T.C.
DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
DENİZCİLİK İŞLETMELERİ YÖNETİMİ ANABİLİM DALI
YÜKSEK LİSANS TEZİ

TÜRKİYE'DE YURTİÇİ DENİZYOLU YÜK TAŞIMACILIĞINDA PAZAR POTANSİYELİ ANALİZİ

145336

Ayşe Bilge YILMAZ

Danışman
Prof. Dr. A. Güldem CERİT

-145336-

2004

YEMİN METNİ

Yüksek Lisans Tezi olarak sunduğum **"Türkiye'de Yurtiçi Denizyolu Yük Taşımacılığında Pazar Potansiyeli Analizi"** adlı çalışmanın, tarafımdan, bilimsel ahlak ve geleneklere aykırı düşecek bir yardıma başvurmaksızın yazıldığını ve yararlandığım eserlerin bibliyografyada gösterilenlerden oluştuğunu, bunlara atıf yapılarak yararlanılmış olduğunu belirtir ve bunu onurumla doğrularım.

Tarih
19.1.81.2004
Adı SOYADI
Ayşe Bilge YILMAZ

İmza

TUTANAK

Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü' nün 18.8.04 tarih ve 16...sayılı toplantısında oluşturulan jüri, Lisanüstü Öğretim Yönetmeliği'nin .....maddesine göre Bnz.İşl.Yön...Anabilim Dalı Yüksek Lisans /~~Doktora~~ öğrencisi Ayşe B. Yılmaz' nin.....konulu tezi/projesi incelenmiş ve aday 20.8.04.. tarihinde, saat0900 da jüri önünde tez savunmasına alınmıştır.

Adayın kişisel çalışmaya dayanan tezini/projesini savunmasından sonra ..... dakikalık süre içinde gerek tez konusu, gerekse tezin dayanağı olan anabilim dallarından jüri üyelerine sorulan sorulara verdiği cevaplar değerlendirilerek tezin/~~projenin~~ ..başarılı.....olduğuna oy.birliği.....ile karar verildi.

BAŞKAN
Prof Dr Hasan Nerat

ÜYE
Prof Dr A. Güldemcet

ÜYE
Yrd. Doç Dr. Serhan Zaimoğlu

YÜKSEKÖĞRETİM KURULU DOKÜMANTASYON MERKEZİ
TEZ/PROJE VERİ FORMU

Tez/Proje No: Konu Kodu: Üniv. Kodu

- Not: Bu bölüm merkezimiz tarafından doldurulacaktır.

Tez/Proje Yazarının
Soyadı: **Yılmaz** Adı: **Ayşe Bilge**

Tezin/Projenin Türkçe Adı: **Türkiye'de Yurtiçi Denizyolu Yük Taşımacılığında Pazar Potansiyeli Analizi**

Tezin/Projenin Yabancı Dildeki Adı: **Market Potential Analysis for Turkish Domestic Shipping**

Tezin/Projenin Yapıldığı
Üniversitesi: Dokuz Eylül Üniversitesi Enstitü: Sosyal Bilimler Enstitüsü Yıl:2004

Diğer Kuruluşlar:

Tezin/Projenin Türü:

Yüksek Lisans: ☒ Dili: Türkçe

Doktora: ☐ Sayfa Sayısı: 150

Tıpta Uzmanlık: ☐ Referans Sayısı: 138

Sanatta Yeterlilik: ☐

Tez/Proje Danışmanlarının

Ünvanı:Prof. Dr. Adı. A. Güldem Soyadı CERİT

Ünvanı: Adı. Soyadı

Türkçe Anahtar Kelimeler:
1- Pazar potansiyeli
2- Yük taşımacılığı
3- Kabotaj
4- Türkiye
5- Denizyolu

İngilizce Anahtar Kelimeler:
1- Market
2- Potential
3-Turkish
4- Domestic
5- Shipping

Tarih: 19.08.2004
İmza:
Tezimin Erişim Sayfasında Yayınlanmasını İstiyorum Evet ☒ Hayır ☐

ÖNSÖZ

Bu çalışma temel olarak; Denizciliğin uluslararası niteliği ve küreselleşme ile birlikte değerlendirildiğinde, Türkiye için, yurtiçi denizyolu yük taşımacılığının hem ulusal hedeflere ulaşmada hem de uluslararası platformda büyük önem taşıdığının ortaya konması ve iyileştirme için önerilerde bulunulmasını amaçlamaktadır.

Bu önem derecesinin küresel ve bölgesel karşılaştırmalarla tespiti, ülke içinde yurtiçi denizyolu yük taşımacılığında pazar potansiyelinin arttırılmasına yönelik önlemler alınırken değerlendirilmesi gereken öncelikli konudur. Bu kapsam dahilinde, Türkiye'de yurtiçi denizyolu yük taşımacılığında pazar potansiyelinin analiz edilmesi amaçlanmıştır.

Öncelikle bu çalışmanın her aşamasında, özellikle konusunun belirlenmesinde beni yönlendiren, değerli katkılarını benden esirgemeyen danışman hocam Dokuz Eylül Üniversitesi Deniz İşletmeciliği ve Yönetimi Yüksekokulu Müdürü Sayın Prof. Dr. A. Güldem CERİT'e, çalışmanın araştırma safhasında bilgi, tecrübe ve zamanını benden esirgemeyen Gümrük Muhafaza Genel Müdür Yardımcısı Sayın Rıza Mehmet KORKMAZ'a, İMEAK DTO Meclis Başkanı Sayın Erol YÜCEL'e, İMEAK DTO İzmir Şube Müdürü Sayın Erol ÇAĞLAR'a, DİE uzmanı Sayın Fikriye FAKİOĞLU'na, Doç. Dr. Okan TUNA'ya, Yrd. Doç. Dr. D. Ali DEVECİ'ye, Yrd. Doç. Dr. Ersel Zafer ORAL'a, Sayın Dr. Mustafa KALKAN'a, Öğ. Gör. Çimen KARATAŞ'a, Araş. Gör. Didem ÖZER'e ve ayrıca araştırmaya katılan tüm katılımcılara gösterdikleri ilgiden dolayı teşekkür ederim.

Göstermiş oldukları destek ve inançla, her zaman yanımda olduklarını hissettiren ve bu çalışmanın tamamlanmasında büyük katkısı olan aileme ve Yrd. Doç. Dr. Ömür Yaşar SAATÇIOĞLU'na, ve son olarak da Aslı YILMAZ ve Özgür ŞAKRAK'a sonsuz teşekkürler.

Ayşe Bilge YILMAZ
2004, İzmir.

TÜRKÇE ÖZET

Küreselleşmenin ve bölgesel işbirliklerinin gelişiminin hızlandığı 1990'lı yıllarla birlikte; yurtiçi denizyolu yük taşımacılığı pazarında, arzı ulusal bayraklı gemilerle sınırlandıran kabotaj tekeli uygulamaları; kıyısal, denizci pek çok ülke tarafından mercek altına alınmıştır. Bu gelişmeler ışığında, özellikle Avrupa Birliği'nde deniz kabotajı hizmetlerinde liberalizasyon ile hayat bulan bölgesel kabotaj kavramı, yakınyol deniz taşımacılığının da yasal çerçevesini belirlemektedir.

Bir başka açıdan bakıldığında; yurtiçi denizyolu yük taşımacılığı, 1950'lerle birlikte bir anda gelişen ve pek çok ülkede baskın ulaştırma sistemi haline gelen karayolu taşımacılığı kaynaklı sosyal ve ekonomik maliyetlerin en aza indirilmesi için sürdürülebilir ulaştırma sistemleri kapsamında büyük bir potansiyel teşkil etmektedir.

Türkiye'de yurtiçi denizyolu yük taşımalarında pazar potansiyeli üzerinde etkili olan belirleyicilerin tanımlanması ve ilişkilerinin analizi ana amacı doğrultusunda gerçekleştirlen bu çalışmada, literatür taraması ve istatistiksel ikinci el verilerin yorumlanmasına ek olarak Delphi tekniği kullanılarak uzman görüşlerinin kalitatif analizi sağlanmıştır.

İNGİLİZCE ÖZET

Cabotage practices which do not allow foreign flag in domestic shipping are under rewiev in many coastal and shipping nations, under the effect of development process of globalization and regional economic cooperations in the beginning of 1990s. The regional cabotage concept; which came into effect by maritime cabotage liberalization process in European Union, also determined the frame of short sea shipping.

Domestic shipping offers a considerable potential for decreasing the social and economic costs of road transport which became the dominant transport mode in many countries after the 1950s.

This study aims to define the characteristics and relationships which affect the market potential of Turkish domestic cargo shipping. In addition to the literature review and interpretation of the second hand statistical data, the Delphi technique is applied and the qualitative analysis of the experts is realized.

KISALTMALAR

A	AB	Avrupa Birliği
	ABD	Amerika Birleşik Devletleri
C	CEC	Avrupa Birliği Komisyonu
D	DfT	İngiltere Ulaştırma Bakanlığı
	DIS	Danimarka İkinci Sicili
	DİE	Devlet İstatistik Enstitüsü
	DLH	Demiryolları, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü
	DNM	Deniz Müsteşarlığı
	DPT	Devlet Planlama Teşkilatı
	DWT	Dead Weight Ton
E	ESN	Avrupa Yakınyol Deniz Taşımacılığı Ağı
G	GAP	Güneydoğu Anadolu Projesi
	GSYİH	Gayri Safi Yurtiçi Hasıla
I	ISR	Alman İkinci Sicili
İ	İDO	İstanbul Deniz Otobüsleri
J	JICA	Japon Uluslararası İşbirliği Ajansı
K	KGM	Karayolları Genel Müdürlüğü
M	MAR	Portekiz İkinci Sicili
	MARAD	ABD Ulaştırma Bakanlığı Denizcilik İdaresi
	MOMAF	Kore Denizcilik Bakanlığı
N	NAFTA	Kuzey Amerika Serbest Ticaret Anlaşması
Ö	ÖTV	Özel Tüketim Vergisi
R	REC	İspanya İkinci Sicili
	RODER	Ro-Ro Taşıyıcılar Derneği
	Ro-Ro	Roll-on Roll-off
T	TCDD	Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
	TCDD HDB	TCDD Hareket Dairesi Başkanlığı
	TTK	Türk Ticaret Kanunu
	TUGS	Türk Uluslararası Gemi Sicili
U	UKMM	İngiltere Deniz Otoyolları

TÜRKİYE'DE YURTİÇİ DENİZYOLU YÜK TAŞIMACILIĞINDA PAZAR POTANSİYELİ ANALİZİ

YEMİN METNİ i
TUTANAK ii
YÖK DOKÜMANTASYON MERKEZİ TEZ/PROJE VERİ GİRİŞ FORMU iii
ÖNSÖZ iv
TÜRKÇE ÖZET v
İNGİLİZCE ÖZET vi
KISALTMALAR vii
İÇİNDEKİLER viii
TABLO LİSTESİ xii
ŞEKİL LİSTESİ xiv
EK LİSTESİ xvi
GİRİŞ xvii

BİRİNCİ BÖLÜM

DÜNYADA YURTİÇİ DENİZYOLU YÜK TAŞIMACILIĞI

1.1. DÜNYADA YURTİÇİ DENİZYOLU YÜK TAŞIMACILIĞINDA KAVRAM VE TANIMLAR 1
1.2. DÜNYADA YURTİÇİ DENİZYOLU YÜK TAŞIMACILIĞI 2
1.2.1. Bölgesel Kabotaj Kavramı Dahilinde Yaşanan Eğilimler 2
1.2.2. Ulusal Kabotaj Kavramı Dahilinde Yaşanan Eğilimler 4
1.2.3. Seçilmiş Ülkelerde Yurtiçi Denizyolu Yük Taşımacılığı 10
1.2.3.1. Japonya 12
1.2.3.2. Şili 14
1.2.3.3. Amerika Birleşik Devletleri 16
1.2.3.4. İngiltere 19
1.2.3.5. Yunanistan 23
1.3. AVRUPA BİRLİĞİ'NDE YURTİÇİ DENİZYOLU YÜK TAŞIMACILIĞI 25
1.3.1. 15 Üyeli Avrupa Birliği'nde Denizyolu Yük Taşımaları 26
1.3.2. 25 Üyeli Avrupa Birliği Deniz Ticaret Filosu 31

1.3.3. Avrupa Birliği Ortak Denizcilik Politikasının Gelişimi ve Deniz Kabotajı Hizmetlerinde Liberalizasyon: Bölgesel Kabotajın Ortaya Çıkışı 33
1.3.3.1. Bölgesel Kabotajda İkinci Sicile Kayıtlı Gemilerin Durumu 35
1.3.3.2. Bölgesel Kabotajda Kamu Hizmeti Yükümlülükleri 36
1.3.4. Avrupa Birliği Ortak Denizcilik Politikası Kapsamında Yakınyol Deniz Taşımacılığını Tutundurmaya Yönelik Düzenlemeler 36
1.3.4.1. Yakınyol Deniz Taşımacılığını Tutundurmaya Yönelik Eylem Planı 39
1.3.4.2. Bölgesel Kabotajda Deniz Otoyolları Geliştirilmesi 42

İKİNCİ BÖLÜM
TÜRKİYE'DE YURTİÇİ DENİZYOLU YÜK TAŞIMACILIĞI

2.1. TÜRKİYE'NİN UZUN VADELİ GELİŞME STRATEJİSİ VE YURTİÇİ DENİZYOLU YÜK TAŞIMACILIĞI 48
2.2. TÜRKİYE'DE ULAŞTIRMA SİSTEMLERİNE GÖRE YURTİÇİ YÜK TAŞIMACILIĞI 52
2.2.1. Ulaştırma Sistemlerinde Yurtiçi Yük Taşımalarının Dağılımı 54
2.2.2. Ulaştırma Sistemlerinde Kamu Yatırımları 56
2.2.3. Ulaştırma Sistemlerinde Enerji Tüketimleri 57
2.3. TÜRKİYE'DE KARAYOLU YÜK TAŞIMALARI 58
2.3.1. Türk Karayolları Ağı ve Türkiye'de Motorlu Kara Taşıtları 60
2.3.2. Türk Karayolları Ağı Üzerinde Seyir ve Taşımalar 63
2.4. TÜRKİYE'DE DEMİRYOLU YÜK TAŞIMALARI 64
2.4.1. TCDD Şebekesi, Çeken ve Çekilen Araçlar 66
2.4.2. Türk Demiryolları Ağı Üzerinde Seyir ve Taşımalar 69
2.5. TÜRKİYE'DE YURTİÇİ DENİZYOLU YÜK TAŞIMALARI 71
2.5.1. Yıllar İtibariyle Limanlarda Gerçekleştirilen Yükleme-Boşaltma Faaliyetleri Kapsamında 72
2.5.2. Yükleme-Boşaltma Rakamları Arasındaki Dengesizlik 74
2.5.3. Yük Cinsleri İtibariyle 76
2.5.4. Yükleme-Boşaltma Limanları İtibariyle 81

2.6. TÜRK DENİZ TİCARET FİLOSU VE TÜRK BAYRAKLI GEMİLERLE YAPILAN TAŞIMALAR 81
2.6.1. Türk Deniz Ticaret Filosunun Yıllar İtibariyle Gelişimi ve Filo Kayıpları 81
2.6.2. Türk Deniz Ticaret Filosunun Gemi Tiplerine, Tonaj Gruplarına ve Yaş Ortalamalarına Göre Dağılımı 83
2.6.3 Yıllar İtibariyle Türkiye'nin Denizyolu Yük Taşımalarında Türk Bayraklı Gemilerin Payı 86
2.6.4. Türk Bayraklı Gemilerle Yapılan Yük Taşımalarında Yurtiçi Taşımaların Payı 88
2.6.5. Yük Cinsleri İtibariyle Türk Bayraklı Gemilerle Yapılan Taşımalar 89
2.7. TÜRKİYE'DE YURTİÇİ DENİZYOLU YÜK TAŞIMACILIĞININ YASAL ÇERÇEVESİ 95
2.7.1. Kabotaj Kanunu Kapsamında Türk Uluslararası Gemi Siciline Kayıtlı Gemilerin Durumu 95
2.7.2. Kabotaj Kanunu Kapsamında Gümrük Mevzuatı 97
2.7.3. Gümrük Mevzuatı Kapsamında Kabotaj Eşyasının Konteynerle Taşınması 98
2.7.4. Kabotaj Kanunu Bakımından Boş Konteyner Taşıması 98
2.8. TÜRKİYE'DE YURTİÇİ DENİZYOLU YÜK TAŞIMACILIĞI PAZARINA YÖNELİK ARAŞTIRMALAR 99

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM
TÜRKİYE'DE YURTİÇİ DENİZYOLU YÜK TAŞIMACILIĞINDA PAZAR POTANSİYELİ ANALİZİNE İLİŞKİN BİR UYGULAMA

3.1. ARAŞTIRMANIN AMACI 101
3.2. ARAŞTIRMANIN MODELİ 101
3.3. ARAŞTIRMANIN METODOLOJİSİ 106
3.3.1. Delphi Tekniği 106
3.3.2. Delphi Panelinin Uygulanması 109
3.4. ARAŞTIRMANIN BULGULARI 115
3.4.1. Türkiye'de Yurtiçi Denizyolu Yük Taşımacılığında Tutundurmaya Yönelik Bulgular 115
3.4.1.1. Ulaştırma Politikaları Kapsamında 115

3.4.1.2. Yasal Çerçevede 117
3.4.2. Türkiye'de Yurtiçi Denizyolu Yük Taşımacılığında İşbirliğine Yönelik Bulgular 119
3.4.3. Türkiye'de Yurtiçi Denizyolu Yük Taşımacılığında Limanlara Yönelik Bulgular 120
3.4.4. Türkiye'de Yurtiçi Denizyolu Yük Taşımacılığı Hizmetinin Niteliklerine Yönelik Bulgular 122
3.5. ARAŞTIRMA BULGULARININ DEĞERLENDİRİLMESİ 124
3.6. ARAŞTIRMANIN KISITLARI VE GELECEK ARAŞTIRMALAR İÇİN ÖNERİLER 127

SONUÇ VE ÖNERİLER 129
KAYNAKLAR 138
EKLER 1

TABLO LİSTESİ

		s.
Tablo 1:	Dünyada Kabotaj Uygulamaları (1990)	6
Tablo 2:	Japonya'da Yurtiçi Yük Taşımalarının Ulaştırma Sistemlerine Göre Dağılımı (1995)	12
Tablo 3:	Şili'de Yurtiçi Denizyolu Yük Taşımacılığını Tutundurmaya Yönelik Farklı Yaklaşımların; Potansiyel Etkileri, Maliyetleri ve Gerekli Koşullar	15
Tablo 4:	ABD Yurtiçi Deniz Ticaret Filosu (1993-2004)	16
Tablo 5:	ABD Yurtiçi ve Uluslararası Denizyolu Yük Taşımaları (1960-2002)	17
Tablo 6:	İngiltere'de Yurtiçi Denizyolu Yük Taşımaları (2002)	21
Tablo 7:	Avrupa Birliği Denizyolu Yük Taşımalarının Ülkelere Göre Dağılımı (2000-2002)	28
Tablo 8:	AB ve Aday Ülkeler Arasında Toplam Ticaret Hacminin Taşımacılık Sistemlerine Göre Dağılımı (2002)	30
Tablo 9:	Dünya ve Avrupa Birliği Deniz Ticaret Filosunun Gemi Tiplerine Karşılaştırması	31
Tablo 10:	AB'de Deniz Otoyollarının Temel Özelliklerini Taşıyan Mevcut Yakınyol Deniz Taşımacılığı Bağlantıları	46
Tablo 11:	Türkiye Kıyı İllerinin GSYIH, Gelişme Hızı, Nüfus ve Yüzölçümü Bilgileri (2001)	49
Tablo 12:	Yurtiçi Yük Taşımalarının Ulaştırma Sistemlerine Göre Dağılımı (ton) (1980-2001)	53
Tablo 13:	Yurtiçi Yük Taşımalarının Ulaştırma Sistemlerine Göre Dağılımı (ton/km) (1990-2002)	54
Tablo 14:	Kamu Yatırımlarının Sektörlere Göre Dağılımı (2001-2004)	54
Tablo 15:	İlk Yedi Beş Yıllık Kalkınma Planı Döneminde Ulaştırma Sektöründe Kamu Yatırımları	55
Tablo 16:	Ulaştırma Sektörü Kamu Yatırımlarının Dağılımı (1990-2000)	56
Tablo 17:	Türkiye'nin Enerji Üretimi, Tüketimi ve Tüketimde Ulaştırma Sektörünün Payı	57
Tablo 18:	Türk Karayolları Ağı Otoyollar ve Kaplamalı Yollar (1950-2003)	59
Tablo 19:	Karayolları Ağı Üzerinde Seyir ve Taşımalar (1950-2002)	61
Tablo 20:	TCDD Hatlarının ve Yollarının Uzunlukları	65

Tablo 21: TCDD ve 3. Şahıslara Ait Yük Vagonları Adet ve Kapasite Gelişimi (1985-2003) 66
Tablo 22: TCDD Uluslararası Yük Taşımaları 66
Tablo 23: TCDD Yurtiçi Yük Taşımaları 57
Tablo 24: Limanlarımızda Gerçekleştirilen Yükleme-Boşaltma Faaliyetleri Kapsamında Yıllar İtibariyle Yurtiçi Denizyolu Yük Taşımaları (1977-2001) 73
Tablo 25: Yük Cinsleri İtibariyle Yurtiçi Denizyolu Yük Taşımaları (1997-2001) 75
Tablo 26: TCDD Limanlarına Ait Bilgiler (2003) 77
Tablo 27: TCDD Limanlarında Yükleme-Boşaltma Faaliyetleri (1999-2003) 76
Tablo 28: Yükleme Limanları İtibariyle Yurtiçi Denizyolu Yük Taşımaları (1997-2001) 79
Tablo 29: Boşaltma Limanları İtibariyle Yurtiçi Denizyolu Yük Taşımaları (1997-2001) 80
Tablo 30: Türk Deniz Ticaret Filosunun Gelişimi (1982-2003) 82
Tablo 31: Filo Kayıpları (1988-2002) 83
Tablo 32: Türkiye'nin Denizyolu Yük Taşımalarında Türk ve Yabancı Bayraklı Gemilerin Payı (1983-2001) 87
Tablo 33: Yük Cinsleri İtibariyle Türkiye'nin Denizyolu Yük Taşımalarında Türk Bayraklı Gemilerin Payı (1992-2001 Ortalama %) 90
Tablo 34: Araştırma Modeline Yönelik Oluşturulan Kavramsal Kategoriler Çerçevesinde belirlenen İfadeler 105
Tablo 35: Birinci Aşama Sonuçları Özet Tablo 110
Tablo 36: İkinci Aşama Sonuçları Özet Tablo 112
Tablo 37: Türkiyede Yurtiçi Denizyolu Yük TaşımacılığınınUlaştırma Politikaları Çerçevesinde Tutundurulmasına Yönelik Bulgular 116
Tablo 38: Türkiyede Yurtiçi Denizyolu Yük Taşımacılığının Yasal Çerçevede Yapılacak Düzenlemelerle Tutundurulmasına Yönelik Bulgular 118
Tablo 39: Türkiyede Yurtiçi Denizyolu Yük Taşımacılığında İşbirliğine Yönelik Bulgular 120
Tablo 40: Türkiyede Yurtiçi Denizyolu Yük Taşımacılığında Limanlara Yönelik Bulgular 121
Tablo 41: Türkiye'de Denizyolu Yük Taşımacılığı Hizmetinin Niteliklerine Yönelik Bulgular 123

ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 1:	Kore'de Kabotaj Hizmetlerinin Liberalizasyonu	9
Şekil 2:	Güney Amerika'nın Güney Bölgesinde Kıyısal Taşımacılığı Etkileyen Kabotaj Kısıtlamaları ve İkili Anlaşmalar	10
Şekil 3:	Japonya'da Uzun ve Orta Mesafe Feri Rotaları	13
Şekil 4:	Şili Kıyı Şeridi	14
Şekil 5:	ABD'nde Yakınyol Deniz Taşımacılığı Rekabetçiliği Etkileyen Faktörler	19
Şekil 6:	İngiltere'de Yurtiçi Yük Taşımalarının Ulaştırma Sistemlerine Göre Dağılımı (2002)	20
Şekil 7:	İngiltere'de İç Su Yolları Trafiğinin Sınıflandırılması	20
Şekil 8:	İngiltere Deniz Otoyolları Çalışması Dahilinde Önerilmiş Deniz Otoyolları	22
Şekil 9:	Yunanistan'ın Yurtiçi Denizyolu Taşımacılık Ağı	24
Şekil 10:	AB'nde Yurtiçi Denizyolu Yük Taşımalarının Ülkelere Dağılımı	27
Şekil 11:	AB-İçi Uluslararası Denizyolu Yük Taşımalarının Ülkelere Dağılımı	27
Şekil 12:	AB-Dışı Uluslararası Denizyolu Yük Taşımalarının Ülkelere Dağılımı	27
Şekil 13:	AB İçinde ve Aday Ülkelerle AB Ülkeleri Arasında Gerçekleşen Uluslararası Denizyolu Yük Taşımalarının Karşılaştırılması (1999-2002)	30
Şekil 14:	25 Üyeli AB Deniz Ticaret Filosu	32
Şekil 15:	AB'de Yakınyol Deniz Taşımacılığının Tutundurulmasında Kamu-Özel Sektör İşbirliği	42
Şekil 16:	TEN-T Kapsamında Avrupa Birliği'nde Öncelikli Deniz Otoyolları	44
Şekil 17:	İtalya Deniz Otoyolları	45
Şekil 18:	Türkiye Ulusal Bölge Gelişim Aksları	50
Şekil 19:	Türkiye'de Motorlu Kara Taşıtları 2002	60
Şekil 20:	Türk Karayolları 2002 Yılı Trafik Hacim Haritası	62
Şekil 21:	Madde Cinslerine Göre Demiryolları Üzerinde Taşımalar (2003)	67
Şekil 22:	Bölgeler İtibariyle TCDD Şebekesi Üzerinde Madde Cinslerine Göre Yüklemeler (2003)	68
Şekil 23:	Limanlarımızda Gerçekleştirilen Yükleme-Boşaltma Faaliyetleri Kapsamında Yıllar İtibariyle Yurtiçi Denizyolu Yük Taşımaları	72

Şekil 24:	Limanlarımızda Gerçekleştirilen Yurtiçi Denizyolu Yük Taşımaları Yükleme-Boşaltma Faaliyetlerinin Yük Cinsleri İtibariyle Karşılaştırılması(1997-2001)	74
Şekil 25:	Yurtiçi Denizyolu Yük Taşımalarında Yük Cinsleri Bazında Ana Yükleme Limanları	78
Şekil 26:	Yurtiçi Denizyolu Yük Taşımalarında Yük Cinsleri Bazında Ana Boşaltma Limanları	79
Şekil 27:	Türk Deniz Ticaret Filosunun Gemi Tiplerine Göre Dağılımı	83
Şekil 28:	Dökme Yük Gemilerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (2002)	84
Şekil 29:	150-1.499 Dwt, 1.500-5.999 Dwt Petrol Tankerlerinin Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (2002)	85
Şekil 30:	Kuru Yük Gemilerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (2002)	85
Şekil 31:	150-1.499 Dwt, 1.500-5.999 Dwt Petrol Tankerlerinin Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (2002)	85
Şekil 32:	Türkiye'nin Denizyolu Yük Taşımaları (1983-2001)	86
Şekil 33:	Türk Bayraklı Gemilerle Yapılan Taşımalar (1983-2001)	89
Şekil 34:	2001 Yılında Yük Cinsleri İtibariyle Türk Bayraklı Gemilerle Yapılan Taşımalar	91
Şekil 35:	Türkiye'nin Denizyolu Sıvı Dökme Yük Taşımalarında Türk Bayrağının Payı (2001)	92
Şekil 36:	Türkiye'nin Denizyolu Karışık Eşya Taşımalarında Türk Bayrağının Payı (2001)	93
Şekil 37:	Türkiye'nin Denizyolu Katı Dökme Yük Taşımalarında Türk Bayrağının Payı (2001)	94
Şekil 38:	Türkiye'nin Denizyolu Konteyner ve Kereste Taşımalarında Türk Bayrağının Payı (2001)	94
Şekil 39:	Yurtiçi Denizyolu Yük Taşımacılığında Pazar Potansiyeli Belirleyicileri	102
Şekil 40:	Delphi Tekniği Akış Şeması	108

EK LİSTESİ

Ek 1:	3577/92 Sayılı Tüzüğün Yürürlüğe Giriş Tarihinden Önce İmzalanmış Olan Kamu Hizmeti Kontratları	1
EK 2:	Gümrük Baş Müdürlükleri Bazında Kabotaj Beyannameleri (2002-2003)	1
EK 3:	815 numaralı kabotaj Kanunu	1
EK 4:	Kabotaj Beyannamesi Örneği	1
Ek 5:	1.Aşama Uzmanlara Gönderilen Belgeler	1
Ek 6:	2. Aşama Uzmanlara Gönderilen Belgeler	1

GİRİŞ

1990'lı yıllarla birlikte bölgesel işbirlikleri çerçevesinde tekrar değerlendirilmeye alınan denizcilik politikaları kapsamında yurtiçi denizyolu yük taşımacılığı pazarında arzın sınırlarını belirleyen kabotaj kısıtlamaları bölgeselleşmektedir.

Bölgesel kabotaj, özellikle Türkiye için büyük anlam taşıyan AB'inde genişleme politikaları kapsamında öncelik arz eden yakınyol deniz taşımacılığının yasal çerçevesini belirlemektedir.

20. yüzyılın "Hesapla ve Tedarik Et" yaklaşımına dayanan ulaştırma politikalarının, 21. yüzyılda sürdürülemeyeceği açıktır.

Denizciliğin uluslararası niteliği ve küreselleşme ile birlikte değerlendirildiğinde Türkiye için yurtiçi denizyolu yük taşımacılığı büyük önem taşımaktadır. Bu çalışma ile aşağıda özetlenen alt bölümler aracılığı ile Türkiye'de yurtiçi denizyolu yük taşımacılığında pazar potansiyelinin analizi amaçlanmıştır.

Çalışmanın birinci bölümünde; Türkiye için örnek teşkil etmesi maksadı ile, bölgesel ve ulusal kabotaj kavramı dahilinde yaşanan gelişmeler özetlenmiş, seçilmiş ülkelerde ve Avrupa Birliği'nde yurtiçi denizyolu yük taşımacılığının boyutları değerlendirilmiştir.

Çalışmanın ikinci bölümünde; Türkiye'de ulaştırma sistemlerine göre yurtiçi yük taşımalarının, kamu yatırımlarının payı ve enerji tüketimleri değerlendirilmiştir. İkame/tamamlayıcı taşımacılık sistemleri kapsamında sadece, karayolu ve demiryolu yük taşımaları kapsama dahil edilmiş, aynı nedenle havayolu taşımaları ve boru hattı taşımaları araştırmanın konusu göz önüne alınarak kapsam dışında bırakılmıştır. Kabotaj taşımalarına yönelik olarak 2004 yılında akaryakıttan alınan ÖTV (Özel Tüketim Vergisi)'nin sıfıra indirilmesi ve liman masraflarının düşürülmesi ile tekrar gündem maddesi haline gelen Türkiye'de yurtiçi denizyolu yük taşımaları; yük cinsleri ve limanlar kapsamında tanımlandıktan sonra, arzı oluşturan Türk Deniz Ticaret Filosu, Türk bayraklı gemilerle yapılan taşımalarda yurtiçi denizyolu yük

taşımalarının payı ve yurtiçi denizyolu yük taşımacılığında yasal çerçeve; ilgili diğer konular olarak incelenmiştir.

Çalışmanın üçüncü bölümü gerçekleştirilen araştırmaya ayrılarak; uzman görüşlerinin değerlendirilmesine yönelik kalitatif bir teknik olan deplhi yöntemi kullanılarak Türkiye'de yurtiçi denizyolu yük taşımacılığında Pazar potansiyelinin arttırılmasına yönelik olarak stratejiler belirlenmesi amaçlanmıştır.

En son bölümde ise sonuç ve önerilere yer verilerek Türkiye'de yurtiçi denizyolu yük taşımacılığının geliştirilmesi için strateji önerileri tartışılmıştır.

BİRİNCİ BÖLÜM
DÜNYADA YURTİÇİ DENİZYOLU YÜK TAŞIMACILIĞI

1.1. YURTİÇİ DENİZYOLU YÜK TAŞIMACILIĞINDA KAVRAM VE TANIMLAR

Küreselleşen dünyada, ulusal denizcilik politikalarına ya da herhangi bir ulusal endüstri politikasına yer olmadığını savunanlar olacaktır. Bununla birlikte halen pek çok ülke ve bölgede, ulusal denizcilik politikaları önemini korumaya devam etmektedir (Sletmo, 2002a).

Ulusal denizcilik politikaları; genel ekonomi politikasının bir parçasıdır ve devletin ulusal denizcilik sektörü karşısında konumunu belirlemeyi amaçlar. Ulusal denizcilik politikaları; ekonomik, yasal ve idari kriterler çerçevesinde şekillenir. Devlet bu kriterlerle ulusal denizcilik sektörünün performansına ve gelişimine etki eder. Uluslararası denizcilik politikası; diğer ülkelerin filolarını ilgilendirecek tutum ve kriterleri belirlerken, ulusal denizcilik politikaları devletin ulusal denizcilik sektörüne bakışını belirler (Goulielmos, 1997).

Yurtiçi denizyolu yük taşımacılığında (kıyısal taşımacılık) ise, pek çok ulus herhangi bir bağımlılığa yol açabileceği düşüncesi ile yabancılara hizmet hakkı tanınması konusunda isteksizdir; bu durumda kabotaj sınırlamaları ile, söz konusu alanda ticaret hakkı sadece ulusal bayraklı gemilere tahsis edilir (Odeke, 1988). Kabotaj, uluslararası bir konudur; ve güvenlik, korumacılık ve "diğerleri yapıyor, ben niye yapmamayım" değerlendirmeleri üzerinden hayat bulmuştur (Raghuram, 2001).

"Kabotaj" sözcüğü, kıyı boyunca seyir anlamına gelen Fransızca "caboter" kelimesinden türemiştir (MARAD, 1990; ENCARTA, 2004) ve bir ülkenin iskele ve limanları arasında gemi işletme işidir (TDK, 1989). Uzakyol deniz seferinin karşıtı olarak kıyılar boyunca, özellikle bir devletin kendi limanları arasında yapılan ticaret, deniz seferi şeklinde de tanımlanır. "Kabotaj gemisi" ise, kabotaj hattında çalışan gemidir (Meydan Larousse, 1990).

"Deniz kabotajı" ise bir devletin bir limanından alınan yük ve yolcuların aynı ülkenin diğer bir limanına denizyolu ile taşınması anlamına gelir. Ancak günümüz tatbikatı bakımından yük ve yolcu taşıma faaliyetleri dışında kalan sair ticari

faaliyetler (denizde kurtarma ve yardım, römorkaj, kılavuzluk vb.) de bu kapsam içerisinde değerlendirilmektedir (Çalık, 1997).

Devletler çoğu kez karasularındaki egemenlik yetkilerini kullanarak; deniz ticaret filolarını korumak amacıyla, kabotaj faaliyetlerini kendi bayrağını taşıyan gemilere hasreder ve yabancı bayrak taşıyan gemileri bundan men ederler. Bu takdirde yabancı gemiler aleyhine bir "kabotaj yasağı" konmuş, milli gemiler lehine de bir "kabotaj tekeli" tesis edilmiş olur (Çalık, 1997).

Bir diğer şekilde ifade etmek gerekirse; yurtiçi denizyolu yük taşımacılığı hizmetlerinde arz, "kabotaj hakkı" konusundaki düzenlemelerle, ulusal bayraklı gemilerle sınırlandırılır.

Kabotaj yasağı koyma yetkisi, devletler hukukuna aykırı değildir. 1921 Barcelona Sözleşmesinde, 1944 Chicago Konvansiyonunda kabotaj yasağı koyma yetkisinin devletlere ait olduğu açık bir biçimde belirtilmiştir (Akten, 2004).

Kabotaj yasağı konulamayacak haller ise; kıyı sularının uluslararası su yollarının bir parçası olduğu durumlar (Süveyş ve Panama Kanalları gibi) ve uluslararası boğazlarla sınırlıdır (Odeke, 1988).

1.2. DÜNYADA YURTİÇİ DENİZYOLU YÜK TAŞIMACILIĞI

Kıyısal, denizci pek çok ülke tarafından kullanılan kabotaj tekeli uygulamaları, bölgesel işbirliklerinin ve küreselleşmenin hızlandığı 1990'lı yıllarla birlikte mercek altına alınmıştır. Seçilmiş ülkelerde *(Japonya, Şili, ABD, İngiltere ve Yunanistan)* yurtiçi denizyolu yük taşımacılığı uygulamalarına geçmeden; öncelikle bu gelişmelerin, bölgesel ve ulusal kabotaj kavramları dahilinde iki başlık olarak değerlendirilmesi daha uygun olacaktır.

1.2.1. Bölgesel Kabotaj Kavramı Dahilinde Yaşanan Eğilimler

Başta Avrupa Birliği olmak üzere pek çok bölgesel işbirliğinde, ulusal kabotaj sınırlamalarının, bölgesel işbirliklerinin temelini oluşturan serbest ticaret kavramı ile çatıştığının farkına varılmıştır (Frankel, 2004).

Avrupa Birliği'nin "Deniz Kabotajı", "Bölgesel Serbest Ticaret" ilişkisine bakışı şu şekilde özetlenebilir:

> *"Deniz Kabotajı bazı devletler tarafından sadece kendi bayrağını taşıyan gemilere tahsis edildiği için ulusal bir imtiyazdır. Bu ulusal imtiyaz, AB içinde hizmetlerin serbest dolaşımını engellemektedir ve bir çeşit "bayrak kayırmacılığı" (flag discrimination)dır. Engelleme ve kayırmacılık AB yasaları ile uyumsuzdur. Bu nedenle, kabotajda ulusal ayrıcalık kaldırılmalı ve kabotaj hizmetleri tüm üye ülke uluslarına açılmalıdır"* (Kiantoupampouki,1992).

AB üstte sıralanan gerekçeler ışığında, deniz kabotajı hizmetlerinde liberalizasyon öngören 3577/92 numaralı tüzük *(bkz.Bölüm 1.3.3.)* ile, bölgesel kapsamda, deniz kabotajında liberalizasyonun yasal çerçevesini belirlenmiş ve bu anlamda "Bölgesel Kabotaj" kavramının hayata geçmesini sağlamıştır. Türkiye'nin, ulusal ekonomik hedefleri dahilinde önem arz eden Avrupa Birliği'nde yurtiçi denizyolu yük taşımacılığının, bölgesel entegrasyon kapsamında aldığı boyutun ayrıntıları için bkz. Bölüm 1.3.

AB'nin aksine bölgesel kıyı taşımacılığına ilişkin yasal çerçeve bulunmamasına karşın, Dünya Bankası'nın mali desteği ile Orta Amerika Ortak Pazarı'nın *(Central American Common Market-CACM: Guatemala, Honduras, El Salvador, Nikaragua ve Kosta Rica)* her bir kıyısı için bölgesel kabotaj potansiyeli üzerine bir çalışma yapılmıştır. Söz konusu çalışma ayrıca; ana aktarma limanları aracılığıyla, bölgesel ürünlerin dünya pazarlarına ulaştırılmasında, yeni besleme hizmetlerinin potansiyelini de değerlendirmektedir (Breuillet vd, 2002). Breuillet vd. (2002) söz konusu araştırmanın özetini sunarken, Orta Amerika Ortak Pazarı'nda bölgesel kabotajın gerçekleşmesi için gerekli şartları da belirtmektedirler.

Tüm bu gelişmelerle benzer nitelikte, NAFTA ülkelerinden Kanada ve Meksika da ABD kabotaj yasaları kaynaklı kısıtlamaların NAFTA içi kıyı taşımalarına etkisini sorgulamaktadır (Frankel, 2004). Hatta 2003 yılında Kanada ve ABD Ulaştırma Bakanlıkları, iki ülke arasında artan yük ve yolcu trafiği ile baş edebilmek için, yakın yol deniz taşımacılığının geliştirilmesi amacıyla, öncelikle bilgi alışverişini öngören, bir işbirliği sözleşmesi imzalamışlardır (Fairplay, 2003d).

Pizzolante (2002) bölgesel kabotajın Andean Birliği ülkelerin *(Bolivya, Kolombiya, Ekvador, Peru ve Venezuella)* uluslararası konteyner taşımalarında rekabet edebilecek, ulusal deniz ticaret filoları oluşturabilmesi amacına yönelik kullanılması gerektiğini savunmaktadır.

Hoffmann (2001) iki nedenle, bölgesel taşımacılık ve ulusal kabotajda engellerin kaldırılmasının *(hem Latin Amerika hem de Karayipler'de)* ekonomik entegrasyonu pekiştireceğini savunmaktadır. Bu nedenler:

1. Karayolundan denizyoluna önemli bir kayma gerçekleştiğinde; karayolu taşımaları kaynaklı sıkışıklık ve çevre kirliliği en aza indirilir, karayolu alt yapısının bozulma oranı düşer,
2. Rekabet nedeniyle taşımalar daha ucuz gerçekleştirilir.

Yukarıda bahsi geçen bölgesel pazarlarda, ulusal deniz kabotajı ve/veya bölgesel deniz taşımacılığı hizmetlerinin "tümüyle liberalizasyonu" akılcı bir seçenek olarak görülmemektedir. Bunun yerine; bölgesel işbirlikleri kapsamında, ortaya çıkan "Bölgesel Kabotaj" kavramı giderek önem kazanmaktadır.

Bölgesel kabotaj; ekonomik entegrasyona sağlayacağı katkının yanı sıra, yük taşımalarının karadan denize kayması ile; karayolu taşımacılığı kaynaklı sosyal ve ekonomik maliyetlerin en aza indirileceği ve denizyolu taşımalarında da büyüyen pazarın ve artan rekabetin, işbirliği ile ulusal deniz filoları lehine, avantaja dönüştürülebileceği bir kavram olarak karşımıza çıkmaktadır.

1.2.2. Ulusal Kabotaj Kavramı Dahilinde Yaşanan Eğilimler

Küreselleşen dünyada, ülkeler bazında yurtiçi denizyolu yük taşımacılığında pazar üzerinde en etkili olan eğilim "hizmetlerde liberalizasyon" kavramıdır ve oldukça geniş bir yelpazede şekillenmektedir. Özellikle son yıllarda farklı uygulama alanları bulmuştur. Kabotaj tekelinin ulusal bayraklı gemilere tahsisinin amaçları ve sağladığı yararların uyuşup uyuşmadığı pek çok ülkede tartışılmaktadır.

Özet olarak; yurtiçi denizyolu yük taşımalarında liberalizasyonun aşağıdaki üstünlükleri sağladığı söylenebilir (Mattos ve Acosta, 2002):

1. Daha düşük navlun ücretleri,
2. Boş kapasitenin daha iyi kullanımı,
3. Daha sık hizmet,
4. Daha güçlü rekabet,
5. Muafiyetlere gerek kalmaması ve
6. Daha çok denizyolu yük taşımacılığı.

Tüm bu avantajlarının yanında artan rekabetten; ulusal denizcilik sektörünün olumsuz etkilenmesi de ülkeler bazında; en büyük çekince olarak karşımıza çıkmaktadır.

MARAD'ın *(ABD Ulaştırma Bakanlığı Denizcilik İdaresi)* (1990) 56 ülkenin ulusal bayrak ayrımcılığı kapsamında, kabotaj uygulamalarını inceleyen çalışması kapsamında ortaya çıkan verilerden yararlanılarak Tablo 1 oluşturulmuştur.

Söz konusu tabloda 1990 yılı itibariyle dokuz önemli denizcilik ülkesinin, ulusal denizcilik sektörünü desteklemeye yönelik olarak kullanabilecekleri politika araçları: "kabotaj tekeli, filo sübvansiyonları, gemi adamı gereklilikleri, sahiplik sınırlamaları, yerli inşa şartı ve bayrak değiştirme sınırlamaları" konusundaki tercihleri görülmektedir.

1990'dan bu yana geçen on dört yılda bu 9 ülkenin dördünde (*Avustralya, Yeni Zelanda, Çin, Brezilya*) ve Kore'de yurtiçi denizyolu yük taşımacılığı pazarını doğrudan ve büyük oranda etkileyecek gelişmeler yaşanmıştır. Söz konusu gelişmelere, daha çok ulusal denizcilik politikaları kaynaklı düzenlemeler neden olmuştur. Ticaret hacmi üzerine uluslararası taşımaların etkileri ve sonuçları bir diğer önemli nedendir. Bu düzenlemelerde kabotaj hizmetlerinin liberalizasyonu *(uluslararası hat işletmelerine verilen muafiyetler, bölgesel kabotaja entegrasyon, kabotajda boş konteyner taşımaları)* ve gemi adamı gereklilikleri konularında yeni yaklaşımlar getirilmiştir. Bu altı ülkede yurtiçi yük taşımacılığı pazarı ve yasal çerçevesinde yaşanan son gelişmeler ve eğilimler aşağıda incelenmiştir.

Yurtiçi denizyolu yük taşımalarında önemli potansiyele sahip diğer beş ülke *(Japonya, Şili, ABD, İngiltere ve Yunanistan)* Bölüm 1.2.3.'de incelenmiştir.

Tablo 1: Dünyada Kabotaj Uygulamaları (1990)

	Kabotaj	Yerli İnşa Şartı	Sahiplik Sınırlamaları	Filo Sübvansiyonları	Gemi Adamı Gereklilikleri	Bayrak Değiştirme Sınırlamaları	İLGİLİ YASA
ABD	X	X	X	-	X	X	*Title 46 USC App. 683 (Jones Act) and Sec. 289*
Avustralya	X	-	-	3	X	-	*Navigation Act of 1912*
Brezilya	X	X	X	X	X	X	*Shipping Law of 1967*
Çin	X	-	X	3	X	X	*Water Transportation Management and Registration Regulations*
İngiltere	2	-	-	3	X	-	*Merchant Shipping Act of 1988, Sec.33*
Japonya	X	-	X	X	X	4	*Japan Ship Law, Articles 1,3,4,5 (1988)*
Şili	X	-	X	3	X	X	*Maritime Transportation Law; Decree Law 600*
Yeni Zelanda	X	-	X	-	X	-	*Shipping and Seaman Act*
Yunanistan	X	-	X	-	X	1	*Legislative Decree 187/33, Articlers 164 to 180*

Not

"x" VAR "-" YOK

1. Bilgi elde edilememiştir.
2. Ülkeler yabancı gemileri dışlamamakla beraber kısıtlama uygulamaktadır.
3. Dolaylı faydalar sağlanmıştır.
4. Bayrak değiştirme kontrole ve izne tabidir

(Kaynak: MARAD, 1990)

- **Avustralya :**

Avustralya'da 2001 yılından bu yana, ithalatın uluslararası taşımalardaki payı %5,4 oranında artarken, Avustralya ihracatı %15,1 oranında düşmüştür. Azalan ihracat ve artan ithalatın yarattığı Avustralya deniz taşımalarındaki dengesizlik, Haziran ayındaki 1,49 milyar dolarlık ticaret açığı ile açıkça belgelenmiştir. Bu, çift taraflı bir durgunluktan daha iyi görünse bile tek yönlü trafik özellikle ithalat limanlarında boş konteyner fazlasına neden olmaktadır. Operasyonel kapasitesi %80 olan boş konteyner parkları %77-78 oranında dolu durumdadır ve dikkatli ekipman yönetimi yapılmaz ve hatlar boşaltmalarını zamanlı bir disipline oturmazsa 2004 Ağustos'una kadar durumun devam etmesi beklenmektedir (CI, 2003e).

Yurtiçi denizyolu yük taşımacılığı pazarını belirli şartlar dahilinde , halihazırda yabancı bayraklı gemilere açmış olan Avustralya'da son yıllarda kıyı taşımacılığına

konu olan yükler, giderek artan bir oranda, yabancı bayraklı gemilerle taşınmaktadır (Fairpaly, 2003b).

Bu nedenle; 7 Ağustos 2003 tarihinde Yüksek Mahkemenin aldığı karar, Avustralya ulusal denizcilik birliklerinin bir zaferi olarak nitelendirilmektedir. Ülkenin kırılgan kabotaj kurallarını güçlendiren söz konusu karara göre; yurtiçi kıyısal ticarette düzenli hizmet veren yabancı bayraklı gemilerde çalışan gemi adamları için Avustralya yasalarının öngördüğü ödeme ve çalışma koşulları sağlanacaktır (Fairpaly, 2003b) .

Avustralya Armatörler Birliği Başkanı Lachian Payne, Yüksek Mahkeme kararının kabotaj uygulamalarındaki kargaşayı bir nebze de olsa giderdiğini; Avustralya bayraklı gemilerle yabancı bayraklı gemiler arasındaki maliyet farkının bu yolla kapanabileceğini; ancak maliyetlerin uluslararası standartlar yerine daha yüksek bir seviyede standartlaşmasından endişe ettiklerini belirtmiştir (Fairpaly, 2003b) .

Yabancı gemilerin Avustralya limanları arasında yurtiçi yük taşıması yapabilmeleri için "tek sefer izni" ya da "devam eden sefer izni" almaları gerekmektedir. Bu izinlerin maliyetleri sırasıyla 200-400 Avustralya $'dır ve en az beş gün önce başvuru gerektirmektedir. Acil izinler için ise iki kat ücret alınmaktadır (Cl, 2003e).

- **Yeni Zelanda :**

Yeni Zelanda 1994 yılında kabotajı resmen kaldırmıştır. Henüz yurtiçi denizyolu yük taşımalarının sadece %7'si yabancı bayraklı gemilerle taşınmasına rağmen ulusal armatörler ve işçi sendikaları kabotajda liberalizasyonun tekrar gözden geçirilmesi gerektiği yönünde baskı oluşturmaktadırlar. Diğer taraftan liberalizasyon yanlıları *(uluslararası gemi operatörleri, sanayiciler, ithalatçılar, ihracatçılar)* da Yeni Zelanda'nın kabotajın kaldırılması ile en azından boş konteynerlerin taşınması yönünde fayda sağladığını öne sürmektedir (Cleghorn, 2001; Cl, 2003a).

Cleghorn (2001) da, Yeni Zelanda'da kabotaj tekelinin kaldırıldığı 1994 yılında yurtiçi denizyolu yük taşımalarında 7 liman arasında, 6 hatta hizmet verilirken, 2001 yılı itibariyle büyük bir gelişme kaydedilerek 11 liman arasında 16 hatta hizmet verildiğini belirtirken yabancı bayrakla rekabetin pazarın gelişimine katkıda bulunduğunu savunmaktadır.

Yeni Zelanda Ulaştırma Bakanı Paul Swain, halihazırdaki "açık kabotaj" politikasının denizcilik endüstrisine zarar verdiğini düşünen sendikaların ve ulusal armatörlerin, kabotaj tekeline geri dönme yanlısı olduğunu bildiklerini, bu konudaki tüm görüşleri ve taşıyanların fiyatlandırma ve hizmet uygulamalarını değerlendirmeye alacaklarını belirtmiştir (CI, 2003b).

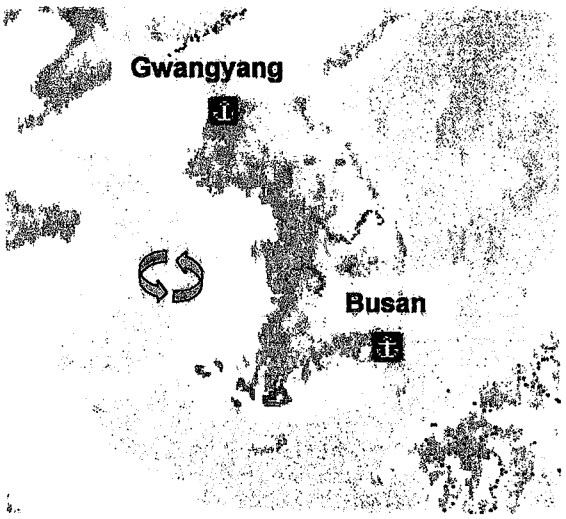
- **Çin :**

Çin ve Hong Kong'un daha yakın ilişkiler geliştirme amacı ile 30 Haziran 2003 tarihinde imzaladıkları anlaşmanın deniz taşımacılığını ilgilendiren bölümleri uluslararası düzenli hat işletmecilerini de ilgilendirmektedir. Anlaşma tarihine kadar yabancı işletmeler boş konteynerleri Hong Kong'a, oradan da Çin limanlarına taşımak zorundaydılar. Fakat şu anda Çin kabotaj kurallarını esnetmiş ve yabancı işletmelere iç limanlar arasında boş konteyner taşıma izni vermiştir (Fairplay, 2003c).

