 tondur (Tablo 71).

Tablo 71. Rize Limanı'nın Elleçleme Depolama Ve Gemi Kapasitesi

<i>Elleçleme Kapasitesi</i>	2.500.000 ton/yıl
<i>Depolama Kapasitesi</i>	100.000 ton/yıl
<i>Gemi Kapasitesi</i>	1.000 adet/yıl

Rize Limanı iç liman ve dış liman olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. İç limanda küçük gemilere ve balıkçı teknelerine hizmet verilmektedir [21]. Bunlarına yanı sıra 3 ayrı ana ticaret rıhtımı ve bir de Ro-Ro rıhtımı bulunmaktadır.

Rize limanından 2008 yılında toplam 12 ülkenin 15 farklı limanına ihraç yükü gitmiştir. Bu limanlardan en çok yük giden liman İsveç'in Rönnskar Limanı olup onu İspanya'nın Huelva ve Rusya'nın Rostov On Don Limanı takip etmektedir. Rize Limanı'ndan giden yüklere bakıldığında çok çeşitli ülke gruplarına yük gittiği görülmektedir. Karadeniz limanlarının genel özelliği olan yüklerin sadece belli ülke gruplarına gitmesi Rize Limanı'nda gerçekleşmemiştir. Limandan birçok Avrupa ülkesine yük gittiği gibi Çin, Hindistan, Güney Kore gibi Asya ülkelerine de yük gitmektedir (Tablo 72).

Tablo 72. Rize Limanı'ndan 2008 Yılında İhraç Yükünün Gittiği Ülkeler ve Limanlar [18]

<i>Liman</i>	<i>Yükün Gittiği Ülke</i>	<i>Yükün Gittiği Liman</i>	<i>Miktar (Ton)</i>
<i>Rize</i>	Almanya	Nordenham	10.120
	Belçika	Antwerpen	20.400
	Bulgaristan	Bourgas	11.450
	Çin	Nanjing	17.600
		Brändö	5.600
		Kokkola	5.120
	Finlandiya	Mantlyluoto	10.320
		Pori	5.600
	Güney Kore	Onsan	16.100
	Hindistan	Tuticorin	16.550
	İspanya	Huelva	23.200
	İsveç	Rönnskär	28.325
	Japonya	Aomori	11.000
	Norveç	Odda	21.598
	Rusya Fed.	Rostov On Don	22.920
<i>Toplam</i>			225.903

Rize Limanı'na toplam 3 ülkeden ve 3 farklı limandan yük gelmiştir. Bunlardan en çok yük gelen liman Romanya'nın Constanta Limanı'dır. Onun ardından Lübnan'ın Tripoli Limanı ve Rusya'nın Yeisk Limanı gelmektedir (Tablo 73).

Tablo 73. Rize Limanı'na İthal Yükünün Geldiği Ülkeler ve Limanları [18]

<i>Liman</i>	Yükün Geldiği Ülke	Yükün Geldiği Liman	Miktar (Ton)
<i>Rize</i>	Lübnan	Tripoli	1.388
	Romanya	Constanta	10.039
	Rusya Fed.	Yeisk	760
<i>Toplam</i>			12.187

3.3.9. Hopa Limanı

Hopa Limanı 1997 yılında özelleştirilmiş olup limanın işletmeciliğini Park Denizcilik ve Hopa Liman İşletmeleri yürütmektedir. Toplam rıhtım uzunluğu 1.346 metre olan limanın açık alanı 72.632 m²'dir. Yarı açık ve kapalı ambarları bulunan Hopa Limanı'nda toplam ambar alanı 18.120 m²'dir.

Hopa Limanı'ndan 2008 yılında 5 ülkenin 11 limanına ihraç yükü gitmiştir. Bu limanlardan en çok yük giden limanlar sırasıyla Rusya'nın Tuapse, Azov ve Teymruk limanlarıdır (Tablo 74).

Tablo 74. Hopa Limanı'ndan 2008 Yılında İhraç Yükünün Gittiği Ülkeler ve Limanları [18]

<i>Liman</i>	Yükün Gittiği Ülke	Yükün Gittiği Liman	Miktar (Ton)
<i>Hopa</i>	Bulgaristan	Bourgas	16.218
	Gürcistan	Batumi	1.183
		Poti	8.953
	Kazakistan	Aktau	3.174
		Azov	95.133
		Diğer	2.912
		Rostov On Don	6.094
		Taganrog	6.187
	Rusya Fed.	Teymruk	19.607
		Tuapse	136.069
		Diğer	1.941
		Kerch	7.532
	Ukrayna	Mariupol	14.066

Hopa Limanı'na 2008 yılında gelen yüklere bakıldığında ise toplam 2 farklı limandan yük geldiği görülmektedir (Tablo 75). Bu durum Hopa Limanı'nın ithal yükü bazından çok işler bir liman olmadığını ortaya koymaktadır. Bunun sebebinin ithal yüklerinin büyük bir kısmının Trabzon Limanı'na gelmesi olduğu düşünülmektedir

Tablo 75. Hopa Limanı'na 2008 Yılında İthal Yükünün Geldiği Ülkeler ve Limanlar [18]

<i>Liman</i>	<i>Yükün Gittiği Ülke</i>	<i>Yükün Gittiği Limanı</i>	<i>Miktar[Ton]</i>
<i>Hopa</i>	Gürcistan	Poti	890
	Türkmenistan	Türkmenbaşı	352
<i>Toplam</i>			1242

3.4. Havayolu Taşımacılığı

3.4.1. Dünya'da Mevcut Durum

Hava taşımacılığı son 10 yılda diğer ulaşım türlerine göre daha hızlı bir gelişme eğilimi göstermektedir. Bugün itibariyle Dünya'daki farklı niteliklerdeki havaalanı sayısı yaklaşık 14 bin civarındadır. Bunlardan 836 tanesi uluslararası nitelikli havaalanıdır. Dünya'daki tüm bu havaalanlarını kullanan yolcu sayısı günlük 13,2 milyon, yıllık ise 4,8 milyar civarındadır [9].

2004 ile 2008 yılları arasında %5,6'lık yıllık büyüme oranı kaydeden küresel hava kargo taşımacılığı sektörü 2008 yılında 100 milyar ABD doları tutarında gelir elde etmiştir. Hava yolcu taşımacılığında ise 2003-2004 yılları arasında küresel olarak yıllık % 11,2'lik büyüme kaydeden sektör 2007 yılında 429,9 milyar dolar gelir elde etmiştir [8].

3.4.2. Türkiye'de Mevcut Durum

Son 5 yıl içinde GSYİH'ye yıllık ortalama %14 katkıda bulunarak Türkiye ekonomisinde önemli bir yere sahip olan ulaştırma sektöründeki talep, yaklaşık %8 gibi önemli oranda artmıştır. Bu büyümenin içinde yıllık talep karayolu için %7,6, demiryolu taşımacılığı için %2, denizyolu taşımacılığı %5 artış gösterirken, hava taşımacılığındaki talep yıllık %16'dan fazla bir artış göstermiştir. Bu artış, sivil havacılığın, öncelikli olarak Türkiye'nin ticari faaliyetlerinde önemli bir rol oynadığının ve Dünya çapında en hızlı gelişen pazarlar arasında yer aldığı bir göstergesidir.

Havacılık konusunda yaşanan bu olumlu gelişmeler çerçevesinde 2010 yılı sonu itibariyle, Türkiye’de toplam uçak trafiği 1.213.125 adet, yolcu trafiği ise 102.705.805 kişiye ulaşmıştır. Son 8 yıl içinde yıllık ortalama büyüme, uçak trafiği için %16, yolcu trafiği için ise %25,5’tir.

Geçtiğimiz birkaç yıl içinde Türkiye genelinde yük trafiğindeki gelişim, dünyadaki ekonomik krizden ve dünya çapında taşımaların zayıflamasından olumsuz yönde etkilenmiştir. 2002’den beri Türkiye’de havayolu yük trafiği (Kargo + Posta + Bagaj) dönem boyunca ortalama yıllık %16’lık büyüme oranı ile 2010 yılında 2.023.221 ton’a ulaşmıştır. 2010 yılında dış hat yük (Kargo + Posta + Bagaj) trafiği 1.467.350 ton, iç hatlardaki yük (Kargo + Posta + Bagaj) trafiği ise 555.871 ton olmuştur. 2010 yılında dış hat yük (Kargo + Posta + Bagaj) trafiği 2009 yılına göre %17,19 iç hatlardaki hava yük (Kargo + Posta + Bagaj) trafiği de %14,4 büyüme göstermiştir.

Hava kargo taşımacılığı, günümüzde giderek önem kazanmakta ve havayolları için cazibe noktası olmaktadır. Atatürk Havalimanı, Türkiye’nin hava kargo taşımacılığındaki en önemli ve hacimli limanıdır. 2010 yılı verilerine göre Atatürk Uluslararası Havalimanı’nda gerçekleşen hava kargo taşımacılığı 452.146 ton’dur. 2010 Yılında Türkiye geneli hava kargo taşımacılığı 541.357 ton olmuş, bu miktarın 71.216 ton’u iç hatlarda, 470.141 ton’u ise dış hatlarda gerçekleşmiştir [9].

3.4.3. TR90 Bölgesi’nde Mevcut Durum

Ülkemizde son yıllarda havayolu ulaşımında yaşanan gelişmelerle beraber yolcuların havayollarını kullanma eğilimleri artmış ve bu gelişmelere paralel olarak TR90 Bölgesi’nde de bu yönde hızlı bir gelişim yaşanmıştır. Son yıllarda bölgenin ulaştırma ve taşımacılık faaliyetlerinde artan müşteri taleplerindeki çeşitlilik ve havayolu ulaşımının sağladığı hızlı ve güvenli ulaşım bu alanda hızlı talep artışına neden olmuştur.

TR90 Bölgesi konumu itibariyle ülkenin batı bölgelerine uzak bir mesafededir. Bölge şehirlerinin ülkenin diğer şehirleri ve diğer ülkelerle artan münasebetlerine bağlı olarak yolcu gidiş gelişleri artmaktadır. Bunda, bölge illerinde bulunan üniversitelere gelen öğrencilerin, turizm için bölgeye gelen yerli ve yabancı turistlerin etkisi büyüktür.

Şu anda bölgede ticari hava taşımacılığına açık tek havaalanı Trabzon’dadır. Bunun yanında bölgeye giriş çıkışlarda Samsun Havaalanı ve Batum Uluslararası Havalimanı da yolcular

tarafından kullanılmaktadır. Ayrıca Ordu-Gülyalı'da inşa edilmesi planlanan Ordu-Giresun Havaalanı da 2011 yılı yatırım programına alınmış ve Demiryolları Limanlar Havalimanları (DLH) İnşaatı Genel Müdürlüğü'nce ihaleye açılmıştır. Havaalanı inşaatı 2011 yılı sonu itibariyle başlamıştır. Gümüşhane'de bulunan stol tipi (daha küçük uçaklar için) havaalanının kullanıma kazandırılmasına dönük altyapı çalışmalarının 2011 yılı yatırım programına alınması planlanmaktadır.

TR90 Bölgesi illeri doğuda Gürcistan sınırındaki Artvin'den başlayarak Batı'da Samsun'a komşu olan Ordu'ya kadar uzanmaktadır. Gümüşhane ili hariç diğer bölge illerinin denize kıyısı bulunmakta ve bölgede yerleşim Artvin-Hopa'dan Ordu-Ünye'ye kadar yaklaşık 430 kilometrelik bir sahil şeridi üzerinde yoğunlaşmaktadır. Bu açıdan Trabzon Uluslararası Havalimanı'na bölgenin diğer illerinden ulaşım zor olabilmektedir.

Ordu ilinin Trabzon Uluslararası Havalimanı'na uzaklığı yaklaşık 185 km iken Samsun Çarşamba Havaalanı'na olan uzaklığı 115 km'dir. Giresun şehir merkezinden Trabzon Uluslararası Havalimanı yaklaşık 140 km, Çarşamba Havaalanı ise 160 km uzaklıktadır. Gümüşhane'ye en yakın olan havaalanı Trabzon Uluslararası Havalimanı olup yaklaşık 90 km mesafededir. Rize merkez ile Trabzon Uluslararası Havalimanı arası yaklaşık 70 km'dir. Artvin ili havayolu ulaşımında özel bir konumdadır. Artvin merkez ile Trabzon Uluslararası Havalimanı arasındaki 235 km'lik mesafe ulaşımı zorlaştırdığından yolcular 2007 yılından bu yana şehre 95 km uzaklıktaki Gürcistan'ın Batum Havalimanı'nı kullanarak vizesiz ve gümrüksüz seyahat edebilmektedirler.

3.4.3.1. Trabzon Uluslararası Havalimanı

TR90 Bölgesi'nin mevcut tek havalimanıdır. 1957 yılından beri işletilen havalimanı Türkiye'nin denize paralel tek havalimanıdır. Ayrıca şehir merkezine 6 km mesafede olup bu özelliğiyle de Türkiye'nin sayılı havaalanlarındanıdır.

Toplam 1.377.244 m² kurulu alanı bulunan Trabzon Uluslararası Havalimanı'nda 9.710 m²'si Dış Hatlar terminali ve 1.035m²'si İç Hatlar terminali olmak üzere toplam 23.745 m²'lik 2 adet terminal bulunmaktadır. Trabzon Uluslararası Havalimanı'na ilişkin ayrıntılı bilgiler Tablo 76'da ortaya konmuştur.

Tablo 76. Trabzon Uluslararası Havalimanı Özellikleri [22]

<i>Pist Uzunluğu</i>	2640x45 m
<i>Paralel Taksirut Uzunluğu</i>	1751x23 m
<i>Apron Genişliği</i>	102x340 m
<i>Apron Kapasitesi</i>	7 (Adet)
<i>Yolcu Kapasitesi</i>	3.900.000 (Kişi/Yıl)
<i>Check-in Kontuarı(İç Hatlar)</i>	28 (Adet)
<i>Check-in Kontuarı(Dış Hatlar)</i>	16 (Adet)
<i>Otopark</i>	385 (Araç)

Trabzon Uluslararası Havalimanı mevcut durumda sadece 1 piste sahiptir. Alternatif bir pistin olmayışı ise bölgesel açıdan önem taşıyan ve sürekli ulaşım için açık tutulması gereken havalimanında zemin tadilatı ve çevre düzenleme çalışmalarında engel teşkil etmektedir. Bu nedenle yapılması planlanan “Trabzon Havalimanı Paralel Pist Projeleri İle Batimetrik Harita ve Zemin Etüdü” çalışmaları tamamlanmış ve 2.830 Milyon TL proje bedeli ile 2010 yılı yatırım programına alınmıştır. Bu proje ile mevcut piste paralel, 210 m ara uzaklıkta ve 3000x45 m boyutlarında yeni bir pist kazandırılmış olacaktır.

Yurtiçi uçuşlarda halihazırda 7 farklı havayolu şirketi Türkiye'nin 7 farklı noktasına karşılıklı uçuşlar gerçekleştirmektedir. Uçuşların gerçekleştirildiği şehirler; İstanbul, Ankara, İzmir, Antalya ve Adana'dır [23] (Kasım 2011 itibariyle Kocaeli doğrudan uçuşları başlamıştır.). 2011 verilerine göre Türkiye'de tarifeli/tarifesiz ve tarifesiz uçuşlar gerçekleştiren toplam 12 adet havayolu işletmesi faaliyet göstermektedir. Bunlardan 7 tanesi Trabzon Uluslararası Havalimanı'na uçuş gerçekleştirmektedir [23].

Trabzon Uluslararası Havalimanı'ndan yurtdışı uçuşları mevcut durumda Almanya-Duesseldorf, Frankfurt, Hannover, Hollanda-Amsterdam, Azerbaycan-Bakü, Gürcistan-Tiflis, Lefkoşa (KKTC)'ya gerçekleştirilmektedir. Bu uçuşlardaki yoğunluk mevsimlere bağlı olarak değişebilmektedir. Tablo 77'de Trabzon Havalimanı'na ait uçak trafiği istatistikleri yer almaktadır. Buna göre 2010 yılında Trabzon Havalimanı'nda iniş-kalkış gerçekleştiren 17.797 toplam uçak havalimanının mevcut kapasitesinin yaklaşık %33'ünü teşkil etmektedir.

Tablo 77. Trabzon Havalimanı Uçak Trafiği ve Değişim Yüzdesi [22]

	Toplam		İç Hat		Dış Hat	
	Uçak	Değişim(%)	Uçak	Değişim(%)	Uçak	Değişim(%)
2008	14.688	-4,10	11.023	-4,60	3.665	3

2009	14.892	1,40	11.700	6,1	3.192	-12,90
2010	17.798	20	14.530	24	3.268	2

Trabzon Uluslararası Havalimanı'nın toplam yolcu kapasitesi yıllık 3.900.000 kişidir. 2010 yılı verilerine göre bu havalimanını kullanan yolcu sayısı ise 1.963.168 olarak hesaplanmıştır (Tablo 78). Bu da toplam kapasitenin yaklaşık %51'ini oluşturmaktadır.

