



BULLETIN OF ECONOMIC THEORY AND ANALYSIS

Journal homepage: <https://dergipark.org.tr/tr/pub/beta>

Artvin'in Lojistik Potansiyeli: Hopa Limanı

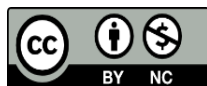
İpek KURT YALÇINKAYA  <https://orcid.org/0000-0001-8862-2848>

To cite this article: Yalçinkaya, Kurt, İ. (2025). Artvin'in Lojistik Potansiyeli: Hopa Limanı. *Bulletin of Economic Theory and Analysis*, 10(3), 1469-1492.

Received: 05 Jul 2025

Accepted: 05 Sep 2025

Published online: 18 Oct 2025



This manuscript is licensed under Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License ([CC BY NC](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/)).



©All right reserved



Bulletin of Economic Theory and Analysis

Volume 10, Issue 3, pp. 1469-1492, 2025

<https://dergipark.org.tr/tr/pub/beta>

Original Article / Araştırma Makalesi

Received / Alınma: 05.07.2025 Accepted / Kabul: 05.09.2025

Doi: <https://doi.org/10.25229/beta.1735483>

Artvin'in Lojistik Potansiyeli: Hopa Limanı

İpek KURT YALÇINKAYA^a

^a Dr., Artvin Çoruh Üniversitesi, Arhavi Meslek Yüksekokulu, Dış Ticaret, Artvin, TÜRKİYE

<https://orcid.org/0000-0001-8862-2848>

Öz

Bu çalışma, Artvin ilinin lojistik altyapısında Hopa Limanı'nın rolünü incelemeyi amaçlamaktadır. Hopa Limanı'ndan gerçekleşen yük hareketliliği, Artvin ekonomisinin bölgesel ve ulusal düzeydeki lojistik performansını değerlendirmek için temel alınmıştır. Çalışmada, T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'ndan temin edilen yük istatistikleri verileri kullanılmıştır. Bu verilerden elde edilen grafikler üzerinden 2009-2023 dönemi boyunca Hopa Limanı'nda gerçekleşen yük hareketliliğinin seyri analiz edilmiştir. Ayrıca Hopa limanının, Türkiye genelindeki ve Doğu Karadeniz bölgesindeki diğer limanlar içindeki rolü de incelenmiştir. Bu çerçevede, taşınan yük hacimleri ve bölgenin ticari bağlantıları analiz edilerek, Artvin'in lojistik potansiyeli ve gelişim fırsatları araştırılmıştır. Araştırma bulguları, Hopa Limanı'nın yük hareketliliğinin yıllar içinde azalma eğiliminde olduğunu ve limanın kapasitesi ve özellikleri göz önüne alındığında potansiyelinin oldukça altında bir performans sergilediğini ortaya koymaktadır. Ayrıca, limanın transit ticaretten yeterli payı alamadığı tespit edilmiştir. Bu durumun iyileştirilmesi amacıyla, limanı besleyen geri sahalardaki üretim ve lojistik altyapısının güçlendirilmesi ve limanın uluslararası ticaret yollarına entegrasyonunun sağlanması gerektiği vurgulanmaktadır.

Anahtar Kelimeler

Lojistik Performans,
Yük İstatistikleri, Hopa
Limanı

JEL Kodu

F10, L90, L91

İletişim İpek KURT YALÇINKAYA ✉ ipekkurt@artvin.edu.tr 📧 Artvin Çoruh Üniversitesi, Arhavi Meslek Yüksekokulu, Dış Ticaret, Artvin, Türkiye

Atıf Yalçinkaya, İ. K. (2025). Artvin'in lojistik potansiyeli: Hopa limanı. *Bulletin of Economic Theory and Analysis*, 10(3), 1469-1492.



This manuscript is licensed under Creative Commons Attribution NonCommercial 4.0 International License ([CC BY NC](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/)).

Logistic Potential of Artvin: Hopa Port

Abstract

This study aims to examine the role of Hopa Port in the logistics infrastructure of Artvin. The freight movement from Hopa Port was used as the basis for evaluating Artvin's logistics performance at both regional and national levels. The freight statistics data obtained from the Ministry of Transport and Infrastructure of the Republic of Turkey were used in the study. The trend of freight movement at Hopa Port during the period 2009-2023 was analyzed using the graphs obtained from these data. In addition, the role of Hopa Port among other ports in Turkey and the Eastern Black Sea region was also examined. In this context, the volumes of freight transported, and the region's commercial connections were analyzed to explore Artvin's logistics potential and development opportunities. The research findings reveal that Hopa Port's freight movement has tended to decrease over the years and that the port performs well below its potential considering its capacity and characteristics. It has also been determined that the port has not received a sufficient share from transit trade. To improve this situation, it is emphasized that the production and logistics infrastructure in the back fields that feed the port should be strengthened and the port's integration with international trade routes should be ensured.

Keywords

Logistic Performance, Freight Statistics, Hopa Port

JEL Classification

F10, L90, L91

1. Giriş

Denizyolu taşımacılığı, küresel ticarete önemli bir role sahiptir ve dış ticarete kullanılan maliyet etkin taşımacılık yöntemlerinden biri olması nedeniyle önem arz etmektedir. Uzak yerlere büyük yüklerin taşınmasında diğer ulaşım yöntemlerine göre daha uygun maliyetli taşıma imkânı sağlamaktadır. Kara ve havayolu taşımacılığı ile kıyaslandığında yük hacminin daha fazla olması, nakliye maliyetlerinin azalmasına olanak tanımaktadır. Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı'na (UNCTAD) göre, dünya ticaretinin yaklaşık %90'ı denizyoluyla gerçekleştirilmektedir. Bu oran, özellikle hacim açısından büyük mal taşımacılığı için denizyolu lojistiğinin önemini vurgulamaktadır (UNCTAD, 2021).

Denizyolu taşımacılığı küresel ekonomiler arasında gerçekleştirilen ticaret akışlarının belkemiğini oluşturmaktadır. Denizyolu taşımacılığı coğrafi olarak geniş bir alanı kapsamaktadır. Deniz lojistiği sayesinde küresel pazarlara erişilebilmekte ve üretilen ürünler tüketiciye doğru zamanda, doğru yerde ve doğru miktarda ulaştırılabilmektedir. Denizyolu taşımacılığı ticaretin sürdürülebilirliğini ve sürekliliğini artırmaktadır (Nquyen vd., 2023).

Deniz lojistiği sektörünün küresel geliri 2021 yılında yaklaşık 500 milyar ABD doları seviyesine ulaşmıştır. 2022 itibarıyla dünyada denizyoluyla taşınan yük miktarı yaklaşık 11 milyar ton seviyesinde gerçekleşmiştir (UNCTAD, 2022). 2024-2028 döneminde denizyolu ticaretinin yıllık büyüme oranının %2,1 olacağı tahmin edilmektedir. Konteyner taşımacılığında ise %3,2

oranında büyüme olacağı öngörülmektedir (UNCTAD, 2021). Deniz lojistiği sektörüne ait bu veriler, uluslararası ticareti ve ülkelerin ekonomik dinamiklerini önemli ölçüde etkilemektedir. Bu nedenle limanların bölgesel kalkınmayı destekleme açısından rolü önem arz etmektedir. Limanlar mal taşımacılığının yanı sıra bulundukları bölgede sanayi ve hizmet sektörünün gelişimine de katkı sağlamaktadır (Lane & Pretes, 2020). Limanlar küresel tedarik zincirlerine ulaşımı sağlayarak bulundukları bölgelerin sanayi üretiminin ve istihdam olanaklarının artmasına imkân tanımaktadır (Notteboom & Rodrigue, 2022). Dünya bankasının raporuna göre, limanların entegre lojistik sistemleri ile demiryolu ve karayolu bağlantılarının sağlanması ticaret akışlarını hızlandırmakta ve ekonomik büyümeye katkı sağlamaktadır (World Bank, 2021). Özellikle etrafı denizlerle çevrili olan ülkeler için denizyolu taşımacılığı ekonomik büyümenin sürdürülebilirliği açısından önem arz etmektedir (Akbulatov & Bayramli, 2020; Lane & Pretes 2020).

Denizlerle çevrili bir ülke olan Türkiye için de limanlar, dış ticaret ve ekonomik büyüme açısından büyük önem arz etmektedir. (UNCTAD, 2021) raporuna göre; Türkiye'nin lojistik sektörü 35 milyar dolar büyüklüğe ulaşmış ve küresel lojistik pazarında %2,5 pay alarak 11. sıraya yerleşmiştir. (UTİKAD, 2023) Lojistik Sektörü Raporu'na göre, ülkemizde son on yıllık dönemde, taşınan malların değeri açısından, denizyolu taşımacılığı hem ithalat hem de ihracatta en yüksek paya sahiptir. Dış ticarete değer bazında ikinci sırada yer alan karayolu taşımacılığının ithalattaki payı yaklaşık %20 seviyelerinde olup, ihracattaki payı ise %30'lar düzeyinde değişkenlik göstermektedir. Üçüncü sırada yer alan havayolu taşımacılığı, ithalatta %11 ila %19 arasında değişen bir paya sahipken, ihracatta bu oran %8 ile %12 arasında seyretmektedir. Demiryolu taşımacılığı ise Türkiye'nin dış ticaretinde en düşük paya sahip taşıma modu olup, son on yıllık dönemde toplam dış ticaretteki payı yaklaşık %1 seviyelerinde değişkenlik göstermektedir.