Bu karar aynı zamanda limanlardaki boş konteyner sayılarındaki dengesizliği düzeltmeyi de amaçlamaktadır. Çünkü bazı limanlarda ihracat yükü için önemli derecede boş konteyner sıkıntısı yaşanırken, bazılarında yoğun ithalat nedeniyle boş konteyner fazlalığı oluşmaktadır (Fairplay, 2003c).

- **Kore :**

Kore Denizcilik Bakanlığı (MOMAF) 1 Ekim 2003 tarihinden itibaren Busan ve limanları arasında (Şekil 1) kabotaj kurallarını esneteceğini açıklamıştır. (CI, 2003d). Kabotaj yasalarının bu iki liman arasında esnetilmesinden bu yana, pazara Maersk Sealand ve APL'nin de aralarında bulunduğu altı uluslararası düzenli hat işletmecisi girmiş ve 2003 yılı Ekim-Aralık döneminde, Busan ve Gwangyang hattında 3,252TEU taşıma gerçekleşmiştir (CI, 2004a).



Şekil 1: Kore'de Kabotaj Hizmetlerinin Liberalizasyonu
(Kaynak: Encarta, 2004, CI, 2003a)

Kore'de bu kararla ilişkili olarak, uluslararası düzenli hat işletmecileri, besleme taşımacılık yapan işletmelere karşı rekabette artan bir oranda üstünlük sağlamaktadırlar. Bunun sebebi ise kıyı ve yakınyol taşımacılığında navlun oranlarını destekleme gücüne sahip olmaları gösterilmektedir (CI, 2004a).

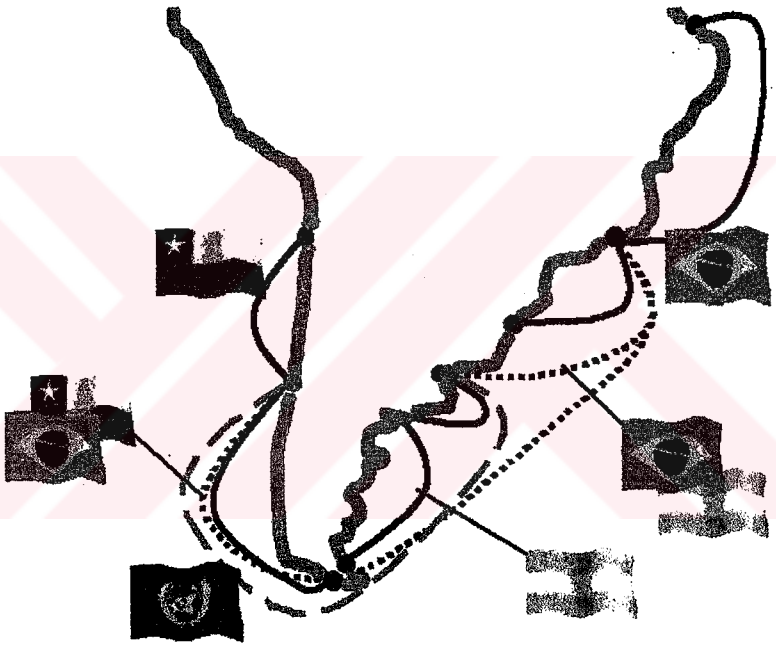
- **Brezilya :**

Brezilya'da kabotaj taşımacılığı, son dört yıldır her yıl %30 ve %60 arasında değişen oranlarda artış göstermiş ve yıllık 240.000 TEU'ya ulaşmıştır. Bu pazarda Alianca, Docenave ve P&O Nedlloyd'un (PONL) yan kuruluşu Mercosul hizmet vermektedir (CI, 2002a). Söz konusu hat işletmeleri, Brezilya bayraklı gemi sayısının, kabotaj ticaretinde kaydedilen sürekli büyümeye cevap verecek yeterlilikte olmadığını belirtmektedirler (CI, 2003c).

Brezilya Armatörler Birliği Syndarma; Ulaştırma Bakanlığı'na ve bakanlığın denizcilikle ilgili birimi Antaq'a yazılı başvuruda bulunarak, Itajai'deki tersanelerde iki konteyner gemisi *(1.700 TEU'luk iki geminin maliyeti 68 milyon dolardır)* yapımına başlamazsa, PONL'un kabotaj hizmetlerinin durdurulması talebinde bulunmuştur. Bu gemileri inşa etme sözü üzerine PONL'a üç yıl önce; Brezilya bayrağı ile işletmecilik hakkı tanınmış, eşit tonajda iki gemi kiralayarak bu haklarla işletmesine izin verilmiştir (CI, 2004a).

Brezilya'nın diğer Güney Amerika ülkeleri Arjantin ve Şili ile arasındaki; uluslararası ticarete konu olan yüklerin, denizyolu ile taşınması da, karşılıklılık esasına dayanan (bilateral) iki ayrı anlaşma ile düzenlenmektedir. Söz konusu anlaşmalara göre; Brezilya-Arjantin arasındaki ticaret Brezilya ya da Arjantin bayraklı gemilerle; Brezilya-Şili arasındaki ticaret Brezilya ya da Şili bayraklı gemilerle yapılmak zorundadır (Baird vd., 2002).

Bu anlaşmaların öngördüğü kısıtlamalar, her üç ülkenin kabotaj tekelini öngören yasaları ile birleştiğinde (Şekil 2); Güney Amerika'nın güneyindeki uluslararası ticareti büyük ölçüde kısıtlamaktadır



Şekil 2: Güney Amerika'nın Güney Bölgesinde Kıyısal Taşımacılığı Etkileyen Kabotaj Kısıtlamaları ve İkili Anlaşmalar
(Kaynak: Baird vd, 2002; *Bayraklar; söz konusu rotada hizmet verebilecek gemilerin tescil zorunluluklarını temsil etmektedir.*)

1.2.3. Seçilmiş Ülkelerde Yurtiçi Denizyolu Yük Taşımacılığı

21. yüzyılın başında, ulaştırma politikalarının, 20. yüzyıl politik düşüncesine egemen olan eski "hesapla ve tedarik et" yaklaşımından farklı olma zorunluluğu vardır. Yine de, yeni bin yılda da ulaştırmanın; karayolu sıkışıklığı ve olumsuz *etkileri (kazalar, çevre kirliliği, karayolu altyapısı hasarları, karayolu inşa ve yenileme*

maliyetleri, düşen ulaştırma verimliliği, yükselen ulaştırma maliyetleri vb.) çerçevesinde şekilleneceği görülmektedir. Bu zamana, kadar politika belirleyicileri tarafından göz ardı edilen denizyolu taşımacılığı, karayollarındaki üzerindeki trafik hacmini düşürebileceğinden, üstte sıralanan sorunların pek çoğu için potansiyel bir çözüm yolu olarak güçlendirilmelidir (Rowlinson ve Wixey, 2002).

Pek çok endüstrileşmiş ekonomide, temel sektörlerden (tarım ve madencilik) sanayi sektörüne bir kayma gerçekleştiğinden bu yana; daha uzun arz zincirleri özellikle yurtiçinde, bu gelişmeye daha uygun olan karayolu için, ulaştırma talebini arttırmıştır. Eş zamanlı olarak, karayolları ağı arzının gelişiminde de karayolu yük taşımacılığının ticari üstünlüğünü arttıran büyük ilerleme gözlenmiştir (Saldanha ve Gray, 2002)

Karayoluna göre denizyolu ton/km maliyetleri çok daha düşüktür, ancak bu avantaj; yük elleçleme ve zaman kayıpları kaynaklı maliyetlere karşı dengelenmek durumundadır (Rowlinson ve Wixey, 2002). Geçmişte deniz taşımacılığının lojistik tedarik zincirlerindeki rolü sorgulanmıştır ancak; yeni yük elleçleme tekniklerinin gelişimi, hızlı gemi teknolojisi, bilgi sistemleri ve yeni yönetim tekniklerinin sunumu, gelecekte ulaştırma çözümünün sürdürülebilir olması fikri ile birleşince, çağdaş yük taşımacılığında yakınyol deniz taşımacılığının etkin bir rolü (karayolu taşımacılığını tamamlama ve ikame etme) olacağı açıktır. Gelecekte; giderek artan talep karşısında, karayolu kaynaklı problemlere çözüm olabileceği ve aynı zamanda müşteri tatmini sağlayabileceği düşünülen yakınyol deniz taşımacılığının ön plana geçeceği görülmektedir (Paixao ve Marlow, 2001).

Yurtiçi denizyolu yük taşımaları için önemli potansiyele sahip Japonya, Şili, ABD, İngiltere ve Yunanistan'da egemen ulaştırma politikaları, coğrafi özellikler ve pazar özellikleri bakımından önemli farlılıklar gözlenmekle birlikte; söz konusu ülkelerde kıyıya paralel ve/veya ada-anakara hatlarında ro-ro ve feri taşımacılığı; büyük öneme sahiptir ya da karayolundan denizyoluna yük ve yolcu taşımacılığında kayma gerçekleştirilebilmesi için potansiyel bir çözüm yolu olarak değerlendirilmektedir. Ayrıca yakınyol deniz taşımacılığı kavramı da bu ülkelerde giderek önem kazanmaktadır. Yukarıda değinilen konular itibariyle, söz konusu ülkelerde yurtiçi denizyolu yük taşımacılığı ayrıntılı olarak ilerleyen bölümlerde incelenmiştir.

1.2.3.1. Japonya

Japonya, bir ada ülkesi olması dolayısıyla deniz taşımacılığı için çok uygundur ve sıkışık karayollarına ve uzun kıyı şeritlerine sahip pek çok ülke için örnek teşkil edecek nitelikte bir feribot ağına sahiptir. 1995 yılında Japonya'da yurtiçi taşımaların ulaştırma sistemlerine göre dağılımı Tablo 3'de görülmektedir.

Tablo 2: Japonya'da Yurtiçi Yük Taşımalarının Ulaştırma Sistemlerine Göre Dağılımı (1995)

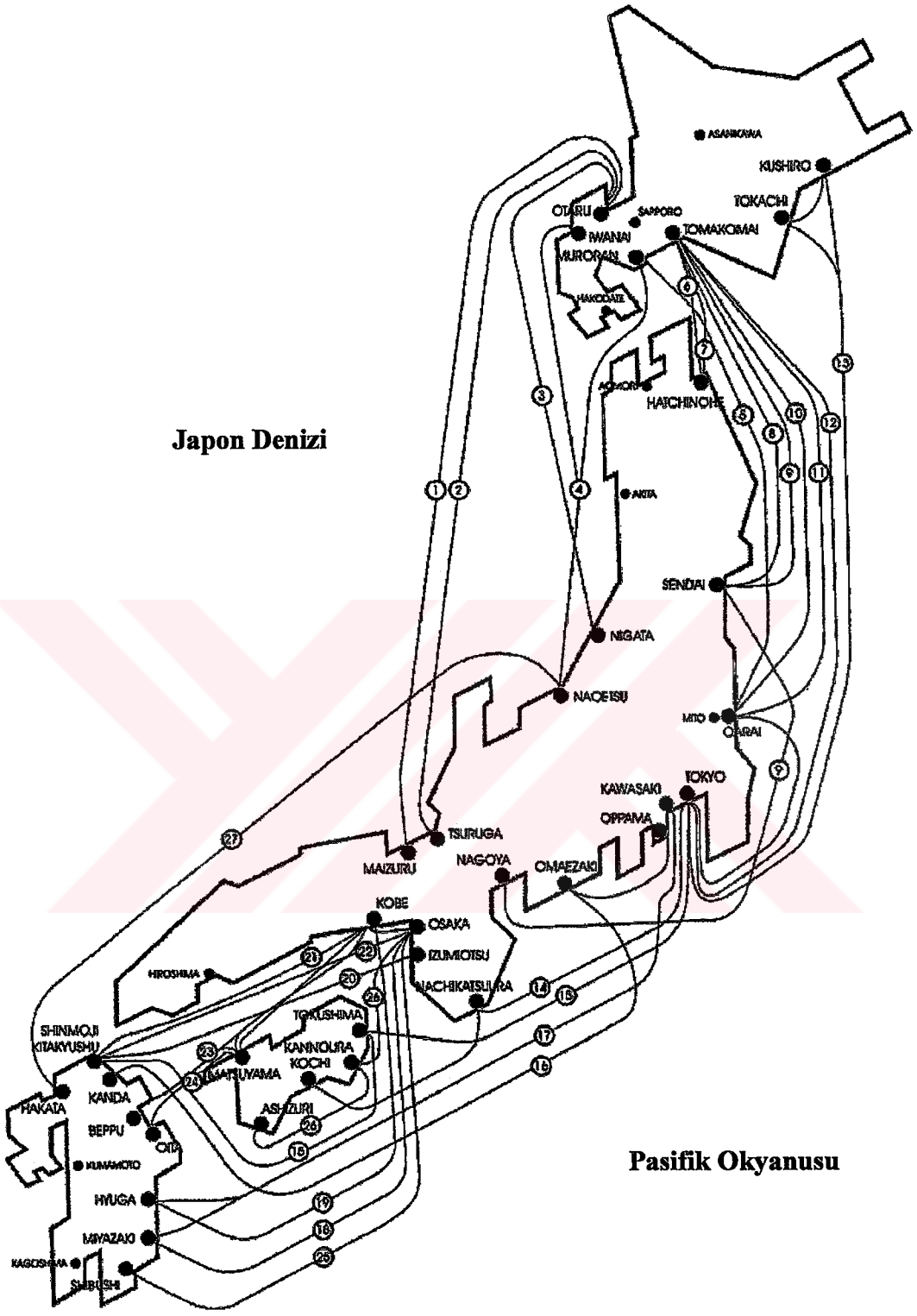
	Milyon ton	**%**	**Milyar ton/km**	**%**
Karayolu	5.863	90	293	53
Demiryolu	77	1	25	4
Denizyolu	549	9	238	43
TOPLAM	6.489	100	556	100

(Kaynak: Baird, 2000)

Matsuo vd. (2001) Japonya'da CO2 emisyonlarının dörtte birinin lojistik faaliyetler kaynaklı olduğunu ve bu sorunun ancak; karayolu taşımacılığı için çevresel vergiler ve resmi sınırlamalarla desteklenerek, çözülebileceğini savunmaktadır.

Japonya'da 1960 yılından bu yana çalışan ro-ro feri hatları; 1999 yılı itibariyle Pasifik Okyanusu ve Japon Denizi kıyılarında 13 adet uzun *(>300 km)* ve orta *(100-300 km)* mesafe feri operatörü tarafından işletilen ve dört adayı birbirine bağlayan 27 hattan (Şekil 3) oluşmaktadır. 1994 yılı verilerine göre, Japonya'da feri taşımaları, toplam yurtiçi denizyolu taşımalarının ton bazında %4,5'sını (10,9 milyar ton/km) oluşturmuştur (Baird, 2000).

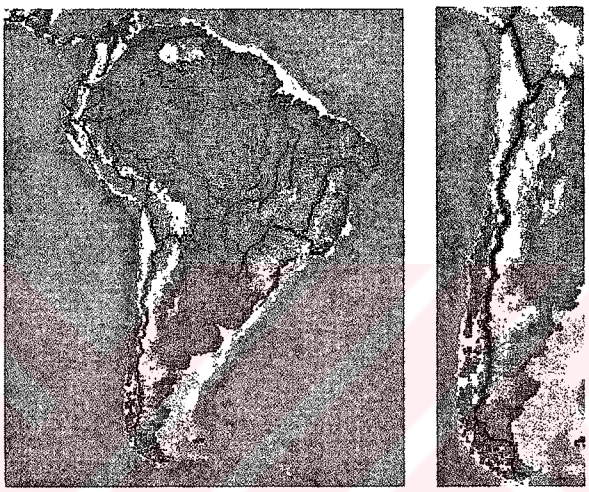
Ancak ucuz karayolu taşımacılığı rekabeti ve yüksek gemi adamı maliyetleri nedeniyle; Japonya'da pek çok feri operatörü kar yapamaz duruma gelmiştir ve endüstrinin geleceğini garanti altına almak için önlemler alınmalıdır. Japonya feri hatlarının hizmetlerini Asya'nın diğer bölgelerine doğru genişletmesi, Avrupa Birliği'nde olduğu gibi, gelecek için potansiyel bir fırsat teşkil etmektedir (Baird, 2001).



Şekil 3: Japonya'da Uzun ve Orta Mesafe Feri Rotaları
(Kaynak: Baird, 2000)

1.2.3.2. Şili

4300 km uzunluğundaki kıyı şeridi ve sadece 180 km olan genişliği nedeni ile Şili yurtiçi denizyolu yük taşımacılığında büyük bir sıçrama yapmaya adaydır (Şekil 4). Ancak, besleme ve kabotaj hizmetlerinde görülen ihtiyaca rağmen Şili'de denizyolu, yurtiçi yük taşımalarının çok küçük bir bölümüne hizmet sunabilmektedir. Pek çok Latin Amerika ülkesine benzer bir şekilde yurtiçi taşımaların yaklaşık %95'i karayolu ile gerçekleştirilmektedir (CI, 2002a).



Şekil 4: Şili Kıyı Şeridi
(Kaynak: Encarta, 2004)

Mattos ve Acosta (2002) Şili'de yurtiçi denizyolu yük taşımalarının 2000 yılında yaklaşık 9,5 milyon ton olarak gerçekleştiğini ve hesaplamalara göre 2005 yılına kadar bu rakamlarda önemli bir değişme yaşanmayacağını belirtmiştir. 1978 yılında yürürlüğe giren "Deniz Ticaret Filosunu Geliştirme Yasası" kapsamında Şili, kabotaj tekelini ulusal bayraklı gemilerine tahsis etmiştir. Yabancı bayraklı bir ticaret gemisinin kabotaj hattında hizmet verebilmesi, ulusal bayraklı gemilerin bulunmadığı durumlar için 900 tonluk yükleme limiti ile sınırlandırılmıştır.

Şili'de kabotaj tartışmaları, farklı politik yaklaşımları da su yüzüne çıkarmaktadır; Ulaştırma ve Telekomünikasyon Bakanlığı hükümetin bu hizmet alanına bir esneklik getirmenin yollarını araştırdığını vurgulamıştır (Mattos ve Acosta, 2002). Baird vd (2002) ise Şili'de yurtiçi denizyolu yük taşımacılığını tutundurmaya yönelik farklı yaklaşımların; potansiyel etkilerini, maliyetlerini ve gerekli koşullarını incelemiştir (Tablo 3).

Tablo 3: Şili'de Yurtiçi Denizyolu Yük Taşımacılığını Tutundurmaya Yönelik Farklı Yaklaşımların; Potansiyel Etkileri, Maliyetleri ve Gerekli Koşullar

	Kabotaj Hizmetlerinde Karşılıklılık Esasına Dayalı Bölgesel Anlaşmalar	**Uluslararası Düzenli Hat İşletmelerinin Artık Kapasitede Kabotaj Yükü Taşımalarına İzin Verme**	**Yeni Ro-Ro Feri Hizmetleri, (Chilean Maritime Highway)**
ETKİLER			
Taşıma Hacmine Muhtemel Etkisi	Düşük. Mercosur'la bir anlaşmaya varılırsa, daha çok orta ve güney bölgeler arasında	Orta. Daha çok orta ve güney bölgeler arasında Kuzey –Güney hatları	Yüksek. Kargonun büyük bir bölümü kamyonla taşınmakta.
Uluslararası taşıma maliyetlerine muhtemel etkisi	Orta. Güney Amerika ticareti için	Yüksek.	Düşük.
Bölgesel entegrasyona muhtemel etkisi	Yüksek.	Düşük.	Orta. Bir ülkeden daha fazlasını kapsayacak şekilde geliştirilebilir
MALİYETLER			
Yeni altyapı için gerekli yatırım	Yok	Yok	Daha çok ro-ro rampaları için.
Beklenen karşı görüş	Zayıf Belki karayolu taşımacıları	Güçlü Daha çok ulusal taşıyıcılar ve karayolu taşımacıları	Zayıf
KOŞULLAR			
Liman kolaylıkları	Faydalı	Faydalı	Gerekli
Karayolu ile eşit rekabet, karayolu ücretleri, yasal zorluklar, yakıt vergileri	Faydalı	Faydalı	Faydalı
Sübvansiyonlar, vergi ayrıcalıkları yada kredi kolaylıkları ile finansal destek	Gerçekçi değil	Gerçekçi değil	Faydalı Ticari sürdürülebilirliğe bağlı olarak muhtemelen gerekli
Brezilya ile çift taraflı anlaşmanın sona erdirilmesi	Faydalı	Gerçekçi değil	İlgisiz

(Kaynak: Baird vd, 2002)

1.2.3.3. Amerika Birleşik Devletleri

Mevcut ABD kıyısal taşımacılık sisteminin oldukça sınırlı olması, yurtiçi taşımacılığa konu olan konteyner ve treylerlere hizmet verilememesine ve bu nedenle söz konusu yüklerin çoğunlukla kamyonlarla, büyük oranda da kıyıya paralel karayolları üzerinden taşınmasına neden olmaktadır (NPWI, 2000).

ABD Ulaştırma Bakanlığı, 2010 yılı itibariyle Doğu kıyısındaki karayolu trafik artışına mevcut altyapının cevap veremeyeceğini belirtmiştir. Karayollarındaki konteyner taşımaları kaynaklı sıkışıklığın ancak, bu amaca uygun yurtiçi deniz ticaret (kabotaj) filosunun inşasıyla gerçekleştirilebileceğini düşünen bir kongre üyesi de ABD Ulaştırma Bakanlığı (MARAD) denetimindeki fondan yararlanılarak yakınyol deniz taşımacılığının geliştirilmesi yönünde öneride bulunmuştur (Fairpaly, 2003a) .

Amerikan yurtiçi deniz ticaret filosunun 1993-1999 yıllar arasındaki gelişimi ve 2004 yılı için hesaplanmış tahmini değerleri Tablo 4'de görülmektedir. Filoda özellikle tanker tonajında büyük bir düşüş gözlenmektedir. Büyük oranda iç su yollarında taşıma yapmak için kullanılan kuru yük bargelarının tonajında bir artış göze çarpmaktadır.

Tablo 4: ABD Yurtiçi Deniz Ticaret Filosu (1993-2004)

	Milyon DWT								Yıllık değişim%		
	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2004*	98-99	93-98	99-04
Kuru Dökme Yük Gemileri	2,7	2,7	2,5	2,7	2,7	2,8	2,7	2,5	-1,3	0,7	-1,3
Tankerler	9,2	8,2	7,8	7,7	7,1	7,2	6,7	4,6	-7	-4,7	-7
Kuru Yük Bargeları	35,2	35	36,2	38,7	39,6	40	40,4	42,4	1	2,6	1
Tank Bargelar	9,7	10	10,2	10,3	10,2	10,1	10	9,5	-1	0,8	-1

(Kaynak: MARAD, 2000)
*Hesaplanmış Tahmini Değerlerdir.

ABD yurtiçi ve uluslararası denizyolu yük taşımalarının 1960-2002 tarihleri itibariyle gelişimi Tablo 5'de görülmektedir. Buna göre; 1960-1990 döneminde yurtiçi taşımaların toplamdaki payı uluslararası taşımalardaki artışa paralel olarak azalmıştır.

İç su yolları taşımacılığının en büyük paya sahip olduğu Amerika'da 1990'dan bu yana yurtiçi taşımalar sürekli bir düşüş göstermiştir.

Tablo 5: ABD Yurtiçi ve Uluslararası Denizyolu Yük Taşımaları (1960-2002)

milyon ton	1960	1970	1980	1990	1995	2000	2001	2002
TOPLAM	1.099,9	1.531,7	1.998,9	2.163,9	2.240,4	2.424,6	2.393,3	2.340,3
Uluslararası	**339,3**	**581,0**	**921,4**	**1.041,6**	**1.147,4**	**1.354,8**	**1.350,8**	**1.319,3**
İthalat	211,3	339,3	517,5	600,0	672,7	939,7	951,8	934,9
İhracat	128,0	241,6	403,9	441,6	474,7	415,0	399,0	384,3
Yurtiçi	**760,6**	**950,7**	**1.077,5**	**1.122,3**	**1.093,0**	**1.069,8**	**1.042,5**	**1.021,0**
İç su yolları	291,1	472,1	535,0	622,6	620,3	628,4	619,8	608,0
Kıyısal	209,2	238,4	329,6	298,6	266,6	226,9	223,6	216,4
Büyük göller	155,1	157,1	115,1	110,2	116,1	114,4	100,0	101,5
Liman içi	104,2	81,5	94,2	86,4	83,1	94,6	93,2	90,0
Karasuları içi	1,0	1,6	3,6	4,5	6,9	5,5	5,9	5,1

(Kaynak: MARAD, 2002)

Mal ve hizmet ticaretinde her zaman serbestleşmenin savunucusu olan ve diğer ülkelerde pazar açıkları bulma çabalarını ısrarla sürdüren ABD'nin yasa ve düzenlemelerindeki diğer koruyucu öğeler arasında Jones Act *(ABD deniz kabotajı yasaları)*, bahsi geçen çabalara ters düşen bir çelişki arz etmektedir (Frankel, 2004).

31 farklı yasadan oluşan Jones Act (1936), ABD içinde iki nokta arasında *(Virgin Adaları kapsam dışındadır)* yük ve yolcu taşımacılığının yanı sıra, her türlü tarama, kurtarma ve yardım, diğer deniz operasyonları ve balıkçılığın ancak ABD tersanelerinde inşa edilmiş, ABD vatandaşlarınca çalıştırılan, ABD vatandaşlarını istihdam eden ve ABD vatandaşlarına ait gemilerle yapılabileceğini öngörmektedir (MCFT, 2000). ABD'nin oldukça katı ve kapsamlı kabotaj yasaları, ABD içinde de fikir ayrılıklarına sebep olmaktadır.

Jones Act'i savunanlar bu yasaların, ABD ulusal ve ekonomik güvenliğinin dayandığı denizcilik altyapısının ve ulusal deniz ticaret filosunun temininde en düşük maliyetli ve verimli seçenek olduğunu savunmaktadırlar (MCFT, 2000). Ayrıca sağladığı faydalarla karşılaştırıldığında Jones Act'in maliyetlerinin yüksek olmadığını da iddia etmektedirler (Frankel, 2004).

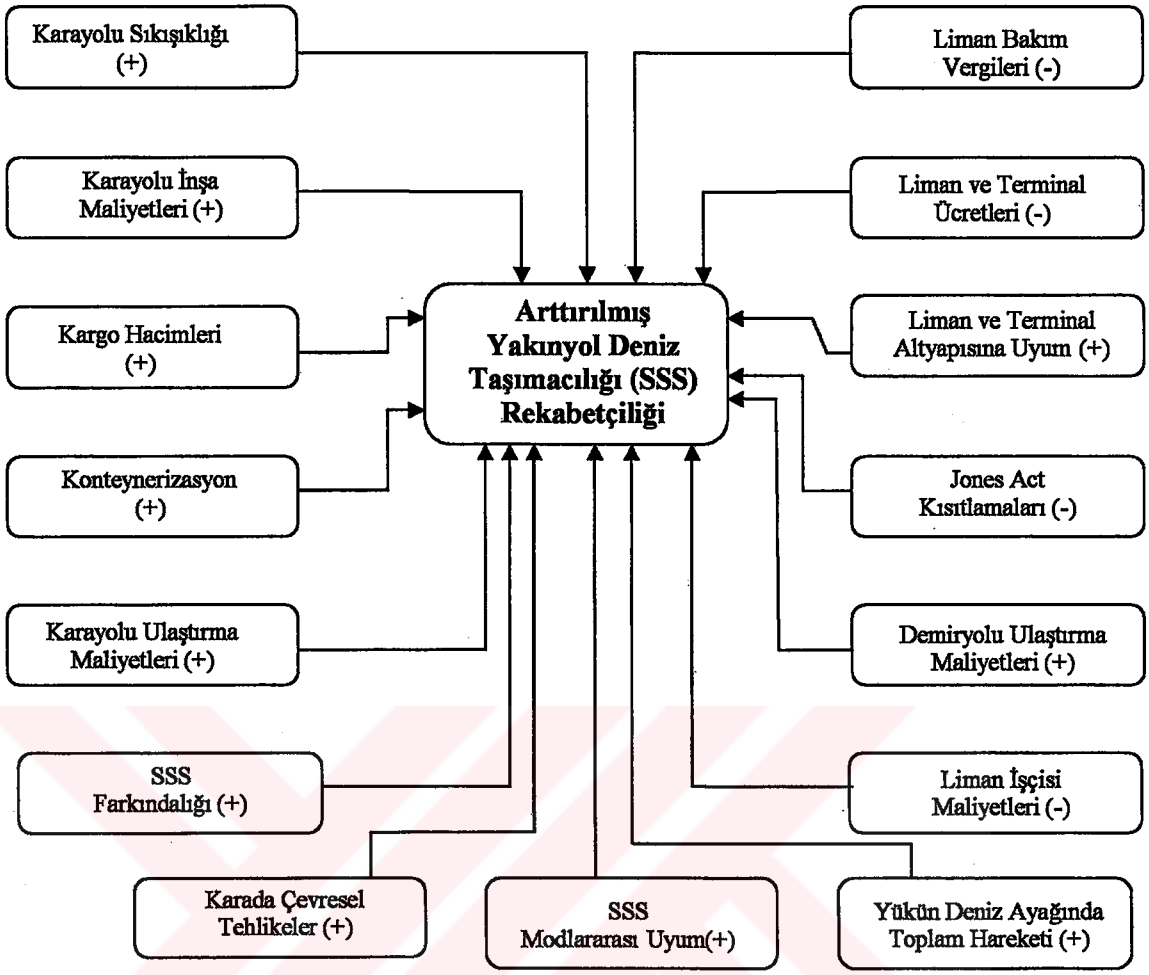
Frankel (2004) ise pek çok ülkenin kabotaj kurallarından daha kısıtlayıcı olan Jones Act'in amacına hizmet edemediğini, söz konusu kısıtlamanın Amerikan

kabotaj taşımacılığında hizmet kalitesini düşürdüğünü ve maliyetleri büyük oranda yükselttiğini savunmaktadır. Frankel'e göre ABD kabotajında; rekabet eksikliği ve kısıtlamaları nedeni ile müşteri ihtiyaçlarına cevap veremeyen hizmetler; yüksek maliyetlerle dolayısıyla yüksek navlun ücretleri ile sunulmaktadır ve Jones Act yararlanıcılarına da *(ABD tersaneleri, kabotaj operatörleri, gemi adamları vb.)* öngördüğü faydaları sağlayamamaktadır. Ulusal filo küçülmektedir; bu nedenle yabancı ülkelerde inşa edilmiş, yabancı sahipli ya da finansmanlı gemilerin kullanımı ya da Amerikan vatandaşı olmayan gemi adamlarının çalıştırılması gibi konularda esneklik sağlanması Jones Act'in amaçlarına ulaşılmasına katkıda bulunacaktır (Frankel, 2004).

Lombardo (2004) da geliştirdiği kavramsal model (Şekil 5) çerçevesinde Jones Act'in, ABD'de yakınyol deniz taşımacılığının rekabetçiliğini olumsuz yönde etkilediğini savunmakta ve Amerika'da yakınyol deniz taşımacılığının ticari açıdan yaşayabilecek ve gelişebilecek bir girişim olduğunu savunmaktadır.

Son üç yılda MARAD, taşımacılık sektöründe yakınyol deniz taşımacılığının potansiyelini anlama yolunda ilerleme kaydetmiş ve bu konuda anahtar rol oynayacak personel eğitimini de gerçekleştirmiştir. 2003 yılı Kasım ayında düzenlenen, ikinci yıllık Yakınyol Deniz Taşımacılığı Konferansında da amaç; yakınyol deniz taşımacılığının uygulanması ve kıyısal rotalarda, kıyı limanları arasında, seyredilebilir nehirlerde ve Büyük Göller'de gelişiminin önündeki temel engellerin belirlenmesi ve spesifik çözüm önerileri getirilmesi olmuştur. Belirlenen ve tartışmaya açılan engeller üç başlık altında toplanabilir (Lombardo, 2002):

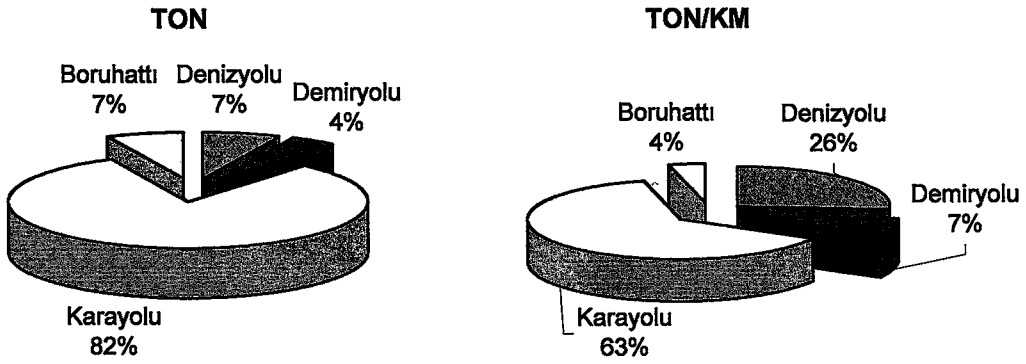
1. Farkındalık eksikliği,
2. Kara ve liman maliyetlerinin rekabetçi olma gerekliliği,
3. Özel sektör yatırımlarını tamamlamak için kamu yatırımı gerekliliğinin yüksek olması.



Şekil 5: ABD'nde Yakınyol Deniz Taşımacılığı Rekabetçiliği Etkileyen Faktörler (Kaynak: Lombardo, 2004)

1.2.3.4. İngiltere

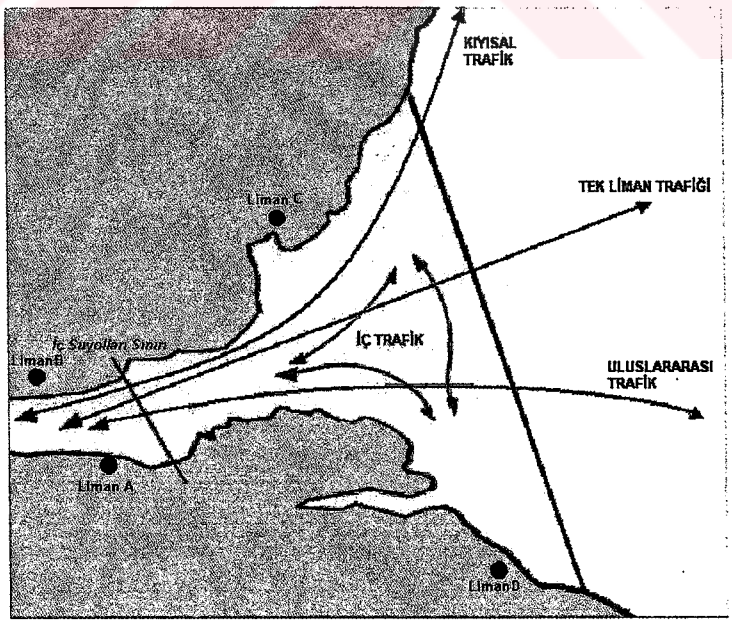
İngiltere'de 2002 yılı verilerine göre yurtiçi yük taşımalarının taşımacılık sistemlerine göre dağılımı Şekil 6'da verilmektedir. Çok köklü bir denizcilik tarihine sahip bir ada ülkesi olan İngiltere'de; yurtiçi taşımaların ton bazında %82'si, ton/km bazında %63'ü karayolu ile yapılmaktadır. Denizyolu ise yurtiçi taşımalardan %7 (ton) ve %26 (ton/km) oranlarında pay almaktadır. Demiryolu ve boru hattı taşımaları ise ton bazında sırayla %7 ve %4; ton/km bazında %4 ve %7 olarak gerçekleşmiştir (DfT, 2003a).



Şekil 6: İngiltere'de Yurtiçi Yük Taşımalarının Ulaştırma Sistemlerine Göre Dağılımı (2002)
(Kaynak: DfT, 2003a)

İngiltere'de yurtiçi denizyolu taşımaları üç grup altında incelenmektedir (DfT, 2003a):

1. **İç Su Yolları Taşımaları:** Bargelar ve gemilerle iç su yollarında gerçekleştirilen taşımalardır. İç su yolları trafiği; iç ve denize giden trafik *(kıyısal, uluslararası, tek liman)* olarak sınıflandırılabilir (Şekil 7).
2. **Kıyısal Taşımalar :** İngiltere kıyılarında gerçekleştirilen taşımalardır.
3. **Tek Liman Taşımaları** : İngiltere'nin kıyı ötesi yapılarına *(offshore installations)* yapılan taşımalar ve deniz taramalarını kapsar.



Şekil 7: İngiltere'de İç Su Yolları Trafiğinin Sınıflandırılması
(Kaynak: DfT, 2003a)

Bu kapsam doğrultusunda 2002 yılı itibariyle İngiltere'nin yurtiçi denizyolu yük taşımaları Tablo 6'da görülmektedir. Tabloya göre 2002 yılında toplam 139,1 milyon ton yük taşınmıştır, bu taşımaların %43'ünü İngiltere Limanları arasında gerçekleştirilen kıyısal taşımalar, %31'ini petrol ürünlerinin taşımalarının gerçekleştirildiği tek liman taşımaları, %25,8'ini iç su yollarında gerçekleşen iç ve uluslararası taşımalar oluşturmaktadır. Ton/km değerlerine bakıldığında ise daha küçük bir alanda hizmet veren, ve İngiltere için büyük önem teşkil eden, iç su yollarındaki taşımalar için söz konusu değerlerin hizmet alanının darlığı nedeniyle oldukça düşük olduğu göze çarpmaktadır (Dft, 2003a).

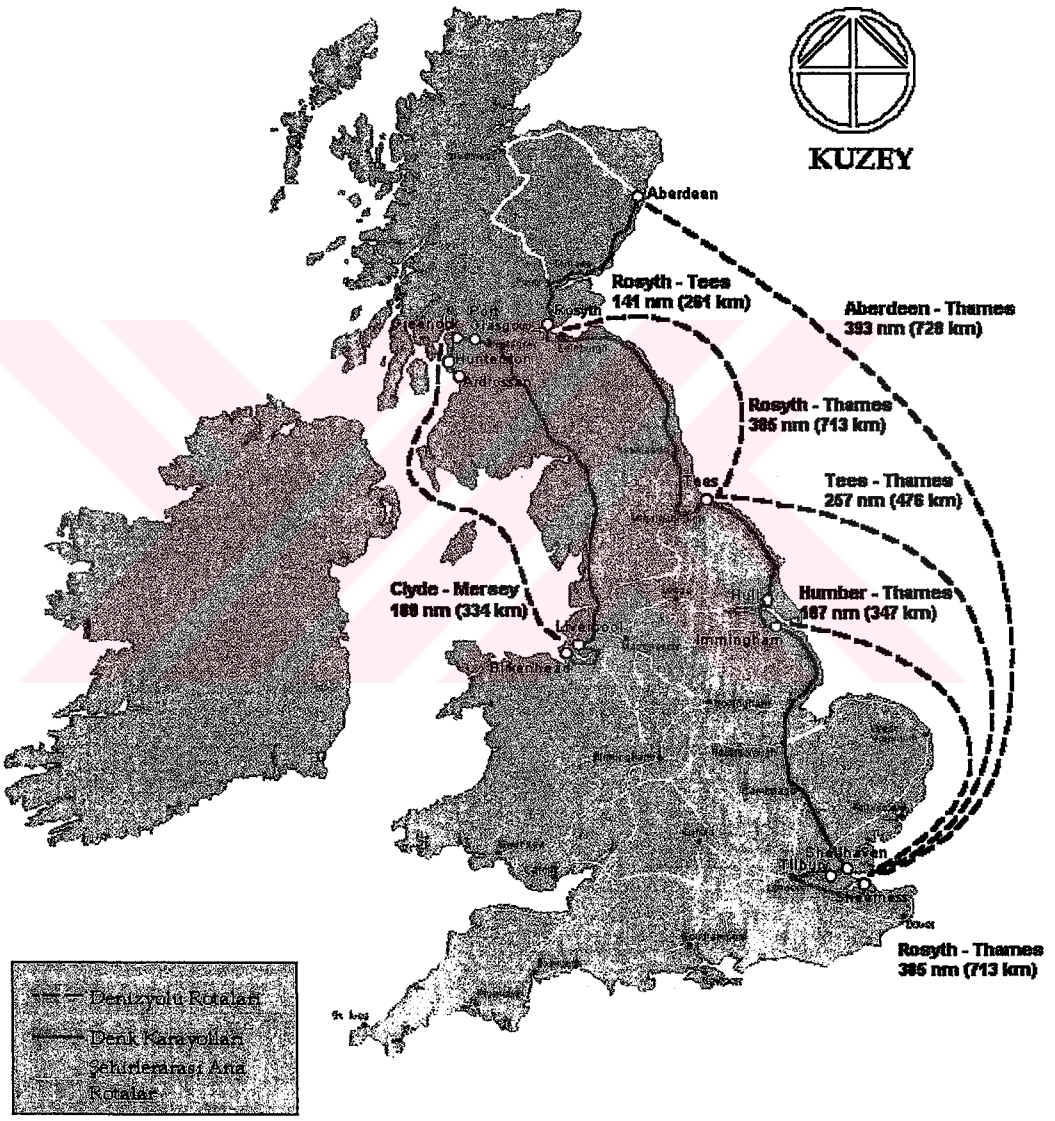
Yurtiçi denizyolu yük taşımalarında ulusal tekeli tümüyle kaldırmış olan İngiltere'de, 2002 yılı itibariyle, kıyısal ve tek liman taşımaları toplamında İngiltere Bayraklı gemilerle yapılan taşımalar %16,6 pay alırken, yabancı bayraklı gemilerin bu taşımalardaki payı %83,4 olarak gerçekleşmiştir (Dft, 2003a).

Tablo 6: İngiltere'de Yurtiçi Denizyolu Yük Taşımaları (2002)

		Milyon ton	Milyar ton/km
TOPLAM (1)		139,1	67,2
İç Su Yolları	İç	4,0	0,2
	Kıyısal	6,8	0,2
	Uluslararası	32,0	1,1
	Tek Liman	6,2	0,3
	TOPLAM	49,0	1,7
Kıyısal	**TOPLAM**	59,5	35,1
Tek Liman	**TOPLAM**	43,7	30,8
Başlıca İç Su Rotaları			
Thames Nehri		19,3	0,7
Forth Nehri		8,5	0,18
Humber Nehri		5,9	0,24
Manchester Gemi Kanalı		5,7	0,10
Mersey Nehri		5,7	0,09
Kıyısal ve Tek Liman			
İngiltere Bayraklı Gemilerle		14,2	9,9
Yabancı Bayraklı Gemilerle		71,2	52,3

(Kaynak: DfT, 2003a)
(1) Toplam: kıyısal taşımalar, tek liman taşımaları ve iç su yolları taşımalarının; iç ve uluslar arası taşımalarını kapsamaktadır.

İngiltere'de Napier Üniversitesi tarafından Ekim 2000'de başlayan ve 24 aylık bir süreç sonucunda İngiltere Deniz Otoyolları (UKMM-United Kingdom Marine Motorways) çalışması tamamlanmıştır. Bu çalışmanın amacı uzun mesafe karayolu taşımalarına alternatif olabilecek yakınyol deniz taşımacılığının belirlenen dört rotada operasyonel ve ticari yaşamsallığının ölçülmesidir. Sonraki araştırmalar için; mevcut ro-ro hizmeti verilmeyen 5 rota (Şekil 8) seçilmiştir (Dougall, 2002).



Şekil 8: İngiltere Deniz Otoyolları Çalışması Dahilinde Önerilmiş Deniz Otoyolları (Kaynak: Dougall, 2002)

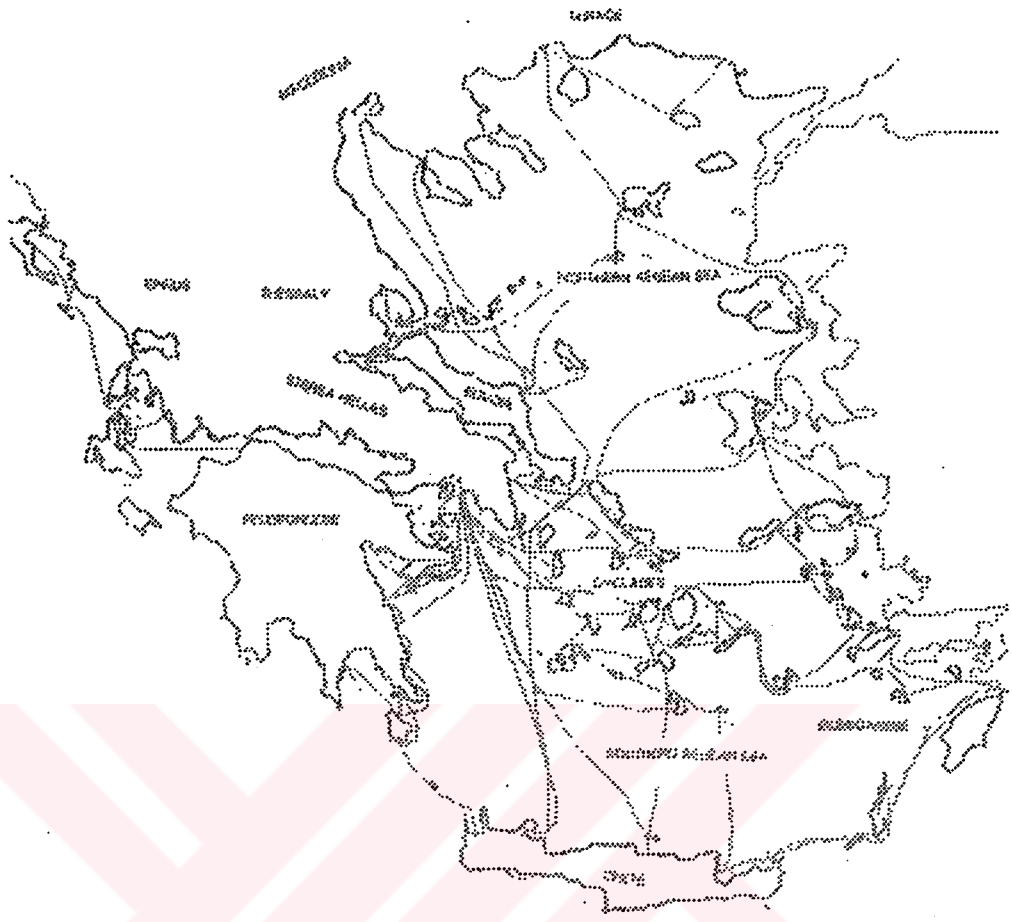
1.2.3.5. Yunanistan

Yunanistan'ın kuruluşundan (1821) bu yana; yurtiçi denizyolu taşımacılık hizmetleri pazarında; devlet tekeli uygulamaları (1821-1892; 1932-1947), tam rekabet uygulamaları (1892-1932) hakim olmuştur. 1947'den itibaren ise Yunanistan yurtiçi denizyolu taşımacılık pazarında Denizcilik Bakanlığı kanalıyla devlet hakimiyeti egemendir. Devlet, pazara giriş, bilet ücretleri ve güvenlik ayrıca personel konularında kontrolü elinde tutmaktadır. Giriş için yüksek ekonomik ve kurumsal engellerin bulunduğu pazarda birbirlerine bağımlı az sayıda denizcilik şirketi, çok sayıda bağımsız kullanıcıya hizmet vermektedir (Lekakou vd, 2002).

Bünyesinde Yunanistan toplam alanının %19'unu oluşturan ve toplam nüfusunun %14'ünün yaşadığı 3.500 büyüklü küçüklü ada barındıran; 14.854 km kıyı şeridine sahip Yunanistan'da yurtiçi denizyolu taşımacılık hizmetleri; anakaradan-adaya, adadan-adaya ve anakaradan-anakaraya bağlantılarla kompleks bir ağ (Şekil 9) durumundadır (Lekakou vd, 2002).

Mevcut kıyısal taşımacılık sistemi hem anakara hem de adada konumlanmış yaklaşık 200 liman ve 100 adaya hizmet veren 273 hattan oluşmaktadır. Bunların üçte birinde yılda 39 milyon yolcu (AB toplamının %30'u) ve 9 milyon araç, 128 ro-ro ve katamarandan hizmet almaktadır. Bunlara ek olarak; 100 yolcu taşıyan katamaranlar ve hidrofiller ile deniz uçağı benzeri 160 açık feribot daha kısa mesafelerde hizmet vermektedir. Hizmet arzını sağlayan feribot şirketleri ortalama yaşı 19 olan filoya yeni gemiler eklemek amacıyla son beş yılda; Atina Borsasından 926 milyon euro, bankalardan da 2,05 milyar euro kredi almışlardır (Fairplay, 2004a).

Pazarda hizmet sunan şirketler; 6.000 gemicinin yanı sıra 1.500 büro çalışanı istihdam etmektedir. Tüm bu çalışanlar; otel ve lokantalarda hizmet veren personel de dahil olmak üzere, Yunanistan vatandaşı ya da Yunanca konuşan AB vatandaşı olmak zorundadır (Fairplay, 2004a).



Şekil 9: Yunanistan'ın Yurtiçi Denizyolu Taşımacılık Ağı
(Kaynak: Psaraftis ve Papanikolaou, 1993)

Müzakere sürecinde deniz kabotajı hizmetlerinde liberalizasyon karşısında görüş belirten Yunanistan için: 650 GRT'den küçük gemilerle yapılan taşımalar ve adaları arasındaki düzenli yük ve yolcu taşımalarında Yunanlı armatörlerin hizmet hakkı tekelinin feshi için son tarih 1 Ocak 2004 idi (diğer Güney ülkeleri-1999). Hatta, 2000 yılı Eylül'ünde 80 kişinin bir feribot (Express Saina) kazasında ölümü üzerine Yunanistan; pazarının AB armatörlerine son tarihin gelmesini beklenmeden açılacağını bildirmişti; ancak AB tarafından empoze edilen 1 Ocak 2004 tarihi geçmiş olmasına rağmen Yunanistan 2004 yılı içinde de kabotaj tekelini korumuştur. Bu kanun ihlali konusunda; AB 31 Mart 2004'e kadar tüm kanunların doğru bir şekilde uygulanması konusunda Yunanistan'ını mecbur bırakabilirdi (Fairplay, 2004a), ancak Yunanistan'a liberalizasyon için Kasım 2004'e kadar ek süre tanınması uygun bulunmuştur (Greecenow, 2004).

1.3. AVRUPA BİRLİĞİ'NDE YURTİÇİ DENİZYOLU YÜK TAŞIMACILIĞI

Temelleri 1957 yılında Roma Antlaşması ile atılan Avrupa Birliği'nde iç pazar; malların, kişilerin, hizmetlerin ve sermayenin Roma Antlaşması'nın hükümlerine uygun olarak serbest dolaşıma kavuşturulduğu iç sınırlardan arındırılmış bir alan olarak kabul edilmektedir. Ortak Pazar ve Gümrük Birliğini içeren bu ekonomik entegrasyonun sağlanabilmesinde ise ortak ulaştırma politikaları (ve kapsamında ortak denizcilik politikaları) büyük önem arz etmektedir.

Çeşitli ülkelerin ulusal düzeyde birbirinden farklı çıkarları ve uygulamaları bulunması nedeniyle; ulusal karar alma süreci yerine, ABta ortak karar alma sürecini öngören ulaştırma politikaları konusunda, uzun süre bir gelişme kaydedilememiştir (Canbolat, 2002; 197). Hatta; 1985 yılında Avrupa Adalet Divanı, Avrupa Komisyonu'nun ortak ulaştırma politikaları konusunda karar almakta yetersiz kaldığı ve üye ülkelerin Birliğin yasama yetkisini kabul etmek zorunda olduğu yönünde karar vermiştir (CEC, 2001; 10).

O günden bu yana tüm yasal uyuşmazlıkların çözüldüğü söylenemez [D*enizcilikle ilgili yasalarının uygulanması kapsamında, halen 15 AB ülkesi ile 29 dava sürmektedir (Fairplay, 2004d).].* Ancak hiç kuşkusuz, aradan geçen 14 yılda AB'de ortak denizcilik politikaları konusunda büyük gelişmeler yaşanmıştır. Deniz kabotajı hizmetlerinde liberalizasyonu öngören 3577/92 sayılı Tüzük ile, AB ülkelerinde yurtiçi denizyolu taşımacılık hizmet sunum serbestisinin tüm üye ülkelere verilmesi en önemli aşamalardandır.

Söz konusu tüzük, Birliğin denizyolu ile taşınan mallar için uyguladığı gümrük rejimi ile birlikte ortak ulaştırma politikası kapsamında tutundurulmaya çalışılan, yakınyol deniz taşımacılığının yasal çerçevesini belirlemiştir (CEC, 1999).

AB'de yakınyol deniz taşımacılığı kapsamında, TEN-T *(Trans-Avrupa Ağları)*'in denizdeki uzantısı olarak, birlik içi taşımalara yönelik "Deniz Otoyolları"ı geliştirilmesi en önemli gündem maddelerindendir. Marco Polo kapsamında desteklenecek "Deniz Otoyolları" 1 Mayıs 2004 tarihinde diğer sekiz ülke ile birlikte AB'ye katılarak birliğin filosunu iki katına çıkaran Malta ve Kıbrıs'ı da içermektedir. Üyelik müzakereleri devam eden Türkiye ise bu projeye dahil edilmemiştir.