Tablo 78. Trabzon Havalimanı Yolcu Trafik ve Değişim Yüzdesi [22]

	Toplam		İç Hat		Dış Hat	
	Yolcu	Değişim(%)	Yolcu	Değişim(%)	Yolcu	Değişim(%)
2008	1.469.713	-0,9	1.380.926	-1,20	88.787	3,70
2009	1.596.905	8,70	1.531.780	10,9	65.125	-26,70
2010	1.963.169	23	1.895.600	24	67.569	4

Tablo 79'da 2009 ve 2010 yılı yoğunluklarına göre Türkiye'nin en yoğun ilk 10 havalimanı verilmiştir. Trabzon havalimanı genel sıralamada 46 havaalanı arasında en yoğun 9. havalimanı; DHMİ'nin işlettiği 42 havaalanı arasında ise en yoğun 8. havalimanıdır. Türkiye toplam hava yolcu sayısı 2009 yılında toplam 85.508.508 kişi olarak gerçekleşmiş olup Trabzon Uluslararası Havalimanı'nın genel toplamdaki payı %1,87 olarak gerçekleşmiştir. Yurtiçi yolcu taşımacılığında bu oran %3,7 ve yurtdışı hava yolcu taşımacılığında Trabzon Havalimanı'nın sahip olduğu pay %0,15'tir. Yurtdışı yolcu oranının düşük olmasının nedeni ise Trabzon'dan yurtdışı direkt uçuş talebinin ve sayısının düşük olmasıdır. Yurtdışı uçuşlarında daha çok Atatürk ve Esenboğa gibi daha büyük kapasiteli havalimanları kullanılmaktadır.

Tablo 79. Yolcu Trafikine Göre En Yoğun İlk 10 Havalimanı [22]

<i>Havalimanı</i>	Yolcu Sayısı	
	2009	2010
<i>İstanbul Atatürk</i>	29.812.888	32.145.619
<i>Antalya</i>	18.345.693	21.996.601
<i>Sabiha Gökçen</i>	6.517.486	11.129.472
<i>Adnan Menderes</i>	6.201.794	7.759.479
<i>Anara. Esenboğa</i>	6.084.404	7.485.067
<i>Dalaman</i>	3.347.996	3.784.440
<i>Milas-Bodrum</i>	2.780.944	3.071.418
<i>Adana</i>	2.482.402	2.841.220
<i>Trabzon</i>	1.596.905	1.963.168

<i>Diyarbakır</i>	1.060.381	1.404.639
<i>Türkiye Toplamı</i>	85.508.508	102.705.805

DHMI'nin 2010 yılı için açıkladığı verilere göre havayolu yolcu trafiğinde 2010 yılında 2009'a göre %20'lik bir artış öngörülmüştür. Bunda küresel krizin etkisinin dünya genelinde havayolu ulaşımında etkili olduğu düşünülmektedir. Buna göre Trabzon Havalimanı'nın yolcu trafiğinde 2010 yılında %23'lük bir artış göstermiştir (Tablo 79).

Nüfusun yaklaşık 2,5 milyon kişi olduğu TR90 Bölgesi'nde nüfusun Trabzon Uluslararası Havalimanı'nın yolcu trafiğinin toplam nüfusa oranı yaklaşık %78 olarak karşımıza çıkmaktadır. İç hat uçuşları baz alındığında ise bu oran %75 olmaktadır ve bu oran %68'lik Türkiye havaalanları iç hat uçuş ortalamasının da üzerindedir (Tablo 80). Ayrıca bölgeye ulaşımında Çarşamba Havaalanı ve Batum Uluslararası Havalimanı'nın da kullanıldığı göz önünde bulundurulduğunda bu oran daha da artmaktadır. Bölge ulaşımında havayolu ulaşımının yüksek talep görmesinde İstanbul, Ankara, İzmir gibi Batı metropollerine olan uzaklık ve hava ulaşımındaki artan rekabete bağlı olarak düşen maliyetler, bu ulaşım türünün daha geniş çevrelerce kullanılabilmesini sağlaması gibi sebepler önemlidir. Ayrıca, bölge illerinin dış dünya ile olan ticari, kültürel, turistik ve sosyal bağlantılarının artması da hava ulaşımında talebin artmasına neden olarak görülebilir.

Tablo 80. TR90 Bölgesi ve Türkiye Geneli Havayolu Kullanım Yoğunluğu, 2010 [22]

<i>2010</i>	Toplam			İç Hat	
	Nüfus	Yolcu	Yolcu/Nüfus (%)	Yolcu	Yüzde
<i>TR90</i>	2.516.167	1.963.168	78,02	1.895.600	75,34
<i>Türkiye</i>	73.722.988	102.705.805	139,31	50.516.654	68,52

Not: Yalnızca Trabzon Havalimanı verileri dikkate alınmıştır.

Trabzon Uluslararası Havalimanı'nda ticari yük taşımacılığı yapılmamaktadır. Havayolu yük taşımacılığı taşımacılık türleri arasında en hızlı taşıma türü olmasının yanında en yüksek taşıma maliyetini sunmaktadır. Bu nedenle bu yolla taşınacak yüklerin katma değeri ve ticari getirisi yüksek aynı zamanda nakli kolay yükler olması gerekmektedir. TR90 Bölgesi'nin ürettiği katma değer genel olarak düşük olduğundan bu alanda bu taşıma türüne olan talep de düşüktür. Havayolu yük taşımacılığında İstanbul Atatürk Havalimanı ana terminal konumunda olup ilk sırada yer almaktadır.

Tablo 81’de Trabzon Havalimanı’ndan yapılan kargo taşıma verileri yer almaktadır. Taşınan kargoda en önemli pay bagaj taşımalarına ait olduğundan kargo trafiğinin yolcu trafiğine paralel olarak gelişme gösterdiği söylenebilir.

Tablo 81. Trabzon Havalimanı Kargo Trafiği (Bagaj, Kargo, Posta) ve Değişim Yüzdesi [22]

	Toplam		İç Hat		Dış Hat	
	Kargo (Ton)	Değişim(%)	Kargo (Ton)	Değişim(%)	Kargo (Ton)	Değişim(%)
2008	16.591	-5	14.487	-6	2.104	2
2009	16.902	-1,9	15.305	5,6	1.597	-24,1
2010	19.887	18	18.208	19	1.679	5

3.4.3.2. Batum Uluslararası Havaalanı

TR90 Bölgesi’nde havayolu taşımacılığında Trabzon Uluslararası Havalimanı’na alternatif olarak kullanılan hava ulaşımı noktaları mevcuttur. TR90 Bölgesi’nin Artvin’den Ordu’ya doğu-batı doğrultusunda uzanan uzun bir kıyı şeridi üzerinde yer alması nedeniyle Trabzon ili diğer bazı illere uzak kalmakta ve bu illere ulaşımında farklı havayolu güzergahları kullanılabilir. Artvin ili, Trabzon Uluslararası Havalimanı’na 235 km’lik mesafede olduğundan 90 km mesafedeki Batum Uluslararası Havalimanı içerisinde bulunan Hopa Terminalini kullanarak vizesiz ve gümrüksüz olarak yurtiçi uçuşlarını gerçekleştirebilmektedir.

Batum Uluslararası Havalimanı 2007 yılında hizmete açılmış olup 4.080 m² terminal binasına sahiptir ve yıllık yolcu kapasitesi de 562.500’dir [24]. Türkiye ve Gürcistan arasında yapılan bir anlaşmaya göre Türk vatandaşları Batum Uluslararası Havalimanı’ndan vize ve gümrük işlemleri gerektirmeksizin yurtiçi uçuşlarını gerçekleştirebilmektedir. Ayrıca Artvin’in Hopa ilçesinde, 450 m² alan üzerine kurulan bir terminal ile yolcular buradan yurtiçi ve yurtdışı uçuşları için check-in, bagaj kontrolü vb. gibi işlemlerini burada gerçekleştirebilmektedirler.

Bu noktaya uçuşlar başladığından beri sadece İstanbul-Batum ve Ankara-Batum arasında karşılıklı seferler tek bir firma tarafından gerçekleştirilmektedir. Yıllar itibariyle bu hatta taşınan yolcu sayısı ve gerçekleştirilen sefer sayısı Tablo 82’de ortaya konmuştur.

Tablo 82. Batum Uluslararası Havaalanı’ndan Türkiye Yurtiçi Uçuş Gerçekleştiren Uçak ve Yolcu Sayısı [25]

Yolcu Sayısı (Gelen-Giden Toplam)	Sefer Sayısı (İstanbul-Batum, Batum-İstanbul)
--------------------------------------	--

<i>2007</i>	22.054	244
<i>2008</i>	56.601	636
<i>2009</i>	52.981	556
<i>2010</i>	56.649	590

3.4.3.3. Çarşamba(Samsun) Havaalanı

Çarşamba Havaalanı Samsun ili sınırları içerisinde olmakla birlikte Ordu il sınırına karayolu ile yaklaşık 50 km; Ordu il merkezine 127 km uzaklıktadır. Trabzon Havalimanı ise Ordu iline 181 km mesafede olduğu için zaman zaman Ordu iline ve kısmen de Giresun iline havayolu ulaşımında Çarşamba Havaalanı'nın kullanılması söz konusu olabilmektedir. Bundan dolayı TR90 Bölgesi'nin hava ulaşımı incelenirken Trabzon Uluslararası Havalimanı'nın yanı sıra Çarşamba Havaalanı da göz önünde bulundurulmalı, istatistikler de ona göre değerlendirilmelidir. Ancak, Ordu ve Giresun illerinin Çarşamba Havaalanı'nı ne oranda kullandığına dair resmi bir istatistik bulunmamaktadır.

Çarşamba Havaalanı'nın bazı özellikleri aşağıda (Tablo 83) görülmektedir.

Tablo 83. Çarşamba Havaalanı Özellikleri [26]

<i>Trafik</i>	İç/Dış Hat
<i>Yolcu Kapasitesi</i>	2.000.000 Kişi/Yıl
<i>Pist Boyutu</i>	3.000x45 m
<i>Apron Boyutları</i>	475x120
<i>Uçak Kapasitesi</i>	10 (apron Sayısı)
<i>İç Hat Kapasitesi</i>	1.500.000 Yolcu/Yıl
<i>Dış Hat Kapasitesi</i>	500.000 Yolcu/Yıl
<i>Otopark</i>	246 Araç

Çarşamba Havaalanı'nda ayrıca bir hava kargo terminali de bulunmaktadır. Havaalanında kargo tesisleri, 11.000 m² alan üzerinde 6000 metrekare kapalı alan 5000 metrekare açık alandan oluşmaktadır. Çarşamba Havaalanı'nın 2009 ve 2010 yıllarına ait uçak, yolcu ve yük trafiği Tablo 84'te ortaya konmuştur.

Tablo 84. Çarşamba Havalimanı Uçak, Yolcu, Yük Trafiği [22]

	2009			2010		
	İç Hat	Dış Hat	Toplam	İç Hat	Dış Hat	Toplam
<i>Uçak</i>	7.202	654	7.856	8.284	1.036	9.320
<i>Yolcu</i>	779.794	87.068	866.862	891.355	65.899	957.254

3.5. Demiryolu Taşımacılığı [9]

3.5.1. Demiryolu Taşımacılığına Genel Bakış

Dünyanın zirvesine yerleşen ekonomiler, insan ve çevre odaklı yaşam kalitesini hedeflemiştir. Dolayısıyla daha yaşanılabilir alan ve ortamların oluşturabilmesi için ekonomi, çevre ve güvenlik ihtiyaçları temelinde gerekli altyapılar planlanmaktadır. Demografik değişimler, iklimsel değişimler ve ekonomik değişimler bu planlamalarda, yeni yöntem ve çözümleri gerekli kılmaktadır.

Dünya genelinde karayolu ulaştırmasının doyum noktasına ulaşması ve çevreyle ilgili duyarlılıkların artması son 20 yılda demiryolu ulaşımına daha fazla önem verilmesine sebep olmaktadır. Demiryolları sektörü, uzay ve havacılık sektöründen sonra en yüksek büyüme ve teknoloji yoğunluğuna sahip sektördür. Bu nedenle, demiryolu sektörüne verilen önem artmaktadır. Çünkü hareketlilik, trafik yoğunluğu, trafik kazaları ve çevre gibi temel sorunların alternatif çözümlerini bünyesinde barındıran tek ulaşım türü demiryollarıdır. Ayrıca sürdürülebilir ekonomik büyüme için demiryollarının katkısı göz ardı edilemeyecek kadar önemlidir.

3.5.2. Demiryollarının Önemi

Demiryolları ülkelerin sosyoekonomik gelişiminde önemli bir rol oynamaktadır. Demiryollarında daha az enerji ile daha fazla yolcu ve yük taşınabilmektedir. Demiryolları özellikle büyük şehirlerde ve şehirlerarası ulaşımında yaşanan trafik sıkışıklığını ve bunun sonucunda meydana gelen maddi-manevi kayıpları azaltan önemli bir ulaşım türüdür. Birim trafiğe düşen demiryolu kaza sayısı karayolu kaza sayısı ile karşılaştırıldığında oldukça azdır. Ayrıca, demiryolları insanlara daha konforlu ulaşım hizmetleri sunar.

İnsan faaliyetleri sonucu ortaya çıkan çevre kirliliği ve iklim değişikliği hem insan yaşamı hem de doğal yaşamı olumsuz etkilemektedir. Ulaştırma ve enerji sektörü de bu olumsuz sonucun ortaya çıkmasında oldukça önemli bir paya sahiptir. Karayolları ile kıyaslandığında demiryolları, enerjinin daha verimli tüketimi sayesinde atmosfere daha az sera gazı salımı yapmakta ve demiryolu yapımında daha az alan kullanıldığı için doğal çevrenin

korunmasında da önemli bir rol oynamaktadır. Diğer taraftan, demiryolları aynı zamanda hava kirliliğinin neden olduğu solunum bozuklukları ve diğer hastalıkların azaltılmasına da katkı sağlar.

Demiryolları, ulaştığı uzak bölgelerdeki insanların da sosyal yaşama dahil olabilmesine hizmet eder. Sunduğu ekonomik ve hızlı tren işletmeciliği sayesinde şehirlerarası kavramını ortadan kaldırarak bölgesel anlamda kalkınmaya destek olur.

3.5.3. Dünyada ve Türkiye’de Mevcut Durum

İkinci Dünya Savaşı’ndan sonra otomotiv sanayinin gelişmesi ve karayolunun kapıdan kapıya taşıma imkanı sağlamasıyla beraber demiryolunun ulaştırmadaki ağırlığı azalmaya başlamıştır. Daha sonraki süreçte ise demiryolları, ulaştırma alanındaki konumunu koruma mücadelesi vermeye başlamış ve çoğu ülkenin demiryolları bu durumdan önemli oranda etkilenmiştir.

Yüksek hızlı tren işletmeciliğinin gelişmesi ile birlikte demiryolları, yolcu taşımacılığında önemli bir pazara sahip olmuştur. Bu pazarda demiryolları, karayolu ve havayoluna göre tercih edilir bir alternatif haline gelmiştir. Diğer taraftan buna paralel olarak demiryollarının yük taşımacılığındaki konumu da iyileşmeye başlamıştır. Bu olumlu gelişmelerin devamını amaçlayan ülkeler, Trans Avrupa ve Trans Asya gibi uluslararası ağlar ve koridorlar oluşturmak ve aynı zamanda diğer ulaşım türleri ile bütünleşmeyi sağlamak için işbirliğine gitmişler ve bu yönde önemli kararlar almışlardır.

Demiryolu sektöründeki tüm bu yapılanmaların amacı, demiryollarının zamanla kaybettiği pazar payını tekrar kazanmak ve ulaştırma sektörü içerisindeki mevcut dengenin demiryolları lehine yeniden kurulmasını sağlamaktır. Bu süreçte, çevre kirliliği, doğal yaşamın yok olması, küresel ısınma sonucu iklim değişikliği gibi nedenlerden dolayı artan çevre bilinci de demiryolu sektörünün tekrar canlandırılması politikalarında önemli bir rol oynamaktadır.

Taşımacılığı modern ekonomilerin anahtarı olarak gören Avrupa Birliği, ulaştırma politikalarında dengenin demiryolu, denizyolu ve iç suyolları lehine artırılmasını sağlamak üzere çeşitli tedbirler almaktadır.

