

HALKLA İLİŞKİLER BAĞLAMINDA RİZE’NİN LOJİSTİK MERKEZ POTANSİYELİNİN SWOT ANALİZİ İLE DEĞERLENDİRİLMESİ¹

EVALUATION OF RIZE’S LOGISTICS CENTER POTENTIAL WITHIN THE CONTEXT OF PUBLIC RELATIONS THROUGH SWOT ANALYSIS

Dr. Öğr. Üyesi Mevlüde Canan CAN

Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi, Sosyal Bilimler Meslek Yüksekokulu,
mevlude.can@erdogan.edu.tr

Rize / Türkiye

ORCID: 0000-0002-0342-2714

Özet

Lojistik Merkezler; lojistik giderlerinin düşürülmesi, taşıma ve aktarma sürelerinin kısaltılması, yollardaki şehir içi ve şehir dışı trafik yoğunluğunun düzenlenerek trafik kazalarının önlenmesi, karayolu taşımacılığının çevreye yaptığı olumsuz etkilerin ve karbon salınımının azaltılması, daha kaliteli hizmet verilen bu sektördeki kişi ve kuruluşlar arasında tedarik zincirinin güçlendirilerek bir sinerji yaratılması ve katma değer artışı sağlanması gibi konularda önemli ve doğrudan katkıda bulunurlar.

Öte yandan halkla ilişkiler bağlamında hedef kitleye yeni bir hizmetin ya da kurumun sunulması bakımından izlenecek plan ve uygulamaların belirlenmesinde yol gösterecek verilerin elde edilebilmesi için potansiyel durum tespitinde SWOT analizinin yapılması gerekir. Nitekim bu çalışmada Rize İlinin lojistik merkezi olma potansiyelini belirlemek için mevcut pozisyonu SWOT analizi ile incelenmiş ve bu bağlamda Rize’nin Karadeniz’in lojistik kavşak ve üs bölgesi olma bakımından güçlü, zayıf yönleriyle fırsat ve tehditleri ortaya konulmuştur. Çalışma sonucunda Rize lojistik merkezinin Avrupa ve Orta Asya’ya açılan Kafkasya Koridorunda stratejik bir konuma sahip olacağı, güney ve kuzey yük hareketinde ve özellikle İran’ın transit yükünde önemli bir avantaj yaratacağı tespit edildi. Ayrıca çalışma sonucunda, Rize’de lojistik merkez ile ilgili olarak fiziki ve kurumsal alt yapı bakımından iyileştirmeler yapılması, gerekli teknolojik alt yapı sistemlerinin kurulması ve üniversite ile özel sektör arasındaki iş birliğinin artması yönünde önerilerde bulunulmuştur.

Anahtar Kelimeler: Lojistik merkez, Swot analizi, halkla ilişkiler

¹ Bu çalışma 21-22 Şubat 2022’de Uluslararası Güncel Araştırmalar Sempozyumu’nda (UGAS’22) özet olarak sunulmuştur.

Abstract

Logistics centers make important and direct contributions on matters such as reducing logistics costs, shortening transportation and transfer times, preventing traffic accidents by regulating urban and intercity traffic density on the roads, decreasing the negative effects of road transport on the environment and carbon emissions, creating a synergy by strengthening the supply chain across individuals and organizations in this sector where better quality service is provided, and increasing added value.

On the other hand, within the context of public relations, SWOT analysis should be done for determining the potential situation in order to obtain data that will guide the establishment of the plans and practices to be followed for presenting a new service or organization to the target audience. In this regard, this study explores the current position of Rize province through SWOT analysis in order to determine its potential to become a logistics center. In this context, the strengths, weaknesses, opportunities, and threats of Rize for being a logistics junction and base zone of the Black Sea are revealed. The study finds that the Rize logistics center will have a strategic location in the Caucasus Corridor opening to Europe and Central Asia and will create a significant advantage in the southern and northern freight movements and especially in Iran's freight in transit. Furthermore, the study offers suggestions to make physical and institutional infrastructure improvements for the logistics center in Rize, to establish the necessary technological infrastructure systems, and to increase the university- private sector cooperation.

Keywords: Logistics center, SWOT analysis, public relations

GİRİŞ

Günümüzde dünya ticareti hızlı bir değişim göstermektedir. Kıtalar, ülkeler, şirketler birbirine yaklaşırken, aralarındaki sınırlar, kısıtlamalar önemini kaybetmekte veya giderek azalmaktadır. Dünya üzerinde hareket eden yük miktarlarında hızlı bir artış yaşanırken; ülkelerin dış ticaret işlemlerinde izlediği katı ve sert uygulamaların ise yerlerini yumuşamaya bıraktığı gözlemlenmektedir. Küresel anlamda bu değişimlerin lojistik sektörüne de yansımalarının bir sonucu olarak sektörde ulaşım ve taşıma çeşitliliği artmakta ve beşeri unsurların uzmanlıkları ve potansiyelleri farklılaşmakta ve kullanılan uygulamalarda daha modern ve yeni tekniklere yönelmeler görülmektedir. Dünya genelinde lojistik faaliyetlerinin maliyetlerini azaltmak ve sürelerin kısaltılması için yeni hatlar, yeni rotalar ve yeni güzergahlar oluşturulmaya çalışılmaktadır. Yıllardan yıla artış gösteren küresel boyutlardaki ticaret lojistik sektörünün önemini arttırmasına rağmen dünya genelinde Covid 19 koronavirüs salgını pek çok sektörde olduğu gibi lojistik sektöründe de bazı olumsuzluklar ve gerilemelere sebep olmuştur. Covid 19 sürecinde salgına bağlı olarak taşıma hacimlerinde zaman zaman azalmalar yaşanmış olmakla birlikte, getirilen kısıtlamalar nedeniyle e-ticaret alışverişlerinde büyük artışlar meydana gelmiş ve lojistik sektörünün önemi bu süreçte bir kez daha iyi anlaşılmıştır.

Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği raporuna göre "Türkiye'nin lojistik sektörünün büyüklüğüne ilişkin olarak gayri safi milli hasıla içerisindeki payının yaklaşık %12 oranında olduğu kabul edilmektedir. Bu oran içerisinde lojistik hizmet sağlayıcı firmaların faaliyetlerinin yanı sıra mal ticaretiyle uğraşan firmalarının lojistik faaliyetlerin de yer aldığı değerlendirilmektedir. Uluslararası Hizmet Ticareti İstatistikleri içerisinde yıllar bakımından rakamlar değişse de taşımacılık faaliyetleri gerek ithalatta ve gerekse ihracatta en büyük payı almaktadır" (UTIKAD, 2020:3)

Dünya Ticaret Örgütü tahminlerine göre dünya küresel mal hacmi %10,7 2022 yılında ise % 4,7 oranında büyümesi beklenmektedir. Türkiye'nin dünya mal ihracatındaki payı 2020 yılında %0,96, dünya mal ithalatındaki payı ise %1,23 düzeyindedir. (T.C. Ticaret Bakanlığı, 2022)

Ülkemizin Avrupa'yı Asya'ya bağlayan bir köprü vazifesi gören jeopolitik konumunun yanı sıra tarihi İpek Yolu ve Baharat Yolu üzerinde yer alması gibi sahip olduğu coğrafik avantajlarına rağmen dünya lojistik faaliyetlerinde daha etkin bir oyuncu olması ve önemli bir lojistik üs haline gelebilmesi için fiziksel ve kurumsal altyapısını modern lojistik düzeye çıkarması gereği açıktır. Bu bağlamda ülkemizde lojistik sektöründe yatırımların artırılması ve özellikle lojistik merkezlerin sayılarının artırılması büyük önem taşımaktadır.

