

**T.C.
BAHÇEŞEHİR ÜNİVERSİTESİ**

**KARADENİZ LİMANLARINDA
İNTERMODAL TAŞIMACILIK VE KISA
MESAFE DENİZ TAŞIMACILIĞI
ANALİZİ**

Yüksek Lisans Tezi

ÖZHAN GÖRÇÜN

İSTANBUL, 2009

T.C

BAHÇEŞEHİR ÜNİVERSİTESİ

FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

TEDARİK ZİNCİRİ YÖNETİMİ VE LOJİSTİK YÖNETİMİ

**KARADENİZ LİMANLARINDA
İNTERMODAL TAŞIMACILIK VE KISA
MESAFE DENİZ TAŞIMACILIĞI ANALİZİ**

Yüksek Lisans Tezi

ÖZHAN GÖRÇÜN

Tez Danışmanı: PROF.DR. MEHMET TANYAŞ

İSTANBUL, 2009

T.C.
BAHÇEŞEHİR ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ
TEDARİK ZİNCİRİ YÖNETİMİ VE LOJİSTİK YÖNETİMİ

Tezin Adı: Karadeniz Limanlarında İntermodal Taşımacılık ve Kısa Mesafe Deniz Taşımacılığı Analizi
Öğrencinin Adı Soyadı: Özhan Görçün
Tez Savunma Tarihi: 23.01.2009

Bu tezin Yüksek Lisans tezi olarak gerekli şartları yerine getirmiş olduğu Enstitümüz tarafından onaylanmıştır.

Prof.Dr. A.Bülent ÖZGÜLER
Enstitü Müdürü

Bu tezin Yüksek Lisans tezi olarak gerekli şartları yerine getirmiş olduğu onaylarım.

Yrd. Doç.Dr. Ahmet BAŞKESE
Program Koordinatörü

Bu Tez tarafımızca okunmuş, nitelik ve içerik açısından bir Yüksek Lisans tezi olarak yeterli görülmüş ve kabul edilmiştir.

Jüri Üyeleri

İmzalar

Unvanı, Adı ve SOYADI

Tez Danışmanı : Prof.Dr. Mehmet TANYAŞ

Üye: Doç.Dr. Gülçin BÜYÜKÖZKAN

Üye: Yrd. Doç.Dr. Ahmet BAŞKESE

TEŞEKKÜR

Tez çalıőmamda değerli bilgilerini ve emeğini büyük bir özveriyle paylaőma konusunda eősiz cömertliğinden dolayı Değerli Hocam Sayın Prof.Dr Mehmet TANYAŞ'a katkılarından ve üzerimdeki emeklerinden dolayı RODER Genel Müdürü Cumhuri ATILGAN İle RODER Genel Müdür Yardımcısı İbrahim BİRĐL'e eleőtirileriyle çalışmaya yön veren SAYIN Ömer Faruk GRĞN Yüksek Lisans eğitim dönemim boyunca bilgilerini esirgemedен paylaőan ve bizim için yoğun çaba gösteren değerli hocalarıma en içten duygularımla teőekkürü bir borç bilirim.

İstanbul, 2009

zhan GRĞN

ÖNSÖZ

Yüksek Lisans tez çalışmasında konu ile ilgili olarak yayınlanmış ve yayınlanmamış tez, eser bildiri ve makaleler toplanmış konunun içeriğine göre değerlendirilerek analiz edilmiştir. Literatür çalışmasına Türkçe yazılmış kaynakların yanında yabancı kaynaklara da başvurulmuş. Tezin konusu ile ilgili Avrupa Birliği resmi web siteleri ile beraber ilgili internet siteleride gözden geçirilmiştir.

Çalışmanın literatür bölümü tamamlandıktan sonra maliyet analizleri için RODER ve UND üyesi olan Hatay merkezli taşımacılık firmaları seçilerek, Rusya'ya olan taşımalar incelenmiş elde edilen verilerin ışığında genel analizlere ulaşılmaya çalışılmıştır. Çalışmaya toplam onsekiz firma iştirak etmiş bu firmalarda toplanan verilerin ışığında çalışma tamamlanmıştır.

ÖZET

KARADENİZ LİMANLARINDA İNTERMODAL TAŞIMACILIK ve KISA MESAFE DENİZ TAŞIMACILIĞI ANALİZİ

Görçün, Özhan

Tedarik Zinciri ve Lojistik Yönetimi

Tez Danışmanı: Prof.Dr Mehmet Tanyaş

Ocak, 2009, 265 sayfa

Türkiye taşımacılık konusunda son derece önemli bir ülkedir. Özellikle stratejik ve jeopolitik konumu küreselleşmenin gerektirdiği malların hizmetlerin ve bilgilerin hızlı dolaşımı çerçevesinde büyük bir önem arz etmektedir. Bu çerçevede Türkiye çevresindeki potansiyelleri iyi yönde kullanmak ve uluslararası politikalara uyum sağlamak zorundadır. Çevresinin kendisine sunduğu olumlu faktörleri ve fırsat avantajı yaratacak unsurları gözden kaçırmamak durumundadır.

Karadeniz bölgesi bu konuda önemli unsurlardan birisidir. Karadeniz bölgesi mal, hizmet ve enerji akışı konusunda birincil bir role sahip olmakla birlikte bu rolü gittikçe güçlenmektedir.

Türkiye'nin de Karadeniz'de en uzun sahile sahip ülke olarak daha etkin politikalar geliştirmesi gerekmektedir. Çalışmanın başında ifade edildiği gibi Türkiye Karadeniz'in intermodal kapasitesini tam olarak değerlendirememektedir. Bu nedenle yapılan analizlerde de görüldüğü gibi sadece Rusya taşımalarında karayolu tercihindan dolayı yaklaşık 13 milyon Euro kayba uğranılmaktadır.

Denizyolu taşımacılığı taşımacılığın en önemli alt sistemlerinden birisi olmasına karşılık, Türkiye politik karar alıcıları bu sektörün önemine henüz tam anlamıyla kavrayabilmiş değildir.

Karadeniz bölgesinin potansiyeli düşünüldüğünde Karadeniz limanlarının Türkiyenin denizcilik politikasındaki yeri ve önemi görülmektedir. Buna karşılık bu önem henüz değerlendirilememektedir. Bu çalışma Rusya, Türkiye ve Karadeniz'e kıyısı olan diğer ülkeler arasında söz konusu olan ticareti geliştirebilmek için limanlardan daha fazla ne şekilde faydalanılabileceği üzerinde durmaktadır.

Özellikle Türkiye'nin Avrupa Birliğine entegrasyon sürecinde Ortadoğu, Merkezi Asya ve Avrupa arasında köprü konumunda olacak limanların ileride oynayacağı potansiyel roller değerlendirilecektir. Diğer taraftan söz konusu çalışma Avrupa ve Asya arasında intermodal taşımacılığın ne şekilde gelişebileceği, intermodalite kavramı içerisinde Karadeniz bölgesinin geleceği ve Türkiye'nin çıkarları analiz edilecektir. Ek olarak Avrupa Birliği projeleri olan TRACECA, PETRA ve BTC gibi projelerin bu sürece katkısı ortaya konulmaya çalışılacaktır.

Anahtar Sözcükler: Karadeniz, Intermodal Taşımacılık, Karadeniz Limanları, Türkiye, Avrupa Birliği, TRACECA, PETRA

ABSTRACT

INTERMODAL TRANSPORTATION AND SHORT SEA SHIPPING ANALYSES AT THE BLACK SEA PORTS

GÖRÇÜN, Özhan

Supply Chain and Logistics Management

Prof.Dr Mehmet Tanyaş

January, 2009, 265 pages

Even though Maritime Transportation has become very important subsystem of transportation, Turkey's policy makers to this sector. When we consider the potentials of Turkey maritime, Ports of Black Sea have been very important for Turkey's Maritime Policy. Although Black sea region has important ports Turkey's shippers have been transporting from Turkey to two ports: Port of Novorossiysk and port of Sochi

This thesis will be focused on the potential of other ports in Russia for Turkey's Maritime and we will analyze these ports, on the light of the service potential of these ports. Especially The connection between ports of Russia and Turkey's port will analyze and its linkage with European Logistic and Transportation Village. This study will consider railway and road transport linkage of these ports with European Union and Middle East Region.

On the other hand; this thesis will try to explain The importance of Black sea for intermodal transportation between Europe and Asia continents. In addition that Turkey's transportation policies and facilities will be considered in the Black Sea Region.

On the light of transportation policies and strategies of Turkey and European Union, transportation facilities and potentials of Black Sea will be analyzed related with potentials of ports of Black Sea. At the same time compatibilities of these ports to intermodal transportation policies and strategies and transportation projects as TRACECA, Petra, BTC etc. will be trying to analyze related with successful transportation and logistic solution between Turkey and European Union.

Keywords : Black Sea, Transportation, Intermodal Transport, Ports of Black Sea, Turkey, EU, TRACECA, PETRA,

İÇİNDEKİLER

TEZ ONAY SAYFASI.....	I
TEŞEKKÜR	III
ÖNSÖZ.....	IV
ÖZET.....	V
ABSTRACT.....	VI
İÇİNDEKİLER	VII
TABLolar.....	XIII
ŞEKİLLER.....	XV
KISALTMALAR	XVII
GİRİŞ.....	1
2. TAŞIMACILIK YÖNETİMİ.....	3
2.1. TAŞIMACILIK KAVRAMI	3
2.2. LOJİSTİK KAVRAMI VE YÖNETİMİ	6
2.3. LOJİSTİK STRATEJİSİNDEN STRATEJİK LOJİSTİK ANLAYIŞINA GEÇİŞ	8
2.4. LOJİSTİK İŞLEMLERDE TEMEL SÜREÇLER	9
2.5. TAŞIMACILIKTA LOJİSTİK YÖNETİMİNİN YERİ VE ÖNEMİ.....	12
2.6. TAŞIMACILIK EKONOMİSİ.....	12
2.6.1. Lardner Kanunu	14
2.6.2. Ticaret ve Ekipman Dengesi	14
2.7. TAŞIMACILIK TÜRLERİ.....	16
2.7.1. Karayolu Taşımacılığı.....	17
2.7.1.1. Karayolu Taşımacılığının göndericiye sağladığı Avantajlar...20	
2.7.2. Denizyolu Taşımacılığı	20
2.7.2.1. Deniz Taşımacılığının Avantajlı Yönleri	21
2.7.2.2. Deniz Taşımacılığının Olumsuz Yanları	22
2.7.2.3. Dünya Deniz Taşımacılığı ve Gelişimi	22
2.7.3. Demiryolu ile Yük ve Yolcu Taşımacılığı	24
2.7.4. Havayolu ile Yük ve Yolcu Taşımacılığı.....	26
2.7.5. Boru Hattı Taşımacılığı.....	27
2.7.6. Kombine Taşımacılık	27
2.7.7. İç Su Yolu Taşımacılığı.....	28
2.7.8. İntermodal Taşımacılık.....	29
2.7.8.1. İntermodal Taşımanın Temel Özellikleri.....	30
2.7.8.2. İntermodal Taşıma Hizmetini Belirleyen Temel Öğeler	31
2.7.8.3. Farklı Taşıma Sistemlerini Kullanılması.....	31
2.7.8.3.1. Demiryolu ve Karayolu Entegrasyonu	31
2.7.8.3.2. Demiryolu ve Denizyolu Entegrasyonu.....	33
2.7.9. Kısa Mesafe Deniz Taşımacılığı.....	35
2.7.9.1. Kısa Mesafe Deniz Taşımacılığı'nı Geliştiren Faktörler	37
2.7.9.2. Kısa Mesafe Deniz Taşımacılığı'nın Faydaları	38
3. AVRUPA BİRLİĞİ ULAŞTIRMA POLİTİKALARI.....	39
3.1. AVRUPA BİRLİĞİ ULAŞTIRMA POLİTİKALARIN GENEL ÇERÇEVESİ.....	39
3.2. AB'İN ORTAK ULAŞTIRMA POLİTİKASI GELİŞTİRMESİNİN NEDENLERİ.....	40
3.3. AB ULAŞTIRMA POLİTİKASININ TARİHSEL GELİŞİMİ	45
3.3.1. 1957–1985 Arası Dönemde Avrupa Birliği Ulaştırma Politikaları	46
3.3.2. 1985–1995 Arası Dönemde Avrupa Birliği Ulaştırma Politikaları	47
3.3.3. 1995–2008 Arası Dönemde Avrupa Birliği Ulaştırma Politikaları	49
3.4. AVRUPA BİRLİĞİ'NİN ULAŞTIRMA POLİTİKASINI DESTEKLEYEN PROGRAMLAR.....	52
3.4.1. Trans-Avrupa Ulaşım Ağları (TEN-T).....	53

3.4.2.	Karayolu Taşımacılığı Trans-Avrupa Çerçeve Planı (2020).....	58
3.4.3.	Marco Polo Programları	61
3.4.3.1.	Marco Polo Programının Ulaştırma Sektörüne Etkileri.....	68
3.4.3.2.	Marco Polo Programında Problemlerin Çözümüne İlişkin Çalışmalar.....	68
3.4.3.3.	Marco Polo Programında İle İlgili Çalışmalar	68
3.4.3.4.	Deniz Otobanları.....	69
3.4.3.5.	Trafik Kazalarının Önlenmesine İlişkin Çabalar	69
3.4.3.6.	Altyapısal Sorunların Çözülmesi	70
3.4.4.	Avrupa- Kafkasya-Asya Taşıma Koridoru (TRACECA) Projesi	71
3.4.5.	Pan-Avrupa Taşıma Koridorları ve PETRA Projesi.....	76
3.4.6.	Pan-Avrupa Taşıma Koridorlarının Genel Olarak Değerlendirilmesi.....	82
3.4.7.	Güney Doğu Avrupa Ulaşım ve Enerji Altyapısı Projesi	83
3.4.8.	CONCERTO Programları	83
3.4.9.	CIVITAS Programı.....	85
3.4.9.1.	CIVITAS: City-VITALity-Sustainability	85
3.5.	AVRUPA BİRLİĞİ ULAŞTIRMA FAALİYETLERİ	87
3.5.1.	Karayolu Taşımacılığına İlişkin Faaliyetler.....	87
3.5.2.	Havayolu Taşımacılığına İlişkin Faaliyetler	89
3.5.3.	Demiryolu Taşımacılığına İlişkin Faaliyetler.....	90
3.5.3.1.	Üstyapı Erişimi	91
3.5.3.2.	Demiryolu Girişimlerinin Lisanslandırılması	91
3.5.3.3.	Kapasite tahsisi ve Üstyapının Belirlenmesi	92
3.5.4.	Denizyolu Taşımacılığına İlişkin Faaliyetler	93
3.5.5.	Kısa Mesafe Denizyolu Taşımacılığına İlişkin Faaliyetler	94
3.5.6.	Deniz Otobanlarına(Sea Motorways) İlişkin Faaliyetler.....	97
4.	TÜRKİYE CUMHURİYETİ ULAŞTIRMA POLİTİKALARI	98
4.1.	TÜRKİYE ULAŞTIRMA POLİTİKASININ TEMEL BİLEŞENLERİ	101
4.1.1.	Ulaştırma Bakanlığı'nın Türkiye Ulaştırma Politikasındaki Yeri ...	102
4.1.1.1.	Ulaştırma Bakanlığı'nın Görevleri ve Yetkileri	102
4.1.1.2.	Kara Ulaştırma Genel Müdürlüğü'nün Görev ve Yetkileri	103
4.1.1.3.	Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğü'nün Görev ve Yetkileri	103
4.1.1.4.	Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün Görev ve Yetkileri.....	104
4.1.1.5.	Devlet Hava Meydanı İşletmesi Genel Müdürlüğü'nün Görev ve Yetkileri.....	105
4.1.1.6.	PTT Teşkilatı Genel Müdürlüğü'nün Görev ve Yetkileri	106
4.1.1.7.	Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'nün Görev ve Yetkileri	108
4.1.1.8.	Denizcilik Müsteşarlığı'nın Görev ve Yetkileri.....	108
4.1.1.9.	Bayındırlık Bakanlığı'nın Görevleri ve Yetkileri	110
4.2.	TAŞIMA TÜRLERİ ve TÜRKİYE ULAŞTIRMA POLİTİKALARI	110
4.2.1.	Türkiye Karayolu Taşıma Politikaları	110
4.2.2.	Karayolu Taşıma Kanunu ve Yönetmeliği	111
4.2.3.	Türkiye Havayolu Taşıma Politikaları	118
4.2.4.	Türkiye Denizyolu Taşıma Politikaları.....	120
4.2.4.1.	Türkiye Cumhuriyeti Denizcilik Sektörünün Mevcut Durumu.	122
4.2.4.2.	Türkiye Limanlarının Geliştirilmesine Yönelik Politikalar	126
4.2.4.3.	Kamu'ya Ait Limanlar ve Mevcut Durum Analizi.....	128
4.2.4.3.1.	Haydarpaşa Limanı	128
4.2.4.3.2.	İzmir (Alsancak) Limanı	129
4.2.4.3.3.	Mersin Limanı	129
4.2.4.3.4.	Bandırma Limanı	130
4.2.4.3.5.	Derince Limanı.....	131

4.2.4.3.6.	<i>Samsun Limanı</i>	131
4.2.4.4.	Özel Sektöre Ait Limanlara ilişkin Mevcut Durum Analizi ve Liman Özelleştirmeleri.....	131
4.2.4.5.	Özelleştirme Sürecinde Kamu Limanları ile İlgili Sorunlar	132
4.2.4.6.	Limanların Özelleştirilmesi	132
4.2.4.7.	Liman Özelleştirmenin Temel Amaçları	134
4.2.4.8.	Türkiye Limanlarının Özelleştirilmesi	135
4.2.4.8.1.	<i>Türkiye Denizcilik İşletmesi (TDİ) Limanlarının Özelleştirilmesi</i>	137
4.2.4.8.2.	<i>Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD) Limanlarının Özelleştirilmesi</i>	138
4.2.5.	Türkiye’de İntermodal Taşımacılık ve Kısa Mesafe Deniz Taşımacılığı Politikaları.....	140
4.2.5.1.	Türkiye’de Ro-Ro Hatları ve Önemi.....	141
4.2.5.2.	Uluslararası Ro-Ro Hatları.....	144
4.2.5.2.1.	<i>İstanbul- Trieste (İtalya) Hattı</i>	145
4.2.5.2.2.	<i>Çeşme-Trieste (İtalya)</i>	146
4.2.5.2.3.	<i>Ambarlı Trieste Ro-Ro Hatları</i>	147
4.2.5.2.4.	<i>Çanakkale-Brindisi (İtalya) Hattı</i>	148
4.2.5.3.	Yurtiçi Taşımacılıkta Ro-Ro Hatları	148
4.2.6.	Türkiye’de Demiryolu Taşımacılığı Politikaları.....	150
4.2.6.1.	Cumhuriyet Öncesi Dönemde (1856–1923) Demiryolu Taşımacılığı Politikaları.....	151
4.2.6.2.	Cumhuriyet Sonrası Dönemde (1923–1950) Demiryolu Taşımacılığı Politikaları.....	151
4.2.6.3.	1950–2003 Dönemi Demiryolu Taşımacılığı Politikaları.....	153
4.2.6.4.	2003 Sonrası Dönemde Demiryolu Taşımacılığı Politikaları	154
4.2.6.5.	Cream Projesi AB Demiryolu Transit Taşımacılık Projesi	156
4.2.6.6.	Türkiye Transit taşımacılığında CREAM Projesi	157
4.2.7.	Türkiye’de Boru Hattı Taşımacılığı Politikaları.....	158
4.2.7.1.	Türkiye’de boru hattı alanında yapılan ilk çalışmalar	159
4.2.7.2.	Türkiye Boru Hat Taşımacılığı Ana Hatları.....	160
4.2.7.2.1.	<i>Kerkük-Yumurtalık Ham Petrol Boru Hattı</i>	160
4.2.7.2.2.	<i>Doğal Gaz Boru Hatları</i>	161

5. KARADENİZ BÖLGESİ’NİN İNTERMODAL TAŞIMACILIĞA ve

KISA MESAFE DENİZ TAŞIMACILIĞINA UYGUNLUĞU	162
5.1. KARADENİZ BÖLGESİ TÜRK LİMANLARININ ANALİZİ	162
5.1.1. Doğu Karadeniz Limanları	162
5.1.1.1. Rize Limanı	163
5.1.1.2. Hopa Limanı	165
5.1.1.3. Trabzon Limanı	167
4.1.1.3.1. Trabzon Limanının Teknik Özellikleri	168
5.1.1.4. Giresun Limanı.....	170
5.1.2. Doğu Karadeniz Limanlarının Genel Değerlendirmesi	170
5.1.3. Batı Karadeniz Limanları	172
5.1.3.1. Samsun Limanı	172
5.1.3.2. Karadeniz Ereğli Limanı	174
5.1.3.3. Karadeniz Ereğlisi Limanında verilen Hizmetler	175
5.1.3.4. Sinop Limanı	175
5.1.3.5. Ünye Limanı.....	176

5.1.3.6.	Bartın Limanı	177
5.1.3.7.	Zonguldak Limanı	178
5.2.	KARADENİZ LİMANLARINDA İNTERMODAL TAŞIMACILIK HATLARI	180
5.2.1.	Zonguldak-Skadovsk (Ukrayna) İntermodal Hattı.....	180
5.2.2.	Samsun- Novorossiysk (Rusya) İntermodal Hattı.....	182
5.2.3.	Trabzon-Sochi (Rusya)'İntermodal Hattı	183
5.3.	KARADENİZ'DE RUS LİMANLARI	184
5.3.1.	Novorossiysk Limanı.....	185
5.3.1.1.	Novorossiysk Limanı Teknik Özellikleri.....	185
5.3.1.2.	Novorossiysk Limanı Ana Faaliyetleri	185
5.3.1.3.	Novorossiysk Limanında Diğer Liman Hizmetleri.....	186
5.3.2.	Rostov Limanı	188
5.3.3.	Sochi Limanı	191
5.3.4.	Tuapse Limanı.....	191
5.3.5.	Gürcistan Limanları	191
5.3.5.1.	Poti Limanı.....	192
5.3.5.2.	Batum Limanı	192
5.3.5.3.	Supsa Limanı.....	193
5.3.5.4.	Kulevi Limanı.....	193
5.3.6.	Romanya ve Bulgaristan Limanları	193
5.3.6.1.	Burgaz Limanı	193
5.3.6.2.	Köstence (Constantza) Limanı.....	195
5.3.6.3.	Varna Limanı	197
5.3.6.4.	Romanya ve Bulgaristan Limanlarına İlişkin Değerlendirme	199
5.4.	KARADENİZ BÖLGESİ GÜZERGÂH MALİYET ANALİZLERİ	200
5.4.1.	Güzergâhlara İlişkin Maliyet Analizleri	203
5.4.1.1.	İşletim Maliyetleri	205
5.4.1.2.	Operasyonel Maliyetler.....	208
5.4.2.	Hatay – Ankara – Kapıkule – Bulgaristan – Romanya – Rusya (Moskova) Güzergâhı Maliyet Analizi.....	210
5.4.2.1.	Birinci Güzergaha İlişkin Toplam Maliyet Analizi.....	217
5.4.3.	Hatay-Trabzon - Sochi – Moskova Güzergâhına İlişkin Maliyet Analizi	217
5.4.3.1.	İkinci Güzergaha İlişkin Toplam Maliyet Analizi.....	220
5.4.4.	Hatay-Samsun – Azov Limanı – Moskova Güzergâhına İlişkin Maliyet Analizi	222
5.4.4.1.	Üçüncü Güzergaha İlişkin Toplam Maliyet Analizi.....	227
5.4.5.	Hatay – Sarp Sınır Kapısı - Gürcistan – Moskova Güzergâhına İlişkin Maliyet Analizi	228
5.4.5.1.	Dördüncü Güzergaha İlişkin Toplam Maliyet Analizi.....	231
5.4.6.	Hatay-Samsun – Novorossiysk – Moskova Güzergâhına İlişkin Maliyet Analizi	232
5.4.6.1.	Beşinci Güzergaha İlişkin Toplam Maliyet Analizi.....	236
5.4.7.	Hatay – Zonguldak Limanı - Odessa – Moskova Güzergâhına İlişkin Maliyet Analizi	236
5.4.7.1.	Altıncı Güzergaha İlişkin Toplam Maliyet Analizi.....	240
5.4.8.	Hatay – Zonguldak Limanı - Köstence – Moskova Güzergâhına İlişkin Maliyet Analizi	241
5.4.8.1.	Yedinci Güzergaha İlişkin Toplam Maliyet Analizi.....	245
5.4.9.	Güzergâhların Genel Olarak Değerlendirilmesi	246
6.	SONUÇ	252
	KAYNAKÇA	255

TABLolar

Tablo 2.1 : Lojistik Stratejisi ve Stratejik Lojistik Yaklaşımlarının Temel Özellikleri	9
Tablo 2.2 : Dünya Filo Gelişimi (Milyon DWT).....	23
Tablo 2.3 : Dünya Deniz Ticareti (Milyon Ton)	24
Tablo 3.1 : Marco Polo.1 Programının Genel Sonuçları.....	64
Tablo 3.2 : Marco Polo Programı'nın 2007 Sonuçları.....	67
Tablo 3.3 : Marco Polo ve TEN-T Programlarının Sınıflandırılması	69
Tablo 4.1 : Türkiye Dış Ticaretinin Genel Durumu (Milyon USD)	100
Tablo 4.2 : Mesleki Eğitim Merkezleri ve Şubeleri Bulunan İller	114
Tablo 4.3 : Yetki Belgesi Türleri, Verilen Belge Sayıları ve Belge Ücretleri	116
Tablo 4.4 : Son Beş Yılın Hava Kargo Kapasitesi	120
Tablo 4.5 : Denizcilik Sektöründeki Kamu Kuruluşları Tarihsel Gelişimi	121
Tablo 4.6 : Ulaştırma Türlerine Göre Türk Dış Ticaret Yüklerinin Ağırlık Yüzdeleri	125
Tablo 4.7 : Liman Özelleştirilmesi ve Beklenen Avantajları	133
Tablo 4.8 : Konteyner Limalarında Özelleştirmenin Amaçları	134
Tablo 4.9 : Konteyner Limalarında Kullanılan Özelleştirme Metotlar.....	135
Tablo 4.10 : TDİ Limanlarının Özelleştirme Tarihleri	137
Tablo 4.11 : TDİ Limanlarının Özelleştirme Öncesi ve Sonrası Toplam Hizmet Miktarı(000,Ton).....	138
Tablo 4.12 : TCDD Limanların Özelleştirme Süreci.....	139
Tablo 4.13 : TCDD ve Özel Sektör Limanlarının Konteyner Elleçlemesi (TEU).....	140
Tablo 4.14 : TCDD ve Özel Sektör Limanlarının Karışık Yük/Katı Dökme Yük Elleçlemesi	140
Tablo 4.15 : Ro-Ro Taşımacılığının Mevcut Durumu	142
Tablo 4.16 : Türkiye'deki Ro-Ro Hatlarına Göre Taşınan Araç Sayısı	143
Tablo 4.17 : Uluslar arası Ro-Ro Hatları	144
Tablo 4.18 : Çeşme-Trieste Ro-Ro Hattı Taşımaları	146
Tablo 4.19 : Ambarlı-Trieste Ro-Ro Hattı Taşımaları	148
Tablo 4.20 : Kerkük Yumurtalık Ham Petrol Hattı.....	160
Tablo 5.1 : Rize Limanı Depolama Kapasiteleri	163
Tablo 5.2 : Rize Limanı Rihtim Bilgileri	164
Tablo 5.3 : Rize Limanı yük elleçleme Donanımları	164
Tablo 5.4 : Hopa Limanı Rihtim Bilgileri	166
Tablo 5.5 : Hopa Limanı yük elleçleme Donanımları.....	166
Tablo 5.6 : Trabzon Limanı Kapasiteleri	168
Tablo 5.7 : Trabzon Limanı Rihtim Türü ve Özellikleri	169
Tablo 5.8 : Trabzon Limanı Rihtim Türü ve Özellikleri	169
Tablo 5.9 : Samsun Limanı Rihtim Bilgileri	173
Tablo 5.10 : Sinop Limanının Teknik Özellikleri	176
Tablo 5.11 : Ünye Limanı Gemi Hareketleri	177
Tablo 5.12 : Ünye Limanı Toplam Yükleme- Boşaltma Verileri	177
Tablo 5.13 : Zonguldak Limanı Toplam Yükleme- Boşaltma Kapasiteleri	180
Tablo 5.14 : Zonguldak'tan Ro-Ro Hatları ile Taşınan Toplam Taşıt Sayıları.....	181
Tablo 5.15 : Samsun'dan Ro-Ro Hatları ile Taşınan Toplam Taşıt Sayıları.....	182
Tablo 5.16 : Rostov Liman, İskele ve Depolarının Genel Özellikleri.....	189
Tablo 5.17 : Vinçler ve Diğer Özellikleri.....	190
Tablo 5.18 : Köstence Limanı Yük Trafiği Tablosu	195
Tablo 5.19 : Varna Limanı Yük Trafiği Tablosu	198

Tablo 5.20: Rusya'ya İhraç Taşıma Yapan Araçlarımızın Kapılara Göre Dağılımı	201
Tablo 5.21: Karadeniz Ro-Ro Tarifesi	210
Tablo 5.22: Hatay'dan Romanya Çıkış Kapısına Kadar Güzergâh Maliyetleri	216

ŞEKİLLER

Şekil 2.1: Ölçek ve Mesafe Ekonomileri İçin Grafikler	13
Şekil 2.2: Lardner Kanunu	14
Şekil 2.3: Ticaret ve Ekipman Dengesi	15
Şekil 2.4: Ticaret ve Ekipman Dengesi ve Çoklu Hat Oluşturma	16
Şekil 2.5: Taşıma Türleri İçin Performans Kriterleri	17
Şekil 2.6: Kombine Taşımacılık Uygulaması	28
Şekil 2.7: İntermodal Taşımacılıkta Demiryolundan Karayoluna Aktarma	32
Şekil 2.8: İntermodal Taşımacılıkta Demiryolu – Denizyolu Entegrasyonu	33
Şekil 2.9: Kısa Mesafe Deniz Taşımacılığının Gelişimine Etki Eden Olumlu ve Olumsuz Faktörler	38
Şekil 3.1: 1970–1999 Yılları Arası Taşıma Türlerinin Ton/Km Cinsinden Gösterdiği Değişimler	42
Şekil 3.2: Her Bin Km Başına Euro Cinsinden Taşıma Türlerine Ait Dışsal Maliyetler ...	43
Şekil 3.3: Her Bin Km Başına Euro Cinsinden Taşımanın Dışsal Maliyetleri	44
Şekil 3.4: TEN-T ulaşım koridorunun Güneydoğu Balkan Bağlantısı	55
Şekil 3.5: Başlıca Ulaştırma Koridorları	56
Şekil 3.6: Avrupa Birliğinde TEN-T Koridorları	58
Şekil 3.7: Kara Taşımacılığında Trans-Avrupa Taşımacılık Ağları Çerçeve Planı (2020)	60
Şekil 3.8: Avrupa Birliğinde Marco-Polo Programı Kapsamında Taşınan Yük Hacmi	62
Şekil 3.9: Avrupa Birliğinde Demiryolu Şebekesi	66
Şekil 3.10: Avrupa Birliğinde Demiryolu Kısa Mesafe Deniz Taşımacılığı Entegrasyonu	67
Şekil 3.11: Doğu Akdeniz Kısa Mesafe Deniz Taşımacılığı ile Batlık Denizi Demiryolu Ağlarının Entegre edilmesi Programı	70
Şekil 3.12: TRACECA Hükümetler arası Komisyon ve Örgütlenme Şeması	72
Şekil 3.13: Karadeniz Sahil Yolu (Karadeniz Otobanı)	73
Şekil 3.14: Avrupa Birliğinde Demiryolu ile Yük Taşıma Payları	74
Şekil 3.15: TRACECA Taşıma Koridoru Projesi'nde Ulaştırma Hatları	75
Şekil 3.16: TRACECA Projesi İçerisinde Türkiye'nin Konumu	76
Şekil 3.17: PETRA Projesi Kapsamında Enerji Nakil Hatları	77
Şekil 3.18: Pan-Avrupa Tasıma Koridorlarının Geçtiği Ülke ve Bölgeler	81
Şekil 3.19: CONCERTO Projelerinin Üç Bileşeni	85
Şekil 3.20: CIVITAS Projesinin Avrupa Ölçeğinde Uygulanması	86
Şekil 3.21: CIVITAS Projesinin Uygulandığı Şehirler	87
Şekil 3.22: Avrupa Birliği Ülkelerinin Hizmet Aldıkları Limanlar	95
Şekil 3.23: Avrupa Birliği Ülkelerinde Toplam Deniz Taşımacılığında Kısa Mesafe Deniz Taşımacılığının Payı	96
Şekil 4.1: Ulaştırma Bakanlığı Merkezi Teşkilat Şeması	104
Şekil 4.2: Türkiye Ro-Ro Hatları	142
Şekil 4.3: Türkiye Avrupa Karayolu ve Ro-Ro Hatları	147
Şekil 4.4: Türkiye Demiryolu Şebekesi	156
Şekil 5.1: Trabzon Limanı ve Rihtim Özellikleri	168
Şekil 5.2: Burgaz Limanı Haritası	194
Şekil 5.3: Burgaz Limanı VIII. Koridor Bağlantısı	195
Şekil 5.4: Köstence Liman Haritası ve Doğrudan Ro-Ro Bağlantıları	197
Şekil 5.5: Varna Limanı Doğu Bölümü	198
Şekil 5.6: Varna Limanı Batı Bölümü	199
Şekil 5.7: Karadeniz Bölgesi Liman ve Kısa Mesafe Deniz Taşımacılığı	200
Şekil 5.8: Türkiye (Hatay)'dan Rusya (Moskova) ya Güzergahlar	203
Şekil 5.9: Karayolu Taşıma Maliyetleri	204

Şekil 5.10: Birinci Güzergâha ait Taşıma Maliyetleri Grafiği.....	246
Şekil 5.11: İkinci Güzergâha ait Taşıma Maliyetleri Grafiği	247
Şekil 5.12: Üçüncü Güzergâha ait Taşıma Maliyetleri Grafiği	247
Şekil 5.13: Dördüncü Güzergâha ait Taşıma Maliyetleri Grafiği	248
Şekil 5.14: Beşinci Güzergâha ait Taşıma Maliyetleri Grafiği	249
Şekil 5.15: Altıncı Güzergâha ait Taşıma Maliyetleri Grafiği	250
Şekil 5.16: Yedinci Güzergâha ait Taşıma Maliyetleri Grafiği.....	250
Şekil 5.17: Alternatif Güzergâhlara ait Taşıma Maliyetleri Grafiği	251

KISALTMALAR

Avrupa Birliği	:	AB
Amerika Birleşik Devletleri	:	ABD
The European Agreement Concerning the International Carriage of Dangerous Good by Road	:	A.D.R
Avrupa Ekonomik Topluluğu	:	A.E.T
The European Agreement Concerning the Work of Crews of Vehciles Engaged in International Road Transport	:	A.E.T.R
Avrupa Kömür ve Çelik Topluluğu	:	AKÇT
Avrupa Topluluğu	:	AT
Council of Supply Chain Management Professionals	:	CSCMP
Council of Logistics Management	:	CLM
Customer Driven Rail-freight services on a European mega corridor based on Advanced business and operating Models	:	CREAM
Dünya Ticaret Örgütü	:	DTÖ
Avrupa Atom Enerjisi Topluluğu	:	EUROTOM
Hükümetler arası Komisyon	:	HAK
International Maritime Organization	:	İMO
Just In Time	:	JTİ
Karayolu Taşıma Kanunu	:	KTK
Karayolu Taşıma Yönetmeliği	:	KTY
Kısa Mesafe Deniz Yolu Taşımacılığı	:	KMDT
National Physical Distribution Managment	:	NCPDM
Petrolum Transport Networks	:	PETRA
Posta Telgraf Telefon	:	PTT
Short Sea Shipping	:	SSS
The International Society of Logistics	:	SOLE
Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları	:	TCDD
Avrupa Ulaşım Ağları	:	TEN-T
Transport Corridor Europe Caucasus Asiasadece	:	TRACECA
Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği	:	TOBB
Ulaştırma Bakanları Konferansı	:	UBAK
Uluslar arası demiryolu Birliği	:	UID

2. TAŞIMACILIK YÖNETİMİ

Taşımıcılık yönetimi lojistik ve tedarik zinciri yönetimi açısından büyük bir öneme sahiptir. Taşımıcılığın önemi tedarik zinciri yönetimi açısından yersellik sorunu ortadan kaldırması ve hammadde ve mamul malların üretildiği yerlerden tüketim merkezlerine gönderilebilmesinden kaynaklanmaktadır. Bunun neticesinde işletmelerin yönelebildiği pazar alternatifleri artmakta, işletmeler küresel pazarlarda rekabet edebilir hale gelebilmektedir. Taşıma yönetimi aynı zamanda küreselleşmenin en önemli faktörleri arasında yer almaktadır. Taşımıcılığın olmadığı bir dünyada küreselleşmeden de söz edilebilmesi olanak taşımamaktadır.

2.1. TAŞIMACILIK KAVRAMI

Taşıma sistemleri yönetimi sosyal ve ekonomik hayata yaptığı etkiler ile toplumsal yaşamın önemli unsurlarındandır. Dolayısıyla taşıma yönetimi ve sistemlerinin planlanması ve modellenmesi bilimsel temeller üzerinde olması gerekmektedir. Özellikle ulaştırmanın başlıca göstergeleri arasında operasyon yönetimi ve araştırmaları önemli bir yere sahiptir. Ulaştırmaya ilişkin sorunlar küreselleşmenin de etkisi ile bölgesel niteliğini aşarak küresel bir nitelik kazanmaya başlamıştır. Bu yönüyle ulaştırma ulusal aktörlerin yanı sıra uluslararası aktörlerinde üzerinde çalıştıkları ve çözümler üretmeye çabaladıkları bir alan olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu çalışmada ulaştırma ve trafiğın sosyal yaşam ve ekonomiye etkileri ortaya konulmaya çalışılacak, ulaştırmaya ilişkin gereklilikler tanımlanacaktır.

Taşımıcılık dar anlamda bir nesnenin (eşya, ürün, yük veya mal) bir yerden bir başka yere sevk edilmesi demektir. Dolayısıyla taşımıcılığın dar anlamı taşımaya konu olan materyalin sadece hareketli olduğu süreçle ilgilenmektedir. Diğer bir tanımı ile taşımıcılık, müşteri ihtiyaçlarının giderilmesi amacıyla üretilen malların ihtiyaç duyulan bölge ve merkezlere ulaştırılmasıdır (Quayle and Jones 1993).

Taşımacılık geniş anlamda; sevkiyata hazırlık (paketleme, etiketleme, güzergâh planlama vb.) süreçleri ile birlikte sevkiyat, aktarmalar ve materyalin teslim edilmesi aşamasındaki adımları da içermektedir. Geniş anlamı ile taşımacılık sevkiyattan daha geniş bir alanı kapsamaktadır.

Taşımacılık yönetimi kapsam ve uygulama açısından farklı tanımlar alabilmektedir. Bunlardan birincisi küresel ve ulusal düzeyde taşımacılık yönetimi olarak tanımlanırken, diğer işletme temelinde taşımacılık yönetimi olarak ifade edilebilmektedir. Birinci tanımda yer alan küresel ve ulusal boyutta taşıma yönetimi genel olarak ulaştırma politikaları ve stratejilerinin belirlenmesi, bu politikalar ve stratejiler çerçevesinde ulaştırma altyapısının oluşturulması gibi süreçler ile ilgilenmektedir. Bu anlamda ulaştırma şebekelerinin altyapılarının oluşturulması, bunların inşası ve trafik yönetimi taşıma yönetiminin alt bölümleri olarak sayılabilmektedir.

İşletme temelinde taşımacılık yönetimi çoğunlukla taşımanın etkin ve en az maliyetler ile yapılması konusu üzerinde çalışmaktadır. Bir anlamda işletme temelinde taşımacılık yönetimi küresel ve ulusal boyutta taşıma yönetimine göre mikro çözümler üretmektedir.

İşletme tabanlı taşımacılık yönetimi yukarıda bahsedilen sürecin başarı ile sonuçlandırılabilmesi için gerekli olan planlama, en uygun şekle sokma ve uygulamasıyla ilgili süreçler kapsayan disiplin olarak görülmektedir. Bu anlamda taşıma yönetiminde maliyet, esneklik, pazara çabuk ulaşabilme gibi parametrelerin yanında yasal düzenlemeler ve sınırlamalar da sürecin belirlenmesinde belirleyici olmaktadır.

Yukarıda bahsi geçen parametreler ışığında, taşıma türünün seçilmesi, seçilen taşıma türüne göre güzergâhların planlanması ve maliyetlerin saptanması taşıma yönetiminin ana konuları içerisinde yer almaktadır. Taşımacılık yönetimi aynı zamanda işlevsel boyutları açısından da uluslar arası taşımacılık ve yurtiçi taşımacılık olmak üzere iki bölüme ayrılmaktadır.

Uluslararası taşımacılık en az iki ülke arasında gerçekleşen taşıma süreçleri ile ilgili iken, yurtiçi taşıma ulusal temelde gerçekleştirilen, ülke sınırları içerisinde gerçekleştirilen bir taşıma şekli olarak karşımıza çıkmaktadır (Erdal ve Çancı, 2003).

Uluslar arası taşımacılıkta uluslar arası yasal düzenlemelerden oluşan uluslararası yasal düzenlemeler taşımacılığın konusuna dahil olurken, iç taşımada ülke sınırları içerisinde geçerli olan iç hukuka ilişkin yasal mevzuatlar uygulanmaktadır. Taşıma türü belirlenirken geçilecek ülkelerin uyguladığı mevzuatlar ve sınırlamalar dikkate alınmaktadır. Diğer bir ifade ile uluslararası taşımacılıkta çok sayıda ülkenin iç mevzuatı ile birlikte uluslar üstü yasal düzenlemeler uluslararası taşımacılığın hukuki altyapısını oluştururken, yurtiçi taşımacılıkta taşıma yapılan ülkenin yasal düzenlemeleri hukuki altyapıyı meydana getirmektedir.

Maliyetler açısından incelendiğinde uluslararası taşımacılığın maliyetlerinin büyük bir kısmının varış ülkesinde ve transit ülkelerin geçilmesi sırasında uygulanan yasal düzenlemeler nedeniyle maliyetleri oluşmaktadır. Özellikle sınır geçişlerinde transit ülkelerin uyguladıkları geçiş belgeleri kullanım süreçleri, otoyol kullanımı ve sürücü vizelerine uygulanan prosedürler için alınan ücretler uluslar arası taşıma maliyetleri açısından en büyük maliyet kalemlerini oluşturmaktadır.

Yurtiçi taşımacılığın maliyetlerine bakıldığında yasal düzenlemeler gereği söz konusu olan maliyetlerin yerini operasyonel maliyetler olan yakıt sürücü vs maliyetleri gibi maliyet kalemleri almaktadır. Taşımacılık yönetimi ulusal ve uluslararası olmak üzere birbirine bağımlı iki sistem içinde yer almaktadır.

Bu sistemler taşıma operatörleri iç ve dış müşteriler, ekonomik ve sosyal faktörler ile devletin ortaya koyduğu yasal çerçeve ile sürekli etkileşim halindedir. Lojistik Firmalarının faaliyetinde bulunduğu çevrenin etkilendiği etmenler aşağıda gösterilmektedir.

- a. Ulusal ve Uluslararası ekonomi,
- b. Kurallar ve düzenlemeler,
- c. Taşıma ve Lojistik ihtiyaçları,

- d. Lojistik hizmeti üreten ve alan işletme sayısı,
- e. Terminaller, gümrükler, sınırlar ve ara geçiş noktaları,
- f. Güzergâhlar ve/veya alternatif yollar,
- g. Diğer destek hizmetler, etkin rol oynamaktadır,
- h. Araç, gereç ve teknolojik seviye, (Tolley and Turton, 1995).

2.2 LOJİSTİK KAVRAMI VE YÖNETİMİ

Lojistik kelimesi ilk defa 1905 yılında askeri bir fonksiyonu tanımlamak amacıyla; “orduya ait malzeme ve personelin taşınma, tedarik, bakım ve yenilenmesi” şeklinde kullanılmıştır (Kobu, 1998).

Lojistik terimi köken olarak askeri alanda, araç gereç ve birliklerin harekât organizasyonunu tanımlamak için kullanılmaktadır. Lojistik, bir plan ve organizasyonun ayrıntılı bir biçimde örgütlenmesi ve uygulanmasıdır. Lojistiğin temel hedefi, müşteri hizmetlerinde yüksek bir seviyeye ulaşılması, kaynak ve yatırımların uygun değer kullanılması ile, işletmenin lehine rekabet avantajının yaratılmasıdır (Quayle and Jones 1993 , pp.87-88).

Lojistik (Logistics) kelime kökü itibariyle Latin dilinden Logic (mantık) ve statics (istatistik) kelimelerinin birleşmesinden meydana gelmiştir ki, sözlük anlamı “mantıklı istatistik (hesap)” (TDK 2008) olarak ifade edilmektedir.

Lojistik kelimesinin Türk Dil Kurumu sözlüğüne göre anlamı, mal ve hizmetlerin sağlanmasına yönelik etkinliklerin yönetimi, örgütlenmesi ve planlaması bilimi (TDK 2008) olarak yer almaktadır.

Antik Helen, Roma ve Bizans bürokrasisinde temel maddelerin dağıtım ve kaynakların tedarik edilmesinden sorumlu birimler ve birimlerde çalışan görevlilere “Logistics” adı verilmektedir.

Lojistik faaliyetlerinin işletmeler için önemini her geçen gün artmaktadır. Pazarlama ve üretim faaliyetlerinin başarısı lojistik faaliyetlerinin iyi işletilmesine bağlı olmaktadır.

Lojistik, nakliye, döküm, depolama, malzeme idaresi ve ambalajlama bilgilerinin birleştirilmesini kapsamaktadır. Lojistik ile ilgili olarak yapılan tanımlardan biride “Council of Supply Chain Managment Profesionals “(CSCMP)”nin tanımıdır. Bu tanıma göre; “müşterilerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere her türlü ürünün, servis hizmetinin ve bilgi akışının, başlangıç noktasından (kaynağından) tüketildiği son noktaya (nihai tüketiciye) kadar olan tedarik zinciri içindeki hareketinin etkili ve verimli bir şekilde planlanması, uygulanması, taşınması, depolanması ve kontrol altında tutulmasıdır.” (www.cscmp.org. 2008).

1966’da Lojistik Mühendisleri Birliği (SOLE)¹ olarak kurulan ve günümüzde Uluslararası Lojistik Birliği olarak sürdüren kuruma göre lojistik, tasarım, tedarik ve kaynakların sürdürülmesine ilişkin ihtiyaç duyulan amaç, plan ve operasyonların desteklenmesi mühendislik ve teknik faaliyetler, yönetim bilimi ve sanattır. Geleneksel lojistik fonksiyonları, planlama, satınalma, tedarik, sürdürme ve düzenlemedir. (Erdal ve Saygılı 2007).

Lojistik ile ilgili olarak yapılan tanımlardan bir tanesi de şu şekilde tanımlanmaktadır. Lojistik müşterilerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere, her türlü ürün, hizmet ve bilgi akışını, hammaddenin başlangıç noktasından, ürünün tüketildiği son noktaya kadar olan tedarik zinciri içersindeki hareketinin etkin ve verimli şekilde akış ve depolanmasını sağlanması kontrol altına alınması ve planlanması sürecidir (www.csmp.org. 2008).

1963 yılında kurulan Ulusal Fiziksel Dağıtım Yönetimi (NCPDM) daha sonrasında Lojistik Yönetimi Konseyi (CLM) olarak isim değişikliği yapmışlardır ve nihayet 2005 yılında Tedarik Zinciri Yönetimi Profesyonelleri Konseyi (CSCMP) olarak son şeklini almıştır.

Müşterilerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere her türlü ürünün, servis hizmetinin ve bilgi akışının, başlangıç noktasından (kaynağından) tüketildiği son noktaya (nihai tüketiciye) kadar olan tedarik zinciri içindeki hareketinin etkili ve verimli bir şekilde ileri ve geri yönlü akışının gerçekleştirilmesi, uygulanması, taşınması, depolanması kontrol altında tutulması ve planlanmasıdır.”

¹ Uluslararası Lojistik Birliği Avrupa (The International Society of Logistics- SOLE Europe);

Lojistik İşletmesi Tedarik Zinciri Ağının üzerindeki tüm lojistik süreçlerinin temel bileşenlerini bir araya getirip Doğru zamanda, Doğru yerde, Doğru müşteriye, Doğru miktarda ürünü en uygun zamanda ulaştırmayı hedef alan etkin ve verimli çalışan bir örgütsel yapıdır.

Ülkemizde Ulaştırma Bakanlığı tarafından Karayolu Taşıma Kanunu (KTK) ve Karayolu Taşıma Yönetmeliği (KTY) kapsamında lojistik işletmesi kavramına da yer verilmiş ve şu şekilde tanımlanmıştır.

Lojistik işletmecisi, taşımacılık faaliyetinin yanı sıra; bağımsız bir işyerinin kullanım hakkına sahip olarak müşterilerine ait eşyayı teslim aldıktan sonra kendi gözetimi ve denetimi altında yükleme, boşaltma, depolama, istifleme, paketleme, tasnif, etiketleme, satış veya pazarlama, sipariş planlaması, dağıtım, tedarik ve benzeri hizmetlerin tamamını veya bir kısmını üstlenen gerçek ve tüzel kişileri ifade etmektedir (Erdal ve Saygılı 2007, s.5)

2.3 LOJİSTİK STRATEJİSİNDEN STRATEJİK LOJİSTİK ANLAYIŞINA GEÇİŞ

Klasik yaklaşım içerisindeki bir işletmenin amaç ve hedeflerine ulaşabilmesi için bütünsel hedeflerin planlaması ve sonrasında lojistik stratejisinin tanımlaması durumu anlaşılırdı. Bu yol ile Küresel bir strateji için bir araç veya işlevsel destek sisteminin varlığı hedeflenirdi. (Erdal ve Saygılı 2007, s.7).

Günümüzde malzeme ve ürün akışı rekabette başarının temel şartı durumuna gelmiştir. Lojistik işletmelerinde son yıllarda ortaya çıkan bu yeni akım klasik yaklaşımı radikal bir biçimde değiştirmektedir. Lojistik stratejisinden stratejik lojistiğe geçişle birlikte lojistik yetkinlik küresel stratejide stratejik bir kaynak olarak görülmeye başlanmıştır (www.itsdocs.fhwa.dot.gov/ 2004, Erdal ve Saygılı 2007, s.7).

Stratejik Lojistikte yeni müşterilerin kazanılmasında, ürün çeşitlendirmesinde, farklılaşmada, yenilik ve tüm maliyetlerin lojistik kullanımıyla düşürülmesinde ve daha birçok alanda bir kaynak olarak değerlendirilmektedir.

Tablo 2.1:Lojistik Stratejisi ve Stratejik Lojistik Yaklaşımlarının Temel Özellikleri		
	Lojistik Stratejisi	Stratejik Lojistik
Maliyet Üstünlüğü	Lojistik Maliyetlerinin Düşürülmesi	Tüm maliyetlerin lojistik ile düşünülmesi
Farklılaştırma	Lojistik Hizmetlerinin Kalitesi	Farklılaştırma için lojistik
Yenilik	Yenilik İçin Lojistik Desteği	Lojistik, Yenilik için bir kaynak
İttifak	İttifakın Anlam Olarak Lojistik	Lojistik,İttifak için bir kaynak
İş Yayılımı	Lojistik Entegrasyon için Bir Destek	Lojistik için yeni bir Ürün
Misyon Yayılımı	Lojistik Yayılımı İçin Bir Destek	Yeni Müşteriler Kazanmak İçin Lojistik
Çeşitlendirme	Lojistik sinerjilerin kullanımı	Lojistik Üzerinde Çeşitlendirme

Kaynak Costes and Colin 1999, pp.71

2.4 LOJİSTİK İŞLETMELERDE TEMEL SÜREÇLER

Lojistik, çok çeşitli alanlarda üretim ve hizmet faaliyetlerinde olan bölümlerle işbirliği yaparak Tedarik Zinciri Yönetimi'nin etkin çalışmasını için amaçlar sıralanmaktadır (Erdal ve Çancı, 2003a, s.35)

Planlama ve Pazarlama Stratejileri: Tasarım; pazarlamanın lojistik faaliyetlerine en büyük etkisi malzeme gereksinimi ve dağıtım ihtiyaçları, kısaca "akış yönetimi" üzerine olmaktadır.

Pazar Stratejisi ve Ürün Tasarım: Lojistik Yönetimi'nde fark yaratma ve rekabette öne çıkmak için lojistik süreçlerinde ürün geliştirme ve hizmette yeni hizmet geliştirme dayalı stratejiler geliştirilmelidir. Tasarımı yapılacak olan hizmetlerin ve ürünlerin "lojistik dostu" olması gerekmektedir.

Malzeme Yönetimi: Ürün ve ürün hizmeti için gerekli malzemelerin istenilen miktar, kalite ve zamanda, en ekonomik olarak bulundurulmasını amaçlamaktadır (Tanyaş ve Baksak 2006,s.205).

Envanter Yönetimi: İmalat işletmelerinde malzeme yönetiminin ayrılmaz parçasıdır. Amacı stok seviyesinin korunması, kayıp ve zarar yönetimidir.

Stok Yönetimi: Stoklar; tedarikçiler, üreticiler, çeşitli depolar, toptancı ve perakende mağazaları ve hatta tüketicilerden oluşmaktadır. Bu stoklar, alan kirası/ amortismanı, elde bulundurma (sermayenin stoklara bağlanması) enerji, güvenlik, bakım, sigorta v.b maliyetlere neden olmaktadır(Tanyaş ve Baksak 2006,s.205).

Depolama ve Malzemelerin Elleçlemesi: Bu süreçte güvenlik koruma ve maliyet faktörleri ön plandadır. Gerek işletme içi gerekse işletme dışına dönük sürekli bir malzeme akışı olmaktadır.

- a. Mal kabul,
- b. Ayırıştırma ve kaldırma,
- c. Saklama ve depolama (sayım, yerleşim, koruma ve kontrol),
- d. Toplama ve hazırlama,
- e. Paketleme,,
- f. Kit hazırlama, ön montaj,
- g. İstasyonlara besleme, süreçleri temel oluşturmaktadır.

Dağıtım: Dağıtım faaliyetleri, depolama, giriş ve çıkış lojistiği gibi unsurlarla etkileşim halindedir. İşletme ve müşteri arasında zincirin kurulması ve tam zamanında (Just in Time –JIT-) faaliyetlerinin gerçekleştirilmesinde büyük önem taşımaktadır (Erdal ve Çancı, 2003a, s.35).

Depo ve Antrepolar: Dağıtım merkezleri, depo, antrepo ve gümrüklü sahaların konumu, kapasitesi, işletilmesi, korunması ve diğer lojistik faaliyetleri ile uyumlu hale getirilmesi gerekmektedir.

Taşımacılık: Lojistik süreçleri içinde yer alan taşımacılık operasyon ve filo yönetimi, güzergâh belirleme ve araç yönetimi konularını da kapsamaktadır.

Sigorta: Ulusal veya uluslar arası Lojistik süreçlerinde araç, taşınan ticari mal, depolandığı alan ve lojistiğin diğer elemanlarının taşıma süreci boyunca karşılaşılabilecek riskleri en aza indirmek için yapılan işlemlerdir.

Gümrükleme İşlemleri: Ticari malın ülkede serbest dolaşıma girmesi işlemleri veya ihracat ile ülke dışına gönderilmesi için gümrük kapılarında işlem den geçmesi gerekmektedir. Bu işlemler beyanname doldurulması ile başlamaktadır. Ulusal ve uluslar arası mevzuatlara uygun işlemlerde bulunmaları Lojistik işletmeler için zorunludur. Bununla beraber;

- a. Fiziksel kontrolünün yapılması,
- b. Gümrükte kullanılan belgelerin (Tır ve A.T.A Karnesi, Konşimento, .vb) hazırlanması,
- c. Gümrükte görevlilerce, gümrük sahasındaki araç ve ticari malların kontrol işlemleri yapılması.
- d. Eşyaya gümrük rejiminin uygulanması,
- e. Eşyanın geçici depolama ve antrepolarda muhafaza edilmesi,
- f. Gümrükte çıkış işlemlerinin yapılması gibi işlemlerde gümrüklerde gerçekleştirilmektedir.

Satın alma Yönetimi: İşletmenin doğru ürünü, doğru yerde, doğru zamanda, doğru miktarda, doğru firmadan ve en uygun maliyetler ile tedarik edilmesidir. Satın alma faaliyetleri içinde kaynak planlanması ve kaynak araştırması ve seçimi çok önemlidir.

2.5 TAŞIMACILIKTA LOJİSTİK YÖNETİMİNİN YERİ VE ÖNEMİ

Dünya ticaretinde son yıllarda meydana gelen değişimler kıtalararası mesafelerin kısılmasına yerel ve uluslararası dağıtım arasında ayrımı yapan bakış açısının değişmesine neden olmaktadır. Bu durum taşıma sektörünün her geçen gün lojistik süreçlerine olan katkısının artırmaktadır.

Başarılı işletmeler hayatta kalabilmek ve karlarını arttırabilmek için işlerine küresel bir bakış açısıyla bakmaya başlamışlardır. Bu bağlamda da her geçen gün daha fazla işletme için uluslararası lojistik sürecinin geliştirilmesi Filo Yönetimi'nin daha esnek, düşük maliyette ve daha süratli gerçekleştirilmesi için yeni teknolojilerin taşımacılık yönetiminde kullanılmaktadır.

Üretim sonrasında ortaya çıkan ürünün talep edilen yerlere ulaştırması taşımacılık olarak adlandırılmaktadır. Ürünler taşıma sürecine tabi tutulmadığı takdirde ticari değerinde kayıp oluşmaktadır. Taşımacılık, lojistik sürecinin hareketli bölümünü oluşturmaktadır. İlk çıkış bölgesinden son varış bölgesine ulaştırılması, taşımacılık sektörü ile olmaktadır.

Taşıma noktaları arasındaki mesafe ekonomik değer oluşturmaktadır. Taşımacılık süreci, ticari malın teslim edileceği zamana kadar geçici olarak depolanmasını da kapsamaktadır. Taşıma, faaliyeti depolama sonrasında zaman kazanımına etki eden bir faktördür. Malların istenilen zamanda müşterinin belirlediği yerde teslimi çok büyük önem taşımakta, teslimin gecikmesi durumunda müşteri kayıplarına neden olmaktadır.

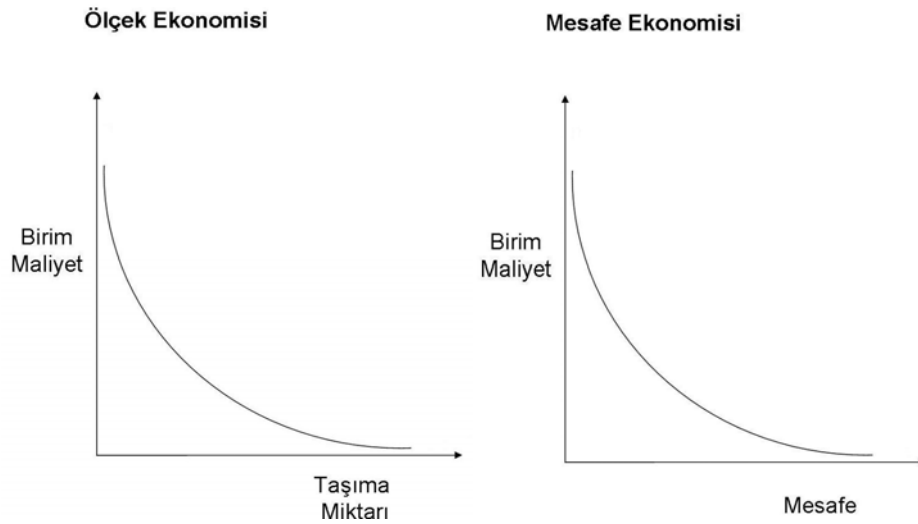
2.6 TAŞIMACILIK EKONOMİSİ

Ticari malların hareketi açısından taşımacılık, hammadde ve mamul maddelerin düşük kullanım alanlarından daha yüksek kullanım alanlarına taşınmasını sağlamaktadır. Böylece taşımacılık dünya üzerindeki kaynakların hem hammaddeler hem de mamul maddeler yönünden geliştirilmesini kolaylaştırmaktadır (Branch 1988).Taşımacılık ekonomisi yüklerin konsolide edilmesi ile ekipman ve yük dengesinin sağlanmasını amaçlamaktadır.

Taşımacılık maliyetlerinin düşürülmesi, taşıma süresinin hızlandırmakta ve bu durum işletmelerinin ekonomik dengesinin iyileştirmesine olanak sağlamaktadır. Lojistik firmaların ekonomik dengelerindeki düzenlemelerin, ülkenin makro ekonomik dengeleri üzerinde hissedilir etkileri bulunmaktadır.

Taşımacılık ekonomisinde, Mesafe ve Ölçek ekonomilerde, Taşımacılık kararı alınırken, dikkate alınacak iki ilke bulunmaktadır. Ölçek ekonomisi küçük ölçekli yüklemelerin büyük ölçekli yüklemelere göre daha pahalı olduğunu ifade etmektedir.

Bunun nedeni ölçek büyüdükçe taşıma kabının kullanım kapasitesi artması ve sabit maliyetlerin ölçek ve mesafe artışının karşısında verimin ve etkinliğin azalan bir seyir izlemesidir. Bunun yanında Lojistik sektöründe kullanılan ileri seviye teknolojik yöntemler de maliyetlerin azaltılmasına olanak sağlamaktadır.



Şekil-2.1: Ölçek ve Mesafe Ekonomileri İçin Grafikler

Kaynak: Tanyaş 2008

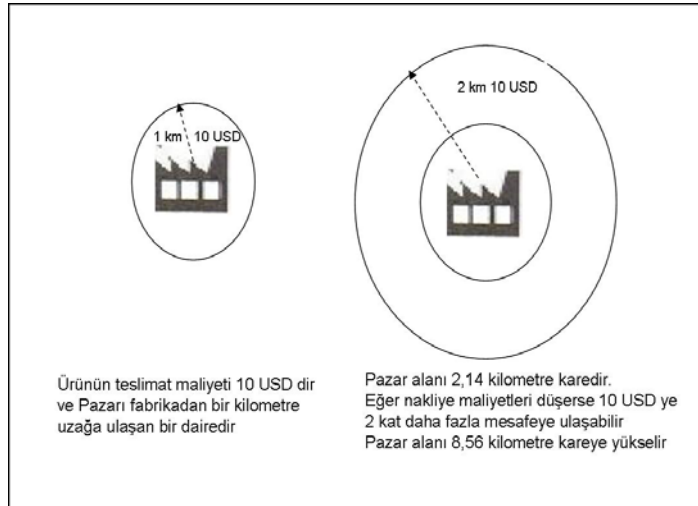
Kitle tabanlı üretim, işlenmiş mamul maddelerin satılmasının ve satılan ürünün, taşınmasının gelişmiş ve büyük lojistik birimler ile yapılmasının maliyetlerin azalması sonucu doğuracağını göstermektedir. Geniş bir piyasa; üretim, planlama, yönetim, araştırma ve geliştirme gibi faaliyetlerde de yüksek derecede uzmanlaşmış personel istihdam edilmesine olanak vermektedir.

Mesafe Ekonomisi, taşıma araçlarının izledikleri mesafe arttıkça taşınan birim başına toplam maliyet azalmaktadır(Tanyaş 2008). Ölçek ekonomisi temelinde, bir işletmenin

kapasite kullanım oranını artırdıkça maliyetlerin azalması ve işletmenin karlılık oranı artması yer almaktadır. Taşımacılık ekonomisinde sabit ve değişken maliyetler toplam maliyeti oluşturmaktadır. Taşıma sürecinin başlaması ile beraber değişken maliyetler geometrik oranda artmaktadır. Taşıma mesafesindeki artışlar, toplam maliyetinin taşınan ticari ürünün birim başı fiyatına göre düşme eğilimi göstermektedir. Taşıma sürecinde mesafe artışı ortalama birim maliyetlerin azalmasına da neden olmaktadır. Bu açıdan; taşıma ekonomisi içinde Lardner Kanunu önemli bir yere sahiptir.

2.6.1 Lardner Kanunu

Taşıma maliyetleri yarıya indirildiğinde taşıma hızı dört kat artacaktır. Taşıma maliyetleri yarıya düşürse dairenin çapı iki kat yani alanın dört kat artmaktadır. Lardner kuralı önemli taşıma maliyetlerindeki değişimin firmanın pazar alanı üzerinde çok farklı etkilere sahip olabileceğini ifade etmektedir.



Şekil-2.2: Lardner Kanunu

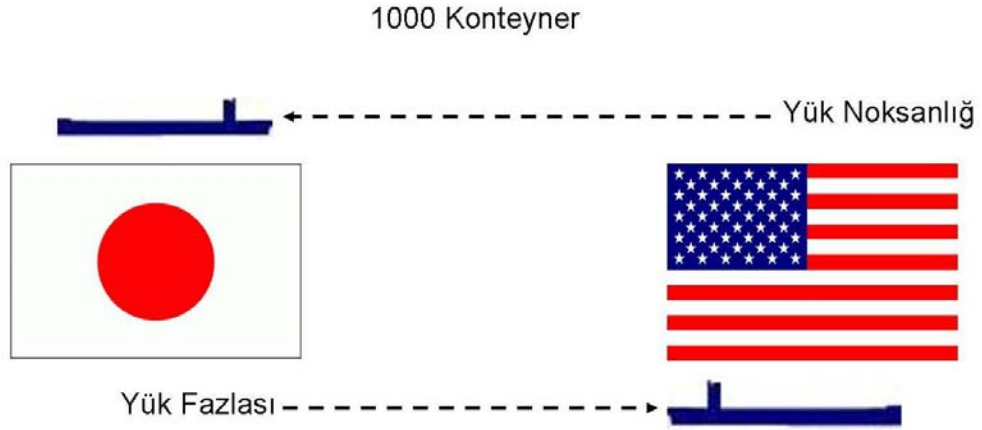
Kaynak: Tanyaş, 2008

2.6.2 Ticaret ve Ekipman Dengesi

Taşımacılık ekonomisinin diğer bir önemli unsuru da ticaret ve donanım dengesidir. Taşıma aracımız sürekli aynı hat üzerinde taşıma gerçekleştirdiğinde; aracın taşıdığı yükün miktar yönünde dengede olması gerekmektedir. Taşıma firmaları uluslararası

taşımalarda varış ülkesinde dönüş yükünü bularak navlun fiyat seviyelerinin yükselmesini engellemektedir.

Bunun sağlanması nakliye araçlarının veya yatırımlarının en verimli şekilde kullanılmasını sağlamaktadır. Bu dengeleme eylemi toplam maliyetlere de etki etmektedir.



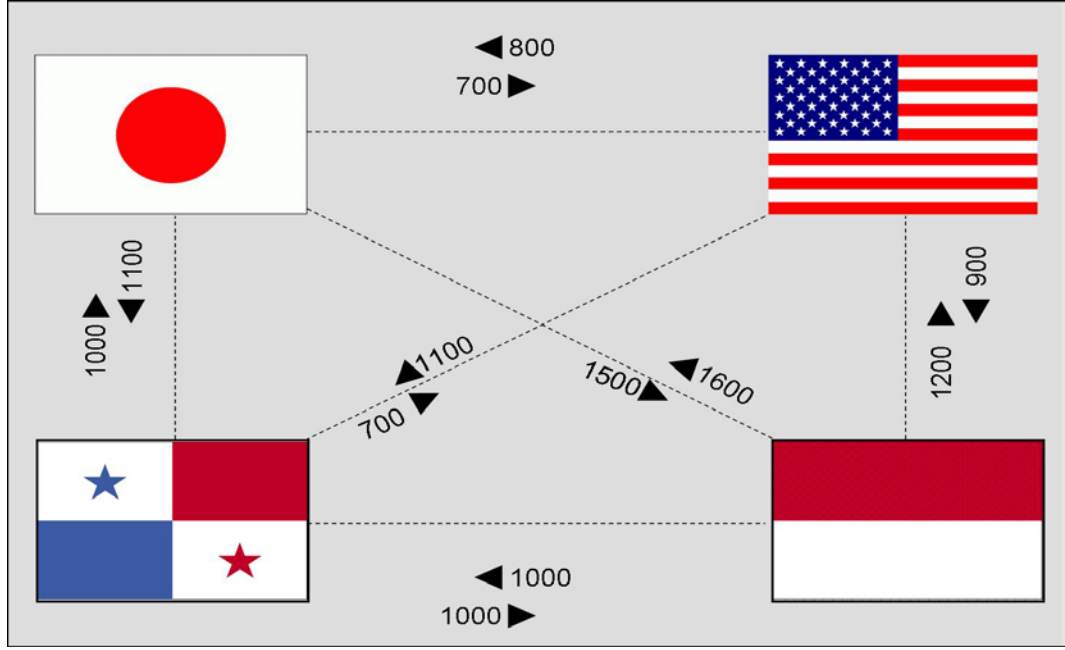
Şekil-2.3: Ticaret ve Ekipman Dengesi

Kaynak: Tanyaş 2008

Yük dengesizliği TIR, kamyon, kamyonet gibi kısmen küçük miktarlarda taşıma yapan araçlar için kabul edilebilir bir durum olabilirken, gemi, uçak gibi ilk yatırım ve işletme maliyetleri oldukça yüksek olan varlıklar için kabul edilebilir bir durum olmamaktadır. Taşıma kabının boyutu büyüdükçe dönüş yükü bulamaması durumunda firmanın kapanma noktasına gelmesine neden olmaktadır (Tanyaş 2008).

İntermodal taşımacılıkta taşımalık ve benzeri araçlar için de bu denge aranmaktadır. Taşıma araçlarının mümkün oldukça boş döndürülmemesi sağlanmalıdır. Dengesizliğin en önemi etkisi fiyatlar üzerindedir. Bir limandan yurt dışına gönderilen yük, limana gelen yükten fazla ise ihracat taşıması navlun fiyatları artarken, ithalat taşıması navlun taşımaları ucuzlamaktadır (Tanyaş 2008).

Dengesizliğe neden olan unsurlardan birisi de sezonluk farklılıklardır (Tanyaş 2008). Gerçek hayatta taşımalık hat yapıları daha karmaşıktır ve kanalın her bölgesinde denge sağlamak süreç ilerledikçe olanaksızlaşmaktadır.



Şekil-2.4: Ticaret ve Ekipman Dengesi ve Çoklu Hat Oluşturma








Kaynak: Tanyaş, 2008

Müşterilerle uzun vadeli sözleşmeler yapılması, taşıyıcıların kendi aralarında yüklerini konsolide etmesi, taşıma araçlarının yük miktarına göre gidiş-geliş tek hatta değil de bir halkasal/üçgensel rota üzerinde çalışması ile birlikte konteynır/taşıma kabı havuzlarının oluşturulması gibi ticaret ve ekipman dengesine ulaşmakta çeşitli yaklaşımlar uygulanmaktadır (Tanyaş 2008).

2.7 TAŞIMACILIK TÜRLERİ

Taşıma türleri genel olarak Karayolu taşımacılığı, Denizyolu taşımacılığı, Demiryolu taşımacılığı, Havayolu taşımacılığı, Kanal taşımacılığı, İntermodal taşımacılık ve Kombine taşımacılık türlerini içermektedir. Her bir taşıma türü özellikleri itibarıyla farklı yasal düzenlemelere konu olmaktadır. Taşıma türlerinin her biri çeşitli avantajlara ve dezavantajlara sahiptir.

Seçilen Taşıma Türleri İçin Performans Ölçütleri

Taşıma Aracı	Kapasite	Eşdeğerlik
 Mavna	1500 ton 52,500 Bushel 453,600 Galon	57.7
 Tank vagon	100 ton 3,500 Bushel 32,240 Galon	3.8
 Demiryolu Katarı	10.000 ton 350000 Bushel 3,024,240 Galon	384.6
 Yarı Römork Araç	26 ton 910 Bushel 7,865 Galon	1
 Post Panamax Konteyner Gemisi	5000 TEU	2,116
 VLCC	300.000 ton 2 milyon varil petrol	9,330
 747-400F	124 ton	5

Şekil 2.5: Taşıma Türleri İçin Performans Kriterleri

Kaynak: (Rodrigue and Slack 2008)

2.7.1 Karayolu Taşımacılığı

Karayolu taşımacılığı diğer taşıma türlerine göre en yaygın kullanılan taşıma türüdür. Taşıma sürecinde sağladıkları esneklik avantajı ile tercih edilmekte ve diğer taşıma türlerine oranla karayolu taşımacılığı daha yaygın olarak kabul görebilmektedir.

Karayolu taşımacılığı diğer taşıma türlerinden farklı olarak kapıdan kapıya hizmet olanağı sunabilen tek taşıma türüdür (Konteynır Fizibilite Raporu 1986).

Uluslar arası terminolojide door-to-door olarak tanımlanan kapıdan kapıya taşıma hizmeti karayolu taşımacılığının dışında hiçbir taşıma türünde söz konusu olmamaktadır. Bu anlamda yükleyici tek bir operasyon süreci ile ilgilenmekte bu nedenle karayolu taşımacılığını tercih edebilmektedir.

Diğer yandan taşıma sürecinde kaza ve mücbir sebepler dışında mal hareketli iken zarar ve ziyan doğuran bir olayın meydana gelme ihtimali düşük seviyede olmaktadır.

Buna karşılık operasyon sürecinde bir mal ne kadar fazla elleçlenirse malın zarar görme riski o oranda artabilmektedir.

Kapıdan kapıya taşıma olanağı sağlamasıyla karayolu taşımacılığı en az elleçlemeye ihtiyaç duyan bir taşıma türü olarak görünmektedir. Bu nedenle olağanüstü nedenler dışında elleçleme veya benzeri bir operasyon el süreç nedeniyle malın zarar görebilme ihtimali asgari seviyede tutulabilmektedir.

Bununla birlikte dünyada karayolu ağları diğer taşıma türlerine oranla fazladır ve tüm dünyada transit yol sayısı artmaktadır. Bu anlamda bir noktadan başka bir noktaya malın ulaştırılabilmesi daha olanaklı olabilmektedir. Söz konusu coğrafyada havalimanı, istasyon veya limanın olup olması karayolu için söz konusu bir problem olmamaktadır.

Karayolu taşımacılığı diğer taşıma türlerinden farklı olarak kolay yükleme ve boşaltma olanağı da sağlamaktadır. Karayolu taşımacılığı bu avantajı ile operasyon süresinin kısalmasına imkân tanırken, bekleme ve elleçlemeden kaynaklanan maliyetleri de en aza indirilebilmektedir.

Karayolu taşımacılığı aynı zamanda esnek bir taşıma imkânı verebilmektedir. Dolayısıyla taşıma esnasında yapılan bir hata taşıma süreci tamamlanmadan düzeltilenmektedir. Taşıma süreci devam ederken varış ülkesi dahil bir çok parametre taşıma operatörü tarafından değiştirilebilmektedir. Karayolu taşımacılığında kullanılan araçların fiziksel boyutları ufak olduğundan, bu ulaşım türü ile küçük miktarlarda yüklerin sevkîyatını yapmak mümkün olmaktadır.

Yüksek erişebilirlik derecesi nedeniyle, seçilen sistem karayolu taşımacılığı olmasa bile, "tamamlayıcılık " niteliği sonucu taşınan yükün alıcının deposuna kadar taşınmasında kullanılan ulaşım türü yine karayolu taşımacılığıdır. Bu nedenle her taşıma faaliyeti, ancak karayolunun taşıma faaliyetine katkısı ile tamamlanabilmektedir.

Karayolu ile aktarmasız taşıma yapma olanağı bulunmaktadır. Diğer taşıma türlerinde, çok büyük oranda karayolu ile başlayan veya biten bir ulaşım sisteminin tesis edilmesi gerekmektedir. Karayolu ile aktarmasız taşıma yapabilme olanağı sonucu taşınan

yüklerin zarar görmeden ve fazlaca kayıp vermeden alıcıya ulaştırılması temin edilebilmektedir. Karayolu yük taşımacılığı yağmur, sis, fırtına gibi kötü hava koşullarından, diğer taşıma türlerine oranla daha az etkilenmektedir.

Karayolu taşımacılığının, olumlu özelliklerinin olması kadar olumsuz özellikleri de bulunmaktadır. Karayolu taşımacılığı hacimli ve ağır malların taşınmasına uygun bir taşıma türü değildir. Normal şartlar altında bir karayolu taşıma aracı 22,5 ton ila 24,5 ton aralığında yük taşıyabilmekte, deniz ve demiryolu taşımacılına oranla karayolu taşımacılığının taşıma maliyetleri yüksek kalabilmektedir.

Karayolu taşıması yüksek yatırım maliyetleri olan bir taşıma sistemidir. Bu maliyetler;

- a. Planlama maliyetleri,
- b. Taşıma maliyetleri,
- c. Bakım ve muhafaza maliyetleri,
- d. Genel yönetim maliyetleri,
- e. Kamulaştırma maliyetleri
- f. Dışsal maliyetler(Kaza ve Çevre Kirliliği v.s) olarak sayılabilmektedir (Rodrigue and Slack 2008).

Karayolu taşımalarında, ihracat ve ithalat ülkeleri arasında yükün transit geçtiği ülkelerde uyulması gereken gümrük mevzuatları bulunmaktadır. Buna karşılık deniz ve havayolunda çoğunlukla ithalatçı ve ihracatçı olarak ülkeler arasında transit geçiş ülkeleri bulunmaktadır. Karayoluyla yapılan taşımalarda transit gümrüklere ilave bekleme süreleri oluşturmaktadır. (Erdal ve Çancı 2003b)

Numune veya benzeri nitelikte taşınacak eşyanın düşük miktarda olması halinde bu eşyanın bir araç içinde sevk yerlerine ayrı ayrı ulaştırılması gerekmektedir.(Erdal ve Çancı 2003b, s.63-66)

2.7.1.1 Karayolu Taşımacılığının göndericiye sağladığı Avantajlar

Kısa sürede teslim edilmesi gereken yükler için süratli sevkiyat yapabilmesine yönelik proje tabanlı çözüm yollarının ortaya çıkarılması, gelişmiş karayolu ağlarının getirdiği hızlı ve güvenli hizmet alma imkânlarının yaratılabilmesi ile birlikte Frieght Forwarder veya taşıma şirketleriyle birebir ilişki içinde çalışma olanağının bulunması sayesinde sevk edilecek eşyaya özel muamele yapılmasının mümkün olması Karayolu taşımacılığının göndericiye sağladığı avantajlar içerisinde yer almaktadır. Bunlara ek olarak; Karayolu taşımacılık hizmetleri ile bağlantılı diğer lojistik süreçlerle zenginleşerek hizmette çeşitlilik oluşturulabilmekte, tahmin edilebilen maliyetlerin kolay hesaplanması ile tasarruf sağlanabilmektedir. Diğer taraftan; dokümantasyon işleri ile ara noktalarda yükleme ve boşaltmadan; taşımanın sorunsuz yürütmesinden Freight Forwarder sorumlu olduğundan taşıyıcı sadece sevkiyata, gönderici ise müşteri ilişkilerine odaklanabilmektedir. (Erdal ve Çancı 2003b)

Uluslar arası karayolu taşımalarında temel bazı konvansiyonlar bulunmaktadır; bu konvansiyonlar aşağıda belirtilmektedir.

- a. CMR Konvansiyonu: (Uluslararası karayollarına Yük Taşımacılığına ilişkin Sözleşme)
- b. TIR Konvansiyonu (Tır Karneleri Himayesinde Uluslararası Eşya Taşınmasına Dair Gümrük Sözleşmesi)
- c. AETR Konvansiyonu (Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Yapan Taşıtlarda Çalışan Personelin Çalışmalarına İlişkin Avrupa Antlaşması)
- d. ADR Konvansiyonu (Tehlikeli Maddelerin Uluslararası Karayolu Taşımacılığına Dair Avrupa Antlaşması)
- e. 1982 Sınır Kontrollerinin Uyumlaştırılmasına İlişkin Uluslar arası Konvansiyon

Uluslar arası nakliyecilik sınırlar arası faaliyetlerinin kolaylaştırılması ve rekabet güçlerinin artırılması açısından bu konvansiyonlar önemli rol oynamaktadır.

2.7.2 Denizyolu Taşımacılığı

Denizyolu tařımacılıđı diđer tařıma tűrlerine gűre dűřűk maliyetli bir tařıma tűrűdűr. Őzellikle kitlesel halde yűklerin Denizyolu tařımacılıđı ile tařınabilmesi eřyanın birim tařıma maliyetini asgari seviyeye indirebilmektedir. Aynı zamanda denizyolu tařımacılıđı gűvenli bir tařıma tűrű olarak karřımıza çıkmaktadır.

Bu açıdan bakılınca denizyolu tařımacılıđı diđer tařıma tűrlerine gűre dűnyada en çok tercih edilen tařıma tűrű olarak gűrűlmektedir. Son yıllarda gemi kapasiteleri ile hızlarının artması, teknolojinin denizyolu tařımacılıđında daha fazla kullanılır olması denizyolu tařımacılıđının dűnya ticaretinden daha fazla pay almasına olanak tanımaktadır.

Ulařım tűrleri içinde denizyolu tařımacılıđı önemli bir yere sahip bulunmaktadır. űnkű dűnya ticareti içinde yűk tařımacılıđının %80'den fazlası denizyolu ile yapılmaktadır. Dolayısıyla deniz ile kıyısı bulunmayan űlkelerin uluslar arası tařımalarında bile, denizyolunun önemli bir payı bulunmaktadır.

2.7.2.1 Deniz Taşımacılığının Avantajlı Yönleri

Denizyolu tařımacılıđının diđer tařıma tűrlerine gűre űst űnlűk içeren yönlerini ařađıdaki bařlıklarla özetlemek műmkűndűr.

- a. Bűyűk miktarda yűklerin tařınmasında denizyolu tařımacılıđı en dűřűk maliyetli ve verimli bir tařıma Őeklidir.
- b. Denizyolu taşımacılığı diğer taşıma tűrlerinden farklı olarak, kıtalararası ve özellikle deniz ařırđ űlkeler arasında taşıma yapılmasına olanak vermektedir.
- c. Denizyolu tařımacılıđı, Demiryolu tařımacılıđına oranla yaklařık 2,5 kat, Karayolu tařımacılıđına gűre 6 kat daha ucuz bir tařıma tűrűdűr.
- d. Denizyolu taşımacılığı űlkelerarasındaki politik sorunlardan diğer taşıma Őekillerine oranla çok daha az oranda etkilenmektedir.
- e. Denizyolu tařımacılıđı bűyűk miktarda istihdam temin ettiđinden űlke ekonomisine olumlu katkı sađlamaktadır.
- f. Denizyolu tařımacılıđı tahıl, kműr gibi dökme (bulk) yűklerin tařınmasında maliyet ve verimlilik açısından en avantajlı tařıma tűrűdűr.

2.7.2.2 Deniz Taşımacılığının Olumsuz Yanları

Kapıdan kapıya taşımanın m¼mk¼n olmaması nedeniyle; y¼k¼n alıcının deposuna kadar denizyolu ile ulaşması olanaksız olmakta ve liman b¼lgelerinde boşaltılan geminin bir başka taşıma aracına aktarılması gerekmektedir. Deniz taşımacılığında kullanılan taşıma araçlarının bedeli çok y¼ksek olmakta ve b¼y¼k yatırım maliyetleri gerektirmektedir. Tonajı tutturamama ve d¼n¼ř y¼k¼ bulamama taşıma maliyetlerini artırmaktadır. Limanlarda yaşanan sorunlar da deniz taşımacılığı ile ilgili problemler arasında bulunmaktadır.

2.7.2.3 D¼nya Deniz Taşımacılığı ve Gelişimi

D¼nya deniz ticaret filosunun 1993-2005 yılları arasındaki gelişimi Tablo 1,1'de verilmiştir. Son on yılda y¼zde 2,7'lik yıllık ortalama bir artışla filonun toplam b¼y¼kl¼đ¼ 2003 yılı başı itibariyle 855 milyon DWT' a ulaşmıştır. Toplam filonun y¼zde 37,6'sı tankerler, y¼zde 38'i D¼kme y¼k, y¼zde 1,4'i kombine ve y¼zde 23,4'¼ ise diğer gemi t¼rlerinden oluşmaktadır. D¼nya deniz taşımacılığının 1996–2006 tarihleri arasındaki 10 yıllık gelişimi Tablo. 12 'de verilmiştir. Son 10 yılda y¼zde 4.55'lik yıllık ortalama bir artışla taşınan toplam y¼k miktarı 2006 yılı itibariyle 7 milyar 138 milyon ton değerine ulaşacaktır. Taşınan y¼k¼n y¼zde 27,4'¼ ham petrol, y¼zde 7'si petrol ¼r¼nleri, y¼zde 9,6'sı demir cevheri, y¼zde 10'u k¼m¼r, y¼zde 3.8'i tahıl, y¼zde 1.1'i boksit ve al¼minyum, y¼zde 0.42'si fosfat ve y¼zde 40.8'i diğer y¼klerden oluşmaktadır.

Tablo–2.2: Dünya Filo Gelişimi (Milyon DWT)

Yıllar	Tankerler	Dökme Tankerler	Kombine Taşıyıcılar	Diğerleri	Toplam
1993	261.8	215	31.3	125.4	633.5
1994	266.9	219	28.7	130.6	645.2
1995	270.9	225.5	25.9	157.2	661.5
1996	270.5	242.2	20.7	164.5	673.4
1997	275,2	252.1	17.3	171.8	691.5
1998	279.5	263.3	16.9	177.4	712.4
1999	285.2	263.3	16.1	183.3	722.6
2000	289.5	267.4	15.2	185.9	736.2
2001	296.4	276.3	14.6	191.3	754.3
2002	290.0	277.1	14.1	205.4	765.9
2003	294,2	284.1	12.8	214.3	783.0
2004	305,2	306.8	12.2	189.6	810.3
2005	305,2	325.5	11.7	200.5	855.0

Kaynak : (DPT 9 Kalkınma Raporu, 2008)

Diğer ulaşım türleri ile karşılaştırıldığında yukarıda sayılan avantajları içeren Denizyolu taşımacılığının bazı dezavantajları da bulunmaktadır. Özellikle taşınan yükün alıcının deposuna kadar denizyolu ile ulaşımının imkansızlığı, diğer taşıma türlerine oranla taşıma sürecinin daha fazla olması, denizyolu taşımacılığında kullanılan gemilerin çok pahalı olması ve büyük yatırım gerektirmesi, tonaj tutturamama ve limanlar da yaşanan problemler denizyolu taşımacılığının başlıca olumsuz yönlerini meydana getirmektedir.

Tablo-2.3: Dünya Deniz Ticareti (Milyon Ton)

Yıllar	Ham Petrol	Petrol Ürünleri	Demir Cevheri	Kömür	Boksit	Fosfat	Diğer yükler	Toplam
1996	1466	404	391	435	51	31	1935	633.5
1997	1519	410	430	460	54	32	2060	645.2
1998	1539	402	417	473	53	31	2065	661.5
1999	1550	415	411	482	53	30	2135	673.4
2000	1608	419	454	523	53	28	2280	691.5
2001	1592	425	452	565	51	29	2305	712.4
2002	1588	414	484	570	54	30	2435	722.6
2003	1673	440	524	619	63	29	2545	736.2
2004	1800	465	590	650	67	30	2690	754.3
2005	1870	485	640	685	70	30	2790	765.9
2006	1960	500	685	710	73	30	2910	783.0

Kaynak : (DPT Özel İhtisas Raporu 2008)

2.7.3 Demiryolu ile Yük ve Yolcu Taşımacılığı

Raylı taşıma genellikle ağır, hacimli ve büyük yüklerin karadan uzun mesafeler arasında taşınması için kullanılır. Trenler, tutarlı ve orta dereceli hıza sahip olmasının yanı sıra konteyner veya hacimli yüklerin taşınması için sistemleri arasında geçişe olanak sağlamaktadır (Tuzkaya 2007, s.10) En eski ulaşım türlerinden biri olan demiryolu taşımacılığı, diğer taşıma türlerine oranla zaman içinde daha az gelişmiştir. Özellikle taşıma maliyetindeki büyük avantajına rağmen altyapı maliyetinin yüksek olması, bu gelişmedeki en olumsuz etken olmuştur.

400–600 km uzaklıklara yolcu taşımacılığında, günümüzün en etkili taşıma şekli hızlı trenlerdir. Bu uzaklıklarda, hem karayolunun, hem de havayolunun 200 km/s'nin üstünde hız yapan trenler karşısında rekabet gücü zayıf kalmaktadır.