Asya kıtasındaki Orta Asya ve Pasifik ülkeleri ile Afrika kıtasındaki gelişen ülkeler üretim bölgelerini, Avrupa'daki gelişmiş ülkeler ise tüketim bölgelerini temsil etmektedir. Ayrıca Orta Asya ve Orta Doğu'daki ülkeler enerji ve hammadde bölgelerinde yer almaktadır. Üretim, tüketim, enerji ve hammadde bölgeleri arasında artan taşıma ihtiyaçlarının karşılanabilmesi için uluslararası kara ve deniz koridorları oluşturulmaktadır. Özellikle Asya-Pasifik ülkeleri ile Avrupa arasındaki yük taşımacılığı taleplerinin karşılanmasında hem maliyet hem de taşıma süreleri açısından demiryolu ağırlıklı kara taşımacılığı deniz taşımacılığına ciddi bir alternatiftir ve önemli bir paya sahiptir. Diğer taraftan özellikle Baltık Denizi'ndeki limanlar ile Basra Körfezi'ndeki limanlar arasında bağlantı sağlayan Kuzey-Güney Kara Koridoru da gelişmekte olan önemli bir koridordur. Baltık Denizi ile Asya Pasifik bölgesi arasındaki mevcut yüklerin önce bu kara koridoru üzerinden Basra Körfezine indirilmesi daha sonra deniz yoluyla Pasifik bölgesine taşınması giderek daha fazla tercih edilmektedir.

Bu taşıma koridorları üzerinde yer alan Türkiye, jeopolitik konumunu güçlendirmek için komşu ve çevre ülkelerle işbirliği içerisinde mevcut demiryolu ağını yenilemek ve geliştirmek durumundadır. Özellikle Rusya üzerinden geçen Trans Sibiryaya koridoruna ciddi bir alternatif sunulabilmesi için komşu ülkelerle bağlantıların iyileştirilmesi, eksik bağlantıların tamamlanması ve mevcut dar boğazların aşılması için gerekli tedbirler alınmalıdır. Avrupa ile Asya arasında Kafkasya üzerinden mevcut demiryolu bağlantısının geliştirilmesi ve dar boğazların aşılması amacıyla Marmaray, Ankara-Sivas ve Kars-Tiflis-Bakü demiryolu projeleri yürütülmektedir. Diğer taraftan, bu koridor üzerindeki mevcut hattın standartlarının yükseltilmesi amacıyla Edirne-Kars arasında yeni demiryolu projeleri planlanmaktadır. Yine bu koridorun Güneydoğu Asya ile bağlantısını sağlamak için Kars-İran arasında da yeni demiryolu yapılmasına yönelik çalışmalar devam etmektedir.

Kars-Tiflis- Bakü ve Kars-İran demiryolu projeleri aynı zamanda Türkiye'nin Kuzey-Güney Kara koridorundaki konumunu da güçlendirecektir. Diğer taraftan Van Gölü üzerinden sağlanan İran bağlantısında yaşanan dar boğazın giderilmesi amacıyla yeni feribot alımlarına ilaveten kara üzerinden geçiş sağlayan Van Gölü Demiryolu Projesi de planlanmaktadır. Bununla birlikte, Avrupa ile Orta Doğu ve Kuzey Afrika ülkeleri arasında daha etkin bir koridor oluşturulması amacıyla Türkiye ile Suriye ve Irak arasındaki mevcut bağlantıların iyileştirilmesi ve yüksek standartlara sahip yeni bağlantıların sağlanmasına yönelik projeler de geliştirilmektedir.

2009 yılında demiryolu ile taşınan yolcu sayısının tüm modlar arasındaki payı %1,6 ve yük taşımacılığında %5,3 olarak gerçekleşmiştir. 2010 sonu itibari ile Türkiye, 8.716 km'si konvansiyonel ana hat ve 2.332 km'si tali hat olmak üzere toplam 11.048 km konvansiyonel hat ve 867 km yüksek hızlı tren hattı olmak üzere toplam 11.915 km demiryolu hattına sahiptir. Söz konusu ana hatların %91'i tek hat, %9'u çift hatlıdır. Toplam hatların %26'sı elektrikli ve %33'ü sinyallidir. Ayrıca konvansiyonel ana hatların %29'unun yarıçapı 1.000 metreden az ve %24'ünün boyuna eğimi %10'dan fazladır.

Demiryolları kamuda yaklaşık 35.000 çalışanın istihdam edildiği gelişmekte olan bir endüstri ve hizmet sektörüdür. Her gün 220.000 yolcu ve 60.000 ton yük demiryolları ile taşınmaktadır.

3.5.4. Sektörel Gelişme ve Beklentiler

Gelecek yıllarda da artmaya devam edecek olan çevresel duyarlılıklar, demiryollarına verilen önemin artmasına, yük ve yolcu taşımacılığında demiryollarının daha fazla tercih edilen ulaşım türü olmasına neden olacaktır. Geliştirilecek yeni teknolojik çözümler sayesinde, diğer ulaşım türleri ile bütünleşme altyapısı oluşturulabilecektir. Aynı zamanda, demiryollarında kullanımı yaygınlaşacak yeni nesil demiryolu teknolojileri, bilgi ve iletişim teknolojileri ve akıllı ulaşım altyapıları sayesinde insan ve eşyanın daha güvenli bir şekilde taşınması mümkün olabilecektir. Özellikle, yaygınlaşan ve tüm ulaşım sistemleri ile bütünleşebilen yüksek hızlı tren, yolcu hizmetleri ve kapıdan kapıya yük hizmetleri ile etkili, ekonomik ve çevreye duyarlı bir ulaşım sistemi olarak önemli bir konuma gelecektir. Yüksek hızlı trenler, şehirleri bir birine bağlayan standart ulaşım türü haline gelecek, kullanımı artacak olan yeni teknolojiler sayesinde, şehir yaşam kalitesinin belirlenmesinde önemli bir rol oynayacaktır.

2023 yılına kadar dünyanın en büyük ilk 10 ekonomisi arasında yerini alacak olan Türkiye'nin, demiryolu sektörüne yönelik yolcu taşımacılığı için hedefi %10, yük taşımacılığı için ise %15 belirlenmiştir. Bu hedeflerin gerçekleştirilmesi için öncelikle mevcut demiryolu ağının genişletilmesi ve hatların standardının yükseltilmesi amaçlanmıştır. Bu doğrultuda, yüksek hızlı demiryolu hatları ve konvansiyonel demiryolu hatlarının inşasına hız verilecektir.

3.5.5. Yolcu Taşımacılığı

2023 yılına kadar yapılması hedeflenen 10.000 km yüksek hızlı demiryolu hatları, yolcu taşımacılığının arttırılmasında lokomotif güç olacaktır. Örneğin, 2010 yılında yapılan bir araştırma sonucuna göre yüksek hızlı tren işletmeciliği ile birlikte Ankara-Eskişehir arasındaki demiryolu payı %8'den %72'ye çıkmıştır. Diğer taraftan özellikle İspanya, Fransa, İtalya ve Almanya gibi yüksek hızlı demiryolu hatlarının işletmeye açıldığı ülkelerde yüksek hızlı trenlerin havayolu ve karayolu ile rekabette önemli bir üstünlük sağladığı; büyük şehirler arasındaki yolcu taşımacılığında %45-%85 arasında değişen bir paya sahip olduğu bilinmektedir. Dolayısı ile yüksek hızlı tren işletmeciliğinin getireceği ivme ile yolcu taşımacılığı için belirlenen %10 hedefine ulaşılması ve hatta bu hedefin aşılması mümkün görülmektedir.

Türkiye'nin doğu-batı ve kuzey – güney ulaşım koridorları boyunca, özellikle büyük kentleri ve turizm bölgelerini birbirine bağlayan, konforlu, güvenilir ve hızlı bir ulaşım sağlamak için yapılacak olan yüksek hızlı demiryolu hatları ile öncelikli olarak yolcu taşımalarına hizmet verilecektir.

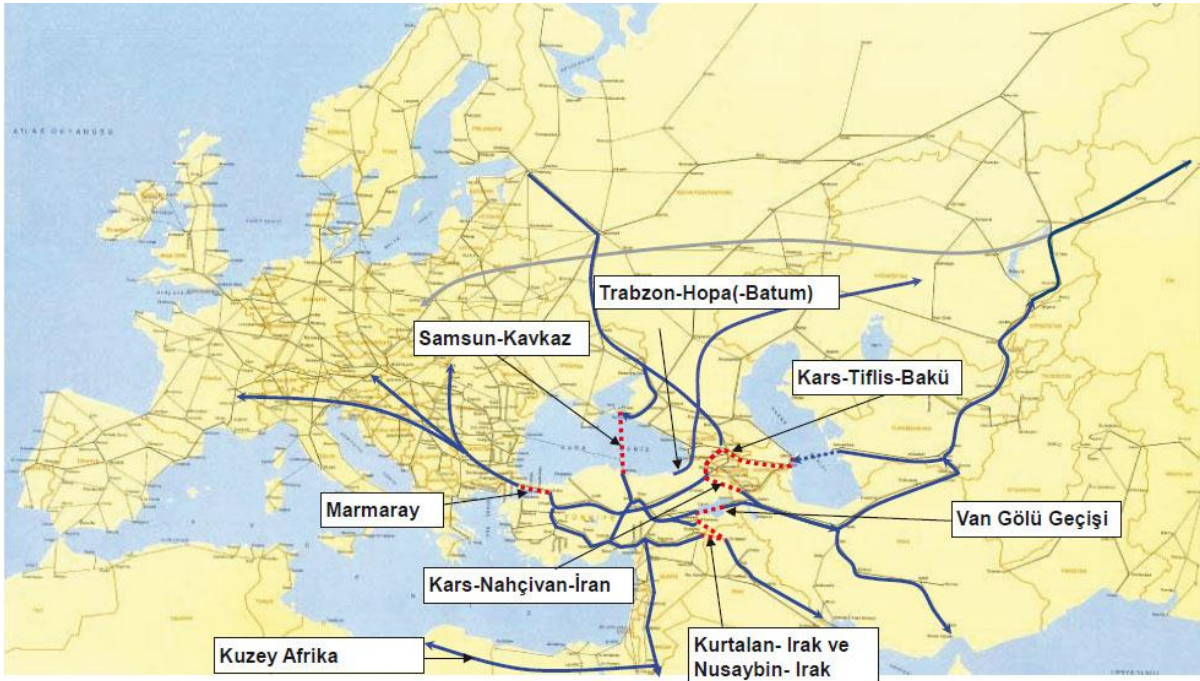
3.5.6. Yük Taşımacılığı

Türkiye, hem bir transit geçiş ülkesi hem de navlunların menşei ve varış yeri olması nedeni ile önemli bir rol oynamaktadır. Ulaştırma sektörüne yönelik olarak, coğrafi konumundan kaynaklanan öneminin ülkenin gelişimine yansımaları ancak transit ağlar üzerindeki altyapı gereksinimlerini karşılayabilmesine ve bütün ulaştırma türleri arasında güçlü bir bütünleşmenin sağlanmasına bağlıdır. Ulaştırma sisteminin bir parçası olan demiryollarının bu sürece katkısı mevcut ağların ve tüm altyapının modernize edilerek yeni yapılacak demiryolu hatları ile güçlendirilmesi şeklinde özetlenebilir. Ayrıca yüksek hızlı demiryolu hatlarının yapılması ile birlikte konvansiyonel hatlar üzerindeki yolcu taşımaları azalacak ve buradan elde edilen kapasitenin öncelikli olarak yük taşımacılığı için kullanılması sağlanacaktır. Bununla birlikte, yüksek hızlarda taşınabilecek yüklerin de yüksek hızlı demiryolu hatlarında taşınabilmesi sağlanacaktır.

Ülkelerin doğu-batı koridorundan pay alma çabası doğrultusunda yaşanan yoğun rekabet dikkate alındığında bölge ulaşımında Türkiye'nin daha fazla pay sahibi olabilmesi için uluslararası hatları kısaltan ve mevcut dar boğazları gideren demiryolu projeleri en kısa

zamanda hayata geçirilecektir. Bu konuda yitirilecek zaman, alternatif güzergâhların benimsenmesi ve Türkiye'nin çok büyük potansiyele sahip Avrupa-Asya transit taşımacılığının dışında kalmasına yol açabilecektir. Coğrafi konumu gereği Türkiye'nin üstlendiği köprü görevine işlerlik kazandırabilmek ve Avrupa-Asya arasındaki alternatif koridorların devamlılığını sağlamak için, aşağıda verilen harita dikkate alınarak Ülkemizde önemli demiryolu projeleri hayata geçirilecektir.

Kuzey Demiryolu Koridoru: Kars-Bakü-Kazakistan-Çin koridoruna alternatif yaklaşım sunmak ve Hazar Denizi geçişini elimine etmek amacı ile bölge ülkeleri ile işbirlikleri geliştirilecek ve bu koridorun devamı için Türkiye sınırları içerisinde Erzincan-Trabzon-Hopa (Batum) demiryolu projesi hayata geçirilecektir (Harita 8).



Harita 8. Türkiye Sınır Ötesi Demiryolu Projeleri ve Trabzon-Hopa-Batum Hattı Projesi

Trans-Anadolu Demiryolu Koridoru: Edirne'den başlayıp İstanbul, Ankara, Sivas, Erzurum, Kars-Tiflis-Bakü'yü bağlayan demiryolu projesidir. Proje Erzincan'da ikiye ayrılarak Erzincan-Trabzon-Batum üzerinden Ufa'ya ve buradan da Trans-Sibiry hattı ile Vladivostok'a bağlanacaktır. Bu projeye kuzey ülkeleri ile ekonomik ve kültürel işbirliğinin geliştirilmesi amaçlanmaktadır.

Genel Antrepolar: Eşyanın depolanması veya bekletilmesi için herkes tarafından kullanılabilen ardiyelerdir. A, B ve F tipi olmak üzere 3'e ayrılır.

- A Tipi Antrepo: İşletmecisinin, stok kayıtlarını tuttuğu ve antrepoya konulan eşyada herhangi bir noksanlık olması halinde gümrük vergileri ödemekten sorumlu olduğu, genel antrepo tipidir.
- B Tipi Antrepo: Antrepoya konulan eşyadan, Gümrük Kanunu'nun 97'inci maddesinin birinci fıkrasında belirtilen kullanıcının sorumlu olduğu, antrepo beyannamesini kullanıcının verdiği genel antrepo tipidir. Antrepo işletmecisinin sorumluluğu sınırlıdır. Antrepo işletmecisi sadece antrepoyu kiralar. Antrepo stok kayıtları tutulmadığından, beyanname ve belgeler gümrük kontrolüne esas teşkil eder.
- F tipi Antrepo: Gümrük idarelerince işletilen genel antrepo tipidir.

Özel Antrepolar: Sadece antrepo işletmecisini yapan kişi veya kurumun eşyasını koyabildiği ardiyelerdir. C, D ve E tipi olmak üzere 3'e ayrılırlar.

- C Tipi Antrepo: İşleticisi veya kullanıcısı aynı kişi olan ve antrepoya alınan eşyadan bu kişinin sorumlu olduğu özel antrepo tipidir.
- D Tipi Antrepo: İşleticisi ve kullanıcısının aynı kişi olduğu, Gümrük Kanunu'nun 104' üncü maddesinin üçüncü fıkrasının uygulandığı özel antrepo tipidir. Eşyanın antrepoya alındığı tarihteki kıymet miktarı dikkate alınarak vergiler hesaplandığından, buralara konulan eşya basitleştirilmiş usül ile serbest dolaşıma sokulabilir.
- E Tipi Antrepo: İşleticisi ve kullanıcısının aynı kişi olduğu, Gümrük Kanunu'nun 93' üncü maddesinin üçüncü fıkrası uyarınca, izin hak sahibinin depolama yerinin antrepo addedildiği veya depolama yeri olmazsa dahi, eşyaya antrepo rejimi hükümlerinin uygulandığı özel antrepo tipidir.

3.6.2. Türkiye'de Antrepolar [27]

Türkiye'de toplam antrepo sayısı 1326'dır. Bu antrepoların adresi belirtilmeyen az sayıda olanlar hariç tutulduğu takdirde toplamda 48 ilde yerleştiği görülmektedir. Toplam alanı net olarak belirlenen antrepolar 45 ilde 10.592 m² olup ayrıca adresleri net olarak bilinmeyen yaklaşık 468 bin m² antrepolarla birlikte yaklaşık 11 milyon m² antrepo alanından bahsetmek mümkündür. Bu toplama Kırıkkale, Tekirdağ ve İzmit illeri antrepo alanları hakkındaki bilgi, m³ veya m² cinsinden net olmadığı için dahil edilmemiştir. Rakamlar itibariyle bakıldığında

ilk sırada 356,4 milyon m² ile yer alan Kırıkkale’de sadece 3 antrepo bulunmasına karşın bunlar Tüpraş ve MKE kuruluşlarına aittir. İzmit’te 6,325 milyon m², Tekirdağ’da 3,983 milyon m² alan gözükmekte olup bu rakamlar, bu hali ile İstanbul’un (2,2 Milyon m²) çok üzerindedir.