Ülkemizde dış ticaretin yaklaşık %90'ı denizler üzerinden gerçekleşmekte olup, bu durum limanları ekonomik kalkınmanın en önemli bileşenlerinden biri haline getirmektedir (TCDD, 2023). Türkiye'de limanların ekonomik etkileri bölgesel olarak farklılık göstermekle birlikte, Ege, Akdeniz ve Marmara bölgelerinde önemli ölçüde hissedilmektedir. Karadeniz limanları ise daha çok bölgenin kalkınmasında rol oynamakta ve lojistik sektörünün gelişimine katkı sağlamaktadır.

Bu çalışmada Artvin'in denizyolu lojistiği ele alınarak, mevcut durumu ve ülke ekonomisindeki yeri Hopa Limanı üzerinden incelenmektedir. Çalışmada limanın ulusal ve bölgesel lojistik faaliyetlerdeki rolünü ortaya koymak hedeflenmektedir. Bu kapsamda, Hopa

Limanı'nın kapasitesi, performansı ve bölgesel lojistik ağlara entegrasyonu incelenmektedir. Bu amaçla çalışmada, T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'ndan temin edilen yük istatistikleri verileri kullanılarak, Hopa Limanı'nda gerçekleşen yük hareketliliğinin seyri 2009-2023 dönemi için grafikler üzerinden analiz edilmektedir. Bu çalışma, limanların bölgesel ekonomik büyümeye katkısını ortaya koyarak, lojistik planlama ve yatırımları için bir öngörü sağlamaktadır. Ek olarak, Hopa Limanı'nın stratejik önemi vurgulanarak, uluslararası ticaretteki rolünün güçlendirilmesine katkı sağlanması ve limanın transit ticaretten aldığı payın artırılması hedeflenmektedir. Bu yönleriyle çalışma, lojistik ve ekonomi alanındaki literatüre katkı sağlamaktadır.

Çalışmanın ilerleyen bölümünde literatür taraması yer almaktadır. Çalışmanın üçüncü bölümünde Türkiye'de liman lojistiğinin mevcut durumu değerlendirilirken, dördüncü bölümünde ise Artvin'in liman lojistiği Hopa Limanı özelinde incelenmektedir. Çalışmanın son bölümünde ise elde edilen bulgular doğrultusunda Artvin'in lojistik potansiyeli ve gelişim fırsatlarına değinilerek sonuç ve önerilere yer verilmektedir.

2. Literatür Taraması

Bu çalışmada literatür taraması iki grupta incelenmiştir. İlk grupta, limanların ekonomik büyüme açısından taşıdığı önemi vurgulayan çalışmalar incelenmiş, ikinci grupta, limanların ekonomik büyüme üzerindeki etkisini güçlendirmek için gerekli iyileştirmelere odaklanan çalışmalara yer verilmiştir.

Denizyolu taşımacılığı ve limanların ekonomik büyüme üzerindeki kritik rolü, literatürde sıklıkla ele alınmaktadır. Özellikle küresel ticaretin büyük bir kısmının denizyolu ile gerçekleşmesi, bu alanın ekonomik kalkınmaya etkisini daha da önemli hale getirmektedir. Bu bağlamda, (Akbulaev & Bayramli, 2020) çalışmalarında Hazar denizine kıyısı olan ülkelerde denizyolu lojistiğinin ekonomik büyüme üzerindeki etkisini 2016-2018 dönemi verileriyle incelemişlerdir. İncelenen ülkelerin ekonomik büyüme ve ticaret verilerinin deniz taşımacılığına bağımlı olduğunu ifade etmişlerdir. Çalışmanın sonuçları, deniz taşımacılığının gelişimini iyileştirmeye yönelik projelerin Hazar havzasındaki ülkelerin sürdürülebilir ekonomik büyümesi için önem arz ettiğini göstermektedir. (Lane & Pretes, 2020) çalışmalarında deniz bağımlılığı ve ekonomik refah arasındaki ilişkiyi araştırmıştır. Çalışmada deniz bağımlılığını temsilen beş değişken (liman sayısı, mal ticareti oranı, kıyı şeridi uzunluğu, kıyı/alan oranı ve nakliye hattı bağlantısı) ve ekonomik refahı temsilen gayrisafi yurtiçi hasıla (GSYİH) değişkeni kullanılarak

çoklu regresyon analizi yapılmıştır. Bulgular, deniz bağımlılığı ile GSYİH arasında önemli bir ilişki olduğunu, bir ülkenin deniz ticaretine katılma yeteneğinin arttıkça, GSYİH'nın da arttığını göstermektedir. (Özer vd., 2021) çalışmalarında, 1991-2016 dönemine ait yıllık verilerle deniz ve demiryolu konteyner taşımacılığının Türkiye'nin ekonomik büyümesine etkisini analiz etmişlerdir. Otoresif Dağıtılmış Gecikmeli (ARDL) sınır testi yöntemi kullanılarak yapılan analizde, demiryolu konteyner taşımacılığı ile ekonomik büyüme arasında anlamlı bir ilişki olmadığı, ancak denizyolu konteyner taşımacılığının kısa ve uzun vadede ekonomik büyüme üzerinde pozitif ve istatistiksel olarak anlamlı olduğu sonucuna ulaşmışlardır.

Limanların ekonomik büyümeye olan katkısını artırmak için gereken koşullar, literatürde sıkça ele alınan bir konudur. Özellikle limanların lojistik ağlarla entegrasyonu, ticari faaliyetlerin gelişmesi ve bölgesel kalkınmanın hızlanması açısından kritik bir faktör olarak değerlendirilmektedir. Bu çerçevede, (Fidan & Mete, 2020) çalışmalarında İskenderun Limanı'nın iç lojistik hatlarla olan bağlantılarını incelemeyi ve bu ağların yarattığı fırsatları, avantajları ve dezavantajları değerlendirmişlerdir. Bölgede gerçekleştirilen yol, tünel yapımı ve havalimanı projelerinin tamamlanmasıyla birlikte limanın ticari faaliyetlerinin artacağını ve ülkenin ekonomik büyümesine katkı sağlayacağını ifade etmişlerdir. (Saatçioğlu & Kolbaşı, 2012) çalışmalarında modlar arası taşımacılık sistemlerinin entegrasyonu için atılması gereken adımları ve bunun ülke ekonomisine katkılarını araştırmışlardır. Çalışmada dünyada yükselen trendin denizyolu ve demiryolu entegrasyonu olduğu vurgulanmıştır. Çalışma sonucunda Türkiye'nin içinde bulunduğu ticaret koridorlarından faydalanabilmesi için demiryolu sektörünün canlandırılması ve denizyolu ulaşım ağlarına bağlanmasının önem arz ettiği ifade edilmiştir. (Li vd., 2023) çalışmalarında Panama Kanalı üzerindeki limanların bölgesel ekonomik büyüme üzerindeki etkisini 2012-2021 dönemi verilerini kullanarak dinamik farklardaki farklar yöntemiyle araştırmışlardır. Araştırma bulguları, liman bağlantısındaki iyileştirmelerin bölgesel ekonomik büyüme üzerinde önemli ve kalıcı bir etkiye sahip olduğunu ve liman kapasitesinin genişlemesinin bu süreci destekleyen önemli bir unsur olduğunu göstermiştir. (Wiegman vd., 2014), Hollanda'daki 135 iç limanı kapsayan geniş ölçekli bir veri seti üzerinden yaptıkları çalışmada, limanların performansını belirleyen faktörleri incelemişlerdir. Çalışmada büyük konteyner limanlarının aksine küçük iç limanlara odaklanılarak bu limanların performanslarını etkileyen faktörlerin neler olduğunu araştırmışlardır. Araştırmada, liman büyüklüğü, kargo hacmi artışı ve terminal varlığı gibi değişkenler kullanılarak, liman performansının ekonomik ve lojistik faktörlerle nasıl şekillendiği

analiz edilmiştir. Bulgular, bu ölçekteki limanların performansının, hinterlandın ekonomik aktivitesine ve ulaşım bağlantılarına bağlı olduğunu göstermektedir.

Hopa Limanı özelinde yapılan çalışmalar incelendiğinde denizyolu taşımacılığının ve Hopa Limanı'nın bölgenin ekonomik büyümesi için önemi ve gerekli iyileştirmelerin ekonomik büyümeye katkıları vurgulanmıştır. (Tatar vd., 2018) çalışmalarında büyük ölçekli projeler (TRACECA ulaştırma koridoru, Bakü-Tiflis-Kars demiryolu ve Çin'in Modern İpek Yolu projesi) bağlamında Türkiye'nin lojistik potansiyelini ve Hopa Limanı'nın bu projelerde üstleneceği rolü araştırmıştır. Bu bağlamda çalışmada Karadeniz Bölgesi'nde bulunan limanların mevcut yapısı incelenmiştir. Çalışma sonucunda Hopa Limanı'nın stratejik konumu nedeniyle -Türkiye'nin 2023 hedefleri arasında olan- Hopa-Batum demiryolu projesinin hayata geçirilmesiyle kesintisiz ticaret koridorlarının oluşacağı ve bu koridorların Türkiye'nin ticaretine ve bölgenin ekonomisine katkı sağlayacağı ifade edilmiştir. (Tatar vd., 2019) çalışmalarında deniz taşımacılığının önemini ve limanların ekonomik etkilerini araştırmayı amaçlamışlardır. Bu amaçla Hopa Limanı'nın lojistik potansiyelini değerlendirmiş ve limanın iç ve dış ticarete katkısına değinmişlerdir. Çalışmada 2003-2017 dönemine ait Türkiye'nin denizyolu taşımacılığına ilişkin veriler üzerinden inceleme yapılmış ve Hopa Limanı'nın Kafkasya ve Balkanlar arasındaki stratejik önemi vurgulanmıştır. Çalışma sonucunda Hopa Limanı'nın etkisini yitirdiğini ve bu durumun bölgenin ekonomisine zarar verdiğini ifade etmişlerdir. Limanın ticari faaliyetlerinin artması için demiryolu ile ticaret yollarına bağlanmasının önemine vurgu yaparak, Karadeniz Bölgesi'ndeki limanlar üzerinden oluşturulacak ekonomik iş birlikleri için önerilerde bulunmuşlardır.