Öte yandan ülkeler arasında lojistik sektöründe de büyük bir rekabet yaşanmakta, sektörden daha fazla pay almak için yoğun bir çaba sarf edilmektedir.

Bu rekabette ülkelerin, alt ve üst yapıları, coğrafi konumları, uygulanan teknik ve yöntemler gibi lojistik unsurlar avantaj sağlarken, izlenecek halkla ilişkiler plan ve stratejileri de rakiplerden farklı yönlerin ortaya çıkarılmasında etkili bir araç olarak kullanılmalıdır. Zira sahip olduğunuz lojistik merkezin diğer merkezlere göre daha fazla tercih edilmesi, benimsenmesi ve sektörde başarılı ve güçlü bir konuma ulaşabilmesi için halkla ilişkiler yöntem ve stratejilerinden yararlanma gereği yadsınamaz bir zorunluluktur.

Bu çalışmanın amacı Rize-İyidere Lojistik Merkezi'nin potansiyelini halkla ilişkiler bağlamında belirleyebilmek için durum analizlerinde sıklıkla kullanılan SWOT analizi yaparak ortaya koymaktır.

1. Lojistik Merkezi Kavramı ve Genel Özellikleri

İlk kez ABD'de ortaya çıkan bir kavram olan lojistik merkez kavramı; literatürde yük köyü, lojistik köy, lojistik alan, taşımacılık merkezi, lojistik odak, lojistik park, lojistik üs, dağıtım parkı gibi farklı terimlerle de anılmaktadır.

Mehmet Tanyaş'a göre "Lojistik Merkezler; lojistik ve taşımacılık şirketleri ile ilgili resmi ve özel kurumların içinde yer aldığı, her türlü taşımacılık moduna etkin bağlantıları olan, depolama, bakım-onarım, yükleme-boşaltma, elleçleme, tartı, yük bölme-birleştirme, paketleme ve benzeri faaliyetleri gerçekleştirme imkânları olan ve taşıma modları arasında düşük maliyetli, hızlı, güvenli, çevreci aktarma alan ve donanımlarına sahip, içerisinde ulusal ve uluslararası taşımacılık, lojistik ve dağıtım ile ilgili tüm faaliyetlerin çeşitli işletmeciler tarafından gerçekleştirildiği planlanmış alanlardır." (Türkiye'nin lojistik merkezleri,2019)

Lojistik merkezler lojistik ile ilgili bütün faaliyetlerin bir arada yürütüldüğü yerler olmakla birlikte, pek çok potansiyel yararlar sağlar. Bunlar:

- Ürün trafik akışının en uygun hale gelmesi,
- Kombine taşımacılığının kullanımını teşvik ederek, kullanımını geliştirmesi,
- Konteynırların yüklenmesini-boşaltılması faaliyetlerinin iyileştirmesi,
- Tır ve büyük kamyon hareketliliğini azaltması, demiryolu taşımacılığının daha fazla kullanılmasına imkan sağlaması
- Lojistik merkezden yararlanan firma ve tüketicilerin taleplerine hızlı bir şekilde yanıt verme,
- Merkezden yararlanan firmaların işletme maliyetlerinin azalması,
- Kurulduğu bölgenin alt yapısının gelişimine katkı sağlamak,
- Kurulduğu bölgenin çevreye ilişkin gerekli çalışmaların ve düzenlemelerin sağlamak ,
- Deniz,hava yolu gibi farklı ulaşım imkanları sunan ulaşım noktalarına bağlantıların kurulmasına imkan sağlaması,
- Çapraz sevkiyat (Cross-docking), küçük yüklerin birleştirilip büyük yük haline getirilmesi(konsolidasyon) gibi dağıtım konusunda katma değer yaratması,
- İşletmelere kendi dağıtım kanallarının kontrolünde daha etkili olmalarını sağlayan bir ortam oluşturması şeklinde sıralanabilir.

Lojistik merkezlerin yararları ulaşım ve ticaret ile sınırlı değildir. Lojistik merkezler aynı zamanda toplumsal anlamda pek çok yararlar sağlamaktadır. Bu yararlar şu şekilde sıralanabilir:

- Şehir merkezlerinde çevreye duyarlı, çevre dostu dağıtım imkanı sağlamak,
- Sundukları cazip olanaklar ile kuruldukları bölgeye sanayi ve lojistik sektöründeki işletmelerin tercih etmesini sağlayarak bölgesel kalkınmayı destekleyerek, bölgeyi aynı zamanda rekabet anlamında da güçlü kılmak,
- Yüklerin karayolu yerine demiryolu ile taşınmasını sağlayarak, karayolu trafiğini rahatlatmak, bu trafiğin yarattığı çevre kirliliğini azaltmak,
- Bölgeye özel sektör girişimcilerini de çekerek bölgenin istihdamına katkı sağlamak,
- Bölgedeki arazilerin planlı bir şekilde ve estetik kaygılardan uzak kullanılmasında olanak sağlar.

Görülüyor ki lojistik merkezler ülke içindeki ulaşım alt yapılarını intermodal haline dönüştürürken, şehir içi trafiğinin rahatlamasını, şehirlerin, bölgelerin ekonomik ve sosyal gelişmesini ve büyümesini sağlamaktadır. Lojistik merkezler ülke ürünlerinin küresel bağlamda daha hızlı ve sorunsuz bir şekilde dolaşımına olanak sağlarken, ülke ekonomilerini de güçlü kılarak küresel sermaye ile rekabet etmelerine önemli katkı sağlamaktadır.

Yapımına başlanan ve 2023'te tamamlanması planlanan Rize- İyidere Lojistik Merkezi Türkiye'nin Kafkasya'ya, Orta Doğu'ya açılan kapısı olacak. Merkez aynı zamanda yeni açılan Ovit Tüneli ile Erzurum yolu üzerinden Doğu ve Güneydoğu Anadolu'yla Karadeniz'i buluşturmuş olacak. Ulaştırma Bakanlığı'nın raporuna göre "Rize-İyidere Lojistik Merkezi 2780 m ana, 460 m tali mendirek, toplam 1060 m kazıklı rıhtım, 280 m su içi betonlu rıhtım, 40 x 250 m Ro-Ro rıhtımı, 350.000 m2 geri saha alanı, 800.000 m2 korunmuş su alanı, Limanda genel kargo, konteyner, kuru yük ve Ro-Ro faaliyetleri yapılabilecek. Lojistik merkezin hizmete girmesiyle birlikte yılda 3 milyon ton genel kargo ile birlikte, 8 milyon ton dökme yük ve 100 bin ton konteyner ve 100 bin araç Ro-Ro kapasiteli olarak bölgesel" (T.C. Ulaştırma ve Alt Yapı Bakanlığı,2022) ticarete önemli bir işlev üstlenmiş olacak. Yıllık 13 milyon ton kapasiteli Rize İyidere Lojistik Limanı Projesi'nin Gayri Safi Yurtiçi Hasılaya etkisinin 200 milyon dolar, yan istihdama ise 450 milyon dolar katkı sağlaması beklenmektedir. Merkezin hizmete girdiği ilk etapta bin kişiye doğrudan istihdam olanağı sağlayacağı, dolaylı olarak ise 8 bin kişiye iş imkânı yaratacağı tahmin edilmektedir.