Bu nedenle 21. yüzyıl için AB'de ve diğer gelişmiş bölgelerde 600 km hatta 800 km'ye kadar uzaklıklar için en uygun tür yüksek hızlı trenlerdir. AB'de 2020'ye kadar hızın 340 km/sa'ya yükseleceği öngörülmektedir. AB Komisyonu tarafından öncelikli olarak benimsenen projelerin pek çoğu demiryolu ile ilgili olup bunlardan bazıları ise hızlı demiryolu projesidir. Çok uzun kıtalararası mesafelerde, yolcu ve bazı özel tür kargo taşımacılığında havayolu, yük taşımacılığında ise denizyolu tek seçenek durumundadır (DPT 2008)

Sonuçta yolcu taşımacılığında, toplu taşıma önceliği ilkesini de kapsayacak yüksek hızlı trenlerin ve kentsel raylı sistemlerin, geleceğin temel ulaştırma türleri olacağını söylenebilmektedir.

Uluslar arası demiryolu Birliği (UIC) tarafından 2006 yılında 30 demiryolu projesi yürütülmektedir. (www.dtd.org.tr.2008) Bu projelerin arasında 50.000 km yeni demiryolu ağının oluşturulmasını hedefleyen Euro-Rail Projesi ile Rusya ve Türki Cumhuriyetlerin demiryolu şebekelerinin Avrupa Birliği demiryolu sistemine entegrasyonunun sağlanmasını amaçlayan TRACECA projesi yer almaktadır. Söz konusu projeler bölge ülkeleri ile birlikte Türkiye'yi de etkilemekte, demiryolu taşımacılığının önümüzdeki bu projelerin tamamlanmasıyla daha da gelişeceği öngörülmektedir.*

Demiryolu taşımacılığının avantajları aşağıdaki başlıklar altında toplanabilmektedir: Demiryolu taşımacılığı, denizyolu taşımacılığından sonra en düşük maliyetli ulaşım şeklidir. Özellikle kara naklindeki en düşük maliyetli taşımacılık türü demiryoludur.

Demiryolu ile büyük miktarlarda yük taşımak mümkündür. Düzenli seferler yapıldığından, demiryolu ile yük taşımacılığında önceden program yapılabilmektedir. Kaza riski, diğer taşıma türlerine oranla daha düşüktür. Demiryolu taşımacılığı için

* Söz konusu projelere ikinci bölümde ayrıntılı olarak değinilmektedir.

yukarıda sayılan olumlu unsurların yanında, diğer taşıma türlerine göre olumsuz birçok yönü de bulunmaktadır. Bunları aşağıdaki başlıklar altında toplamak mümkündür. Demiryolu ile yükün ulaşım süreci diğer taşıma türlerine oranla çok fazladır. Ülkenin her tarafına demiryolu ağı ile ulaşamadığı için, ancak belli bölgelere demiryolu taşımacılığı yapılabilmektedir. Her türlü yükü demiryolu ile taşımak mümkün olmamaktadır. Demiryolu ile taşınan bir yükün alıcının deposuna ulaştırılmasında nihai olarak yine karayolunun kullanılması zorunludur. Demiryolu altyapısı büyük yatırımlar gerektirdiğinden bu taşıma şeklinin geliştirilmesi oldukça zorlaşmaktadır.

2.7.4 Havayolu ile Yük ve Yolcu Taşımacılığı

Taşıma türleri içinde en pahalı olan havayolu ile yük taşımacılığı, kargo uçaklarının geliştirilmesinden sonra hızla yaygınlık kazanmıştır. Özellikle değeri fazla olan yüklerin iletiminde halen en yaygın olarak kullanılan ulaşım türü havayoludur.

Havayolu taşımacılığının diğer ulaşım türlerine göre taşıdığı avantajlar başlıca şu şekilde özetlenebilmektedir; Havayolu taşımacılığı diğer taşıma türleri ile karşılaştırıldığında, en hızlı ulaşım türüdür. Ülkelerarasında doğrudan ulaşım sağlandığı için politik ve bürokratik olumsuzluklardan en az etkilenen ulaşım türüdür. Küçük miktarlardaki eşyanın naklinde en uygun ulaşım türüdür. Havayolu taşımacılığının yukarıda sayılan avantajlarının yanında i olumsuz olarak karşımıza çıkan birçok dezavantajları bulunmaktadır. Bunların başlıca olanları şunlardır:

- a. Havayolu taşımacılığı, her türlü yükün nakli için uygun bir taşıma türü değildir.
- b. Büyük miktarlardaki yükün iletiminde havayolundan yararlanılması mümkün olmamaktadır.
- c. Hava yolu ile nakledilen bir yükün alıcının deposuna iletiminde karayolunun kullanılması zorunlu olmaktadır.
- d. Pahalı bir ulaşım türüdür.
- e. Ülkenin her bölgesine havayolu ile yükün taşınması imkanı bulunmamaktadır.

2.7.5 Boru Hattı Taşımacılığı

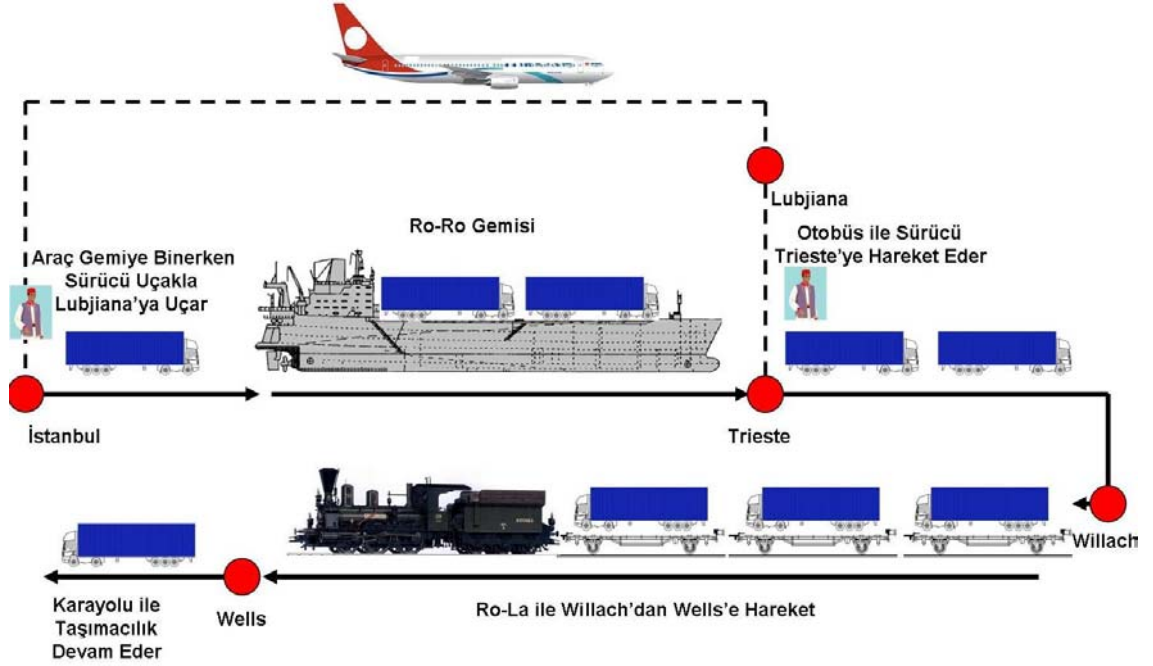
Boru hattının tesisi oldukça yüksek maliyetli olmakla birlikte, hattın tesisinden sonra işletim ve operasyon maliyeti oldukça düşüktür. Boru hattı ile taşımaya uygun yüklerin büyük miktarda sevki mümkündür. Düzenli miktarda yük taşınması yapılabildiğinden, yük ile ilgili önceden program hazırlanabilmektedir. Bu avantajlı yönlerine karşılık boru hattı ile yük sevkının önemli sakıncaları da bulunmaktadır. Bunlar sıvı ve gaz ürünleri dışında yük taşınması yapmak mümkün değildir. Yatırım maliyeti oldukça yüksektir. Ancak belli bölgelere yük sevk edilmesine imkan vermektedir. Son derece kısıtlı alana yoğunlaşmış bir taşımacılık şekli olan boru hattı ile ancak belli ürünlerin sadece belirli bölgeler arasında taşınması söz konusu olmaktadır. Bu nedenle boru hattı taşımacılığının sıvı yükler haricinde kombine taşımacılık sistemi içinde değerlendirilmesi olanağı bulunmamaktadır.

2.7.6 Kombine Taşımacılık

Aynı taşıma kabı veya karayolu taşıtı ile iki veya daha fazla taşıma türü kullanılarak yapılan ve taşıma türü değişimlerinde yükün herhangi bir elleçlemeye maruz kalmadığı taşıma şeklidir.

Taşıma türlerinin avantajlarını kendi içinde entegre edilerek, olumsuz yanlarını mümkün olduğunca saf dışı bırakan devamlı kendini yenileyen gelişime açık bir taşıma türüdür. Kombine taşımalarda maliyet, süre ve hizmet kalitesi parametrelerinin en uygun bileşimini yakalanması hedeflenmektedir.

Kombine taşımacılığın amacı, ulaştırma türlerinin en uygun ve etkin biçimde kullanılmasını sağlamaktır. Bu anlamda, ekonomik ve teknik açıdan uygun ulaştırma sistemlerinin yaratılması günümüz uluslararası ticaretinde bir gereklilik olarak görülmekte ve kombine taşımacılığın gelişmesinden taraflar karşılıklı fayda sağlamaktadır. Kombine Taşımacılık sistemlerinin teknolojik açıdan oldukça geliştirildiği günümüzde akıllı ulaştırma sistemlerinin etkin kullanılması durumunda zaman ve maliyet tasarrufunun yanı sıra çevreye verilen zarar da en aza indirilecektir. Akıllı ulaştırma sistemlerinin kullanımının artmasıyla yol emniyeti, mesafelerin kısalması, Kombine taşımacılığın etkin kullanımı ile söz konusu olmaktadır. (Emekli 2007)



Şekil-2.6: Kombine Taşımacılık Uygulaması

Kombine taşımacılıkta uluslar arası taşıma işleri organizatörlerinin federasyonu FIATA'dır. Her ülkedeki taşıma hizmeti veren kişi ve şirketlerin üyeliği ile oluşan ulusal dernekleri tek bir çatı altında toplamıştır. Taşımacılığa ait ortak kuralların, belgelerin ve uygulamalarının yaygınlaştırılması için FIATA önemli bir rol üstlenmiş durumdadır.

2.7.7 İç Su Yolu Taşımacılığı

Avrupa'da çok yaygın ve sık olarak kullanılmasına rağmen ülkemizde henüz emekleme aşamasındadır. Özel taşıma araçlarına ihtiyaç duyulmakta olup, araç kapasiteleri genelde suyun derinliğine göre değişmektedir. (Çancı ve Erdal 2003b, s.27)

İç su yolu taşımacılığının Avrupa Birliği'ne üye ülkeler içinde taşımaları içinde çok önemli bir rolü vardır. AB ülkelerinde 37.000 km fazla iç su yolu taşıma hattı binlerce şehir ve endüstri merkezlerini birleştirmektedir. 27 üye devlet içinde 20 ülkenin kullandığı bir taşıma türüdür. Bu 20 ülkenin 12 tanesi iç su yolu taşımacılık şebeke ağı ile bağlanmıştır. Karayolu taşımacılığında karşılaşılan tıkanıklık ve kapasite problemini aşmak için iç su yolu taşımacılığının çözüm yollarında bir tanesi olarak görülmektedir. İç su yolu taşımacılığın karakteristik özellikleri güvenlik ve düşük çevresel etkileri ile intermodal lojistik zincirinin entegrasyonu için önemli bir taşıma türüdür (Agenda Item III 2006).

Türkiye’de İç Suyolu Taşımacılığı Türkiye’nin ırmak debileri ve dip genişliğinin derinliği iç su yolu taşımacılığı için sınırlayıcı koşullar oluşturmaktadır.

Türkiye’de etkileri çok sınırlıdır. Van Gölü ve birkaç baraj gölü üzere iç su yolu taşımacılığı yapılmaktadır. Türk ırmaklarının fiziksel şartlarının uygunsuz olmasına bağlı olarak ciddi bir gelişme gösterememiştir. Türk deniz taşımacılığı ve iç su yolu taşımacılığı filosu bu konuda yeterli düzeyde değildir. Türk ırmaklarının fiziksel şartlarının uygunsuz olmasına bağlı olarak iç su yolu taşımacılığı ciddi bir gelişme gösterememiştir. Türk deniz taşımacılığı ve iç su yolu taşımacılığı filosu çok sınırlıdır. (Agenda Item III 2006).

Dünya’da iç su yolu Taşımacılığı’na örnek olarak Polonya’da 3.898 km., Hollanda’da 4.387 km., Fransa’da 8.568 km. su yolu taşımacılık amacıyla kullanılmaktadır. 1994 yılında Avrupa’da iç su yollarında 425 milyon ton yük taşınmıştır. 1995 yılında Avrupa’da yüklerin yüzde 35’i karayolu, yüzde 24’ü iç su yolu, yüzde 9’u demiryolu ve yüzde 32’si deniz yolu ile taşınmıştır. Asırlardan beri taşımacılığın yapıldığı Tuna Nehri, 1993 yılında Ren Nehri birleştirilerek Karadeniz’in Kuzey Denizi’ne bağlanması, 1952 yılında Volga ve Don Nehirleri birleştirilerek Karadeniz’in Azak Denizi üzerinden Hazar Denizi’ne bağlanması gerçekleştirilmiştir. Ayrıca Dinyeper ve Dinyester nehirlerinde geniş anlamda taşımacılık yapılmakta, gemilerde Moskova’ya kadar gidilmektedir (www.wow.turkey.com 2008)

2.7.8 İntermodal Taşımacılık

İntermodal taşımacılığı dar ve geniş anlamda olmak üzere iki şekilde incelenebilmektedir. Dar anlamda, Yükün değişik taşıma sistemleri kullanarak belli iki yer arasında taşınmasıdır. (Muller 1989)

Geniş Anlamda, Yükün yüklendiği taşıma ünitesinde yada karayolu taşıtında – bir ulaşım sisteminden diğerine geçişi sırasında yüke herhangi bir elleçleme yaptırılmaksızın – peş peşe iki yada daha çok ulaşım sistemi kullanılarak taşınması işidir. (Grey and Kim 2001).

2.7.8.1 İntermodal Taşımanın Temel Özellikleri

Yük yolculuğunun bütününde yüklemiş olduğu konteyner, treyler, swap body v.b gibi taşıma ünitesinde taşınmaktadır. Taşınan yükler satıcının yüklendiği taşıma ünitesinde (kara aracında) alıcıya teslim edilmektedir. İntermodal taşıma operasyonunda Peş peşe veya çoklu ulaşım sistemiyle taşıma gerçekleştirilmektedir. Bir ulaşım sisteminden diğerine taşıma ünitesine aktarılırken yüke indi- bindi yaptırılması söz konusu olmamaktadır. İntermodal taşıma yükün, çeşitli ulaşım sistemleri kullanılarak taşındığı hizmet şeklindedir.(Muller 1989) Yükün bu yolla hareketi İntermodal hizmet (intermodality) olarak nitelendirilmektedir.

İntermodal hizmet, yükün ulaşım sistemleri arasında sadece aktarılmasını öngörmektedir. Aktarma, yükün bir önceki ulaşım sistemindeki haliyle (yük herhangi bir elleçleme sistemine tabi tutulmaksızın), bir sonraki ulaşım sistemine bindirilmesi şeklinde olmaktadır. Demiryolu ile taşınan yüklü bir vagonun demiryolu ferisine yüklenerek yolculuğuna denizden devam etmesi gibi İntermodal taşımada, vagonun önce demiryolunda, sonra aktarılarak denizyolunda taşınması biçiminde gerçekleşmektedir. Aktarma hizmeti vagona verilmekte, vagonun içindeki yük herhangi bir biçimde elleçlenmemektedir.

İntermodal taşımanın özünde yükün bir taşıma sisteminden diğerine seri biçimde aktarılması yer almaktadır. Yükün aktarılması farklı taşıma sistemlerinin birleştirilmesini olanaklı hale getirmektedir. Aktarma yüke yapılmakta, bu yolla kesintisiz hizmet sağlanmaktadır.

İntermodal taşımada yük araca/taşıta yüklendiği şekilde aktarılmakta, yük ayrıca kendi içinde elleçlenmemektedir. Yükün kendi içinde elleçlenmemesi (yükleme, boşaltma, istif vb) ile aktarma noktalarında zaman tasarrufu sağlanmaktadır.

Taşıma hizmetinin birleştirilme aşamasında(aktarma noktalarında) hizmete hız kazandırılması ve olası gecikmenin önlenmesi için lojistik destek gereksinimi söz konusu olmaktadır.

2.7.8.2 İntermodal Taşıma Hizmetini Belirleyen Temel Öğeler

- a. Farklı ulaşım sistemlerinin kullanılması,
- b. Hizmeti aktarma yoluyla tümleştirilmesi (satıcıdan alıcıya tek hizmet),
- c. Kesintisiz ve seri hizmet verilmesi,
- d. Satıcı ile alıcı arasında çeşitli güzergâh seçenekleri oluşturulması,
- e. Aktarma noktalarında(liman, istasyon, terminal) hızlı ve verimli sağlanması,
- f. Lojistik destek (seri ve kesintisiz hizmet için) sağlanması,

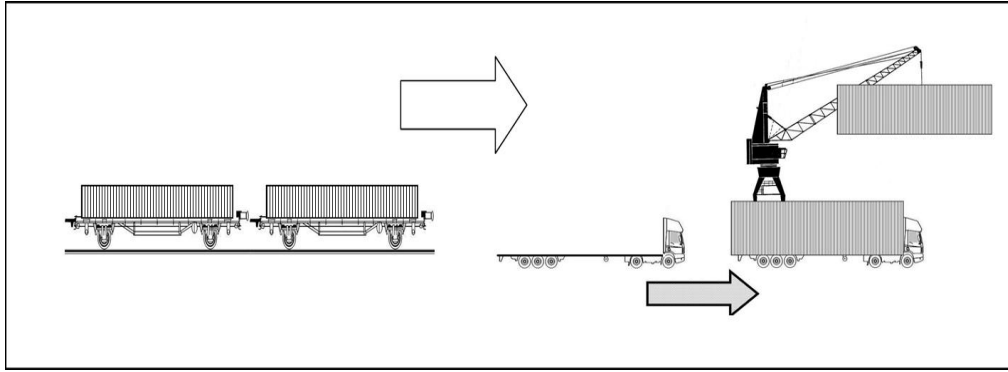
İntermodal taşımacılık Demiryolu, Denizyolu, Karayolu Havayolu v.b gibi farklı taşıma sistemlerinin bir arada ve eş zamanlı kullanılmasına olanak sağlamaktadır.

2.7.8.3 Farklı Taşıma Sistemlerini Kullanılması

Taşımacılık uygulaması açısından hizmet baştan sonra ya hep aynı ortamda sürdürülmekte veya yük aynı cins taşıtlar arasında aktarılmaktadır (gemiden –gemiye aktarma gibi) ; bununla birlikte bir taşıma sisteminden diğerine aktarma yapılırken taşıma ortamı da değiştirilmektedir. (gemiden- trene aktarılması gibi) örneğin demiryolu şasesine yüklenmiş “yükü” konteynerin Sivas’tan Mersin’e taşınması durumunda, yolculuk demiryolu şasesinin Sivas’tan İstanbul’a gidecek yük katarına bağlanmasıyla başlamaktadır. Şasi, yük katarıyla Eskişehir’e kadar getirilmekte, orada kardan çözülerek bir başka yük katarına aktarılmakta son olarak da Mersin’e doğru yola devam etmektedir. Dolayısıyla yolculuk iki demiryolu katarı kullanılarak sonlanmış olmaktadır. Bu durumda yük (yükü konteynır) yolculuk bütününde aynı ulaşım sistemi (demiryolu+ demiryolu) kullanarak sonlandırıldığı için hizmet İntermodal taşıma olmamaktadır. Bunun nedeni taşıma aktarma ile olsa bile tek bir taşıma türü kullanılmasından kaynaklanmaktadır. Buna karşılık söz konusu taşıma Eskişehir’de demiryolu şasesinden bir kamyonu aktararak Mersin’e gönderilerek yapılması durumunda hizmet farklı taşıma sistemlerinde (demiryolu+karayolu) bütünleştirilmiş olmakta, dolayısıyla taşıma intermodal taşımaya dönüşmektedir.

2.7.8.3.1 Demiryolu ve Karayolu Entegrasyonu

Demiryolunun ve karayolunun entegre olduğu taşıma modelinde genellikle swap body (hareketli kasa) denilen taşıma üniteleri kullanılmaktadır. Swap body'ler reach-stacker denen özel elleçleme ekipmanlarıyla elleçlenmekte, konteynere göre daha yüksek boyutlara (h:3m) ve geniş iç hacme (96, 5 m³) sahip olduğundan yüksek boyutlu ve hacimli yükler aynı taşıma ünitesi içinde taşınabilmektedir, ayrıca yanları kayar tenteli olması sayesinde yükleme boşaltma işlemi konteynerlere göre daha esnek olmaktadır. (Görçün, 2007)



Şekil-2.7: İntermodal Taşımacılıkta Demiryolundan Karayoluna Aktarma

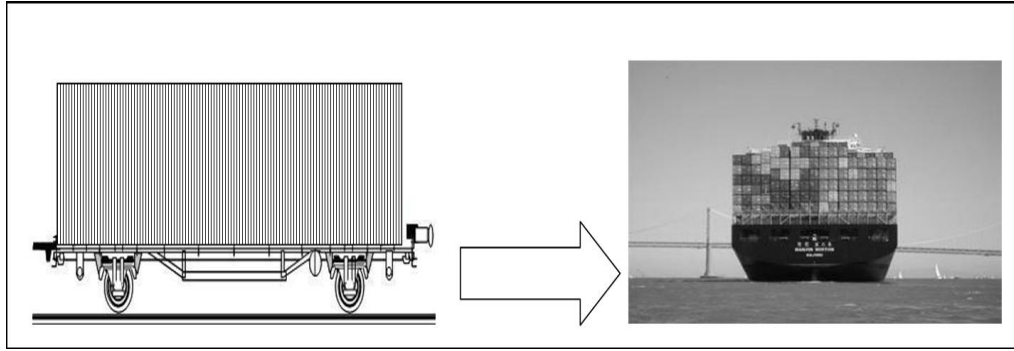
Kaynak: (Görçün, Ö ve Görçün F.Ö 2008)

Söz konusu durum uluslar arası taşımacılık açısından değerlendirildiğinde, Türkiye'den Kanada 'ya gönderilecek bir yükün gemiyle Kuzey Avrupa limanlarından birinde boşaltılıp bir başka gemiye aktarılarak Kanada'ya gönderilmesi durumunda da hizmet başlangıç aşamasından son nihai aşamaya kadar tek bir taşıma sistemiyle (denizyolu+denizyolu) sürdürüldüğü için yapılan taşımacılık eylemi intermodal taşımacılık olarak değerlendirilmemektedir.

İntermodal taşımacılık, farklı taşıma sistemlerinin entegrasyonunu sağlayan ve bu taşıma türlerini tümleştiren bir taşıma hizmetidir. Yükün mevcut ulaşım sistemleri kullanılarak hareketi esas alınmaktadır. Yük mevcut ulaşım sistemlerinden farklı en az iki tanesi (örneğin demiryolu+karayolu) kullanarak taşınmaktadır.

2.7.8.3.2 Demiryolu ve Denizyolu Entegrasyonu

Denizyolu ve demiryolu taşımacılığının entegre olarak kullanıldığı intermodal taşımalarda, taşıma kabı olarak konteynerler kullanılmaktadır. Bu tip konteyner taşımalarına platform/düz vagon ile konteyner taşıması (Container On (Rail) Flat Car, COFC) olarak tanımlanabilmektedir. Demiryolları katar düzeni yardımıyla parsiyel veya komple yük taşımaya olanak vermektedir (Görçün, Ö ve Görçün F.Ö 2008).



Şekil-2.8: İntermodal Taşımacılıkta Demiryolu – Denizyolu Entegrasyonu

Kaynak:(Görçün, Ömer F. Görçün Ö, 2008).

İntermodal taşımacılık, multimodal taşıma sürecine benzemektedir. ABD’de tümleşik taşıma hizmeti karşılığı olarak intermodal taşımacılık tabiri kullanılmaktadır. (Word and Johnson 1993) Öte yandan intermodal taşımacılık Amerikan taşımacılık literatüründe” sevkiyatta iki farklı taşıma sisteminin birlikte kullanılarak yükün taşınması işi” olarak nitelendirilmektedir.

İntermodal hizmet, maliyet ve rekabet tarzları birbirinden farklı en az iki taşıma sisteminin birbirleriyle kombine edilerek yükün belirlenmiş iki nokta arasında tek taşıma ücreti ve tek taşıma senedi ile taşınması şeklinde gerçekleşmektedir. Uygulamada, çoğunlukla karayolu taşıması ağırlıklı bir hizmet tarzı olarak karşımıza çıkmaktadır. İntermodal taşımacılık Demiryolu ile Karayolu taşımalarının bir arada ve eş zamanlı kullanılmasıyla ortaya çıkmıştır.

İntermodal taşımacılıkta ekonomik performans ile verimlilik yüksektir. Bunun nedeni demiryolunun maliyet üstünlüğü ile karayolunun adrese teslim esnekliğinin intermodal taşımacılık çerçevesinde bir araya gelmesidir.

İntermodal hizmet, uzak mesafe taşımalarında düşük maliyetli olma özelliğini korumaktadır. Genel bir kanıya göre 300 km üzerindeki taşımalarda verimli olmaktadır. Hizmet zinciri içinde demiryolu taşınmasının oranı yükseldikçe taşıma hizmeti de daha ekonomik ve verimli olmaktadır. Bu bakımdan rasyonel intermodal taşıma, demiryolu ayağı kısa olan bir hizmet zinciri şeklinde gerçekleşmektedir.

İntermodal taşıma demiryolunda, denizyolunda ve hava kargo taşımacılığında uygulanmaktadır. Vagona yüklenmiş karayolu taşıtlarının ve taşıma kaplarının (treylar, Swap body, ve konteyner) istasyonlar/ limanlar arasında sevkیاتını öngörmektedir. İlk ve yaygın uygulaması demiryolunda kamyonların/ treyların taşınması biçimindedir. Bu taşımacılık şekli 60'lı yılların ortasından günümüze kadar kullanılmaktadır.

İntermodal taşıma bir anlamda taşıma kabının taşımacılığı olarak tarif edilebilmektedir. Bu tür taşımada taşıma kabı olarak çoklukla konteyner ve taşıma kabı kullanılmaktadır. Taşıma kabı sadece göndericinin fabrikası veya deposunda yüklenmekte, alıcının uygun gördüğü yerde boşaltılmaktadır. Taşıma sürecinde yüke ilişkin herhangi bir elleçleme söz konusu olmamaktadır. Sadece taşıma kabı bir taşıma sisteminden başka bir taşıma sistemine aktarılmaktadır.

Taşıma sistemleri arasında taşıma kabının aktarılması sırasında elleçleme hizmeti yüke değil, taşıma kabına verildiği için yükle ilgili elleçleme işlemleri en alt seviyeye inmektedir. Yükün hasar ve kayıp rizikosunu azaltılmakta, hizmet bütününde taşıma hızlanmakta, dolayısıyla taşıma hizmetinin kalitesi artmaktadır. Bu nedenle intermodal taşıma önceleri hizmette ekonomi sağlamak üzere oluşturulmuş, zamanla yüke özeni de esas almıştır.

İntermodal taşımanın ilk kullanım yeri A.B.D demiryollarıdır.1926 yılında kamyon treyları demiryolu şasisi üzerine yüklenerek yük gibi bir yerden bir yere taşınması ile intermodal taşımacılık kullanılmaya başlanmıştır.

A.B.D 'de Özel bir demiryolu şirketleri karayolu taşımacıları ile rekabet edebilmek için bu taşıma şekline yönelmişlerdir. Karayolu ile demiryolu şirketleri arasındaki rekabet,

özellikle uzak mesafelerde demiryolunu karayoluna olan maliyet üstünlüğü nedeniyle yüklü kamyonların demiryolu şasisi üzerinde taşınması olgusunu doğurmuş, intermodal taşımacılık yaygın biçimde kullanılmaya başlamıştır. İntermodal taşımanın ABD’de yaygın uygulanma biçimi piggy-back² taşıma şeklidir. Piggy-back teriminin karşılığı bizde “kondurma” terimi olarak kullanılmaktadır. Kondurma taşınmasında teryler, kamyon, TIR³ gibi karayolu aracı demiryolu şasisi üzerine yüklenerek demiryolunda yolculuk yapmaktadır. Ana taşıma demiryolu sistemiyle yapılmaktadır. İstasyon ile teslim yer arasındaki ara taşımada da karayolu taşımacılığı ile hizmet sonlanmaktadır. Bu tür hizmet piggy-back taşıma olarak (kondurma Taşınması) adlandırılmaktadır.

Demiryolu vagonunda ayrıca diğer taşıma üniteleri de taşınır. Konteynır, çekerme , (takaslama body)bu türden taşıma üniteleri arasında belirtilebilir. Uygulama demiryolu taşımalarının maliyet üstünlüğünden yararlanabilmek için konteynerleri üst üste iki sıra yükleyerek taşıma yönündedir. Bu taşıma şekline İkileme (double stack) adı verilmektedir. İkili konteyner taşınması ilk kez ABD ‘de 1983 yılında uygulanmaya başlanmıştır (Wood, D.F. ve Johnson, J.C.a.g.e, p.244).

2.7.9 Kısa Mesafe Deniz Taşımacılığı

Kısa mesafe Deniz taşımacılığı ilk olarak doğuşu antik zamanlarda geleneksel sahil kıyılarında taşımacılık yöntemleri ile ortaya çıkmıştır. Bu dönemlerde ticaret gemilerinde taşıma kapasiteleri düşüktür. Gemilerde su vagonları bulunmaktadır. Gemiler genel olarak sahil hattını görerek ilerlemekte ve yüklerin ve yolcuların taşınması kısa mesafelerde söz konusu olmaktadır. Bu gemiler seyri seferini rüzgârlar ve gelgit dalgaları ile gerçekleştirmektedir. Bu dönemlerde deniz taşımacılığının güvenliği ve esnekliği oldukça düşüktür. Bu nedenle deniz taşımalarının büyük bir kısmı birçok gemi ve mürettebatın denizde kaybolmaları ile sonuçlanmıştır (Gary and Lambardo 2008, p.p 6)

² Piggy back taşıma kaplarının vagona taşınmasıdır.

³ TIR kavramı her ne kadar uluslararası karayolu ulaşım hizmetini simgelemekte ise de, toplumda ki genel kanı büyük çaplı taşıma yapabilen kamyonları nitelendirmek amacıyla da kullanılmaktadır.

Kısa mesafe deniz taşımacılığının taşıma sistemlerinin entegrasyonu ve eşgüdümünde olumlu katkılar sağlayacağı öngörülmektedir. Kısa mesafe deniz taşımacılığının önemi ve geliştirilmesi için atılması gereken adımlar ilk olarak Avrupa Birliği Konsey Raporunda ortaya konmuştur. 1999 yılında Kısa mesafe deniz taşımacılığı kavram ve kapsam yönünden genişletilirken, 2001 yılında Beyaz Kitap içerisinde yer almıştır. Söz konusu raporda Kısa mesafe deniz taşımacılığının ekonomik olma boyutu öne çıkarılmıştır. (ec.europa.eu/transport/maritime/sss/index_en.htm. 2008)

Avrupa Birliği üyesi ülkeleri içerisinde deniz kıyısı olan ülkelerinin iç ve dış taşımalarında bu taşıma şeklini tercih etmelerini sağlamak için uygun alanlarda Kısa Mesafe Deniz Taşımacılığı üstlerinin kurulması amaçlanmıştır.

Kısa mesafeli deniz yolu taşımacılığının Avrupa coğrafyasında yer alan limanlar arasında ya da bu limanlarla Avrupa ülkesi olmayıp Avrupa sınırlarındaki kapalı denizlere kıyısı olan ülkeler arasında yapılan yolcu ve kargo taşımacılığı olduğunu ifade edilebilmektedir. "Kısa mesafeli deniz yolu taşımacılığı düzenli ya da düzensiz olarak yük, konteyner, dökme, genel kargo ve yolcuların deniz yoluyla taşınmasını kapsamaktadır

Ülkemizde de bu gelişmelere paralel olarak Denizcilik Müsteşarlığı önderliğinde Kısa Mesafeli Denizyolu Tanıtım Merkezi kurulmuştur. Bu merkezde yapılan çalışmalara Deniz Ticaret Odası (DTO), Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) gibi sivil toplum kuruluşları da destek vermektedir.

İngilizce " Short Sea Shipping (SSS) olarak ifade edilen "Kısa Mesafe Denizyolu Taşımacılığı" (KMDT) veya "Yakın Deniz Taşımacılığı" kavramı, farklı coğrafyalarda farklı anlamlar taşımaktadır (Erdal 2008, s.473).

Bu tanıma göre; KMDT, iç suyolları ve uluslar arası deniz taşımacılığını, ana limanlara bağlantı yapan ikmal hizmetlerini, kıyı boyunca ve adalara yapılan taşımacılığın yanı sıra nehir ve göllerde yapılan taşımacılığı kapsamaktadır. (Erdal 2008, s.473).

Bu bağlamda Avrupa Birliği'ne üye ülkeler ile Akdeniz, Karadeniz ve Baltık Denizi'ne kıyısı olan devletler Avrupa Ekonomik Alanı'na üye olan Norveç ve İzlanda arasında yapılan denizyolu taşımacılığı KMDT'nin kapsamı içerisinde yer almaktadır.

KMDT kısaca, Avrupa Ulaştırma Bakanları Konferansı'nda (ECMT) belirtildiği üzere, Atlantik geçişi yapmayan kısa mesafeli veya kısa süreli denizyolu taşımacılığı şeklinde de tanımlanabilmektedir (www.shortsea.org.tr 2008).

KMDT kapsamında taşınması planlanan yük, Avrupa Sınırları içerisinde konteyner ve römork içinde, kapıdan-kapıya hizmet anlayışı ile sevk edilmektedir. KMDT kavramının geçerli olabilmesi için o operasyonda yer alan toplam taşımanın büyük bir kısmının deniz yolu ile yapılması gerekmektedir. Bu çerçevede Kısa Mesafe Deniz Taşımacılığının temel hedefleri diğer taşıma türlerine göre güçlü ve büyümekte olan bir taşıma türü olma, karayolu tıkanıklıklarını azaltma, yakıt tüketiminde ekonomiklik sağlama ve hava kirliliğinin azaltılmasına katkıda bulunma şeklinde sıralanabilmektedir. (www.marad.dot.gov.tr. 2008)

2.7.9.1 Kısa Mesafe Deniz Taşımacılığı'nı Geliştiren Faktörler

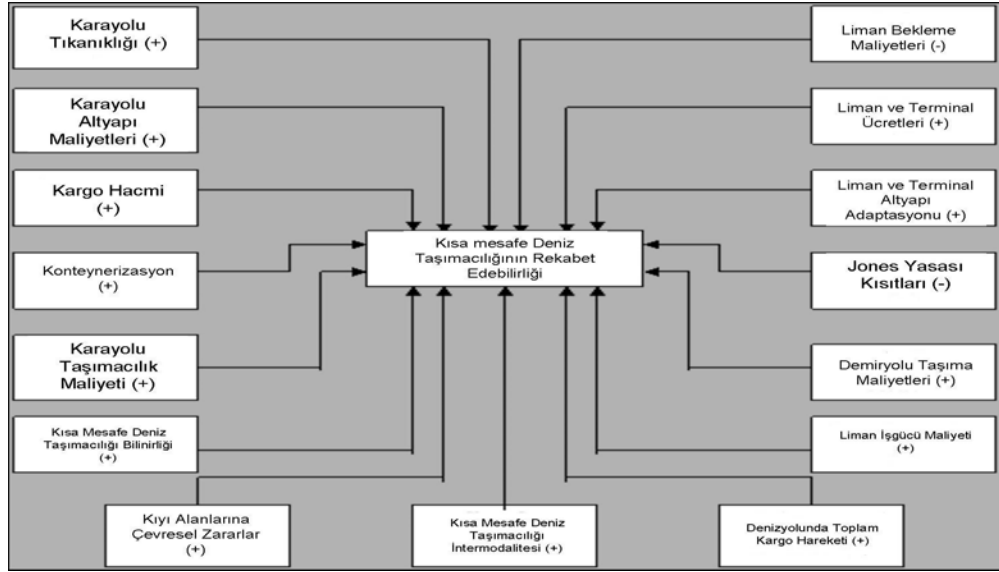
Karayolu inşa maliyetlerinin ve karayolu tıkanıklığının artış eğilimi göstermesi, liman ve terminal altyapı uyumluluğu artması, liman çevre bakım vergisinin azalması, liman ve terminal ücretlerinin azalması, yasal düzenleme kısıtlamaları azalması (gümrük, kabotaj vb), liman işçilik maliyetlerinin azalması, kapıdan-kapıya taşımacılıkta denizyolu ağırlığının artması, gibi nedenlerle kısa mesafe denizyolu taşımacılığı gelişmektedir. Bu faktörlere ek olarak; çoklu –taşıma türüne elverişlilik (intermodalite) artması, çevresel tehlikelerin artması, yakın deniz taşımacılığına olan ilginin artması, karayolu taşımacılık maliyetlerin artması ve taşınan yük hacminin artması da yakın deniz taşımacılığına yönelik bu eğilimleri güçlendirmektedir. (www.insourceaudit.com 2008).

Ulusal ve uluslararası taşımacılık sistemleri çerçevesinde gelişen KMDT karayolu ve demiryolu taşımacılığını tamamlayıcı niteliğe sahiptir. İntermodal Taşımacılık sistemlerinin gelişmesi ile birlikte önemi giderek artmaktadır. Sürekli gelişen multimodal taşıma yöntemlerinin tam olarak kullanılabilmesi, kesintisiz şekilde lojistik zincirlerinin

ve kapıdan kapıya çözümler sunulması Kısa Mesafe Deniz Taşımacılığı anlayışının yaygınlaşması ile mümkündür. (Erdal 2008 s.475)

2.7.9.2 Kısa Mesafe Deniz Taşımacılığı'nın Faydaları

Maliyet, taşıma süreleri, güvenlik ve çevre ölçütleri gibi kavramların önem kazanması Kısa Mesafe Deniz Taşımacılığı'nın önemini büyük ölçüde artırmaktadır. Kısa Mesafe Deniz Taşımacılığı'nın tüm taşıma türleri ile uyumluluğu ve kapıdan kapıya taşımacılık anlayışını desteklemesi, ton/km avantajı (bir seferde taşınan kapasitesi karşılaştırılmasında kara taşımacılığından daha ekonomik olması), ülkenin ekonomik gelişmesine katkısı ve dolayısı ile istihdam yaratması Kısa Mesafe Deniz Taşımacılığı'nın önemini artırmaktadır. Bu olumlu yanlarına ek olarak, taşıma güvenliği sağlaması, enerji maliyetlerin diğer taşıma türlerine göre daha az olması, hava kirliliğine olumsuz etkilerinin diğer taşıma türleri ile karşılaştırıldığında düşük olması ve ülkelerin enerjide dışa bağımlılığı azaltmasına katkı sağlaması gibi etkenlerden dolayı giderek daha yoğun tercih edilen bir taşıma türü olmaktadır.



Şekil-2.9: Kısa Mesafe Deniz Taşımacılığının Gelişimine Etki Eden Olumlu ve Olumsuz Faktörler

Kaynak: www.insourceaudit.com,2008)

3. BÖLÜM: AVRUPA BİRLİĞİ ULAŞTIRMA POLİTİKALARI

Küreselleşme süreci ile birlikte ulaştırma ve lojistik sektörlerinin önemi de artmıştır. Küreselleşme sürecinin en büyük aktörlerinden birisi olan Avrupa Birliği de söz konusu alanlarda çok sayıda uluslar arası yasal düzenleme getirmiştir. Bu yasal düzenlemeler doğrudan ve dolaylı bir biçimde çevre ülkelerle birlikte Türkiye'yi de etkilemektedir. Bu bölümde Avrupa Birliğinin ulaştırma politikaları ile birlikte bu politikaların gelişme dönemleri ve ulusal ve uluslar arası düzeyde etkileri değerlendirilecektir.

3.1 AVRUPA BİRLİĞİ ULAŞTIRMA POLİTİKALARIN GENEL ÇERÇEVESİ

İkinci Dünya Savaşı'nın sonunda; Avrupa toprakları iki blok arasında bölünmüştür. Batı Avrupa ülkeleri Kapitalist Blok içinde yer alırken, Doğu Avrupa ülkeleri ve bazı Orta Avrupa ülkeleri Sosyalist Blok içerisinde yer almıştı. Soğuk Savaş olarak adlandırılan 1945-1990 yılları arasında Batı Avrupa ülkeleri Almanya ve Fransa'nın öncülüğünde hareket noktası ekonomi ve ekonomik bir bütünleşme modeli oluşturmak olan sırasıyla 1952 Avrupa Kömür ve Çelik Topluluğu (AKÇT) , 1957 Avrupa Ekonomik Topluluğu (AET) ve Avrupa Atom Enerji Topluluğu (EUROTAM) gibi işbirliği anlaşmaları ile kendi aralarında ekonomik bir bölge oluşturulmuşlardır.

Avrupa Birliği'nin kuruluşunu düzenleyen Roma Antlaşmasınının 84. maddesi, "Ortak Ulaştırma Politika"larının oluşturulması konusunu içermektedir. AB ulaştırma politikalarının uyumlaştırılması konusunda 1970'lerden bu yana yüzün üzerinde direktif yayınlanmış, üye ülkeler de bu direktifler doğrultusunda kendi ulaştırma politikalarını Birliğin ortak ulaştırma politikalarına uyumlu hale getirmek için çaba sarf etmişlerdir.

AB'nin ortak ulaştırma politikalarında üzerinde durulan temel faktör, söz konusu yasal düzenlemelerin Avrupa Birliği vatandaşlarının yaşam kalitesini artırıcı yönde olmalarıdır. Yaşam kalitesinin yükseltilmesi önündeki engellerin başında karayolu taşımacılığının diğer taşıma türlerine oranla çok daha büyük bir paya sahip olması,

karayolu taşımacılığı ile birlikte ortaya çıkan dışsal maliyetler arasında, çevrenin kirlenmesi, gürültü kirliliği, trafik yoğunluğu gibi nedenler yer almaktadır. (www.kalkınma.org.tr 2007) 1967’de Birleşme Antlaşması (Merger Treaty) ile Avrupa Topluluğu (AT) şekline dönüşmüştür.

1992 yılında Maastricht Antlaşması’nın kabulü ile Avrupa Birliği’nin AT hükümlerine ek olarak “hükümetler arası nitelikteki ortak dışişleri ve güvenlik politikası” ile “adalet ve içişleri alanlarında işbirliği” sütunları üzerine kurulduğu beyan edilmiştir.

AB günümüzde 43 üye ülkenin oluşturduğu Uluslar üstü bir “birlik” konumundadır. Avrupa’nın genişleme süreci sermaye ve hizmetin serbest dolaşımı “ulaştırma “ konusunu ön plana çıkarmıştır.

Avrupa Birliği Ulaştırma Politikası, genel hatları ile Avrupa Birliği’nin ulaştırma politikasının standartlarını belirtmektedir. Bu standartların kabulü ile birlikte ekonomik ve sosyal standartların gelişmesinin yanı sıra AB vatandaşlarının daha etkin ve verimli bir biçimde ulaştırma hizmetinden faydalanması amaçlanmaktadır.

AB Ulaştırma Politikası, tek pazarın düzenli bir yapıda işlemesi ve gelişmesine katkıda bulunması ile beraber, ekonomik ve sosyal bütünleşmenin kuvvetlendirilmesi amacını da gütmektedir. Zaman içinde giderek artan trafik sıklığı, hizmetlerin kalitesindeki bozulma, çevreye verilen zarar, güvenliğin tehlikeye atılması ve bazı bölgelerin izole edilmesi ulaşım konusunda yeni faaliyetleri gerekli kılmıştır. (www.ikv.org. 2008)

3.2 AB’NİN ORTAK ULAŞTIRMA POLİTİKASI GELİŞTİRMESİNİN

NEDENLERİ

Ulaşım sanayi, AB içerisinde önemli bir konuma sahiptir. Ulaşım sektörü AB GSYİH’ sının % 7’sini, istihdamın % 7’sini, üye ülke yatırımlarının %40 ve enerji tüketiminin %30’ nu oluşturmaktadır. Topluluk içi trafikte son 20 yılda, ortalama olarak mallar için yılda % 2,3, yolcular için yılda %3,1 düzeyinde bir talep artışı meydana gelmiştir. (www.ikv.org. 2008)

Tek pazarın tamamlanması, özellikle sınırların kaldırılması ve deniz taşımacılığının serbestleşmesi gibi Topluluk ekonomisinin liberalleşmesi yönünde atılan bir Ortak Ulaştırma Politikası oluşturma ihtiyacın kaçınılmaz kılmasıdır. Bu adımlar talep edilen büyümenin devamı açısından, tıkanıklık ve pazar doyma payı gibi problemlerin aşılması bakımından önem teşkil etmektedir.

Avrupa Birliği ülkelerinde ulaştırma politikalarının temel hedefi ulaşım türleri arasında dengenin sağlanması, karayolu taşımasının ağırlığının azaltılması ve çevresel etkenlerin göz önünde tutulduğu İntermodal projelerinin geliştirilmesidir.

Avrupa Komisyonu'nun 1992 yılında yayınladığı "Beyaz kitap" ile Birliğin taşıma politikası, hareketliliğinin devam ettirilmesine dayalı, bütünleştirilmiş bir politika olarak ele alınmaya başlamıştır.

1992 Beyaz Kitabı'nın amaçları arasında; ulaşım türleri arasındaki dengenin düzeltilmesi, hukuki mevzuatların neden olduğu tıkanıklıkların giderilmesi, ulaştırma sürecini oluşturan aktörlerinin ulaşımın merkezine yerleştirilmesi ve alınan ulaştırma kararlarının küresel nitelik taşıması yer almaktadır.

1995 yılının Haziran ayında Avrupa Komisyonu tarafından hazırlanan "Ortak Taşımacılık Politikası" ve bunu takip eden Aralık 1995 yayınlanan "Taşımacılıkta Adil ve Etkin Fiyatlandırma" adlı Yeşil Kitap ve Aralık 1998'de yayınlanan ve 2000-2004 dönemini kapsayan başka bir bildiri yayınlanmıştır. (Ülger 2005)

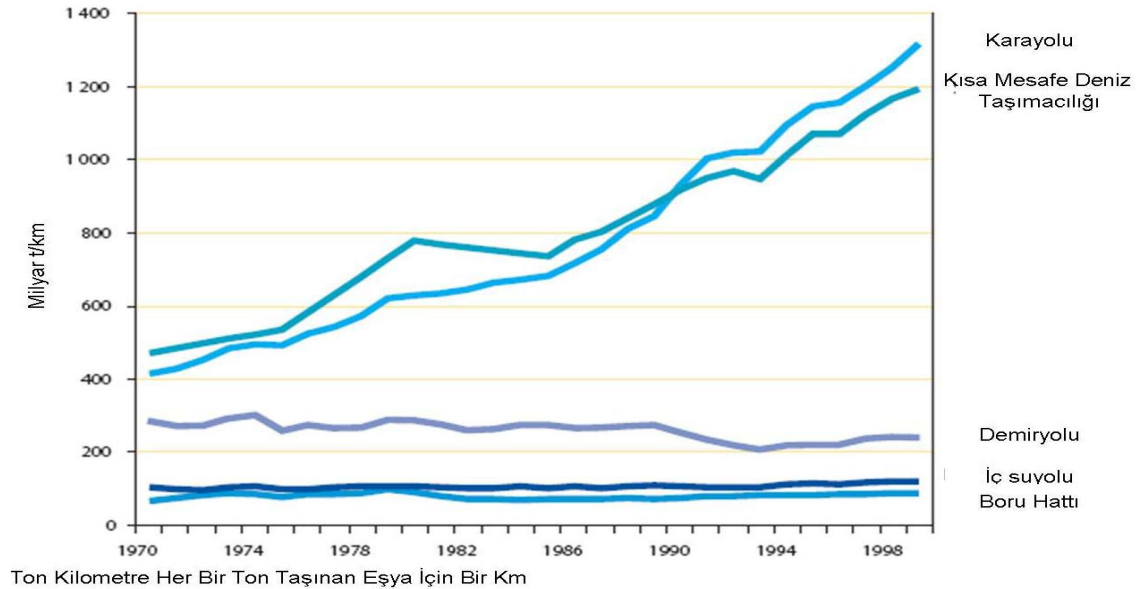
Sürdürülebilir Kalkınma sürecinde ulaştırmanın devamlılığı için "Göteborg Zirvesi" ekonomik büyüme ile ulaştırma sektöründeki genişleme süreci sürdürülebilir kalkınma stratejisinin merkezinde bulunmaktadır. A.B Ulaştırma Politikası'nın temel öncelik ve amaçları şu şekilde sıralanabilmektedir:

Avrupa Birliği'nin genişleme sürecinde malların ve hizmetlerin karayolu taşıma araçları ile birlik ülkeleri içinde dolaşımı problemi ile dönüş yükü bulabilme sorununu büyük ölçüde çözmüştür.

Havayolu Taşımacılığında devlet tekellerinin kırılması düşük navlun fiyatları ve artan havalimanı sayısı ile ulaşılan bölge ve alana sayısının artması amaçlanmaktadır. "Open Sky" kavramı ile "Kuruluş yeri bir başka ülke olmasına rağmen diğer ülkelerin hava sahalarını kullanma ve iç hava taşımacılığına katılma hakkıdır". Hava taşımacılığının serbestleşmesinde olumlu bir etki sağlamıştır.

Demiryolu Taşımacılığı'nda demiryolu altyapısının Mart 2003 'teki serbestleşme tedbirlerinin alınması ile demiryolu yük trafiğinde taşınan yüklerin yüzde 80 'i uluslararası rekabete açılmıştır.

Taşıma sistemleri arasındaki farkların giderilmesi için Kısa Mesafe Deniz Taşımacılığı ile İntermodal Taşımacılığının kapsamının genişletilmesi amaçlanmaktadır. Karayolu taşımacılığı, kısa mesafe deniz taşımacılık rotaları için yüzde 41, demiryolu için yüzde 8 ve İç su yolları için yüzde 4'e karşı, şu anda AB' de taşımacılığı yapılan bütün malların yüzde 44'ünü taşımaktadır. Bu eşitsiz dağılımın karayolu (büyük miktarda otomobil yolculuklarının) , yüzde 6 tren yolu ve yüzde 5 hava yoluna karşı yüzde 79 olduğu yolcu taşımacılığında daha fazla önem verilmektedir. (European Commission 2006)



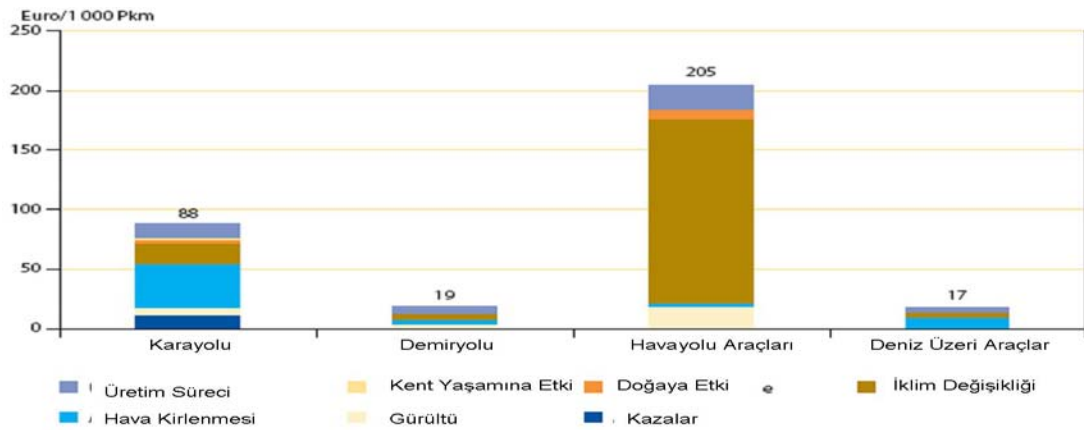
Şekil 3,1: 1970-1999 Yılları Arası Taşıma Türlerinin Ton/Km Cinsinden Gösterdiği Değişimler

Kaynak: White Paper European transport policy for 2010: time to decide, European Commission, Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities, 2001

Yolcu ve yüklerin karayolu taşıma sisteminden daha az kirleten taşımacılık sistemlerine doğru aktarılması aynı zamanda enerji güvenliği politikası için hayati öneme sahiptir. bir diğer faktörde bütünleşmiş taşıma sistemlerine göre kabiliyeti artırılması planlanmaktadır.

Taşımacılık alanında yayınlanan Haziran 2004 yılında Uluslar arası Karayollarında Çalışan Personelinin çalışma koşullarını düzenleyen AETR (European Agreement Concerning The Work of Crews of Vehicles Engaged in International Road Transport) çalışma saatleri ve aracı kullanma süresi azaltılarak karayollarında artan sıkışıklık ve trafik kazalarını azalmayı amaçlamaktadır. 7500 km lik Karayolu (Karayolu ağının %10) kronik trafik sıkışıklığı tehdidi altındadır. (White Paper 2001, pp 201)

Karayolu ulaşımında en büyük sorunlardan birisi trafik kazalarıdır. 15 AB üyesi ülkede trafik kazalarında son elli yılda iki milyondan fazla kişi hayatını kaybetmiş ve yaklaşık yüz milyon kişi de yaralanmıştır.2010' a kadar kaza ölümlerini %50 azaltmak bir Avrupa karayolu güvenliği eylem programında teknik performanslarını geliştirerek, taşıma araçları daha güvenli hale getirmeyi hedefler. Kazalara neden olan kör noktaların azaltılması, sürücülerin mevcut kurallara riayet etmesi ve tehlikeli davranışlardan kaçınmaktadır. Bugün Dünyada Atmosfere salınan zehirli gazların yaklaşık yüzde 28 i Taşımacılık Sektörü kaynaklıdır. Bu oran içerisinde en büyük payı yüzde 84 lük bir oranla Karayolu Taşımacılığı elinde tutmaktadır. (European Communities, 2001)

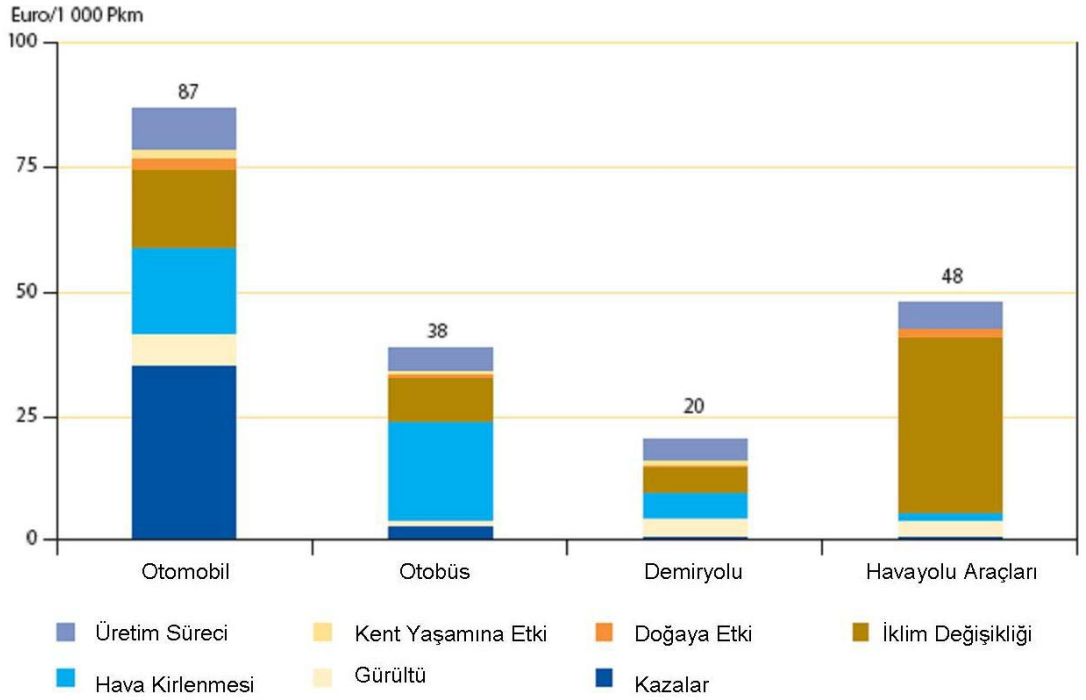


Şekil 3.2: Her Bin Km Başına Euro Cinsinden Taşıma Türlerine Ait Dışsal Maliyetler

Kaynak: Infrac, IWW for the IUR, 2000.

Hava kirliliği her geçen yıl önemli ölçüde artmaktadır. Bununla ilgili önemli bir adım atılmaz ise bu kirlilik önümüzdeki 10 yılda yüzde 143 oranında artacağı beklenmektedir. Bu durumda Avrupa Birliği hava kirliliği ile mücadeleye genel bütçesinin yüzde 1 ini ayırmak zorunda kalacağı öngörülmektedir. Karayolu Taşımacılığında kaynaklanan maliyetler Avrupa Birliği bütçesinin yaklaşık yüzde 4 ü civarındadır. (White Paper 2001, pp13)

16.000 km Demiryolu işlevsiz ve Atıl kapasitede çalışmaktadır. Bu rakam demiryolu şebekesinin yüzde 20 civarındadır. Bu olumsuzluklara ek olarak Karayolu Taşımacılığı ile her yıl fazladan 2,1 milyar litre yakıt kullanılmakta, bu tutar yıllık tüketimin %6 sına tekabül etmektedir. (White Paper 2001, pp13)



Şekil 3,3: Her Bin Km Başına Euro Cinsinden Taşımanın Dışsal Maliyetleri

Kaynak: Infrac, IWW for the IUR, 2000.

3.3 AB ULAŖTIRMA POLİTİKASININ TARİHSEL GELİŖİMİ

KüreselleŖme sürecinin gösterdiği geliŖim, ulaŖtırma sistemleri ve teknolojide meydana gelen geliŖmelere bağlı olarak ilerleme göstermiŖtir. Bu dönemde uluslararası örgütler, ulaŖtırma sektörü için tüm taraf ülkelerde geçerli olacak ortak standartları sağlamak amacıyla uluslararası konvansiyonlar ve antlaŖmalar meydana getirmiŖlerdir.

Avrupa Birliği Ortak ulaŖtırma politikası, bir üye devlet toprağından çıkan bir üye devlet toprağına giden ya da bir veya birkaç ülkenin toprağından geçerek yapılan uluslararası taşımalarda ortak kuralların uygulanmasını amaçlamaktadır. Paris ve Roma AntlaŖmalarında öngörülmesine ve birçok Komisyon teklifine de konu olmasına rağmen geniŖ kapsamlı bir ortak ulaŖtırma politikası geliŖtirilmesinin zaman alacak bir hedef olduğu öngörülmektedir. (Gowan 2005)

AB'nin kurucu antlaŖmalarından olan Roma AntlaŖması, ulaŖtırma ile ilgili hükümler getirmektedir. Söz konusu AntlaŖma Karayolu, Demiryolu ve kanal taşımacılığının geliŖtirilmesini hedeflemektedir. Roma AntlaŖması üye ülkelere bir takım yükümlölükler getirmektedir.

17 Ekim 1953 tarihinde Brüksel'de ulaŖtırma ile ilgili olarak hükümetler arası bir organizasyon kurulması için protokol imzalanmıŖtır. Bu protokol ile UlaŖtırma Bakanlığı Avrupa Konseyi (UBAK), The European Conference of Ministers of Transport (ECMT) çalıŖmalarına baŖlamıŖ, kırk üç kurucu ülke tarafından protokol imzalanmıŖtır. (www.cemt.org 2008)

UBAK'ın kuruluş döneminde birincil görevleri arasında ; (Pascal 1998) AB'ne üye ülkeler arasında köprü kurulmasına yardımcı olma ve Avrupa Birliğinin geniŖleme sürecine katkıda bulunmak, Avrupa'da baŖtanbaŖa geniŖletilmiŖ entegre taşımacılık sistemlerinin yaratılmasına yardımcı olmak belirtilmiŖtir. Bu doğrultuda Avrupa Birliği'nin Ortak UlaŖtırma Politikasının geliŖiminde üç aŖamadan bahsedilebilmektedir. (Giorgi and Schimdt 2007)

3.3.1 1957-1985 Arası Dönemde Avrupa Birliği Ulaştırma Politikaları

Topluluk üyesi ölkeler arasında taşımacılık faaliyetleri için bir ortak pazar yaratmasına yönelik olarak serbest dolaşım kavramı ulaşılmaya çalışılan hedeflerden biri olarak ortaya konulmuştur. Roma Antlaşması'nın 75. maddesi, Avrupa Birliği Ulaştırma politikasının yasal altyapısını oluşturmaktadır. Bu kapsamda Avrupa Ortak Ulaştırma Politikası; bir üye devletin ölkesinden başlayan ya da oraya ulaşan yahut bir veya birçok devlet ölkesini kat ederek yapılan uluslararası taşımalara uygulanabilecek ortak kuralları, bir üye devlette oturmayan taşımacıların ulusal taşımacılığa kabul edilme koşulları ile konu ile ilgili diğer tüm yasal düzenlemeleri kapsamı altına almaktadır. (A.T Resmi Gazete 1999, s.67)

Bu dönemde, pazara giriş koşulları ile ilgili olarak, rekabeti destekleyecek ve ulaştırma politikası önündeki engelleri ortadan kaldıracak önlemler tam olarak geliştirilememiştir. 1961 yılındaki Schaus Muhtırası ulaştırma alanında, ilk eylem planı olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu dönemde bölgesel ulaştırma politikalarının yerine ulusal politikalar tercih edilmektedir.

AB Ulaştırma politikasının temelinde, AB kurumlarının ortak politikalar üretmesi ve üretilen bu politikaların uygulanması yatmaktadır. Konsey, yasa koyma yetkisini kullanmadıkça üye devletler taşıma alanında kendi hukuklarını uygulamaya devam etmişlerdir. Ancak üye devletlerin Konsey izin vermedikçe kısıtlayıcı düzenlemeler yapmaları söz konusu olmamaktadır. (Karluk 1996, s.315) Komisyon tarafından 1962, 1967 ve 1971 tarihlerinde de benzer programlar Konsey'e sunulmuştur. Bütün bu programlar, ortak ulaştırma politikasının amaçlarını belirlemiştir. (Karluk 1996, s.316)

Komisyonun 24 Ekim 1975 tarihinde Konsey'e ortak ulaştırma politikasıyla ilgili götürdüğü yeni teklifte serbest pazar ilkesi, sektörün düzenlenmesinde esas alınmıştır. Komisyon 1 Ekim 1975 tarihinde Konsey'e Avrupa uçak sanayi ile ilgili bir program sunmasına rağmen, bu konu ilişkin herhangi bir gelişme görölmemiştir. (Karluk 1996, s.316)

3.3.2 1985-1995 Arası Dönemde Avrupa Birliği Ulaştırma Politikaları

Avrupa Birliğinde Ekonomik açıdan iç pazarın kurulmasına müteakip, 1985 yılında taşımacılık sektörünün geleceğini biçimlendirmesi düşünülen Beyaz Kitap yayınlanmış, söz konusu doküman Avrupa Birliği ulaştırma politikalarının geleceğine yön vermiştir. Beyaz kitap ülkeler arasındaki uluslar arası ticaretin gelişmesine engel teşkil eden, taşımacılıkla ilgili ulusal düzeyde uygulanan yasal düzenlemelere ve bu düzenlemelerden kaynaklanan sınırlamalara karşı uluslar arası stratejiler ve politikalar öngörmektedir.

Avrupa Adalet Mahkemesi ulusal düzeyde yapılan bu tür kısıtlamaların ve sınırlamaların Roma Antlaşmasının hükümlerine uygun olmadığını ifade etmektedir. Avrupa Adalet Mahkemesi'nin söz konusu kararı Topluluk içinde sınırlamaların kaldırılması ve taşımacılık faaliyetlerinin ülkeler arasında daha fazla koordinasyon ile gerçekleştirilmesinin yanı sıra ulusal düzeyde yasal düzenlemelerin uyumlaştırılması yönünde bir gelişme sağlamıştır. (Giorgi 2000)

Avrupa Parlamentosu, konu ile ilgili olarak Konsey'e karşı 1983 yılında dava açmış, bu davanın sonucunda Avrupa Toplulukları Adalet Divanı (ATAD), Konseyin belli süre içinde bağlayıcı karar alınması yönünde kararını açıklamıştır.

1985 yılında yayınlanan Beyaz Kitap'ta oluşturulan iç pazarın taşıma sektörü alanında da kapsaması gerektiğinden bahsedilmektedir. ATAD'ın bu yöndeki kararı, Komisyonun ulaştırma sektörüne yönelik tek pazar oluşturma girişimlerine büyük ölçüde destek sağlamıştır. (Gowan 2005, pp 387)

Avrupa Ekonomik Topluluğu Antlaşmasının 74 ve 84 maddelerinde, sosyal uyumun sağlanması ve ekonomik açıdan kalkınmanın itici gücü olan bir ulaştırma politikası oluşturmasına dair genel esaslar A.E.T 'yi kuran 1957 Roma Antlaşması'nda yer almaktadır. Ortak Ulaştırma Politikasının oluşmasında ortaya çıkan en önemli sorunlardan birisi, ye devletlerin ulaştırma politikaları ile ilgili karar alma yetkilerini Avrupa Birliği kurumlarına devretme konusunda içerisinde buldukları ekincelerdir. Bir diğer neden de ulaştırma sanayilerinin ve altyapılarının serbestleşme sürecinin dışında tutulmasıdır.

1993 yılında Tek Pazar'ın oluşması ile birlikte, üye devletlerden birinde taşımacılık sektöründe faaliyette bulunanların, diğer üye devletlerde de ulaştırma ile ilgili olarak hizmet verebilme olanağı sağlanmıştır. Bu süreç aynı zamanda Trans-Avrupa ulaştırma ağlarının oluşturulması ve geliştirilmesi sonucunu doğurmuştur. Bu sayede, ulaştırma altyapılarının yenilenmesi ve geliştirilmesi genişleme süreci ile beraber ilerlemiştir.

AB'nin ortak ulaştırma politikası, sürdürülebilir hareketliliğe dayalı, bütünleştirilmiş bir politika oluşturulmasını amaçlamaktadır. Bununla beraber, ulaşım güvenliği, çevresel ve sosyal koruma, dış ilişkiler, fiyatlandırma politikaları gibi yeni konular ortak ulaştırma politikasının kapsamında yer almaktadır. AB Komisyonu, Haziran 1995'te bir bildiri yayınlamış ve "Ortak Ulaştırma Politikası" 1995-2000 Eylem Planı kabul edilmiştir. (European Commission 1992)

Eylem Planı bilişim teknolojisinde ortaya çıkarılan gelişmelerin kullanılması ile ulaşım kalitesi yükseltilmesi, tek pazarın işleyişinin güçlendirilmesi ve ulaştırma politikasının dış boyutunun geliştirilmesi noktalarına önem atfetmektedir. Aralık 1995 tarihinde yayınlanan "ulaştırmada adil ve etkin fiyatlandırma" başlıklı Yeşil Kitap ise ulaştırma politikasının mali boyutu ile ilgilidir. (European Commission 1992, pp 302)

Ortak ulaştırma politikasının oluşturulması ile ilgili çalışmalarını tamamlayan Avrupa Komisyonu'nun ulaştırma giderlerine ilişkin denkleştirme ile ilgili bir Birlik yaklaşımının oluşturması konusunu ele aldığı, "altyapı kullanımı için adil ödeme: AB' de ortak ulaştırma altyapısında giderler / fiyatlandırma " başlıklı bir Beyaz Kitap takip etmiştir. (European Commission 1992, pp 716)

1992 yılından başlamak üzere ulusal taşımacılık pazarlarını etkilemeye dönük yasama yetkisinin doğası içerisinde bir hareketlilik meydana gelmiştir. Bu alanda çıkarılan yasama düzenlemelerine örnek vermek gerekirse;

CR (Commission Report) 3118/98 numaralı direktif, hizmetlerin verileceği ülkelerde ikamet etmeyen taşıyıcıların bir üye devlet içerisinde ulusal karayolu hizmetlerini verebileceğini ortaya koyan bir yasal düzenleme getirirken, CD 881/92 numaralı direktif karayolu taşımacılığı pazarına erişim üzerine esaslar belirlemektedir. Bunlara ek

olarak CR 3577/92 numaralı direktif üye devletler içerisinde denizyolu taşımacılığı hizmetlerini sağlamak için serbesti prensibini uygulanması ile ilgili olup, CR 2408/92 ise, Topluluk havayolu taşıyıcıları için Topluluk üyesi Devletlerarası hava rotaları erişimi konusunda hükümler getirmektedir.

1985-1995 arası dönem genel olarak ulaştırma ile ilgili yasal düzenlemelerin uyumlaştırılması ile ulaştırma sektörünü ulusal politikaların sınırlamalarından kurtaracak ortak uluslar üstü yasal düzenlemeler oluşturulması hedeflenmektedir.

3.3.3 1995-2008 Arası Dönemde Avrupa Birliği Ulaştırma Politikaları

29 Mart 1996 tarihinde Torino Zirvesi'yle başlatılan Hükümetler arası Konferans'ın sonunda hazırlanan Amsterdam Antlaşması, 16-17 Haziran 1997 tarihli Amsterdam Zirvesi'nde onaylanmış ve 1 Mayıs 1999 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Yasal açıdan Amsterdam Antlaşması, Avrupa Birliği'ni kuran Maastricht Antlaşması ve Avrupa Toplulukları Kurucu Antlaşmalarının yansira, bazı ilgili kararları tadil etme amacı taşımaktadır. Bu çerçevede Amsterdam Antlaşması, Kurucu Antlaşmaların yerine geçmemiş, ancak onları tamamlamıştır. (www.ikv.org 2008) Konsey ve Parlamento'nun Uzlaşma Komitesi'nde üzerinde uzlaşma sağlanamayan konuların üçüncü kez yasama organı önüne getirilmesi uygulaması yürürlükten kaldırılmıştır.

1996 ve 1997 yıllarında Doğu Avrupa ülkeleri ve Rusya'nın UBAK Üyesi olması ile beraber taşımacılığın yasal boyutunda genişleme söz konusu olmuştur. Genişleme süreci Yugoslavya ve Arnavutluk ile devam edecektir.(www.oecd.org 2008).Bu süreç Amsterdam Antlaşması'nda öngörülene Doğu'ya ve Merkez ülkelere doğru genişleme perspektifi dikkate alınarak uygulanmıştır. Bu yapılan yenilikler 2000 yılında toplanan Hükümetler arası Konferans ile Amsterdam Antlaşmasının tamamlayıcı nitelikte olan Nice Antlaşması imzalanmıştır.

7-9 Aralık 2000 tarihlerinde yapılan Nice Zirvesi'nde AB üyesi ülkeler, genişleme süreci kapsamında AB'nin gerçekleştirmesi gereken kurumsal reformlarla ilgili olarak Şubat 2000'de oluşturulan Hükümetler arası Konferans (HAK) çerçevesinde varılan sonuçlar temelinde Kurucu Antlaşmalarda değişiklik getiren bir Antlaşma üzerinde uzlaşmaya varmışlardır. 26 Şubat 2001 tarihinde imzalanan Nice Antlaşması, tüm üye ülkelerde

onaylanmasının ardından 1 Şubat 2003 tarihinde yürürlüğe girmiştir. (www.dpt.gov 2008)

Ulaştırma politikasına ilişkin olarak AB Komisyonu tarafından Eylül 2001’de yayınlanan “2010 yılı Ortak Ulaştırma Politikası: Karar verme zamanı” başlıklı Beyaz Kitap yayınlanmıştır. Burada 2010 yılına kadar modern, sürdürülebilir bir ulaştırma sisteminin oluşturulması için ekonomik kalkınma ile toplumun kalite ve güvenlik istekleri arasında denge oluşturulması hedeflenmiştir.

Beyaz Kitap; ana güzergâhların yeniden düzenlenmesi ve ulaştırma darboğazlarının aşılması, taşıma türlerinin bütünleştirilmesi ve taşıma türleri arasında dengeli dağılımın oluşturulması ile karayollarının iyileştirilmesi, kazaların azaltılması, güvenlik için yeni teknolojilerin geliştirilmesi, kullanıcı dostu teknolojilerin kalite artırıcı taşıma politikalarının merkeze alınması gibi öncelikler ortaya koymaktadır. Bunlara ek olarak; Çevresel etkilerin azaltılması için CO₂ (Karbon dioksit)’in doğaya salınımının azaltılması amaçlanmakta, ulaştırma sektöründe alternatif yakıtların kullanılmasının teşvik edilmesi karbon esaslı yakıtların kullanımının azaltılması hedeflenmektedir. Ulaştırma sektörünü giderlerini karşılayacak vergi düzenlemelerinin yapılması ve ulaştırma yolları üzerinde güvenlik artırıcı önlemlerin alınması gibi önlemlere de Beyaz Kitap tarafından vurgu yapılmaktadır.

Ulaştırma Politikalarının en önemli amaçlarından biri çevresel kirlenmenin önlenmesidir. Bu doğrultuda deniz, iç sular ve sosyal-ekonomik çevre üzerinde önemli zararlara neden olan deniz kazalarının kabul edilebilir bir seviyeye çekilebilmesi için gerekli önlemlerin alınması hedeflenmiştir. Bu amaçla 12-13 Aralık 2002 tarihindeki Kopenhag Avrupa Konseyi Zirve sonucuna konu ile ilgili hükümler eklenmiştir.

Avrupa Konseyi, Aralık 2000’deki Nice Zirvesi’nde Erika Deniz Kazası ile ilgili olarak alınan kararları hatırlatmış ve Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)’nun tanker kazasından sonra deniz güvenliğinin sağlanması ve kirliliğin önlenmesi için aldığı önlemleri onaylamıştır. (Cansevdi 2004)

Kurulan komisyonun sonucunda (COPE Fonu: Compensation for Oil Pollution in European Waters Fund,) Fonu kurulmasıyla sonuçlanmıştır. Buna göre Avrupa

sularındaki petrol kirliliğinden etkilenenlere, zarar görenlere tazminat ödenecektir. Yakıt kirliliğinin Hukuki Sorumluluğuna İlişkin Uluslar arası Sözleşme uluslararası alanda işlev kazandırılmıştır.

Erika davasında Fransız Total firmasına başta Fransız hükümeti olmak üzere sivil toplum kuruluşları ve kazadan etkilenen kişiler tarafından tazminat davaları açılmıştır. Kirliliğin giderilmesi için 2007 yılına kadar 200 milyon Euro harcayan Total Firması davanın sonuçlanması durumunda bu miktarın çok üzerinde ceza ile karşılaşacaktır (Sabah 2007)

AB sularının petrol kirliliğine maruz kılması sonucunda tazminatın belirlenmesi, bu tür maddelerin taşıyıcılarını da etkilemektedir. Bu düzenlemeler, koruyucu tedbir olarak ve çevre kirliliğinin yaratacağı hasarların ve risklerin en aza indirilmesi için şu alanlarda uygulanacaktır. (European Commission 2000)

- a. Bir üye devletin karasuları içinde,
- b. Bir üye devletin uluslar arası hukuka uygun olarak oluşturulmuş, kendine ait ekonomik alanı içerisinde,
- c. Bir üye devlet böyle bir alan kuramamışsa, bu devlet karasuları 200 deniz milini aşamaz.

Aralık 2002 yılında alınan bir kararla tek cidarlı tankerler ile ağır akaryakıt (Heavy Fuel) taşınması yasaklanmış ve tek tekneli tankerlerin kullanımından kaldırılmasının tarihi erkene alınmıştır. Deniz taşımalarında Yasal sorumluluk koşullarına açıklık getirmek için yasa tasarısı hazırlanmıştır.

Roma Antlaşması ile başlayana süreç birçok yasal düzenleme ve konvansiyonun uygulanması birçok ülkenin ulaştırma politikalarını belirleme hakkında ısrar etmesi nedeniyle 2000'li yılların sonuna kadar tek bir yasal çerçevede ve tüm AB üyeleri içine alan uygulanamamıştır.

Ulaştırma alanındaki politikaların tekdüzen içinde olması ortak politikaların oluşturulması ve bu politikaların tüm ülkelerden kararlı şekilde uygulanması gerekmektedir.

2010 Eylem Planı Çevre başlığı altında ;(Metropolitan Municipality 2008) taşımacılık, şehir havasının kalitesi, Sera etkisi yaratan gazların sürümü, ekonominin enerji yoğunluğu, yenilenebilir enerjinin payının artırılması ve doğal kaynakların korunması gibi kriterlerinin üzerinde durulmaktadır.

2010 Eylem Öncelikleri; arasında; ulaşım biçimleri arasındaki dengenin düzenlenmesi, trafikte darboğazların ortadan kaldırılması, kullanıcı ihtiyaçlarına odaklanma ile küreselleşme etkilerinin yönetimi gibi konular yer almaktadır.

Beyaz Kitap'ın on iki Politikası; (Metropolitan Municipality 2008) içerisinde karayolu ulaşım sektöründe kalitenin iyileştirilmesi, demiryollarının canlandırılması, hava ulaşımında büyümenin kontrolü, deniz ve iç su yolu ulaşımın teşviki ve "Intermodalitenin" gerçeğe dönüştürülmesi bulunmaktadır. Bunlara ek olarak Trans-Avrupa ulaşım ağının oluşturulması, karayolu kalitesinin iyileştirilmesi, ulaşımında verimli ücretlendirme politikasının benimsenmesi, kullanıcıların hak ve yükümlülüklerinin tanınması, yüksek kalitede kentsel ulaşımın geliştirilmesi, teknolojik araştırma ile temiz ve verimli ulaşımın sağlanması ile küreselleşen ulaşımın ortaklaşa yönetimi bu on iki politika içerisinde yer almaktadır.

3.4 AVRUPA BİRLİĞİ'NİN ULAŞTIRMA POLİTİKASINI DESTEKLEYEN

PROGRAMLAR

AB ulaşım politikası çeşitli programlarla desteklenmektedir. Birlik düzeyinde uygulanan politika ve programlar yanında bölgesel programlar da uygulanmaktadır. Tek Pazar oluşumunun önündeki fiziksel engellerin kaldırılması, her türlü mal ve eşyanın, kişilerin ve hizmetlerin serbest dolaşımının sağlanması ile bölgesel kalkınmanın sağlanmasına yönelik programlar uygulanmaktadır.

Bu programlar; ab düzeyinde etkin bir taşımacılık ağı tüm ülkeleri birbirine bağlayan, hızlı ve güvenli bir ulaşım ağı kurulması, bu ağın çevre ülkelerle uyumlu oluşturulması bakımından uygulanan Trans-Avrupa Ulaşım Ağı Programı, güney doğu avrupa ülkelerinin kendi aralarındaki bağlantıları, enerji değiş tokuş ve bölgesel enerji pazarlarını destekleyen bağlantıları geliştirmek amacıyla uygulanan Güney Doğu Avrupa Ulaşım ve Enerji Altyapısı Programı, yük trafiğinin karayolundan denizyoluna ve demiryoluna doğru kaydırılmasını amaçlayan Marco Polo Programı, kentsel sürdürülebilir trafiğin desteklenmesini temin için strateji geliştirmeyi ve şehirlerde daha temiz ve güvenli bir ulaşım amaçlayan CİVİTAS II programı ile yurttaşların yaşam kalitesini artırmak için birleşik enerji politikasını hedefleyen CONCERTO Programı gibi programlardır. Ek olarak; etkin enerji kullanımı, telekomünikasyon faaliyetleri, turizm ve çevresel sorunlar da projenin kapsamında hazırlanan galileo projesi ve AB'nin doğu ve merkez ülkelere açımı bakımından avrupa-kafkasya- asya taşıma koridoru olarak belirlenen TRACECA Projesi de bu programlar arasında yer almaktadır.

3.4.1 Trans-Avrupa Ulaşım Ağları (TEN-T)

Avrupa Birliği'nin Trans-Avrupa Ağları politikası ulusal çıkarlar doğrultusunda inşa edilmiş olan ulaşım ve enerji şebekelerini, Avrupa çapında etkin ve sürdürülebilir bir ulaşım ve enerji altyapısına dönüştürerek, temel ulaşım ve enerji altyapıları ağını bütünleştirmeyi amaçlamaktadır. (www.sedefed.org 2008) Bununla beraber tek pazarın işlenmesi ve bütünleşmenin güçlendirilmesi için Avrupa Ulaşım Ağları (TEN-T) stratejik bir öneme sahiptir.

Söz konusu ulaşım ağı, 27 AB ülkesinin birbirilerine ve Avrupa Komşuluk Politikası kapsamında AB'yi, AB'nin komşu ülkelerine bağlayan ve otoyollar, demiryolları, suyolları, limanlar ve havaalanlarından oluşan bir şebekedir.

Trans-Avrupa Ulaşım Ağları kapsamında AB, AB bütçesinde yer alan fonlardan mali desteğin sağlanacağı 30 adet öncelikli koridor belirlemiş bulunmaktadır. Bu 30 öncelikli koridor projesi, AB Üye Devletleri arasında 2020 yılına kadar öngörülen taşıma trafiği artışı temel alınarak belirlenmiş ve projelerin tahmini toplam maliyeti 600 milyar Euro olup; bunlardan 21 adedi demiryolu koridorlarının oluşturulmasını öngörmektedir ancak

karayolu, liman ve havaalanı sistemlerini de kapsayan projeler de mevcuttur. (www.sedefed.org 2008)

Grup altyapı tedbirlerinin yanı sıra iyi komşuluk ilişkilerini geliştirmek için ortak ulaştırma politikaları geliştirmek ve denizyolu ile “yatay tedbirler” olarak adlandırılan çeşitli etkinliklerle ilgili bir dizi tavsiyede bulunmaktadır. Bunun yanında “dikey tedbirlerin” fırsat eşitliği ve sürdürülebilir kentsel ulaşım hedefini göstermektedir. Söz konusu tedbirler vizyon çerçevesi içinde bulunmaktadır.

Öncelikli Ulaşım Koridorları (TRANS-AVRUPA AĞLARI-TEN) (European Commission 2005 pp14)

- 1.Hızlı tren/kombine taşımacılık kuzey-güney (Berlin-Erfurt-Halle/Leipzig-Nuremberg & Brenner eksenini Munich-Verona & Messina köprüsü)
- 2.Hızlı tren PBKAL (Paris-Brüksel-Köln-Amsterdam-Londra)
- 3– Hızlı tren güney (Madrid-Barselona-Perpignan-Montpellier & Madrid-Vitoria-Dax-Bordeaux-Tours & Lizbon/Porto-Madrid)
- 4 – Hızlı tren doğu (Paris-doğu Fransa-güney Almanya -Metz-Lüksemburg kolu dahil)
- 5 – Konvansiyonel demiryolu/kombine taşımacılık-Betuwe hattı Rotterdam-Hollanda/Almanya sınırı – Ren/Ruhr)
- 6 – Rotterdam-Hollanda/Almanya sınırı-Ren/Ruhr hızlı tren/kombine taşımacılık-Betuwe hattı
- 7 – Yunan otobanları (Pathe & Via Egnatia) & Sofya-Kulata – Yunanistan/Bulgaristan sınır otobanı & Nadias-Sibiu otobanı
- 8 - Portekiz/İspanya çok modlu bağlantı
- 9 – Cork-Dublin-Belfast-Larne-Stranraer konvansiyonel demiryolu bağlantısı
- 10 - Malpensa havaalanı, Milano
- 11 – Danimarka ve İsveç arasındaki Oresund sabit demiryolu/karayolu bağlantısı
- 12 – İskandinav Üçgeni demiryolu/karayolu
- 13 - İrlanda/İngiltere/Benelüks karayolu bağlantısı
- 14 - Batı sahili ana hattı (demiryolu), İngiltere
- 15 - Galileo
- 16 – Sines-Madrid-Paris yük demiryolu hattı
- 17 - Paris-Strazburg-Stuttgart-Vienna-Bratislava demiryolu hattı
- 18 - Ren/Meuse-Main-Tuna iç su yolu güzergahı
- 19 – İberya yarımadası üzerinde hızlı trenlerin birlikte işleyebilirliği

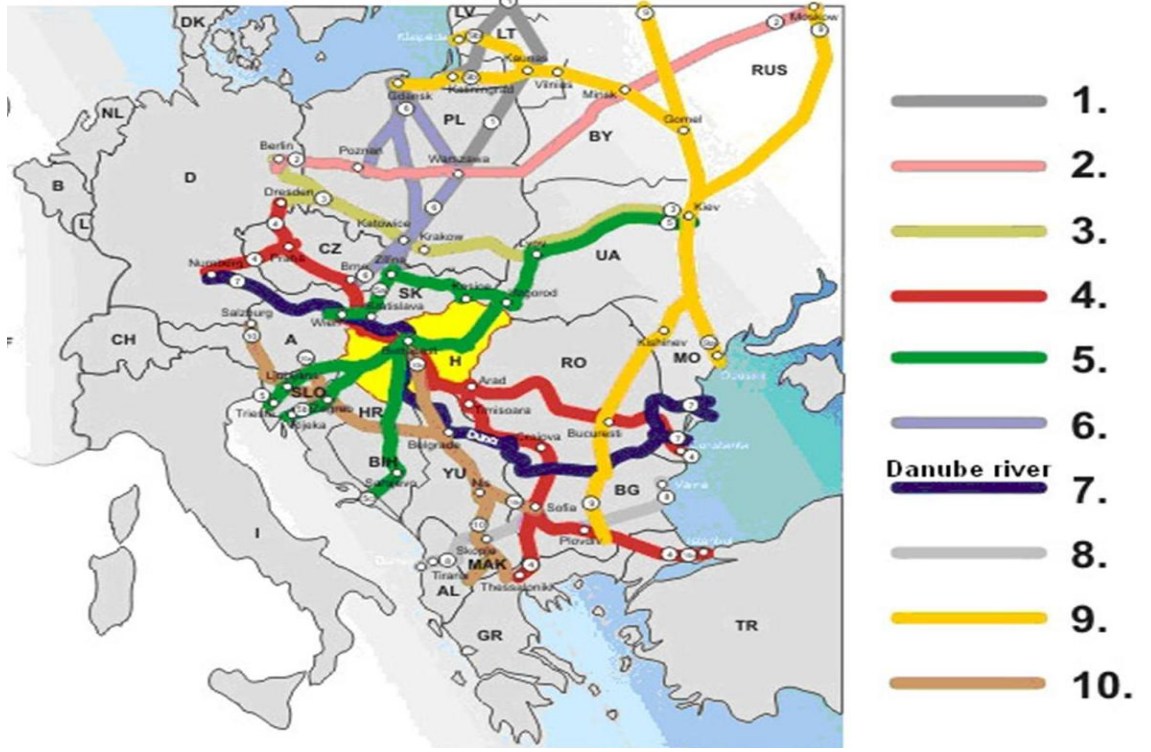
- 20 - Fehmarn Belt (Fehrman Kemer) demiryolu hattı
- 21 – Deniz Otoyolları
- 22 - Atina-Sofya-Budapeşte-Viyana-Prag-Nuremberg/Dresden demiryolu hattı
- 23 - Gdansk-Varşova-Brno/Bratislava/Viyana demiryolu hattı
- 24 - Lyons/Cenova-Basel-Duisburg-Rotterdam/Antwerp demiryolu hattı
- 25 - Gdansk-Brno/Bratislava/Viyana otoyol güzergahı
- 26 - İrlanda/ İngiltere/kıta Avrupası demiryolu hatı/karayolu
- 27 - Varşova-Kaunas-Riga-Tallinn “Rail Baltica” (Baltık Demiryolu) hattı
- 28 - Brüksel-Lüksemburg-Strazburg demiryolu hattı üzerinde “Eurocaprail”
- 29 - İyonya/Adriyatik Intermodal Koridoru demiryolu hattı
- 30 - Seine-Scheldt içsuyolu

Türkiye'nin bugünkü durumda TEN projelerinin taşımacılık önceliklerinde yer almadığı görülmektedir. Yukarıda belirtilen 7 No.lu (Yunan otobanları) projesi kapsamında karayoluyla bağlantı sağlanarak dahil edilebilir olsa da, başta deniz otoyolları olmak üzere, diğer projelere bağlantının sağlanması (TINA Raporu doğrultusunda) Türk taşımacılık ve lojistik sektörü açısından önem arz etmektedir (www.sefered 2008)



Şekil 3,4: TEN-T ulaşım koridorunun Güneydoğu Balkan Bağlantısı

Başlıca Ulaştırma Koridorları



Şekil 3,5: Başlıca Ulaştırma Koridorları

Kaynak: www.itdh.com/engine.aspx?page=itdh_infrastructure, Erişim Tarihi: 11.09.2008.