3. Türkiye'nin Liman Lojistiği

Türkiye coğrafi konumu itibarıyla denizyolları üzerindeki ticaretin merkezi ve geçiş noktası konumundadır. Türkiye bu konumuyla Avrupa, Orta Asya ve Ortadoğu arasında doğal bir köprü görevi görmektedir ve taşımacılık yönünden büyük bir potansiyel taşımaktadır (Çelikkaya, 2012). Bu bölgeler arasında köprü işlevi görmesi nedeniyle birçok otorite tarafından lojistik merkez olma potansiyeli veya idealiyle tanımlanmaktadır (Acar & Gürol, 2013; Tatar & Özer, 2017). Türkiye, Cebelitarık Boğazı üzerinden Atlas Okyanusu'na, Süveyş Kanalı aracılığıyla Arap Yarımadası ve Hint Okyanusu'na, Türk Boğazları ile de Karadeniz-Akdeniz bağlantıları üzerinden Avrasya ve Uzakdoğu'ya ulaşan bir ulaşım ağının merkezi konumundadır (TUSİAD, 2012). Bu durum,

Türkiye'nin kabotaj, uluslararası ve transit taşımacılık açısından önemini ortaya koymaktadır (Çelikkaya, 2012).

Tablo 1, 2009-2024 yılları arasında Türkiye'nin dış ticaretinde denizyolu taşımacılığının ton ve değer bazında ithalat ve ihracattaki payını göstermektedir. TÜİK verilerine göre, 2009 yılında Türkiye'de lojistik sektörünün büyüklüğü 127 milyar lira seviyelerinde gerçekleşmiş ve ithalatta taşınan yükün hacim bazında yaklaşık %94,7'si, ihracatta ise yaklaşık %71,7'si denizyolu ile taşınmıştır. Değer bazında incelendiğinde bu oran ithalatla yaklaşık %61,2 iken, ihracatta %47 olarak gerçekleşmiştir. Yıllar itibariyle ithalatla denizyolu taşımacılığının payı büyük oranda değişmemekle birlikte ihracatta denizyolu taşımacılığının payı hacim bazında %80'lere değer bazında ise %60'lara ulaşmıştır.

Türkiye'de lojistik sektörünün büyüklüğü 2018 yılında yaklaşık 372 milyar lira seviyesinde gerçekleşmiştir. Gerçekleştirilen lojistiğin taşıma türüne göre %65'i denizyolu, %22'si karayolu, %12'si havayolu, %1'i ise demiryolu ile gerçekleştirilmiştir. Ton bazında ise taşınan yüklerin yaklaşık %89'u denizyolu, %9'u karayolu, %1'i havayolu ve %1'i demiryolu olarak gerçekleşmiştir (Erdoğan, 2020).

Tablo 1

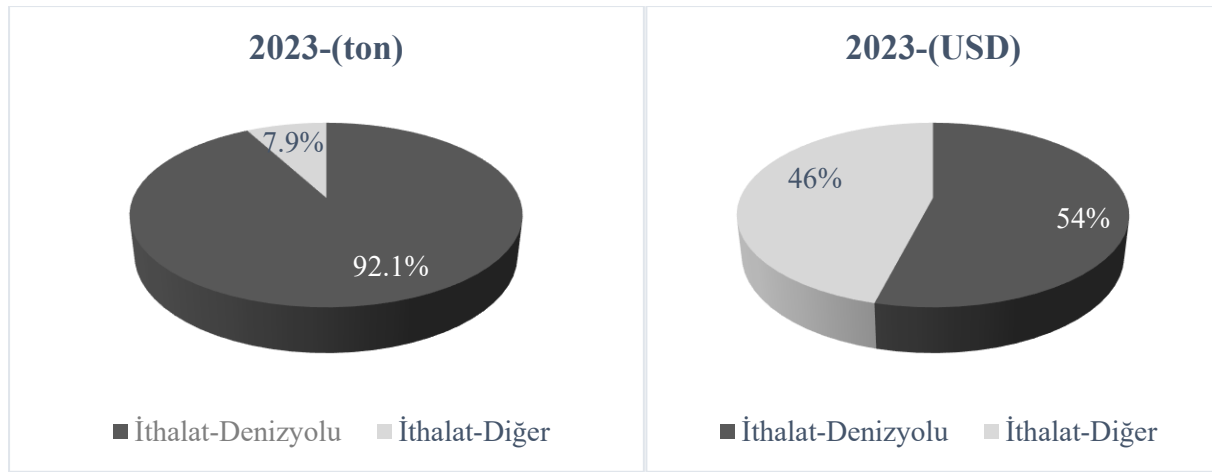
Türkiye Dış Ticaretinde Denizyolu Taşımacılığının Payı

Yıllar	İthalat		İhracat	
	Ton	USD	Ton	USD
2009	%94,7	%61,2	%71,7	%47
2010	%94	%62,2	%74	%51,4
2011	%94,7	%65,8	%73,8	%55
2012	%95,4	%66,3	%75,8	%51,6
2013	%95,3	%68,3	%74,4	%55,1
2014	%95,6	%69,1	%74,4	%55,1
2015	%95,7	%69,1	%73,7	%54,6
2016	%95,8	%67,2	%74,2	%55,4
2017	%95,6	%65,1	%76,5	%59

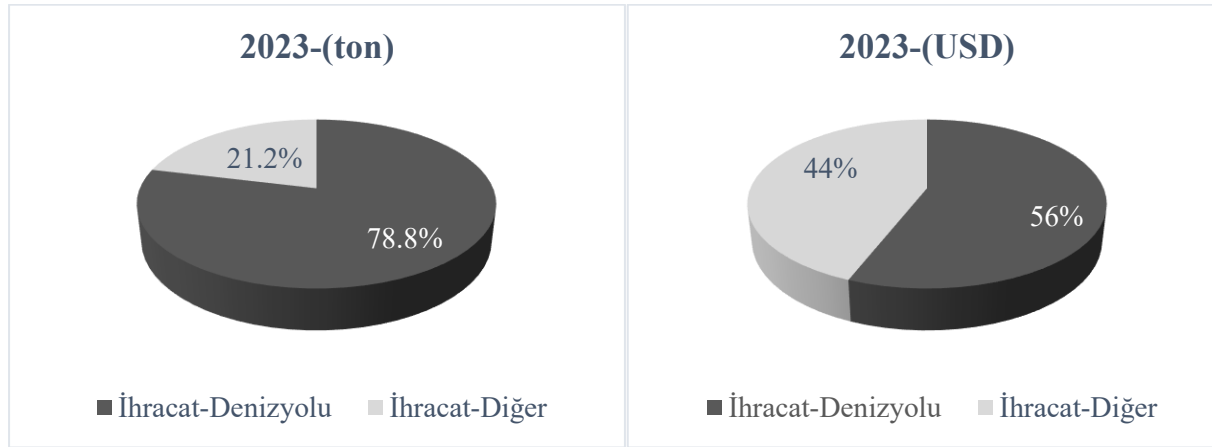
2018	%95,5	%67	%78,2	%63,3
2019	%95,1	%62,5	%81,1	%60,8
2020	%95,1	%57,9	%82,2	%60
2021	%93,9	%66,9	%80,9	%60
2022	%92,2	%65,7	%80,1	%59,5
2023	%93,4	%61,4	%78,8	%56,4

Kaynak. UTICAD (2020-2023). Lojistik Sektörü Raporu.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın raporuna göre, ülkemizde 2019 yılında ithalat amaçlı taşınan yüklerin hacim olarak yaklaşık %95'i, ihracat amaçlı yüklerin ise yaklaşık %79'u denizyoluyla gerçekleşmiştir. Bu oran 2020 yılı için ithalat amaçlı taşınan yüklerde yaklaşık %94, ihracat amaçlı taşınan yüklerde ise yaklaşık %82 olarak gerçekleşmiştir. 2021 yılı itibariyle dünya genelinde taşınan yüklerin hacim bazında yaklaşık %86'sı denizyoluyla taşınmıştır. TÜİK verilerine göre 2021 yılı itibariyle hacim bazında ithalatta taşınan yüklerin yaklaşık %92,6'sı, ihracatta ise yaklaşık %80,9'u denizyoluyla gerçekleşmiştir. Bu veriyi parasal olarak incelersek; ithalat amaçlı yüklerin yaklaşık %58'i, ihracat amaçlı yüklerin ise yaklaşık %59,4'ü denizyolu ile taşınmıştır. Benzer şekilde 2022 yılında hacim bazında incelendiğinde ülkemizde ithalat amaçlı taşınan yüklerin yaklaşık %91,9'u, ihracat amaçlı taşınan yüklerin yaklaşık %80'i; parasal olarak incelendiğinde ise ithalatta taşınan yüklerin yaklaşık %53,3'ü, ihracatta taşınan yüklerin yaklaşık %59,1'i denizyoluyla gerçekleşmiştir (Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Ulaşan ve Erişen Türkiye, 2022; 2023). TÜİK verilerine göre 2023 yılında parasal olarak ithalatta taşınan yüklerin yaklaşık %54'ü, ihracatta ise yaklaşık %56'sı denizyoluyla taşınmıştır. Aşağıdaki şekiller bu yayın sürecinde ulaşılabilen son yılın verileriyle, hacim ve değer bazında denizyoluyla taşımanın önemini daha net bir şekilde ortaya koymak amacıyla oluşturulmuştur.