1.3.1. 15 Üyeli Avrupa Birliği'nde Denizyolu Yük Taşımaları

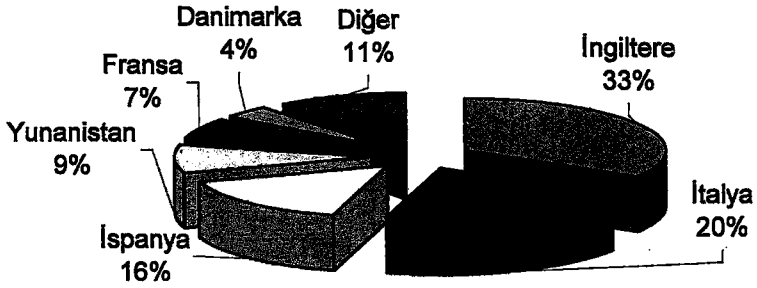
Eurostat istatistiklerine göre; 2002 yılında Avrupa Birliği limanlarında 3,054 Milyon ton yük elleçlenmiştir. Bu yüklerin yaklaşık 2/3 'ü boşaltma kalanı yükleme şeklinde yapılmıştır. Tüm üye ülkelerde yüklemeden çok boşaltma işlemi yapılmıştır. 2002 yılında elleçlenen 558 Milyon tonla toplam AB taşımacılığının %18'ini oluşturan İngiltere ilk sıradadır. İngiltere'yi %15'lik payla İtalya izlemektedir. Daha sonra Hollanda (%14) ve İspanya (%11) gelmektedir. 2002 yılında AB içinde elleçlenen toplam yükün %43'ü (1.256 milyon ton) sıvı dökme yüklerden oluşmaktadır. 2002 yılında AB limanları arasında en büyük payı Roterdam, Anvers, Marsilya, Hamburg ve Le Havre almıştır (Eurostat, 2004a).

Avrupa Birliği'nde denizyolu yük taşımalarını; "Yurtiçi", "AB-içi uluslararası", "AB-dışı uluslararası" olarak üç ayrı grupta incelemek uygun olacaktır. Eurostat İstatistiklerine göre:

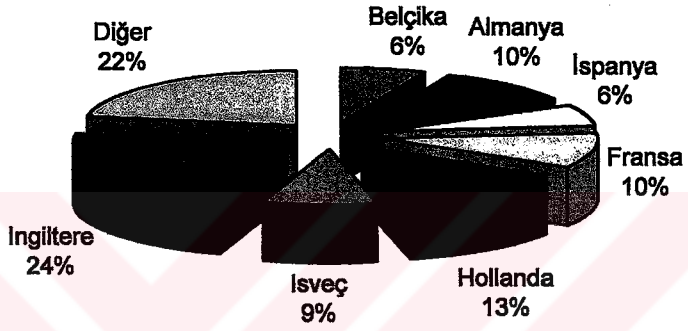
2002 yılında AB ülkelerinde denizyoluyla yapılan yurtiçi taşımalar toplamı 2.774 milyon ton olarak gerçekleşmiştir. yurtiçi taşımalarda İngiltere %33'lük (104 milyon ton) payla ilk sırada yer alırken, onu %20 ile İtalya ve %16'lık payla İspanya izlemiştir. AB deniz kabotajı taşımacılığı hizmetlerinde liberalizasyon yasalarına henüz uyum sağlamamış olan Yunanistan'ın yurtiçi denizyolu yük taşımaları AB toplamının, %9 (26,8 milyon ton) olarak gerçekleşmiştir.

2002 yılında AB ülkeleri arasındaki uluslararası taşımalar, toplamda 109,1 milyon ton olarak gerçekleşirken; aynı yıl AB ülkeleri ile birlik dışındaki ülkeler arasında denizyolu taşımaları 877,7 milyon ton; olarak gerçekleşmiştir.

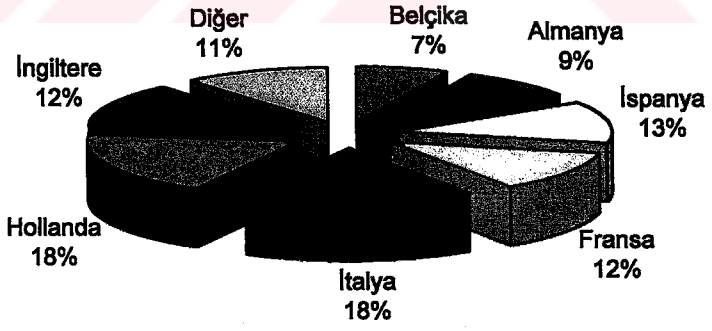
2002 yılında Avrupa Birliği ülkelerinin, AB toplamının denizyolu yük taşımalarından; "Yurtiçi", "AB-içi uluslararası", "AB-dışı uluslararası" ayrımlarında %'lik payları sırasıyla Şekil 10, Şekil 11 ve Şekil 12'de görülmektedir.



Şekil 10: AB'nde Yurtiçi Denizyolu Yük Taşımalarının Ülkelere Dağılımı (Kaynak: Eurostat; 2004a)



Şekil 11: AB-İçi Uluslararası Denizyolu Yük Taşımalarının Ülkelere Dağılımı (Kaynak: Eurostat; 2004a)



Şekil 12: AB-Dışı Uluslararası Denizyolu Yük Taşımalarının Ülkelere Dağılımı (Kaynak: Eurostat; 2004a)

Tablo 7'de her bir ülke için ulusal, AB içi uluslararası ve AB dışı uluslararası denizyolu taşımacılığının dağılımı görülmektedir; istatistikler üye ülkeler arasında farklılık göstermektedir.

Tablo 7: Avrupa Birliği Denizyolu Yük Taşımalarının Ülkelere Göre Dağılımı (2000-2002)

2000	BEL	DAN	AL	YUN	İSP	FR	İR	İT	HOL	POR	FİN	İSV	İNG	TOPLAM
Toplam (milyon ton)	175,9	74	232,9	96,2	221,9	322	34,5	377,3	403,2	50,7	75,4	132,1	504,7	**2700,8**
Yurtiçi (%)	2,9	15,1	2,3	30,2	21	5,8	4	15,6	0,2	10,8		9,1	12,8	-
AB (%)	31,6	50,8	41,8	24,9	19,6	31,6	60,3	12,4	28	33	67,7	59,9	40,7	-
AB-Dışı (%)	65,5	34,1	56	44,9	59,4	62,6	35,7	72	71,8	56,2	32,3	31	46,5	-
2001	**BEL**	**DAN**	**AL**	**YUN**	**İSP**	**FR**	**İR**	**İT**	**HOL**	**POR**	**FİN**	**İSV**	**İNG**	**TOPLAM**
Toplam (milyon ton)	171,3	73	236,7	90,3	293,2	302	36,9	378,1	404	50,5	85,1	126,7	502,5	**2579**
Yurtiçi (%)	2,6	18,6	2	27,3	16,7	6,3	3,4	15		11,1	6,7	9,3	21,3	-
AB (%)	33	47,2	40,6	22,7	19,2	30,4	61,6	12,3	27,8	31,4	59,8	57,6	40,9	-
AB-Dışı (%)	64,4	34,2	57,3	50	64,1	63,4	35	72,6	72,2	57,4	33,5	33,1	37,8	-
2002	**BEL**	**DAN**	**AL**	**YUN**	**İSP**	**FR**	**İR**	**İT**	**HOL**	**POR**	**FİN**	**İSV**	**İNG**	**TOPLAM**
Toplam (%)	6,6	2,8	9,1	3,3	11,7	11,7	1,5	15,0	15,8	1,9	3,4	4,9	19,0	**100**
Toplam (milyon ton)	171	73,5	236,3	85,5	304,9	303,4	40,2	390	411,6	50,3	87,3	126,8	493,4	**2774,2**
Yurtiçi (%)	2,3	16,5	2	31,4	15,8	6,9	2,2	16,5		11,1	6,9	9	21,1	**11,1**
Yurtiçi (milyon ton)	3,933	12,1	4,726	26,8	48,17	20,93	0,88	64,35	0	5,58	6,02	11,41	104,1	**309,1031**
AB (%)	33,3	49,9	38,8	19,7	18,6	29,8	67	12,1	27,2	32,2	58,9	59,5	40,4	**31,6**
AB (milyon ton)	56,94	36,7	91,68	16,8	56,71	90,41	26,9	47,19	112	16,2	51,4	75,45	199,3	**877,7471**
AB-Dışı (%)	64,4	33,6	59,3	48,8	65,6	63,3	30,8	71,4	72,8	56,7	34,2	31,5	38,6	**57,3**
AB-Dışı (milyon ton)	110,12	24,7	140,13	41,72	200,01	192,05	12,38	278,46	299,64	28,52	29,86	39,942	190,45	**1587,994**

(Kaynak: Eurostat, 2004a)
*BEL:Belçika, DAN:Danimarka, AL:Almanya, YUN:Yunanistan, İS: İspanya, FR: Fransa, İR: İrlanda:, İT: İtalya, HOL:Hollanda, POR: Portekiz, FİN: Finlandiya, İSV:İsveç, İNG:İngiltere

Kıyı şeridi kısa olan Hollanda'da, Belçika, Almanya ve İrlanda'da yurtiçi denizyolu taşımalarının payı düşüktür. Yunanistan'da adalar nedeniyle yurtiçi taşımalar yüksek pay alırken (2002 yılında %31), Yunanistan'ı İngiltere (%21), Danimarka, İspanya ve İtalya (hepsinin payı yaklaşık %10) izlemektedir (Eurostat; 2004a).

2002 yılında AB dışı uluslararası taşımalarda yüksek paya sahip ülkeler Hollanda (%73) ve İtalya'dır (%71). AB içi uluslararası taşımalarda en yüksek paya sahip ülkeler ise İrlanda, Finlandiya ve İsveç'tir. 2000-2002 arasında İngiltere'nin AB dışı uluslararası taşımacılık payında büyük oranda düşüş kaydedilmiş olup, bu ulusal deniz taşımacılığı lehine bir gelişme olmuştur. Bu değişime neden olarak 2001 yılından bu yana ulusal taşımacılık olarak görülen kıyı ötesi tesislerden (petrol platformlarından) yapılan taşımacılık gösterilmektedir. İspanya'da ise bunun tersi bir durum söz konusudur (Eurostat; 2004a).

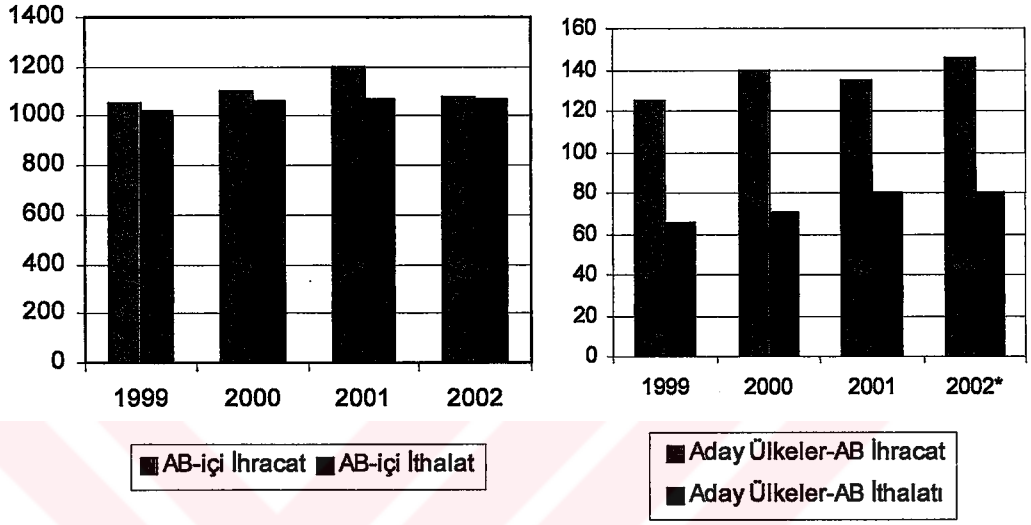
Hollanda, Belçika, Almanya ve İrlanda'da ulusal taşımacılığın payı son derece düşüktür. Yunanistan, İngiltere, Danimarka, İtalya ve İspanya'da ise yüksektir. Yük gemileri ve donanım özelliği olmayan gemiler çoğu üye ülke taşımalarında en çok kullanılan tür olmuştur (Eurostat; 2004a).

AB deniz ticaretinde, ithalat hacmi büyük oranda ihracattan fazladır. 2002 yılında denizyolu ile taşınan malların hacim olarak %75'i değer olarak %50'sini ithalat oluşturmuştur (Eurostat; 2004b).

2001-2002 dönemindeki küçük bir düşüş dışında, son yılarda AB üye ülkeleri arasındaki deniz ticareti artmaktadır ve aday ülkelerin aksine; ithalat ve ihracat birbirini karşılar düzeydedir (Şekil 13). 1999-2002 döneminde aday ülkelerle AB ülkeleri arasında denizyoluyla yapılan ticarette; ihracat %13 artarken, ithalatta %19'luk bir artış kaydedilmiştir. Bununla birlikte aday ülkeler arasındaki ticaret hacmi, AB ülkeleri ile yapılan ticaret hacminden on kat daha fazladır (Eurostat; 2004b).

Aday ülkelerle, AB arasındaki taşımalar daha çok denizyolu ve karayolu ile gerçekleştirilmektedir (Tablo 8). Bu iki taşımacılık sisteminin payı her zaman %50'nin üzerinde pay almıştır ve Estonya, Litvanya ve Malta için neredeyse

%100'dür. Denize kıyısı olan ülkelerde genellikle denizyolu kullanılırken, denize kıyısı olmayan ülkelerde karayolu, taşımacılık sistemleri arasında ilk sırayı almaktadır. 2002 yılında AB ticaretinde; karayolunun payı Çek Cumhuriyeti'nde %62, Macaristan'da %51 ve Slovakya'da %49 oranlarında gerçekleşmiştir (Eurostat, 2004b).



Şekil 13: AB İçinde ve Aday Ülkelerle AB Ülkeleri Arasında Gerçekleşen Uluslararası Denizyolu Yük Taşımalarının Karşılaştırılması (1999-2002) (Kaynak: Eurostat, 2004b).

Tablo 8: AB ve Aday Ülkeler Arasında Toplam Ticaret Hacminin Taşımacılık Sistemlerine Göre Dağılımı (2002)

(%)	Karayolu	Denizyolu	Havayolu	Diğer*
Bulgaristan	28.6	55.4	0.7	15.3
Çek Cumhuriyeti	62.1	0.0	0.3	37.6
Estonya	10.2	89.5	0.0	0.3
Kıbrıs	0.0	90.7	2.3	7
Letonya	17.4	82.1	0.0	0.5
Litvanya	22.3	67.1	0.0	10.5
Macaristan	51.1	0.0	0.2	48.7
Malta	0.0	99.9	0.1	0.0
Polonya	36.9	35.2	0.1	27.8
Romanya	40.3	50.8	0.3	8.5
Slovenya	60.1	9.3	0.0	30.5
Slovakya	48.5	0.0	0.0	51.5
Türkiye**	9.5	88.1	0.2	2.2

(Kaynak: Eurostat; 2004b).
*Diğer: Demiryolu, iç suyolları, bilinmeyen.
** Türkiye için 2001 verileri

1.3.2. 25 Üyeli Avrupa Birliği Deniz Ticaret Filosu

Eurostat istatistiklerine göre 1 Ocak 2002 tarihi itibariyle Dünya ve AB deniz ticaret filolarının gemi tiplerine göre karşılaştırması Tablo 9'da görülmektedir. Tabloya göre Dünya deniz ticaret filosunun 37,9'unu petrol tankerleri, %34,6'sını dökme yük gemileri, %11,1'ini genel kargo gemileri %9,5'ini konteyner gemileri, ve %1,4'ünü ro-ro gemileri oluşturmaktadır. AB deniz ticaret filosunun ise %47'sini petrol tankerleri, %20,8'ini dökme yük gemileri, %17,2'sini konteyner gemileri, %6,8'ini genel kargo gemileri ve %4,3'ünü ro-ro gemileri oluşturmaktadır.

Tablo 9: Dünya ve Avrupa Birliği Deniz Ticaret Filosunun Gemi Tiplerine Karşılaştırması

1 Ocak 2002 (300 grt ve üzeri)	Gemi Adedi				DWT (1.000)				
	Dünya	%	AB	%	Dünya	%	AB	%	AB/Dünya %
Petrol Tankerleri	7.311	18,7	957	17,1	303.234	37,9	51.905	47,1	**17,1**
Kimyevi Madde Tankerleri	1.291	3,3	207	3,7	8.489	1,1	1.312	1,2	**15,5**
LPG/LNG Tankerleri	1.114	2,8	158	2,8	18.994	2,4	2.097	1,9	**11,0**
Dökme Yük Gemileri	5.907	15,1	435	7,8	277.067	34,6	22.960	20,8	**8,3**
OBO Gemileri	197	0,5	6	0,1	14.108	1,8	391	0,4	**2,8**
Genel Kargo Gemileri	15.642	40,0	1.550	27,7	88.763	11,1	7.486	6,8	**8,4**
Konteyner Gemileri	2.726	7,0	545	9,7	76.131	9,5	18.904	17,2	**24,8**
Yolcu/Yük Ro-Ro	3.561	9,1	1.418	25,3	11.448	1,4	4.757	4,3	**41,6**
Yolcu Gemileri	1.364	3,5	319	5,7	1.528	0,2	359	0,3	**23,5**
TOPLAM	**39.113**	**100**	**5.595**	**100**	**799.762**	**100**	**110.171**	**100**	**13,8**

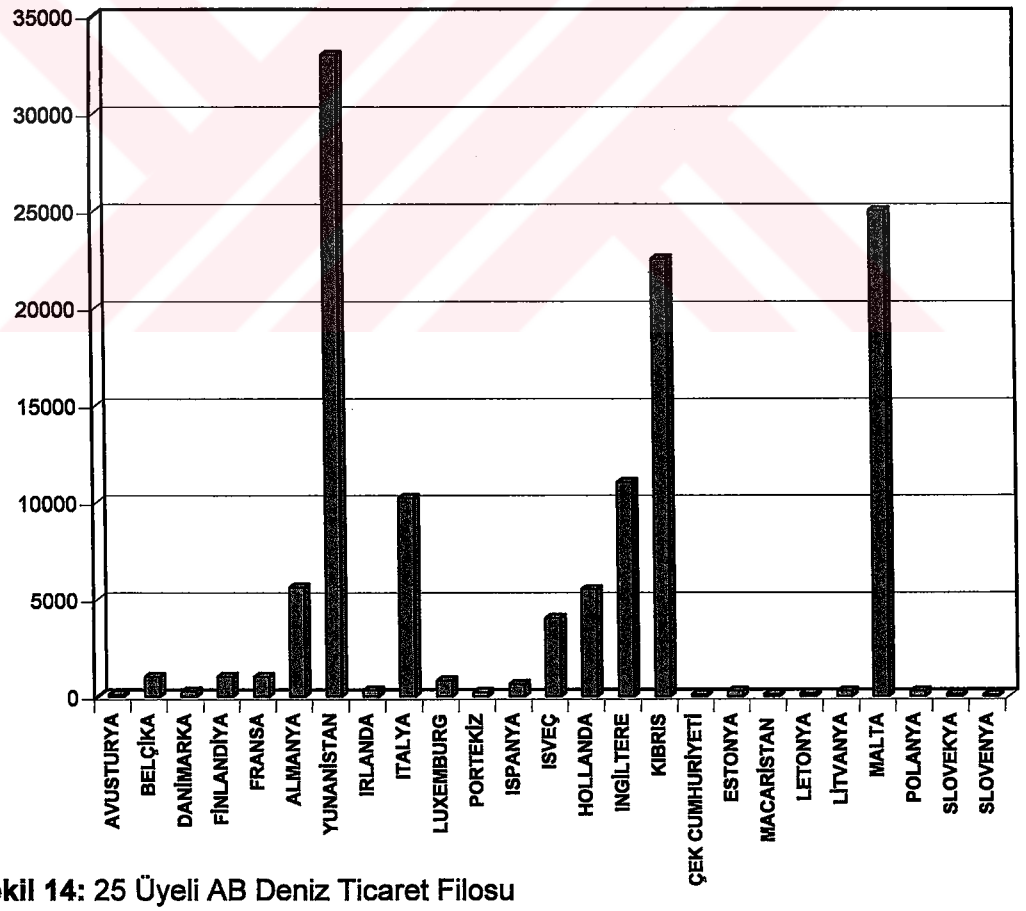
(Kaynak : Eurostat, 2003)

Karşılaştırmada ortaya çıkan en önemli nokta; AB'nin yük/yolcu ro-ro gemilerinin dünya ro-ro filosunun dwt bazında % 41,6'sını oluşturuyor olmasıdır. Benzer bir şekilde; konteyner gemileri ve yolcu gemileri de, söz konusu gemi tiplerinde dünya ticaret filosunun yaklaşık %25'ini oluşturmaktadır. AB'de özellikle

ro-ro ve konteyner gemileri, yakınyol deniz taşımacılığı ve kapsamında deniz otoyollarının geliştirilmesi için büyük öneme sahiptir.

1 Mayıs 2004 itibariyle 10 yeni ülkenin katılımı ile etki ve tonaj konusunda AB filosu (Şekil 14) IMO'yu yönlendirici güce sahip olacaktır. Tek başına Kıbrıs ve Malta'nın katılımı ek %62 gros tonaj anlamına gelmektedir ve AB deniz ticaret filosunun, dünya filosundaki payı bu oranda artacaktır. Bu da politik olarak gücün önemli oranda artması anlamına gelmektedir (Fairplay 2004d).

Genişleme ile Kıbrıs ve Malta'nın da katılımıyla AB filosunun iki kat büyümesi; Baltık Denizi ve Akdeniz'in özellikli bölgelerinde daha güvenli deniz taşımacılığı hedefine ulaşmak için deniz çevresi güvenliğine ilişkin uluslararası standartların ve AB kontrolünün daha da önem kazanmasına neden olacaktır (CEC, 2004c).



Şekil 14: 25 Üyeli AB Deniz Ticaret Filosu
(Kaynak: Fairplay, 2004d)

1.3.3. Avrupa Birliği Ortak Denizcilik Politikalarının Gelişimi ve Kabotaj Taşımacılığı Hizmetlerinde Liberalizasyon: Bölgesel Kabotajın Ortaya Çıkışı

Yunanistan'ın Avrupa Birliği'ne girişi (1981), AB deniz ticaret filosundaki sürekli küçülme ve üçüncü dünya ülkeleri filolarının navlun fiyatlarını düşürmesi Avrupa Birliğinde ortak denizcilik politikalarının gelişimi için zemin hazırlamıştır. Bu süreçle bağlantılı olarak, Avrupa Komisyonu tarafından 1985 yılında; ortak denizcilik politikalarının geliştirilebileceği akılcı ve tutarlı bir çerçevenin oluşturulması amacıyla, bir bildirişim (communication) yayınlanmıştır (Paxiao ve Marlow, 2001; 189).

Avrupa Birliği'nun Ortak Denizcilik Politikaları'nın temeli ise bir yıl sonra Ulaştırma Konseyi'nin oluşturduğu "1986 Aralık Paketi"nin kabulü ile atılmıştır. Söz konusu paketi oluşturan dört ayrı tüzük ve kapsamları aşağıda açıklanmaktadır (DPT, 1991; Yercan, 1998; Paxiao ve Marlow, 2001; Dalkanat, 2001):

- **Denizcilikle İlgili Hizmetlerin Sağlanmasında Liberalizasyon Prensibine İlişkin Tüzük (4055/86):** Bu düzenleme ile; AB'ye üye ülkelerin bayrağını taşıyan gemilerle, üye ülkeler arasında yapılan taşımalardaki kısıtlamaların 1990 yılından önce; üye ülkelerle üçüncü ülkeler arasında yapılan taşımalardaki kısıtlamaların 1992 yılından önce; AB üyesi ülkelere ait, ancak üye ülke bayrağı taşımayan gemilerle üye ülkeler arasında ve üye ülkelerle üçüncü ülkeler arasında yapılan taşımalardaki kısıtlamaların 1993 yılından önce kaldırılması öngörülmüştür.

- **Rekabet Kurallarına İlişkin Tüzük (4056/86):** Bu düzenleme ile; üye ülkelerin serbest rekabeti engelleyecek, sınırlayacak ya da bozacak yahut başka bir ticari tarafı egemen kılacak her türlü anlaşmaya ya da uygulamaya taraf olmaları yasaklanmıştır. 4056/86 AB içindeki ve üçüncü ülkelerle bağlantılı uluslararası düzenli hat taşımalarını kapsamakta ve Roma Antlaşması'nın 85. ve 86. maddelerinde öngörülen rekabet kurallarının, deniz taşımacılığına uygulanmasına ilişkin hükümleri içermektedir.

- **Haksız Fiyat Uygulamalarına İlişkin Tüzük (4057/86):** Bu düzenleme ile; üçüncü ülke düzenli hat armatörlerinin haksız fiyat uygulamaları nedeniyle

Avrupa Birliği armatörlerinin iş kaybı, kar azalması, istihdamda gerileme vb. somut zararlarının ortaya çıkması durumunda izlenecek prosedür belirlenmiş, telafi edici vergi uygulamasının nasıl uygulanabileceği netleştirilmiştir.

- **Koordineli Eylemlere İlişkin Tüzük (4058/86):** Bu düzenleme ile; üçüncü bir ülkenin, Avrupa Birliği gemileri ya da şirketlerince verilen hizmetlere serbestçe erişime kısıtlamalar getirmesi durumunda, AB armatörlerinin ticari yeteneklerini koruma altına almak amacı ile Birliğin koordineli karşı tedbir uygulamalarına ilişkin hükümler oluşturulmuştur.

4055/86 numaralı tüzük, deniz taşımacılığı hizmetlerinde liberalizasyon prensibi doğrultusunda, AB'de serbest pazar uygulamasının temeli olarak değer bulmaktadır. Söz konusu düzenleme ile AB içinde; AB bünyesinde kayıtlı işletmelerce gerçekleştirilen tüm uluslararası deniz taşımacılığı hizmetlerinin eşit bir temele dayandırılması sağlanmıştır (Paxiao ve Marlow, 2001; 189). Yurtiçi deniz taşımacılığı (kabotaj taşımacılığı) hizmetlerinde liberalizasyon konusu ise; üye ülkelerde Kuzey-Güney ekseninde değerlendirilmesi gereken görüş ayrılıklarının çözümlenememesi nedeniyle ertelenmiştir (Kiantoupampouki,1992).

Avrupa Birliği ülkelerinde, deniz kabotajı hizmetlerinde liberalizasyon uygulaması Aralık Paketi'nden ancak altı yıl sonra, 1992 yılında 3577/92 numaralı Konsey Tüzüğü (CEC, 2002) ile şekillenmiştir. Bu düzenleme yararlanıcılarına; üye ülkelerin deniz kabotajında yük ve yolcu taşımacılığı hizmetleri sağlama serbestisi vermektedir. Tüzüğün birinci maddesinde yararlanıcılar: "Üye ülke siciline kayıtlı, üye ülkenin bayrağını taşıyan ve öncelikle içinde bulunduğu üye ülkenin tüm şartları ile uyum sağlayan gemileri işleten Avrupa Birliği armatörleri" olarak tanımlanmıştır. Yararlanıcıların tanımından da anlaşılacağı üzere Avrupa Birliği'nde deniz kabotajı hizmetlerinde liberalizasyon, bölgesel bir nitelik taşımaktadır ve bu nedenle denilebilir ki; "Bölgesel Kabotaj" kavramı Avrupa Birliği'nde 3577/92 ile hayat bulmuştur.

AB yasaları her bir ülkenin kabotajını tümüyle liberalize etmesine de müsaade etmektedir. Kabotaj hizmetlerinin tümüyle liberalizasyonu; İngiltere, İrlanda ve Hollanda tarafından uygulamaya geçirilmiştir (Baird vd, 2002).

3577/92, AB içinde üye ülkeler bazında ulusal kabotaj hakkının feshedilmesi, yeni hizmet alanlarının açılmasının kazançlı olacağını savunan Kuzey ülkeleri ile kazançtan çok kayba sebebiyet vereceğini savunan Güney ülkeleri arasında görüş ayrılıklarının ortaya çıkmasına neden olmuştur (Power, 1992). Bu görüş ayrılıkları nedeni ile deniz kabotajı hizmetlerinde liberalizasyon, Kuzey ülkelerinde 1 Ocak 1993 tarihinden itibaren geçerli olmak üzere yürürlüğe girerken; Güney ülkelerinde aşamalı bir şekilde hayata geçirilmiştir. Hazırlanan programa göre Fransa, İtalya, Yunanistan, Portekiz ve İspanya için taşımacılık hizmeti niteliklerine göre liberalizasyon tarihleri aşağıdadır (Paxiao ve Marlow, 2001; 189; CEC, 2002):

- 1993 - Stratejik önem arz etmeyen yüklerin taşımaları
- 1995 - Kruvaziyerlerle gerçekleştirilen taşımalar
- 1997 - Stratejik önemi olan yüklerin (petrol, petrol ürünleri ve içme suyu) taşımaları
- 1998 - 650 GRT'den küçük gemilerle yapılan taşımalar *(Yunanistan için 2004)*
- 1999 - Düzenli yolcu ve yük taşımaları ve adalar arasındaki taşımalar *(Yunanistan için 2004)*

1.3.3.1. Bölgesel Kabotajda İkinci Sicile Kayıtlı Gemilerin Durumu

Üye ülkelerin tümünün birinci sicillerinin AB kabotajına erişim hakkı vardır. İkinci siciller ile ilgili durum Avrupa Komisyonu tarafından hazırlanan, Konsey Tüzüğü 3577/92'nin dördüncü ve son uygulama raporunda aşağıdaki şekilde özetlenmektedir (CEC, 2002):

- İspanya ikinci siciline (REC) kayıtlı gemiler, Portekiz (MAR) ikinci siciline kayıtlı gemiler ve Danimarka (DIS) ikinci siciline kayıtlı yük gemileri tüzüğün birinci maddesindeki gereklilikleri yerine getirdikleri için AB kabotajında hizmet verebilirler.
- Alman (ISR) ikinci siciline kayıtlı ve "Uluslararası Ticarette Yük Gemileri Listesi"nde yer alan Finlandiya gemilerinin AB kabotajında hizmet vermesi sınırlandırılmıştır.
- İtalyan ikinci siciline kayıtlı gemilere ve Danimarka ikinci siciline kayıtlı yolcu gemilerine AB kabotajına erişim hakkı verilmemiştir.

1.3.3.2. Bölgesel Kabotajda Kamu Hizmeti Yükümlülükleri

3577/92'nin dördüncü maddesinde kamu hizmeti yükümlülüklerin bölgesel kabotajdaki durumuna açıklık getirilmektedir. Üye ülkeler kamu hizmeti yükümlülükleri konusunda karar vermede yetkilendirilmekte ancak bu durum aşağıdaki şartlara bağlanmaktadır (CEC, 2002):

- Serbest rekabet koşulları altında, düzenli taşımacılık hizmetlerinin yetersiz kalması ve kamu hizmeti ihtiyacının doğması;
- Belirlenen amaç doğrultusunda, ilk olarak işletme yetkilendirme planının hazırlanması ve,
- Söz konusu yetkilendirme planının, ilgili taraflar tarafından bilinen ve ayrımcılıktan uzak temellere dayandırılmış olması.

3577/92'nin yürürlüğe giriş tarihinden önce imzalanmış olan kamu hizmeti kontratları (Ek 1) için bu yasa geçerli olmadığından; bölgesel kabotajda henüz kamu hizmeti yükümlülükleri konusunda bir birlik sağlanamamıştır.

1.3.4. Avrupa Birliği Ortak Denizcilik Politikası Kapsamında Yakınyol Deniz Taşımacılığını Tutundurmaya Yönelik Düzenlemeler

İyi geliştirilmiş bir ulaştırma ağı olmadan, rekabetçi bir ekonomi düşünülemez bu nedenle; ulaştırma AB'nin ekonomik rekabetçiliğinde hayati bir öneme sahiptir. 1.000 milyar euro değer yaratan ulaştırma sektörü, AB gayri safi hasılasının %10'unu oluşturmakta ve 10 milyondan fazla insana istihdam sağlamaktadır (CEC, 2004c).

Ancak AB'de ulaştırma konusunda uyarı sinyalleri açıktır. Karayollarında yaşanan sıkışıklık ve yoğunluk; çevresel sorunlara ve kazalara yol açarak hem ekonomiyi hem de kullanıcıları olumsuz etkilemektedir. Eğer önlem alınmazsa 2010 itibariyle, bu sorunun maliyeti AB gayri safi hasılasının %1'ine tekabül edecek, bir diğer taraftan da merkezi pazar, uzak bölge bağlantıları zayıf kalacaktır (CEC, 2001).

1995 ve 2002 döneminde yakınyol deniz taşımacılığının ve karayolunun ton/km performansı %25 oranında artmıştır. 2001 yılı verilerine göre, Avrupa'daki

tüm taşımalarda ton/km bazında yakınyol deniz taşımacılığı %40 pay alırken karayolunun payı %45 olarak gerçekleşmiştir (CEC, 2004).

AB denizcilik politikalarının değerlendirilmesi ve AB deniz taşımacılığını, gemi inşa sanayiini ve denizcilik hizmetlerini daha rekabetçi kılmak için Avrupa Komisyonu 1992 yılında "Denizcilik Endüstrileri Forumu" düzenlemiştir. Bu forum tüm endüstrinin tutundurulması yönünde çalışmalar yapan, ve özellikle AB içinde denizyolu taşımacılığını güvenilir bir ulaştırma alternatifi olarak gören iki komisyon üyesinin çabaları ile gerçekleştirilmiştir. Denizcilik endüstrisinin tüm alanlarından, araştırma enstitülerinden, AB kurumlarından ve ilgili diğer taraflardan büyük katılım sağlanmıştır ve özellikle üç ulaştırma sisteminin (demiryolu, denizyolu ve iç su yolları) kapasitelerinin kullanılmadığı sonucuna ulaşılmıştır (Paxiao ve Marlow, 2001; 193).

Söz konusu forum Avrupa Komisyonunun, yakınyol deniz taşımacılığı için teşvikler belirlenmesi amacı ile bir bildirişim (COM (95) 317 final) yayınlamasına öncülük etmiştir. Bu bildirişimin özellikleri ve kapsamı aşağıdaki gibidir (CEC, 1995):

1. Üye ülkeler, bölgesel ve yerel otoriteler ve denizcilik endüstrileri için sektörde rekabeti arttırmaya yönelik bir dizi tavsiye niteliğindedir,
2. Karayoluna nazaran daha az enerji harcayan ve daha çevre dostu bir ulaştırma sistemi olarak denizyolunu kısa mesafelerde desteklemektedir.
3. Kıyı taşımacılığının kalitesinin ve veriminin arttırılması için altyapı ve liman kapasitesine ihtiyaç olduğu ve kıyı taşımacılığının Avrupa Birliği'nin genişleme sürecine hazırlanması gerektiği üzerinde durmaktadır.
4. AB kıyılarında, anakara ve adalar arasında yapılan taşımaları, iç suyolu taşımalarını kapsamakta, az da olsa bölgesel kabotaj ve sınır ötesi bitişik bölgelerdeki taşımalar konularına da değinmektedir.

Yakınyol deniz taşımacılığı ile ilgili olarak, Avrupa Konseyinin kararı ise 1996 yılında resmi gazetede (Official Journal C 99, 02.04.1996) yayınlanmıştır. Konsey 1995 tarihli Komisyon bildirişimini onayladığını belirtmiş; Komisyonu ve üye ülkeleri bu taşımacılık sisteminin dengeli büyümesi ve modlararası taşımacılık zincirinin kapsamına alınması yönünde hareket etmeye çağırmıştır.

Komisyon; yakınyol deniz taşımacılığı ile ilgili olarak 1997 yılında bir çalışma raporu, 1999'da da bir kamu raporu hazırlamıştır. Bu rapor ile aşağıdaki konular analiz edilmiştir (Paxiao ve Marlow, 2001; 189):

- Sürdürülebilir ve güvenli hareketliliğin sağlanmasında yakınyol deniz taşımacılığının çerçevesi,
- Arz zincirine uyumu,
- İmajı,
- Gelişimi önündeki mevcut engeller.

Avrupa Komisyonu, 1999 raporu ile bu modun üç nedenle tutundurulması gerektiğini savunmaktadır. Bu nedenler aşağıdaki gibidir (CEC, 1999; Paxiao ve Marlow, 2001; 189):

1. Yakınyol deniz taşımacılığı, sürdürülebilir hareketliliği sağlama yeteneğine sahip bir taşıma sistemidir. Bu nedenle; çevre dostu ve güvenli bir taşımacılık sistemi olarak karayoluna alternatiftir.
2. Yakınyol deniz taşımacılığı, kullanılmayan kapasitesi göz önüne alındığında mevcut talepleri ve ekonomik gelişme kaynaklı gelecek talepleri karşılayabilecek durumdadır. Bu nedenle; lojistik tedarik zincirlerini destekleyen, modlararası ulaştırma sistemlerine entegrasyonu sağlanmalıdır.
3. Yakınyol deniz taşımacılığı, genişleme politikaları kapsamında Avrupa Birliği'nin ekonomik bütünlüğünü güçlendirebilecek tek moddur.

2001 Eylül'ünde Avrupa Komisyonu tarafından sunulan; "2010 için Avrupa Ulaştırma Politikasında Beyaz Kitap" ta AB pazarında rekabetçiliğin ve sürdürülebilir hareketliliğin (mobility) sağlanması amacı ile belirlenen yeni hedefler Avrupa Ulaştırma ve Enerji Komisyonu başkan yardımcısı Loyola de Palacio tarafından şu şekilde özetlenmektedir: "Taşımacılık sistemleri arasında dengenin sağlanarak modlararası sistemlerin geliştirilmesi; hareketlilik hakkı saklı tutulurken, sıkışıklık ve yoğunlukla mücadele edilmesi ve hizmetlerde kalite ve güvenlik sağlanması" (CEC, 2001).

Yakınyol deniz taşımacılığının, bu hedeflere ulaşmada anahtar rol oynayacağı açıktır. Güvenli ve sürdürülebilir bir taşıma sistemi olarak Yakınyol deniz

taşımacılığı; Beyaz Kitap'ta öngörülen ağır taşıt trafiğindeki %50'lik artışı frenleyebilir, taşıma sistemleri arasında dengeyi sağlayabilir, karayolundaki dar geçitler için baypas imkanı sunar (CEC, 2003).

1.3.4.1. Yakınyol Deniz Taşımacılığını Tutundurmaya Yönelik Eylem Planı

2002 yılı Haziran ayında Gijon'da gerçekleştirlen AB Ulaştırma Bakanları toplantısında, politik önceliğe sahip yakınyol deniz taşımacılığının geliştirilebilmesi için anahtar rol oynayacak konuları içeren bir eylem planının ihtimali üzerinde durulmuştur. 2003 yılı Nisan ayında da Avrupa Komisyonu yakınyol deniz taşımacılığının tutundurulmasına yönelik bir program yayınlamıştır. Bu program; her biri için sorumlular ve zaman planını da içeren, alt başlıklar altındaki 14 farklı eylemden oluşmaktadır. Bu eylemler yasal, teknik ve operasyonel eylemler olarak gruplandırılabilir (CEC, 2003) :

A- YASAL EYLEMLER

1. **IMO-FAL Yönetmeliğinin uygulamaya geçirilmesi:** Üye ülkelerin limanlarına giren/çıkan gemilerin raporlanmasına yöneliktir, üye ülkelerde kullanılan 50 farklı bilgi formunu, 5 adet standart form ile değiştirmeye yöneliktir.

2. **Marco Polo programının uygulanması:** 2003-2006 dönemi için 100 milyon euro tutarındaki bütçenin %36'sı yakınyol deniz taşımacılığını, %34'ü demiryollarını, %5'i iç su yollarını, kalan %25'i de bu üç ulaştırma sisteminden en az ikisinin birlikte kullanılacağı taşımacılık sistemlerini geliştirmeye yöneliktir. Marco Polo ile yılda 12 milyar ton/km taşımanın karayolundan diğer ulaştırma sistemlerine kaydırılması amaçlanmaktadır.

3. **Modlararası taşıma birimlerinin standardizasyonu, uyumlulaştırılması.**

4. **Deniz Otoyolları:** Hedeflere ulaşmada anahtar niteliğinde bir teşebbüs olarak; Marco Polo pragramından azami şekilde yaralanması öngörülmektedir.

5. **Yakınyol Deniz Taşımacılığının Çevresel Performansının Arttırılması:** Yüksek çevresel performansa, diğer taşıma sistemlerinden önemli oranda daha yüksek sülfür dioksit (SO2) emisyonu engel olmaktadır, bu nedenle; deniz yakıtlarının sülfür içeriği düşürülmesi konusunda önlemler alınmalıdır.

B- TEKNİK EYLEMLER

6. **Yakınyol Deniz Taşımacılığı İçin Gümrük İşlemleri Rehberi:** Basitleştirilmiş prosedürleri kullanma fırsatlarını içerecek şekilde yakınyol deniz taşımacılığında gümrük işlemlerini özetler ve muhtemel değişikliklerdeki hakiki ihtiyaçlar veya daha fazla basitleştirmeler için özlü bir temel oluşturur.

7. **Engellerin Belirlenmesi ve Ortadan Kaldırılması:** Yakınyol deniz taşımacılığını bugünkünden daha iyi duruma getirmek için ortadan kaldırılması gereken engeller beş kategori altında toplanmıştır.
   i. Yakınyol deniz taşımacılığının modası geçmiş sektör imajı tamamen ortadan kalkmamıştır.
   ii. Modlararası lojistik zincirine tam entegrasyonu henüz sağlanamamıştır.
   iii. Karmaşık idari ve doküman prosedürleri içermektedir.
   iv. Liman verimliliğinin arttırılması gerekmektedir.
   v. Kurallar ve prosedürlerin uygulamaları ülkeden ülkeye farklılık göstermektedir.

8. **Ulusal Uygulamaların Yakınlaştırılması ve AB Gümrük Prosedürlerinin Elektronik Ortama Aktarımı-Kompütürizasyonu:** E-gümrük için ilk adım olarak; en yakın zamanda 22 ülkedeki yaklaşık 3000 gümrük ofisinin yeni elektronik aktarma sistemine (New Computerised Transit System-NCTS) geçecek olması ve böylece taşımacılığa ait tüm dokumantasyonun tek bir idari doküman (Single Administrative Document-SAD) kapsamında elektronik ortama aktarılması belirlenmiştir. Söz konusu sistemin gelecekte e-gümrüğün belkemiğini oluşturması planlanmaktadır.
9. **Araştırmalar ve Teknolojik Gelişmeler:**
   - Gemi tasarımlarındaki yenilikler (Özellikle hızlı ro-ro gemileri , hızlı yeni tip lo-lo gemileri ve diğer gemi seçenekleri).
   - Liman teknolojisinde yenilikler.

- Yakınyol deniz taşımacılığı için uygun ekipman ve teknolojiler.
- İdari prosedürler için yeni teknolojik çözümler.

C- OPERASYONEL EYLEMLER

10. **Tek Durak İdari Birimler:** İdari birimlerin liman sahasına veya yakın çevredeki limanlara yayılması yerine her limanda gemilerin tüm gerekli formalitelerini yerine getirebilecekleri bir tek kontak noktası yada en azından hangi formalitelerin yerine getirileceği hususunda bilgi veren bir yardımcı masa oluşturulması planlanmaktadır.Her durumda; gemi operasyonlarına müdahalenin olabildiğince aza indirilebilecek şekilde, farklı birimlerce yapılan kontroller arasında bir koordinasyona ihtiyaç vardır.

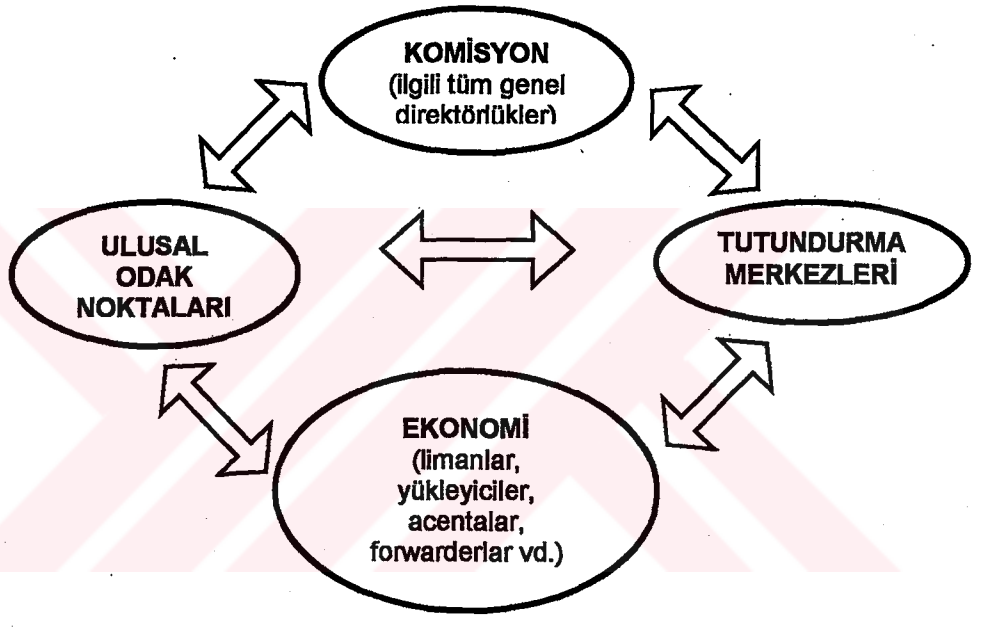
11. **Yakınyol Deniz Taşımacılığı Odak Noktalarının (Focal Points) Yaşamsal Rolünün Dikkate Alınması:** Odak noktalar düzenli olarak Komisyon başkanlığınca düzenlenen toplantılara katılmaktadır. AB'nin genişlemeci politikasınca katılımcı ülkeler Estonya , Litvanya , Polonya , Slovenya ve aday ülke Türkiye ile yakınyol deniz taşımacılığına ilişkin temasa geçilecek ve bu ülkelerce odak nokta grup çalışmalarına gözlemci olarak katılacak temsilciler atanacaktır.

12. **Yakınyol Deniz Taşımacılığı Tutundurma Merkezlerinde (Short Sea Promotion Centers) Rehberlik ve İşlevselliğin Sağlanması:** Bu merkezler iş çevrelerince yürütülmekte ve yakınyol deniz taşımacılığının ulusal düzeyde geliştirilmesinde uygulanabilir yöntemler önermektedirler. Ulusal merkezler şu anda Avrupa'nın geliştirilmesi yönünde ortak öneriler geliştiren Avrupa Yakınyol Deniz Taşımacılığı ağına (ESN) bağlanmaktadırlar.

13. **Yakınyol Deniz Taşımacılığını Başarılı Bir Taşımacılık Alternatifi Olarak İmajının Yükseltilmesi:** Yakınyol deniz taşımacılığı kullanımını arttırmada atılması gereken temel adımlardan biri ; eski ve yavaş damgalı imajın, kapıdan kapıya arz zinciri bağlantılı dinamik yapıya çevrilmesidir. Bugün yakınyol deniz taşımacılığı hız, güvenilirlik, esneklik, düzenlilik, sıklık ve yük güvenliği hususlarında yüksek derecede kaliteli hizmet sunabilmektedir. Mod seçiminde karar verirken taşımacılık hizmetlerini kullananların bundan haberdar edilmeleri gerekmektedir.

14. **İstatistiksel Bilgilerin Toplanması:** Yakınyol deniz taşımacılığına istatistik çalışmalar henüz yeterince ayrıntılı değildir. Bu durum zamanla gelişerek ilerleyecektir. Zira, denizcilik istatistiğine ilişkin Konsey Yönergesi 2000 Yılı itibariyle yürürlüğe girmiş bulunmaktadır. Yönerge doğrultusunda ayrıntılı veri temin eden liman sayısı şu anda yaklaşık 350'dir, veri serilerinin incelenmesi birkaç yıl alması öngörülmektedir.

Beyaz Kitaptaki hedeflere ulaşılabilmesi, ilgili tüm tarafların (Şekil 15) yakınyol deniz taşımacılığının kullanımının arttırılması için ortak çaba göstermesine bağlıdır.



Şekil 15: AB'de Yakınyol Deniz Taşımacılığının Tutundurulmasında Kamu-Özel Sektör İşbirliği
(Kaynak: SMT, 2004)

Temmuz 2004 itibariyle Avrupa Komisyonu; 1999 yılından bu yana Avrupa'da yakınyol deniz taşımacılığına ilişkin ilerlemeleri, yakınyol deniz taşımacılığını tutundurmaya yönelik eylem planı ile ilişkilendirerek özetleyen ek bir bildirişim (COM 2004 453 Final) yayınlamıştır.

1.3.4.2. Bölgesel Kabotajda Deniz Otoyolları Geliştirilmesi

AB'de yakınyol deniz taşımacılığını canlandırmanın yolu ; Trans-Avrupa Ağı Master Planı dahilinde gerçek deniz otoyolları inşa etmek olarak görülmektedir.

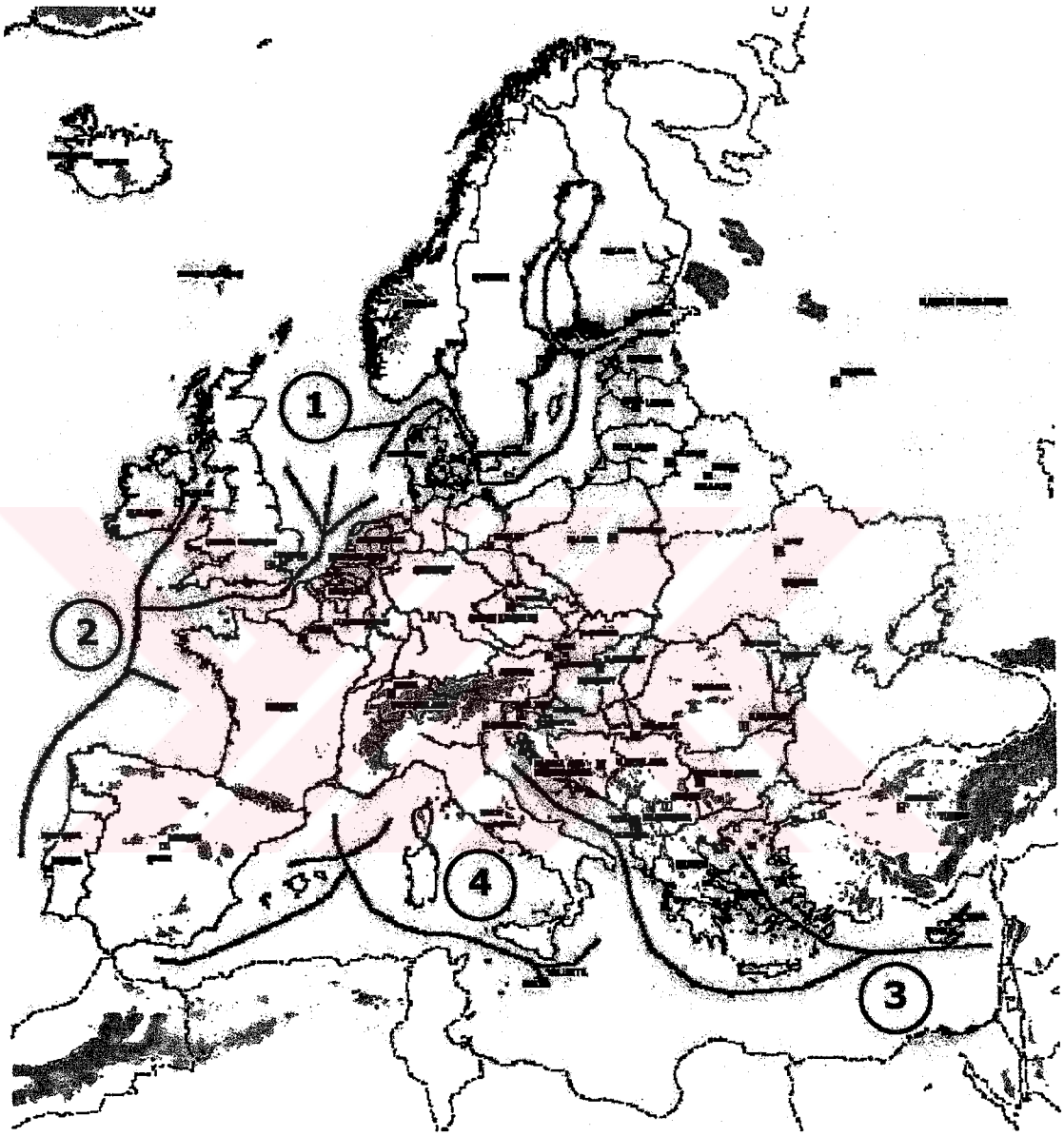
Deniz otoyolları inşası; limanlar ile demiryolları ve iç su ağları arasında daha iyi bağlantıların tesisini ve liman hizmetlerinde iyileştirmeleri gerektirecektir. Belirli deniz taşımacılığı hatları; (özellikle dar boğaz oluşturan öncelikli olarak Alpler , Pireneler ve Benelüx ülkeleri, gelecekte Almanya-Polonya sınırı) karayolları ve demiryollarında olduğu gibi Trans-Avrupa ağının bir parçasını oluşturacaktır. (CEC, 2001).