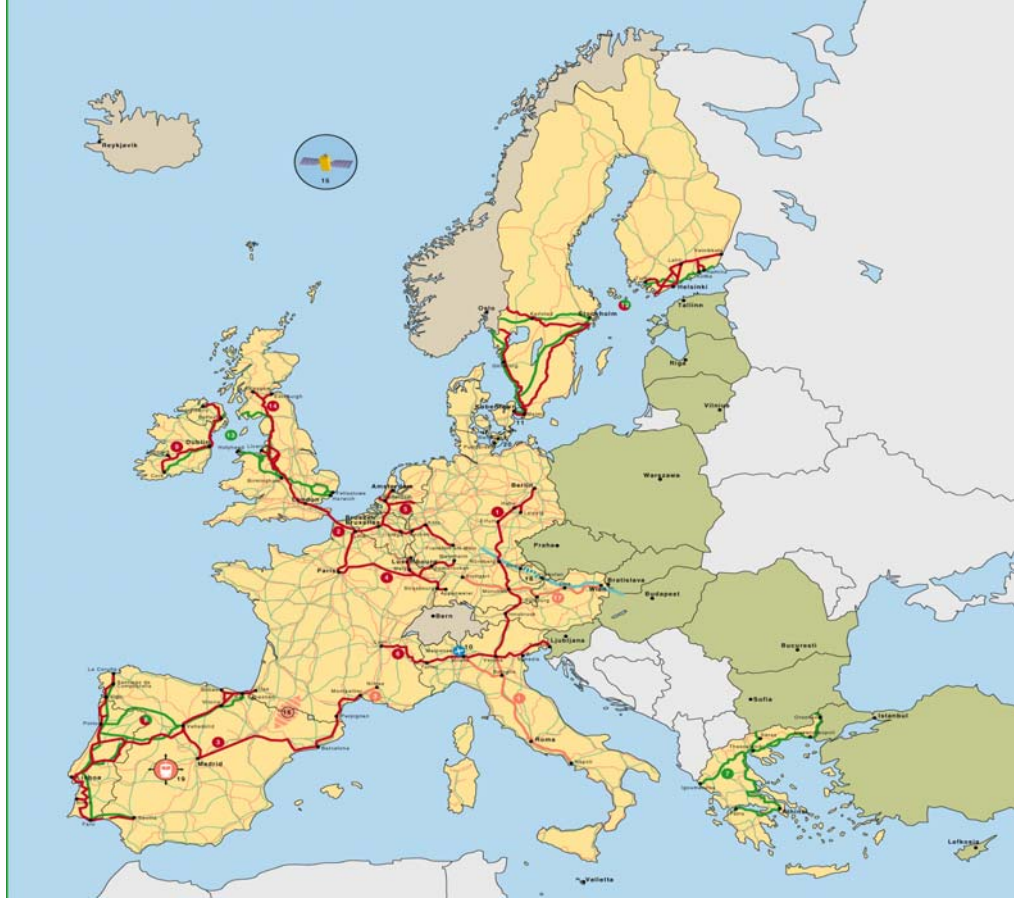
Yukarıdaki haritada gösterildiği gibi Pan-Avrupa ulaştırma sisteminin temelini oluşturan ulaşım koridorlarının güzergâhları aşağıda belirtilmiştir: (European Commission 2005)

- 1) Helsinki-Tallin-Riga-Kaunas-Varşova karayolu ayağı: Via Baltica (demiryolu ayağı: Rail Baltica) ve Riga-Kaliningrad-Gdansk
- 2) Berlin-Varşova-Minsk-Moskova-Nizhny Novgorod
- 3) Berlin/Dresden-Wroclaw-Lvov-Kiev
- 4) Berlin/Nürnberg-Prag-Budapeşte, Köstence/Selanik/İstanbul
- 5) Venedik-Trieste/Koper-Ljubliana-Budapeşte-Uzgorod-Lvov
 - a) A ayağı : Bratislava-Zilina-Kosice-Uzgorod
 - b) B ayağı: Rijeka-Zagreb-Budapeşte
 - c) C ayağı: Ploce-Saraybosna-Osijek-Budapeşte

- 6) Gdansk-Grudziadz/Varşova-Katowice-Zilina (V koridoru A ayağı) – Katowice via Ostrava Comdor
- 7) Tuna
- 8) Durres-Tiran-Üsküp-Sofya-Varna (denizyoluyla İstanbul)
- 9) Helsinki-St. Petersburg – Moskova / Pskov- Kiev- Ljubasevka-Kişinev-Bükreş-Dimitrovgrad – Alexandroupoli
 - a) A ayağı: Ljubasevka-Odesa
 - b) B ayağı: Kiev-Minsk-Vilnius-Kaunas-Klaipherra/Kaliningrad
- 10) Salzburg-Ljubliana: Zagreb-Belgrat-Nis-Üsküp-Veles-Selanik
 - a) A ayağı: Budapeşte-Novi Sad-Belgrad
 - b) B ayağı: Niş-Sofya (4. koridorla İstanbul)
 - c) C ayağı: Veles-Bitola-Florina-Via Egnatia
 - d) D ayağı: Graz-Zagreb

Bu 10 koridor arasında 4,8 ve 10-B nolu koridorlar ile ulaştırma koridorları Türkiye hattına bağlanmıştır. Berlin-Prag-Budapeşte karayolu üzerinden, bir kolu Köstence'ye diğer kolu ise, Selanik ve İstanbul'a bağlanan 4. Koridor, Türkiye'nin güzergâh ülkesi olarak yer aldığı tek Pan-Avrupa Ulaştırma Koridoru olması bakımından önem taşımaktadır.

Halen maliyet sorunları yüzünden işlerliğini yitirmiş olan Halkalı-Wels Ro-La Hattının AB tarafından desteklenen 4. Pan Avrupa Koridoru üzerinde yer alması ve yine AB'nin modlar arası taşımalara verdiği yoğun desteğe paralel olarak, Halkalı-Wels Ro-La projesinin yeniden hayata geçirilebilmesi için maddi destek sağlanması önem taşımaktadır.



Şekil 3.6: Avrupa Birliğinde TEN-T Koridorları
Kaynak: <http://www.eurogeographics.org> 2008.

3.4.2 Karayolu Taşımacılığı Trans-Avrupa Çerçeve Planı (2020)

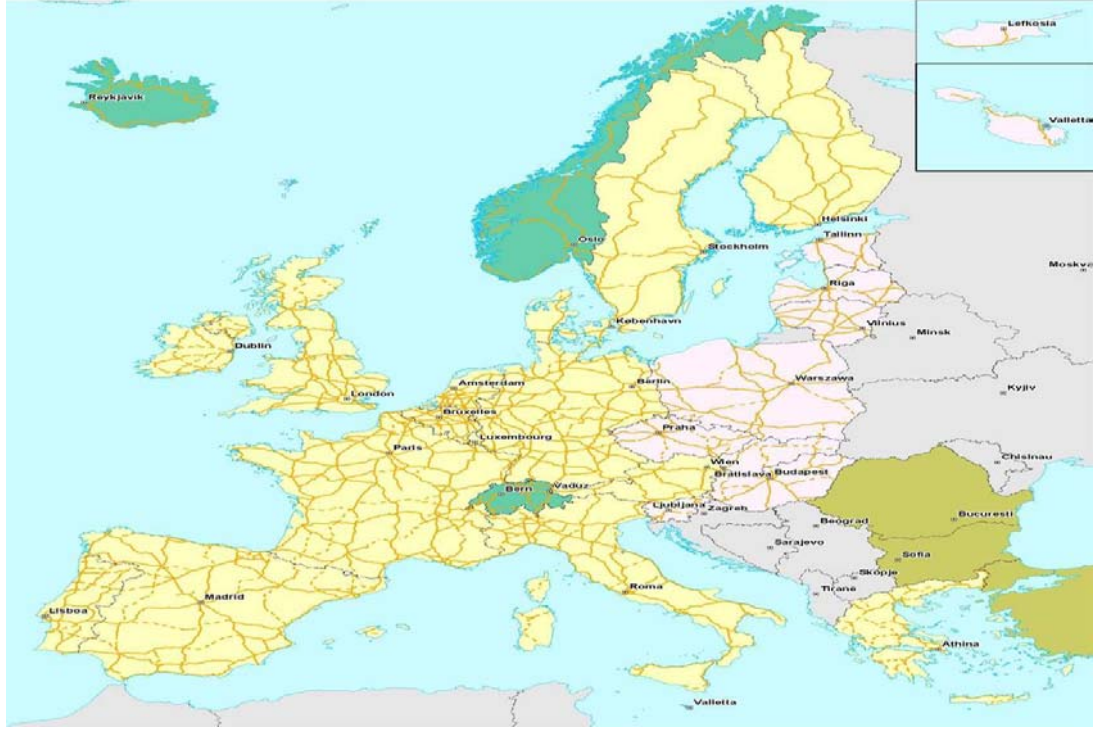
Şekil-4 deki haritada görülen ve Pan-Avrupa Koridorları arasında yer alan 8. Koridor, kısaca Adriyatik ve İyon denizleri ile Karadeniz arasında Doğu-Batı İntermodal bağlantısı olarak tanımlanmaktadır. Bu bağlamda, Koridorun Türkiye ile ilişkisi İstanbul'a kadar uzanan 4. Koridorla ortak güzergâh olan Sofya-Filibe(Plovdiv) bağlantısı ile kurulmaktadır. Bulgaristan ve Yunanistan üzerinde Türkiye sınırına yaklaşan Burgaz-Svilengrad-Ormenion hattı ise yalnızca karayolu bağlantısı itibariyle 8. Koridor güzergâhına içinde yer almaktadır. Anlaşılacağı üzere, 8. Koridorun ülkemize doğrudan uzantısı bulunmamakta, ancak 4. Koridor dolayısıyla Türkiye Koridor faaliyetlerine katılmaktadır.

Ancak, yine yukarıdaki haritadan da görüleceği üzere, Berlin-İstanbul arasındaki 4. Koridor ile Sofya'da kesişen 8. Koridor, Türkiye'nin, Yunanistan'dan geçmeden, Makedonya-Arnavutluk ve İtalya'nın Adriyatik Limanları ile bağlantısını sağlayan tek güzergâh olarak stratejik bir öneme sahiptir.

Bu nedenle Türkiye 8. Koridor'un bir an önce geliştirilmesini teşvik etmek daha fazla çaba göstermesi ve (özellikle bu koridora rakip bir proje olarak Yunanistan tarafından yoğun şekilde desteklenen Via Egnatia karayolu aleyhine) lobi faaliyetlerinde bulunması gerekmektedir. Dolayısıyla, Bari'de Kurulu Sekretarya aracılığıyla, 8. Koridor üzerindeki altyapıların geliştirilmesi ve Koridorun fiilen işler duruma getirilmesine yönelik projelerin dikkatle takip edilmesi ve hayata geçirilmelerine yönelik çabaların teşvik edilmesi; gündemde olan projelerden özellikle Durres (Arnavutluk)-Üsküp (Makedonya)-Sofya (Bulgaristan) arasında karayolu ve liman erişimleri (Arnavutluk ve Bulgaristan limanları) için tasarlanan projeye Türkiye'nin aktif bir şekilde katılması büyük önem taşımaktadır.

Eski Yugoslavya Cumhuriyetlerini Kuzey'de Avusturya, Güney'de ise Yunanistan'a bağlayan 10. Koridor'un (Salzburg, Ljubliana, Zagreb, Belgrad, Niş, Üsküp, Veles, Selanik güzergâhı), Niş (Sırbistan)-Sofya (4. Koridor ile İstanbul) arasındaki üçüncü kolu, Sofya üzerinden 4. Koridorla kesişerek İstanbul'a bağlanmaktadır. Pan-Avrupa ulaştırma koridorlarının yeniden değerlendirilmesi ve TEN-T komşu ülke ve bölgelerle bağlantılarının planlanmasına dönüktür. "Wider Europe for Transport" (Ulaşımında Daha Geniş Avrupa) olarak isimlendirilen ve bir Üst Düzey Grup tarafından yürütülen bu çalışmalara ülkemize de katkı sağlamaktadır. (www.sedefed.org 2008)

Türkiye ile AB arasında açılan 21.Fasıla'nın konusunu da TEN-T (Trans-Avrupa Ulaştırma Ağı) kapsamındadır. AB sürecinde Türkiye'nin bu alanda bir ilerleme sağlayamamıştır. Bu yapılan çalışmaların 2006 yılına kadar, Trans-Avrupa ulaştırma ağının ilkeleriyle, uyumlu olarak, Trans-Avrupa ulaştırma ağının Türkiye'nin de genişletilmesi için temel teşkil edecek ağı tespit edilmesi gerektiğini hedeflemektedir.



Şekil 3.7: Kara Taşımacılığında Trans-Avrupa Taşımacılık Ağları Çerçeve Planı (2020)

Kaynak: www.eurogeographics.org 2008.

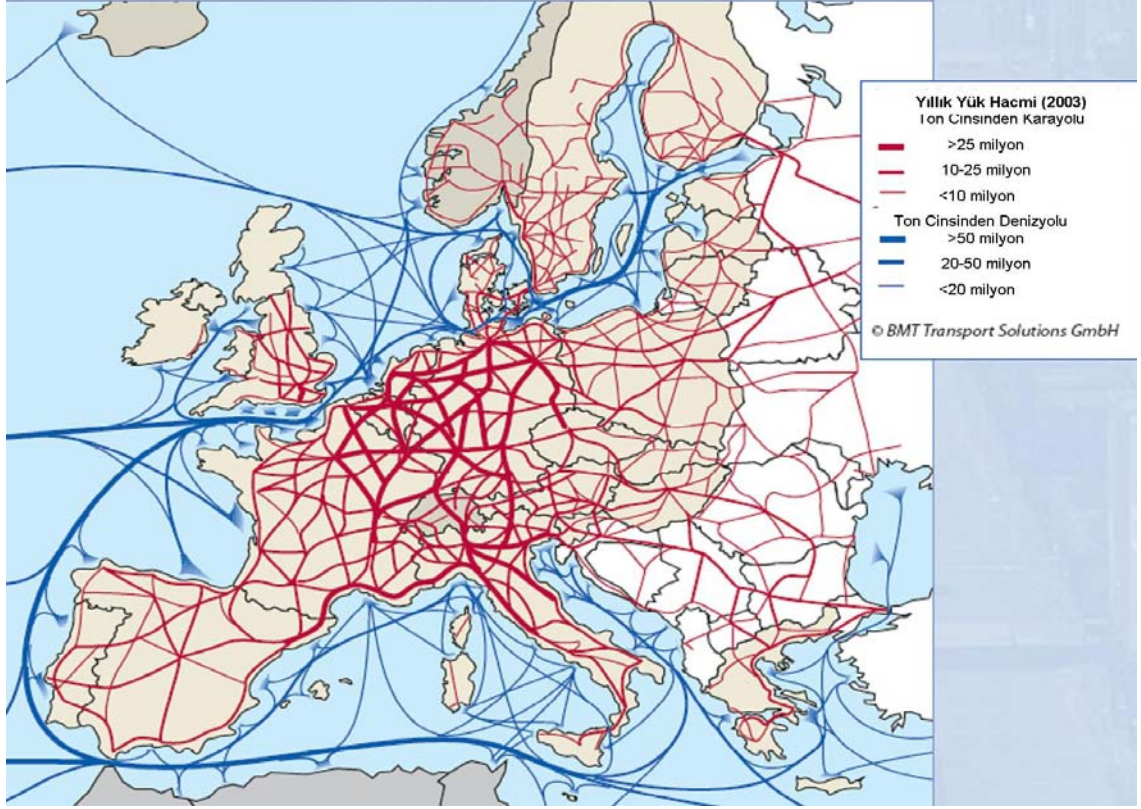
2006 yılı AB ilerleme raporuna göre, Trans-Avrupa ulaşım ağları konusunda kısıtlı bir ilerleme sağlanabilmiştir. Ulaşım ağları arasında, Ulaşım Altyapı İhtiyaçları Değerlendirilmesi (TINA) bitirilememiştir. Türkiye'nin "TEN-T" ile aynı özellikleri taşıyan ulaşım ağlarının belirlenmesi için güvenilir ve yüksek kalitede trafik öngörülleri sunması gerekmektedir. Sınıflandırılmış ulaşım verileri eksikliği bulunmaktadır. (www.gumruk.gov. 2007)

Trans-Avrupa Ağları başlığında müzakerelerin başlamasıyla birlikte Türkiye ulaştırma sektörünün AB'nin çok türlü ulaşım ağlarının gelişimine yönelik fonlarından daha fazla yararlanabilmesi, için projeler geliştirilmiştir. Bu kapsamda Halkalı-Wels Ro-La hattı gibi projelerin sağlıklı şekilde hayata geçirilebilmesi, mevcut ulaşım altyapılarının iyileştirilmesi ve sektörün geleceğine yönelik diğer önemli ulaşım hatlarının oluşturulmasına yönelik çalışmaların hız kazanması öngörülmektedir.

3.4.3 Marco Polo Programları

“Marco Polo” Programının temelini oluşturan “Posidonia 2002” fuarında AB ülkeleri arasında, Deniz otoyollarının kurulacağını ve kısa mesafe deniz taşımacılığının destekleyecek liman bağlantılarını Avrupa Demiryolu Trafiği Yönetimi Sistemi’ni (European Rail Traffic Management System- ERTMS) kapsamaktadır. Marco Polo Programı, Avrupa Parlamentosu ve Bakanlar Konseyi tarafından 22 Temmuz 2003’te kabul edilmiştir.

Taşımacılığın karayolundan denizlere kaydırılması, politika olarak AB tarafından benimsenmiş ve bu yönde özendirici önlemler alınmaya başlanmıştır. Avrupa Birliği Komisyonu, AB ülkeleri arasında “Deniz Otoyolu” (Motorways of the Sea) kurulması ve kısa mesafeli denizyolu taşımacılığının desteklenmesi için “Marco Polo Projesi”ni yürüttüklerini açıklamıştır. Marco Polo Programı için 2003-2007 döneminde 115 Milyon EURO kaynak ayrılmıştır. Bu program Orta vadede verimli olabilecek karayolu-harici taşımacılık hizmetlerine ilk kuruluş maliyetlerine destek sağlama (Modal Shift Actions), Avrupa için Stratejik öneme sahip hizmetlerin ya da sistemlerin başlatılması için desteklemede bulunma (Catalyst Actions) ve navlun Lojistik pazarında işbirliğinin teşvik edilmesi (Common Learning Actions) gibi alanları kapsamaktadır.



Şekil 3.8: Avrupa Birliğinde Marco-Polo Programı Kapsamında Taşınan Yük Hacmi

Kaynak: <http://bookshop.europa.eu/eubookshop.2008>.

AB Komisyonu'nu denizyolu taşımacılığının geliştirilmesi konusunda harekete geçiren en önemli faktör, önlem alınmaması halinde kara yolu taşımacılığının AB içerisindeki ülkelerde 2010 yılında yüzde 50 artacağı yönünde ki bir uyarının yer aldığı "2010 Yılında AB Taşımacılık Politikası" başlıklı "Beyaz Kitap" (White Paper) olmuştur. Aynı kitap, sınır ticaretinde de 2020 yılına kadar yüzde 50 artış olacağını belirtmektedir. Karayolundaki bu yükün önemli ölçüde trafik sıkışıklığına ve çevre kirliliğine yol açacağını hesaplayan AB Komisyonu; taşınacak yükte meydana gelecek bu artışları denizyolu taşımacılığına kaydırmayı amaçlamaktadır. Marco Polo programı da taşıma yüklerin denizyoluna kaydırılmasının altyapısını hazırlamak amacıyla oluşturulmuş bir projedir. (ABB Bülten 2005) 2003-2007 Döneminde 115 Milyon EURO Kaynak ayrılan Marco Polo Programı, üç geniş alanı kapsamaktadır: (www.turkispilots.org 2008)

Bu alanlar arasında; orta vadede verimli olabilecek karayolu-harici taşımacılık hizmetlerine ilk kuruluş maliyetine destek olunması yer almaktadır ki söz konusu projeye göre karayolu dışında yeni taşımacılık hizmetlerini başlatmak her zaman risk

taşımaktadır. Örneğin, düzenli deniz, demir ve iç suyu taşımacılık hizmetleri verimli olabilmeleri için yüzde 70 ile yüzde 90 arasında doluluk faktörüne gereksinim duymaktadırlar. Bu doğrultuda; yeni bir servis başlatma işinde en fazla yüzde 30 oranında maddi destek sağlanması öngörülmektedir.

Konuyla ilgili diğer bir alan ise Avrupa için stratejik öneme sahip hizmetlerin ya da sistemlerin başlatılması için destek verilmesidir. Bu kapsamda, "ürünlerin bir duraktan total olarak satın alınması" esasıyla çalışan deniz otoyolları oluşturmak veya yüksek kalitede uluslararası demiryolu hizmetleri oluşturmak bulunmaktadır. Bu etkinlikler karayolu-haricindeki yük taşımacılığının yapılış şekillerini değiştirmesi tasarlanmakta, trans-Avrupa taşımacılık ağı ile Pan-European koridorunun kullanması özendirilmektedir. Bu kapsamda öngörülen azami yardım miktarı %35 olarak belirlenmiştir.

Üçüncü ve son olarak yük taşımacılığı ve lojistik pazarında işbirliğinin teşvik edilmesi amaçlanmaktadır. Taşımacılık alanında faaliyet gösteren kurum ve kuruluşların faaliyetlerini taşımacılık türleri arasında geçişler yapacak şekilde planlaması gerekmektedir. Bu sayede pazarda yığılmalar olması engellenebilmekte, karayolu taşımacılığı üzerindeki ticari baskı azaltılabilmektedir. Bu tür işbirliğine yönelik en düşük yardım miktarı yüzde 50 olarak saptanmıştır.

22. Temmuz. 2003 yılında uygulamaya girmiş olan programın 2010 yılına kadar sürmesi hedeflenmektedir. Türkiye henüz Marco Polo Programına dahil olmamıştır. üç milyon Euro üyelik bedelini ödemediği için Ro-Ro ve Ro-La projelerinden dolayı hakkettiği finansal katkıyı alamamaktadır. Türkiye bu programa üye olduğu takdirde yılda 150 milyon Euro destek alması beklenmektedir.

AB içerisinde en temel beklenti; ulaşımın çevresel etkilerinin azaltılması ve İntermodal taşımacılığın geliştirilmesidir. Bu şekilde etkin ve sürdürülebilir ulaştırma sisteminin desteklenmesi öngörülmüştür. (İktisadi Kalkınma Vakfı Yayınları 2005)

Değişkenler	Yıllar			
	2003	2004	2005	2006
Kullanılabilir Bütçe (Milyon Euro)	16	20.4	30.7	36.7
Bağlı olan Bütçe (Milyon Euro)	13	20.4	21.4	18.9
Kabul edilmiş Teklifler	92	62	63	48
Akit yapılan Kontratlar	13	12	15	15
Bitmeden önce Sonuçlandırılmış Kontratlar	2	2	2	-
Ortalama Yardım Kontratlarının Yüzdesi	1	1.7	1.4	1.3
Değişken Yükün Planlanması (milyar Ton/ km)	12.4	14.4	9.5	11.5
Çevresel Avantajlar (Milyon Euro)	204	324	245	241
Kurtarılmış Dışsal Maliyetlerin yüzdesi	15.7	15.9	11.4	12.7

Tablo–3.1: Marco Polo.1 Programının Genel Sonuçları

**Kaynak: İKV, “Avrupa Birliği’nin Ulaştırma Politikası “, İKV Yayın No:14, 2005
İstanbul, s.11**

AB Konseyi ve Parlamentosunda Marco Polo Programı I’ e göre daha geniş kapsamlı bir proje olan ve 2007–2013 yıllarını kapsayan Marco Polo II, 2007 mali döneminde uygulamaya sokulmuştur.

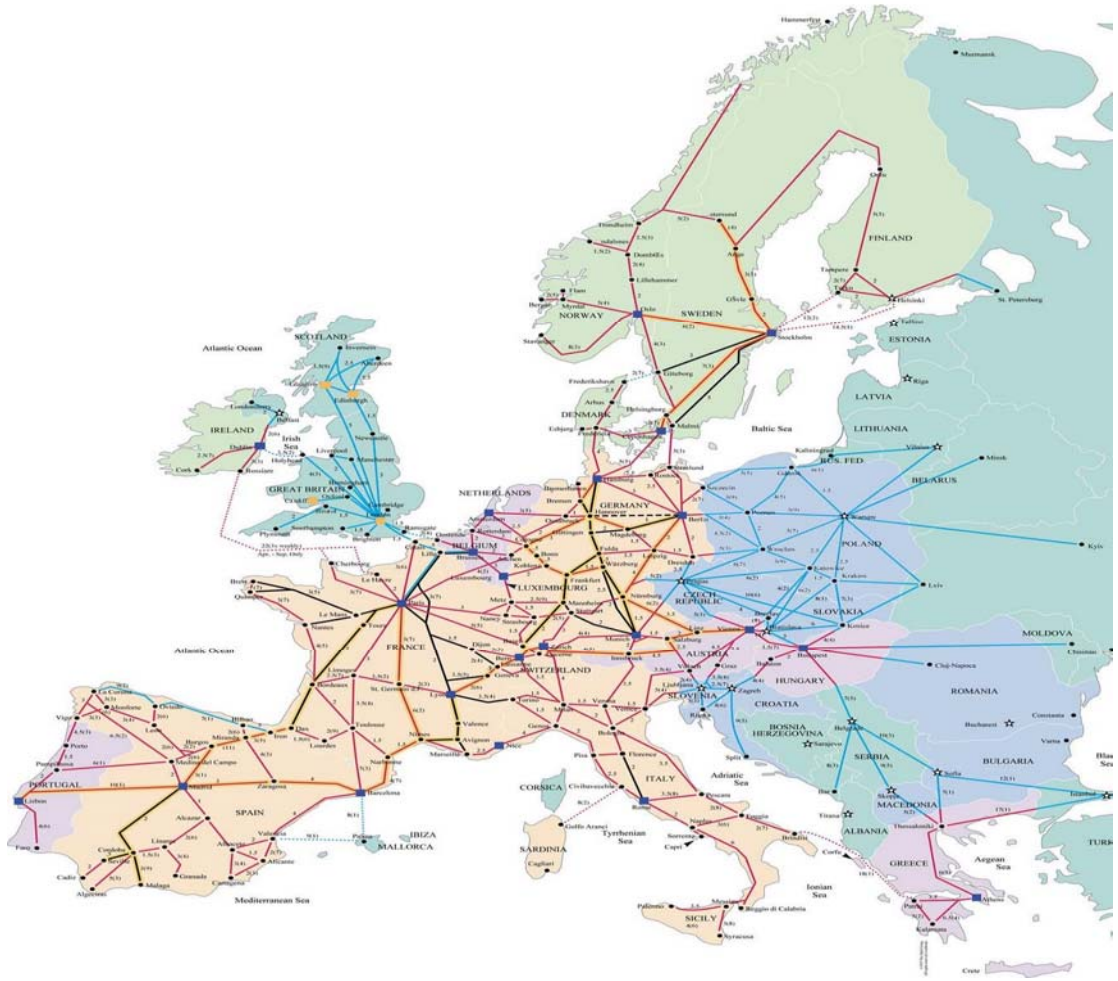
Marco Polo II, 2006/1692/AT sayılı Tüzük ile kurulmuştur. Programın amacı Limanlardaki sıkışıklığın engellenmesi ve ulaştırma sisteminin çevresel performansının artırılmasıdır (Md. 1). Program, en az iki üye ülke ya da en az bir üye ülke ve üçüncü ülke tarafından yapılacak faaliyetleri kapsamakta, (Md. 3). Program üçüncü ülkelerin katılımına olanak tanımaktadır. (European Transport index 2007)

740 milyon Euro’luk bu projede temel hedefler arasında, deniz taşımacılığı zincirindeki yük akışını merkezileştirmek, düzenli bağlantılar ve hatlar kurmak, farklı noktaları eşitlemek, çevre bölge ve ülkelerdeki ve adalardaki girişleri iyileştirmek yer almaktadır. (Burgase 2005)

On birinci maddede Programın bütçesi 400.000.000 €' olarak belirtilmektedir. Dördüncü maddeye göre Programa iki farklı üye ülkede veya bir üye ülke ve bir üçüncü ülkede yerleşik en az iki işletmenin oluşturacağı şirketler birliği tarafından başvuru yapılabilmektedir. Üye ülkede yerleşik tek bir işletme de istisnai durumlarda ve yakın bir üçüncü ülke ile ulaştırma bağlantısının olduğu durumda başvuru yapılabilmektedir. (Kaya 2006)

Marco Polo II programı pazar şartları açısından değerlendirildiğinde; karayolu taşıma sisteminde yıllık büyüme oranı diğer taşıma sistemlerinin büyüme oranlarından daha yüksektir. Karayolu taşımacılığı yüzde 35 büyüme oranına ulaşırken, Kısa Mesafe Deniz Taşımacılığı yüzde 31, İç Suyolu taşımacılığı yüzde 9 ve demiryolu taşımacılığı ise yüzde 6 büyümüştür. Bu rakamlar 2003 yılında Birinci Marco Polo Programının uygulandığı ilk yılın sonunda istenilen amaçlara tam olarak ulaşamadığı göstermektedir. (europa.eu/transport/marcopolo/calls/2008)

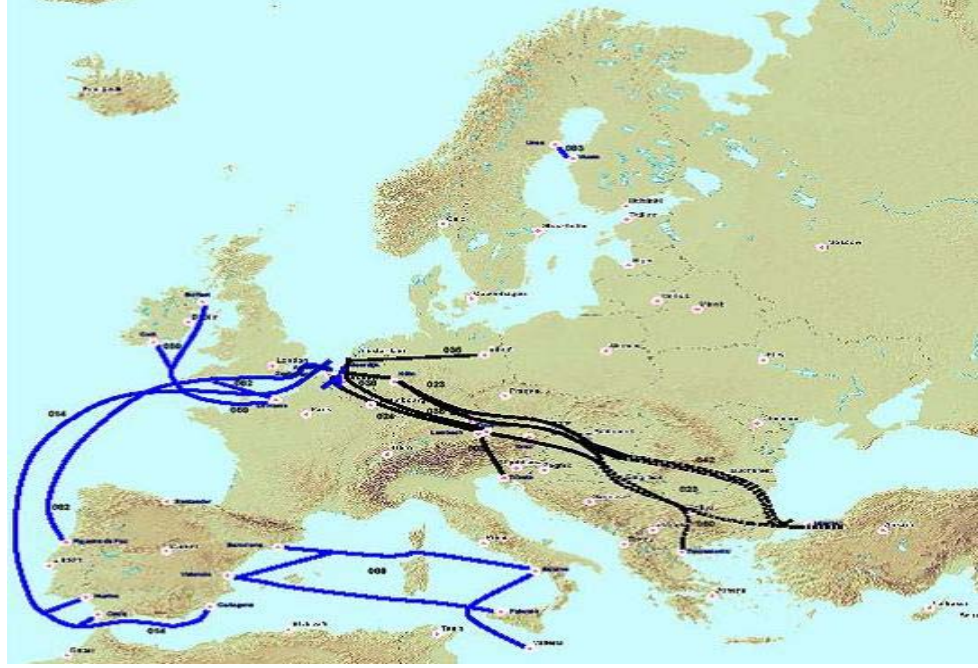
2006 yılından itibaren Co-Modality kavramı Avrupa Ulaştırma Politikaları ile ilgili karar alıcılar tarafından kullanmaya başlamıştır. Bununla beraber İkinci Marco Polo Programında iki alanda yaratıcı projelerin desteklenmesi hedeflenmektedir.



Şekil-3.9: Avrupa Birliğinde Demiryolu Şebekesi

Kaynak: www.europass365.com, Erişim Tarihi: 11.09.2008.

Bu alanlar; Kısa Mesafe Deniz Taşımacılığı(1000 deniz milinin altındaki deniz taşımaları için kullanılmaktadır), Trafik Kazalarını Önleme Projeleri: Bu alanda en ciddi yasal düzenlemeler AETR Konvansiyonu alanında yapılmaktadır. Uluslar arası Karayollarında Çalışan Personelin koşullarını düzenleyen bu konvansiyonda çalışma süreleri kısaltılmış ve dinlenme süreleri uzatılmıştır. Bunun yanında Swap Body ve Piggy Back'ler ile Demiryolu ile taşıma kaplarının taşınması için ciddi fonlar ayrılmıştır. Marco Polo II programları bu alanlarda projeler geliştirmektedir.



Şekil-3.10: Avrupa Birliğinde Demiryolu Kısa Mesafe Deniz Taşımacılığı Entegrasyonu

Kaynak: www.europass365.com, .2008.

Tablo- 3.2: Marco Polo Programı'nın 2007 Sonuçları.

2007 (Milyon Euro)	
Kabul edilmiş Teklifler	55
İstenilen Yardımlar	93
Seçilen Teklifler	27 (49%)
İstenilen Yardımlar ve Seçilen Projeler	58
Kullanılabilir Bütçe	56

Kaynak: <http://www.shortsea.org.tr/eng/marcopolo.php>

3.4.3.1 Marco Polo Programının Ulaştırma Sektörüne Etkileri

Marco Polo II programı yeni geliştirilmiş çevre dostu ve sürdürülebilir kalkınmaya saygılı taşıma hizmetlerini desteklemektedir. Bu çerçevede taşınan yükün, kara taşıma aracına yüklenmeden önceki süreçte; operasyonel ve inovasyonel uygulamalar ile hazırlık aşamasının süresinin kısaltılması önem arz etmektedir.

Marco Polo II programı ile verilebilecek yardım miktarı en fazla her 500km/ton için bir Euro olarak belirlenmiştir. Bu kapsamda en düşük bağış basamağı 500 000 € veya 250 milyon ton/km değişmektedir. Program çerçevesinde yüzde 35'den daha yüksek sübvansiyon sağlamak amaçlanırken, programa ilişkin en uzun süre üç yıl olarak belirlenmiştir.

3.4.3.2 Marco Polo Programında Problemlerin Çözümüne İlişkin

Çalışmalar

Marco Polo II programı gelecek yıllarda ortaya çıkabilecek yapısal pazar sınırlamalarının kaldırılması için çalışmalar yapılması için platform sunmaktadır. Bu amaçla taşıma alanında yeni fikirlerin ve alternatiflerin geliştirilebilmesi için yaratıcı düşüncelere destek vermektedir. Bu fikirlerin hayata geçirilebilmesi için gereksinim duyulan yatırım finansmanının yüzde 35'ten daha fazlası yardım sağlamak üzere, en düşük bağış basamağı olarak iki milyon Euro desteklemede bulunmayı amaçlamaktadır. Programla ilgili olarak en uzun süre beş yıl olarak belirlenmiştir.(eu.europa.eu 2008)

3.4.3.3 Marco Polo Programında ile İlgili Çalışmalar

Marco Polo II programı gelişmiş işbirliği ve bilgi paylaşımını öngörmektedir. Gittikçe artan karmaşık taşıma işlemleri ile lojistik pazarların anlaşılabilir olabilmesi için benzer düzeyde eğitim programları belirlenmesi hedeflenmektedir. Bu tür çabalara gereksinim duyulan finansmanın yüzde 50'sinden daha fazla yardım sağlamak ve en düşük bağış basamağı: 250 bin Euro olmak üzere iki yıllık bir süre belirlenmiştir. (eu.europa.eu 2008)

3.4.3.4 Deniz Otobanları

Geniş birimli İntermodal hizmetlerinin dayanağını; Kısa Mesafe Deniz Taşımacılığı oluşturmaktadır. Program yüzde 35'den fazla yüksek yardım sağlamayı amaçlamakta; en yüksek verilebilecek yardım miktarını 500km/ton'da 1 € (Euro) olarak belirlemektedir. Bu doğrultuda en düşük bağış basamağı 2,5 milyon asgari 1.25 milyar km/ton olarak saptanmıştır. Konu ile ilgili olarak süre beş yıl olarak ifade edilmiştir.

Sonuç olarak TEN-T VE Marco Polo programlarının temel niteliklerini aşağıdaki tabloda gösterilmektedir.

MARCO POLO	TEN-T
Taşımacılık Hizmeti	Altyapı
Bağlı Altyapı	Stratejik Altyapı
Taşıma Modunun Değiştirilmesi	Taşımacılık Ağlarının Yaratılması
Özel Sektör	Kamu Sektörü
Aşağıdan –Yukarıya	Yukarıdan –Aşağıya
Kısa süre	Uzun Süre

Tablo-3.3: Marco Polo ve TEN-T Programlarının Sınıflandırılması Kaynak:
ec.europa.eu/transport/marcopolo/calls/2008, a.g.e. p.24

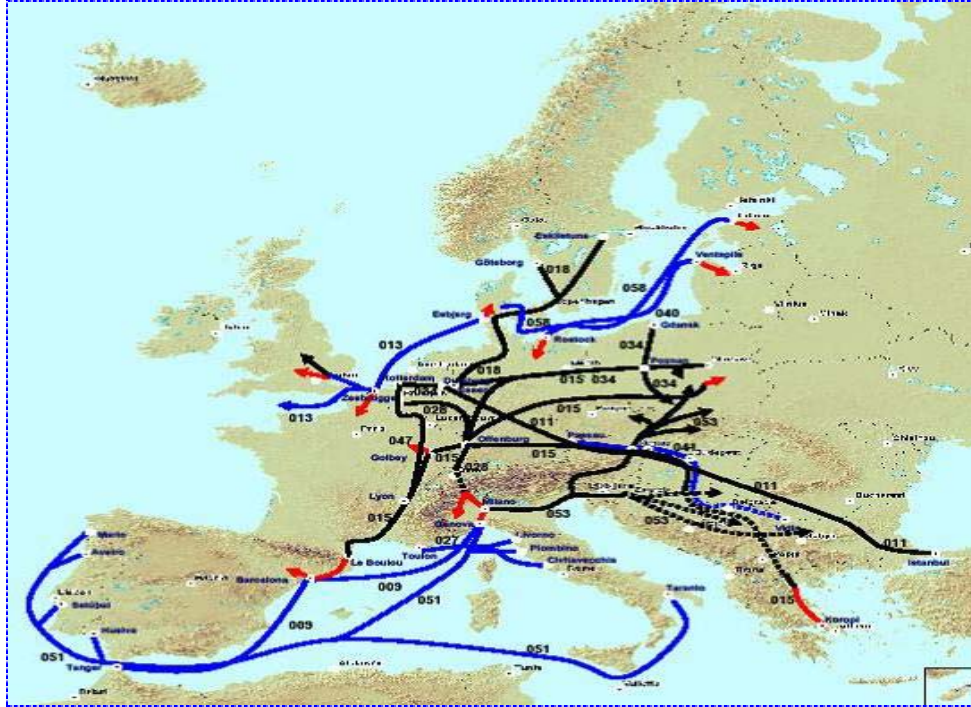
3.4.3.5 Trafik Kazalarının Önlenmesine İlişkin Çabalar

Taşımacılık Lojistiği ve yaratıcı üretimin birleştirilmesi; Çalışma sürelerinin, araç ağırlığının ve miktarının azaltılmasını planlamaktadır. Söz konusu amaçlar Lizbon Zirvesi'nin öncelikleri arasında bulunmaktadır. (eu. European eu 2008, pp.25) Program, bu çerçevede gereksinim duyulan finansmanın yüzde 35'den fazlasını sübvansede etmektedir. Bu doğrultuda güncel, ölçülebilir ve sürdürülebilir şekilde yüklerin birleştirilmesi (Konteynerizasyon ve paletleme) ile trafik kazalarının en az yüzde 10 azaltılabileceği öngörülmektedir. Bu alanda yapılacak çalışmalar için en fazla verilecek

yardım miktarı 500 km/ton'a 1 Euro'dur. Bu kapsamda en düşük bağış basamağı 500 milyon Euro km/ton olarak saptanmış, sürenin üst sınırı beş yıl olarak belirlenmiştir.

3.4.3.6 Altyapısal Sorunların Çözülmesi

Marco Polo II programı doğrultusunda değişken taşıma hizmetlerine uyumlu yeni altyapı hizmetlerinin modellenmesi gerekmektedir. Bu çerçevede planlanan görevler 24 ay içinde tamamlanması öngörülmektedir. Taşıma hizmetleri başlatan kurum ve kuruluşlar taşımacılık faaliyeti ile ilgili bağlı hizmetleri üç ay içinde tamamlamakla yükümlüdürler. Özellikle TEN-T fonları başta olmak üzere diğer Avrupa Birliği fonları hariç tutulmuştur. Toplam yardımlardan (Devlet ve Avrupa Birliği fonları) faydalanabilmek için maliyet düşürücü önlemler geliştirilmesi gerekmektedir.



Şekil 3.11: Doğu Akdeniz Kısa Mesafe Deniz Taşımacılığı ile Batık Denizi Demiryolu Ağlarının Entegre edilmesi Programı

Kaynak: ec.europa.eu/transport/marcopolo/calls/2008,.2008.

2003–2007 yılları arasında 115 milyon Euro ayrılan Marco Polo projesi ile belirlenen hedefler arasında; karayolu ile taşıma sistemi dışındaki taşıma sistemleri arasında deniz taşımacılığının önemini artırmak ile ilk kuruluş için gerekli finansman desteğinin

sağlanması ve ulaştırma politikaları için stratejik sistemlerin geliştirilmesi yer almaktadır.

Söz konusu programda demiryolu bağlantılarını iyileştirilmesi, teknik standartlarının yükseltilmesi ve gar merkezlerinin tek merkezde lojistik üs haline getirilmesi hedeflenmektedir. Bu şekilde taşıma sistemlerinin arasında geçişenliğin artırılacağı öngörülmektedir.

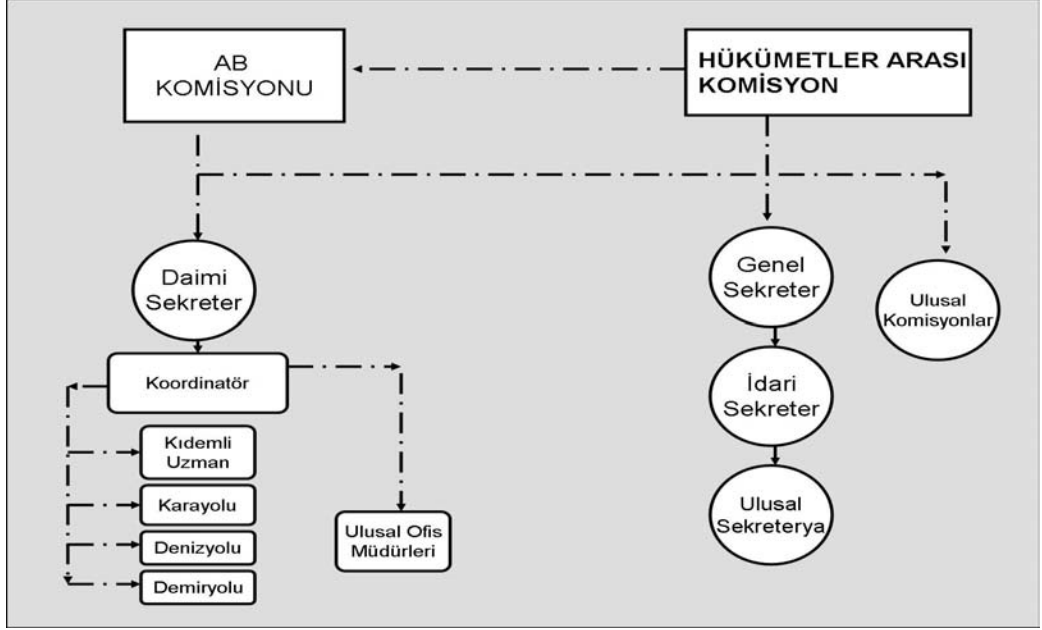
Marco Polo Programı Kısa Mesafe Deniz Taşımacılığının geliştirilmesi ile kara ve deniz Taşımalarının ortaya çıkardığı kara ve deniz terminallerindeki tıkanıklığı aşma amacını da gütmektedir. Program trafikteki tıkanıklığın çözülmesi, kaza, çevresel ve atık risklerini azaltarak taşımacılığını dışsal maliyetlerini kabul edilebilir düzeye çekilebilmesi doğrultusunda çaba göstermektedir.

3.4.4 Avrupa- Kafkasya-Asya Taşıma Koridoru (TRACECA) Projesi

Avrupa-Kafkasya- Asya taşıma koridoru olarak hayata geçirilmeye çalışılan TRACECA (Transport Corridor Europe Caucasus Asiasadece) Avrupa ile Asya'yı birbirlerine bağlayan koridor olarak görülmemektedir. Projenin asıl önemli işlevi bölgesel işbirliğini geliştirecek ve İntermodal taşımacılığı teşvik edecek bir ulaştırma ağı olmasından kaynaklanmaktadır.

TRACECA, 1993 yılında sekiz devletin katılımı ile Brüksel'deki bir konferansta kurulmuş ve on üç devletin katılımı ile güçlenmiştir. TRACECA projesi Avrupa-Kafkasya-Asya Koridorunun geliştirilerek, ticaretin ve ulaştırmanın daha etkin ve verimli bir şekilde yapılabilmesini hedeflemektedir. Bu hedeflere ulaşılabilmesi için (www.traceca.org 2008) TRACECA projesinin uygulandığı bölgelerde ticaretin geliştirilmesi ve bu doğrultuda üye ülkeler arasında karşılıklı işbirliğinin teşvik edilmesi amaçlanmaktadır. Projenin diğer bir amacı da Uluslararası ulaştırma koridoru Avrupa-Kafkasya-Asya TRACECA'nın Trans-Avrupa Networks (TENs)'e dönüştürülmesine yönelik en uygun koşullarda bütünleşmenin sağlanmasıdır. Proje diğer taraftan ticaret ve ulaştırma sistemlerinin gelişimini sağlayan faktörleri tanımlamak ve TRACECA projelerini, IFIs'in ve özel yatırımcıların kredileri ile finanse edebilmek için gerekli çalışmaları yapmak gayretindedir.

TRACECA Avrupa- Kafkasya-Asya Koridorundaki uluslararası ulaştırmanın rasyonel bir biçimde gerçekleştirilmesi için 1998 yılında Bakü Zirvesinde “Tarihi İpek Yolu Restorasyonu” da imzalanmıştır. On iki ülke tarafından aşağıdaki amaçlar doğrultusunda resmi olarak kabul edilen UN-kayıtlı Temel Çok taraflı Anlaşması (MLA) ile Hükümetler arası Komisyon kurulmuştur.



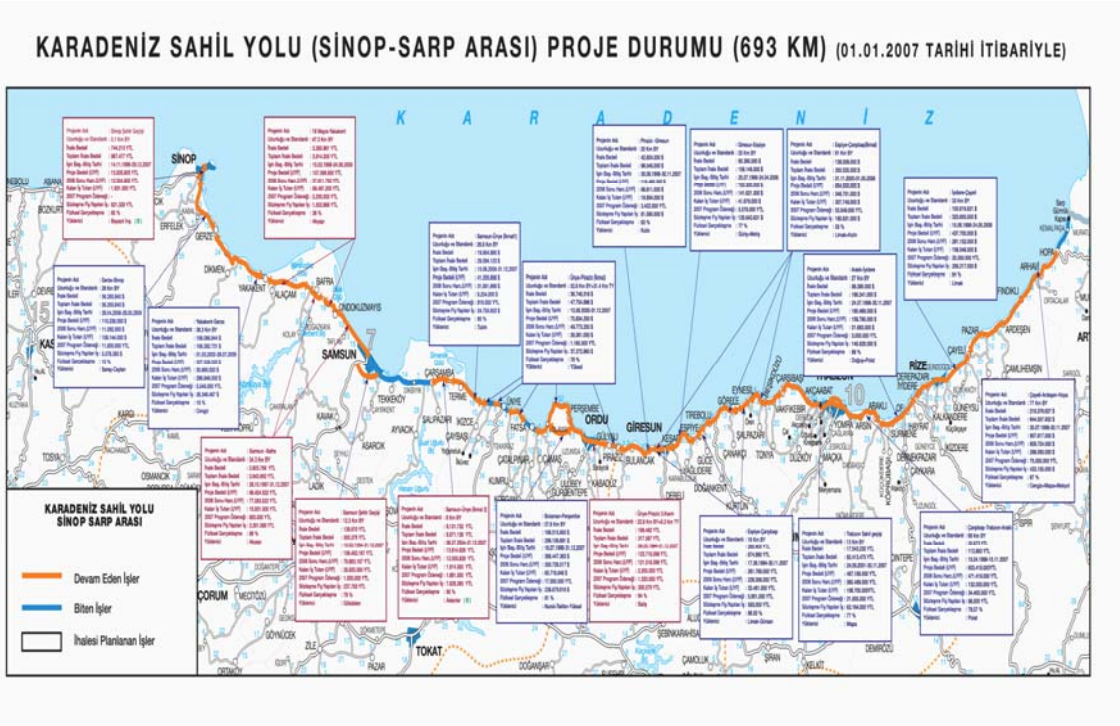
Şekil-3.12: TRACECA Hükümetler arası Komisyon ve Örgütlenme Şeması

Kaynak: Ömer Faruk GÖRÇÜN, Ulaştırma Bakanlığı Mesleki Yeterlilik Eğitimleri, Bölgesel İşbirlikleri Ders Notları, RODER yayınları, İstanbul 2005.

Hükümetler arası komisyon; Avrupa, Karadeniz, Kafkasya, Hazar Denizi ve Asya bölgelerinde ekonomik ilişkilerin, ticaretin ve ulaştırma bağlantılarının geliştirilmesi, uluslararası yol, hava ve demiryolu ve de ticari denizcilik konularını içeren ulaştırma pazarına girişlerinin kolaylaştırılması, yük, yolcu ve enerji kaynaklarının kıtalararası taşınmasının teşvik edilmesi, trafik sisteminin rahatlatılması, malların taşıma güvenliğinin ve su ve çevresel alanların korunmasının garanti altına alınması ile değişik ulaştırma sistemleri arasında eşit rekabet oluşturması gibi çeşitli görevler üstlenmiştir.

TRACECA Projesine üyeleri Azerbaycan, Bulgaristan, Gürcistan, Kazakistan, Kırgızistan, Moldavya, Romanya, Tacikistan, Türkiye, Özbekistan, Ukrayna, Ermenistan gibi ülkeler taraftırlar. Türkiye Cumhuriyeti bu projenin geliştirilmesi için

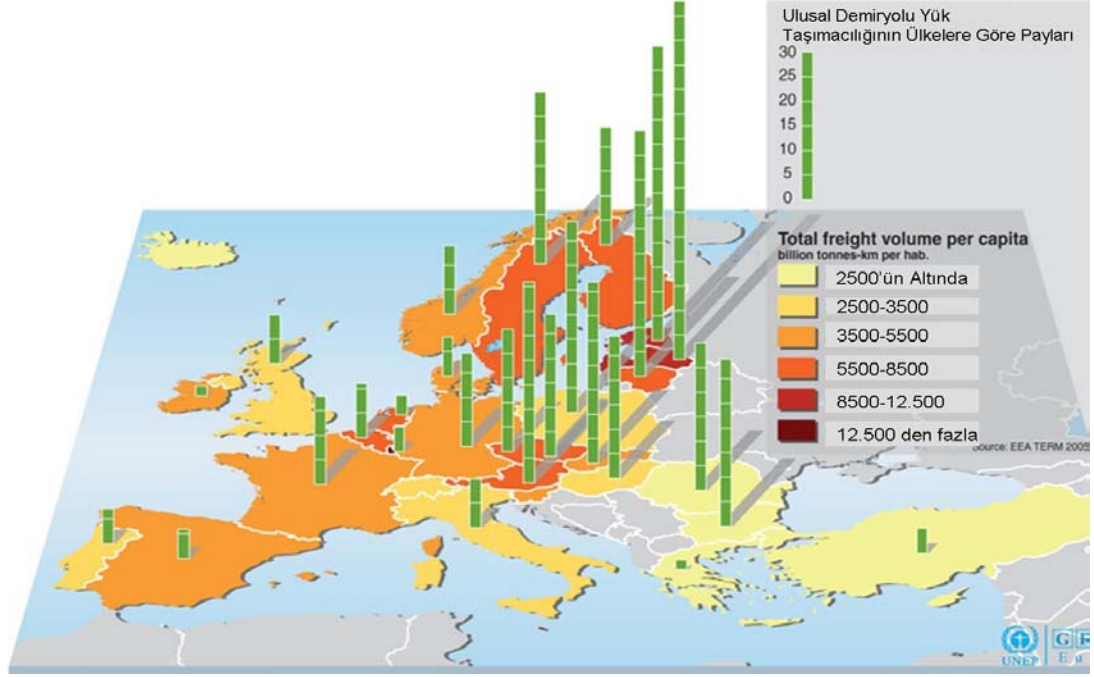
Karadeniz Otoyolunu tamamlamış, Marmaray Tüp Geçit Projesini 2010 yılına kadar tamamlayacağını taahhüt etmiştir.



Şekil-3.13: Karadeniz Sahil Yolu (Karadeniz Otopanı)

Kaynak: <http://www.kgm.gov.tr/asps/projeler/ksy.jpg>, Erişim Tarihi: 11.09.2008.

Demirten İpek Yolu projesi olarak isimlendirilmiş Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu projesinin kendi ülkesindeki bölümünün inşasına başlamıştır. Bu projelerin amacı Türkiye'nin TRACECA projesi içerisindeki konumunu güçlendirmektir. Buna karşılık Avrupa Birliği ülkeleri ile karşılaştırıldığında Türkiye'nin demiryolu ile yük taşımacılığının payı oldukça düşük seviyededir.



Şekil-3.14: Avrupa Birliğinde Demiryolu ile Yük Taşıma Payları

Kaynak: www.grid.unep..2008.

Karadeniz'e sınırı olan tüm ülkelerin bu projede önemli aktörler oldukları görülmektedir. Bulgaristan'ın Avrupa Birliği'ne giriş sürecini başarı ile tamamladıktan sonra AB ulaştırma ağı ile petrol ve doğalgaz taşınmasında kayda değer bir demiryolu üssü olacağı öngörülmektedir. Bulgaristan'a benzer şekilde Ukrayna, Hazar enerji kaynaklarının Bakü-Supsa-Ukrayna limanları ile Polonya güzergâhı üzerinden uluslararası pazarlara taşınmasını amaçlamaktadır.



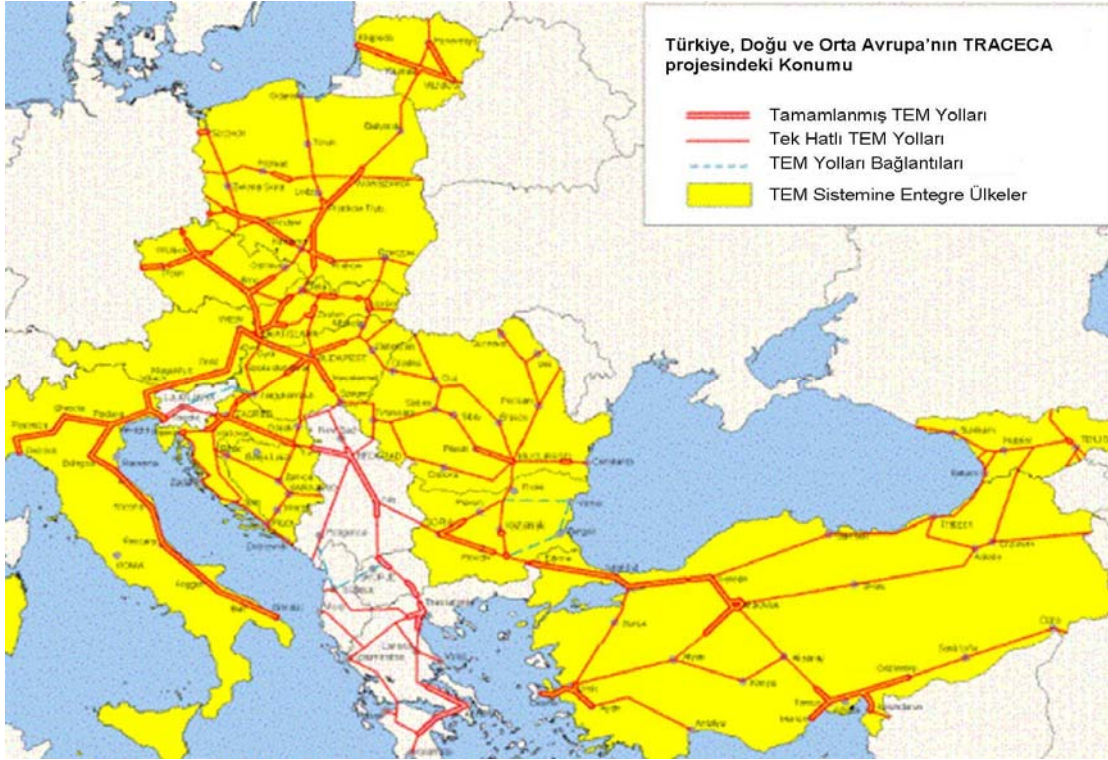
Şekil-3.15: TRACECA Taşıma Koridoru Projesi'nde Ulaştırma Hatları

Kaynak: www.gluk.byethost.2008.

TRACECA projesi üye ülkelerin kendileri ile bölge ülkeleri arasında karşılıklı ilişkileri kuvvetlendirmenin yanı sıra sürdürülebilir, verimli ve bütünleşmiş bir kombine ulaştırma sistemini sağlamayı hedeflemektedir. Bu kapsamda; projenin hedefleri arasında ulaştırmanın kurumsal boyutunun geliştirilmesi ve yenilikçi gelişmelerin sağlanması, Avrupa ve Asya ulaşım şebekelerinin birleştirilmesi ve kesintisiz kombine yük taşımacılık zincirinin kurulması gibi amaçlar yer almaktadır. Söz konusu proje bu hedeflere ek olarak; sınır bölgelerinden yapılan geçişlerde güvenliğin sağlanması, bölgede rekabetçi piyasaya açık bir hava taşımacılık pazarının oluşturulması, AB ile TRACECA bölgesi arasında Hava trafik yönetiminin birleştirilmesi gibi amaçlara da sahiptir.

TRACECA'nın 2008 yılında uluslararası bir organizasyona dönüştürülmesi çerçevesinde orta ve uzun vadeli faaliyetler belirlenmiştir. (www.ubak.gov 2008) Bu faaliyetler içerisinde yer alan ve TRACECA programı içerisinde, Samsun ve Hopa limanlarını kapsayan Trans-Avrupa şebekeleri ile TRACECA Koridorları arasında Deniz

Taşıma bağlantılarının iyileştirilmesi” projesinin Samsun Limanı'nın küresel ticaretteki rolünü artıracakı düşünülmektedir.



Şekil-3.16: TRACECA Projesi İçerisinde Türkiye'nin Konumu

Kaynak: /www.mt.ro/traceca.2008.

Türkiye doğudan batıya, batıdan doğuya bir geçiş ülkesi olarak, TRACECA projesinde önemli bir konuma ve role sahiptir.. Türkiye enerji ve taşıma koridorlarında görülen küresel enerji ve güç mücadelelerinde kısa, orta, uzun vadeli projeler ile yer alma çabalarını sürdürmektedir.

3.4.5 Pan-Avrupa Taşıma Koridorları ve PETRA Projesi

1980'lerin sonunda Berlin Duvarının yıkılışı ve Sovyetler Birliği'nin dağılmasıyla birlikte başlayan süreç içerisinde Avrupa Birliği (AB) kendisini küresel ve bölgesel düzeyde yeniden konumlandırmaya ihtiyacını hissetmiştir. Bu yeni strateji, öncelikle ticaretin serbestleşmesi ve siyasi nüfuz alanını genişletme amacını taşıyan Doğu ve Güney Avrupa ile bütünleşme politikasını zorunlu hale getirmiştir.



Şekil 3.17: PETRA Projesi Kapsamında Enerji Nakil Hatları

Kaynak: GÖRÇÜN, 2005.

Taşıma sektörüne yönelik altyapı yatırımları bu yeni dönemin katalizörü olarak değerlendirilmektedir. AB'nin 2000'li yıllar ve sonrası dönem ihtiyaçlar hiyerarşisinde ise "enerji politikaları" ve "yeni pazar arayışları" ilk sıraları almıştır. (Dünya Gazetesi 2004)

29-31 Ekim 1991' tarihlerinde "Pan-Avrupa Taşıma Konferansı" çerçevesinde "Prag Deklarasyonu" imzalanmıştır. Bu konferans, "Avrupa Sivil Havacılık Konferansı", "Avrupa Topluluğu Bakanlar Konseyi Başkanlığı", "Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu" ve "Avrupa Ulaştırma Bakanları Konferansı"nın gerçekleşmesi olarak değerlendirilebilmektedir. Prag Deklarasyonunda tüm taşıma sistemleri birlikte değerlendirmeye alınmıştır. (www.meslekiyeterlilik.com 2008)

Avrupa Parlamentosu ve topluluk 23 Temmuz 1996'da Trans-Avrupa Ulaştırma Ağının gelişimi için topluluk rehberliklerindeki kararları benimsemiştir. Bu kararlar; Avrupa Birliğinin konu ile ilgili amaçlarını, önceliklerini, Trans-Avrupa ağında alınması

öngörülen önlemlerin geniş bir platformda değerlendirilmesi ile ortak projelerinin tanımlanmasını içermektedir. (Bayırtepe 2006)

Topluluğun ulaştırma üstyapısının geliştirilmesi için gerekli gördüğü finansal destekler Trans-Avrupa ağı bütçesine veya Kohezyon Fonuna kadar seçilebilir projeler; rehberlerin yardımıyla tanımlanan ortak ilgi projeleri olmaktadır. Avrupa Birliği finansal desteğinin bağışlama şart ve işlemleri; Topluluk tarafından benimsenen özel uygulama önlemlerinde belirlenmiştir. (Kohezyon Fonu kuralı 16.Mayıs.1994–1164/94 Trans Avrupa Ağı alanındaki finansal destek verme kurallarını belirten Kural 18 Eylül 1995–2236/95)

14–16 Mart 1994 Girit ve 23–25 Haziran 1997 tarihlerinde Helsinki Pan-Avrupa Taşıma Konferanslarında belirlenmiş “Taşıma Koridoru ve Alanları” kavramına dayanmaktadır. On adet çok –yönlü taşıma koridoru ve dört adet tüm Avrupa’yı kapsayan ulaşım alanları (PETRA) uluslararası finans kurumları için önemli yatırım alanları olarak görülmektedir. PETRA projesi, Karadeniz bölgesindeki ulaşım süreçlerinin birleştirilmesinde önemli bir rol oynamakta ve bölgeler arasında bir altyapı bağlantısı kurmasının yanı sıra farklı toplum ve ekonomileri bir araya getiren kurumsal çerçeve oluşmaktadır. Bununla beraber taşıma koridoru ile ilgili mutabakat metni 2002 yılının Eylül ayında imzalanmıştır.

Taşıma koridorlarının hem doğu hem güney yönüne doğru, Trans-Sibirya’ya, Kafkasya’ya ve Asya merkezine, Türkiye’ye İran’a ve Akdeniz’e doğru uzanması için çeşitli projeler hazırlanmaktadır. Ekonomik ve jeopolitik gerçekler değiştiği için yeni ticaret alanları açılmakta, bu ticaret alanlarını birbirine bağlayacak yeni ulaştırma olanaklarının sağlanması stratejik bir karar olarak değerlendirilmektedir. Pan-Avrupa Taşıma Konferansları kapsamında on taşıma koridoru, belirlenmiş ve buna uygun altyapı planları gerçekleştirilmiştir. (Erdal 2005, s.103) Koridorlar aşağıda gösterilmektedir.

Koridor 1: Karayolu ve Demiryolu taşıma sistemlerinden oluşan koridor, Baltık Karayolu 445 km., Baltık Demiryolundan oluşmaktadır. Helsinki (Finlandiya), Tallinn (Estonya), Riga (Letonya), Kaunas – Klaipeda (Litvanya) Varsova – Gdansk (Polonya) ve Kalingrad’dan oluşan Batlık Koridoru Harita üzerinde Yeşil çizgi ile gösterilmiştir.

Koridor 2: Kara ve Demiryolundan oluşan koridor, Berlin(Almanya)'dan başlayan ve Novgorod (Rusya) arasında paralel bir hat üzerinde toplam1.830 km'dir. Berlin(Almanya), Ponzan-Varşova(Polonya), Bresst-Minsk(Belarus), Smolensk, Moskova, Nizhny, Novgorod (Rusya) güzergâhını harita üzerinde turuncu renk ile gösterilmiştir.

Koridor 3: Karayolu ve Demiryolu taşıma sistemlerinden oluşan koridor, çoğunlukla birbirine paralel, toplam uzunluk 1.640 km'dir. Berlin-Dresden (Almanya), Wroclaw-Katowice-Krakow (Polonya), Lviv-Kiev (Ukrayna) hattını haritada sarı renk ile gösterilmektedir.

Koridor 4: Trans-Avrupa Ulaşım Ağı'nın en güçlü kısmını oluşturan bu koridor, 3285 km karayolu ve demiryolu ağından oluşmaktadır. Almanya'dan başlayarak Çek Cumhuriyeti, Macaristan'dan geçerken üç ana kola ayrılır, birinci kol Türkiye, İkinci kol Romanya ve Üçüncü kol Yunanistan'da son bulmaktadır. Avrupa'yı Türkiye'ye bağlayan ana hattır. Harita üzerinde Mor renk ile belirlenmiştir.

Koridor 5:Karayolu ve Demiryolu taşıma sistemlerinden oluşan koridor 1600 km'dir. İtalya ile Ukrayna arasındaki ulaşım ağıdır. Harita üzerinde Kırmızı renk ile gösterilmiştir. Üç Alt Güzergâh Hattı bulunmaktadır.

Güzergâh A: Bratislava - Zilina – Kosice (Slovakya)Rijeka – Zagreb- Osijek (Hırvatistan) Budapeşte – (Macaristan)

Güzergâh B: Rijeka - Zagreb - (Hırvatistan)Macaristan Sınırı – Budapeşte – (Macaristan)

Güzergâh C: Ploce – Saraybosna (Bosna-Hersek) Osijek – (Hırvatistan) Budapeşte – (Macaristan)

Koridor 6: **Karayolu** ve Demiryolu taşıma sistemlerinden oluşan koridor 1800 km'dir. Koridor 5 ile bağlantılı olduğu için kombine taşımacılığı uygundur.

Güzergâh A: Grudziadz – Ponzan (Polonya)

Güzergâh B: Katowice (Polonya) - Ostrava (Çekoslovakya) – Koridor 4 ile bağlantıdır. Harita üzerinde Gri renk ile gösterilmiştir.

Koridor 7: Karayolu ve Demiryolu taşıma sistemlerinden oluşan koridor ile Tuna nehri üzerinden geçen bir hattır. Tuna ırmağını Kuzey Denizine bağlayan taşıma hattıdır. Aynı zamanda Karadeniz'i Kuzey Avrupa'ya bağlayan taşıma ve enerji hatlarını belirlemektedir. Harita üzerinde Mavi renk ile gösterilmektedir.

Koridor 8: Karayolu ve Demiryolu ve Liman bağlantıları olan koridor 1300 km'dir. Karadeniz ile Adriyatik arasında bağlantıyı sağlamaktadır. Bu hat üzerindeki ülkelerin ekonomik ve siyasal işbirlikleri kurmalarını sağlamaktadır. Bu hat Karadeniz limanları olan Burgaz ve Varna'nın öneminin artmasına bağlıdır. Harita üzerinde açık mavi renk ile gösterilmiştir.

Koridor 9: En uzun ulaştırma koridorunu oluşturmaktadır. 6500 km'dir. Bu hat Finlandiya'dan başlayarak Rusya, Ukrayna, Romanya, Bulgaristan ve son olarak Yunanistan'da son bulmaktadır. Kuzey –Güney hattında Batlık Denizini Akdeniz'e bağlamaktadır. Harita üzerinde Açık kahverengi ile gösterilmiştir. Helsinki (Finlandiya), Vyborg – St. Petersburg - Pskov – Moskova – Kaliningrad (Rusya), Kiev – Ljubasevka (Ukrayna) – Kishinev (Moldova) – Bucharest (Romanya) - Dimitrovgrad (Bulgaristan) – Alexandroupoli (Yunanistan)

Güzergâh A: Ljubasevka – Odessa (Ukrayna)

Güzergâh B: Kiev (Ukrayna) - Minsk (Belarus) - Vilnius - Kaunas – Klaipeda (Litvanya), Kaliningrad (Rusya)

Koridor 10: Kara ve demiryolu, liman bağlantısı. Toplam Uzunluk 2.360 km'dir. Salzburg (Avusturya) - Villach – Ljubiana (Slovenya) - Zagreb - Belgrad - Nis – (Hırvatistan) – Skopje (Makedonya) – Selanik (Yunanistan)

Güzergâh A: Graz (Avusturya) – Maribor (Slovenya) - Zagreb (Hırvatistan)

Güzergâh B: Belgrad - Novi Sad (Sırbistan) – Budapeşte (Macaristan)

Güzergâh C: Nice – Sofya (Bulgaristan) - Koridor 4 bağlantısı.

Güzergâh D: Bitola (Makedonya) - Florina - Via Egnatia – Igoumenitsa (Yunanistan)

Bu hat aynı zaman Balkanları baştan başa geçen bir hat olması nedeniyle siyasi bir önemde sahiptir.



Şekil 3.18: Pan-Avrupa Tasıma Koridorlarının Geçtiği Ülke ve Bölgeler

Kaynak: www.meslekiyetlilik.com 2005.

3.4.6 Pan-Avrupa Taşıma Koridorlarının Genel Olarak Değerlendirilmesi

Pan-Avrupa Koridorlarında, AB için doğu ve güney bölgelerin entegrasyonu birincil önem arz etmektedir. Taşıma Politikalarının temelinde, ticaret hacminin artırılması, enerji ihtiyaçlarının karşılanması ve siyasi nüfus alanını genişletilmesi yatmaktadır.

Taşıma Politikaları ile ilgili karar alıcılar arasında Almanya ve Fransa önemli bir role sahiptir. Projelerden siyasi ve ticari düzeyde en yüksek faydayı bu iki ülkenin elde edeceği düşüncesi, kaynak aktaran ancak projeden etkin olarak fayda sağlayamayan ülkeler tarafından savunulmaktadır.

Proje kapsamında Soğuk Savaş sonrası Doğu Avrupa ülkelerine yabancı sermaye akışının sağlanması ve bu ülkelerinin altyapılarının yenilenmesi Avrupa Birliği (AB) normlarına ulaştırılması amaçlanmaktadır. Türkiye'nin 4 ve 10 No'lu koridorların geliştirilmesi ve Orta Asya enerji kaynaklarının Batı'ya ulaştırılması yolunda transit geçiş merkezi olması nedeniyle ortaya çıkan imkânlarından mümkün olduğunca yararlanması gerekmektedir.

Yunanistan'ın 4, 9 ve 10 numaralı koridorlar ile birlikte Balkanlar'daki alternatif güzergâhlara sahip olması, Yunanistan'ın stratejik konumu daha da güçlendirmektedir. Batı Karadeniz (Burgaz, Varna) ile Kuzey Ege'nin (Selanik, Alexanderopoli) birbirine bağlanması ile birlikte Kuzey Ege ve Akdeniz limanları ile Orta Avrupa'nın entegrasyonunun bölgesel gelişmişliği olumlu yönde etkileyeceği düşünülmektedir.

Taşıma koridorlarının inşası yüksek düzeyde bir bütçeye ihtiyaç duymaktadır. Bütün projelerin tamamlanması için gerekli olacağı düşünülen bütçenin 220 milyar Euro olacağı tahmin edilmektedir. Bu rakamın AB bütçesinden karşılanmasında sıkıntılar yaşanmaktadır. (Erdal 2005, 106)

Tezin başlığını da oluşturan ve Çalışmanın temelini oluşturan Karadeniz Bölgesi'nin ulaşım ve haberleşme açısından önemi artmaktadır. Karadeniz dört tane Pan-Avrupa ulaştırma ağının kesiştiği bir alandır. PETRA projesi, Karadeniz'e kıyısı olan ülkelerin birbirleriyle bağıntısını sağlamayı amaçlamakta, uluslararası yolcu ve yük taşımacılığında entegrasyonu sağlamayı hedeflemektedir.

3.4.7 Güney Doğu Avrupa Ulaşım ve Enerji Altyapısı Projesi

Avrupa Komisyonu; 21 Mayıs 2001 tarihinde imzalanan Tiran ve 26 Ekim 2001 tarihinde hazırlanan Bükreş Antlaşmaları ile Güney Doğu Avrupa Ulaşım ve Enerji Altyapısı Projesi'ni kabul etmiştir. Projenin en önemli özelliği ulaştırma ile enerji altyapı yatırımlarının birbirinden ayrılmış olmasıdır. Ulaşım altyapısının temelini, şimdi ve gelecekte artma eğilimi gösteren yük ve yolcu trafiğinin düzenlenmesi ve çok yönlü trafik ağları ile hatların geliştirilmesi oluşturmaktadır.

Enerji altyapıları projelerinin amacı; Avrupa Birliği ülkelerinin enerji kaynaklarına en hızlı ve güvenli şekilde ulaşmasını sağlamak için Güney Doğu Avrupa ülkelerinde modern ve etkinliği yüksek çözümler oluşturmak ve bunun yanında elektrik arzını ve talebini kontrol edecek pazarı kurmak ve geliştirmek olarak ortaya konulmuştur.

Bu hedefler çerçevesinde Güney Doğu Avrupa ülkelerinin kendi aralarındaki bağlantıları, enerji değişimi ve bölgesel enerji pazarlarını destekleyen bağlantıları, elektrik üretiminde kullanılan linyit kömürünün ıslah edilmesi ve bölgesel elektrik pazarları oluşturma sürecine giden sürecin devam ettirilmesi gibi konular enerji altyapılarının önceliği olarak ortaya konulmaktadır. (İktisadi Kalkınma Vakfı 2005)

3.4.8 CONCERTO Programları

Concerto programı AB ulaştırma projeleri içinde enerji ve kentsel yaşamın en önemli bileşenlerinden olan ulaşım kavramını düzenleyen bir programdır. İlk aşamada Concerto I ve Concerto II olmak üzere iki bölüme ayrılmaktadır. Bu kapsamda hazırlanan Altıncı ve Yedinci Çerçeve Programları kentsel yerleşim merkezlerine ulaşımın hızlandırıldığı ve daha temiz bir ulaşım ağının inşaa edilmesi süreci ile ilgilidir. Sürdürülebilirlik kentsel stratejiler belirleyen ve bu stratejilere uyan şehirlerin oluşturulmasını hedef alınmaktadır.

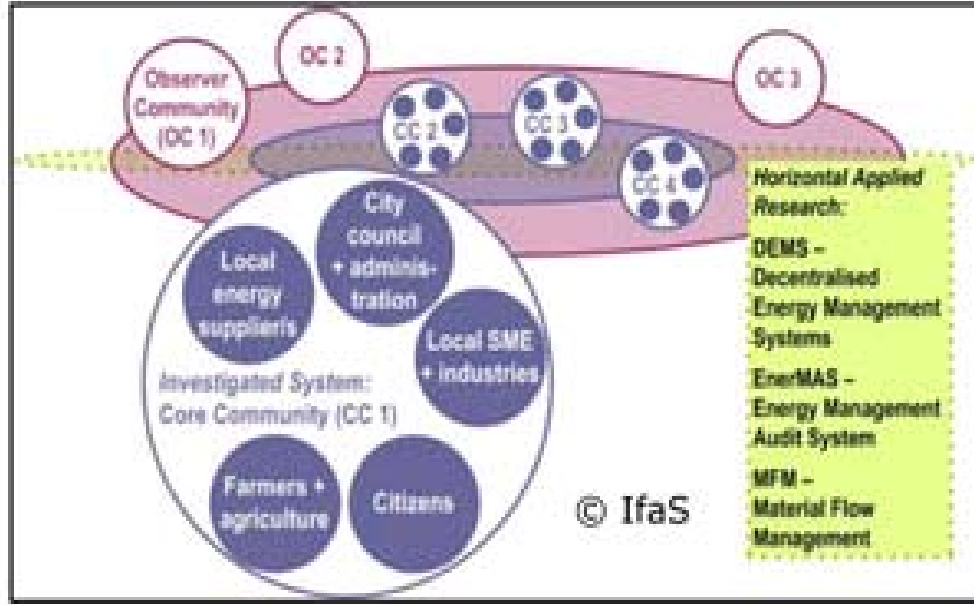
Bu hedef içerisinde Concerto I Programını destekleyen projeler ((www.concertoplus 2008))arasında; şehirlerde kombine akılcı ve yenilenebilir enerji stratejilerine en uygun yaşam kalitesinde mevcut ve yeni konutları sağlamak Alt projesi gelmektedir. Proje uyarınca; binlerce konut ve bu konutların enerji ihtiyaçlarını karşılayacak uygulanabilir

enerji altyapılarının hazırlanması için modern, konforlu ve temiz bir şehir altyapısının oluşturulmasına yönelik çalışmalar yapılmış, bu çalışmalar Korsika'nın başkenti Ajaccio,(Fransa), Milton Keynes(İngiltere), Almere (Hollanda) ve Villadecans (İspanya) şehirlerinde uygulamaya konulmuştur.

21 yy.da sürdürülebilir enerji yönetimi ve altyapı ile uyumlaştırılması, yaşam kalitesinin yükseltilmesi için Avrupa Birliği düzeyinde enerji sistemlerinin yeniden kullanılabilmesi ve etkin yapılaşmaya yönelik alt projeler: projenin odaklandığı alanlardır. Enerji kaynaklarının yeniden kullanılabilmesi, kombine edilmiş ısıtma güç sistemleri, ekobinalar ve ev sahiplerinin bu kapsamda bilinçlendirilmesi sürecinde etkin enerji politikalarının uygulanması için sürücülerin eğitilmesi ve bu politikaların uygulanabilirliğine yönelik engellerin kaldırılması da söz konusu alt projenin hedefleri arasında sayılmaktadır. Bu kapsamda; ekonomik rekabet şartlarında planlamanın, üretim süreçlerinin ve tasarımın yeni biçimlerinin değerlendirilmesi ve analiz edilmesine gereksinim duyulmuş, konu ile ilgili olarak proje, Hannover (Almanya),ve Nantes (Fransa) şehirlerde uygulanmıştır.

Bu hedef dâhilinde Concerto II Programını destekleyen projeler; arasında ise; Yeşil Güneş Enerjisi Alt Projesi yer almaktadır: Bu projenin amacı, kentsel alanlarda sürdürülebilir enerji politikaları kapsamında, karbon esaslı fosil yakıtların kullanılması yerine güneş enerjisini ikame edecek projeleri desteklemektir. Bu amaçla, Szentendre (Macaristan), Eindhoven (Hollanda), Maastricht (Hollanda) kentleri uygulama alanı seçilmiştir. (www.concertoplus 2008)

Concerto II ile ilgili projelerden birisi de "Sürdürülebilir Enerji Yönetim Sistemleri Alt Projesi"dir. Projeye göre; atmosfere salınan zararlı karbon esaslı fosil yakıtlara olan talebi azaltmak için enerji kaynaklarının ekonomik kullanılması, çevresel etkilerin göz önüne alınması, enerjinin depolanma alanlarının korunması ve yönetimi adına birlik ülkeleri arasında karşılıklı işbirliğinin oluşturulmasıdır.



Şekil-3.19: CONCERTO Projelerinin Üç Bileşeni

Kaynak: www.geographypages..2008.

CONCERTO'nun üç önemli bileşeni arasında; enerji verimliliği geliştirilmiş binaların (eko-binalar) oluşturulması, yenilenebilir enerji kaynaklarına bağlanmış yeni tesisat sistemlerinin kullanılması ile birlikte eko-binalar ve yenilenebilir enerji kaynaklarının bir ağ ve kontrol mekanizması ile bütünleştirilmesi yer almaktadır.

Sonuç olarak Concerto projelerinin en temel hedefleri enerji ithalatçısı konumundaki Avrupa ülkelerinin enerji ihtiyaçlarını temiz ve geri dönüştürülebilir kaynaklardan elde etmelerini ve enerjinin ulaştırılması için harcanacak maliyetlerin modern enerji altyapılarına sahip şehirlerin oluşturulması için kullanılmasını sağlamaktır.

3.4.9 CIVITAS Programı

CIVITAS programı, teknoloji ile taşımacılık politikalarını bütünleştiren destekleme projelerini destekleyen, temiz kentsel taşımacılık yaklaşımıdır. Temiz kentsel taşımacılıkta enerji, taşımacılık, teknolojik iyileştirmeler gibi öncelikler vurgulanmaktadır.

3.4.9.1 CIVITAS: City–VITALity–Sustainability

- DG TREN'in Çerçeve Programlar'daki destek programı
- Katılımcılar:
 - CIVITAS I (2002-2006): 4 projede 19 şehir
 - **CIVITAS-TELLUS:** Rotterdam, Berlin, Göteborg, Bucharest, Gdynia
 - **CIVITAS-VIVALDI:** Bristol, Bremen, Nantes, Aalborg, Kaunas
 - **CIVITAS-MIRACLES:** Rome, Barcelona, Winchester, Cork
 - **CIVITAS-TRENDSETTER:** Stockholm, Graz, Lille, Prague, Pecs
 - CIVITAS II (2005-2009): 4 projede 17 şehir
 - **CIVITAS-SMILE:** Malmö, Norwich, Potenza, Suceava, Tallinn
 - **CIVITAS-MOBILIS:** Toulouse, Venice, Ljubliana, Debrecen, Odense
 - **CIVITAS-CARAVEL:** Genoa, Krakow, Burgos, Stuttgart
 - **CIVITAS-SUCCESS:** La Rochelle, Preston, Ploiesti
 - Toplamda 36 Avrupa şehri 100 milyon € ile desteklenmiştir.



Şekil–3.20: CIVITAS Projesinin Avrupa Ölçeğinde Uygulanması

Kaynak: (www.concertoplus 2008)

Civitas programı şehirler tarafından koordine edilir. Şehirler, yerel, özel ve kamu ortaklıklarının merkezidir. Civitas ile ilgili olarak Bologna 09-11 Kasım 2008'de yapılacaktır.

CIVITAS PROGRAMININ UYGULANDIĞI ŞEHİRLER



Şekil 3.21: CIVITAS Projesinin Uygulandığı Şehirler

Kaynak: <http://www.hydrothane.2008>

3.5 AVRUPA BİRLİĞİ ULAŞTIRMA FAALİYETLERİ

Avrupa Birliği çeşitli taşıma türlerinde farklı yasal düzenlemeler gerçekleştirmektedir. Bu çerçevede hazırlanan bu yasal düzenlemeler ve bunlarla ilgili uygulamalar çalışmanın bu bölümünde değerlendirilecektir.

3.5.1 Karayolu Taşımacılığına İlişkin Faaliyetler

Avrupa bütünleşmesinin temelini oluşturan kişilerin ve malların serbest dolaşımının tam olarak sağlanması amacıyla etkin ve güvenli bir karayolu sisteminin sağlanması önkoşul olmaktadır. Karayolu ulaşımını kullananların tamamı özel sürücü, müşteri ya da ticari nakliyeciler olmalarına bakılmaksızın uyumlaştırılmış şartlardan yararlanabilmektedir. (European Commission 2008)

Kara yolu ulaşımında sorunlardan biri trafik kazaları ve bunların sebep olduğu olumsuz sonuçlardır. Komisyon 2010 yılına kadar kaza ölümlerini % 50 oranında azaltmak için bir Avrupa karayolu güvenliği eylem programı yayınlamıştır. Bu program karayolu araçlarının teknik performanslarının geliştirerek, araçları daha güvenli hale getirmeyi, karayollarının alt yapısını geliştirerek tehlikeli noktaları ortadan kaldırmayı amaçlamaktadır. Bunlara ek olarak sürücülerini var olan kuralları riayet etmeye, daha sorumlu davranmaya ve tehlikeli davranışlardan kaçınmaya teşvik etmektedir.

Karayolu taşımacılığı, kapıdan kapıya taşımacılık imkân veren tek taşıma türü olduğu için taşıma sistemleri içinde öneminin azaltılması için çeşitli projeler geliştirilmiş olsa da vazgeçilemeyecek bir taşıma türüdür. Bu çerçevede taşıma politikalarının esasını oluşturan Beyaz Kitap, 2010 yılına kadar taşıma türlerinin eşitlenmesi hedeflemektedir.

Beyaz Kitap, karayolu taşımacılığının 1998- 2010 yılları arasında % 50 oranında büyümesi hedefine uygun olarak hazırlanmıştır. 2001 Haziran Göteborg Konseyi'nin sonuç bildirgesine paralel olarak Beyaz Kitap'ın hedeflerinden bir tanesi de sektörler arası dengenin kurulması olarak saptanmıştır. Komisyon birleşik önlemler paketi ile uyguladığı politikalar sayesinde büyümeyi %38 seviyesinde tutmayı planlamıştır. (www.ikv.gov 2008)

Birincil amaca ulaşma doğrultusunda, Beyaz Kitap karayolu taşımacılığına kısa mesafe deniz taşımacılığı, raylı sistem ve iç suyolu gibi alternatif ulaştırma çözümleri bulunmasını önermektedir. Özellikle uzun mesafeli taşımacılık gerektiren seyahatlerde, karayolu taşımacılığına alternatifler bulunmasına yönelik faaliyetler yapılacaktır. Bu çalışmalar sadece sıklıklağı azaltmayacağı, aynı zamanda yol güvenliğini artırması ve çevrenin korunmasını sağlayacak olması öngörülmektedir.

Avrupa Birliği'nin ulaştırma alanında karar alıcıları demiryolları tekniğinin uyumu ve serbestleşmesi için birleştirilmiş bir Avrupa demiryolu alanının hızlı inşası yoluyla rayları tekrar kazandırmaya yönelik beş ölçülü yeni bir demiryolları paketi eklenmiştir. Ulusal güvenlik sistemlerinin gelişen bir biçimde entegre edilmesi için ortak bir güvenlik yaklaşımı geliştirilmiştir. Bu kapsamda hedefler arasında; ulusal güvenlik sistemlerinin gelişen bir biçimde birleştirilmesi için ortak bir güvenlik yaklaşımı geliştirmek, hızlı tren ağı üzerinde maliyetleri azaltmak ve sınırlar arasında dolaşımı kolaylaştırmak için

operasyona dönük ölçütlerini tamamlamak, etkili pilotaj geliştirmek Demiryolu operasyon kabiliyeti ve güvenlik için Avrupa Ajansını oluşturmak, ulusal yük taşıma pazarını açmak için demiryolu pazarının açılmasını hızlandırmak ile birlikte hükümetler arası düzeyde uluslararası demiryolu taşımacılığı organizasyonuna dahil olunması gibi hedefler yer almaktadır.

3.5.2 Havayolu Taşımacılığına İlişkin Faaliyetler

Hava ulaştırma faaliyetleri 1991 Körfez krizinden sonra sürekli büyüme gösteren bir ulaştırma türü olmuştur. Havayolu Taşımacılığı'nda yolcu/km anlamında trafik, 1980–2001 arasında yıl başına ortalama %7,4 artarken 15 üye ülkenin havaalanlarındaki trafik 1970'den beri beş katına çıkmıştır. ABD'de gerçekleşen 11 Eylül terörist saldırısının hava taşımacılığı üzerindeki etkisine rağmen trafik eğilimlerinin önümüzdeki yıllarda daha da artması beklenmektedir.

Havayolları şirketleri ise, Avrupa hava sahasının çok parçalı olmasından dolayı yeterli düzeyde verimli taşıma faaliyeti yürütememektedirler. Bu durum tedarik zincirinin üzerinde verimli ve etkin bir biçimde işlemlerini de zorlaştırmaktadır. Bu durumun aşılması amacıyla hava sahalarının ortak kullanımı ve havayolu firmalarının tüm Avrupa ülkelerinde ruhsat alma hakkını elde eden "Open Sky" düzenlemesi sayesinde bu alanda yaşanan sorunların çözülmesinin yanı sıra kaliteli ve hızlı hizmet sunumunun da sağlanmasını hedeflemektedir.

Hava trafiği arttıkça yolcular daha kaliteli hizmeti ve daha düşük fiyatlarda hizmet alımını tercih etmektedir. Hava ulaştırma konusunda Avrupa'nın ayrıcalıklı bir konumu bulunmaktadır. Küresel trafiğin üçte birine sahip olmasına rağmen kaza olasılığı oldukça düşük seviyededir.