2. Halkla İlişkiler ve SWOT Analizi

Günümüzde hemen her kesimden kuruluşların yapması ve uygulaması gereken önemli işlevlerden birisi halkla ilişkiler faaliyetleridir. Her kuruluşun hedef kitesine kendisini tanıtmayı, benimsetmesi ve iletişim kurarak bunu sürdürmesi için yaptığı bütün iletişim faaliyetleri halkla ilişkiler olarak tanımlanabilir. Hemen her alanda yoğun rekabetin yaşandığı iş dünyasında var olabilmek, rakiplerine rağmen müşteri tarafından tercih edilebilmek için kuruluşların halkla ilişkiler yöntem ve stratejilerini uygulamaları; onlara çevrelerinin kabul, destek ve güvenini sağlayarak, kendilerini hedef kitlelerine tanıtmayı, etkileme ve inandırma fırsatı verecektir.

Ancak kuruluşların izleyecekleri ve uygulayacakları halkla ilişkiler plan ve stratejilerini belirleyebilmeleri için güçlü ve zayıf yönlerinin tespit edilmesi, doğru ve güvenilir bir durum değerlendirmesi yapılması gerekir. SWOT Analizi pek çok alanda kullanıldığı gibi halkla ilişkilerde de sıklıkla bu amaçla tercih edilmektedir. Bu bağlamda bu çalışmada Rize-İyidere Lojistik Merkezi'nin mevcut potansiyelini belirlemek ve elde edilecek bilgilerden izlenecek halkla ilişkiler strateji ve uygulamalarında yararlanmak üzere SWOT analizi yapılmıştır. Ancak öncesinde Rize İli'nin genel durumu ortaya konulmuştur.

3.Rize'nin Ekonomik Durumu Ve Lojistik Merkez Olma Potansiyeli

3.1. Coğrafi Durum

Türkiye'nin Doğu Karadeniz Bölgesi'nin doğu kısmında bulunan ve 40° 33' ve 41° 20' kuzey enlemleri arasında yer alan Rize; 3920 km² yüzölçümü bakımından 72.sırada olup, Türkiye topraklarının %0,5'ini kaplar.

Kuzeyden denizle güneydence denize paralel uzanan dağlarla çevrili olan Rize'nin batısında Trabzon, doğusunda Artvin, güneyinde Erzurum ve Bayburt illeri yer alır. İl, arazi açısından çok engebeli ve %78 gibi dağlık bir yapıya sahip olmasına rağmen %92 gibi önemli bir kısmı tarıma elverişlidir. İlde ova özelliğine sahip düzlükler yoktur. İlin kıyı şeridinin uzunluğu 80 km, genişliği ise 20-150 m arasında değişmektedir. Yer yer falez ve taraçalara rastlanan kıyı şeridinde akarsuların taşıdığı alüvyonların oluşturduğu dar düzlükler yer bulunur. Kıyıdaki bu dar düzlüklerden sonra aniden yükselen 2000m. ile 3200m. yüksekliğe ulaşan dik yamaçlar ve basık sırtlarda çok sayıda buz yalıkları ve moren set gölleri vardır. İlin güneydoğusunda en yüksek dağı Kaçkar Dağları 3900 metrenin üzerinde yükselir. İlde yazları serin kışları ılıman ve her mevsim yağışlı olma özellikleri olan Karadeniz iklimi hakimdir. En soğuk ayı Ocak, en sıcak ayı Temmuz olan Rize'nin yıllık ortalama sıcaklığı 14 C.'dir. 2300 mm.'nin üzerinde yıllık yağış miktarı ile Rize, Türkiye'nin en çok yağış alan ili olma özelliğine sahiptir. Her mevsimde dengeli bir şekilde yağış almakta olan Rize'nin kurak mevsimi yoktur. İl en az yağışı ilkbaharda, en çok yağışı sonbaharda alır. Nem oranı her zaman %75'in üzerindedir. Bu özelliklerinin etkisiyle Rize; denize paralel bir kuşak oluşturan ve vadi yamaçlarını kaplayan çok geniş ormanlar alanlarına sahiptir.

3.2.İdari, Sosyal-Ekonomik Durum

Rize Ardeşen, Çamlıhemşin, Çayeli, Hemşin, Fındıklı, İkizdere, Kalkandere, Derepaşarı, Güneysu, İyidere, Pazar ve merkez ilçe olmak üzere 12 ilçe, 6 belde ve 346 köyden oluşmaktadır.

TUIK 4 Şubat 2022 yılı adrese dayalı nüfus kayıt sistemine göre Rize nüfusu 345.662'dir. Bu nüfusun, 173.430 (%50,17) erkek ve 172.232 (%49,83) kadından oluşmaktadır. Nüfusun %712,66 kişi il/ilçe merkezlerinde yaşarken, %33,6'sı kişi belde ve köylerde yaşamaktadır. Nüfus artışı 2021 yılında %0,38'dir (ülke nüfus artışı %0 12,7). Kaba doğum hızı oranı %010,7'dir. Rize'nin, 2021 yılı itibarıyla net göç hızı %-0,4 olarak gerçekleşmiştir. Rize'nin nüfusu 2021'de bir önceki yıla göre 1303 artışla 344 bin 359'dan 345 bin 662'ye yükseldi."(Rize'nin nüfusu,2022) İl merkezinin nüfusunun 150.414 kişi olduğu Rize'de nüfus yoğunluğu km² başına 90 kişidir. Rize'deki 15-24 yaş genç yaş grubun ilin toplam nüfusuna oranı %14 iken, oranın çalışma çağındaki nüfusun oranı % 69'dur. İlde kişi başına düşen otomobil sayısı binde 108'dir.(Türkiye İstatistik Kurumu [TÜİK],2022)

Rize'nin ekonomisi Doğu Karadeniz Bölgesi'nin neredeyse tamamında olduğu gibi çay tarımı ve çay endüstrisine dayanmaktadır. Doğu Karadeniz Kalkınma Ajansının raporuna göre; "Türkiye İstatistik Bölge Birimleri Sınıflandırmasında yer alan (Türkiye İBBS) Trabzon alt Bölgesinde (TR90) iş gücüne katılım oranı %52,6'dır (Türkiye ortalaması %54,9). İstihdam oranı %48,0'dır (Türkiye ortalaması %46,6). TUIK 2021 verilerine göre Türkiye genelinde işsizlik oranı %11,7 iken ilin işsizlik oranı %8,8'dir. Rize'de İŞKUR'a kayıtlı toplam 31.396 erkek, 14.695 kadın olmak üzere 46.091 kişilik işgücü bulunmaktadır. İldeki iş gücü %63,8 oranında tarım sektöründe, %9,7 sanayi sektöründe, %26,5 hizmetler sektöründe istihdam edilmektedir." (Doğu Karadeniz Kalkınma Ajansı, [DOKA],2014:122)