Türkiye’de bölgeler baz alınarak antrepolarına bakıldığında Marmara Bölgesi toplamda 721 antrepoyla ve 5,2 milyon m²’lik alan ile ilk sırada yer almaktadır. Akdeniz Bölgesi 132 antrepo ve 2,4 milyon m²’lik alanla ikinci; Ege Bölgesi 130 antrepo ve toplamda 1,4 milyon m²’lik alan ile üçüncü sıradadır. Son yıllarda Rusya ile ilişkilerin gelişmesine bağlı olarak oluşturulan antrepolar Karadeniz Bölgesi az sayıdaki (40 adet) ancak alan olarak 1,3 milyon m² varlığı ile bu bölgeleri izlemektedir.

Türkiye’de bulunan antrepoların illere göre dağılımı; İstanbul 381, Kocaeli 207, Mersin 60, İzmir 107 ve diğerleri 325 şeklindedir.

3.6.3. TR90 Bölgesi’nde Antrepolar

Tablo 86’da tüm TR90 Bölgesi gümrüklerine bağlı antrepoların toplam alanı m² ve m³ olarak verilmiştir. Ordu ve Ünye gümrüklerinde antrepo bulunmadığı için tabloda yer almamaktadır. Hacim cinsinden değerleri verilen antrepolar genel olarak petrol ve LPG depolaması için kullanılan tank tipi depolardır. Mevcut hacimleri bakımından özellikle Trabzon ve Artvin’deki antrepolar öne çıkmaktadır. Giresun’da bulunan yaklaşık 11 bin m³’lük toplam antrepo hacmi ile de oldukça yüksektir.

Tablo 85. TR90 Bölgesi Gümrükleri Denetiminde Bulunan Antrepolar[28]

	Antrepo Tipi	Sayısı(Adet)	Toplam Alan/Hacim
<i>Artvin</i>	A	2	3.060m ² +31.000m ³
	C	1	877m ²
<i>Giresun</i>	A	2	10.969m ³
	C	1	5.648m ²
<i>Rize</i>	A	2	2664m ²
<i>Trabzon</i>	C	5	4.093m ² +27.425m ³
	G	2	157.630m ²

Kaynakça

- [1] DOKA TR90 2010-2013 Bölge Planı
- [2] <http://www.bayindirlik.gov.tr/turkce/haberduyurudetay.php?ID=110> , (Erişim Tarihi: Şubat, 2011)
- [3] Karayolları Genel Müdürlüğü, www.kgm.gov.tr (Erişim Tarihi: Şubat, 2011)
- [4] Karayolları Genel Müdürlüğü, Devlet ve İl Yolları Envanteri, (Erişim Tarihi: Şubat, 2011)
- [5] Türkiye İstatistik Kurumu, 2011
- [6] Strateji Geliştirme Daire Başkanlığı Ulaşım ve Maliyet Etütleri Şubesi Müdürlüğü, Mayıs 2011
- [7] http://ec.europa.eu/transport/publications/statistics/doc/pb_2010_31_general.xls
- [8] Deloitte, *2010 Lojistik Sektör Raporu*
- [9] Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, *Türkiye Ulaştırma ve İletişim Stratejisi: Hedef 2023*, 2011
- [10] T.C. Başbakanlık Gümrük Müsteşarlığı, Şubat 2011
- [11] MÜSİAD, *2010 Lojistik Sektör Raporu*
- [12] Uluslararası Nakliyeciler Derneği, Taşıma İstatistikleri
<http://www.und.org.tr/tr/Page.asp?id=187> (Erişim Tarihi: Şubat 2011)
- [13] Trabzon ve Samsun Kara Ulaştırması Bölge Müdürlükleri, Mart 2011
- [14] <http://www.celikmotorfilo.com/dokumanlar/karayolu-tasima-yonetmeligi.pdf> (Erişim Tarihi: Şubat, 2011)
- [15] http://www.kotasizavrupa.com/?page_id=10 (Erişim Tarihi: Şubat, 2011)
- [16] Yılmaz, R. K. (2010), *Avrupa Kafkasya Asya Ulaştırma Koridoru(TRA-ECCA)*, Uluslararası Ekonomik Sorunlar Dergisi
- [17] KEİ Geçiş Belgesi Kullanıcı Kılavuzu, 2010

- [18] Denizcilik Müsteşarlığı, 2009
- [19] Denizcilik Müsteşarlığı Trabzon Bölge Müdürlüğü ve Ordu Çakıroğlu Liman İşletmeleri, Mart 2011
- [20] www.al-port.com, (Erişim Tarihi: Mart, 2011)
- [21] www.riport.com, (Erişim Tarihi: Mart, 2011)
- [22] Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü,
<http://www.dhmi.gov.tr/istatistik.aspx> , (Erişim Tarihi: Mart, 2011)
- [23] Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, Kasım 2011
- [24] [http://www.tavconstruction.com/tav/Projects/Aviation---Airports/Completed-Projects/BATUMI-INTERNATIONAL-AIRPORT-\(GEORGIA\).aspx](http://www.tavconstruction.com/tav/Projects/Aviation---Airports/Completed-Projects/BATUMI-INTERNATIONAL-AIRPORT-(GEORGIA).aspx) (Erişim Tarihi: Mart, 2011)
- [25] Türk Hava Yolları, Nisan 2011
- [26] Çarşamba Havaalanı,
<http://www.carsamba.dhmi.gov.tr/havaalanlari/sayfa.aspx?hv=32&mnu=289> (Erişim Tarihi: Mart, 2011)
- [27] İstanbul Ticaret Odası, Dış Ticaret Dünyası/2, *Türkiye'de Antrepolar*, Nisan 2010
- [28] Hopa ve Trabzon Gümrük Muhafaza Başmüdürlükleri, Ünye ve Ordu Gümrük Müdürlükleri

4. LOJİSTİK KÖYLER

Dünya'nın küreselleşmesinin ve küçük bir köy haline gelmesinin getirdiği eğilimlerle dünyadaki lojistik faaliyetlerinin önemi her geçen gün artmaktadır. Günümüzde rekabet unsuru üretim maliyetlerinden çok lojistik maliyetlere ve ürünün zamanında yerine ulaşmasına dayanmaktadır. Lojistik maliyetlerini en aza indirmeyi başaran firma veya ülkeler bunu fiyatlarına ve kalitelerine yansıtıp diğer firmalar veya ülkelere göre rekabet üstünlüğü sağlamaktadır. Rekabette üstünlüğü sağlayacak olan en önemli faktör ise söz konusu bölgelerin altyapı olanaklarıdır. Modern dönemde bölgesel lojistik altyapı ve imkanlarının seviyesi büyük önem taşımaktadır.

Lojistik köyler, lojistik ve taşımacılık şirketleri ile ilgili resmi kurumların içinde yer aldığı, her türlü ulaştırma moduna etkin bağlantıları olan, depolama, bakım-onarım, yükleme-boşaltma, elleçleme, tartı, yükleri bölme, birleştirme, paketleme vb. faaliyetlerini gerçekleştirme imkanları olan ve taşıma modları arasında düşük maliyetli, hızlı, güvenli, aktarma alan ve donanımlara sahip bölgelerdir [1]. Bir yerin lojistik köy olabilmesi için içinde bazı tesislerin olması gerekmektedir. Bunlardan bazıları konteyner yükleme ve boşaltma yapılabilecek alanlar, konteyner stoklama alanları, gümrükleme alanları, özel eşya alanları, müşteri ofisi, idari tesisler ve sosyal tesisler, otopark, bankalar, restoranlar, oteller, bakım ve onarım tesisleri, akaryakıt istasyonları, depolar ve antrepolardır.

Lojistik köyler planlanırken mutlaka farklı taşıma türlerine(demiryolu, denizyolu, havayolu) elverişli şekilde planlanmalı ve tasarlanmalıdır. Lojistik köyler farklı taşıma modları arasında geçişi sağlayabilecek şekilde yapılmalı ve yerleri ona göre seçilmelidir, dolayısıyla lojistik köylerin sahip olması gereken en temel özellikler lojistik köyün intermodal taşımacılığa uygun olması, malların dağıtımın tek bir merkezden yapabilecek bir sistemin olması, lojistik köyde katma değeri yüksek işlemlerin yapılabilmesi, ambalajlama için uygun imkanların olması, gümrük işlemlerinin kolayca yapılabilmesi, yük elleçleme işlemlerinin en kısa ve en kolay şekilde yapılabilecek organizasyon ve imkanların olması sayılabilir.

Lojistik köyler en az 100 hektar alan üzerine kurulmalıdır. Bu köyler bir metropolün içinde ya da yakınında olmalı fakat şehir trafiğine zarar vermemelidir. İdeal lojistik köy; demiryolu, denizyolu, karayolu ve havayolu bağlantılarına sahip olmalı ya da bu bağlantılara yakın olmalıdır ve lojistik köyün içinde modern ofisler, binalar, gelişmiş iletişim altyapısı olmalıdır [2]. Lojistik köyler farklı taşıma türlerinin bağlantılarının olduğu taşımacılık modlarını

birlikte kullanıp en etkili çözümler sunmak için yeterli donanıma sahip olmalıdırlar. Bu bütünleşmiş taşıma sistemlerini en etkili kullanmak için lojistik köyün bilgi sistemleri altyapısı da en üst düzeyde olmalıdır.

Ayrıca lojistik köydeki aynı olanakları ve donanımları kullanarak yük taşıyan taşımacılar kendi yük akışlarını yönetmede lojistik köyü kullanmayan diğer firmalara göre üstünlük sağlarlar.

Lojistik köylerde aşağıda sayılan hizmetler verilmektedir:

- Taşıma modları arasında geçiş sağlanır
- İntermodal transfer sağlanır
- Yükleme, boşaltma, elleçleme ve tartı hizmetleri verilir
- İntermodal operasyonlar yapılır
- Depolama ve ambarlama hizmetleri verilir
- Gümrük hizmetleri verilir
- Park hizmetleri verilir

Ayrıca yardımcı hizmetler olarak

Güvenlik hizmetleri, bakım-onarım tesisleri, müşteri ofis alanları, showroamlar, toplantı/konferans salonları, yemek tesisleri, toplu taşıma imkanları, banka, posta, ekstra depo hizmetleri sayılabilir [1].

4.1. Dünya’da Lojistik Köyler

Dünya’da lojistik yük köyü kavramı 1960’ lar da ortaya çıkmıştır. İlk lojistik köy olan İtalya Verona Lojistik Köyü yaklaşık otuz yıldır hizmet vermektedir. Avrupa’da sekiz ayrı ülkede yaklaşık 100 lojistik köy bulunmaktadır. Yaklaşık 2400 işletme bu lojistik köylerden yararlanmaktadır [3]. Bu lojistik köylerden çoğu birer lojistik üs konumunda olup yine çoğu intermodal taşımacılık için uygundur. Avrupa’da en çok lojistik köy Almanya’da bulunmakta olup bu köyler toplam 40.000 kişiye istihdam sağlamaktadır. Bu muhtemelen Almanya’nın Avrupa’nın merkez konumunda olması ve yüksek dış ticaret hacminden kaynaklanmaktadır. Fransa’da ki Sogaris Lojistik köyü yedi karayolunun birleştiği dünyanın en eski lojistik köylerindedir (Resim 1).



Şekil 3. Sogaris Lojistik Köyü, Fransa

Avrupa’da yer alan lojistik köylere bakıldığında İtalya’da 25, İspanya’da 22, Danimarka’da 6, Fransa’da 2, Macaristan, Portekiz, Yunanistan, Ukrayna ve Lüksemburg’da 1’er adet lojistik merkez sayılabilecek yapılanmalar mevcuttur. Avrupa’daki lojistik merkezler birçoğu nakliye ve dağıtım için üs olabilecek yerlerde kurulmuştur. Ayrıca Avrupa’daki lojistik merkezler Europlatforms adında Avrupa Lojistik Merkezleri Birliğini kurmuştur.

4.2. Türkiye’de Lojistik Köyler

Türkiye’de 2013 yılının sonuna kadar 16 noktada lojistik köy kurulması düşünülmektedir. Bu Lojistik köylerin toplam maliyeti 300 milyon dolardır. Bu köyler kurulduğunda Türkiye’nin ihracatına 16 milyar dolar katkıda bulunması beklenmektedir.

Kurulacak bu lojistik köylerde manevra, aktarma ve stok alanlarının TCDD tarafından antrepo ve sosyal tesislerin ise özel sektör tarafından kurulması hedeflenmektedir.

TCDD tarafından kurulması planlanan 16 lojistik köy aşağıdaki harita içerisinde (Şekil 4) gösterilmiştir[1]. Buna göre bu köyler;

- Halkalı/Ispartakule(İstanbul)
- Köseköy (İzmit)
- Gelemen (Samsun)
- Hasanbey (Eskişehir)
- Boğazköprü (Kayseri)
- Gökköy(Balıkesir)
- Yenice(Mersin)

- Palandöken(Erzurum)
- Kayacık(Konya)
- Kaklık(Denizli)
- Uşak
- Kars
- Mardin
- Sivas
- Kahramanmaraş (Türkoğlu)

lojistik köyleri olarak sıralanabilir.



Şekil 4. TCDD Lojistik Köyler Projesi

TR90 Bölgesi'nin komşusu konumunda olan ve Lojistik köy kurulması planlanan iki Düzey 2 bölgesinden biri olan TR83 (Samsun, Tokat, Amasya, Çorum) Düzey 2 Bölgesi'ndeki Samsun(Gelemen) Lojistik Köyü'ne ve TRA1 (Erzurum, Erzincan, Bayburt) Düzey 2 Bölgesi'ndeki Erzurum(Palandöken) Lojistik Köyü'ne daha yakından bakmak faydalı olacaktır.

Türkiye'nin ilk lojistik köyü Gelemen (Samsun) lojistik köyü 2007 yılında hizmete girmiştir. Samsun Büyükşehir Belediyesi işbirliği ile 333 bin m²'lik alana kurulan lojistik köy, yükün elleçlenmesinde gerekli olan tüm hizmetlerin yanı sıra destek ve yardımcı hizmetlerin de verilebileceği şekilde inşa edilmiştir. Gelemen Lojistik Köyü'nün kullanıma geçmesiyle birlikte yılda 500.000 ton olan taşıma miktarının yılda 1.100.000 ton'a çıkarılması düşünülmektedir. Bu lojistik köyden demir, hurda, rulo saç, bakır, klinker, konteyner,

çimento, kömür, kereste, buğday, gıda maddesi, un, gübre taşınması yapılması planlanmaktadır. Samsun Limanı'nın özelleştirilmesi ile birlikte, Karadeniz ülkeleri ile Ro-La (tren feribot bağlantısı) ile Samsun(Gelemen) Lojistik Köyü'nün daha aktif kullanılması beklenmektedir.

Bölge'yi ilgilendiren diğer bir lojistik köy olan Erzurum(Palandöken) lojistik köyünün tevsiat çalışmaları yapılmıştır. Lojistik Köyün faaliyete geçmesiyle birlikte 200.000 ton/yıl olan toplam taşıma miktarı 437.000 ton/yıl'a çıkacaktır. Erzurum(Palandöken) Lojistik Köyü'nden otomobil, kömür, demir, un, tuğla, kiremit, konteyner, seramik, gıda maddesi, su, içecek maddeleri, gübre, askeri taşımalar, yem ve saman taşınacaktır.

Köyün inşaat ihalesi yapılmış olup yüklenici firma Nisan 2011'de yapım çalışmalarına başlanması planlanmaktadır. Lojistik köy projesinin bitmesiyle birlikte, Erzurum'un çevresinde ulaştırma ve taşımacılık hizmetlerinin merkezi konumuna gelmesi düşünülmektedir. Lojistik köyde, lojistik ve taşımacılık şirketleri ile ilgili resmi kurumların da içinde bulunduğu ulaştırma işiyle bağlantıları olan her türlü faaliyet yürütülebilecek. Depolama, bakım, onarım, yükleme, boşaltma, tartı, yükleri bölme, birleştirme ve paketleme gibi hizmetlerin yapılacağı bu köyde yeni bir iş alanı ve dolayısıyla istihdam kapısı açılacaktır.



Şekil 5. TCDD Lojistik Köyler Projesinden Bir Örnek

KAYNAKLAR:

[1] TCDD Lojistik Köyler Projesi, 2011

<http://www.tcdd.gov.tr/Upload/Files/ContentFiles/2010/yurticibilgi/lojistikkoz.pdf> (Erişim

Tarihi: Kasım, 2011)

[2] ÜZÜLMEZ, H (2008), “Sadece Sanayiciye Değil, Şehrimize Katkı Sağlayacak”, Lonca Dergisi, Konya Sanayi Odası, Sayı: 30, Konya.

[3] İzmir Ticaret Odası, *Dünya'daki Lojistik Köyler*, İzmir, Ağustos 2009.