Böyle bir sonucun alınmasında uçak üreticilerinin, havayollarının ve mürettebatın olduğu kadar denetimden sorumlu ulusal ve uluslararası kurum ve kuruluşlarında çabaları etkili olmuştur. Ulusal yönetimler tarafından Ortak Havacılık Yetkilileri (JAA) kapsamında yürütülen eşleştirme süreçlerine rağmen halen ulusal ve uluslararası uygulamalarda ciddi sorunlarla karşılaşmaktadır.

Uzmanlar uçağın üretimi ve kullanımıyla ilgili olan hava güvenliği ile havacılık alanında yasadışı davranışların engellenmesini amaçlayan hava güvenliği kavramlarını birbirinden ayrılmaktadır.

Hava yolu ulaşımı için güvenlik standartları (Uluslar arası Sivil Havacılık Teşkilatı – ICAO tarafından belirlenen) ve Avrupa Sivil Havacılık Konferansı (ECAC) gibi mekanizmalar 11 Eylül'den önce de faaliyet göstermekteydi. Ancak etkili mekanizmalar kurulamadığı için söz konusu mekanizmaların işlevlerini yerine getirmelerinde sorunlarla karşılaşmıştır. Bu sorunların çözülmesi için Kurucu Antlaşmaya dayanan yeni bir Avrupa Güvenlik forumu oluşturulmuştur.

Komisyounun sonuç bildirisinde güvenlik konusunda alınacak tüm önlemlerin AB havaalanlarında iç ve dış hat seferlerinde uygulanmalarını teklif etmiştir. Komisyon bu kuralların yerine getirilmesi için de üye devletlerin havaalanlarında gerekli denetimlerin yapılması çağrısında bulunmuştur.

3.5.3 Demiryolu Taşımacılığına İlişkin Faaliyetler

Avrupa Birliği tarafından ekonomik ve toplumsal amaçları bütünleştirmek için ulaştırma alanında ortaya çıkan gelişmeleri ulaştırma sektörüne yansıtmayı hedeflemektedir. Bu amaç doğrultusunda demiryolu altyapılarının geliştirilmesi, Doğu ve Orta Avrupa devletlerin mevcut demiryolu hatlarının uyumlu hale getirilmesi için çalışmalar yapılmaktadır bu kapsamda on adet Pan Avrupa çok modlu ulaşım koridorları belirlenmiştir.

Bu koridorların önemi Avrupa ulaştırma alanında ortaya çıkan daralmaların en aza indirilmesi ve taşıma sistemlerinde karayolu taşımalarının ağırlığının azaltılması gereksinimlerinden kaynaklanmaktadır. Bu çalışmalar çerçevesinde Avrupa Birliği, demiryolu ulaşımına ilişkin çeşitli politika ve yaklaşımlar geliştirmiştir.

Avrupa Birliği ticari ulaştırma hizmetleri; Avrupa Birliği bünyesindeki gayri safi hâsılanın yaklaşık % 4 üne sahiptir. Diğer işletmelerde buna eklendiğinde bu oran % 7 'ye ulaşmaktadır. Çalışan sayısı bakımından 6 milyon kişi istihdam

edilmektedir. Bu rakama ek olarak iki milyondan fazla çalışan ulaştırma ekipmanlarını hazırlayan endüstrilerde yer almaktadır. (Bayırtepe 2006)

Avrupa Birliği demiryolu politikaları uzun süre yetersiz kalmış zayıf finansal yapıları ve düşey bütünleşmiş organizasyonları ile son otuz yılda diğer taşıma sistemlerine oranla yavaş genişlemiş ve Avrupa birliği karar alıcıları ekonomik kaynakları ve fonları karayolu taşıma sistemine aktarmışlardır. Üstyapıda kamu yatırımları genel olarak karayolu yapımı özellikle otoyolların inşasına yönlendirmiştir.

Avrupa Birliği Demiryolu politikasında bir dönüm noktası olan Beyaz Kitap, darboğazları, tıkanıklık ve kirliliği artıracak ulaştırma türlerinin taşıma sistemindeki paylarının azaltılması ve taşıma sistemlerinde bir dengenin sağlanmasını hedeflemektedir. Beyaz kitap; Demiryolunun yeniden canlandırılması için, tüm ulaştırma türleri için adil ücretlendirme sisteminin tesis edilmesi, transit Avrupa Ağının gelişiminde demiryoluna öncelik verilmesi ve Avrupa demiryolu ağının oluşturulmasına yönelik üç ana eylem planı önermektedir. (Bayırtepe 2006, pp.879) Bu doğrultuda hazırlanan Avrupa Birliği Demiryolu Üst Paketi, Şubat 2001'de yürürlüğe girmiştir.

3.5.3.1 Üstyapı Erişimi

1991'de tanıtılan direktifin oluşturulmasıyla, üye devletlerden 15.Mart. 2003' kadar uluslar arası yük taşıma hizmetlerine 50000 km uzunluğunda Trans-Avrupa yük ağına(TERFN) erişimini sağlaması için mevzuatın değiştirilmesi istenmiştir. Bu yöndeki bir talep; Avrupa yük trafiğinin yüzde 70–80 arasındaki TERFN taşımaları için önemli bir adım olmuştur. 2008 'den sonra ilgili demiryolu ağı uluslar arası hizmetlere açılmalıdır kararı alınmıştır.

3.5.3.2 Demiryolu Girişimlerinin Lisanslandırılması

Trans Avrupa Yük Ağına demiryolu ağındaki çalışmalar için lisans alımını için genel şartlar tanımlanmıştır. Avrupa'nın bütününde uygulanacak genel standartların belirlenmesinden komisyon sorumludur. Bu standartlar tüm Avrupa coğrafyasında geçerli olmaktadır.

Avrupa'nın parçalanmış demiryolu sistemi ile uğraşmak için öncelikli olarak üye devletlerin yerel ve parçalı demiryolu politikalarını tek bir parça halinde çalışmasını sağlayacak uygunlaştırma programlarının başlatılması gerekmektedir. Günümüzde demiryolu uygulamaları patch-work özelliğine (yama-işi) sahiptir. Birlik içerisindeki demiryolu ağının herhangi bir parçasında işletme kabiliyetinin belirlenmiş olması gerekmektedir. Bütünleşmenin yetersizliği demiryolu şirketlerinin daha verimli, hızlı ve güvenilir hizmet sunabilmelerini olumsuz yönde etkilemektedir. (Bayırtepe 2006, pp.880)

Bütünleştirilmiş Avrupa Demiryolları projesinin başarılı olabilmesi için, planlama engelleri, demiryolu hatlarındaki ve platform seviyelerindeki ulusal ve bölgesel farklılıklar, (CER) çeken araç ve sinyalizasyon sistemlerindeki teknolojik farklılıklar, personel eğitimi ve farklı yönetim sistemlerinde ortaya çıkabilecek değişimlerin ortaya konmuş olması gerekmektedir. Bu sorunlar giderilmediği takdirde sınır bölgelerinde gecikmelere ve hedef maliyetlerin üzerinde harcamalara neden olmaktadır. (Bayırtepe 2006, pp.880)

3.5.3.3 Kapasite tahsisi ve Üstyapının Belirlenmesi

Avrupa Birliği'ne üye olana ülkelerin birbirlerinin haklarına zarar vermeden bağımsız bir yapılanmada üstyapı kapasitesinin kullanılmasını öngörmektedir. Üye ülkeler üstyapının kendi ülkelerinden geçen kısmını kullanılabilir haline getirerek ilgili ülkelerin yararlanmasına sunulmasıyla yükümlüdürler. Üstyapının ücretlendirilmesinde üye ülkeler üst yapı kullanımının en düşük maliyetlerine yakın bir biçimde fiyatlandırarak kullanılmasını sağlamak durumundadırlar. Bu konuda dikkat edilecek hususların başında maliyetleri artıracak ve düşük fiyat uygulamasını engelleyecek durumların ortadan kaldırılması gelmektedir.

Bu çerçevede Avrupa Birliği'nin temel demiryolu politikaları dört başlık altına toplanabilmektedir. (Kutan, 2008) Bu başlıklar içerisinde ilk olarak; idari bağımsızlık kavramı yer almaktadır. Bu ilkeye göre üye ülkeler demiryolu kuruluşlarının Pazar ihtiyaçlarına ve ticari şirket normlarına uygun faaliyette bulunabilecekleri bağımsız bir yapıya kavuşmaları için gerekli önlemleri almakla yükümlüdürler. Diğer önemli ilke; altyapı ve işletmeciliğin birbirinden ayrılmasıdır. Bu doğrultuda üstyapı ve altyapı

faaliyetleri yönetimsel olarak birbirinden ayrılmalı ve btçeleri ayrı Şekilde tutulmalıdır. Bir başka politika ise finansal yapılarının iyileŐtirilmesidir. ye lkeler kamuya ait ya da kamu denetimi altındaki mevcut demiryolu Şirketlerinin güçlü bir mali yapı içinde faaliyet göstermesini sağlamak görevini üstlenmişlerdir. Dördüncü ve son olarak belirlenen bir diğer politika; demiryolu altyapısına erişim hakkıdır. ye ülkelerin demiryolu Şirketlerinin bir araya gelerek oluşturduğu uluslar arası gruplara ye ülkelerin altyapısına erişim ve güvenli geçiş hakkı verilmesi gerekmektedir.

Karayolu taşımacılığının son 40 yılda gösterdiği yükseliŐ Demiryolu taşımacılığının sınırlarını daraltmasına rağmen Beyaz Kitap ve Yeşil Kitap'ın yayınlanması Avrupa lkelerinin her geçen gün artan enerji ihtiyacını karŐılama sorunu yeniden demiryolu taşımacılığının önemini ve yapılan yatırım miktarının artmasını sağlamıştır.

3.5.4 Denizyolu Taşımacılığına İlişkin Faaliyetler

Denizyolu ve Kanal taşımacılığında AB'nin hedefi gerekli altyapıyı ve güvenilir deniz yollarını sağlamak, ülke içi kurallarını düzenleyen yasaları sadeleŐtirmiŐtir. AB lkeleri kıtalararası taşımalarının yüzde 70'ni taşımaktadır. Bu rakam ortalama olarak 2 milyar ton malzeme taşınmaktadır. (www.ikv.org. 2008) AB'nin dış ticaretinin %90'ından fazlası ve AB'nin dış ticaretinin yüzde 43 deniz ticareti ile yapılmaktadır.

Küreselleşme sürecinde rekabet en yoğun Şekilde Denizyolu taşımacılığında yaşanmaktadır. Denizyolu taşımacılığının temel bileşenleri ise denizyolu araçları ve limanlardır. Yüklerin limanlardan, taşıma araçlarına, taşıma araçlarından da tekrar varış limanında işleme tabi olması (elleçleme, ardiye, gümrük vs) Avrupa lkelerinin ekonomilerine önemli katkılarda bulunmaktadır.

Avrupa Deniz Güvenliği Ajansı 4 Aralık 2002 tarihinde Brüksel'de gerçekleşen ilk yönetim kurulu toplantısı ile yüksek düzeyde, tek ve işlevsel bir deniz güvenliği sağlamak ve Topluluk karasularının gemilerden kaynaklanan kirlenmelerini engellemek amacını taşımaktadır. Bu Şekilde can ve mal kaybını önlemek hedeflenmektedir.

Ajans 2003 yılı için bazı öncelikler belirlemiştir. Bu öncelikler özetle; karasularında tehlike durumunda sığınabilecek yerlerin belirlenmesine yardımcı olunması ve bu yerlerin acil durulmada kullanılabilmesi için politikalar geliştirilmesi, “klâs veren şirketlerin” kontrol edilmesini sağlanması, su yüzeyindeki yakıt ve yağların temizlenmesi için mevcut olan teknik standartların iyileştirilmesi için yöntemler geliştirilmesi, mevcut veritabanlarının geliştirilmesi ve birleştirilmesi yoluyla deniz güvenliği alanındaki bilgilerin geliştirilmesi ile yakıt kirliliğinden doğan zararlar giderilmesi için tazminat fonu oluşturulmasıdır. Avrupa Komisyonu teklifi, Avrupa çapında fon oluşturarak tankerin yol açtığı çevresel kirliliklerin önüne geçilmesini de hedeflenmektedir.

3.5.5 Kısa Mesafe Denizyolu Taşımacılığına İlişkin Faaliyetler

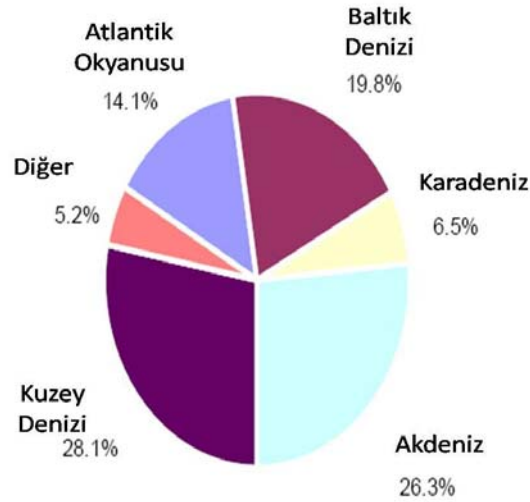
Kısa Mesafeli Denizyolu Taşımacılığı; Avrupa limanları arasında ve bu limanlar ile Avrupa Ülkesi olmayıp, Avrupa sınırlarındaki kapalı denizlere kıyısı olan ülkeler arasında yapılan yolcu ve yük taşımacılığıdır. Bu tanıma göre; kısa mesafeli denizyolu taşımacılığı, iç suyolları ve uluslar arası deniz taşımacılığını, ana limanlara bağlantı yapan feeder hizmetleri, kıyı boyunca ve adalara yapılan taşımacılık ile nehir ve göllerde yapılan taşımacılığı kapsamaktadır. Bu bağlamda kısa mesafeli denizyolu taşımacılığı; Avrupa Birliğine üye ülkeler ile Akdeniz, Karadeniz ve Baltık Denizi'ne kıyısı olan devletler ve Avrupa Ekonomik Alanı'na üye olan Norveç ve İzlanda arasında yapılan denizyolu taşımacılığını içermektedir. Bu tür taşımacılık kısaca, Avrupa Ulaştırma Bakanları Konferansı'nda (ECMT) belirtildiği gibi Atlantik geçişi yapmayan kısa mesafeli ve kısa süreli denizyolu taşımacılığı şeklinde tanımlanabilmektedir. (DPT 2003)

Avrupa Komisyonu tarafından Nisan 2003'te Avrupa'da kısa mesafe deniz taşımacılığının rolünün güçlendirilmesine ilişkin olarak sunulan rapor 14 eylem planı üzerine durmaktadır.

Günümüzde Kısa Mesafeli Denizyolu Taşımacılığı AB'de diğer ulaştırma türlerine göre başarılı ve sürdürülebilir bir artış göstererek karayolundaki gelişmeye yakın bir başarı göstermiştir. Avrupa Birliği ton-kilometre olarak karayolunda % 43'lük bir artış sağlanırken, Kısa Mesafeli Denizyolu Taşımacılığında % 45'lik bir artış sağlanmıştır.

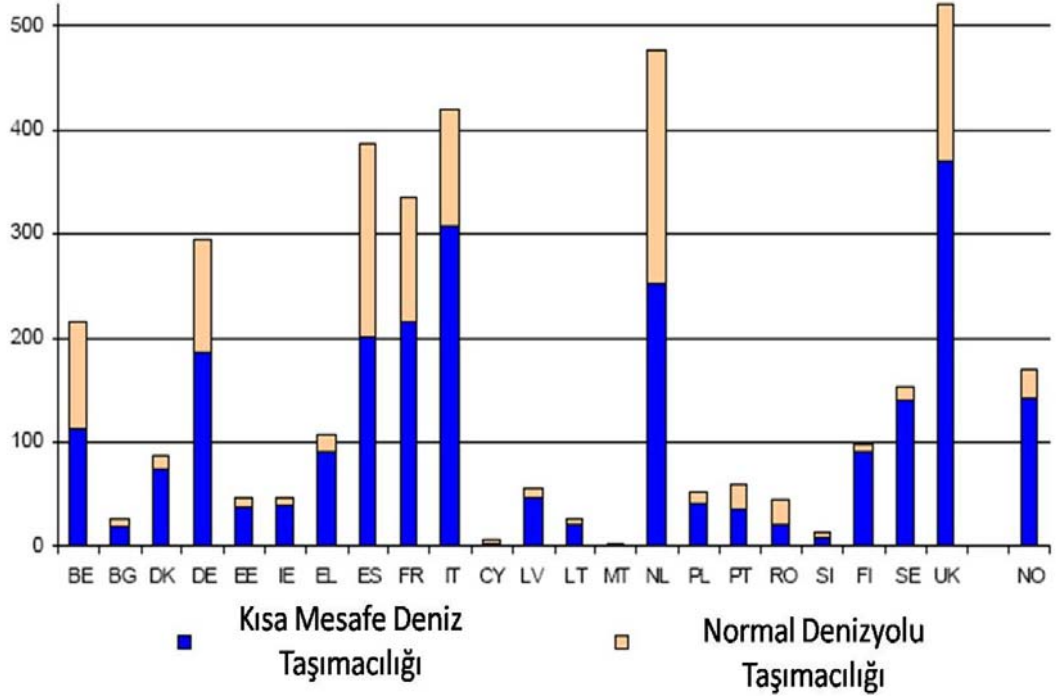
Avrupa Birliği'nde Topluluk içi mal taşımacılığının yüzde 41'inin kısa mesafe deniz taşımacılığı ile gerçekleştirilmesiyle 1990-1998 yılları arasında karayolu taşımacılığı haricinde payı artan tek taşımacılık türü yüzde 27'lik pay ile kısa mesafe taşımacılığı olmuştur. Kısa mesafe deniz taşımacılığının topluluk içinde çok iyi biçimde işleyen örnekleri söz konusudur. Özellikle Antwerp-Rotterdam ve Güneydoğu İngiltere-Duisburg arasındaki taşımacılık buna örnek gösterilebilmektedir. Avrupa Birliği lkelerinin dış ticaretinin yüzde 90'ının denizyolu ile gerçekleşmesi yanında, AB lkeleri arasında ton-mil bazında taşımaların yüzde 45'i denizyolu ile yapılmaktadır. AB lkeleri dünya filosunun yüzde 40'ını kontrol altında tutarak taşımacılıkta etkin bir durumda bulunmaktadır. AB'nin artan ye sayısı ve ticaret hacmindeki artışa paralel olarak karayolu üzerindeki yük artışının i suyolları ve denizyolu taşımacılığına kaydırılması politikasında gelişmeler olmaktadır. Bürokratik engellerin azaltılması, taşıma maliyetinin ucuzluğu ve mevzuat kolaylıkları ile taşımaların karayolundan denize kaydırılması ("from Road to Sea") politikası desteklenmektedir. Bu amaçla özellikle gümrük belgelerinin ve tehlikeli madde taşımacılığı mevzuatının basitleştirilmesi, liman tarifeleri ve limanlarda yükleme ve boşaltma ile ilgili altyapı iyileştirmeleriyle yüklerin denize kaydırılması politikaları desteklenmektedir.

27 Avrupa Birliği lkesinin Hizmet Aldıkları Limanlar



şekil 3.22: Avrupa Birliği lkelerinin Hizmet Aldıkları Limanlar

Kaynak: www.marad.dot.gov/Programs/sssbroc, .2008



Şekil 3.23: Avrupa Birliği Ülkelerinde Toplam Deniz Taşımacılığında Kısa Mesafe Deniz Taşımacılığının Payı

Kaynak: Gary A. Lombardo, Ph.D , US Short Sea Shipping, p: 12

Avrupa Birliği'nde kısa mesafeli deniz taşımacılığını geliştirmek, yaygınlaştırmak ve işlerlik sağlamak amacıyla "Kısa Mesafeli Denizyolu Tanıtım Merkezleri" (SPC - Short Sea Promotion Center) kurulmuştur. Bu merkezler Avrupa Birliği'ne üye ve denize kıyısı olan 16 ülkede mevcut durumdadır. Bu tesisler kısa mesafeli denizyolu taşımacılığında teşvik ve iletişim olgularının temel merkezi olarak hizmet vermekte olup, bünyesinde barındırdıkları elektronik ağ sistemi ile eş zamanlı görüşmelerin gerçekleşmesine ve oluşturdukları veri tabanı ile bilgi alışverişine yardımcı olmaktadır. Ülkemizde de "Kısa Mesafeli Denizyolu Taşımacılığı Tanıtım Merkezi" kurma çalışmaları Denizcilik Müsteşarlığınca başlatılmış olup, Ulaştırma Bakanlığı ve ilgili diğer kurullarca çalışmaya katkı sağlanması beklenmektedir.

3.5.6 Deniz Otobanlarına(Sea Motorways) İlişkin Faaliyetler

Kısa mesafeli denizciliğin desteklemesi programındaki kısa ve uzun dönem faaliyetler ile halen sürmekte olan faaliyetlerin güçlendirerek koordine edilmesi planlanmaktadır. Avrupa deniz otoyolları (Motorways of the Sea) konusunda gelecekteki “Deniz Otoyolları”nın oluşturulması ve hazırlanılması ile ilgili Bakanlar Konferansı 24 Ocak 2006 tarihinde gerçekleşmiştir. Bu konferansta, Trans Avrupa Ulaştırma Şebekeleri (TEN-T) çerçevesindeki “Deniz Otoyolları”nın yönlerini ve uygulanabilirliği ele alınmıştır.

Deniz otoyollarının, karayolu ulaştırmasındaki tıkanıklığı azaltmaya yardımcı olması, Alp Dağları ve Pireneler gibi doğal engellerin yarattığı olumsuzlukları ortadan kaldırması ve çevresel bölgelere girişi kolaylaştırmaya yardım etmesi amaçlanmaktadır. Otoyolları, yeterli kapasitesi olan sınırlı sayıdaki limanlar ve liman bölgeleri ile deniz rotaları arasında yüksek kaliteli, sık ve düzenli deniz bağlantıları olması hedeflenmektedir. (Emekli 2007)

Avrupa Birliği'nin hemen hemen tamamını saran Baltık Deniz Otoyolu, Batı Avrupa Deniz Otoyolu, Güney Doğu Avrupa Deniz Otoyolu ve Batı Avrupa Deniz Otoyolu olarak dört temel Deniz Otoyolları Koridoru'nun öncelikli projeleri olarak tayin edilmiştir. (Denizcilik Sektör Raporu. 2006)

Sonuç olarak AB Ulaştırma Politikaları son on yıllık süreçte ciddi şekilde karayolu taşıma türüne olan ilgisini kaybetmiş, Deniz Otobanlarının enerji bağımlılığının azaltılmasına sağladığı olumlu etki önemli bir hedef noktası olmuştur.

4. TÜRKİYE CUMHURİYETİ ULAŞTIRMA POLİTİKALARI

Ulaştırma, ekonomik ve sosyal kalkınmanın gerekli bir unsuru olarak kabul edilmektedir. Ulaştırma politikalarının içeriği, ülke insanının yaşam standardını gelişmesinde çok önemli bir yere sahiptir. Ulaştırma ağlarının genişliği ve gelişmiş alt yapının varlığı iç pazara hakim olunmasına ve toplumsal düzeyde refah seviyesinin yükselmesine olanak tanımaktadır. Türkiye Cumhuriyeti ulaştırma politikaları tarihsel mirasının ışığında gelişmiştir.

Yirmi birinci yüzyılın yeni imkânların ve dünya ölçeğinde ortaya çıkan yeni sorunların bir arada değerlendirilmesi gerektiği bir çağ olacağı öngörülmektedir. Ticaret hacminde büyük artış, elektronik ve bilişim sektörlerinin ulaştırma alanında kullanılması ile küresel ölçekte ülkeler ve şirketler arasındaki dağıtım kanallarının daha hızlı ve kısa bir yol izlemesine neden olmuştur.

Asya ülkelerinin hammadde kaynakları ve mamul maddelerin taşınması için mevcut ulaştırma kapasitelerinin geliştirilmesi ve üzerine yeni karayolu, havayolu, denizyolu ve demiryolu hatlarının inşa edilmesi aynı zamanda bu hatların birbirleriyle birleştirilmesi suretiyle yeni taşıma sistemleri ve koridorlarının arayışına neden olmuştur.

Türkiye Jeopolitik ve Jeo stratejik önemi ile Avrupa'nın Doğu'dan Batı'ya doğru Kafkaslara, Orta Asya'ya; Uzak Asya, Çin ve Japonya gibi Doğu Asya ülkelerine ulaşım yolları üzerinde çok önemli bir konuma sahip bir ülke durumundadır. Türkiye tarihsel olarak Karadeniz'e kıyısı olan ülkelerin sıcak denizlere inebilmeleri için önemli bir geçiş güzergâhıdır.

Avrupa'dan başlayıp Köstence-Romanya oradan da Karadeniz hattından geçerek Gürcistan yoluyla Orta Asya, Çin ve Uzak Asya ulaşmayı hedefleyen Türkiye Cumhuriyeti'nde üye ülkesi olduğu" TRACECA KORİDORU " tarihi İpek Yolu'nun

yeniden canlandırılması ve Karadeniz'e kıyısı olan ülkeler arasında İntermodal taşıma koridorları oluşturulmasını öngörmektedir.

Türkiye'nin ulaştırma politikalarına baktığımızda, izlenen altyapı ve ulaştırma politikası yıllara göre farklı durumlar içerisinde olduğu görülmektedir.1923-1950 yılları arasında demiryolu altyapısının geliştirilmesi büyük önem arz ederken, 1950 yılı sonrasında ise Türkiye'nin dünyadaki, ekonomik sisteme bütünleşme nedeniyle karayolu ağının geliştirilmesi öncelikli politika olarak izlenmiştir. (Öksüz 2000)

Türkiye'de, İkinci Dünya Savaşı'nın sonuna kadar Demiryolu ve Denizyolu politikalarına ağırlık verilmiştir. Bu uygulamaların sonucunda taşıma miktarları 1950 yılında yük taşımalarında miktar(ton) olarak demiryolu yüzde 55,1, denizyolu yüzde 27,8 olarak yansımıştır. Karayolu taşımacılığının payı yüzde 17,1'dir. Bu dönemde yolcu taşımacılığının payları yüzde 49,9 karayolu, yüzde 42,2 demiryolu, yüzde 7,5 denizyolu ve yüzde 0,6 havayolu olarak dağılmaktaydı. (DPT 2007)

Vaner Planı olarak bilinen ve öncesinde Amerikalı uzmanlarca hazırlanan Thornburg Raporu Karayolu taşımacılığının güçlendirilmesi ve önemli sayıda yardım amaçlı taşıt aracının hibe edilmesi ve Türkiye Cumhuriyeti Ulaştırma Bakanlığı bütçesinin demiryolu taşımacılığına ayrılan kısmının azaltılmasını önermiştir. 1950 yılından sonra yüksek maliyetli taşıma türü olan karayolu taşımacılığını destekleyen politikalar, uzun yıllar siyasi karar organları tarafından uygulanarak, Türkiye'de ulaşım altyapısı Karayolu Taşımacılığına bağımlı hale getirilmiştir.

1961 Anayasası ile Devlet Planlama Teşkilatı kurulmuştur. 1963 yılından itibaren hazırlanan Beş Yıllık Kalkınma planlarında demiryolu taşımacılığının önemi görülmüş ve demiryolu taşımacılığı altyapısına yatırım yapılması tavsiye edilmişse de bu hedefler gerçekleşmemiştir. Bu dönemde siyasi tercihler karayolu ağırlıklı olup, demiryolu altyapı sistemi ihmal edilmiş, demiryolları ve limanların kendi kaderine bırakıldığını görülmüştür.

1982 yılında Özel ve Kamu sektörünün işbirliği ile "Ulaştırma Ana Planı "hazırlanmıştır. Bu planın temel hedefi Karayolu taşımacılığının "transit kısmını demiryolu ve denizyolu ile limanlara aktarmaktır. Bu planın uygulanmasında yaşanan sorunların temelinde Kamu otoritelerinin planlara sadık kalmaması ve yatırımların büyük bir bölümünün otoban tarzında karayollarına ağırlık verilmesidir. Ana planda yer almamasına rağmen 1200 km otoyol yapılmıştır.

Ulaştırma planlarına uyulmamasının trafik güvenliği konusunda ciddi sorunların yaşanmasına neden olmuştur. Ulaşım talebinin artması bu talebi karşılayacak demiryolu ve denizyolu fiziki altyapısının yeterince gelişmemesi ve son nihai müşteriye ulaşma yolunda en uygun taşıma sisteminin Karayolu taşıması olması, yük ve yolcu taşımalarının karayolu ağında yoğunlaşması sonucunu doğurmuştur. Bu durumun doğal sonucu olarak verimsiz ve dengesiz bir ulaşım sistemi ortaya çıkmıştır. (DPT 2007, s.36)

Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun 19.04.2007 tarih ve 2007/25 sayılı Kararı ile Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM) 'nün yapım, bakım, onarım ve işletimini üstlendiği hizmet üretim birimleri olan otoyollar, köprüler ve bunlar üzerinde yer alan tesislerin "işletim haklarının verilmesi" yöntemi ile özelleştirmesine karar verilmiştir (www.oib.gov.tr 2008).

Deniz taşımacılığında ise, uzun yıllar istenilen düzeyde bir gelişme sağlanamamıştır. Öncelikle sayısal açıdan büyük bir yenileşme yaşanmasına rağmen deniz ticaret filosunun kalite açısından önemli sorunları bulunmaktadır. Bu sorunlara rağmen Türkiye'nin deniz taşıma hatlarının geliştiği görülmektedir. Doğrudan hat taşımacılığı veya Kısa Mesafe Deniz Taşımacılığı tüm dünyada olduğu gibi ülkemizde de yaygınlaşmaktadır. Türkiye limanlarından Akdeniz, Amerika, Avrupa ve Uzak Doğu ülkelerine doğrudan ve düzenli hat seferleri büyük bir hızla yaygınlaşmaktadır.

Tablo-4.1: Türkiye Dış Ticaretinin Genel Durumu (Milyon USD)

Yıllar	1967	1973	1992	1998	2003	2005
Toplam İthalat	718.	2.087	22.871	45.921	69.340	116.774
Toplam İhracat	491	1.317	17.713	26.974	47.253	73.476
Toplam Dış Açık	227	718	5.158	18.947	22.087	43.298

Kaynak: DPT Ekonomik Göstergeler ve TÜİK Raporları.

Kamu İdarelerinin ulaştırma alanlarına girerek yatırım yapmaları ve iştirak kurmaları FRİTAŞ ve Deniz Nakliyat işletmeleri ile başarısızlığa uğramıştır. Kamu bu iki büyük yatırım programından çekilerek kara ve deniz taşıma operasyonlarını özel sektöre bırakmıştır.

Sonuçta kamu sektörü tarafından kurulan karayolu ve denizyolu taşıma şirketlerinden yeterince verim alınamamış olsa da bugün sektörde büyük pay sahibi taşımacı şirketlerin sahipleri ve üst düzey yöneticilerinin bir kısmı, devlet tarafından kurulmuş ve işletilmiş şirketlerde kariyer yapmış ve kendilerini geliştirmişlerdir. Kamu kurumları bu alanda akademi gibi çalışmışlardır.

4.1. TÜRKİYE ULAŞTIRMA POLİTİKASININ TEMEL BİLEŞENLERİ

Ulaştırma alanında Ulaştırma Bakanlığı'nın yanında baka bakanlıklar, genel müdürlükler ve kurumlar görev üstlenmişlerdir. Ulaştırma ile ilgili bu yetki ve görev karmaşasını ortadan kaldıracabilecek bir üst mercii bulunmamaktadır. Bu durum verimsiz bir yatırım ve işletme düzeninin yerleşmesine yol açmaktadır. (DPT 2003).

9.Beş Yıllık Kalkınma Planında da eşgüdüm ve koordinasyon konusunda benzer sorunlardan bahsedilmekte beraber Ulaştırma Ana Planı Stratejisi çalışmalarının 2005 yılında tamamlandığı ifade edilmiştir. Şöyle ki” Ana Planı Stratejisi çalışmaları sektör içerisindeki kuruluşlar arasındaki koordinasyon eksikliği ve sektörün bütünü dengeli bir şekilde ele alan politikaların oluşturulamaması sorunu bu dönemde de devam etmiştir. Bu sorunların giderilmesi için hazırlanan Ulaştırma Ana Planı Stratejisi çalışmaları 2005 yılında tamamlanmıştır.

Ulaştırmayla ilgili kurum ve kuruluşlara baktığımızda, birçok bakanlığın ulaştırma sektörü ile ilgili görev ve sorumluluklarının olduğu görülmektedir.

Bunlar; (DPT 2007)

- a. Ulaştırma Bakanlığı
- b. Bayındırlık ve İskân Bakanlığı
- c. İçişleri Bakanlığı
- d. Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı
- e. Çevre ve Orman Bakanlığı
- f. Sanayi ve Ticaret Bakanlığı
- g. Tarım ve Köy işleri Bakanlığı
- h. Maliye Bakanlığı
- i. Milli Eğitim Bakanlığı
- j. Denizcilik Müsteşarlığı
- k. Devlet Hava Meydanları İşletmeleri
- l. Türkiye İstatistik Kurumu
- m. Dış Ticaret Müsteşarlığı

- n. Gümrük Müsteşarlığı
- o. Hazine Müsteşarlığı
- p. Özelleştirme İdaresi Başkanlığı
- q. Rekabet Kurumu
- r. Sağlık Bakanlığı
- s. Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD)
- t. Türk Standartları Enstitüsü
- u. Jandarma Genel Komutanlığı

4.1.1 Ulaştırma Bakanlığı'nın Türkiye Ulaştırma Politikasındaki Yeri

Cumhuriyetin ilk yıllarda bir bölümü Sanayi Bakanlığı bir bölümü de Ekonomi Bakanlığına bağlı olarak yürütülen ulaştırma ve haberleşme hizmetleri 27.Mayıs.1939 tarihinde 3613 sayılı Kanunla kurulan Ulaştırma Bakanlığına verilmiştir (www.ubak.gov.tr 2008).

Ulaştırma Bakanlığının görev alanı artan iş yükünü karşılamak amacıyla 1945 ve 1982 yıllarında olmak üzere iki defa genişletilmiştir. 10.08.1993 tarih ve 491 sayılı KHK ile Başbakanlığa bağlı Denizcilik Müsteşarlığının kurulması ve böylece denizcilik sektörü ile Ulaştırma Bakanlığının ilgisi kesilmiştir.

27 Kasım 2002 tarih ve 24949 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan "Kuruluşların Bağlı ve İlgili Oldukları Bakanlıkların Değiştirilmesi ile ilgili İşlem" uyarınca Denizcilik Müsteşarlığı Ulaştırma Bakanlığı'na bağlanmıştır. Bu tarihte aynı zamanda Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğü de ulaştırma Bakanlığı bünyesine dahil edilmiştir.

4.1.1.1 Ulaştırma Bakanlığı'nın Görevleri ve Yetkileri

Ulaştırma Bakanlığının ulaştırma ve haberleşme iş ve hizmetlerinin, karayolu yapımı ve teçhizatı ile ilgili konular ayrı olmak üzere teknik, ekonomik ve sosyal ihtiyaçlara, kamu yararına ve milli güvenlik amaçlarına uygun olarak kurulmasını ve geliştirilmesini ve bu hizmetlerin birbirini tamamlayıcı şekilde yürütülmesi sağlayacak esasları tespit etmek uygulamasını takip etmek ve denetlemek gibi görevlerinin yanı sıra; ulaştırma talep ve ihtiyaçlarını belirlemek ve planlamak, hava şartları ve taşıma araçlarının teknik nitelikleri ile bu alanda çalışanların niteliklerinin belirlenmesi ve bu alanda

koordinasyonun sağlanması ile birlikte, ücret tarifelerinin belirlenmesi ve uygulanmasının sağlanması son olarak da yabancı ülkelerdeki ilgili kuruluşlar ile milletlerarası antlaşmalarının yapılmasında ve uygulanması gibi konularda da görevleri bulunmaktadır.

Ulaştırma Bakanlığı; Kara Ulaştırma Genel Müdürlüğü, Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğü, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, Devlet Hava Meydanı İşletmesi Genel Müdürlüğü,(DHMI), PTT Teşkilatı Genel Müdürlüğü, Demiryolları Limanları ve Hava Meydanları İnşaatları Genel Müdürlüğü (DHL) ile Haberleşme Genel Müdürlüğü şeklinde sekiz genel müdürlükten oluşmaktadır.

4.1.1.2 Kara Ulaştırma Genel Müdürlüğü'nün Görev ve Yetkileri

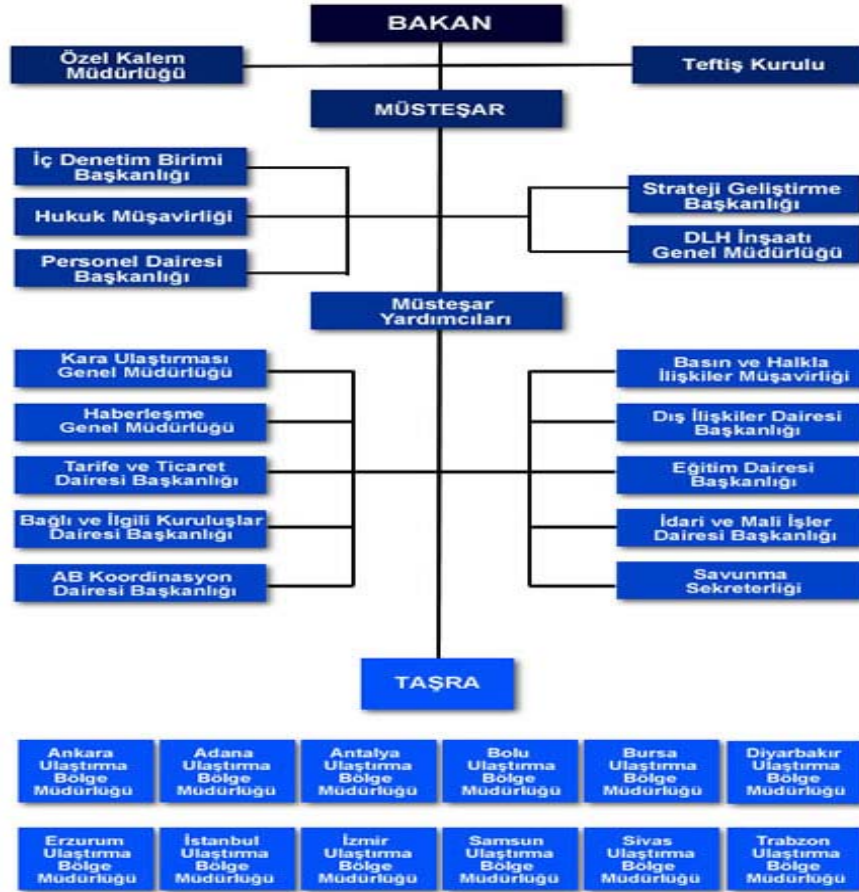
Kara Ulaştırma Genel Müdürlüğü'nün görevlerinin başında; karayolu taşımaları ile belediye sınırları dışında kalan karayolları üzerinde yapılan karayolu taşımalarının ekonomik, teknik, sosyal ve ulusal güvenlik ihtiyaçlarına ve amaçlarına uygun olarak yapılmasını sağlamak gelmektedir.

Diğer taraftan; bu hizmetlerin diğer ulaştırma hizmetlerinin gerektirdiği uluslar arası hizmetleri yürütmek ve gereken önlemleri almak ve uygulamak, karayolu ve demiryolu ulaştırma hizmetlerinin gerektirdiği uluslar arası ilişkileri yürütmek ve Karma Ulaştırma Kurulu toplantılarına katılmak ve gereken çalışmayı yapmak, Bakanlık tarafından verilen görevleri yerine getirmek, Karayolu ve Demiryolları ulaştırmasında güvenli, kaliteli ve ekonomik hizmet sunmak için tedbirler almak veya aldirtmak, karayolu taşıma faaliyetinde bulunacak taşıma, acente ve komisyoncuların yeterlilik şartlarını düzenlemek, gereken hallerde yetki belgesi vermek ve denetlemek gibi görevleri de bulunmaktadır. Bu görevlere ek olarak; Karayolu taşıma faaliyet bulunacak acente, taşımacı ve komisyoncuların yeterlilik şartlarını düzenlemek ve Taban ve Tavan fiyatları tespit etmek ve Gereken hallerde yetki belgesini vermek ve düzenlemek de müdürlüğün görevleri arasında sayılmaktadır. (www.ubak.gov.tr 2008 , www.kugm.gov.tr 2008)

4.1.1.3 Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğü'nün Görev ve Yetkileri

Devlet Demiryolları ülkenin beş büyük limanı olan Haydarpaşa, Derince, Bandırma, Samsun ve İskenderun limanlarını, ayrıca Van Gölü Feribot İşletmeciliğini işletmektedir.

(www.tcdd.gov.tr 2008) Devlet Demiryolları tekel olma özeliğini korumakla beraber 24.07.2008 tarihli 5335 sayılı Yeni Demiryolu yasasının 32. maddesi ile bazı taşınmazlarının satışının kurulacak bir komisyonun önerisi ile e yönetim kurulunun iradesine dayanarak işletmecilik fazlası taşınmazların belirlenmesine ve satışına olanak tanınmıştır.



Şekil-4.1: Ulaştırma Bakanlığı Merkezi Teşkilat Şeması

Kaynak: (<http://www.ubak.gov.tr>.2008)

4.1.1.4 Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün Görev ve Yetkileri

Sivil havacılık alanında ilk kurumsal temeller 1925 yılında Türk Teyyare Cemiyetinin kurumsalı ile atılmıştır. Bu kurum daha sonra Türk Hava Kurumu adını alacaktır. 1933 yılında Türk Hava Postaları adıyla 5 uçaklık bir filo kurulmuş ve ilk defa Sivil hava taşımacılığı başlamıştır (www.shgm.gov.tr 2008).

Dünya Sivil Havalığının hızlı bir gelişme göstermesi, teknolojinin büyük önem taşıması karşısında, ulusal çıkarlarımızın korunması ile uluslararası ilişkilerimizin düzenli bir şekilde yürütülmesi ve denetlenmesi için 1954 yılında Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde kurulan "Sivil Havacılık Dairesi Başkanlığı", 1987 yılında "Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü" olarak günün koşullarına göre yeniden teşkilatlandırıldı.

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü; 18 Kasım 2005'te yürürlüğe giren 5431 sayılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun ile yeniden yapılandırılarak, Ulaştırma Bakanlığı'nın ana hizmet birimi olmaktan çıkarılmış, Bakanlığa bağlı, kamu tüzel kişiliği haiz, özel bütçeli bir kuruluş haline getirilmiştir (www.shgm.gov.tr 2008).

Türk Hava alanlarının işletilmesi ve Türk Hava sahasının trafiğinin düzenlemesi ve kontrolü görevini üstlenmiştir. Bu görevleri yürütürken 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu ile 5431 sayılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün Yeniden Yapılandırılmasına Hakkında Kanun ile yetki alanı sınırlanmıştır.

4.1.1.5 Devlet Hava Meydanı İşletmesi Genel Müdürlüğü'nün Görev ve Yetkileri

Türkiye Havaalanlarının işletilmesi ile Türkiye Hava Sahasındaki trafiğin düzenlenmesi ve kontrolü görevi, Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğüne yerine getirilmektedir.

Türk Sivil Havacılık sektörünün altyapısını oluşturan tesis ve donanımıyla, 1933 yılından bu yana değişik isim ve statülerle hizmetlerini yürütmekte olan kuruluş, 233 Sayılı Kanun Hükmünde Kararname ve Ana Statüsü çerçevesinde 1984 yılından itibaren faaliyetlerini Kamu İktisadi Teşebbüsü olarak sürdürmektedir.

Devlet Hava Meydanları İşletmesi(DHMI) Genel Müdürlüğü; tüzel kişiliğe sahip, faaliyetlerinde özerk, sorumluluğu sermayesi ile sınırlı, Ulaştırma Bakanlığı ile ilgili ve en son hukuki düzenlemeyle hizmetleri imtiyaz sayılan bir Kamu İktisadi Kuruluşudur (www.dhm.gov.tr 2008).

Kuruluşun Ana Statüsü ile belirlenen amaç ve faaliyet konuları ise; Sivil havacılık faaliyetlerinin gereği olan hava taşımacılığı, havaalanlarının işletilmesi, meydan yer hizmetlerinin yapılması, hava trafik kontrol hizmetlerinin ifası, seyrüsefer sistem ve kolaylıklarının kurulması ve işletilmesi, bu faaliyetler ile ilgili diğer tesis ve sistemlerin kurulması, işletilmesi ve modern havacılık düzeyine çıkarılmasını sağlamaktır. Üstlenmiş olduğu görevlerini Uluslararası sivil havacılık kural ve standartlarına göre yapmak zorunluluğunda olan DHMİ Genel Müdürlüğü bu doğrultuda; Uluslararası hava ulaşımında can ve mal emniyetini sağlamak ve düzenli ekonomik çalışma ve gelişmeyi temin maksadıyla yürürlüğe konulan Sivil Havacılık Anlaşmasına göre kurulan "Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı(ICAO-International Civil Aviation Organization)'nın üyesi bulunmaktadır. Ayrıca, "Hava Seyrüseferinin Emniyeti için Avrupa Teşkilatı (EUROCONTROL)", Uluslararası Havaalanları Konseyi (ACI-Airports Council International) başta olmak üzere ilgili Uluslararası kuruluşların da üyesi bulunmaktadır. (www.dhm.gov.tr 2008).

Ülkenin havacılık sektörüne güvenli, kaliteli hizmet sunmak turizmin gelişmesine ve turizmde ortaya çıkan bu gelişmenin ülke ekonomisinin dış açık ihtiyacını karşılamasına dönük havaalanı işletmeciliği yapması gerekmektedir. Sektörün denetlenmesinde büyük görevler düşmektedir.

Kurum, 1980'li yılların ikinci yarısından itibaren kara tarafı hizmetlerinin en önemlisini teşkil eden terminal işletmeciliği konusunda yap-işlet-devret modeli ile kısmi özelleştirmeye başarılı bir geçiş yapmıştır.

4.1.1.6 PTT Teşkilatı Genel Müdürlüğü'nün Görev ve Yetkileri

Türkiye'deki ilk Posta İdaresi vatandaşların ve yabancıların postaya yönelik ihtiyaçlarını karşılamak üzere 1840 yılında Bakanlık olarak kurulmuştur. Telgraf hizmeti 1855 yılında telefon hizmeti ise 1909'da başlamıştır.(www.ptt.gov.tr 2008)

Posta idaresi posta, telgraf ve telefon hizmetleri vermeye Posta, Telgraf ve Telefon Genel Müdürlüğü olarak yapılanarak başlamıştır. Yurtiçi havaleye 1901 yılında, uluslar arası havale hizmetine ise Türk işçilerinin Avrupa ülkelerine gitmeye başlamalarını müteakip 1960ların başlarında başlamıştır. .(www.ptt.gov.tr 2008)

1995 yılında PTT Genel Müdürlüğü iki kuruma ayrılmıştır: posta konularından sorumlu Posta Genel Müdürlüğü, telekomünikasyondan sorumlu Türk Telekom A.Ş. Türkiye Posta İdaresi Ulaştırma Bakanlığı'na bağlı bir devlet kuruluşudur. Çalışan sayısı 29.528'dir.

PTT'nin en yetkili organı olan Yönetim Kurulu 5 üyeden oluşur. Genel Müdür aynı zamanda Yönetim Kurulu Başkanıdır ve bir Genel Müdür Yardımcısı Yönetim Kurulu Üyesidir. PTT Genel Müdürlüğü 17 bölümden oluşmaktadır. Türkiye genelinde 82 Başmüdürlük ve bir müstakil ünite bulunmaktadır.

5584 sayılı Posta Kanunu uyarınca PTT Genel Müdürlüğü, tekele tabi hizmetlerin sunulması, kamu yararına hizmet edilmesi ve bu doğrultuda imtiyaz olarak değerlendirilen ürün ve hizmetleri yerine getirmek amacıyla kurulan Ulaştırma Bakanlığı'na bağlı bir devlet kuruluşudur.

22 Şubat 2000 yılında Resmi Gazetede yayımlanmasının ardından yürürlüğe giren 5584 sayılı Posta Kanunu ve Ana Statüsü uyarınca PTT posta ve paralı posta hizmetleri vermektedir. Ana Statü çerçevesinde PTT, tekel kapsamındaki geleneksel posta gönderileri olduğu kadar basılmış kâğıtlar, küçük paketler ve koliler gibi tekel kapsamı dışındaki gönderilerin de kabul, sevk ve teslim işlemlerini yürütmektedir.

Ayrıca yurtiçi ve yurtdışı havale, posta çeki ve seyahat çeki hizmetleri, PTT faaliyetleri içinde yer alan ürün ve hizmetlerin tanıtımı, pazarlaması ve satışı, bankalar adına işlemlerin yürütülmesi, elektrik, su ve telefon faturalarının tahsilâtı, sigorta şirketlerinin acentesi olarak sigorta hizmetlerinin yürütülmesi ve döviz alımı PTT tarafından yürütülen bazı hizmetlerdendir.

Posta bono işlemleri, yolcu ve bagaj taşınması, acente olarak hazine bonusu, hisse senedi satışı, döviz, piyango bileti satışı, adres bankası gibi hizmetler de Ana Statü uyarınca PTT hizmetleri arasında yer alsa da şu an için ilgili yönetmeliklerdeki bazı kısıtlamalar sebebiyle bu hizmetler verilmemektedir.

4.1.1.7 Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'nün Görev ve Yetkileri

Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş. içerisinde 1984 tarih ve 233 sayılı kanun hükmünde kararname ile "Kurtarma ve Çeki İşletmesi" şeklinde hizmetine devam eden Kuruluş daha sonra Kıyı Emniyeti İşletmesi ile 1994 yılında birleşerek Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmesi adı altında hizmet vermeye başlamış ve 1995 yılında "GEMİ KURTARAN " isimli açık deniz Kurtarma gemisi işletme filosuna katılmıştır.

Kuruluş, 12.05.1997 tarih ve 97/9466 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş.'den ayrılmış olup, Kamu İktisadi Teşekkülü statüsünde ve "KIYI EMNİYETİ VE GEMİ KURTARMA İŞLETMELERİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ" adı altında hizmetlerine devam etmekte ve kurtarma hizmetleri Kuruluşun Gemi Kurtarma Dairesi Başkanlığı birimleri tarafından verilmektedir. (<http://www.kiyiemniyeti.gov.tr>)

4.1.1.8 Denizcilik Müsteşarlığı'nın Görev ve Yetkileri

Denizcilik Sektörü ile ilgili çalışmalar 4770 sayılı Ulaştırma Bakanlığı Görevleri ve Kuruluşu Hakkındaki Kanununun 16.maddesine göre 1945 yılında Liman ve Deniz İşleri Başkanlığı olarak kurulan ve 1973 yılında gerçekleştirilen organizasyon çalışmaları sonucunda Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğü şekline dönüştürülen yeni Genel Müdürlük ile aynı yıl kurulan Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü tarafından yürütülmüştür.

Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü daha sonra 1979 yılında "Gemi İnşa ve Tersaneler Genel Müdürlüğüne" dönüştürülmüş ancak, bu Genel Müdürlük 28 Şubat 1982 tarihinde yürürlüğe giren "Bakanlıkların Yeniden Düzenlenmesi ve Çalışması Esasları" hakkındaki 8/4334 sayılı Bakanlar Kurulu kararıyla kaldırılmış ve Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğü'nün de ismi değiştirilerek her iki Genel Müdürlük "Liman ve Deniz İşleri Genel Müdürlüğü" adı altında birleştirilmiştir.

Söz konusu Genel Müdürlük 17 Haziran 1982 tarih ve 2680 sayılı kanuna istinaden çıkarılan 182 sayılı K.H.K. ile 13.12.1983 tarihinden itibaren "Liman ve Deniz İşleri Başkanlığı" şeklinde teşkilatlandırılmıştır. Bu Başkanlık 09.04.1987 tarih ve 3348 sayılı "Ulaştırma Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkındaki Kanun" ile mülga Başbakanlık Deniz İşleri Başkanlığı görevleri ile de donatılarak bu günkü " Deniz Ulaştırması Genel

Müdürlüğü” adını alarak denizciliğin bütün alanlarında görev yapacak şekilde yetkilendirilmiştir.

Daha sonra denizcilikle ilgili görevler; 4770 sayılı kanunun verdiği yetkiye dayanılarak Çanakkale, İstanbul, İzmir, Mersin ve Samsunda kurulan beş Ulaştırma Bölge Müdürlüğü ve Altmış Liman Başkanlığı aracılığı ile oluşturulan Taşra Teşkilatları ile yerine getirilmeye çalışılmıştır.

08.06.1984 tarihinde yayınlanarak yürürlüğe giren KİT'lerin yeniden düzenlenmesi hakkındaki 233 sayılı K.H.K. ile de denizcilik alanında hizmet verecek Bakanlık, bağlı ve ilgili kuruluşlar ile bunların statüleri belirlenmiştir.

Bu alanda faaliyet göstermek üzere 24.12.1981 tarih 2567 sayılı kanuna dayanılarak diğer görevlerinin yanında, özellikle armatörlerin dilek ve ihtiyaçlarını ilgili mercilere duyurarak bu konulara çözüm bulunmasına yardımcı olmak ve böylece deniz ticaretimizin gelişmesine katkıda bulunmak amacıyla İstanbul, Marmara, Ege ve Akdeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odaları kurulmuştur.

Denizciliğe ilişkin görevler, değişik kurum ve kuruluşların yetkisinde bulunan çok sayıda Kanun, K.H.K. Tüzük ve Yönetmeliklerle yürütülmeye çalışılmaktayken bu dağınık yapıdan kurtulmak, denizcilik sistem ve hizmetlerini daha etkin ve verimli, ülkenin çıkarlarına, ihtiyaçlarına uygun olarak yürütmek ve hizmetlerin geliştirilmesini sağlamak amacıyla 10.08.1993 tarih 491 sayılı K.H.K. ile Başbakanlığa bağlı “Denizcilik Müsteşarlığı” kurulmuştur. Denizcilik Müsteşarlığı; düzenleyici, belgelendirici, izin verici, ulusal ve uluslar arası temsil edici, kontrol edici, sistemi çalıştırıcı ve yönlendirici görevleri üstlenmiş olup, sektörde şemsiye görevi yapan bir devlet otoritesidir. (www.denizcilik.gov.tr 2008)

Müsteşarlık 491 sayılı K.H.K.'nin beraberinde 21.12.1999 tarih 4490 sayılı Türk Uluslararası Gemi Sicil Kanunu, 491 sayılı K.H.K.' de Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun, 07.02.2002 tarih 4745 sayılı Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında K.H.K. Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında K.H.K. de değişiklik yapılmasına dair 602 sayılı K.H.K. ve 21.09.2004 tarihinde yayınlanan bazı kanun ve K.H.K.'de Değişiklik Yapılmasına Dair 5234 sayılı kanun ile “Devlet Memurları

Kanunu”, “Harcırah Kanunu” ve “Genel Kadro ve Usulü Hakkındaki” K.H.K.’de Değişiklik Yapılmasına Dair Kanunlardan yararlanarak bu görevleri yerine getirmektedir (www.denizcilik.gov.tr 2008).

4.1.1.9 Bayındırlık Bakanlığı’nın Görevleri ve Yetkileri

Karayolları Genel Müdürlüğü ülkemizdeki ulaşım ağının emniyetli, güvenli ve ihtiyaçları karşılayacak hizmet seviyesine ulaştırmak için görevlendirilmiştir.(www.kugm.gov.tr 2008) Bakanlığın; trafik güvenliğini artırarak kazaların önlenmesi, kazalardaki ölüm oranını düşürülmesi, taşıt işletme maliyetlerinde iyileştirme sağlanması, seyahat konforunu geliştirmek ve seyahat sürelerini kısaltılması gibi görevleri bulunmaktadır.

Ulaştırma sektöründe kurum ve kuruluş sayısı fazladır. Bu durum yetki ve görev karmaşasına neden olmaktadır. Türk Kamu Yönetimi dönemsel olarak bazı kurumları Ulaştırma Bakanlığı’na bağlamak suretiyle yetki sorunu çözmeye çalışmasına rağmen taşıma sistemlerindeki dengesizlik ve demiryolu taşımacılığı gibi ülkemizin uzun yıllardır ihmal edilen taşıma sistemleri ülkenin öz kaynakları ile karşılanabilecek (Kömür ve elektrik) yakıt türlerine karşın dışa bağımlı petrol ve türevleri destekli taşıma sistemleri tercih edilmektedir.

4.2 TAŞIMA TÜRLERİ ÇERÇEVESİNDEN TÜRKİYE ULAŞTIRMA POLİTİKALARI

Türkiye Cumhuriyetin ilk dönemlerinde demiryolu ve denizyolu taşımacılığına önem vermesine rağmen, 1950’li yılların başından itibaren karayolu taşımacılığına yönelmiş ve ulaşırma ile ilgili yatırımların büyük bölümü bu alanda olmuştur. Bu bölümde Türkiye’nin taşıma türleri perspektifinden ulaşırma politikaları analiz edilecektir.

4.2.1 Türkiye Karayolu Taşıma Politikaları

Türk Kara Ulaşırma Sistemi 1965 yılında Tır Sözleşmesini onaylayarak sistem kurma yolunda önemli bir adım atmıştır. Bu tarihten itibaren kabul edilen birçok uluslar arası sözleşme ile Kara Ulaşırma Politikalarımızı Avrupa Birliği ülkeleri ile uyumlu hale getirmek istenmiştir. 6.Eylül 1974 tarihinde sektörün önde gelen sivil toplum kuruluşlarından olan Uluslar arası Nakliyeciler Derneği (UND) kurulmuştur.

1987 yılından itibaren Türk araçlarına Avrupa Birliği ülkeleri vize uygulamaya başlamışlardır. Aynı yıl Sarp sınır kapısı açılarak Orta Asya ve Rus coğrafyasına ulaşma imkanlarımız artmıştır.

Ülkemizin çevresinde ortaya çıkan sıcak savaşlar (Körfez Savaşı ve Bosna Savaşı) Türk Kara Ulaştırma şirketlerinin taşıma türü ve çeşitliliği açısından değişimlere neden oldu. Bosna savaşı Avrupa ulaştırma koridorlarının tıkanmasına ve çok ciddi bir sorunla karşı karşıya kalmamıza neden oldu. Bu sorunları aşmak amacıyla Türk Nakliye firmalarının üst çatı örgütü olan Uluslar arası Nakliyeciler Derneği (UND) 1993 yılında iki tane örgütlenme gerçekleştirmişlerdir. UND Denizciler A.Ş ve UND Ro-Ro İşletmeleri A.Ş kurulmuştur.

UND iki adet Ro-Ro gemisi satın alarak Balkanlar'da yaşanan savaş nedeniyle karayolunda kesintiye uğrayan rotaları yerine İstanbul-Trieste arasında Ro-Ro seferleri başlatmıştır. Bu durum Türk nakliye firmalarının ortaya çıkan ulaştırma sorunlarına karşı gösterdikleri başarılı müdahale örneği olmaktadır.

Uluslar arası karayolu taşımacılık filosu, 2004 yılı verilerine göre yaklaşık olarak 32.000 araç ve 1,4 milyon tonluk taşıma kapasitesiyle yıllık 2 milyar dolar civarında gelir sağlamakta ve ihracatımızın değer olarak yüzde 40'ını taşımaktadır. AB ülkelerinde Türk araçlarına uygulanan geçiş kotası sınırlanmaları sorun olmaya devam etmekte filo kapasitelerinin etkin kullanımları engellenmektedir. (DPT 2007)

4.2.2 Karayolu Taşıma Kanunu ve Yönetmeliği

Karayolu taşımacılığı alanında uzun yıllardır hukuki ve altyapı sıkıntılarını taşımaktadır. İlk defa 1972 yılında uluslar arası taşımalar ve 1984 yılında ise yurtiçi taşımalar iki ayrı yapı içinde örgütlenmiştir. 2003 yılına kadar yük taşımacılığı konusunda herhangi bir yasal düzenleme hazırlanamamıştır.

Türkiye'de karayolu taşımacılık sektörünü düzenleyen bir kanunun eksiliğinin vurgusunu yapmıştır. Sektör temsilcileri ve taşımacılar tarafından sektörü düzenleyecek bir yasal düzenleme istenmektedir. Yurtiçi taşımaların karayolu ağırlık

yapısı son yıllara kadar artan bir eğilim gözlenmiş, yılda ortalama yüzde 7.6 artışla, 1995 yılında taşımalarda yüzde 85 düzeyinde olan karayolu payı, 1999 yılında yüzde 89'a adar yükselmiştir (www.kugm.gov.tr. 2008).

AB taşımacılık pazarına uyum için mevzuat uyumu çalışmalarının yapılmasına yönelik ve taşımacılık pazarına uyum iç mevzuat çalışmasına yönelik ve taşımacılıkta sağlıklı bir rekabet ortamının yaratılmasına sağlanması için 4925 sayılı karayolu taşıma kanunu (KTK) 19.07.2003 tarihinde Resmi Gazete (RG)'de ilan ederek yürürlüğe 25.02.2004 çıkarılan karayolu taşıma yönetmeliği (KTY), çeşitli erteleme ve değişikliklerle 27.Şubat 2006 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

Karayolu Nakliye sektöründe belgelendirme çalışmaları iyi niyetle başlamış olmasına rağmen sektörde bulunan küçük ve orta büyüklükteki firmaların sermayelerinin "belge ücretleri" olarak harç olarak ulaştırma bakanlığına ödenmiştir. Buna rağmen piyasada birçok firma belgesiz ve taşıma sigorta sistemi düzenlemesi yapılmamıştır.

KTK, karayolu taşıma sektörünü tanımlamakta, hem sektöre girişi hem de mesleğe girişi düzenlemektedir. Kanunun amacı, karayolu taşımalarını ülke ekonomisini gerektiği şekilde düzenlemek, taşımada düzeni ve güveni sağlamak, taşımacı, acente ve taşıma işleri komisyoncuları ile nakliyat ambarı ve kargo iletmeciliği ve benzeri hizmetlerin şartlarını belirlemek, taşıma işlerinde istihdam edilenlerin nitelilerini, haklarını ve sorumluklarını belirlemek, taşıma işlerinde istihdam edilenlerin niteliklerini, haklarını ve sorumluklarını saptamak, karayolu taşımalarının diğer taşıma sistemleri ile birlikte tamamlayıcı olarak hizmet vermesini ve mevcut imkânların daha yararlı bir şekilde kullanılmasını sağlamaktır.

Karayolu Taşıma Kanunu ve tali düzenlemelerle hedeflenen amaçlar; Güçlü, organize olmuş çok sayıda öz sermaye taşıta sahip verimli işletmecilik yapmak, bireysel taşımacılık yerine kurumsal taşımacılık, mevcut atıl kapasitenin azaltılması ve bir süreç sonunda yok edilmesi, hizmetin vatandaşın ayağına götürülmesi düşüncesinden hareketle, yetki belgelerinin verilmesi ile ilgili yetkilerin yerel yönetimlere devredilmesi olarak sayılabilmektedir.

4925 sayılı KTK gereğince hazırlanan ve 25.02.2004 tarihinde yürürlüğe giren karayolu taşıma yönetmeliğinin 12md'nin c bendi “ Gerçek kişiye veya tüzel kişiyi temsile yetkili yöneticiler ile yönetim kurulu üyelerinden en az birinin, taşımacılık faaliyetlerinin bakanlıkça belirlenecek kamu ve özel kurumlarınca verilecek mesleki yeterlilik eğitimi almaları ve bu eğitim sonunda yapılan yazılı sınavı başardıkları takdirde yeterlilik belgesine sahi olmaları gerekmektedir. (www.ubak.gov.tr 2008) Eğitim almadan da mesleki yeterlilik belgesi almanın istisnai halleri de yönetmelikle belirlenmiştir. (www.ubak.gov.tr 2008) Karayolu Taşıma Kanunu'nun 87'inci madde ise “mesleki yeterlilik eğitimleri ilgili usul ve esaslar, eğitim müfredatı, eğitimi süresi, sınav, mesleki yeterlilik belgesinin şekli ve diğer hususlar bu yönetmeliğin yürürlüğe girdiği tarihten itibaren ilgili bakanlıkça altı ay içinde Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe konulacak bir yönetmelik ile düzenlenmektedir.

Karayolu Taşıma hizmetleriyle uğraşanlara Yetki Belgesi alma zorunluluğu, taşımacılık, acentelik ve taşıma işleri komisyonculuğu ile nakliyat ambarı ve kargo işletmeciliği yapılabilmesi için Ulaştırma Bakanlığı'ndan Yetki Belgesi alınması zorunluluğu getirilmiştir. Bu belge Ulaştırma Bakanlığınca verilen bir yetki belgelerinin süresi beş yıldır. Bu belgelerin fiyatları oldukça fazladır. Bu kararname kabul edilmesine rağmen siyasal destek konusunda sıkıntı olduğu için uzun dönem içinde bu etki belgesinden doğan sıkıntılar devam edecektir.

Karayolu Taşımacılığı sektörü çalışanlarının AB normlarına uygun belge alarak çalışmasını temin etmek için Karayolu Taşıma Kanunu ve AB'nin karayolu taşımacılığı alanındaki üç temel ölçüt ikisi olan “Mesleki Saygınlık”, “Mali Yeterlilik” ve “ Mesleki Yeterlilik” Karayolu Taşıma Yönetmeliği ile düzenlenmiştir.

- a) Mesleki Saygınlık; “Ticari alanda ve mesleğin icrası ile ilgili konularda kötü şöhrete sahibi olmamayı” ifade etmektedir (Karayolu Taşıma Yönetmeliği 2006).
- b) Mali Yeterlilik; “Karayolu Taşıma yönetmeliği kapsamındaki faaliyetlerle, ilgili bir işletmenin kurulmasını, iyi yönetilmesini ve işletmesini sağlamaya yönelik gerekli mali kaynaklara sahip olmayı” ifade etmektedir.(Karayolu Taşıma Yönetmeliği 2006).
- c) Mesleki Yeterlilik; “Mesleğin icrası ile ilgili eğitim, bilgi beceri ve donanma sahip olmayı” ifade etmektedir. Temel ölçütler üçüncüsü olan “Mesleki Yeterlilik” müstakil bir yönetmelik ile düzenlenmiştir. (Resmi Gazete 2006)

Günümüzde 48 adet eğitim merkezine Mesleki Yeterlilik Eğitimi Kurumu yetki belgesi verilmiş olup bunlardan iki tanesi üniversitesi, 46 tanesi sektör dernekleri ve özel şirketlerdir.(RODER 2006) Eğitim merkezlerinin, ülke genelindeki dağılımlarına bakıldığında, bugüne kadar yönetmelikte belirlenen şartları yerine getirerek yetki belgesi alan eğitim merkezlerinin, ülke genelinde elverişli dağılımı göstermediği, aksine oldukça dengesiz bir dağılım göstererek büyük şehirlerde yoğunlaştığı Tablo. 2 de görülmektedir.

Tablo 4. 2: Mesleki Eğitim Merkezleri ve Şubeleri Bulunan İller

İSTANBUL	9 Merkez 1 Şube	ESKİŞEHİR	1 Merkez
İZMİR	7 Merkez 1 Geçici Şb	MUĞLA	2 Merkez
ANKARA	2 Merkez 1 Geçici Şb	ISPARTA	1 Merkez
ANTALYA	2 Merkez 1 Şube	MANİSA	1 Merkez
MERSİN	2 Geçici Şube	MARDİN	1. Geçici Şube
ANTAKYA	3 Geçici Şube	GAZİANTEP	1. Geçici Şube
BOLU	1. Geçici Şube	KONYA	1. Geçici Şube
DÜZCE	2 Geçici Şube	YALOVA	1. Geçici Şube
TOKAT	1 Merkez	DENİZLİ	2 Merkez
KOCAELİ	1. Merkez 1 Şube	TRABZON	1 Şube
BURSA	1 Merkez	SAMSUN	1 Şube
NIĞDE	1 Merkez	BALIKESİR	1 Merkez
ADANA	1 Merkez	ADAPAZARI	1 Şube
AFYON	1 Merkez	ERZURUM	1 Merkez

2005 yılından itibaren Ro-Ro Gemi İşletme ve Kombine. Taşıma. Derneği (RODER) üzerinden verilen Üst düzey Yönetici (ÜDY 3-4) ve Şoför Eğitim Belgesi (SRC 3-4) eğitimlerinde bulundum. Bu eğitim süreci içerisinde kendi gözlemlerim ve genel olarak kabul edilen mesleki yeterlilik eğitimlerindeki aksaklıkları şu şekilde özetleyebiliriz.

Yukarıda Tablo olarak gösterilen Mesleki Eğitim kurumları her ile asgari iki eğitim merkezi olmak üzere her 350 bin kişiye bir eğitim merkezinin şubesi düşmektedir. Bu durumda bazı illerdeki eğitim almak isteyenler uzak mesafelere gitmeye zorlanmaktadır.

Merkezi adresler dışında şube açmak isteyen yetki belgesi sahiplerinin bu şubelerde merkezde olduğu gibi Ulaştırma Bakanlığı'nın müfredatındaki dersleri verebilecek eğitmen bulmak konusunda sıkıntılar bulunmaktadır. Aynı zamanda bir eğitim kurumunda ders veren eğitmen diğer bir kurumda ders verebilmesi önünde engellerin

bulunması, yetki belgesi sahiplerinin merkez adresleri dışında en fazla beş yerde eğitim verebilmeleri ile birlikte siyasi karar organların mesleki yeterlilik eğitimlerinden seçim dönemlerinde taviz vermeleri de yaşanan aksaklıklar arasındadır.

Karayolu Taşıma Kanunu sermayesi olmayan, diğer taşıma şirketlerine yük taşıtarak ve taşıttığı yüklerin organizatörlüğünü yapan şirketler, "taşımacı" olarak kabl etmekte, her türlü taşıma türünü kullanarak taşıma yapılabileceği ve fatura düzenleyebileceği yetkisini vermektedir. Fakat Bu Taşıma İşleri Organizatörlerinin "Yurtiçi Taşıma İşleri Organizatörlüğü" sayılabilmesi için 161.700.000 YTL belge ücretini, Yurtdışı Taşıma İşleri Organizatörü" sayılabilmeleri için de 215.600.000 YTL belge ücretini Ulaştırma Bakanlığı Kara Ulaştırma Genel Müdürlüğü'ne peşin olarak ödemesi gerekmektedir.

Belge ücretleri her yıl değerlendirme oranında artmaktadır. Danıştay teminat mektubu alınması kısmını iptal etmiştir. Bu belge ücretleri beş yıllık süre içinde geçerlidir. Bu konuda Danıştay önünde birçok dava bulunmaktadır.

Kombine taşımacılık yapan şirketler ya da bir lojistik organizasyonu içinde yer alan firmalar için birden çok belge gerekmektedir. Bu belgeler tüm taşıma sistemleri için zorunludur. Belgesiz taşıma yapılması durumunda, fatura düzenlenemeyeceği, fatura düzenlenmesi halinde her düzenlenen fatura başına 5.000.000 YTL para cezası verileceği doğrudan kanuna konmuştur (4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu).

Kara Taşıma Kanunu ve Kara Taşıma Yönetmeliği düzenlenmekte, fakat havayolu, denizyolu veya demiryolu taşımacılığını düzelememektedir. Karayolu dışında kalan diğer taşıma sistemleri için kendi düzenlemeleri vardır.

Tablo 4.3: Yetki Belgesi Türleri, Verilen Belge Sayıları ve Belge Ücretleri

Sıra No	Belge Türü	Belge Tanımı	Belge Ücreti	Verilen Belge Sayısı
1	C1	Kendi İştigali ile İlgili Uluslar arası ve Yurtiçi Eşya Taşıma	5.390	80
2	C2	Uluslar arası Ticari Eşya Taşımacılığı	43.120	1.406
3	C3	Uluslar arası Ev Büro Eşyası Taşımacılığı	10.780	10
4	D1	Otobüsle Şehirlerarası Tarifeli Yolcu Taşımacılığı	32.340	430
5	D2	Otobüsle Şehirlerarası Tarifesiz Yolcu Taşımacılığı	16.170	599
6	D3	Otobüsle Şehirlerarası Personel Taşımacılığı	5.390	22
7	E1	Kamu Kuruluşları Ticari Yolcu ve Eşya Taşımacılığı	21.560	1
8	F1	Yurtiçi Yolcu Taşıma Acenteliği	4.312	1.898
9	F2	Uluslar arası Yolcu Taşıma Acenteliği	6.468	47
10	G1	Yurtiçi Eşya Taşıma Acenteliği	4.132	209
11	G2	Uluslar arası Eşya Taşıma Acenteliği	6.468	237
12	G3	Yurtiçi kargo Acenteliği	4.132	746
13	G4	Uluslar arası Kargo Acenteliği	6.468	1
14	H1	Yurtiçi Eşya Komisyonculuğu	4.312	1.146
15	H2	Uluslar arası Eşya Komisyonculuğu	6.468	67
16	L1	Yurtiçi Lojistik İşletmeciliği	107.800	148
17	L2	Uluslar arası Lojistik İşletmeciliği	215.600	30
18	M1	Şehir içi Kargo İşletmeciliği	10.780	15
19	M2	Yurtiçi Kargo İşletmeciliği	161.700	148
20	M3	Uluslar arası Kargo İşletmeciliği	215.600	30
21	N1	Şehir içi Nakliyat Ambarı İşletmeciliği	2.156	107
22	N2	Yurtiçi Nakliyat Ambarı İşletmeciliği	21.560	223
23	P1	Şehir içi Dağıtıcılık Kuryelik	10.780	15
24	P2	Yurtiçi Dağıtıcılık Kuryelik	161.700	18
25	R1	Yurtiçi Taşıma İşleri Organizatörlüğü	161.7000	1.005
26	R2	Uluslar arası Taşıma İşl. Organizatörlüğü	215.600	156
27	T1	B.şehir Belde Sınırları İçinde Yolcu Terminal. İşletmeciliği	1.078	29
28	T2	B.şehir Belde Sınırları Dışında Yolcu Terminal. İşletmeciliği	1.078	243
29	T3	Eşya Terminal İşletmeciliği	1.078	7
30	K1	Yurtiçi Ticari Eşya Taşımacılığı	10.780	165.029
31	K2	Kendi İştigali ile ilgili Yurtiçi Eşya Taşımacılığı	5.390	93.392
32	K3	Yurtiçi Ticari Ev Büro Eşyası Taşımacılığı	5.390	812
	TOPLAM			268.482

Kaynak: (www.tuik.gov.tr 2006).

Türkiye Cumhuriyeti Karayolu uzunluklarını ele aldığımızda 2004 yılı sonu itibari ile Devlet Yolları uzunluğu 31,446 km, İl yolları uzunluğu 30,368 km'dir. 1980'lerde yapımına başlanan otoyol toplam uzunluğu ise 2004 yılı sonunda 1,892 km. ulaşmıştır. (www.tuik.gov.tr 2006)

Gerek araç sayısı fazlalığı ve gerekse aşırı yüklemeler, karayolu üzerindeki trafik güvenliğini olumsuz yönde etkilemektedir. Karayollarının geometrik ve fiziki kapasitesinin üzerinde yüklenmesi, karayolları üzerinde trafik güvenirliliğinin azalmasına, kazaların hızla artmasına sebep olmaktadır.

Türkiye'de karayolları üzerinde ağır taşıt oranının yüksek olması trafik güvenliğini azaltan önemli hususlardan bir tanesidir. Türkiye de toplam araç parkı içinde otomobil dışında kalan araçların payı 2000 ile 2004 arasında yüzde 49,74 ile yüzde 55,8 oranında değişmiştir. 2001 yılında kamyon sayısı 394,283 olup, 2004 yılına gelindiğinde bu sayı 647,420 'ye çıkmıştır (www.tuik.gov.tr 2006).

Türkiye'de araçların ağırlık muayenesi, 1985 yılına kadar Karayolları Genel Müdürlüğü, Emniyet Genel Müdürlüğü ve Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonu temsilcilerinden oluşan bir komisyon tarafından yapılmaktadır. 1985 yılından itibaren araçların teknik denetimleri Karayolları Genel Müdürlüğü'ne bağlı tesisler, kamp treyler veya kurum dışı yerlerde yapılmaktaydı. Bu denetimler göz ile ve araç kullanılmadan yapılmaktaydı. Bu denetimlerde olması gereken eğitimli personel ve tam donanımlı "muayene kanalı" bulunan muayene istasyonlarında olması gerekmektedir. 04.06.2003 yılında araç muayene istasyonları özelleştirme kapsamına alınmıştır

Araç muayene istasyonları 2004 ve 2005 yıllarında Karayolları Trafik Kanunu'nda yapılan değişikliklerle Ulaştırma Bakanlığı'na devredilmiştir. Ulaştırma Bakanlığı 23.09.2004 yılında yaptığı ihale ile TÜV SÜD Teknik Güvenlik ve Kalite Denetim Ticaret Ltd.Şti ve Afken Holding A.Ş. oluşan orta girişim tarafından 613,5 milyon dolarlık en yüksek teklif ile 20 yıl süre ile alınmıştır.

Projenin hedefleri: (www.kugm.gov.tr.2008) arasında; sağlıklı taşımacılık yapılması, araçların yakıt ve işletme giderlerinden maliyet azaltıcı önlemlere ulaşılması, piyasaya

düzen getirilmesi, taşıt tekniğine yardımcı olacak bilgilerin toplanması ve değerlendirilmesi gibi amaçlar yer almaktadır.

Araç muayene istasyonlarının ihale usulü ile yabancı firma ve yerli ortaklarına verilmesinin amacı ülkemiz taşıma firmalarının büyük yatırımlar yaparak aldıkları araçların Avrupa ülkelerine yaptıkları taşımalarda oluşacak sıkıntıları azaltmaktır.

4.2.3 Türkiye Havayolu Taşıma Politikaları

İkinci Dünya Savaşı'nın sonunda sivil havacılık alanında çok önemli adımlar atılmıştır. Uçakların modernizasyonuna hem de yeni havalimanlarının yapımına ağırlık verilmiştir. 1949 yılında, Bayındırlık Bakanlığı'na bağlı Hava Meydanları Bürosu kurulmuştur. 1956 yılında çıkarılan bir kanunla Devlet Hava Meydanları İşletmesi kurularak havalimanlarının işletilmesi ve uçuş güvenliğinin sağlanması amaçlanmıştır. Türk Hava Yolları uzun bir süre tek ticari havayolu taşıyıcısı olarak faaliyetlerini sürdürmeye devam etmiştir.

Türkiye'de piyasanın serbest pazara açılması çok uzun yıllara yayılmıştır. Türkiye'de ise 1997 yılında Atatürk Havalimanı dış hatlar terminali özelleştirmesini kazanan TAV, daha sonra iç hatlar terminalini de bünyesine katarak ilk özelleştirme deneyimi yaşamıştır. Ülke içinde Ankara Esenboğa Havalimanı ve İzmir Adnan Menderes Havalimanları, yurt dışında ise Gürcistan'da Tiflis ve Batum, Tunus'ta Enfidra ve Monastere havalimanlarının yapım ve işletmesini üstlenmiş olan TAV, 11.000'ni bulan çalışanı ile dünya havacılık devleri arasına girmiştir.

2001 Ekonomik Krizi ve 11.Eylül 2001 tarihinde ABD'de ortaya çıkan terör eylemleri nedeniyle hava ulaşımında ciddi güvenlik önlemleri alınmış, yolcu ve yük taşımacılığında ciddi düşüşler yaşanmıştır. Havayolu işletmeleri bu sıkıntılı durumdan kurtulmak için filo küçültülmesi, işten çıkarmalar ve uçulan bazı hatların iptal edilmesi ve bazı hatlarda uçuş frekanslarının azaltılması yoluna tercih etmişlerdir. Irak Savaşı, sars virüsü, ekonomik kriz ve petrol fiyatlarında yaşanan artış havayolu taşımacılığını ve sektörünü etkilemiştir. (IATA 2002)

2003 yılından itibaren sektör tekrar büyüme trendine girmiştir. Türkiye’de bu gelişmelerden etkilenmiş ve gerek idari yapılanmadaki gerekse girişimcilerin bu alana ilgisinin artması ile filo, havaalanı ve yolcu değerlerinde büyük artış göstermiştir. (Emekli 2007).

Türkiye’de havayolları 1980 yılından itibaren yasal düzenlemeler yapılarak özel hava yollarının kurulması ve yük taşıma hizmetlerinin başlaması sağlanmıştır. 1995 yılının sonunda Devlet Hava Meydanları İşletmesi tarafından işletilen havalimanı ve meydanlarının sayısı 24 iken, Süleyman Demirel (Isparta), Milas (Bodrum), Çarşamba (Samsun), Kapadokya (Nevşehir), ve Sabiha Gökçen (İstanbul) havalimanlarının tamamlanmasıyla, 1999 yılı sonunda 18 Uluslararası statüde olmak üzere toplam 38 havalimanına ulaşılmıştır.

Hava alanı yatırımlarının, 80’li yılların sonunda ve 90’lı yılların başlarında, yeni konvansiyonel hava alanı yapımından ziyade mevcutların standartlarının geliştirilmesi üzerinde yoğunlaştırılmıştır. Bu arada, hava trafik kontrol, haberleşme, seyrüsefer hizmetleri, yer hizmetleri vb hizmetlerin kalite ve marka değerini artıracak yatırımlar sürdürülmüştür. (Türkiye Lojistik Sektörü Altyapı Analizi, 2006, s.68)

Türk Hava Yolları Kargo taşımacılığının yolcu uçaklarında ortaya çıkan fazla kargo kapasitesini kullanarak tarifeli kargo hizmeti sunmaya başlamıştır. Fakat bu kapasite artan talebi karşılayamadığı için önce iki adet 727 uçağını kargo uçağına dönüştürmüş ve bir süre kargo hizmeti vermiştir. Bu uçakların satılması ve son dönemde gelen kargo talebin cevap verebilmek için bir adet A310 kargo uçağı ve yolcu uçaklarının fazla kargo kapasiteleriyle sektörde hizmet vermektedir. THY yanında özel hava taşıma firmalarında kurulmuştur. 2005 yılında MNG Hava yolları sonrasında Pegasus, Onur Air, Atlas Air, ve Anadolu Air kurulmuştur.

Türkiye’de havayolu kargo talebi hızlı artmasına rağmen havayolu kargo hizmetleri ile ilgili altyapıda çok önemli eksiklikler elde edilmektedir. Hava kargo taşımacılığının, deniz, kara ve demiryolu taşımacılığı ile bütünleşme sorunu vardır.

Tablo-4.4: Son Beş Yılın Hava Kargo Kapasitesi

YIL	İşletici Sayısı	Hava Aracı Sayısı	İç Hat Kargo	Dış Hat Kargo	Toplam Kargo
2002	13	150	181.198	698.935	880.133
2003	11	162	188.936	742.255	931.191
2004	14	202	262.647	860.461	1.123.108
2005	16	240	315.858	933.697	1.249.555
2006	20	259	373.055	973.934	1.346.989
2007	20	250	414.192	1.131.833	1.546.025

Kaynak: (www.dhmi.gov.tr. 2008).

4.2.4 Türkiye Denizyolu Taşıma Politikaları

Deniz Taşımacılığındaki rekabetçi piyasa koşulları Türk ve Avrupa birliği mevzuatları içinde olmasına rağmen büyük ölçüde uluslar arası kurallara ve şartlara bağlıdır. Uluslar arası denizcilik örgütü tarafından düzenleme ve uygulamalar ve bu kapsamda yapılan sözleşmeler sektörde önemli rol oynamaktadır.

1974 tarihli Denizde Can Güvenliğine İlişkin Uluslar arası Sözleşme (1974 SOLAS Sözleşmesi) , Gemilerden Gelen Kirliliğinin Önlenmesine İlişkin Uluslar arası Sözleşmesi (MARPOL Sözleşmesi), ve Yakıt Kirliliğinin Hukuki Sorumluluğuna İlişkin Uluslar arası Sözleşme (CLC Sözleşmesi), bu uluslar arası sözleşme ve düzenlemelerin tipik örnekleridir. (Cansevdi 2004)

Türkiye, denizyolu taşımacılığı bakımından büyük öneme sahiptir. 8333 km olarak hesaplanan kıyı uzunluğu ile Avrupa ülkeleri arasında en uzun kıyı şeridinde sahip olan ülkeler arasında yer almaktadır. Türkiye'nin denizyolunun açık denizlere Akdeniz aracılığıyla ulaşması jeo stratejik önemini artırmaktadır.

Denizyolu taşımacılığının temel elemanları limanlar ve deniz üstü sefer yapan deniz araçlarıdır. Denizyolu taşımacılığı kapıdan kapıya taşımacılık için müsait olmadığı için taşıma sürecinin başlaması o ülkenin çıkış limanlarından olmaktadır. Yüklerin taşıma

işlemlerinden geçerek varış limanına ulaşması ve buradan iç dağıtım, yurtdışı ve transit taşıma gibi farklı taşıma türleri tercih edilebilmektedir.

Teknolojik gelişmeler ve değişen ekonomik koşullar denizyolu taşımacılığını yapısal değişikliklere zorlamıştır. Bu nedenle armatörler ve gemi inşaatçıları yük elleçleme, limanda kalış ve boş seyir süreleri daha az olan gemi tasarımlarına yönelmişlerdir. Böylece denizlerde güvenli ve ekonomik taşımacılık yapmaya uygun Ro-Ro, Konteynır gibi gemilerle, iç sularda ITBS denen itmeli ve çekmeli Römorkör-Mavna sistemi hızla yaygınlaşmaya başlamıştır. (DPT 2007)

Denizcilik sektörü; yük ve yolcu taşımacılığı, gemi inşa sanayi, liman hizmetleri, deniz Turizmi, deniz sporları ile canlı ve cansız doğal kaynakların üretimiyle bir endüstri alanı olduğu kadar aynı zamanda bir ticaret ve hizmet koludur. Petrol, doğalgaz ve madenlerin önemli bir yüzdesinin denizlerin altında bulunması yanında, dünyamızın dörtte üçünün sularla kaplı oluşu denizyolu ulaşımının önemini artıran unsurlardır (DPT 2007)

Türk Denizcilik sektörünün tarihi Türk Denizlerinde düzenli yolcu taşımacılığının başladığı 1843 yılında Sultan Abdülmecit'in buyruğu ile kurulan Fevaid-i Osmaniye ve ilk halka açık anonim şirket şekline kurulup verilen bir imtiyazla ile Boğaziçi hattında yolcu taşımacılığı yapan Şirket-i Hayriye'dir.

Tablo-4.5: Denizcilik Sektöründeki Kamu Kuruluşları Tarihsel Gelişimi

Şirketi Hayriye (1841)
Fevaid-i Osmaniye (1843)
İdare-i Aziziye (1870)
İdare-i Mahsusa (1878)
Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi (1910)
Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi (1923)
A.K.A.Y. – Denizyolları – Fabrika ve Havuzlar (1933)
Denizbank (1937)
Denizyolları ve Limanları Umum Müdürlüğü (1944)
Denizcilik Bankası T.A.O. (1952)
Türkiye Denizcilik Kurumu – TÜDEK (1983)

		<ul style="list-style-type: none"> • D.B. Deniz Nakliyatı T.A.Ş. • Denizcilik Bankası T.A.Ş. 	
TGS A.Ş (1995)	Deniz Nakliyat A.Ş	TDİ A.Ş (1995)	Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşl.(1997)
Deniz İşletmeciliği ve Tankerciliği A.Ş. – DİTAŞ (1974) (DİTAŞ'ın %80 hissesinin sahibi TÜPRAŞ'ın satışından sonraki yeni durumu belirlenecektir.)			
TCDD Limanlar Dairesi (1927)			
Demiryolları, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü (DLH) (1983)			
Denizcilik Müsteşarlığı (1993)			

Kaynak: (Baykal 1999)

Bütün dünyada olduğu gibi Türkiye’de de uluslar arası ticaretin çok büyük bir bölümü ton-km maliyeti en ucuz taşıma türü olan denizyolu ile gerçekleşmektedir. Dış ticaret Taşımalarımızın son on yıllık ortalamasının yüzde 87,7 oranında denizyolu ile yapılmış olması limanlarımızın önemini giderek artırmaktadır. Bu nedenle dünyada yükler birleşerek konteynerleşmeye liman yatırımları da taşımaları terminallerine yönelik yapılmaktadır. Bu çalışma grubunun temel amacı, ülkemizde karayoluna bağımlı hale gelmiş çarpık bir taşımacılığı; denizyolu ve demiryolu taşımacılığının payını artırarak havayolu, boru hatları ve lojistik hizmetlerle bütünleşerek dengeli bir şekilde geliştirecek ulaştırma stratejilerine katkıda bulunmaktadır. (DPT 2007)

4.2.4.1 Türkiye Cumhuriyeti Denizcilik Sektörünün Mevcut Durumu

Türkiye Cumhuriyeti Deniz Ticareti Sektörü ürün gruplarına göre incelendiği zaman ürün özelliklerine göre farklı şekilde geliştiği ve farklı özelliklere sahip olduğu görülmektedir.