Rize Ticaret Borsası Türk Çay Raporunda yer aldığına göre; Doğu Karadeniz Bölgesi'nde son yapılan ölçümlerde 787 bin dekar alanda yaklaşık 201 bin üretici çay tarımı yapmaktadır. İlde çay üretimi yapan 47'si devlete ait, 160'ı ise özel sektöre ait 207 adet çay fabrikası bulunmaktadır. Bu Fabrikalardan 119' Rize'de, 26'sı Trabzon'da,12'si Giresun'da bulunurken sadece 3'ü ise Artvin'de faaliyet göstermektedir. Bölgede yaş çayın %46,75'i özel sektör tarafından %53,25'i Çaykur tarafından işlenmiştir. (Rize Ticaret Borsası [RTB],2022) İlin ekonomisinde çay üretimi, satış ve pazarlaması yapan işletmeler ağırlıklı olmakla birlikte, çay fabrikaları ve atölyelerinin makine yedek parçalarını üreten, bakım onarım hizmetlerini yapan çeşitli işletmeler, çay paketleme ve ambalaj tesisleri, kereste ve tomruk biçme, döküm alanında faaliyet gösteren atölyeler, un fabrikaları, hazır beton santralleri ve balık unu ve balık yağı üreten işletmeler de ilde bulunmaktadır. Ayrıca ilde kum çakıl tesisleri ile bir kısmı tamamlanmış bir kısmı halen devam eden HES santralleri de faaliyet göstermektedir.

Rize ilinde Bakır-Kurşun-Çinko, Jeotermal, Kaolen, Manganez, Granit ve Demir gibi kaynaklarda tespit edilmiş potansiyel mevcuttur. İlin Çayeli İlçesi Madenli Beldesinde tamamı yabancı ortaklı Konsorsiyum tarafından 1994 yılından bu yana işletilen Çayeli Bakır İşletmesi bakır ve çinko cevheri üretmektedir. Ancak cevherin tükenmekte olduğu belirtilmektedir. 2020 yılı Türkiye toplam metal cevheri ihracatının %6,2'si Rize tarafından gerçekleştirilmektedir (83,7 milyon USD). Yıllık 1,1 milyon ton cevher üretilen işleme kapasitesine sahip olan Çayeli Bakır İşletmesi, ülkenin bakır madeni üretiminin yaklaşık olarak üçte birini karşılarken aynı zamanda yaptığı ihracat ile de ülke madencilik sektöründe 2. Sırada yer almaktadır.(Çayeli Bakır İşletmesi,2022) Rize'de bulunan sanayi işletmelerinin %26'sı mikro ölçekli,%45'i küçük ölçekli,%22'si orta ölçekli,%72'si büyük ölçekli işletmelerdir. Bu işletmelerin sektörel dağılımı ise Tablo 1'de görülmektedir.

Tablo 1: Rize İli Sanayi İşletmelerinin Sektörel Dağılımı

Sanayi İşletmelerinin Sektörleri	Yüzde	Sanayi İşletmelerinin Sektörleri	Yüzde
Gıda ürünleri imalatı sektörü	% 72,6	Elektrik, gaz, buhar ve havalandırma sistemi üretim ve dağıtım	% 1,83
Diğer madencilik ve taş ocakçılığı	% 6,80	Mobilya imalatı	% 1,83
Metalik olmayan diğer mineral ürünlerin imalatı	% 5,03	İçecek İmalatı	% 1,37
Kauçuk ve plastik ürünlerin imalatı	%2,29	Başka yerde sınıflandırılmamış makine teçhizat imalatı	% 1,37
Ağaç ve Mantar ürünleri	%2,29	Kimyasal madde ve ürünlerin imalatı	% 0,92
Fabrikasyon metal ürünleri imalatı.(Makine ve teçhizatı hariç),	% 1,83	Elektrikli Teçhizat İmalatı	% 0,46
Metalik olmayan diğer mineral ürünlerin imalatı	% 1,83	Makine ve ekipmanları kurulumu ve onarımı	% 0,46

Kaynak: T.C. Tarım Orman Bakanlığı,2022

Tablo 1 'den de görülebileceği gibi ildeki sanayi işletmeleri %72,6 ile gıda imalat sektöründe faaliyet göstermektedir. İmalat sektörünü %6,80 ile diğer madencilik ve taş ocakçılığı izlemektedir. İlde bunların dışında İkizdere ve Hemşin'de özel idareye ait iki termal kaplıca tesisi bulunmaktadır. Bilindiği gibi Türkiye Avrupa Birliği uyum sürecine göre İstatistiki Bölge Birimleri Sınıflandırması yapılmış ve ülkemiz 26 alt bölgeye ve 81 ile ayrılmıştır. Bu bağlamda Rize; İBBS Düzey 1'de Doğu Karadeniz Bölgesi TR9'un Trabzon alt bölgesinde (TR90) Artvin, Giresun, Gümüşhane, Ordu, ve Trabzon ile birlikte yer almaktadır. TUIK 2022 verilerine göre Rize'nin kişi başına GSYH'si 40.718 TL. iken, bu oran dolar bazında 7.170 dolardır. Bu verilere göre Rize Artvin'den (50.833TL.) sonra TR90 bölgesinde GSYH'si bakımından 2.sıradadır. 2018 2019 Yılları arasında Türkiye'deki 81 ilin GSYH büyüme hızlarına bakıldığında ise Rize %0-0,9 aralığında olup pozitif ama Türkiye ortalamasının altında bir büyümeye sahiptir. (Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği TOBB,2022)

Tarım Orman Bakanlığı'nın bilgilerine göre; 2011 yılında kişi başına gayri safi katma değer Rize'nin de içerisinde bulunduğu TR90 Doğu Karadeniz Bölgesinde 6.652 dolar olarak gerçekleşirken, bu değer 9.244 dolar olan Türkiye değerinin altındadır. Söz konusu bölge 2011 yılındaki toplam gayri safi katma değerden %2,4 pay alarak 26 bölge içinde 13. sırada yer almaktadır.

3.3. Tarım ve Hayvancılık

Rize'nin 555.960.1 dekar tarım alanı bulunmakla birlikte, bu alanın sadece 4.678,4 hektarı (%15,2) tarıma elverişlidir. Geriye kalan arazinin; %12,58 çayır ve mera arazisi, %44'ü orman ve fundalık arazi, %28,21 tarım dışı ve yerleşim alanıdır.