Bu kapsamda; deniz otoyollarının, kapıdan kapıya lojistik zincirinin entegre bir parçası haline gelmesi; transit süre ve fiyatta karayoluyla rekabet edebilecek şekilde verimli, düzenli, güvenilir ve sık hizmet sunması öngörülmektedir. Yakınyol deniz taşımacılığının başarı hedefine ulaşması için; bu yollarla bağlantılı limanların verimli ard-bölge bağlantılarının kurulması, hızlı idari prosedürler zinciri oluşturulması ve yüksek düzeyde kaliteli hizmet sunumu öncelikli hedefler arasındadır. Deniz otoyollarında işleyecek olan ulaştırma sistemi yakınyol deniz taşımacılığı olsa da deniz otoyollarına göre daha geniş bir kavramdır. Çünkü deniz otoyollarının kapsamındaki Avrupa Birliği ülkeleri bağlantıları dışında, yakınyol deniz taşımacılığı; yakın üçüncü ülke bağlantılarını, ülke içi bağlantıları ve anakaralardan adalara olan bağlantıları da kapsamaktadır (CEC, 2004a).

2003 Ekim ayında Komisyon Ten-T programının geliştirilmesi doğrultusunda hazırlanan AB kılavuzunu revize etmiştir. Söz konusu revizyon 2020 yılına kadar tamamlanması öngörülen 29 öncelikli proje içermektedir. Öncelikli projeler, 'Avrupa Çıkarı' şeklinde sunulabilecek ve ilgili AB kaynaklarından fon kullanabilecektir. 21no'lu öncelikli proje, deniz otoyollarına ilişkindir. Bu öncelikli projenin bir parçası olarak dört bölgede deniz otoyollarının oluşturulması (Şekil 16) önerilmiştir (CEC, 2004a):

1. **Baltık Deniz Otoyolu;** Batlık Denizi üye ülkeleriyle, orta ve batı Avrupa ülkelerini bağlar.
2. **Batı Avrupa Deniz Otoyolu;** Portekiz ve İspanya'dan başlayıp Atlantik üzerinden Kuzey Denizi ve İrlanda Denizi'ni bağlayan rota.
3. **Güneydoğu Avrupa Deniz Otoyolu:** Adriyatik Denizi'ni İspanya Denizi'ni **Kıbrıs**'ı da kapsamına alarak Doğu Akdeniz'le birleştiren rota.

4. **Güneybatı Avrupa Deniz Otoyolu:** Batı Akdeniz'i İspanya, Fransa, İtalya ve **Malta**'yı da kapsamına alarak bağlayan ve Güneydoğu Avrupa Deniz Otoyoluna uzanan ayrıca Karadeniz'e bağlantılar içeren yol.



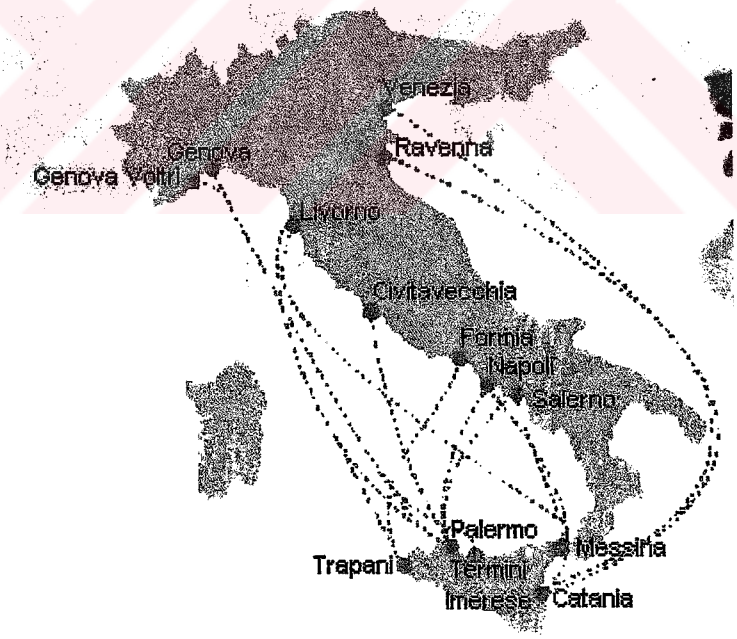
Şekil 16: TEN-T Kapsamında Avrupa Birliği'nde Öncelikli Deniz Otoyolları (Kaynak: CEC, 2004b)

Önerilerde her bir ülkenin belirlediği iki limanı baz alınmış ve "öncelikli" deniz otoyolları için AB, hükümetler ve özel finans çevreleri arasındaki koordinasyonun önemi vurgulanmıştır. Fonlar büyük oranda öncelikli projelerde yoğunlaşacaktır ancak diğer limanlarda Trans-Avrupa ağının bir parçası olabileceklerdir (CI; 2004c).

Deniz otoyollarına ait yeni 12a maddesi Trans-Avrupa ağının çatısını oluşturan önlemler dizisi için AB yardımı izni vermektedir. Bu mekanizma AB yardımıyla üye ülkelerin, uygun bir prosedür temelinde; altyapı , donanım ve lojistik sistemlerine destek vermelerini sağlayacaktır. Deniz otoyollarının geliştirmesine verilen destek Marco Polo kriterlerine dayandırılmıştır ki; bu kriterler genel olarak, serbest rekabetin korunması ve AB yardımı sonrası projenin kendi ayakları üzerinde durmasının sağlanması gibi konulardır (CEC, 2004a).

Mart 2004 itibariyle Yakınyol Deniz Taşımacılığı Tutundurma Merkezlerinden alınan veriler doğrultusunda deniz otoyollarının temel özelliklerini taşıyan yakınyol deniz taşımacılığı bağlantıları Tablo 10'da yer almaktadır.

Tablo 10'da da görülebileceği gibi, sadece İtalya için yurtiçine yönelik çalışan hatlar deniz otoyollarının temel özelliklerini taşıyan, mevcut yakınyol deniz taşımacılığı bağlantıları olarak değerlendirilmiştir. Bu ayrıcalık ta hiç kuşkusuz çizmeye benzeyen şeklinin payı büyüktür (Şekil 17).



Şekil 17: İtalya Deniz Otoyolları
(Kaynak: Italy SSPS; 2004)

Tablo 10: AB'de Deniz Otoyollarının Temel Özelliklerini Taşıyan Mevcut Yakınyol Deniz Taşımacılığı Bağlantıları

		Düzenli Yakınyol Servislerinin Sayısı	
		RO-RO	LO-LO
Finlandiya (1)	- Baltık Ülkeleri	60	48
	- Diğer Yakınyol	47	47
Fransa (2)	- Akdeniz	61	203
	- Kuzey	24	51
	- İber Yrmd.	7	38
Almanya (3)	- Baltık Ülkeleri	90	143
	- Port., İsp., İng.	22	47
İrlanda (4)	- İngiltere	20	12
	- Kontinent (Akdeniz Hariç)	5	41
	- Akdeniz	1	20
İtalya (5)	- Adriyatik	40	188
	- İtalya	78	163
Hollanda (6)	- Güney (Akdeniz Hariç)	13	67
	- Akdeniz	32	201
	- Kuzey	10	100
	- İng./İrld.	15	56

(Kaynak: CEC, 2004b).

(1) Finlandiya'ya / Finlandiya'dan haftalık sefer sayısı 400'ü aşmaktadır. Finlandiya bağlantılı seferlerin çoğunluğu Estonya ve İsveç hattında gerçekleşmektedir.
(2) Fransa'ya / Fransada 'dan haftalık sefer sayısı 1200'ü aşmaktadır. (Bunun dışında, Fransa-İngiltere haftalık ro-ro sefer sayısı yaklaşık 800'dür.)
(3) Almanya'ya / Almanya'dan haftalık sefer sayısı 500'ü aşmaktadır. Almanya bağlantılı seferlerin çoğunluğu İsveç ve Danimarka hattında gerçekleşmektedir.
(4) İrlanda'ya / İrlanda'dan haftalık sefer sayısı 550 civarındadır. (Bunun dışında, İrlanda-İngiltere arasındaki haftalık sefer sayısı yaklaşık 460'dır.)
(5) Italya'ya / Italya'dan hattındaki haftalık sefer sayısı 600'ü aşmaktadır. Her iki kıyısal alandan gerçekleşen haftalık sefer sayıları yaklaşık olarak eşittir.
(6) Hollanda'ya / Hollanda'dan hattındaki haftalık sefer sayısı 760 civarındadır. (Bunun dışında, İngiltere ile gerçekleştirilen haftalık sefer sayısı 150 civarındadır.

İtalyan armatörler birliği CONFIRMATA ulusal parlamentoya deniz otoyollarını geliştirmeyle ilgili yeni bir proje sunmuştur. Akdeniz Modlararası Taşımacılık Organizasyonu (Mediterranean Intermodal Transport Organization;

MITO) olarak adlandırılan proje; yüksek standartlı ro-ro operasyonlarına uygun liman ağları geliştirmeyi amaçlamaktadır. CONFIRMATA kabotajda geçen 5 yıl içinde ana bağlantıların doğal bir süreç izleyerek kurulduğunu, elleçlenen kargonun %130'luk bir büyüme hızı gösterdiğini; ve ilk aşamanın tamamlandığını belirtmiştir. MITO'nun ise ikinci aşamanın daha koordineli bir şekilde yürütülmesini destekleyeceğini öngörülmektedir (Fairplay, 2004b).

Fransız ve İspanyol hükümetleri de yaz aylarıyla birlikte, her iki ülkenin Atlantik kıyısındaki limanlar arasında bir deniz otoyolu projesi sunmayı planlamaktadırlar. Fransız hükümeti söz konusu deniz otoyolunun 2006 sonundan önce hizmete girmesinin amaçlandığını ve ayrıca ikinci bir Akdeniz ağı olarak Fransa, İtalya ve İspanya'yı bağlayan bir diğer hattın oluşturulmasını planladıklarını belirtmiştir (Lloyd List, 2004).

Avrupa'nın Atlantik yakası taşımalarına en son katılan yakınyol deniz taşımacılık işletmesi olan ARC (Atlantik Ro-Ro Shipping), Fransa Bask bölgesinde Bayonne limanı ile İngiltere 'de Liverpool limanı arasında, gelecek Ağustosta haftalık ro-ro seferleri başlatmak için Fransa bölgesel konseyinde fon elde etmeyi başarmıştır. ARC'nin Marco Polo'nun çerçevesini uygulaması koşuluyla fondan faydalanması yönünde anlaşmaya varılmıştır (Fairplay, 2004(c)).

İKİNCİ BÖLÜM
TÜRKİYE'DE YURTİÇİ DENİZYOLU YÜK TAŞIMACILIĞI

2.1. TÜRKİYE'NİN UZUN VADELİ GELİŞME STRATEJİSİ VE YURTİÇİ DENİZYOLU YÜK TAŞIMACILIĞI

Türkiye'nin uzun vadeli gelişme stratejisi, 2001-2005 dönemini kapsayan Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı ile açıklanmış ve ana hedefler; istikrar içinde büyümenin sağlanması, sanayileşmenin başarılması, uluslararası ticaretteki payın yükseltilmesi, piyasa ekonomisinin geliştirilmesi, ekonomide toplam verimliliğin arttırılması, sanayi ve hizmetler ağırlıklı bir istihdam yapısına ulaşılması, işsizliğin azaltılması, sağlık hizmetlerinde kalitenin yükseltilmesi, sosyal güvenliğin yaygınlaştırılması, sonuç olarak refah düzeyinin yükseltilmesi ve yaygınlaştırılması ve bu hedeflerle uyumlu olarak yeni bin yılda Avrupa Birliği ve dünya ile bütünleşme olarak özetlenmiştir (DPT, 2001a).

Bu hedeflere ulaşmada; sanayi ve turizm sektörleri gibi, denizcilik sektörü de lokomotif sektörlerden biri olarak görülmelidir (DPT, 2001a).

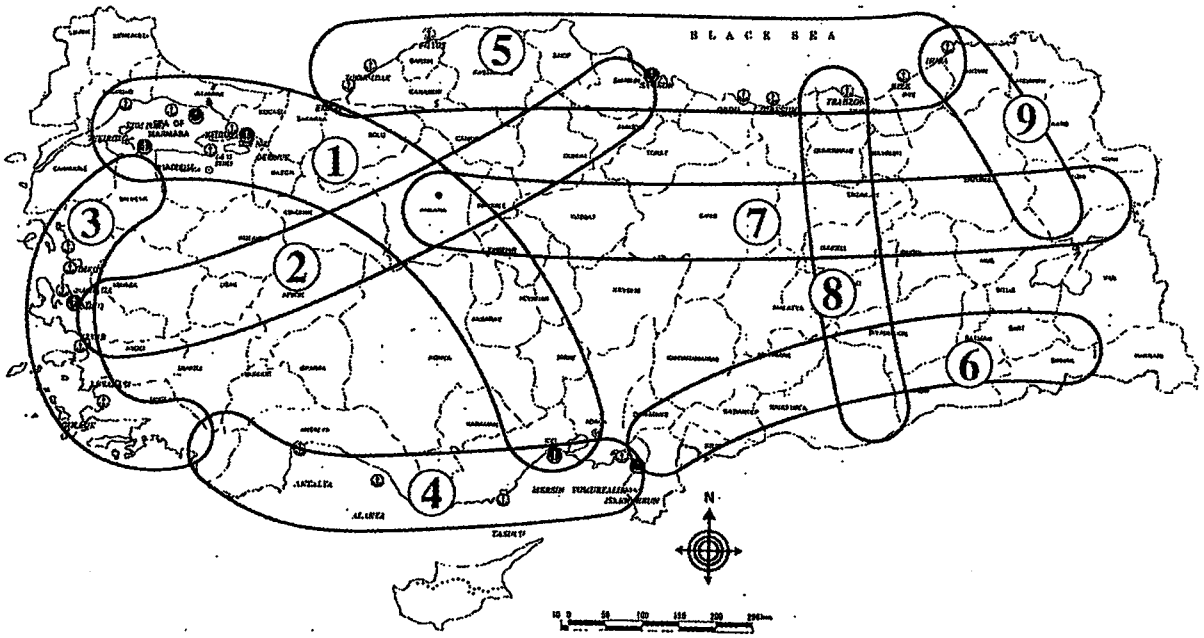
Dış ticaretin %91,4'ünün denizyolu ile yapıldığı Türkiye'de, yurtiçi denizyolu yük taşımaları toplam yurtiçi taşımalardan ancak %3'lük bir pay alabilmektedir. Yaklaşık 300 adet (küçük çapta olanlar hariç) kıyı tesisinin bulunduğu 28 kıyı illerimizde; DİE (2002a) verilerine göre ülke nüfusunun %50,9'unun yaşadığı ve ülke GSYİH'nın %63,8'inin üretildiği (Tablo 11) düşünülürse; bu durum, varolan potansiyelin değerlendirilemediği anlamına gelmektedir

Ulusal kaynakların tam kullanımı, ve sürdürülebilir kalkınmanın ve bölgesel dengenin bir arada sağlanabilmesi için ekonomik kalkınmayı desteklemek amacıyla denizler ve limanlar etkin bir kullanımla tam olarak değerlendirilmelidir Türkiye'de limanlar nüfus, üretim faaliyetleri, taşımacılık altyapısı ve benzeri faaliyetlerin toplu halde bulunması sonucu ekonomik faaliyetlerin yığılması ve konsantrasyonu ile oluşan "Ulusal Bölge Gelişim Aksları"nda (Şekil 18) da çekirdek konumundadır (JICA ve DHL, 2000a).

Tablo 11 : Türkiye Kıyı İllerinin GSYIH, Gelişme Hızı, Nüfus ve Yüzölçümü Bilgileri (2001)

BÖLGELER	İLLER	GSYIH Payı %	Gelişme Hızı %	Nüfus %	Yüzölçümü %
AKDENİZ	Adana	3,0	39,6	2,7	1,8
	Antalya	2,6	51,0	2,5	2,7
	Hatay	1,5	39,4	1,8	0,7
	İçel	2,8	47,2	2,4	2,0
	Alt Toplam	9,9	-	9,5	7,2
EGE	Aydın	1,3	34,1	1,4	1,0
	Balıkesir	1,5	38,3	1,6	1,8
	İzmir	7,5	47,2	5,0	1,5
	Muğla	1,6	53,4	1,1	1,7
	Alt Toplam	10,4	-	7,4	4,2
MARMARA	Bursa	3,6	42,1	3,1	1,4
	Çanakkale	0,7	30,7	0,7	1,3
	Edirne	0,7	27,8	0,6	0,8
	İstanbul	21,3	38,0	14,8	0,7
	Kırklareli	0,8	59,1	0,5	0,8
	izmit	5,1	61,7	1,8	0,5
	Sakarya	1,1	38,7	1,1	0,6
	Tekirdağ	1,1	45,1	0,9	0,8
	Yalova	0,4	46,1	0,2	0,1
	Alt Toplam	36,3	-	25,3	8,8
KARADENİZ	Artvin	0,3	44,0	0,3	0,9
	Bolu	0,8	43,0	0,4	1,1
	Giresun	0,5	48,9	0,8	0,9
	Gümüşhane	0,1	40,3	0,3	0,8
	Kastamonu	0,4	40,1	0,6	1,7
	Ordu	0,6	50,0	1,3	0,8
	Rize	0,5	50,3	0,5	0,5
	Samsun	1,4	39,5	1,8	1,2
	Sinop	0,2	46,1	0,3	0,7
	Trabzon	1,0	53,6	1,4	0,6
	Zonguldak	1,2	50,0	0,9	0,4
	Alt Toplam	7,1	-	8,6	9,6
ALT TOPLAM		**63,8**	-	**50,9**	**29,7**
TÜRKİYE		**100,0**	**43,2**	**100,0**	**100,0**

(Kaynak: DİE, 2002a. Derlenmiştir.)



Şekil 18: Türkiye Ulusal Bölge Gelişim Aksları
(Kaynak: JICA ve DHL, 2000a).

Liman gelişim ulusal master planında önerilen, akslar ve bunların beklenen rolleri şöyledir (JICA ve DHL, 2000a):

1. **Avrupa-Asya Koridor Aksı (Marmara-Ankara-Mersin Aksı)** : Bu alanda halihazırda geniş çaplı ekonomik faaliyet bulunduğundan, aks ulusal ekonominin çekici gücü olmaya devam edecektir. Sosyal sermayenin artan ekonomik faaliyetler ve çevre boyutu bakımından daha da geliştirilmesine ihtiyaç olacaktır.
2. **Ege-Karadeniz Koridor Aksı** (İzmir-Ankara-Samsun Aksı) : Var olan büyük şehirlere yakınlığı bakımından aksın büyük gelişim potansiyeli bulunmaktadır. Bu potansiyelin hayata geçirilmesi için daha fazla sosyal sermayeye ihtiyaç olacaktır.
3. **Ege Denizi Aksı**
4. **Akdeniz Aksı:** Marmara-Ankara-Mersin Aksı'yla beraber bu aksın ulusal ekonomiyi sürükleyici önde gelen bir konumu olacaktır.Stratejik konumlarının avantajını da kullanarak bu aksların dış dünyaya, özellikle Avrupa ve Asya'ya daha fazla açılmaları gerekmektedir.

5. **Karadeniz Aksı:** Bu aksın Doğu Avrupa ve BDT ülkeleriyle yakın bağlar oluşturması ve hinterlandındaki iç kara bölgelerine liderlik etmesi beklenmektedir.Bu amaçla daha fazla sosyal sermaye gereklidir.
6. **GAP Aksı (Güneydoğu Anadolu Aksı):** Çok büyük ölçekli bir bölgesel kalkınma projesi (GAP) uygulanmakta olduğundan bu aksın çok büyük potansiyeli vardır, zira sadece bölgedeki üretkenlik artmakla kalmayacak, aynı zamanda komşu ülkelere erişim de artacaktır. Karadeniz ve Akdeniz'e bağlantı sağlayacak ulaştırma ağları desteklenmelidir.
7. **İç Anadolu-Doğu Anadolu Koridor Aksı:** Aks gelişmiş bir bölge ile geri kalmış bir bölgeyi birbirine bağlamaktadır.komşu idareler arasında alışverişin artırılabilmesinde Ankara ile olan erişimin artırılması önem taşımaktadır.
8. **Karadeniz-Güneydoğu Anadolu Koridor Aksı:** Doğu Anadolu Bölgesinin orta bölümleri ile Karadeniz kıyı bölgelerini (Trabzon vd.) bağlamaktadır. Aksın, Karadeniz vasıtasıyla uluslar arası etkileşimi artırması beklenmektedir.
9. **Doğu Anadolu Sınır Alt-Aksı:** Aks en az gelişmiş bölgeler ile Karadeniz kıyı bölgelerini (Hopa vd.) bağlamaktadır. Karadeniz ve komşu ülkelerle sınır üzerinden uluslar arası ilişkilerin kuvvetlendirilmesi beklenmektedir.

Eskinin limandan-limana olan taşıma anlayışı, artık kapıdan-kapıya şekline dönüşmüştür. Bu nedenle taşımacılık, alt taşıma sistemleriyle bütünleşen bir taşıma zinciri durumuna gelmektedir. 21. Yy.ın taşıma tarzı olma yolundaki kombine (çoklu) taşımacılık, transiter ülke durumundaki Türkiye'yi de limanlar ve diğer ulaşım altyapısı yönünden etkileyecektir (DPT, 2001b).

Yine, Türkiye'yi doğu-batı ekseninde ulaşım koridoru ve transit uğrağı haline getirmesi amaçlanan bu tür bir yapılanmada; Türk deniz ticaret filosunun da nicel ve niteliksel olarak taşıma talepleri ile uyumlu, dünya standartlarına ve teknolojik gelişmelere uygun bir yapıya kavuşturulması önem arz etmektedir (DPT, 2001b).

Bu kapsam doğrultusunda ilerleyen bölümlerde, Türkiye'de ulaştırma sistemlerine göre yurtiçi yük taşımalarının dağılımı incelenmiştir. Daha sonra her bir sistemin kamu yatırımlarından aldığı pay ve enerji tüketimleri değerlendirilmiştir. İkame/tamamlayıcı taşımacılık sistemleri kapsamında sadece, karayolu ve demiryolu yük taşımaları kapsama dahil edilmiş, aynı nedenle havayolu taşımaları

ve boru hattı taşımaları araştırmanın konusu göz önüne alınarak kapsam dışında bırakılmıştır. Kabotaj taşımalarına yönelik olarak 2004 yılında akaryakıttan alınan ÖTV (Özel Tüketim Vergisi)'nin sıfıra indirilmesi ve liman masraflarının düşürülmesi ile tekrar gündem maddesi haline gelen Türkiye'de yurtiçi denizyolu yük taşımaları; yük cinsleri ve limanlar kapsamında tanımlandıktan sonra, yurtiçi denizyolu yük taşımacılığında yasal çerçeve; arzı oluşturan Türk Deniz Ticaret Filosu, Türk bayraklı gemilerle yapılan taşımalarda yurtiçi denizyolu yük taşımalarının payı ilgili diğer konular olarak incelenmiştir.

2.2. TÜRKİYE'DE ULAŞTIRMA SİSTEMLERİNE GÖRE YURTİÇİ YÜK TAŞIMACILIĞI

2.2.1. Ulaştırma Sistemlerine Göre Yurtiçi Yük Taşımalarının Dağılımı

Türkiye'de tüm ulaştırma sistemleri farklı kamu kurum ve kuruluşlarının sorumluluğu altındadır. Yük taşımalarına ilişkin tüm veriler, ilgili kamu kurum ve kuruluşunda, farklı amaçlar doğrultusunda, farklı esas ve standartlara göre tutulmaktadır. Bu nedenlerle her bir sistem ile ilgili veri, bir diğeri ile örtüşmemekte bu da kapsamlı herhangi bir analiz yapılmasını engellemektedir.

Özellikle, karayolu taşımaları ile ilgili olarak, yük cinsi bazlı veriye ulaşılamamakta; dingil ağırlıklarının yola verdiği zararın ölçülmesi ve gerekli önlemlerin alınması için KGM (Karayolları Genel Müdürlüğü) ve bağlı 16 bölge müdürlüğü tarafından yapılan sayımlardan ise, ancak taşıt bazlı istatistiklere ulaşılabilmektedir (Ünal, 2004).

Çeşitli kamu kurumları kaynaklı ve ulaştırma sistemlerine göre yurtiçi yük taşımalarının dağılımını bir arada gösteren tablolar mevcuttur. Ancak bu tablolar da farklı taşıma sistemlerine ait istatistiklerden oluşan verilerin uyum göstermemesi nedeniyle, sadece ton veya ton/km karşılaştırmaları ile sınırlı kalmıştır. Bu durum bazı hatalara da sebebiyet vermektedir. Örneğin; "Maliye Bakanlığı 2003 Yılı Ekonomik Rapor"unda, ton bazında, yurtiçi ve yurtdışı yük taşımalarının taşıma sistemlerine göre dağılımını gösteren tabloda; yurtiçi denizyolu yük taşımaları, kabotaj yükleme-boşaltma değerlerinin toplamı alınarak hesaplandığı için ulaştırma sistemlerine göre dağılım yüzdeleri ve değişim yüzdeleri hatalıdır ve bu nedenle

yüzdeler geçersizdir ama yine de söz konusu tablo "ton" bazında bu rakamları bir arada vermesi bakımından önemlidir.

Her bir ulaştırma sistemi için, ilgili kamu kurumundan alınan istatistiklerle oluşturulan Tablo 12'de "ton"; DPT verileri kullanılarak hazırlanan Tablo 13'de ise "ton/km" bazında yurtiçi yük taşımalarının ulaştırma sistemlerine göre dağılımı görülmektedir. Karayolları üzerindeki taşımaların payı, hem ton hem de ton/km bazında sürekli artış gösterirken, denizyolu ve demiryolunun payının sürekli bir düşüş gösterdiği açıktır. Yıllar bazında, yurtiçi yük taşımalarındaki artışın neredeyse tamamı karayolunda gerçekleşmiştir, bu da kamu yatırımlarının da ulaştırma sistemleri arasındaki denge gözetilmeden gerçekleştirilmiş olması nedeniyle; yurtiçinde ulaştırma sistemleri arasındaki denge gitgide bozulmuştur. Özellikle, yük taşımacılığındaki karayollarının payının giderek artması ciddi olumsuz sonuçlar doğurmuştur.

Tablo 12: Yurtiçi Yük Taşımalarının Ulaştırma Sistemlerine Göre Dağılımı (ton) (1980-2001)

	KARAYOLU (1)			DEMİRYOLU (2)			DENİZYOLU (3)			TOPLAM	
	1.000 Ton	% değişim	% pay	1.000 Ton	% değişim	% pay	1.000 Ton	% değişim	% pay	1.000 Ton	% değişim
1980	115.051		81,9	11.446		8,1	14.055		10,0	140.552	
1990	187.704	63,1	84,7	13.464	17,6	6,1	20.472	45,7	9,2	221.640	57,7
1995	321.406	71,2	91,5	14.278	6,0	4,1	15.427	-24,6	4,4	351.111	58,4
1997	399.396	24,3	92,0	16.278	14,0	3,7	18.627	20,7	4,3	434.301	23,7
1998	434.885	8,9	93,2	14.393	-11,6	3,1	17.186	-7,7	3,7	466.464	7,4
1999	425.196	-2,2	93,1	14.224	-1,2	3,1	17.429	1,4	3,8	456.849	-2,1
2000	455.177	7,1	93,1	17.171	20,7	3,5	16.480	-5,4	3,4	488.828	7,0
2001	424.828	-6,7	94,0	13.435	-21,8	3,0	13.722	-16,7	3,0	451.985	-7,5

(Kaynak: (1) KGM, 2003a; (2) (Kaynak: TCDD; 1997, 2000, 2003, 2004) (3) DNM, 2004'den derlenerek hazırlanmıştır.)

Tablo 13: Yurtiçi Yük Taşımalarının Ulaştırma Sistemlerine Göre Dağılımı (ton/km) (1990-2002)

	KARAYOLU			DEMİRYOLU			DENİZYOLU (1)			TOPLAM	
	ton/km	% değişim	% pay	ton/km	% değişim	% pay	ton/km	% değişim	% pay	ton/km	% değişim
1990	65.710		82,2	6.958		8,7	7.234		9,1	79.902	
1995	112.515	71,2	87,4	8.288	19,1	6,4	7.900	9,2	6,1	128.703	61,1
2000	161.552	43,6	90,1	9.761	17,8	5,4	7.900	0,0	4,4	179.213	39,2
2001	151.421	-6,3	91,8	7.561	-22,5	4,6	5.950	-24,7	3,6	164.932	-8,0
2002	157.300	3,9	92,8	7.087	-6,3	4,2	5.200	-12,6	3,1	169.587	2,8

(Kaynak: DPT, 2004f)

2.2.2. Ulaştırma Sistemlerinde Kamu Yatırımları

2000-2004 yılları arasındaki beş yıllık dönemde, Türkiye'de kamu yatırımlarının sektörlere göre dağılımı incelendiğinde; ulaştırmanın yılda ortalama %23,8'lik payla en çok kamu yatırımı alan sektör olduğu göze çarpmaktadır (Tablo 14). İkinci sırayı ise yılda ortalama %20,5 ile enerji sektörü almaktadır. (Ulaştırma'da enerji tüketimi için bkz. 2.1.3.) Söz konusu beş yıllık dönemde ulaştırmanın payın en yüksek olduğu yıl 3.086.546 milyar TL (%25,8) ile 2004 yılıdır.

Tablo 14: Kamu Yatırımlarının Sektörlere Göre Dağılımı (2000-2004)

	2000		2001		2002		2003		2004	
SEKTÖRLER	Milyar TL	%	Milyar TL	%	Milyar TL	%	Milyar TL	%	Milyar TL	%
Tarım	397.000	6,7	503.060	7,3	823.710	8,4	1.141.525	9,2	1.167.450	9,7
Madencilik	91.000	1,5	121.650	1,8	192.800	2,0	267.300	2,1	382.025	3,2
İmalat	317.300	5,4	469.590	6,8	640.700	6,5	591.300	4,7	380.593	3,2
Enerji	**1.201.625**	**20,3**	**1.570.200**	**22,8**	**2.060.000**	**20,9**	**2.655.750**	**21,3**	**2.032.475**	**17,0**
Ulaştırma	**1.426.073**	**24,2**	**1.543.450**	**22,4**	**2.332.500**	**23,7**	**2.871.850**	**23,0**	**3.086.546**	**25,8**
Haberleşme	327.400	5,5	35.100	0,5	48.200	0,5	53.625	0,4	47.000	0,4
Turizm	27.000	0,5	41 000	0,6	67.000	0,7	79.500	0,6	85.891	0,7
Konut	65.075	1,1	12 900	0,2	20.000	0,2	19.000	0,2	19.600	0,2
Eğitim	936.987	15,9	1 152 650	16,7	1.607.430	16,3	2.021.644	16,2	1.944.305	16,2
Sağlık	293.140	5,0	400 700	5,8	513.502	5,2	838.758	6,7	978.690	8,2
Diğer Kamu Hizmetleri	822.400	13,9	1 036 700	15,1	1.529.158	15,5	1.923.748	15,4	1.852.968	15,5
T O P L A M	5.905.000	100	6.887.000	100	9.835.000	100	12.464..000	100	11.977.543	100

(Kaynak: DPT, 2004e)

İlk yedi beş yıllık kalkınma planı döneminde; toplam yatırımlar içinde ulaştırma sektörünün payını gösteren Tablo 15'de de görüleceği üzere, ulaştırma sektörü yatırım hedefleri ilk altı kalkınma planı döneminde sürekli bir artış göstermiştir. Yedinci plan döneminde ise ulaştırmanın payı toplam yatırımların yaklaşık beşte biri olarak hedeflenmiştir.

Tablo 15: İlk Yedi Beş Yıllık Kalkınma Planı Döneminde Ulaştırma Sektöründe Kamu Yatırımları

Plan Dönemi	I.BYKP	II.BYKP	III.BYKP	IV.BYKP	V.BYKP	VI.BYKP	VII.BYKP
Hedef (%)	13,7	16,1	16,0	16,3	18,6	22,0	20,4
Gerçekleşme(%)	15,6	16,4	21,6	18	22,5	21,6	17,6

(Kaynak: DPT, 2001c)

1960'lı yıllardan itibaren başlayan planlı dönemde; ulaştırma yatırımlarının yaklaşık dörtte üçü karayoluna yapılmıştır (DPT, 2004a). 1990-1999 yılları arasında gerçekleşen ulaştırma sektörü kamu yatırımlarının dağılımına bakıldığında (Tablo 16), 1990-1995 yılları arasında toplam yatırımlar içinde önemli bir paya sahip olan karayolu ve otoyol yatırımlarının 1996 ve sonrasında azalma sürecine girdiği, buna karşın yurtiçi yolcu taşımaları içinde çok küçük bir paya sahip olan havayolu ulaştırmasının yatırımlardaki payının önemli oranda arttığı ve 1990-1995 döneminde ortalama %6,9 düzeyinde olan bu payın 1996-1999 döneminde ortalama %19,7 gibi çarpıcı bir büyüklüğe ulaştığı görülmektedir (DPT, 2001a).

Daha çok yurtdışı taşımalarda kullanılmak üzere gerçekleştirilen uçak alımları nedeniyle artan havayolu yatırımları, yurtiçi taşımalarda kronikleşen karayoluna bağımlı taşımacılık sorunlarımıza çözüm olacak yatırım alternatiflerini de olumsuz etkilemiştir. Yatırımlardaki dengelerin değişmesinin türlerin taşımadaki paylarına 10-12 yıl içinde yansıdığını ifade eden çalışmalar bulunmaktadır. Bu nedenle bugünkü taşıma tablosu 1980'lerin son yarısının yatırım kararlarının doğal sonucudur. Demiryolları ve denizyollarının ihmal edilmesinin yanı sıra, karayolları ve özellikle otoyol yatırımlarına ağırlık verilmesi bugünkü çarpık yapıyı daha da pekiştirmiştir (DPT, 2004a).

Tablo 16: Ulaştırma Sektörü Kamu Yatırımlarının Dağılımı (1990-2000)
(Cari Fiyatlarla)

	Karayolu		Otoyol		Havayolu		Demiryolu		Denizyolu		Boru hattı		Toplam
	Milyar TL	%	Milyar TL	%	Milyar TL	%	Milyar TL	%	Milyar TL	%	Milyar TL	%	Milyar TL
1990	2.234	31	3.429	48	338	5	586	8	267	4	364	5	7.218
1991	4.643	28	9.505	58	527	3	895	5	210	1	566	3	16.346
1992	7.110	33	10.933	51	789	4	1.281	6	473	2	959	4	21.545
1993	14.774	37	17.932	44	2.803	7	2.634	7	564	1	1694	4	40.401
1994	12.808	29	20.521	46	4.761	11	4.278	10	814	2	1.669	4	44.852
1995	17.990	29	32.420	52	4.654	7	4.131	7	1.407	2	2.235	4	62.837
1996	51.704	33	67.563	43	24.567	16	8.213	1	2.893	2	3.531	2	158.471
1997	137.277	37	117.285	32	73.366	20	15.999	5	8.268	2	19.721	5	371.916
1998	181.117	26	238.350	35	143.717	21	34.707	4	18.321	3	71.639	10	687.850
1999(1)	308.078	29	222.350	21	341.955	33	59.910	6	35.993	3	79.611	8	1.047.896
2000	334.100	23	509.873	36	181.500	13	88.000	6	62.600	4	250.000	18	1.426.073

(Kaynak: DPT; 2001a)
(1) Gerçekleşme Tahminleri

2003 yılı Yatırım Programı çerçevesinde ulaştırma sektörüne tahsis edilen toplam yatırım ödeneğinden; karayolu % 57, boru hattı %15,7, demiryolu %13,7, havayolu %10,4 ve denizyolu %3,2 pay almıştır (DPT, 2003).

2.2.3. Ulaştırma Sistemlerinde Enerji Tüketimleri

Türkiye'de sanayileşme ile birlikte toplam enerji tüketimi artmış ve %69,7 oranında dışa bağımlı konuma gelinmiştir. 2002 yılı itibariyle Türkiye'nin 78.403 bin ton petrol eşdeğeri olan toplam enerji tüketiminin %14,4'ü ulaştırma sektörü tarafından tüketilmiştir (Tablo 17). Aynı yıl karayollarında tüketilen enerji, ulaştırma sektörünün toplam tüketiminin %93'ünü oluşturmuştur.

DİE verilerine göre, Türkiye'de enerji ilişkili CO2 emisyonları 1990 yılında 142 milyon ton olarak gerçekleşirken, 1995 yılında %18,7'lik bir artışla 169,2 milyon tona ulaşmıştır. Alınan tedbirlere rağmen, artan enerji tüketimine paralel olarak artan CO2 emisyonlarının 2000 yılında 253,5 milyon ton, 2005 yılında 347,8 milyon ton, 2010 yılında ise 486,5 milyon tona ulaşacağı tahmin edilmektedir (DPT, 2001d).

Tablo 17: Türkiye'nin Enerji Üretimi, Tüketimi ve Tüketimde Ulaştırma Sektörünün Payı (1.000 ton)

	ENERJİ ÜRETİMİ		ENERJİ TÜKETİMİ				
	Toplam	%	Toplam	Ulaştırma	%	Karayolları	%
1970	14.516	76,9	18.872	3.208	17,0	-	-
1980	17.358	54,3	31.973	5.230	16,4	-	-
1990	25.478	48,1	52.987	8.723	16,5	8.015	15,1
1995	26.719	42,0	63.679	11.066	17,4	9.652	15,2
2000	26.855	33,1	81.251	12.007	14,8	10.508	12,9
2001	25.173	33,1	75.952	12.000	15,8	10.383	13,7
2002	24.569	31,3	78.403	11.320	14,4	10.475	13,4

(Kaynak: KGM; 2003a)

2.3. TÜRKİYE'DE KARAYOLU YÜK TAŞIMALARI

Küreselleşen dünyada, artık uluslararası bağlantılara geçmişte olduğundan çok daha fazla gereksinim duyulmaktadır. Bütün çağlarda toplumlararası ortak ilgileri ve bağlantıları sağlayıcı bir unsur olan ulaşım ağı ve ulaşım politikaları, bu yeniden yapılanma sürecinde giderek artan bir önem kazanmakta (DPT, 2001d) ve uluslararası ulaştırma koridorları bünyesinde kendini tekrar tanımlamaktadır.

Ekonomik kalkınmanın ve refahın gelişmesinde büyük önemi olan karayolu taşımacılığı, kendi bünyesi içinde başlı başına bir ekonomik faaliyet olduğu gibi, diğer bütün sektörlerle de çok yakın ilişkisi olan ve bu sektörleri olumlu veya olumsuz yönde etkileyen bir hizmet sektörüdür. Öte yandan karayolu; zemine, topografyaya, taşınacak yük miktarına ve zamana göre en esnek taşıma imkanı sağlamaktadır. Diğer taşıma sistemlerinden bağımsız olarak üretim yerinden tüketim yerine aktarmasız, kapıdan kapıya ve hızlı taşıma yapılmasına uygun olduğundan ve diğer sistemlere göre daha kolay ulaşım sağladığından tercih edilmektedir (DPT, 2004a).

Dünya ülkelerinin karayolu istatistikleri incelendiğinde diğer ulaştırma sistemleri Türkiye'den daha çok gelişmiş olan ülkeler dahil pek çok yerde yük ve yolcu taşımacılığında, karayoluna olan talebin sürekli artan bir eğilim gösterdiği izlenmektedir (DPT; 2004a). Özellikle AB, karayolu taşımaları kaynaklı sosyal ve ekonomik maliyetlerin (hava kirliliği, enerji tüketimi, yaşam alanlarının tahribi, alt yapı

geliştirme ve rehabilitasyon maliyetleri, gürültü, kazalar), söz konusu eğilim ile kontrol edilemez, ülke ekonomisine ve çevreye büyük zarar veren bir büyüme kaydedeceği öngörüsü doğrultusunda sürdürülebilir ulaştırma politikaları kapsamında demiryolu ve denizyolunu tutundurma eğilimine girmiştir.

Avrupa Birliği'nin karayolu taşımacılık politikalarında öne çıkan bu hususlara dikkat edildiğinde, karayollarını rahatlatmak ve çevre kirliliğinin önüne geçmek için araç ve yollarla ilgili düzenlemelere ek olarak diğer taşıma modlarına göre gün geçtikçe artan karayolu kullanımı yerine diğer taşıma modlarıyla entegre çözüm yollarının türetilmesini teşvik edici tedbirler de gündeme gelmiştir (DPT, 2004d).

Avrupa Birliğinin izlediği bu politika ve uygulamaların amacı taşıma emniyeti, çevre ve trafik yoğunluğu gibi konulardaki sorunlarını bertaraf etmek, malların uzun mesafede karayoluyla hareketini kısıtlayarak, diğer ulaştırma sistemleri ile taşıma dağılım dengesizliğini gidermek, stratejik bölgelerarası ekonomik gelişmelerin sağlanmasına yönelik çözümler üretmektir (DPT, 2004d).

Ülkemizde kullanımdaki taşıt-km değerleri gelişmiş ülkelerle kıyaslandığında bu konuda ülkemizin doyma noktasının çok altında olduğu görülmektedir (DPT, 2001d). Ancak karayolu trafiğinde ağır taşıtların payı gelişmiş ülkelerde %10 dolayında iken, ülkemizde bu oran %60'lara kadar çıkmaktadır (DPT, 2004d).

Ülkemizde karayolu ulaşım sistemi içinde ortaya çıkan en önemli olumsuzlukların başında trafik kazaları gelmektedir. 2002 Yılında gerçekleşen (ölümlü ve yaralanmalı) kaza sayısı toplam 65.994 adettir. Bununla beraber 4.154 kişi hayatını kaybetmiş, 115.533 kişi de yaralanmıştır. Ülkemiz için endişe verici olan, 100 milyon Taşıt-Km başına düşen oran ile karşılaştırıldığında diğer gelişmiş ülkelere göre ölüm ve yaralanmaların neredeyse 5-6 kat fazla olmasıdır. Kazaların gözle görülen etkileri yanı sıra görülmeyen ve maliyeti ortaya konamayan verim kaybı, insan kaynaklarına verilen zararlar vb. gibi etkileri vardır (DPT, 2004d).

2.3.1. Türk Karayolları Ağı ve Türkiye'de Motorlu Kara Taşıtları

1 Ocak 2003 tarihi itibariyle, Karayolları Genel Müdürlüğü'nün (KGM) sorumluluğu altında 31.319 km devlet yolu, 30.050 km il yolu bulunmakta olup,

1.851 km olan otoyollar da ilave edildiğinde Türk Karayolu Ağı toplamı 63.220 km'ye ulaşmaktadır (DPT, 2004d).Bütün yerleşimlere erişim sağlayabildiği için yol ağı uzunluk itibariyle yeterlidir (DPT, 2001d).

1 Ocak 2002 itibariyle, satıh gruplarına göre Türk Karayolu Ağı'nın gelişimi incelendiğinde; 1950'den bu yana, toplam karayolları ağı yol uzunluğu itibariyle %34,3 oranında genişletilmiş, kaplamalı yolların payı %3,1'den %96,9'a çıkarılmış ve 1980 sonrasında otoyol inşaatına hız verilmiştir (Tablo 18).

Tablo 18: Türk Karayolları Ağı Otoyollar ve Kaplamalı Yollar (1950-2003) (uzunluk km)

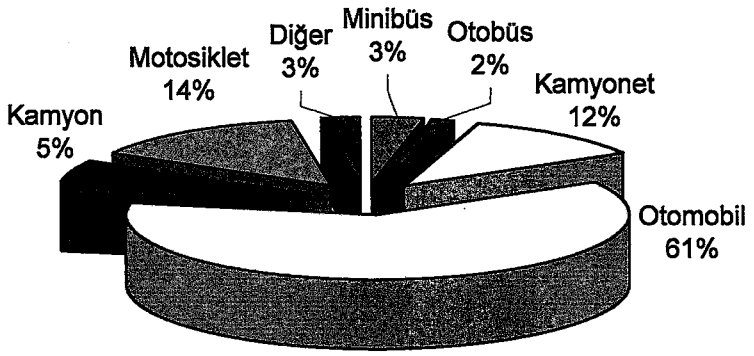
	Kaplamalı Yollar	%	Diğer*	%	Otoyollar	%	TOPLAM	% Değişim
1950	1.447	3,1	45.633	96,9			47.080	
1960	6.893	11,2	54.649	88,8			61.542	30,7%
1970	17.334	29,1	42.286	70,9			59.620	-3,1%
1980	34.062	56,7	25.997	43,3	27	0,0	60.086	0,8%
1990	46.166	78,6	12.386	21,1	174	0,3	58.726	-2,3%
2000	54.806	87,4	6.117	9,8	1.749	2,8	62.672	6,7%
2003	56.820	89,9	4.546	7,2	1.853	2,9	63.219	0,9%

(Kaynak: KGM; 2003a)
**Diğer grubuna; parke yollar, stabilize, kırma taş yollar, toprak yollar ve geçit vermeyen yollar girmektedir.*

Karayolu taşımacılığı altyapısının diğer taşıma türleri altyapılarına göre daha gelişmiş olması nedeniyle taşımaların büyük bir kısmı karayoluna yönelmiş ve hızla artan işletme, bakım, trafik yönetimi, denetim uygulamaları bakımından yetersiz duruma düşmüştür (DPT, 2004d).

Şehirlerarası yük taşımacılığı yapan firma sayısını ve bu faaliyette kullanılan araç sayısını saptamak mümkün olmamaktadır. Sadece trafiğe tescili yapılmış araç sayısı bilinmektedir (DPT; 2001d)

Karayolları Genel Müdürlüğü kaynaklı Karayolu Ulaşım İstatistiklerine göre; 2002 yılında trafiğe tescili yapılmış 7.475.043 motorlu kara taşıtın dağılımı Şekil 19'da görülmektedir.



Şekil 19: Türkiye'de Motorlu Kara Taşıtları 2002
(Kaynak: KGM; 2003a)

Karayolları Genel Müdürlüğü istatistiklerine göre; Türkiye'de motorizasyon 1950'lerden bu yana büyük gelişme kaydetmiş, 1990'lı yıllardan itibaren ise özellikle, otomobil sayılarındaki artışa paralel olarak daha hızlı bir yükseliş göstermiştir.

2.3.2. Türk Karayolları Ağı Üzerinde Seyir ve Taşımalar

Genellikle sanayileşmiş ve turizm alanında gelişmiş kentlerimizi birbirine bağlayan ana güzergahlar üzerinde karayolu talebinin daha hızlı arttığı gözlenmektedir (DPT, 2004d).

1950-2002 döneminde, Türk Karayolları Ağı üzerinde gerçekleşen ton/km ve taşıt/km değerleri Tablo 19'da verilmiştir. Ton/km değerleri özellikle 1990-2000 döneminde büyük artış göstermiştir. Taşıt/km değerlerine bakıldığında ise; en büyük artışın otomobil/km değerlerinde yaşandığı ve 2002 yılı itibariyle %64,3 olarak gerçekleştiği görülmektedir, bu durum özellikle 1990 sonrasında Türkiye'deki otomobil sayısındaki artışla ilişkilidir.

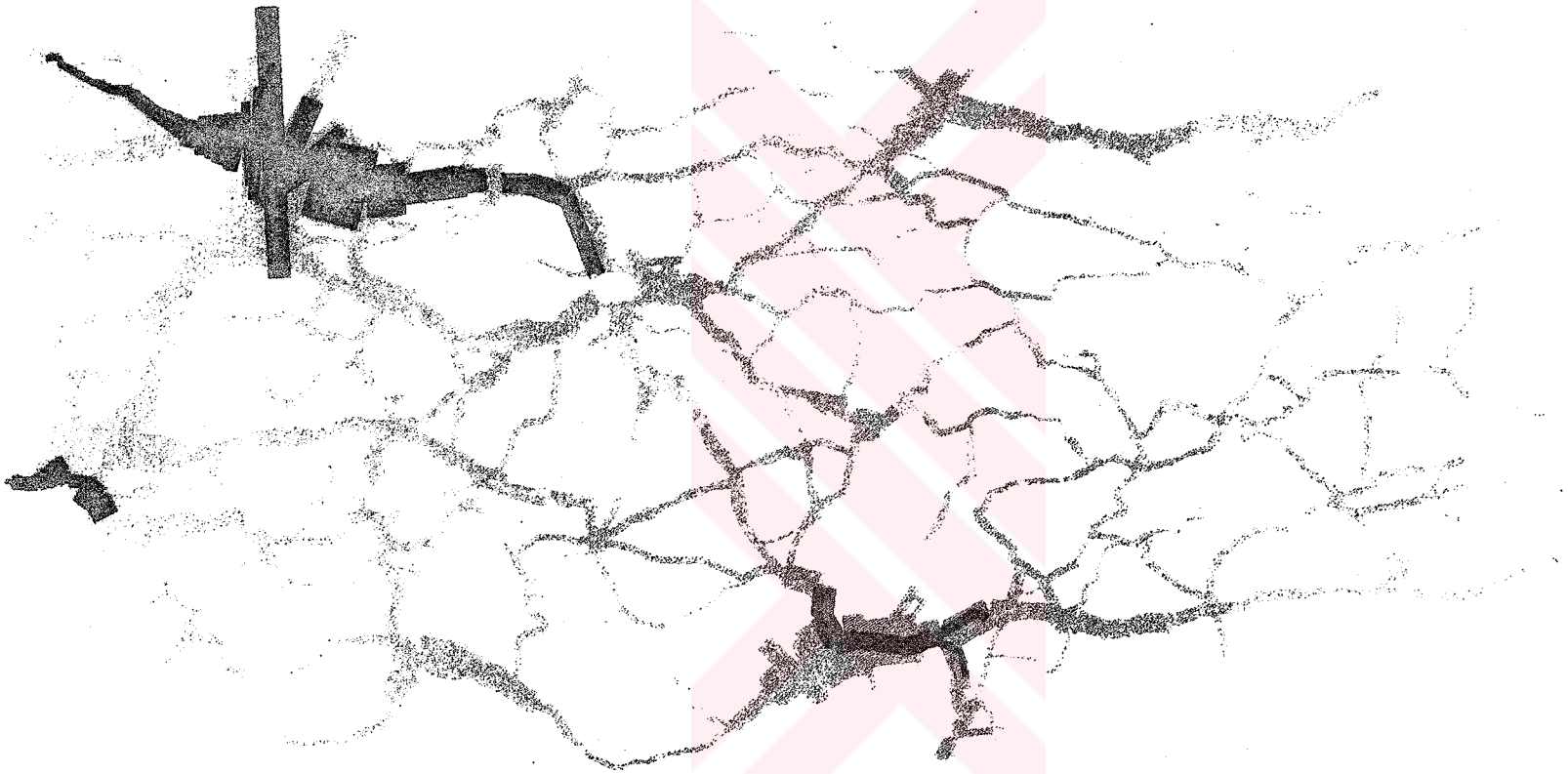
Tablo 19: Karayolları Ağı Üzerinde Seyir ve Taşımalar (1950-2002) (Milyon)

	TON / KM	TAŞIT/KM						
		Kamyon /km	%	Otomobil /km	%	Otobüs /km	%	Toplam Taşıt/km
1950	957	289	51,8	185	33,2	84	15,1	558
1960	3.678	818	52,3	508	32,5	237	15,2	1.563
1970	17.447	2.994	46,2	2.661	41,1	822	12,7	6.477
1980	37.507	6.483	42,3	7.725	50,3	1.135	7,4	15.343
1990	65.710	10.952	40,5	13.730	50,8	2.359	8,7	27.041
2000	161.552	16.861	30,0	36.224	64,5	3.066	5,5	56.151
2002	150.912	15.622	30,2	33.204	64,3	2.838	5,5	51.664

(Kaynak: KGM, 2003a)

Karayolu trafiğinde ağır taşıtların payı gelişmiş ülkelerde %10 dolayında iken, ülkemizde bu oran %60'lara kadar çıkmaktadır. Karayolu üzerindeki ağır taşıt oranının bu derece yüksek oluşu trafik güvenliğini azaltan en önemli hususlardan biridir. Bunun olumsuz sonuçları, hızın düşmesi, araç kapasitelerindeki azalma, yollarda daha fazla tahribatın oluşması, alt yapının zamanından önce yıpranması, hatta kullanılmaz duruma gelmesi ve en önemlisi artan trafik kazaları olarak kendisini göstermektedir. Ulaşım sistemleri arasında bir dengenin kurulması, bir yandan ulaşım maliyetlerini, diğer yandan ise ağır taşımaların yol üst yapısında neden oldukları tahribatı azaltarak kara yollarımızın hizmet seviyesini yükseltecektir (DPT, 2004d).