Uluslar arası Ticaret son yirmi yılda çok büyük gelişmeler göstermiştir. Dış ticarete ortaya çıkan gelişmeler taşıma araçlarının türlerinin değişmesine ve çeşitlenmesine neden olmuştur. Taşıma tiplerinde ve taşıma süreçlerinde uzmanlaşma bu sürecin zorunlu bir aşaması haline gelmiştir. Uzmanlaşma güvenli, ekonomik, piyasa seviyesinde karlılık, ülke ekonomisi içinde ekonomik değer sağlayacağı kesindir.

Dış Ticaret politikalarının ithalat ve ihracat politikaları hakkında veri tabanı oluşturmak amacıyla uluslar arası ticaret politikaları gemi tiplerinden hangisi ile taşınacağını açıklamak için ayrı ayrı gruplandırılmıştır. Gümrük Tarife İstatistik Pozisyonlarını oluşturan Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) tarafından yayınlanan hangi ürün karmaları hangi gemi tipleri ile taşınacağını ortaya koymuşlardır.

Gemi Tiplerine göre yapılan gruplandırmada hangi malların hangi gemi tipleri ile taşınacağı belirlenmiştir. (DPT 2007).

Ham Petrol Taşımaları: Türkiye’de ham petrol taşımaları tanker gemilerle taşınmaktadır. Türkiye için ham petrol ihracatı söz konusu olmayacağı için bu tip gemiler sadece ülkenin petrol ithalatını karşılamayı amaçlamaktadır.

İşlenmiş Petrol Taşımaları: Rafineri sahalarında işlenmiş petrol ürünü ve türevlerinin hem ithalatı hem de ihracatı söz konusudur. Benzin, Nafta, Solventler, Gazyağı, Motorin, Dizel, vs ürünlerdir. Bu taşıma için International Maritime Goods Organizations (Uluslar arası Tehlikeli Madde Örgütü) tarafından hazırlanan IMDG kodları ile yapılmaktadır.

Asfalt Taşımaları: Asfalt grubu, asfalt yanında petrol koku, petrol yağları ve bitümenli karışımları içermektedir.

LPG-LNG Taşımaları: bu sınıf içinde ülke dışından getirilen sıvılaştırılmış Doğal Gaz ve petrol gazları yer almaktadır. Bu taşıma için özel gemi tipleri vardır.

Asit Taşımaları: Asit tankerlerinin taşımaları kapsamında; sınıai yağ asitleri, asit yağları, diğer asitler (önemli ölçüde sülfirik asit, fosforik asit, silisyum dioksit), sodyum hidroksit, potasyum hidroksit, eter oksitler, etilen oksit, aseton setonlar, asitlerin anhidritleri, alkil benzenler ve naftalinler genel olarak yer almıştır.

Amonyak ve Kimyevi Madde Taşımaları: Bu mal grubunda genel olarak; sınıai yağ alkolleri, mayi amonyak, gliserinler, kimyevi, esterler ve tuzlar, üre, stearatlar, plastik hammaddeleri yer almıştır

Yağ Taşımaları: Bu grupta zeytinyağı, soya yağı, palmiye yağı, koka yağı, ay çiçek yağı, sanayide kullanılan nebati yağlar yer almaktadır

Cevher ve Benzeri Taşımaları: Cevher ve benzeri taşımalar grubunda yer alan dış ticaret malları; demir piritleri, kükürt, kum, kuvarz, kaolen, tabii kalsiyum fosfat, çimento, amyant, perlit, cevherler (demir, bakır, çinko, alüminyum ve diğerleri), kömürler, nitritler, fosfatlar ve ayrıca pikler, dökme demirler, metal döküntü ve kırıntıları, ferro (krom, manganez, silisyum, alyanjlar) yer almaktadır.

Hububat ve Benzeri Taşımaları: Bu grupta hububat, bakliyat ve tohumlar yer almıştır.

Kereste ve Benzeri Taşımaları: Bu grupta tomruklar, maden direkleri, her türlü ağaç ve kereste, demiryolu traversleri, kontraplaklar, panolar, metal çubuk, şerit ve borular, portatif binalar, (ihracatta) mobilyalar yer almıştır

Karışık Eşya Taşımaları: Karışık eşya kapsamında olan mallar; kurutulmuş meyveler, kuruyemişler, kakao, çay, kahve, baharatlar, meyve suları, konserveler, içkiler, mumlar, gübreler, giyim eşyaları, postlar, iplikler, yün, pamuk, ağaç eşyalar, çimento ve betondan eşyalar, demir çelik eşyalar (metal eşyalar), motorlar, türbinler, imalat makineleri, kâğıtlar, jütler, halı ve kilimlerdir. Esasen toplu yük durumunda olmayan kırkambar tabir edilen yüklerdir. Kıymetli kırkambar yükleri konteynır taşımalarının kapsamına alınmıştır

Ro-Ro (Tekerlekli Araç) Taşımaları: Bu taşıma kapsamına; lokomotifler, vagonlar, kendi tekerleğiyle hareket edebilen veya çekilebilen bütün araçlar, makineler, nakil vasıtaları dahil edilmiştir. Bu kapsamda araçların yükleri bulunmamaktadır

Konteynır Taşımaları: Konteynır taşımaları, yukarıda da belirtildiği gibi kırkambar nitelikli yüklerden kaplı taşımalara uygun olabilecek daha ziyade pahalı mallar ve yükleme boşaltmada zarar görme ihtimali yüksek olan mallar ile soğutma tertibatlı konteynerlerle taşınabilecek soğuk yükleri kapsamaktadır.

Havalandırılmalı Yük Taşımaları: Taşınma sırasında havalandırma ihtiyacı (hava sirkülasyonu) olan ve mutlak surette soğutma tertibatlı taşıma türüne ihtiyaç göstermeyen; patates, soğan, turunçgiller, kısa sürede bozulma durumunda olmayan

diğer sebze ve meyveler, unlar ve bazı tohumlar, tütün ve mamulleri-döküntüleri ve küspeler gibi mallar bu gruba dahil edilmiştir.

Canlı Hayvan Taşımaları: Her nevi canlı hayvan bu grubun kapsamında kabul edilmiştir.

Soğuk (Frigorifik) Taşımalar: Taze ve dondurulmuş; etler, sakatatlar, balıklar, meyveler, yağlar, süt, yoğurt ve taze ve yarı mamul deriler soğuk taşıma kapsamında kabul edilmiştir.

Tablo-4.6: Ulaştırma Türlerine Göre Türk Dış Ticaret Yüklerinin Ağırlık Yüzdeleri

Yıllar	Denizyolu	Demiryolu	Karayolu	Havayolu	Boru/Diğer
1994	92.06	0.50	7.19	0.25	-
1995	91.25	0.76	7.62	0.15	0.22
1996	84.84	0.29	11.40	0.75	2.71
1997	85.52	0.31	12.46	0.41	1.31
1998	88.05	0.59	9.11	0.28	1.97
1999	88.86	0.51	8.67	0.17	1.80
2000	88.98	0.52	8.34	0.15	2.01
2001	87.91	0.56	9.71	0.17	1.65
2002	87.63	0.73	9.49	0.16	1.99
2003	87.70	0.83	10.58	0.11	0.77
2004	87.40	1.18	10.32	0.14	0.95

Kaynak: (DPT 2007)

TÜİK verilerine göre 2004 yılında dış ticaret taşımalarında ihracatın yüzde 80'i, ithalatın yüzde 91'i ve toplamda ise yüzde 88'i denizyolu ile yapılmaktadır. İthal ve ihraç yükleri yüksek oranda denizyolu ile taşınmasına rağmen buradaki sorun Türk Bayraklı gemilerin bu taşımalardan aldığı payın son on yılda hızla azalmasıdır. 1995 yılında ithalatın yüzde 42'si, ihracatın yüzde 39'u Türk Bayraklı gemilerle yapılırken 2004'de ithalatın yüzde 25'i, ihracatın da yüzde 18'i Türk Bayraklı gemilerle yapılmıştır. Dış ticaret taşımalarına ödenen navlunun ileriki yıllarda daha da fazlasını ödememek için filonun gençleştirilmesi ve kamu yüklerinin taşınmasında Türk Bayraklı gemilere öncelik veren uygun sözleşmelerle denizcilik sektörünün desteklenmesi gerekmektedir.

Cumhuriyetin kurulmasından 1980'li yıllara kadar geçen süreç içerisinde, Türkiye'de Faaliyet gösteren gemi işletmeciliği firma ve kurumlarının sayısının 18'i geçmediği görülmektedir. 1980 sonrasında günümüze kadar gelen süreç içerisinde bu sayı 110'a ulaşmıştır.

4.2.4.2 Türkiye Limanlarının Geliştirilmesine Yönelik Politikalar

Türkiye’de uluslar arası ticaretin büyük bir bölümünün halen en ekonomik sistem olan denizyolu ile gerçekleştirildiği ve ticarete konu olan malların ekonomiye giriş çıkış yaptığı üsler olarak ifade edilebilen limanlar, taşıma zincirinin deniz ayağını oluşturmaktadır. Limanların, ülke ekonomisinin gelişmesindeki önemli rolü göz önüne alınarak, hizmetlerin en iyi şekilde yapılması, AB’ye uyum sürecinde kısa ve uzun vadeli önlemler hem liman içi sahalarında hem de terminal yönetiminde alınmak zorundadır.

Türkiye’de liman gelişi kararlarının sağlıklı bilgi ve verilere dayandırılmasını sağlamak üzere 1999 yılında başlatılmış olan limanlar ana planı çalışması 2001 yılında tamamlanmıştır. Sekizinci Kalkınma Planı dönemi sonunda Türkiye limanlarındaki konteyner elleçlemenin 1,9 milyon TEU (Twenty- feet Equivalent Unit) ulaşması beklenirken 2,3 milyon TEU olarak gerçekleşmiştir. Yap-İşlet-Devret (YİD) modeli ile gerçekleştirilmesi planlanan Kuzey Marmara limanı ve İzmir limanı tarama ve tevsii projeleri ile Derince konteyner limanının inşaatı başlatılmamıştır. Kuzey Ege liman etüdü sonuçlandırılmıştır. Türkiye’de deniz emniyetinin güçlendirilmesi konusunda AB müktesebatına ve uygulamalarına uyum amacıyla İspanya ile ortaklaşa yürütülen çalışmalar tamamlanmıştır. (DPT 2007)

Türk Limancılık Politikasında Son Dönemlerde Meydana Gelen Gelişmeler: (DTO 2006) incelendiğinde; liman yönetimi üzerine birçok proje geliştirilmiştir. Günümüz koşullarına uyumlu duruma getirme, Türk bürokratik yapısından kaynaklı sorunların giderilmesi kamu otoritelerinin dikkatlerini liman işletmeciliği ve limancılık yatırımlarına çekmek ve daha da çok geliştirmektir. Buna ek olarak; Türk limanlarını İMO FAL konvansiyonu kapsamında Türkiye’deki limanları dünya limanları ile uyumlu hale getirmek, Bu amaçlarla, “Türkiye Limanları için, Dünya ve Avrupa Birliği’ne uyumlu bir Liman Yönetim Modeli Seçimi Etüt Çalışması “ adı altında 2007 yılında başlayan ve iki yıl sürecek bir proje çalışması başlatılmıştır. Proje sonunda etkin liman işletim ve yönetim sistemi modeli olacak ve limanlarda adil bir rekabet ortamının sağlanması amaçlanmaktadır.

AB ve Akdeniz havzasındaki ülkelerde uygulanan tarifelere uygun olarak Türkiye’deki limanlarda uygulanan liman ücret tarifelerinin aynı seviye çekilmesi amacıyla

01.08.2003 tarihinden itibaren Türk limanlarında uygulanacak liman ücret tarifeleri belirlenmiş, aynı tarihte uygulamaya başlanmış ve böylece ülkemiz Limaları için tek bir tarife oluşturma hedefi amaçlanmıştır. Liman ücret tarifelerinde yüzde 50, fener ücretlerinde, yüzde 30, turist gemileri ve kabotaj hattında çalışan gemiler için sağlık rüsumunda yüzde 50 indirim sağlanmıştır. Ancak, bu indirimleri ihracatçı ve ithalatçı şirketlere ve liman hizmetlerinden faydalanan nihai kullanıcılara ne derecede fayda sağladığı konusunda sıkıntılar vardır.

Türkiye limanlarının en ciddi sıkıntısı Türk limanlarına Ana Hat gemilerinin gelmemesidir. Türkiye, transit olarak limanlarımıza gelen konteynerleri devamlı olarak gümrüklerde konteynerlerin açılıp muayene edilmesini gerektiren kırmızı hatta düşürülür. Bu durum liman masraflarını artırmaktadır. Bu masraflar da 350 Amerikan Doları civarında masraflardır. Transit taşımalarda mümkün oldukça Türk limanları tercih edilememektedir (www.utikad.org.tr 2008).

Türk Dış Ticaretinin ithalat tarafının yüzde 86'sı denizyolu ile yapılmasına ve dünya deniz ticaret hatlarının merkezinde bulunmasına rağmen Türkiye'de, limanlarda teknolojik yetersizlikler ve altyapı eksiklikleri bulunmaktadır. Bununla beraber demiryolu hatlarına yıllarca yeterli yatırım yapılmaması ve sermaye yetersizlikleri sonucunda Türkiye liman ve iskelelerinde, Denizcilik Müsteşarlığı verilerine göre 2005 yılında 213.476.548 ton yük elleçlenmiştir.

Türkiye ölçeğinde bir ülke için son derece düşük elleçleme rakamıdır. Türkiye'nin Cumhuriyet Döneminin başlarında geliştirmeye çalıştığı Denizcilik ve Demiryolu hatlarımızın yenilenmesi ve ilave yatırımlar yaparak ülkenin hak ettiği altyapı düzeyine ulaşmak zorundadır. Günümüzde liman sadece Devletçi politikalar ile yürütülemez özel sektörlerde artan dış ticaret trafiğinin gereği olarak kendi limanlarını kurma ve geliştirme başlamıştır.

Borusan ve Ev-yap bu duruma örnek gösterilebilir. Ev-Yap limanı İzmit'te, Borusan limanı Gemlik'te armatörler tarafından konteyner taşımacılığında kullanılan önemli limanlardır. Diğer taraftan, Mersin, İzmir, gibi limanlar devlete ait olan limanlar özelleştirme yoluyla büyük şirketlere satılmıştır. Devlete ait olan limanların tamamının

özelleştirilmesi söz konusudur. Bu durum liman işletmeciliği konusunda rekabeti artıracaktır.

4.2.4.3 Kamu'ya Ait Limanlar ve Mevcut Durum Analizi

Türkiye'de Devlet tarafından işletilen başlıca limanlar 2008 yılı sonu itibariyle; Haydarpaşa Limanı, İzmir Limanı, Mersin Limanı, İskenderun Limanı, Bandırma Limanı, Derince ve Aliağa Limanı olmak üzere yedi tanedir. Bunlardan Mersin Limanı ve İzmir Limanı 2007 yılında özelleştirilmiştir.

4.2.4.3.1 Haydarpaşa Limanı

Liman özelliğine 1967 yılında kavuşan Haydarpaşa Limanı, TCDD tarafından işletilmekte 320.000 m² ve 400.000 TEU konteyner elleçleme kapasitesine sahiptir. Ayrıca Haydarpaşa Limanı'na bağlı olan Göztepe Kara Terminali bulunmaktadır. 55.000 m² ve 52.000 TEU depolama kapasitesine sahip olan Göztepe Kara Terminalinde yükleme, boşaltma ve gümrük işlemleri bu depolama sahasında yapılabilmektedir.

Rhein-Main-Tuna nehri kanalı ile Avrupa ve Karadeniz ülkelerini kapsayan bölgede önemli bir konuma sahiptir. Kara ve deniz taşımacılığına demiryolu boyutunu da eklemiştir. Temel problem yer darlığı olduğundan konteyner hizmetleri aksamaktadır. Zemin bozukluğu, mevcut raylar üstüne asfalt çekilmesi, konteynere uygun rıhtım vinci olmayışı gibi fiziki yetersizlikleri mevcuttur. Haydarpaşa limanının yetersizliği Ambarlı liman bölgesinin gelişmesini hızlandırmıştır. Pendik'te özel sektörün Ro-Rolimanının (terminalin) devreye girmesiyle özelleştirme kapsamı dışında tutulan limanın gelirleri daha da düşmektedir. Bugün itibariyle Haydarpaşa limanında 4 adet Gantry Crane, 1adet MHC konteyner yükleme boşaltma kullanılmakta olup, kapasite fazlalığı söz konusudur. Ambarlı doyum noktasına ulaştığından Haydarpaşa Limana geri dönüş başlamış olup; konteynerde artış gözlenmektedir. JICA raporlarında Haydarpaşa Limanın alternatifi bir liman yeri bulunamadığından kaldırılması söz konusu olmayıp, kapasitesi 550 bin TEU olarak sınırlandırılmış, bundan sonra Derinceye bir konteyner terminali öngörülmüştür. Liman bölgesinin Haydarpaşa Garı ile birlikte rant ve cazibe merkezi olarak değerlendirilmesi girişimleri gözlenmektedir (DPT 2007).

4.2.4.3.2 İzmir (Alsancak) Limanı

İzmir şehri Ege Bölgesinin Batı bölümünde kurulmuş tarihsel ve coğrafi olarak liman şehri olma özelliklerine sahiptir. İzmir liman Geniş sanayi ve tarımsal hinterlandı olan İzmir ilinin ve ege Bölgesinin gelişmesi ve Uluslararası ticarete açılmasında çok önemli bir yere sahiptir. İzmir limanı kara ve demiryolu ağı ile iç kısımlara bağlanmaktadır.

1875 tarihinde Sultan Aziz tarafından inşa ettirilen limanın imtiyazı Fransız Şirketi M.R. Gifre'ye verilmiştir. Pasaport – Konak arası ile mendirek inşası görevlendirilmiş şirket tarafından 1877 tarihinde tamamlanmıştır. (www.wowturkey.com 2008).

Bu arada, Demiryollarına bağlı olarak işletilen Alsancak İşletmesi yerine Bayındırlık Bakanlığınca tevziat programı gereğince inşa edilen Alsancak Beton İskelesi'nin 13.3.1957 T. ve 4/8783 sayılı Bakanlar Kurulu kararıyla TCDD'ye devri sağlanmış ve iskele 1,6.1959 tarihinden itibaren işletmeye açılmıştır.

22.01.1960 T. ve 4/12662 sayılı Vekiller Heyeti kararıyla Denizcilik Bankası T.A.O.na devri kararlaştırılmış ve iskele 27.4.1960 tarihinde Denizcilik Bankası T.A.O.İğine devredilmiştir. (www.tcdd.gov.tr 2007) yılına kadar TCDD tarafından işletilen İzmir Limanı liman olma özelliğine 1967 yılında kavuşmuştur. 2006 yılında 850.000 TEU konteyner elleçlenen İzmir Limanı 902.000 m²'dir.

2007 yılında özelleştirme kapsamında, TCDD İzmir Limanı, 49 yıl süre ile "işletme hakkı verilmesi" yöntemiyle özelleştirilmesi ihalesi 03.05.2007 tarihinde yapılan nihai pazarlık görüşmelerinde en yüksek teklifi 1.275.000.000 ABD Doları'na Global Yatırım Holding –Ege ihracatçılar Birliği Hutchison Holding Ortak Girişim Grubu tarafından alınmıştır. Bölgesel ve Ulusal Lojistik politikalarımız için İzmir limanı çok önemli bir konuma sahiptir. Dış Ticaretin gelişmesi ve iç pazarların Liman sahasına bağlanması için karayolu ve demiryolu hatlarının geliştirilmesi gerekmektedir.

4.2.4.3.3 Mersin Limanı

T.C Devlet Demir Yolları İşletmesi Genel Müdürlüğünce Mersin Limanının özelleştirme işlemleri tamamlanmış ve ihale sonucu Limanın işletme hakkı Akfen-PSA Ortak Girişim Grubu verilmiştir. İskenderun Limanının işletme hakkı devrini de Akfen-PSA Ortak

Girişim Grubu almıştır. PSA – Afken O.G.G ile Özelleştirme İdaresi arasında 11.05.2007 tarihi itibarıyla sözleşmesi imzalanmış ve satı bedeli peşin olarak tahsil edilmiştir (www.oib.gov.tr 2008).

Coğrafi konumu, kapasitesi ve geniş toplama ve dağıtım alanının yanı sıra yurtiçi ve yurtdışına olan bağlantı kolaylığının sağladığı avantajlarla yalnız Türkiye'nin değil, aynı zamanda Ortadoğu ve Doğu Akdeniz'in en büyük limanlarından biridir. Mersin, Anadolu ve denize kıyısı olmayan Asya ülkeleri için giriş kapısı olarak hizmet vermektedir. Türkiye'nin doğu Akdeniz kıyısında yer alması nedeniyle GAP'ın bölge sanayi ve tarımsal ürününün en önemli deniz ayağını oluşturmaktadır. Demiryolu ve karayolu bağlantılarıyla dünyanın Ortadoğu ticareti için ideal konumunda bir transit limanıdır.

2003 yılında Amerika Birleşik Devletleri'nin öndeliğinde koalisyon kuvvetlerinin Irak'ı işgal etmesi ile Mersin Limanına Jeopolitik önemin yanı sıra Askeri ve sivil malzemelerin transit taşınması için kullanılan bir ithalat limanı kimliği kazandırmıştır. Mersin liman bölgesi çevresinde yeni kurulmaya başlanan antrepolar Kuzey Irak'ın temel ihtiyaç maddelerinin toplanma ana amacı ile kurulmuştur.

Mersin limanının yanında yer alacak Mersin Konteynır limanı için İspanyol hibesi kapsamında fizibilite ve ön Çevre Etki Değerlendirme (ÇED) etüdü yapılmış olup 2010 yılında 1 milyon TEU 2020 yılında 2 milyon TEU 2030 yılında 4 milyon TEU kapasiteli bir tesisin ülkemizin Orta Asya, Avrupa-Akdeniz bağlantısında ana taşımalık limanı fonksiyonunu yerine getirecek bir giriş çıkış kapısı olarak hizmet vermesi planlanmıştır. (DPT 2007)

4.2.4.3.4 Bandırma Limanı

Marmara Bölgesini, Ege ve İç Anadolu'ya bağlayan liman mevcut hava ve demiryolu bağlantısıyla bölgenin ithal ve ihraç kapısı konumundadır. İzmir'le olan tren bağlantısı, kombine taşımacılığa yönelik hizmet sunmasına olanak vermektedir. **ULİMAP** bağlamında bu limanın 200.000 TEU'luk geliştirme öngörülmüştür. Bandırma– Yenikapı feribot ve Bandırma-Ambarlı Ro-Ro hatları mevcut olup, rehabilite edilmesiyle İzmir'e olan demiryolu taşımacılığı açısından önemi daha da artacaktır (DPT 2007)

4.2.4.3.5 Derince Limanı

17 Ağustos 1999 depreminden büyük zarar gören Derince Limanı'nın yenilenerek geri sahasının düzeltilmesi gerekmektedir. Derince Limanı ile ilgili yapılan Mastır Plan tamamlanmıştır. Liman özelleştirme programı kapsamında olduğundan TCDD Tarafından AYB kredisi ile yenilenmesi çalışmaları askıya alınmıştır. Bölgede otomobil fabrikaları yoğun olduğundan liman ihraç ve ithal araçlar nedeniyle adeta otomobil terminali görünümündedir. Deprem sonrası rıhtımlarda demiryolu bağlantısı kalmamıştır. Derince Konteynır Terminali Projesi'nin YİD üzerinden ihalesinde DLH yetkilendirilmiş olup, yapılacak ihale ile 1 milyon TEU kapasiteli yeni bir tesis gerçekleştirilecektir (DPT 2007)

4.2.4.3.6 Samsun Limanı

Samsun limanın özelleştirilmesine ilişkin olarak 24.04.2006 tarihi itibariyle yayımlanan ilanlarla ihaleye çıkılmış, ancak son teklif verme tarihi olan 20.06.2006'da alınan teklifler ihale komisyonunca düşük fiyat olarak değerlendirilmiş ve söz konusu ihale iptal edilmiştir. Samsun limanı için en yüksek teklif 125.000.000 ABD Dolar bedelle CEYNAK Lojistik ve Ticaret A.Ş tarafından verilmiştir. İhale sürecinin tamamlanmasından sonra 50 milyon Dolar yapılması planlanmaktadır (DPT 2007).

4.2.4.4 Özel Sektöre Ait Limanlara ilişkin Mevcut Durum Analizi ve Liman Özelleştirmeleri

Özelleştirme kamu mülkiyetine konu olan fiziksel veya mali varlıkların tamamının ya da karar alacak çoğunlukta bir kısmının üretim ve /veya dağıtımını sağlamak üzere özel sektöre gerçek yada tüzel kişiliklere devir edilmesi olarak tanımlanabilir. Bir başka tanıma göre özelleştirme; Özelleştirme kamu varlıklarının veya faaliyetlerin kısmi veya bütünüyle kamu sektöründen özel sektöre transferidir. (Dieter 1991) Özelleştirme İdaresi Başkanlığı'nın tanımına göre; Özelleştirmenin temel amacı devletin ekonomideki sınai ve ticari aktivitesinin en aza indirilmesi, rekabete dayalı piyasa ekonomisinin oluşturulması, devlet bütçesi üzerindeki KİT finansman yükünün azaltılması, sermaye piyasasının geliştirilmesi ve atıl tasarrufların ekonomiye kazandırılması, bu yolla elde edilecek kaynakların altyapı yatırımlarına kanalize edilebilmesidir. (www.öib.gov.tr 2008) Genel olarak özelleştirme kavramına ilişkin olarak yapılan tanımlamalar, daha çok özelleştirmenin amacına, faaliyet alanına, uygulama metotlarına ve sonuçlarına bağlı olarak değişmektedir.

Liman Özelleştirmeleri ise; Liman hizmetlerinin performansına, Liman sektöründe hizmetlerin etkin ve verimli olarak verilmesi ve ticari esneklik sağlanması için kullanılmaktadır.(Emekli 2007). Türkiye’de devlet limanlarının durumu ve özelleştirilmesiyle yapılanlar konusunda, özel limanların durumu, limanların derinleştirme sorunları, yükleme ve boşaltma operasyon verimliliğinin artırılması, yeni ve büyük limanların yapılması gibi birçok sorunla karşılaşmaktadır. Bu sorunların çözümü için Kamu otoritesinin finansal ve idari sıkıntıları bulunmaktadır Kamu sektöründeki limanlar teknolojik gelişmeleri takip edememekte, daha fazla bürokratik işlemler gerektirmekte ve müşteri taleplerine cevap verebilmede fazla etkin olamamaktadır. Kamu limanlarının etkin, verimli ve karlı olduğu durumlarda bile, merkezi idareye bağlı olmanın yaratacağı kısıtlamalar limanı olumsuz yönde etkilemekte ve limanlar serbest rekabet koşulları içerisinde çalıştırılmamaktadır.

4.2.4.5 Özelleştirme Sürecinde Kamu Limanları ile İlgili Sorunlar

Kamu’ya ait limanların sorunları genel olarak ele alındığında; karşılaşılan problemlerden birisi personel yönetimidir. Kamu personel politikasının kurallarına bağımlı kalınmasından dolayı teşvik gibi politikaların uygulanmasında güçlükler söz konusu olmaktadır. Diğer taraftan; liman işletmeleri mali konularda kısıtlı bütçeye sahiptir. Pazarlama faaliyetleri yeterince yapılmamaktadır. Aynı zamanda; rekabet koşullarında ticari esaslara göre uygulanması gereken tarife politikaları uygulanmamakta, liman altyapı ve üstyapısına ilişkin yeterli yatırım gereksinimleri karşılanamamaktadır. Son olarak Gümrük, liman, ticaret odaları, güvenlik gibi kuruluşlar arasında etkin uyum, koordinasyon ve işbirliği söz konusu olmamaktadır (www.denizhaber.com 2008).

4.2.4.6 Limanların Özelleştirilmesi

Limanların etkinliğini artırmak için önerilen yöntemlerden biri de limanların özelleştirme politikaları olmaktadır. Limanların özelleştirilmesi, etkinlik ve verimliliği sağlayıcı ve beklenen ekonomik yararı artıracak faydası ile desteklenmektedir. Bununla beraber devletin pahalı sanayilere dönük uzun dönemli ve finansal ve idari sorumluluğunun azalması özelleştirmelerin politik gerekçelerini oluşturmaktadır. Ancak kamu sektörü sendikanın gücünün azaltılması ve kapitalizmin teşviki gibi sebeplerin var olması nedeniyle özelleştirme teşvik edilmektedir. (Erdal 2008) Aşağıdaki tablo, limanların

özelleştirilmesinden yarar sağlayan kesimleri ve bunlara ilişkin beklenen avantajları Tablo-7 de özetlenmektedir.

Tablo-4,7: Liman Özelleştirilmesi ve Beklenen Avantajları

Yarar Sağlayan Kesimler	Beklenen Avantajlar
Limn Otoritesi	<ul style="list-style-type: none">• Öncelikli şirket hedeflerinin tanınma imkânıllığı ve hükümet kontrollerinin olmaması.• Personel Yönetimi, fiyatlama, bütçe, otoritenin onayı gibi konularda kamu sektörü sınırlamalarının kalkması• Kesin finansal hedeflerin belirlenebilmesi• Hedeflerin ölçülebilirliğinin artması ve maliyetlerde şeffaflık• Maliyet temelli tarifelerin artması, sübvansiyon riskinin azalması• Altyapı yatırımlarının iyileştirilmesine yönelik artan sorumluluk• Liman ücretlerinin daha iyi dağılımı
Terminal Operatörü	<ul style="list-style-type: none">• Gerekli olduğunda yabancı yönetim ve teknik uzman getirebilme fırsatı• Faaliyetlerin çeşitlendirilmesi fırsatı• İşletme ile ilgili ya da finansal hedeflerin başarılmasına ilişkin tam sorumluluk• Maliyet şeffaflığı• Üçüncü kişilerle sözleşme yapabilme özgürlüğü
Limn müşterileri	<ul style="list-style-type: none">• Müşteri odaklı kalite hizmetlerinin sağlanabilmesi• Hizmetlerin hızlı ve etkin olması• Limn hizmet fiyatlarının azalması
Dünya Ekonomisi ve Ulusa Ekonomi	<ul style="list-style-type: none">• Piyasa yapılarına ve talebindeki değişikliklere kolay cevap verilmesi• Denizcilik ulaşım teknolojisi ve İntermodal ulaşımındaki değişimlere hızlı adaptasyon
Hükümetler	<ul style="list-style-type: none">• Hükümetler üzerinde finansal ve mali yükün azaltılması• Hükümetler için ek vergi olanaklarının yaratılması

Kaynak: www. Unctad 1998

4.2.4.7 Liman Özelleştirmenin Temel Amaçları

Limanların özelleştirilmesi ile liman hizmetlerinin etkinliğini ve verimliliğini artırmak, liman kolaylıkları ve kaynaklarının azami kapasite kullanımını sağlamak, ulusal ve bölgesel rekabeti artırmak ile beraber finansal bağımsızlık sağlamak amaçlanmaktadır. Liman özelleştirmenin diğer amaçları arasında bürokrasiyi azaltmak, liman üstyapı ve altyapı yatırım gereksinimlerini karşılayarak limanları teknolojik gelişmelere ve modern işletme tekniklerine uygun olarak işletmek ve idare sistemi kurmak, bölgesel ve ulusal ekonomiye katkıda bulunmak ve sanayinin ve yan sanayinin gelişmesine katkıda bulunmak gibi amaçlara ulaşılması hedeflenmektedir. (Kikeri, Nellis and Shirley M 1992)

Konteyner limanlarının özelleştirilmesine ilişkin yapılan bir anket çalışmasında limanlarda özelleştirmelerin amaçları ile liman yatırımlarında kamu ve özel sektörün rolü değerlendirilmiştir. Bu çalışmada dünya ölçeğindeki en büyük 100 konteyner limanını içermekte ve limanlar, dünya konteyner ticaretinin %80'ini gerçekleştirmiştir.

Araştırma anketine, limanların 48'i cevap vermiş ve bu limanlar 1999 yılında 108 milyon TEU ile dünya konteyner trafiğinin yarısını gerçekleştirmektedir. Ankete katılan limanların 15'i Avrupa'da, 14'ü Asya'da 12'si Kuzey Amerika'da ve 7'si diğer bölgelerde yer almaktadır. Araştırma sonucunda limanların yüzde 50'si özelleştirmenin amacını maliyelerin düşürülmesi / etkinliğin artırılması yüzde 27'si artan ticaret, yüzde 23'ü kamu sektörünün maliyetinin azaltılması ve yüzde 15'i know how olarak belirtilmiştir. (Terzi , Editör Murat Erdal 2008).

Tablo 4.8: Konteyner Limalarında Özelleştirmenin Amaçları

Düşük Maliyet / Etkinlik	%50
Ticaretin Artırılması	%27
Teknoloji Transferi	%15
Kamu Sektörünün Maliyetini Azaltmak	%23
Diğerleri	%21

(Kaynak: Baird 2002).

Limanların özelleştirme süreci ülkelerin özel koşullarına göre değişim göstermekle beraber temel olarak üç tip özelleştirme sürecinden söz edebiliriz. Birincisi liman hizmetlerinin etkinliğinin ve verimliliğinin artırılması amacıyla işletme hakkı devri, imtiyaz anlaşması, kira sözleşmeleri ile bu hizmetlerin özel sektör tarafından yürütülmesidir. (Cook and Kirkpatrick 1989)

Konteyner limanları üzerinde yapılan araştırmada limanların özelleştirilmesinde kullanılan yöntemler için aşağıdaki tabloda görüldüğü gibi limanların yüzde 52'si özelleştirme yöntemi olarak imtiyaz/ kiralama sözleşmesini tercih ederken, yüzde 19'u yap-işlet-devret modelini tercih etmektedir. Kurumlaştırma yöntemini ise 13'ü kullanırken, yüzde 10'u da ortak girişim yöntemini tercih etmişlerdir.

Tablo 4.9: Konteyner Limanlarında Kullanılan Özelleştirme Metotları

Kurumlaştırma	%13
İmtiyaz/ Kiralama	%52
Yönetim Sözleşmeleri	% 2
Yap-İşlet-Devret	%19
Ortak Girişim	%10
Liman Alanının Satışı	% 4
Diğer Yöntemler	% 13

(Kaynak: Baird 2002)

4.2.4.8 Türkiye Limanlarının Özelleştirilmesi

Türkiye'nin ekonomik tarihinin ilk dönemlerinde sermaye, finansman, bilgi, teknoloji yetersizliği gibi nedenlerle özel yatırımlar yapılmamış, iktisadi kalkınmada en önemli rolü kamusal yatırımlar oynamıştır. 1927 yılında yürürlüğe giren Teşvik-i Sanayi Kanunu ise istenilen sonuçlara ulaşılmasını sağlamamıştır.

1929 Dünya Ekonomik Krizi'nin etkileri ülkemizde etkilerini göstermesi üzerine, 1930 yılında Devletçi ekonomi ve Planlı Kalkınma Dönemi başlamıştır. Bu dönem İkinci Dünya Savaşı'nın sonuna kadar devam etmiştir.

1950'li yıllarda hükümet programında "kamu hizmeti niteliği taşımayan alanlarda devletin işletmecilik yapamayacağı ve temel sanayi dışındaki KİT'leri uygun şartlarda özel sektöre devredileceği" görüşü yer alsa da bu yıllarda yoğun bir kamu programı gerçekleştirilmiştir (Terzi, Editör Erdal 2008, s.51).

1960 yılı Anayasal bir kuruluş olan Devlet Planlama Teşkilatının kurulması ve Planlı Kalkınma uygulamalarının kamu ve özel sektör kesimin birlikte ve işbirliği içinde faaliyette bulunmasına dönük ekonomik politikalara ağırlık verilmiştir. Bu dönemde "Sosyal Refah Devleti" politikası çerçevesinde alınan önlemler aşırı müdahaleci ve birçok Kamu İktisadi Kuruluş (KİT)'in tekel durumuna gelmesine neden olmuştur.

1970'li yıllarda Türk Ekonomisi Dışarıdan gelen etkilere karşı etkisiz kalmış Petrol Krizi, ekonomik kriz, 1974 Kıbrıs Barış Harekâtı ve bu harekâtın sonucunda gelen Ekonomik ambargo İthal ikameci ekonomik modelin daha uzun süre uygulanmacılığını kamu otoritelerine göstermiştir.

24.Ocak.1980 piyasa ekonomisine geçilmiş ve devletin ekonomi ve dış ticaret üzerindeki müdahaleci yöntemlerinin azaltılması amaçlanmıştır. 1984 yılında KİT'lerin özelleştirilmesine ilişkin ilk yasal düzenlemeler yapılmıştır.1984 yılında özelleştirme stratejisini saptamak amacıyla bir Master Plan hazırlanmıştır. Dünya Bankası'nın desteği ile hazırlanan bu plan, sektörel yeniden yapılanmayı ve kamu İktisadi Teşebbüslerinin özelliklerine göre özelleştirilmesini içermektedir. Kalkınma Planlarında özelleştirme programını süratle gerçekleştirilmesi amaçlanmaktadır. (Erdal 2008, s.515)

Özelleştirme uygulamalarının en başarılı geçtiği yıllar ise 2005 ve 2006 yılı olmuş ve 8 Milyar Doları aşmıştır. 2007 yılında ise Özelleştirme uygulamaları düşmüş 4 Milyar Dolar olarak gerçekleşmiştir. (www.oib.gov.tr 2007)

Ticari malların ÷lkeye giriş ve çıkışını sağlandığı limanlar, Denizyolu Taşımacılığı'nın en önemli altyapısını oluşturmaktadır. Dış Ticaretimizde ortaya çıkan gelişmeler limanların önemini gittikçe artırmaktadır. Limanların daha verimli kullanılması ve rekabet gücünün artırılması için limanların özelleştirilmesi gündeme gelmiştir. Bu kısımda Türk Liman Özelleştirmesi Türk Denizcilik İşletmesine ait limanların özelleştirilmesi ile Türkiye Devlet Demiryolu'na ait olan limanların özelleştirilmesi şeklinde iki bölüme ayırabilmektedir.

4.2.4.8.1 Türkiye Denizcilik İşletmesi (TDİ) Limanlarının Özelleştirilmesi

Türk Denizcilik İşletmeler (TDİ) Bakanlar Kurulunun 10.08.1993 tarihi ve 93/4693 sayılı kararı ile özelleştirme kapsamına alınmış ve özelleştirme stratejisi Özelleştirme Yüksek Kurulunun 30.10.1995 tarih ve 95/81 sayılı karar ile belirlenmiştir.

TDİ'nin Tekirdağ, Hopa, Giresun, Ordu, Sinop, Rize limanları 1997'de Antalya limanı 1998'de Alanya ve Marmaris Limanları 2000 ve eşme, Kuşadası, Trabzon ve Dikili limanları 2003 yılında özel sektöre "İşletme hakkı devri yöntemi" ile 30 yıllığına özelleştirilmiştir. (Tablo–10)

Tablo–4.10: TDİ Limanlarının Özelleştirme Tarihleri (DPT, 2006)

Limanlar	Özelleştirme Yılları
Tekirdağ, Hopa, Giresun, Ordu, Sinop ve Rize	1997
Antalya	1998
Alanya ve Marmaris	2000
eşme, Kuşadası, Trabzon ve Dikili	2003

Türkiye'de liman özelleştirilmesi 1990'lı yıllardan sonra ivme kazanmıştır. Özelleştirme sonucunda performans farklarını ölçtüğümüz zaman özellikle 1998 yılında 36.931TEU olan konteyner hizmetlerini, 2007 yılında 63.399 TEU' ya çıkarmıştır. 2008 Mayıs ayı itibariyle de konteyner hizmetleri 23.772 TEU olarak gerçekleşmiştir. Antalya limanının hizmet kapasitesini ikiye katlaması özelleştirme sürecinin başarısını yansıtmaktadır.

Tekirdağ limanında ise toplam hizmet hâsılatı çok az bir gerileme göstermesine rağmen limanın özelleştirme sürecinden sonra Doğrudan yatırım olarak 65 milyon Dolar harcanmıştır. (Doğan 2008)

TDİ limanlarının özelleştirme öncesi ve sonrasına ilişkin toplam hizmet verileri de (Tablo) de yer almaktadır. Alanya, Ordu, Rize ve Tekirdağ limanları özelleştirme sonrası önemli oranlarda performans artışı sağlamıştır. Antalya, Giresun, Marmaris ve Sinop limanlarında verilen hizmet miktarında, biraz azalma görülmekle birlikte hizmetlerin uzun dönemde artacağı beklenmektedir

Tablo-4.11: TDİ Limanlarının Özelleştirme Öncesi ve Sonrası Toplam Hizmet Miktarı(000,Ton)

Liman	Önce	Sonra
Antalya	1874	1513
Alanya	1	224
Giresun	251	218
Hopa	418	374
Marmaris	1	0
Ordu	81	200
Rize	292	580
Sinop	10	7
Tekirdağ	862	994

Kaynak: (T.C Başbakanlık Özelleştirme İdaresi Başkanlığı, 2003)

Özelleştirilen TDİ limanları, hizmet verilen gemi sayısı ve personel sayısı açısından incelediğimizde hizmet verilen gemi sayısı Alanya, Marmaris ve Ordu limanlarında ve personel sayısı da Hopa, Ordu v Rize limanlarında artış göstermiştir.

4.2.4.8.2 Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD) Limanlarının Özelleştirilmesi

T.C Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü'ne ait Mersin, İzmir, Derince, Bandırma, Samsun ve İskenderun 30.12.2004 tarih ve 2004/128 sayılı Özelleştirme Yüksek Kurulu kararı ile özelleştirme programına alınmış ve 02.02.2005 tarih ve 2005/54 sayılı ÖYK kararı ile anılan firmaların "İşletme Hakkının verilmesi" yöntemiyle

özelleştirilmelerine karar verilmiştir. Bu özelleştirmeler için önce Rekabet Kurumundan görüş alınmış sonrasında sırasıyla Mersin, İskenderun, Samsun ve İzmir Limanlarının “işletme hakkının verilmesi” yöntemiyle özelleştirilmiştir. (www.oib.gov.tr 2008)

Tablo–4.12: TCDD Limanların Özelleştirme Süreci

Süreç	Limanlar	Tarih
Satış ve Devir İşlemi Tamamlanan Limanlar	Mersin	2007
İhalesi Tamamlanmış Onay ve Sözleşmesi İmza Aşamasındaki Limanlar	İzmir	2007
	Derince	2007
	Bandırma	2008
	Samsun	2008
Özelleştirilme Çalışmaları Devam Eden Limanlar	İskenderun	-

Kaynak: (T.C OİB, 2008)

Mersin limanının satış ve devri işlemleri tamamlanmıştır. İzmir, Derince, Bandırma ve Samsun limanlarının ihaleleri ise tamamlanmış, onay ve sözleşmeleri imza aşamasındadır. İskenderun limanının özelleştirme işlemleri ise sürmektedir.(tablo 12)

İskenderun Limanı'nın özelleştirilmesine ilişkin olarak 11.07.2008 tarihi yılı itibariyle özelleştirme süreci başlatılmış ve fakat ihale 06.02.2007 tarihinde özelleştirme idaresinin kararı ile ihale iptal edilmiştir. (www.oib.gov.tr 2008) İskenderun Limanı Doğu Akdeniz'in en önemli liman ve gemi inşa ve onarım bölgesi olmayı hedeflemektedir. Bunun için limanın özelleştirilmesi ve yatırımlar ile güçlendirilmesi gerekmektedir.

TCDD limanlarının özelleştirmesinde hızlı atılımlar beklenmektedir. DPT'nin 9 Kalkınma Planı Denizyolu Ulaşımı Komisyonu raporunda özelleştirme kapsamına alınan TCDD limanlarının en iyi yatırım projesini sunan yatırımcılara verilmesine hızla sonuçlandırılması kurumlarının yatırım ve iş verimliliği artıracığını belirtilmiştir. TCDD limanları, sendika ve toplu iş sözleşmesinden kaynaklanan sıkıntılar personel araç

gereç eksikliği, yetersiz teknoloji gibi önemli sorunlar sektörde yaşanmaktadır. (DPT 2007)

Tablo- 4.13: TCDD ve Özel Sektör Limanlarının Konteynir Elleçlemesi (TEU)

	2003	%	2004	%	2005	%
MARLİM Üyeleri	1.061.479	42	1.400.285	45	1.567.142	47
TCDD Limanları	1.416.054	57	1.656.696	54	1.721.845	52
Diğerleri	18.857	1	24.370	1	12.153	1
Toplam	2.496.390	100	3.081.351	100	3.301.140	100

Kaynak: (Turkim 2005).

Tablo-4.14:TCDD ve Özel Sektör Limanlarının Karışık Yük/Katı Dökme Yük Elleçlemesi

	2003	%	2004	%	2005	%
MARLİM Üyeleri	22.334.234	53	27.606.610	45	36.002.330	54
TCDD Limanları	19.531.400	47	20.522.682	33	19.107.512	28
Diğerleri	-	-	13.056.790	21	11.827.421	18
Toplam	41.865.634	100	61.186.082	100	66.937.263	100

Kaynak: (Turkim 2005).

4.2.5 Türkiye’de İntermodal Taşımacılık ve Kısa Mesafe Deniz Taşımacılığı Politikaları

Türkiye yaklaşık elli yıllık bir süreçte ulaştırma politikalarını karayolu taşımacılığı çerçevesinde belirlemektedir. Bu çerçevede karayolu taşımacılığı ile ilgili yaşanan darboğazlar, Türkiye’nin ulaştırma politikasını yeniden gözden geçirmesine neden olmuştur. Özellikle geçiş belgeleri ile sürücü vizelerinde yaşanan sıkıntılar karayolu

taşımacılığını ve Türkiye'yi yeni arayışlara itmiştir. Buna karşılık Türkiye'nin konu ile ilgili somut bir proje üretebilmesi Yugoslavya'da yaşanan savaş sonucunda Türk taşıma araçlarının bu ülkeden geçememesi ile birlikte hayata geçirilmiştir. Dolayısıyla uzun vadeli problemlerin çözümü yerine kısa vadeli bir problem çözüm üretilmesine neden olmuştur. Bu sayede Türk taşıma sistemi Ro-Ro taşımacılığını hayata geçirmiş ve kullanmaya başlamıştır.

4.2.5.1 Türkiye'de Ro-Ro Hatları ve Önemi

Taşımacılık sektörü, en az iki taşıma türünün birlikte kullanıldığı kombine taşımacılık ile farklı bir boyuta taşınmıştır. Kombine taşımacılığın en önemli örneklerinde biri olan Ro-Ro taşımacılığı, karayolu ve denizyolu taşımacılık sistemlerinin de gelişmesinde çok önemli bir rol oynamaktadır. Ro-Ro taşımacılığı mesafeye dayalı maliyet avantajı, zaman avantajı ve transit geçiş belgesi avantajı sağlamaktadır. Ro-Ro taşımacılığında taşıma araçları bir başka aracın üzerinde sefer yaptığından çevresel avantajda sağlamaktadır.

Ro-Ro taşımacılığının Türkiye özelinde ilk denemelerinde kamu otoritesi öncülük etmiştir. Deniz Nakliyat A.Ş tarafından 1978'de Kaptan Sait Özek ve Necdet Or ismini verdikleri iki adet Ro-Ro Gemisi satın alınmış ve bu gemiler Trieste ve Mersin arasında hizmete başlamışlardır. Bu taşımacılık deneyimi başarısızlık ile sonuçlanmıştır. Gemilerin küçük tonajlı gemiler olması ve bu gemilerin Trampa taşımacılık dediğimiz tarifeye, zamana bağlı olmadan iki nokta arasında yapılan düzensiz taşımalar sonucunda hizmet kalitesinde ortaya çıkan sorunlar bu başarısızlığın nedenlerini oluşturmuştur. 1981 yılında iki adet yolcu gemisi de alınarak Ro-Ro taşımacılığa devam edilmiştir. 1990 yıllar Körfez savaşı ve Yugoslavya İç Savaşı'nın Türkiye Ekonomisi üzerinde olumsuz etkilerin en şiddetli şekilde hissedildiği yıllar olmuştur. Türk Kara Nakliyecileri savaş nedeniyle kapanan 4.Nolu koridorun etkilerini azaltmak için ve Avrupa'ya olan Dış ticareti artırmak amacıyla Ro-Ro taşımacılığına girmişlerdir. Dönemin siyasal idaresinin tam desteğinin alınması Türk özel Girişiminin Deniz taşımacılığı alanında bu adımı atmasında büyük bir etken olmuştur.

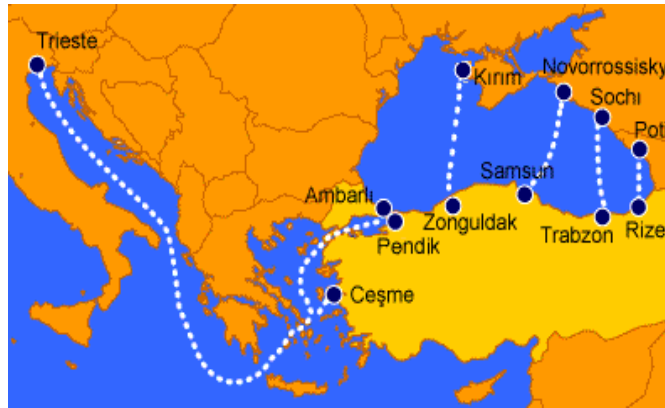
1992 yılında kurulan UN Ro-Ro Şirketini, 1994 yılında kurulan Karadeniz Ro-Ro ve Konteyner Taşımacılığı A.Ş ve 1998'de kurulmuştur. 2006 yılı itibariyle yıllık olarak 75.000 karayolu taşıma aracı Ro-Ro ile Türkiye'den Trieste'ye taşınmaktadır. Ege Denizi, Akdeniz ve Karadeniz ülkeleri ile Türkiye'nin ticareti stratejik öneme sahiptir.

Türkiye'nin aynı deniz kıyılarının paylaştıkları komşu ülkeler ile yaptığı yük taşımacılığını deniz yoluna kaydırması mümkündür. Bunun için kombine taşımacılığa uygun Ro-Ro gemileri ile Türk Deniz Ticaret Filosunun güçlendirilmesi gerekmektedir. (Emekli 2007) Kombine taşımacılığın en önemli ve işlevsel türü olan Ro-Ro taşımacılığı, Türkiye'nin coğrafi konumunun sağladığı avantajla, karayoluyla uluslar arası yük taşımacılığına yeni çıkış yolları ve güzergâhlar sunmaktadır. 1995 yılından beri Haydarpaşa-Trieste hattı Türkiye ile Avrupa Birliği ekonomilerini birbirine bağlamaktadır. Avrupa Birliği'nin 2001 yılında yayınladığı kalkınma planında taşımacılığın karayolundan kombine taşımacılığa kaydırılması, Ro-Ro taşımacılığına özel önem ve teşvik verilmesini öngörmüştür. (White Paper 2008)

Tablo-4.15: Ro-Ro Taşımacılığının Mevcut Durumu

RO-RO FAALİYETLERİ					
RO-RO TAŞIMACILIĞINA İLİŞKİN GÖSTERGELER					
GEMİ ADI	HATTI	GROSS TON	UZUNLUK	KAPASİTE	HIZ KNOT
UN AKDENİZ	HAYDARPAŞA-TRIESTE	22.900	2.640	165	21,6
UN KARADENİZ	HAYDARPAŞA-TRIESTE	22.900	2.640	165	21,6
UN EGE	HAYDARPAŞA-TRIESTE	26.469	3.214	200	22,0
UN ADRIYATİK	HAYDARPAŞA-TRIESTE	26.469	3.214	200	22,0
UN ATILIM	HAYDARPAŞA-TRIESTE	26.469	3.214	200	22,0
UN BİRLİK	HAYDARPAŞA-TRIESTE	26.469	3.214	200	22,0
UN DENİZCİLİK	AMBARLI-TRIESTE	21.213	2.060	135	19,0
UN HAYRİ EKİNCİ	AMBARLI-TRIESTE	21.213	2.060	135	19,0
ULUSOY 1	ÇEŞME-TRIESTE	13.556	1.454	103	16,0
ULUSOY 5	ÇEŞME-TRIESTE	19.689	2.760	160	16,0
SAFFET BEY	ÇEŞME-TRIESTE	19.689	2.760	160	16,0
ULUSOY 2	ZONGULDAK-SKADOVSK	13.556	1.454	103	16,0
ULUSOY 3	SAMSUN-NOVOROSSİSKY	13.556	1.454	55	16,0
ULUSOY 4	SAMSUN-NOVOROSSİSKY	13.556	1.454	65	16,0
TOPLAM		287.704	33.592	2.046	

Kaynak: www.unro-ro.com.tr



Şekil-4.2: Türkiye Ro-Ro Hatları

Kaynak: <http://www.roder.org.tr> 2006)

Tablo- 4. 16: Ro-Ro Hatları

RO-RO HATLARI	2008 (7 AY)	2007	2006	2005	2004	2003
Pendik-Haydarpaşa-Trieste	5382	64.569	57.692	53.629	55.606	54.047
Çeşme-Trieste	1685	20.311	18.286	17.240	16.222	13.898
Kumport-Trieste	0	0	0	0	0	0
Ambarlı-Trieste	1235	20.787	21.726	18.592	19.987	17.040
Tekirdağ-Trieste	0	0	0	0	0	0
Samsun-Novorossisky	691	9.975	13.885	13.628	11.240	8.080
Samsun-Ilyichevsky	0	0	0	0	0	0
Zonguldak –Ukrayna	923	11.904	13.628	11.240	8.080	7.911
Rize-Poti	0	0	481	2.062	3.044	3.730
Trabzon-Sochi	352	2845	2.957	1.553	1.609	1.651
Çeşme-Bari	0	0	0	0	0	0
Derince-Köstence	0	0	0	0	0	0
Derince- Ilyichevsky	0	0	0	0	0	0
Zonguldak- Novorossisky	0	0	0	0	0	0

Kaynak: (www.roder.org.tr 2008)

4.2.5.2 Uluslararası Ro-Ro Hatları

2006–2007–2008 yıllarında verilen yurt dışı hat izinleri listesi aşağıda gösterilmektedir. Aşağıdaki tabloya göre on iki işletme Ro-Ro taşımacılığı için izin talebinde bulunmuştur.

Tablo: 4.17 Uluslar arası Ro-Ro Hatları

İZİN İSTEYEN FİRMALAR	GEMİ İSMİ	İZİN VERİLDİĞİ HAT VE TAŞIMA TİPİ	İZİN TARİHİ
A. Rıza Kınay Vapur Acenteliği ve Tic. A. Ş.	KONSTATİNOS-G(YUNANİSTAN BAYRAKLI)	DİKİLİ-MİDİLLİ	19.01.2007
UN Deniz Taşımacılığı A. Ş.	UND ATILIM UND BİRLİK	PENDİK-TRIESTE AMBARLI-TRIESTE(RO/RO)	25.12.2006
UN Gemicilik San. ve Tic. A.Ş.	SAFFET ULUSOY UN MARMARA	PENDİK-TRIESTE AMBARLI-TRIESTE(RO/RO)	25.12.2006
UN Deniz İşletmeciliği A. Ş.	UN PENDİK UN TRIESTE	PENDİK-TRIESTE AMBARLI-TRIESTE(RO/RO)	25.12.2006
UN Köprü Denizcilik ve Ro Ro Taşımacılığı A. Ş.	UND HAYRİ EKİNCİ	PENDİK-TRIESTE AMBARLI-TRIESTE(RO/RO)	25.12.2006
UN Ro-Ro İşletmeleri A. Ş.	UND EGE UND ADRIYATİK	PENDİK-TRIESTE AMBARLI-TRIESTE(RO/RO)	25.12.2006
Ulusoy Gemi İşletmeleri A.Ş.	ULUSOY-7	ÇEŞME-TRIESTE (RO/RO)	18.09.2006
A. Rıza Kınay Vapur Acenteliği ve Tic. A. Ş.	BOA VISTA	DİKİLİ-VOLOS (PANAMA BAYRAKLI)	05.10.2006
Karadeniz R0-Ro ve Konteyner Taşımacılık A.Ş.	ULUSOY-1, ULUSOY-2	SAMSUN- NOVORSKY (RUSYA) (RO/RO)	15.12.2006
Kıbrıs Türk Denizcilik Ltd. Şti.	M/F BOZCAADA	MERSİN- MAĞUSA(FERİBOT)	07.07.2006
Karadeniz R0-Ro ve Konteyner Taşımacılık A.Ş.	ULUSOY-1, ULUSOY-2	ZONGULDAK- SKADOVSK(UKRAYNA) (RO/RO)	13.11.2007
Ulusoy Deniz Yolları İşl. A.Ş.	ULUSOY-5, ULUSOY-6, SAFFET BEY	ÇEŞME-TRIESTE (RO/RO)	27.03.2008

Kaynak: www.roder.org.2008

4.2.5.2.1 İstanbul- Trieste (İtalya) Hattı

İstanbul-Trieste hattının kurucusu Ro-Ro Taşımacılar Derneği (Roder)'in kuruluşuna ve Trieste hattını nasıl oluşturulduğuna bakmak, Ro-Ro hattı kurmanın zorluklarını görmek ve anlamak bakımından önemlidir.

Uluslar arası alanda faaliyet gösteren 48 taşımacınının bir araya gelmesi ve treylerlerin Avrupa 'ya deniz yolu üzerinden ulaştırılmasını amaçlaması ile 1994 yılında UN Ro-Ro işletmeleri A.Ş kurulmuştur. Uzun yıllar ortaya konan taşımacılık uzak görüşlülüğü ile yola çıkan Roder üyelerinin öncülüğünde kurulan şirket, bugün Avrupa'nın en önemli İntermodal hatlarından biri olmuştur. Trieste arasında kurulan bu hattın daha sonra Türkiye'nin diğer limanlarında faydalanma başlamışlardır. Bu limanlardan kurulan hatlar Çeşme-Trieste ve Ambarlı-Trieste hatlarıdır. İstanbul'daki Ro-Ro terminallerinden kalkan üç gemi İtalya'nın Trieste limanına sefer düzenlemekte ve yılda her iki yönde ihracat ve ithalat taşımaları toplamı olarak 190.000'den fazla araç taşınmaktadır. Bu taşıma AB üyesi devletlere yönelik ihraç taşımalarının yaklaşık yarısına denk gelmektedir (www.roder.gov.tr 2008).

İstanbul-Trieste arasındaki mesafe 1152 deniz mili olup, bu mesafe ortalama 54-60 saat sürmektedir. Bu hatlarda gidiş-dönüş yolculuğu, araçların gemilere yüklenme ve boşaltma süreleri de dahil olmak üzere 6 gün sürmektedir. Bu doğrultuda, Trieste limanına haftanın birkaç günü, birden fazla gemi yanaşmaktadır. Taşımanın bu ayağını Kısa Yol Deniz Taşımacılığı teşkil etmektedir.

Trieste limanından Kombine taşımacılık diye adlandırdığımız, (sürücülerde araçları ile birlikte) trenlere bindirilmekte ve Salzburg'a (Avusturya) hareket etmektedirler. Trenler, yirmi araç yükleyecek kapasitede olup, her iki yönde günde üç sefer düzenlenmektedir. Seyir süresi 9 saattir. Taşımanın bu bölümü Kombine Taşımacılıktır. Trenlerden inen araçlar, bu sefer son noktaya kadar yolculuklarına gene karayolu ile devam etmektedirler. Gemilerde taşınan Yarı-Römorklar ise Trieste'de konuşlandırılmış çekiciler ile birleştirilerek yolculuklarına karayolu veya tren ile devam etmektedirler.

Son noktaya yapılan taşımaların bu ayağını gene Karayolu Taşımacılığı Türkiye-İtalya arasında kurulan Kısa Yol Deniz Taşımacılığı hattında kullanılan Ro-Ro gemileri, non-Ropax diye tanımlanan, bir başka ifade ile sürücülerin gemi ve yüklenen araçlar ile seyahat etmediği tipte gemilerden oluşmaktadır. Bu nedenle, sürücülerin Trieste'de gemiden inen araçlarını alıp yollarına devam edebilmeleri için, öncelikle Trieste'ye intikalleri gerekmektedir.

İstanbul'da Haydarpaşa, Pendik ve Ambarlı limanlarından Trieste hattına her gün 9 (dokuz) gemi çalışmaktadır. Bu gemilerin ortalama tır kapasitesi 175 adet olup bu taşıma işini Un Ro-Ro yapmaktadır. Taşıma süresi tek yönlü 57 saattir ve taşıma mesafesi 1152 km'dir.

Trieste'ye yapılan Ro-Ro taşınan treylerler oradan İtalya'nın yanı sıra Portekiz, İspanya, Almanya ve Fransa'ya ulaşmaktadır. Bu hat Doğu Avrupa ülkeleri ile yaşanan geçiş sorunlarından belli oranda çözüme imkânı sağlamıştır.

4.2.5.2.2 Çeşme-Trieste (İtalya)

Çeşme-Trieste hattı Un-Ro-Ro tarafından kurulmuştur. Ege bölgesi ve İç Anadolu'dan gelen araçlar, iç gümrüklerde işlemlerin bitirilmesinden sonra, Çeşme Ro-Ro terminallerine intikal etmektedir. Bu araçlar Komple Yük denilen Çekici+Yarı Römork veya sadece Yarı Römork şeklindeki araçlardan oluşmaktadır.

Bu hatlarda gidiş-geliş yolculuğu, araçların yükleme ve boşaltma süreleri de dahil olmak üzere altı gün sürmektedir. Bu doğrultuda, Trieste limanına haftanın birkaç günü birden fazla gemi yanaşmaktadır

Tablo: 4.18 Çeşme-Trieste (İtalya) Hattı Grafiği

2006				2007				2007 (OCAK-EKİM)				2008 (OCAK-EKİM)			
İHRAÇ		İTHAL		İHRAÇ		İTHAL		İHRAÇ		İTHAL		İHRAÇ		İTHAL	
TÜRK		YABANCI		TÜRK		YABANCI		TÜRK		YABANCI		TÜRK		YABANCI	
17.302	797	11.366	710	19.616	694	14.751	645	16.374	622	12.298	534	16.901	636	13.071	536

Kaynak: www.roder.org.tr 2008

Çeşme'den Trieste'ye Salı, Cuma, Pazar günleri 3(üç)adet Ro-Ro gemisi çıkmaktadır. Trieste'den Çeşme'ye ise Çarşamba, Pazar ve Cuma günleri 107 araç kapasiteli 4 (Dört) Ro-Ro gemisi sefere çıkmaktadır. Taşımaları organize eden firma Ulusoy Denizciliktir. Taşıma süresi 60 saattir. Türkiye ile Avrupa Birliği ülkeleri arasında Kısa Mesafe Deniz Taşımacılığının başarılı bir uygulamasıdır.

4.2.5.2.3 Ambarlı Trieste Ro-Ro Hattı

Türkiye'nin sanayisinde olduğu kadar dış ticaretinde de önemli bir yeri bulunan Trakya Bölgesi'ne yakın olması ve İstanbul'un büyük organize sanayi bölgeleriyle iç içe konumu nedeniyle ihracat açısından son derece önemli bir hat durumundadır.

Gerek Pendik gerekse Ambarlı üzerinden ulaşılan Trieste Limanı ise özel bir statüye sahip olup Türkiye ekonomisi açısından son derece önemli bir ticaret ortağı konumundaki AB ülkelerine doğrudan giriş kapısı niteliğindedir. Bu hatta düzenli olarak sefer yapan 3 gemi çalışmaktadır. Bu gemiler 240 treyler veya Dorse alabilecek kapasiteye sahiptirler. Haftada üç gün Çarşamba, Cuma ve Cumartesi günleri Trieste'ye Ro-Ro taşımacılık seferi yapmaktadır.



Şekil-4.3: Türkiye Avrupa Karayolu ve Ro-Ro Hatları

Kaynak: (Atlıgan 2005)

Ambarlı'dan Trieste'ye giden araçların AB Transit Gümrük İşlemlerinin tamamlanmasından sonra Ro-La taşımacılık olarak nitelendirdiğimiz araçların

sürücülerini ile birlikte trenlere yüklenmesi ve Avusturya (Wells)'e hareket etmesidir. Bu trenlerin kapasitesi yirmi araç olup her gün gidiş dönüş olmak üzere üç sefer düzenlemektedir. Taşıma süresi normal şartlarda dokuz saattir. Tren taşımalarının tamamlanmasından sonra araçlar varış merkezlerine karayolundan devam etmektedirler. Yarı Römorklar ise Trieste'de birleştirilerek sefer sürecine karayolu ve demiryolu olarak devam etmektedirler.

Tablo-4.19: Ambarlı-Trieste Ro-Ro Hattı Taşımaları

2006				2007				2007 (OCAK-EKİM)				2008 (OCAK-EKİM)			
İHRAÇ		İTHAL		İHRAÇ		İTHAL		İHRAÇ		İTHAL		İHRAÇ		İTHAL	
TÜRK		YABANCI		TÜRK		YABANCI		TÜRK		YABANCI		TÜRK		YABANCI	
19.123	2.104	14.744	2.354	17.709	3.007	16.860	2.972	14.626	2.357	14.017	2.397	11.282	1.905	8.938	1.689

Kaynak: www.roder.org.tr 2008

4.2.5.2.4 Çanakkale-Brindisi (İtalya) Hattı

Çanakkale'nin Kepez limanı ile İtalya'nın Brindisi limanları arasında taşıma yapılması amacıyla 05.12. 2006 tarihinde kurulmuş fakat dört ay sonra talep yetersizliği nedeniyle kapanmıştır. Bu hattın kapanmasında en önemli etken İstanbul-Trieste ve Çeşme-Trieste hatları ile rekabet edebilecek koşullardan yoksun olmasıdır. İstanbul ve Çeşme'den çıkan gemiler Trieste limanı gibi demiryolu bağlantısı ile güçlenmiş ve tüm Avrupa ülkelerine teslimat yapabilecek konumu bırakıp, İtalya'nın güneyinde bulunan Brindisi limanını tercih etmemişleridir. Bu projenin yenilenmesi ve varış limanının Brindisi yerine Yunanistan'ın Batı Trakya limanı olan Alexandropol'a alınması durumunda Çanakkale'ye gelen araçlar Yunanistan üzerinden Avrupa Birliği ülkelerine olan taşımalarında avantajlı konum elde edebilirler.

4.2.5.3 Yurtiçi Taşımacılıkta Ro-Ro Hatları

Türkiye'nin liman ve iskelelerinden yüklenen ve yine Türkiye'nin liman ve iskelelerine boşaltılan Kabotaj Kanunu gereğince Türk gemileri tarafından yapılan denizyolu taşımalarını içermektedir. Türkiye'nin liman ve iskelelerinden yüklenen ve yine Türk

liman ve iskelelerine boşaltılan; Kabotaj Kanunu gereğince Türk gemileri tarafından yapılan denizyolu taşımaları olarak iki ayrı kategoride değerlendirmek yerinde olacaktır. (Emekli 2007)

Kabotaj taşımacılığının canlandırılması ve rekabet şartlarının düzeltilebilmesi amacıyla 2004 yılında liman ücretlerinde indirim yapılmıştır. Bu indirim uygulamada ithalatçı ve ihracatçıya uygulanmamıştır. Bununla beraber 01.07.2003 tarih ve 2533 sayılı Resmi Gazetede yayınlanan 6 seri numaralı Özel Tüketim Vergisi Genel Tebliği gereğince, Milli sicile ve Türk Uluslar arası Gemi Siciline kayıtlı kabotaj hattında münhasıran yük ve yolcu taşıyan gemiler, ticari yatılara, hizmet ve balıkçı gemilerine miktarı her geminin teknik özelliklerine göre tespit edilmek ve bu akaryakıtı kullanacak geminin jurnaline işlemek kaydıyla verilecek akaryakıtın ÖTV tutarı sıfıra indirilmiştir. (DTO Raporu 2005) Yurt içi denizyolu yolcu ve araç taşımaları ağırlıklı olarak Türkiye Denizcilik İşletmeleri (TDİ), yolcu gemisi ve feribotları ile İstanbul Deniz Otobüsleri A.AŞ'nin (İDO) deniz otobüsleri ve feribotları ile gerçekleşmektedir.

İDO'nun yeni projesi şehir içindeki ağır taşıt yükünü en az seviyeye indirmek için yapılacak yasal düzenlemeler ile kamyonların İstanbul şehrinden köprüleri kullanarak geçmelerinin yasaklanması planlanmaktadır. Ağır taşıtlar, Mudanya ile İstanbul Ambarlı Limanı bölgesi arasında konacak Ro-Ro gemileriyle taşınacak ve geçiş ücreti olarak yakıt ile otoban ücretine eşit bir rakamın belirleneceği ifade edilmektedir.

İDO'nun yaptıracığı 140 treyler kapasiteli "Ropax" tipi gemiler, her gün karşılıklı altı sefer gerçekleştirecek şekilde ve bir günde yaklaşık 1700 treylerin İstanbul trafiğine girişinin engellenmesi planlanmaktadır. (TUSİAD Raporu 1997).

Türkiye'de Kabotaj yüklerine hizmet veren yeterli liman bulunmamaktadır. Özellikle önemli yük trafiği bulunan bölgeler arasında yük taşımacılığını geliştirebilmek amacı ile kabotaj yüklerine hizmet veren liman yatırımlarının yapılması gerekmektedir. Ağustos 2006'da İstanbul Lines şirketi, 90 kamyon kapasiteli Ro-Ro gemisi ile Haydarpaşa-Bandırma limanları arasında düzenli seferlere başlamıştır. 2006 yılı içinde diğer bir hat ise Rize İpek yolu Deniz Taşımacılığı Tic. A.Ş tarafından Marmara Ereğlisi- Bandırma limanı arasında Ro-Ro seferleri başlatılmıştır.

Yurtiçi denizyolu yük taşımacılığında Ro-Ro taşımacılığının başlaması uzun bir sahil şeridine sahip olan ülkemizin bu büyüklüğe sahip olan bir altyapıya sahip değildir. Türk limanları arasında yüklerin Türk bayraklı deniz taşıtlarıyla taşınması anlamına gelen Kabotaj hattında yük taşımacılığının çok düşük olmasının nedeni yasal mevzuatların ve bürokrasinin engellemelerinden kaynaklanmaktadır. 1950'li yıllardan itibaren karayoluna yapılan yatırımların ağırlıklı olması Denizyolu ve Liman altyapı yatırımlarının yetersiz kalmasına neden olmuştur. Avrupa Birliği uyum sürecinde yapılması gereken öncelikli işlerin başında gerekli mevzuat düzenlemeleri yapılarak yurtiçi deniz taşımacılığı önündeki engeller bir an önce kaldırılmalı, hatta yurtiçi deniz taşımacılığı için bir ulusal program hazırlanmalıdır.

4.2.6 Türkiye'de Demiryolu Taşımacılığı Politikaları

Osmanlı İmparatorluğu'nun yerine kurulan Türkiye Cumhuriyeti Devleti ulaşım alanında yeterli olmayan bir miras devralmıştır.1923 yılında kurulan yeni devlete Osmanlı İmparatorluğu'ndan 4.318 km uzunluğunda demiryolu ile 18.355 km yol kalmıştır. Bu yolların 13.835 kilometresi bozuk ve kaplama genişliği sadece üç metre olan şose ile 4.450 kilometresi toprak yoldu. (DPT 2007)

TCDD Ana hat uzunluğu	8.671 km
Tali Hatlar (İstasyon ve fabrika bağlantı hatları)	<u>2.277 km</u>
TOPLAM	10.948 km

Üst Yapıya Göre Hat Uzunlukları

- Elektrikli	2.122 km(%19)
- Sinyalli	2.505 km(%23)
- Çift Yönlü Ana Hat	389 km (%5)
- Üç Yollu Ana Hat	25 km (%0,3)

Türkiye Cumhuriyeti Demiryolu politikalarının tarihsel gelişimine bakıldığında dört önemli dönemde ele alınabilmektedir. Cumhuriyet öncesi dönemin en önemli özelliği demiryolu hatlarının yabancılarla verilen imtiyazlarla yapılmasıdır. Cumhuriyet dönemi ise demiryolu taşımacılığı için büyük gelişmeler yaşanmıştır. 1950–2003 yılları arasında ise Demiryolu taşımacılığı ve altyapı yatırımları büyük oranda düşmüştür. Demiryolu

taşımacılığı geri plana düşmüştür. 2003 yılı Demiryolu taşımacılığının yeniden önem kazandı ve devlet politikası haline geldiği birçok proje uygulamaya konulmuştur.

4.2.6.1 Cumhuriyet Öncesi Dönemde (1856–1923) Demiryolu Taşımacılığı Politikaları

Türk Demiryolu tarihi 1856 yılında başlamıştır. İlk Demiryolu hattı olan 130 km'lik İzmir hattı inşaatına bir İngiliz şirketine verilen imtiyazla başlatılmıştır. Bu hattın inşasının tercih edilmesinin en önemli nedenleri tarihlerde İzmir bölgesinin nüfusunun geniş olması, ticari potansiyelinin yüksek olması ve İngiliz sanayisinin gereksinim duyduğu hammaddeye kolay ulaşılabilir bir yöredir.

Osmanlı Devleti'nde demiryolu imtiyazı verilen İngiliz, Fransız ve Almanların ayrı ayrı etki alanları oluşturulmuştur. Bu ülkeler aynı zamanda km başına kar güvencesi ve demiryolunun 20 km çevresindeki maden ocaklarının işletilmesi vb imtiyazlar olarak demiryolu inşaatlarını yaygınlaştırmışlardır. Bu nedenle Osmanlı topraklarında yapılan demiryolu hatları, geçtiği güzergâhlar bu ülkenin iktisadi ve siyasi amaçlarına göre biçimlendirilmiştir.

4.2.6.2 Cumhuriyet Sonrası Dönemde (1923–1950) Demiryolu Taşımacılığı Politikaları

Cumhuriyetin ilan edilmesinden sonra ulaştırma programlarında yer alan ilk plan Fethi Okyar başkanlığında 05.09.1923 tarihinde kurulan icra vekilleri heyetinin programında yer almıştır. Bu programda Kurtuluş Savaşı sırasında tahrip olan altyapının onarılması ve Anadolu'da 4000 km yolun yapılması hedeflenmiştir. (Gürer, Akbulut ve Çetin 2006)

İsmet İnönü, 30 Ağustos 1930'da Sivas'da yaptığı konuşmada 1920'de Mustafa Kemal Atatürk'ün başkanlığı altında toplanan hükümetin ilk programına atıfta bulunarak şunları söylemiştir." *Dünyanın bütün ateşleri başına yağarken, yarınki mevcudiyeti hazin bir şüphe altında iken, vatandaşlar yalınayak ve sopa ile müstevilere karşı koymaya çalışırken, bütün membarları elinden gitmişken ve hazinesinde bir tek lira yok*

iken ilan ettiği ilk programında; Ankara'dan Yahşihan kadar şimendifer temdit edecektir.” (Arar 1968) Bu konuşma Cumhuriyeti kuran kadronun ulaştırmanın önemini savaş ortamında çok yakından görmelerine ve güçlü bir devletin temellerinin ulaştırma ağı ile kurulacağına olan inançtan kaynaklanmaktadır.

08.11.1937 tarihinde Celal Bayar başkanlığında kurulan 10. ve 11 Hükümetlerin ulaştırma programındaki demiryolu politikalarının amaçları şöyledir:

- a. Cumhuriyetin ilk yıllarından beri dikkatle ve önemle üzerinde durulan “Demiryolları inşaat” siyasetine devam edilmesi amaçlanmıştır.
- b. Sivas-Erzurum ve Diyarbakır –Irak ve İran hatlarının inşasına devam edilmesi hedeflenmiştir.
- c. Burdur-Antalya gibi inşası tasarlanan hatların ve büyük limanların inşasının ekonomik ve askeri önemine göre ele alınması, demiryolu hatlarını iç sahalara bağlayacak, ekonomik kalkınma sağlayacak karayolu inşasının ekonomik kalkınma sağlayacak karayolu inşasının yakın gelecekte hayata geçirilmesi ve vagon mevcudunun artırılması amaçlanmış, demiryollarının 10.000 km'yi bulması hedeflenmiştir.

1937 yılında Demiryolları 7000 km'ye ulaşmış durumdadır. İkinci Dünya Savaşı motorlu taşıtlarının gelişmesine ve yaygınlaşmasına neden olmuş ve bu gelişmeler neticesinde, motorlu taşıtların düzenli olarak akışını sağlayacak yol ağlarının geliştirilmesi gündeme gelmiş, bu konu, Milli Ekonomik ve Milli Güvenlik açısından da önem kazanmıştır. 1942–1943 yıllarında ulaştırma konusunda “karayolu” konusu önemli bir madde olarak TBMM'de gündemine alınmıştır. (Arar 1968)

Cumhuriyet Dönemi Demiryolu politikaları stratejik üretim merkezlerine ulaşması hedeflenmiştir. Örn: Alpulu şeker fabrikasının içine kadar ulaştırılan demiryolu hatları, Ergani'deki bakır madenlerine, Ereğli demir havzalarına ve Adana ve Çetinkaya demiryolu hatları pamuk balyalarını taşımak için demiryolu hatları kurulmuştur. Bu dönemde diğer bir demiryolu politikası limanları iç bölgelere bağlayacak Samsun ve Zonguldak hatları ile İç ve Doğu Anadolu'nun deniz bağlantısı güçlendirilmiştir.

Bu dönemin diğeri bir politikası ise demiryolu hatlarının devletleştirilmesi politikasıdır. Bu yönde karar alma süreci 1928 yılında başlamıştır. İzmir Tranway T.A.Ş. 'nin satın alınmasıyla 1943 yılında son bulmuştur.

4.2.6.3 1950–2003 Arası Dönemde Demiryolu Taşımacılığı Politikaları

İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra Avrupa ülkeleri ekonomilerini onarmak için yoğun bir çabaya girmişlerdir. Soğuk savaşın başlaması ile bu koşullar altında zamanın ABD Dışişleri Bakanı George C. Marshall, Avrupa'ya programlı yardım yapılması önerisinde bulunmuştur. Bunun üzerine bir Avrupa Onarım Programı (European Recovery Program) hazırlanmıştır.

Türk kamu otoritesi ise, bu yardım programlarından faydalanma için başvurmuş ve ABD hükümetinin gönderdiği uzmanlar heyetinin hazırladığı rapor karayolu politikalarını tavsiye etmiştir. 29.05.1950 tarihinde kurulan 20. Hükümetin programından itibaren değişen dünya dengeleri sonucu, ulaştırma politikaları karayolu ağırlıklı bir ulaştırma politikası benimsenmiştir. 1950 ile 1960 arasında büyük karayolu projeleri başlatılmış Ulaştırma Bakanlığı'nın bütçesinin büyük bölümü karayoluna ayrılmıştır.

11.07.1960 tarihinde kulan milli birlik hükümeti; yol, demiryolu, liman gibi bayındırlık hizmetlerini teşvik edeceğini ve faaliyetlerin artırılacağını belirlemiştir 1962 yılına kadar Demiryolu taşımacılığı, karayolu taşımacılığının üzerinde oranlara sahipken, 1962 yılından itibaren karayolu taşımacılığı, demiryolu taşımacılığının üzerinde oranlara sahip olmuştur.

Birinci ve İkinci Planlı Kalkınma Planı dönemlerinde Demiryollarının geliştirilmesi plan içinde bulunmasına rağmen demiryollarına bütçeden ayrılan pay azalmıştır. Üçüncü Planlı Kalkınma Planı ile demiryollarında çeken ve çekilen araçların yetersizliği, hatların geometrik ve fizik standartlarının birçok kesimde günün ulaşım gereksinimlere karşılık verecek nitelikte olmayışı, sinyalizasyon ve haberleşme sistemlerinin tamamlanmamış olması, örgüt ve işletmeye ilişkin birçok sorunların çözümlenmeyişi ekonomiye daha çok katkıda bulunacak bir taşıma hizmet olduğu belirtilmiştir. (Gürer, Akbulut ve Çetin 2006)

1970 yılında yaşanan Arap-İsrail savaşı ve bu savaşın sonucunda Arapların petrolü bir silah olarak kullanması petrol fiyatlarının yükselmesine neden olmuştur. Ülkemiz bu krizden ciddi şekilde etkilenmiştir. Petrol Krizi dünya ölçeğinde karayolu ulaştırma araçlarına olan bağımlılığın sorgulanmasına neden olmuştur. Petrol Krizi dünya ölçeğinde ulaştırma alanında yaşanan kırılmanın dönüm noktası olmuştur.

1983 yılında Ulaştırma Ana Planının gerçekleştirerek uygulanmaya başlaması Demiryolu taşımacılığı için bir umut oluşturmuş fakat beklenen sonucu vermemiştir. Çok kısa bir süre içinde otoyol projeleri devreye girmiş 1200 km otoyol planda olmadığı halde yapılmıştır.

Altıncı Planlı Kalkınma programında ulaştırma yatırımları toplam kamu yatırımları içinde yüzde 30,6 payla sektörler arasında birinci sırada yer almasına rağmen %80 payla karayolu ve geri kalan yüzde 20'lik pay diğer ulaşım türlerine ayrılarak genel durum yine değişmemiştir. (Resmi Gazete 1999)

Bu dönemin genel bir değerlendirilmesi yapıldığında Kalkınma Planlarında Demiryolu Taşımacılığı teşvik edilmesine ve önerilmesine rağmen Ulaştırma Bakanlığı'nın bütçesinin büyük bir bölümü karayolu taşımacılığına harcanmıştır. Demiryolu taşımacılığına bakış açısı ideolojik kalıpların içinde değerlendirilmiştir. Kamu yararı ve ucuz taşımacılık hedeflenmesi gereken amaçlar olmasına rağmen petrol ve otomotiv lobilerinin desteklediği pahalı ve çevreci olmayan yatırımlara kaynak aktarılmıştır.

4.2.6.4 2003 Sonrası Dönemde Demiryolu Taşımacılığı Politikaları

2005 yılında tamamlanan Ulaştırma Ana Planı Stratejisi ile bu dönemde hedeflenen demiryolu projeleri hayata geçirilmeye başlanmıştır. 58.Hükümet programında demiryollarının "Öz Sektörle birlikte çağdaş işletmecilik anlayışı içinde geliştirilmesi TCDD'nin yeniden yapılanması, ulaştırma alt sektörleri arasında bir bütünleşmenin temini" yer almıştır. 59 Hükümet programında ise Ulaştırma ana Planı stratejileri hazırlanarak ulaşım modları arasında dengeli bir dağılım amaçlanmıştır.

Bu dönemde Demiryollarını geliştirmek için hızlı tren hattının inşasının başlaması, mevcut hatların iyileştirilmesi, TCDD'nin dünya demiryollarında olduğu gibi yeniden

yapılandırarak daha etkin ve verimli bir kuruluş haline getirilmesi gibi üç temel hedef belirlenmiştir.

Söz konusu hedeflere ulaşabilmek için Marmaray Projesi, Ankara –İstanbul Hızlı Tren Projesi, Yerli ray ihtiyacını karşılamak için Kardemir ile stratejik işbirliği geliştirmek, Özel Sektörün tren işletmeciliği yapabilmesiyle ilgili düzenlemeler, Yük taşımacılığında blok tren uygulamasına gidilmesi, Demiryolu araçlarının ülke içinde üretilmesi ile ilgili çalışmalar ve Demiryollarını yeniden yapılandırarak yük ve yolcu taşımacılığı gibi iki ana bölüme ayrılması hedeflenmiştir.

60 Hükümet programında demiryolu ulaşımı öncelikli olmak üzere tüm ulaşım türleri arasında dengenin sağlanması gerektiği birinci öncelik olduğunun altı çizilmiştir. Demiryollarına yapılan yatırım son 40 yılda yapılan yatırımdan çok daha fazla olduğu hükümet programına girmiştir(www.basbakanlik.gov.tr. 2008)

Bu dönemin(2003–2007) genel bir analizini yaptığımızda; TCDD personel sayısının 2003 yılında 46.000 kişi seviyesinden 2007 yılında 38.000 seviyesine düşmesidir. Personel sayısı yaklaşık olarak yüzde 16 oranında azalmıştır. Taşınan yük miktarında nispi bir artışı olması tek başına değerlendirilmesi mümkün olmayan bir veridir. Taşıma mesafesi ortalama 550km'den 463 km. ye düşmüştür. Buna bağlı olarak demiryolu sisteminin yük taşımacılığındaki payı yüzde 4'e düşmüştür. (Ocak, Karabıyık, Çetinkaya, 2008) Bu dönemde TCDD için Alacak Tahsil Süresi 2005 yılında 184gün iken,2006 yılında 234 güne çıkmıştır.

İşletmelerin kasasından çıkan net olarak ne kadar sürede geri döndüğünü ölçen Nakit Çevirme Oranı, 2005'te –yüzde 6,8 ve 2006'da ise –yüzde 13,7 olarak gerçekleşmiştir. 2003–2007 yılları arasında cari açık oranları Hazine Müsteşarlığı tarafından kaynak transferi yapılarak karşılanmakta KİT bütçesi içinde en çok pay alan kuruluş haline gelmektedir TCDD için ayrılan harcamalar bütçenin yüzde 35'ini karşılamaktadır. Kamu fonları ile desteklenmesine rağmen açıkları kapanmayan TCDD uzun vadeli borçlanma ile açıkları kapatmaya çalışmaktadır. Limanların özelleşmesinden sonra en ciddi finansal gelir kalemlerini kaybeden kurumun taşınmaz malları üzerinden özelleştirme yoluyla satışı hedeflenmektedir. (Ocak, Karabıyık, Çetinkaya, 2008) Demiryollarına gerekli yatırımın yapılması ve işletmecilik anlayışının değişmesi gerekmektedir.

Sistemin ayakta kalması için Demiryolu reformuna ivedilikle başlamak ve Ulaştırma Ana Planında yer alan planlı çalışma kavramına sadık kalmak gerekmektedir.



Şekil-4.4: Türkiye Demiryolu Şebekesi

Kaynak: (www.tcdd.gov.tr 2008)

4.2.6.5 Cream Projesi AB Demiryolu Transit Taşımacılık Projesi

Transit taşımacılığı geliştirmek ve ülkemiz dünya üzerinde bulunduğu avantajlı konumundan faydalanmak için TCDD'nin de dahil olduğu CREAM (Customer Driven Rail-freight services on a European mega corridor based on Advanced business and operating Models) projesinin bir parçası olarak ileri yıllarda ülkenin transit taşımacılığının artırılması planlanmaktadır.

Türkiye coğrafi konumu itibariyle Batı Avrupa-Asya transit taşımacılığı çerçevesinde birçok önemli ulaştırma şebekesi ve koridorunun içerisinde yer almaktadır. Son yıllarda uluslar arası ticaretin gelişmesi sebebiyle Avrupa ile Asya arasındaki ulaşım koridorları, özellikle demiryolu koridorları stratejik bir rol oynayacaktır (Tuna 2001).

Ülkemizin stratejik konumu, Trans Avrupa, Pan Avrupa ulaşım şebekeleri, Doğu-Batı koridoru ve kuzey güney koridorunu içeren çok zengin ulaştırma koridorlarına sahiptir. CREAM ve Viking gibi projeler Türk Ulaştırma sektörünün Avrupa ile entegre olması ve

bölgesel ulaştırma politikalarımızda avantaj sağlayacak bir projedir. Avrupa ülkelerinin Asya ülkeleri ile olan bağlantısında alternatif güzergâh ihtiyacına karşı bir çözüm olarak ortaya konulmuştur.

CREAM Projesi, Avrupa Birliği Komisyonun Altıncı Çerçeve Programı kapsamında maliyeti karşılanan TREND (Towards new Rail freight quality and concept in the European Network in respect to market Demand) 2005 yılında başlamıştır ve toplam 7 koridordan oluşmaktadır. (www.trend-project.com 2008)

CREAM Projesi Altyapı Yöneticileri, Demiryolu Girişimcileri, İntermodal Operatörleri ve yararlanacak tarafların belirlediği onlarca teknolojik ve operasyonel hareketi içermektedir. (www.trend-project.com 2008)

Bu projede, Türkiye, Almanya, Avusturya, Belçika, Hollanda, Yunanistan, İtalya, İspanya, Yunanistan, İtalya, İspanya, Bulgaristan, Romanya, Macaristan ve Sırbistan Karadağ bulunmaktadır. TCDD ile birlikte Balnak Logistics projenin Türkiye'deki temsilcisidir. Projenin tamamlanma süresi 36 aydır.