İlin yıllık yağış miktarının çok fazla olması, yüksek nisbi nem oranı, güneş ışığının azlığı ve arazi yapısının çoğunluğunun engebeli ve dik olması bitki çeşitliliğini sınırlandırmaktadır. İlin tarım arazilerinin %91,8'ini çay oluşturmaktadır. İlde çaydan sonra ikinci ürün durumunda olan fındık üretimi 3.079,7 hektarlık bir alanda yapılmaktadır. İlde narenciye ürünleri ve kivi (255,6 hektar) ve diğer meyveler ile az miktarda sebze yetişmektedir. Kivi yetiştiriciliği özellikle son yıllarda Rize'de üretimi giderek artmaktadır.

Rize'de çok sayıda yer alan dereler üzerinde 2022 verilerine göre yıllık kapasiteleri 1.000-1.200 arasında 40 tane Alabalık çiftliği bulunmaktadır. İlde aynı zamanda üç yüze yakın köyde arıcılık faaliyetleri de yapılmaktadır.

3.4. Dış Ticaret

Doğu Karadeniz İhracatçılar Birliği'nin internet sitesindeki verilere göre, "Rize'den geçen yıl yapılan ihracat, 2020 yılına göre yüzde 26 artarak 207 milyon 348 bin 185 dolar olarak gerçekleşti. İlde 25 sektörden yapılan ihracatta ilk sırayı madencilik ürünlerinden bakır cevheri, ikinci sırayı ise Rusya Federasyonu'na ihraç edilen balık, üçüncü sırada ise ilin önemli ürünü olan çay aldı. İlde geçen yıl yapılan toplam ihracatta % 54'lük kısmı madencilik ürünleri, Rusya Federasyonu'na yapılan balık ihracatı % 21'lik bir oran ile yer aldı. (Doğu Karadeniz İhracatçılar Birliği[DKİB],2022)

İl ülke genelinde Rusya Federasyonu'na alabalık ve Türk somonu ihracatında birinci sırada yer almakla birlikte, ilde üretilen cerrahi tek kullanımlık koruyucu elbiseler de 7 farklı ülkeye ihraç edildi.

Rize'den en fazla ihracat yapılan ilk 3 ülke sırasıyla Çin Halk Cumhuriyeti, Rusya Federasyonu ve Bulgaristan olurken, toplam 55 ülkeye ihracat gerçekleştirildi. Bu ülkelerden Çin'e bakır cevheri, bisküvi ve çay, Rusya'ya başta balık olmak üzere , kivi, çay ve elektrikli ocak; üçüncü sıradaki Bulgaristan'a yapılan ihracatta ise bakır cevheri, çay ve soğuk çay içeceği yer aldı. (Rize'den 2021 yılında,2022)

Türkiye'nin 2022 verilerine göre çay ihracatının miktarını yaklaşık %60'ı, değer bağlamında ise %50'si Rize'de merkezli çay kuruluşlarınca gerçekleştirildi.(DKİB,2022) Türkiye'nin çay ihracında ilk sırada Avrupa Birliği ülkeleri Amerika ikinci sırada yer aldı.

3.5. Şehrin Ulaştırma Alt Yapısı

Rize'nin ulaşımı karayolu ve deniz yolu ile sağlanmaktadır. İl 176 km devlet yolu, 328 km il yolu olmak üzere toplam olarak 504 km yol ağına sahiptir. Rize'nin yer aldığı TR90 bölgesinde 2007 yılında hizmete açılan Karadeniz Sahil Yolu bölgenin iki önemli ulaşım aksından biri olup, TR90 bölgesini uluslararası ve ulusal ulaştırma ağlarına bağlamaktadır. Samsun –Sarp sınır kapısı arasında 542 km. uzunluğa sahip olan ve Rize'nin de içinde yer aldığı 5 il ve 30 ilçe merkezinden geçmekte olan Karadeniz Sahil Yolu; Karadeniz Sahil Trans-Avrupa Kuzey-Güney Otoyolu (TEM) Projesi, Türkiye ECO (Ekonomik İş birliği Teşkilatı) Yolları, Türkiye'deki ESCAP (Asya Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu) Yol Ağı ve Türkiye'deki E Yolları ulaştırma ağları içerisinde bulunmaktadır. Karadeniz Ekonomik İşbirliği Karadeniz Karayolu Ring Koridoru içerisinde de yer alan ve doğu-batı arasında yeni bir bağlantı oluşturan Karadeniz Sahil Yolu; Türkiye'nin Karadeniz ülkelerine, Kafkasya'ya, feribot ile Hazar Denizi'nden, Orta Asya ve Uzak Doğu'ya bağlantılı olmasını sağlamaktadır.

Avrupa Birliği'nce Avrupa'ya Bağımsız Devletler Topluluğu (BDT) ülkelerini Kafkasya ve Karadeniz üzerinden bağlantısını sağlamak amacıyla oluşturulan bir doğu-batı koridoru olan TRACECA (Transport Corridor For Europe-Caucasus-Asia)projesinin karayolu hattı ülkemizin kuzey kesimlerinden geçmektedir. Karadeniz sahil yolu boyunca uzanan ve İstanbul ve Avrupa'ya bağlanan bir karayolu bağlantı hattı olması düşünülen projenin karayolu ağı Gürcistan ve Ermenistan sınırlarından başlamaktadır. Projenin bu bağlamda içerdiği karayolu hattı ve bağlantıları sayesinde Karadeniz Bölgesi'nde transit ticaretin gelişimine önemli katkılar sağlayacağı ve bölgedeki bazı limanların projeye dahil edilerek deniz yolu ve karayolu bağlantılı olarak karma taşımacılığını da geliştirmesi planlanmaktadır.(Kalkınma Kütüphanesi,2022)

Öte yandan Cumhuriyetin 100. Yılında bitirilmesi düşünülen 100 proje arasında yer alan Rize-Mardin otoyolu projesi ile 450 km'lik yol Doğu Karadeniz ile Doğu ve Güneydoğu arasındaki ortalama 15 saatlik mesafeyi 5-6 saate inerken, GAP ürünlerini Karadeniz'e komşu ülkeler olan Tuna ülkeleri, Rusya, Ukrayna, Kafkasya ve Türkiye Cumhuriyetleri kapsayan ve yaklaşık 450 milyon insanın yaşadığı büyük bir pazara da Karadeniz limanlarından ulaşmasını sağlamış olacak. (Mardin Otoyolu,2022)

Rize-Erzurum (İspir) arasında yer alan, Avrupa ve Orta Asya'ya açılan Kafkasya koridoru üzerinde bulunması sebebiyle stratejik öneme sahip olma özelliğini taşıyan ve uzun yıllardır özellikle kış aylarında yoğun kar yağışı nedeniyle sık sık kapanan ve geçit vermeyen 2bin 640 rakımlı Ovıt Dağı yapılan 14.3km'lik çift tüp tünel ile 3km'lik bölünmüş yolun 2018 yılında hizmete girmesi ile bu konuda bölge önemli bir avantaj elde etmiş oldu.