Karayolları Genel Müdürlüğü (2003b), 2002 yılı itibariyle, otoyollar ve devlet yollarının trafik dilimlerine göre yıllık ortalama günlük trafik değerleri ve ulaşım bilgilerini yayınlamıştır. Buna göre 2002 yılı itibariyle, Türk Karayolları Ağı üzerinde "yıllık ortalama günlük trafik" (YOGT) yoğunluğu Trafik Hacim Haritası (Şekil 20)'nda görülmektedir. Trafik yoğunluğunun kıyı kesiminde arttığı göze çarpmaktadır. Trafik kıyı illerimizden özellikle; İstanbul, İzmir, Antalya, Mersin, Samsun, Trabzon ve çevresinde yoğunlaşmaktadır.



Şekil 20: Türk Karayolları 2002 Yılı Trafik Hacim Haritası
(2002 yılı itibariyle, otoyollar ve devlet yollarının trafik dilimlerine göre yıllık ortalama günlük trafik değerlerini göstermektedir. Hacim çizgileri trafik yoğunluğuna göre koyulaşmaktadır)
(Kaynak: KGM; 2003b)

2.4. TÜRKİYE'DE DEMİRYOLU YÜK TAŞIMALARI

Dünyada, küresel ticaretin gelişmesine paralel olarak küresel ulaştırma koridorları oluşturulmaya çalışılmaktadır (DPT; 2001c).

Küreselleşmenin yarattığı iyileştirilme arayışları demiryollarında yönetim yapısında ve teknik kapsamda değişikliklere neden olmaktadır. "Yeni Demiryolu Çağı"na ulaşma sürecinde demiryolları sorgulanmakta ve bu çerçevede yeniden düzenlenmektedir. Söz konusu düzenlemelerin temel amacı, demiryollarının yeni ulaştırma politikaları ve kurumsal/teknik yapılanma sayesinde yeniden oluşturmak (DPT; 2001c), demiryollarını; enerji etkin, güvenli, çevre dostu bir ulaştırma sistemi olarak tutundurmak ve diğer ulaştırma sistemleri ile entegre çalışmasını sağlayarak toplam taşımayı sosyal ve ekonomik açıdan daha verimli kılmaktır.

Türkiye'de Cumhuriyetin ilk yıllarında benimsenen kendi kendine yeterli bir ekonomi oluşturulması politikası doğrultusunda, ülkenin temel ulaştırma sistemi konumunda olan demiryolları; Milli Ekonominin yaratılmasına hizmet eden bir araç olarak değerlendirilmiş, sanayiinin yer seçiminde yönlendirici etken olmuş, sanayiinin yurt düzeyine yayılması ve modern Türkiye'nin yaratılmasında önemli rol oynamıştır (DPT; 2001c).

Cumhuriyet döneminden önce yabancı şirketler tarafından yapılarak devir alınan 3.714 km ve 1923-1950 yılları arasında inşa edilen 3.780 km demiryolu ile ana hat uzunluğu 1950 yılında 7.671 km'ye ulaşmıştır. 1950 yılında toplam yurtiçi taşımalarda yolcuda %42, yükte %78 olan demiryolunun payı yıllar itibariyle büyük düşüş göstermiştir (DPT; 2001c).

TCDD'nin 2002 yılı kesin Gelir-Gider tablosu, Mart 2003 ayı sonu itibariyle çıkartılan bilançosu ve netice hesaplarına göre; sübvansiyonlar dahil 834.209.812 milyon TL gelir, 1.366.284.872 milyon TL gider elde ederek 532.075.060 milyon TL zarar ile 2002 yılı hesapları kapatılmıştır. TCDD'nin kritik mali durumu demiryolu faaliyetlerindeki performansın düşüklüğünden kaynaklanmaktadır (DPT; 2004c).

Demiryollarında, altyapı standartlarının düşük olması da; alternatif ulaşım sistemlerine göre hız yönünden sistem dezavantajlı duruma sokmaktadır. Ayrıca

uzun yıllardır yeni demiryolu yatırımları yapılamaması nedeniyle mevcut sistem, gelişen sosyo-ekonomik yapıya bağlı olarak oluşan talebe cevap verememektedir (DPT, 2004c).

Bu koşulların yaşandığı ülkemizde demiryollarının yapımı, yalnızca Ulaştırma Bakanlığına bağlı Demiryolları, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü (DLH) tarafından gerçekleştiriliyor ve TCDD'ye devredilerek onun tarafından işletiliyor. TCDD'nin, hatlarında, özel sektörün kendi araçlarıyla işletmecilik yapabilmesine imkan sağlayacak düzenleme; 5 Haziran 2003 tarihinde Yüksek Planlama Kurulunun aldığı kararla hayata geçirilmiştir. Bu düzenleme ile; sektöre canlılık getirilmesi ve rekabet oluşturulması, böylelikle demiryolunun taşımadaki payının arttırılması planlanmaktadır (DTO; 2004).

Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planında ise demiryolları ile ilgili olarak; kısa dönemli amaç, nitelikli faal personel eksikliği, vagon yetersizliği gibi kısa sürede çözülebilecek sorunlar nedeniyle cevap verilemeyen talebin ve harekete geçirilmesi beklenen potansiyel talebin karşılanması için mevcut olanakların değerlendirilmesi ve bu yönde gerekli önlemlerin alınması ve ayrıca bu dönemde, uzun dönemli amaçların gerektirdiği yapısal dönüşümler ve hukuki düzenlemelerin hazırlık çalışmalarının yapılması belirlenmiştir (DPT, 2001c).

Uzun dönemli amaç ise, gecikilmeden hazırlanacak dinamik ve esnek planların kararlılıkla uygulanması sureti ile yurtiçi taşımalara çağdaş koşullarla katkıda bulunmak ve AB demiryolu ağı ile AB kriterlerine uyumu ve bütünleşmeyi sağlamak üzere gerekli plan ve eylemlerin gerçekleştirilmesidir (DPT; 2001c).

2.4.1. TCDD Şebekesi, Çeken ve Çekilen Araçlar

Demiryollarının Pazar payının yıllar itibari ile önemli düşüş göstermesinin arkasında yapısal sorunlar yatmaktadır. 1950'li yıllara kadar 7.671 km. ana demiryolu hattı yapımı gerçekleşmiş ancak bu yıllardan sonra ülkedeki gelişmelere paralel olarak yeterli demiryolu inşa edilememiş; mevcut demiryollarının düşük olan fiziki ve geometrik standartları yeterince düzeltilememiş ve hepsinden önemlisi yönetim yapısı hantallaşmış ve pazardaki gelişmelere uygun vizyon

oluşturulamamıştır. Mevcut demiryolu ağı ile ülke boyutlarına ve nüfus yoğunluğuna göre yeterli hizmet verilememektedir (DPT; 2004c).

1000 km²'ye düşen demiryolu uzunluğu; sadece 11,1 km'dir. Bu oran TCDD İstatistik yıllığından alınan verilere göre, 2001 yılı itibariyle AB ülkelerinden İngiltere'de 69,9 km, Yunanistan'da 18,0 km, İrlanda'da 27,3 km, Almanya'da 100,8 km, Fransa'da 53,8 km, İtalya'da 54,3 km, Belçika'da 113,2 km, Hollanda'da 67,7, İspanya'da 24,4 km'dir (TCDD; 2003).

Türkiye'de demiryolu ulaştırması, gerek yeni yol yapımı gerekse, alt yapı, ekipman modernizasyon yatırımlarının gecikmesine paralel olarak ulaştırma sektöründe rekabet gücünü yitirmiş durumdadır (DPT; 2004c).

Demiryolu taşımacılığını özendirmek ve bakım-onarım maliyetlerini büyük oranda azaltmak için çeken ve çekilen araçların modernizasyonu yatırımları öncelik taşımaktadır (DPT; 2003).

TCDD hatlarının ve yollarının 1992-2003 döneminde gelişimini gösteren Tablo 20 ve 1985-2003 yılları itibariyle TCDD ve 3. şahıslara ait yük vagon adet/kapasitelerini gösteren Tablo 21'de bu ihtiyacı gösterir niteliktedir.

Tablo 20: TCDD Hatlarının ve Yollarının Uzunlukları

		1992	1994	1996	1998	2000	2002	2003
ANAHAT	Elektriksiz	7.525	7.513	7.083	6.901	6.919	6.919	6.945
	Elektrikli	905	939	1.524	1.706	1.752	1.752	1.752
	TOPLAM	8.430	8.452	8.607	8.607	8.671	8.671	8.697
DİĞER	Elektriksiz	1.855	1.780	1.601	1.542	1.881	1.907	1.917
	Elektrikli	128	154	300	359	370	370	370
	TOPLAM	1.983	1.934	1.901	1.901	2.251	2.277	2.287
TOPLAM	Elektriksiz	9.380	9.293	8.684	8.443	8.800	8.826	8.862
	Elektrikli	1.033	1.093	1.824	2.065	2.122	2.122	2.122
	TOPLAM	10.413	10.386	10.508	10.508	10.940	10.948	10.984

(Kaynak: TCDD; 1997, 2000, 2003, 2004)

Tablo 21: TCDD ve 3. Şahıslara Ait Yük Vagonları Adet ve Kapasite Gelişimi (1985-2003)

	TCDD VAGONLARI		3.ŞAHIS VAGONLARI	
	Adet	Kapasite	Adet	Kapasite
1985	21.134	675.427	1.515	68.635
1990	20.453	702.610	1.346	62.485
1995	18.532	678.951	1.031	49.493
1997	17.138	641.695	832	41.928
2000	16.858	654.008	1.014	52.169
2001	16.748	649.871	1.039	53.861
2002	16.358	633.144	828	42.178
2003	16.094	624.288	744	38.311

(Kaynak: TCDD HDB; 2004)

2.4.2. Türk Demiryolları Ağı Üzerinde Seyir ve Taşımalar

Daha ekonomik olmasına ve daha az kaza riski taşımasına karşın, demiryolu taşımacılığı toplam ulaştırma sektörü taşımalarından gerekli payı alamamaktadır. Mevcut yapısı ile demiryolları gelişen ekonominin yarattığı talebi karşılayamamaktadır (DPT, 2003).

Yük trafik yoğunluğu düşük ve dengesizdir. Yük trafiğinin mevcut hacmi işletmeciliğin mevcut maliyetlerini destekleyecek durumda değildir. Yük hasılatı, reel olarak 1990'dan beri %46 düşüş göstermiştir. Halen yük taşımacılığında önemli düzeyde bastırılmış talep görülmektedir. Bu talebe işletme problemleri nedeniyle halen cevap verilememektedir (DPT; 2004c).

Mevcut taşımalar içinde; uluslararası demiryolu ile yük taşıması toplam yük taşıması içinde çok düşük bir oran teşkil etmekte olup ortalama yıllık 1 milyon tona tekabül etmekte ve yıllar itibarıyla fazla bir artış göstermemektedir (Tablo 22) (DPT; 2004c).

Tablo 22: TCDD Uluslararası Yük Taşımaları

	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Taşınan Yük (1000 Ton)	1.447	1.213	1.353	927	1.301	1.740
Taşınan Ton-Km (milyon)	403	286	334	337	553	769

(Kaynak: DPT; 2004c).

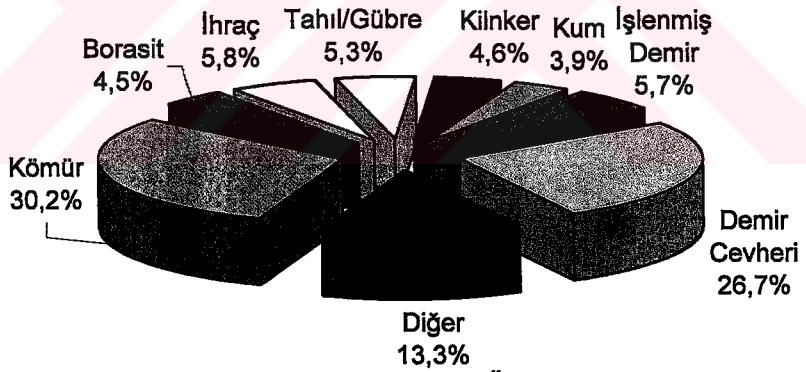
TCDD yurtiçi yük taşımalarına bakıldığında ise 2003 yılı itibariyle bir önceki yıla göre, tren sefer adedi artmış, ton ve ton/km değerleri daha yüksek oranda gerçekleşmiştir ancak altı yıllık dönem kapsamında bir değerlendirme yapıldığında (Tablo 23) gerçekte bir gelişme yaşanmadığı açıkça görülmektedir.

Tablo 23: TCDD Yurtiçi Yük Taşımaları

	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Tren Sefer Adedi (adet)	106.575	99.940	105.930	83.562	93.490	109.549
Taşınan Yük (1000 ton)	15.850	15.549	18.533	14.369	14.426	14.920
Arz edilen ton-km (milyon)	12.765	12.498	14.788	11.218	12.838	14.805
Taşınan ton-km (milyon)	8.376	8.237	9.761	7.486	7.169	7.750

(Kaynak: DPT; 2004c).

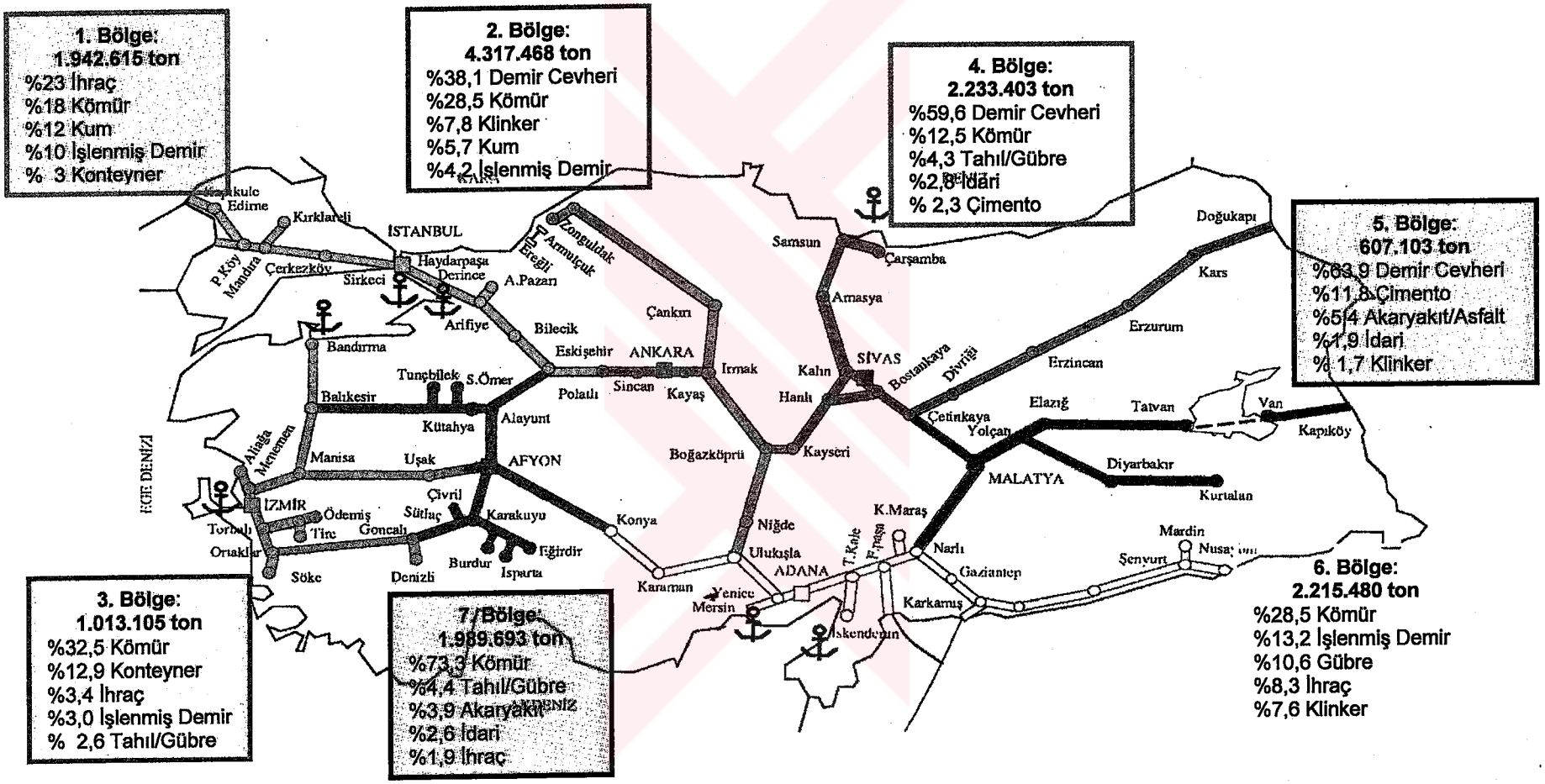
TCDD Hareket Dairesi Başkanlığı, Vagon Planlama ve Repartisyon Şubesi verilerine göre madde cinsleri kapsamında 2003 yılı yüklemeleri Şekil 21'de görülmektedir. Buna göre; en önemli iki yük grubunu %30,2 ile kömür, %26,7 ile Demir Cevheri oluşturmaktadır.



Şekil 21: Madde Cinslerine Göre Demiryolları Üzerinde Taşımalar (2003)
(Kaynak: TCDD HDB; 2004)

2003 yılında; TCDD şebekesini oluşturan yedi bölgede; madde cinslerine göre yapılan yüklemeler Şekil 22'de görülmektedir.

Şekil 22: Bölgeler İtibariyle TCDD Şebekesi Üzerinde Madde Cinslerine Göre Yüklemeler (2003)



(Kaynak: TCDD HDB, 2004; TCDD, 2000)

2.5. TÜRKİYE'DE YURTİÇİ DENİZYOLU YÜK TAŞIMALARI

Pek çok kere, tekerleğin insanlık tarihinin en önemli buluşu olduğu iddia edilmiştir. Ancak arkeolojik olarak da kanıtlandığı gibi denizyolu taşımacılığı 5,000 yıldan fazla bir tarihe sahiptir ve dünya denizciliği insanlığın gelişiminde apayrı bir anlam ifade etmektedir (Sletmo, 2002b).

İlk ticari gemilerin kargo kapasiteleri küçüktü ve yük taşımacılığını kıyılar boyunca yaparlardı. Son iki yüzyılda ise, daha büyük gemilerle, gelişen teknolojinin de etkisi ile daha güvenli ve daha düzenli uluslararası denizyolu taşımacılığı hizmeti verilmeye başlanmıştır. Öte yandan, otomobil ve kamyonun icadı, 1950'li yıllarla birlikte ülkelerin otoyol sistemlerinin çok büyük bir hızla gelişmesine neden olmuştur. Devlet sübvansiyonları ve kısa transit süre karayoluna olan talebi arttırmıştır. Şimdilerde; artan karayolu sıkışıklığı, karayolu inşa ve bakım masraflarının fark edilmesi; konteynerizasyon ve yük elleçleme teknolojisindeki gelişmeler: karayolu ve demiryolunun cazip bir tamamlayıcısı olarak, kıyısal taşımacılığa ve onun yeni şekli yakınyol deniz taşımacılığına bakışı değiştirmiştir (Lombardo, 2004).

"Yakın" kelimesi genel kabul görmüş objektif bir tanım yapılmasını zorlaştırdığından; her bir bölge için ayrı bir yakınyol deniz taşımacılığı tanımı oluşmaktadır. Bu tanımlarda, en belirleyici özellik coğrafi olarak çizilen sınırlardır. Bu sınırlar oluşturulurken göz önüne alınan diğer kriterler de; arz-talep özellikleri ve yasal çerçeve olarak karşımıza çıkmaktadır (Özer, 2003).

Türkiye'de Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı döneminde, denizcilik politikaları seçeneklerine baz teşkil eden en önemli konu hiç kuşkusuz AB Ortak Denizcilik Politikaları ve ilgili uyum çalışmalarıdır.

AB'nin yakınyol deniz taşımacılığına verdiği önem açıktır. AB'de yakınyol deniz taşımacılığının yasal çerçevesini oluşturan iki tüzükten biri olan ve deniz kabotajı hizmetlerinde sunum serbestliği öngören 3577/92 tüzük; Türkiye'de kabotaj tekelinin geleceği ile ilgili olarak da pek çok tartışmaya neden olmuştur. Türkiye'de ağırlıklı görüş Türk Deniz Ticaret Filosunun böyle bir rekabete hazır olmadığı yönündedir. Bu konuda Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, deniz ulaştırması alt komisyon raporunda da söyle denilmektedir :

"Avrupa Birliği ülkeleri, Yunanistan dışında kabotaj tekeli uygulamasını sona erdirmiştir. Yunanistan'a tanınan geçici süre de 2004 yılında sona erecektir. Türkiye, Avrupa Birliğine tam üye olduğunda kabotaj tekelini sona erdirmek durumunda kalacaktır. Bu nedenle, adaylık döneminde kabotaj konusunda gerekli yönlendirmeler yapılarak Türkiye içinde yük ve yolcu taşımacılığının kara taşımacılığından denizyoluna kaydırılmasının temini amacıyla kabotaj taşımacılığı yapan yük ve yolcu gemilerine liman hizmetleri ve yakıt konusunda destek verilmesi için gerekli önlemler alınacak, AB görüşmeleri sürecinde Yunanistan'a tanındığı gibi olabildiğince uzun süreli istisna uygulaması (en az tam üyeliğe kadar) Türkiye'nin talebi olarak gündeme getirilecektir (DPT, 2001b)."

Bu ifade doğrultusunda; ilk olarak, Ağustos 2003 tarihi itibariyle geçerli olmak üzere liman gemi hizmet tarifelerinde %40-50 oranlarında indirim yapılmıştır. Ancak bazı limanların kamudan özele geçmesi nedeniyle bakanlığın yaptığı indirim miktarında oynama olabilmiştir (Çağlar, 2004).

İkinci ve oldukça yankı uyandıran bir gelişme olarak, 01.07.2003 tarih ve 2003/5868 sayılı Bakanlar Kurulu kararınca, 1 Ocak 2004 itibaren geçerli olmak üzere: TUGS'a ve Milli Gemi Siciline kayıtlı, kabotaj hattına münhasıran yük ve yolcu taşıyan gemilere, ticari yatlara, hizmet ve balıkçı gemilerine miktarı her geminin teknik özelliklerine göre tespit edilmek ve bu akaryakıtı kullanacak geminin jurnaline işlenmek kaydıyla verilecek akaryakıtın özel tüketin vergisi (ÖTV) tutarı sıfıra indirilmiştir. Bu uygulama ile litre başına %55-60 oranlarında indirim öngörülmektedir (Çağlar, 2004).

Türkiye'de kabotaj hattında çalışan 19 bin balıkçı gemisi-teknesi, 20 bin civarında ticari yat, 2 bin 100 büyük gemi, 450 adet hizmet gemisi ve römorkör bulunmaktadır. Kabotaj hattında faaliyet gösteren gemi tekne ve yatların ucuz yakıt uygulamasından yararlanabilmesi için liman gemi sicillerine kayıt olması gerekmektedir. ÖTV indirimi kapsamında denizcilik sektörüne, yılda 300 bin ton (210 trilyon lira tutarında) vergisiz yakıt sağlanması öngörülmektedir (MFL, 2004; RODER, 2003; Transport, 2004).

1 Ocak 2004 tarihinde denizcilik sektörüne ÖTV'siz akaryakıt verilmesi uygulamasının başlatıldığı törende; Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım, ÖTV'nin sıfırlanması sonucu gerek yolcu taşımacılığı, gerek balıkçılık, gerekse de yük taşımacılığında denize olan talepte büyük bir artış yaşanacağını; kabotaj hattı taşımacılığının artışının koster filosunun yenilenmesine önemli katkıları olacağını denizcilik sektörünün yan kuruluşlarının da bu gelişmelerin yansımaları ile olumlu etkileneceğini söylemiştir (UBAK, 2004).

ÖTV indiriminin yansımaları IDO, TDI ve TURYOL yolcu bileti fiyatlarında %40'lara varan oranlarda indirimle (Transport, 2004), kendini hemen gösterirken, yurtiçi yük taşımacılığına etkilerinin ne boyutta olacağı konusunda tablo net değildir.

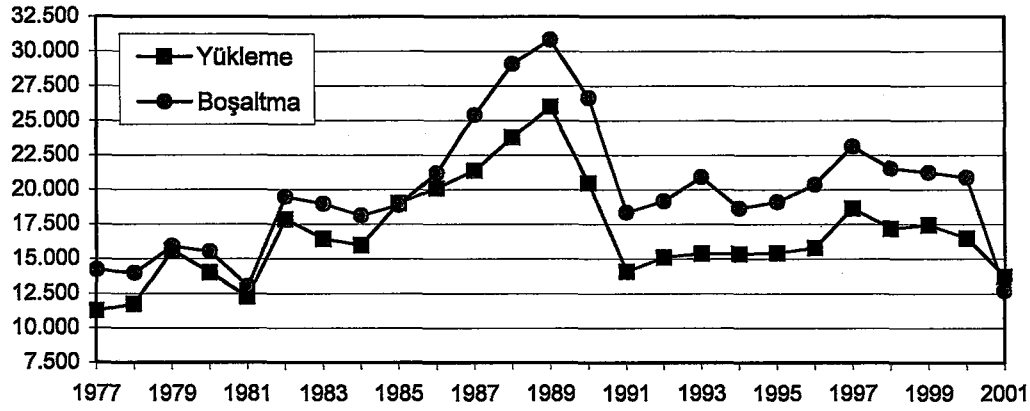
Türkiye'de yurtiçi denizyolu yük taşımaları, 1926 tarih, 815 numaralı Kabotaj Kanununun 1. Maddesi uyarınca; Türk vatandaşları veya Türk tüzel kişilerince işletilen Türk bayraklı gemiler tarafından, Türkiye'nin liman ve iskeleleri arasında gerçekleştirilen yük taşımalarını kapsamaktadır. Bu kapsam alt bölümlerde; yıllar, yük cinsleri, yükleme-boşaltma limanları itibariyle Türkiye'nin yurtiçi denizyolu yük taşımaları ayrıntılı olarak incelenmiştir ve ayrıca teorik olarak eşit olması gereken yükleme ve boşaltma rakamları arasındaki devamlı farklılıkların nedenleri açıklanmıştır.

Ancak, 2002 yılında liman başkanlıklarında kullanılan bilgisayar programında çıkan sorun nedeniyle, başta T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı ve Devlet İstatistik Enstitüsü olmak üzere hiçbir kamu kurum ve kuruluşunda, ve Deniz Ticaret Odalarında *"Türkiye'nin Denizyolu Yük Taşımaları; 2002 Ocak-2003 Haziran"* verileri bulunmamaktadır. T.C. Başbakanlık Gümrük Müsteşarlığı kaynaklı istatistiklerden (Ek 2) ise; farklı esas ve standartlara göre tutulduğu için yararlanılamamıştır. Bu nedenlerden; tüm karşılaştırmalar 1983-2001 dönemi ile kısıtlı kalmıştır.

2.5.1. Limanlarımızda Gerçekleştirilen Yükleme-Boşaltma Faaliyetleri Kapsamında Yıllar İtibariyle Yurtiçi Denizyolu Yük Taşımaları

1990-2001 dönemi için Denizcilik Müsteşarlığı ve 1989-1997 dönemi için İMEAK Deniz Ticaret Odası verileri kullanılarak hazırlanan Şekil 23'de yurtiçi

denizyolu yük taşımalarının 25 yıllık bu dönemdeki seyri görülmektedir. Söz konusu dönemde yurtiçi denizyolu yük taşımaları sadece %22,1 oranında artmıştır.



Şekil 23: Limanlarımızda Gerçekleştirilen Yükleme-Boşaltma Faaliyetleri Kapsamında Yıllar İtibariyle Yurtiçi Denizyolu Yük Taşımaları (1977-2001) (Kaynak: DNM, 2004; DTO, 1993. Derlenerek hazırlanmıştır.)

1977-1984 döneminde dalgalı olmakla birlikte yükselen bir grafik sergileyen yurtiçi denizyolu yük taşımaları, 1985-1989 yılları arasındaki beş yıllık dönemde yaklaşık 7 milyon ton artış göstermiştir. 1989 yılında 25.981 bin ton yükleme ile tarihinin en yüksek seviyesine ulaşan yurtiçi denizyolu yük taşımaları, 1990 yılında bir önceki yıla göre %21,2'lik bir düşüşle 20.472 bin tona, 1991 yılında ise 1990 yılına oranla %31,2'lük bir düşüşle 14.078 bin tona gerilemiştir. 1992-1996 yılları arasındaki beş yıllık dönemde yılda ise, her yıl ortalama 15 bin ton, 1997 yılında da bir önceki yıla oranla %17,9'lik bir artışla 18.627 bin ton yurtiçi denizyolu yük taşıması gerçekleştirilmiştir (DNM, 2004; DTO, 1993).

1997 yılından itibaren tekrar bir düşme trendine giren yurtiçi denizyolu yük taşımaları, 1998-1999 yıllarında ortalama 17 bin ton civarında gerçekleşmiş, 2000 yılında 16.480 bin ton seviyelerine gerilemiş, 2001 yılında da bir önceki seneye nazaran %16,7lük bir düşüşle 13.722 bin ton olarak gerçekleşmiştir (DNM, 2004).

2.5.2. Yükleme-Boşaltma Rakamları Arasındaki Dengesizlik

Devlet Planlama Teşkilatı, Devlet İstatistik Enstitüsü, Denizcilik Müsteşarlığı, Deniz Ticaret Odaları kaynaklı tüm verilerde teorik olarak eşit olması gereken yükleme ve boşaltma rakamları arasında devamlı farklılıklar bulunmaktadır. Veriler

yıllar itibariyle incelendiğinde; genellikle boşaltma rakamlarının yükleme rakamlarından yüksek olduğu görülmektedir. 1990-2000 yıları arasındaki 11 yıllık dönemde yılda ortalama %26,8 oranında boşaltma lehine gerçekleşen bu farklılık; 2001 yılında 16 yıl sonra (%0,8; 1985) ilk kez %7,6 oranında yükleme lehine gerçekleşmiştir (Tablo 24).

Tablo 24: Limanlarımızda Gerçekleştirilen Yükleme-Boşaltma Faaliyetleri Kapsamında Yıllar İtibariyle Yurtiçi Denizyolu Yük Taşımaları (1977-2001)

	YÜKLEME	% Değişim	BOŞALTMA	% Değişim	% Yükleme-Boşaltma
1977	11.236.552	-	14.197.498	-	-26,4
1978	11.725.302	4,4	13.969.457	-1,6	-19,1
1979	15.604.779	33,0	15.907.231	13,9	-1,9
1980	14.005.177	-10,3	15.528.999	-2,4	-10,9
1981	12.249.176	-12,5	13.018.100	-16,2	-6,3
1982	17.847.994	45,7	19.457.510	49,5	-9,0
1983	16.439.642	-7,9	18.965.509	-2,5	-15,4
1984	15.977.779	-2,8	18.095.352	-4,6	-13,3
1985	19.009.728	19,0	18.860.515	4,2	0,8
1986	20.093.941	5,7	21.168.326	12,2	-5,4
1987	21.353.499	6,3	25.393.977	20,0	-18,9
1988	23.777.525	11,4	29.079.049	14,5	-22,3
1989	25.981.366	9,3	30.801.951	5,9	-18,6
1990	20.472.464	-21,2	26.641.339	-13,5	-30,1
1991	14.077.838	-31,2	18.330.929	-31,2	-30,2
1992	15.105.080	7,3	19.136.796	4,4	-26,7
1993	15.373.878	1,8	20.869.786	9,1	-35,8
1994	15.357.566	-0,1	18.646.496	-10,7	-21,4
1995	15.427.317	0,5	19.108.136	2,5	-23,9
1996	15.806.160	2,5	20.355.997	6,5	-28,8
1997	18.627.490	17,9	23.088.422	13,4	-24,0
1998	17.185.749	-7,7	21.529.461	-6,8	-25,3
1999	17.428.975	1,4	21.229.016	-1,4	-21,8
2000	16.480.210	-5,4	20.847.595	-1,8	-26,5
2001	13.722.199	-16,7	12.675.920	-39,2	7,6

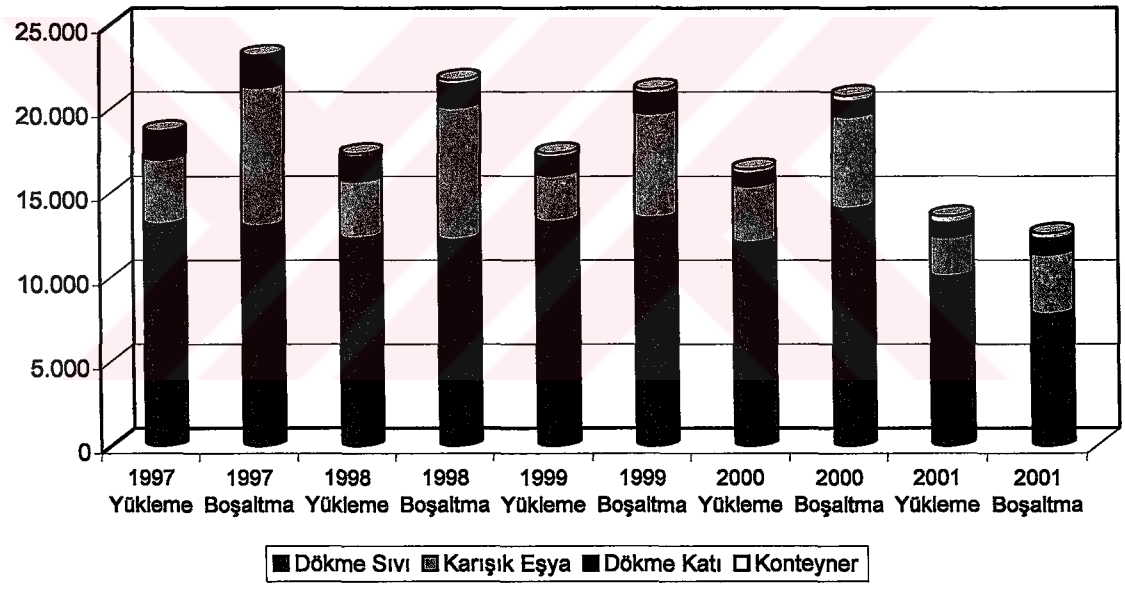
(Kaynak: DNM, 2004; DTO, 1993. Derlenerek hazırlanmıştır.)

Bu durum; Türk Bayraklı Gemilerle yapılan toplam taşımaların analiz edilmesini engellemektedir. Konu ile ilgili olarak, uzman kişilerin görüşlerine başvurulmuş ve amaç doğrultusunda, yurtiçi denizyolu yük taşımaları için, yükleme rakamlarının kullanılmasının daha sağlıklı sonuçlar vereceği hususunda fikir

birliğinde oldukları görülmüştür. Bu noktadan hareketle, çalışma kapsamında, kabotaj yükleme rakamları, yurtiçi denizyolu yük taşımaları olarak kabul edilmiştir.

Yükleme/boşaltma rakamları arasındaki bu dengesizliğe neden olarak ise;

- Liman ve iskelelerde; özellikle karışık eşya mal grubu için (Şekil 24), yükleme boşaltmaların aynı esaslara göre yapılmaması,
- Genellikle boşaltma rakamlarının yüklemeden yüksek çıktığı dikkate alındığında; ithalat sırasında gemilerin açıkta bekletilerek limbo yapmaları nedeniyle; malların boşaltma kayıtlarına mükerreren dahil edilmesi,
- Bazı iskelerden ve/veya bazı yüklerin istatistik tutulmadan yüklenilip boşaltılması,
- Kum gemilerinin denizden çektikleri kumu limanlarda boşaltması gösterilmiştir.



Şekil 24: Limanlarımızda Gerçekleştirilen Yurtiçi Denizyolu Yük Taşımaları Yükleme-Boşaltma Faaliyetlerinin Yük Cinsleri İtibariyle Karşılaştırılması(1997-2001) (Kaynak: DNM, 2004; DTO, 1993. Derlenerek hazırlanmıştır.)

2.5.3. Yük Cinsleri İtibariyle Yurtiçi Denizyolu Yük Taşımaları

DNM verilerine göre; 1997-2001 yılları arasındaki beş yıllık dönem için, limanlarımızda gerçekleştirilen yükleme ve boşaltma faaliyetleri kapsamında yük cinsleri itibariyle yurtiçi denizyolu yük taşımaları incelendiğinde; sıvı dökme yüklerin temel yük grubunu oluşturduğu görülmektedir. Daha sonra sırasıyla karışık eşya, katı dökme yükler ve konteyner taşımaları gelmektedir (Tablo 25).

Tablo 25: Yük Cinsleri İtibariyle Yurtiçi Denizyolu Yük Taşımaları (1997-2001)

	1997		1998		1999		2000		2001	
	1000 ton	*%*	*1000 ton*	*%*	*1000 ton*	*%*	*1000 ton*	*%*	*1000 ton*	*%*
Ham Petrol	3.406	18,2	2.810	16,2	4.754	27,3	3.972	24,1	1.576	11,6
Petrol Ürünleri	9.416	50,3	9.149	52,7	8.279	47,5	7.801	47,3	8.161	59,8
Sıvılaştırılmış Gaz	311	1,7	334	1,9	251	1,4	294	1,8	308	2,3
Diğer Sıvılar	52	0,3	49	0,3	53	0,3	39	0,2	27	0,2
DÖKME SIVI	**13.185**	**70,4**	**12.343**	**71,03**	**13.337**	**76,5**	**12.106**	**73,5**	**10.072**	**73,8**
Maden Kömürü	434	2,3	300	1,7	176	1,0	173	1,1	142	1,0
Maden Cevheri	919	4,9	900	5,2	739	4,2	456	2,8	629	4,6
Hububat	273	1,5	275	1,6	199	1,1	137	0,8	119	0,9
DÖKME KATI	**1.626**	**8,68**	**1.476**	**8,49**	**1.113**	**6,4**	**766**	**4,7**	**890**	**6,5**
Sanayi Mamulleri	3.032	16,2	2.758	15,9	2.128	12,2	2.621	15,9	1.561	11,4
Tarım Ürünleri	1	0,0	0	0, 0	2	0,0	0	0,0	0	0,0
Diğer	779	4,2	605	3,5	586	3,4	692	4,2	724	5,3
KARIŞIK EŞYA	**3.812**	**20,4**	**3.363**	**19,4**	**2.717**	**15,6**	**3.313**	**20,1**	**2.285**	**16,8**
Kereste	4	0,0	4	0,0	9	0,1	16	0,1	0	0,0
Konteyner	109	0,6	191	1,1	254	1,5	280	1,7	401	2,9
GENEL TOPLAM	**18.736**	**100**	**17.377**	**100**	**17.446**	**100**	**16.480**	**100**	**13.648**	**100**

(Kaynak: DNM, 2004. Derlenerek hazırlanmıştır.)

Yük cinsleri itibariyle incelendiğinde, 2001 yılında 1997'ye oranla %27,2 oranında azalan yurtiçi denizyolu yük taşımalarında, hacim olarak çok küçük bir öneme sahip kereste, tarım ürünleri ve diğer sıvı taşımaları göz önüne alınmadığında ve konteyner taşımalarındaki %267,8'lik artış saklı tutulduğunda, tüm yük gruplarının taşımalarında düşüşler gözlenmiştir. Söz konusu beş yıllık dönemde, yurtiçi taşımalarda en önemli üç yük grubu olan ham petrol, petrol ürünleri ve sanayi mamulleri taşımalarında sırasıyla %53,7, %13,3, %48,5'lik düşüşler gözlenmiştir.

2001 yılı bir önceki yılla karşılaştırıldığında ise; petrol ürünleri taşımaları % 4,6 artış gösterirken, ham petrol ve sanayi mamulleri taşımalarında %60,3 ve %40,4 oranlarında düşüşler gözlenmiştir.

2.5.4. Yükleme-Boşaltma Limanları İtibariyle Yurtiçi Denizyolu Yük Taşımaları

Türkiye'de yedi büyük liman *(Haydarpaşa, Mersin, İskenderun, Derince, İzmir, Samsun ve Bandırma)* (Tablo 26) TCDD tarafından işletilmektedir.

Deniz ulaşımının yanı sıra geliştirilen kombine taşımacılık sistemlerinin de olmazsa olmazlarından biri olan limanlar dünyanın bir çok ülkesinde demiryolu bağlantıları ile hizmet sunarken ülkemizde TCDD'ye ait limanlar dışındaki hemen hiçbir limanda demiryolu bağlantısı bulunmamaktadır (DTO; 2004).

Ayrıca; limanlardan yurtiçine ve yurtiçinden limanlara yapılan taşımaların % 95'i karayolu ile yapılmaktadır. Konteyner trafiğinin demiryoluna kaydırılması amacıyla Konteyner Kara Terminalleri'nin kurulması öncelik teşkil etmektedir (DPT; 2004c).TCDD limanlarında yurtiçi denizyolu trafiği de oldukça düşüktür (Tablo 27).

Tablo 27: TCDD Limanlarında Yükleme-Boşaltma Faaliyetleri (1999-2003)

	YÜKLEME				BOŞALTMA				GENEL TOPLAM
	İhracat	Dahili Ticaret	Transit	TOPLAM	İthalat	Dahili Ticaret	Transit	Toplam	
1999	15.308	767	285	16.360	16.638	1.426	297	18.361	34.721
2000	15.023	1.238	310	16.571	17.709	1.747	305	19.761	36.332
2001	16.636	1.283	257	18.176	14.627	1.547	262	16.436	34.612
2002	16.633	1.112	137	17.882	16.748	1.306	316	18.370	36.252
2003	17.903	968	121	18.992	20.014	2.086	417	22.517	41.509

(Kaynak: TCDD, 2004)

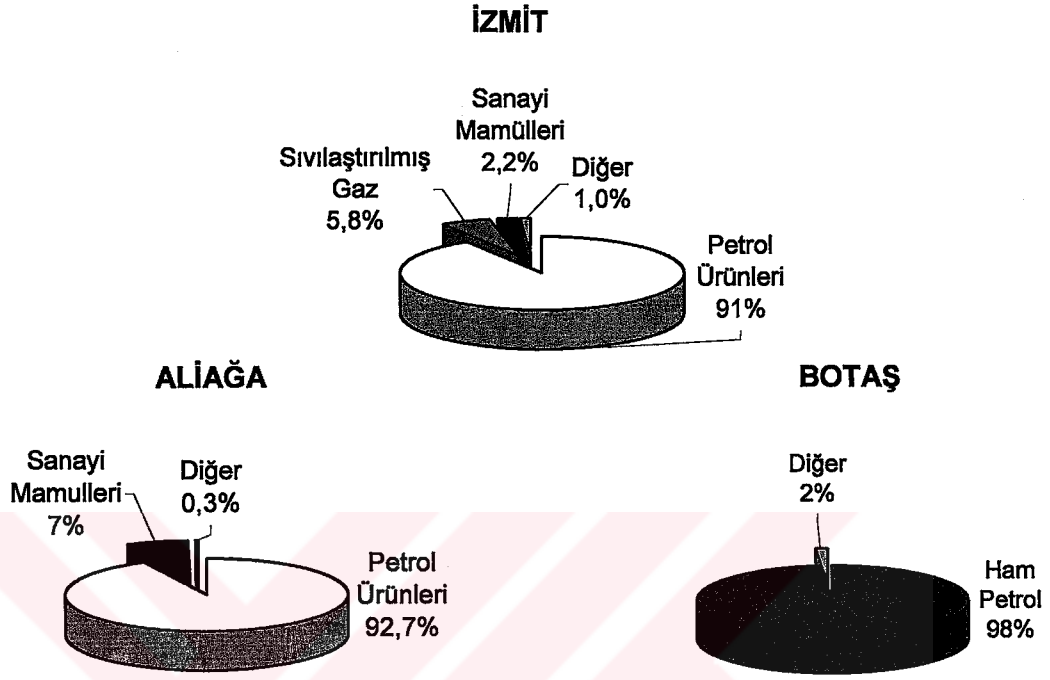
Aynı zamanda, limanlarda "Demiryolları İşletim Sistemi", liman talebini karşılamak üzere şekillendirilmemiştir. Limanlarla bağlantılı demiryolu gelişiminin, limanlar ile hinterlandı arasında rahat taşımacılık sağlayacak şekilde konteyner talebini göz önüne alarak yapılması gerekmektedir. Demiryolları ile konteyner taşımacılığındaki bir diğer önemli husus kapıdan kapıya taşımacılık bakımından gerekli olan diğer taşımacılık sistemleri ile uyum ve koordinasyonun sağlanmasıdır (JICA ve DLH; 2000a).

Tablo 26: TCDD Limanlarına Ait Bilgiler (2003)

			Haydarpaşa	Derince	Samsun	Mersin	İskenderun	Bandırma	İzmir	TOPLAM
Gemi Kabul (Gemi/Yıl)	Kapasite	Yük	2.651	862	1.130	4.069	640	1.037	2.389	12.778
		Yolcu	-	-	-	623	-	3.240	1.246	5.109
	Gerçekleşme		1.285	474	1.187	3.673	593	4.277	3.635	17.887
Elleçleme (1000 ton)	Kapasite	Dökme kuru + Karışık Eşya	2.346	2.288	2.380	2.705	3.247	2.771	1.358	17.095
		Konteyner	3.081	-	-	3.426	-	-	5.061	11.568
		Toplam	5.427	2.288	2.380	6.131	3.247	2.771	6.419	28.663
		Konteyner(TEU)	354.000	-	-	319.000	-	-	549.000	1.222.000
	Gerçekleşme	Dökme kuru + Karışık Eşya	3.219	1.436	2.768	10.347	2.253	2.723	4.631	27.379
		Konteyner	2.503	15	-	5.129	3	-	6.478	14.130
		Toplam	5.722	1.451	2.768	15.476	2.256	2.723	11.109	41.509
		Konteyner (TEU)	244.467	1.936	-	467.111	1.475	-	700.795	1.415.784
Açık Alan			181.750	122.990	278.080	589.226	374.630	2.723	215.490	1.840.461
Kapalı Alan			20.572	2.000	12.019	32.649	18.395	9.000	24.678	119.313
Su Derinliği			-12	-15	-12	-14	-12	-12	-13	-
Memur			223	131	130	336	129	13	206	1.285
İşçi	Daimi İşçi		668	222	260	1.037	422	223	463	3.295
	Geçici İşçi		-	75	-	-	-	70	106	251

(Kaynak: TCDD, 2004)

Yükleme limanları itibariyle yurtiçi denizyolu yük taşımalarına bakıldığında, kabotajda ağırlıklı ham petrol ve petrol ürünleri taşımalarının önemli bir yansıması olarak; 2001 yılında yurtiçi yüklemelerin %72,8'i İzmit, Aliağa ve Botaş limanlarında gerçekleştirilmiştir (Şekil 25).



Şekil 25: Yurtiçi Denizyolu Yük Taşımalarında Yük Cinsleri Bazında Ana Yükleme Limanları
(Kaynak: DIE, 2003)

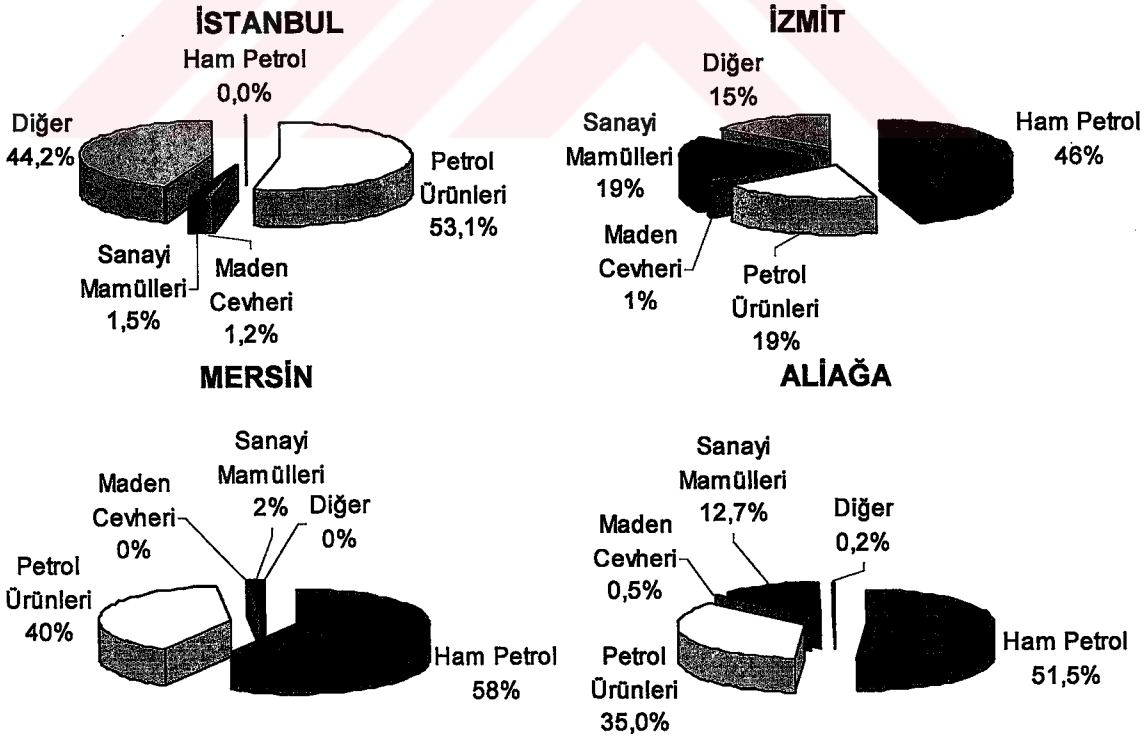
2001 yılında en çok yüklemenin yapıldığı diğer 8 limanın payı ise %19,5'dir. 1999 yılında, Düzce Depreminin etkisi ile İzmit Limanından yapılan yüklemelerde büyük bir düşüş yaşanmıştır. 1997-2001 döneminde yükleme limanları itibariyle yurtiçi denizyolu yük taşımaları Tablo 28'de görülmektedir (DİE, 2003).

Boşaltma limanları itibariyle yurtiçi denizyolu yük taşımalarına bakıldığında, 2001 yılında yurtiçi boşaltmaların %53,5'i İstanbul, İzmit, Mersin ve Aliağa'da gerçekleştirilmiştir. Bu dört Limana boşaltılan yüklerin madde cinslerine göre dağılımı Şekil 26'da görülmektedir.

Tablo 28: Yükleme Limanları İtibariyle Yurtiçi Denizyolu Yük Taşımaları* (1997-2001)

	1997		1998		1999		2000		2001	
	1000 ton	*%*	*1000 ton*	*%*	*1000 ton*	*%*	*1000 ton*	*%*	*1000 ton*	*%*
İzmit	5.579	30,0	4.973	28,9	1.102	6,4	3.759	23,4	5.184	39,1
Aliağa	3.963	21,3	4.269	24,8	3.614	21,0	4.028	25,1	2.870	21,7
Botaş	3.479	18,7	2.722	15,8	4.491	26,1	3.889	24,2	1.592	12,0
Mersin	931	5,0	1.110	6,5	1.428	8,3	800	5,0	807	6,1
Kdz. Ereğli	808	4,3	598	3,5	498	2,9	623	3,9	538	4,1
Çanakkale	834	4,5	910	5,3	471	2,7	454	2,8	245	1,9
İstanbul	539	2,9	520	3,0	780	4,5	858	5,3	235	1,8
Samsun	243	1,3	226	1,3	166	1,0	99	0,6	216	1,6
Zonguldak	282	1,5	196	1,1	94	0,5	170	1,1	176	1,3
Bandırma	241	1,3	195	1,1	170	1,0	152	1,0	154	1,2
Hopa	173	0,9	247	1,4	186	1,1	138	0,9	110	0,8
İskenderun	397	2,1	262	1,5	198	1,2	172	1,1	89	0,7
ALT TOPLAM	**17.469**	**93,8**	**16.228**	**94,4**	**13.198**	**76,8**	**15.141**	**94,18**	**12.215**	**92,3**
Diğer	1.158	6,2	962	5,6	3.995	23,2	936	5,82	1.032	7,7
GENEL TOPLAM	**18.627**	**100**	**17.190**	**100**	**17.192**	**100**	**16.077**	**100**	**13.247**	**100**

(Kaynak: DİE, 2000; 2001; 2002b; 2003; DNM, 2004. Derlenerek hazırlanmıştır.)
*Konteyner taşımaları dahil değildir.