CREAM Projesi kapsamında Almanya-İspanya Koridoru ile Hollanda Almanya-Türkiye koridoru şeklinde iki koridor teklif edilmiştir. Avrupa'dan Türkiye'yi transit geçerek Orta Doğu ülkelerine demiryolu taşımacılığına yönelik olarak müşterilerden yoğun ilgi ve talep geldiğinden dolayı CREAM Projesi için Almanya-Türkiye koridoru seçilmiştir.

Bu projenin başlaması ve gelişmesi için ekonomik avantajlar, teknik avantajlar, karşılıklı destek (kıyaslama/benchmarking), güneydoğu Avrupa'daki bütün koridor üzerinde tedarik zincir yönetimi gibi dört ana sebep bulunmaktadır.

4.2.6.6 Türkiye Transit taşımacılığında CREAM Projesi

CREAM projesinin iki önemli amacı bulunmaktadır. İlki Avrupa Birliği'ne üye ülkelerin demiryolları ile bütünleşme sağlanması ve uyumun yerine getirilmesi, Türkiye'nin demiryolu transit taşımacılığından aldığı payın artırılmasıdır. (www.cream.org.2008)

4.2.7 Türkiye’de Boru Hattı Taşımacılığı Politikaları

Boru Hattı Taşımacılığı büyük miktarda sıvıların taşınmasında kullanılan ekonomik bir taşıma sistemidir. Genellikle Petrol ve Doğalgaz taşınmaktadır. Fakat pnomatik kapsüle konulan katı maddelerde taşınabilir. Boru hatları hem yerin altında hemde deniz altında inşa edilebilir. Gazların ve sıvıların yanısıra bazı kararlı kimyasal malzemelerde boru hattı yardımı ile nakledilebilir. Bu yüzden kanalizasyon, sulu çimento, su ve hatta bira boru hatları mevcuttur; fakat bunlar arasında tartışılmaz en önemli taşıma petrol ve doğal gazın taşınmasıdır. Sık sık bu boru hatları, "*boru hattı denetleme aletleri*" ile kontrol edilir ve temizlenmektedir. (wikipedia.org 2008)

1990 sonrasında Orta Asya, Orta Doğu ve Kafkaslarda ortaya çıkan etnik, dinsel ve mezhepsel savaşların nedeni Petrol ve Doğalgaz kaynaklarının üretim ve dağıtım merkezlerine hakim olma enerji koridorlarını kontrol altına almak ve güç mücadelesinde bir adım ilerde olmaktır.

Türkiye Cumhuriyeti Boru Hattı Politikalarını yöneten İcrai Bakanlık Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığıdır. Bu süreçte en önemli yardımcılarında bir tanesi Botaş’tır.

Botaş Türkiye’yi bir doğal gaz ve petrol alanlarında bir enerji koridoru haline getirmek ve ortaya çıkan ulusal ve uluslar arası projeleri değerlendirerek bölgesel bir enerji dağıtım üssü oluşturmak bu kurumun temel misyonunu oluşturmaktadır.

Ulaştırma alanında kullanılan taşımacılık türlerinde biri olan boru hattı taşımacılığı, günümüzde akaryakıt ve doğalgaz gibi enerji kaynakları ve suyun taşınması alanında kullanılmaktadır. Türkiye’nin Boru Hattı taşımacılığına politikasının temel hedefi ihtiyaçlarına cevap karşılayabilecek bir alt yapının oluşturulması yönündedir. 2007 yılı sonu itibarıyla doğal gaz iletim ve dağıtım boru hattı uzunluğumuz toplam 9.798 km’dir Botaş’ın sahip olduğu hatlar ise; ham petrol boru hattı uzunluğu 2.298 km olup, işletmeciliğini üstlendiği 1.076 km uzunluğundaki BTC Ham Petrol Boru Hattı da dahil olmak üzere, toplam petrol boru hattı uzunluğu 3.374 km’dir.

Türk Boru Hattı taşımacılığının ilk örneği 1967 yılında Batman –Dört Yol Ham Petrol Boru Hattı Türk Petrol Anonim Ortaklığı (TPAO) tarafından kuruldu. Bu boru hattı

ulusal Boru hattı taşımacılığımızın ilk örneğidir. Ağustos 1973 yılında ilk olarak sınırı aşan boru hattı projemiz olan Irak'taki ham petrolün İskenderun körfezine taşınması amacıyla BOTAŞ kurulmuştur. (www.botaş.gov.tr 2008)

4.2.7.1 Türkiye’de boru hattı alanında yapılan ilk çalışmalar

Boru Hattı Taşımacılığı 1974 yılında imzalanan Irak-İskenderun petrol hattı projesinde de 750 milyon Dolar yapım bedelinin Irak sınırları içindeki bölümünün 350 milyon Dolar maliyeti de Türkiye tarafından karşılanmış, fakat sözleşmede ne yazık ki petrol fiyatından bağımsız 35 cent/varil olarak sabit taşıma ücreti öngörülmüş ve zamanın Başbakan Ecevit’e bu ücretin petrol fiyatının bir oranı olarak değiştirilebilmesi gereği kabul ettirilebilmiştir. (DPT 2006) Birinci Ham Petrol Boru Hattı 1977 yılında açılmıştır. 1986 yılında BOTAŞ ile Soyuzgazexport arasında ilk doğal gaz alım anlaşması imzalandı. Bu antlaşmanın önemi ilk defa gaz ithalatı yapılmış olmasıdır. İkinci ham petrol hattı Boru hattı 1987’de açıldı.

Ocak 1991 tarihinde başlayan Körfez Savaşıyla kapatılan Irak-Türkiye ham petrol boru hattı, Irak ile Birleşmiş Milletler arasında yapılan antlaşmanın sonunda 1996 yılında geçici olarak hizmete açılmıştır. Bu hattaki akaryakıt taşınması asgari seviyede bulunmaktadır.

1995 BOTAŞ Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı (TPAO)’ndan ayrılarak Kamu İktisadi Teşekkülü statülü Anonim Şirket olarak yapılandırıldı. BOTAŞ’ın faaliyet alanına “Yurtdışında petrol ve doğal gazın teminine yönelik arama, sondaj, üretim, taşıma, depolama ve rafinaj gibi tüm petrol ameliyelerini yapmak” ibaresi de eklendi. (www.botaş.gov.tr 2008)

Enerjide tek ülkeye bağımlı olmamak amacıyla birçok ülke ile Doğalgaz ve Petrol Antlaşmaları imzalanmıştır. 1995 yılında Nijerya ile 22 yıllık LNG Alım Antlaşması İran ile 1996 doğalgaz sözleşmesi ve Rusya ile Mavi Akım olarak bilinen Rusya Federasyonu ile Karadeniz üzerinden 25 yıllık Gaz Alım Anlaşması imzalandı diğer Rus-Türk Anlaşması ise Batı Koridoru arasında 23 yıllık Gaz Alım Anlaşması

imzalandı. Türkmenistan ile 30 yıllık gaz antlaşması imzalanmıştır. Ve nihayet Azerbaycan ile 15 yıllık gaz antlaşması imzalanmıştır.

Kasım 1999 yılında yapılan AGİT Zirvesi'nde Bakü-Tiflis-Ceyhan (BTC) ana ihraç boru hattı projesinin gerçekleşmesine yönelik Türkiye, Azerbaycan ve Gürcistan tarafından uluslar arası antlaşma imzalanmış ve Temmuz 2006 'da hizmete girmiştir. Doğal gaz kullanımının ülke sathında yaygınlaştırılmasına yönelik olarak doğal gaz dağıtım şebekesi işletici şirketlerin kurulmasını kolaylaştırıcı düzenlemeler yapılması çalışmaları yürütülmektedir.

4.2.7.2 Türkiye Boru Hat Taşımacılığı Ana Hatları

Türkiye'de Kerkük-Yumurtalık Ham Petrol Boru Hattı, Bakü-Tiflis-Ceyhan Petrol Boru Hattı ve Mavi akım gibi hatlar mevcuttur. Bu hatlar arasında mavi hat doğalgaz taşırken, diğerleri ile ham petrol taşınmaktadır.

4.2.7.2.1 Kerkük-Yumurtalık Ham Petrol Boru Hattı:

Türkiye Ham Petrol Boru Hattı Sistemi, Irak'ın Kerkük ve diğer üretim sahalarından elde edilen ham petrolü Ceyhan (Yumurtalık) Deniz Terminali'ne taşımaktadır.. 35 Milyon ton yıllık taşıma kapasitesine sahip bulunan söz konusu boru hattı, 1976 yılında işletmeye alınmış ve ilk tanker yüklemesi 25 Mayıs 1977'de gerçekleştirilmiştir.

1983 yılında başlayıp, 1984 yılında tamamlanan I. Tevsi Projesi ile hattın kapasitesi 46,5 Milyon ton/yıl'a yükseltilmiştir. I. Boru Hattı'na paralel olan ve 1987 yılında işletmeye alınan II. Boru Hattı ile de yıllık taşıma kapasitesi 70,9 Milyon ton'a ulaşmıştır.

Tablo–4.20: Kerkük Yumurtalık Ham Petrol Hattı

	IRAK	TÜRKİYE	TOPLAM
I.HAT	345	641	986 km.
II. HAT	234	656	890 km.
TOPLAM	579	1.297	1.876 km.

Kaynak: (www.botaş.org.tr 2008).

Birleşmiş Milletler tarafından Irak'a verilen izinler doğrultusunda 2007 yılında Irak-Türkiye Ham Petrol Boru Hattı ile taşınan ham petrol miktarı 39,833 Bin Varile ulaşmaktadır.

4.2.7.2.2 Doğal Gaz Boru Hatları

Rusya Federasyonu-Türkiye Doğal Gaz Boru Hattı, ülkemize Bulgaristan sınırındaki Malkoçlar'dan girmekte ve Hamitabat, Ambarlı, İstanbul, İzmit, Bursa, Eskişehir güzergâhını takip ederek Ankara'ya ulaşmaktadır.

75 bar basınca göre tasarlanan 842 km. uzunluğundaki bu boru hattı boyunca, Kırklareli, Pendik, Eskişehir, Ambarlı ve Bursa'da kompresör istasyonları, Malkoçlar'da ana ölçüm istasyonu ve pig tesisi bulunmaktadır. Ana kontrol merkezi ise Ankara-Yapracıktadır.

26 Ekim 1986 tarihinde inşasına başlanan hat ile taşınan doğal gaz, 23 Haziran 1987 tarihinde ilk durağı olan Hamitabat Trakya Kombine Çevrim Santralına ve Ağustos 1988'de Ankara'ya ulaşmıştır. Doğal gaz, Temmuz 1988'de İGSAŞ'ta Ağustos 1988'de Ambarlı Santralında, Ekim 1988'de de Ankara'da konut ve ticaret sektörlerinde kullanılmaya başlanmıştır. Sanayi sektöründe doğalgaz kullanımı ise, Ağustos 1989'da başlamıştır.

Doğal Gaz kullanımının yurt çapında yaygınlaştırılması politikası çerçevesinde; İran'dan satın alınacak 10 milyar m³ doğal gazı tüketim noktalarına ulaştırılacak Doğu Anadolu doğal gaz ana taşıma, Doğal Gaz Güney taşıma hattı ve Konya- İzmir doğal gaz taşıma hattı projeleri ile 16 milyar m³ Rus Doğal gazının Karadeniz'den geçerek Samsun üzerinden Ankara'ya ulaşımını sağlayan Samsun-Ankara doğal gaz taşıma 9.Beş Yıllık Kalkınma Planı döneminde gerçekleştirilmesi hedeflenmiştir. Kredi görüşmeleri sürdürülebilmekte olan Karacabey-İzmir doğalgaz taşıma hattı projesi devam etmektedir.

5. KARADENİZ BÖLGESİ'NİN İNTERMODAL TAŞIMACILIĞA ve KISA MESAFE DENİZ TAŞIMACILIĞINA UYGUNLUĞU

Bu bölümde Karadeniz bölgesinin İntermodal taşımacılığa ve Kısa Mesafe deniz taşımacılığına uygunluğu değerlendirilecektir. Söz konusu bölüm 4 kısımdan oluşmakta, birinci kısımda Karadeniz bölgesindeki Türk limanları analiz edilirken, ikinci bölümde Rus Limanları değerlendirilmekte, üçüncü kısımda ise Karadeniz'e kıyısı olan diğer ülkelerin limanları mercek altına alınmaktadır. Dördüncü ve son bölümde Hatay'dan (Antakya) Moskova'ya kadar olan hatta ilişkin yedi alternatif güzergâh seçilmiş, bu güzergâhların maliyet analizleri yapılarak en uygun güzergâh belirlenmeye çalışılmıştır.

5.2 KARADENİZ BÖLGESİ TÜRK LİMANLARININ ANALİZİ

Karadeniz Bölgesi limanlarının analizini yaparken Doğu'dan başlayarak sırasıyla Rize, Hopa Trabzon, Samsun, Zonguldak Limanlarımızın liman özellikleri, gönderim miktarları, sefer sıklıkları v.b birçok ölçütlerini belirleyerek incelenmesini bu ölçütlere dayanarak yapılacaktır.

5.1.1 Doğu Karadeniz Limanları

Doğu Karadeniz bölgesinde Rize, Hopa, Trabzon ve Giresun limanları olmak üzere dört liman bulunmaktadır. Bu limanlardan elleçleme kapasitesi ve coğrafi büyüklük açısından en büyüğü Trabzon limanıdır. Giresun limanı hariç diğer limanlardan İntermodal taşımacılık gerçekleştirilmekte, Ro-Ro taşımacılık operasyonları yapılmaktadır.

5.1.1.1 Rize Limanı

Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş. (TDİ) ne ait Rize Limanı, Özelleştirme Yüksek Kurulunun 30.10.1995 tarih ve 95/81 sayılı kararı çerçevesinde Limanın İşletme Hakkı verilmesi yöntemi ile ihaleye açılmış ve yine Özelleştirme Yüksek Kurulunun 07.04.1997 tarih ve 97/13 sayılı kararına istinaden TC. Başbakanlık Özelleştirme İdaresi Başkanlığı (ÖİB) Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş. (TDİ) ile RİPORT Rize Limanı İşletmesi Yatırım A.Ş. arasında imzalanan sözleşme ile 13.08.1997 tarihinde devri gerçekleşmiştir. (www.riport.com 2008) Liman şehir merkezindedir ve ana mendirek uzunluğu 1.000 metre olup (1.500 metreye uzatma çalışmaları devam etmektedir), toplam 135.000 m² saha üzerine kuruludur. Rize Limanı 12 m su derinliği ile büyük tonajlı gemilere hizmet verebilecek kapasitededir. Yıllık 2,5 milyon ton yük elleçleme kapasitesine sahiptir. Rize Limanının toplam rıhtım uzunluğu 1.035 m olup yıllık 1.000 gemi kabul kapasitesi ile yolcu ve araç giriş-çıkışına açık sınır kapısı konumunda uluslar arası bir limandır. Ayrıca limanda bulunan konveyör-bant sisteminin yükleme kapasitesi 650 ton/saat'tir (Çelebi, 2006)

Tablo–5.1: Rize Limanı Depolama Kapasiteleri

Alan Cinsi	Kapasite
Açık (ton/yıl)	100.000
Kapalı (ton/yıl)	500.000
Gümrüklü Alan (m ²)	6.300
Gümrüksüz Alan (m ²)	80.000
Tehlikeli, Parlayıcı, Patlayıcı, Kimyasal Madde (ton/yıl)	-
Konteynir (TEU/yıl)	52.000
Soğutuculu Konteynir	70
Kara Terminali (TEU/Yıl)	-

Kaynak : (Çelebi 2006)

Rize Limanında ağırlıklı olarak elleçlenen yükü bakır ve çinko madeni oluşturmaktadır, limanda yıllık ortalama 250.000 ton bakır ve çinko maden konsantresi yüklenmektedir. Bunun yanında kömür ve bölgede bulunan kereste fabrikaları için tomruk yükü limana gelen yükler arasındadır. Ayrıca limandan Poti'ye yapılan Ro-Ro seferleriyle de her yıl giderek artan bir şekilde araç taşımacılığı devam etmektedir

Tablo:5.2: Rize Limanı Rıhtım Bilgileri

Rıhtım Adı	Uzunluk (m)	Derinlik (m)
Cevher rıhtımı	200	12
Ro-Ro rıhtımı	30	6,5
Genel yük rıhtımı	200	8
Römorkör Rıhtımı	30	6,3
Yolcu rıhtımı	130	9
Motor rıhtımı	100	4,5
Balıkçı rıhtımı	225	2,5
Askeri rıhtım	100	4,5
Koltuk Altı Rıhtım	25	10

Kaynak: (ÇELEBİ 2006)

Rize limanı Gürcistan ve Rusya'dan gelen yolcuların beraberinde getirdikleri yük elleçlemesi için kullanılan donanımlar aşağıdaki tabloya Üç adet Mobil vinç ve bir adet forklift olarak görülmektedir.

Tablo- 5.3. Rize Limanı yük elleçleme Donanımları

Ekipman Adı	Miktarı (adet)	Kapasite (ton)
Mobil Vinçler	3	10, 25
Forklift	1	5

Kaynak: <http://riport.com>. 2008

Rize limanından Kafkasya bölgesine yapılan ihracat açısından kritik bir konumda bulunmaktadır. Bu limanda Ro-Ro taşımacılığı yapılmaktadır. 70 araç kapasiteli bir Ro-Ro gemisi bulunmaktadır. 2008 yılında yaşanan Rus-Gürcü savaşı sırasında Sarp sınır kapısının kapanması ve kara taşımacılığında yaşanan güvenlik sorunları karşısında Ro-Ro hattının çalıştırılması Kara nakliyecilerini rahatlatmıştır.

Rize Limanı fiziksel koşulları ve yer şekilleri yapısı itibariyle Doğu Karadeniz Limanları içerisinde geliştirilmesi ve büyütülmesi en uygun limandır.

5.1.1.2 Hopa Limanı

Hopa Limanı Doğu Karadeniz'in Doğu sınırında Gürcistan Cumhuriyeti hududunda Sarp Sınır kapısına 15 km. mesafede bulunan genel amaçlı bir limandır. Faaliyet konusu kuru, sıvı ve genel yüklerdir. Liman sahasının alanı 104.000 m²'dir.Yanaşma uzunluğu 1346m ve yanaşma derinliği ise 10m'dir.(www.turklim.org 2008.) (11.11.2008)1962 yılında proje çalışması tamamlanan Limanın inşaatına 1963 yılında başlanmış, 1972 yılında yapımı tamamlanan bölümleriyle hizmete açılmıştır.

Denizcilik Bankası T.A.O. kurumu, Trabzon Liman işletmesi Müdürlüğü'ne bağlı olarak, Hopa Liman işletme Şefliği adı ile işletilen ve tevdii çalışmaları devam eden Hopa Limanı; Ağustos 1986 tarihinde Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.S Genel Müdürlüğü bünyesinde müstakil işletme Müdürlüğü'ne dönüştürülmüştür. Haziran 1997 tarihine kadar faaliyetine Türkiye Denizcilik işletmeleri A.S. Hopa Liman işletmesi Müdürlüğü olarak devam etmiştir.

Başbakanlık Özelleştirme İdaresi Başkanlığı Özelleştirme Yüksek Kurulunun 9 Mayıs 1997 Gün Ve 22984 Sayılı Resmi Gazetede Yayınlanan Ve Uygulama Sekli İşletme Hakkının 30 Yıl Süre İle Devredilmesi Yöntemi İle Özelleştirilmesi Hakkındaki Karar Sonucu, 17 Haziran 1997 Tarihi İtibariyle Özelleştirilmiş Olup, İşletmeciliği 27 Haziran 1997 Tarihi İtibariyle Park Denizcilik Ve Hopa Liman İşletmeleri A.S.'Ne devredilmiştir. (www.hopapark.com 2008).

Hopa Limanı, 18.120 m² kapalı, 900 m² yarı kapalı ve 72.632 m² açık olmak üzere toplam 91.652 m² ambarlama alanına sahiptir. Ayrıca limanda petrol, petrol ürünleri ve diğer sıvı yüklerin yüklenmesi, boşaltılması ve depolanması amacıyla 2 adet 11.000 m³, 1 adet 7.000 m³ ve 1 adet 2.000 m³'lük olmak üzere toplam 31.000 m³ kapasiteli 4 adet tank mevcuttur (Tablo 14). Toplam 18.770 m² alan üzerinde kurulu, hububat boşaltma, depolama ve aktarma tesisinde her biri 1.000' er ton kapasiteli 10 adet çelik yapıya sahip bir silo bulunmaktadır. (www.hopapark.com 2008).

Tablo- 5.4: Hopa Limanı Rıhtım Bilgileri

Rıhtım Adı	Uzunluk (m)	Derinlik (m)
Cevher rıhtımı	215	10
Ro-ro rıhtımı	38	9
Genel yük rıhtımı	195	10
Genel yük rıhtımı (ayna)	100	10
Yolcu rıhtımı	198	10
Motor rıhtımı	180	4,5
Balıkçı rıhtımı	120	4,5
Askeri rıhtım	100	4,5
T Rıhtımı (Silo)	200	10

Kaynak: (Çelebi 2006).

Hopa Limanında bulunan hububat boşaltma-aktarma ve yükleme üniteleri; uzaktan kumanda sistemli 2 x 150 ton/saat kapasiteli pnömatik gemi boşaltma cihazı ve teknik ekipmanları 200 ton kapasiteli 2 adet kamyon yükleme bunkerleri ve teknik donanımları, 200 metrelik rıhtım boyunca döşeli boşaltma konveyör sistemi ile 30 metrelik silolara aktarma konveyörü ve teknik donanımlarından oluşmaktadır. (Çelebi 2006).

Tablo- 5,5: Hopa Limanı yük elleçleme Donanımları

Ekipman Adı	Miktarı (adet)	Kapasite (ton)
Mobil Vinçler	6	10.25.40
Rıhtım Vinçleri	5	5.10.25
Forklift	16	2,5, 3, 3,5, 10, 42
Traktör	2	-

Kaynak: (Çelebi 2006)

Hopa Limanının yıllık yük elleçleme kapasitesi yaklaşık olarak 3 milyon tondur. Bu limanda genel yük hizmeti verilmekte ağırlıklı olarak elleçlenen yükler kömür, bakır cevheri ve akaryakıt yükleridir. İthal yüklerde kömür, ihraç yüklerde ise bakır cevheri ve bakır en önemli ürünlerdir.. Transit yüklerde ise motorin ve genel kargo yükleri elleçleme işlemlerine maruz kalmaktadır.

Hopa limanının, yük elleçleme kapasitesi Dökme Kuru Yük 1.200.000 (ton/yıl). Dökme Sıvı yük 900.000 (ton/yıl) , Genel Kargo 600.000(ton/yıl),ve Konteyner 320.000 (ton/yıl)'dır

Hopa limanı ile Batum limanını birleştirecek bir demiryolu projesi yapım aşamasındadır. Bu hattın uzunluğu 33 km olacaktır. Demiryolu projesi Doğu Karadeniz limanlarının gelişmesi için önemli bir ulaştırma türüdür.

5.1.1.3 Trabzon Limanı

8 Temmuz 1946'da temeli atılan yeni liman 25 Haziran 1954 tarihinde tamamlanarak Trabzon Vapuru'nun Limana yanaşmasıyla açılmıştır. 1978 yılına kadar bu durumunu Devam ettiren Trabzon Limanının, artan gemi trafiğine cevap verebilmesi için modernizasyonu gündeme gelmiş ve 1980'de başlayan çalışmalar1990'da bitirilerek liman bugünkü konumuna getirilmiştir. (www.al-port.com/tr 2008)

Trabzon limanının coğrafi bakımdan bulunduğu mevki itibariyle hinterlandını; Doğu Anadolu illeri, Kafkas Ülkeleri, İran ve Asya ülkeleri oluşturmaktadır. Kara, deniz ve hava ulaşımı bakımından uluslar arası ticaret, nakliyat ve turizm yönünden önemli bir ulaşım merkezi ve aynı zamanda yolcu giriş ve çıkışının yapıldığı deniz hudut kapısıdır konumundadır.

Türkiye Denizcilik işletmeleri Genel Müdürlüğüne bağlı Trabzon Liman İşletmesi'nin özelleştirme ihalesine ilk olarak 1996 yılında çıkmıştır. Limanın özelleştirme ihalesine çıktığı 1996 yılından 2003 yılına kadar altı kez ihale edilmiş olmasına karşılık özelleştirilmesi gerçekleştirilememiştir. 2003 yılı Ağustos ayında yapılan yeni ihale ile Limanın otuz yıllık işletme hakkı Albayrak Şirketler Grubu'na ait olan Trabzon Liman İşletmeciliği A.S.'ye olup 21 Kasım 2003 tarihinden itibaren Trabzon Limanındaki faaliyetler Trabzon Liman işletmeciliği A.S. tarafından sürdürülmektedir. Özelleştirmenin ardından limana basta yeni ekipman alımı olmak üzere 5 milyon

Dolarlık yatırım yapılmıştır. Bu rakamın önümüzdeki 5 yıl içerisinde 20 milyon dolara çıkarılarak limanın kapasitesinin yıllık 7,5 milyon dolara yükseltilmesi planlanmaktadır. (Çelebi 2006)

5.1.1.3.1 Trabzon Limanının Teknik Özellikleri

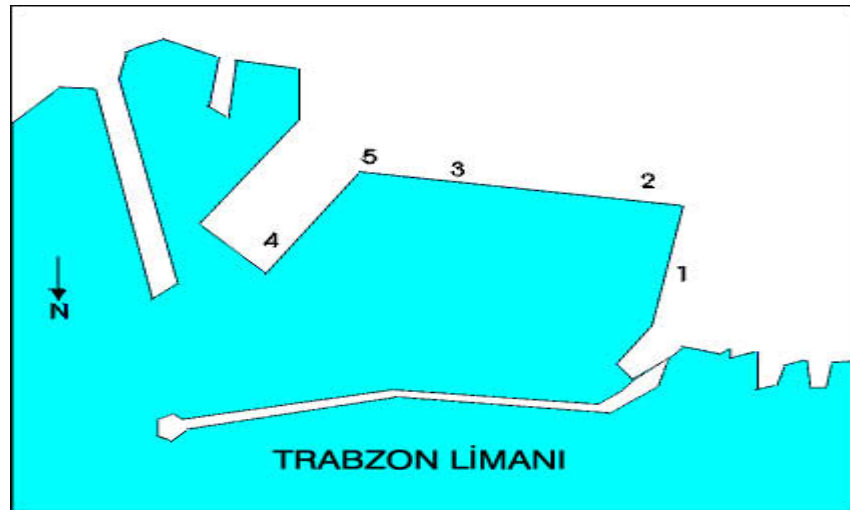
Trabzon limanının Büyük Mendirek Boyu 1.135 metre, Küçük Mendirek Boyu 440 metre ve Tali Mendirek Boyu 380 metredir. Trabzon Liman Alanı;

Trabzon Limanı sahası 164.606,89 m² lik kısmı TDİ' nin mülkiyetinde, 36.326,41 m² lik kısmı Maliye Hazinesinin mülkiyetinde ve 105.341,71 m²'lik kısmı dolgu alanı ile birlikte toplam 306.275,01 m² dir (www.oib.gov.tr 2008).

Tablo- 5.6: Trabzon Limanı Kapasiteleri

Toplam Rıhtım Uzunluğu (m)	Ortalama Derinlik (m)	Elleçleme Kapasitesi (Ton/Yıl)	Gemi Kabul Kapasitesi (Adet/Yıl)	Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl)
1525	2.5-10	3.899	2.000	3.193

Kaynak: www.oib.gov.tr



Şekil – 5,1: Trabzon Limanı ve Rıhtım Özellikleri

Kaynak : .www.lojiport 2008

Trabzon limanında rıhtımlar; Büyük Rıhtım, Genel Kargo Rıhtımı, Konteyner Rıhtımı, Maden Rıhtımı, Ro-Ro Rıhtımı ve Tali Rıhtım olmak üzere ayrılmaktadır.

Tablo- 5,7: Trabzon Limanı Rıhtım Türü ve Özellikleri

Rıhtım No ve Adı	Boy(m)	Derinliği(m)
(1) Büyük Rıhtım	400	9,5
(2)Genel Kargo Rıhtımı	300	9,5
(3) Konteyner Rıhtımı	280	9,5
(4) Maden Rıhtımı	290	11,5
(5) RoRo Rıhtımı	25	10
(6) Tali Rıhtımı	200	3

Kaynak: (www.oib.gov.tr 2008)

Trabzon limanında dört adet ambar, sundurma ve Açık alan bulunmaktadır.

Tablo- 5,8: Trabzon Limanı Rıhtım Türü ve Özellikleri

Ambarlar	M2	M3	Kapasite (Ton)
1.No'lu Ambar	2.952	17.784	7.500
2.No'lu Ambar	1.476	8.904	4.500
3.No'lu Ambar	1.266	7.596	3.500
4.No'lu Ambar	300	1.800	500
Sundurma	3.162	18.972	8.000
Açık Alan	200.000	-	225.000

Kaynak: (www.oib.gov.tr 2008)

Trabzon limanından Ro-Ro seferleri Karadeniz Ro-Ro işletmeleri tarafından Trabzon-Soçi- Trabzon olmak üzere haftada bir kez yapılmaktadır. Diğer bir Ro-Ro firması olan Asya Gemi Turizm ise Trabzon-Soçi-Trabzon arasında haftada iki kez sefer yapmaktadır.

Trabzon ülkemiz ve bölge için önemi çok büyüktür Güney Osetya Sorunu nedeniyle Rusya'nın Gürcistan'ın Karadeniz kıyısındaki Poti Limanı'nı bombalaması ve Batum Limanı'nın da Rus hava saldırısı ihtimaline karşılık kapatılması Trabzon Limanı'nın önemini arttırdı. İran'ın Avrupa Birliği'ne açılan en kısa yol Trabzon limanı olduğu için İran Devleti Trabzon'da konsolosluk açmıştır. Trabzon limanı transit taşımalarda İran, Irak ve Kafkas ülkeleri için köprü vazifesi görmektedir.

5.1.1.4 Giresun Limanı

Giresun limanı 1959 yılında devreye girmiştir. şilep rıhtımı, yolcu rıhtımı, motor rıhtımı, balıkçı rıhtımı ve kılavuzluk rıhtımı olmak üzere 5 adet rıhtımı bulunmaktadır. Liman 1997 yılında özelleştirme kapsamında Çakıroğlu Giresun Liman İşletmeleri A.Ş.'ye devredilmiştir ancak 20.02.1999 tarihinde yaşanan şiddetli fırtınada, mevcut dalgakıran gövdesinde ve basen içinde büyük hasar oluşarak liman kullanılamaz hale gelmiştir.

Giresun limanın özelleştirilmesine sonra Liman sahasında yapılan iyileştirme ve genişletme çabalarının neticesinde Romanya ve Bulgaristan'a olan gönderilen yük miktarı artmıştır. Ekim 2008 itibarıyla Giresun limanına günlük ortalama 2000 ton yük gelmektedir. Giresun limanın 2008 Kasım ayı faaliyet raporuna göre Giresun limanına giren 18 gemisi girmiştir. Giresun limanına 1000 ton yük yükleme ve Giresun limanı 15.320 ton yük boşaltması işlemi yapılmıştır. Giresun limanının geliştirilmesi için ivedilikle liman sahasının Demiryolu ve Havayolu bağlantılarının kurulması gerekmektedir.

5.1.2 Doğu Karadeniz Limanlarının Genel Değerlendirmesi

Doğu Karadeniz Bölgesi coğrafi konumu gereği, doğu ile batı arasında bulunan, hammadde üreten gelişen ülkeler ile buna ihtiyacı olan Avrupa Birliği ülkelerin, petrol üreten ülkeler ile petrole büyük bağımlılığı olan ülkeler arasında potansiyel ticaret bakımından çok dinamik bir bölgede yer almaktadır. Bu ticareti doğurabilecek, yönlendirebilecek, geliştirebilecek limanlarımızın; fonksiyon, işletmecilik ve altyapı olarak istenilen düzeyde hizmet üreten ve Karadeniz'de bulunan diğer limanlarla rekabet edebilecek seviyeye ulaştırılmalıdır.

1990'lı yıllarda Sovyetler Birliğinin dağılmasından sonra ortaya çıkan ülkeler, merkezi bir ekonomik rejimden piyasa ekonomisi tercihi yönünde yoğun çaba içine girmiştir.

Rusya federasyonu dahil tüm ülkeler, dışı açılarak dünya ekonomisi ile daha sıkı bir entegrasyona gitmişlerdir. Böylece, gelişmiş ülkeler ile eski Sovyetler Birliğinin dağılmasından doğan, geçiş ülkeleri arasında gittikçe artan bir ekonomik ve ticari iliksiler ağı ortaya çıkmıştır. 1992 yılında kurulan Karadeniz Ekonomik İşbirliği (KEİ, çerçevesinde ulaşım, ticaret gibi alanlarda işbirliğine gidilmesi ve geçtiğimiz yıllarda tamamlanan Tuna-Ren su yolu geçişi ve Asya Avrupa arasında oluşturulan ulaştırma koridorları ile birlikte Karadeniz havzası önemli bir odak merkezi haline gelmiştir.

(Önce, Ersoy 2005)

Son yıllarda Karadeniz limanlarında taşımalık trafiğindeki artış, Türk limanlarının dışında büyük bir gelişme göstermiştir. 1990'lı yıllardaki Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği (SSCB)'nin siyasi ömrünü tamamlaması Doğu Karadeniz liman trafiğinin kısa bir süre için azalmasına neden olmuş fakat bölge kısa bir süre içinde yeniden yapılandırmaya gitmiştir. 1991 Körfez Savaşı'nın etkisiyle Basra Körfezi güvenlik sorunları çözümlenememesi nedeniyle liman kapasitesi yeterli olmasa da Trabzon ve bölge limanlarının yük kapasitesinde gelişme görülmüştür. Körfez Savaşı süresince İran'a yapılan Transit Taşımacılık için üç temel güzergâh ön planı çıkmıştır.

- a. Rize-İspir-Erzurum-İran Transit Taşımacılık Hattı,
- b. Trabzon-Zigana-Erzurum-İran Transit Taşımacılık Hattı
- c. Hopa-Artvin-Erzurum-İran Transit Taşımacılık Hattı

Bu dönemde bölge limanları altın çağını yaşamışlar fakat savaş boyunca gerek limanlarda gerekse kara taşıması sırasında yaşanan olumsuz gelişmeler ve limanların giderek talebi karşılayamamaları nedeniyle limanlardaki transit trafik giderek azalmış ve savaş sonrası ise neredeyse yok denecek seviyeye kadar gerilemiştir. 1992 yılında Karadeniz İşbirliği Örgütü (KEİ)'nin hayata geçirilmesi ile birlikte bölge limanlarında canlanma yaşanmıştır. 1997 yılında ardı ardına yaşanan özelleştirmelerle birlikte işletmeciler limanlara önemli yatırımlar yapmışlardır. Günümüzde Doğu Karadeniz limanlarında ağırlıklı olarak bölgenin ihtiyacı olan gübre, kömür ve tomruk boşaltması ile limanların hemen gerisinde çıkarılan bakır ve çinko madenlerinin yüklemesi yapılmaktadır. (Ersoy 2005)

Doğu Karadeniz bölgesi jeopolitik konumundan dolayı yatırım maliyeti yüksek olan bir Bölgedir. Bu nedenle yatırımcılar için ilgi çeken bir yer özellik göstermez, Karadeniz Bölgesi sanayi ve endüstride istediği konuma gelememiştir. Doğu Karadeniz

hinterlandının limanların kapasitelerini karşılaması gibi bir oluşamayacaktır. Bu sebeple limanlar bölge hinterlandına hitap etmenin yanında transit taşımacılık düşünülerek günümüze kadar gelmiştir

5.1.3 Batı Karadeniz Limanları

Batı Karadeniz bölgesinde Samsun, Karadeniz Ereğli, Sinop, Ünye, Bartın ve Zonguldak limanları olmak üzere altı liman bulunmaktadır. Bu limanlardan elleçleme kapasitesi ve coğrafi büyüklük açısından en büyüğü Samsun limanıdır. Zonguldak ve Samsun limanlarında İntermodal taşımacılık gerçekleştirilmekte, Ro-Ro taşımacılık operasyonları yapılmaktadır.

5.1.3.1 Samsun Limanı

Samsun limanının Özelleştirme süreci tamamlanmış ve Ceynak Lojistiğe 125.2 milyon dolara 36 yıllık işletim hakkı devredilmiştir. Samsun limanına giren ve çıkan tüm gemiler kılavuz kaptan almak zorundadır. Bu hizmet 24 saat boyunca 3 römorkla liman işletmesi tarafından verilmektedir. Deniz vasıtaları olarak bir kılavuz bot, Üç römorkör, iki palamar bot ve bir hizmet botu mevcuttur.

Elleçleme ekipmanları ise; Liman elleçleme ekipmanları arasında 25-42tonluk 3 adet dolu ve 8 tonluk 2 adet boş konteyner forklifti, 3-35 tonluk 19 adet rıhtım vinci, 10 tonluk 2 adet saha vinci, 5-25 tonluk 6 adet mobil vinci, 5 adet standart ve 7 adet kısa mastlı forklift ve 2 adet 1,6 tonluk mini loder yer almaktadır. Limanda konteynerize yük için boş alan mevcut olup,35 tonluk genel amaçlı bir vinçle yükleme ve boşaltma yapılmaktadır. (<http://www.oib.gov.tr> 2008) Ro-Ro gemileri 5 No'lu iskeleye kullanılmaktadır.

Tablo 5.9: Samsun Limanı Rıhtım Bilgileri

İskele No	İskele Grubu	Uzunluk (m)	Derinlik (m)
1-2	Kuru Dökme Kargo	326	-10,5
3	Genel Kargo	150	-10,5
4-5	Yolcu Kargosu	300	-10,5
6-7	Genel Kargo	400	-12
9	Genel Kargo	400	-6,5
10	Genel Kargo	180	-6

Kaynak: (<http://www.cerrahogullari.com.tr> 2008)

Feribot Liman, Kuzey Avrupa, BDT ve Ortadoğu ülkeleri arasında demir kara denizyolu kombine taşımacılığına hizmet veren feribot köprü sistemine sahiptir. Yanaşma rampasının boyu 184.5 m., genişliği 26.5 m. ve 7.4 m. su çekimine sahip olup, 12.000 dwt ağırlığındaki tren ferilerinin yanaşmasına uygundur. Kara-gemi yükseklik ayarı hidrolik olarak yapılmakta, köprünün gelecekteki trafik göz önüne alınarak 3 veya 5 hatta çıkabilme imkânı vardır (<http://www.dtoizmir.org> 2008)

Samsun Limanı esas itibariyle yük taşımacılığı amacı ile kullanılmaktadır. Taşınan yolcu sayısı çok küçüktür ve son yıllarda hızlı bir düşüş göstermektedir. Samsun Limanı'nın kapasitesini, halen yükleme-boşaltmada kullanılan vinç ve ekipman belirlemektedir. Bu kapasitenin yılda 3 milyon ton civarında olduğu ifade edilmektedir. Ancak, ekipman ilavesi ile bu kapasitenin dört katına çıkarılabileceği belirtilmektedir (www.samsunkalkinma.gov.tr 2008)

Rusya Federasyon'unun dile getirdiği Samsun-Kerç projesinin ardından, Rusya, Kazakistan ve Ukrayna'nın ihracatlarının Samsun üzerinden yapılması için Samsun Serbest Bölge'nin kurmayı planladığı 40 bin ton kapasiteli silo ambarları Irak, Suriye ve Mısır gibi ülkelere bağlantı sağlayabilecek. Bu kadarla sınırlı kalmayan sevindirici gelişmelerin ardından geçtiğimiz ay resmi gazetede yayınlanan kararla Kavkaz projesi Bakanlar Kurulunun onayından geçti. (<http://www.ulasimonline.com> 2008) Milletlerarası antlaşma niteliği taşıyan karara göre, TRACECA projesi kapsamında Samsun

Limanı'nın lojistik merkez olarak kabul edildi. Taraflar Samsun (Türkiye) - Kavkaz (Rusya Federasyonu) arasında kurulması planlanan tren-feri bağlantısının Türkiye ile Kazakistan arasındaki taşımacılıkta kullanılmasını temininde işbirliği yapılmasını kararlaştırdı. Proje sayesinde demiryoluyla çeşitli illerden Samsun'a gelecek olan ihracat ürünlerinin "Trenli feribot" ile Rusya'nın Kavkaz Limanı'na, buradan da yine demiryolu ile Rusya'nın iç bölgelerine ulaştırılması planlanmaktadır. (<http://www.ulasimonline.com> 2008)

5.1.3.2 Karadeniz Ereğli Limanı

Karadeniz Ereğlisi limanın Teknik özellikleri 150,000 DWT kapasiteli gemilerin yanaşmasına uygun, toplam 1343 metre uzunluğundaki rıhtımları, 20 metre su derinliği, 110 ton romörk çekme gücü ve 4'ü saatte 1500 ton dökme yük boşaltma kapasiteli 11 vinci vardır.

Ereğli Demir ve Çelik fabrikalarına ait ERDEMİR limanı, su derinliği, yeni rıhtımları ve ekipmanları ile Türkiye'nin en büyük limanlarından biri konumunda olup, tüm sanayi ve ticari kuruluşlara her yıl artan bir potansiyelle hizmet vermektedir. 1998-2000 yılları arasında birçok kez tarım ürünleri ithalat ve ihracatını gerçekleştiren ERDEMİR limanı, özellikle buğday ithalatı için hazırlamış olduğu altyapı tesisleri ve ambarları ile müşterilerine başarılı hizmetler sunmuştur.

Tarım ve Köy İşleri Bakanlığı'nın, 01 Mart 2001 günü 24333 sayılı Resmi Gazetedeği genelgesiyle, Karadeniz Ereğli Gümrüğü'nün tarım ürünleri ithalatında kontrol yetkisinden çıkarılmış olması, limanı ve mevcut diğer tesisleri atıl hale getirmiştir. Yoğun bir talep ile karşılaşan ERDEMİR limanının Tarım Ürünleri (Buğday, Arpa, Yulaf) ithalatında liman hizmeti verebilmesi için, Karadeniz Ereğli Gümrük Müdürlüğü'nün, ithal edilecek gıda maddelerinin kontrolü için tespit edilen Gümrük Müdürlükleri listesine ilave edilmesinin Ülkemiz ekonomisi için faydalı olacağı değerlendirilmektedir. (<http://www.dtoizmir.org> 2008)

5.1.3.3 Karadeniz Ereğlisi Limanında verilen Hizmetler

Deniz Hizmetleri: Deneyimli ve uzman personeli ile ERDEMİR limanı, Ereğli Limanı ve balıkçı barınağında kesintisiz olarak, 23 saat süreyle kılavuzluk, römorkör, palamar hizmetleri ile su ikmal, çöp ve sintine atıklarının alınması hizmetleri verilmektedir. Bu hizmetler için 4 adet römorkör (1x10 ton, 2x30 ton, 1x40 ton), 1 adet pilot botu (15 knot), 2 adet palamar botu bulunmaktadır. (<http://karadenizeregli.blogspot.com> 2008)

Gümrük ve Gümrük Muhafaza Hizmetleri: Ereğli'de 1.sınıf gümrük müdürlüğü ile gümrük muhafaza müdürlüğü bulunmakta olup 24 saat hizmet vermektedir. Ayrıca diğer gümrük hizmetlerini sağlayan gümrük komisyoncuları da bulunmaktadır.

Sağlık Hizmetleri: Ereğli'de Sahil Sıhhiye Teşkilatı mevcut olup limana gelen gemiler buradan free pratica almak zorundadırlar. Bunun dışında tam teşekküllü S.S.K. Hastanesi, Devlet Hastanesi, özel sağlık kontrol merkezleri ve ERDEMİR Hastanesi sağlık hizmetleri vermektedir.

Yükleme-Boşaltma Hizmetleri: 24 saat sürekli hizmet veren ERDEMİR Limanı, üç vardiya halinde çalışmaktadır. Limanda her türlü elleçleme makine ve teçhizatı bulunmaktadır. 3. Şahıslara Hizmetler: 1993 yılında alınan yasal izinle ERDEMİR Limanı'ndan, resmi tarifelere uygun olarak, liman hizmetleri verilmektedir.

Deniz Polisi Hizmetleri: Deniz Polisi Hizmetleri, Karadeniz Ereğli Emniyet Müdürlüğü tarafından yürütülmektedir. Giriş/çıkış işlemleri Ereğli'de yapılmakta olup yabancı personel değişimi imkânı mevcuttur. Genel Antrepo Hizmetleri: 2002 yılında alınan yasal izinle işletilmeye başlanan 99.000 m²lik A TİPİ Genel Antreposu mevcuttur

5.1.3.4 Sinop Limanı:

Sinop Limanı, Karadeniz Bölgemizin en kuzey noktasındaki adını aldığı yarımada üzerindedir. Doğal bir liman olması, Karadeniz'de BDT limanlarına en yakın konumda bulunması önemini artırmaktadır. Sinop limanı teknik özellikler dikkate alındığında; Sinop limanının rıhtım uzunluğu 269 metredir. Ro-Ro pompasının uzunluğu 25 metredir. Sinop limanının deniz dip derinliği (-6,40) (-11,95m.)'dir. Liman Alanı ise 50 m²'dir. Bu özellikleri Tablo halinde gösterildiğinde,

Tablo- 5.10: Sinop Limanının Teknik Özellikleri

RIHTIM UZUNLUGU	269m
RO-RO POMPASI	25m
DRAFT	(-6,40) (-11,95m.)
AÇIK SAHA	5.000m ²
TEORİK GEMİ KABUL KAPASİTESİ	250 GEMİ
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl).	360 Adet / Yıl
Yük Elleçleme Kapasitesi (Ton/Yıl).	1 642 500 Ton /Yıl
Konteyner rıhtımı donanım Kapasitesi (Ton/Yıl)	Konteyner rıhtımı mevcut değildir. Limanda 1 adet 25t. Kapasiteli mobil vinç ve 1 adet 3 ton kapasiteli forklift mevcuttur.
Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl) (katı yükler, Parlayıcı, patlayıcı maddeler, kimyasal maddeler vb.	Kapalı depolama alanı mevcut değildir. Açık alanda bekletilebilecek katı yükler için 20 000 Ton/Yıl kapasitelidir

Kaynak: (<http://www.flashdenizcilik.com/sinop>)

5.1.3.5 Ünye Limanı

Ünye Limanı Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı'nın 24.02.1992 tarih ve 702/3639 sayılı emirleri ile başlamıştır. Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğü'nün 11.11.2005 tarih ve 8196 sayılı yazıları ile Ünye Belediyesi'ne limanda Kılavuz ve Römorkör Hizmetleri izni verilmiş olup, 02.01.2006 tarihi itibari ile Kılavuz ve Römorkaj hizmetleri vermeye başlanmıştır. DLH 2.Bölge Müdürlüğüne ait hizmet gemileri ile 2005 Mayıs ayı içerisinde limanda tarama ve temizleme çalışmaları tamamlanmıştır.

Ünye Limanı mevcut durumu ile en fazla 7m. derinliğe sahip gemilere hizmet verebilmektedir. Bu da en fazla 6-7 bin tonluk gemileri kapsamaktadır. Rıhtım uzunluğu 150 m. olduğundan 100 m. üzerindeki gemilerden sadece birine; 70-80 m. uzunluğunda olan gemilerden de 2 tanesine aynı anda yükleme-boşaltma yapabilmektedir. (<http://www.unyetso.org.tr/nyelimani.htm> 2008)

Tablo-5.11: Ünye Limanı Gemi Hareketleri

	2004		2005		2006		2007	
	Adet	Gros	Adet	Gros	Adet	Gros	Adet	Gros
TÜRK GEMİSİ	284	304.549	370	452.858	408	472.890	448	
YABANCI GEMİ	195	661.339	177	582.590	188	566.303	248	
TOPLAM	479	968.888	547	1.035.448	596	1.039.193	696	

Kaynak: (<http://www.unyetso.org.tr/unyelimani>)

Tablo- 5.12: Ünye Limanı Toplam Yükleme- Boşaltma Verileri

YILLAR	TON	ADET
1998	334.613	
1999	505.941	
2000	566.166	
2001	379.648	
2002	541.778	
2003	963.941	
2004	1.376.292	
2005	1.492.705	56.199
2006	1.444.560	
2007	1.597.327	

Kaynak: (<http://www.unyetso.org.tr/unyelimani>)

Sonuç, Ünye Limanından 2007 yılı içerisinde ihracat 585.541,4 ton, kabotaj 407.324 ton olmak üzere toplam 992.865,4 ton yükleme; ithalat 356.065 ton, kabotaj boşaltma 248.397 ton olmak üzere toplam boşaltma 604.462 ton'dur Ünye limanının yükleme ve boşaltma değerleri sürekli artırarak sürekli gelişim göstermiştir.

5.1.3.6 Bartın Limanı

Sahil kenti olan Bartın'da uluslararası ölçekte hizmet veren Bartın Limanı, aynı zamanda yolcu giriş-çıkış kapısıdır. Bartın Limanı projesi, Karadeniz kıyısında bir liman ve yeraltında bir denizaltı üssü inşaatı olarak tanımlanmaktadır Bartın Limanı 1960-1965 yılları arasında tamamlanmıştır.

Bartın Limanı 30 adet muhtelif tonajda gemilerin yanaşabileceği kapasitededir. Korunan su alanı 250,000 m² dir. Ana dalga kıranın boyu 620,000 m, tali dalga kıran boyu 310,000 m, rıhtım yanaşma boyu 481,00 m (-8.00 m) (askeri rıhtım için 60.00 m (-7.00 m)) ve askeri iskele için yanaşma boyu 40.00 m'dir. Bartın limanı dere ağzında inşa edilmiş bir Mansap Limanı'dır. (eimo.imo.org.tr 2008)

5.1.3.7 Zonguldak Limanı

Pilotaj/römorkaj: gemilerin uymakla yükümlü oldukları, kılavuz ve römorkör alma ve muafiyet oranları liman tüzük, yönetmelik ve denizcilik müsteşarlığı talimatlarınca belirlenmektedir.

Deniz vasıtaları: 1 kılavuz-palamar botu, 2 römorkör hizmet verilmektedir. 3. Şahıslara ait elleçleme ekipmanları: 3. Şahıslara ait liman elleçleme ekipmanları arasında: 5 ve 15 tonluk 2 adet vinç ve kullanım amacına göre çeşitli teknik özelliklerde mobil vinçler mevcuttur. Liman şartlarına uygun olmak koşulu ile, yükleme ve boşaltma süresi boyunca yük sahibine ait veya yük sahibince kiralanan vinçlerin limanda çalışmasına müsaade edilmektedir. TTK Zonguldak limanı, TCDD demiryolu hattına (iç Anadolu'ya) bağlantılıdır.

Rıhtımlar ve açık alanlara bakıldığında;

2. KARGO RIHTIMI :

Boy : 215 metre.

En : 50 metre.

Açık Alan : 10.000 m² .

Yükseklik : Deniz seviyesinden 2 metre.

Yük Özelliği : Dökme, genel kargo.

Demiryolu Bağlantısı : Var.

3. KÖMÜR YÜKLEME RIHTIMI (Yeniden Düzenleniyor) :

Boy : 510 metre.

En : 50-150 metre.

Açık Alan : 40.000 m² .

Yükseklik : Deniz seviyesinden 2 metre.

Yük Özelliği : Dökme , genel kargo.

Demiryolu Bağlantısı : Var. Rihtım ve açık alan yeniden düzenlenmekte olup konteyner operasyonlarına da uygun hale getirilerek en yakın zamanda faaliyete geçirilecektir.

4. RO-RO RIHTIMI :

Boy : 125 metre.

En: 50 metre.

Açık Alan: 10.000 m² .

Yükseklik: Deniz seviyesinden 2 metre.

Yük Özelliği: Araç, yolcu, genel kargo. Ukrayna limanlarına değişik firmalara ait 5 adet gemi ile karşılıklı ve düzenli sefer yapılmaktadır.

Liman su derinliği 7- 9 metredir.

Tablo- 5.13: Zonguldak Limanı Toplam Yükleme- Boşaltma Kapasiteleri

Rıhtım İskele Boyları	Su Derinlikleri	Rıhtım ve İskelelerin
Genel Eşya Rıhtımı... 215 m	Genel eşya rıhtımı.8,5 m.	Su sev.den yüksek...1.80 m.
Kömür Yükleme rıh...510 m.	Manevra sahsında..9,5 m.	Dayanma gücü...3 ton/m2
Ro -Ro rıhtımı.....125 m.	Ro - Ro rıhtımı.....8,5 m.	25 m Aralıkla 57 baba var.
Yolcu rıhtımı..... 30 m.	Yolcu Rıhtımı.....7,5 m.	. Aralıkta 73 anale var.
(120 ve 130 m.'e kadar yolcu gemisi yanaşabilir.)		
Enerji ve tesis gücü:	Liman ve İskelenin Açık ve kapalı depolama alanı:	
Yolcu rıhtımında....220 - 380 volt	Genel eşya rıhtımı.....10.930 m2	
Genel Eşya rıhtımı ..380 - 550 volt	Kömür rıhtımında19.600 m2	
Kömür yük. rıhtımı..220 - 550 volt	Ro - Ro sahsında26.000 m2	
Ro -Ro rıhtımında 550 volt elektrik vardır. (kapalı alan bulunmamaktadır)		

5.2 KARADENİZ LİMANLARINDA İNTERMODAL TAŞIMACILIK HATLARI

Karadeniz Limanlarında özellikle Samsun ve Zonguldak Limanlarından yoğun, Rize ve Hopa limanlarından seyrek şekilde Ro-Ro taşımacılığı yapılmaktadır. Liman kapasitelerinin geliştirilmesi ile birlikte Rusya ve Ukrayna'ya yönelik taşımacılığın Ro-Ro taşımacılığına yöneleceği düşünülmektedir.

5.2.1 Zonguldak-Skadovsk (Ukrayna) İntermodal Hattı

Zonguldak'tan Ukrayna'nın Skadovsk limanlarına üç adet Ro-Ro şirketi toplam üç gemi ile bu hattı kullanmaktadır. Şirketlerin gemi sayıları ve kapasiteleri incelendiğinde,

Karadeniz Ro-Ro; Zonguldak- Skadovsk arası 85 araç kapasiteli Ulusoy-2* isimli Ro-Ro gemisi kullanılmaktadır. (<http://www.ulusoyselines.com/ulusoy2.html> 2008)

Zonguldak-Ukrayna arasında çalışan Ro-Ro hatlarının ortalama sefer süresi normal hava şartlarında tek yön 20 saattir. Zonguldak, Ro-Ro hatlarının kullanım oranı 2004 yılından itibaren sürekli artış göstermiştir.

Tablo- 5.14: Zonguldak'tan Ro-Ro Hatları ile Taşınan Toplam Taşıt Sayıları

Yıllar	İHRAÇ		İTHAL	
	TÜRK	YABANCI	TÜRK	YABANCI
2004	3.541	1.152	3.617	1.797
2005	4.352	2.628	4.471	3.372
2006	5.231	3.451	5.465	4.048
2007	7.250	4.654	1.461	1.246

Kaynak: www.roder.org.tr

Karadeniz Ro-Ro'da Ulusoy ile birlikte faaliyet göstermeye devam ettiği, firmalarının hâlihazırda Karadeniz'de Samsun-Novorossisk (2 gemi) ve Zonguldak-Skadovsk(1 gemi) hatlarında ro-ro taşımacılığı, ayrıca dorse (narenciye) alanında faaliyet gösterdiği; Karadeniz'deki hatlarda gerek hava koşulları gerekse de Rusya ve Ukrayna'da bulunan limanların liman idarelerindeki değişiklikler sonucunda oluşan fahiş fiyatlar alınmaktadır. Bununla beraber geçiş belgesi ve vize sorunları yaşanmaktadır.

Ro-Ro kullanım oranlarının olumlu artışına karşın, Bu hatta birçok sıkıntı yaşanmaktadır. Bunlar; Park alanının olmaması, Ro-Ro limanının da en çok 150 araç park edilebilecek alan sıklıkla neden olmaktadır

Bu limanın nakliyeciyeye avantajı kara yolu mesafesinin kısa oluşudur, Nakliyeciler bu liman sayesinde 200 kilometre bir avantaja sahip oluyorlar. Ukrayna'da da geçiş belgesi sorunu yaşanmaktadır. Ukrayna'yı transit geçen taşıtların yüzde 80'i Moskova'ya ulaşmaktadır. Dolayısıyla taşımaların yüzde 80'ini transit taşımalar, kalanını ise Ukrayna'ya yapılan ihraç taşımalar oluşturmaktadır. (<http://www.utikad.org.tr> 2008)

* 13.556 GT'luk 92 Treyler veya 550 otomobil kapasiteli olan Ulusoy2 gemimiz ile Zonguldak - Skadovsk hattı üzerinden seferleri düzenlenmektedir

Zonguldak limanının genişlemesinde yaşanan sorunlar aynı anda iki Ro-Ro gemisinin yanaşamaması yaşanan sorunlarda biridir. Skadovsk Limanı'nın küçük bir liman olması geminin manevra yapmasında yaşanan sorunlar bulunmaktadır.

5.2.2 Samsun- Novorossiysk (Rusya) İntermodal Hattı

1994 yılında kurulan Samsun- Novorossiysk Ro-Ro hattında taşımalar Karadeniz Ro-Ro şirketi tarafından yapılmaktadır. Samsun- Novorossiysk hattında taşınan toplam araç sayısı 2006'dan sonra azalma gözlemlenmektedir.

Tablo- 5.15: Samsun'dan Ro-Ro Hatları ile Taşınan Toplam Taşıt Sayıları

Yıllar	İHRAÇ		İTHAL	
	TÜRK	YABANCI	TÜRK	YABANCI
2004	9.734	1.379	8.775	1.202
2005	11.731	1.513	11.460	1.196
2006	12.134	1.358	11.726	1.116
2007	8.022	1.478	8.018	1.249
2008	5.041	1.000	2.775	227

Kaynak: www.roder.org.tr

Samsun-Novorossiysk hattının açılışını teşvik eden "Türkiye-Rusya hükümetler arası Karma Ekonomik Komisyonu" Altıncı Toplantısı Protokolü'nde hattın açılışı ile ilgili şu bilgi bulunmaktadır. Rus tarafı, Rusya ve Türkiye limanları arasında deniz-nehir ve Ro-Ro gemileri ile yük taşımacılığının artırılması amacıyla, Türk tarafının tekliflerini incelemeye hazır olduğunu bildirmiştir. .Bu kapsamda, Samsun- Novorossiysk hattında Ro-Ro seferlerinin başlatılması çok önemli bulunmuştur. Taraflar, Türkiye'den Rusya'nın Kavkaz Limanı'na tren ferry seferleri düzenlenmesi hususunu incelemeyi kararlaştırmıştır. Taraflar, deniz taşımacılığının tehlikesiz bir şekilde yapılması yönündeki işbirliğinin daha da geliştirilmesi noktasında anlaşmıştır. (<http://rega.basbakanlik.gov.tr> 2008)

Samsun- Novorossiysk hattının Türkiye'nin Karadeniz'e kıyısı olan ülkeler ile yaptığı ticarete önemli bir işleve sahiptir. Bölgeden ve Akdeniz Bölgesi'nden Rusya ve Ukrayna'ya yapılan yas meyve ve sebze ihracatı Samsun üzerinden yapılmaktadır. Ayrıca bölgedeki un fabrikalarının 'Dahilde isleme Rejimi' çerçevesinde yaptığı buğday ithalatı ile bölgede bulunan ana metal tesislerinin hurda ithalatı Samsun Limanı'ndan yapılmaktadır. Samsun-Novorossiysk hattında tarifeli gemi seferleri yapılmaktadır.

5.2.3 Trabzon-Sochi (Rusya)'İntermodal Hattı

Türk Ro-Ro denizyolu taşımacılığının ilk olarak 1985 yılında Trabzon limanında başlamasının ardından, karayolu ile Avrupa'ya yapılan taşımalarda sınırlarda uzun süreli beklemler, Balkanlar'da yaşanan olumsuz siyasi gelişmeler ve buna dayalı olarak karayolu güvenliğinin azalması, otoban ücretlerinin sürekli artışı, özellikle Balkan ülkeleri karayollarının altyapı eksiklikleri ve abartılmış geçiş ücretleri gibi olumsuz faktörler ülkemizde Ro-Ro taşımacılığının hızlı bir gelişme trendi çizmesine neden olmuştur. (Yeşilbağ 1999)

Trabzon-Sochi İntermodal hattı Karadeniz bölgesinin kalkınması ve ekonomik gelişimi için çok önemlidir. Limanlar arasında transit taşıma süreleri kısadır. Ortalama (14-15 saat), taşımacılık yapılan limanlara yakın havaalanlarının bulunmaması, bu hatlarda taşınan yolcuların ve sürücülerin havaalanı ve limanlar arasında transferlerinde sorunlar yaşanmaktadır.

Trabzon-Sochi hattında yaşanan bir diğer problem Geçiş belgelerinde uygulanan kısıtlama ve yaşanan sorunlardır. Rusya'da 2000 yılına kadar verilen 10.500 adet ikili-transit geçiş belgesi, 2001 ve 2002 yıllarında 3000 âdete indirilmiş, 2003 yıllarında 5.000 âdete çıkarılmıştır. Yine Ukrayna, Rusya ve Kazakistan için verilen geçiş belgeleri ihtiyacın altındaki değerler olmuştur. (Emekli 2007)

Rusya ve Ukrayna'da bulunan limanların altyapı, saha, rıhtım ve bağlantılı karayollarının teknik sorunların olması ve Rusya'nın Türk Ro-Ro taşıma firmasını limanından çıkarması ve Limanlarda yaşanan rüşvet ve yolsuzluk konuları Ro-Ro taşımacılığının gelişmesini engellemektedir. Liman masraflarının artması, yapılan taşımaların karlılığını oldukça azaltmaktadır.

İntermodal taşımacılık hatlarında kapanan hatlar ve kapanma yıllarına bakıldığında; Zonguldak-Novorossky hattı 1998 yılında, Derince-Köstence hattı 1998 yılında, Derince- İlchevsky hattı 1999 yılında, Samsun-İlchevsky hattı 2001 yılında, Rize Poti hattı 2006 yılında ve Dikili-Volos hattı artan maliyetler, ekonomik kriz ve altyapı bağlantılarının tam olarak kurulamaması nedeniyle taşımacılık politikalarında planlama sorunları ciddi boyutlara ulaşmıştır.

5.3 KARADENİZ'DE RUS LİMANLARI

Karadeniz limanları arasında Rus limanları Stratejik öneme sahiptir. Orta Asya petrolünün taşınması ve enerji güzergâhlarının güvenliği için Türk ve Rus işbirliği gerekmektedir. Karadeniz Bölgesi'nin en gelişmiş ekonomisine sahip olan bu iki ülke limanlar arasında Konteyner ve Kuru yük taşıyan Ro-Ro gemilerinin yanaşacağı limanların genişletilmesi gerekmektedir. Rusya limanlarında yaşanan en ciddi sorun Rus hükümeti ile yaşanan liman yeri sorunu ve Türk araçlarına verilen Geçiş Belgesi sayısının azaltılmasıdır. Bunun yanında sabit olarak alınmayan yüksek liman harç masrafları ile Rus gümrüklerinde yaşanan düzensiz yönetimin sonucunda Samsun Novorossky hattı verimsiz çalışmakta ve Zonguldak-Novorossyk hattı ise 1998 yılında talep yetersizliği nedeniyle kapanmaktadır.

Rusya'nın ulaştırma envanterini incelediğimizde 537.289 km karayolu, 87.157 km demiryolu, 1.370 havalimanı, 122 km yoğunlaştırılmış gaz, 150.000 km gaz boru hattı, 13 liman ve terminal bu limanların, Novorossyk, Anapa, Tuapse, Rostov, ve Sochi limanları Karadeniz'de bulunmaktadır.

Rusya'nın en üst devlet organlarının üstünlükleri ile 2010'a yılına kadar "Rusya Taşıma Sisteminin Modernizasyonu" programı belirlenmiştir. Bu süre zarfında ithalat– ihracat yüklerinde yüzde 30- yüzde 35 kadar büyüme beklenmektedir. Böylece 550-555 milyon ton ihraç 95-100 milyon ton ithalat miktarına ulaşılabilecektir. Transit yüklerinin kapasitesi ise 60 milyon tona yükseleceği beklenmektedir. Özellikle konteyner trafiğinin Doğu-Batı yönünde 250–300 bin TEU ve Kuzey-Güney yönünde ise 80-100 bin TEU miktarlarına ulaşması tahmin edilmektedir (Memmedov 2007)

Rusya Doğu-Batı yönünde TRACECA' ya alternatif olarak bu programları yerine getirmesi için TRANSİB projesini geliştirmektedir. Bu hat Avrupa'yı, Rusya'nın doğusunu birbirine bağlayan bir hattır. Bu hattın potansiyel yük trafiği sadece transit

yüklerinden oluşmaktadır. Buna ilaveten 9 milyon ton Rus metal ve gübrenin ihracatı da burada bir artı kapasite oluşturmaktadır. Şimdiye kadar bu yüklerin taşınması güney deniz yolu ve Süveyş kanalı üzerinden gerçekleşmekteydi. Transit projelerinden diğeri Hazar ve Baltık denizinde Ro-Ro hatlarının açılmasıdır. Tahminlere göre Rusya'da 10 yılda bu taşıma hatlarının geliştirilmesi için 15 milyar dolar yatırım yapılacağı tahmin edilmektedir. (Memmedov 2007)

5.3.1 Novorossiysk Limanı

Novorossiysk limanı Kuban bölgesi sınırları içinde bulunmaktadır. Bölge, Avrupa, Ukrayna ve Orta Rusya'dan Kafkaslara ve Orta Asya'ya uzanan ana transit yolları üzerinde bulunmaktadır. Güney Rusya'nın en önemli ticaret limanıdır.1838 tarihinde askeri amaçla kurulmuştur.(http://www.nle.ru/port_eng 2008)

Her yıl 350.000 TEU ve 3.000.000 m³ ağaç ürünü elleçlemesi yapılmaktadır.

Novorossiysk limanı, 17.Ocak.2008 tarihinde ISO standartlarına sahip olmuş ve ISO 9001:2000 Kalite yönetim sistemi, ISO 14001:2004 Çevresel Yönetim Sistemleri ve OHSAS 18001:2007 İş Sağlığı ve Güvenliği Yönetim Sistemi Standardı belgelerini almış bir limandır. (http://www.nle.ru/port_eng 2008)

5.3.1.1 Novorossiysk Limanı Teknik Özellikleri

Bu limanın sahip olduğu 11 rıhtımın toplam uzunluğu 1422 metredir. Liman Draught'u (Derinliği) ise – 6,8 m – 13,9 metredir. Toplam Terminal alanı 65 hektar ve iki bölümden oluşmaktadır. Birincisi Tahta ürünleri ve Genel Kargo 51 hektardır. Diğer terminal ise; konteyner terminalidir. 14 hektarlık bir alandan oluşmaktadır. Limanda soğutma deposu alanı 3.731 m² 'dir. Novorossyk limanında modern depolama ve yükleme araçları vardır. Liman içi demiryolu toplam 19 ana hatta ve 7500 metre olmak üzere hizmet vermektedir.

5.3.1.2 Novorossiysk Limanı Ana Faaliyetleri

Ağaç ürünlerinin (Biçilmiş kereste, Fiber levha, Sert levha, kontrplak) aktarma merkezidir. Limanda Konteyner Elleçleme, Diğer kargoların elleçlenmesi ve aktarım

işlemleri, (Demir olmayan metaller, hafif konteyner kargoları ve Narenciye meyveleri) Farklı tiplerdeki yüklerin depolama ve elleçleme işlemleri yapılmaktadır.

5.3.1.3 Novorossiysk Limanında Diğer Liman Hizmetleri

Yükleme, Boşaltma, Ürünleri ayırma, Yüklerin bağlanması ve kargonun bağının çözülmesi, Kargo'nun boşlatılmasından sonra geminin ve alanın kuru temizlemesi, Taşımacılık ve forwarding hizmetleri, Depolama hizmetlerinin verilmesi, Dış ticaret belgelerinin hazırlanması ve kargo manifesto hizmetleridir

Krasnodar Bölgesinin ekonomisi, tarım, gıda işleme, taşımacılık, turizm ve madencilik sektörleri üzerine kurulmuştur. Kişi başına üretimi ulusal ortalamasının üzerinde olan Krasnodar Bölgesi, ulusal ekonomik indekslere göre güçlü bir konumdadır. GSMH'da en önemli payı sırasıyla; taşımacılık (%17,2), tarım ve ormancılık (%17) ve sanayi sektörleri (%13,6) almaktadır. Sanayi sektörünün başlıca dallarını; gıda, elektrik enerjisi, yakıt sanayi, makine sanayi maden işleme sanayi ve inşaat malzemesi sanayili oluşturmaktadır. Bunların sanayi üretimindeki toplam payı % 80'den fazladır. (Canbek 2007)

Azrak Denizi ve Karadeniz arasında yer alan ve Rusya'nın güney kapısı olarak da bilinen Krasnodar, sahip olduğu Novorossiysk Limanı sayesinde. Bölgenin önemli lojistik merkezlerinden birini oluşturmaktadır. Yıllık 50 milyon tonun üzerinde kargo sevkiyatı yapan bu liman Rusya'nın petrol ihracatının % 20'sini tek başına gerçekleştirmektedir. Ayrıca, söz konusu limanda; Asya, Orta Doğu, Afrika, Akdeniz ve Güney Amerika'ya yönelik sevkiyat yapılmaktadır.

Rusya Federasyonu'nun güneybatı kesimindeki Krasnodar bölgesinde, Büyük Kafkasların batı ucunda kurulu bir liman kentidir. Novorossiysk, limanı pek çok savunma amaçlı kurulan şehrin yanında inşa edildi. Demiryolu bağlantısının 1888'de, Rostov'a ulaşması ile Novorossiysk, bir liman kenti olarak gelişmeye başladı.

Novorossiysk limanının içinde yer alan askeri tesisler, soğutma tesisleri, gemi tersaneleri ve tahıl ambarları liman için çok önemlidir. Fakat limanın en önemli özelliği uluslararası pazarlara petrol taşıyan boru hatlarıdır. Novorossiysk limanı içinde Çimento üretim bütünüleşmiş tesisleri bulunmaktadır.

Novorossyck, yıllık 75 milyon ton kargo ile kargo işlem hacmi bakımından Rusya'nın en büyük limanıdır. Bu miktarın büyük kısmını petrol terminalinden yüklenen sıvı ham petrol oluşturmaktadır. Diğer terminallerden ise kereste, genel kargo, inşaat malzemeleri, bitkisel yağlar, kömür ve metal yüklemesi yapılmaktadır.

Türk limanlarından Novorossiysk'e düzenli Ro-Ro seferleri yapılmaktadır. Adana, Mersin, Antakya ve Adana'dan Samsun limanına taşınan yaş sebze ve meyve Ro-Ro gemileri vasıtasıyla Novorossyck limanına ulaşmaktadır. Rusya'ya domates, narenciye ürünleri, üzüm, kiraz ve şeftali gönderimi tercih edilmektedir. Samsun Limanı'ndan Novorossiysk'e 1996 yılında yaklaşık 50 bin TIR taşınırken, bu yıl sayının üç binlere düştüğü görülmektedir. . Bu düşüşte, limanın potansiyel eksikliğinin yanı sıra, Türk mallarına uygulanan "Analiz" işleminin de büyük etkisi olduğu biliniyor. Özellikle son günlerde başta üzüm olmak üzere, Türkiye'den gelen ürünler kasa kasa incelenmektedir. Rusya ile Türkiye arasında serbest ticaret antlaşması olmasına rağmen Türk Tırları Kırmızı hatta düşürülüp aracın tamamının aranması yöntemine gitmektedir. 2007 yılında yaş sebze ve meyve ihracatından 501 milyon dolar gelir edilmektedir.

2007 yılında domateste ilaç kalıntısı iddiaları ile sorun çıkaran Rusya, kayıt dışı ticareti azaltma gerekçesiyle Türk TIR'larına yönelik denetimleri 16 Temmuz 2008'de yeniden başlattı. İlk günden itibaren TIR'lar Rusya gümrüklerinde kuyruklar oluşturmaya başladı. Ancak bu durumun yapılan "Türk ithal mallarında risk faktör araştırması" nedeniyle geçici olduğu 16 Ağustos'ta biteceği açıklandı. Türk TIR'ları denetim gerekçesi ile gümrüklerde bekletilmesinin sonuçları ülke ekonomisine ve kara nakliyat firmalarımızın üzerindeki olumsuz etkileri ise; İhracatçılar bir taraftan geciken siparişler nedeniyle pazar kaybetme riski ile karşı karşıya kalırken, diğer taraftan da TIR başına günlük 1000 Euroyu bulan bekleme faturası ödemektedir. Gıda, tekstil, kimya ve lojistik sektörleri bu yavaşlamadan en fazla nasibini alan sektörlerin başında geliyor. Rus makamları, söz konusu denetimlerin kayıt dışı ile mücadele kapsamında yapıldığını savunuyor. Rusya'nın denetimleri bu kadar sıkılaştırmasının temelinde, Türkiye'den Rusya'ya "kaçak mal" sokulduğu iddiası yatmaktadır. Bu sorunların çözülmesi için Nakliyeciler ile İhracatçıların sıkı bir işbirliği kurması gerekmektedir. Novorossyck limanı, 17.Ocak.2008 tarihinde ISO standartlarına sahip olmuş ve ISO 9001:2000 Kalite yönetim sistemi, ISO 14001:2004 Çevresel Yönetim Sistemleri ve OHSAS 18001:2007 İş Sağlığı ve Güvenliği Yönetim Sistemi Standardı belgelerini almış bir limandır.

5.3.2 Rostov Limanı

Rostov limanı, 1749 yılında kurulmuştur. Rostov limanı uluslar arası statüsünü 1998 yılında kazanmıştır. Rostov limanının kontrolü altında yapılan işler; Kargo transferi, Yük gemisi kiralama, Taşıma işleri Komisyonculuğu, Uluslar arası Kargo Taşımacılığı yapılmaktadır. (<http://en.rostovport.ru> 2008) Rostov limanında on sekiz adet iskelesinin toplam uzunluğu 2549 metredir. Toplam 33 vinç ve 4 transfer ünitesi vardır. 5000 ton kargo kapasiteli 16 adet gemi alabilen büyük yük iskelesi, Rostov limanında bir günde 11.300 ton elleçlenmektedir. Rostov limanındaki tren istasyonundan her gün 120 araç kapasiteli demiryolu aracı (raybüs) kullanılmaktadır. Rostov limanı ırmak taşımacılığı için elverişli konuma sahiptir. Volga-Balt, Volga-Don, Sormosky, Sibirsky, Omsky, Amur, v.s bağlantılar sağlanmıştır. 2006–2010 yıllarında teknik depo ekipmanları ve vinç modernizasyonu tamamlanacaktır. Rostov limanı dört bağımsız yük alanına sahiptir. Bu alanlar Birinci Eşya alanı(Merkezi), İkinci Eşya alanı(Aksai Limanı), Üçüncü Eşya alanı (Rostov Limanı) ve Dördüncü Bölge Eşya alanından oluşmaktadır. Rostov limanını oluşturan bu dört bölümü incelediğimizde; (<http://en.rostovport.ru> 2008)

1. **Birinci Eşya Alanı (Merkez):** Don ırmağının sağ kıyısı boyunca kurulmuştur. Birinci bölge iskele uzunluğu toplam 1354 metredir. Bu limanda elleçlenen yükler; ağaç ürünleri, genel kargolar, 27 ton üzerinde ağır konteynırlar, kömür, maden cevheri, metalden eşya ve Dökme yüküdür. Birinci İskelede bütünlük filo hizmeti verilmektedir. Kuzey Kafkasya kara ve demir yolları ana hatlarını Rostov limanına bağlantısını sağlayan ulaştırma altyapısı gelişmiştir. İskelede 19 tane askılı vinç ayrıca Rostov limanın depolama hacmi ise; Dış alan depolama alanı 27.500 m² ve İç alan depolama kapasitesi ise 7.788 m²dir.

2. **İkinci Eşya Alanı (Aksai Limanı):**Güney ve Kuzey iskelesinin toplam uzunluğu 530 metredir. 10 adet vinç ve yeniden elleçleme donanımı vardır. fakat demiryolu hattı bulunmamaktadır. Bu bölümde elleçlenen yükler genel kargolar, Dökme yükler, Hurda metal, kömür, tahıl, 40 tonun üzerinde ağır konteynerdir. Dış depolama alanı 36.200 m²dir.

3. **Üçüncü Eşya Alanı (Rostov Limanı):** Don ırmağının sol kıyısı boyunca kurulmuştur. Üçüncü bölge iskele uzunluğu 265 metredir. 5 adet vinç bulunmaktadır Kuzey Kafkasya demiryollarının. Zarechnaya liman istasyonu bu alanda bulunmaktadır.

Elleçlenen yükler Hurda metal, Dökme yükler, Ağaç ürünleri ve Genel yükler bulunmaktadır. Bu alanın dış depolama hacmi 12.000 m² dir.

4. **Dördüncü Eşya Alanı:** Bu alan Don ırmağının sol kıyısına yeni liman alanı olarak kurulmuş ve genişletilmiştir. Asma köprü ile demiryolu bağlantısının don ırmağı üzerindeki köprülerle kurulması ve iskele boyunun 1200 metreye çıkarılması hedeflenmektedir. Rusya Ulaştırma Bakanlığı liman genişletme ve bütünleşme projesi için kullandığı isim "Rusya'nın Taşımacılık Sisteminin Modernizasyonu İç Su Yolları Federal Hedef Programı (2002-2010)"dır.

Bu plan ile 400 metre iskele duvarının inşaa edilmesi 1200 metrelik demiryolu hattının başlatılması her gün 55 araç taşıma kapasitesine sahip demiryolu aracı (raybüs) liman sahasında çalışması, Yeni kargo alanında özellikle metal eşya, dökme yük ve genel kargo elleçlenmesi planlanmaktadır

. **Tablo- 5.16: Rostov Liman, İskele ve Depolarının Genel Özellikleri**

Özellikler	Birinci Eşya Depolama Sahası	İkinci Eşya Depolama Sahası	Üçüncü Eşya Depolama Sahası	Dördüncü Eşya Depolama Sahası
İskele uzunluğu, m	1354	530	265	500
İskele su derinliği, m	3,6	3,6	3,6	5,6
Vinç ünitesi	16	8	3	3
Kordon Depo Alanı m2				
Açık alan	21100	1200	5000	6000
İç Alan	5188	2800	—	—
Geri Depolama Alanı, m2				
Açık alan	6400	12200	7000	—
İç alan	2600	2800	—	—
Kordon Depolama Kapasitesi 1000 ton	117,7	80	23	7,7
Geri depolama Kapasitesi 1000 ton	18,3	31	32	—

Kaynak: <http://en.rostovport.ru/about>

Tablo- 5.17: Vinçler ve Diğer Özellikleri

Eşya Alanı	Kargo Taşıma Kapasitesi ton	Kargo Taşıma Kapasitesi ton
Birinci	2,5	2
	5	4
	20	11
	27,5	2
İkinci	5	3
	20	4
	27,5	2
	Hareketli	1
Üçüncü	5	1
	20	3
	27,5	1
Dördüncü	Hareketli	2
	Şamandıra Vinci	1

Kaynak: <http://en.rostovport.ru/about>

Limanda 17 Forklift, 4 Sıyırma Ekipmanı, 4 Buldozer ile 3 Sonuç Hafriyat Aracı bulunmaktadır (<http://en.rostovport.ru/about> 2008). Sonuç olarak Rostov limanı Kuzey Kafkasya; Don havzası ve Karadeniz bölgesin Entegrasyonu için çok stratejik bir limandır. Karadeniz'e kıyısı olması ve Türk limanlarına yakın olması İntermodal taşımacılık kapsamında değerlendirilebilecek değerinde bir liman olma özelliği kazandırmaktadır.

5.3.3 Sochi Limanı

Sochi limanı 200 metrelik iskele ve sekiz metre draught'a sahip büyük yük ve Ro-Ro gemilerine hizmet veren bir limandır. Sochi limanı Gürcistan, Türkiye, Ukrayna ve Yunanistan'a ile doğrudan bağlantıya sahiptir. Sochi limanı Trabzon limanı ile doğrudan bağlantısı bulunmaktadır. Trabzon'dan Sochi limanına ağırlıklı olarak yaş sebze ve meyve ihracatı yapılmaktadır.

Rusya hükümeti aldığı bir kararla 2014 yılında yapılacak Kış olimpiyatları nedeniyle Sochi Limanı'na yük gemisi, şehir içine yük taşıyan kamyon, TIR ve benzeri araçların girmesinin engelleneceği ilan etmiştir. Bu gelişme göz önünde tutularak; yılda yaklaşık 500 bin tona ve yaklaşık 500 milyon dolara ulaşan ve artık Sochi üzerinden Rusya Federasyonu'nun Moskova dâhil birçok şehrine ulaşmış, gelecekte 1 milyar dolarları hedefleyen başta yaş sebze ve meyve ihracatımızın geleceği için Sochi'ye alternatif bir liman düşünülmelidir. (www.lojiport.com 2008) Rusya 01.Haziran. 2008 tarihinde limanı kapatacağı bildirmiş olsa da 28. Aralık 2008 tarihi itibarıyla liman çalışmaya ve Türk Nakliyecilerine hizmet vermeye devam etmektedir. Sochi limanın kapanması durumunda alternatif olarak yapımı süren Taman limanın tercih edilebilir.

5.3.4 Tuapse Limanı

1898 yılında inşa edilen Tuapse limanı Rusların Karadeniz'de ikinci büyük limanıdır. Akaryakıt ve ikmal üssü olması nedeniyle Karadeniz'de stratejik bir limandır. Tuapse limanında elleçlenen kargolar; Ham petrol ürünleri, yağ ve benzin, şeker, kömür ve diğer metallerdir. Limanda taşıma işleri komisyonculuğu ve Deniz Nakliyat hizmetleri, Ulusal ve uluslararası gemilere elleçleme hizmeti, İthalat ve İhracat ürünlerinin depolanması ve yolcu taşımacılığı yapılmaktadır. Hedef pazarları Akdeniz bölgesi ve Güneydoğu Asya alanıdır. (<http://www.ceebd.co.uk> 2008) Tuapse limanın modernizasyon projesi ve yeni tahıl terminali yapım projeleri için Rus Ulaştırma Bakanlığı 720 milyon dolarlık bütçe hazırlamıştır.

5.3.5 Gürcistan Limanları

Gürcistan, güney-doğu Avrupa'da, Türkiye, Rusya, Azerbaycan ve Ermenistan'a sınırı olan bir ülkedir. Sınırlarda 12 sınır-geçişleri kontrol noktaları bulunmaktadır. Bunlardan

9 tanesi (7 kara ve 2 deniz limanları) TRACECA üye ülkeleridir. Ulaştırma sistemi havayolu, demiryolu, karayolu ve denizcilik ulaştırmasını kapsamaktadır (Memmedov; 2007: 31) Karadeniz'de bulunan Gürcistan limanları Poti ,Batum, Supsa ve Kulevi limanlarıdır.

5.3.5.1 Poti Limanı

Ulaştırma 12 ay boyunca yapılmaktadır. Çalışma rejimi 24 saattir. Liman 26 ana vinç (23vinç-20 ton kapasite ve 3 vinç-40 ton kapasiteli) ekipmanlı 15 palamar yerine sahiptir. Bir vinç maksimum 100 ton kapasitelidir. Palamar yerlerinin toplam uzunluğu 2,860 m'dir. Maksimum derinlik 12,5 m ve minimum 6.1 m'dir. Kanal uzunluğu 19000m'dir. Toplam kara alanı 1,260 km²'dir. Açık ambar alanı 230,000 m² olup kapalı ambar alanı 5000 m²'dir (Karaman 2003)

Poti, demiryoluyla başkent Tiflis'e bağlanır. Liman, Gürcüstan'ın denize açılan kapılarından biridir. Burada petrol tesisleri, gemi tezgâhları bulunmaktadır. Poti-Varna-Iliychevsk arasındaki Demiryolu feribotları haftalık (maksimum kapasite 108 vagon, işletmeci UKFERRY) çalışmaktadırlar. Ro-Ro hatları Poti-Burgaz ve Poti-Trabzon arasında işlemektedir. Konteynır hatları (Maersk, MSC, CMA, CMN) Poti ve İstanbul arasında, Giago-Taura, Pireus, Kıbrıs, Malta yolunda işletilmektedir.

Güney Osetya sorunu nedeniyle başlayan Rus ve Gürcü savaşı, Rus Donanmasının Gürcistan'ın Karadeniz kıyılarını ablukaya almasına ve Poti limanını geçici olarak işgal etmesine neden olmuştur. Bu durum Trabzon-Poti Ro-Ro hattının ve Diğer Türk limanlarından gelen gemilerin Poti limanına girememesine ve hâlihazırda Poti limanında bekleyen Türk gemilerinin limanda kalmasına neden olmuştur.

5.3.5.2 Batum Limanı

Ulaştırma 12 ay boyunca yapılmaktadır. Çalışma rejimi 24 saattir. Limanlar 10/20 ana vinç ekipmanı (11 parça), vakum-vinç (2 parça) ile 11 palamar yerine sahiptir. Toplam palamar yeri uzunluğu 2.300 m'dir. Maksimum derinlik 12 m ve minimum 8 m'dir. Kara alanı toplam 1.73 km²'dir. Açık ambar alanı 11.500 m² ve kapalı ambar alanı 5.000m²'dir. Liman, ham yağ ve yağ ürünleri, ağır kargo, genel kargo, tahıl, araba, kereste ve konteynır taşımacılığı yapmaktadır.

Batum-Constanca arası demiryolu feribotu ayda iki kez işlemektedir (maksimum 108 vagon kapasiteli, işletmeci MARFA). Batum-Iliychevsk arasında (108 vagon kapasiteli, işletmeci UKFERRY) ise her hafta işlemektedir. Yeni çok amaçlı taşımalık terminali yapım aşamasındadır (palamar yeri 5). TACİS ulusal bütçesi altında (2.2 milyon EURO TACİS'ten ve Romanya ve Moldova hükümetinden teknik yardım), yeni Avrupa standart ray açıklığı demiryolu köprüsü 2002 yılı sonunda tamamlanmıştır. (Memmedov; 2007: 36)

5.3.5.3 Supsa Limanı

Hazar ham yağı ulaştırmasının Bakü-Supsa boru hattından Supsa terminalini (160.000 ton kapasiteli) ve kıyısını kullanarak yapılmaktadır. Azerbaycan ham petrolünün ihracatında kullanılmaktadır.

5.3.5.4 Kulevi Limanı

200.000 ton kapasiteli derin limanı ve Kulevi doğalgaz terminali (Poti'nin 10 km kuzeyi) inşası 2002 yılında başlamış ve 2003 yılında tamamlanmıştır. Poti ve Kulevi arası demiryolu bağlantısı yapım aşamasındadır. Ham petrol ihracatı için planlanan bir limandır.

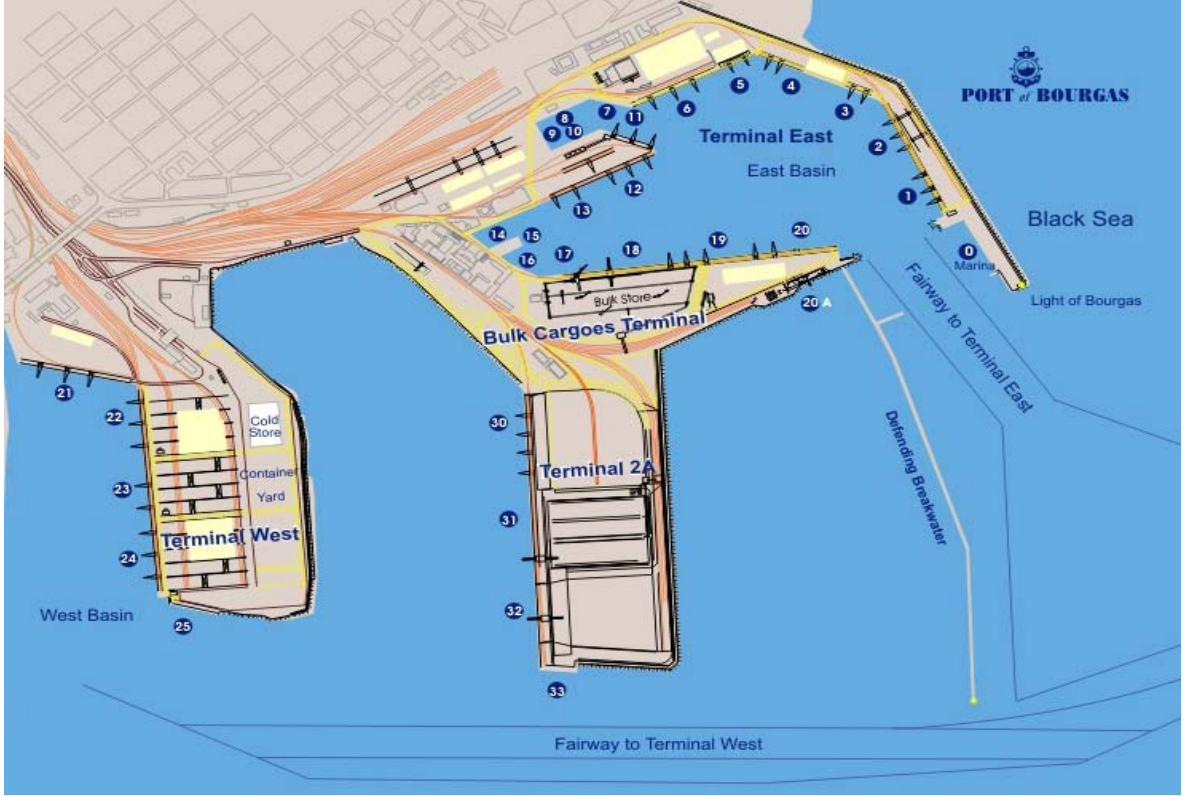
5.3.6 Romanya ve Bulgaristan Limanları

Bulgaristan ve Romanya Karadeniz bölgesinde üç önemli limana sahiptirler. Burgaz ve Varna limanları Bulgaristan limanları iken, Köstence limanı Romanya limanıdır. Söz konusu limanların Avrupa Birliği ulaşıma projelerinde önemli rolleri bulunmaktadır.