Yukarıdaki bilgilerden de anlaşıldığı gibi Rize; TR90 bölgesinde yer alan konumu itibarıyla; Kafkasya'dan orta Asya'ya, Karadeniz üzerinden Avrupa'ya uzanan ulaşım koridorları içinde bulunmaktadır. Lojistik merkezler açısından ulaşım çeşitliliği son derece önem taşır. Bu bağlamda Rize'nin Pazar ilçesi Yeşilköy mevkiinde Türkiye'nin deniz üzerine inşa edilen ikinci havalimanı olan, Rize'yle birlikte Artvin iline de hizmet verecek olan havalimanı 14 Mayıs 2022'de açılan havalimanı kentte inşa edilmekte olan lojistik merkez için önemli bir avantaj sağlamaktadır. Havalimanı Rize merkeze 34km. Artvin İline 125km. Artvin'in Hopa ilçesine 54 km. uzaklıktadır. Bölgenin beşinci havalimanı olma özelliğini taşıyan ve yılda 3 milyon yolcu kapasiteli ve her tür uçağın inebileceği ve en son havacılık teknolojisiyle donatılmış olan Rize-Artvin Havalimanı 3 bin metre uzunluğunda, 45 metre genişliğinde bir piste sahiptir. Uluslararası giriş ve çıkışlara açık daimi hava hudut kapısı olarak belirlenen ve uluslararası konvansiyonel boyutta yapılan havalimanının hem bölgeye hem de ülke gelişmesine önemli katkıları olmasının yanı sıra Rize Lojistik Merkezi için de ulaşım çeşitliliği yaratma özelliği taşımaktadır.

3.6. Turizm

Rize doğa, yayla, eko, akarsu-rafting, sağlık-termal, macera, kış turizminin yanı sıra kuş gözlemciliği, yamaç paraşütü, planör gibi hava sporları, trekking gibi dağ sporlarının da bulunduğu zengin bir çeşitliliğe sahip önemli bir turizm destinasyonudur. İl eşsiz güzellikteki doğası, krater gölleri, tertemiz havası, endemik bitkileri ve yaylaları ile hem doğa tutkunlarına hem de raftinge elverişli doğal parkurları, olağanüstü panoramik görüntüler eşliğinde trekkinge ve her türlü macera etkinliğine imkan veren zengin coğrafyası ile her yıl artan sayıda yerli ve yabancı turist çekmektedir.

Nitekim 2021 yılında ülke ve dünya genelinde süren pandemiye ve ilde yaz ayının yoğun yağışlı geçmesine ve yaşanan sel felaketlerine rağmen Rize'yi yaklaşık 800 bin yerli ve yabancı turist ziyaret etti. Bu sayı 2020'de 1 milyon 300 bini aşmış olup, bu turistlerin 350 binini yabancı turistler oluşturmaktaydı. Söz konusu olumsuzluklara rağmen ulaşılan bu turist sayıları Rize'ye 2022 ve sonraki yıllarda çok daha fazla turist geleceğine işaret etmektedir. (Rize'yi ziyaret,2022)

4. Rize'nin Lojistik Merkez Potansiyelinin SWOT ANALİZİ

4.1 Güçlü Yönler

- Güney ve Kuzey yük hareketinde ve özellikle İran'ın sanayi üretiminde önemli bir paya sahip olan Tebriz kentinin dış pazara açılacağı en yakın liman kentinin Rize olması (Rize-Tebriz (Trabzon –Tebriz 842,9 km.)
- İran yaklaşık 40 milyar dolarlık ticaretini halen Dubai Limanları üzerinden yapmakta ve buradan malların kuzeye ulaşması yaklaşık bir ay sürmekte, ancak Rize Lojistik merkezi bağlamında yapılmakta olan limanın bu süreyi on beş güne düşürecek olması
- Rize'nin İyidere İlçesi'nde 2023 yılında bitirilmesi planlanan Lojistik merkez limanı inşaatının Karadeniz üzerinde dolgu ile hızlı bir şekilde yapılmaya başlanması
- Gürcistan'a en yakın liman şehri olan Rize aynı zamanda GAP Bölgesi'ne en yakın liman şehri olması
- İlin yaş çay, kuru çay, maden cevheri, kömür ve petrol türevleri başta olmak üzere bölgede 3 milyon ton/yıl kapasitesi olan iç taşıma potansiyelinin olması
- Rize'nin ülkede çay ihtisas gümrüğü olan tek il olması
- İlde organize sanayi bölgesinin (OSB) bulunması ve bu OSB'nin Sarp Sınır Kapısına 135 km mesafede olması itibarıyla en yakın OSB olması
- İlde Ardeşen İlçesi'nde ikinci bir organize sanayi bölgesi kurulmasına başlanması
- İlde yer alan Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi'nin bölgenin sosyo-ekonomik gelişimine yaptığı önemli katkılar
- İlde bulunan Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi bünyesinde Uluslararası Ticaret ve Lojistik Bölümünün hem lisans hem de ön lisans olarak, Ulaştırma Hizmetleri Bölümünün ise ön lisans olarak eğitim vermesi
- Rize'nin aynı zamanda Artvin iline de hizmet sunan uluslararası Rize-Artvin Havalimanı'na sahip olması
- Rize -Erzurum arasındaki Ovit Dağı Tünelinin tamamlanıp hizmete açılması ile Rize'nin Kuzey- Güney koridoru üzerinde 16 ille buluşmasının sağlanması ve sert geçen kış mevsimi şartlarının ulaşım etkisinin en aza indirilmiş olması, Ovit Tüneli ile Karadeniz sahilinden iç kesimlere ve güneydoğuya uzanan kuzey-güney aksında daha hızlı, daha ekonomik ve daha konforlu ulaşım imkanının sağlanmış olması
- Gürbulak Sınır Kapısı'na kadar Doğu Karadeniz'i Doğu Anadolu'ya bağlayan ve transit taşımacılıkta kesintisiz ulaşım imkanı ve deniz ticaretinde gelişme sağlayan ve bölgeye yol ağı bağlamında güç katan Trabzon Zigana Tünelinin hizmete girmesi ile Rize-İyidere Lojistik Merkezi'nin doğu -güney illerinin yanı sıra İran-İrak başta olmak üzere bütün Orta Doğu Ülkeleriyle bir başka bağlantı avantajının elde edilmesi
- İstanbul' Haydarpaşa üzerinden yola çıkıp Anadolu'ya ulaştırılan yüklerin Rize Lojistik merkezinden dağıtımının yapılabilecek olması
- Rize'de 1997 yılında işletmeye açılan ve halen aktif durumda olan Rize Serbest Bölgesinin bulunması
- İlde lojistik ve taşımacılık hizmeti veren şirketlerin bulunması
- Doğa ve Heliski (helikopter ile kayak) turizmde Rize'nin ülkenin gelişen önemli bir destinasyonu olması
- Samsun-Sarp Demiryolu proje çalışmasının Ulaştırma Bakanlığı gündemine alınması
- Rize'nin ülkemizin en güvenli illeri arasında yer alması
- Forbes Dergisi'nin bir araştırmasında Rize "iş yapmak ve yaşamak için en iyi kentler" kategorisinde Türkiye'nin 81 ili arasında 43,40 genel endeks puanı ile 43. sırada olması (Forbes raporunda,2022)

