

# Sürdürülebilir Bölgesel Kalkınma Perspektifinden Rize'nin Yeni Lojistik Kapısı: İyidere Liman Projesi

Gökçen Aydınbaş <sup>a</sup>  

## ÖZET

**Amaç** – Bu çalışmanın amacı, Rize'nin lojistik dönüşüm süreci bağlamında İyidere Lojistik Limanı'nın bölgesel kalkınma üzerindeki etkilerini bütüncül bir perspektifle değerlendirmektir. Araştırma, literatürde ağırlık kazanan teknik ve altyapı odaklı yaklaşımların ötesine geçerek, limanın ekonomik, çevresel ve yönetim boyutlarını birlikte ele almaktadır. Çalışma, limanın istihdam, üretim çeşitliliği ve bölgenin uluslararası ticaret ağlarına entegrasyonu üzerindeki potansiyel etkilerini ortaya koymayı amaçlamaktadır.

**Tasarım/veri/metodoloji** – Araştırmada SWOT yöntemi uygulanmış; limanın güçlü ve zayıf yönleri ile karşı karşıya olduğu fırsat ve tehditler sistematik biçimde değerlendirilmiştir.

**Bulgular** – Bulgular, limanın stratejik konumu sayesinde uluslararası ticaret koridorlarına entegrasyon potansiyeline sahip olduğunu göstermektedir. İstihdam artışı ve ekonomik çeşitlenme önemli fırsatlar sunarken, demir yolu bağlantısının bulunmaması, yük talebine ilişkin belirsizlikler ve çevresel baskılar temel kısıtlar olarak öne çıkmaktadır.

**Özgünlük/değer** – Bu araştırma, İyidere Lojistik Limanı'nı yalnızca teknik yönleriyle değil, ekonomik, çevresel ve yönetim boyutlarıyla birlikte ele alması bakımından özgün bir katkı sunmaktadır. Çalışma, literatürde sınırlı ele alınan bölgesel kalkınma perspektifini ön plana çıkararak disiplinler arası bir yaklaşım benimsemektedir. SWOT analizi yoluyla elde edilen bulgular, karar vericilere stratejik bir değerlendirme zemini sunmaktadır.

**Anahtar Kelimeler:** İyidere Lojistik Limanı, Bölgesel Kalkınma, Lojistik Dönüşüm

## Rize's New Logistics Gateway from A Sustainable Regional Development Perspective: The İyidere Port Project

## ABSTRACT

**Purpose** – The purpose of this study is to evaluate the impacts of İyidere Logistics Port on regional development within the context of Rize's ongoing logistics transformation process from a holistic perspective. Moving beyond the predominantly technical and infrastructure-oriented approaches in the literature, the research addresses the economic, environmental, and governance dimensions of the port in an integrated manner. The study aims to reveal the port's potential effects on employment, production diversification, and the region's integration into international trade networks.

**Design/data/methodology** – The SWOT method is employed in this research, and the port's strengths and weaknesses, as well as the opportunities and threats it faces, are systematically analyzed.

**Findings** – The findings indicate that, due to its strategic location, the port has significant potential for integration into international trade corridors. While increases in employment and economic diversification represent important opportunities, the absence of a railway connection, uncertainties regarding future cargo demand, and environmental pressures emerge as major constraints.

**Originality/value** – This study makes an original contribution by examining İyidere Logistics Port not only from a technical perspective but also through economic, environmental, and governance dimensions. By emphasizing the regional development perspective, which remains limited in the existing literature, the research adopts an interdisciplinary approach. The findings derived from the SWOT analysis provide a strategic evaluation framework for policymakers.

**Keywords:** İyidere Logistics Port, Regional Development, Logistics Transformation

## 1. Giriş

Rize ekonomisi tarihsel süreç boyunca tarım, kıyı ticareti ve zanaat faaliyetleri etrafında şekillenmiş; özellikle 20. yüzyılın ikinci yarısından itibaren çay sektörünün hızlı büyümesiyle tek ürün eksanlı bir ekonomik yapı ortaya çıkmıştır (Bostan, 2002). Çay tarımının bu baskın konumu, bölgesel ekonomi açısından belirli avantajlar sağlamasına rağmen, uzun vadede ekonomik kırılganlığı artırmış ve sektör çeşitliliğinin sınırlı kalmasına neden olmuştur. Buna bağlı olarak, özellikle genç nüfusun büyükşehirlerle göç etmesi ve sermaye birikiminin zayıflığı, Rize'nin yapısal ekonomik dönüşüm ihtiyacını daha görünür hâle getirmiştir (Rize İli Yatırım Destek Ofisi, 2022).

Lojistik sektörünün bölgesel kalkınmadaki rolü günümüz üretim ve ticaret sistemlerinde stratejik bir konum kazanmıştır. Ulaştırma altyapısının niteliği, mal ve hizmetlerin dolaşım hızını belirlediği gibi bölgesel sermaye birikimi, iş gücü hareketliliği ve firmalar arası etkileşim açısından da belirleyicidir. Lojistik merkezler; taşımacılık, depolama, dağıtım ve gümrükleme gibi faaliyetlerin bütünleşik bir yapıda yürütülmesine imkân sağlayarak maliyetleri azaltmakta ve tedarik zinciri verimliliğini artırmaktadır.

Doğu Karadeniz'in dış ticaret potansiyelini artırmaya yönelik lojistik yatırımlar, Türkiye'nin uluslararası tedarik zincirlerindeki etkinliğini güçlendirmesi açısından kritik önem taşımaktadır. Son yıllarda küresel ticaret rotalarında yaşanan değişimler, Karadeniz Havzası'nı hem bölgesel hem de kıtalar arası mal hareketlerinin yeniden şekillendiği stratejik bir geçiş alanına dönüştürmüştür. Bu bağlamda, bölgenin yük kapasitesini artıracak, multimodal taşımacılığı destekleyecek ve hinterlandını genişletecek liman projeleri, ekonomik kalkınmanın temel araçları arasında değerlendirilmektedir. Söz konusu dönüşüm, Karadeniz'e kıyıdaş ülkelerle olan ekonomik etkileşimi kuvvetlendirmekle kalmamakta; Orta Doğu, Kafkasya ve Avrupa arasında giderek önem kazanan kuzey-güney ticaret ekseninde Türkiye'ye yeni lojistik avantajlar kazandırmaktadır (Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı "UAB", 2025).

İyidere Lojistik Limanı, Türkiye'nin dördüncü büyük lojistik limanı olarak, Rize ve Doğu Karadeniz'in bölgesel kalkınmasında önemli bir rol üstlenmesi beklenen stratejik bir projedir. Limanın bölgesel önemi, sahip olduğu gelişmiş altyapı kapasitesi, mevcut ve planlanan ulaşım ağlarıyla entegrasyonu ile uluslararası ticaret sistemindeki konumu birlikte ele alındığında daha belirgin bir şekilde ortaya çıkmaktadır. Liman, Karadeniz'in büyük tonajlı gemilere hizmet verebilecek az sayıdaki kıyı tesisinden biri olma niteliğiyle bölgenin lojistik kapasitesinde niteliksel bir sıçrama yaratma iddiasındadır. Ancak projeyi kalkınma bağlamında asıl önemli kılan unsur, limanın sadece bir yükleme-boşaltma alanı olarak değil, çok modlu taşımacılığın odak noktası olarak kurgulanmasıdır. Doğu Karadeniz'i Erzurum üzerinden Doğu Anadolu'ya, oradan Orta Doğu'ya ve Kafkasya'ya bağlayacak karayolu ve demir yolu hatlarıyla entegrasyon hedefi, limanı geniş bir hinterlandın giriş kapısı hâline getirmektedir. Bu bağlamda proje, hem bölgesel hem de ulusal düzeyde uluslararası ticaret ağlarıyla kurulan ilişkilerin kapsamını yeniden

şekillendirmektedir. Ulaştırma planlamasında öngörülen bu bütünleşme, limanın yalnızca bölgesel değil, kıtalar arası ticaret akışları açısından da bir aktarma merkezi işlevi üstlenmesine imkân tanımaktadır. Bununla birlikte, limanın ekonomik ve bölgesel etkisinin ortaya çıkması, arka sahada kurulması planlanan lojistik merkezin zamanında hayata geçirilmesine ve ilgili ulaştırma koridorlarının tamamlanmasına bağlıdır. Her ne kadar liman önemli bir altyapı yatırımı olsa da, bu bileşenler gerçekleştirilmediği takdirde beklenen bölgesel dönüşüm potansiyelini tam olarak karşılayamayabilir. Ayrıca projenin çevresel hassasiyetleri gözeterek yürütülmesi, toplumsal kabulün ve sürdürülebilirliğin güçlendirilmesi açısından elzemdir. Bütüncül bir ulaştırma ve lojistik ekosistemi ile desteklendiğinde İyidere Limanı, Doğu Karadeniz'in dış ticaret kapasitesini artırma ve bölgesel kalkınmayı hızlandırma potansiyeline sahiptir; ancak bu potansiyelin gerçekleşmesi, tamamlayıcı unsurların eşgüdümlü biçimde uygulanmasına ve kurumsal koordinasyonun sürekliliğine bağlıdır.

Bu çalışma, SWOT Analiz yöntemi kullanılarak İyidere Lojistik Limanı'nın Rize ve Doğu Karadeniz Bölgesi ekonomik yapısında yaratacağı olası dönüşümü çok boyutlu bir çerçevede değerlendirmeyi amaçlamaktadır. Bu bağlamda proje, yalnızca bir liman yatırımı olarak değil, bölgenin lojistik üstünlüklerini yeniden ölçeklendirebilecek, tedarik zinciri yapısını dönüştürebilecek ve bölgesel kalkınmada yeni bir büyüme eksenini oluşturabilecek stratejik bir altyapı hamlesi olarak ele alınmaktadır. Çalışmada, limanın beklenen etkileri değerlendirilirken altyapı kapasitesi, hinterland genişlemesi, sektörler arası bağlantılar, dış ticaret potansiyeli, ulaşım ağlarına entegrasyon düzeyi ve bölgesel gelişim dinamikleri bütüncül bir yaklaşımla incelenmiştir. Ayrıca projenin bölgesel kalkınmaya katkı sunma potansiyeli, kurumsal koordinasyonun etkinliği, tamamlayıcı yatırımların zamanlaması ve çevresel-sosyal sürdürülebilirlik kriterleri dikkate alınarak analiz edilmiştir. Bu doğrultuda çalışma, İyidere Limanı'nın bölgenin lojistik dönüşümünde gerçek bir "kalkınma motoru" işlevi görüp göremeyeceğine ilişkin kapsamlı bir değerlendirme sunmakta; izleyen bölümlerde limanın teknik özellikleri, ekonomik ve bölgesel etkileri, potansiyel fırsatlar ve sınırlılıklar sistematik bir şekilde ele alınmaktadır.