5. TR90 BÖLGESİ LOJİSTİK VE ULAŞTIRMA GZFT ANALİZİ

5.1. GZFT Analizi

İlk olarak 70'li yıllarda iş yönetimi amacıyla kullanılmaya başlanan GZFT analizi, sonraki dönemlerde farklı uygulama alanları için de bir analiz ve planlama aracı olarak ele alınmaya başlanmıştır. GZFT; **G**üçlü yönler, **Z**ayıf yönler, **F**ırsatlar ve **T**ehditler kelimelerinin baş harflerini içeren bir kısaltmadır. Temelde mevcut yapılara ait bu dört parametrenin irdelenerek analiz edilmesi ilkesine sahip olan bu yöntemle, hem niceliksel hem de niteliksel özelliklere ilişkin analizler yapılabilmektedir. Yapılan analizler sonucunda iç ve dış etkenleri dikkate alarak, var olan güçlü yönler ve fırsatlardan en üst düzeyde yararlanacak, tehditlerin ve zayıf yanların etkisini en aza indirecek plan ve stratejilerin geliştirilmesi amaçlanmaktadır. GZFT analizi; incelenen organizasyonun içinde bulunduğu durumun iç etkenler (güçlü-G- ve zayıf-Z- yönler) ve dış etkenler (fırsatlar-F- ve tehditler-T-) açısından analiz edilmesi ile ilgili bir yöntemdir.

GZFT analizinde ifade edilen güçlü ve zayıf yönler organizasyonun içinde buldukları durumu temsil etmektedir. Güçlü yönler, organizasyonun belirlenen hedeflerine ulaşmasına yardımcı olacak belirli olanaklar ve üstün avantajlar iken zayıf yönler organizasyonun belirli amaçlara ulaşmasını engelleyen unsurlardır. Analizde yer alan fırsatlar ve tehditler ise dış çevreden kaynaklanan durumları temsil etmektedir. Bu açıdan bakıldığında fırsat, belirli bir hedef veya hedef grubu ile ilgili olarak organizasyona avantajlı koşullar hazırlayan dış çevrenin herhangi bir özelliğidir. Tehdit ise belirli bir amaca ulaşmada organizasyon için problem oluşturan herhangi bir çevresel gelişmedir. Çoğu zaman belirli organizasyonlar için fırsat oluşturan bir durumun diğerleri için bir tehdit unsuru olduğu görülmektedir. Günümüzde pek çok alanda kullanılan bu yöntem, bölgesel ve yerel politika stratejilerinin oluşturulmasında da sıklıkla başvurulmaktadır.

5.2. TR90 Bölgesi Lojistik ve Ulaştırma GZFT Analizi

Araştırma kapsamında ilk olarak TR90 Bölgesi'nin lojistik ve taşımacılık durumuna ilişkin çeşitli bilgiler ve ikincil veriler derlenmiştir. Bu doğrultuda bölge hakkında resmi kurumlar tarafından hazırlanmış raporlar, kitaplar, dergiler ve makaleler ile çeşitli sempozyumlarda sunulmuş bildiriler incelenmiştir. Bu aşamadan sonra, GZFT analizi uygulamalarında sıklıkla başvuru nitel yöntemlerden biri olan açık görüşme tekniği kullanılmıştır. Yöntemin

uygulanması sırasında görüşme yapılacak olan kişi veya kurumların (lojistik ve taşımacılık konusunda teorik ve uygulamalı bilgi sahibi) belirlenmesi gerekmektedir. Dolayısıyla lojistik ve taşımacılıkla ilgili tarafların belirlenmesi suretiyle araştırmanın çerçevesinin ortaya konulması önemli bir zorunluluk olmuştur. Bu noktada araştırmanın paydaşları temel olarak beş gruba ayrılmıştır. Bunlar sırası ile; TR90 Bölgesi'nde yer alan *lojistik hizmet alan firmalar, lojistik hizmet veren firmalar, lojistik konusunda politika yapıcı kamu kurumları, lojistik konusu ile ilgili sivil toplum kuruluşları* ve konu ile ilgili akademik çalışmalar yapılan *üniversitelerdir*. Belirlenen paydaşların tamamına zaman ve maliyet kısıtları nedenleri ile ulaşamadığından, tüm paydaşların fikirlerine ulaşılabilir şekilde en uygun temsilciler seçilmesi yoluna gidilmiştir. Bu amaçla paydaşlara ilişkin kümeler oluşturulmuş ve kümeleri oluşturan birimler (küme temsilcisi) üzerinden sonuçların derlenmesi yoluna gidilmiştir.

Görüşme yapılacak kişilerin belirlenmesinin ardından ilgili kümelerde yer alan temsilcilere ait her bir katılımcı ile ayrı ayrı görüşmeler yapılmış, güçlü ve zayıf yanlar ile fırsat ve tehditlere ilişkin görüşleri yazılı ve sözlü olarak alınmıştır. Sağlanan bilgiler doğrultusunda ilk GZFT bulguları ortaya konmuştur. İkinci aşamada sınırlı sayıda uzman bir grup oluşturularak bir grup toplantısı düzenlenmiş ve birinci aşamada tespit edilen bulgular tartışmaya açılmıştır. Tartışma sonucu ortaya çıkan güçlü ve zayıf yanlar ile fırsat ve tehditler birinci GZFT bulgularına eklenmiştir.

Yukarıda açıklanan süreç sonunda TR 90 Bölgesi'nin sahip olduğu güçlü ve zayıf yönler ile karşı karşıya olduğu fırsat ve tehditler aşağıdaki şekilde belirlenmiştir.

5.2.1. Güçlü Yönler

- Tarihi ticaret yolları üzerinde önemli bir konuma sahip olması
- Ortadoğu, Kafkaslar, Rusya, Orta Asya gibi hem ekonomik hem de politik açıdan önemli bölge ve ülkelere yakın olması
- Sahil şeridi boyunca önemli limanlara sahip olması
- Doğu-Batı yönlü karayolu ulaşımında uluslararası standartta bir karayolu ulaşımı altyapısına (Karadeniz Sahil Yolu) sahip olması
- Mevcut karayolu bağlantılarının pek çok bölgesel ulaştırma ve taşımacılık güzergâhları içinde olması
- Hizmet sektörünün yarattığı katma değer diğer ana sektörlerinkilere nazaran ön planda olması

- Avrupa-Kafkasya ve Orta Doğu- Kafkasya arası transit geçişlerde önemli bir güzergah olması
- Bölge illeri ihracatında özellikle Trabzon ilinin gösterdiği performans ile 1 milyar dolar ihracata ulaşan 14 il arasında olması
- Mevcut durumda Bölge'nin tamamında 6'sı faal toplam 11 OSB'nin bulunması
- Bölgenin maden rezervleri bakımından zengin olması
- Lojistik ve ulaştırma alanlarında faaliyet gösteren 1500'den fazla firmanın olması
- Lojistik ve ulaştırma faaliyetlerinin gerekliliği konusunda bölgedeki olumlu yaklaşım

5.2.2. Zayıf Yönler

- Dağlık coğrafyasının kuzey-güney yönlü karayolu ulaşımını zorlaştırması
- Mevcut limanların kapasitelerinin altında kullanılması
- İmalat sanayine dönük altyapının uygun şartlar taşınamaması
- Bölgede her ilde yükseköğretim kurumları olmasına rağmen lojistik sektörüne nitelikli eleman yetiştirmeye dönük fakülte düzeyinde programların bulunmaması
- Liman ve Serbest bölgelerde yeterli ve nitelikli depolama kapasitesinin olmayışı; ayrıca depolama konusunda özel işletmelerin azlığı
- Trabzon Havalimanı'ndan yük taşımacılığının gerçekleştirilmemesi
- Bölgeye lojistik yatırımlarının az olması
- Üretim noktalarına uzaklık
- Demiryolu bağlantısının olmaması
- Kombine taşımacılık uygulamalarının az gelişmiş olması
- Farklı taşımacılık türlerinde var olan altyapı eksiklikleri
- Bölgeye ilişkin lojistik planlamaların (lojistik master plan) eksikliği.

5.2.3. Fırsatlar

- Ordu-Giresun bölgesinde yeni inşa edilen havaalanı
- Trabzon havalimanına yapılan yatırımlar (pist genişletme)
- Asya ülkelerinde yaşanan ekonomik gelişmelerle Asya-Avrupa arası ticaretin iki yönlü olarak artması
- Asya-Avrupa arasında hızla artan ticaretin Karadeniz ve ülkemiz üzerinden geçen bölümünde önemli bir kavşak noktası konumunda olması

- Modern İpek Yolu Projesi ile bölge illerinden gerçekleştirilen transit ticaretin yeniden canlanacak olması
- 2023 demiryolu ulaşımı hedefleri arasına TR90 Bölgesi'ne demiryolu hattının bağlanmasının dahil edilmesi
- Bölge ihracatının ekonomiye paralel olarak dinamik bir seyir izleyerek hızlı gelişme potansiyeli taşıması
- Türkiye için dış ticaret hacminde en önemli ülke konumundaki Rusya'ya karayolu bakımından en yakın bölge olması
- Bölgenin Yatırımlarda Devlet Yardımları Kararı kapsamında IV. Bölge dahilinde olması ve bu noktada söz konusu olan teşvikler
- Rusya ve Gürcistan ile vize uygulamasının kalkması
- Toplam sayısı 11 olan OSB'lerin yatırım teşvikleriyle gelecekte bölgede üretim üsleri olma potansiyeli taşıması
- Bölgenin lojistik cazibe merkezleri oluşturmaya uygun coğrafi konumu
- Bölgenin farklı taşımacılık türlerinin kullanımına uygun coğrafi konumu
- Coğrafi konum ve ekonomik açıdan Hazar petrollerine yakınlık ve bu kaynakların Avrupa ülkelerine geçiş noktası üzerinde bulunması

5.2.4. Tehditler

- Bölge limanları üzerinden Rusya ve diğer Karadeniz limanlarına yapılan ticaretin Samsun ve Zonguldak limanlarına kayması
- Altyapıdaki yetersizlikler nedeniyle Karadeniz üzerinden yapılan Asya-Avrupa arası deniz ticaretindeki avantajın Gürcistan'a kayması
- Taşımacılıkta en çok tercih edilen yöntemin karayolu taşımacılığı olmasının yarattığı olumsuz çevresel etkiler

Bu bulguların yanı sıra, GZFT analizi sonuçlarının önem derecesini belirlemek amacıyla konuyla ilgili uzman kişilere bir anket çalışması gerçekleştirilmiştir. Anket uygulaması için öncelikle GZFT analizi sonuçları ve 1-5 Likert ölçeği kullanılarak bir anket formu oluşturulmuştur (EK). Ardından bölgede lojistik ve taşımacılık konusundaki taraflara yüz yüze ve elektronik posta yolu ile anket uygulanmıştır. Sonuçta 31 kullanılabilir ankete ulaşılmıştır. Cevaplayıcılardan elde edilen bilgiler SPSS Paket Programı ile analiz edilmiş ve cevaplayıcıların verdikleri cevapların her bir GZFT için aritmetik ortalaması alınmak suretiyle

GZFT analizi sonuçları önem derecesine göre sıralanmıştır. Tablo 86'dan de görülebileceği gibi TR90 Bölgesi'nin lojistik ve taşımacılık açısından güçlü yönlerinden üçü önem sırasına göre; Ortadoğu, Kafkaslar, Rusya, Orta Asya gibi hem ekonomik hem de politik açıdan önemli bölge ve ülkelere yakın olması, Doğu-Batı yönlü karayolu ulaşımında uluslararası standartta bir karayolu ulaşımı altyapısına (Karadeniz Sahil Yolu) sahip olması ve Avrupa-Kafkasya ve Orta Doğu- Kafkasya arası transit geçişlerde önemli bir güzergâh olması şeklindedir. Buna karşın bölgenin en önemli zayıf yönleri ise demiryolu bağlantısının olmaması, mevcut limanların kapasitelerinin altında çalışması ve bölgeye lojistik yatırımların az olması olarak belirlenmiştir. Bölgenin karşı karşıya olduğu fırsat ve tehditlere bakıldığında, 2023 demiryolu ulaşımı hedefleri arasına TR90 Bölgesi'ne demiryolu hattının bağlanması dahil edilmesi, Asya-Avrupa arasında hızla artan ticaretin Karadeniz ve ülkemiz üzerinden geçen bölümünde önemli bir kavşak noktası konumunda olması ve Türkiye için dış ticaret hacminde en önemli ülke konumundaki Rusya'ya karayolu bakımından en yakın bölge olması en önemli üç fırsat olarak değerlendirilmiştir. Tehditler de önem derecesine göre; altyapıdaki yetersizlikler nedeniyle Karadeniz üzerinden yapılan Asya-Avrupa arası deniz ticaretindeki avantajın Gürcistan'a kayması, bölge limanları üzerinden Rusya ve diğer Karadeniz limanlarına yapılan ticaretin Samsun ve Zonguldak limanlarına kayması ve taşımacılıkta en çok tercih edilen yöntemin karayolu taşımacılığı olmasının yarattığı olumsuz çevresel etkiler olarak sıralanmıştır.

Tablo 86. TR90 Bölgesi GZFT Analizi Sonuçları (Önem Sırasına Göre)

<i>Güçlü Yanlar</i>	
Ortadoğu, Kafkaslar, Rusya, Orta Asya gibi hem ekonomik hem de politik açıdan önemli bölge ve ülkelere yakın olması	4,35 ^a (0,91) ^b
Doğu-Batı yönlü karayolu ulaşımında uluslararası standartta bir karayolu ulaşımı altyapısına (Karadeniz Sahil Yolu) sahip olması	4,33 (0,87)
Avrupa-Kafkasya ve Orta Doğu- Kafkasya arası transit geçişlerde önemli bir güzergâh olması	4,16 (0,97)
Bölge illeri ihracatında özellikle Trabzon ilinin gösterdiği performans ile 1 milyar dolar ihracata ulaşan 14 il arasında olması	4,09 (1,01)
Lojistik faaliyetlere giren alanlarda faaliyet gösteren 1500'den fazla firmanın olması	4,09 (0,79)
Tarihi ticaret yolları üzerinde önemli bir konuma sahip olması	4,00 (1,00)
Lojistik ve ulaştırma faaliyetlerinin gerekliliği konusunda bölgedeki olumlu yaklaşım	4,00 (1,03)
Sahil şeridi boyunca önemli limanlara sahip olması	3,97 (0,98)
Mevcut karayolu bağlantılarının pek çok bölgesel ulaştırma ve taşımacılık güzergâhları içinde olması	3,90 (1,01)
Mevcut durumda bölgenin tamamında 6'sı faal toplam 11 OSB'nin bulunması	3,71 (0,74)
Bölgenin maden rezervleri bakımından zengin olması	3,67 (0,87)
Hizmet sektörünün yarattığı katma değer diğer ana sektörlerin nazaran ön planda olması	3,32 (1,07)
<i>Zayıf Yanlar</i>	
Demiryolu bağlantısının olmaması	4,38 (0,95)
Mevcut limanların kapasitelerinin altında kullanılması	4,03 (1,11)
Bölgeye lojistik yatırımlarının az olması	3,99 (1,01)
Bölgenin üretim noktalarına uzak olması	3,97 (1,07)