4.2. Zayıf Yönler

- İlin sanayisinin yeterince gelişmemiş olması
- Demiryolu bağlantısının bulunmaması
- Hammadde kaynaklarına uzaklık ve nakliye maliyetlerinin yüksek olması
- Yabancı yatırımcı yetersizliği
- İlin ekonomisinin sadece tarıma dayalı olması
- Çay gibi bir endüstriyel bitkinin ağırlıklı olarak üretiminin en fazla yapıldığı ve adeta çayın başkenti olan ilde çayın pazarlama faaliyetlerine gerekli önemin verilmemesi
- Karma taşımacılık altyapısının gelişmemiş olması
- Dış ticaret kapasitesinin az olması
- Soğuk hava depolarının yetersizliği
- 1997 Yılından bu yana bir serbest bölgeye sahip olmasına rağmen bölgenin atıl durumda olması
- Ar-ge faaliyetlerinin düşük olması
- Doğa turizminde önemli bir destinasyon olmasına rağmen ildeki bilinçsiz yapılaşma ve çevreye yeterince önem verilmemesinin bir sonucu olarak turizm potansiyelinin tehdit altında olması
- Lojistik sektöründeki işletmelerin kurumsallaşmaya ilişkin sorun yaşamaları
- Sektöründe yabancı dil bilen nitelikli eleman yetersizliği
- İlde arazi azlığı nedeniyle arazi maliyetlerinin yüksek olması
- Alt yapı ve üst yapı sorunları
- Üniversite ile sanayi arasında iş birliğinin yeterli düzeyde olmaması

4.3. Fırsatlar

- Politikacıların bölgesel anlamda destekleri
- Dünya ve ülke genelinde elektronik ticaretin gelişmesi ve artan lojistik gereksinimleri
- Ülkenin 150 mega projesi arasında sayılan Rize-İyidere Lojistik merkez liman projesine başlanması
- Rize'nin Avrupa ve Orta Asya'ya açılan Kafkasya koridorunda stratejik bir konuma sahip olması
- Ülkenin stratejik konumu nedeniyle lojistik merkezlerinin önemini ortaya çıkması
- İran'a ilişkin ambargoların kalkması halinde bölgede ticari hayatın canlanması
- İlin doğa ve Heliski turizmi ile birlikte turizmde çeşitlilik potansiyelinin artması
- Şehrin çalışabilir nüfus oranının yüksek olması
- Farklı taşımacılık türlerinin (Kara-deniz-hava) birlikte kullanım olanaklarının bulunması
- Bölge insanının girişimcilik kültürüne sahip olması
- İldeki üniversitenin bilimsel proje destekleri
- Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi Türk Alman Üniversitesi iş birliği ile bir yerleşkesi Rize'de ve diğer yerleşkesi İstanbul'da olan Dijital park Teknokentin 2020 yılında faaliyete geçmiş olması
- Dağlık Karabağ Savaşı'nda Ermenistan'ın yenilgiye uğratılmasının ardından Azerbaycan ve Ermenistan arasında imzalanan ateşkesin 9.maddesine göre Ermenistan'ın Nahçıvan üzerinden Zengezur koridorunun açılmasına izin vermesi ile Türkiye ile Azerbaycan'ı birbirine bağlanacak olan kara ve demiryolu ağı hayata geçmesinin mümkün hale gelmesi İyidere lojistik merkezini de olumlu yönde etkileyecek. (Hem Azerbaycan'ın hem Türkiye'nin koridorun açılmasına dair çalışmaları süratli bir şekilde devam etmektedir)
- 2053 Ulaştırma ve Lojistik Ana Planı'na göre 2053 yılına kadar 44 ilde daha yüksek hızlı tren hattı yapılması planlanmaktadır. (Rize ve Trabzon,2022) Bu bağlamda Doğu Karadeniz'de Erzincan'dan Trabzon'a, Erzurum'dan Rize'ye hızlı tren hattı açılmış olacak. Bu demiryolu hattı Rize Lojistik merkezinin işlevi açısından çok önemli bir fırsat olarak değerlendirilmelidir.

4.4. Tehditler

- Siyasi veya bürokratik nedenlerle İl'e ilişkin projelerin devamının sekteye uğrama olasılığı
- Lojistik merkezi alanının ilan edilip projeye başlanmasıyla merkez çevresinde rant oluşma olasılığı ve kamulaştırma maliyetlerinin artması
- Ülke genelinde yapımı devam eden lojistik merkez ve faaliyette olanlarla rekabet durumu
- Faizler ve enerji fiyatlarındaki yukarı yönlü hareket riski
- Bölgesel ve özellikle iller arasında var olan rekabetin yaratacağı negatif durumlar
- Ulusal ve uluslararası siyasi krizler makro ekonomik dalgalanmalar
- Komşu ve bölge ülkelerinde meydana gelen siyasi gerginlikler
- Altyapı eksikliği gibi nedenlerle karşılaşılabilecek çevresel sorunlar
- Rize 'de arazi maliyetlerinin yüksek olması

SONUÇ

Bu çalışma ile Rize-İyidere Lojistik merkezi potansiyelinin SWOT analizi yapılmıştır. Analiz sonucunda elde edilen bilgilere göre Rize'nin güçlü yanlarının bulunmasının yanı sıra önünde değerlendirebileceği çeşitli fırsatlar da olduğu tespit edilmiştir.

Bu bağlamda Rize Lojistik Merkezi'nin belirlenen tarihte açılması ve faaliyete geçebilmesi için merkezin İyidere'de başlanan liman dolgu inşaatı başta olmak üzere bütün projenin kesintiye uğramadan tamamlanması için sıkı bir şekilde takip edilmesi son derece önem taşımaktadır. Bu takibi yapmak üzere ilde başta ilin milletvekilleri, valilik ve belediye olmak üzere sanayi ve ticaret odası ve şehrin diğer sivil toplum kuruluşları, iş insanları, özel ve resmi kuruluş temsilcileri ve üniversite temsilcilerinden lojistik merkez proje kurulu oluşturulabilir. Bu kurul lojistik merkezi projesini takip ve kontrol ederek olası aksaklıklara ve olumsuzluklara acil müdahale ederek projenin ihtiyacı olan her konuda destek sağlayabilir. Bu kurul aynı zamanda Rize'de bulunan lojistik firmalarına modern lojistik yöntem ve modellerine-lojistik konusunda eğitim programları düzenleyerek eksikliklerini giderebilir, söz konusu işletmelerin kurumsallaşma çalışmalarına teşvik ve destek verebilir.