## 2. Kavramsal ve Kuramsal Çerçeve

Lojistik, üretim ve tüketim süreçleri arasındaki mal ve hizmet akışının taşımacılık, depolama, elleçleme ve dağıtım faaliyetleri aracılığıyla bütüncül biçimde yönetilmesini sağlayan stratejik bir yapıyı ifade etmektedir. Bu süreç, tedarik zinciri yönetimiyle doğrudan ilişkili olup ürünlerin doğru zamanda, doğru yerde ve mümkün olan en düşük maliyetle teslim edilmesini hedefleyen bir organizasyon mantığına dayanmaktadır. Lojistiğin ekonomik sistemlerde üstlendiği işlev, yalnızca fiziksel taşımayı değil, aynı zamanda değer yaratma süreçlerinin optimizasyonunu da içerdiğinden, bölgesel rekabet gücü ve ekonomik faaliyetlerin coğrafi dağılımı üzerinde belirleyici bir rol oynamaktadır.

Lojistik altyapısının güçlenmesi, özellikle liman ve ulaştırma koridorları çevresinde büyüyen ekonomik kümelenmelerin ortaya çıkmasına yol açmaktadır; bu ise bölgelerin üretim ve yatırım çekme kapasitesini artırmaktadır. Büyüyen çevresel kaygılar ve uluslararası sürdürülebilirlik hedefleri, lojistik sektöründe geleneksel operasyonel yaklaşımların yeniden değerlendirilmesini zorunlu kılmış ve yeşil lojistik, sektörün dönüşümünü şekillendiren stratejik bir çerçeveye dönüşmüştür. Yeşil lojistik, lojistik faaliyetlerin çevre üzerindeki olumsuz etkilerini azaltmayı hedefleyen bütüncül ve önleyici bir yaklaşımı ifade etmektedir. Enerji verimliliğinin artırılması, karbon emisyonlarının düşürülmesi, temiz yakıtların teşvik edilmesi ve çevre dostu taşımacılık modlarının geliştirilmesi bu yaklaşımın temel yapı taşlarını oluşturmaktadır. Küresel ticaret hacminin yoğunlaştığı liman bölgelerinde yeşil lojistik uygulamaları daha kritik bir önem kazanmakta; liman faaliyetlerinin yarattığı çevresel baskı bölgesel sürdürülebilirlik ve kalkınma açısından riskler doğurmaktadır. Bu nedenle liman merkezli lojistik sistemlerin çevresel sürdürülebilirlik ilkeleri gözetilerek yeniden yapılandırılması hem rekabet gücünün korunması hem de uzun vadeli ekonomik dayanıklılığın sağlanması açısından zorunlu bir dönüşüm alanıdır. Literatürde de vurgulandığı üzere, sürdürülebilir politikalarla desteklenmeyen lojistik merkezlerin rekabet avantajını kaybetme riski arttığından, yeşil lojistik artık tercihe bağlı bir uygulama değil, stratejik bir zorunluluk hâline gelmiştir (Ersoy & Aydınbaş, 2025).

Lojistik yapılanmanın önemli bileşenlerinden biri olan lojistik köyler, çok modlu taşımacılık altyapısına sahip, lojistik işletmelerin yer aldığı, depolama, dağıtım, gümrükleme ve katma değerli hizmetlerin bütünleşik biçimde sunulduğu organize lojistik alanlardır. Avrupa’da kurumsallaşmış bu model, taşımacılık modları arasında entegrasyonu güçlendirerek tedarik zinciri maliyetlerini azaltmaktadır ve bölgesel ticaret akımlarını optimize etmektedir. Lojistik entegrasyonunu güçlendirerek tedarik zinciri maliyetlerini azaltmakta ve bölgesel ticaret akımlarını optimize etmektedir (Ballis & Mavrotas, 2007). Lojistik köylerin liman hinterlandlarında konumlanması, bölgesel ölçekte ekonomik faaliyetlerin yeniden örgütlenmesinde kritik bir rol oynamakta; özellikle liman ile kara ulaşımı arasındaki bağlantıların güçlendirilmesine ve ekonomik faaliyetlerin belirli alanlarda yoğunlaşmasına olanak sağlamaktadır.

Dijital teknolojilerin hızla gelişmesi, lojistik faaliyetlerin örgütlenme biçimini köklü biçimde dönüştürmüş ve literatürde “dijital lojistik” olarak nitelenen yeni bir operasyonel paradigma yaratmıştır. Dijital (akıllı) lojistik; bilgi ve iletişim teknolojilerinin, nesnelerin interneti tabanlı izleme sistemlerinin, yapay zekâ algoritmalarının, büyük veri analitiğinin ve blokzincir temelli güvenlik altyapılarının lojistik süreçlere entegre edilmesini ifade etmektedir (Wang & Pettit, 2021). Bu teknolojik dönüşüm, tedarik zincirlerinde görünürlüğün artmasına, operasyonel risklerin azalmasına ve süreç hızının belirgin biçimde yükselmesine yol açarak küresel lojistik ağlarının işleyişini yeniden şekillendirmektedir. Dijitalleşmenin etkisi, özellikle liman-lojistik ilişkilerinde daha

belirgin olup, veri temelli operasyon yönetimi ve otomasyon sayesinde limanlar, yalnızca yük aktarım noktaları olmaktan çıkarak bölgesel kalkınma açısından elzem dijital ve lojistik merkezlere dönüşmektedir (Ersoy & Aydınbaş, 2025). Bu çerçevede dijital (akıllı) limanlar; otomasyon, gerçek zamanlı veri akışı, yapay zekâ tabanlı planlama sistemleri ve IoT sensörleriyle desteklenen bütünleşik bilgi altyapısı üzerine kurulu yeni nesil liman yapıları olarak tanımlanmaktadır. Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı (United Nations Conference on Trade and Development) “UNCTAD” (2021), dijital limanları verimlilik, güvenlik ve sürdürülebilirlik hedeflerinin bir arada gerçekleştirilebilmesi için bilgi teknolojilerinin bütüncül kullanıldığı liman yapıları olarak ifade etmektedir. Dijital liman altyapıları operasyonel hız ve doğruluğu artırmakla sınırlı kalmayıp, küresel tedarik zincirlerinin dayanıklılığını ve şeffaflığını güçlendiren yapısal bir dönüşüm yaratmakta; böylece bölgesel ekonomilerin bilgi temelli bir dönüşüm sürecine girmesine zemin hazırlamaktadır (Ersoy & Aydınbaş, 2025).

Lojistiğe ilişkin kavramlarla birlikte sürdürülebilir bölgesel kalkınma kavramları da ele alınmalıdır. Bölge kavramı, tanımlama, analiz, yönetim ve planlama perspektifleriyle ele alındığında öncelikle coğrafi bir alanı ifade etmektedir. Literatürde bölge; homojenlik ya da işlevsellik gibi ölçütlere dayalı olarak sınıflandırılmakta, ayrıca doğal, ekonomik, yönetsel ve politik özelliklerine göre farklı biçimlerde tanımlanmaktadır (Nijkamp & Bergh, 1990). Bu bağlamda bölge, yalnızca mekânsal bir birim değil, aynı zamanda kalkınma süreçlerinin şekillendiği çok boyutlu bir yapı olarak değerlendirilmektedir. Kalkınma, insan yaşamının sürdürülebilirliğini sağlamayı, bireyin kendine saygı duymasını mümkün kılan toplumsal ve ekonomik koşulların sürekliliğini ve bireylerin yaşamları üzerinde tercih yapabilme özgürlüğüne sahip olmalarını içeren çok boyutlu bir süreç olarak ele alınmaktadır (Todaro, 1994). Bölgesel kalkınma ise, bir ülke içinde yer alan bölgeler arasındaki ekonomik ve sosyal gelişmişlik farklılıklarını azaltmaya ya da ortadan kaldırmaya yönelik olarak yürütülen, kamu öncülüğünde veya kamu-özel sektör iş birliğiyle gerçekleştirilen planlı ekonomik ve sosyal faaliyetlerin bütünüdür (Özçiftçi, 2023). Sürdürülebilirlik anlayışı ise ekonomik büyüme ile insan refahının, tüm sistemlerin temelini oluşturan doğal kaynaklara bağımlı olduğunu kabul etmektedir. Bu nedenle ekonomik politikaların uzun vadede sürdürülebilir olabilmesi için çevresel unsurlara yüksek düzeyde öncelik verilmesi gerektiği vurgulanmaktadır (Pearce & Warford, 1993). Dünya Çevre ve Kalkınma Komisyonu (World Commission on Environment and Development “WCED”) tarafından sürdürülebilir kalkınma, bugünün gereksinimlerini karşılarken gelecek kuşakların kendi ihtiyaçlarını karşılama olanaklarını ortadan kaldırmayan bir kalkınma biçimi olarak tanımlanmaktadır (WCED, 1987). Aynı zamanda sürdürülebilir kalkınma, ekonomik kalkınmanın planlanmasına yön veren ve kalkınma politikalarına rehberlik eden ekolojik temelli bir kavram olarak değerlendirilmektedir (Sinemillioğlu, 2009).

## 2.1. Lojistik ve Bölgesel Kalkınma İlişkisi

Lojistik altyapı; üretim, ticaret ve istihdam üzerinde çok boyutlu etkiler üreten temel bir bölgesel kalkınma bileşenidir. Lojistik merkezlerin faaliyetleri tek bir mekânda toplaması, işletmelerin süreç maliyetlerini azaltarak tedarik zincirlerinin sürekliliğini sağlamakta ve verimliliği artırmaktadır. Literatürde lojistik merkezlerin ekonomik, sektörel ve çevresel kazanımlar sunduğu; üretim süreçlerinde süreklilik sağladığı, ticaret hacmini artırdığı ve istihdam olanaklarını genişlettiği belirtilmektedir (Altunay Nuray & Duman Alptekin, 2023).

*Üretim Üzerindeki Etkiler:* Lojistik merkezler, hammadde ve ara malzeme tedarikine erişimi kolaylaştırarak üretim süreçlerinin hızlanmasını desteklemektedir. Ayrıca, gelişmiş depolama ve dağıtım altyapısı, özellikle KOBİ'ler için maliyet etkinliğini artırarak rekabet avantajı sağlamaktadır. *Ticaret Üzerindeki Etkiler:* Intermodal taşımacılık kapasitesindeki artış, hem bölgesel hem de uluslararası ticarete işlem sürelerini kısaltmakta ve ihracat ile ithalat maliyetlerini düşürmektedir. Avrupa'daki lojistik köy yapılanma örnekleri, bu etkilerin kurumsallaşmış ve sistematik biçimde gözlemlenebilmesini mümkün kılan somut kanıtlar sunmaktadır (Çelik, 2021).

*İstihdam ve Ekonomik Yapı Üzerindeki Etkiler:* Lojistik merkezlerin kuruluşu, yeni yatırımların çekilmesine, işletme sayısının artmasına ve lojistik odaklı istihdam fırsatlarının çoğalmasına yol açarak, bölgesel ekonomik canlılığı artırmaktadır (Gümüş, 2009; Sarrazin vd., 2018; Altunay Nuray & Duman Alptekin, 2023). *Ulaştırma-Ekonomi-Kalkınma İlişkisi:* Ulaştırma altyapısı, ekonomik canlılığın temel belirleyicilerinden biridir. "Ekonomik hayatın faaliyet ve canlılığı, ulaştırma vasıtalarının durumuyla orantılıdır" ifadesi, ulaştırmanın bölgesel ve ulusal kalkınmadaki kritik rolünü açık biçimde ortaya koymaktadır (UAB, 2023; Altunay Nuray & Duman Alptekin, 2023).