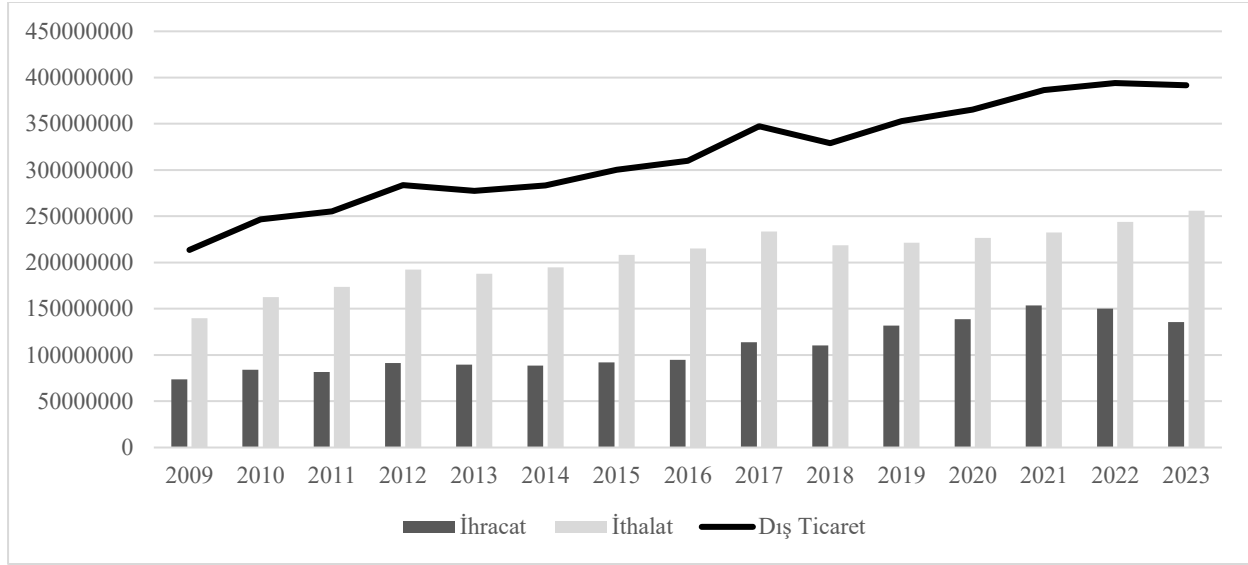


Şekil 1. İthalatta denizyoluyla taşınan yüklerin sırasıyla hacim ve değer olarak oranı (2023).
Kaynak: TÜİK.



Şekil 2. İhracatta denizyoluyla taşınan yüklerin sırasıyla hacim ve değer olarak oranı (2023).
Kaynak: TÜİK.

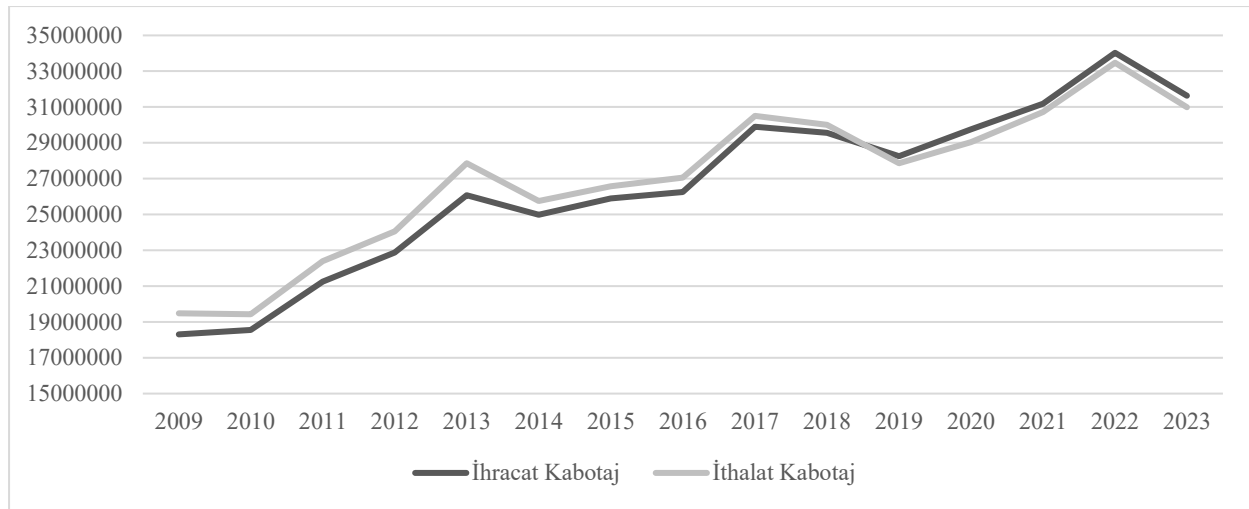
Şekil 1'e göre, İthalat amacıyla taşınan toplam yükün %92,1'i denizyolu ile taşınırken, bunun parasal olarak ithalat değeri toplam ithalatın %54'üne karşılık gelmektedir. İthalatta diğer yollarla taşınan yük miktarına bakıldığında ise %7,9'luk yükün ithalat değeri toplam ithalatın %46'sını oluşturmaktadır. Benzer şekilde, ihracat amaçlı taşınan yükün %78,8'i denizyoluyla taşınmış ve toplam ihracatın %56'sına karşılık gelirken; ihracatta diğer yolla taşınan yük miktarı toplam yükün %21,2'sini ve toplam ihracat değerinin %44'ünü oluşturmaktadır. Denizyolu taşımacılığının lojistik sektöründe önemli bir role sahip olduğu görülmektedir. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının raporuna göre küresel bazda son 50 yılda denizyolu ile yapılan yük taşımacılığı 20 kat büyümüştür.



Şekil 3. Türkiye'deki Limanlarda Gerçekleşen Toplam Yük İstatistikleri (Ton). Kaynak: T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Yük İstatistikleri.

Şekil 3, Türkiye'nin 2009-2023 dönemi ihracat, ithalat ve dış ticarete limanlarından taşınan yük istatistiklerini göstermektedir. Türkiye limanlarında gerçekleşen yük istatistiklerine ilişkin Şekil 3 incelendiğinde; yıllar itibariyle dış ticarete toplam taşınan yük miktarlarının artış gösterdiği görülmektedir. 2009'daki 213 milyon ton yüke karşılık, 2023'te bu hacim 391 milyon tona ulaşmıştır. Bu durum Türkiye'nin limanlar özelinde gerçekleşen dış ticaretinin hacimsel olarak büyüdüğünü göstermektedir.

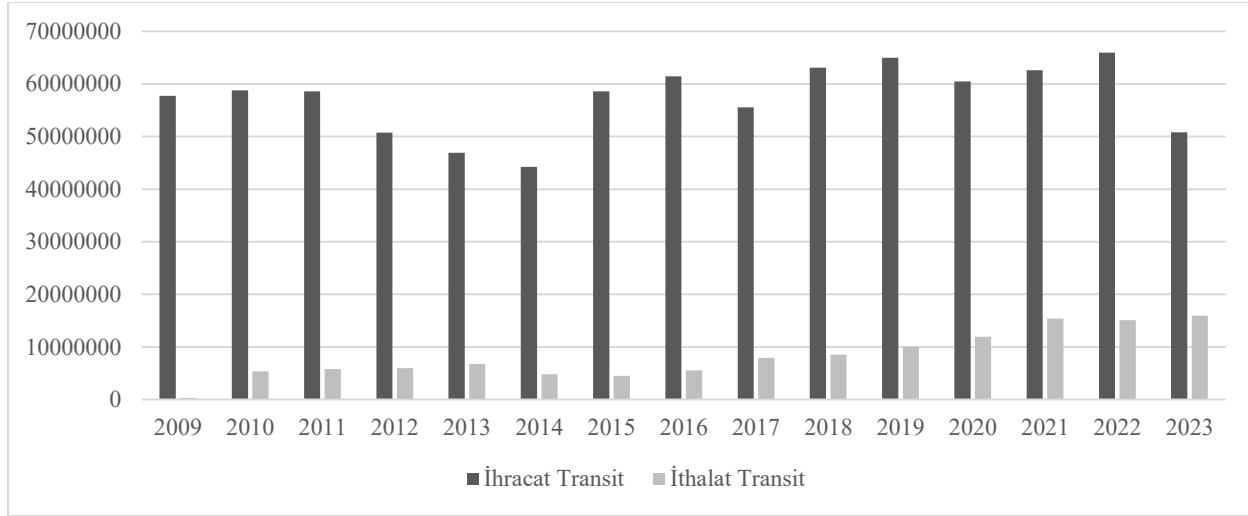
Toplam taşınan yük miktarı 2009'dan 2023'e kadar hem ihracat hem de ithalatta artış göstermektedir. Ancak 2023 yılında ihracatta taşınan yük miktarı önemli ölçüde azalırken; ithalatta taşınan yük miktarı istikrarlı bir şekilde artmıştır. Bu durum liman lojistiği bağlamında ticaret açığının 2023'te büyümesine neden olmuştur. Şekil 3, genel olarak Türkiye'nin liman ticaretinin yıllar itibariyle büyüdüğünü göstermektedir.