Şekil 26: Yurtiçi Denizyolu Yük Taşımalarında Yük Cinsleri Bazında Ana Boşaltma Limanları
(Kaynak: DIE, 2003)

2001 yılında yurtiçi denizyolu yük taşımacılığında boşaltmaların %34,1'inin gerçekleştirildiği sekiz liman ise sırasıyla; Antalya, İskenderun, Samsun, Trabzon , Kdz.Ereğli, Rize, Karabiga, Tekirdağ olmuştur. 1997-2001 döneminde yükleme limanları itibariyle yurtiçi denizyolu yük taşımaları Tablo 29'da görülmektedir.

Tablo 29: Boşaltma Limanları İtibariyle Yurtiçi Denizyolu Yük Taşımaları*(1997-2001)

	1997		1998		1999		2000		2001	
	1000 ton	*%*	*1000 ton*	*%*	*1000 ton*	*%*	*1000 ton*	*%*	*1000 ton*	*%*
İstanbul	10.254	44,4	9.990	46,2	7.851	37,4	6.301	31,0	2.624	21,3
Kocaeli	3.324	14,4	1.898	8,8	3.123	14,9	2.704	13,3	1.462	11,9
Mersin	1.092	4,7	708	3,3	1.406	6,7	1.756	8,7	1.262	10,3
Aliağa	1.280	5,5	368	1,7	2.544	12,1	3.722	18,3	1.231	10,0
Antalya	1.148	5,0	1.074	5,0	945	4,5	901	4,4	1.010	8,2
İskenderun	914	4,0	967	4,6	982	4,7	873	4,3	804	6,5
Samsun	769	3,3	714	3,3	602	2,9	588	2,9	648	5,3
Trabzon	517	2,2	370	1,7	385	1,8	464	2,3	480	3,9
Kdz.Ereğli	781	3,4	1.953	9,0	329	1,6	316	1,6	456	3,7
Rize	134	0,6	154	0,7	389	1,9	381	1,9	378	3,1
Karabiga	175	0,8	185	0,9	206	1,0	97	0,5	321	2,6
Tekirdağ	302	1,3	206	1,0	184	0,9	161	0,8	100	0,8
ALT TOPLAM	**20.690**	**89,6**	**18.585**	**85,9**	**18.947**	**90,3**	**18.264**	**89,9**	**10.777**	**87,6**
Diğer	2.399	10,4	3.046	14,1	2.031	9,7	2.045	10,0	1.520	12,4
GENEL TOPLAM	**23.088**	**100**	**21.632**	**100**	**20.978**	**100**	**20.309**	**100**	**12.296**	**100**

(Kaynak: DİE, 2000; 2001; 2002b; 2003; DNM, 2004. Derlenerek hazırlanmıştır.)
*Konteyner taşımaları dahil değildir.

2001 yılında İzmit limanından yüklenen 5.183.533 ton (%39,1) yükün; %68'i İstanbul'a, %8,8'i Trabzon'a, %7'si Aliağa'ya boşaltılmıştır. Aynı yıl Aliağa'dan yüklenen 2.870.119 ton (%19,7) yükün, %20,9'u İskenderun'a ,%18,8'i İstanbul'a, %15,2'sı Antalya'ya, %15,6'sı Mersin'e, %15,4'ü İzmit'e boşaltılmıştır. Botaş limanından yüklenen 1.592.217 ton (%12,0) yükün ise, %38,2'si Kocaeli'ye, %34,7'si Aliağa'ya, %19,2'si Mersin'e, %6,9'u İzmir'e boşaltılmıştır..

2.6. TÜRK DENİZ TİCARET FİLOSU VE TÜRK BAYRAKLI GEMİLERLE YAPILAN TAŞIMALAR

Bu bölümde öncelikle; Türkiye'nin yurtiçi denizyolu yük taşımalarında arzı oluşturan Türk bayraklı gemilerin gelişimi ve gemi tiplerine, tonaj gruplarına ve yaş

ortalamalarına göre dağılımı incelenmiştir. Türkiye'nin yurtiçi ve yakınyol denizyolu yük taşımaları için uygun tonajları temsil eden 150-1.499 ve 1500-4.999 dwt aralığındaki gemilerin yaş analizleri ayrıntılı olarak yapılmıştır.

Daha sonra; Türkiye'nin limanlarından yüklenen ve/veya bu limanlara boşaltılan denizyolu dış ticaret (ithalat-ihracat) taşımaları ile yurtiçi denizyolu (kabotaj) taşımalarında Türk Bayraklı gemilerin payının gelişimi incelenmiş; Türk Deniz Ticaret Filosu'na ait gemilerle üçüncü ülkeler arasında yapılan (cross trade) taşımalar ve Türk limanlarından yüklenen veya boşaltılan diğer ülkelere ait transit taşımalar, çalışmanın konusu göz önüne alınarak, kapsam dışında tutulmuştur.

Ancak; teorik olarak eşit olması gereken kabotaj yükü, yükleme ve boşaltma rakamları arasında, çoğunlukla boşaltma lehine belirgin farklılıklar bulunması; Türk Bayraklı Gemilerle yapılan toplam taşımaların analiz edilmesini engellemektedir. Konu ile ilgili olarak, uzman kişilerin görüşlerine başvurulmuş ve amaç doğrultusunda, yurtiçi denizyolu yük taşımaları için, yükleme rakamlarının kullanılmasının daha sağlıklı sonuçlar vereceği hususunda fikir birliğinde oldukları görülmüştür. Bu noktadan hareketle limanlarımızda gerçekleştirilen kabotaj yüklemeleri, yurtiçi denizyolu yük taşımaları olarak kabul edilmiştir.

Aynı kabul doğrultusunda; Türkiye'nin denizyolu yük taşımalarında Türk bayraklı gemilerin payı hesaplanırken, dış ticaret (ithalat ve ihracat) taşımalarının yanı sıra yurtiçi denizyolu yük taşımaları (kabotaj) da göz önüne alınmıştır.

2.6.1.Türk Deniz Ticaret Filosunun Yıllar itibariyle Gelişimi ve Filo Kayıpları

Türk Deniz Ticaret Filosu'nun 1980-2003 döneminde; gemi adedi, DWT ve GT olarak değişimi ve dünya sıralamasındaki durumu Tablo 30'da görülmektedir. 1980 yılında 2,0 Milyon Dwt olan filomuz, 1981 yılından itibaren uygulamaya konulan Yatırımların Teşviki ve Yönlendirilmesi (DTO, 1993) ile ilgili kararların etkisi ile 1984 yılında 6,1 Milyon Dwt'e ulaşmıştır. 1985-1988 ve 1998-2002 dönemlerindeki düşüşlerde ülkemizin yaşadığı ekonomik krizlerin ve dünya navlun piyasalarında yaşanan krizlerin etkisi büyüktür (DTO, 2003).

Tablo 30: Türk Deniz Ticaret Filosunun Gelişimi (1982-2003)
(150 GRT'dan büyük gemiler)

	Gemi Adedi	1.000 dwt	Değişim (%)	1.000 GT	Değişim (%)	Dünya Sıralaması
1980	-	2.032	-	-	-	35
1981	-	2.696	32,7	-	-	34
1982	675	4.105	52,3	2.440	-	32
1983	726	4.855	18,3	2.890	18,4	27
1984	780	6.051	24,6	3.509	21,4	25
1985	802	5.802	-4,1	3.445	-1,8	24
1986	835	5.234	-9,8	3.182	-7,6	24
1987	821	5.240	0,1	3.172	-0,3	25
1988	830	4.911	-6,3	2.943	-7,2	24
1989	839	5.123	4,3	3.048	3,6	28
1990	868	5.639	10,1	3.356	10,1	28
1991	899	5.968	5,8	3.575	6,5	23
1992	954	6.503	9	3.887	8,7	22
1993	1.012	8.255	26,9	4.843	24,6	23
1994	1.050	8.545	3,5	5.093	5,2	19
1995	1.143	10.310	20,7	6.239	22,5	17
1996	1.179	10.893	5,7	6.622	6,1	16
1997	1.197	10.563	-3	6.525	-1,5	17
1998	1.204	9.760	-7,6	6.463	-1	17
1999	1.242	10.322	5,8	6.778	4,9	18
2000	1.270	9.489	-8,1	6.044	-10,8	18
2001	1.261	9.307	-1,9	6.002	-0,7	20
2002	1.185	8.666	-6,9	5.736	-4,4	-
2003	1.159	7.723	-10,9	5.176	-9,8	-

(Kaynak: DPT, 2004b)

Yurtdışına satma, batma veya hurdaya ayırma nedenleriyle filodan çıkan gemilerin sayı ve dwt olarak bilgileri ve filo kayıplarının toplam filoya oranı Tablo 31'de görülmektedir. Yurtdışına satma, batma veya hurdaya ayırma nedenlerinin oran olarak etkisinin incelenebileceği verilere ulaşılamamıştır. Ancak, Türk Deniz Ticaret filosunun yaş ortalaması dikkate alındığında filo kayıplarında ağırlıklı sebebin hurdaya ayırma olacağı düşünülebilir.

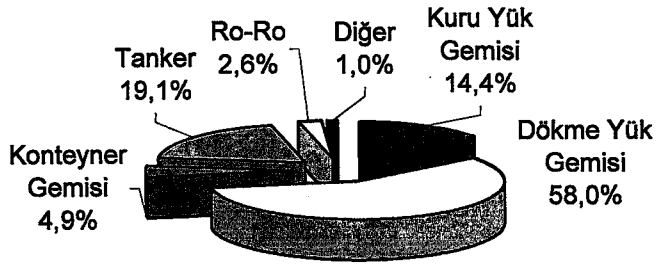
Tablo 31: Filo Kayıpları (1988-2002)

	Filodan Ayrılan Gemi (adet)	Filodan Ayrılan Gemi (dwt)	Toplam Filoya Oranı (%)
1988	15	219.390	4,5
1989	27	379.339	7,4
1990	25	257.396	4,6
1991	17	359.909	6
1992	13	174.649	2,8
1993	15	451.291	5,5
1994	17	484.329	5,7
1995	11	513.647	4,9
1996	30	643.581	5,9
1997	27	485.821	4,6
1998	24	804.680	8,2
1999	29	751.170	7,3
2000	40	1.492.608	15,7
2001	44	1.158.133	12,4
2002	44	904.384	10,4

(Kaynak: DTO, 2003)

2.6.2. Türk Deniz Ticaret Filosunun Gemi Tiplerine, Tonaj Gruplarına ve Yaş Ortalamalarına Göre Dağılımı

2002 yılı itibariyle Türk Deniz Ticaret Filosu'nun kompozisyonuna bakıldığında (Şekil 27), 5,0 milyon dwt ile toplam tonajın %58'ini dökme yük gemilerinin oluşturduğu görülmektedir. Geriye kalan %42'lik kısmın %19,1'ini 1.665.706 ton taşıma kapasitesi ile tankerler, %14,4'ünü 1.252.545 dwt ile kuru yük gemileri oluşturmaktadır. %8,5'lik bölümü ise konteyner gemileri, Ro-Ro gemileri ve diğer gemiler oluşturmaktadır; sırasıyla bu gemilerin kapasiteleri şöyledir; 423.441 dwt, 222.846 dwt, 88.416 dwt (DTO,2003).

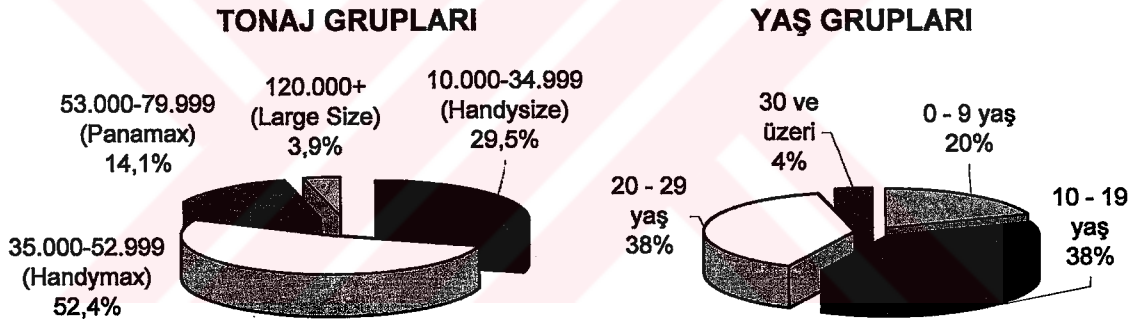


Şekil 27: Türk Deniz Ticaret Filosunun Gemi Tiplerine Göre Dağılımı
(Kaynak: DTO, 2003)

Türk Deniz Ticaret Filosunu oluşturan gemilerin yaş ortalamalarına bakıldığında; 42 adet konteyner gemisinin 6,9'la filonun en genç grubunu

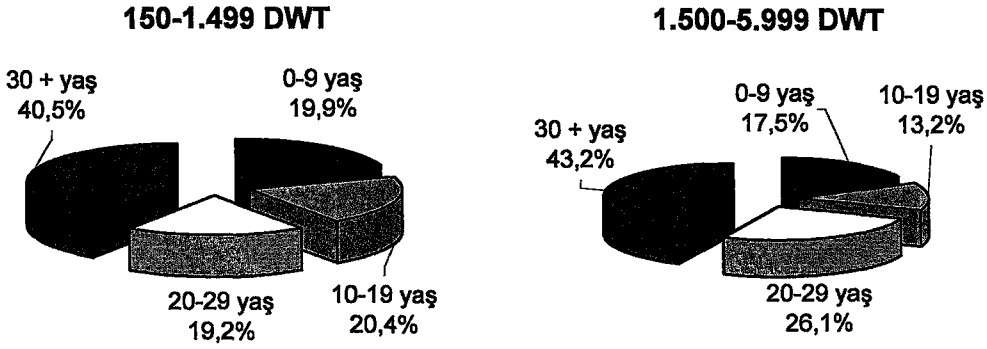
oluşturduğu; özellikle bilimsel araştırma gemileri ve römorkörlerin yaş ortalamalarının yüksekliği nedeniyle diğer grubunun 369 gemi ve 34,4 yaş ortalaması ile filonun en yaşlı grubunu oluşturduğu görülmektedir. Ro-Ro gemilerinde ise, 26 adet Ro-Ro gemisinin 16 olan yaş ortalamasını, 4 adet Ro-Ro ferry-yolcu gemisi 23'e yükseltmektedir.

Türk Deniz Ticaret Filosuna ait 138 adet dökme yük gemisinin yaş ortalaması 19,4'tür. Dökme yük gemilerinin %58'i 20 yaşın altındadır. Türk Deniz Ticaret Filosunun toplam kapasitesinin %58'ini oluşturan dökme yük gemilerinin tonaj ve yaş grupları itibariyle dağılımı Şekil 28'de görülmektedir. Türk Deniz Ticaret Filosuna ait dökme yük gemilerinin, 10-19 yaş aralığında bulunan ve yurtiçi denizyolu yük taşımaları için kullanılabilecek; 1.121 dwt'lik bir gemi dışında tamamının taşıma kapasitesinin 10.000 tonun üstündedir ve dolayısıyla uluslararası taşımalar için kullanıldıkları düşünülebilir.



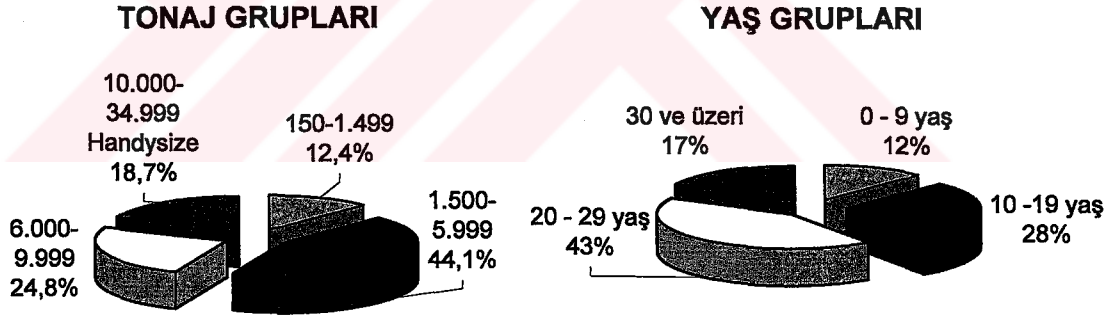
Şekil 28: Dökme Yük Gemilerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (2002) (Kaynak: DTO, 2003)

Türk Deniz Ticaret Filosuna ait 119 adet petrol tankerinin yaş ortalaması 27 iken petrol tankerlerinin %53'ü 20 yaşın üzerindedir.Türk Deniz Ticaret Filosunun toplam kapasitesinin %19,1'ini oluşturan petrol tankerlerinin tonaj olarak %65,9'unu kapasiteleri 90.000 dwt ve 165.000 dwt arasında değişen 5 adet tanker (1 adet Aframax, 2 adet suezmax, 1 adet VLCC, 1 adet ULCC) oluşturmaktadır. 66.000-50.000 dwt arasında toplam 346 bin ton (%25,6) kapasiteye sahip 18 gemisi olan Türk Deniz Ticaret Filosunun, yurtiçi ve yakınyol denizyolu yük taşımaları için uygun tonajları temsil eden 150-1.499 dwt ve 1.500-5.999 dwt aralıklarındaki petrol tankerlerinin yaş grupları itibariyle dağılımı Şekil 29'da görülmektedir. Her iki grupta da toplam tonajların %40'ından fazlası 30 yaşın üzerindedir.

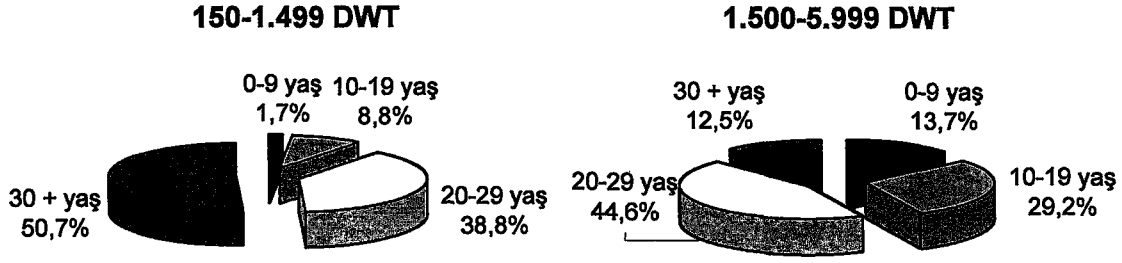


Şekil 29: 150-1.499 Dwt, 1.500-5.999 Dwt Petrol Tankerlerinin Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (2002)
(Kaynak: DTO, 2003)

Türk Deniz Ticaret Filosuna ait 414 adet kuru yük gemisinin yaş ortalaması 28,5'dir.Türk Deniz Ticaret Filosunun toplam kapasitesinin %14,4'ünü oluşturan kuru yük gemilerinin tonaj ve yaş grupları itibariyle dağılımı Şekil 30'da; Türkiye'nin yurtiçi ve yakınyol denizyolu yük taşımaları için uygun tonajları temsil eden 150-1.499 dwt (181 adet) ve 1.500-5.999 dwt (177 adet) aralıklarındaki kuru yük gemilerinin yaş grupları itibariyle dağılımı Şekil 31'de görülmektedir.



Şekil 30: Kuru Yük Gemilerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (2002)
(Kaynak: DTO, 2003)



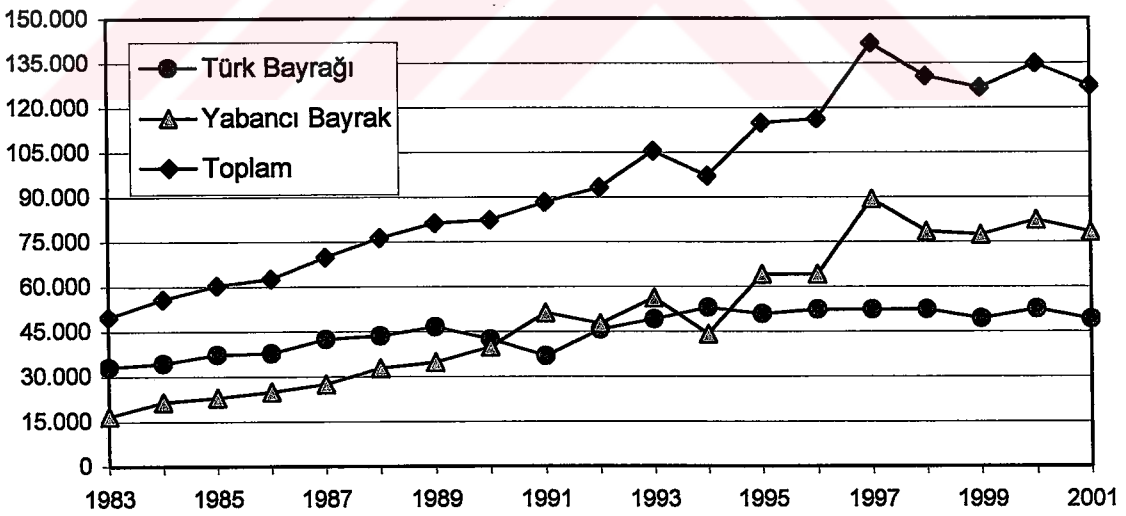
Şekil 31: 150-1.499 Dwt, 1.500-5.999 Dwt Petrol Tankerlerinin Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (2002)
(Kaynak: DTO, 2003)

Türkiye'nin yurtiçi taşımalarda kullanılabilecek 150-1.499 dwt aralığındaki kapasitenin %50'sinin 30, %38,8'inin 20 yaşın üzerinde olması ve 1.500-5.999 aralığındaki kapasitedeki benzer tablo; en kısa zamanda gençleştirilmezse, birkaç sene içinde kuru yük filosunun %36,3'ünün kaybedileceği anlamına gelmektedir.

2.6.3. Yıllar İtibariyle Türkiye'nin Denizyolu Yük Taşımalarında Türk Bayraklı Gemilerin Payı

1983-1989 dönemi için 1992 yılı DTO Sektör Raporu verileri; 1990-2001 dönemi için ise, DNM kaynaklı "Türk Limanlarından Yapılan Yükleme ve Boşaltma Faaliyetlerinin Madde Cinslerine Göre Dağılımı"nı gösteren istatistikler kullanılarak oluşturulan Şekil 32'de 1983-2001 yılları arasında Türkiye'nin denizyolu yük taşımalarında Türk ve yabancı bayraklı gemilerin payı görülmektedir.

Türkiye'nin Denizyolu yük taşımaları 1983-2001 yılları arasında sürekli artış göstermiştir. 1983-1993 arasındaki 11 yıllık dönemde her yıl artan denizyolu yük taşımaları bu tarihten itibaren, dalgalı bir seyir izlemişti. 1993 yılından sonra Türkiye'nin denizyolu yük taşımalarında yaşanan tüm dalgalanmalar, yabancı bayraklı gemilerin taşıma oranlarıyla doğrudan ilişkilidir.



Şekil 32: Türkiye'nin Denizyolu Yük Taşımaları (1983-2001) (1000 Ton)
(Kaynak: DNM, 2004; DTO, 1993. Derlenerek hazırlanmıştır.)

1983-2001 yılları arasında Türkiye'nin denizyolu yük taşımaları, 49.761 bin tondan 127.304 bin tona yükselerek %155,8 oranında artmış; aynı dönemde

yabancı bayrağın bu taşımalardaki oranı %367,9 artarken; on dokuz senelik bu dönemde Türk Bayrağının payı sadece %48,4 artmıştır (Tablo 32).

Tablo 32: Türkiye'nin Denizyolu Yük Taşımalarında Türk ve Yabancı Bayraklı Gemilerin Payı (1983-2001)

	Türk Bayrağı	% değişim	% pay	Yabancı Bayrak	% değişim	% pay	TOPLAM	% değişim
1983	33.032		66,4	16.729		33,6	49.761	
1984	34.245	3,7	61,5	21.414	28,0	38,5	55.659	11,9
1985	37.287	8,9	61,0	22.868	6,8	38,0	60.155	8,1
1986	37.776	1,3	60,4	24.779	8,36	39,6	62.555	4,0
1987	42.372	12,2	60,6	27.511	11,0	39,4	69.882	11,7
1988	43.482	2,6	57,0	32.753	19,1	43,0	76.236	9,1
1989	46.572	7,1	57,4	34.623	5,7	42,6	81.195	6,5
1990	42.407	-8,9	51,5	39.955	15,4	48,5	82.362	1,4
1991	36.957	-12,9	41,9	51.231	28,2	58,1	88.188	7,1
1992	45.641	23,5	48,0	47.553	-7,2	51,0	93.194	5,7
1993	49.123	7,6	46,6	56.206	18,2	53,4	105.328	13,0
1994	53.003	7,9	54,6	44.101	-21,5	45,4	97.104	-7,8
1995	50.817	-4,1	44,3	64.035	45,2	55,8	114.852	18,3
1996	52.187	2,7	44,9	64.053	0,0	55,1	116.240	1,2
1997	52.221	0,1	36,9	89.442	39,6	63,1	141.664	21,9
1998	52.184	-0,1	39,0	78.366	-12,4	60,0	130.550	-7,9
1999	49.221	-5,7	38,9	77.389	-1,3	61,1	126.610	-3,0
2000	52.566	6,8	38,0	82.287	6,3	61,0	134.852	6,5
2001	49.032	-6,7	38,5	78.272	-4,9	61,5	127.304	-5,6

(Kaynak: DNM, 2004; DTO, 1993. Derlenerek hazırlanmıştır.)

1989 yılına kadar toplam denizyolu yük taşımalarındaki artışa paralel bir seyir izleyen, Türk Bayraklı gemilerin taşıma oranı bu yılı takip eden iki sene içinde yurtiçi denizyolu yük taşımalarındaki düşüşle orantılı olarak düşme trendine girmiştir.

Türkiye'nin denizyolu yük taşımalarında yabancı bayraklı gemilerin %50'nin üzerinde pay almaya başladığı 1991 yılında Türk bayraklı gemilerin; taşıma oranı bir önceki yıla göre %12,9 düşüş göstermiş, toplam taşıma içindeki payları da %41,9 olarak gerçekleşmiştir.

1992-2001 döneminde ise, Türk Bayraklı gemilerle yapılan taşımalar yılda ortalama 50,6 milyon ton olarak gerçekleştirilmiştir. Söz konusu dönemde; Türkiye'nin denizyolu yük taşımaları, %36,6 oranında artmış; aynı dönemde yabancı bayrağın bu taşımalardaki oranı %64,6 artarken; on dokuz senelik bu dönemde Türk Bayrağının payı sadece %7,4 oranında artmıştır.

2001 yılı itibariyle Türkiye'nin limanlarından yüklenen ve/veya bu limanlara boşaltılan yurtiçi ve ithal-ihraç denizyolu yük taşımaları içerisinde, Türk bayraklı gemilerle yapılan taşımaların payı %38,5 iken yabancı bayraklı gemilerin payı %61,5 olmuştur.

2.6.4. Türk Bayraklı Gemilerle Yapılan Yük Taşımalarında Yurtiçi Taşımaların Payı

DMN ve DTO verilerine göre; Türk Bayraklı gemilerle gerçekleştirilen toplam taşımalar 1983-1989 yılları arasındaki yedi yıllık dönemde sürekli bir yükseliş göstermiş, 1989 yılında toplam ~46.572 bin tona ulaşmıştır. Söz konusu yedi yıllık dönemde ortalama olarak her yıl; Türk Bayraklı gemilerle gerçekleştirilen toplam taşımaların %51,6'ünü (~20.376 bin ton) yurtiçi denizyolu yük taşımaları, %38,7'sini (~15.019 bin ton) ithalat taşımaları, %9.7'sını (~3.857 bin ton) da ihracat taşımaları oluşturmuştur.

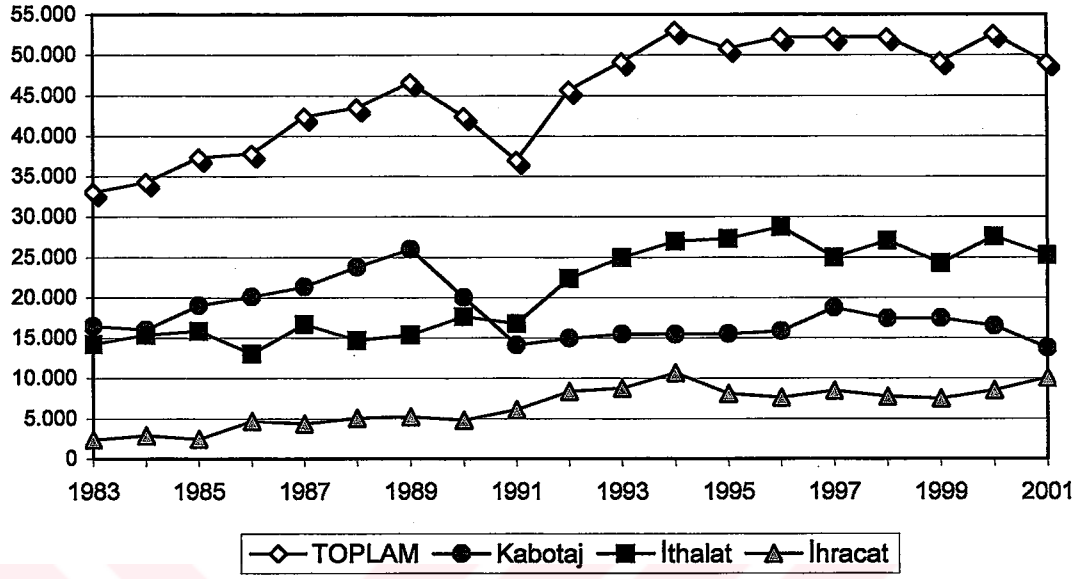
1990-1991 yıllarında ithalat ve ihracat taşımalarındaki yükselişe rağmen, yurtiçi denizyolu yük taşımalarında yaşanan keskin düşüş (~11.879 bin ton), Türk Bayraklı gemilerle gerçekleştirilen toplam taşımaları da olumsuz etkilemiştir (Şekil 33).

1992 ile birlikte Türk Bayraklı gemilerle gerçekleştirilen toplam taşımalar tekrar yükseliş trendine girmiş, 1994 yılında, ~26.970 bin ton (%50,9) ithalat, ~15.387 bin ton (%29,0) kabotaj ve ~10.647 bin ton (%20,1) ihracat ile tarihinin en yüksek seviyesine çıkmıştır.

1995-1999 yılları arasındaki beş yıllık dönemde ise Türk Deniz Ticaret Filosu yılda ortalama 51.326 bin ton taşıma gerçekleştirmiştir. Bu taşımaların %51,6'sını ithalat taşımaları, %33,1'ini yurtiçi denizyolu yük taşımaları ve %15,4'ünü ihracat taşımaları oluşturmuştur.

2000 yılında Türk Deniz Ticaret Filosu toplam ~52.566 bin ton taşıma gerçekleştirmiştir. 2000 yılında Türk Bayraklı gemiler tarafından gerçekleştirilen

taşımaların ~27.566 bin tonu (%52,4) ithalat, ~16.480 bin tonu (%31,4) kabotaj ve ~8.520 bin tonu (%16,2) ihracat taşımalarından oluşmaktadır.



Şekil 33: Türk Bayraklı Gemilerle Yapılan Taşımalar (1983-2001) (1000 Ton) (Kaynak: DNM, 2004; DTO, 1993. Derlenerek hazırlanmıştır.)

2001 yılında ise ~49.032 bin ton olarak gerçekleşen taşımaların %51,5'ini (~25.266 bin ton) ithalat taşımaları, %28'ini (~13.722 bin ton) yurtiçi denizyolu yük taşımaları ve %20,5'ini (~10.044 bin ton) ihracat taşımaları oluşturmuştur.

2.6.5. Yük Cinsleri İtibariyle Türk Bayraklı Gemilerle Yapılan Taşımalar

DNM verilerine göre; 1992-2001 yıllarını kapsayan dönemde Türkiye'nin denizyolu yük taşımaları incelendiğinde; en önemli grubun her yıl ortalama %38,9'la dökme sıvılar olduğu görülmektedir. Dökme sıvıları %32,3'le karışık eşya, %19,8'le dökme katılar izlemektedir. On yıllık dönemde her yıl ortalama olarak; konteyner taşımaları yaklaşık %8, kereste taşımaları ise %1 oranında gerçekleşmiştir.

On yıllık ortalama yüzdeleri ile, Türkiye'nin denizyolu yük taşımaları içerisinde yük cinsleri bazında, Türk Bayrağı ve yabancı bayrakla yapılan taşımalar Tablo 33'de özetlenmiştir.

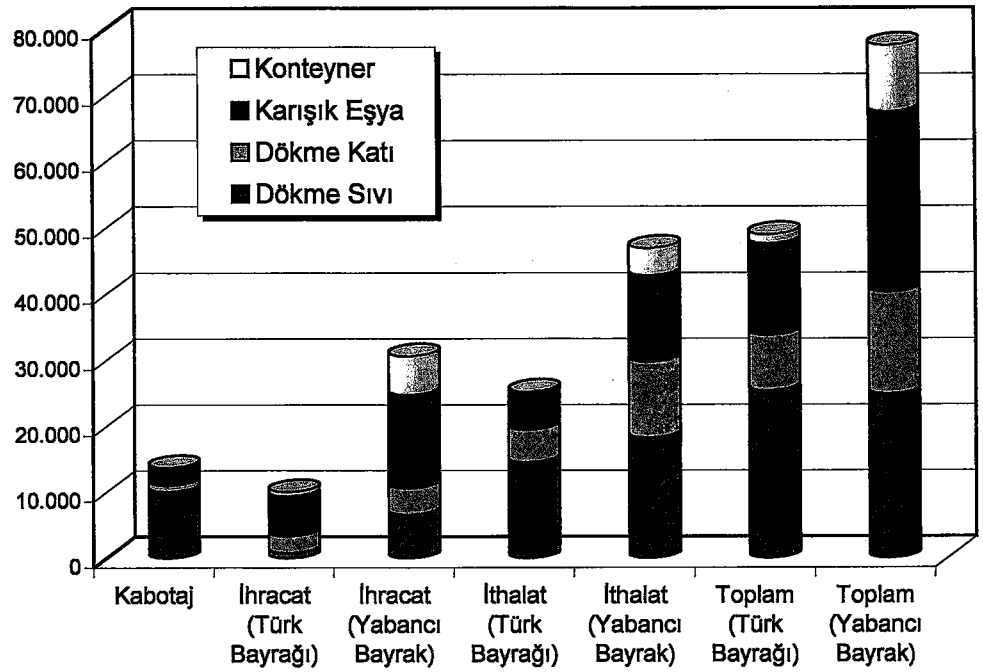
Tablo 33: Yük Cinsleri İtibariyle Türkiye'nin Denizyolu Yük Taşımalarında Türk Bayraklı Gemilerin Payı (1992-2001 Ortalama %)

	Kabotaj	İhracat Türk Bayrağı	İthalat Türk Bayrağı	Türk Bayrağı Toplam	İhracat Yabancı Bayrak	İthalat Yabancı Bayrak	Yabancı Bayrak Toplam	Genel Toplam
Ham Petrol	2,2	0,2	10,5	**12,8**	1,3	6,7	**8,0**	**20,8**
Petrol Ürünleri	7,2	0,3	0,6	**8,0**	2,1	3,1	**5,3**	**13,3**
Sıvılaştırılmış Gaz	0,2	0,0	0,1	**0,3**	0,1	3,0	**3,0**	**3,3**
Diğer Sıvılar	0,0	0,1	0,1	**0,2**	0,4	1,0	**1,4**	**1,6**
DÖKME SIVI	9,6	0,5	11,2	**21,3**	3,9	13,8	**17,7**	**38,9**
Maden Kömürü	0,5	0,0	2,9	**3,5**	0,0	4,8	**4,8**	**8,3**
Maden Cevheri	0,6	0,1	1,8	**3,4**	2,1	2,1	**4,2**	**7,6**
Hububat	0,1	0,5	0,4	**1,1**	1,1	1,7	**2,8**	**3,9**
DÖKME KATI	1,3	1,5	5,2	**7,9**	3,2	8,6	**11,9**	**19,8**
Sanayi Mamülleri	2,1	4,9	5,1	**12,1**	5,7	10,3	**16,0**	**28,1**
Tarım Ürünleri	0,00	0,0	0,0	**0,1**	0,2	0,5	**0,7**	**0,8**
Diğer	0,6	0,1	0,4	**1,2**	0,6	1,7	**2,2**	**3,4**
KARIŞIK EŞYA	2,7	5,1	5,6	**13,3**	6,5	12,5	**18,9**	**32,3**
Kereste	0,0	0,0	0,1	**0,1**	0,0	0,9	**0,9**	**1,0**
Konteyner	0,1	0,3	0,2	**0,7**	3,8	3,6	**7,4**	**8,0**
GENEL TOPLAM	**13,7**	**7,4**	**22,2**	**43,3**	**17,4**	**39,3**	**56,7**	**100,00**

(Kaynak: DNM, 2004. Derlenerek hazırlanmıştır.)

Tablo 33'de de görüldüğü gibi dökme sıvı taşımalarında, Türk bayrağının payı yabancı bayrağa oranla yüksek olmakla birlikte, bu durumun asıl sebebi kabotaj hattında taşınan petrol ürünleri ve Türk bayraklı gemilerle gerçekleştirilen ham petrol taşımalarıdır.Özellikle dış ticarete konu olan petrol ürünleri, sıvılaştırılmış gaz ve diğer sıvı yüklerin taşımalarında; Türk Bayraklı gemilerin payı %1,1 iken yabancı bayrağın oranı %9,7'dir.

Maden kömürü, maden cevheri ve hububat taşımalarından oluşan katı dökme yüklerin taşımalarında ve sanayi mamulleri, tarım ürünleri ve diğer yüklerin taşımalarını kapsayan karışık eşya taşımalarında da benzer bir tablolar göze çarpmaktadır. Her iki ana yük grubunda da, söz konusu dönemde, yabancı bayraklı gemilerle yapılan taşımalar, Türk Bayraklı gemilerle yapılan taşımalardan daha fazla olmuştur. Bu oran hacim olarak daha az önem taşıyan kereste taşımalarında ve giderek önem kazanan konteyner taşımalarında ise, daha yüksek gerçekleşmiştir.

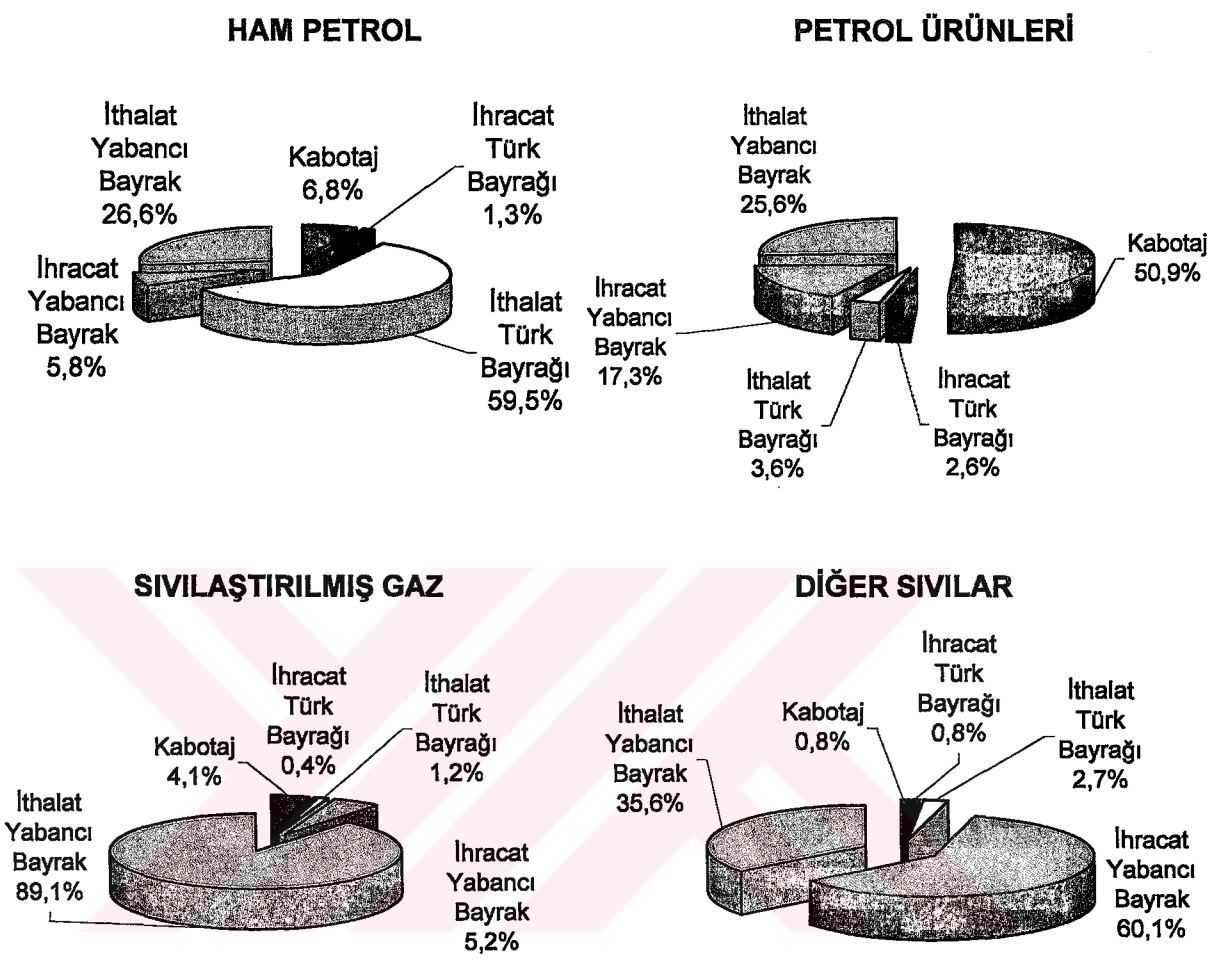


Şekil 34: 2001 Yılında Yük Cinsleri İtibariyle Türk Bayraklı Gemilerle Yapılan Taşımalar (1000 Ton)
(Kaynak: DNM, 2004)

2001 yılı verileri kullanılarak oluşturulan Şekil 34'de de on yıllık ortalamaları doğrular bir tablo göze çarpmaktadır. 2001 yılında 127.304.328 ton olarak gerçekleşen toplam taşımaların %39,5'ünü sıvı dökme yük taşımaları, %32,5'ünü karışık eşya taşımaları, %18,5'ünü katı dökme yük taşımaları, %8,9'sini konteyner taşımaları, %0,6'sini de kereste taşımaları oluşturmuştur. Özellikle dökme sıvı taşımaları dışında tüm yük gruplarının taşımalarında Türk Bayraklı gemilerin %50'den azdır.

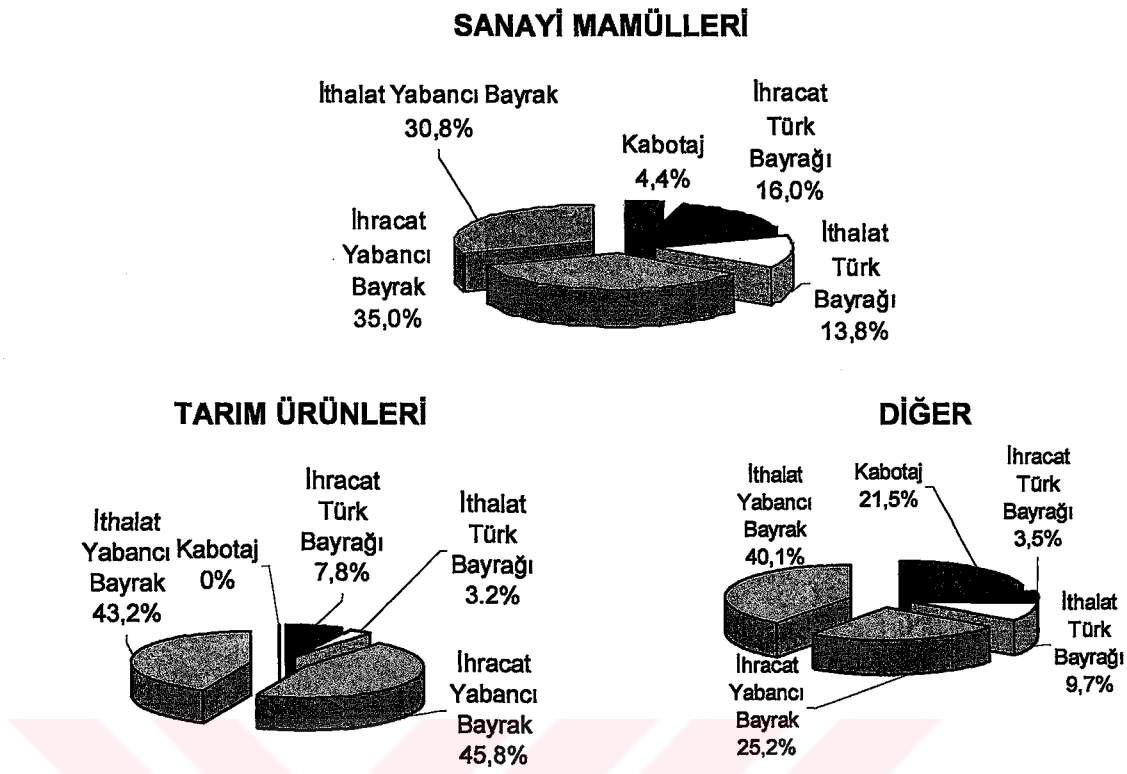
2001 yılında; toplam dökme sıvı yüklerinin %50,5'ü Türk bayraklı gemiler tarafından %49,5'sı yabancı bayraklı gemiler tarafından taşınmıştır. Ham petrol taşımaları %46,1 (23.209.287 ton), petrol ürünleri taşımaları %31,9 (16.045.811 ton), sıvılaştırılmış gaz taşımaları %15,1 (7.611.375 ton) , diğer sıvı taşımaları %6,8 (3.438.930 ton) oranlarında gerçekleşerek, dökme sıvı taşımalarını oluşturmuştur. Dökme sıvı, toplam taşımaların yarısından fazlasının Türk bayraklı gemilerle taşındığı tek yük grubudur. Bu durumun temel sebebi; ham petrol ithalatlarında Türk Bayraklı gemilerin payının yüksek olmasıdır. Bir diğer sebep de %50'sinden fazlası kabotaj hattında ve dolayısıyla Türk Bayraklı gemilerle yapılan taşımalardır. Sıvılaştırılmış gaz ve diğer sıvı taşımalarında da Türk Bayrağının payı sırasıyla

ancak %5,7 ve %4,3 olarak gerçekleşmiştir. Dökme sıvı yük grupları taşımalarının, bayraklara göre dağılımı Şekil 35'de görülmektedir.



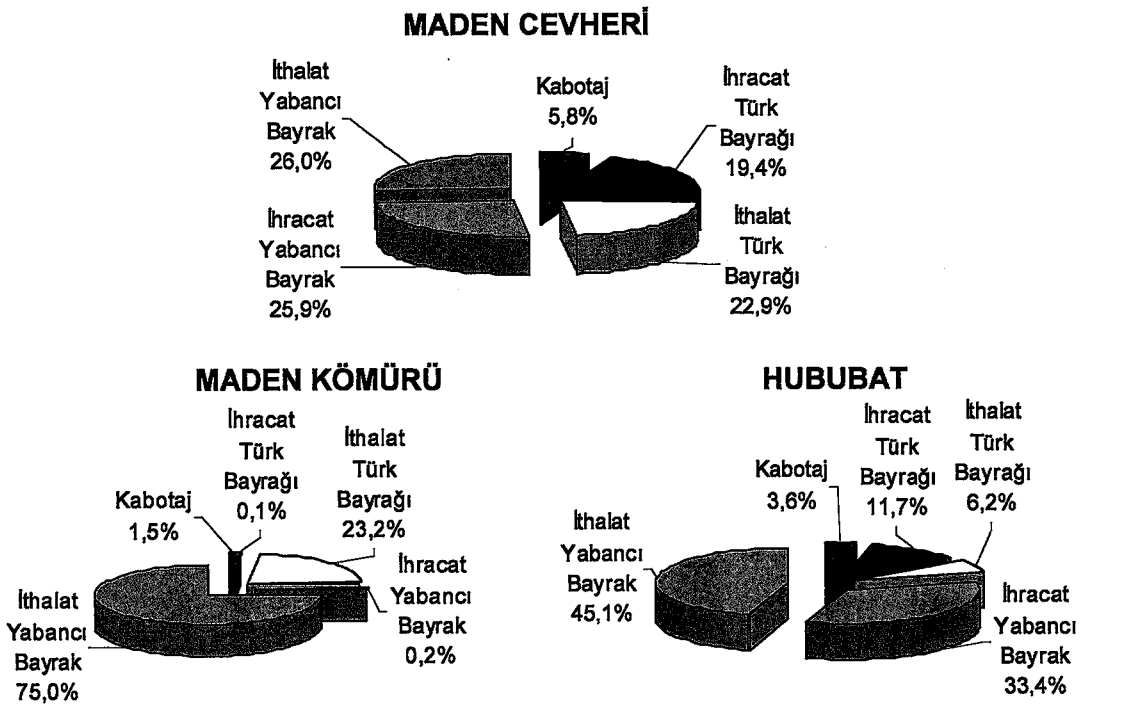
Şekil 35: Türkiye'nin Denizyolu Sıvı Dökme Yük Taşımalarında Türk Bayrağının Payı (2001)
(Kaynak: DNM, 2004)

2001 yılında; toplam karışık eşya yüklerinin %33,8'u Türk bayraklı gemiler tarafından %66,2'i yabancı bayraklı gemiler tarafından taşınmıştır. Sanayi mamulleri taşımaları %90,1 (37.202.848 ton), tarım ürünleri taşımaları %1,8 (722.620 ton) , diğer grubu taşımaları %8,2 (3.373.154 ton) oranlarında gerçekleşerek, karışık eşya taşımalarını oluşturmuştur. Karışık eşya, Türk bayraklı gemilerin payının en düşük olduğu ana yük grubudur. Karışık Eşya, yük grupları taşımalarının, bayraklara göre dağılımı Şekil 36'da görülmektedir.



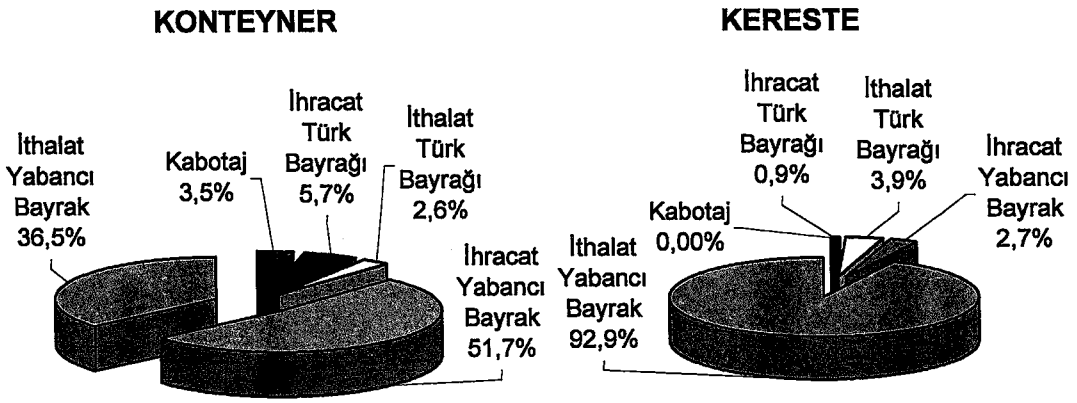
Şekil 36: Türkiye'nin Denizyolu Karışık Eşya Taşımalarında Türk Bayrağının Payı (2001)
(Kaynak: DNM, 2004)

2001 yılında, toplam dökme katı yüklerinin %35'i Türk bayraklı gemiler tarafından %65'i yabancı bayraklı gemiler tarafından taşınmıştır. Maden kömürü taşımaları %39,8 (9.394.454 ton), maden cevheri taşımaları %45,9 (10.835.429 ton), hububat taşımaları %14,3 (3.368.294 ton) oranlarında gerçekleşerek, katı dökme yük taşımalarını oluşturmuştur. Maden cevheri taşımalarında Türk Bayrağının payı %48,1 olarak gerçekleşirken, bu oran maden kömürü taşımalarında %24,8 , hububat taşımalarında ise %21,5 olarak gerçekleşmiştir. Dökme katı yük grupları taşımalarının bayraklara göre dağılımı Şekil 37'de görülmektedir.



Şekil 37: Türkiye'nin Denizyolu Katı Dökme Yük Taşımalarında Türk Bayrağının Payı (2001)
(Kaynak: DNM, 2004)

2001 yılında, 11.355.230 ton olarak gerçekleşen konteyner taşımalarının %88,2'si ve 731.546 ton olarak gerçekleşen kereste taşımalarının %95,6'sı yabancı bayraklı gemiler tarafından taşınmıştır (Şekil 38).