## 2.2. Ulusal ve Uluslararası Örnekler

Lojistik merkezler, ekonomik faaliyetlerin işleyişi ve bölgesel kalkınmada kritik rol oynamaktadır. Avrupa'da Rotterdam, Hamburg ve Bremen gibi merkezler intermodal taşımacılık ile şehir merkezlerinin dışında konumlanırken küçük ve fonksiyonel bir yapı benimsemiştir. Türkiye'de ise Samsun, Mersin ve Filyos lojistik köyleri çok modlu taşımacılığı destekleyerek bölgesel ekonomik gelişime katkı sağlamaktadır. Aşağıda söz konusu ulusal ve uluslararası örnekler detaylıca incelenmiştir:

*Avrupa'daki Lojistik Merkez Örnekleri (Rotterdam, Hamburg vb.):* Avrupa'da lojistik merkez yapılanması 1960'lı yıllarda gelişmeye başlamış ve 1990'lardan itibaren kurumsal bir ağ yapısına kavuşmuştur. Rotterdam, Hamburg ve Bremen gibi liman kentleri, intermodal taşımacılığın gelişmiş olduğu, geniş hinterlanda sahip ve kıta ticaretinde stratejik konumları ile öne çıkan önemli lojistik merkezlerdir. Avrupa'daki lojistik merkezlerin ortak özellikleri; şehir merkezi dışında konumlanmaları, küçük fakat fonksiyonel bir yerleşim modeli izlemeleri ve demir yolu ile karayolu ağlarına yüksek

entegrasyon sağlamalarıdır (Ballis & Mavrotas, 2007; Çelik, 2021).

*Türkiye’de Benzer Projeler (Mersin, Filyos, Samsun):* Türkiye’de lojistik merkez politikalarının özellikle 2006 sonrası hız kazandığı görülmektedir. Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD) tarafından işletmeye alınan lojistik merkezler, ülkenin jeostratejik konumuna uygun olarak çok modlu taşımacılığı desteklemeyi hedeflemektedir (Altunay Nuray & Duman Alptekin, 2023; TCDD, 2024).

*Samsun (Gelemen) Lojistik Köyü:* Türkiye’deki ilk lojistik köy olup Karadeniz Bölgesi’nin uluslararası ticaret akışında önemli bir rol üstlenmektedir. Demir yolu-karayolu-deniz yolu bütünleşmesi sayesinde bölgesel taşıma maliyetlerinin azalmasına katkı sunmaktadır (Bayraktutan & Özbilgin, 2014; Altunay Nuray & Duman Alptekin, 2023).

*Mersin (Yenice) Lojistik Köyü:* Akdeniz ticaretinin merkezinde konumlanan bu lojistik merkez, Orta Doğu pazarlarına erişimi kolaylaştırarak uluslararası taşımacılıkta stratejik bir işlev üstlenmektedir (Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği “UTİKAD”, 2017; Altunay Nuray & Duman Alptekin, 2023).

*Zonguldak (Filyos) Lojistik Köyü:* Batı Karadeniz’in sanayi hinterlandı ile liman altyapısı arasında bütünleşik bir lojistik yapı kurmayı hedefleyen bu merkez, bölgesel sanayileşme stratejilerinin önemli bir bileşeni olarak planlanmaktadır (Altunay Nuray & Duman Alptekin, 2023).

### 3. Doğu Karadeniz Bölge Ekonomisinin Genel Görünümü

Doğu Karadeniz Bölgesi’nin ekonomik yapısı, tarihsel, kültürel ve coğrafi özelliklerin etkisiyle şekillenmiş; bölgenin ekonomik gelişim desenleri büyük ölçüde tarımsal üretim, kıyı ticareti ve hizmet faaliyetleri etrafında yoğunlaşmıştır. Rize, bu genel bölgesel özelliklerin en belirgin şekilde gözlemlendiği illerden biridir. Kentin ekonomik dokusunu biçimlendiren ana unsurlar arasında doğal kaynakların niteliği, nüfus hareketleri, ulaşım ve altyapı kısıtları, tarımsal üretim gelenekleri ve bölgesel yerleşim yapısı yer almaktadır.

Doğu Karadeniz, dağlık topoğrafyası nedeniyle ekonomik faaliyetlerin çeşitlenmesinin sınırlı olduğu bir bölge yapısına sahiptir. Yerleşim alanlarının çoğu kıyıya sıkışmış durumdadır; iç kesimler ise yüksek eğimli dağlık alanlardan oluşmakta ve bu durum ekonomik faaliyetlerin bölgesel dağılımını belirgin biçimde etkilemektedir. Bölgede gelir üretimi büyük ölçüde tarım ve hizmetler sektörüne dayanmakta; sanayi faaliyetleri ise sınırlı ölçekte kalmaktadır. Bu bağlamda Rize, bölgenin hem potansiyellerini hem de yapısal kırılganlıklarını bünyesinde barındıran karmaşık bir ekonomik örüntü sunmaktadır. Rize ilinde istihdam olanakları ağırlıklı olarak tarım, arıcılık, sanayi, turizm ve balıkçılık sektörlerinde yoğunlaşmaktadır. Bölgenin sanayi yapısı büyük ölçüde çay üretimi ve işlenmesine dayanmaktadır. Bu kapsamda il genelinde yaklaşık yirmi çay fabrikası ile on beş civarında çay işleme atölyesi faaliyet göstermektedir. Çay paketleme, ambalajlama ve ana bakım-onarım tesisleri de sanayi

altyapısının önemli bir parçasını oluşturarak istihdama katkı sağlamaktadır. Bunun yanı sıra balık yağı üretimi, un ve şekerli gıda imalatı gibi gıda sanayisi dalları ile kereste, alüminyum, döküm, çivi ve tel üretimi yapan tesisler de Rize'deki sanayi çeşitliliğini artıran unsurlar arasında yer almaktadır (Aydınbaş, 2023).

### 3.1. Rize'nin Ekonomik Yapısı

Rize ekonomisinin temel belirleyicisi çay tarımıdır. Bölgenin iklim koşulları, yüksek yağış miktarı, eğimli arazi yapısı ve nem oranı, çay bitkisinin yetişmesine son derece elverişli bir ortam oluşturmuştur. Bu çevresel avantaj, 20. yüzyıl ortalarından itibaren devlet destekli çay politikalarıyla birleşerek çay tarımının hızla yaygınlaşmasına yol açmıştır. Günümüzde Rize'de tarımsal faaliyetlerin büyük bölümü çay yetiştiriciliğine dayandığından, üretim yapısı belirgin bir şekilde bu ürün etrafında yoğunlaşmış durumdadır. Çay sektörünün bölge ekonomisine katkısı yalnızca tarımsal üretimle sınırlı değildir. Çay işleme fabrikalarının kurulması, Rize'de modern sanayinin ilk kurumsal adımlarını oluşturmuş; istihdam yaratmış ve ekonomik hareketliği artırmıştır (Kuzucu, 2012). Ancak bu sanayileşme süreci, bölgenin sermaye birikimi kapasitesinin sınırlılığı, yerleşim alanlarının darlığı ve ulaşım kısıtları nedeniyle geniş çaplı bir sanayi dönüşümüne evrilememiştir. Bunun yanında, son yıllarda kivi, likapa ve fındık gibi ürünlerin yetiştiriciliği yaygınlaşmış; özellikle nemli iklimin uygun olduğu mikro bölgelerde bu ürünlere yönelik yeni pazar açılımları gerçekleşmiştir. Tarımsal ürün deseninin çeşitlendirilmesi bölgenin ekonomik kırılğanlığını azaltmakta ve çiftçi gelirlerini daha sürdürülebilir hale getirmektedir (Aydınbaş, 2023). Tarım dışındaki ekonomik faaliyetler içinde turizm giderek daha belirgin bir yer tutmaktadır.

Yayla turizmi, bölgenin en karakteristik turizm biçimi olup, doğal peyzaj, yüksek rakımlı yaylalar, endemik flora ve fauna unsurları sayesinde ulusal ve uluslararası bir çekim alanı yaratmaktadır. Buna ek olarak, Fırtına Vadisi, rafting ve trekking parkurları, kıyı şeridi, gastronomik zenginlikler ve yöresel el sanatları turizmin çeşitlenmesine katkı sunmaktadır (Erdoğan ve Coşkun, 2021). Ancak turizm sektörünün potansiyeline rağmen altyapı, su kaynakları yönetimi, konaklama kapasitesi, ulaşım erişilebilirliği ve planlama eksiklikleri sektörün büyümesini sınırlandırmaktadır. Turizmin katma değer üretme kapasitesinin artırılabilmesi için planlı ve bütüncül gelişim stratejilerinin hayata geçirilmesi gerekliliği vurgulanmakta; mevcut uygulamaların doğal kaynaklar üzerinde artan bir baskı oluşturduğu ve bu durumun uzun vadede sürdürülebilirlik açısından önemli riskler barındırdığı ifade edilmektedir (Aydınbaş, 2023).

### 3.2. Altyapı ve Ulaşım Sorunları

Rize ekonomisinin dönüşümünü etkileyen en temel yapısal unsurlardan biri ulaşım altyapısının yetersizliğidir. Bölgenin dik ve parçalı topoğrafyası karayolu inşaatlarını maliyetli ve teknik açıdan zor hale getirmekte; bu nedenle yollar çoğunlukla kıyı şeridi

boyunca yoğunlaşmaktadır. Kıyı şeridindeki sınırlı alan aynı zamanda yerleşim birimlerinin sıkışmasına yol açmakta; geniş ölçekli ticaret alanlarının, depo tesislerinin ve lojistik merkezlerin kurulmasını zorlaştırmaktadır.

Deniz yolu altyapısı ise ekonomik potansiyel taşımaya rağmen teknik kapasite sınırlıdır. Rize Limanı uzun yıllardır bölgenin dış ticaret kapısı olarak kullanılmakta olsa da modern lojistik ihtiyaçlarını karşılayacak ölçekte değildir. 2021 itibarıyla ilin ihracatının %60'ının deniz yolu ile yapılması, deniz yolu taşımacılığının önemini ortaya koymakla birlikte, liman altyapısının geliştirilmesi gerekliliğini de açıkça göstermektedir. Bunun yanı sıra Rize'nin demir yolu bağlantısından yoksun olması, bölgeyi uluslararası ticaret koridorlarının dışında bırakmakta ve sanayi ürünleri ile tarımsal ürünlerin pazarlara erişim sürecini zorlaştırmaktadır. Bu durum hem lojistik maliyetleri artırmakta hem de bölgenin rekabet gücünü düşürmektedir. Özellikle turizm sektörünün ve tarımsal ürün ticaretinin etkin bir şekilde gelişebilmesi için güçlü ulaşım ağlarına duyulan ihtiyacı vurgulayan yaklaşım, ulaşım altyapısının iyileştirilmesini bölgesel kalkınmanın temel unsurlarından biri olarak değerlendirmektedir (Aydınbaş, 2023).