Şekil 4. Türkiye’deki Limanlarda Gerçekleşen Kabotaj Yük İstatistikleri (Ton). Kaynak: T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Yük İstatistikleri.

İhracat kabotaj yükü, ihracat amacıyla bir ülkenin kendi limanları arasında taşınan yükleri ifade etmektedir. İthalat kabotaj yükü ise, ithal edilen bir malın, ülkeye girdikten sonra iç hat deniz taşımacılığı yoluyla kendi limanlarımız arasında taşınmasını ifade etmektedir. İthalat-ihracat kabotaj yük istatistikleri, iç hatlarda gerçekleşen taşımaların dış ticaret üzerindeki etkisi hakkında bilgi vermektedir.

Şekil 4, 2009-2023 yılları arasında Türkiye limanlarında gerçekleşen ithalat-ihracat kabotaj yük istatistiklerini göstermektedir. Hem ihracat hem de ithalat kabotaj yük miktarı yıllar itibarıyla artış eğilimindedir. Özellikle 2022, her iki veride de en yüksek değerin gerçekleştiği yıldır. Genel olarak, kabotaj yük ticaretinin hem ihracat hem de ithalatta uzun vadede büyüdüğü, ancak kısa vadede çeşitli ekonomik ve ticari dalgalanmalar nedeniyle dönemsel gerilemelerin yaşandığı görülmektedir. Kabotaj yük taşımacılığının artmasında 2004 yılında başlatılan ÖTV’siz yakıt uygulamasının etkisi olduğu düşünülmektedir. Ulaştırma Bakanlığı Denizcilik Raporu’nda 2022 yılı Ekim sonuna kadar ÖTV’siz yakıt uygulamasıyla sektöre 9,6 milyar TL destek sağlandığı vurgulanmaktadır.

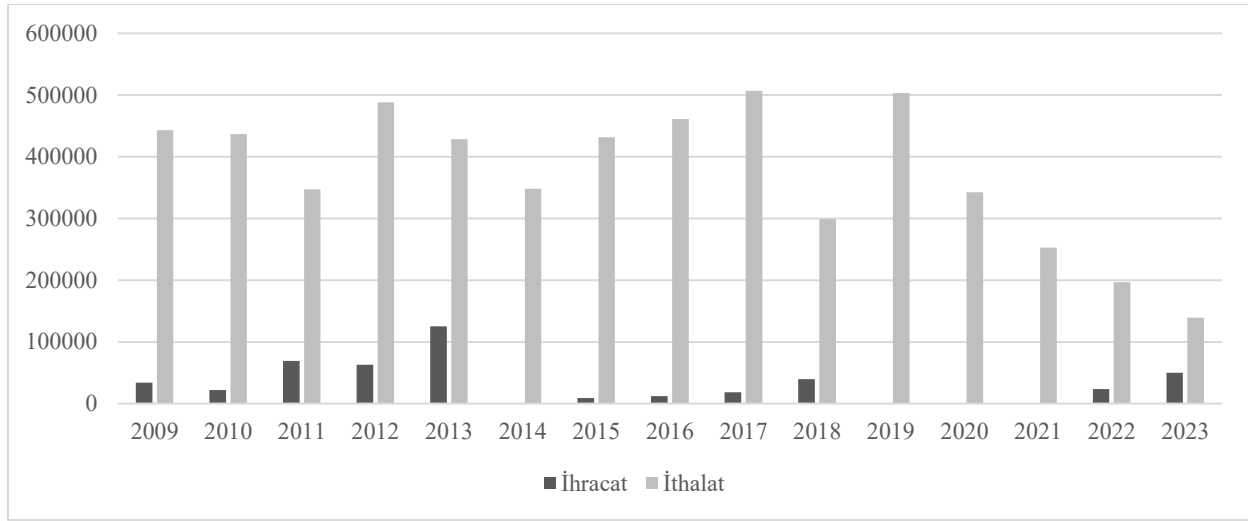


Şekil 5. Türkiye'deki Limanlarda Gerçekleşen Transit Yük İstatistikleri (Ton). Kaynak: T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Yük İstatistikleri.

Şekil 5, 2009-2023 yılları arasında ithalat ve ihracatta Türkiye limanlarından gerçekleşen transit yük istatistiklerini göstermektedir. İhracat transit yükleri 2014'e kadar düşüş eğilimindeyken; ithalat transit yükleri artış eğilimindedir. Ancak ithalat transit yükleri, ihracat transit yüklerine görece daha düşük seviyelerdedir. İhracat transit yüklerin dönem boyunca genellikle yüksek seviyelerde seyrettiği, 2019 ve 2022 yıllarında en yüksek değerlere ulaştığı görülmektedir. 2023 yılında ise ihracat transit yüklerinde önemli bir azalma olmuştur. İthalat transit yüklerinde 2010 yılında büyük bir sıçrama gerçekleşmiş ve 2014'e kadar yaklaşık 5-6 milyon ton arasında sabit bir artış eğilimi izlemiştir. 2015'te ithalat transit yüklerinde bir miktar düşüş görülse de 2016'dan itibaren bir artış görülmektedir. Bu durum Türkiye'nin transit ithalat lojistiğinde giderek artan bir rol oynadığını göstermektedir.

4. Artvin'in Liman Lojistiği: Hopa Limanı

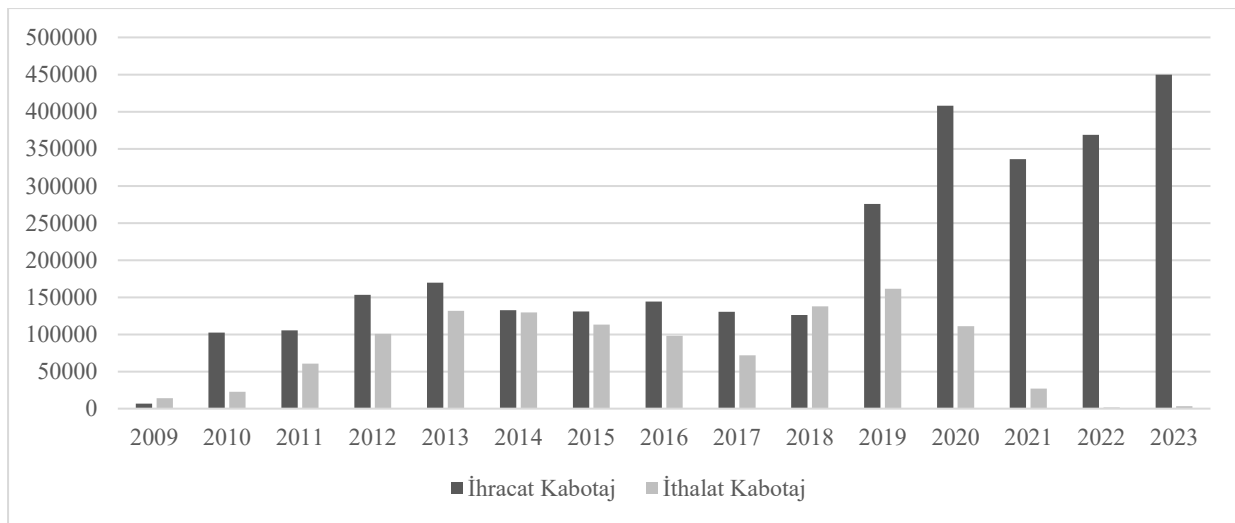
Çalışmanın bu bölümünde, Artvin'in lojistik altyapısında Hopa Limanı'nın rolü incelenmektedir. Çalışmada kullanılan yük istatistikleri verileri, T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'ndan temin edilmiştir. Bu veriler aracılığıyla 2009-2023 dönemi için Hopa limanında gerçekleşen yük hareketliliğinin seyri grafikler üzerinden sunulmaktadır. Ayrıca, bu bölümde Hopa Limanı'nın Türkiye genelindeki limanlar ve Doğu Karadeniz bölgesindeki diğer limanlar arasındaki rolü karşılaştırmalı bir perspektiften incelenmiştir.



Şekil 6. Hopa Limanında Gerçekleşen Toplam Yük İstatistikleri (Ton). Kaynak: T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Yük İstatistikleri.