5.3.6.1 Burgaz Limanı

Burgaz limanı üç alt liman tarafından desteklenen bir limandır. Liman aynı anda 28 gemiye elleçleme hizmeti verebilmektedir. Toplamda 4800 metre rıhtıma sahip olan Burgaz limanının 15,50 metrelik bir Draught' ı (kıyı deniz dip derinliği) bulunmaktadır.

Limanda yıllık olarak 125.000 ton mal elleçlenmektedir. Burgaz limanı 267 metrelik ve 143.000 tonluk gemilere kadar hizmet verebilmektedir.



Şekil-5,2: Burgaz Limanı Haritası

Limanın konteyner elleçleme ve depolama sahası toplamda 60.000 m² dir. Bu alanda en fazla üç konteyner üst üste depolanabilmektedir. Burgaz limanı aynı zamanda 7000 m² soğuk hava deposu ile 5280 m² antrepoya sahiptir. Konteyner elleçlemelerinin yapıldığı rıhtımların ortalama draught'u 11 metredir. Burgaz limanı; Mediterranean Shipping Company, Bulcon, ZIM Integrated Shipping Services LTD., K-Line and Hapag Lloyd gibi konteyner operatörleri tarafından kullanılan bir limandır.

Burgaz limanının en önemli özelliklerinden birisi de sekizinci koridor ile Karadeniz'i Adriyatik denizine bağlayan bir liman olmasıdır. TRACECA projesi çerçevesinde Avrupa Ulaşım Ağlarının (TEN-T) Karadeniz'e doğrudan bağlanmasına olanak vermektedir. Bu kapsamda Burgaz limanı Avrupa'yı Merkezi Asya'ya bağlayan önemli bir konumda bulunmaktadır. Kısa Mesafe Deniz Taşımacılığı ile Doğu Karadeniz limanlarına gelecek olan malların Burgaz limanı vasıtası ile Avrupa'ya ulaşacağı düşünülmektedir. Aşağıda Burgaz limanı ve VIII. Koridor bağlantısı görülmektedir.



Şekil-5.3: Burgaz Limanı VIII. Koridor Bağlantısı

5.3.6.2 Köstence (Constantza) Limanı

Köstence limanı Tuna nehrinin Karadeniz ile buluştuğu noktada, İstanbul Boğazına 179 deniz mili uzaklıkta bulunmaktadır. Yaklaşık olarak 3.296 hektarlık bir alana kurulmuş olan Köstence limanı, kuzey deniz alanı 8,344 metre iken, güney deniz alanı 5,560 metredir. Köstence limanı 156 rıhtımı ile her yıl toplam 100 milyon ton mal elleçlemektedir. Söz konusu 156 rıhtımın 140 tanesi operasyonel şekilde hizmet vermektedir. Limanın toplam rıhtım uzunluğu 29,83 km olup draught'u ise sekiz metre ile 19 metre arasında değişmektedir. Limanda ek olarak her yıl 165,000 dwt sıvı yük ile 220,000 dwt luk dökme yük elleçlenmektedir. Köstence limanının Tuna nehri bağlantısı ile Avrupa'ya daha etkin bir biçimde bağlanabilmesi için projeler geliştirilmektedir.

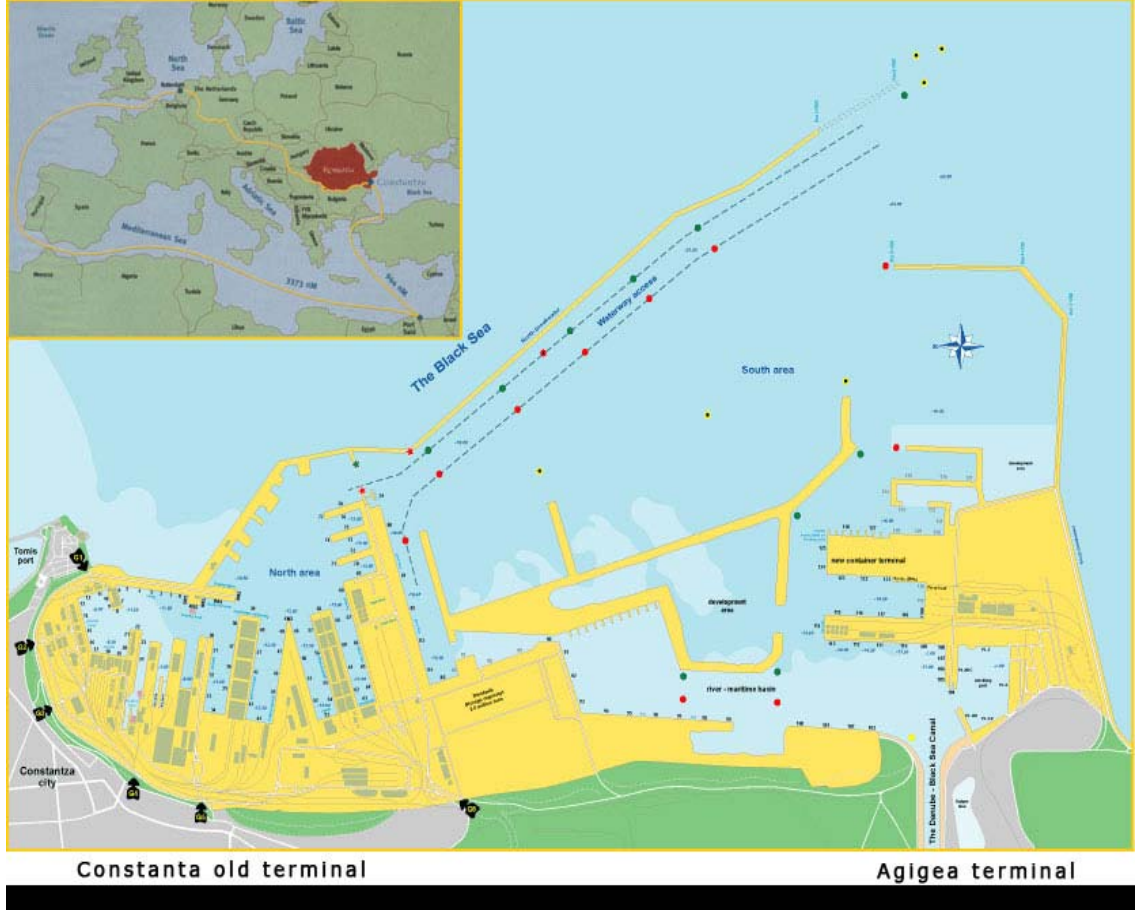
Tablo- 5.18: Köstence Limanı Yük Trafığı Tablosu

Liman Göstergeleri	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Toplam Elleçleme	40.524	43.222	50.433	60.632	57.131	57.784
Dökme Yükler (000 ton)						
Dökme Sıvı Yükler	10.814	10.004	11.356	31.144	14.681	14.010
Kuru Yükler	20.153	21.072	26.098	15.484	27.619	24.736
Genel Yükler (000 ton)	9.557	12.146	12.979	14.004	5.290	6.119
Konteyner						
Gross Weight (000 ton)	1.321	1.880	3.878	7.404	9.815	12.643
Sayı	92.402	133.953	249.090	493.214	672.443	912.509
TEU	136.272	206.449	386.282	768.099	1.037.077	1.411.414
Deniz Aşırı gemiler	4.352	5.023	5.302	5.510	5.049	5.663
Nehir Gemileri	6.473	6.578	7.593	8.778	8.115	Tem.13

Kaynak: <http://www.portofconstantza.com/apmc/>

Köstence limanı ile Dünya'nın birçok limanı arasında konteyner trafiği bulunmaktadır. Karadeniz bölgesi limanlarının birçoğu ile doğrudan bağlantılı olan Köstence limanı aynı zamanda Avusturya ve Macaristan nehir limanlarından gelen malların Karadeniz'e ulaştığı bir nokta olmaktadır. Geçtiğimiz iki yılda limanın konteyner trafiği yüzde 276 artmıştır. Şu an itibarıyla limanda 776,594 TEU'luk konteyner elleçlenmektedir.

Buna ek olarak Köstence limanı Ro-Ro gemilerine de hizmet verebilmektedir. TRACECA projesi çerçevesinde Merkezi Asya ile Avrupa arasında ulaşımı sağlayacak bir liman olarak değerlendirilmektedir. Akdeniz limanları ile Köstence limanı arasında Ro-Ro ve feribot seferleri 2006 yılında başlamıştır. Özellikle Mısır limanları ile doğrudan Ro-Ro hatları bulunmaktadır.



Şekil-5.4: Köstence Liman Haritası ve Doğrudan Ro-Ro Bağlantıları

5.3.6.3 Varna Limanı

Varna limanı yıllık sekiz milyon ton kargo elleçlemesi ile en büyük Bulgar limanlarından birisidir. Demiryolu ve feribot bağlantıları ile önemli bir özelliğe sahiptir. Varna limanı Avrupa, Merkezi Asya, Kafkasya, Ortadoğu ve Ukrayna arasında bağlantı sağlayan bir liman konumundadır. Limanda konteynerlerin dışında dökme yükler, sıvı yükler, kimyasal maddeler ile kömür vs. yükler elleçlenmektedir.

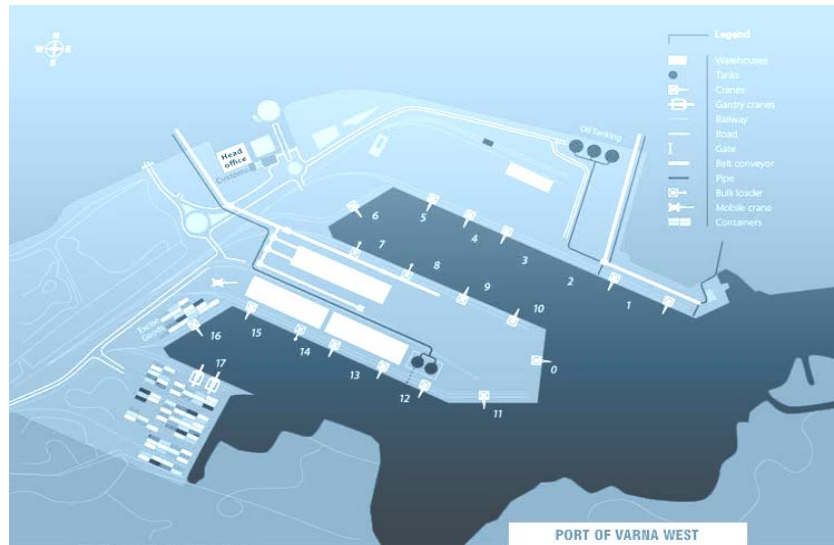
Toplamda 32 rıhtıma sahip bulunan limanın toplam rıhtım uzunluğu; 5,601 metre olup, açık depolama sahası 240,800 m² Antrepo alanı ise 77,500 m² dir. Liman VII. VIII ile IX. Koridorların bağlantı noktasında yer almaktadır. TRACECA projesi açısından hayati bir öneme sahiptir. Varna limanının Bulgaristan'ın en büyük serbest bölgesi olan Rousse serbest bölgesi ile doğrudan demiryolu bağlantısı bulunmaktadır. Aynı zamanda Tuna nehri üzerinden Rousse'ya gelen mallar demiryolu ile Varna limanına ulaştırılmaktadır.

Tablo- 5.19: Varna Limanı Yük Trafiği Tablosu

Ton Cinsinden Elleçleme Miktarı		Groston Cinsinden Elleçleme Miktarı			Konteyner Elleçleme Miktarı	
Yıl	000 ton	year	Gros Ton	Gemi Sayısı	Yıl	TEU
1998	4 508	1998	6 426 312	1312	1998	44 900
1999	4 652	1999	6 188 953	1130	1999	43 022
2000	5 560	2000	6 263 160	1219	2000	37 255
2001	5 820	2001	6 773 750	1179	2001	45 489
2002	6 509	2002	7 503 514	1311	2002	59 061
2003	6 576	2003	8 056 957	1437	2003	65 063
2004	7 395	2004	8 243 911	1554	2004	78 599
2005	8 421	2005	8 377 006	1526	2005	84 000
2006	7 922	2006	8 449 994	1453	2006	94 046
2007	6 622	2007	7 357 516	1401	2007	99 713

Kaynak: <http://www.port-varna.bg/index.php>

Varna limanı doğu ve batı olmak üzere iki kısma ayrılmaktadır. Doğu bölümünde sadece Konteyner terminali bulunurken, Batı bölümünde konteyner terminalinin yanı sıra Ro-Ro Terminali de bulunmaktadır.



Şekil-5.5: Varna Limanı Doğu Bölümü

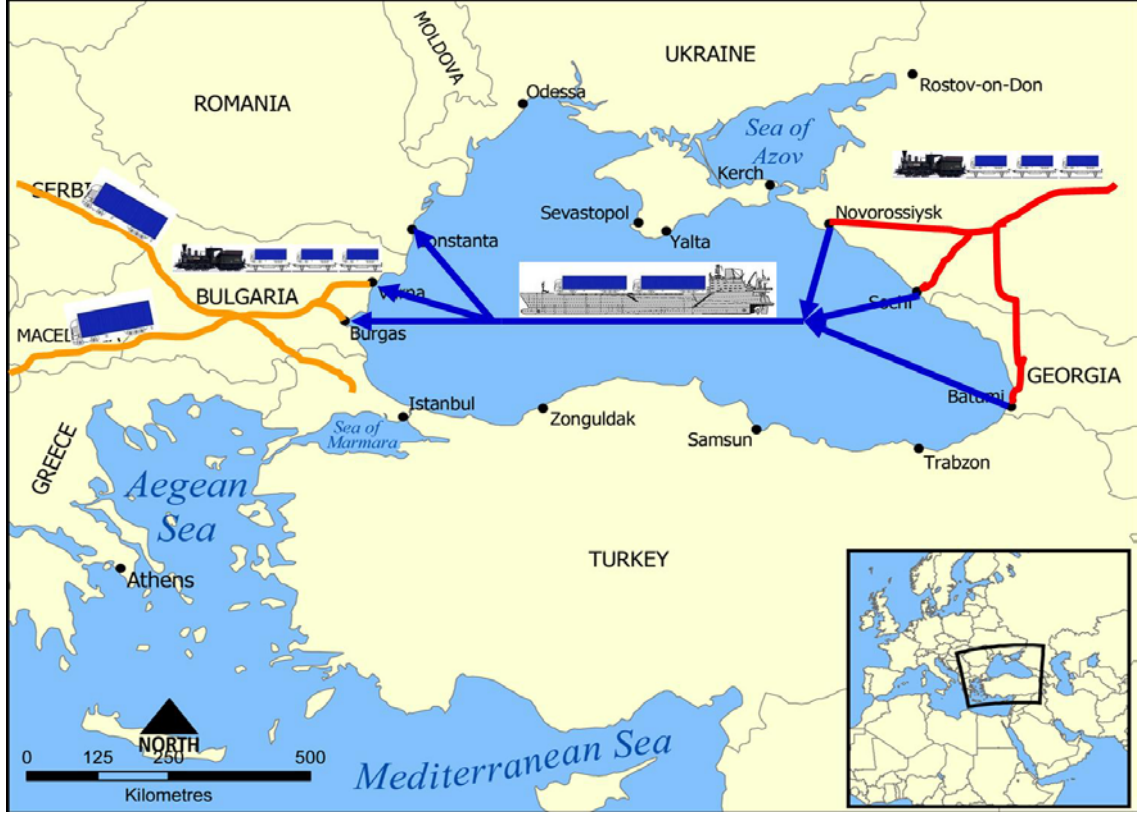
Doğu terminali 45,000 m² depolama alanına 338 metrelik rıhtıma ve 7,5 metre Draught'a sahipken, Batı terminali ise; 70,000 m² depolama alanına 500 metrelik rıhtıma ve 9 metre Draught'a sahiptir.



Şekil-5,6: Varna Limanı Batı Bölümü

5.3.6.4 Romanya ve Bulgaristan Limanlarına İlişkin Değerlendirme

Batı Karadeniz limanları Avrupa Birliği ulaştırma politikaları açısından hayati bir öneme sahiptir. Söz konusu limanlar Avrupa'nın Merkezi Asya'ya erişiminde başlangıç ve bitiş noktaları olarak değerlendirilmektedir. Bu limanlardan Köstence, Varna ve Burgaz limanları TRACECA projesi çerçevesinde Doğu Karadeniz ile entegrasyonu sağlamakta önemli roller biçilen limanlardır. Avrupa'dan Merkezi Asya'ya mamul mal taşınmasında Karadeniz'e bu limanlar vasıtası ile ulaşılmak istenmekte, Bu limanlardan Doğu Karadeniz limanlarına da Kısa Mesafe Deniz Taşımacılığı ile taşıma yapılabileceği düşünülmektedir.



Şekil-5.7: Karadeniz Bölgesi Liman ve Kısa Mesafe Deniz Taşımacılığı

5.4 KARADENİZ BÖLGESİ GÜZERGÂH MALİYET ANALİZLERİ

Hatay'dan Rusya'ya dönemsel olarak farklılaşmakla birlikte genel olarak yağ sebze ve meyve taşınmaktadır. 2007 rakamları ile Ro-Ro güzergâhlarını kullanarak Rusya, Ukrayna ve Gürcistan limanları üzerinden taşıma yapan araç sayısı 6.607 olarak belirlenmiştir. Rusya'ya yapılan taşımalara bakıldığında zaman sadece Rusya'ya 15.424 aracın boşaltma yaptığı görülmektedir. Genel olarak bakıldığında; Gürcistan'a 28.152 taşıma gerçekleştirilmiş, Ukrayna'ya ise 3.585 taşıma yapılmıştır. Buna ek olarak Romanya'ya yapılan taşımacılık 53.470 olarak kayıtlara geçerken, Bulgaristan'a 25.195 taşıma gerçekleştirilmiştir. Rusya'ya yapılan taşımaların 215 i kapıkule'den çıkış yaparken, 2.236 sı Zonguldak – Odessa Hattında Ro-Ro gemilerini kullanarak seferini gerçekleştirmiş, 9.502 araç da Samsun limanından Novorossiysk limanına Ro-Ro gemileri ile geçişlerdir. 1.502 araç Samsun limanından Sochi'ye geçerken, 22 araç sarp sınır kapısından, 40 araç da Gürbulak sınır kapısından geçerek Gürcistan üzerinden Rusya (Moskova) ya gitmişlerdir. (<http://www.roder.org.tr> 2008)

Tablo- 5.20: Rusya'ya İhraç Taşıma Yapan Araçlarımızın Kapılara Göre Dağılımı

YILLAR	K.KULE	H. BEYLİ	DERİNCE-KÖSTENCE	DERİNCE-ILYCHEV	ZON.-UKR.	ZON.-NOV.	SAM.-NOV.	TRABZON	RİZE-POTİ	SARP	TÜRK GÖZÜ	G. BULAK	TOPLAM
1997	791	-	8	391	1.846	262	21.441	2.865	-	10	52	34	27.700
1998	281	-	20	169	1.192	527	14.177	2.776	-	39	12	39	19.232
1999	107	-	-	24	831	-	8.230	3.350	-	2	-	16	12.560
2000	102	-	-	-	1.020	-	7.353	2.003	-	7	-	29	10.514
2001	149	-	-	-	1.045	-	6.713	2.214	-	5	-	20	10.146
2002	237	-	-	-	1.438	-	6.531	2.035	-	54	-	6	10.301
2003	570	-	-	-	2.367	-	5.693	1.651	8	77	-	12	10.378
2004	238	-	-	-	2.055	-	7.850	1.609	7	21	-	18	11.798
2005	215	2	-	-	2.236	-	9.502	1.553	3	22	-	40	13.573

Kaynak: <http://www.roder.org.tr>

Oluşturulmaya çalışılan modelde Rusya'ya taşıma yapan Hatay çıkışlı Türk taşıma araçlarının toplamda yedi güzergâh üzerinde gerçekleştireceği taşımalara ilişkin alternatifli taşıma maliyetleri ortaya konulmaya çalışılacaktır. Seçilen güzergahlardan birincisi olan Hatay'dan başlayan araç, Ankara üzerinden, İstanbul ve Kapıkule güzergahlarını izleyerek Türkiye'yi terk etmekte, Bulgaristan ve Romanya ülkelerinden transit geçerek, dokuzuncu koridor üzerinden Rusya – Moskova'ya ulaşmaktadır. Kapıkule Moskova arası karayolu mesafesi 2231 km olarak saptanırken, hattın 1360 km si Hatay Edirne arası mesafedir. Hattın toplam uzunluğu 3.581 km dir.

İkinci alternatif güzergâh olan hat, Hatay'dan Trabzon'a gelerek, Ro-Ro gemilerine binmekte, Sochi limanı üzerinden Moskova'ya bağlanmaktadır. Güzergâh Sochi limanından hemen sonra, M-27 karayolunu izleyerek, M-4 karayoluna bağlanmakta, Rostov bölgesinde M-6 karayoluna bağlanarak Moskova'ya ulaşmaktadır. Sochi limanından Moskova'ya kadar hattın uzunluğu 1.893,35 km olarak hesaplanmaktadır. Hattın Türkiye'de kalan kısmı ise 944 km olarak belirlenmektedir. Ro-Ro hattı dışında güzergâhın karayolu ile kat edilen bölümü 2837, 35 km dir.

Üçüncü olarak belirlenen güzergâh ise Hatay'dan Samsun Limanı, Samsun Limanından da Ro-Ro gemileri ile Azov Limanı, Azov limanından da M-4 ve M-6 karayoluna bağlanarak Moskova'ya ulaşan hattır. Hattın Türkiye'de kalan bölümü; 822

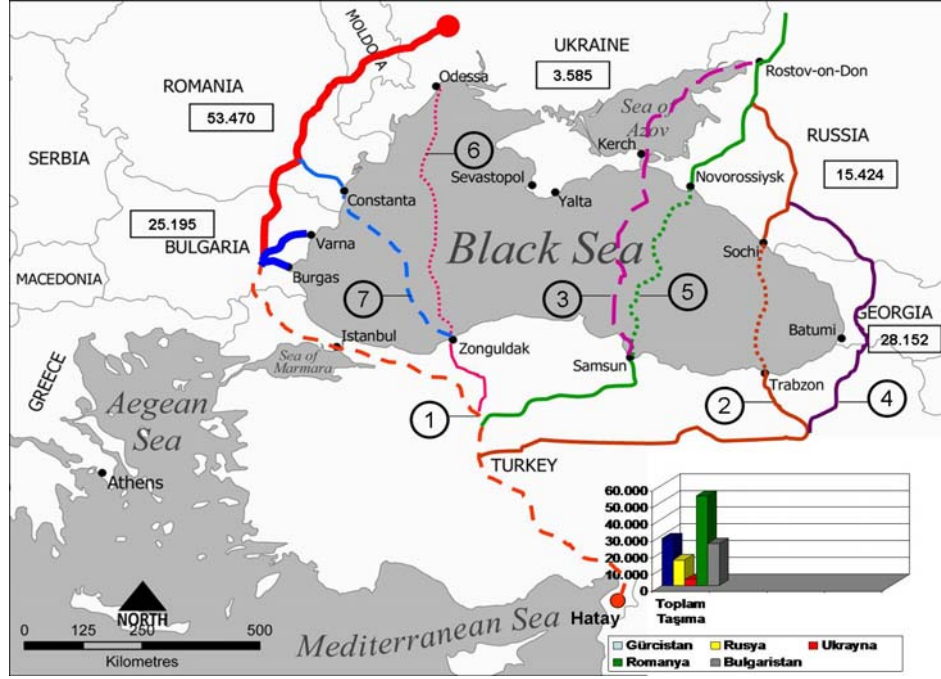
km olup, Azov Limanı'ndan Moskova'ya kadar olan hat yaklaşık olarak 1406 km olarak belirlenmiştir. Güzergâhın toplam karayolu olarak uzunluğu 2228 km dir.

Dördüncü olarak belirlenen güzergâh ise karayolu ile Gürcistan üzerinden Moskova'ya kadar uzanan hattır. Sınır kapısına kadar bu hattın Türkiye'de bulunan mesafesi 997 km dir. Sarp sınır kapısını kullanarak Türkiye'den çıkan Türk taşıma aracı Gürcistan'da 337 km yol kat etmekte, ardından da Moskova'ya kadar 1893 km yol yapmaktadır. Türkiye dahil hattın toplam uzunluğu 3227 km dir.

Beşinci güzergâh ise Hatay'dan Samsun limanı, Samsun limanından Ro-Ro gemileri ile Novorossiysk Limanına, Novorossiysk 'den de karayolu ile 1851 km yol kat ederek Moskova'ya ulaşılmaktadır. Güzergâh'ın Türkiye'de kalan mesafesi Hatay'dan Samsun Limanına kadar 822 km dir. Hattın toplam uzunluğu 2673 km olarak hesaplanmaktadır.

Altıncı güzergâh olarak saptanan Hatay-Zonguldak Limanı- Odessa-Moskova güzergâhı ise toplam 2343 km olarak hesaplanmaktadır. Hattın Türkiye içinde kalan kısmı 945 km iken, Odessa'dan Moskova'ya olan mesafe 1398 km olarak belirlenmiştir. Araç Zonguldak limanından Odessa'ya Ro-Ro gemileri ile gitmektedir. Güzergah içerisinde Ro-Ro gemileri ile Odessa'ya ulaşan araçlar kısa bir karayolu olan M-05 karayolu ile E-95 otoyobanına bağlanmakta, ardından da E-40, E-101 ve E-93 karayolu ile Moskova'ya ulaşmaktadır.

Yedinci ve son güzergâh ise Hatay'dan yine Zonguldak'a Zonguldak limanından da Ro-Ro gemileri ile Köstence limanına giderek, Köstence'den 9. koridora bağlanarak Moskova'ya ulaşan hattır. Hattın Türkiye'deki uzunluğu 945 km olup, Köstence'den Moskova'ya kadar ise; 1533 km dir hattın toplam uzunluğu ise 2478 km dir. Köstence'de Ro-Ro gemilerinden inen araçlar C-22 karayolu ile dokuzuncu koridor olan A-4 otoyobanına bağlanmakta, buradan da Chisinau üzerinden Moskova'ya ulaşmaktadır.

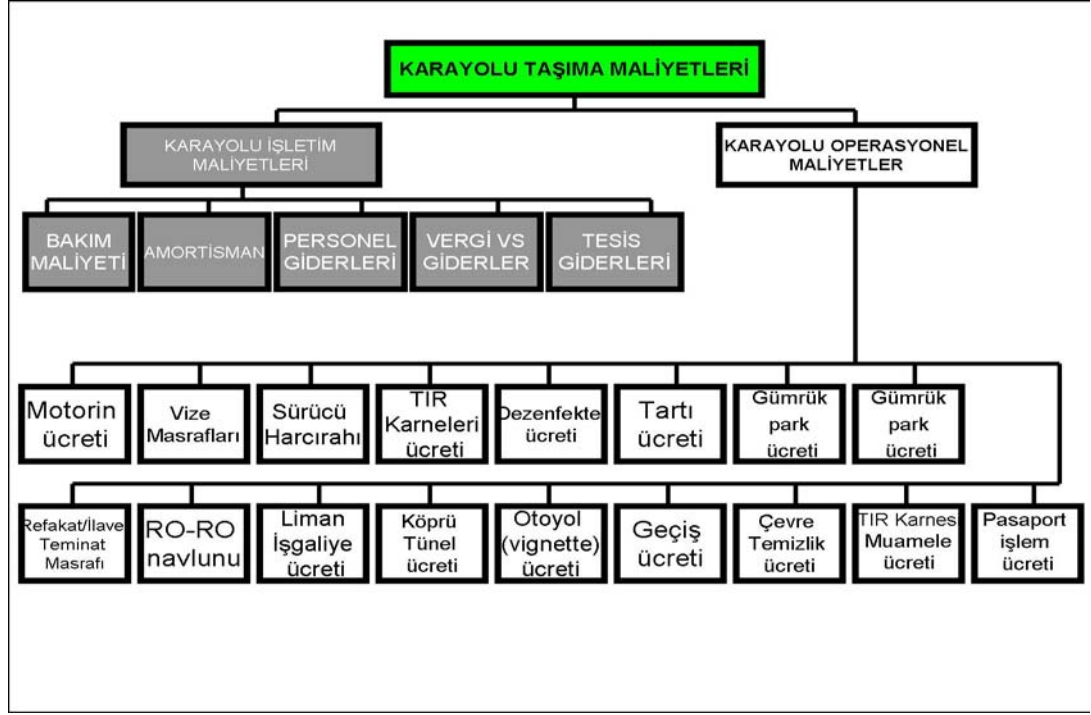


Şekil- 5.8 Türkiye (Hatay)'dan Rusya (Moskova) ya Güzergahlar

5.4.1 Güzergâhlara İlişkin Maliyet Analizleri

Uluslararası taşımacılıkta maliyetler çok sayıda faktörden olumlu veya olumsuz yönde etkilenmektedir. Uluslar arası karayolu taşımacılığında maliyete etki eden faktörler arasında; taşınan eşyanın özelliği (genel kargo özel kargo, hacim, miktar vs.), taşıma yapılan güzergâh ve güzergâhın niteliği (terör, olağanüstü hal haydutluk vs engelleyici durumlar), transit geçiş yapılan ülkelerin tutumu (geçiş belgeleri, yasaklamalar, zorunluluklar) ile uluslararası belirleyiciler (yakıt fiyatları, rekabet ortamında değişen navlun fiyatları vs.) gibi etkenler sayılabilmektedir.

Özellikle taşınacak ürünün özel veya genel kargo niyetliğinde olması taşıma maliyetlerine doğrudan etki etmektedir. Bozulabilir ve çürüyebilir nitelikte olan bir gıda ürünün taşınması frigorifik dediğimiz soğutmalı araçlarla yapılmakta, soğutma gereksinimlerinden dolayı fazladan yakıt harcanmaktadır. Frigorifik araçların soğutma tertibatları iklim ve yol şartlarına göre yüzde 2 ila yüze 6 yakıt tüketmektedir.



Şekil- 5.9: Karayolu Taşıma Maliyetleri

Yapılacak analizlerde birim sefer sayısı ve her bir sefer için yapılacak maliyetler mikro düzeyde ele alınırken, diğer taraftan Türkiye’den söz konusu ülkeye sefer yapan araçların sayısında dikkate alınarak makro sonuçlara ulaşılmaya çalışılacaktır. Bu çerçevede; motorin ücreti, vize masrafları, sürücü harcırahı, TIR karneleri ücreti, dezenfekte ücreti, tartı ücreti, gümrüklü saha park ücreti, pasaport işlem ücreti, tır karnesi muamele ücreti, çevre temizlik ücreti, geçiş ücreti, otoyol (vignette) ücreti, köprü ücreti, tünel ücreti, otoyol yardım ücreti, refakat/ilave teminat masrafı, Ro-Ro gemi navlunu, liman işgaliye ücreti gibi maliyet kalemleri dikkate alınacaktır. Bu operasyonel düzeyde maliyelerin dışında, taşıma süreçlerinde işletim masrafları da yapılacak hesaplamada önem arz etmektedir. Dolayısıyla maliyet analizlerinde işletim maliyetleri de göz önüne alınacaktır.

İşletme maliyetleri analiz edildiğinde genel olarak; sefer yapan araçlara ilişkin bakım maliyetleri, Amortisman giderleri, personel giderleri, Vergi, resim ve harç türü giderler ile tesis giderleri sayılabilmektedir.

5.4.1.1 İşletim Maliyetleri

Bu tür maliyetler doğrudan operasyon ile ilgili olayıp, operasyonun verimli ve etkin bir şekilde gerçekleştirilebilmesi için ihtiyaç duyulan işlemlere ilişkin maliyetlerdir. Uygulamada hesaba katılmayan bu tür maliyetler, operasyonun verimliliği ve karlılığı konusunda önemli bir role sahiptir. İşletme maliyetlerinin taşıma maliyetleri içerisine katılmaması, operasyonel anlamda bilgi eksikliği doğurmakta, taşımanın maliyetlerinin tam olarak belirlenememesi sonucunu doğurmaktadır. Hesaplanabilir olması açısından işletme maliyetlerinin birim sefer sayısına indirgenebilmesi gerekmektedir. Bu sayede her bir sefer için ne kadar işletme maliyeti yapılacağı belirlenebilmektedir.

Bakım Maliyetlerinin hesapları her araç için ayrı ayrı tutulmalı ve aracın maliyet defterine kaydedilmelidir. Her bir aracın yıllık olarak yapacakları bakım maliyetleri belirli bir birime dönüştürülebilmelidir. Bu birim genel olarak sefer üzerinden dikkate alınmaktadır. Aşağıdaki formülde bakım maliyetinin hesaplanması gösterilmektedir.

$$Y_{BM} / Y_{SS} = B_{BM} \quad (1)$$

$$Y_{SS} = \text{Yıllık Sefer Sayısı} \quad (2)$$

$$Y_{BM} = \text{Yıllık Bakım Maliyeti} \quad (3)$$

$$B_{BM} = \text{Birim Bakım Maliyeti} \quad (4)$$

Bu formüle göre araç için yıllık olarak yapılan toplam bakım maliyeti aracın yıllık olarak aynı güzergâha gerçekleştirdiği sefer sayısına bölünmekte, bu sayede söz konusu araç için yapılan bakım maliyetinin her bir sefer için ne kadar tekabül ettiği görülmektedir. Çıkan rakamın navlun belirlenirken, taşıma maliyetlerine sabit gider olarak eklenmesi gerekmektedir.

Amortismanın hesaplanmasında ise taşıma da kullanılan her bir aracın belirli bir kullanım ömrüne sahip olduğu dikkate alınmaktadır. Bu çerçevede söz konusu araçlar kullanımları boyunca değer yitimine uğramaktadır. Bu değer yitimlerinin de göz önüne alınarak taşıma maliyetlerine yansıtılması gerekmektedir. Araç amortismanının hesaplanmasında; aracın birinci el satış değerinden kullanım süresince yapılacak masraflar ve ikinci el satış değeri çıkarılmaktadır. Ortaya çıkan değer aracın safi değerini vermektedir. Bu değer aracın kullanım yılının yarısına bölündükten sonra, bu süre içerisinde kaç gün kullanılacaksa o kadar güne bölünerek, her bir gün için ne kadar değer yitimi olduğu belirlenmektedir. Her bir sefer ne kadar süre de

tamamlanıyor ise gün değerinden ortaya çıkan değer yitimi çarpılarak amortisman olarak taşıma maliyetine etki eden maliyetler belirlenmektedir. Aşağıda bununla ilgili formülasyon verilmektedir.

$$\left(\left\{ A_{SD} - Y_{SG} - A_{iSD} \right\} / PKY / 2 \quad / PKGS \right) \quad (1)$$

$$A_{SD} = \text{Aracın Satış Değeri} \quad (2)$$

$$Y_{SD} = \text{Yıllık Sabit Giderler} \quad (3)$$

$$A_{iSD} = \text{Aracın İkinci El Satış Değeri} \quad (4)$$

$$PKY = \text{Planlanan Kullanım Yılı} \quad (5)$$

$$PKGS = \text{Planlanan Kullanım Günü Sayısı} \quad (6)$$

Örnek Hesaplama:

Rusya Moskova'ya taşıma yapmak üzere işletimde bulunan bir araç 150.000 YTL ye alınmıştır. Yasal düzenlemeye göre aracın 10 yıl kullanılması planlanmaktadır. Güzergâh özelliklerine göre aracın haftada en az 4 gün çalışacağı öngörülmektedir. Aracımızın satılması durumunda satış fiyatı 120.000 YTL, araç için yıllık yapılacak gider 4000 YTL olarak saptanmıştır.

$$\left(\left\{ A_{SD} - Y_{SG} - A_{iSD} \right\} / PKY / 2 \quad / PKGS \right) \quad (1)$$

$$\left(\left\{ 150.000 - 4000 - 120000 \right\} / 10 / 2 \quad / 52 \times 4 \right) \quad (2)$$

$$\left(\left\{ 26000 \right\} / 5 \quad / 208 \right) \quad (3)$$

$$5200 / 208 = 25 \text{ YTL her bir gün için Amortisman Maliyeti} \quad (4)$$

$$25 \times 4 = 100 \text{ YTL her bir sefer için Amortisman Maliyeti} \quad (5)$$

Bu formüle göre araç için yıllık olarak yapılan toplam bakım maliyeti aracın yıllık olarak aynı güzergâha gerçekleştirdiği sefer sayısına bölünmekte, bu sayede söz konusu araç için yapılan bakım maliyetinin her bir sefer için ne kadara tekabül ettiği görülmektedir. Çıkan rakamın navlun belirlenirken, taşıma maliyetlerine sabit gider olarak eklenmesi gerekmektedir.

Personel Giderleri söz konusu araç için görevlendirilen personeller için yapılmaktadır. Aynı şekilde aracın operasyonunda görev alacak personellerin yıllık toplam maliyetleri aracın yıllık sefer sayısına bölünerek birim sefer maliyetinin bulunması gerekmektedir. Aşağıda bununla ilgili formülasyon verilmektedir.

$$Y_{PM} / Y_{SS} = B_{PM} \quad (1)$$

$$Y_{SS} = \text{Yıllık Sefer Sayısı} \quad (2)$$

$$Y_{BM} = \text{Yıllık Personel Maliyeti} \quad (3)$$

$$B_{BM} = \text{Birim Personel Maliyeti} \quad (4)$$

İşletmede kullanılan araç için motorlu taşıtlar vergisi vb çeşitli vergiler söz konusu olmaktadır. Bu vergiler yıllık olarak değerlendirilerek aracın sefer sayısına indirgenmelidir. Aşağıda Vergilerin taşıma maliyetine yansıtılması ile ilgili formül görülmektedir.

$$Y_{VM} / Y_{SS} = B_{VM} \quad (1)$$

$$Y_{SS} = \text{Yıllık Sefer Sayısı} \quad (2)$$

$$Y_{VM} = \text{Yıllık Vergi Maliyeti} \quad (3)$$

$$B_{VM} = \text{Birim Vergi Maliyeti} \quad (4)$$

Tesis giderleri de yıllık olarak belirlenmekte ve aracın sefer sayısına bölünmektedir. Tesis giderleri içerisinde aracın otopark maliyetleri tesis içerisinde beklemeden kaynaklanan maliyetleri vs yer almaktadır. Sefer başına birim tesis maliyeti, Yıllık Tesis Maliyetinin sefer sayısına bölünmesi ile elde edilmektedir. Aşağıda tesis maliyeti ile ilgili formülasyon gösterilmektedir.

$$Y_{TM} / Y_{SS} = B_{TM} \quad (1)$$

$$Y_{SS} = \text{Yıllık Sefer Sayısı} \quad (2)$$

$$Y_{TM} = \text{Yıllık Tesis Maliyeti} \quad (3)$$

$$B_{TM} = \text{Birim Tesis Maliyeti} \quad (4)$$

Yukarıda gösterilen işletim maliyetleri taşıma operasyonunda göz önüne alınmakta ve taşıma ile ilgili maliyetlere yansıtılmaktadır. Her bir işletim maliyet kaleminin toplamı toplam işletim maliyetini göstermekle birlikte, hesaplar ayrı ayrı navlun hesabına yansıtılmalıdır. Aşağıdaki formülde toplam işletim maliyetinin hesaplanması gösterilmektedir.

$$\left(\frac{Y_{BM}}{Y_{SS}} \right) + \left(\left(\frac{A_{SD} - Y_{SG} - A_{ISD}}{PKY/2} \right) / PKGS + \right) \left(\frac{Y_{PM}}{Y_{SS}} \right) + \left(\frac{Y_{VM}}{Y_{SS}} \right) + \left(\frac{Y_{TM}}{Y_{SS}} \right)$$

= Toplam İşletim Maliyeti

5.4.1.2 Operasyonel Maliyetler

Operasyonel Maliyetler içerisinde; motorin ücreti, vize masrafları, sürücü harcırahı, TIR karneleri ücreti, dezenfekte ücreti, tartı ücreti, gümrüklü saha park ücreti, pasaport işlem ücreti, tır karnesi muamele ücreti, çevre temizlik ücreti, geçiş ücreti, otoyol (vignette) ücreti, köprü ücreti, tünel ücreti, otoyol yardım ücreti, refakat/ilave teminat masrafı, Ro-Ro gemi navlunu, liman işgaliye ücreti gibi maliyetler yer almaktadır.

Operasyonel maliyetler içinde yer alan Yakıt Maliyeti (Motorin Ücreti) yıllık olarak değil yapılan sefer ve sefere ait km üzerinden hesaplanmaktadır. Yakıt maliyeti araçların özelliklerine göre değişmekle birlikte % olarak değerlendirilmekte %26 dan %35 e kadar farklılaşmaktadır. Bu hesaplama şekli aracın her bir yüz km de harcadığı litre cinsinden yakıtı göstermektedir. Aracın sefer boyunca yaptığı mesafe yüz'e bölünmekte ve her bir yüz km için belirlenen harcama miktarı ile çarpılmaktadır. Aşağıda bununla ilgili hesaplama gösterilmektedir.

$$T_M \times Y_{YM}^{\ddot{u}} = T_{YMik} \quad (1)$$

$$T_M = \text{Toplam Mesafe} \quad (2)$$

$$Y_{YM}^{\ddot{u}} = \text{Yüz km de Harcanan Yakıt Miktarı (0.30)} \quad (3)$$

$$T_{YMik} = \text{Güzergâh Boyunca Harcanan Toplam Yakıt Miktarı} \quad (4)$$

Bu hesaplama yapıldıktan sonra ortaya çıkan güzergâh Boyunca Harcanan Toplam Yakıt Miktarı (T_{YMik}) Piyasadaki birim yakıt fiyatı ile çarpılarak toplam yakıt maliyeti belirlenmektedir.

$$T_{YMik} \times Y_{BM} = T_{YM} \quad (1)$$

$$T_{YMik} = \text{Güzergâh Boyunca Harcanan Toplam Yakıt Miktarı} \quad (2)$$

$$Y_{BM} = \text{Yakıt Birim Maliyeti} \quad (3)$$

$$T_{YM} = \text{Yakıt Toplam Maliyeti} \quad (4)$$

Taşıma maliyetleri arasında yer alan bir diğer maliyet türü de belge maliyetleridir. Bu maliyet kaleminde Tır Karnesi, Geçiş Belgesi, Sürücü Pasaport Giderleri, vs yer almaktadır. Bu maliyetler sefer başına olduğu için tekrar bir hesaplama gerektirmemekte, söz konusu bedeller taşıma maliyetine yansıtılmaktadır. Bir diğer operasyonel maliyet kalemi de sürücü ve yol giderleridir. Sürücüler için harcırahlar, yolda meydana gelen arızalar ve belgelendirilemeyen giderlerin yer aldığı maliyet kalemi şeklinde tarif edilebilmektedir.

Yol ve geçiş ücretleri de bu maliyetler arasında gösterilebilmektedir. Bu maliyetlerin arasında güzergâh kat ederken ödenen otoyol, köprü ve tünel geçişleri ile birlikte benzeri maliyetleri içermektedir. Bu maliyetlere ek olarak güzergâh içerisinde Ro-Ro araçları kullanılacaksa Ro-Ro gemi navlunu ile birlikte liman işgal ücreti de ödenmektedir. Bu maliyetler limanlara ve Ro-Ro operatörlerinin uyguladığı ücret tarifelerine göre değişmektedir. Aşağıda Ro-Ro operasyonları ile ilgili tarifeler gösterilmektedir.

Tablo- 5.21: Karadeniz Ro-Ro Tarifesi

Ro-Ro Hattının Adı	Çalışan Gemi Adedi	Gemilerin Ort. TIR Kapasitesi	Zaman Tarifesi	Firmanın Adı	Ücretler			Standart Dışı Araçlar İçin	Liman Masrafı	Sürücü Ücreti	Tek Yön Yol Süresi	Mesafe (Deniz mili)
					Komple Ünite (TIR için (17 m.))							
					Tek Yön		Gidiş-Dönüş					
					Dolu	Boş	Dolu					
Zonguldak-Odesa (Türkiye-Ukrayna)	1	60	Zonguldak: Pazartesi Odesa: Cuma	Yıldız Deniz Hava Tur. Tic. Ltd. Şti	Gidiş: 450 \$ Dönüş: 400 \$	850 \$	Anlaşmaya Bağlı		1 Sürücü Ücretsiz İlave Sürücü 75 \$	22 Saat	330	
Samsun-Novorossisky (Türkiye-Rusya)	1	85	Samsun: Salı, Perşembe, Cumartesi Novorossisky: Çarşamba, Cuma, Pazar	Karadeniz Ro-Ro A.Ş.	805 \$	1610 \$	18 m.den sonra metre X 100 \$	Dahil	1 Sürücü Ücretsiz İlave Sürücü 200 \$	15 Saat	214	
Zonguldak-Skadovsk (Türkiye-Ukrayna)	1	85	Zonguldak: Çarşamba, Pazar Skadovsk: Perşembe, Pazartesi		665 \$	1330 \$	18 m.den sonra metre X 100 \$	Dahil	1 Sürücü Ücretsiz İlave Sürücü 200 \$	20 Saat	305	
Trabzon-Sochi (Türkiye-Rusya)	2	26	Pazartesi, Perşembe	Karde'n Gemilik	Frigo: 900 \$ Dönüş: 500 \$ Tenteli: 950 \$ Dönüş: 550 \$	Gidiş: 500 \$ Dönüş: 950 \$	Frigo: 1300 \$ Tenteli: 1400 \$	Anlaşmaya Bağlı	-	1 Sürücü Ücretsiz, İlave Sürücü 50 \$	12 Saat	155

Kaynak: www.roder.org.tr

5.4.2 Hatay – Ankara – Kapıkule – Bulgaristan – Romanya – Rusya (Moskova)

Güzergâhı Maliyet Analizi

Söz konusu güzergâh Hatay'dan başlamakta, sırasıyla Ankara ve İstanbul'u geçerek, kapıkule üzerinden Bulgaristan'a çıkmaktadır. IV. Koridor'dan IX koridora bağlanarak, Romanya, Moldova ve Ukrayna üzerinden Rusya (Moskova'ya ulaşmaktadır. Geçtiğimiz yıl içerisinde Rusya'ya toplam 15.424 sefer düzenlenmiştir. Gün bazında düşünüldüğünde her gün yaklaşık 42 aracın Rusya'ya taşıma yaptığı görülmektedir. Uluslar arası yasal düzenlemeler dikkate alındığında M3 sınıfı olarak adlandırılan bir çekici ve treylerin saatte yapabileceği hız 85 km/s olarak sınırlandırılmıştır. AETR

mevzuatı da dikkate alındığında bir sürücü gün içerisinde en fazla 9 saat araç kullanabilmektedir. Dolayısıyla bir sürücünün güzergâh boyunca kat edebileceği mesafe en fazla 765 km dir. 3581 km' lik hat boyunca en az iki sürücü kullanmak gerekmektedir. Sadece gidiş olarak Moskova'ya en iyi koşullarda 45,30 saatte ulaşılabilir. Bu çerçevede bakıldığında yine en iyi koşullarda gidiş-dönüş dört gün sürmektedir. Her gün 42 aracın sefer gerçekleştirdiği ve bir seferin dört günde yapıldığı düşünüldüğünde söz konusu operasyonlar için en az 168 aracın kullanılması gerektiği tespit edilmektedir.

Taşıma operasyonun maliyetlerinin belirlenmesi için dikkate alınacak Birim Bakım Maliyeti (B_{BM}) hesaplandığında ortalama olarak araç başına 6 bin YTL Bakım maliyeti gerçekleşmekte, araçlar her hafta bir kez sefer yaptığında, yılda 52 sefer yapmaktadır. Aşağıdaki formüle göre Birim Bakım Maliyeti hesaplandığında;

$$Y_{BM} / Y_{SS} = B_{BM} \quad (1)$$

$$Y_{SS} = \text{Yıllık Sefer Sayısı} \quad (2)$$

$$Y_{BM} = \text{Yıllık Bakım Maliyeti} \quad (3)$$

$$B_{BM} = \text{Birim Bakım Maliyeti} \quad (4)$$

$$6000 / 46 = \underline{131,50 \text{ YTL}} \text{ olarak bulunmaktadır.}$$

Aynı şekilde araçların amortisman maliyetleri dikkate alındığında; araçlar dört günde bir sefer yapmakta, yılda toplam 208 gün kullanılmaktadır. Karayolu Taşıma Kanunu uyarınca söz konusu araçların kullanım yılları 12 yıl olarak belirlenmiştir. Güncel değerlendirme ile ortalama olarak araçların satış fiyatları 160.000 YTL, ikinci el satış değeri ise 120.000 YTL olarak belirlenmiştir. Araçlar için yıllık 8000 YTL masraf yapılmaktadır. Söz konusu veriler formüle edildiğinde;

$$\left(\left\{ A_{SD} - Y_{SG} - A_{ISD} \right\} / PKY / 2 \quad / PKGS \right) \quad (1)$$

$$A_{SD} = \text{Aracın Satış Değeri} \quad (2)$$

$$Y_{SD} = \text{Yıllık Sabit Giderler} \quad (3)$$

$$A_{ISD} = \text{Aracın İkinci El Satış Değeri} \quad (4)$$

PKY = Planlanan Kullanım Yılı (5)

PKGS = Planlanan Kullanım Günü Sayısı (6)

$$\left(\left\{ 160.000 - 8.000 - 120.000 \right\} / 6 \right) / 416 \quad (1)$$

$$\left(\left\{ 32.000 \right\} / 6 \right) / 416 \Rightarrow \left(5.333 / 416 \right) \Rightarrow 12,81 \text{ YTL}$$

$\Rightarrow 12,81 \text{ YTL} \times 8 = \underline{102,55 \text{ YTL}}$ Amortisman Maliyeti

Personel maliyetleri dikkate alındığında; Hatay'dan Moskova'ya sefer yapan araçlar için uluslar arası yasal düzenlemelerin de getirdiği zorunluluklar sonucu en az iki sürücü istihdamı gerekmektedir. Bir sürücünün istihdamının maliyeti, bölgesel şartlarla birlikte değişmekle birlikte söz konusu bölgede ortalama 1.100 YTL civarındadır. Bu noktadan hareketle Birim Personel maliyeti hesaplanırken;

$$Y_{PM} / Y_{SS} = B_{PM} \quad (1)$$

Y_{SS} = Yıllık Sefer Sayısı (2)

Y_{BM} = Yıllık Personel Maliyeti (3)

B_{BM} = Birim Personel Maliyeti (4)

$$1.100 \text{ YTL} \times 12 \text{ ay} = 13.200 \text{ YTL} \Rightarrow 13.200 \text{ YTL} / 45 = 293,33 \text{ YTL}$$

$$\Rightarrow 293,33 \text{ YTL} \times 2 \text{ sürücü} = \underline{586,66 \text{ YTL}}$$
 Sefer Başına Br. Personel Gideri

Hatay – Moskova hattına ilişkin vergi maliyetleri değerlendirildiği zaman; güncel olarak söz konusu araçlara ilişkin vergiler yıllık 2.130 YTL dir. Buradan hareketle vergi miktarını yıllık sefer sayısına böldüğümüzde sefer başına birim vergi maliyeti belirlenmektedir.

$$Y_{VM} / Y_{SS} = B_{VM} \quad (1)$$

$$Y_{SS} = \text{Yıllık Sefer Sayısı} \quad (2)$$

$$Y_{VM} = \text{Yıllık Vergi Maliyeti} \quad (3)$$

$$B_{VM} = \text{Birim Vergi Maliyeti} \quad (4)$$

2.300 YTL / 45 = 51,11 YTL Birim Vergi Maliyeti

Tesis maliyetleri incelendiğinde; söz konusu hatta çalışan araç gidiş ve dönüşte en az iki kez park noktalarına girmekte, bu park noktalarında giriş yaptığı zaman ücret ödemektedir.⁴ Bu güzergâhta araçlar toplam 3.120 YTL park ücreti ödemektedir.

$$Y_{TM} / Y_{SS} = B_{TM} \quad (1)$$

$$Y_{SS} = \text{Yıllık Sefer Sayısı} \quad (2)$$

$$Y_{TM} = \text{Yıllık Tesis Maliyeti} \quad (3)$$

$$B_{TM} = \text{Birim Tesis Maliyeti} \quad (4)$$

3120 YTL / 45 = 69,33 YTL Sefer Başına Birim Tesis Maliyeti

Son olarak bütün bu maliyet kalemleri toplandığında; operasyona ilişkin işletim masrafları belirlenmektedir. Aşağıdaki formülde söz konusu operasyona ilişkin toplam işletim giderleri gösterilmektedir.

$$\left(131,50 \text{ YTL} \right) + \left(102,55 \text{ YTL} \right) + \left(586,66 \text{ YTL} \right) + \left(51,11 \text{ YTL} \right) + \left(69,33 \text{ YTL} \right)$$

$$\Rightarrow \quad \underline{941,15 \text{ YTL}} = \text{Toplam İşletim Maliyeti}$$

Söz konusu güzergâha ilişkin operasyonel maliyetler hesaplandığında; yakıt maliyeti (motorin ücreti) aşağıdaki gibi belirlenmektedir. Araçların yüz km de harcayacakları yakıt miktarı ortalama 30 litre olarak belirlenmiştir. Taşıma uluslar arası olduğundan kullanılacak yakıt Özel Tüketim ve Katma Değer Vergilerinden muaf tutulmaktadır. Bu

⁴ <http://www.roder.org.tr> Gümrükler Genel Müdürlüğü'nün 2008/9 sayılı genelgesine göre, 2008 yılı park ücretleri yeniden değerlendirme oranında (%7,2) artırılarak 2 saate kadar ücret alınmamak şartıyla günlük 7,50 YTL olarak tespit edilmiştir

çerçevede araçlar kapıkule ye kadar normal yakıt tüketirken kapıkule'den ÖTV ve KDV siz yakıt olarak çıkmaktadırlar. Yakıt iç piyasada 2,29 YTL iken ÖTV ve KDV den muaf yakıt 0,88 YTL⁵ dir. Aşağıda yakıt giderleri ile ilgili hesaplamalar gösterilmektedir. Türkiye içi güzergâh boyunca;

$$T_M \times Y_{YM}^{\ddot{u}} = T_{YMik} \quad (1)$$

$$T_M = \text{Toplam Mesafe} \quad (2)$$

$$Y_{YM}^{\ddot{u}} = \text{Yüz km de Harcanan Yakıt Miktarı (0.30)} \quad (3)$$

$$T_{YMik} = \text{Güzergâh Boyunca Harcanan Toplam Yakıt Miktarı} \quad (4)$$

1360 km x 0,30 = 408 Litre Türkiye İçinde Harcanan Yakıt Miktarı, bu rakam yakıt birim maliyeti ile çarpıldığında ortaya çıkan rakam belirlenmiş güzergâh boyunca gerçekleşecek yakıt maliyetini vermektedir.

$$T_{YMik} \times Y_{BM} = T_{YM} \quad (1)$$

$$T_{YMik} = \text{Güzergâh Boyunca Harcanan Toplam Yakıt Miktarı} \quad (2)$$

$$Y_{BM} = \text{Yakıt Birim Maliyeti} \quad (3)$$

$$T_{YM} = \text{Yakıt Toplam Maliyeti} \quad (4)$$

408 Litre x 2,29 YTL = 934,32 YTL Hatay – Kapıkule Güzergâhı Boyunca Gerçekleşen Toplam Yakıt Miktarı olarak hesaplanmaktadır. Aracın Türkiye'den çıktıktan sonra Kapıkule'den Moskova'ya kadar olan hatta yapacağı toplam km 2231 km dir. Türkiye'den çıkan araçlar ÖTV ve KDV siz akaryakıt olarak taşıma yapabilmektedirler.

$$T_M \times Y_{YM}^{\ddot{u}} = T_{YMik} \quad (1)$$

$$T_M = \text{Toplam Mesafe} \quad (2)$$

$$Y_{YM}^{\ddot{u}} = \text{Yüz km de Harcanan Yakıt Miktarı (0.30)} \quad (3)$$

$$T_{YMik} = \text{Güzergâh Boyunca Harcanan Toplam Yakıt Miktarı} \quad (4)$$

2231 km x 0,30 = 669,3 Litre Kapıkule – Moskova Güzergâhı Boyunca Harcanan yakıt miktarı

⁵ <http://www.roder.org.tr>, Ambarlı Liman Kompleksi içerisinde bulunan Akaryakıt İstasyonumuzdaki Motorin Satış Fiyatı maliyetlerdeki aşırı artışlar nedeniyle 19.03.2003 tarihinden geçerli olmak üzere 0,38 EURO/lt olarak uygulanacaktır. Bu rakam yaklaşık olarak 0,88 YTL ye denk gelmektedir.

669,3 Litre x 0,88 YTL = 588,984 YTL

Türkiye Sınırları içerisinde Fatih Sultan Mehmet Köprüsü geçilirken 12 €, Kapıkule'ye kadar 19 €, 10 € Kapıkule gümrüğünün otoparkında bekleme ücreti, 110 € TIR karnesi ücreti, 233 € sefer başı sigorta masrafı ödenmektedir. Ek olarak 5 € Geçiş belgesi ücreti ödenirken, diğer masraflar kaleminde 37 € maliyete katlanılmaktadır. Kapıkuleye kadar toplam maliyet 434 € olarak tespit edilmektedir. Bunun YTL karşılığı da 938,256 YTL dir.

Bulgaristan'da ise gümrük işlemlerinin yaptırılması için 18 €, otoyol ücreti olarak 37 €, gümrüklü sahada TIR parkı bekleme ücreti 16 €, Dezenfekte ücreti 18 €, Köprü geçiş ücreti 42 €, sürücü vize ücreti 7 € ve Diğer masraflar 43 € olmak üzere 391,412 YTL ye denk gelen toplam 181 € maliyete katlanılmaktadır.

Güzergâhın Romanya'da kalan bölümünde ise; araçlar tuna nehrini Ro-Vignette adı verilen Ro-Ro gemileri ile geçmekte, bunun için 50 € ödeme yapmaktadırlar. Ek olarak Köprü geçişleri için 42 €, Çevre temizlik vergisi adı altında 31 €, gümrüklü sahada TIR parkı bekleme ücreti 12 €, Dezenfekte ücreti 30 €, Tır Karnesi Muamele Ücreti olarak 32 €, Spedisyon Ücreti olarak 30 €, Çıkış kapısında ülkeyi terk ederken tekrar Çevre temizlik vergisi 14 € ile birlikte 50 € Diğer Giderler adı altında ödenmektedir. Romanya'da geçiş ücreti alınmamaktadır. Bu ülkeden geçilirken katlanılacak maliyet; 291 € olup, 626,644 YTL ye karşılık gelmektedir. Aracın karayolu ile Romanya'ya sınırına kadar gelmesi ile toplam 906 € belge ve geçiş maliyetine katlanılmaktadır. Romanya'dan Moldova'ya geçiş yapıldığında Moldova'da transit geçiş için 25 € ödenmektedir. Ukrayna'da ise 350 € geçiş belgesi ücreti ödenmektedir. Buna ek olarak Ukrayna'ya girişte 100 USD gümrük işlemleri için ücret ödenirken, Rusya'da 96 USD ücret ödenmektedir. Birinci güzergah'da ortalama olarak 350 USD sürücü harcırahı verilmektedir.

Tablo- 5.22: Hatay'dan Romanya Çıkış Kapısına Kadar Güzergâh Maliyetleri

MALİYETLER	TÜRKİYE	BULGARİSTAN	ROMANYA
FSM Köprü Ücreti	12 €	-	-
Otoyol	19 €	-	-
Otopark Ücreti	10 €	-	-
UND Taşıma Org. Hizmet Bedeli	-	-	-
TASİŞ Otopark Ücreti	-	-	-
Dezenfekte	10 €	-	-
RO-RO Ücreti	-	-	-
RO-RO İndirimi (15'e 1 bonus)	-	-	-
Vade farkı etkisi	-	-	-
TIR Karnesi	110 €	-	-
Liman masrafı	-	-	-
Sefer başı sigorta masrafı	233 €	-	-
Geçiş Belgesi Ücreti	5 €	-	-
Diğer masraflar	37 €	-	-
Mesai	-	18 €	-
Otoyol (Vignette)	-	37 €	-
Otoyol Yardım Ücreti	-	-	-
Gümrük TIR Parkı	-	16 €	-
Dezenfekte	-	18 €	-
Köprü	-	42 €	-
Vize	-	7 €	-
Diğer masraflar	-	43 €	-
Ro-Vignette	-	-	50 €
Köprü	-	-	42 €
Çevre Temizlik	-	-	31 €
Gümrük TIR Parkı	-	-	12 €
Dezenfekte	-	-	30 €
Tır Karnesi Muamele Ücreti	-	-	32 €
Spedisyon Ücreti	-	-	30 €
Çevre Temizlik (çıkışta)	-	-	14 €
Geçiş Ücreti	-	-	-
Diğer Giderler	-	-	50 €
TOPLAM	434 €	181 €	291 €

Kaynak: (F Ö Görçün, Erdal, Ö Görçün, Saygılı 2007)

5.4.2.1 Birinci Güzergaha İlişkin Toplam Maliyet Analizi

$$\left(131,50 \text{ YTL} \right) + \left(102,55 \text{ YTL} \right) + \left(586,66 \text{ YTL} \right) + \left(51,11 \text{ YTL} \right) + \left(69,33 \text{ YTL} \right)$$

⇒ 941,15 YTL = Toplam İşletim Maliyeti ödenmektedir.

$$\left(\text{Yakıt Maliyeti} \right) + \left(\text{Sürücü Harcırahı} \right) + \left(\text{Belge, İşlem ve Geçiş} \right)$$

$$\left(934,32 \text{ YTL} + 588,984 \text{ YTL} \right) + \left(350 \text{ USD} \right) + \left(1452 \text{ €} \right)$$

$$\left(712,642 \text{ €} \right) + \left(252 \text{ €} \right) + \left(1452 \text{ €} \right)$$

⇒ 2416,642 € ⇒ 5.165,863 YTL + 941,15 YTL = 6.107 YTL Toplam Taşıma Maliyeti

5.4.3 Hatay-Trabzon - Sochi – Moskova Güzergâhına İlişkin Maliyet Analizi

Bu güzergâh çalışmada ikinci güzergâh olarak adlandırılmaktadır. Hatay'dan çıkış yapan araç Trabzon'dan Ro-Ro gemilerine binerek Sochi limanına gelmekte, Sochi limanından da Karayolu ile Moskova'ya ulaşmaktadır. M-27 karayolunu izlenerek, M-4 karayoluna bağlanmakta, Rostov bölgesinde M-6 karayolu takip edilmektedir. Sochi limanından Moskova'ya kadar hattın uzunluğu 1.893,35 km olarak hesaplanmaktadır. Hattın Türkiye'de kalan kısmı ise 944 km olarak belirlenmektedir. Ro-Ro hattı dışında güzergâhın karayolu ile kat edilen bölümü 2837, 35 km dir. Trabzon limanından Sochi limanına kadar Ro-Ro gemileri ile mesafe 12 saatte kat edilmektedir. Karayolu ile ise

toplam mesafe üç günde geçilebilmektedir. Her bir aracın toplam operasyon süresi 3,5 gün olarak belirlenmektedir. İşletme maliyetleri analiz edildiğinde;

$$Y_{BM} / Y_{SS} = B_{BM} \quad (1)$$

$$Y_{SS} = \text{Yıllık Sefer Sayısı} \quad (2)$$

$$Y_{BM} = \text{Yıllık Bakım Maliyeti} \quad (3)$$

$$B_{BM} = \text{Birim Bakım Maliyeti} \quad (4)$$

$$6000 / 52 = \underline{115,3846 \text{ YTL}} \text{ olarak bulunmaktadır.}$$

Bu noktadan hareketle güzergaha ilişkin olarak aracın amortisman gideri belirlenirken söz konusu maliyet;

$$\left(\left\{ A_{SD} - Y_{SG} - A_{iSD} \right\} / PKY / 2 \quad / PKGS \right) \quad (1)$$

$$A_{SD} = \text{Aracın Satış Değeri} \quad (2)$$

$$Y_{SD} = \text{Yıllık Sabit Giderler} \quad (3)$$

$$A_{iSD} = \text{Aracın İkinci El Satış Değeri} \quad (4)$$

$$PKY = \text{Planlanan Kullanım Yılı} \quad (5)$$

$$PKGS = \text{Planlanan Kullanım Günü Sayısı} \quad (6)$$

$$\left(\left\{ 160.000 - 8.000 - 120.000 \right\} / 6 \right) / 364 \quad (1)$$

$$\left(\left\{ 32.000 \right\} / 6 \right) / 364 \Rightarrow \left(5.333 / 364 \right) \Rightarrow 14,65 \text{ YTL}$$

$$\Rightarrow 14,65 \text{ YTL} \times 7 = \underline{43,95 \text{ YTL}} \text{ Amortisman Maliyeti bulunmaktadır.}$$

Personel maliyetleri dikkate alındığında; Hatay'dan Moskova'ya sefer yapan araçlar için uluslar arası yasal düzenlemelerin de getirdiği zorunluluklar sonucu en az iki sürücü istihdamı gerekmektedir. Bir sürücünün istihdamının maliyeti, bölgesel şartlarla birlikte

değişmekle birlikte söz konusu bölgede ortalama 1.100 YTL civarındadır. Bu noktadan hareketle Birim Personel maliyeti hesaplanırken;

$$Y_{PM} / Y_{SS} = B_{PM} \quad (1)$$

$$Y_{SS} = \text{Yıllık Sefer Sayısı} \quad (2)$$

$$Y_{BM} = \text{Yıllık Personel Maliyeti} \quad (3)$$

$$B_{BM} = \text{Birim Personel Maliyeti} \quad (4)$$

$$1.100 \text{ YTL} \times 12 \text{ ay} = 13.200 \text{ YTL} \Rightarrow 13.200 \text{ YTL} / 45 = 293,33 \text{ YTL}$$

$$\Rightarrow 293,33 \text{ YTL} \times 2 \text{ sürücü} = \underline{586,66 \text{ YTL}} \text{ Sefer Başına Br. Personel Gideri}$$

Hatay – Moskova hattına ilişkin vergi maliyetleri değerlendirildiği zaman; güncel olarak söz konusu araçlara ilişkin vergiler yıllık 2.130 YTL dir. Buradan hareketle vergi miktarını yıllık sefer sayısına böldüğümüzde sefer başına birim vergi maliyeti belirlenmektedir.

$$Y_{VM} / Y_{SS} = B_{VM} \quad (1)$$

$$Y_{SS} = \text{Yıllık Sefer Sayısı} \quad (2)$$

$$Y_{VM} = \text{Yıllık Vergi Maliyeti} \quad (3)$$

$$B_{VM} = \text{Birim Vergi Maliyeti} \quad (4)$$

$$2.300 \text{ YTL} / 52 = \underline{44,23 \text{ YTL}} \text{ Birim Vergi Maliyeti}$$

Tesis maliyetleri incelendiğinde; söz konusu hatta çalışan araç gidiş ve dönüşte en az iki kez park noktalarına girmekte, bu park noktalarında giriş yaptığı zaman ücret ödemektedir.⁶ Bu güzergâhta araçlar toplam 3.120 YTL park ücreti ödemektedir.

$$Y_{TM} / Y_{SS} = B_{TM} \quad (1)$$

$$Y_{SS} = \text{Yıllık Sefer Sayısı} \quad (2)$$

$$Y_{TM} = \text{Yıllık Tesis Maliyeti} \quad (3)$$

$$B_{TM} = \text{Birim Tesis Maliyeti} \quad (4)$$

$$3120 \text{ YTL} / 52 = \underline{60 \text{ YTL}} \text{ Sefer Başına Birim Tesis Maliyeti}$$

⁶ <http://www.roder.org.tr> Gümrükler Genel Müdürlüğü'nün 2008/9 sayılı genelgesine göre, 2008 yılı park ücretleri yeniden değerlendirilme oranında (%7,2) artırılarak 2 saate kadar ücret alınmamak şartıyla günlük 7,50 YTL olarak tespit edilmiştir

Son olarak bütün bu maliyet kalemleri toplandığında; operasyona ilişkin işletim masrafları belirlenmektedir. Aşağıdaki formülde söz konusu operasyona ilişkin toplam işletim giderleri gösterilmektedir.

$$\left(115,38 \text{ YTL} \right) + \left(43,95 \text{ YTL} \right) + \left(586,66 \text{ YTL} \right) + \left(44,23 \text{ YTL} \right) + \left(60 \text{ YTL} \right)$$

$$\Rightarrow \quad \underline{850,22 \text{ YTL}} = \text{Toplam İşletim Maliyeti}$$

İkinci güzergâhın operasyonel maliyetleri dikkate alındığında; yakıt maliyetinin hesaplanırken aracın kat edeceği km belirlenmiş olmalıdır. Hattın Türkiye’de kalan kısmı ise 944 km, Sochi limanından Moskova’ya kadar hattın uzunluğu 1.893,35 km sonuç olarak da; Ro-Ro hattı dışında güzergâhın karayolu ile kat edilen bölümü 2837,35 km olarak belirlenmektedir.

$$T_M \times Y_{YM}^{\ddot{u}} = T_{YMik} \quad (1)$$

$$T_M = \text{Toplam Mesafe} \quad (2)$$

$$Y_{YM}^{\ddot{u}} = \text{Yüz km de Harcanan Yakıt Miktarı (0.30)} \quad (3)$$

$$T_{YMik} = \text{Güzergâh Boyunca Harcanan Toplam Yakıt Miktarı} \quad (4)$$

944 km x 0,30 = 283,2 Litre Türkiye İçinde Harcanan Yakıt Miktarı, bu rakam yakıt birim maliyeti ile çarpıldığında ortaya çıkan rakam belirlenmiş güzergâh boyunca gerçekleşecek yakıt maliyetini vermektedir.

$$T_{YMik} \times Y_{BM} = T_{YM} \quad (1)$$

$$T_{YMik} = \text{Güzergâh Boyunca Harcanan Toplam Yakıt Miktarı} \quad (2)$$

$$Y_{BM} = \text{Yakıt Birim Maliyeti} \quad (3)$$

$$T_{YM} = \text{Yakıt Toplam Maliyeti} \quad (4)$$

283,2 Litre x 2,29 YTL = 648,528 YTL Hatay – Trabzon limanı Güzergâhı Boyunca Gerçekleşen Toplam Yakıt Miktarı olarak hesaplanmaktadır. Aracın Türkiye’den çıktıktan sonra Sochi’den Moskova’ya kadar olan hatta yapacağı toplam km 1893,35 km dir. Türkiye’den çıkan araçlar ÖTV ve KDV siz akaryakıt alarak taşıma yapabilmektedirler.

$$T_M \times Y_{YM}^{\ddot{u}} = T_{YMik} \quad (1)$$

$$T_M = \text{Toplam Mesafe} \quad (2)$$

$$Y_{YM}^{\ddot{u}} = \text{Yüz km de Harcanan Yakıt Miktarı (0.30)} \quad (3)$$

$$T_{YMik} = \text{Güzergâh Boyunca Harcanan Toplam Yakıt Miktarı} \quad (4)$$

1893,35 km x 0,30 = 568,05 Litre Sochi – Moskova Güzergâhı Boyunca Harcanan yakıt miktarı olarak belirlenirken bu rakam birim fiyatla çarpıldığı zaman;

669,3 Litre x 0,88 YTL = 449,844 YTL Sochi – Moskova arası hattın yakıt maliyeti bulunmaktadır.

Güzergâhın Türkiye’de kalan kısmı için; Trabzon limanına kadar 19 €, 10 € Liman gümrüğünün otoparkında bekleme ücreti, 110 € TIR karnesi ücreti, 233 € sefer başı sigorta masrafı ödenmektedir. Ek olarak 5 € Geçiş belgesi ücreti ödenirken, diğer masraflar kaleminde 37 € maliyete katlanılmaktadır. Trabzon limanına kadar toplam maliyet 422 € olarak tespit edilmektedir.

Ro-Ro gemi navlunu olarak; 1.300 € ödenmektedir. Liman işgaliye masrafı ile liman masrafları bu ücretin içerisinde yer almaktadır. Rusya’ya geçtikten sonra 96 USD gümrük işlemleri için ücret ödenmektedir. Sürücüler için 350 USD harcırah ödenmektedir.

5.4.3.1 İkinci Güzergaha İlişkin Toplam Maliyet Analizi

$$\left(115,38 \text{ YTL} \right) + \left(43,95 \text{ YTL} \right) + \left(586,66 \text{ YTL} \right) + \left(44,23 \text{ YTL} \right) + \left(60 \text{ YTL} \right)$$

$$\Rightarrow \quad \underline{850,22 \text{ YTL}} = \text{Toplam İşletim Maliyeti}$$

$$\left(\text{Yakıt Maliyeti} \right) + \left(\text{Sürücü Harcırahı} \right) + \left(\text{Belge, İşlem ve Geçiş} \right) + \left(\text{Ro-Ro Navlunu} \right)$$

$$\left(\underline{648,528 \text{ YTL}} + \underline{449,844 \text{ YTL}} \right) + \left(350 \text{ USD} \right) + \left(518 \text{ €} \right) + \left(1300 \text{ USD} \right)$$

$$\left(516,313 \text{ €} \right) + \left(252 \text{ €} \right) + \left(518 \text{ €} + 957,530 \text{ €} \right)$$

⇒ 2243,843 € ⇒ 4.796,520 YTL + 850,22 YTL = 5.646,74 YTL Toplam Taşıma Maliyeti olarak bulunmaktadır.

5.4.4 Hatay-Samsun – Azov Limanı – Moskova Güzergâhına İlişkin Maliyet Analizi

Üçüncü olarak belirlenen güzergâh ise Hatay'dan Samsun Limanı, Samsun Limanından da Ro-Ro gemileri ile Azov Limanı, Azov limanından da M-4 ve M-6 karayoluna bağlanarak Moskova'ya ulaşan hattır. Hattın Türkiye'de kalan bölümü; 822 km olup, Azov Limanı'ndan Moskova'ya kadar olan hat yaklaşık olarak 1406 km olarak belirlenmiştir. Güzergâhın toplam karayolu olarak uzunluğu 2228 km dir. Söz konusu güzergâh hayata geçirilmiş bir güzergâh olmamakla birlikte maliyet yönünden getireceği avantajlar ile dikkate alınabilecek bir güzergahtır. Güzergâhın işletilmemesi nedeniyle reel bir maliyet hesabı yapmak söz konusu olmamaktadır. Samsun Limanından Azov limanına kadar Ro-Ro gemi seferleri düzenlendiği varsayılırsa; hattın deniz üzerindeki mesafesi yaklaşık 409,71 deniz mili olarak hesaplanmıştır. İşletimde olan Ro-Ro hatlarının tarifeleri ortak bir katsayıya çevrildiğinde her bir araç için deniz mili başına 2,758 USD maliyet karşımıza çıkmaktadır. Bu güzergâha ait uzunluk bu katsayı ile çarpıldığında; Ro-Ro gemi navlunu 1130,375 USD olarak karşımıza çıkmaktadır. Ro-Ro gemilerinin bu güzergâhı hız katsayısına dönüştürdüğümüzde Ro-Ro gemisinin bir saatte 14,55 deniz mili hız yapabildiği görülmektedir. Bu noktadan hareketle 409,71 deniz mili mesafe 28 saatte kat edeceği var sayılmaktadır.

Karayolu ile ise toplam mesafe iki günde geçilebilmektedir. Her bir aracın toplam operasyon süresi iki gün olarak belirlenmektedir. İşletme maliyetleri analiz edildiğinde; gidiş ve dönüş olarak karayolu ve denizyolu toplam 6 gün sürmektedir. Bu çerçevede araç bir yılda 61 (365/6) sefer yapabilmektedir.

$$Y_{BM} / Y_{SS} = B_{BM} \quad (1)$$

$$Y_{SS} = \text{Yıllık Sefer Sayısı} \quad (2)$$

$$Y_{BM} = \text{Yıllık Bakım Maliyeti} \quad (3)$$

$$B_{BM} = \text{Birim Bakım Maliyeti} \quad (4)$$

6000 / 61 = 98,36 YTL olarak bulunmaktadır.

Bu noktadan hareketle güzergaha ilişkin olarak aracın amortisman gideri belirlenirken söz konusu maliyet;

$$\left(\left\{ A_{SD} - Y_{SG} - A_{iSD} \right\} / PKY / 2 \quad / PKGS \right) \quad (1)$$

$$A_{SD} = \text{Aracın Satış Değeri} \quad (2)$$

$$Y_{SD} = \text{Yıllık Sabit Giderler} \quad (3)$$

$$A_{iSD} = \text{Aracın İkinci El Satış Değeri} \quad (4)$$

$$PKY = \text{Planlanan Kullanım Yılı} \quad (5)$$

$$PKGS = \text{Planlanan Kullanım Günü Sayısı} \quad (6)$$

$$\left(\left\{ 160.000 - 8.000 - 120.000 \right\} / 6 \right) / 364 \quad (1)$$

$$\left(\left\{ 32.000 \right\} / 6 \right) / 364 \Rightarrow \left(5.333 / 364 \right) \Rightarrow 14,65 \text{ YTL}$$

$\Rightarrow 14,65 \text{ YTL} \times 7 = \underline{43,95 \text{ YTL}}$ Amortisman Maliyeti bulunmaktadır.

Personel maliyetleri dikkate alındığında; Hatay'dan Moskova'ya sefer yapan araçlar için uluslar arası yasal düzenlemelerin de getirdiği zorunluluklar sonucu en az iki sürücü istihdamı gerekmektedir. Bir sürücünün istihdamının maliyeti, bölgesel şartlarla birlikte değişmekle birlikte söz konusu bölgede ortalama 1.100 YTL civarındadır. Bu noktadan hareketle Birim Personel maliyeti hesaplanırken;

$$Y_{PM} / Y_{SS} = B_{PM} \quad (1)$$

$$Y_{SS} = \text{Yıllık Sefer Sayısı} \quad (2)$$

$$Y_{BM} = \text{Yıllık Personel Maliyeti} \quad (3)$$

$$B_{BM} = \text{Birim Personel Maliyeti} \quad (4)$$

$$1.100 \text{ YTL} \times 12 \text{ ay} = 13.200 \text{ YTL} \Rightarrow 13.200 \text{ YTL} / 61 = 216,39 \text{ YTL}$$

$$\Rightarrow 216,39 \text{ YTL} \times 2 \text{ sürücü} = \underline{432,78 \text{ YTL}} \text{ Sefer Başına Br. Personel Gideri}$$

Hatay – Moskova hattına ilişkin vergi maliyetleri değerlendirildiği zaman; güncel olarak söz konusu araçlara ilişkin vergiler yıllık 2.130 YTL dir. Buradan hareketle vergi miktarını yıllık sefer sayısına böldüğümüzde sefer başına birim vergi maliyeti belirlenmektedir.

$$Y_{VM} / Y_{SS} = B_{VM} \quad (1)$$

$$Y_{SS} = \text{Yıllık Sefer Sayısı} \quad (2)$$

$$Y_{VM} = \text{Yıllık Vergi Maliyeti} \quad (3)$$

$$B_{VM} = \text{Birim Vergi Maliyeti} \quad (4)$$

$$2.300 \text{ YTL} / 61 = \underline{37,70 \text{ YTL}} \text{ Birim Vergi Maliyeti}$$

Tesis maliyetleri incelendiğinde; söz konusu hatta çalışan araç gidiş ve dönüşte en az iki kez park noktalarına girmekte, bu park noktalarında giriş yaptığı zaman ücret ödemektedir.⁷ Bu güzergâhta araçlar toplam 3.120 YTL park ücreti ödemektedir.

$$Y_{TM} / Y_{SS} = B_{TM} \quad (1)$$

$$Y_{SS} = \text{Yıllık Sefer Sayısı} \quad (2)$$

$$Y_{TM} = \text{Yıllık Tesis Maliyeti} \quad (3)$$

$$B_{TM} = \text{Birim Tesis Maliyeti} \quad (4)$$

$$3120 \text{ YTL} / 61 = \underline{51,14 \text{ YTL}} \text{ Sefer Başına Birim Tesis Maliyeti}$$

⁷ <http://www.roder.org.tr> Gümrükler Genel Müdürlüğü'nün 2008/9 sayılı genelgesine göre, 2008 yılı park ücretleri yeniden değerlendirilme oranında (%7,2) artırılarak 2 saate kadar ücret alınmamak şartıyla günlük 7,50 YTL olarak tespit edilmiştir

Son olarak bütün bu maliyet kalemleri toplandığında; operasyona ilişkin işletim masrafları belirlenmektedir. Aşağıdaki formülde söz konusu operasyona ilişkin toplam işletim giderleri gösterilmektedir.

$$\left(98,36 \text{ YTL} \right) + \left(43,95 \text{ YTL} \right) + \left(432,78 \text{ YTL} \right) + \left(37,70 \text{ YTL} \right) + \left(51,14 \text{ YTL} \right)$$

$$\Rightarrow \quad \underline{663,93 \text{ YTL}} = \text{Toplam İşletim Maliyeti}$$

İkinci güzergâhın operasyonel maliyetleri dikkate alındığında; yakıt maliyetinin hesaplanırken aracın kat edeceği km belirlenmiş olmalıdır. Hattın Türkiye’de kalan kısmı ise 944 km, Azov limanından Moskova’ya kadar hattın uzunluğu 1.893,35 km sonuç olarak da; Ro-Ro hattı dışında güzergâhın karayolu ile kat edilen bölümü 2837,35 km olarak belirlenmektedir.

$$T_M \times Y_{YM}^{\ddot{u}} = T_{YMik} \quad (1)$$

$$T_M = \text{Toplam Mesafe} \quad (2)$$

$$Y_{YM}^{\ddot{u}} = \text{Yüz km de Harcanan Yakıt Miktarı (0.30)} \quad (3)$$

$$T_{YMik} = \text{Güzergâh Boyunca Harcanan Toplam Yakıt Miktarı} \quad (4)$$

822 km x 0,30 = 246,6 Litre Türkiye İçinde Harcanan Yakıt Miktarı, bu rakam yakıt birim maliyeti ile çarpıldığında ortaya çıkan rakam belirlenmiş güzergâh boyunca gerçekleşecek yakıt maliyetini vermektedir.

$$T_{YMik} \times Y_{BM} = T_{YM} \quad (1)$$

$$T_{YMik} = \text{Güzergâh Boyunca Harcanan Toplam Yakıt Miktarı} \quad (2)$$

$$Y_{BM} = \text{Yakıt Birim Maliyeti} \quad (3)$$

$$T_{YM} = \text{Yakıt Toplam Maliyeti} \quad (4)$$

246,6 Litre x 2,29 YTL = 564,714 YTL Hatay – Samsun limanı Güzergâhı Boyunca Gerçekleşen Toplam Yakıt Miktarı olarak hesaplanmaktadır. Aracın Türkiye’den çıktıktan sonra Azov limanından Moskova’ya kadar olan hatta yapacağı toplam km 1406 km dir. Türkiye’den çıkan araçlar ÖTV ve KDV siz akaryakıt alarak taşıma yapabilmektedirler.

$$T_M \times Y_{YM}^{\ddot{u}} = T_{YMik} \quad (1)$$

$$T_M = \text{Toplam Mesafe} \quad (2)$$

$$Y_{YM}^{\ddot{u}} = \text{Yüz km de Harcanan Yakıt Miktarı (0.30)} \quad (3)$$

$$T_{YMik} = \text{Güzergâh Boyunca Harcanan Toplam Yakıt Miktarı} \quad (4)$$

1406 km x 0,30 = 421,80 Litre Azov limanı – Moskova Güzergâhı Boyunca Harcanan yakıt miktarı olarak belirlenirken bu rakam birim fiyatla çarpıldığı zaman;

669,3 Litre x 0,88 YTL = 371,184 YTL Azov limanı – Moskova arası hattın yakıt maliyeti bulunmaktadır.

Güzergâhın Türkiye’de kalan kısmı için; Samsun limanına kadar 19 €, 10 € Liman gümrüğünün otoparkında bekleme ücreti, 110 € TIR karnesi ücreti, 233 € sefer başı sigorta masrafı ödenmektedir. Ek olarak 5 € Geçiş belgesi ücreti ödenirken, diğer masraflar kaleminde 37 € maliyete katlanılmaktadır. Trabzon limanına kadar toplam maliyet 422 € olarak tespit edilmektedir.

Ro-Ro gemi navlunu olarak; 1.130,75 € ödenmektedir. Liman işgaliye masrafı ile liman masrafları bu ücretin içerisinde yer almaktadır. Rusya’ya geçtikten sonra 96 USD gümrük işlemleri için ücret ödenmektedir. Sürücüler için 350 USD harcırah ödenmektedir.

5.4.3.1 Üçüncü Güzergaha İlişkin Toplam Maliyet Analizi

$$\left(98,36 \text{ YTL} \right) + \left(43,95 \text{ YTL} \right) + \left(432,78 \text{ YTL} \right) + \left(37,70 \text{ YTL} \right) + \left(51,14 \text{ YTL} \right)$$

$$\Rightarrow \quad \underline{663,93 \text{ YTL}} = \text{Toplam İşletim Maliyeti}$$

$$\left(\text{Yakıt Maliyeti} \right) + \left(\text{Sürücü Harcırahı} \right) + \left(\text{Belge, İşlem ve Geçiş} \right) + \left(\text{Ro-Ro Navlunu} \right)$$

$$\left(\underline{564,714 \text{ YTL}} + \underline{371,184 \text{ YTL}} \right) + \left(350 \text{ USD} \right) + \left(518 \text{ €} \right) + \left(1130,37 \text{ USD} \right)$$

$$\left(439,806 \text{ €} \right) + \left(252 \text{ €} \right) + \left(518 \text{ €} + 816,197 \text{ €} \right)$$

⇒ 2026 € ⇒ 4.310,540 YTL + 663,93 YTL = 4.979,47 YTL Toplam Taşıma Maliyeti olarak bulunmaktadır.

5.4.5 Hatay – Sarp Sınır Kapısı - Gürcistan – Moskova Güzergâhına İlişkin Maliyet Analizi

Dördüncü olarak belirlenen güzergâh ise karayolu ile Gürcistan üzerinden Moskova'ya kadar uzanan hattır. Sınır kapısına kadar bu hattın Türkiye'de bulunan mesafesi 997 km dir. Sarp sınır kapısını kullanarak Türkiye'den çıkan Türk taşıma aracı Gürcistan'da 337 km yol kat etmekte, ardından da Moskova'ya kadar 1893 km yol yapmaktadır. Türkiye dahil hattın toplam uzunluğu 3227 km dir. Transit geçişlerde Gürcistan'da herhangi bir ücret söz konusu olmamaktadır. Gidiş ve dönüş olmak üzere operasyonlar sekiz günde tamamlanmaktadır. Bir araç bu şekilde yılda 46 sefer yapabilmektedir.

$$Y_{BM} / Y_{SS} = B_{BM} \quad (1)$$

$$Y_{SS} = \text{Yıllık Sefer Sayısı} \quad (2)$$

$$Y_{BM} = \text{Yıllık Bakım Maliyeti} \quad (3)$$

$$B_{BM} = \text{Birim Bakım Maliyeti} \quad (4)$$

6000 / 46 = 130,43 YTL olarak bulunmaktadır.