### 3.3. Bölgede Kalkınma Potansiyeli ve Engeller

Rize ekonomisi, güçlü bir tarımsal üretim geleneğine, zengin doğal kaynaklara ve turizm açısından önemli çekiciliklere sahip olsa da önemli yapısal sorunlarla karşı karşıyadır. Çay sektörünün hâkimiyeti bölgenin ekonomik omurgasını oluşturmakla birlikte, aşırı bağımlılık ekonomik çeşitlenmeyi sınırlandırmakta; sermaye birikiminin düşük olması, ulaşım altyapısındaki yetersizlikler ve beşerî sermaye kaybı bölgesel kalkınma kapasitesini olumsuz etkilemektedir. Dolayısıyla Rize'nin kalkınma sürecinde aşağıdaki adımlar kritik öneme sahiptir:

- Ulaşım ve lojistik altyapısının güçlendirilmesi,
- Turizmin sürdürülebilir ve planlı biçimde geliştirilmesi,
- Tarımsal ürün çeşitliliğinin artırılması,
- Beşerî sermayeyi güçlendiren eğitim ve istihdam politikalarının uygulanması,
- Sermaye birikimini destekleyecek yatırım ortamının iyileştirilmesi.

Tüm bu unsurların bütüncül bir yaklaşımla ele alınması, Rize'nin ekonomik açıdan daha dirençli, çeşitli ve rekabetçi bir yapıya kavuşmasını sağlayacaktır.

*Coğrafi Koşulların Etkisi:* Doğu Karadeniz'in dağlık topoğrafyası ekonomik kalkınmada hem sınırlayıcı hem de teşvik edici bir rol oynamaktadır. Bir yandan tarımsal üretimin küçük ve parçalı alanlarda yapılmasını gerektirmekte; makineleşmeyi, ölçek ekonomilerini ve verim artışını sınırlandırmaktadır (Taşpınar, 2004). Bu durum tarım sektörünün modernleşme kapasitesini sınırlamaktadır. Diğer yandan bölgenin doğal güzellikleri, yüksek yaylaları, akarsu varlığı ve biyolojik çeşitliliği turizm ve ekoturizm açısından büyük bir potansiyel sunmaktadır. Bölgenin doğal ve kültürel değerleri, turizm

sektöründe stratejik rekabet üstünlüğü yaratabilecektir, ancak bunun sürdürülebilir planlama ve kaynak yönetimiyle desteklenmesi gerekmektedir (Aydınbaş, 2023).

*Sermaye Birikimi Sorunu:* Rize'nin ekonomik gelişimini sınırlayan en önemli faktörlerden biri sermaye birikiminin düşük olmasıdır. Ekonominin büyük ölçüde çay gibi düşük katma değerli bir ürüne dayanması, yüksek sermaye gerektiren yatırımların yapılmasını zorlaştırmaktadır (Özyurt, 1997). Sermaye birikiminin sınırlılığı sanayi gelişimini yavaşlatmakta, turizm ve ticaret alanlarında büyük ölçekli yatırımların hayata geçirilmesini güçleştirmektedir. Doğu Karadeniz'in genelinde sermaye yetersizliği, uzun vadeli bölgesel kalkınma hedefleri için kritik bir engel teşkil etmektedir (Aydınbaş, 2023).

*Beşerî Sermaye ve Nüfus Dinamikleri:* Beşerî sermayeye ilişkin göstergeler bölgenin ekonomik dönüşüm potansiyelini doğrudan etkilemektedir. Rize'de nüfusun yaşlanma eğiliminde olması, genç nüfusun daha büyük ekonomik merkezlere göç etmesi ve tarım dışı sektörlerde nitelikli istihdam olanaklarının yetersiz kalması, bölgenin iş gücü niteliğini zayıflatmaktadır. Hizmet sektörünün gelişimi, turizmin niteliği ve tarımda verimliliğin artırılması, nitelikli beşerî sermaye ihtiyacını daha da belirgin hale getirmektedir. Beşerî sermayedeki bu erozyonun, ekonomik faaliyetlerin verimliliğini düşürdüğü ve bölgesel kalkınma sürecini yavaşlattığı ifade edilmektedir (Aydınbaş, 2023).

**Table 1.** Bölgesel Kalkınmaya İlişkin Temel İstatistikler: Rize İli

| Gösterge                                              | Değer    |
|-------------------------------------------------------|----------|
| Nüfus (2024)                                          | 346.977  |
| Kişi Başına Gayrisafi Yurt İçi Hasıla (GSYH) "Bin TL" | 8.027    |
| İşsizlik Oranı (2023)                                 | %8,7     |
| İhracat (2023) "Milyon Dolar"                         | 234,7    |
| İthalat (2023) "Milyon Dolar"                         | 8,3      |
| Şehirleşme Oranı                                      | %66,26   |
| Tarımsal Alan "ha"                                    | 55.712,4 |
| Tarımsal Alanın Çay Oranı                             | %95,3    |
| Bitkisel Üretim Değeri (2021) "Milyar TL"             | 4.08     |
| Kamu Yatırımı (2022) "Milyar TL"                      | 6.19     |

**Kaynak:** Türkiye İstatistik Kurumu "TÜİK", 2023; Doğu Karadeniz Kalkınma Ajansı (DOKA), 2025

Tablo 1, Rize'nin demografik yapısı, ekonomik faaliyetleri ve tarımsal üretim kapasitesi açısından bölgesel kalkınmayı destekleyebilecek güçlü bir potansiyele sahip olduğunu göstermektedir. İlin ihracat düzeyi ve kamu yatırımları, ekonomik canlılığın sürdüğünü ortaya koyarken; tarım alanlarının büyük bölümünün çay üretimine dayanması, ekonomik yapının sektörel çeşitlenme açısından sınırlı olduğunu işaret etmektedir. Buna karşın kentleşme oranı ve bölgenin genel istihdam göstergeleri, insan kaynağı ve altyapı açısından lojistik merkez olma hedefini destekleyen koşulların bulunduğunu göstermektedir. Bu nedenle tablo genel olarak Rize'nin stratejik yatırımlar

için uygun bir sosyoekonomik profile sahip olduğunu ortaya koymaktadır.

**Table 2.** İktisadi Faaliyet Kollarına Göre GSYH (Bin TL), Rize İli- 2023 Yılı

| Faaliyet Kolu                                                      | Değer (Bin TL) |
|--------------------------------------------------------------------|----------------|
| Tarım, Ormancılık ve Balıkçılık                                    | 7.534.177      |
| Sanayi                                                             | 10.802.802     |
| İmalat Sanayi                                                      | 7.908.335      |
| İnşaat                                                             | 5.368.147      |
| Hizmetler                                                          | 14.262.319     |
| Bilgi ve İletişim                                                  | 237.868        |
| Finans ve Sigorta Faaliyetleri                                     | 1.395.329      |
| Gayrimenkul Faaliyetleri                                           | 3.954.323      |
| Mesleki, İdari ve Destek Hizmet Faaliyetleri                       | 1.703.376      |
| Kamu Yönetimi, Eğitim, İnsan Sağlığı ve Sosyal Hizmet Faaliyetleri | 10.787.718     |
| Diğer Hizmet Faaliyetleri                                          | 2.017.120      |
| Sektörler Toplamı                                                  | 58.063.179     |
| Vergi – Sübvansiyon                                                | 7.421.518      |
| GSYH (Toplam)                                                      | 65.484.697     |

**Kaynak:** TÜİK, 2023

Tablo 2, Rize ekonomisinin yapısal bileşenlerini bir bütün olarak ele aldığı, ilin ekonomik faaliyetlerinin ağırlıklı olarak tarıma ve hizmetlere dayalı olduğunu; sanayi, bilgi-iletişim ve finans gibi sektörlerin ise daha sınırlı bir gelişmişlik düzeyine sahip olduğunu göstermektedir. Tarım özellikle çay üretimi nedeniyle bölgesel kimliğin temel unsurlarından biri olmayı sürdürürken, hizmetler sektörü ticaret, turizm ve yerel hizmetler aracılığıyla ekonomik canlılığın başlıca kaynağını oluşturmaktadır. Buna karşın, coğrafi kısıtlar ve üretim kapasitesinin dar olması sanayi ve imalatın belirleyici bir sektör hâline gelmesini engellemekte, bu alanlar daha çok destekleyici bir işlev üstlenmektedir. Kamu yönetimi, eğitim ve sağlık gibi kamusal hizmetler ise bölgesel istikrar ve istihdam açısından önemli bir pay taşımakta, ekonomik yapının sürekliliğine katkı sağlamaktadır. Genel görünüm, Rize'nin ekonomisinin belirli alanlarda güçlü bir temele sahip olduğunu ve bu yapı sayesinde bölgesel düzeyde istikrarlı bir ekonomik profil sergilediğini göstermektedir. Tarım, hizmetler ve kamusal faaliyetler gibi köklü sektörlerdeki mevcut kapasite, ilin ekonomik işleyişinin sürekliliğini desteklerken; sanayi, bilgi-iletişim ve finans gibi alanların gelişime açık olması, gelecekte ekonomik çeşitlenmenin artırılmasına yönelik önemli bir fırsat sunmaktadır. Bu durum, Rize'nin mevcut gücünü korurken yeni sektörlerde büyüme potansiyeli taşıdığını da işaret etmektedir.

Tablo 3 ile Rize ili SEGE gösterge ve değerlerine yer verilmiştir. Türkiye'de illerin ve bölgelerin sosyo-ekonomik gelişmişlik düzeylerinin karşılaştırmalı olarak değerlendirilmesinde Sosyo-Ekonomik Gelişmişlik Sıralaması (SEGE) Araştırmaları önemli bir referans niteliği taşımaktadır. SEGE çalışmaları aracılığıyla iller ve bölgeler

arasındaki gelişmişlik farklılıkları nicel göstergeler üzerinden belirlenebilmekte; gerçekleştirilen kademelendirme analizleri sayesinde her bir ilin ve bölgenin hangi gelişmişlik grubunda yer aldığı ortaya konulabilmektedir. Bu kapsamlı değerlendirme süreci, kamu kaynaklarının daha etkin ve rasyonel biçimde tahsis edilmesine olanak sağlarken, aynı zamanda bölgesel gelişmişlik farklarının azaltılmasına ve dengeli kalkınma politikalarının oluşturulmasına yönelik sağlam bir analitik altyapı sunmaktadır.