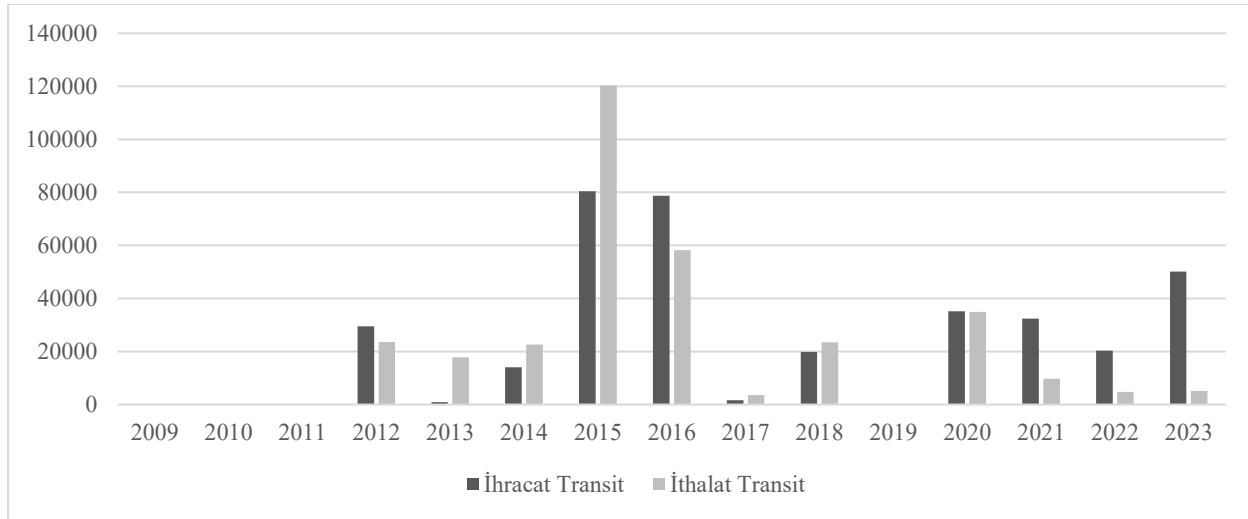
Şekil 6, 2009-2023 yılları arasında Hopa limanından gerçekleşen ihracat ve ithalat yük istatistiklerini göstermektedir. Hopa limanında gerçekleşen ithalat yük hareketlerinin ihracat yük hareketlerinden daha fazla olduğu görülmektedir. Ancak ithalat yük hareketlerinin dönem boyunca azalış ve artışlar göstermekte ve 2019 sonrasında bir düşüş eğilimine girdiği görülmektedir.

İhracat yük hareketleri 2011- 2013 döneminde bir artış göstermiştir. Ancak genel eğilim düşük seviyelerde devam etmiştir. İhracat yük hareketleri 2018 sonrasında durma noktasına yaklaşmış, 2022 itibariyle artış eğilimi göstermiştir.



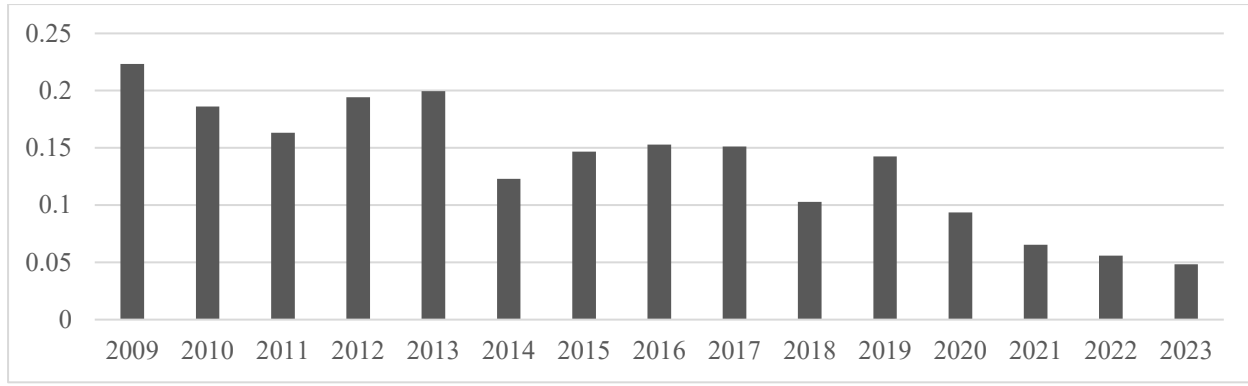
Şekil 7. Hopa Limanında Gerçekleşen Kabotaj Yük İstatistikleri (Ton). Kaynak: T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Yük İstatistikleri.

Şekil 7, Hopa limanından gerçekleşen kabotaj yük istatistiklerini göstermektedir. Şekil incelendiğinde; ihracat-ithalat kabotaj yük istatistiklerinin dalgalı bir seyir izlediği görülmektedir. Ancak ihracat kabotaj yük hareketliliği 2019 itibariyle bir artış eğilimine girmiş; ithalat yük hareketliliği ise azalış eğilimi göstermiştir. Bir önceki grafikte Hopa limanında 2019 sonrasında dış ticaret yüklerinin azaldığı ifade edilmişti. Bu grafikte ise 2019 sonrasında bir artış gözlemlenmekte; Hopa Limanı'nın ithalat-ihracat yük hareketliliği azalırken kabotaj yük hareketliliği artmaktadır. Buradan hareketle, yük hareketliliğinin kabotaj yüklere kaydığı ifade edilebilmektedir.



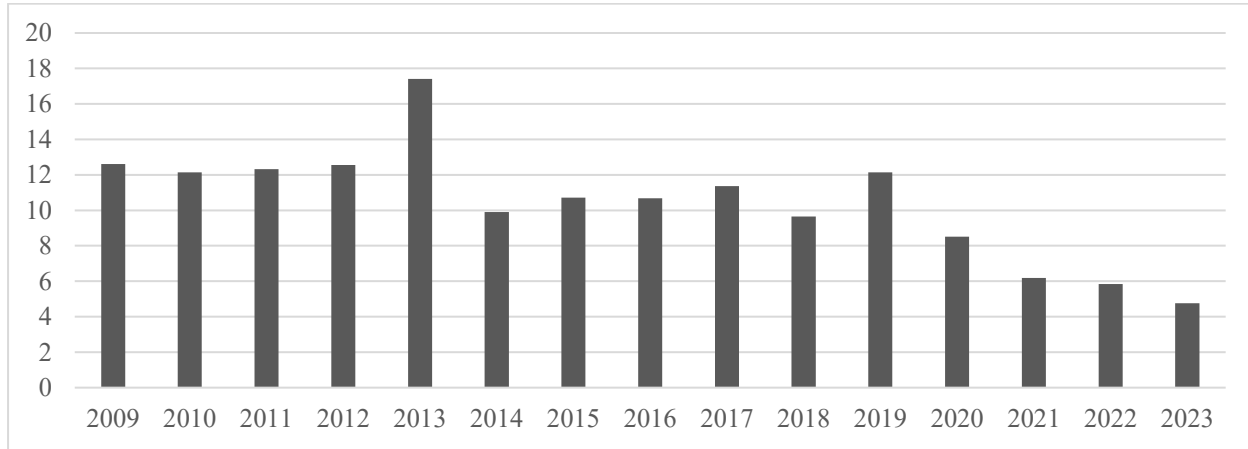
Şekil 8. Hopa Limanında Gerçekleşen Transit Yük İstatistikleri (Ton). Kaynak: T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Yük İstatistikleri.

Şekil 8'de Hopa limanından gerçekleşen ithalat-ihracat transit yük istatistikleri görülmektedir. Hopa limanında 2009-2011 döneminde transit yük hareketliliği yapılmamıştır. 2012 itibariyle transit yük hareketliliği başlamıştır. 2015 ve 2016 yıllarında transit yük hareketliliğinde belirgin bir artış gözlenmiş ve bir sonraki yıl tekrar düşüş gerçekleşmiştir. 2020 itibariyle transit yük hareketliliğinde yeniden artış yaşanmıştır. 2021 sonrasında ihracat transit yük hareketliliği artarken ithalat transit yük hareketliliği azalmıştır.



Şekil 9. Hopa Limanının Türkiye'deki Limanlar İçindeki Payı (%). Kaynak: T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Yük İstatistikleri.

Şekil 9'da Hopa limanının dış ticaret yük hareketliliğinin Türkiye limanları toplam dış ticaret yük hareketliliğindeki payı yüzde olarak hesaplanmıştır. Şekil incelendiğinde, Hopa limanının Türkiye liman lojistiğindeki payının yıllar itibariyle azaldığı görülmektedir. Hopa limanının 2009 yılında Türkiye liman lojistiğine katkısı yaklaşık %0,25 olarak gerçekleşirken, 2015'de %0,14 seviyesine kadar azalmış, 2023 yılındaysa %0,05 olarak gerçekleşmiştir.



Şekil 10. Hopa Limanının Doğu Karadeniz'deki Limanlar İçindeki Payı (%). Kaynak: T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Yük İstatistikleri.

Şekil 10, Hopa limanının Doğu Karadeniz limanları içindeki payını göstermektedir. Hopa limanının dış ticaret yük hareketliliğinin Doğu Karadeniz limanları toplam dış ticaret yük hareketliliğindeki payı yüzde olarak hesaplanmıştır. Şekil incelendiğinde, Hopa limanının 2009 yılında Doğu Karadeniz bölgesinde gerçekleşen ithalat-ihracat yük hareketliliğine katkısı yaklaşık

%13 seviyesindeyken, 2013'te %17 seviyesine yükselmiş, 2023 yılına gelindiğinde bu oran yaklaşık %5 seviyesine kadar azalmıştır.