Liman ve Serbest bölgelerde yeterli ve nitelikli depolama kapasitesinin olmayışı; ayrıca depolama konusunda özel işletmelerin azlığı	3,93 (0,96)
Bölgeye ilişkin lojistik planlamaların (lojistik master plan) eksikliği.	3,87 (0,99)
Kombine taşımacılık uygulamalarının az gelişmiş olması	3,87 (0,88)
İmalat sanayine dönük altyapının uygun şartlar taşımaması	3,77 (1,08)
Farklı taşımacılık türlerinde var olan altyapı eksiklikleri	3,67 (0,83)
Bölgede her ilde yükseköğretim kurumları olmasına rağmen lojistik sektörüne nitelikli eleman yetiştirmeye dönük lisans düzeyinde programların bulunmaması	3,64 (0,95)
Trabzon havalimanından yük taşımacılığının gerçekleştirilmemesi	3,64 (1,11)
Dağlık coğrafyasının kuzey-güney yönlü karayolu ulaşımını zorlaştırması	3,51 (1,20)
Fırsatlar	
2023 demiryolu ulaşımı hedefleri arasında TR90 Bölgesi'ne demiryolu hattının bağlanmasının dahil edilmesi	4,55 (0,89)
Asya-Avrupa arasında hızla artan ticaretin Karadeniz ve ülkemiz üzerinden geçen bölümünde önemli bir kavşak noktası konumunda olması	4,39 (0,84)
Türkiye için dış ticaret hacminde en önemli ülke konumundaki Rusya'ya karayolu bakımından en yakın bölge olması	4,36 (0,73)
Modern İpek Yolu Projesi ile bölge illerinden gerçekleştirilen transit ticaretin yeniden canlanacak olması	4,35 (0,71)
Asya ülkelerinde yaşanan ekonomik gelişmelerle Asya-Avrupa arası ticaretin iki yönlü olarak artması	4,19 (0,83)
Bölge ihracatının ekonomiye paralel olarak dinamik bir seyir izleyerek hızlı gelişme potansiyeli taşıması	4,16 (0,82)
Rusya ve Gürcistan ile vize uygulamasının kalkması	4,13 (0,99)
Bölgenin farklı taşımacılık türlerinin kullanımına uygun coğrafi konumu	4,03 (0,98)
Toplam sayısı 11 olan OSB'lerin yatırım teşvikleriyle gelecekte bölgede üretim üsleri olma potansiyeli taşıması	4,00 (1,03)
Coğrafi konum ve ekonomik açıdan Hazar petrollerine yakınlık ve bu kaynakların Avrupa ülkelerine geçiş noktası üzerinde bulunması	3,93 (0,99)
Bölgenin lojistik cazibe merkezleri oluşturmaya uygun coğrafi konumu	3,87 (1,05)
Trabzon Havalimanı'na yapılan yatırımlar (pist genişletme)	3,84 (1,21)
Bölgenin Yatırımlarda Devlet Yardımları kapsamında IV. bölge kapsamında olması ve bu noktada söz konusu olan teşvikler	3,84 (1,00)
Ordu-Giresun bölgesinde yeni inşa edilen havaalanı	3,77 (1,30)
Tehditler	
Altyapıdaki yetersizlikler nedeniyle Karadeniz üzerinden yapılan Asya-Avrupa arası deniz ticaretindeki avantajın Gürcistan'a kayması	4,03 (0,98)
Bölge limanları üzerinden Rusya ve diğer Karadeniz limanlarına yapılan ticaretin Samsun ve Zonguldak limanlarına kayması	3,93 (1,18)
Taşımacılıkta en çok tercih edilen yöntemin karayolu taşımacılığı olmasının yarattığı olumsuz çevresel etkiler	3,90 (1,04)

^a: Ortalama, ^b: Standart Sapma

6. GENEL DEĞERLENDİRME ve ÖNERİLER

TR90 Bölgesi, bölgesel kalkınma adına önemli potansiyeller taşımaktadır. Yerelde de bölgesel kalkınmayı hızlandıracak destekleyici projeler üretilmektedir. Ayrıca, ulaştırma altyapısı başta olmak üzere birçok önemli altyapı projeleri hayata geçmiş veya devam etmektedir. Ulaştırma altyapısının bölgesel kalkınmada kilit role sahip olması bakımından yatırımlarda ön plana çıkmaktadır. Mevcut veya projesi devam eden karayolu, havayolu ve denizyolu altyapısının yanında bölgeye demiryolu bağlantısı da kazandırılması için çalışmalar başlatılmıştır. Bunların yanında, bölgeye bir lojistik merkezinin kazandırılmasıyla bölgenin lojistik rekabet gücünün ve imkanlarının artırılacağı düşünülmektedir. Bu tür altyapı yatırımları özel sektör yatırımlarını; dolayısıyla üretim, istihdam, gelir, iç ve dış ticaret, eğitim, turizm gibi ilgili alanlarda bölgenin cazibesini artırdığından bölge kalkınmasında lokomotif role sahiptir. Böylece, yatırım teşvikleri, yakın dış pazarlar, coğrafi konum, lojistik, ulaşım yolları, transit ticaret, turizm, doğal kaynaklar gibi mevcut bölgesel dinamikler bakımından bölgenin gerçek potansiyeline ulaşacağı ve kalkınmada ivme yakalanacağı düşünülmektedir.

Özel sektör yatırımları açısından bir değerlendirme yapmak gerekirse TR90 Bölgesi'nde ekonomik yapı çoğunluk itibarıyla KOBİ niteliğindeki işletmelerden oluşmaktadır. KOBİ'lerin rekabet araçlarındaki (miktar, zaman, kalite, fiyat) küçük değişimlerden daha ciddi derecede etkilendiği göz önüne alındığında TR90 Bölgesi KOBİ'lerinin de bu etkiyi önemli oranda yaşadıkları söylenebilir. Zira, bölgenin coğrafi konumu gereği iç pazarda gelişmiş merkezlere olan uzaklıklar, bölge KOBİ'lerini bu merkezlerde bulunan firmalara nazaran daha fazla taşıma maliyeti ile karşı karşıya bırakmaktadır. Dış pazarda da yine Avrupa'ya gerçekleştirilen ihracatta özellikle karayolu taşımalarında oldukça yüksek maliyetlerin ortaya çıkması özellikle ihracata dönük üretim yapan firmalar için iyi bir lojistik organizasyon kurulmasını bir gereklilik haline getirmektedir.

Çalışmanın, bölgenin lojistik ve ulaştırma açısından mevcut durumunu ortaya koyduğu ve buna bağlı olarak genel önerilerde bulunulduğunu belirtmekte fayda vardır. Bölgenin lojistik ve taşımacılık açısından ayrıntılı analizinin yapılması ve buna dayalı olarak bölgesel bir lojistik planlamasının ortaya konması sonraki araştırmalar için önemini korumaktadır.

Çalışmanın amacına yönelik olarak gerçekleştirilen GZFT analizi önemli sonuçlar ortaya koymuştur. Buna göre TR90 Bölgesi'nin lojistik ve ulaştırma açısından bakıldığında en güçlü

yönü *Ortadoğu, Kafkaslar, Rusya, Orta Asya gibi hem ekonomik hem de politik açıdan önemli bölge ve ülkelere yakın olması* iken zayıf olduğu en önemli alan ise *demiryolu bağlantısının olmamasıdır*. Bununla birlikte bölgenin sahip olduğu en önemli fırsat *2023 demiryolu ulaşımı hedefleri arasında TR90 Bölgesi'ne demiryolu hattının bağlanması dahil edilmesi* iken karşı karşıya kaldığı en önemli tehdit ise *altyapıdaki yetersizlikler nedeniyle Karadeniz üzerinden yapılan Asya-Avrupa arası deniz ticaretindeki avantajın Gürcistan'a kaymasıdır*.

6.1. TR90 Bölgesi Lojistik ve Ulaştırma Faaliyetlerine İlişkin Öneriler

GZFT analizinin sonuçlarına dayalı olarak bölgenin lojistik ve ulaştırma konusunda rekabet üstünlüğü kazanabilmesi için sunulabilecek öneriler aşağıda özetlenmiştir.

6.1.1. Ulusal Politikalar

Bölgenin lojistik ve ulaştırma konularında rekabet yeteneğinin artırılabilmesi için ulusal boyutta yürütülecek politikalar önemli bir yer tutmaktadır. Bu noktada yapılabilecek öneriler şu şekilde sıralanabilir:

- TR90 Bölgesi, Yatırımlarda Devlet Yardımlarında IV. Bölgede yer almakta olup bu teşviklerden en yüksek oranda faydalanmaktadır. Lojistik ve ulaştırma alanındaki yatırımlar bu bölgede teşvik alacak konular arasına alınarak yeni yatırımların önünün açılmasına imkân tanınabilir. Halihazırda 14.7.2009 tarihli ve 2009/15199 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile yürürlüğe konulan Yatırımlarda Devlet Yardımları Hakkında Karar kapsamında teşviki çeşitli hükümlere bağlı konular arasında yer alan lojistik, yalnızca genel teşvik sisteminden yararlanmaktadır. Karara göre Ulaştırma Bakanlığında alınmış L2 (Uluslararası ve yurtiçi lojistik işletmeciliği yapacak olanlar) belgesini haiz, bir veya birkaç yerde gümrükleme ve sigortacılık hizmetlerinin de sunulduğu antrepo, elleçleme-paketleme ve otomasyon hizmetlerini birlikte içeren, asgari toplam kapalı alanı 10.000 m² olan, ulusal ve/veya uluslararası yük taşımacılığına yönelik araçları içerebilen entegre lojistik yatırımları için teşvik belgesi düzenlenebilmektedir. Bölgede bu tür yatırımların bölgesel teşvikler kapsamına alınmasının bölgede lojistiğin geliştirilmesine katkı sunacağı ve lojistikte bölgeyi diğer bölgelere göre avantajlı konuma taşıyacağı düşünülmektedir. Bunun yanı sıra lojistik faaliyet gösteren firmalara yakıt vergilerinde indirim veya muafiyet ile filo yenileme gibi konularda destekler verilebilir. Öte yandan lojistik noktasında dış kaynak

kullanımına giden firmalar için de vergi indirimi ve muafiyeti de getirilerek teşvik sağlanmalıdır.

- Orta Asya, Kafkasya ve Rusya'ya olan ulusal ihracatın üretimi ve lojistiği konusunda TR90 Bölgesi'nin üs haline getirilmesi amacıyla dönük ulusal politikalar üretilmeli ve destekleyici uygulamalara yer verilmelidir.
- Ülkemizde ihracatın teşvik edilmesi amacıyla Hamzabeyli, Kapıkule, Gürbulak, İpsala kara sınır kapılarında ve Çeşme, Tekirdağ, Pendik, Ambarlı, Çanakkale Kepez, Mersin deniz hudut gümrüklerinde uygulanan ihraç taşımalarında tırlara sağlanan vergi muafiyeti Sarp Sınır Kapısı ve Trabzon Limanı gümrüklerinde de uygulamaya konmalıdır. Böylece, TR90 Bölgesi'nde gerçekleştirilecek olan üretim, ihracat ve ihraç taşımaları teşvik edilmiş olacaktır. Bu kapsamda transit yük taşıyan tırlara transit yakıt imkânı sağlanması ve bölge içerisinde ihracat ürünlerinin taşınması için ihracatın başladığı noktadan ÖTV'siz yakıt kullanma imkânı sağlanması gibi uygulamalar hayata geçirilmelidir.
- Ermenistan sınır kapısının açılması suretiyle Trans-Kafkasya koridoru (Trabzon-Kars-Erivan-Bakü) mutlaka devreye sokulmalıdır.
- Önceleri bölgenin taşımacılık sektörünün gelişmesinde çok önemli yere sahip olan İran transit ticaretinin yeniden bölgeye çekilmesi durumunda gerek kara gerekse deniz taşımacılığında önemli ivmenin yaratılacağı öngörüsü mevcuttur. Bu amaçla son dönemde iki ülke ilgili makamlarının gerek yerel gerekse ulusal düzeyde gerçekleştirdiği girişimler ticaretin yeniden başlamasını sağlamıştır. Mevcut ticaret hacminin artırılmasına dönük girişimler devam ettirilmelidir.
- Ulaştırma Bakanlığı, Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi çalışmasında 2023 yılı altyapı hedef ve önerileri arasında ülkemiz liman ve OSB'lerinin demiryolu ve bölünmüş yol bağlantılarının sağlanması yer almaktadır. Böylece üretimin en önemli parçası olan taşıma konusunda sağlanacak olan iyileştirmeler bölgedeki OSB'lerin rekabet güçlerini artıracaktır. Bu hedeflerin hayata geçirilmesinin takibi noktasında yerel yönetimlerin ve ilgili kuruluşların birlikte ve etkin çalışmasını sağlayacak koordinasyon platformları oluşturulmalıdır.

6.1.2. Lojistik Mastır Plan

Bölgelerin mekânsal gelişiminin ve kalkınmasının sürdürülebilir şekilde sağlanması ve kentteki yaşam kalitesinin artırılması amacıyla hazırlanan büyük ölçekli planlar olarak değerlendirilen mastır plan uygulamaları lojistik konusunda da hayata geçirilmeli ve bölgenin Lojistik Mastır Planı (LMP) oluşturulmalıdır. Böylece lojistik ve lojistiğe bağlı sektörlerin daha hızlı, düşük maliyetli, esnek, standart ve kaliteli hizmet sunabilmelerine imkân sağlayacak altyapının oluşturulması mümkün olabilir. Bu kapsamda, lojistik alanların fiziki ve yönetsel planlamasının yapılması gerekmektedir. Böyle bir plan aynı zamanda bölgesel lojistik uygulamalara da önemli derecede yol gösterici olacaktır. Bu plan kapsamında yapılacak uygulamalar ve bu uygulamaların gerçekleştirilmesi noktasında dikkat edilmesi gereken hususlar şu şekilde özetlenebilir (Ar ve Tanyaş, 2011):

- LMP oluşturulurken küresel, uluslararası ve ulusal stratejiler dikkate alınarak bölgesel ve yerel stratejilerin ortaya konulması sağlanmalıdır.
- LMP'nin uygulanması sonucunda lojistik fonksiyonların bölgeye olan etkisi göz önünde bulundurularak bölgenin bütünü ve ülke içerisindeki durumu ile birlikte değerlendirilmesi sağlanmalıdır.
- LMP, bölgedeki mevcut durumun belirlenmesi, kayıt altına alınması ve bilgilerin güncellenmesini içermelidir. Yine bu kapsamda, bölgede uygulanabilecek olan modern lojistik uygulamalarının gerçekleştirilme olanaklarının belirlenmesi sağlanmalıdır.
- Yerel ticaret ve üretim merkezleri ile kurulabilecek lojistik köylerin ölçeğinin belirlenmesi ve bağlantılarının yapılması planlamalara dahil edilmelidir.

6.1.3. Lojistik Köy

Bölgede lojistik ve ulaştırma alanında faaliyet gösteren 1500'den fazla firma bulunmaktadır. Lojistiğin farklı noktalarında hizmet veren bu firmaların çeşitli uygulamalarla entegrasyonu artırılmalıdır. Bu aşamada bölge genelinde ya da iller bazında kümelenmeler gerçekleştirilmeli; tedarik zinciri süreci daha kolay sağlanabilir hale getirilmelidir. Lojistik sektöründe kümelenmenin en güncel örnekleri günümüzdeki lojistik köyler/parklardır. TR90 Bölgesi'nde demiryolu altyapısı henüz bulunmamakla birlikte diğer taşıma türlerine ilişkin

faaliyetlerin tamamının gerçekleştirildiği göz önüne alındığında lojistik köylerin kurulması önemli bir gereklilik halini almaktadır. Bu noktada aşağıdaki önerilerde bulunulabilir (Peker vd. 2010):

- Kentsel lojistiğin olumsuz etkilerini ortadan kaldırmak, limanlardan daha etkin bir şekilde faydalanmak, lojistikle ilgili tüm faaliyetleri daha az maliyetli olarak gerçekleştirmek, kurulacakları bölgenin sürdürülebilir kalkınmasına destek sağlamak amacıyla lojistik köylerin kurulması teşvik edilmeli ve sayıları artırılmalıdır.
- Lojistik köylere ilişkin planlama çok dikkatli bir şekilde yapılmalı ve köylerin kurulduğu yörenin konumu, nüfusu, sanayi ve ticaretinin yapısı özellikle dikkate alınmalıdır. Lojistik köylerin büyüklüğü, kapsamı, niteliği, yeri gibi unsurlar da bu kapsamda değerlendirilmelidir.
- Lojistik köyler, tüm taşıma türlerinin avantajlarından faydalanılması ve taşıma türleri arasındaki dengenin sağlanması açısından en uygun yere kurulmalıdır.
- Lojistik köylerin kurulmasının maliyetli, kapsamlı ve farklı çıkar gruplarını ilgilendiriyor olması sebebiyle kurulması, işletilmesi kamu ve özel sektör ortaklığıyla yapılması değerlendirilmelidir.
- Coğrafi konumu itibarıyla deniz yolundan faydalanmaya müsait imkânlara sahip bölgede kurulacak lojistik köylerin denizyolu bağlantılarının oluşturulmasına özellikle önem gösterilmelidir.
- Kurulacak lojistik köyler içinde araç yıkama istasyonu, araç tamir-bakım istasyonu gibi ek hizmetlerin özel sektör veya kamu tarafından verilmesi sağlanmalıdır.
- Lojistik köylerde verilen hizmetler sadece antrepo hizmeti ile sınırlı kalmamalı bunun yanı sıra tamamlayıcı faaliyetlerin (banka ve sigortacılık hizmetleri, gümrük hizmetleri gibi) yürütülmesine de imkân verilmelidir.
- Lojistik köyler bünyesinde gümrüklü ve gümrüksüz alanlar oluşturulmalıdır.
- Rusya'nın güneyinde bir Türk lojistik merkezinin kurulması planlanmaktadır. Bu merkezin Türkiye'nin Rusya'ya yaptığı ihracatın güneyde toplama ve dağıtım merkezi olarak kullanılması düşünülmektedir. Bu lojistik merkezin Trabzon ile Rusya deniz

taşıma hattı üzerinde olması ve doğrudan Trabzon-Rusya arası dış ticaret taşımalarında lojistik hizmeti sağlayan nokta olması konusunda girişimler kısa vadede gerçekleştirilmelidir. Ayrıca, TR90 Bölgesi'nde bir lojistik merkez kurulması durumunda iki merkezi birbirine bağlayacak işbirliği projelerinin iki ülke arası ticaretin aynı hat üzerinde iki merkezde yoğunlaşmasını sağlayacağı düşünülmektedir.