**Table 3.** Rize İli SEGE Değerlendirmesi

| Gösterge                                 | Değer    |
|------------------------------------------|----------|
| İl                                       | Rize     |
| SEGE 2011 İl Sıralaması                  | 34       |
| SEGE 2017 İl Sıralaması                  | 36       |
| En Ön Sıradaki İlçe (2022)               | Merkez   |
| En Ön Sıradaki İlçenin SEGE 2022 Sırası  | 119      |
| En Son Sıradaki İlçe (2022)              | İkizdere |
| En Son Sıradaki İlçenin SEGE 2022 Sırası | 631      |

**Kaynak:** T.C. Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, 2024

Rize ilinin sosyo-ekonomik gelişmişlik düzeyine ilişkin göstergeler incelendiğinde, ilin SEGE 2011 döneminde 34. sırada yer alırken, 2017 yılında 36. sıraya gerilediği görülmektedir. Bu durum, söz konusu dönemde Rize'nin göreceli sosyo-ekonomik konumunda sınırlı bir gerilemeye işaret etmektedir. İlçe düzeyindeki 2022 SEGE verileri, Rize ili içerisinde gelişmişlik farklılıklarının belirgin olduğunu ortaya koymaktadır. Buna göre, Merkez ilçe 119. sırayla ilin en gelişmiş ilçesi konumunda bulunurken, İkizdere ilçesi 631. sırada yer alarak sosyo-ekonomik açıdan en düşük performansa sahip ilçe olarak öne çıkmaktadır. Merkez ilçe ile en alt sırada yer alan ilçe arasındaki bu fark, il içi bölgesel ve yapısal eşitsizliklerin varlığını göstermektedir. Bu bulgular, Rize ilinde uygulanacak bölgesel kalkınma politikalarının il geneli yerine ilçe temelli ve farklılaştırılmış stratejiler çerçevesinde ele alınmasının önemini ortaya koymaktadır.

Özellikle sosyo-ekonomik açıdan geri konumda bulunan ilçelere yönelik hedefli müdahalelerin, il içi gelişmişlik farklarının azaltılmasına katkı sağlayabileceği belirtilmektedir (T.C. Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, 2024). Nitekim İyidere Lojistik Projesi, Rize'nin mevcut sosyo-ekonomik yapısını dönüştürme potansiyeline sahip stratejik bir yatırım olarak değerlendirilebilir. Projenin hayata geçirilmesiyle birlikte ilin ulaşım ve lojistik altyapısının güçlenmesi, Rize'nin Karadeniz Havzası ve hinterlandı ile olan ekonomik entegrasyonunu artırarak ticaret, istihdam ve üretim faaliyetlerini çeşitlendirebilecektir. Bu gelişmelerin, orta ve uzun vadede Rize'nin SEGE sıralamasına olumlu yönde yansımaları muhtemeldir. Ayrıca, lojistik merkez odaklı gelişimin yalnızca Merkez ilçe ile sınırlı kalmayıp çevre ilçelere de yayılması durumunda, ilçe düzeyinde ortaya çıkan sosyo-ekonomik farklılıkların azaltılmasına katkı sunma potansiyeli bulunmaktadır. Bu yönüyle İyidere Lojistik Projesi, Doğu Karadeniz Projesi Bölge

Kalkınma İdaresi Başkanlığı (DOKAP, 2026) çerçevesinde öngörülen bölgesel dengeli kalkınma hedefleriyle uyumlu bir müdahale niteliği taşımaktadır.

#### 4. İyidere Lojistik Liman Projesi

Rize İyidere Lojistik Limanı, yaklaşık 170 hektarlık dolgu alanı üzerinde konteyner, genel kargo ve Ro-Ro (Roll on Roll off) operasyonlarına hizmet verecek şekilde planlanmıştır. Liman yerleşimi, bölgeye ait jeoteknik ve hidrografik veriler dikkate alınarak oluşturulmuş; yapılan mühendislik analizleri sonucunda 4.000 TEU (Yirmi Ayak Eşdeğer Birimi “Twenty-Foot Equivalent Unit”) kapasiteli gemilerin yanaşabileceği bir altyapı tasarlanmıştır. Proje kapsamında hazırlanan jeolojik-jeoteknik etüt, zemin yapısının güncel deniz çökellerinden oluşması ve sıvılaşma riskinin varlığı nedeniyle mühendislik açısından özel önlemler gerektiğini ortaya koymaktadır (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2019).

Tablo 4, bölgedeki iki önemli limanın kapasite ve altyapı özelliklerini karşılaştırarak, her birinin lojistik açıdan hangi yönleriyle öne çıktığını göstermektedir. Hopa Limanı, farklı türlerdeki yükleri elleçleyebilme yeteneği ve geniş depolama alanlarıyla çok yönlü bir operasyon yapısına sahip olduğunu ortaya koyarken; Trabzon Limanı, yüksek hacimli yük kabul kapasitesi, geniş depolama imkânları ve yoğun gemi trafiğini karşılayabilecek altyapısıyla bölgesel ölçekte daha büyük bir lojistik merkez konumunda olduğunu göstermektedir. Bu karşılaştırma genel olarak, Rize’ye en yakın limanların bölge ticareti açısından tamamlayıcı nitelikte güçlü lojistik işlevler sunduğunu, ancak kapasite ve ölçek bakımından aralarında belirgin farklılıklar bulunduğunu ortaya koymaktadır.

**Table 4.** Hopa ve Trabzon Limanları

| Liman / İşletmeci             | Kapasite / Özellik                                                                                          | Açıklama / Not                                                                     |
|-------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|
| Park Denizcilik & Hopa Limanı | 320.000 TEU / yıl (konteyner)                                                                               | Dökme, genel, sıvı, Ro-Ro, konteyner, proje yükü elleçleyebilme kapasitesi mevcut. |
|                               | 2.500.000 ton/yıl (kuru yük), 600.000 ton/yıl (genel yük), 900.000 ton/yıl (sıvı yük)                       | Yıllık yük elleçleme kapasitesi.                                                   |
|                               | Liman sahası 216.000 m <sup>2</sup> ; açık saha 102.462 m <sup>2</sup> ; kapalı ambar 18.220 m <sup>2</sup> | Depolama ve terminal alanı bilgisi.                                                |
| Trabzon Limanı                | 10 milyon ton/yıl yıllık elleçleme kapasitesi                                                               | Limanın beyan edilen yıllık yük kapasitesi.                                        |
|                               | 5 milyon ton/yıl depolama kapasitesi; 8 rıhtım ile toplam 2.235 m rıhtım uzunluğu                           | Fiziki altyapı ve depolama kapasitesi.                                             |
|                               | 350.000 TEU/yıl konteyner elleçleme kapasitesi; yıllık gemi kabul kapasitesi 2.500 adet                     | Konteyner + gemi trafiği potansiyeli.                                              |

**Kaynak:** TÜRKLİM (2025); TRABZONPORT (2025)

#### 4.1. Projenin Teknik Özellikleri ve Hedefleri

Bölgesel ticaret kapasitesini artırmak amacıyla tasarlanan liman, yüksek tonajlı gemilerin yanaşabileceği ileri mühendislik özelliklerine sahip bir altyapı sistemi üzerine inşa edilmektedir. Proje kapsamında oluşturulan ana mendireğin yaklaşık 2,9 km uzunluğa ulaşması, tali mendireğin ise 395-470 metre aralığında planlanması, limanın Karadeniz'in zorlu deniz koşullarına uygun şekilde yapılandırıldığını göstermektedir (UAB, 2025).

Yıllık toplam 13 milyon tonluk yük kapasitesi; genel kargo, dökme yük, konteyner ve Ro-Ro taşımacılığını kapsayacak biçimde planlanmıştır. Ayrıca 100 bin TEU konteyner ve 100 bin araçlık Ro-Ro kapasitesi, limanı Doğu Karadeniz'in yeni bir aktarma merkezi haline getirmektedir (UAB, 2024).

Projenin hedefleri arasında, bölgenin mevcut lojistik ağlarını karayolu, demir yolu ve deniz yolu taşımacılığıyla entegre ederek kombine taşımacılık zincirini güçlendirmek; Kafkasya–Orta Doğu–Avrupa hattında Türkiye'nin konumunu lojistik açıdan daha görünür ve rekabetçi hale getirmek bulunmaktadır (Rize Valiliği, 2025).

#### 4.2. Paydaşlar ve Uygulama Süreci

Projenin hayata geçirilmesinde çok paydaşlı bir yönetim modeli benimsenmektedir. Başta Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ile Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı olmak üzere çeşitli kamu kurumları teknik, hukuki ve çevresel süreçlerde sorumluluk üstlenmektedir (UAB, 2021). Yerel yönetimler, özellikle Rize Valiliği ve ilçe belediyeleri, proje alanında koordinasyon ve bölgesel planlama işlevi görmektedir.

Özel sektör ise hem inşaat hem de liman işletmeciliğine yönelik teknik uzmanlık sağlamaktadır. Ayrıca akademik kurumlar—özellikle lojistik ve ulaşım alanında çalışan üniversiteler—bölgesel talep analizleri ve lojistik master plan çalışmalarına katkı sunmaktadır (Rize Valiliği, 2025).

Süreç içerisinde bazı çevresel tartışmalar gündeme gelmiş olsa da resmî kurumların açıklamalarına göre proje, kontrollü uygulama yöntemleri ve Çevresel Etki Değerlendirmesi (ÇED) süreçleri doğrultusunda yürütülmekte; dolgu ve taş tedariki çalışmalarının geçici nitelik taşıdığı belirtilmektedir (UAB, 2021).

#### 4.3. Beklenen Ekonomik ve Sosyal Etkiler

Projenin ekonomik etkileri hem bölgesel üretim hem de ulusal ticaret hacmi açısından dikkate değerdir. Yapılan hesaplamalara göre limanın gayri safi yurtiçi hasılası (GSYH) yaklaşık 192 milyon dolar, üretime ise 427 milyon dolar düzeyinde katkı sunması öngörülmektedir (UAB, 2021). Bu etki, özellikle Karadeniz kıyısındaki lojistik faaliyetlerin artmasıyla bölgesel rekabet gücünün yükselmesine katkıda bulunacaktır.

Sosyal etkiler açısından proje, doğrudan yaklaşık 1.000 kişiye, dolaylı olarak ise 8.000 kişiye istihdam yaratma potansiyeline sahiptir. Böylece bölgedeki iş gücü piyasasının çeşitlenmesi ve yeni iş alanlarının oluşması beklenmektedir. Tedarik zinciri

bağlamında ise limanın, Kafkasya ve Orta Doğu'dan gelen lojistik akışların Karadeniz üzerinden Avrupa'ya yönlendirilmesinde stratejik bir aktarma merkezi işlevi göreceği ifade edilmektedir. Bu durum, mevcut taşımacılık sürelerinin azaltılması ve maliyetlerin optimize edilmesi açısından önemli avantajlar sağlayacaktır (UAB, 2025).

## 5. Bölgesel Kalkınma Perspektifinden Değerlendirme

İyidere Lojistik Liman Projesi, Doğu Karadeniz'in jeostratejik konumu ve uluslararası taşıma koridorları üzerindeki yeri göz önüne alındığında, bölgesel kalkınmayı çok boyutlu bir biçimde etkileme potansiyeline sahiptir. Proje, yalnızca bir liman inşasını değil; aynı zamanda Endüstriyel Gelişme Bölgesi, lojistik üs yapılanması, karayolu bağlantıları ve uluslararası ticaret akışlarının yeniden düzenlenmesi gibi bölgesel ve ekonomik dönüşüm hedeflerini kapsamaktadır (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2019).