Öte yandan bir lojistik merkezinin varlığı için mobilitenin yüksek olması gereği yadsınamaz bir gerçektir. Bu nedenle Rize lojistik merkezinin mobilitesinin yüksek olabilmesi için öncelikle alt yapı çalışmalarına ağırlık verilmelidir. Rize; yapılmakta olan lojistik limanı ile deniz yolu, tamamlanan ve bitmekte olan karayolu ağları ve yeni açılan havalimanı ile havayolu bakımından intermodal ve kombine taşımacılık gibi farklı alt türleri olan multimodal taşımacılık için güçlü koşullara sahiptir. Rize'de kurulmakta olan Lojistik merkezin Romanya ve Bulgaristan ile birlikte mevcut denizyolu taşımacılığına bir alternatif olabilecek hat bağlamında bir çalışma yürütülmelidir. Özellikle küresel ticaret hacminin %80'den ve değer olarak %70'den fazlası denizyolu ile taşınmakla birlikte, bu yüklerin iç bölgelere ulaştırılması için demir yolu Rize'ye mutlaka getirilmelidir. Rize lojistik merkezi ile iç bölgeler arasında ve aynı zamanda komşu ülkeler arasında da demir yolu ağlarının oluşturulması için ısrarlı ve kararlı bir şekilde çaba gösterilmelidir. Nitekim "Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi Hedef 2023" kapsamında Doğu Karadeniz Bölgesi'ne ilişkin Kuzey Demiryolu Koridoru ve Trans-Anadolu Demiryolu Koridoru adı altında iki demiryolu ağı projesi gündemde bulunmaktadır. Bunlardan Kuzey Demiryolu Koridoru' projesinin amacının Çin'e ilişkin bağlantılarda Hazar Denizi'ni dışarıda bırakmak ve Erzincan-Trabzon-Hopa arasında bir hat oluşturmak olduğu belirtilmektedir. Demir yolu ağı ile de desteklenen Rize lojistik merkezi bölgeye çok daha fazla katkı sağlayabilir. Ayrıca bölgeye yakın Erzurum Palandöken gibi yerel, ulusal ve uluslararası lojistik ağlar ile bağlantıların ve koordinasyonunun sağlanması yönünde çalışmalar yapılmalıdır. Bölgede kamu ve özel sektör ortaklığı modellerinin uygulanması özendirilmeli, hava yolu taşımacılığı teşvik edilmelidir.

Rize Lojistik Merkezinin ilgili lojistik sektörüne, kişi ve kuruluşlara tanıtımı ve farkındalık yaratılması bağlamında hem uluslararası hem de ulusal düzeyde halkla ilişkiler faaliyetleri yürütülmesi merkezin başarılı ve etkili olabilmesi için son derece önemlidir.

Bu bağlamda sektörde yer alan kişi ve kuruluşlara, deniz ticaret odası gibi sektör örgütlerine lojistik merkezini tanıtmak için ziyaretler düzenlenmelidir. Rize Lojistik merkezinin bir tanıtım filmi hazırlanmalı ve bu filmin uluslararası ve ulusal medyada yayınlanması sağlanmalıdır. Merkezi tanıtan kitapçık ve broşürler hazırlanarak sektörün ilgili kişi ve kuruluşlarına yapılan ziyaretlerde ve ilgili katılımı gereken fuar tanıtımlarında kullanılmalıdır.

Ülkemizde ve dünyada yapılan lojistik fuarlarına etkin bir şekilde katılarak Rize Lojistik Merkezi'nin sektöre tanıtımı yapılmalıdır. Ulusal ve uluslararası lojistik dergilerine Rize lojistik merkezini tanıtan röportajlar verilmeli, yazılar yayınlatılmalı ve reklam verilmelidir.

Lojistik merkezinin tanıtımı için sektörün önemli kişi ve kuruluşları Rize'ye davet edilmeli, merkezi yerinde görmeleri sağlanmalıdır. Lojistik ve ulaşım sektöründeki medya kuruluşlarından gazeteci ve yazarlara merkezi tanıtmak üzere basın gezileri düzenlenerek bilgi verilmeli ve Rize lojistik merkezi ile ilgili medyada yayınlar yapılması sağlanmalıdır.

İlde yer alan Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi öncülüğünde Lojistik konulu uluslararası sempozyumlar ve konferanslar düzenlenmeli, bu etkinliklere uluslararası ve ulusal bilim insanları ve sektörün ileri gelenleri davet edilmeli ve katılımları sağlanmalıdır. Bu etkinliklerin gerek ulusal ve gerekse uluslararası medyada geniş yer almasına çaba gösterilmelidir.

Ayrıca ildeki Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi' ile iş birliği yapılarak üniversite bünyesinde yer alan Lojistik ve Ulaştırma Hizmetleri ile Dış Ticaret Bölüm öğrencilerinin Rize Lojistik merkezinde staj yapmaları ve mezuniyet sonrasında istihdam edilmeleri konusunda protokol düzenlenmelidir.

Sonuç olarak denilebilir ki bu çalışmada Rize-İyidere lojistik merkezinin bölgeye ve ülke ekonomisine önemli katkı sağlayacak potansiyele sahip olduğu tespit edilmiştir ve bu bağlamda bu çalışmanın Rize lojistik merkezinin ilgili paydaşlarına yararlı bilgiler sunacağı umulmaktadır.

KAYNAKÇA

Doğu Karadeniz Kalkınma Ajansı. (2022), *TR90 Doğu Karadeniz Bölge Planı 2014-2023*, <https://www.doka.org.tr>.

(DKİP) Doğu Karadeniz İhracatçılar Birliği, (2022) <https://dkib.org.tr>.

Çayeli Bakır İşletmesi, <https://www.cayelibakir.com/tr>.

Forbes Raporunda ortaya çıktı. (2022,18 Ocak) *Sabah*, <https://www.sabah.com.tr>.

Kalkınma Kütüphanesi(2022,16 Şubat),2014-2023 TR90 Doğu Karadeniz Bölge Planı,<https://www.kalkinmakutuphanesi.gov.tr>

Mardin Otoyolu, (12 Şubat 2022) *Dünya*, <https://www.dunya.com>.

Rize Ticaret Borsası (RTB), (2022) *Türk Çay Raporu 2022*, <https://www.rtb.org.tr>.

Rize ve Trabzon hızlı trene kavuşacak. (2022,14 Ocak), *Olay53*, <http://www.olay53.com>

Rize'yi 2021 yılında 800 bine yakın turist ziyaret-etti (12 Ocak 2022),*Sabah*, <https://www.sabah.com.tr>.

Rize'nin nüfusu belli oldu (2022, 12 Ocak) *Aktüel53*, <https://www.aktuel53.com>.

Rize'den 2021 yılında 3 milyon dolarlık çay ihraç edildi. *Haberler*, <https://www.haberler.com>.

Türkiye'nin Lojistik Merkezleri(2019, 20 Temmuz),*Rayhaber* <https://rayhaber.com>

T.C. Ticaret Bakanlığı, <https://ticaret.gov.tr>.

TÜİK, Türkiye İstatistik Kurumu, <https://www.tuik.gov.tr>.

(TOBB)Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği, <https://www.tobb.org.tr>.

T.C. Tarım Orman Bakanlığı (2022,18 Ocak), *Ekonomi*, <https://rize.tarimorman.gov.tr>.

T.C.Ulaştırma ve Alt Yapı Bakanlığı, (2022, 19 Ocak)<https://www.uab.gov.tr>.

UTIKAD, Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği, (2022,20 Ocak) *Lojistik Sektörü Raporu 2020*, <https://www.utikad.org.tr>