6.1.4. Lojistik Faaliyetlerde Etkinlik

Lojistik faaliyetlerin etkin bir şekilde yürütülmesi, özellikle maliyetlerin düşürülmesi noktasında büyük önem arz etmektedir. Maliyet avantajının ortaya çıkması ile bölgede lojistik hizmet veren ve lojistik hizmet alan firmaların rakipleri karşısında önemli rekabet avantajları elde etmeleri söz konusu olabilecektir. Bu noktada getirilebilecek öneriler aşağıda listelenmiştir:

- Lojistik faaliyetler, üretimin tüketim noktasına ulaştırılmasında en önemli rolü oynadığı için ticaretin olduğu her yerde olacağı bir gerçektir. Her ürün için uygulanacak en uygun taşıma modeli ve lojistik uygulamaları seçilir. TR90 Bölgesi için düşünüldüğünde öncelikle öne çıkan sektörler açısından lojistik gereksinimlerini değerlendirmek gerekir. Bölge, özellikle gıda üretimi ve ticaretiyle ön plana çıkmaktadır. Bölge üretimi ve ihracatında öncelikli öneme sahip olan gıda ürünleri çabuk tüketilmeyi gerektirdiğinden hızlı, pratik, güvenli ve en uygun maliyetli şekilde tüketiciye ulaştırılması gerekir. Bu açıdan ileriki dönemlerde gıda alanında katma değeri yükseltmeyi planlayan bölge için lojistik faaliyetlerin yukarıdaki özellikleri taşıması ve bu özellikleri sağlayacak olan lojistik hizmetler sektörünün altyapısının hazırlanması şarttır. 2010 yılına kadar Rusya'ya yaş meyve sebze ihracatının çoğunun bölge limanlarından gerçekleştirildiğini düşündüğümüzde bu konuda kaybedilen avantajın tekrar yakalanabilmesi için bu ürünlere en uygun taşıma ve depolama faaliyetlerinin geliştirilmesi gerekir. Bunun yanında ağaç ürünleri ve mobilya sektörü, madencilik, makine üretimi gibi sektörler yine bölgede öne çıkan ve teşvik alan sektörler arasındadır. Bu saydığımız sektörler ait üretimler daha çok yükte ağır, pahada hafif ürünler olmaktadır. Bu tür ürünlerin taşınması, iyi lojistik hizmetler sağlanmadığı ve en uygun taşıma türü kullanılmadığında yüksek maliyetler getirmektedir. Bu nedenle bu sektörlerde bölgesel rekabet gücünün artırılması amacıyla ulaşmak için lojistik altyapısının mutlaka güçlendirilmesi gerekmektedir.

- Sanayi ve Ticaret Bakanlığı OSB Bilgi Sistemi verilerine göre bölgede faal bulunan 6 OSB'den yalnızca 3'ünde tır parkı bulunmaktadır (Ordu OSB, Fatsa OSB, Trabzon Arsin OSB). Ancak modern anlayışa göre üretim alanları ile lojistik profesyonel hizmet bölgeleri entegre şekilde aktif bir çalışma içinde bulunacaktır. Bu konuda Ulaştırma Bakanlığı OSB ve küçük sanayi sitelerinde lojistik merkezler için yer ayrılması, lojistik firmalarının bu alanlarda faaliyet göstermeleri için ilgili mevzuatlarda düzenlemeler yapılmasını Hedef 2023 kapsamına almıştır. Bu hedeften hareketle bölge OSB'lerinin tam teşekküllü tır parklarının kazandırılması sağlanmalıdır. Mevcut tır parklarının iyileştirilmesi, parkı olmayan OSB'lere tır parklarının kazandırılması ve henüz faaliyete geçmemiş olan OSB'lerin ise plan ve parselasyonunun bu husus dikkate alınarak yapılması hedeflenmelidir.
- Bölgede küçük çaplı yerel "Tır Parkları" oluşturulmalıdır. Böylece özellikle karayolu ile gerçekleştirilen transit taşımacılık faaliyetinin etkinliği ve bölgeye katkısı arttırılabilir. Türkiye genelinde son yıllarda özellikle sınır kapılarında ve liman girişlerindeki tır yoğunluğu nedeniyle bu tür park alanları inşa edilmektedir. Yıllık karayolu tır trafiği ortalama 80 bini bulan TR90 Bölgesi'nde ise genel anlamda Trabzon ve Rize'de ayrıca bazı OSB'lerde kısmen bu amaçla kurulmuş park alanları bulunmakla birlikte, ihtiyaçlara tam anlamıyla cevap verememektedirler. Son olarak Artvin'de Sarp Sınır Kapısı yakınlarında Hopa Kaymakamlığı Köylere Hizmet Götürme Birliği tarafından inşa edilen ve tırların ihtiyaç duydukları çeşitli hizmetleri karşılayabilecek nitelikteki park alanının sınırdaki tır yoğunluğuna kısmen çözüm sunduğu söylenebilir. Ancak ileriye dönük olarak mevcut kapasitenin yetmeyeceği öngörüsü bu alanların yaygınlaştırılması gereğini doğurmaktadır.
- İllerde önemli taşıma yolları üzerinde transit geçiş yapan taşıma araçlarının tüm hizmet taleplerini karşılayabilecek cazibe alanları oluşturularak önemli istihdam ve gelir sağlanabilir. Bu alanlar küçük ve orta ölçekte tır parklarından öte yerleşim merkezlerinde veya yakınlarında tamir-bakım (küçük sanayi sitesi ölçeğinde), yeme-içme, konaklama, dinlenme, alışveriş vb. hizmetleri sunan daha geniş çapta alanlar olabilir.
- Günümüzde firmalar, kendi ana faaliyet alanlarının dışında kalan işlerini dış kaynak kullanımı (outsourcing) yoluna giderek yerine getirmektedirler. Böylece, zaman,

maliyet ve kalite gibi konularda etkinlik sağlanmakta ve rekabet gücü arttırılabilmektedir. Bu açıdan değerlendirildiğinde ayrı bir uzmanlık gerektiren lojistik hizmetlerin yerine getirilmesi noktasında dış kaynak kullanımı yoluna gidilmesi çağdaş işletmecilik anlayışının bir parçası haline gelmiştir. KOBİ'ler yapıları itibariyle küçük çapta üretim yaptıklarından üretim girdi ve çıktı taşıma işlemlerini geleneksel yöntemlerle, kendi çabalarıyla gerçekleştirmektedirler. Halbuki bunun yerine ihtiyaç duydukları tüm lojistik hizmetleri dış kaynak yoluyla gerçekleştirdiklerinde firmaların maliyetlerde %15-25 arasında düşüş sağladığı söylenmektedir. Bu yolla, KOBİ'ler maliyetlerde düşüş, profesyonel yardımla taşıma işlemlerinde kalite ve asıl faaliyet alanlarında da verimlilik sağlamakta böylece de rekabet güçlerini koruyabilmekteler. Bu doğrultuda yerel düzeyde KOBİ'lere lojistik danışma hizmeti sağlayacak yapılar oluşturulmalı ve KOBİ'lere lojistik bilinç sağlayacak projeler geliştirilmelidir.

- Lojistik faaliyetlerin etkin bir şekilde yürütülebilmesi için nitelikli işgücüne önemli derecede ihtiyaç duyulmaktadır. Sektör, lojistik altyapısından tedarik zinciri ve lojistik yönetimine kadar bu işin hem teorik hem de pratik eğitimine sahip profesyonel bireyler yetiştirilmesini gerekli kılmaktadır. Bölgede Gümüşhane Üniversitesi Köse İrfan Can Meslek Yüksek Okulu'nda bulunan Lojistik Programı ve Artvin Çoruh Üniversitesi Hopa Meslek Yüksek Okulu bünyesinde yer alan Lojistik Programı ile Denizcilik ve Liman İşletmeciliği Programı'nda lojistik konusunda nitelikli işgücü oluşturulmasına çalışılmaktadır. Bu aşamada nitelikli (yetiştirilmiş) personel ihtiyacını karşılamak üzere lojistik ile ilgili yeni eğitim birimleri (lisans düzeyinde lojistik bölümü, lojistik meslek lisesi) kurulması sağlanmalıdır. Bölgenin lojistik konusunda sahip olduğu mevcut durumu ve potansiyeli iyi bilen, bunu geliştirebilecek yeterli donanıma sahip nitelikli eleman yetiştirecek yükseköğretim kurumları kurulmalıdır. Ayrıca, özel sektör üniversite işbirliği de geliştirilerek eğitimin teorik boyutunu haiz öğrencilere staj imkânlarıyla özel sektörde pratik kazandırılmalı; dünyayı ve sektördeki gelişmeleri iyi takip edebilen bireyler sektöre sunulmalıdır. Ayrıca, sektörde mevcut çalışanların niteliklerinin arttırılması amacıyla "Lojistik Akademisi" oluşturulmalıdır. Yine bu kapsamda bölgedeki üniversiteler bünyesinde "Lojistik ve Taşımacılık Uygulama/Araştırma Merkezleri" kurulumu yoluna gidilmelidir.

- Bölgenin lojistik açıdan önemi ve taşıdığı potansiyeli tanıtmak ve bu konuda farkındalık yaratmak amacıyla yerel ve ulusal ölçekte medya ve iletişim araçlarından faydalanılarak bölgenin lojistik marka değerinin yaratılması sağlanmalıdır. Ayrıca, bölgesel lojistik tanıtım materyalleri hazırlanarak ilgili çevrelere ayrıntılı tanıtım gerçekleştirilmelidir. Bunun yanında, lojistik üzerine eğitim, fuar, konferans gibi toplu organizasyonların düzenlenmesinin lojistik bilinç ve merakı oluşturacağı düşünülmektedir. Ayrıca, gerek işgücü oluşturmak gerekse halkta lojistik bilinci oluşturmak için kamu kurumları ve sivil toplum kuruluşları aracılığıyla lojistik üzerine projeler geliştirilmelidir.
- Bölgede lojistik alanında faaliyet gösteren 1000'e yakın firma bulunmaktadır. Bölgede farklı noktalarda, lojistiğin farklı alanlarında hizmet veren bu işletmeler arasında işbirliği kanalları oluşturulmalıdır. Bölge genelinde ya da iller bazında kümelenmeler gerçekleştirilmeli; tedarik zinciri süreci daha kolay sağlanabilir hale getirilmelidir.

6.1.5. Taşımacılık Türlerinde Etkinlik

TR90 Bölgesi özellikle kara, deniz ve hava taşımacılığı konusunda önemli altyapı imkânlarına sahip bulunmaktadır. Bununla birlikte 2023 vizyonunda demiryolu bağlantısına ilişkin planlamaların yer aldığı da göz önünde bulundurulduğunda taşımacılık türleri açısından bölgenin önemli üstünlüklere sahip olduğu söylenebilir. Bu üstünlüklerin avantaja çevrilmesi noktasında aşağıdaki önerilerde bulunulabilir:

6.1.5.1. Karayolu

- TR90 Bölgesi'nde Doğu-Batı yönlü uzanan dağlar, bölgede beşeri gelişimi yönlendiren en önemli faktör olmuştur. Özellikle Kuzey-Güney yönlü ulaşım ağları zayıf olduğundan bölgenin ülkemizin iç kesimleri ile olan bağları düşük seviyede kalmıştır. Halbuki sahip olduğu limanlara ve Kafkasya'ya çıkış kapısı olan Sarp'a olan ulaşımın kolaylaştırılması noktasında yüksek standartta karayolu altyapısına ihtiyaç duyulmaktadır. Ulaştırma Bakanlığı'nın 2023 hedefleri arasına bulunan Karadeniz Bölgesi'nin Doğu Anadolu, Güneydoğu ve Akdeniz Bölgesi'ne yüksek standartlı karayolları ile bağlanması için Kuzey-Güney karayolu koridorlarının iyileştirilmesi doğrultusunda TR90 Bölgesi'nde çeşitli hatlar projeye alınmıştır. Bunların bir kısmında bölünmüş yol çalışmaları tamamlanmış veya devam etmektedir. Bunlar;

Ünye-Tokat-Adana, Ordu-Sivas-İskenderun, Giresun-Malatya-Adıyaman-Kilis-Adana, Trabzon-Gümüşhane-Erzincan-Tunceli-Elazığ-Diyarbakır-Mardin, Rize-Erzurum-Bingöl-Diyarbakır-Mardin, Artvin-Ardahan-Kars-Erzurum hatlarıdır. Ayrıca, Karadeniz'e kolay ve güvenli çıkış sağlayacak olan mevcut ve potansiyel karayolu projelerinin hayata geçirilmesinin gerek karayolu gerekse bölge limanlarının yük hacmini artıracığı düşünülmektedir.

- Karayolu yolcu taşımacılığı bölge içi ve dışı ulaşımında halen büyük bir öneme sahiptir. Bu ulaşım türünde önemli bir filo büyüklüğüne sahip olunması ve bölgede yapılan taşımanın büyük bir kısmının karayolu ile yapılması bu taşıma türünün talep görmesine neden olmaktadır. Karayolu altyapısı bakımından bölge genelinde büyük oranda iyileştirmeler gerçekleştirilmiştir. Bölgede il ve ilçe merkezlerine kurulmuş pek çok yolcu terminalleri ve dinlenme tesisleri bulunmaktadır. Bununla birlikte bu yerlerin özellikle şehirlere yabancı olan bölge yolcuları için en önemli intiba alanları olduğu göz önüne alındığında yolcu terminalleri ve dinlenme tesislerinin bölge ulaşımının yanında bölge turizminin de birer parçası olduğu söylenebilir. Dolayısıyla bu alanlar; yöre kültür ve mimarisine uygun olarak inşa edilen, müşteri taleplerini karşılayan en yüksek standartta hizmetleri sunan ve her türlü kara yolcusuna hitap edebilen yapıya kavuşturulmalıdırlar.
- Bölgede tüm illerde yoğun ilgi gören ve ileride turizm merkezi olma potansiyeli taşıyan; tarihi, kültürel doğal ve turistik alanlar bulunmaktadır. Buralara gerçekleştirilecek ulaşım altyapısının iyi planlanması gerekmektedir. Çoğunlukla ziyaretçileri için görsel ve işitsel açıdan cazibe taşıyan bu türlü mekânlara halihazırda gerçekleştirilen karayolu taşımaları buralarda gürültü, görüntü ve hava kirliliğine neden olmaktadır. Bu tarz mekânların merkezlerine ulaşım için toplu taşıma, teleferik ve raylı sistemler gibi alternatif, çevreye duyarlı çözümler üretilmelidir.

6.1.5.2. Denizyolu

- Rusya'nın Sochi Limanı'nı yük taşımalarına kapatması, Trabzon Limanı üzerinden yapılan taşımaların Samsun Limanı'na kaymasına sebep olmuştur. Bu nedenle Trabzon ili üzerinden yapılan yük hacmi ve sefer sayısı azalmıştır. Bu da ilde taşımacılık ve ilgili hizmetler sektöründe ekonomik olumsuzluklar yaratmıştır. Bu sorununun Rusya tarafında alternatif, Trabzon'dan yapılacak taşımalara uygun bir

limanın açılmasıyla çözümlenmesi beklenmektedir. Bu amaca yönelik olarak ulusal ve yerel ölçekte iki ülke yönetici ve politika yapıcıları arasında yeni girişimlerin gerçekleştirilmesi sağlanmalıdır. Bu girişimlerin tertip, düzen ve takibini sağlayabilecek yerel ve merkezi kurum ve kuruluşların temsilcilerinden oluşan yapıların oluşturulması sağlanmalı, stratejiler oluşturulmalıdır.