### 5.1. Bölgesel Ulaşılabilirlik, Koridor Bağlantıları ve Ticaret Akışlarının Yeniden Yapılanması

Doğu Karadeniz'in yüksek dağ sıraları nedeniyle kuzey-güney doğrultusunda tarihsel olarak sınırlı olan ulaşım kapasitesinin, Ovit Tüneli ve devamındaki yol iyileştirmeleriyle köklü biçimde değişeceği öngörülmektedir. Ovit koridorunun açılması, Erzurum ve Doğu Anadolu üzerinden gelen yüklerin yıl boyunca Karadeniz kıyısına erişmesine olanak sağlayacaktır. Bu bağlamda proje, yalnızca yerel değil, bölgesel ölçekte lojistik süreçleri güçlendiren belirleyici bir altyapı niteliği taşımaktadır (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2019; İnşaat Mühendisleri Odası, 2021):

- İran'ın Tebriz ve kuzey eyaletleri için en kısa deniz yolu çıkışı niteliği kazanacağı; Dubai üzerinden bir ay süren mevcut rotanın 15 güne düşeceği belirtilmektedir.
- GAP bölgesindeki tarım ve endüstri ürünlerinin Karadeniz'e yönlendirilmesi ile Orta Asya ve Kafkasya pazarlarına daha kısa sürede erişim sağlanabileceği ifade edilmektedir.
- Bölge ülkeleri olan Gürcistan, Rusya Federasyonu ve Azerbaycan ile yaklaşık 60 milyar dolarlık ticaret hacminin liman aracılığıyla destekleneceği vurgulanmaktadır.

Bu veriler, İyidere'nin yalnızca bir kıyı tesisi olmadığını; uluslararası yük akışlarını yeniden yapılandırmayı amaçlayan bir dış ticaret kapısı olarak kurgulandığını göstermektedir.

### 5.2. Bölgesel Ekonomide Sektörel Çeşitlenme ve Üretim-Ticaret Entegrasyonu

Proje ile birlikte kurulan Endüstriyel Gelişme Bölgesi, bölgenin mevcut tarım ve hizmet ağırlıklı ekonomik yapısına yeni üretim, depolama ve ticaret fonksiyonları eklemeyi hedeflemektedir (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2019):

- Alanın, ihracata yönelik üretim, paketlenme-ambalajlama, ticari depolama, gümrük işlemleri, liman geri sahası faaliyetleri gibi birbirini tamamlayan süreçleri kapsayacak şekilde planlandığı belirtilmektedir.

- Bölgenin sınırlı kara parseli nedeniyle, liman geri sahası fonksiyonlarını desteklemek amacıyla deniz dolgusu üzerinde lojistik tesis alanı oluşturulması, bölge planlamasında yenilikçi bir çözüm olarak sunulmuştur.

- Lojistik sektörünün çok sayıda alt hizmeti (sigorta, danışmanlık, bankacılık, elleçleme, depolama, ayrıştırma vb.) aynı mekânda toplayarak yeni istihdam türleri ve nitelikli iş gücü talebi yaratacağı ifade edilmektedir.

Bu yapı, Doğu Karadeniz'in uzun vadede yalnızca üretim değil, lojistik odaklı bir hizmet ekonomisine sahip olabileceğini göstermektedir.

### 5.3. Mevcut Bölgesel Altyapı, Rekabet Koşulları ve Demir Yolunun Olmaması

Projenin bölgesel kalkınma hedeflerine rağmen hem bölgesel hem de ekonomik ölçeklerde etkili olabilecek bir dizi sınırlayıcı unsur bulunmaktadır. Bunlar aşağıda sıralanmıştır:

Demir yolu bağlantısının olmaması: Çevre ve Şehircilik Bakanlığı (2019) değerlendirmesinde, limanın yalnızca karayoluna bağımlı yapısının önemli bir zayıflık olduğu ifade edilmiştir. Çok modlu taşımacılığın temel bileşeni olan demir yolu hattının bulunmaması şu sonuçları doğurmaktadır:

- Lojistik maliyetlerde artış,
- Hinterlanda erişimin kısıtlanması,
- İhracat yükleri için rekabet gücünün azalması,
- Büyük ölçekli transit taşımacılıkta kapasite daralması.

Bu durum, İyidere'nin etkili bir bölgesel aktarma merkezi olmasını zorlaştıran yapısal bir sınırlılık olarak değerlendirilmektedir.

GAP bölgesiyle rekabet analizi ve Mersin Limanı karşılaştırması: GAP illeri coğrafi olarak Mersin Limanı'na daha yakın olduğu için, İyidere'nin bu bölge için birincil tercih olması lojistik olarak mümkün değildir (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2019). Bu nedenle proje daha çok:

- İran, Kafkasya ve Karadeniz ülkelerine yönelik taşımalar,
- Kısa mesafe deniz yolu taşımacılığı,
- Bölgesel ticaret hareketleri üzerine kurgulanmalıdır. Bu tespit, İyidere'nin ülke genelindeki limanlar arasında bir "alternatif merkez" olarak değil, bölgesel ölçekli tamamlayıcı bir lojistik üs olarak görülmesi gerektiğini göstermektedir.

### 5.4. Çevresel Etkiler ve Sürdürülebilir Kalkınma Boyutu

İyidere Liman Projesi, bölgesel kalkınmayı destekleyen çok boyutlu bir yatırım olarak öne çıkmaktadır. Proje, Birleşmiş Milletler'in (BM) Sürdürülebilir Kalkınma Hedefleri (SKH)

(United Nations “UN”, 2015) bağlamında değerlendirildiğinde, özellikle (Hedef 8) İnsana Yakışır İş ve Ekonomik Büyüme hedefiyle uyumlu olarak istihdam yaratabilir ve yerel üretim ile ticaret hacmini artırabilir. Ayrıca, (Hedef 9) Sanayi, Yenilik ve Altyapı hedefi doğrultusunda modern liman altyapısı ve lojistik sistemleri ile teknolojik ve sürdürülebilir taşımacılığın benimsenmesine olanak sağlayabilir. (Hedef 11) Sürdürülebilir Şehirler ve Topluluklar hedefi çerçevesinde ise, liman ve bağlantılı altyapı planlaması çevresel etkileri azaltarak yerel toplulukların yaşam kalitesini iyileştirebilir ve kent içi yük dağılımının düzenlenmesine katkıda bulunabilir.

Proje, (Hedef 13) İklim Eylemi hedefi kapsamında düşük karbonlu taşımacılık yöntemleri ve enerji verimli altyapı kullanımı ile bölgesel sera gazı emisyonlarının kontrolüne destek olabilirken, (Hedef 14) Sudaki Yaşam hedefi ile deniz ekosistemi korunarak biyolojik çeşitliliğe katkı sağlayabilir. Bunun yanı sıra, (Hedef 17) Hedefler için Ortaklıklar hedefi doğrultusunda kamu-özel sektör iş birlikleri ve uluslararası lojistik ağlarla entegrasyon, bölgesel kalkınma için güçlü bir iş birliği modeli sunabilir. Bu bütüncül yaklaşım, limanı yalnızca ekonomik bir altyapı yatırımı olmaktan çıkarıp, çevresel ve sosyal sürdürülebilirliği destekleyen kapsamlı bir proje hâline getirmektedir. Bu noktada Tablo 5, İyidere Liman Projesi’nin BM tarafından belirlenen SKH ile olan ilişkisini sistematik bir çerçevede ele almaktadır.

**Table 5.** İyidere Liman Projesi ve SKH İlişkisi

| SKH No | Hedef Adı                              | Proje ile İlişkisi                                                                  | Beklenen Katkıları                                                                              |
|--------|----------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|
| SKH 8  | İnsana Yakışır İş ve Ekonomik Büyüme   | Bölgesel ekonomik faaliyetleri destekleyen bir yatırım niteliği taşımaktadır.       | İstihdam artışı, yerel üretim ve ticaret hacminde genişleme                                     |
| SKH 9  | Sanayi, Yenilik ve Altyapı             | Modern liman altyapısı ve lojistik sistemlerin geliştirilmesini içermektedir.       | Teknolojik dönüşüm, yenilikçi ve sürdürülebilir taşımacılık uygulamaları                        |
| SKH 11 | Sürdürülebilir Şehirler ve Topluluklar | Liman ve bağlantılı altyapının planlı gelişimini kapsamaktadır.                     | Çevresel etkilerin azaltılması, yaşam kalitesinin artırılması, kent içi lojistiğin düzenlenmesi |
| SKH 13 | İklim Eylemi                           | Düşük karbonlu taşımacılık ve enerji verimli altyapı kullanımını teşvik etmektedir. | Sera gazı emisyonlarının azaltılması ve iklim değişikliğiyle mücadeleye katkı                   |
| SKH 14 | Sudaki Yaşam                           | Deniz ekosisteminin korunmasını dikkate almaktadır.                                 | Biyolojik çeşitliliğin korunması ve sürdürülebilir deniz kullanımı                              |
| SKH 17 | Hedefler için Ortaklıklar              | Çok paydaşlı iş birliklerine dayalı bir yapı öngörmektedir.                         | Kamu-özel sektör iş birlikleri, uluslararası lojistik ağlarla entegrasyon                       |

**Kaynak:** BM SKH (UN, 2015) baz alınarak yazar tarafından hazırlanmıştır.

Tablo 5 aracılığıyla, projenin sadece ekonomik nitelikli bir altyapı yatırımı olmadığı; istihdam oluşturma, üretim ve ticaret kapasitesinin geliştirilmesi, altyapı ve teknolojik dönüşümün desteklenmesi, çevresel sürdürülebilirliğin gözetilmesi ve çok paydaşlı iş birliklerinin teşvik edilmesi gibi farklı boyutlarda kalkınma süreçlerine katkı sunduğu açıklanmaktadır. Bu kapsamda hazırlanan tablo, her bir SKH özelinde projenin etkili olabileceği alanları ve bu etkilerin potansiyel sonuçlarını bütüncül bir yaklaşımla ortaya koyarak, İyidere Liman Projesi'nin sürdürülebilir kalkınma perspektifindeki yerini değerlendirmektedir.

Nitekim bölgenin dar kıyı şeridi, eğimli topoğrafik yapısı ve yoğun dolgu ihtiyacının taş ocağı kullanımını zorunlu kılması, projeyi çevresel etkiler bakımından öne çıkan bir değerlendirme konusu haline getirmektedir. Bu kapsamda projenin kalkınma hedefleri ile çevresel sürdürülebilirlik arasındaki dengenin dikkatle kurulmasını gerektiren bulgulara aşağıda yer verilmiştir (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2019):

- Deniz dolgusu ve set yapıları, kıyı formunu dönüştürecek niteliktedir; bu nedenle kıyı ekosisteminin korunmasına yönelik ek önlemler gereklidir.
- Dolgu için kullanılacak taşların çıkarılacağı ocak alanları, erozyon, habitat kaybı, gürültü ve toz kirliliği gibi etkiler yaratacaktır.
- Balıkçılık, kıyı erişimi ve rekreasyon alanları üzerinde orta ve uzun vadeli baskılar oluşabilecektir.