Hopa Limanı'nın 2009-2023 dönemi yük hareketliliğine ilişkin mevcut durum ortaya konulduktan sonra, limanın kapasite ve teknik özelliklerinin de detaylı bir şekilde incelenmek faydalı olacaktır. Denizyolu taşımacılığı süreçlerinde liman altyapısı ve verimli lojistik operasyonlar kritik bir rol oynamaktadır. Farklı boyutlardaki gemilere hizmet verebilecek kapasitede çeşitli iskele ve rıhtımlar, operasyonların etkinliğini artırırken; vinçler, konteyner elleçleme ekipmanları ve diğer yük taşıma araçları yükleme ve boşaltma işlemlerinin verimliliğini sağlamaktadır. Modern ve yüksek kapasiteli bu ekipmanlar, süreçlerin hızlı ve etkili bir şekilde tamamlanmasına olanak tanımaktadır. Limanlar, taşınan malzemenin geçici olarak muhafaza edilebildiği depolama alanlarına da sahip olmalıdır. Bu alanlar, özellikle konteynerlerin geçici olarak depolanması amacıyla kullanılmakta ve genellikle büyük miktarda konteyneri barındırabilecek kapasitede olmaktadır (Huang vd., 2013). Bu bağlamda Hopa limanının depolama ve teknik özellikleri aşağıda sunulmuştur:

Tablo 2

Hopa Limanı Rıhtımları ve Özellikleri

RIHTIMLAR	Boy	Draft
1- Cevher ve Likit Rıhtımı	215m	– 9,5 m
2- Ro-Ro Rıhtımı	38 m	– 5,5 m
3- Genel Yük Rıhtımı 1	190 m	– 10 m
4- Genel Yük Rıhtımı 2(Ayna)	100 m	– 9,5 m
5- Genel Yük Rıhtımı 3	198 m	– 9,5 m
6- Genel Yük Rıhtımı 4	180 m	– 4 m
7- Balıkçı Rıhtımı	120 m	– 4 m
8- Askeri Rıhtım	100 m	– 5 m
9- Tahıl Rıhtımı (SİLO)	200 m	– 9,5 m

Kaynak. www.hopaport.com.tr

Tablo 3

Hopa Limanı Elleçleme Ekipmanları, Alanlar ve Kapasiteleri

Araç ve alanlar	Kapasite
Kapalı alan	18.220 m ²
Açık alan	102.462 m ²
Çimento terminali	8.300 ton

Tahıl terminali	10.000 ton
Tank terminali	38.000 m ³
Vinç	40 ton, 25 ton, 10 ton (4 adet)
Forklift	5 ton, 2,5 ton (4 adet)
Stacker	42 ton
Tırlar	26 ton (2 adet)
Römorkör	36 metre, 26 metre (2 adet)
Palamar	10 metre, 9,12 metre
Kantar	60 ton (2 adet), 80 ton (2 adet)

Kaynak. www.hopaport.com.tr

Tablo 2 ve 3, Hopa Limanı'nın yük elleçleme kapasitesini, altyapı olanaklarını ve çok yönlü kullanım potansiyelini ortaya koymaktadır. Limanın çeşitli türdeki yükler için uygun altyapıya sahip olduğu görülmektedir.

5. Sonuç

Bu çalışmada Artvin'in lojistik potansiyeli kapsamında Hopa limanı, yük istatistikleri verileri aracılığıyla 2009-2023 dönemi için incelenmiştir. Hopa limanından gerçekleşen ithalat, ihracat, ithalat-ihracat amaçlı kabotaj ve transit yük hareketlilikleri üzerinden limanın potansiyeli ve araştırma dönemi boyunca yük hareketliliğinin nasıl değiştiği incelenmiştir. Çalışmada kullanılan yük istatistikleri verileri T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'ndan elde edilmiştir. Ayrıca çalışmada Hopa limanının Türkiye limanları ve Doğu Karadeniz limanları içindeki rolü incelenmiştir.

Çalışma sonucunda Hopa limanının incelenen dönem boyunca yük hareketliliğinin genel olarak 2019 yılından sonra düşüş eğilimine girdiği görülmektedir. Hopa limanının ithalat ve ihracat yük hareketliliğinin önemli ölçüde azaldığı, kabotaj yük hareketliliğinin ise 2018 sonrasında önemli ölçüde arttığı gözlemlenmiştir. Bu durum Hopa limanından gerçekleşen dış ticaretin azaldığını ancak burada azalan yük hareketliliğinin kabotaj yük hareketliliğine kaydığını göstermektedir. Hopa limanından gerçekleşen transit yük hareketliliğinin ise dalgalı bir seyir izlediği ve limanın transit ticarete gerektiği kadar rol alamadığı görülmektedir.

Hopa limanının Türkiye limanları içindeki payına bakıldığında 2009'da toplam yük hareketliliğinin yaklaşık %0,23'ünü gerçekleştirirken yıllar itibarıyla bu oranın azaldığı ve 2023 yılına gelindiğinde yaklaşık %0,05 olarak gerçekleştiği görülmektedir. Benzer şekilde Hopa

limanının, Doğu Karadeniz limanlarından gerçekleşen yük hareketliliğindeki payı da yıllar itibarıyla azalmıştır. Hopa limanının Doğu Karadeniz limanlarından gerçekleşen yük hareketliliğindeki payı 2009 yılında yaklaşık %12 iken 2023 yılında bu oran yaklaşık %5 olarak gerçekleşmiştir.

Çalışmada elde edilen bu sonuç, Türkiye Liman İşletmeleri Derneği (TÜRKLİM)'nin 2019 yılında yayınladığı bir raporun sonuçları ile benzerlik göstermektedir. TÜRKLİM Türkiye Limanları Kapasite Raporu'nda Türkiye'deki tüm bölgelerin liman kapasiteleri hesaplanmış ve çoklu regresyon analizi yöntemiyle gelecek yıllar için bu limanların talep tahmini yapılmıştır. Bu rapora göre, Doğu Karadeniz'de aynı hinterlanda hizmet veren limanlar dökme/genel kargo için 8,3 milyon ton ve sıvı dökme yük için 11,2 milyon ton yük kapasitesine sahiptir. Bu durumda toplam kapasite 19,5 milyon tondur. Rapora göre 2040 yılı için iyimser tahminde dâhi talebin 10 milyon ton olacağı hesaplanmıştır. Bu durum Doğu Karadeniz bölgesindeki limanların kapasitelerinin oldukça altında hizmet verdiklerini göstermektedir (TÜRKLİM, 2019).

Hopa limanındaki yük hareketliliğinin azalması, limanın hinterlandında gerekli altyapının yeterince geliştirilememiş olmasından kaynaklanabilir. Yani limanı besleyen bölgede gerekli ulaşım ve üretim altyapısının eksikliği buradaki yük hareketlerinin azalmasına yol açmış olabilir. Yük hareketliliğinin incelenmesine dayanak sağlayan en önemli verilerden biri ihracat verileridir. Çünkü ihracat, sektöre bağlı olarak %40 ile %80 arasında değişen oranlarda üretimde kullanılan girdilere ihtiyaç duyduğu için, aynı zamanda kendi ithalatını da ortaya çıkarmaktadır (TÜRKLİM, 2019). Hopa limanının yük hareketliliği incelendiğinde dönem boyunca ithalat yük hareketliliğinin ihracata göre oldukça yüksek olduğu hatta bazı yıllarda ihracat yük hareketliliğinin sıfır olduğu dikkat çekmektedir. Bu durum bölgede bir üretim ekonomisinin geliştirilmesi gerektiğini göstermektedir. Bu nedenle organize sanayi bölgelerinin kurulması hem bölge ekonomisine katkısı hem de limanların etkin kullanımı açısından önem arz etmektedir.

Hopa limanındaki yük hareketliliğinin azalmasının bir diğer nedeni ise, Doğu Karadeniz bölgesindeki limanlar, birbirlerinin hinterlandıyla sürekli etkileşim içindedir. Bu etkileşim, özellikle düzensiz yüklerin bölgedeki limanlar arasında yer değiştirmesine neden olmaktadır. Bu durum da Hopa Limanı'nın yük hareketliliğindeki dalgalanmanın bir nedeni olabilir. Bunun yanı sıra Artvin'in bir sınır şehri olması da önemli bir etkidir. Gürcistan'daki Batum Limanı'nın yaklaşık 40 km uzaklıkta, Poti Limanı'nın ise yaklaşık 105 km uzaklıkta yer alması bölgedeki

lojistik hareketliliği etkilemektedir. Bu limanlar Karadeniz kıyısında yer almakla birlikte, Kafkasya ve Orta Asya'ya açılan ticaret yolları üzerinde stratejik öneme sahiptir. Bu limanların demiryolu bağlantıları ile önemli ticaret yollarına (Bakü-Tiflis) doğrudan bağlanması bu bölgedeki ticaretin kaymasına neden olmaktadır. Bu nedenle Hopa limanının da ticaret yollarına demiryolu bağlantısı sağlanarak rekabet gücünün artırılması önem arz etmektedir. Benzer şekilde, (Tatar ve Özer, 2017) çalışmasında Hopa limanının stratejik önemini kaybettiğine ve özellikle transit ticarete Gürcistan'ın Batum ve Poti limanlarının tercih edilmesinde demiryolu bağlantılarının etkin olduğuna dikkat çekmektedir. Dolayısıyla Hopa limanının, bölgede sanayi ve üretim yapılmasıyla birlikte demiryolu ile uluslararası yollara bağlanarak rekabet gücünün artırılması, hem ülke ekonomisinin transit ticaretten aldığı payın artması hem de Artvin'in ekonomik kalkınması açısından önem arz etmektedir.

Araştırma ve Yayın Etiği Beyanı

Etik komite onayı ve/veya yasal/özel izin gerektirmeyen bu çalışma, araştırma ve yayın etiğine uygundur.

Araştırmacının Katkı Oranı Beyanı

Yazar makalenin tek yazarı olduğu için katkı oranı %100'dür.

Araştırmacının Çıkar Çatışması Beyanı

Bu çalışmada herhangi bir potansiyel çıkar çatışması yoktur.