- Trabzon Limanı üzerinden yapılan Ro-Ro taşımacılıklarında mevcut hattın geliştirilmesi ve Karadeniz kıyılarında alternatif hatların (Romanya, Bulgaristan) tespiti ve fizibilite çalışmaları yapılmalıdır.
- Geçmişte önemli derecede yük trafiği olan ancak günümüzde atıl veya düşük kapasitede çalışan Ordu, Giresun, Rize ve Hopa limanlarının canlandırılması noktasında gerekli çalışmaların yapılması hedeflenmelidir. Bunun için limanların bulunduğu illerde merkezi ve yerel kamu kurumları, sivil toplum kuruluşları ve özel sektör temsilcilerinden oluşan platformlar oluşturulmalıdır. Bu platformların hedefleri ve çalışma yöntemlerini belirleyen çalışmalar hazırlanmalıdır. Böylece, konuya katkı yapabilecek kesimlerin farkındalığı, işbirliği ve koordinasyonu hedeflenmelidir.
- Denizyolu yolcu taşımacılığı ülkemizde en az tercih edilen taşıma türüdür. Zaman, maliyet, altyapı gibi konulardan dolayı talebi oldukça düşüktür. Ancak son zamanlarda ülkemizde kurvaziyer turizmi gelişme göstermektedir. Özellikle Amerika ve İngiltere gibi okyanus aşırı ada ülkelerinden ülkemize yapılan kurvaziyer seferlerinde artış yaşanmaktadır. Bunda kurvaziyer limanlarının altyapılarının geliştirilmesi ve kültür/ inanç turizmine olan ilginin artması sebep olarak gösterilebilir. Bölge doğa, kültür ve inanç turizmi açısından zengin bir bölge olarak deniz ulaşımı altyapısında sağlanacak iyileştirmelerle bu turizmden pay alabilir. Mevcut durumda ticari amaçlı kullanılan Trabzon Limanı, bölgeye ulaşan kurvaziyerlere ev sahipliği yapmaktadır. Bunun yerine kurvaziyer limanı ticari ve askeri limanlardan ayrı olarak inşa edilmeli bu alanlar çeşitli rekreasyon çalışmalarıyla hem yerli ve yabancı turistlere hem de bölge halkına hitap edebilecek görsel bakımdan iyi tasarlanmış, altyapısal olarak iyi planlanmış alanlar olarak hizmet veren alanlar haline getirilmelidir. Yine bu alanlar kısa süreli turistik deniz gezileri için de kullanılabilir şekilde tasarlanmalıdır. Böylece, bölge insanının denizle olan bağlantısı artacak ve bölgesel turizme çeşitlilik kazandırılmış olacaktır.

- Bölge limanlarından gerçekleştirilen kabotaj taşıması hacmi çok düşüktür. Ülkemiz genelinde de oldukça düşük seviyelerde olan kabotaj taşımalarının gelecekte ulusal düzeyde artırılması amaçlanmaktadır. Kabotaj yoluyla taşınan yükler daha çok çimento, demir, rulo sac, mermer, vb. olup bunlar, TR90 Bölgesi için potansiyel yük hacmi yüksek ürünlerdir. Bu yolla taşıması karayolu ile yapılan bu ürünlerin sevkiyatı kabotaj taşımaları ile çok daha az maliyetli gerçekleşebilecektir. TR90 Bölgesi'nin, sahip olduğu liman tesisleri ve bulunduğu coğrafi konumuyla kabotaj taşımalarından ne oranda yararlanabileceğini ortaya koyan çalışmalar oluşturulmalı, yasal düzenlemeler yapılmalı ve projeler geliştirilmelidir.

6.1.5.3. Havayolu

- Havayolu yolcu taşımacılığı son dönemde oldukça yoğun kullanılmaktadır. Sadece Trabzon Havalimanı'nın yıllık kullanımı 2 milyon kişiye yaklaşmaktadır. Bunun yanında Batum Havaalanı ve Çarşamba Havaalanı da bölge ulaşımında kullanılmakta böylece genel kullanım oranı oldukça yüksek çıkmaktadır. Yeni inşa edilecek olan Ordu-Giresun Havaalanı da bölge ulaşımına çeşitlilik kazandıracaktır. Havaalanı altyapısı, Ordu ve Giresun illerinin üretim ve ticaret potansiyelleri göz önünde bulundurularak yük taşımacılığına uygun şekilde inşa edilmelidir.
- Hava ulaşımında yurtdışı uçuşları oldukça azdır. Trabzon Havalimanı'ndan yapılan yurtdışı uçuşlarında Almanya ağırlıktadır. Bunun haricinde yurtdışı uçuşları genellikle İstanbul ve Ankara aktarmalı gerçekleştirilmektedir. Halbuki, TR90 Bölgesi kültür, tarih ve doğa turizmi açısından önem taşımaktadır ve son yıllarda bu alanın geliştirilmesi yönünde çabalar sarf edilmektedir. Hava ulaşımında bölgenin ticari ve turistik olarak bağlantılarının güçlü olduğu ülkelere doğrudan uçuşlar önemli oranlarda talep görmektedir. Rusya, Kafkasya ve diğer Karadeniz ülkeleri gibi ticari partneri konumundaki ülkelerle turizm alanında hedef pazarlardan olan Ortadoğu ülkeleri iyi tespit edilerek buralara doğrudan uçuşlar gerçekleştirilmesi sağlanmalıdır. Böylece, turistik ve ticari amaçlı seyahatlerde caydırıcı etkiye sahip olan mesafe kavramı aşılmış olacak ve güçlü bağlantılar kurulacaktır. Ayrıca, yurt içinden bölgeye gerçekleştirilen ticari, turistik ve öğrenim amaçlı uçuşlar talebi karşılayacak şekilde çeşitlendirilmelidir.

- Yurtdışı uçuşlarında en büyük eksikliklerden biri Trabzon'dan Rusya'ya doğrudan uçuşların bulunmamasıdır. Rusya'nın güney şehirleri özellikle denizyolu ticareti açısından en önemli partneri konumundadır. Bu nedenle havayolu ulaşımı özellikle iş çevreleri tarafından ihtiyaç olarak hissedilmektedir.

6.1.5.4. Demiryolu

- Ulaştırma Bakanlığı tarafından hazırlanan Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi, Hedef 2023 çalışmasında Trabzon'un ulusal demiryolu ağına bağlanmasının ardından Kuzey Demiryolu Koridoru Projesi kapsamında Trabzon-Hopa-Batum demiryolu bağlantısının kurulmasının ulusal politika olarak benimsenmesi önerilmiştir. Projeye göre Kars-Bakü-Kazakistan-Çin koridoruna alternatif sunmak ve Hazar geçişini elimine etmek amacı ile bölgede işbirliğinin tesisi yoluyla ülkemiz üzerinden Orta Asya ve Uzak Doğu'ya kesintisiz uzanan yük hareketinin altyapısının oluşturulması önemli görülmektedir. Bu bağlamda Trabzon ilinin özellikle Kafkasya ve Orta Asya ile olan ticareti ve transit yük hareketinin mevcut potansiyeli ve geleceği açısından Trabzon'dan Batum'a demiryolu ağı kurulmasının gerekli olduğu paydaş toplantılarında ortaya konmuştur. TR90 Bölgesi'ne adı geçen demiryolu ağlarının kazandırılması hedefi doğrultusunda kısa ve orta vadede mevcut çalışmaların yanında gerekli yeni araştırma, inceleme, strateji, kamuoyu yoklaması, tanıtım vb. çalışmaların hazırlanması ve ilgili faaliyetlerin hayata geçirilmesi gerekli görülmektedir.
- Özellikle Asya-Avrupa arası ticarete taşımacılığı hızlandıracak ve kesintisiz hale getirecek projeler geliştirilmektedir. Bu amaçla Karadeniz kıyısında bulunan ülkeler liman altyapılarını Ferry Rail taşımacılığına uygun hale getirmektedirler. Bunlardan biri, Trabzon ile aynı güzergâhta sayılabilecek olan Gürcistan'ın Batum şehridir ve Batum Limanı bu tip taşımacılığa uygun bir liman altyapısına sahiptir. Bu açıdan demiryolu taşımacılığının ve Ferry Rail altyapısının bölge ticareti ve lojistiğinin geleceği açısından bölgeye kazandırılması gerekli görülmektedir.
- Demiryolu henüz TR90 Bölgesi'ne ulaşmamış olsa da Ulaştırma Bakanlığı'nın açıkladığı 'Hedef 2023' belgesinde açıklanan stratejiler arasında 2023 yılına kadar bölgeye demiryolu ağının bağlanması bulunmaktadır. Bugüne kadar mevcut bir demiryolu altyapısının bulunmaması büyük bir dezavantaj olsa da inşa edilecek olan

hattın hızlı, modern, iyi tasarlanıp planlanmış, çevreci bir yapı olarak inşa edilmesi adına bir fırsat söz konusudur.

- Öncelikle TR90 Bölgesi'nin, sahip olduğu yeşil doğası ve göz alıcı coğrafyasıyla ilerleyen yıllarda turizmden beklentileri olacaktır. Bu noktada çevrenin ve doğanın korunması adına karbon salınımı yüksek karayolu yük ve yolcu taşımacılığına alternatif bir demiryoluna sahip olacaktır. İyi tasarlanacak hızlı demiryolu hatlarıyla, demiryolu yolcuları, hız, güvenlik, konfor ve düşük maliyetin yanı sıra bölgenin doğasıyla da seyir zevkine ulaşmış olacaklardır. Bunun yanında tıpkı karayolu ulaşımında kullanılan yolcu terminallerinde olduğu gibi yöre mimarisine göre tasarlanmış istasyonlar ile burada verilecek kaliteli hizmet bölgenin tanıtılmasına katkıda bulunacaktır.

EKLER

Ek A: Yetki Belgesi Türleri

C: Uluslararası ve yurtiçi eşya taşımacılığı yapacak gerçek ve tüzel kişilere,
C1: Sadece kendi esas iştiğal konusu ile ilgili eşya taşımacılığı yapacak ticari maksatla taşımacılık yapmayacaklara,
C2: Ticari amaçla eşya taşımacılığı yapacaklara
C3: Ticari amaçla ev ve büro eşyası taşımacılığı yapacaklara,
D: Otobüsle yurtiçi yolcu taşımacılığı yapacak gerçek ve tüzel kişilere,
F1: Yurtiçi yolcu taşımacılığı alanında acentelik yapacaklara,
F2: Uluslararası ve yurtiçi yolcu taşımacılığı alanında acentelik yapacaklara,
G1: Yurtiçi eşya taşımacılığı alanında acentelik yapacaklara,
G2: Uluslararası ve yurtiçi eşya taşımacılığı alanında acentelik yapacaklara,
H1: Yurtiçi eşya taşımacılığı alanında komisyonculuk yapacaklara,
H2: Uluslararası ve yurtiçi eşya taşımacılığı alanında komisyonculuk yapacaklara,
K1: Ticari amaçla eşya taşımacılığı yapacaklara,
K2: Sadece kendi esas iştiğal konusu ile ilgili eşya taşımacılığı yapacak ve ticari maksatla taşımacılık yapmayacaklara,
K3: Ticari amaçla ev ve büro eşyası taşımacılığı yapacaklara,
N1: İl içi nakliyat ambarı işletmeciliği yapacaklara,
N2: Yurtiçi nakliyat ambarı işletmeciliği yapacaklara,
T2: Büyükşehir Belediyesi sınırları dışında kalan yerleşim birimlerinde yolcu terminali işletmeciliği yapacaklara verilir.

Bunlardan başka A, B, E, L, M, P, R ve bunların alt türleri gibi yetki belgesi türleri de bulunmaktadır.

Ek B: Anket Formu

Saygıdeğer katılımcı,
bu anket, “TR90 BÖLGESİ LOJİSTİK VE ULAŞTIRMA GZFT ANALİZİ” başlıklı proje çalışması çerçevesinde gerçekleştirilmektedir. Bu noktada, aşağıda TR90 Bölgesinin Lojistik ve Ulaştırma Sektörü Açısından Güçlü ve Zayıf yönleri ile karşı karşıya olduğu Fırsat ve Tehditler listelenmiştir. Buna göre; her bir madde için uygun olan seçeneğe “x” işareti koymak suretiyle derecelendirme yapınız. Gösterdiğiniz ilgi için şimdiden teşekkürlerimizi sunarız.

NOT: Eklemek istediğiniz Güçlü ve Zayıf yönler ya da Fırsat ve Tehditler için ilgili grubun en altındaki boş satırları kullanınız.

GÜÇLÜ Yönler		(1: Hiç Önemli Değil 5 :Çok Önemli)				
Tarihi ticaret yolları üzerinde önemli bir konuma sahip olması		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Ortadoğu, Kafkaslar, Rusya, Orta Asya gibi hem ekonomik hem de politik açıdan önemli bölge ve ülkelere yakın olması		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Sahil şeridi boyunca önemli limanlara sahip olması		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Doğu-Batı yönlü karayolu ulaşımında uluslararası standartta bir karayolu ulaşımı altyapısına (Karadeniz Sahil Yolu) sahip olması		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Mevcut karayolu bağlantılarının pek çok bölgesel ulaştırma ve taşımacılık güzergâhları içinde olması		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Avrupa-Kafkasya ve Orta Doğu- Kafkasya arası transit geçişlerde önemli bir güzergâh olması		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Bölge illeri ihracatında özellikle Trabzon ilinin gösterdiği performans ile 1 milyar dolar ihracata ulaşan 14 il arasında olması		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Hizmet sektörünün yarattığı katma değer diğer ana sektörlerin nazaran ön planda olması		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Mevcut durumda bölgenin tamamında 6' sını faal toplam 11 OSB'nin bulunması		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Bölgenin maden rezervleri bakımından zengin olması		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Lojistik faaliyetlere giren alanlarda faaliyet gösteren 1500'den fazla firmanın olması		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Lojistik ve ulaştırma faaliyetlerinin gerekliliği konusunda bölgedeki olumlu yaklaşım		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
ZAYIF Yönler		(1: Hiç Önemli Değil 5 :Çok Önemli)				
Dağlık coğrafyasının kuzey-güney yönlü karayolu ulaşımını zorlaştırması		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Mevcut limanların kapasitelerinin altında kullanılması		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
İmalat sanayine dönük altyapının uygun şartlar taşınamaması		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Bölgede her ilde yükseköğretim kurumları olmasına rağmen lojistik sektörüne nitelikli eleman yetiştirmeye dönük fakülte düzeyinde programların bulunmaması		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Liman ve Serbest bölgelerde yeterli ve nitelikli depolama kapasitesinin olmayışı; ayrıca depolama konusunda özel işletmelerin azlığı		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Trabzon havalimanından yük taşımacılığının gerçekleştirilmemesi		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Bölgeye lojistik yatırımlarının az olması		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Bölgenin üretim noktalarına uzak olması		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Demiryolu bağlantısının olmaması		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Kombine taşımacılık uygulamalarının az gelişmiş olması		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Farklı taşımacılık türlerinde var olan altyapı eksiklikleri		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Bölgeye ilişkin lojistik planlamaların (lojistik master plan) eksikliği.		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
FIRSATLAR		(1: Hiç Önemli Değil 5 :Çok Önemli)				
Ordu-Giresun bölgesinde yeni inşa edilen havaalanı		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Trabzon havalimanına yapılan yatırımlar (pist genişletme)		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Asya ülkelerinde yaşanan ekonomik gelişmelerle Asya-Avrupa arası ticaretin iki yönlü olarak artması		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Asya-Avrupa arasında hızla artan ticaretin Karadeniz ve ülkemiz üzerinden geçen bölümünde önemli bir kavşak noktası konumunda olması		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Modern İpek Yolu Projesi ile bölge illerinden gerçekleştirilen transit ticaretin yeniden canlanacak olması		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
2023 demiryolu ulaşımı hedefleri arasına TR90 Bölgesi'ne demiryolu hattının bağlanmasının dahil edilmesi		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Bölge ihracatının ekonomiye paralel olarak dinamik bir seyir izleyerek hızlı gelişme potansiyeli taşıması		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Türkiye için dış ticaret hacminde en önemli ülke konumundaki Rusya'ya karayolu bakımından en yakın bölge olması		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Bölgenin yatırımlarda Devlet Yardımları kapsamında IV. Bölge kapsamında olması ve bu noktada söz konusu olan teşvikler		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Rusya ve Gürcistan ile vize uygulamasının kalkması		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Toplam sayısı 11 olan OSB'lerin yatırım teşvikleriyle gelecekte bölgede üretim üsleri olma potansiyeli taşıması		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Bölgenin lojistik cazibe merkezleri oluşturmaya uygun coğrafi konumu		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Bölgenin farklı taşımacılık türlerinin kullanımına uygun coğrafi konumu		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Coğrafi konum ve ekonomik açıdan Hazar petrollerine yakınlık ve bu kaynakların Avrupa ülkelerine geçiş noktası üzerinde bulunması		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
TEHDİTLER		(1: Hiç Önemli Değil 5 :Çok Önemli)				
Bölge limanları üzerinden Rusya ve diğer Karadeniz limanlarına yapılan ticaretin Samsun ve Zonguldak limanlarına kayması		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Altyapıdaki yetersizlikler nedeniyle Karadeniz üzerinden yapılan Asya-Avrupa arası deniz ticaretindeki avantajın Gürcistan'a kayması		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Taşımacılıkta en çok tercih edilen yöntemin karayolu taşımacılığı olmasının yarattığı olumsuz çevresel etkiler		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)



Gazipařa Mah. Nemliođlu Sk Taksim Yokuřu Vakıf İşhanı No:3 TRABZON
Telefon: (462) 321 36 52 - 322 36 22 Faks: (462) 274 36 52 - 274 36 50