## 6. Araştırma Yöntemi ve Bulguları

SWOT analizini literatüre kazandıran isim, San Francisco Üniversitesi'nde görev yapan Prof. Heinz Weihrich'tir (Şahin & Tektaş, 2021). SWOT (GZFT) kavramı, İngilizcedeki "Strengths" (Güçlü Yönler), "Weaknesses" (Zayıf Yönler), "Opportunities" (Fırsatlar) ve "Threats" (Tehditler) kelimelerinin baş harflerinden oluşan analitik bir değerlendirme çerçevesidir. Bu yaklaşım, bir örgüt, sektör ya da bölgenin iç ve dış çevresiyle etkileşim içinde sistematik biçimde incelenmesine olanak sağlayan stratejik bir planlama aracıdır. Planlama sürecinde SWOT analizinin amacı, mevcut güçlü yönlerin ve ortaya çıkabilecek fırsatların nasıl daha etkin kullanılabileceğini belirlemek; buna karşılık zayıf yönlerin ve tehditlerin olası olumsuz etkilerini en aza indirecek stratejiler geliştirmektir. Bu yönüyle SWOT, karar alma süreçlerinde stratejik yönelimlerin oluşturulmasına temel bir ön-analiz niteliği taşımaktadır.

SWOT analizi bilimsel anlamda durum analizi yapmaya olanak sunan tekniklerden birisidir. SWOT analizinin uygulanmasında çoğu zaman beyin fırtınası yaklaşımından yararlanılmaktadır. Beyin fırtınası, belirli bir problem alanına ilişkin mümkün olduğunca fazla sayıda fikir üretmeyi hedefleyen; katılımcıların düşüncelerini kısa sürede bir araya getirerek ortak bir çözüm arayışına yönlendiren demokratik ve katılımcı bir grup çalışma yöntemidir. Bu yöntemin temel işlevi, farklı bakış açılarını aynı

ortamda buluşturarak analiz sürecinin derinliğini ve çeşitliliğini artırmaktır (Kansız vd., 2008; Erdinç & Aydınbaş, 2022).

Bölgesel kalkınma alanındaki kuramsal yaklaşımlar (bölgesel rekabetçilik, ulaşılabilirlik, lojistik merkezler, çok modlu taşımacılık, sürdürülebilir liman yönetimi vb.) ile stratejik yönetim literatüründe yer alan SWOT yönteminin bir araya getirilmesiyle oluşturulan analitik sentez, Tablo 6’da sunulmaktadır.

**Table 6.** SWOT Analizi: İyidere Lojistik Limanı ve Rize Örneği

| GÜÇLÜ YÖNLER                                       | ZAYIF YÖNLER                                   |
|----------------------------------------------------|------------------------------------------------|
| Ovit koridoru sayesinde stratejik konum            | Demir yolu bağlantısının olmaması              |
| Lojistik–ticaret–depolama entegrasyonu             | Hinterland erişim kapasitesinin sınırlı olması |
| Bölgesel istihdam ve hizmet sektörü artışı         | Yük talebine ilişkin belirsizlikler            |
| Potansiyel yeşil liman uygulamaları                | Yerel sanayi tabanının sınırlılığı             |
| FIRSATLAR                                          | TEHDİTLER                                      |
| Orta Asya-Orta Doğu ticaretine açılım              | Bölgedeki diğer limanlarla rekabet             |
| Yeni sanayi ve lojistik kümelenmeleri              | Küresel ticaretteki dalgalanmalar              |
| Yenilenebilir enerji ve dijital liman uygulamaları | İklim değişikliği ve kıyı riskleri             |
| Yerel girişimcilik ve genç istihdamı               | Toplumsal kabul ve ekosistem baskıları         |

**Kaynak:** Yazar tarafından hazırlanmıştır.

İyidere Lojistik Limanı’na ilişkin SWOT analizine dayalı değerlendirme, bölgenin sahip olduğu stratejik konumun ve ulaşım ağlarıyla kurabileceği bağlantıların projeyi güçlü bir lojistik aktör hâline getirebilecek nitelikte olduğunu göstermektedir.

Ovit koridorunun sağladığı erişilebilirlik, limanın hem Karadeniz kıyı hattı hem de Doğu Anadolu ve Kafkasya yönünde önemli bir lojistik merkez olma potansiyelini artırmakta; bu durum liman, ticaret ve depolama faaliyetlerinin bütünleşik biçimde yürütülebilmesine olanak veren planlama yaklaşımıyla birleştğinde bölgesel istihdamı ve hizmet sektöründeki çeşitliliği güçlendirebilecek bir kapasite ortaya çıkarmaktadır. Ayrıca limanın yeşil liman prensiplerine uygun şekilde yapılandırılabilmesi, uzun vadeli rekabetçiliği destekleyebilecek sürdürülebilirlik odaklı bir avantaj sunmaktadır.

Analiz, limanın sahip olduğu bu güçlü yönler karşın önemli zayıf noktaları da olduğunu ortaya koymaktadır. Özellikle demir yolu bağlantısının bulunmaması, limanın çok modlu taşımacılık sistemine tam olarak entegre olmasını engellemekte; bu durum hem maliyetleri yükseltmekte hem de hinterland erişimini sınırlamaktadır. Bölgenin mevcut ekonomik yapısının görece zayıf olması, kısa vadede yeterli yük hacmi oluşturulmasını güçleştirirken, talep projeksiyonlarındaki belirsizlikler ve ulusal ölçekte güçlü limanlarla rekabet ihtiyacı ekonomik kırılganlık yaratmaktadır. Bununla birlikte bölgenin topoğrafik yapısı, kıyı dolgusu ve taş ocağı faaliyetleri gibi unsurlar çevresel açıdan önemli riskler doğurmakta; bu durum limanın uzun vadeli sürdürülebilirlik performansını doğrudan etkileyebilecek bir başka zayıflık olarak öne çıkmaktadır.

Analizden elde edilen bir diğer önemli bulgu, projenin potansiyel fırsat alanlarının oldukça geniş olduğudur. Orta Asya, Güney Kafkasya ve Orta Doğu pazarlarına açılım sağlayabilecek bir liman olması, İyidere'yi bölgesel bir aktarma merkezi hâline getirebilecek stratejik kapılar açmaktadır. Buna ek olarak liman çevresinde yeni sanayi kümelenmeleri, lojistik hizmetler, depolama faaliyetleri ve girişimcilik ekosistemi gelişebilir; bu durum bölgenin ekonomik yapısında önemli bir dönüşümü tetikleyebilir. Yenilenebilir enerji uygulamaları, dijital liman sistemleri ve düşük karbonlu lojistik modelleri gibi teknolojik yeniliklerin bu proje kapsamında uygulanabilir olması da geleceğe dönük bir rekabet avantajı yaratmaktadır.

SWOT analizinde yer alan tehditler ise, limanın dışsal riskler açısından belirli bir kırılganlığa sahip olduğunu göstermektedir. Ulusal düzeyde daha köklü limanların rekabeti, küresel ticaret akışlarındaki dalgalanmalar ve ekonomik krizler gibi dış faktörler limanın performansını olumsuz etkileyebilir. Çevresel tehditler de önemli bir risk alanıdır; kıyı erozyonu, deniz seviyesi yükselmesi, yoğun dolgu faaliyetlerinin ekosistem üzerindeki baskısı ve çevreye yönelik toplumsal duyarlılığın artması, projenin sosyal kabulünü ve sürdürülebilirliğini etkileyebilir. Bu unsurlar, limanın uzun vadeli başarısının yalnızca fiziksel altyapı ile değil, aynı zamanda çevresel ve toplumsal etkilerin yönetilmesiyle de doğrudan ilişkili olduğunu göstermektedir.

Sonuç olarak SWOT analizi, İyidere Lojistik Limanı'nın yüksek potansiyele sahip bir proje olduğunu, ancak bu potansiyelin hayata geçirilebilmesi için altyapı bütünlüğünün güçlendirilmesi, çevresel etkilerin dikkatle yönetilmesi, gerçekçi talep analizlerinin yapılması ve bölgenin lojistik ekosisteminin desteklenmesi gerektiğini göstermektedir. Projenin başarısı, güçlü yönler ve fırsatlardan yararlanırken zayıflıkların ve tehditlerin etkin biçimde yönetilmesine bağlıdır.

## 7. Sonuç

İyidere Lojistik Limanı, Rize'nin lojistik kapasitesini bölgesel ölçekte güçlendirme potansiyeli taşıyan stratejik bir projedir. Ovit Tüneli ile sağlanacak Kuzey-Güney bağlantısı, bölgeyi Kafkasya ve Orta Doğu ticaret koridoruna entegre edebilecek önemli bir altyapı avantajı sunmaktadır.

Bu çalışma, İyidere Lojistik Limanı'nın sürdürülebilir bölgesel kalkınmadaki rolünü SWOT analizi ile bütüncül bir çerçevede değerlendirmiştir. SWOT analizi çerçevesinde yapılan değerlendirmeler, limanın coğrafi konumu ve hinterland erişimi sayesinde Doğu Karadeniz'in ticaret ve lojistik kapasitesini artırabilecek fırsatlar sunduğunu göstermektedir; lojistik, depolama ve ticaret faaliyetlerinin entegre planlanması ise bölgesel iş gücü çeşitliliğini ve hizmet sektörü büyümesini destekleyebilecek imkânlar yaratmaktadır. Buna karşın demir yolu bağlantısının bulunmaması, mevcut sanayi yapısının sınırlılığı ve çevresel riskler, limanın ekonomik ve ekolojik sürdürülebilirliği açısından başlıca zayıflıklar ve tehditler olarak öne

çıkılmaktadır.

Küresel ticaret dalgalanmaları, ulusal liman rekabeti ve iklim değişikliğine bağlı kıyı riskleri de projenin dışsal belirsizliklerini artırmaktadır. Limanın potansiyelini gerçekleştirebilmesi, ulaştırma entegrasyonu, ekonomik teşvikler ve beşerî sermaye geliştirme gibi alanlarda eşgüdümlü politikaların uygulanmasına bağlıdır. Bu kapsamda demir yolu ve çok modlu taşımacılık bağlantılarının güçlendirilmesi, lojistik kümelenmelerin desteklenmesi ve çevresel risklerin etkin yönetimi, limanın rekabet gücünü ve sürdürülebilir katkısını artıracaktır. Proje, ekonomik altyapı yatırımı olmanın ötesinde, istihdam yaratma, modern lojistik sistemlerin geliştirilmesi, kentsel yaşam kalitesinin iyileştirilmesi ve düşük karbonlu taşımacılık uygulamaları ile çevresel koruma gibi unsurları birleştiren sürdürülebilir kalkınma perspektifi taşımaktadır. Bu bağlamda İyidere Limanı, BM SKH ile uyumlu olarak ekonomik, çevresel ve sosyal boyutlarda katkı sağlayabilecek stratejik bir yatırım niteliği taşımaktadır.