Bu noktadan hareketle güzergaha ilişkin olarak aracın amortisman gideri belirlenirken söz konusu maliyet;

$$\left(\left\{ A_{SD} - Y_{SG} - A_{ISD} \right\} / PKY / 2 \quad / PKGS \right) \quad (1)$$

A_{SD}	=	Aracın Satış Değeri	(2)
Y_{SD}	=	Yıllık Sabit Giderler	(3)
A_{iSD}	=	Aracın İkinci El Satış Değeri	(4)
PKY	=	Planlanan Kullanım Yılı	(5)
PKGS	=	Planlanan Kullanım Günü Sayısı	(6)

$$\left(\left\{ 160.000 - 8.000 - 120.000 \right\} / 6 \right) / 364 \quad (1)$$

$$\left(\left\{ 32.000 \right\} / 6 \right) / 364 \Rightarrow \left(5.333 / 364 \right) \Rightarrow 14,65 \text{ YTL}$$

$\Rightarrow 14,65 \text{ YTL} \times 7 = \underline{43,95 \text{ YTL}}$ Amortisman Maliyeti bulunmaktadır.

Personel maliyetleri dikkate alındığında; Hatay'dan Moskova'ya sefer yapan araçlar için uluslar arası yasal düzenlemelerin de getirdiği zorunluluklar sonucu en az iki sürücü istihdamı gerekmektedir. Bir sürücünün istihdamının maliyeti, bölgesel şartlarla birlikte değişmekle birlikte söz konusu bölgede ortalama 1.100 YTL civarındadır. Bu noktadan hareketle Birim Personel maliyeti hesaplanırken;

$$Y_{PM} / Y_{SS} = B_{PM} \quad (1)$$

$$Y_{SS} = \text{Yıllık Sefer Sayısı} \quad (2)$$

$$Y_{BM} = \text{Yıllık Personel Maliyeti} \quad (3)$$

$$B_{BM} = \text{Birim Personel Maliyeti} \quad (4)$$

$$1.100 \text{ YTL} \times 12 \text{ ay} = 13.200 \text{ YTL} \Rightarrow 13.200 \text{ YTL} / 46 = 286,95 \text{ YTL}$$

$$\Rightarrow 216,39 \text{ YTL} \times 2 \text{ sürücü} = \underline{573,913 \text{ YTL}} \text{ Sefer Başına Br. Personel Gideri}$$

Hatay – Moskova hattına ilişkin vergi maliyetleri değerlendirildiği zaman; güncel olarak söz konusu araçlara ilişkin vergiler yıllık 2.130 YTL dir. Buradan hareketle vergi miktarını yıllık sefer sayısına böldüğümüzde sefer başına birim vergi maliyeti belirlenmektedir.

$$Y_{VM} / Y_{SS} = B_{VM} \quad (1)$$

$$Y_{SS} = \text{Yıllık Sefer Sayısı} \quad (2)$$

$$Y_{VM} = \text{Yıllık Vergi Maliyeti} \quad (3)$$

$$B_{VM} = \text{Birim Vergi Maliyeti} \quad (4)$$

$$2.300 \text{ YTL} / 46 = \underline{50 \text{ YTL}} \text{ Birim Vergi Maliyeti}$$

Tesis maliyetleri incelendiğinde; söz konusu hatta çalışan araç gidiş ve dönüşte en az iki kez park noktalarına girmekte, bu park noktalarında giriş yaptığı zaman ücret ödemektedir.⁸ Bu güzergâhta araçlar toplam 3.120 YTL park ücreti ödemektedir.

$$Y_{TM} / Y_{SS} = B_{TM} \quad (1)$$

$$Y_{SS} = \text{Yıllık Sefer Sayısı} \quad (2)$$

$$Y_{TM} = \text{Yıllık Tesis Maliyeti} \quad (3)$$

$$B_{TM} = \text{Birim Tesis Maliyeti} \quad (4)$$

$$3120 \text{ YTL} / 46 = \underline{67,82 \text{ YTL}} \text{ Sefer Başına Birim Tesis Maliyeti}$$

Son olarak bütün bu maliyet kalemleri toplandığında; operasyona ilişkin işletim masrafları belirlenmektedir. Aşağıdaki formülde söz konusu operasyona ilişkin toplam işletim giderleri gösterilmektedir.

$$\left(130,43 \text{ YTL} \right) + \left(43,95 \text{ YTL} \right) + \left(573,913 \text{ YTL} \right) + \left(50 \text{ YTL} \right) + \left(67,82 \text{ YTL} \right)$$

$$\Rightarrow \underline{822,17 \text{ YTL}} = \text{Toplam İşletim Maliyeti}$$

⁸ <http://www.roder.org.tr> Gümrükler Genel Müdürlüğü'nün 2008/9 sayılı genelgesine göre, 2008 yılı park ücretleri yeniden değerlendirme oranında (%7,2) artırılarak 2 saate kadar ücret alınmamak şartıyla günlük 7,50 YTL olarak tespit edilmiştir

İkinci güzergâhın operasyonel maliyetleri dikkate alındığında; yakıt maliyetinin hesaplanırken aracın kat edeceği km belirlenmiş olmalıdır. Hattın Türkiye’de kalan kısmı ise 944 km, Azov limanından Moskova’ya kadar hattın uzunluğu 1.893,35 km sonuç olarak da; Ro-Ro hattı dışında güzergâhın karayolu ile kat edilen bölümü 2837, 35 km olarak belirlenmektedir.

$$T_M \times Y_{YM}^{\ddot{u}} = T_{YMik} \quad (1)$$

$$T_M = \text{Toplam Mesafe} \quad (2)$$

$$Y_{YM}^{\ddot{u}} = \text{Yüz km de Harcanan Yakıt Miktarı (0.30)} \quad (3)$$

$$T_{YMik} = \text{Güzergâh Boyunca Harcanan Toplam Yakıt Miktarı} \quad (4)$$

997 km x 0,30 = 299,1 Litre Türkiye İçinde Harcanan Yakıt Miktarı, bu rakam yakıt birim maliyeti ile çarpıldığında ortaya çıkan rakam belirlenmiş güzergâh boyunca gerçekleşecek yakıt maliyetini vermektedir.

$$T_{YMik} \times Y_{BM} = T_{YM} \quad (1)$$

$$T_{YMik} = \text{Güzergâh Boyunca Harcanan Toplam Yakıt Miktarı} \quad (2)$$

$$Y_{BM} = \text{Yakıt Birim Maliyeti} \quad (3)$$

$$T_{YM} = \text{Yakıt Toplam Maliyeti} \quad (4)$$

299,1 Litre x 2,29 YTL = 684,939 YTL Hatay – Sarp sınır kapısı Güzergâhı Boyunca Gerçekleşen Toplam Yakıt Miktarı olarak hesaplanmaktadır. Aracın Türkiye’den çıktıktan sonra Moskova’ya kadar olan hatta yapacağı toplam km 2230 km dir. Türkiye’den çıkan araçlar ÖTV ve KDV siz akaryakıt olarak taşıma yapabilmektedirler.

$$T_M \times Y_{YM}^{\ddot{u}} = T_{YMik} \quad (1)$$

$$T_M = \text{Toplam Mesafe} \quad (2)$$

$$Y_{YM}^{\ddot{u}} = \text{Yüz km de Harcanan Yakıt Miktarı (0.30)} \quad (3)$$

$$T_{YMik} = \text{Güzergâh Boyunca Harcanan Toplam Yakıt Miktarı} \quad (4)$$

2230 km x 0,30 = 669 Litre Sarp Sınır Kapısı – Moskova Güzergâhı Boyunca Harcanan yakıt miktarı olarak belirlenirken bu rakam birim fiyatla çarpıldığı zaman;

669,3 Litre x 0,88 YTL = 588,72 YTL Sarp Sınır Kapısı – Moskova arası hattın yakıt maliyeti bulunmaktadır.

Güzergâhın Türkiye’de kalan kısmı için; Sarp Sınır Kapısına kadar 19 €, 10 € gümrük otoparkında bekleme ücreti, 110 € TIR karnesi ücreti, 233 € sefer başı sigorta masrafı ödenmektedir. Ek olarak 5 € Geçiş belgesi ücreti ödenirken, diğer masraflar kaleminde 37 € maliyete katlanılmaktadır. Sarp Sınır Kapısı kadar toplam maliyet 422 € olarak tespit edilmektedir. Rusya’ya geçtikten sonra 96 USD gümrük işlemleri için ücret ödenmektedir. Sürücüler için 350 USD harcırah ödenmektedir.

5.4.5.1 Dördüncü Güzergaha İlişkin Toplam Maliyet Analizi

$$\left(130,43 \text{ YTL} \right) + \left(43,95 \text{ YTL} \right) + \left(573,913 \text{ YTL} \right) + \left(50 \text{ YTL} \right) + \left(67,82 \text{ YTL} \right)$$

$$\Rightarrow \underline{822,17 \text{ YTL}} = \text{Toplam İşletim Maliyeti}$$

$$\left(\text{Yakıt Maliyeti} \right) + \left(\text{Sürücü Harcırahı} \right) + \left(\text{Belge, İşlem ve Geçiş} \right)$$

$$\left(684,939 \text{ YTL} + 588,72 \text{ YTL} \right) + \left(350 \text{ USD} \right) + \left(518 \text{ €} \right)$$

$$\left(598,580 \text{ €} \right) + \left(252 \text{ €} \right) + \left(518 \text{ €} \right)$$

$$\Rightarrow \underline{1368 \text{ €}} \Rightarrow 2.911,540 \text{ YTL} + 822,17 \text{ YTL} = 3.733,71 \text{ YTL Toplam Taşıma Maliyeti olarak bulunmaktadır.}$$

5.4.6 Hatay-Samsun – Novorossiysk – Moskova Güzergâhına İlişkin Maliyet Analizi

Beşinci güzergâh ise Hatay'dan Samsun limanı, Samsun limanından Ro-Ro gemileri ile Novorossiysk Limanına, Novorossiysk 'den de karayolu ile 1851 km yol kat ederek Moskova'ya ulaşılmaktadır. Güzergâh'ın Türkiye'de kalan mesafesi Hatay'dan Samsun Limanına kadar 822 km dir. Hattın toplam uzunluğu 2673 km olarak hesaplanmaktadır. Güzergâha ilişkin işletim maliyetleri hesaplandığında;

$$Y_{BM} / Y_{SS} = B_{BM} \quad (1)$$

$$Y_{SS} = \text{Yıllık Sefer Sayısı} \quad (2)$$

$$Y_{BM} = \text{Yıllık Bakım Maliyeti} \quad (3)$$

$$B_{BM} = \text{Birim Bakım Maliyeti} \quad (4)$$

$$6000 / 61 = \underline{98,36 \text{ YTL}} \text{ olarak bulunmaktadır.}$$

Bu noktadan hareketle güzergaha ilişkin olarak aracın amortisman gideri belirlenirken söz konusu maliyet;

$$\left(\left\{ A_{SD} - Y_{SG} - A_{iSD} \right\} / PKY / 2 \right) / PKGS \quad (1)$$

$$A_{SD} = \text{Aracın Satış Değeri} \quad (2)$$

$$Y_{SD} = \text{Yıllık Sabit Giderler} \quad (3)$$

$$A_{iSD} = \text{Aracın İkinci El Satış Değeri} \quad (4)$$

$$PKY = \text{Planlanan Kullanım Yılı} \quad (5)$$

$$PKGS = \text{Planlanan Kullanım Günü Sayısı} \quad (6)$$

$$\left(\left\{ 160.000 - 8.000 - 120.000 \right\} / 6 \right) / 364 \quad (1)$$

$$\left(\left\{ 32.000 \right\} / 6 \right) / 364 \Rightarrow \left(5.333 / 364 \right) \Rightarrow 29,30 \text{ YTL}$$

$\Rightarrow 14,65 \text{ YTL} \times 7 = \underline{43,95 \text{ YTL}}$ Amortisman Maliyeti bulunmaktadır.

Personel maliyetleri dikkate alındığında; Hatay'dan Moskova'ya sefer yapan araçlar için uluslar arası yasal düzenlemelerin de getirdiği zorunluluklar sonucu en az iki sürücü istihdamı gerekmektedir. Bir sürücünün istihdamının maliyeti, bölgesel şartlarla birlikte değişmekle birlikte söz konusu bölgede ortalama 1.100 YTL civarındadır. Bu noktadan hareketle Birim Personel maliyeti hesaplanırken;

$$Y_{PM} / Y_{SS} = B_{PM} \quad (1)$$

$$Y_{SS} = \text{Yıllık Sefer Sayısı} \quad (2)$$

$$Y_{BM} = \text{Yıllık Personel Maliyeti} \quad (3)$$

$$B_{BM} = \text{Birim Personel Maliyeti} \quad (4)$$

$$1.100 \text{ YTL} \times 12 \text{ ay} = 13.200 \text{ YTL} \Rightarrow 13.200 \text{ YTL} / 61 = 216,39 \text{ YTL}$$

$$\Rightarrow 216,39 \text{ YTL} \times 2 \text{ sürücü} = \underline{432,78 \text{ YTL}}$$
 Sefer Başına Br. Personel Gideri

Hatay – Moskova hattına ilişkin vergi maliyetleri değerlendirildiği zaman; güncel olarak söz konusu araçlara ilişkin vergiler yıllık 2.130 YTL dir. Buradan hareketle vergi miktarını yıllık sefer sayısına böldüğümüzde sefer başına birim vergi maliyeti belirlenmektedir.

$$Y_{VM} / Y_{SS} = B_{VM} \quad (1)$$

$$Y_{SS} = \text{Yıllık Sefer Sayısı} \quad (2)$$

$$Y_{VM} = \text{Yıllık Vergi Maliyeti} \quad (3)$$

$$B_{VM} = \text{Birim Vergi Maliyeti} \quad (4)$$

$$2.300 \text{ YTL} / 61 = \underline{37,70 \text{ YTL}}$$
 Birim Vergi Maliyeti

Tesis maliyetleri incelendiğinde; söz konusu hatta çalışan araç gidiş ve dönüşte en az iki kez park noktalarına girmekte, bu park noktalarında giriş yaptığı zaman ücret ödemektedir.⁹ Bu güzergâhta araçlar toplam 3.120 YTL park ücreti ödemektedir.

$$Y_{TM} / Y_{SS} = B_{TM} \quad (1)$$

$$Y_{SS} = \text{Yıllık Sefer Sayısı} \quad (2)$$

$$Y_{TM} = \text{Yıllık Tesis Maliyeti} \quad (3)$$

$$B_{TM} = \text{Birim Tesis Maliyeti} \quad (4)$$

$$3120 \text{ YTL} / 61 = \underline{51,14 \text{ YTL}} \text{ Sefer Başına Birim Tesis Maliyeti}$$

Son olarak bütün bu maliyet kalemleri toplandığında; operasyona ilişkin işletim masrafları belirlenmektedir. Aşağıdaki formülde söz konusu operasyona ilişkin toplam işletim giderleri gösterilmektedir.

$$\left(98,36 \text{ YTL} \right) + \left(43,95 \text{ YTL} \right) + \left(432,78 \text{ YTL} \right) + \left(37,70 \text{ YTL} \right) + \left(51,14 \text{ YTL} \right)$$

$$\Rightarrow \underline{663,93 \text{ YTL}} = \text{Toplam İşletim Maliyeti}$$

Beşinci güzergâhın operasyonel maliyetleri dikkate alındığında; yakıt maliyetinin hesaplanırken aracın kat edeceği km belirlenmiş olmalıdır. Hattın Türkiye'de kalan kısmı ise 822 km, Novorossiysk limanından Moskova'ya kadar hattın uzunluğu 1.851 km sonuç olarak da; Ro-Ro hattı dışında güzergâhın karayolu ile kat edilen bölümü 2673 km olarak belirlenmektedir.

$$T_M \times Y_{YM}^{\ddot{u}} = T_{YMik} \quad (1)$$

$$T_M = \text{Toplam Mesafe} \quad (2)$$

$$Y_{YM}^{\ddot{u}} = \text{Yüz km de Harcanan Yakıt Miktarı (0.30)} \quad (3)$$

$$T_{YMik} = \text{Güzergâh Boyunca Harcanan Toplam Yakıt Miktarı} \quad (4)$$

⁹ <http://www.roder.org.tr> Gümrükler Genel Müdürlüğü'nün 2008/9 sayılı genelgesine göre, 2008 yılı park ücretleri yeniden değerlendirilme oranında (%7,2) artırılarak 2 saate kadar ücret alınmamak şartıyla günlük 7,50 YTL olarak tespit edilmiştir

822 km x 0,30 = 246,6 Litre Türkiye İçinde Harcanan Yakıt Miktarı, bu rakam yakıt birim maliyeti ile çarpıldığında ortaya çıkan rakam belirlenmiş güzergâh boyunca gerçekleşecek yakıt maliyetini vermektedir.

$$T_{YMik} \times Y_{BM} = T_{YM} \quad (1)$$

$$T_{YMik} = \text{Güzergâh Boyunca Harcanan Toplam Yakıt Miktarı} \quad (2)$$

$$Y_{BM} = \text{Yakıt Birim Maliyeti} \quad (3)$$

$$T_{YM} = \text{Yakıt Toplam Maliyeti} \quad (4)$$

246,6 Litre x 2,29 YTL = 564,714 YTL Hatay – Samsun limanı Güzergâhı Boyunca Gerçekleşen Toplam Yakıt Miktarı olarak hesaplanmaktadır. Aracın Türkiye'den çıktıktan sonra Moskova'ya kadar olan hatta yapacağı toplam km 1851 km dir. Türkiye'den çıkan araçlar ÖTV ve KDV siz akaryakıt olarak taşıma yapabilmektedirler.

$$T_M \times Y_{YM}^u = T_{YMik} \quad (1)$$

$$T_M = \text{Toplam Mesafe} \quad (2)$$

$$Y_{YM}^u = \text{Yüz km de Harcanan Yakıt Miktarı (0.30)} \quad (3)$$

$$T_{YMik} = \text{Güzergâh Boyunca Harcanan Toplam Yakıt Miktarı} \quad (4)$$

1851 km x 0,30 = 555,30 Litre Novorossiysk – Moskova Güzergâhı Boyunca Harcanan yakıt miktarı olarak belirlenirken bu rakam birim fiyatla çarpıldığı zaman;

669,3 Litre x 0,88 YTL = 488,664 YTL Novorossiysk – Moskova arası hattın yakıt maliyeti bulunmaktadır.

Güzergâhın Türkiye'de kalan kısmı için; Sarp Sınır Kapısına kadar 19 €, 10 € gümrük otoparkında bekleme ücreti, 110 € TIR karnesi ücreti, 233 € sefer başı sigorta masrafı ödenmektedir. Ek olarak 5 € Geçiş belgesi ücreti ödenirken, diğer masraflar kaleminde 37 € maliyete katlanılmaktadır. Sarp Sınır Kapısı kadar toplam maliyet 422 € olarak tespit edilmektedir. Rusya'ya geçtikten sonra 96 USD gümrük işlemleri için ücret ödenmektedir. Sürücüler için 350 USD harcırah ödenmektedir.

5.4.6.1 Beşinci Güzergaha İlişkin Toplam Maliyet Analizi

$$\left(98,36 \text{ YTL} \right) + \left(43,95 \text{ YTL} \right) + \left(432,78 \text{ YTL} \right) + \left(37,70 \text{ YTL} \right) + \left(51,14 \text{ YTL} \right)$$

$$\Rightarrow \underline{663,93 \text{ YTL}} = \text{Toplam İşletim Maliyeti}$$

$$\left(\text{Yakıt Maliyeti} \right) + \left(\text{Sürücü Harcırakı} + \text{Belge, İşlem ve Geçiş} + \text{Ro-Ro Navlunu} \right)$$

$$\left(564,714 \text{ YTL} + 488,664 \text{ YTL} \right) + \left(350 \text{ USD} \right) + \left(518 \text{ €} \right) + \left(805 \text{ USD} \right)$$

$$\left(492,710 \text{ €} \right) + \left(252 \text{ €} \right) + \left(518 \text{ €} \right) + \left(578,42 \text{ €} \right)$$

$$\Rightarrow 1841,13 \text{ €} \Rightarrow 3.937 \text{ YTL} + 663,93 \text{ YTL} = 4.600,93 \text{ YTL} \text{ Toplam Taşıma Maliyeti olarak bulunmaktadır.}$$

5.4.7 Hatay – Zonguldak Limanı - Odessa – Moskova Güzergâhına İlişkin Maliyet Analizi

Altıncı güzergâh olarak saptanan Hatay-Zonguldak Limanı- Odessa-Moskova güzergâhı ise toplam 2343 km olarak hesaplanmaktadır. Hattın Türkiye içinde kalan kısmı 945 km iken, Odessa'dan Moskova'ya olan mesafe 1398 km olarak belirlenmiştir. Araç Zonguldak limanından Odessa'ya Ro-Ro gemileri ile gitmektedir. Güzergah içerisinde Ro-Ro gemileri ile Odessa'ya ulaşan araçlar kısa bir karayolu olan M-05 karayolu ile E-95 otoyoluna bağlanmakta, ardından da E-40, E-101 ve E-93 karayolu ile Moskova'ya ulaşmaktadır.

$$Y_{BM} / Y_{SS} = B_{BM} \quad (1)$$

$$Y_{SS} = \text{Yıllık Sefer Sayısı} \quad (2)$$

$$Y_{BM} = \text{Yıllık Bakım Maliyeti} \quad (3)$$

$$B_{BM} = \text{Birim Bakım Maliyeti} \quad (4)$$

6000 / 91 = 65,93 YTL olarak bulunmaktadır.

Bu noktadan hareketle güzergaha ilişkin olarak aracın amortisman gideri belirlenirken söz konusu maliyet;

$$\left(\left\{ A_{SD} - Y_{SG} - A_{iSD} \right\} / PKY / 2 \right) / PKGS \quad (1)$$

$$A_{SD} = \text{Aracın Satış Değeri} \quad (2)$$

$$Y_{SD} = \text{Yıllık Sabit Giderler} \quad (3)$$

$$A_{iSD} = \text{Aracın İkinci El Satış Değeri} \quad (4)$$

$$PKY = \text{Planlanan Kullanım Yılı} \quad (5)$$

$$PKGS = \text{Planlanan Kullanım Günü Sayısı} \quad (6)$$

$$\left(\left\{ 160.000 - 8.000 - 120.000 \right\} / 6 \right) / 364 \quad (1)$$

$$\left(\left\{ 32.000 \right\} / 6 \right) / 364 \Rightarrow \left(5.333 / 364 \right) \Rightarrow 29,30 \text{ YTL}$$

$\Rightarrow 14,65 \text{ YTL} \times 7 = \underline{43,95 \text{ YTL}}$ Amortisman Maliyeti bulunmaktadır.

Personel maliyetleri dikkate alındığında; Hatay'dan Moskova'ya sefer yapan araçlar için uluslar arası yasal düzenlemelerin de getirdiği zorunluluklar sonucu en az bir sürücü istihdamı gerekmektedir. Bir sürücünün istihdamının maliyeti, bölgesel şartlarla birlikte değişmekle birlikte söz konusu bölgede ortalama 1.100 YTL civarındadır. Bu noktadan hareketle Birim Personel maliyeti hesaplanırken;

$$Y_{PM} / Y_{SS} = B_{PM} \quad (1)$$

$$Y_{SS} = \text{Yıllık Sefer Sayısı} \quad (2)$$

$$Y_{BM} = \text{Yıllık Personel Maliyeti} \quad (3)$$

$$B_{BM} = \text{Birim Personel Maliyeti} \quad (4)$$

$$1.100 \text{ YTL} \times 12 \text{ ay} = 13.200 \text{ YTL} \Rightarrow 13.200 \text{ YTL} / 91 = 145 \text{ YTL}$$

$$\Rightarrow 145 \text{ YTL Sefer Başına Br. Personel Gideri}$$

Hatay – Moskova hattına ilişkin vergi maliyetleri değerlendirildiği zaman; güncel olarak söz konusu araçlara ilişkin vergiler yıllık 2.130 YTL dir. Buradan hareketle vergi miktarını yıllık sefer sayısına böldüğümüzde sefer başına birim vergi maliyeti belirlenmektedir.

$$Y_{VM} / Y_{SS} = B_{VM} \quad (1)$$

$$Y_{SS} = \text{Yıllık Sefer Sayısı} \quad (2)$$

$$Y_{VM} = \text{Yıllık Vergi Maliyeti} \quad (3)$$

$$B_{VM} = \text{Birim Vergi Maliyeti} \quad (4)$$

$$2.300 \text{ YTL} / 91 = \underline{25,27 \text{ YTL}} \text{ Birim Vergi Maliyeti}$$

Tesis maliyetleri incelendiğinde; söz konusu hatta çalışan araç gidiş ve dönüşte en az iki kez park noktalarına girmekte, bu park noktalarında giriş yaptığı zaman ücret ödemektedir.¹⁰ Bu güzergâhta araçlar toplam 3.120 YTL park ücreti ödemektedir.

$$Y_{TM} / Y_{SS} = B_{TM} \quad (1)$$

$$Y_{SS} = \text{Yıllık Sefer Sayısı} \quad (2)$$

$$Y_{TM} = \text{Yıllık Tesis Maliyeti} \quad (3)$$

$$B_{TM} = \text{Birim Tesis Maliyeti} \quad (4)$$

$$3120 \text{ YTL} / 61 = \underline{34,28 \text{ YTL}} \text{ Sefer Başına Birim Tesis Maliyeti}$$

¹⁰ <http://www.roder.org.tr> Gümrükler Genel Müdürlüğü'nün 2008/9 sayılı genelgesine göre, 2008 yılı park ücretleri yeniden değerlendirilme oranında (%7,2) artırılarak 2 saate kadar ücret alınmamak şartıyla günlük 7,50 YTL olarak tespit edilmiştir

Son olarak bütün bu maliyet kalemleri toplandığında; operasyona ilişkin işletim masrafları belirlenmektedir. Aşağıdaki formülde söz konusu operasyona ilişkin toplam işletim giderleri gösterilmektedir.

$$\left(65,93 \text{ YTL} \right) + \left(43,95 \text{ YTL} \right) + \left(145 \text{ YTL} \right) + \left(25,27 \text{ YTL} \right) + \left(34,28 \text{ YTL} \right)$$

$$\Rightarrow \quad \underline{415,60 \text{ YTL}} = \text{Toplam İşletim Maliyeti}$$

Altıncı güzergâhın operasyonel maliyetleri dikkate alındığında; hattın Türkiye’de kalan kısmı ise 945 km, Odessa limanından Moskova’ya kadar hattın uzunluğu 1.398 km sonuç olarak da; Ro-Ro hattı dışında güzergâhın karayolu ile kat edilen bölümü 2343 km olarak belirlenmektedir.

$$T_M \times Y_{YM}^{\ddot{u}} = T_{YMik} \quad (1)$$

$$T_M = \text{Toplam Mesafe} \quad (2)$$

$$Y_{YM}^{\ddot{u}} = \text{Yüz km de Harcanan Yakıt Miktarı (0.30)} \quad (3)$$

$$T_{YMik} = \text{Güzergâh Boyunca Harcanan Toplam Yakıt Miktarı} \quad (4)$$

945 km x 0,30 = 283,5 Litre Türkiye İçinde Harcanan Yakıt Miktarı, bu rakam yakıt birim maliyeti ile çarpıldığında ortaya çıkan rakam belirlenmiş güzergâh boyunca gerçekleşecek yakıt maliyetini vermektedir.

$$T_{YMik} \times Y_{BM} = T_{YM} \quad (1)$$

$$T_{YMik} = \text{Güzergâh Boyunca Harcanan Toplam Yakıt Miktarı} \quad (2)$$

$$Y_{BM} = \text{Yakıt Birim Maliyeti} \quad (3)$$

$$T_{YM} = \text{Yakıt Toplam Maliyeti} \quad (4)$$

283,6 Litre x 2,29 YTL = 649,215 YTL Hatay – Zonguldak limanı Güzergâhı Boyunca Gerçekleşen Toplam Yakıt Miktarı olarak hesaplanmaktadır. Aracın Türkiye’den çıktıktan sonra Moskova’ya kadar olan hatta yapacağı toplam km 1389 km dir. Türkiye’den çıkan araçlar ÖTV ve KDV siz akaryakıt olarak taşıma yapabilmektedirler.

$$T_M \times Y_{YM}^{\ddot{u}} = T_{YMik} \quad (1)$$

$$T_M = \text{Toplam Mesafe} \quad (2)$$

$$Y_{YM}^{\ddot{u}} = \text{Yüz km de Harcanan Yakıt Miktarı (0.30)} \quad (3)$$

$$T_{YMik} = \text{Güzergâh Boyunca Harcanan Toplam Yakıt Miktarı} \quad (4)$$

1389 km x 0,30 = 416,7 Litre Odessa – Moskova Güzergâhı Boyunca Harcanan yakıt miktarı olarak belirlenirken bu rakam birim fiyatla çarpıldığı zaman;

669,3 Litre x 0,88 YTL = 366,69 YTL Odessa – Moskova arası hattın yakıt maliyeti bulunmaktadır.

Güzergâhın Türkiye’de kalan kısmı için; Zonguldak Limanına kadar 19 €, 10 € gümrük otoparkında bekleme ücreti, 110 € TIR karnesi ücreti, 233 € sefer başı sigorta masrafı ödenmektedir. Ek olarak 5 € Geçiş belgesi ücreti ödenirken, diğer masraflar kaleminde 37 € maliyete katlanılmaktadır. Sarp Sınır Kapısı kadar toplam maliyet 422 € olarak tespit edilmektedir. Rusya’ya geçtikten sonra 96 USD gümrük işlemleri için ücret ödenmektedir. Sürücüler için 350 USD harcırah ödenmektedir.

5.4.7.1 Altıncı Güzergaha İlişkin Toplam Maliyet Analizi

$$\left(65,93 \text{ YTL} \right) + \left(43,95 \text{ YTL} \right) + \left(145 \text{ YTL} \right) + \left(25,27 \text{ YTL} \right) + \left(34,28 \text{ YTL} \right)$$

$$\Rightarrow \quad \underline{415,60 \text{ YTL}} = \text{Toplam İşletim Maliyeti}$$

$$\left(\text{Yakıt Maliyeti} \right) + \left(\text{Sürücü Harcırahı} \right) + \left(\text{Belge, İşlem ve Geçiş} \right) + \left(\text{Ro-Ro} \right)$$

$$\left(649,215 \text{ YTL} + 366,69 \text{ YTL} \right) + \left(350 \text{ USD} \right) + \left(518 \text{ €} \right) + \left(450 \text{ USD} \right)$$

$$\left(475 \text{ €} \right) + \left(252 \text{ €} \right) + \left(518 \text{ €} \right) + \left(323 \text{ €} \right)$$

⇒ 1568 € ⇒ 3.354 YTL + 415,60 YTL = 3.769,60 YTL Toplam Taşıma Maliyeti olarak bulunmaktadır.

5.4.8 Hatay – Zonguldak Limanı - Köstence – Moskova Güzergâhına İlişkin Maliyet Analizi

Yedinci ve son güzergâh ise Hatay'dan yine Zonguldak'a Zonguldak limanından da Ro-Ro gemileri ile Köstence limanına giderek, Köstence'den 9. koridora bağlanarak Moskova'ya ulaşan hattır. Hattın Türkiye'deki uzunluğu 945 km olup, Köstence'den Moskova'ya kadar ise; 1533 km dir hattın toplam uzunluğu ise 2478 km dir. Köstence'de Ro-Ro gemilerinden inen araçlar C-22 karayolu ile dokuzuncu koridor olan A-4 otobanına bağlanmakta, buradan da Chisinau üzerinden Moskova'ya ulaşmaktadır. Hâlihazırda güzergâhta çalışan bir Ro-Ro operatörü bulunmamaktadır. Buna karşılık alternatif bir güzergah olarak alınmıştır.

$$Y_{BM} / Y_{SS} = B_{BM} \quad (1)$$

$$Y_{SS} = \text{Yıllık Sefer Sayısı} \quad (2)$$

$$Y_{BM} = \text{Yıllık Bakım Maliyeti} \quad (3)$$

$$B_{BM} = \text{Birim Bakım Maliyeti} \quad (4)$$

6000 / 91 = 65,93 YTL olarak bulunmaktadır.

Bu noktadan hareketle güzergaha ilişkin olarak aracın amortisman gideri belirlenirken söz konusu maliyet;

$$\left(\left\{ A_{SD} - Y_{SG} - A_{ISD} \right\} / PKY / 2 \right) / PKGS \quad (1)$$

$$A_{SD} = \text{Aracın Satış Değeri} \quad (2)$$

$$Y_{SD} = \text{Yıllık Sabit Giderler} \quad (3)$$

$$A_{iSD} = \text{Aracın İkinci El Satış Değeri} \quad (4)$$

$$PKY = \text{Planlanan Kullanım Yılı} \quad (5)$$

$$PKGS = \text{Planlanan Kullanım Günü Sayısı} \quad (6)$$

$$\left(\left\{ 160.000 - 8.000 - 120.000 \right\} / 6 \right) / 364 \quad (1)$$

$$\left(\left\{ 32.000 \right\} / 6 \right) / 364 \Rightarrow \left(5.333 / 364 \right) \Rightarrow 29,30 \text{ YTL}$$

$\Rightarrow 14,65 \text{ YTL} \times 7 = \underline{43,95 \text{ YTL}}$ Amortisman Maliyeti bulunmaktadır.

Personel maliyetleri dikkate alındığında; Hatay'dan Moskova'ya sefer yapan araçlar için uluslar arası yasal düzenlemelerin de getirdiği zorunluluklar sonucu en az bir sürücü istihdamı gerekmektedir. Bir sürücünün istihdamının maliyeti, bölgesel şartlarla birlikte değişmekle birlikte söz konusu bölgede ortalama 1.100 YTL civarındadır. Bu noktadan hareketle Birim Personel maliyeti hesaplanırken;

$$Y_{PM} / Y_{SS} = B_{PM} \quad (1)$$

$$Y_{SS} = \text{Yıllık Sefer Sayısı} \quad (2)$$

$$Y_{BM} = \text{Yıllık Personel Maliyeti} \quad (3)$$

$$B_{BM} = \text{Birim Personel Maliyeti} \quad (4)$$

$$1.100 \text{ YTL} \times 12 \text{ ay} = 13.200 \text{ YTL} \Rightarrow 13.200 \text{ YTL} / 91 = 145 \text{ YTL}$$

$\Rightarrow 145 \text{ YTL}$ Sefer Başına Br. Personel Gideri

Hatay – Moskova hattına ilişkin vergi maliyetleri değerlendirildiği zaman; güncel olarak söz konusu araçlara ilişkin vergiler yıllık 2.130 YTL dir. Buradan hareketle vergi miktarını yıllık sefer sayısına böldüğümüzde sefer başına birim vergi maliyeti belirlenmektedir.

$$Y_{VM} / Y_{SS} = B_{VM} \quad (1)$$

$$Y_{SS} = \text{Yıllık Sefer Sayısı} \quad (2)$$

$$Y_{VM} = \text{Yıllık Vergi Maliyeti} \quad (3)$$

$$B_{VM} = \text{Birim Vergi Maliyeti} \quad (4)$$

2.300 YTL / 91 = 25,27 YTL Birim Vergi Maliyeti

Tesis maliyetleri incelendiğinde; söz konusu hatta çalışan araç gidiş ve dönüşte en az iki kez park noktalarına girmekte, bu park noktalarında giriş yaptığı zaman ücret ödemektedir.¹¹ Bu güzergâhta araçlar toplam 3.120 YTL park ücreti ödemektedir.

$$Y_{TM} / Y_{SS} = B_{TM} \quad (1)$$

$$Y_{SS} = \text{Yıllık Sefer Sayısı} \quad (2)$$

$$Y_{TM} = \text{Yıllık Tesis Maliyeti} \quad (3)$$

$$B_{TM} = \text{Birim Tesis Maliyeti} \quad (4)$$

3120 YTL / 61 = 34,28 YTL Sefer Başına Birim Tesis Maliyeti

Son olarak bütün bu maliyet kalemleri toplandığında; operasyona ilişkin işletim masrafları belirlenmektedir. Aşağıdaki formülde söz konusu operasyona ilişkin toplam işletim giderleri gösterilmektedir.

$$\left(65,93 \text{ YTL} \right) + \left(43,95 \text{ YTL} \right) + \left(145 \text{ YTL} \right) + \left(25,27 \text{ YTL} \right) + \left(34,28 \text{ YTL} \right)$$

$$\Rightarrow \quad \underline{415,60 \text{ YTL}} = \text{Toplam İşletim Maliyeti}$$

Altıncı güzergâhın operasyonel maliyetleri dikkate alındığında; hattın Türkiye'de kalan kısmı ise 945 km, Odessa limanından Moskova'ya kadar hattın uzunluğu 1.398 km sonuç olarak da; Ro-Ro hattı dışında güzergâhın karayolu ile kat edilen bölümü 2343 km olarak belirlenmektedir.

¹¹ <http://www.roder.org.tr> Gümrükler Genel Müdürlüğü'nün 2008/9 sayılı genelgesine göre, 2008 yılı park ücretleri yeniden değerlendirilme oranında (%7,2) artırılarak 2 saate kadar ücret alınmamak şartıyla günlük 7,50 YTL olarak tespit edilmiştir

$$T_M \times Y_{YM}^{\ddot{u}} = T_{YMik} \quad (1)$$

$$T_M = \text{Toplam Mesafe} \quad (2)$$

$$Y_{YM}^{\ddot{u}} = \text{Yüz km de Harcanan Yakıt Miktarı (0.30)} \quad (3)$$

$$T_{YMik} = \text{Güzergâh Boyunca Harcanan Toplam Yakıt Miktarı} \quad (4)$$

945 km x 0,30 = 283,5 Litre Türkiye İçinde Harcanan Yakıt Miktarı, bu rakam yakıt birim maliyeti ile çarpıldığında ortaya çıkan rakam belirlenmiş güzergâh boyunca gerçekleşecek yakıt maliyetini vermektedir.

$$T_{YMik} \times Y_{BM} = T_{YM} \quad (1)$$

$$T_{YMik} = \text{Güzergâh Boyunca Harcanan Toplam Yakıt Miktarı} \quad (2)$$

$$Y_{BM} = \text{Yakıt Birim Maliyeti} \quad (3)$$

$$T_{YM} = \text{Yakıt Toplam Maliyeti} \quad (4)$$

283,6 Litre x 2,29 YTL = 649,215 YTL Hatay – Zonguldak limanı Güzergâhı Boyunca Gerçekleşen Toplam Yakıt Miktarı olarak hesaplanmaktadır. Aracın Türkiye'den çıktıktan sonra Moskova'ya kadar olan hatta yapacağı toplam km 1389 km dir. Türkiye'den çıkan araçlar ÖTV ve KDV siz akaryakıt olarak taşıma yapabilmektedirler.

$$T_M \times Y_{YM}^{\ddot{u}} = T_{YMik} \quad (1)$$

$$T_M = \text{Toplam Mesafe} \quad (2)$$

$$Y_{YM}^{\ddot{u}} = \text{Yüz km de Harcanan Yakıt Miktarı (0.30)} \quad (3)$$

$$T_{YMik} = \text{Güzergâh Boyunca Harcanan Toplam Yakıt Miktarı} \quad (4)$$

1535 km x 0,30 = 460,5 Litre Odessa – Moskova Güzergâhı Boyunca Harcanan yakıt miktarı olarak belirlenirken bu rakam birim fiyatla çarpıldığı zaman;

669,3 Litre x 0,88 YTL = 405,24 YTL Odessa – Moskova arası hattın yakıt maliyeti bulunmaktadır.

Güzergâhın Türkiye'de kalan kısmı için; Zonguldak Limanına kadar 19 €, 10 € gümrük otoparkında bekleme ücreti, 110 € TIR karnesi ücreti, 233 € sefer başı sigorta masrafı ödenmektedir. Ek olarak 5 € Geçiş belgesi ücreti ödenirken, diğer masraflar kaleminde 37 € maliyete katlanılmaktadır. Sarp Sınır Kapısı kadar toplam maliyet 422 € olarak tespit edilmektedir. Rusya'ya geçtikten sonra 96 USD gümrük işlemleri için ücret ödenmektedir. Sürücüler için 350 USD harcırah ödenmektedir.

Romanya'da kalan bölümünde ise; araçlar tuna nehrini Ro-Vignette adı verilen Ro-Ro gemileri ile geçmekte, bunun için 50 € ödeme yapmaktadırlar. Ek olarak Köprü geçişleri için 42 €, Çevre temizlik vergisi adı altında 31 €, gümrüklü sahada TIR parkı bekleme ücreti 12 €, Dezenfekte ücreti 30 €, Tır Karnesi Muamele Ücreti olarak 32 €, Spedisyon Ücreti olarak 30 €, Çıkış kapısında ülkeyi terk ederken tekrar Çevre temizlik vergisi 14 € ile birlikte 50 € Diğer Giderler adı altında ödenmektedir. Romanya'da geçiş ücreti alınmamaktadır. Bu ülkeden geçilirken katlanılacak maliyet; 291 € dur. Moldova geçiş ücreti ise 25 € olarak belirlenmiştir. Ro-Ro gemi navlunu ise daha önce belirlenen karsayı ile mesafenin çarpılması sonucu bulunabilmektedir. İşletimde olan Ro-Ro hatlarının tarifeleri ortak bir katsayıya çevrildiğinde her bir araç için deniz mili başına 2,758 USD maliyet karşımıza çıkmaktadır. Bu çerçevede Zonguldak limanı ile Köstence limanı arasındaki mesafe 214 deniz mili olarak hesaplanmakta; Ro-Ro gemi navlunu ise; 590 USD olarak belirlenmektedir.

5.4.8.1 Yedinci Güzergaha İlişkin Toplam Maliyet Analizi

$$\left(65,93 \text{ YTL} \right) + \left(43,95 \text{ YTL} \right) + \left(145 \text{ YTL} \right) + \left(25,27 \text{ YTL} \right) + \left(34,28 \text{ YTL} \right)$$

$$\Rightarrow \underline{415,60 \text{ YTL}} = \text{Toplam İşletim Maliyeti}$$

$$\left(\text{Yakıt Maliyeti} \right) + \left(\text{Sürücü Harcırahı} \right) + \left(\text{Belge, İşlem ve Geçiş} \right) + \left(\text{Ro-Ro Navlunu} \right)$$

$$\left(649,215 \text{ YTL} + 405,24 \text{ YTL} \right) + \left(350 \text{ USD} \right) + \left(834 \text{ €} \right) + \left(590 \text{ USD} \right)$$

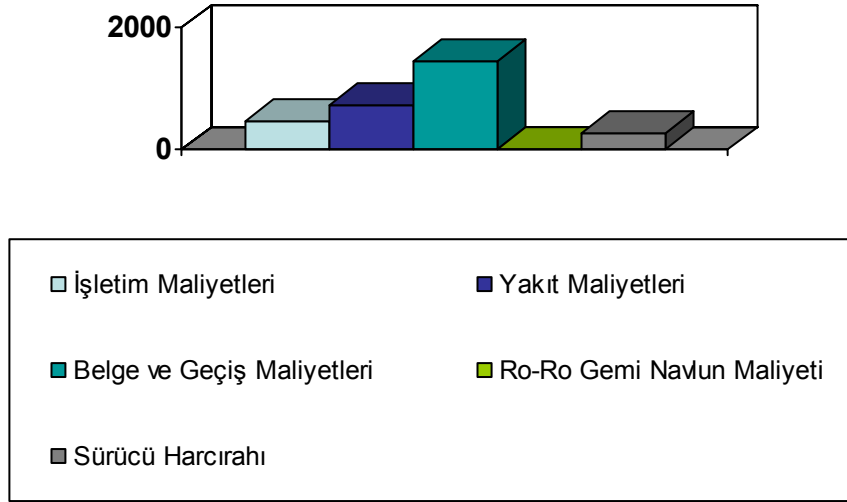
$$\left(493 \text{ €} \right) + \left(252 \text{ €} \right) + \left(834 \text{ €} \right) + \left(424 \text{ €} \right)$$

$$\Rightarrow 2003 \text{ €} \Rightarrow 4.284 \text{ YTL} + 415,60 \text{ YTL} = 4699,60 \text{ YTL Toplam Taşıma Maliyeti}$$

olarak bulunmaktadır.

5.4.9 Güzergâhların Genel Olarak Değerlendirilmesi

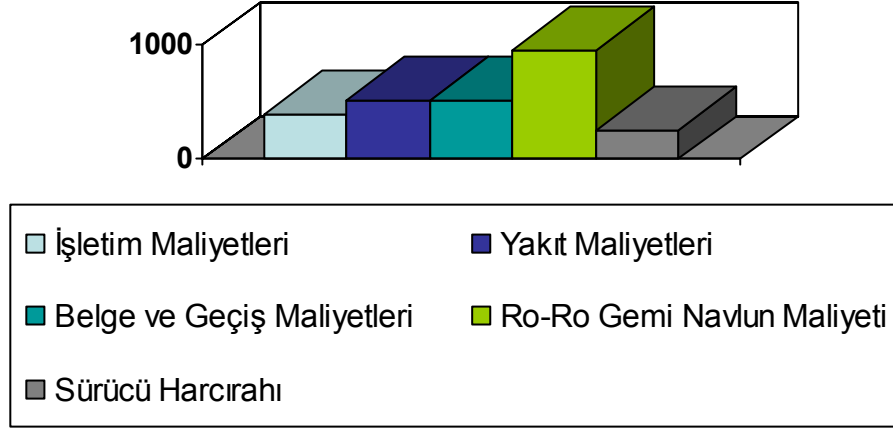
Güzergâhlar toplam taşıma maliyetleri açısından değerlendirildiğinde Birinci güzergâh olarak ifade edilen, Hatay – Ankara – Kapıkule – Bulgaristan – Romanya – Rusya (Moskova) Güzergâhı 6.107 YTL maliyete sahiptir. Bu maliyete etki eden masraf kalemleri değerlendirildiğinde;



Şekil- 5.10: Birinci Güzergâha ait Taşıma Maliyetleri Grafiği

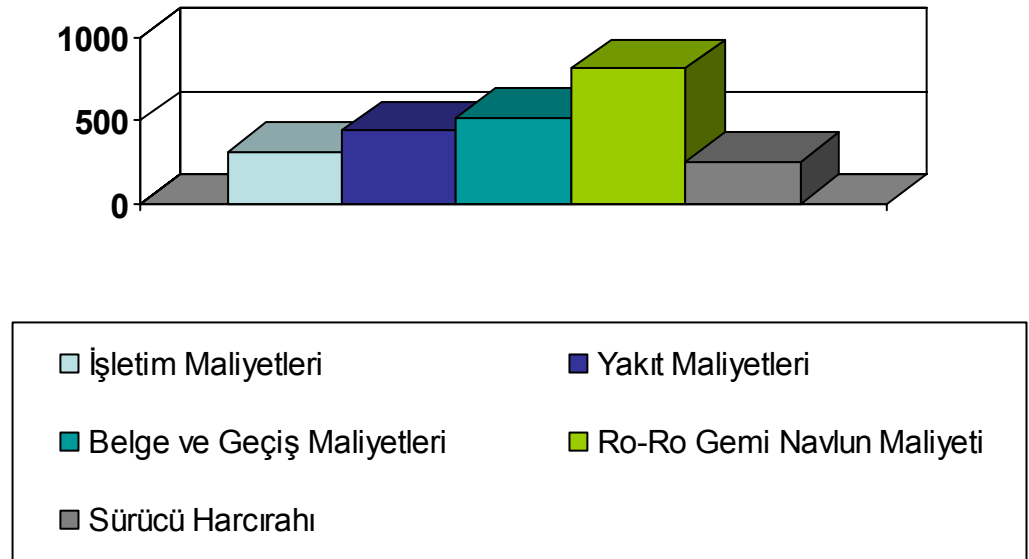
Taşımanın tamamı karayolu ile yapıldığından yakıt maliyetlerinin yüksek olduğu görülmektedir. Diğer taraftan söz konusu güzergâha ilişkin işletim maliyetleri de nispeten yüksek kalmaktadır.

İkinci güzergâh olan Hatay-Trabzon - Sochi – Moskova Güzergâhının 5.646,74 YTL Toplam Taşıma Maliyeti bulunmaktadır. Aşağıdaki şekilde görüldüğü gibi güzergâhın büyük bir bölümünde İntermodal taşımacılık tercih edilmiş, Ro-Ro navlun maliyetleri bu nedenle maliyetler içerisinde en yüksek payı almıştır. Buna karşılık Güzergâh toplam maliyeti birinci güzergâhın toplam maliyetinin altındadır. Bununla birlikte yakıt ve işletim giderleri de düşük seviyede kalmaktadır.



Şekil- 5.11: İkinci Güzergâha ait Taşıma Maliyetleri Grafiği

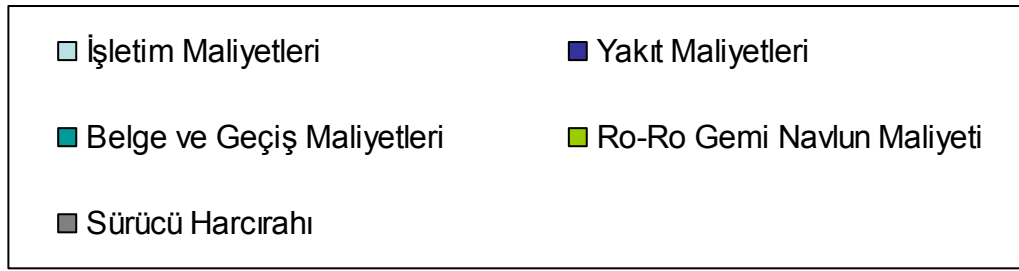
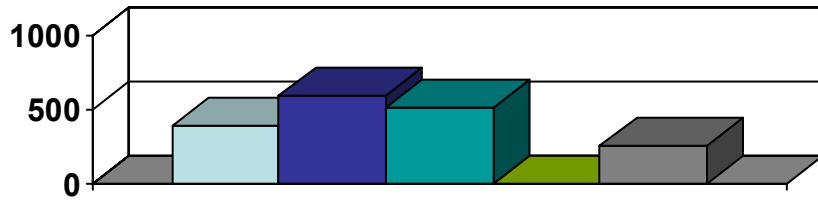
Üçüncü Güzergâh olan Hatay-Samsun – Azov Limanı – Moskova güzergâhına ilişkin maliyet analizine bakıldığında; bu güzergâhın büyük bir bölümünde operasyonlar İntermodal taşımacılık ile gerçekleştirilmektedir. Gerçekte bu hat mevcut bir hat olmamakla birlikte maliyetler açısından değerlendirilmeye değer görülmektedir.



Şekil- 5.12: Üçüncü Güzergâha ait Taşıma Maliyetleri Grafiği

Yukarıdaki grafik incelendiğinde; maliyet kalemlerinin dengeli olduğu görülmektedir. Ro-Ro gemi maliyetleri yine en büyük paya sahip olmaktadır. Güzergâh boyunca 4.979,47 YTL toplam taşıma maliyeti gerçekleşmektedir. Bu ilk iki hat ile karşılaştırıldığında oldukça düşük kalmaktadır.

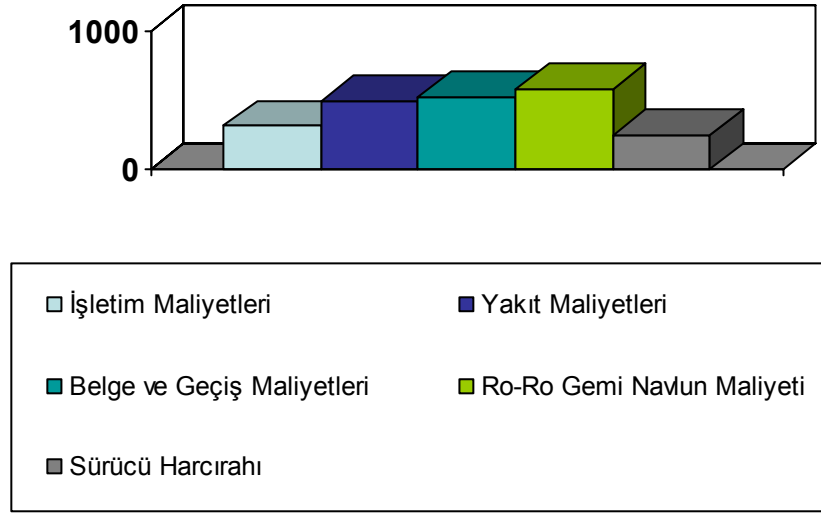
Dördüncü olarak belirlenen güzergâh olan karayolu ile Gürcistan üzerinden Moskova'ya kadar uzanan hat göz önüne alındığında; 3.733,71 YTL toplam taşıma maliyeti gerçekleştiği görülmektedir. Bu durum belge ve geçiş maliyetlerinin Gürcistan'da söz konusu olmamasından kaynaklanmaktadır.



Şekil- 5.13: Dördüncü Güzergâha ait Taşıma Maliyetleri Grafiği

Güzergâhın maliyet kalemleri analiz edildiğinde karayolu taşımacılığında kaynaklanan bir şekilde yakıt maliyetlerinin yüksek olduğu görülmektedir. Aynı şekilde işletim maliyetleri de diğer alternatiflere göre yüksek kalmaktadır.

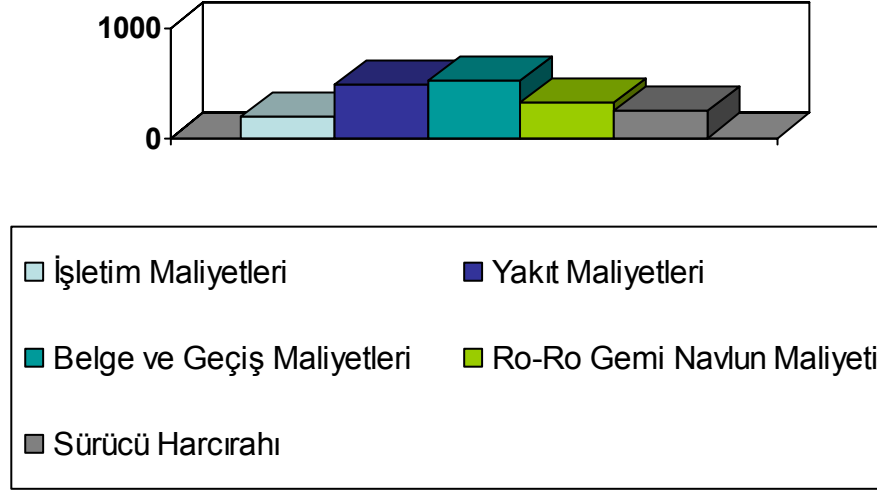
Beşinci güzergâh ise Hatay'dan Samsun limanı, Samsun limanından Ro-Ro gemileri ile Novorossiysk Limanına, Novorossiysk 'den de karayolu ile 1851 km yol kat ederek Moskova'ya ulaşılmaktadır. Güzergâh'ın Türkiye'de kalan mesafesi Hatay'dan Samsun Limanına kadar 822 km dir. Hattın toplam uzunluğu 2673 km olarak hesaplanmaktadır. Güzergâha ilişkin işletim maliyetleri dikkate alındığında; 4.600,93 YTL toplam taşıma maliyeti belirlenmektedir. Bu maliyetleri oluşturan maliyet kalemlerine ilişkin grafik aşağıda görülmektedir.



Şekil- 5.14: Beşinci Güzergâha ait Taşıma Maliyetleri Grafiği

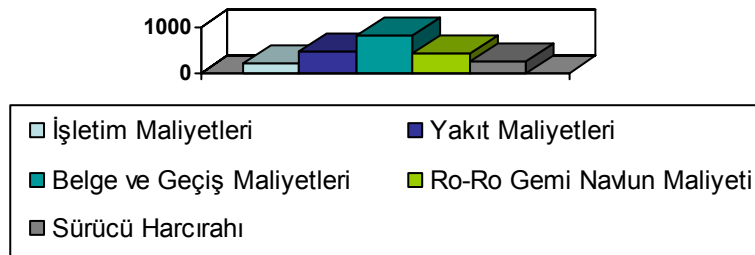
Yukarıdaki grafiğe bakıldığına maliyet kalemlerinin dengeli bir seyir izlediği görülmektedir. Buna karşılık en yüksek maliyet Ro-Ro gemi navlunlarına ilişkin olarak katlanılan maliyet olmaktadır.

Altıncı güzergâh olarak saptanan Hatay-Zonguldak Limanı- Odessa-Moskova güzergâhı ise toplam 2343 km olarak hesaplanmaktadır. Hattın Türkiye içinde kalan kısmı 945 km iken, Odessa'dan Moskova'ya olan mesafe 1398 km olarak belirlenmiştir. Araç Zonguldak limanından Odessa'ya Ro-Ro gemileri ile gitmektedir. Güzergâh içerisinde Ro-Ro gemileri ile Odessa'ya ulaşan araçlar kısa bir karayolu olan M-05 karayolu ile E-95 otoyobanına bağlanmakta, ardından da E-40, E-101 ve E-93 karayolu ile Moskova'ya ulaşmaktadır. Bu güzergâhla ilgili olarak; 3.769,60 YTL toplam taşıma maliyeti gerçekleşmektedir. Aşağıdaki grafikte görüldüğü gibi taşıma İntermodal olmasına rağmen belge ve geçiş ücretleri ile yakıt maliyetleri en yüksek olan maliyetler olmaktadır.



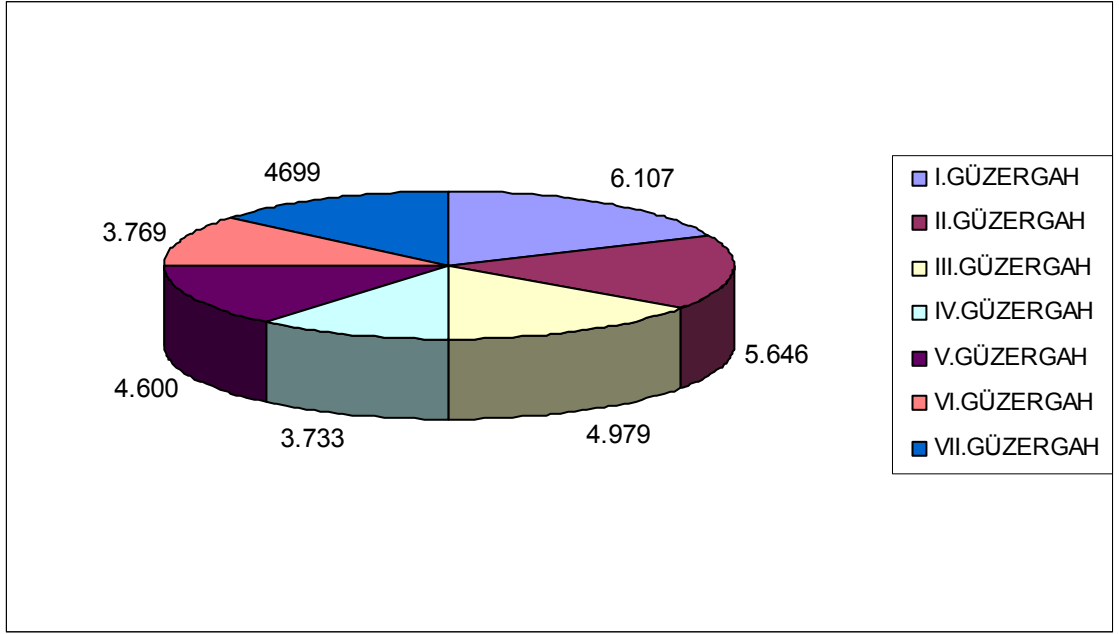
Şekil- 5.15: Altıncı Güzergâha ait Taşıma Maliyetleri Grafiği

Yedinci ve son güzergâh ise Hatay'dan yine Zonguldak'a Zonguldak limanından da Ro-Ro gemileri ile Köstence limanına giderek, Köstence'den 9. koridora bağlanarak Moskova'ya ulaşan hattır. Hattın Türkiye'deki uzunluğu 945 km olup, Köstence'den Moskova'ya kadar ise; 1533 km dir hattın toplam uzunluğu ise 2478 km dir. Köstence'de Ro-Ro gemilerinden inen araçlar C-22 karayolu ile dokuzuncu koridor olan A-4 otobanına bağlanmaktadır. Hattın toplam maliyeti 4699,60 YTL dir.



Şekil- 5.16: Yedinci Güzergâha ait Taşıma Maliyetleri Grafiği

Yedinci güzergâha bakıldığında en yüksek maliyetin Belge ve geçiş maliyetlerine ait olduğu görülmektedir. Bu durumun nedeni geçilen ülkelerdeki prosedürlerin fazla olmasından kaynaklanmaktadır.



Şekil- 5.17: Alternatif Güzergâha ait Taşıma Maliyetleri Grafiği

Yukarıdaki grafikten de görüldüğü gibi en düşük maliyetler IV. ve VI. güzergâhlarda gerçekleşmektedir. Makro düzeyde bakıldığında yıllık olarak ortalama 15.000 araç Rusya'ya sefer yapmaktadır. En yakın maliyetteki alternatif seçildiğinde bile sefer başına 930 Euro maliyet farkı çıkmakta, toplamda taşımacılık sektörü kaynaklı 13.950.000 Euro tasarruf sağlanmış olmaktadır.

6.SONUÇ

Türkiye Karadeniz bölgesinde en önemli uluslar arası aktörlerden birisidir. Bölgesel düzeyde birçok proje halen yürütülmekte ve taşımacılıkla ilgili yeni düzenlemeler getirilmektedir. Özellikle TRACECA ve PETRA gibi projeler Türkiye'yi yakından ilgilendirmektedir.

Söz konusu projelerde Türkiye iki seçenek arasında kalmaktadır. Bunlardan birincisi olabileceği kadar aktif bir politika izlemek, diğeri ise kendisini ilgilendiren konuların karşısında izleyici olmaktır. Bir başka seçenek halihazırda görülmemektedir.

Türkiye Karadeniz'in intermodal potansiyeli karşısında gereksinimlere uygun politikalar üretememiştir. Karadeniz'e sahili olan ülkelere yaptığı taşımanın yaklaşık %10'unu intermodal taşımacılık ile gerçekleştirebilmektedir. İntermodal taşımaların kapsamının bu kadar dar olmasının nedeni taşımacıların taleplerinde aranmamalıdır. Yapılan değerlendirmede Ro-Ro gemi seferlerinin tam dolulukla yapıldığı görülmektedir. Karayolu ile taşımanın tercih edilmesi genel olarak arzın yetersizliğinden kaynaklanmaktadır. Bu çerçevede Türkiye'nin intermodal deniz taşımacılığı filosunu hızla geliştirmesi ve Karadeniz'de alternatif hatlar oluşturması gerekmektedir.

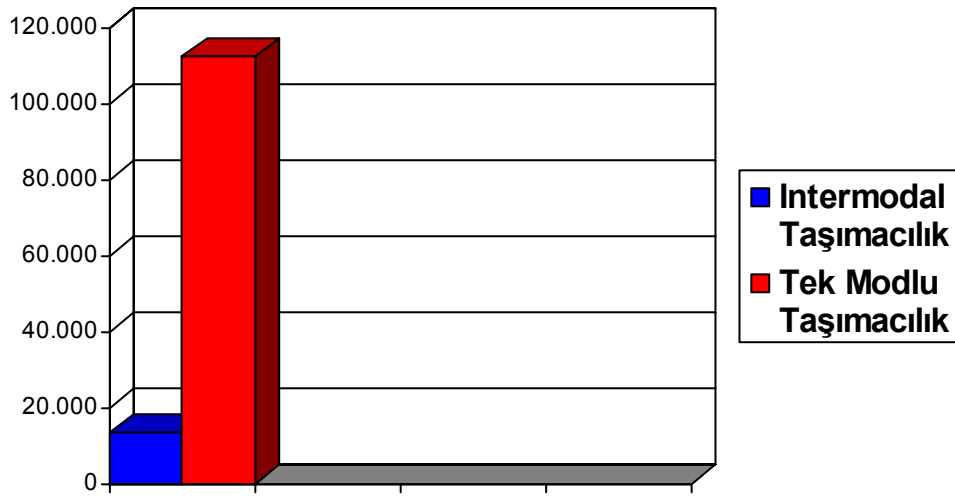
Türkiye taşımacılık konusunda son derece önemli bir ülkedir. Özellikle stratejik ve jeopolitik konumu küreselleşmenin gerektirdiği malların hizmetlerin ve bilgilerin hızlı dolaşımı çerçevesinde büyük bir önem arz etmektedir. Bu çerçevede Türkiye çevresindeki potansiyelleri iyi yönde kullanmak ve uluslararası politikalara uyum sağlamak zorundadır. Çevresinin kendisine sunduğu olumlu faktörleri ve fırsat avantajı yaratacak unsurları gözden kaçırmamak durumundadır.

Karadeniz bölgesi bu konuda önemli unsurlardan birisidir. Karadeniz bölgesi mal, hizmet ve enerji akışı konusunda birincil bir role sahip olmakla birlikte bu rolü gittikçe güçlenmektedir. Türkiye'nin de Karadeniz'de en uzun sahile sahip ülke olarak daha etkin politikalar geliştirmesi gerekmektedir.

Çalışmanın başında ifade edildiği gibi Türkiye Karadeniz'in intermodal kapasitesini tam olarak değerlendirememektedir. Bu nedenle yapılan analizlerde de görüldüğü gibi sadece Rusya taşımalarında karayolu tercihindan dolayı yaklaşık 13 milyon Euro kayba uğranılmaktadır.

Tezin konusu ile ilgili yapılan çalışmada Türkiye'nin Karadeniz'in intermodal potansiyelini yeteri kadar kullanmadığı görülmektedir. Özellikle Karadeniz limanları

olması gereken kapasitenin çok altında bir kapasitede tutulmakta, Ro-Ro operasyonları gereksinim duyulunun çok altında hizmet vermektedir. Türkiye'den Karadeniz'e sahili olan ülkelere Rusya'ya 15.424 Gürcistan'a 28.152 taşıma gerçekleştirilmiş, Ukrayna'ya ise 3.585 taşıma yapılmıştır. Buna ek olarak Romanya'ya yapılan taşımacılık 53.470 olarak kayıtlara geçerken, Bulgaristan'a 25.195 taşıma olmak üzere yılda toplam 125.826 taşıma gerçekleştirilmiştir. Toplam taşımaların 13.573'ü Ro-Ro gemileri ile gerçekleştirilmiş, 112.253 araç karayolunu kullanmıştır. Bu ülkelere yapılan taşımalarda intermodal ve tek modlu taşımaların oranı aşağıdaki grafikte gösterilmektedir.



Yukarıdaki grafikte de görüldüğü gibi Karadeniz'e sahili olan ülkelere yapılan taşımalarımızın büyük bölümü Karayolu taşımacılığı ile gerçekleşmektedir. Bunun sonucunda araç başına 950 ila 470 Euro kayıp yaşanmaktadır. Yılık olarak toplam kaybımız 106 milyon 640 bin Euro ile 52 milyon 758 bin Euro civarındadır. 240 araç kapasitesine sahip bir Ro-Ro gemisinin 32 milyon USD olduğu dikkate alınırsa; her yıl Ro-Ro taşıma filomuza en az iki en fazla dört gemi katabilmemiz mümkün olacaktı. Dolayısıyla Türkiye'nin on yılda en az 20 Ro-Ro gemisi kaybetmiş olduğu kabul edilebilmektedir.

KAYNAKÇA

Kitaplar

- Arar, İsmail., *Hükümet Programları 1920–1965*, 1968. Burçak Yayınevi.İstanbul.
- BÖS, D.,1991. *Privatization, A Theoretical Treatment*, New York, Oxford University Press, 1991
- Branch,A.E., 1988, *Economics of Shipping Practice and Managment*. London: Chapman and Hall Ltd UK.
- Cook, P. and Kirkpatrick, C., 1989. *Privatization in Less Developed Countries*, Worchester, Billing&Sons, , 2nd Edition.
- Ed: Cansevdi,H.,2004.*Avrupa Birliği'nin Enerji ve Ulaştırma Politikaları ve Türkiye'nin Uyumu* , İKV Yayını,. İstanbul.
- Erdal M .,2008.*Konteyner Deniz ve Liman İşletmeciliği*,. Beta yayınevi, 1.Baskı İstanbul.
- Erdal, M, Çancı, M, 2003 *Uluslar arası Taşımacılık Yönetimi*; UTİKAD yayınları 1.Baskı. İstanbul.
- Erdal, M, Saygılı M .,2007 *Lojistik İşletmelerinde Yönetim- Organizasyon ve Filo Yönetimi*; UTİKAD Yayınları, İstanbul.
- Erdal M, Çancı, M, *Lojistik Yönetimi*, UTİKAD, 2003. Utikad yayınları 1. Baskı İstanbul.
- Erdal, M ., 2005. *Küresel Lojistik*, UTİKAD yayınları 1.baskı , İstanbul,
- Görçün Ö.F ., 2008. *Yasal Düzenlemeler ve Lojistik Yönetimi Perspektifinden Karayolu Taşımacılığı*, Beta Yayınevi 1. Baskı, İstanbul
- Görçün, Ö.F, Görçün, Ö .;2008. *Lojistik ve Tedarik Zinciri Yönetimi Perspektifinden Demiryolu Taşımacılığı*, Beta Yayınevi 1. Baskı, İstanbul
- İKV, “*Avrupa Birliği'nin Ulaştırma Politikası* “.,2005. KV Yayın No:14, İstanbul.
- İTO, *Türkiye Lojistik Sektörü Altyapı Analizi*, İstanbul Ticaret Odası Yayın no:14, İstanbul.
- Kıkeri S.; Nellis J. And Shirley M., 1992. *Privatization, The Lessons of Experience*, Washington, World Bank Publication, USA.
- KOBU, Bülent, “*Üretim Yönetimi*”,2004, İstanbul Üniversitesi İşletme Fakültesi, İşletme İktisadi Enstitüsü Araştırma ve Yardım Vakfı, Yayın No: 04, Onuncu Baskı, İstanbul.

Quayle, Michael Bryan, Jones, *Logistics ; 1993. An Integrated Approach* , Tudor Business Publishing , Newcastle , UK.

R.S Tolley, B.J Turton, ., 1995, *Transport Systems, Pollicy and Planning* Longman Scientific Publishing Singapoure.

UNCTAD; Grey R and Kim g, 2001: *Logistics and International Shipping* , Instiute of Korea Internatioanal Maritime Affairs, ISBN 89-89409-01-2-93320

Tanyaş, M, Baksak, M .2006, *Üretim Planlama ve Kontrol*; İrfan Yayıncılık., İstanbul,

Wood, D.F. and Johnson, J.C., 1993. *Contemporary Transportation*. New Jersey: Prentice Hall Inc

Sürekli Yayınlar:

Agenda Item III: Inland Waterways; Country Session: The Republic of TURKEY
25-28 September 2006

Alkan, G., 2006 *Cream Projesinin Türkiye'nin Transit Taşımacılığına Olası Etkisi*; Second International Railway Symposium & Railway Trade Exhibition, İstanbul.

Bayırtepe, H; 2006. Avrupa Birliği Açısından Demiryolu Ulaşımı: TCDD için Darboğaz, Yetersizlik ve Zorluklar; International Railway Symposium. İstanbul.

Commercial Vehicles Fleet Management and Information System Technical Memorandum 1, Classification of Fleet Operations, and Selection of Candidate Case-Study Fleets, Cambridge, Systematics Inc, 04. November 1994

Dokuzuncu Kalkınma Beş Yıllık Kalkınma Planı,2007, *Denizyolu Özel İhtisas Raporu*, Ankara.

Dokuzuncu Kalkınma Beş Yıllık Kalkınma Planı,2007, *Karayolu Özel İhtisas Raporu*, Ankara.

Dr. Jean-Paul Rodrigue and Dr. Brian Slack; Road Transportation, Dept. of Economics & Geography, Hofstra University. September.2008

ED.Kaya,E., 2006 Roder Dergisi., İntermodal Taşımacılık ve Sektörel Lojistik Günleri Konferansları, , Aysberg,yayın Grubu . İstanbul.

Erdal,M., 2004. *Pan-Avrupa Tasıma Koridorlarının Türkiye'ye Etkileri*, Dünya Gazetesi, Perşembe Rotası Deniz Ticareti ve Lojistik Gazetesi, Sayı:741.

Gürer. C, Akbulut, H, Çetin S,2008. *Turning Points of Railway Transportation Policies of Turkey*, Second International Railway Symposium & Railway Trade Exhibition.İstanbul.

IATA, Bülteni 2002, No.3, İstanbul

Karaman, S. 2003: *Orta Asya, Hazar ve Karadeniz Bölgesindeki Limanlar, Demiryolu Taşımacılığı ve TCDD*, Hazar ve Karadeniz Ulaştırma Konferansı Kongre Bildiri Kitabı, İstanbul.

Kisi, H., Önce, G., Ersoy, A. G., 2005. *Uluslar arası Ulaştırma Koridorları Kapsamında Doğu Karadeniz Limanlarının Transit Ticaretteki Rolünün Bölge*

Ekonomisine Etkileri, Doğu Karadeniz Bölgesi Kalkınma Sempozyumu, Bildiriler Kitabı, Trabzon.

Kocabıyık, M.İ., Çetinkaya, C., 2006. *Demiryolu sistemimizin Durumu*,, Second International Railway Symposium & Railway Trade Exhibition İstanbul

Plateua Report; DPT 9. Kalkınma Planı (2007–2013) Denizyolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu

Öksüz, E., 2000. *Avrupa Birliği Mevzuatına Uyum Çalışmalarında Ulaştırma ve Telekomünikasyon Hizmetleri*, Yeni Türkiye Dergisi, Ankara.

26351 sayılı, 2006 tarihli Resmi Gazete, *Karayolu Taşıma Yönetmeliği*, Ankara.

26669 Sayılı, 2007 tarihli Resmi Gazete, *Karayolu Taşımacılık Faaliyetleri Mesleki Yeterlilik Eğitimi Yönetmeliği*, Ankara. .

Resmi Gazete, 1999 “*Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı*” ,Sayı:23883. Başbakanlık . Ankara.

Sekizinci Kalkınma Beş Yıllık Kalkınma Planı,2003, *Denizyolu Özel İhtisas Raporu*, Ankara

Sekizinci Kalkınma Beş Yıllık Kalkınma Planı,2003, *Karayolu Özel İhtisas Raporu*, Ankara

TUIK., 2006 *Ulaştırma İstatistikleri Özeti 2000-2004*. Türkiye İstatistik Kurumu. Yayınları Ankara.

Tuna, O., 2001. *Türkiye için Lojistik ve Denizcilik Stratejileri: Uluslararası ve Bölgesel Belirleyiciler*, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Cilt:3. İzmir.

T.C OİB,2007. *2006 Yılı Faaliyet Raporu*, Özelleştirme İdaresi Yayınları. Ankara.

Diğer Yayınlar:

Canbek. M., 2007.*Rusya Deniz Ticaret Politikaları ve Novorrossyk Liman Analizi, Yakın Deniz Taşımacılığı ve Bölgesel Dinamikleri* İstanbul Üniversitesi Deniz Ekonomisi Doktora Programı, Doktora Dönem Projesi. İstanbul

ÇELEBİ, T, 2006 *Trabzon, Rize Ve Hopa Limanlarında Kapasite Ve Verimlilik Analizleri*, Y. Lisans Tezi, K.T.Ü, Fen Bilimler Enstitüsü, Trabzon

Deniz Ticaret Odası, “*Denizcilik Sektör Raporu*”. 2006. İstanbul.

Emekli,M.A.,2007 *Avrupa Birliği 'ne Uyum Sürecinde Türkiye Ulaştırma Politikaları ve Taşımacılık Sektörü Analizi*, İstanbul Üniversitesi Avrupa Birliği Enstitüsü Doktora Tezi, İstanbul,2007.

ERSOY, A. G., 2005. *Türkiye'nin Doğu-Batı Ticareti Kapsamında Oluşan Yeni Ulaştırma Projeleri içinde Konumu ve Rolü*, Y. Lisans Tezi, D.E.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

Gary A. Lombardo, Ph.D , US Short Sea Shipping : Prospects and Opportunities ; SSS Coopartive by Center For Maritime Studies , United State Merchant Marine Academy..Florida, USA

GÖRÇÜN, Ö *İntermodal Taşımacılık ve Dünya'daki Uygulamaları, Mesleki Yeterlilik Eğitimleri Sunumları*, Antakya, Aralık 2007.

Konteynır Taşımacılığı Fizibilite Raporu, 1986 İTÜ, Kasım İstanbul

Memmedov,Ş., 2007 *Hazar havzasındaki taşıma hatlarının Değerlendirilmesi ve bölge limanlarının Stratejik konumunun Analizi*, İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri Ve İşletmeciliği Enstitüsü; Yayınlanmamış Doktora Tezi. İstanbul.

Mehmet Tanyaş, 2008 Tedarik Zinciri ve Lojistik Yönetimi Yüksek Lisans Ders Notları; İstanbul.

Tuzkaya, U., 2007 Çok Modlu Taşıma Sistemlerinin Stratejik Planlamasında Kritik Faktörlerin Modellenmesine Yönelik Bir Çözüm Yaklaşımı, Doktora Tezi, İstanbul,.

İnternet Kaynakları:

- ec.europa.eu/transport/maritime/sss/index_en.htm. Erişim Tarihi:07.08.2008
- Kısa Mesafe Deniz Taşımacılığı Tanıtım Merkezi – Türkiye, www.shortsea.org.tr, Erişim Tarihi: 18.07.2008
- www.marad.dot.gov/Programs/shortseashipping; Maritime Administrative (Marad), p;13.Erişim Tarihi:07.08.2008
- [http://www.İnsourceaudit.com/White Papers/Short_Sea _Shipping.asp](http://www.İnsourceaudit.com/White_Papers/Short_Sea_Shipping.asp), Erişim Tarihi:10.06.2008
- <http://wowturkey.com/forum/viewtopic.php?t=30694> Erişim Tarihi: 02.11.2008
- www.dtd.org.tr. Slâyt no: 17 Erişim Tarihi: 18.11 2008
- <http://www.cscmp.org>. Erişim Tarihi: 20.03.2008 (çevrimiçi);
- www.cscmp.org. Erişim Tarihi: 20.03.2008
- Tedarik Zinciri Yönetimi Profesyonelleri Konseyi (Council of Supply Chain Management Professionals- CSCMP) www.cscmp.org Erişim Tarihi; 07.08.2008 (Çevrimiçi)
- www.tdk.gov.tr(.Erişim Tarihi; 04.04.2008 Çevrimiçi)
- www.gumruk.gov.tr/AB/kobdocs/2007ilerlemeraporu.pdf
- www.turkishpilots.org.tr/koseyazisi.asp?kategori
- [http// www.ubak.gov.tr](http://www.ubak.gov.tr). Erişim Tarihi. 12.06.2008
- www.meslekiyeterlilik.com/lojistik/16.Pan-Avrupa%20Tasima%20Koridorlari.pdf,28.04.2008
- <http://www.concertoplus.eu/>,concerto 1, 21.05.2008
- European Commission,, Activities of European Union Transport “, [http// ec.europa.eu/pol/ trans/index_en.htm](http://ec.europa.eu/pol/trans/index_en.htm), 18.04.2008
- www.ikv.org.tr/pdfs/c10e9c58.pdf, Erişim Tarihi: 15.08.2008.
- (Çevrimiçi)http://www.hazine.gov.tr/GüncelDuyuru/muktesebat_fasillari_itibariyla_ilgili_kuruluslar.pdf. 14.07.2008.
- <http://www.ubak.gov.tr/st/pdf/ubak10.pdf> (Çevirim İçi) Erişim Tarihi:01.09.2008.
- <http://www.kugm.gov.tr>. (Çevrimiçi).01.09.2008.
- www.t added.gov.tr., 01.09.2008.
- <http://www.shgm.gov.tr/index2.html> Çevrimiçi,02.09.2008.
- http://www.dhmi.gov.tr/dosyalar/dhmi_hakkinda.asp. Çevrimiçi, 02.09.2008.

<http://www.kiyiemniyeti.gov.tr/default.asp?id=1&si> Çevrimiçi, 02.09.2008.
<http://www.denizcilik.gov.tr/tr/mustesarlik/musttarihce.asp> 02.09.2008.
SAKOĞLU, Adnan, 2007 "Samsun Limanında Belirsizlik Sürüyor" <http://www.denizticaretgazetesi.org/index.php?haber=3766>, 05.08.2007.
Özelleştirme İdaresi Başkanlığı (Çevrimiçi) <http://www.oib.gov.tr>. 05.09.2008.
Dr. Jale Nur Ece; Limanların Özelleştirilmesi; <http://www.denizhaber.com/index>
<http://www.ubak.gov.tr/st/pdf/ubak14.pdf>. 01.09.2008
www.tcdd.gov.tr., 01.09.2008
<http://www.kugm.gov.tr>, 09.09.2008
<http://www.ubak.gov.tr>, 09.09.2008
<http://www.utikad.org.tr/haberdok.asp?bv=685>. 26.09.2008
<http://wowturkey.com/forum/viewtopic.php?t=28490> Erişim Tarihi: 01.11.2008
<http://www.tcdd.gov.tr/liman/izmir.htm>, Erişim Tarihi; 26.08.2008
<http://www.oib.gov.tr>, 26.08.2008
DOĞAN, E 2008 "Tekirdağ/Akport Limanı 10 Yılda 65 Milyon Dolar Yatırım Gördü" <http://www.lpghaber.com/74423.html> Çevrimiçi (21.10.2008)
T.C OİB, 2007, http://www.oib.gov.tr/program/uygulamalar/devam_edenler/htm. 20.Nisan.2008
European Commission, "European Transport Policy For 2010: Time To Decide", White Paper, http://bookshop.europa.eu/eubookshop/FileCache/PUBPDF/KO3300009ENC_002.PDF. 17.11.2008
<http://www.roder.org.tr> 12.09.2008
TREND, <http://www.trend-project.com/content/wiew/30/72> Çevrimiçi: Erişim Tarihi (08.06.2008)
CREAM, www.cream-project.eu, Erişim Tarihi 07.06.2008 (Çevrimiçi)
<http://www.botas.gov.tr/> (Çevrimiçi) Erişim Tarihi: 023.11.2008
http://tr.wikipedia.org/wiki/Boru_hattı. (Çevrimiçi) 02.11.2008
DPT, "8. Kalkınma Planı", "Sekizinci Kısım, 691 Paragraf, .77. (Çevrimiçi)
<http://ekutup.dpt.gov.tr/plan/pdf>. 25.12.2006
<http://riport.com>. (Çevrimiçi), Erişim Tarihi: 02.11.2008
<http://www.turklim.org/tr> (çevrimiçi) 11.11.2008
<http://www.hopapark.com/page5.php> çevrimiçi) 11.11.2008

http://www.al-port.com/tr/GENEL_TANITIM.htm Çevrimiçi 12.11.2008

http://www.oib.gov.tr/portfoy/trabzon_limani.htm (Çevrimiçi) 12.11.2008

http://www.dtoizmir.org/sectorraporu_tr_2004%5B1%5D.pdf,13.11.2008

Samsun İl Gelişim Stratejisi Ana Plan ve Projeler.;<http://www.samsunkalkinma.gov.tr> Çevrimiçi) 13.10.2008

[http://www.itsdocs.fhwa.dot.gov/podocs/.repts_pr/30101\).pdf](http://www.itsdocs.fhwa.dot.gov/podocs/.repts_pr/30101).pdf). Erişim Tarihi; 15.08.2004.

European Commission Trans-European transport network: TEN-T priority axes and projects 2005Luxembourg:Office for Official Publications of the European Communities“2007 Yılı AB İlerleme Raporu”

mess.cyclois.com/Portals/Folder/ABBülteni/ABkas2005.pdf(http://ec.europa.eu/transport/index_en.html)

ÖZGEÇMİŞ

Adı Soyadı: Özhan Görçün

Sürekli Adresi: Merkez mah, Çalış Sok, No: 4/5 Küçükyalı-İstanbul.

Doğum Yeri ve Yılı: İstanbul-1980

Yabancı Dili: İngilizce

İlk Öğretim : Lütfi Engin İlkokulu.-1991

Orta Öğretim : Rezan Has Ortaokulu 1994

Lisans : Abant İzzet Baysal Üniversitesi 2003

Yüksek Lisans : Bahçeşehir Üniversitesi 2009

Enstitü Adı :Fen Bilimleri Enstitüsü

Program Adı :Tedarik Zinciri Yönetimi ve Lojistik Yönetimi Bölümü

Yayımları:

Yazılan uluslararası ve ulusal kitaplar veya kitaplarda bölümler

1. “International Road Transportation”; Roder Training Centre Publication, İstanbul 2005
see: <http://www.anadolubil.edu.tr/kitaplarımız.php>
2. “Training of the Driver on International Road Transportation”; Roder Training Centre Publication, İstanbul 2005 see: <http://www.anadolubil.edu.tr/kitaplarımız.php>
3. Entegre Lojistik Yönetimi; Doç.Dr Murat Erdal, Ömer Faruk Görçün, Özhan Görçün, Mehmet Sıtkı Saygılı, Yayın Yılı: 2008, 696 sayfa, ISBN:9752959200, Beta yay.
4. Lojistik ve Tedarik Zinciri Yönetimi Perspektifinden Demiryolu Taşımacılığı; Ömer Faruk Görçün, Özhan Görçün Beta yayınevi, 2008, İstanbul. ISBN:9752959293
5. Konteynır Operasyonları ve Konteynır Yönetim; Doç.Dr Murat Erdal ,Ömer Faruk Görçün, Özhan Görçün, Mehmet Sıtkı Saygılı,, Beta yayınevi,2008 İstanbul,

7.5. Ulusal bilimsel toplantılarda ve bildiri kitabında basılan bildiriler

1. *Dangerous Goods Transportation and Water Protection Zones in Turkey: Competitive Risk Analysis*, Ömer Faruk GÖRÇÜN, (Bahçeşehir University), Özhan GÖRÇÜN(Bahçeşehir University), Yaşanur KAYIKÇI (Kadir Has University) TMMOB, 2. Su Kongresi Ankara, Türkiye
2. *International Legislations and Regulations for Food Transportation and Logistic Operations*, Ömer Faruk GÖRÇÜN, (Bahçeşehir University), Mehmet SAYGILI (Bahçeşehir University)10. Gıda Kongresi Atatürk Üniversitesi, Erzurum, Türkiye
3. *Carriage Time Sensitive And Perishable Goods In The Air Transportation* Özhan GÖRÇÜN(RODER), Yaşanur KAYIKÇI (Kadir Has University), Ömer Faruk GÖRÇÜN, (Kadir Has University), 10. Gıda Kongresi Atatürk Üniversitesi, Erzurum, Türkiye
4. *Uluslararası Mevzuatların Işığında Boya Ve Türevi Maddelerin Depolanması Ve Taşınması* Ömer Faruk GÖRÇÜN, (Kadir Has Üniversitesi), Özhan GÖRÇÜN (RODER) IIIIX. Boya ve Yardımcı Maddeler Kongresi 10–11–12 Nisan 2008 İstanbul
5. *Kömür ve Karbon İçeren Tehlikeli Maddelerin Karayoluyla Taşınması: Ömer Faruk GÖRÇÜN, (Kadir Has Üniversitesi), Özhan GÖRÇÜN(RODER), TMOBB Maden Mühendisleri Odası, 16. Kömür Kongresi Zonguldak 29-30 Mayıs 2008*
6. *Turkey's Maritime Transportation Policy In Black Sea Region: Compative Analyzes Of Rostov Region Ports Potantial For Foreign Trade And Maritime Policies Between Turkey And Russia* Ömer Faruk GÖRÇÜN(Bahçeşehir University) Özhan GÖRÇÜN(Bahçeşehir University) Necmettin AKTEN (İstanbul Üniversitesi International Logistics and Supply Chain Congress 2007 November İstanbul.
7. *Route Cost Analysis in International Road Transport Operations and Study of European Route: Murat ERDAL(İstanbul University), Ömer Faruk GÖRÇÜN(Bahçeşehir University) Özhan GÖRÇÜN(Bahçeşehir University) Mehmet Sıtkı SAYGILI (Bahçeşehir University) International Logistics and Supply Chain Congress 2007 November İstanbul.*

8. Modeling An Intermodal Transport System In Marmara Region; Ömer Faruk GÖRÇÜN And Özhan GÖRÇÜN; International Conference On Sustainable Value Creationıcovacs, 2008

Çalışma Hayatı :

2004-Devam ediyor Ro-Ro Taşımacılar Derneği: Mesleki Yeterlilik Eğitmeni.

2006-2007 Bahçeşehir Üniversitesi Meslek Yüksek Okulu: Uluslararası Lojistik Bölümü Öğretim Görevlisi

2007-2008 Kadir Has Üniversitesi Meslek Yüksek Okulu: Uluslararası Lojistik Bölümü Öğretim Görevlisi

2008- Devam ediyor.. Beykent Üniversitesi Meslek Yüksek Okulu: Uluslararası Lojistik Bölümü Öğretim Görevlisi