Şekil 38: Türkiye'nin Denizyolu Konteyner ve Kereste Taşımalarında Türk Bayrağının Payı (2001)
(Kaynak: DNM, 2004)

2.7. TÜRKİYE'DE YURTİÇİ DENİZYOLU YÜK TAŞIMACILIĞININ YASAL ÇERÇEVESİ

Osmanlı İmparatorluğu'nda kabotaj hakkı, kapitülasyonlar nedeni ile yabancılara da tanınmaktaydı. 19. yüzyılda özellikle Tanzimat döneminde kapitülasyonlardan kurtulma çareleri arandıysa da; bu imtiyazlardan yararlanan Almanya, Fransa, İngiltere, İtalya ve Rusya bu çabaları sonuçsuz bırakmıştır (Akten ve Gönençgil, 2004).

Bağımsızlık savaşı kazanıldıktan sonra, Lozan'da ilk görüşmelerin kesilmesinin ardından 1135 delegenin katılımı ile 17 Şubat - 4 Mart 2003 tarihleri arasında düzenlenen Türkiye 1. İktisat Kongresi'nde (1. İzmir İktisat Kongresi) ülkenin geleceği kapsamında, deniz ticareti ile ilgili olarak da ciddi kararlara ulaşılmış; "kabotaj tekeli hakkı" öne çıkan kararlar arasında yerini almıştır. 1. İzmir İktisat Kongresi'ni izleyen 1,5 ay içinde, 23 Nisan 1923'te, ikinci Lozan görüşmeleri sonucunda imzalanan 24.07.1923 tarihli Lozan Barış Antlaşması'nın 28. maddesi ile kapitülasyonlar kaldırılmış (Akten ve Gönençgil, 2004) ve kabotaj sınırlamaları koymanın yolu açılmıştır (Çalık, 1997)

Kabotaj hakkı konusundaki yasal çerçeve, kapitülasyonların kaldırılmasından üç yıl sonra; 13 Nisan 1926 tarih ve 815 sayılı "Türkiye Sahilinde Nakliyatı Bahriye (Kabotaj) ve Limanlara Karasuları Dahilinde İcrayı San'at ve Ticaret Hakkında Kanun" (Ek 3) ile belirlenmiş ve kanunun yürürlüğe giriş tarihi olan 1 Temmuz günü Kabotaj Bayramı olarak kabul edilmiştir.

Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Deniz Ulaştırması Alt Komisyon Raporu'nda *"Çok eski olan 815 sayılı Kabotaj Kanunu günün şartlarına göre gözden geçirilmeli ve güncelleştirilmelidir."* denilmektedir.

2.7.1. Kabotaj Kanunu Kapsamında Türk Uluslararası Gemi Siciline Kayıtlı Gemilerin Durumu

1926 tarih ve 815 sayılı kanunun hükümlerine göre kabotaj konusunda iki sınırlama mevcuttur. Bunlar (Çalık, 1997):

1. Kabotaj seferinde kullanılacak olan geminin Türk bayrağı çekme hakkına sahip olması gerekli ve yeterlidir. Türk gemisi olma şartı aranmaz. Türk

Ticaret Kanunu'nun 824. maddesi uyarınca Türk bayrağı çekmesine izin verilmiş yabancı bir gemi de izni devam ettiği sürece kabotaj seferi yapma hakkına sahiptir. Buna karşın geçici bir süre için yabancı bayrak çekmesine izin verilmiş bir Türk gemisi ise bu izin süresince kabotaj seferi yapamaz.

2. Ticaret yapma hakkını kullanan kişinin de Türk olması şarttır. Bu şart gerçek kişilerde Türk vatandaşı olmayı, tüzel kişilerde ise Türk tüzel kişisi olmayı gerektirir. Ortaklıklarda ise kabotaj hakkından yararlanılabilmesi için ortakların tamamının Türk olması gereklidir.

Ayrıca Kanunun 3. maddesi de karasularımız dahilindeki su ürünleri faaliyet ve ticareti ile kurtarma yardım işleri, dalgıçlık, kılavuzluk, deniz bakkallığı gibi sair deniz ticaretinin insan unsurunun ve Türk gemi ve tekneleri mürettebatı ile bilumum iskele, rıhtım hamallığı ve deniz esnaflığı işlerini yapacak kişilerin de mutlaka Türk vatandaşlarından oluşması gerektiğini emretmektedir (Çalık, 1997).

Peki, Kabotaj Kanunundan, 73 yıl sonra, 21 Aralık 199 tarih ve 23913 sayılı resmi gazetede yayınlanarak yürürlüğe giren Türk Uluslararası Gemi Sicili (TUGS)'ne kayıtlı gemilerin durumu ne olacaktır. Aybay (2000) bu duruma şu sonuçlara vararak açıklık getirmektedir:

1. İster Türk ister yabancı, gerçek kişilerin donatan olduğu ve TUGS kayıtlı gemi Türk Bayrağı çeker ve Tür Bayraklı gemilere özgü tüm haklardan yararlanır.
2. Türk mevzuatına göre kurulmuş ve kompozisyonu TTK m.823'te belirtilen engelleyici hükümlere aykırı olmayan şirketin gemisi de TUGS'ne tescil edilir ve Türk Bayraklı gemilere özgü tüm haklardan yararlanır.
3. Türk mevzuatına göre kurulmuş, ama kompozisyonu bakımından TTK m.823'te belirtilen engellemelere tabi gemi Türk Bayrağı çekebilir ana Kabotaj Kanunundan yararlanamaz.

Bu durumda TUGS'ne kayıtlı gemiler arasında da; Türk Bayrağı, yabancı bayrak ayrımı doğmuş oluyor.

Bu ayrım doğrultusunda; DNM İstanbul Bölge Müdürlüğü'den alınan istatistiklere göre; 1 Mart 2004 tarihi itibariyle Türk Uluslararası Gemi Siciline (TUGS) kayıtlı 706 gemiden; 660'ı Türk bayraklı, kalan 46 gemi de yabancı bayraklı

gemi statüsünde olup kabotaj seferinde kullanılabilme şartları yerine getirememektedir. TUGS'a kayıtlı ancak TTK. 823'ün gereklerini yerine getiremediği için Kabotaj Kanunu çerçevesindeki haklardan yaralanamayacak olan gemilerin, kabotaj hattında taşıma yapıp yapmadığının ne şekilde denetlendiği bilgisine ulaşılamamıştır.

2.7.2. Kabotaj Kanunu Kapsamında Gümrük Mevzuatı

Kabotaj Kanununa paralel düzenlemeler Gümrük mevzuatımızda yer almaktadır. Örneğin Gümrük Aktarma Rejimi ile ilgili olarak düzenlenmiş bulunan "Gümrük Yönetmeliği"nin 593. maddesinde: "Türk limanlarına aktarma olunacak eşyayı, yalnız milli gemiler nakledebilir." denilmektedir. Bu temel kurala belli zaruret halleri dolayısıyla istisnalar getirilmiştir (Çalık,1997).

Ayrıca; kaçakçılığın önlenmesine yönelik olarak; Türkiye Gümrük Bölgesindeki Türk limanları ve iskeleleri arasında gerçek veya tüzel kişilere ait düzenli sefer yapan veya yapmayan tüm deniz taşıtları ile yapılan yükleme, taşıma ve boşaltmalarda; gümrük gözetimi ve denetimine ilişkin usul ve esaslar da 7 Kasım 2003 tarih ve 25282 sayılı Resmi Gazetede yayınlanarak yürürlüğe giren Tebliğ ile düzenlenmektedir.

Söz konusu Tebliğ ile, 1 Ekim 1983 tarih ve 18178 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren ve Karadeniz, Ege ve Akdeniz'de emniyet bölgeleri uygulamasını getiren, 11 sayılı Tebliğ ve bu tebliğe göre çıkarılan Ek Tebliğ yürürlükten kaldırılmış; gümrük kontrolüne tabi kabotaj eşyası tüm ülke için geçerli olmak kaydı ile tekrar tanımlanmıştır. Buna göre; yükleme, taşıma ve boşaltmalarda kontrol ve denetlemeye tabi kabotaj eşyası dört ana başlık altında toplanmıştır. Bunlar:

1. Bitkisel ürünler ve mamulleri,
2. Alkollü içkiler ve içinde alkol bulunan her türlü mamuller ile tütün ve tütün mamulleri,
3. Akaryakıt ve türevleri,
4. İhracı yasak mallardır.

Gümrük denetimi ve kontrolüne tabi kabotaj eşyası, üç nüsha olarak düzenlenen ve yukarıda listelenen kabotaj eşyası için ibrazı zorunlu olan, Kabotaj Beyannamesi (EK 4) kapsamında denetlenmektedir.

Yurtiçi taşımalarda gümrük denetimi ile ilgili olarak asıl sorun; başlıca limanlarda, gemilerin yükleme ve boşaltma yapabileceği sahaların, uluslararası taşımalara hizmet vermek üzere gümrüklü olması nedeniyle kabotaj yükü boşaltmasının yapılabileceği gümrüksüz yer ve saha eksikliğidir (Korkmaz, 2004; Çağlar, 2004).

2.7.3. Gümrük Mevzuatı Kapsamında Kabotaj Eşyasının Konteynerle Taşınması

7.11.2003 tarih ve 25282 sayılı Resmi Gazetede yayınlanarak yürürlüğe giren Gümrük Tebliğinin 12. maddesinde kabotaj eşyasının konteynerle taşınması durumundaki uygulamalara açıklık getirilmiştir.

Buna göre; kabotaj eşyasının kabotaj beyannamesine eklenecek bir çeki listesi ile birlikte ancak serbest dolaşımda bulunan veya geçici ithal yoluyla ülkeye giren konteynerlerle taşınabileceği belirtilmektedir.

Ayrıca, uluslararası seferdeki Türk gemilerinin Türk limanlarından kabotaj eşyası taşıyan konteynerleri yüklemeleri halinde, serbest dolaşıma girmemiş eşya taşıyan konteynerlerle, söz konusu konteynerlerin karışmaması için bu konteynerlerin gemide ayrı ayrı ambarlara konulması veya ayrı yerlerde istiflenmesi yükümlülüğü getirilmektedir.

2.7.4. Kabotaj Kanunu Bakımından Boş Konteyner Taşıması

Kabotaj eşyası taşıyan konteynerler konusunda mevzuat açıktır, ancak; Çalık (1997); kabotaj hattında "boş" konteyner nakli konusunda düzenlemelere ihtiyaç olduğunu savunmaktadır. Boş konteynerin imal edildikten sonran ilk defa sahiplerine teslim edilmek üzere taşınmaları dışında bir "emtia" yani ticari akit konusu mal olmadığının göz önüne alınması gerektiğini belirterek savını şu sözlerle desteklemektedir:

"Nasıl ki kendisi bir emtia olmayıp nakil aracı vasfında bulunan yabancı bayraklı bir gemi "boş" olarak hatta "transit" yükü ile birlikte bir Türk limanından bir başka Türk limanına Kabotaj Kanunu ihlali söz konusu olmaksızın serbestçe gidip gelebiliyorsa, "boş" konteynerlerin de aynı şekilde bir Türk limanından bir başkasına nakledilmelerinde de her hangi bir hukuki engelin bulunmaması gerekir."

2.8. TÜRKİYE'DE YURTİÇİ DENİZYOLU YÜK TAŞIMACILIĞI PAZARINA YÖNELİK ARAŞTIRMALAR

Günay (1984); Türkiye'de karayollarındaki kamyon ve yük hareketinin ro-ro taşıma sistemi ile denizyoluna kaydırılması ve bu yolla sağlanabilecek döviz tasarrufunun tespitine yönelik olarak yaptığı çalışmada, Karayolları Genel Müdürlüğü kaynaklı, 1977 yılı karayolu trafik ve ulaşım bilgilerinden yaralanılarak seçilmiş yedi liman arasında, üç ana hat itibariyle, çalışacak 10 ro-ro gemisinin devreye sokulması durumunda, söz konusu amacın gerçekliğini incelemiştir.

Günay (1984), ilk aşamada bu projenin getireceği finansal yükün bazı muafiyetler tanınarak devlet tarafından karşılanması durumunda, büyük oranda döviz tasarrufu sağlanacağını yaptığı analizlerle savunmuştur. Bu çalışma kapsamında ro-ro taşımaları için önerilen yedi liman; Trabzon, Samsun, İstanbul, Bandırma, İzmir, Antalya ve Mersin'dir.

Bu tarihten sonra yurtiçi denizyolu yük taşımaları ile ilgili yapılan çalışmaların büyük bölümü; genellikle devlet politikalarında büyük öncelik teşkil eden AB uyum süreci ve Türk kabotaj tekelinin geleceği çerçevesinde şekillenmiştir. Bu çalışmalardan çıkan sonuçlar aşağıda derlenerek özetlenmiştir;

- Türk Deniz Ticaret filosunun AB filosu ile rekabete hazır değildir.
- Kabotaj tekeli sona erdirilmeden önce yakıt, liman masrafları konusunda iyileşmeler sağlanmalıdır *(Gerçekleştirildi).*
- Güçlü ve yeterli bir deniz kabotaj filosu için güçlü bir yatırım-teşvik mekanizması şarttır.
- Özellikle yok olmakta olan koster filosu gençleştirilmelidir.
- Sayıca az olan ro-ro ve konteyner gemilerimiz arttırılmalıdır.
- Türkiye'de taşıtan diyalogu, AB örneğinde olduğu gibi özendirilmelidir.

- Denizcilik bir kültür olarak Türkiye'de yerini bulmalıdır.

Cerit (2001) Türk denizcilik endüstrisinin altyapısını da incelediği çalışmasında, yurtiçi denizyolu yük taşımacılığı hizmetlerinin karayolu rekabeti çerçevesinde tutundurulmasına yönelik olarak bir model geliştirmiştir. Sürdürülebilir ulaştırma kavramı içinde, denizyolunun çevre dostu doğasının umut verici olduğunu ve rekabetçi konumun tutundurma stratejileri ile güçlendirilmesi gerektiğini savunan Cerit; yurtiçi denizyolu taşımacılığının hizmet sağlayıcılar ve hizmet kullanıcıları yönünden tutundurulması için önerilerde bulunmuştur.

Sosyal pazarlama ve davranış bilimlerinin hizmet kullanıcılar için tutundurmada temel araçlar olarak kullanılabileceğini, hizmet sağlayıcılar için ise ekonomik kolaylıklar, yasal düzenlemeler, destek sistemlerinin asıl belirleyiciler olacağını savunmaktadır. Cerit, AB'ne doğru ilerleyen Türkiye'nin, sürdürülebilir ulaştırma kapsamında denizyolu taşımacılığında yaşanacak gelişmelerin hem sosyal yaşam kalitesi hem de taşımacılık zincirlerinin ve lojistik faaliyetlerin optimizasyonunu olumlu yönde etkileyeceğini belirtmektedir (Cerit, 2001).

Türk koster taşımacılığında gelinen noktadaki darboğazın giderilmesi için çeşitli kurum ve kuruluşlar tarafından bir çok çalışma yapılmaktadır. Bu tür çalışmalara bilimsel/teknik bir temel oluşturmak amacıyla Türk Loydu Vakfı'nın desteği ve Deniz Ticaret Odası ile işbirliği içinde İTÜ Gemi İnşaatı ve Deniz Bilimleri Fakültesi Araştırma ve Uygulama Grubu tarafından bir tekno-ekonomik fizibilite çalışması başlatılmıştır (Sarıöz ve Gören, 2004).

Sarıöz ve Gören (2004), birinci aşaması Aralık 2003'te tamamlananTürk koster filosunun yenilenmesine yönelik tekno-ekonomik fizibilite çalışmasının, özellikle Türk koster filosunun yenilenmesi çalışmalarında esas alınabilecek gemilerin genel dizayn özelliklerinin belirlenmesinde ve yeni kosterlerin ekonomik fizibilitesini gösterecek finansman modellerinin geliştirilmesinde yaralı olmasını beklediklerini belirtmişlerdir.Türk koster filosunun yenilenmesi durumunda modern bir deniz ticaret filosunun gelir getirici yararlarının yanısıra Türk deniz ticaret filosunun saygınlığı artacak, deniz taşıma ve gemi inşa sektörleri ve gemi yan sanayisinde dinamizm ve yeni istihdam imkanları yaratılmış olacaktır (Sarıöz ve Gören, 2004).

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM
TÜRKİYE'DE YURTİÇİ DENİZYOLU YÜK TAŞIMACILIĞINDA PAZAR POTANSİYELİ ANALİZİNE İLİŞKİN BİR UYGULAMA

3.1. ARAŞTIRMANIN AMACI

Potansiyel; fizik biliminde de ifade edildiği üzere, cismin kendisinde saklı bulunan, ancak kullanılmayan enerjiyi ifade etmek için kullanılır. Bu genel açıklama pazarlama alanına uygulandığında, pazar potansiyelini "pazar gelişmesinin optimum koşulları altında belli bir süre içinde pazar tarafından absorbe edilebilir mal ve hizmet miktarı" olarak tanımlamak mümkündür (Pınar, 1969; Stanton vd, 1994).

Potansiyel pazar; bir ürün yada hizmete çeşitli seviyelerde ilgi gösteren tüketicilerden oluşur (Kotler, 2003).

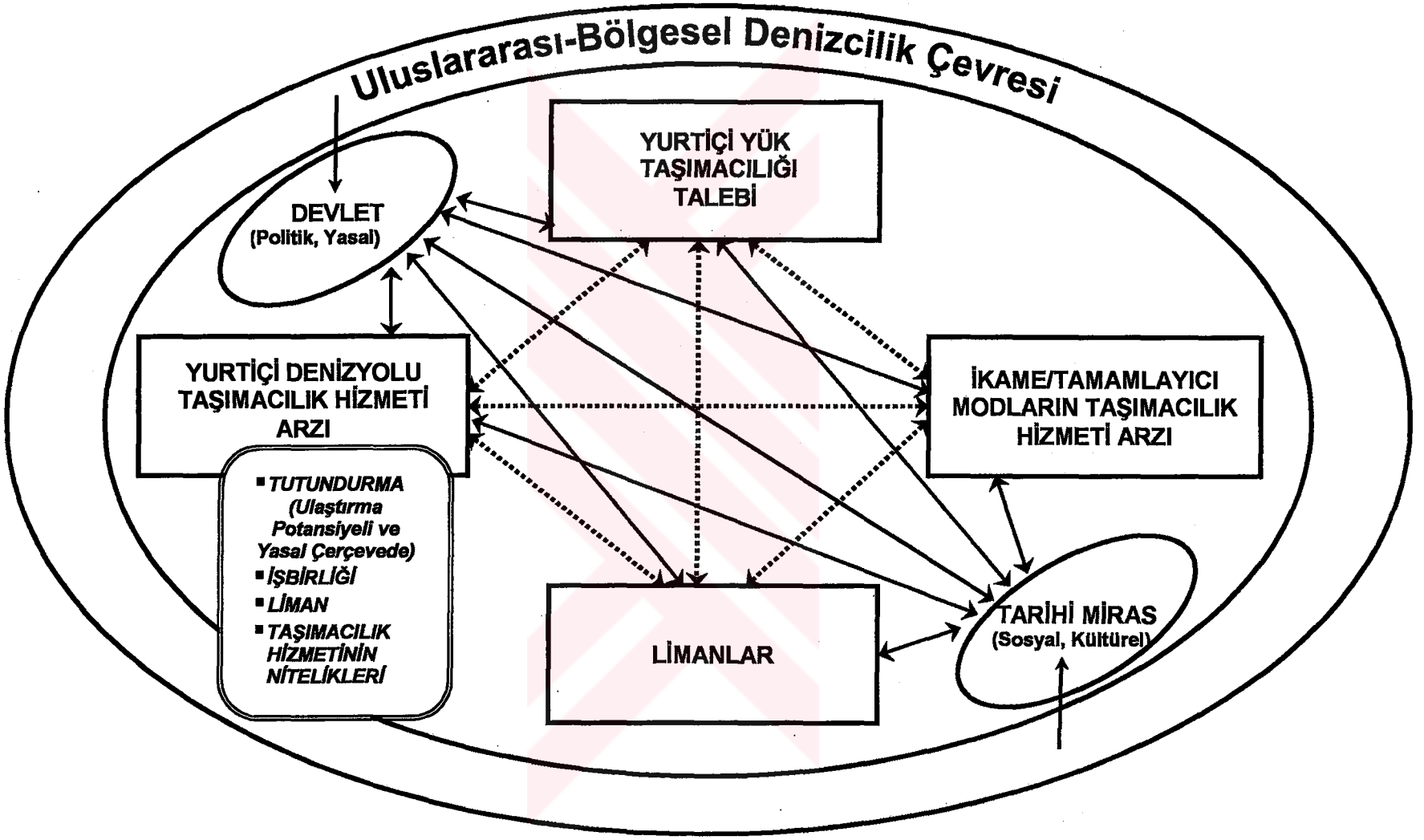
Yukarıdaki pazar potansiyeli tanımlarının ve önceki bölümlerde yapılan değerlendirmelerin ışığında; Türkiye'de yurtiçi denizyolu yük taşımacılığında pazar potansiyelinin oldukça kısıtlı olduğu sonucuna varılabilir.

"Türkiye'de Yurtiçi Denizyolu Yük Taşımacılığında Pazar Potansiyelinin Arttırılmasına Yönelik Stratejiler Belirlenmesi" bu nedenle, araştırma amacı olarak belirlenmiştir. Bu yönüyle çalışma keşifsel nitelikli bir araştırmadır.

3.2. ARAŞTIRMANIN MODELİ

Araştırma amacı kapsamında, yapılan literatür taraması ve konu ile ilgili alanlarda uzman kişilerle yapılan yüzyüze görüşmeler (Çağlar, 2004; Dologh, 2004; Korkmaz, 2004; Yücel, 2004) dahilinde; öncelikle yurtiçi denizyolu yük taşımacılığında belirleyici olan öğeler ve ilişkileri (Şekil 39) tanımlanmıştır.

Yurtiçi denizyolu taşımacılığında pazar potansiyeli; globalizasyon ve liberalleşme eğilimleri etkisi dahilinde, denizyolu yük taşımacılığının uluslararası niteliği nedeniyle, uluslararası denizcilik çevresindeki (yoğun olarak bölgesel) gelişmeler çerçevesinde şekillenmektedir. Türkiye örneğinde, bu uluslararası öğeyi ağırlıklı olarak müzakere sürecinin devam ettiği Avrupa Birliği temsil etmektedir.



Şekil 39: Yurtiçi Denizyolu Yük Taşımacılığında Pazar Potansiyeli Belirleyicileri
(Kaynak: Yazar.)

Başta Avrupa Birliği ortak ulaştırma politikaları dahilinde AB ülkeleri olmak üzere, pek çok ülke ve bölgede karayolu taşımalarının, sürdürülebilir ulaştırma politikaları ile uyumlu, denizyolu ve demiryoluna kaydırılması amacı ile, söz konusu ulaştırma sistemlerinin tutundurulmasına ilişkin politikalar ve bunları takip eden taşımacılık hizmeti sunumunu kolaylaştırıcı yasal düzenlemeler önem kazanmıştır.

Politik/yasal ve sosyal/kültürel çevre, yurtiçi denizyolu yük taşımacılığında pazar potansiyeli üzerinde doğrudan etkili olan diğer makro çevre faktörleri olarak önem arz etmektedir. Devlet, ulusal ulaştırma politikaları ve yasal düzenlemeler ile, tarihin mirası olarak nitelendirilebilecektir. Mevcut ulaştırma altyapısı, endüstriyel bağlantılar, üretim-tüketim merkezlerinin konumları ve uzaklıkları, mevcut arz-talep dengelerinin ve alışkanlıklarının şekillenmesinde büyük oranda etkili olmuştur ve olmaya devam edecektir. Türkiye'de yurtiçi denizyolu yük taşımacılığının tutundurulması için ulaştırma politikaları bu yönde geliştirilmekte ve yasal çerçeve tekrar gözden geçirilmektedir.

Türkiye'de yurtiçi denizyolu yük taşımacılığında hizmet arzının; kabotaj tekeli dahilinde Türk Bayraklı gemilere tahsisi arzın çerçevesini de belirlemektedir. Bu kısıtlı arz ile sanayileşmenin artması ile değişen pazar talebine cevap verecek yatırımları gerçekleştirilememiştir. Karayolu taşımacılığı yıllar içinde yurtiçi taşıma talebinde gerçekleşen tüm artışlara hizmet veren sektör olmuştur.

Türk karayolları ağının, maliyetleri kullanıcılarına yansıtılmadan geliştirilmesi, hızlı motorizasyon, kapıdan-kapıya taşıma için uygunluk ve hizmete kolay erişim karayollarını hemen tüm ülkelerde olduğu gibi; Türkiye'de de yurtiçi taşımalarda baskın taşımacılık sistemi haline getirmiştir.

Karayolu taşımaları kaynaklı ekonomik ve sosyal maliyetlerin, trafik hacmindeki artışla doğru orantılı olarak artacağının ve şimdi olduğundan çok daha büyük boyutlara ulaşacağının fark edilmesi AB'yi ve diğer gelişmiş ülkeleri daha verimli toplam taşımacılık kapsamında denizyolu ve demiryolunu tutundurmaya yönelik önlemler almaya itmektedir. Türkiye örneğinde de; eğer önlem alınmazsa yurtiçi taşımacılık hizmeti talebindeki artışların karayoluna kaymaya devam edeceği ve benzer sorunlarla karşılaşılacağı açıktır.

Denizyolu yük taşımacılığının artan kapıdan kapıya taşıma talebine cevap verebilmesi için çoklu taşımacılık sistemlerinin bir parçası haline getirilmesi gereklidir. Türkiye'de denizyolu taşımacılığının çoklu taşımacılık sistemlerine uyumunun, ancak terminal ve gemi yatırımların bu yönde gerçekleştirilmesi ile sağlanabileceği belirlenmektedir. Denizyolu taşımalarının liman ve ön-son taşıma ayaklarında da maliyet ve zaman düşürücü niteliğe kavuşturulması için çoklu taşımacılığın gereklerinin yerine getirilmesi önem kazanmaktadır.

Bu değerlendirmeler ışığında; Türkiye'de yurtiçi denizyolu yük taşımacılığının rekabetçiliğini güçlendirerek, pazar potansiyelinin arttırılmasında rol oynayacak başlıca dört kavramsal kategori belirlenmiştir. Bu kavramsal kategoriler araştırma amacı kapsamında, yapılan literatür taraması ve yüzyüze görüşmeler dahilinde; belirlenen öğeler arasındaki etkileşimin, spesifik başlıklar altında incelenmesi amacıyla oluşturulmuştur. Belirlenen kavramsal kategoriler ve araştırma amacına yönelik oluşturulan ilgili ana ifadeler altta sıralanmıştır:

1. **Tutundurma:** Yurtiçi denizyolu yük taşımacılığının ulaştırma politikaları kapsamında ve yasal çerçevede tutundurulmasına yönelik önlemler alınmalıdır.
2. **İşbirliği:** Yurtiçi denizyolu yük taşımacılığı hizmeti veren şirketler kendi aralarında ve karayolu taşımacılık şirketleri ile işbirliğine gitmelidir.
3. **Limanlar:** Limanlar yurtiçi denizyolu yük taşımacılığının rekabetçiliğinin arttırılabileceği anahtar alanlardır.
4. **Hizmetin Nitelikleri:** Yurtiçi denizyolu yük taşımacılığı hizmetinin nitelikleri çoklu taşımacılığa uyum sağlayacak şekilde iyileştirilmeli ve geliştirilmelidir.

Bu ana ifadelere ilişkin oluşturulan, 25 ifade Tablo 34'de görülmektedir.

Tablo 34'de yer alan toplam 25 ifadenin test edilmesi ile ***"Türkiye'de Yurtiçi Denizyolu Yük Taşımacılığında Pazar Potansiyelinin Arttırılmasına Yönelik Stratejiler Belirlenmesi"*** amaçlanmıştır.

Tablo 34: Araştırma Modeline Yönelik Oluşturulan Kavramsal Kategoriler Çerçevesinde Belirlenen İfadeler

A.	**TUTUNDURMA**	
	A.1.	**Ulaştırma Politikaları Kapsamında**
1	Yurtiçinde denizyolu ve demiryolunun ana taşımayı üstlendiği çoklu (kombine) taşımacılık sistemlerine ihtiyaç vardır.	
2	Türkiye'de çoklu (kombine) taşımacılık sistemleri planlamasının önündeki ilk engel, denizyolu/demiryolu/karayolu yük akım bilgilerinin farklı kurumlarda, farklı amaç ve standartlara göre tutulmasıdır.	
3	Türk karayolları ağının geliştirilmesi, karayoluna diğer taşıma sistemleri karşısında rekabet üstünlüğü sağlamaktadır.	
4	Artan trafiği karşılayabilmek için, kıyı illerimiz arasında karayolları ağını geliştirmek yerine, denizyolu taşımacılığı özendirilmelidir.	
5	Yurtiçi yük taşımalarının karadan denize kayması, döviz tasarrufuna neden olacaktır.	
6	Liman gemi hizmet tarifelerinde indirim yapılması ve kabotaj hattında çalışan gemilere verilen yakıtın ÖTV tutarının sıfıra indirilmesi; yurtiçi yük taşımalarının karadan denize kaymasını teşvik edecektir.	
7	Yurtiçi denizyolu yük taşımacılığına daha etkin devlet desteği sağlamak amacıyla; ilgili kamu kurumları, denizcilik sektörü ve üniversiteler arasında işbirliği oluşturularak, projeler geliştirilmesi teşvik edilmelidir.	
	A.2.	**Yasal Çerçevede**
1	07 Kasım 2003 tarihi itibariyle, gümrük beyanına tabi kabotaj eşyasının kapsamının daraltılması ve emniyet bölgeleri uygulamasının kaldırılması, kabotaj taşımacılığının gelişimini destekleyecektir.	
2	Gemilerde; serbest dolaşıma girmemiş konteynerlerle, kabotaj eşyası taşıyan konteynerleri ayrı yerlerde istifleme yükümlülüğü; kabotaj hattında konteyner taşımacılığının gelişimini engellemektedir.	
3	Kabotaj hattında; boş konteynerlerin yabancı bayraklı gemilerle taşınmasında bir hukuk engelinin bulunmaması gerekir.	
4	Mevcut şartlar altında yabancı bayraklı gemilere kabotaj hattında hizmet hakkı tanınması, Türk Denizcilik Sektörünü olumsuz etkileyecektir.	
B.	**İŞBİRLİĞİ**	
1	Yurtiçi denizyolu taşımacılığını geliştirmek için; denizyolu taşımacılık şirketleri, işbirliği yaparak, kaynak havuzları yaratmalıdır.	
2	Yükletene daha iyi toplam taşımacılık hizmeti sunabilmek için, denizyolu ve karayolu taşımacılık şirketleri işbirliği yapmalıdır.	
3	Diğer taşıma sistemleri ile işbirliğinin önündeki en büyük engel; denizyolu taşımacılık şirketlerinin girişimlerini tekil gerçekleştirme alışkanlıklarıdır.	
C.	**LİMANLAR**	
1	Yurtiçinde denizyolu kullanımının artışı önündeki en büyük engel; başlıca ithalat/ihracat limanlarında, kabotaj yükünün boşaltılacağı gümrüksüz yer/saha eksikliğidir.	
2	Limanların karayolu ve demiryolu bağlantılarının yetersiz olması; yurtiçi denizyolu taşımacılık hizmetinin gelişimini engellemektedir.	

./...

Tablo 34 devam: Araştırma Modeline Yönelik Oluşturulan Kavramsal Kategoriler Çerçevesinde Belirlenen İfadeler

3	Liman operasyonlarında harcanan zaman, yurtiçi denizyolu yük taşımacılığında en büyük maliyeti oluşturmaktadır.
4	Yük elleçleme operasyonlarındaki verimsizlik nedeniyle; kabotaj hattında hizmet veren gemiler limanlarda kaçınılmaz gecikmeler yaşamaktadır.
D.	**HİZMETİN NİTELİKLERİ**
1	Yurtiçi denizyolu taşımacılığının altyapısı çoklu (kombine) taşımacılığın gereklerini yerine getirecek şekilde yeniden yapılandırılmadığı sürece; denizyolu, giderek artan, kapıdan kapıya taşıma talebinden pay alamayacaktır.
2	Kabotaj hattında yükleme-boşaltma sistemleri ile donatılmış gemilerin hizmet vermeye başlaması; denizyolu kullanım maliyetlerini düşürecektir.
3	Yurtiçi yük taşımalarının karadan denize kayması için, kabotaj hattında daha hızlı ve modern gemilerin hizmet vermeye başlaması gereklidir.
4	Yüksek gemi yatırım maliyetleri, kamyonla karşılaştırıldığında; denizyolu, yurtiçi taşımacılık pazarındaki değişimlere daha yavaş adapte olur.
5	Yükleten, karayoluna kıyasla, denizyolu taşımacılık hizmetinin daha faydalı olduğuna ikna olmadığı sürece, tercihini değiştirmeyecektir.
6	Türkiye'de yurtiçi denizyolu yük taşımacılığı ile ilgili asıl sorun; küçük hacimler için, sık taşıma taleplerine cevap verecek düzenli hat hizmetinin olmamasıdır.
7	Yurtiçinde düzenli hat taşımaları için; hızlı Ro-Ro ferileri konteyner gemilerine kıyasla daha rasyoneldir.

(Kaynak: Yazar)

3.3. ARAŞTIRMANIN METODOLOJİSİ

3.3.1. Delphi Tekniği

Araştırmanın amaçlarına ulaşmak için, kalitatif bir çalışma gerçekleştirilerek, yargısal tahminlemeye imkan veren delphi tekniğinden yararlanılması planlanmıştır. Delphi tekniği; alanlarında uzman olan kişilerden seçilmiş bir grubun (panel üyeleri) bilgi ve tecrübesini birleştirerek, geleceğe yönelik tahminlemelerde bulunmayı ve/veya bir konu hakkında katılımcılar arasında uzlaşma sağlamayı amaçlayan bir teknik olarak kullanılmaktadır (Kinnear ve Taylor, 1995; Abdel-Fattah, 1997).

Delphi, konferans grupları gibi pek çok diğer grup yargısal tekniklerine göre kullanımı kolaylaştıran pek çok pratik avantaja sahiptir. Panel üyelerinin çokluğu; yüz yüze tartışmalardan anlamlı bir sonuç çıkmasını zorlaştırdığında kullanılabilir. Ayrıca, delphi tekniği panel üyelerinin tek bir yerde, aynı zamanda toplanmalarından kaynaklanan, zaman ve maliyet ile ilgili sorunların oluşmasını engelleyecek yapıda şekillenmiştir (Mitchell ve McGoldrick, 1993).

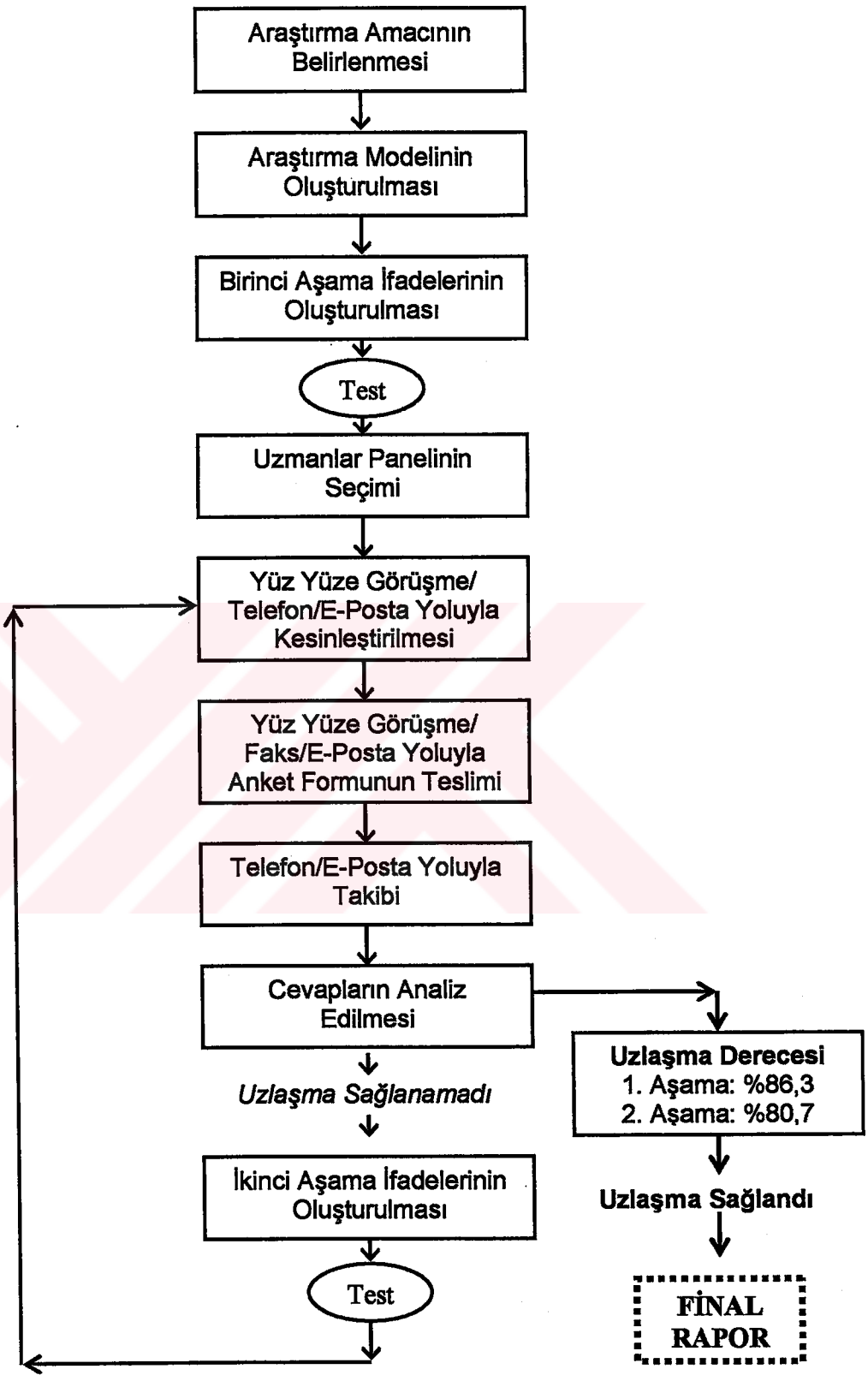
Doğru uzman seçimi delphi tekniği için kritik başarı faktörüdür. Delphi tekniği uygulanmış diğer çalışmalar incelendiğinde, panel üyesi sayısının 10 ile 100 arasında değiştiği görülmektedir (Yong vd., 1989). Bu uzmanların, sorunları anlayan, vizyon sahibi ve değişik görüşleri ifade edebilen kişilerden seçilmesi gerekliliği söz konusudur (Tuna ve Özer, 2002). Çalışmanın verimliliğinin sağlanması için sonuçları kullanacak olan karar alıcılarında sürece katılımının sağlanması gereklidir (Saldanha ve Gray, 2002).

Pratikte ise, panel üyelerine, literatürden ve önceki araştırmalardan türetilen ifadeler sunulur ve bu ifadelere katıldıkları ya da katılmadıkları yönünde görüşlerini (Saldanha ve Gray, 2002) nedenleri ile birlikte açıklamaları istenir. Araştırmayı oluşturan ifadelerin net ve panel üyelerini teşvik ederek yorum yapmalarını sağlamaya yönelik hazırlanması konusunda ve panelistleri prematüre seçimler yapmaktan alıkoyacak şekilde açık uçlu olmalarına özen gösterilmelidir (Özer, 2001).

Panel üyeleri arasında "uzlaşma"nın belirlenmesi delphi sürecinin önemli aşamalarından biri olarak değerlendirilmektedir. Özellikle politik konularda panel üyelerinin uzlaşması yararlanılabilir bir ölçü oluşturmaktadır (Saldanha ve Gray, 2001). Literatürde panel üyeleri arasında fikir birliğini belirlemek amacıyla çeşitli yöntemler kullanılmaktadır (Tuna ve Özer, 2002). Bu araştırma kapsamında her iki aşamada da uzlaşma derecesi oranını belirlemek için aşağıdaki formülden yararlanılmıştır (Kaynak: Saldanha ve Gray, 2001; Tuna ve Özer, 2002):

$$\frac{\text{Katıldığını Belirten Fikirler Toplamı + Katılmadığını Belirten Fikirler Toplamı}}{\text{Panel Üyeleri Tarafından Açıklanan Tüm Fikirler Toplamı}}$$

Uzlaşma oranının; her bir aşama için ayrı ayrı hesaplanması gereklidir. Eğer panel üyeleri herhangi bir ifadede uzlaşma sağlayamazsa, uzlaşma sağlanamayan ifadeler için daha önce yazılı olarak belirtilen yorumlar değerlendirilir ve yeni ifadeler bir sonraki aşamada panel üyelerine tekrar sunulur. Sürecin uzamasının panel üyelerinin ilgi ve katılım dereceleri üzerindeki muhtemel olumsuz etkisi göz önüne alınmış ve bu çalışmada iki aşamadan oluşan bir delphi süreci öngörülmüştür. Delphi tekniği uygulamasının hazırlık ve değerlendirme süreçlerini de kapsayan akış şeması Şekil 40'da görülmektedir.



Şekil 40: Delphi Tekniği Akış Şeması
(Kaynak: Özer, 2001'den uyarlanmıştır.)

3.3.2. Delphi Panelinin Uygulanması

16 kişilik panel grubunun seçiminde Şekil 39'de görülen belirleyiciler dikkate alınmıştır. Panel üyelerinin; devlet, yurtiçi denizyolu taşımacılık hizmeti arzı, liman ve ikame/tamamlayıcı modların taşımacılık hizmeti arzını temsil etmesi öngörülmüştür.

Bu öngörü doğrultusunda; Ulaştırma Bakanlığı, DPT, Gümrük Müsteşarlığı, DLH, TCDD Limanlar Dairesi gibi ilgili kamu kurum ve kuruluşlarının karar ve/veya işletim birimlerinden beşi üst düzey olmak üzere yönetici konumunda bulunan/bulunmuş olan altı, İMEAK ve Mersin Deniz Ticaret Odalarında yönetici konumunda bulunan üç, özel ve/veya kamu limanlarında üst düzey yönetici konumunda bulunan iki, yurtiçi denizyolu yük taşımacılığı yapan armatör şirketlerde üst düzey yönetici konumunda bulunan iki uzmanın yanı sıra, bir broker, bir akademisyen ve ikame/tamamlayıcı modların taşımacılık hizmeti arzını temsilen de RODER'den bir üst düzey yönetici olmak üzere toplam 16 uzmanın araştırmaya katılımı sağlanmıştır.

Seçilen panel üyelerine *(telefon, e-posta ve yüz yüze görüşme yolu ile)* onayları alındıktan sonra açıklayıcı bir ön yazı (Ek 5) ile birlikte, araştırma modeli çerçevesinde hazırlanan ve ilk aşamayı oluşturan 25 ifade (e-posta/faks ya da *yüz yüze görüşme yolu ile)* 29 Haziran-3 Temmuz 2004 tarihleri arasında iletilmiştir. Birinci aşamanın panel üyelerine iletiminin ardından telefon ve e-posta yolu ile takip gerçekleştirilerek panel üyelerinin tam katılımı sağlanmıştır.

İlk aşamada yer alan anket çalışmasına katılan 16 uzmanın, ankette yer alan 25 ifadeye verdiği cevaplar değerlendirilmiştir. Araştırmanın birinci aşamasında katıldığını belirten 270, katılmadığını belirten 35 olmak üzere toplam 345 fikir belirlenmiştir. Açıklanan tüm fikirler toplamı ise 400'dür (55 yorumsuz). Bu sayılar dahilinde 3.3.1.'de açıklanan formül uygulandığında "Birinci Aşama Uzlaşma Oranı %86,3" (BAUO) olarak ortaya çıkmaktadır.

Birinci aşamada uzlaşma oranı hesaplandıktan sonra, her bir ifade için ayrı ayrı uzlaşma yüzdeleri hesaplanmıştır Bu yüzdeler eğer BAUO ile eşit ya da yüksek ise o ifadede uzlaşma sağlanmıştır. Buna göre birinci aşamada yer alan 25 ifadenin

12'sinde uzlaşma sağlandığı görülürken diğer 13 ifadede uzlaşma sağlanamamıştır (Tablo 35).

Tablo 35: Birinci Aşama Sonuçları Özet Tablo

İfade No.		n**		SONUÇLAR
		E	H	
1.	Yurtiçinde denizyolu ve demiryolunun ana taşımayı üstlendiği çoklu (kombine) taşımacılık sistemlerine ihtiyaç vardır.	15	0	**%100 Katılıyorum UZLAŞMA**
2.*	*Türkiye'de çoklu (kombine) taşımacılık sistemleri planlamasının önündeki ilk engel, denizyolu/demiryolu/ karayolu yük akım bilgilerinin farklı kurumlarda, farklı amaç ve standartlara göre tutulmasıdır.*	6	8	%57,1 KatılMıyorum
3.*	*Türk karayolları ağının geliştirilmesi, karayoluna diğer taşıma sistemleri karşısında rekabet üstünlüğü sağlamaktadır.*	10	4	%71,4 Katılıyorum
4.*	*Artan trafiği karşılayabilmek için, kıyı illerimiz arasında karayolları ağını geliştirmek yerine, denizyolu taşımacılığı özendirilmelidir.*	10	5	%66,7 Katılıyorum
5.	Yurtiçi yük taşımalarının karadan denize kayması, döviz tasarrufuna neden olacaktır.	14	2	**%87,5 Katılıyorum UZLAŞMA**
6.	Liman gemi hizmet tarifelerinde indirim yapılması ve kabotaj hattında çalışan gemilere verilen yakıtın ÖTV tutarının sıfıra indirilmesi; yurtiçi yük taşımalarının karadan denize kaymasını teşvik edecektir.	14	1	**%93,3 Katılıyorum UZLAŞMA**
7.	Yurtiçi denizyolu yük taşımacılığına daha etkin devlet desteği sağlamak amacıyla; ilgili kamu kurumları, denizcilik sektörü ve üniversiteler arasında işbirliği oluşturularak, projeler geliştirilmesi teşvik edilmelidir.	16	0	**%100 Katılıyorum UZLAŞMA**
8.	07 Kasım 2003 tarihi itibariyle, gümrük beyanına tabi kabotaj eşyasının kapsamının daraltılması ve emniyet bölgeleri uygulamasının kaldırılması, kabotaj taşımacılığının gelişimini destekleyecektir.	11	0	**%100 Katılıyorum UZLAŞMA**
9	Yurtiçinde denizyolu kullanımının artışı önündeki en büyük engel; başlıca ithalat/ihracat limanlarında, kabotaj yükünün boşaltılacağı gümrüksüz yer/saha eksikliğidir.	13	2	**%86,7 Katılıyorum UZLAŞMA**
10.*	*Gemilerde; serbest dolaşıma girmemiş konteynerlerle, kabotaj eşyası taşıyan konteynerleri ayrı yerlerde istifleme yükümlülüğü; kabotaj hattında konteyner taşımacılığının gelişimini engellemektedir.*	8	2	%80,0 Katılıyorum
11.*	*Kabotaj hattında; boş konteynerlerin yabancı bayraklı gemilerle taşınmasında bir hukuk engelinin bulunmaması gerekir.*	6	5	%54,5 Katılıyorum
12.	Mevcut şartlar altında yabancı bayraklı gemilere kabotaj hattında hizmet hakkı tanınması, Türk Denizcilik Sektörünü olumsuz etkileyecektir.	13	2	**%86,7 Katılıyorum UZLAŞMA**

./...

Tablo 35 (devam): Birinci Aşama Sonuçları Özet Tablo

13*	*Yurtiçi denizyolu taşımacılığını geliştirmek için; denizyolu taşımacılık şirketleri, işbirliği yaparak, kaynak havuzları yaratmalıdır.*	11	3	%78,6 Katılıyorum
14	Yükletene daha iyi toplam taşımacılık hizmeti sunabilmek için, denizyolu ve karayolu taşımacılık şirketleri işbirliği yapmalıdır.	15	1	**%93,8 Katılıyorum UZLAŞMA**
15*	*Diğer taşıma sistemleri ile işbirliğinin önündeki en büyük engel; denizyolu taşımacılık şirketlerinin girişimlerini tekil gerçekleştirme alışkanlıklarıdır.*	4	7	%63,6 KatılMIyorum
16	Yurtiçi denizyolu taşımacılığının altyapısı çoklu (kombine) taşımacılığın gereklerini yerine getirecek şekilde yeniden yapılandırılmadığı sürece; denizyolu, giderek artan, kapıdan kapıya taşıma talebinden pay alamayacaktır.	13	1	**%92,9 Katılıyorum UZLAŞMA**
17*	*Limanların karayolu ve demiryolu bağlantılarının yetersiz olması; yurtiçi denizyolu taşımacılık hizmetinin gelişimini engellemektedir.*	10	6	%62,5 Katılıyorum
18*	*Liman operasyonlarında harcanan zaman, yurtiçi denizyolu yük taşımacılığında en büyük maliyeti oluşturmaktadır.*	6	6	%50,0
19	Yük elleçleme operasyonlarındaki verimsizlik nedeniyle; kabotaj hattında hizmet veren gemiler limanlarda kaçınılmaz gecikmeler yaşamaktadır.	13	2	**%86,7 Katılıyorum UZLAŞMA**
20*	*Kabotaj hattında yükleme-boşaltma sistemleri ile donatılmış gemilerin hizmet vermeye başlaması; denizyolu kullanım maliyetlerini düşürecektir.*	9	3	%75,0 Katılıyorum
21	Yurtiçi yük taşımalarının karadan denize kayması için, kabotaj hattında daha hızlı ve modern gemilerin hizmet vermeye başlaması gereklidir.	14	2	**%87,5 Katılıyorum UZLAŞMA**
22*	*Yüksek gemi yatırım maliyetleri, kamyonla karşılaştırıldığında; denizyolu, yurtiçi taşımacılık pazarındaki değişimlere daha yavaş adapte olur.*	9	4	%69,2 Katılıyorum
23*	*Yükleten, karayoluna kıyasla, denizyolu taşımacılık hizmetinin daha faydalı olduğuna ikna olmadığı sürece, tercihini değiştirmeyecektir.*	10	3	%76,9 Katılıyorum
24	Türkiye'de yurtiçi denizyolu yük taşımacılığı ile ilgili asıl sorun; küçük hacimler için, sık taşıma taleplerine cevap verecek düzenli hat hizmetinin olmamasıdır.	14	1	**%93,3 Katılıyorum UZLAŞMA**
25*	*Yurtiçinde düzenli hat taşımaları için; hızlı Ro-Ro ferileri konteyner gemilerine kıyasla daha rasyoneldir.*	6	5	%54,5 Katılıyorum

(Kaynak: Yazar)
* Birinci aşamada uzlaşma sağlanamayan ifadelerdir.
** Belirtilen düşüncelerin dağılımını belirtmektedir. E-Katılıyorum, H-KatılMIyorum

Birinci aşamada uzlaşma sağlanamayan 13 ifade için, panel üyelerinin yorumları değerlendirilerek 30 yeni ifade oluşturulmuştur. Delphi çalışmasının ikinci aşamasını oluşturan bu ifadeler, 19 Temmuz-23 Temmuz 2004 tarihleri itibariyle açıklayıcı bir ön yazı (Ek 6) ve birinci aşamanın sonuçlarını gösteren özet tablo ile

birlikte tekrar panel üyelerinin yorumuna sunulmuştur. Telefon ve e-posta yolu ile yapılan takip sonucunda, bir eksikle 15 panel üyesinin ikinci aşamaya katılımı sağlanmıştır.

Araştırmanın ikinci aşamasında; uzman yorumlarının değerlendirilmesi sonucu oluşturulan 30 yeni ifade için; katıldığını belirten 261, katılmadığını belirten 102 olmak üzere toplam 363 fikir belirlenmiştir. Açıklanan tüm fikirler toplamı ise 450'dir (87 yorumsuz). Bu sayılar dahilinde formül uygulandığında "İkinci Aşama Uzlaşma Oranı %80,7" olarak ortaya çıkmaktadır.

İkinci aşamada da uzlaşma oranı hesaplandıktan sonra, her bir ifade için uzlaşma yüzdeleri ayrı ayrı hesaplanmıştır. İkinci aşamada yer alan 30 ifadenin sadece dokuzunun %80,7 olan uzlaşma derecesinin üstünde ağırlık gösterdiği görülmüştür (Tablo 36).