Gelecekte, liman talep projeksiyonlarının güncel ve veri odaklı modellerle yeniden yapılandırılması; çevresel ve sosyal etkilerin detaylı olarak incelenmesi; lojistik kümelenmelerin etkilerinin saha çalışmalarıyla ortaya konması ve dijital liman ile yeşil teknoloji uygulamalarının performansının sistematik biçimde değerlendirilmesi gerekmektedir. Bu yaklaşım ve politika önerilerinin hayata geçirilmesi, İyidere Lojistik Limanı'nın Doğu Karadeniz'in lojistik dönüşümünde belirleyici bir aktör olarak konumlanmasını ve bölgesel kalkınmaya somut katkı sağlamasını mümkün kılacaktır.

### Çıkar Çatışması

Yazar, bu makalenin araştırılması, yazarlığı ve/veya yayınlanması ile ilgili olarak herhangi bir potansiyel çıkar çatışması olmadığını beyan eder.

### Etik Onay

Bu çalışma etik onay gerektirmemektedir.

### Finansman

Bu çalışmada herhangi bir finansman kullanılmamıştır.

### ORCID

<sup>a</sup> Gökçen Aydınbaş, <http://orcid.org/0000-0001-9435-5387>

## KAYNAKÇA

Aydınbaş, G. (2023). Rize'nin Pazar ilçesi üzerine sosyoekonomik bir değerlendirme. *Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 10(1), 111–124. <https://doi.org/10.34086/rteusbe.1222406>

Altunay Nuray, S., & Duman Alptekin, H. (2023). Dünyada ve Türkiye'de lojistik köy uygulamaları: Güncel gelişmeler. (Editörler: C. Duran & S. Doğan), *İşletmecilikte güncel konu*

ve uygulamalar-I. Gaziantep: Özgür Yayınları.

- Ballis, A., & Mavrotas, G. (2007). Freight village design using the multicriteria method promethee. *Operational Research*, 7(2), 213–231. <https://doi.org/10.1007/BF02942388>
- Bayraktutan, Y., & Özbilgin, M. (2014). Türkiye’de illerin lojistik merkez yatırım düzeylerinin bulanık mantık yöntemiyle belirlenmesi. *Erciyes Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, (43), 1–36. <https://doi.org/10.18070/euiibfd.67041>
- Bostan, M. H. (2002). *XV-XVI. asırlarda Trabzon sancağında sosyal ve iktisadi hayat*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımı.
- Çelik, F. B. (2021). *Marmara bölgesindeki lojistik köylerin SWOT-AHS bütünleşik analizi* [Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi], İstanbul Ticaret Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Lojistik Yönetimi Anabilim Dalı, İstanbul.
- Çevre ve Şehircilik Bakanlığı (2019). *Rize-İyidere lojistik limanı (konteyner, genel kargo ve ro-ro limanı) uygulama imar planı açıklama raporu*. <https://webdosya.csb.gov.tr/db/rize/haberler/iyidere-ilcesi--8230-30629-20190809133527.pdf>
- DOKA (Doğu Karadeniz Kalkınma Ajansı) (2025). *Rize*. [https://www.doka.org.tr/bolgemiz\\_Rize-EN.html](https://www.doka.org.tr/bolgemiz_Rize-EN.html)
- DOKAP (Doğu Karadeniz Projesi Bölge Kalkınma İdaresi Başkanlığı) (2026). *2025 Faaliyet raporu*. [http://www.sp.gov.tr/upload/xSPRapor/files/ZTAps+faaliyet-raporu18032026\\_s\\_.pdf](http://www.sp.gov.tr/upload/xSPRapor/files/ZTAps+faaliyet-raporu18032026_s_.pdf)
- Erdinç, Z., & Aydınbaş, G. (2022). *Covid-19 pandemisinin çay sektörüne etkileri: Ekonomik bir yaklaşım*. (Editörler: Ö. G. Ulum & N. Kılavuz), *Versatile approaches to social sciences in the 21st century: An interdisciplinary approach*. Ankara: Orion Kitabevi.
- Ersoy, M., & Aydınbaş, G. (2025). Sürdürülebilir kalkınma bağlamında yeşil kent için yeşil lojistik: Artvin/Hopa üzerine bir değerlendirme. *Fiscaoeconomia*, 9(1), 686–708. <https://doi.org/10.25295/fsecon.1577972>
- Erdoğan, M., & Yalçiner Ercoşkun, Ö. (2021). Artvin Rize Havalimanı’nın ulaşım ve çevreye etkileri. *Journal of Architectural Sciences and Applications*, 6(1), 250–267. <https://doi.org/10.30785/mbud.871204>
- Gümüş, Y. (2009). Lojistik faaliyetlerin rekabet stratejileri ve işletme kârı ile olan ilişkisi. *Muhasebe ve Finansman Dergisi*, 41, 97–113.
- Kansız, N., Akın Acuner, Ş., & Yavuz, M.A. (2008). *Çay sektörü SWOT analizi (Güçlü/Zayıf Yönler, Fırsatlar/Tehditler)*. Rize: Milli Prodüktivite Merkezi. <http://rizetso.org.tr/wpcontent/uploads/2014/09/cay-sektoru-swotanalizi.pdf>
- Kuzucu, K. (2012). *Bin yılın çayı: Osmanlı’da çay ve çayhane kültürü*. İstanbul: Kapı Yayınları.
- İnşaat Mühendisleri Odası (2021). *İyidere Liman projesi değerlendirme raporu*. [https://www.imo.org.tr/Eklenti/7188,iyidere-liman-projesi-degerlendirme-raporupdf.pdf?0&\\_tag1=D1E97E1E0B393B9B63AC3141EABE1093FE764D3C](https://www.imo.org.tr/Eklenti/7188,iyidere-liman-projesi-degerlendirme-raporupdf.pdf?0&_tag1=D1E97E1E0B393B9B63AC3141EABE1093FE764D3C)
- Nijkamp, P., van den Bergh, C. J. M., & Soeteman, F. J. (1990). Regional sustainable development and natural resource use. *The World Bank Economic Review*, 4(Suppl\_1), 153–188. [https://doi.org/10.1093/wber/4.suppl\\_1.153](https://doi.org/10.1093/wber/4.suppl_1.153)
- Özçiftçi, H. (2023). Bölgesel kalkınmada yeni yaklaşımlar. *Ekonomi İşletme ve Maliye Araştırmaları Dergisi*, 5(1), 43–55. <https://doi.org/10.38009/ekimad.1196264>

- Özyurt, H. (1997). *Rize ilinde çay tarımının yaptığı sosyo-ekonomik etkiler*. (Editör: S. Başkan), Rize (s. 162–182), Ankara: Kültür Bakanlığı Yayınları.
- Pearce, D.W., & Warford., J.J. (1993). *World without end*. New York: Oxford University Press. <https://digitallibrary.un.org/record/139764>
- Rize Yatırım Destek Ofisi (2022). *Rize yatırım ortamı*. [https://www.doka.org.tr/bolgemiz\\_Rize-TR.html](https://www.doka.org.tr/bolgemiz_Rize-TR.html) (Erişim 24 Aralık 2025).
- Rize Valiliği. (2025). *Rize İyidere Lojistik Merkez master planı bilgilendirme toplantısı gerçekleştirildi*. <http://www.rize.gov.tr/rize-iyidere-lojistik-merkez-master-planı-bilgilendireme-toplantisi-gercekleştirildi>
- Sarrazin, F., LeBel, L., & Lehoux, N. (2018). Identifying key factors for the success of a regional logistic center. *Forest Science*, 64(3), 233–245. <https://doi.org/10.1093/forsci/fxy001>
- Sinemillioğlu, M. O. (2009). Sürdürülebilir bölgesel kalkınma ve Türkiye süreci. *Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi*, 8(27), 245–268.
- Şahin, B., & Tektaş, N. (2021). Havacılıkta SWOT analizi: Türkiye için durum değerlendirmesi. *Journal of Intelligent Transportation Systems and Applications*, 4(1), 87–98. <https://doi.org/10.51513/jitsa.903416>
- Taşpınar, A. (2004). *Rize tarihi*. Rize: Şahsi Neşriyat.
- TCDD (Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları) (2024). *Lojistik merkezler*. <https://www.tcdd.gov.tr/kurumsal/lojistik-merkezler>
- T.C. Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı (2024). *Doğu Karadeniz Projesi (DOKAP) eylem planı 2024-2028*. Doğu Karadeniz Projesi Bölge Kalkınma İdaresi Başkanlığı. <https://www.kalkinmakutuphanesi.gov.tr/assets/upload/dosyalar/dokap-eylem-planı-2024-2028.pdf>
- Todaro, M.P. (1994). *Economic development*. New York: Longman.
- TÜİK (Türkiye İstatistik Kurumu) (2023). *İl bazında gayrisafi yurt içi hasıla, 2023*. [Veri tabanı]. <https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=İl-Bazında-Gayrisafi-Yurt-Ici-Hasıla-2023-53575>
- TÜRKLİM (2025). *Türkiye limancılık sektörü*. Türkiye Liman İşletmecileri Derneği. <https://www.turklim.org/uye-limanlar/park-denizcilik-ve-hopa-liman-isletmeleri-a-s/>
- TRABZONPORT (2025). *Liman kapasitesi ve fiziki durum*. Trabzon Liman İşletmeciliği. <https://trabzonport.com.tr/liman-kapasitesi-ve-fiziki-durum/>
- UAB (Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı) (2021). *Rize İyidere Lojistik Limanı çevresel açıdan en doğru yaklaşımlarla inşa ediliyor*. <https://www.uab.gov.tr/haberler/iyidere-lojistik-limani-dogayla-uyumlu-guclu-bir-muhendislik-projesidir>
- UAB (Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı) (2023). *2053 ulaştırma ve lojistik ana planı*. <https://tobb.org.tr/TurkiyeSektorMeclisleri/Documents/2053-Lojistik-plan.pdf>
- UAB (Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı) (2024). *Rize İyidere Lojistik Limanı kalkınma yolu'na bağlanacak*. <https://www.uab.gov.tr/haberler/rize-iyidere-lojistik-limani-kalkinma-yolu-na-baglanacak>
- UAB (Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı) (2025). *Rize İyidere Lojistik Limanı'nda çalışmalar tüm hızıyla sürüyor*. <https://www.uab.gov.tr/haberler/rize-iyidere-lojistik-limani-nda-calismalar-tum-hiziyla-suruyor>
- UN (United Nations) (2015). *Transforming our world: The 2030 agenda for sustainable development*.

New York: United Nations. <https://sdgs.un.org/publications/transforming-our-world-2030-agenda-sustainable-development-17981>

UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development) (2021). *Review of maritime transport, 2021*. United Nations Conference on Trade and Development. <https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2021>

UTİKAD (Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği) (2017). *Yenice lojistik köyü projesinde kontrollük ihalesi yapıldı*. <https://www.utikad.org.tr/Detay/Sektor-Haberleri/14608/yenice-lojistik-koyu-projesinde-kontrolluk-ihalesi-yapildi>

Wang, Y., & Pettit, S. (Eds.). (2021). *E-logistics: Managing digital supply chains for competitive advantage* (2nd ed.). Kogan Page.

WCED (World Commission on Environment and Development) (1987). *Our common future*. New York: Oxford Uni. Press. <https://digitallibrary.un.org/record/139811?v=pdf>