Kaynakça

- Acar, A. Z., & Gürol, P. (2013). Türkiye’de lojistik yazınının tarihsel gelişimi. *İşletme Araştırmaları Dergisi*, 5(3), 289-312.
- Akbulaev, N., & Bayramli, G. (2020). Maritime transport and economic growth: Interconnection and influence (An example of the countriesin the caspian sea coast; Russia, Azerbaijan, Turkmenistan, Kazakhstan and Iran). *Marine Policy*, 118, 104005.
- Çelikkaya, A. (2012). Türkiye’de deniz taşımacılığına sağlanan vergi teşvikleri üzerine bir inceleme. *Maliye Dergisi*, (162), s. 73-101.
- Erdoğan, A. (2024). Türkiye’de lojistik sektörünün SWOT analizi. *The Journal of Social Sciences*, (47), 108-116.
- Fidan, O., & Mete, M. (2020, July 28-29). *İskenderun körfezi şehir ve liman lojistiği*. ECLSS Online, Poland, 59-74.
- Huang, G. O., Zhang, A., & Liu, X. (2013). A supply chain configuration model for reassessing global manufacturing in china. *Journal of Manufacturing Technology Management*, 24(5), s. 669-687.
- Lane, J. M., & Pretes, M. (2020). Maritime Dependency and Economic Prosperity: Why Access to Oceanic Trade Matters. *Marine Policy*, 121, 104180.
- Li, W., Bai, X., Yang, D., & Hou, Y. (2023). Maritime connectivity, transport infrastructure expansion and economic growth: a global perspective. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 170, 103609.
- Nguyen, T. T., My Tran, D. T., Duc, T. T. H., & Thai, V. V. (2023). Managing disruptions in the maritime industry - a systematic literature review. *Maritime Business Review*, 8(2), 170-190.
- Notteboom, T., & Rodrigue, J. P. (2022). *Port economics, management and policy*. Routledge.
- Özer, M., Canbay, Ş., & Kırca, M. (2021). The impact of container transport on economic growth in Turkey: an ARDL bounds testing approach. *Research in Transportation Economics*, 88, 101002.
- Saatçioğlu, C., & Kolbaşı, N. Ç. (2012). Türkiye lojistik sektöründe denizyolu-demiryolu entegrasyon sürecinin incelenmesi. *Sakarya İktisat Dergisi*, 1(2), 1-25.
- T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (2022). *Ulaşan ve erişen Türkiye raporu - Denizyolu sektörü*.
- Tatar, V., & Özer, M. B. (2017). Türkiye’nin uluslararası lojistik merkezi: Hopa Limanı deniz lojistiğinin durum analizi. *Social Sciences Studies Journal*, 3(8), 549-557.
- Tatar, V., Özer, M. B., & Kartal, A. (2019). Deniz taşımacılığı ve limanların ekonomik etkileri: Hopa Limanı analizi. *Avrasya Sosyal ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi*, 6(5), 138-150.

-
- Tatar, V., Adalı, M.R., & Özer, M.B. (2018). Türkiye'nin Doğu Karadeniz Bölgesi limanlarının uluslararası taşımacılık projeleri (TRACECA, BTK demiryolu hattı, İpek Yolu) için önemi: Hopa Limanı analizi. *International Journal of Academic Value Studies*, 4(19), 485-500.
- TÜRKLİM. (2019). *Türkiye Limancılık Sektörü - Türkiye Limanları Kapasite Raporu*.
- TÜSİAD. (2012). *Türkiye'de Dış Ticaret Lojistik Süreçleri: Maliyet ve Rekabet Unsurları*, Yayın no: TÜSİAD-T/2012-03/526, Sis Matbaacılık, İstanbul, Mart, S.18.
- UNCTAD. (2021). *United Nations Conference on Trade and Development - Review of Maritime Transport*.
- UNCTAD. (2022). *United Nations Conference on Trade and Development - Review of Maritime Transport*.
- Wiegmans, B., Witte, P. A., & Spit, T. J. M. (2014, 29 September- 1 October). *The size and growth of Inland Ports: A statistical analysis of determining characteristics*. In European Transport Conference. Germany.
- World Bank. (2021). *The role of ports in global supply chains*.
- Hopaport. (2024, November 2). Retrieved May 29, 2025, from www.hopaport.com.tr

EXTENDED ABSTRACT

Maritime transportation plays a crucial role in global trade and is considered one of the most cost-effective methods of transportation used in foreign trade. It offers a more economical means of transporting large cargoes over long distances compared to other modes of transport. When compared with road and air transportation, the larger cargo capacity of maritime shipping reduces transportation costs. According to the United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), approximately 90% of world trade is carried out by sea. This figure underlines the importance of maritime logistics, particularly in the transportation of large volumes of goods (UNCTAD, 2021).

This study examines the maritime logistics of Artvin, focusing on the Hopa Port, to evaluate its current status and its position within the national economy. The study aims to reveal the port's role in both national and regional logistics activities. Within this scope, the capacity, performance, and integration of the Hopa Port into regional logistics networks are analyzed. To achieve this, freight statistics obtained from the Ministry of Transport and Infrastructure of the Republic of Türkiye are utilized, and the course of freight movement at the Hopa Port is analyzed through graphs for the period 2009–2023. By doing so, the study highlights the contribution of ports to regional economic growth and provides foresight for logistics planning and investments. In addition, the strategic importance of the Hopa Port is emphasized with the aim of strengthening its role in international trade and increasing its share in transit trade. In this respect, the study contributes to the literature in the fields of logistics and economics.

Due to its geographical position, Türkiye constitutes both a hub and a transit point for trade along maritime routes. With this position, Türkiye serves as a natural bridge between Europe, Central Asia, and the Middle East, holding significant potential in terms of transportation (Çelikkaya, 2012). Because of its bridging role among these regions, Türkiye is often described by many authorities as having the potential -or the aspiration- to become a logistics center (Acar & Gürol, 2013; Tatar & Özer, 2017). Türkiye stands at the center of a transportation network that connects to the Atlantic Ocean via the Strait of Gibraltar, to the Arabian Peninsula and the Indian Ocean through the Suez Canal, and to Eurasia and the Far East via the Turkish Straits connecting the Black Sea and the Mediterranean (TUSIAD, 2012). This situation highlights the importance of Türkiye in terms of cabotage, international, and transit transportation (Çelikkaya, 2012).

According to data from the Türkiye Statistical Institute (TURKSTAT), in 2023, 92.1% of the total cargo transported for import purposes was carried by sea, corresponding to 54% of the total import value. In comparison, 7.9% of the cargo carried by other modes of transport accounted for 46% of total import value. Similarly, 78.8% of the cargo transported for export purposes was carried by sea, corresponding to 56% of total export value, while 21.2% of the cargo transported by other modes of transport represented 44% of total export value. These figures demonstrate the significant role of maritime transportation in the logistics sector.

The volume of cargo transported through Türkiye ports in foreign trade has shown an overall increase over the years. From 2009 to 2023, both export and import cargo volumes have grown. However, while imports continued to rise steadily in 2023, exports recorded a significant decline. This imbalance led to a widening of the trade deficit in terms of port logistics in 2023. Domestic cabotage freight movement in both exports and imports through Türkiye ports has also shown a long-term upward trend. Notably, 2022 recorded the highest values in both categories. In general, cabotage freight trade has grown over the long term, albeit with short-term declines due to various economic and trade fluctuations.

During the period under review, freight movement at the Hopa Port has generally entered a downward trend since 2019. While the port's import and export freight movement declined significantly, cabotage freight movement has increased considerably since 2018. This indicates that foreign trade through the Hopa Port has decreased, while the declining freight activity has shifted toward cabotage. Transit freight movement through the port, on the other hand, has shown a volatile trend, suggesting that the port has not been able to secure a significant role in transit trade.

When the Hopa Port's share within Türkiye ports is examined, it is observed that while it accounted for approximately 0.23% of total freight movement in 2009, this share declined over the years, reaching about 0.05% in 2023. Similarly, the port's share in freight movement among Eastern Black Sea ports has also decreased over time. While Hopa handled about 12% of the freight movement of Eastern Black Sea ports in 2009, this figure declined to around 5% by 2023.

The result obtained in this study is consistent with the findings of a report published in 2019 by the Port Operators Association of Türkiye (TURKLİM). In the TURKLİM Port Capacity Report, the port capacities of all regions in Türkiye were calculated, and demand forecasts for these ports in the coming years were made using the multiple regression analysis method. According to

this report, the ports in the Eastern Black Sea region, which serve the same hinterland, have a capacity of 8.3 million tons for bulk/general cargo and 11.2 million tons for liquid bulk cargo. Thus, the total capacity amounts to 19.5 million tons. The report estimates that even under the optimistic scenario, demand will be 10 million tons by 2040. This indicates that the ports in the Eastern Black Sea region operate significantly below their capacity (TURKLIM, 2019).

The decline in freight movement at the Hopa Port may be attributed to the lack of sufficient development of the necessary infrastructure within its hinterland. In other words, the insufficient transportation and production infrastructure feeding the port may have led to the reduction in freight activity. Another reason may be the continuous interaction among the hinterlands of Eastern Black Sea ports. This interaction, particularly with irregular cargo, leads to the shifting of freight among regional ports, thereby contributing to fluctuations in Hopa's cargo volumes. Moreover, Artvin's status as a border province is also a significant factor. The proximity of Georgia's Batumi Port (approximately 40 km away) and Poti Port (approximately 105 km away) affects regional logistics activity. While these ports are located along the Black Sea coast, they hold strategic importance as gateways to the Caucasus and Central Asia. Their direct railway connections to major trade routes (such as Baku–Tbilisi) divert a considerable portion of trade flows. For this reason, establishing railway connections for the Hopa Port to major trade routes is of great importance in order to strengthen its competitiveness.