Tablo 36: İkinci Aşama Sonuçları Özet Tablo

İfade No.		n**		SONUÇLAR
		E	H	
1. (2)*	*Türkiye'de çoklu (kombine) taşımacılık sistemleri planlamasının önündeki ilk engel, denizyolu/demiryolu/ karayolu yük akım bilgilerinin farklı kurumlarda, farklı amaç ve standartlara göre tutulmasıdır.*			
	1.1. Bu konu çok önemli olmakla birlikte temel problem; yönetim politikalarında, ulaştırmayı bir bütün olarak değerlendirmeden yapılan tercihlerdir.	10	1	**%90,9 Katılıyorum UZLAŞMA**
	1.2. İlk engel demiryolu altyapısının yetersizliği ve deniz taşıtlarının eksikliğidir.	9	5	%64,3 Katılıyorum
2. (3)*	*Türk karayolları ağının geliştirilmesi, karayoluna diğer taşıma sistemleri karşısında rekabet üstünlüğü sağlamaktadır.*			
	2.1. Türk Karayolları Ağının geliştirilmesi, ön ve son taşıma imkanlarını arttırdığından denizyolu taşımacılığına da fayda sağlamaktadır.	10	3	%76,9 Katılıyorum
	2.2. Karayoluna rekabet üstünlüğü sağlayan; kapıdan kapıya taşımacılığa uygun doğasıdır.	13	2	**%86,7 Katılıyorum UZLAŞMA**
	2.3. Karayoluna rekabet üstünlüğü sağlayan; demiryolu ve denizyolu terminallerinin ihmal edilmiş olmasıdır.	11	4	%73,3 Katılıyorum

./...

Tablo 36 (devam): İkinci Aşama Sonuçları Özet Tablo

3. (4)*	*Artan trafiği karşılayabilmek için, kıyı illerimiz arasında karayolları ağını geliştirmek yerine, denizyolu taşımacılığı özendirilmelidir.*			
	3.1. Belirlenmiş hatlarda yapılacak fizibilite etütleri sonucunda; uygun denizyolu taşımacılık hizmetinin şartlarının oluşturulması sağlanarak, özendirilmelidir.	11	2	**%84,6 Katılıyorum UZLAŞMA**
	3.2. Denizyolu taşımacılığı özendirilirken, ulaştırma bir bütün olarak düşünülmeli ve tüm taşımacılık sistemleri, entegre bir şekilde geliştirilmelidir.	15	0	**%100 Katılıyorum UZLAŞMA**
	3.3. Kıyı illerimiz arasında karayolları ağını "sahile paralel" geliştirmek yerine; "iç bölge-liman" bağlantılı dik akslar geliştirilmelidir.	6	5	%54,5 Katılıyorum
4. (10)*	*Gemilerde; serbest dolaşıma girmemiş konteynerlerle, kabotaj eşyası taşıyan konteynerleri ayrı yerlerde istifleme yükümlülüğü; kabotaj hattında konteyner taşımacılığının gelişimini engellemektedir.*			
	4.1. Bu düzenleme, kabotaj taşımasına herhangi bir ek maliyet ya da güçlük çıkartacak nitelikte olmayıp sağlıklı denetim yapılmasına yöneliktir.	8	2	%80,0 Katılıyorum
	4.2. Benzer uygulama bütün ülkelerde mevcuttur.	4	1	%80,0 Katılıyorum
5. (11)*	*Kabotaj hattında; boş konteynerlerin yabancı bayraklı gemilerle taşınmasında bir hukuk engelinin bulunmaması gerekir.*			
	5.1. Boş konteyner ticari emtia değil, bir nakil aracıdır. Bu nedenle; taşınmasına engel koymak ya da kısıtlama getirmek Türk ihraç mallarının gecikerek pahalı taşınması sonucunu doğurur.	8	3	% 72,7 Katılıyorum
	5.2. Talep karşılanabiliyorsa taşımalar, Türk bayraklı gemiler tarafından gerçekleştirilmelidir.	8	5	%61,5 Katılıyorum
6. (13)*	*Yurtiçi denizyolu taşımacılığını geliştirmek için; denizyolu taşımacılık şirketleri, işbirliği yaparak, kaynak havuzları yaratmalıdır.*			
	6.1. Böyle bir uygulamayla verimlilik artacaktır, UN bunun çok açık bir örneğidir.	13	2	**%86,7 Katılıyorum UZLAŞMA**
	6.2. Bu tip uygulamalar tekelci sonuçlar doğuracağı için; arz ve talep dengesinin sağlıklı oluşmasını engelleyecektir.	4	8	%66,7 KatılMIyorum
7. (15)*	*Diğer taşıma sistemleri ile işbirliğinin önündeki en büyük engel; denizyolu taşımacılık şirketlerinin girişimlerini tekil gerçekleştirme alışkanlıklarıdır.*			
	7.1. Henüz işbirliği için gerekli şartlar ve maliyet unsurları oluşmamıştır.	6	5	%54,5 Katılıyorum
	7.2. Ülkemizde böyle bir diyalogu sağlayıcı altyapı eksiktir.	5	6	%54,5 KatılMIyorum
	7.3. Ülkemizde yurtiçinde taşınan malların adresine aynı hamule senedi ile taşınmasının alışkanlığı ve hukuksal boyutu olmaması bunda etkendir.	4	3	%57,1 Katılıyorum

./...

Tablo 36 (devam): İkinci Aşama Sonuçları Özet Tablo

8. (17)*	*Limanların karayolu ve demiryolu bağlantılarının yetersiz olması; yurtiçi denizyolu taşımacılık hizmetinin gelişimini engellemektedir.*			
	8.1. Yeterli bağlantı olsa bile; liman tesisi ve alt yapı yetersizliği en büyük etkendir.	11	3	%78,6 Katılıyorum
	8.2. Limanlarımızın karayolu bağlantıları yeterlidir.	8	5	%61,5 Katılıyorum
	8.3. Bağlantısı olduğu halde vagon ve lokomotif tahsis edilmediği için çalışmayan demiryolları bulunmaktadır.	11	2	**%84,6 Katılıyorum UZLAŞMA**
9. (18)*	*Liman operasyonlarında harcanan zaman, yurtiçi denizyolu yük taşımacılığında en büyük maliyeti oluşturmaktadır.*			
	9.1. Bugün limanlarda gerçek "elleçleme maliyetleri" gibi bir tanım yoktur. Bir tekel kurumunun oluşturduğu idari fiyat vardır. Bu nedenle; ancak tam bir taşıma analizi yapıldığı takdirde bu konu tartışılabilir.	7	4	%63,6 Katılıyorum
	9.2. Bu geçmişte kalmış bir sorundur.	4	8	%66,7 KatılMIyorum
10. (20)*	*Kabotaj hattında yükleme-boşaltma sistemleri ile donatılmış gemilerin hizmet vermeye başlaması; denizyolu kullanım maliyetlerini düşürecektir.*			
	10.1. Ancak uygun terminalle başarıya ulaşır.	10	3	%76,9 Katılıyorum
	10.2. Gemi vinci ile operasyonlar daha yavaş olacaktır.	7	3	%70,0 Katılıyorum
11. (22)*	*Yüksek gemi yatırım maliyetleri, kamyonla karşılaştırıldığında; denizyolu, yurtiçi taşımacılık pazarındaki değişimlere daha yavaş adapte olur.*			
	11.1. Gemi yatırım maliyetleri ile birlikte asıl neden; denizciliğin yurtiçinde ayrı bir kültür olarak daha yavaş yer bulmasıdır.	11	2	**%84,6 Katılıyorum UZLAŞMA**
12. (23)*	*Yükleten, karayoluna kıyasla, denizyolu taşımacılık hizmetinin daha faydalı olduğuna ikna olmadığı sürece, tercihini değiştirmeyecektir.*			
	12.1. Karayolunun pratik taşımacılıktaki üstünlüğü ancak; maliyetinin yüksek oluşu ile dengelenebilir.	10	3	%78,6 Katılıyorum
	12.2 Sosyal boyuttaki etkisi uzun vadede yüksek olacak; nitelikli tanıtım, alışkanlıkların değişebilmesi için şarttır.	10	1	**%90,9 Katılıyorum UZLAŞMA**
13. (25)*	*Yurtiçinde düzenli hat taşımaları için; hızlı Ro-Ro ferileri konteyner gemilerine kıyasla daha rasyoneldir.*			
	13.1. Her limanda kapak atabildikleri ve sahil vinçlerine ihtiyaç duymadıkları göz önüne alındığında, Ro-Ro alternatifinde yükün mod değiştirmesi daha hızlı ve az maliyetli olacaktır.	9	4	%69,2 Katılıyorum
	13.2. Ro-Ro ferilerinde yük ile birlikte treyler/kamyonun da taşındığı göz önüne alındığında konteyner gemileriyle verim daha yüksek olacaktır.	5	7	%58,3 KatılMIyorum
	13.3. Belirlenmiş hatlarda; her iki alternatif için de fizibilite etütleri yapılmalıdır.	13	0	**%100,0 Katılıyorum UZLAŞMA**

(Kaynak: Yazar) * Birinci aşamadaki ifade numaralarıdır. ** Belirtilen düşüncelerin dağılımını belirtmektedir. E-Katılıyorum, H-KatılMIyorum

3.4. ARAŞTIRMANIN BULGULARI

3.4.1. Türkiye'de Yurtiçi Denizyolu Yük Taşımacılığının Tutundurulmasına Yönelik Bulgular

3.4.1.1. Ulaştırma Politikaları Kapsamında

Türkiye'de yurtiçi denizyolu yük taşımacılığının ulaştırma politikaları çerçevesinde tutundurulmasına yönelik olarak, birinci aşamada uzman görüşlerine sunulan toplam altı ifadenin dördünde uzlaşma sağlanmıştır. Uzlaşma sağlanamayan diğer iki ifade için; uzman görüşleri değerlendirilerek, toplam beş yeni ifade oluşturulmuş ve ikinci aşama sonucunda bu ifadelerin üçünde uzlaşma sağlandığı görülmüştür.

Bütünlük ifade etmesi amacıyla, Türkiye'de yurtiçi denizyolu yük taşımacılığının ulaştırma politikaları çerçevesinde tutundurulmasına yönelik birinci ve ikinci aşamanın bulguları Tablo 37'de birlikte değerlendirilmiştir.

Panel üyeleri; yurtiçinde denizyolu ve demiryolunun ana taşımayı üstlendiği çoklu taşımacılık sistemlerine duyulan ihtiyacın *(ifade 1.)* demiryolu altyapısının yetersizliği ve deniz taşıtlarının eksikliğinden (ifade 2.2.) çok yönetim politikalarında, ulaştırmayı bir bütün olarak değerlendirmeden yapılan tercihler nedeniyle giderilemediği *(ifade 2.1.)* konusunda uzlaşmaya varmışlardır.

Panel üyeleri, genel kanaatin aksine karayoluna pazarda rekabet üstünlüğü sağlayanın; demiryolu ve denizyolu terminallerinin ihmal edilmiş olmasından *(ifade 3.3.)* çok karayolunun kapıdan kapıya taşımacılığa uygun doğası *(ifade 3.2.)* olduğu konusunda uzlaşmaya varmışlardır. Türk Karayolları Ağının geliştirilmesinin, ön ve son taşıma imkanlarını arttırmasının denizyolu taşımacılığına da fayda sağladığı *(ifade 3.1.)* görüşünde ise uzlaşma sağlanamamıştır.

Tablo 37: Türkiye'de Yurtiçi Denizyolu Yük Taşımacılığının Ulaştırma Politikaları Çerçevesinde Tutundurulmasına Yönelik Bulgular

İfade No.		n**		SONUÇLAR
		E	H	
1.	Yurtiçinde denizyolu ve demiryolunun ana taşımayı üstlendiği çoklu (kombine) taşımacılık sistemlerine ihtiyaç vardır.	15	0	**%100 Katılıyorum UZLAŞMA**
2.*	*Türkiye'de çoklu (kombine) taşımacılık sistemleri planlamasının önündeki ilk engel, denizyolu/demiryolu/ karayolu yük akım bilgilerinin farklı kurumlarda, farklı amaç ve standartlara göre tutulmasıdır.*	6	8	%57,1 KatılMlyorum
	2.1. Bu konu çok önemli olmakla birlikte temel problem; yönetim politikalarında, ulaştırmayı bir bütün olarak değerlendirmeden yapılan tercihlerdir.	10	1	**%90,9 Katılıyorum UZLAŞMA**
	2.2. İlk engel demiryolu altyapısının yetersizliği ve deniz taşıtlarının eksikliğidir.	9	5	%64,3 Katılıyorum
3.*	*Türk karayolları ağının geliştirilmesi, karayoluna diğer taşıma sistemleri karşısında rekabet üstünlüğü sağlamaktadır.*	10	4	%71,4 Katılıyorum
	3.1. Türk Karayolları Ağının geliştirilmesi, ön ve son taşıma imkanlarını arttırdığından denizyolu taşımacılığına da fayda sağlamaktadır.	10	3	%76,9 Katılıyorum
	3.2. Karayoluna rekabet üstünlüğü sağlayan; kapıdan kapıya taşımacılığa uygun doğasıdır.	13	2	**%86,7 Katılıyorum UZLAŞMA**
	3.3. Karayoluna rekabet üstünlüğü sağlayan; demiryolu ve denizyolu terminallerinin ihmal edilmiş olmasıdır.	11	4	%73,3 Katılıyorum
4.*	*Artan trafiği karşılayabilmek için, kıyı illerimiz arasında karayolları ağını geliştirmek yerine, denizyolu taşımacılığı özendirilmelidir.*	10	5	%66,7 Katılıyorum
	4.1. Belirlenmiş hatlarda yapılacak fizibilite etütleri sonucunda; uygun denizyolu taşımacılık hizmetinin şartlarının oluşturulması sağlanarak, özendirilmelidir.	11	2	**%84,6 Katılıyorum UZLAŞMA**
	4.2. Denizyolu taşımacılığı özendirilirken, ulaştırma bir bütün olarak düşünülmeli ve tüm taşımacılık sistemleri, entegre bir şekilde geliştirilmelidir.	15	0	**%100 Katılıyorum UZLAŞMA**
	4.3. Kıyı illerimiz arasında karayolları ağını "sahile paralel" geliştirmek yerine; "iç bölge-liman" bağlantılı dik akslar geliştirilmelidir.	6	5	%54,5 Katılıyorum
5.	Yurtiçi yük taşımalarının karadan denize kayması, döviz tasarrufuna neden olacaktır.	14	2	**%87,5 Katılıyorum UZLAŞMA**
6.	Liman gemi hizmet tarifelerinde indirim yapılması ve kabotaj hattında çalışan gemilere verilen yakıtın ÖTV tutarının sıfıra indirilmesi; yurtiçi yük taşımalarının karadan denize kaymasını teşvik edecektir.	14	1	**%93,3 Katılıyorum UZLAŞMA**

Tablo 37 (devam): Türkiye'de Yurtiçi Denizyolu Yük Taşımacılığının Ulaştırma Politikaları Çerçevesinde Tutundurulmasına Yönelik Bulgular

7.	Yurtiçi denizyolu yük taşımacılığına daha etkin devlet desteği sağlamak amacıyla; ilgili kamu kurumları, denizcilik sektörü ve üniversiteler arasında işbirliği oluşturularak, projeler geliştirilmesi teşvik edilmelidir.	16	0	%100 Katılıyorum UZLAŞMA

(Kaynak: Yazar.)
* Birinci aşamada uzlaşma sağlanamayan ifadelerdir.
** Belirtilen düşüncelerin dağılımını belirtmektedir. E-Katılıyorum, H-KatılMIyorum

Panel üyeleriler liman gemi hizmet tarifelerinde yapılan indirimler ve ÖTV tutarının sıfıra indirilmesinin; yurtiçi yük taşımalarda denizyolu kullanımını teşvik edeceği *(ifade 6)*, yük taşımalarında karadan denize kaymanın ise yakıt tasarrufu kaynaklı döviz tasarrufuna neden olacağı *(ifade 5)* konusunda fikir birliğindedirler.

Ayrıca panel üyeleriler; denizyolu taşımacılığının kıyı illerimiz arasında, artan trafiği karşılayabilmek için, belirlenmiş hatlarda yapılacak ve tüm taşımacılık sistemlerinin entegre bir şekilde geliştirilmesini öngören fizibilite etütleri sonucunda; uygun denizyolu taşımacılık hizmeti şartlarının oluşturulması sağlanarak özendirilmesi gerektiği *(ifade 4.1, 4.2)* ve muhtemelen bu amaç doğrultusunda; ilgili kamu kurumları, denizcilik sektörü ve üniversiteler işbirliğinde projeler geliştirilmesinin teşvik edilmesi gerektiği *(ifade 7)* konularında da uzlaşmaya varmışlardır.

3.4.1.2. Yasal Çerçevede

Türkiye'de yurtiçi denizyolu yük taşımacılığının yasal çerçevede yapılacak düzenlemelerle tutundurulmasına yönelik olarak; birinci aşamada uzman görüşlerine sunulan toplam dört ifadenin ikisinde uzlaşma sağlanmıştır. Uzlaşma sağlanamayan diğer iki ifade için; uzman görüşleri değerlendirilerek, toplam dört yeni ifade oluşturulmuş ve ikinci aşama sonucunda bu ifadelerin sadece birinde uzlaşma sağlandığı görülmüştür.

Bütünlük ifade etmesi amacıyla, Türkiye'de yurtiçi denizyolu yük taşımacılığının yasal çerçevede yapılacak düzenlemelerle tutundurulmasına yönelik birinci ve ikinci aşamanın bulguları Tablo 38'de birlikte değerlendirilmiştir.

Tabloda da görüldüğü gibi; uzmanlar panelinde mevcut şartlar altında yabancı bayraklı gemilere kabotaj hattında hizmet hakkı tanınmasının Türk Denizcilik Sektörünü olumsuz etkileyeceği *(ifade 12)* ve 07 Kasım 2003 tarihi itibariyle, gümrük beyanına tabi kabotaj eşyasının kapsamının daraltılması ve emniyet bölgeleri uygulamasının kaldırılmasının, kabotaj taşımacılığının gelişimini destekleyeceği *(ifade 8)* yönünde uzlaşma sağlanmıştır.

Tablo 38: Türkiye'de Yurtiçi Denizyolu Yük Taşımacılığının Yasal Çerçevede Yapılacak Düzenlemelerle Tutundurulmasına Yönelik Bulgular

İfade No.		n**		SONUÇLAR
		E	H	
8.	07 Kasım 2003 tarihi itibariyle, gümrük beyanına tabi kabotaj eşyasının kapsamının daraltılması ve emniyet bölgeleri uygulamasının kaldırılması, kabotaj taşımacılığının gelişimini destekleyecektir.	11	0	**%100 Katılıyorum UZLAŞMA**
10.*	*Gemilerde; serbest dolaşıma girmemiş konteynerlerle, kabotaj eşyası taşıyan konteynerleri ayrı yerlerde istifleme yükümlülüğü; kabotaj hattında konteyner taşımacılığının gelişimini engellemektedir.*	8	2	%80,0 Katılıyorum
	10.1. Bu düzenleme, kabotaj taşımasına herhangi bir ek maliyet ya da güçlük çıkartacak nitelikte olmayıp sağlıklı denetim yapılmasına yöneliktir.	8	2	%80,0 Katılıyorum
	10.2. Benzer uygulama bütün ülkelerde mevcuttur.	4	1	%80,0 Katılıyorum
11.*	*Kabotaj hattında; boş konteynerlerin yabancı bayraklı gemilerle taşınmasında bir hukuk engelinin bulunmaması gerekir.*	6	5	%54,5 Katılıyorum
	11.1. Boş konteyner ticari emtia değil, bir nakil aracıdır. Bu nedenle; taşınmasına engel koymak ya da kısıtlama getirmek Türk ihraç mallarının gecikerek pahalı taşınması sonucunu doğurur.	8	3	% 72,7 Katılıyorum
	11.2. Talep karşılanabiliyorsa taşımalar, Türk bayraklı gemiler tarafından gerçekleştirilmelidir.	8	5	%61,5 Katılıyorum
12.	Mevcut şartlar altında yabancı bayraklı gemilere kabotaj hattında hizmet hakkı tanınması, Türk Denizcilik Sektörünü olumsuz etkileyecektir.	13	2	**%86,7 Katılıyorum UZLAŞMA**

(Kaynak: Yazar.)
* Birinci aşamada uzlaşma sağlanamayan ifadeler için ikinci aşama sonuçlarıdır.
** Belirtilen düşüncelerin dağılımını belirtmektedir. E-Katılıyorum, H-KatılMIyorum

İlgi çekici bir şekilde birinci aşamada; gemilerde; serbest dolaşıma girmemiş konteynerlerle, kabotaj eşyası taşıyan konteynerleri ayrı yerlerde istifleme yükümlülüğünün; kabotaj hattında konteyner taşımacılığının gelişimini olumsuz etkilediği *(ifade 10)* yönünde %80 oranında görüş belirten panel üyeleri, ikinci

aşamada fikir değiştirerek bu düzenlemenin, kabotaj taşımasına herhangi bir ek maliyet ya da güçlük çıkartacak nitelikte olmayıp sağlıklı denetim yapılmasına yönelik olduğu *(ifade 10.1.)* konusunda %80,0'lik bir uzlaşma derecesi ile katılıyorum cevabını vermişlerdir. Benzer uygulamanın tüm ülkelerde mevcut olduğu *(ifade 10.2.)* konusunda ise sadece beş panel üyesi görüş bildirmiştir. Her üç ifadede de yeterli uzlaşma derecelerinin altında bir oranda uzlaşma sağlanmıştır.

Birinci aşamada kabotaj hattında; boş konteynerlerin yabancı bayraklı gemilerle taşınmasında bir hukuk engelinin bulunmaması *(ifade 11)* konusunda panel üyeleri arasında uzlaşma sağlanamamış, ikinci aşamada konu ile ilgili olarak, panel üyelerinin yorumuna sunulan, iki alt ifadede de uzlaşma sağlanamadığı görülmüştür. Kabotaj hattında boş konteyner taşımaları ile ilgili düzenlemeler konusunda panel üyeleri arasında fikir birliğine varılamamıştır. Bu nedenle bu konu ileri araştırmalar için önem arz etmektedir.

3.4.2. Türkiye'de Yurtiçi Denizyolu Yük Taşımacılığında İşbirliğine Yönelik Bulgular

Türkiye'de yurtiçi denizyolu yük taşımacılığında işbirliğine yönelik olarak; birinci aşamada uzman görüşlerine sunulan toplam üç ifadenin sadece birinde uzlaşma sağlanmıştır. Uzlaşma sağlanamayan diğer iki ifade için; uzman görüşleri değerlendirilerek, toplam dört yeni ifade oluşturulmuş ve ikinci aşama sonucunda bu ifadelerin sadece birinde uzlaşma sağlandığı görülmüştür.

Bütünlük ifade etmesi amacıyla, Türkiye'de yurtiçi denizyolu yük taşımacılığında işbirliğine yönelik birinci ve ikinci aşamanın bulguları Tablo 39'da birlikte değerlendirilmiştir.

Panel üyeleri arasında; yükletene daha iyi toplam taşımacılık hizmeti sunabilmek için, denizyolu ve karayolu taşımacılık şirketlerinin işbirliği yapması gerektiği *(ifade 14)* konusunda birinci aşamada uzlaşma sağlanırken, diğer taşıma sistemleri ile işbirliğinin önündeki engel *(ifade 15., 15.1., 15.2., 15.3.)* konusunda her iki aşamada da uzlaşmaya varılamamıştır. Bu konu ileri araştırmalar için önem arz etmektedir.

İlgi çekici olarak, birinci aşamada "yurtiçi denizyolu taşımacılığını geliştirmek için; denizyolu taşımacılık şirketleri, işbirliği yaparak, kaynak havuzları yaratmalıdır" ifadesinde uzlaşma sağlanamazken, ikinci aşamada "böyle bir uygulamayla verimlilik artacaktır, UN bunun çok açık bir örneğidir" ifadesinde %85,7 oranında uzlaşma sağlandığı görülmüştür.

Tablo 39: Türkiye'de Yurtiçi Denizyolu Yük Taşımacılığında İşbirliğine Yönelik Bulgular

İfade No.		n**		SONUÇLAR
		E	H	
13*	*Yurtiçi denizyolu taşımacılığını geliştirmek için; denizyolu taşımacılık şirketleri, işbirliği yaparak, kaynak havuzları yaratmalıdır.*	11	3	%78,6 Katılıyorum
13.1.	Böyle bir uygulamayla verimlilik artacaktır, UN bunun çok açık bir örneğidir.	13	2	**%86,7 Katılıyorum UZLAŞMA**
13.2.	Bu tip uygulamalar tekelci sonuçlar doğuracağı için; arz ve talep dengesinin sağlıklı oluşmasını engelleyecektir.	4	8	%66,7 KatılMIyorum
14	Yükletene daha iyi toplam taşımacılık hizmeti sunabilmek için, denizyolu ve karayolu taşımacılık şirketleri işbirliği yapmalıdır.	15	1	**%93,8 Katılıyorum UZLAŞMA**
15*	*Diğer taşıma sistemleri ile işbirliğinin önündeki en büyük engel; denizyolu taşımacılık şirketlerinin girişimlerini tekil gerçekleştirme alışkanlıklarıdır.*	4	7	%63,6 KatılMIyorum
15.1	Henüz işbirliği için gerekli şartlar ve maliyet unsurları oluşmamıştır.	6	5	%54,5 Katılıyorum
15.2	Ülkemizde böyle bir diyalogu sağlayıcı altyapı eksiktir.	5	6	%54,5 KatılMIyorum
15.3	Ülkemizde yurtiçinde taşınan malların adresine aynı hamule senedi ile taşınmasının alışkanlığı ve hukuksal boyutu olmaması bunda etkendir.	4	3	%57,1 Katılıyorum

(Kaynak: Yazar)
* Birinci aşamada uzlaşma sağlanamayan ifadeler için ikinci aşama sonuçlarıdır.
** Belirtilen düşüncelerin dağılımını belirtmektedir. E-Katılıyorum, H-KatılMIyorum

3.4.3. Türkiye'de Yurtiçi Denizyolu Yük Taşımacılığında Limanlara Yönelik Bulgular

Türkiye'de yurtiçi denizyolu yük taşımacılığında limanlara yönelik olarak; birinci aşamada uzman görüşlerine sunulan toplam dört ifadenin ikisinde uzlaşma sağlanmıştır. Uzlaşma sağlanamayan diğer iki ifade için; uzman görüşleri

değerlendirilerek, toplam beş yeni ifade oluşturulmuş ve ikinci aşama sonucunda bu ifadelerin sadece birinde uzlaşma sağlandığı görülmüştür.

Bütünlük ifade etmesi amacıyla, Türkiye'de yurtiçi denizyolu yük taşımacılığında işbirliğine yönelik birinci ve ikinci aşamanın bulguları Tablo 40'da birlikte değerlendirilmiştir.

Tablo 40: Türkiye'de Yurtiçi Denizyolu Yük Taşımacılığında Limanlara Yönelik Bulgular

İfade No.		n**		SONUÇLAR
		E	H	
9	Yurtiçinde denizyolu kullanımının artışı önündeki en büyük engel; başlıca ithalat/ihracat limanlarında, kabotaj yükünün boşaltılacağı gümrüksüz yer/saha eksikliğidir.	13	2	**%86,7 Katılıyorum UZLAŞMA**
17*	*Limanların karayolu ve demiryolu bağlantılarının yetersiz olması; yurtiçi denizyolu taşımacılık hizmetinin gelişimini engellemektedir.*	10	6	%62,5 Katılıyorum
	17.1. Yeterli bağlantı olsa bile; liman tesisi ve alt yapı yetersizliği en büyük etkendir.	11	3	%78,6 Katılıyorum
	17.2. Limanlarımızın karayolu bağlantıları yeterlidir.	8	5	%61,5 Katılıyorum
	17.3. Bağlantısı olduğu halde vagon ve lokomotif tahsis edilmediği için çalışmayan demiryolları bulunmaktadır.	11	2	**%84,6 Katılıyorum UZLAŞMA**
18*	*Liman operasyonlarında harcanan zaman, yurtiçi denizyolu yük taşımacılığında en büyük maliyeti oluşturmaktadır.*	6	6	%50,0
	18.1. Bugün limanlarda gerçek "elleçleme maliyetleri" gibi bir tanım yoktur. Bir tekel kurumunun oluşturduğu idari fiyat vardır. Bu nedenle; ancak tam bir taşıma analizi yapıldığı takdirde bu konu tartışılabilir.	7	4	%63,6 Katılıyorum
	18.2. Bu geçmişte kalmış bir sorundur.	4	8	%66,7 KatılMIyorum
19	Yük elleçleme operasyonlarındaki verimsizlik nedeniyle; kabotaj hattında hizmet veren gemiler limanlarda kaçınılmaz gecikmeler yaşamaktadır.	13	2	**%86,7 Katılıyorum UZLAŞMA**

(Kaynak: Yazar.)
* Birinci aşamada uzlaşma sağlanamayan ifadeler için ikinci aşama sonuçlarıdır.
** Belirtilen düşüncelerin dağılımını belirtmektedir. E-Katılıyorum, H-KatılMIyorum

Panel üyeleri birinci aşamada, yurtiçinde denizyolu kullanımının artışı önündeki en büyük engelin; başlıca ithalat/ihracat limanlarında, kabotaj yükünün boşaltılacağı gümrüksüz yer/saha eksikliği *(ifade 9)* olduğu ayrıca yük elleçleme

operasyonlarındaki verimsizliğin; kabotaj hattında hizmet veren gemilerin kaçınılmaz gecikmeler yaşamalarına neden olduğu *(ifade 19)* konularında uzlaşmaya varmışlardır.

Panel üyeleri limanlarla ilgili olan diğer iki ifade konusunda birinci aşamada fikir birliğine varamamışlardır, uzman yorumlarından türetilen alt ifadelerden sadece; "bağlantısı olduğu halde vagon ve lokomotif tahsis edilmediği için çalışmayan demiryolları bulunmaktadır" *(ifade 17.3)* ifadesinde %84,6'lık uzlaşma oranı ile fikir birliğine vardıkları görülmüştür.

3.4.4. Türkiye'de Yurtiçi Denizyolu Yük Taşımacılığı Hizmetinin Niteliklerine Yönelik Bulgular

Türkiye'de yurtiçi denizyolu yük taşımacılığı hizmetinin niteliklerine yönelik olarak; birinci aşamada uzman görüşlerine sunulan toplam sekiz ifadenin sadece üçünde uzlaşma sağlanmıştır. Uzlaşma sağlanamayan diğer beş ifade için; uzman görüşleri değerlendirilerek, toplam on bir yeni ifade oluşturulmuş ve ikinci aşama sonucunda bu ifadelerin dördünde uzlaşma sağlandığı görülmüştür.

Bütünlük ifade etmesi amacıyla, Türkiye'de yurtiçi denizyolu yük taşımacılığı hizmetinin niteliklerine yönelik birinci ve ikinci aşamanın bulguları Tablo 41'de birlikte değerlendirilmiştir.

Birinci aşamada oldukça yüksek uzlaşma oranları ile panel üyeleri; Türkiye'de yurtiçi denizyolu yük taşımacılığı ile ilgili asıl sorunun; küçük hacimler için, sık taşıma taleplerine cevap verecek düzenli hat hizmetinin olmaması *(ifade 24)* olduğu ve altyapı çoklu (kombine) taşımacılığın gereklerini yerine getirecek şekilde yeniden yapılandırılmadığı sürece; denizyolunun, giderek artan, kapıdan kapıya taşıma talebinden pay alamayacağı *(ifade 16)* konularında fikir birliğine varmışlardır.

Tablo 41: Türkiye'de Yurtiçi Denizyolu Yük Taşımacılığı Hizmetinin Niteliklerine Yönelik Bulgular

İfade No.		n**		SONUÇLAR
		E	H	
16	Yurtiçi denizyolu taşımacılığının altyapısı çoklu (kombine) taşımacılığın gereklerini yerine getirecek şekilde yeniden yapılandırılmadığı sürece; denizyolu, giderek artan, kapıdan kapıya taşıma talebinden pay alamayacaktır.	13	1	**%92,9 Katılıyorum UZLAŞMA**
20*	*Kabotaj hattında yükleme-boşaltma sistemleri ile donatılmış gemilerin hizmet vermeye başlaması; denizyolu kullanım maliyetlerini düşürecektir.*	9	3	%75,0 Katılıyorum
	20.1. Ancak uygun terminalle başarıya ulaşır.	10	3	%76,9 Katılıyorum
	20.2. Gemi vinci ile operasyonlar daha yavaş olacaktır.	7	3	%70,0 Katılıyorum
21	Yurtiçi yük taşımalarının karadan denize kayması için, kabotaj hattında daha hızlı ve modern gemilerin hizmet vermeye başlaması gereklidir.	14	2	**%87,5 Katılıyorum UZLAŞMA**
22*	*Yüksek gemi yatırım maliyetleri, kamyonla karşılaştırıldığında; denizyolu, yurtiçi taşımacılık pazarındaki değişimlere daha yavaş adapte olur.*	9	4	%69,2 Katılıyorum
	22.1. Gemi yatırım maliyetleri ile birlikte asıl neden; denizciliğin yurtiçinde ayrı bir kültür olarak daha yavaş yer bulmasıdır.	11	2	**%84,6 Katılıyorum UZLAŞMA**
23*	*Yükleten, karayoluna kıyasla, denizyolu taşımacılık hizmetinin daha faydalı olduğuna ikna olmadığı sürece, tercihini değiştirmeyecektir.*	10	3	%76,9 Katılıyorum
	23.1. Karayolunun pratik taşımacılıktaki üstünlüğü ancak; maliyetinin yüksek oluşu ile dengelenebilir.	10	3	%78,6 Katılıyorum
	23.2 Sosyal boyuttaki etkisi uzun vadede yüksek olacak; nitelikli tanıtım, alışkanlıkların değişebilmesi için şarttır.	10	1	**%90,9 Katılıyorum UZLAŞMA**
24	Türkiye'de yurtiçi denizyolu yük taşımacılığı ile ilgili asıl sorun; küçük hacimler için, sık taşıma taleplerine cevap verecek düzenli hat hizmetinin olmamasıdır.	14	1	**%93,3 Katılıyorum UZLAŞMA**
25*	*Yurtiçinde düzenli hat taşımaları için; hızlı Ro-Ro ferileri konteyner gemilerine kıyasla daha rasyoneldir.*	6	5	%54,5 Katılıyorum
	25.1. Her limanda kapak atabildikleri ve sahil vinçlerine ihtiyaç duymadıkları göz önüne alındığında, Ro-Ro alternatifinde yükün mod değiştirmesi daha hızlı ve az maliyetli olacaktır.	9	4	%69,2 Katılıyorum
	25.2. Ro-Ro ferilerinde yük ile birlikte treyler/kamyonun da taşındığı göz önüne alındığında konteyner gemileriyle verim daha yüksek olacaktır.	5	7	%58,3 KatılMIyorum
	25.3. Belirlenmiş hatlarda; her iki alternatif için de fizibilite etütleri yapılmalıdır.	13	0	**%100,0 Katılıyorum UZLAŞMA**

(Kaynak: Yazar) * Birinci aşamada uzlaşma sağlanamayan ifadeler için ikinci aşama sonuçlarıdır. ** Belirtilen düşüncelerin dağılımını belirtmektedir. E-Katılıyorum, H-KatılMIyorum

Panel üyeleri arasında kabotaj hattında yükleme-boşaltma sistemleri ile donatılmış gemilerin hizmet vermeye başlamasının; denizyolu kullanım maliyetlerine etkileri *(ifade 20., 20.1., 20.2)* konusunda bir uzlaşma sağlanamazken. Bir diğer yatırım kararı olan yurtiçinde düzenli hat taşımaları için; hızlı Ro-Ro ferileri ya da konteyner gemileri seçenekleri sunulduğunda da panel üyelerinin ağırlıklı bir seçim yapmakta zorlandıkları *(ifade 25, 25.1, 25.2)* gözlenirken belirlenmiş hatlarda; her iki alternatif için de fizibilite etütleri yapılması gerektiği *(ifade 25.3)* konusunda %100 oranında uzlaşma sağlanmıştır.

3.5. ARAŞTIRMA BULGULARININ DEĞERLENDİRİLMESİ

İlk aşamada on altı, ikinci aşamada on beş uzmanın katılımı ile gerçekleştirilen delphi çalışmasının sonucunda uzlaşma sağlanan ifadelerde katılımın uzlaşma sağlanamayan ifadelere oranla yüksek olduğu göze çarpmaktadır. Bu kriter çalışma bulgularının anlamlılığı üzerinde belirleyicidir.

Birinci aşamada uzman görüşlerine sunulan 26 ifade için, ikinci aşama sonuçları ile birlikte bir değerlendirme yapıldığında; söz konusu ifadelerle ilgili olarak 20 ifadede uzlaşma sağlanırken, sadece beş ifade de uzlaşma sağlanamadığı görülmektedir.

Söz konusu 20 ifadenin yedisi ulaştırma politikalarına, ikisi yasal düzenlemelere,ikisi işbirliğine, üçü limanlara ve altısı da denizyolu taşımacılık hizmetinin niteliklerine yönelik oluşturulmuş olan ifadelerdir. Ulaştırma politikaları kavramı çerçevesinde oluşturulan tüm ifadelerde panel üyeleri arasında uzlaşma sağlandığı görülmektedir.

Bu noktada uzlaşma sağlanan ifadeleri, araştırmanın amacı kapsamında yurtiçinde denizyolu yük taşımacılığının arttırılmasına yönelik stratejiler belirlenmesi için temel oluşturacak, mevcut durumun değerlendirilmesi ve gelecekle ilgili yaklaşımların belirlenmesi kapsamında değerlendirilmelidir.

Mevcut duruma ilişkin olarak; yurtiçi taşımalarda denizyolunun kullanımının arttırılmasına yönelik Ağustos 2003 ve Ocak 2004 itibariyle geçerli olan liman indirimleri ve ÖTV'siz yakıt uygulamasının bu amaca yönelik sonuçlar doğuracağı ve

Kasım 2003 itibariyle, gümrük beyanına kabotaj eşyasının kapsamının daraltılmasının ve emniyet bölgeleri uygulamasının kaldırılmasının da kabotaj taşımacılığının gelişimini destekleyecek nitelikte önlemler olduğu konusunda uzlaşma sağlanmıştır. Panelistler ayrıca, mevcut şartlar altında yabancı bayraklı gemilere kabotaj hattında hizmet hakkı tanınmasının, Türk Denizcilik Sektörünü olumsuz etkileyeceği konusunda uzlaşmaya varmışlardır

Yurtiçinde denizyolu kullanımının artışı önündeki en büyük engel ise; başlıca ithalat/ihracat limanlarında, kabotaj yükünün boşaltılacağı gümrüksüz yer/saha eksikliği olarak ortaya çıkmaktadır, ayrıca liman operasyonlarındaki verimsizliğin de denizyolu taşımacılık hizmetine olumsuz etkilerde bulunduğu konusunda uzlaşma sağlanmıştır.

Araştırmanın bulguları, Türkiye'de ulaştırmayı bir bütün olarak gören ulaştırma politikaları kapsamında, denizyolu ve demiryolunun ana taşımayı üstlendiği çoklu taşımacılık sistemlerine ihtiyaç olduğunu da ortaya koymaktadır.

Denizyolu kullanımındaki artışın yakıt, yedek parça vb. alanlarda sağlanacak tasarrufla orantılı döviz tasarrufuna yol açacağı yönünde de panel üyeleri arasında uzlaşma sağlanmıştır.

Denizyolu taşımacılık şirketlerinin kendi içlerinde ve karayolu taşımacılığı yapan şirketlerle işbirliği yapmasının verimlilik ve toplam taşımacılık hizmeti kalitesi üzerine olumlu etkileri olacağı da ulaşılan bir başka sonuçtur.

Panel üyeleri, genel görüşün aksine karayoluna diğer taşıma sistemleri karşısında rekabet üstünlüğü sağlayanın Türk karayolları ağının geliştirilmesinden çok karayolunun kapıdan kapıya taşımacılığa uygun doğası olduğunu görüşündedir.

Bu görüş, denizyolunun, karayolu ile ancak çoklu taşımacılığın gereklerini yerine getirecek şekilde yeniden yapılandırılması sonucunda rekabet edebilir hale geleceği ve artan kapıdan kapıya talebinden pay alabileceği ifadesini de destekler niteliktedir.

Yukarıda özetlenen bulgular, araştırma amacı kapsamında değerlendirildiğinde ortaya çıkan sonuçlar alttaki gibi özetlenebilir:

1. Türkiye'de yurtiçi denizyolu yük taşımacılığının ulaştırma politikaları kapsamında tutundurulması gereklidir.
2. Ulaştırma bir bütün olarak değerlendirilmeli, tüm ulaştırma sistemlerinin entegre bir şekilde geliştirilmelidir.
3. Denizyolunun ana taşımayı üstlendiği çoklu taşımacılık sistemleri planlanmalıdır.
4. Denizyolu taşımacılık hizmeti; belirlenmiş hatlarda yapılan fizibilite etüdleri sonucunda, bu hatlarda uygun denizyolu taşımacılık hizmetinin şartları sağlanarak özendirilmelidir.
5. Devlet; ilgili kamu kurumları, denizcilik sektörü ve üniversiteler arasında işbirliği oluşmasını sağlayarak, yurtiçi denizyolu yük taşımacılığının gelişimi için projeler üretilmesini teşvik etmelidir.
6. Denizyolu taşımacılık şirketleri verimliliği arttırmak için, UN örneğinde olduğu gibi işbirliğine gitmelidir.
7. Yükletene daha iyi toplam taşımacılık hizmeti sunulabilmesi için, denizyolu ve karayolu taşımacılık şirketleri işbirliği yapmalıdır.
8. Özellikle başlıca ithalat/ihracat limanlarında kabotaj yükü yükleme-boşaltmasının gerçekleştirileceği gümrüksüz yer ve sahalara ihtiyaç vardır.
9. Yurtiçi denizyolu yük taşımacılığının altyapısı (özellikle liman boyutu) çoklu taşımacılığın gereklerini yerine getirecek şekilde yeniden yapılandırılmalıdır.
10. Küçük hacimler için sık taşıma taleplerine cevap verecek düzenli hat hizmeti oluşturulmalıdır.
11. Belirlenmiş hatlarda ro-ro ferileri ve konteyner gemileri için ayrı ayrı fizibilite etüdleri yapılmalıdır.
12. Türkiye'de denizcilik bir kültür olarak kendine yavaş yer bulmaktadır; bu nedenle sosyal boyuttaki etkisi uzun vadede yüksek olacak nitelikli tanıtım gereklidir.

3.6. ARAŞTIRMANIN KISITLARI VE GELECEK ARAŞTIRMALAR İÇİN ÖNERİLER

Bu çalışma yurtiçi denizyolu yük taşımacılığında pazar potansiyeli üzerinde etkili olan belirleyicileri tanımlamakta ve pazar potansiyelinin arttırılmasına yönelik genel stratejileri ortaya koymaktadır.

Ancak pazar potansiyeli analizlerinde sıkça kullanılan istatistiksel verilerin temini konusunda büyük sıkıntılar yaşanmıştır. Bu durumun temel sebebi; Türkiye'de ulaştırma sistemlerine yönelik istatistiklerin, her bir ulaştırma sistemi için farklı kurumlarda, farklı esas ve standartlara göre tutulmasıdır. Özellikle; karayolu taşımalarında yük cinsi bazlı veriye ulaşılamamaktadır. Demiryolu ve denizyolu yük taşıma istatistikleri uyum göstermemektedir. Ayrıca 2002 yılı ve 2003 ilk altı ay denizyolu verilerine ulaşılamamaktadır.

İkinci aşama sonucunda uzman yorumları doğrultusunda oluşturulan ilgili alt ifadelerden hiçbirinde uzlaşma sağlanamayan beş ana ifadeden ikisi yasal çerçeve, diğer üçü de işbirliği, liman ve taşımacılık hizmetinin nitelikleri ile ilgilidir.

Gemilerde kabotaj eşyası taşıyan konteynerlerin, serbest dolaşıma girmemiş konteynerlerle ayrı yerlerde istifleme zorunluluğunun, kabotaj hattında konteyner taşımacılığının gelişimi üzerine etkileri ile ilgili olarak panel üyelerinin birinci ve ikinci aşamalarda çelişen bir tavır sergiledikleri görülmektedir. Ayrıca konu ile ilgili olarak diğer ülkelerdeki uygulamalar konusnda da panel üyelerinin yeterli bilgiye sahip olmadığı ortaya çıkmaktadır.

Pek çok ülkede, kabotaj hizmetlerinde liberalizasyon eğilimlerinin ilk aşaması olarak öne çıkan, kabotaj hattında boş konteyner taşımalarının yabancı bayraklı gemilere açılması konusunda da panel üyeleri arasında bir fikir birliğinin oluşmadığı gözlenmektedir. Türk kabotaj tekelinin geleceğine yönelik yapılacak ileriki çalışmalarda, boş konteyner taşımalarının bu boyutu dikkate alınmalı ve her iki seçenek için de kantitatif analizler yapılmalıdır.

Denizyolu taşımacılık şirketlerinin diğer taşıma sistemleri ile işbirliğinin önündeki en büyük engel konusunda da panel üyelerinin sunulan üç seçenekte de

bir uzlaşmaya varmaktan çok uzak oldukları görülmektedir. Avrupa Birliği örneğindeki taşıtan dayanışmasının, bu kapsamda incelenmesi gereklidir.

Uzlaşma sağlanamayan diğer iki ifade ise gemi ve liman kaynaklı operasyonel verimliliğin arttırılmasına yöneliktir. Bu konularda uzlaşma sağlanamaması, ilgili kantitatif çalışmaların yapılması gereğine işaret etmektedir.

Bu konuların küresel ve bölgesel karşılaştırmalarla tespiti, ülke içinde yurtiçi denizyolu yük taşımacılığında pazar potansiyelinin arttırılmasına yönelik önlemler alınırken değerlendirilmesi gereken öncelikli konudur.

Bu kapsam dahilinde, Türkiye'de yurtiçi denizyolu yük taşımacılığında pazar potansiyelinin geliştirilmesini amaç edinen araştırmalar artmalı ve özellikle kantitatif boyutta gerçekleştirilmelidir.

SONUÇ VE ÖNERİLER

Küreselleşen dünyada, ulusal denizcilik politikalarına yer olmadığı yönündeki görüşlerin aksine, halen pek çok ülkede ulusal denizcilik politikaları önemini korumaya devam etmektedir. Hatta 1990'lı yıllarla birlikte bölgesel işbirlikleri kapsamında değerlendirilmeye başlanan ulusal denizcilik politikalarının, kabuk değiştirmeye başladığı ve yakın zamanda AB örneğinde olduğu gibi bölgesel bir nitelik kazanacağı söylenebilir.

Yurtiçi denizyolu yük taşımacılığı pazarında arzın sınırlarını belirleyen kabotaj kısıtlamaları da aynı doğrultuda bölgeselleşmektedir. Bunun en önemli nedeni; engelleme ve kayırmacılık öngören ulusal kabotaj kısıtlamalarının, bölgesel işbirliklerinin temelini oluşturan serbest ticaret kavramı ile çatışmasıdır.

Bölgesel kıyı taşımacılığına ilişkin yasal çerçeve bulunmamasına karşın, Dünya Bankası desteği ile Orta Amerika Ortak Pazarı'nın *(Central American Common Market-CACM: Guatemala, Honduras, El Salvador, Nikaragua ve Kosta Rica),* her bir kıyısı için bölgesel kabotaj potansiyeli üzerine bir çalışma yapılmıştır. Benzer nitelikte, NAFTA ülkelerinden Kanada ve Meksika da ABD kabotaj yasaları kaynaklı kısıtlamaların NAFTA içi kıyı taşımalarına etkisini sorgulamaktadır

3577/92 sayılı tüzük ile üye ülkelerde yurtiçi denizyolu yük taşımacılığı hizmetlerinde liberalizasyon öngören AB, sadece AB armatörlerine sunum serbestisi tanımaktadır. Hollanda, Belçika ve İngiltere gibi, yurtiçi denizyolu yük taşımacılığını tümüyle liberalize etmiş üye ülkeler kapsam dışında bırakıldığında *(ki mevzuat birliği nedeni ile diğer AB ülkelerinin söz konusu pazarlarda rekabet şansı 3. ülkelere nazaran daha yüksektir),* Avrupa Birliğinde "Bölgesel Kabotaj" söz konusu tüzük ile hayat bulmuştur. Yunanistan'ın düzenli yolcu ve yük taşımaları ve adalar arasındaki taşımalarını Kasım 2004 itibariyle liberalize etmesi ile Avrupa Birliği'nde bölgesel kabotaj tam anlamıyla sağlanmış olacaktır.

Söz konusu tüzük aynı zamanda, AB'nin denizyolu ile taşınan mallar için uyguladığı gümrük rejimi ile birlikte ortak ulaştırma politikası kapsamında tutundurulmaya çalışılan, yakınyol deniz taşımacılığının yasal çerçevesini belirlemesi bakımından apayrı bir önem ifade etmektedir.

Zira; AB gayri safi hasılasının %10'unu oluşturararak ve 10 milyondan fazla insana istihdam sağlayarak 1.000 milyar euro değer yaratan ulaştırma sektörü, uyarı sinyalleri vermektedir. Karayollarında yaşanan sıkışıklık ve yoğunluk; çevresel sorunlar, kazalar ve hem ekonominin hem de kullanıcıların olumsuz etkilenmesi gibi sonuçlar doğurmaktadır. Eğer önlem alınmazsa 2010 itibariyle, bu sorunun maliyeti AB gayri safi hasılasının %1'ine tekabül edecek, bir diğer taraftan da merkezi pazar, uzak bölge bağlantıları zayıf kalacaktır.

Bu değerlendirmeler ışığında AB'de taşımacılık sistemleri arasında dengenin sağlanarak modlararası sistemlerin geliştirilmesi; hareketlilik hakkı saklı tutulurken, sıkışıklık ve yoğunlukla mücadele edilmesi ve hizmetlerde kalite ve güvenlik sağlanması 2010 Bayaz Kitapta belirlenen hedefler olarak yer bulmuştur.

Bu hedeflere ulaşmada yakınyol deniz taşımacılığı; sürdürülebilir hareketliliği sağlama yeteneği, çevre dostu ve güvenli bir taşımacılık sistemi olarak karayoluna alternatif olması, mevcut talepleri ve ekonomik gelişme kaynaklı gelecek talepleri karşılamasına imkan verebilecek kullanılmayan kapasitesi nedeniyle AB genişleme politikaları kapsamında AB'nin ekonomik bütünlüğünü güçlendirebilecek tek mod olarak görülmekte ve lojistik tedarik zincirlerini destekleyen, modlararası ulaştırma sistemlerine entegrasyonunun sağlanması için gerekli tüm önlemler alınmaktadır.

1999 yılında yayınladığı raporla; genişleme politikaları kapsamında yakınyol deniz taşımacılığının tartışmasız tutundurulması gerektiğini savunan Avrupa Komisyonu, 10 aday ülkenin AB'ye katılımından (1 Mayıs 2004) bir yıl önce Nisan 2003'te de politik önceliğe sahip bu modun yasal, teknik ve operasyonel açılardan tutundurulmasına yönelik bir eylem planı yayınlamıştır.

Bu eylem planının başarısının ilgili tüm tarafların ortak çabasına bağlı olduğunun altı çizilmektedir.Söz konusu eylem planı; her biri için sorumlular ve zaman planını da içeren, alt başlıklar altındaki 14 farklı eylemi kapsamaktadır ve 2004 itibariyle ilk yasal eylem olan IMO-FAL Yönetmeliği uygulamaya geçirilmiş ve üye ülkelerin limanlarına giren/çıkan gemilerin raporlanması için kullanılan 50 farklı bilgi formu, 5 adet standart form ile değiştirilmiştir.

Modlararası taşıma birimlerinin standardizasyonu, uyumlulaştırılması; yüksek sülfür dioksit (SO2) emisyonuna neden olan; deniz yakıtlarının sülfür içeriğinin MARPOL kapsamında düşürülmesi ve bu sayede yakınyol deniz taşımacılığının çevresel performansının arttırılması gibi diğer yasal eylemlerde ise çalışmalar sürdürülmektedir.

Hiç kuşkusuz bu yasal eylemler arasında en dikkat çekiçi olanlar;

- Karayolundan diğer ulaştırma sistemlerine yılda 12 milyar ton/km taşımanın kaydırılmasını amaçlayan ve 2003-2006 dönemi için 100 milyon euro tutarında bir bütçeye sahip olan Marco Polo programının uygulanması, ve
- Hedeflere ulaşmada anahtar niteliğinde bir teşebbüs olarak Marco Polo programından azami şekilde yaralanması öngörülen "Deniz Otoyolları"dır.

2010 Beyaz Kitapta da Trans-Avrupa Ağı Master Planı dahilinde gerçek deniz otoyolları inşa AB yakınyol deniz taşımacılığını canlandırmanın yolu olarak gösterilmektedir. Deniz otoyolları inşasının; limanlar, demiryolları ve iç su ağları arasında daha iyi bağlantıların tesisini ve liman hizmetlerinde iyileştirmeleri gerektireceği öngörüsünden hareketle; deniz otoyollarının Marco Polo programından azami şekilde yaralanması öngörülmektedir.

AB yardımıyla üye ülkelerin, uygun bir prosedür temelinde; altyapı, donanım ve lojistik sistemlerine destek vermeleri sağlanacaktır. Deniz otoyollarının geliştirilmesine verilen destek Marco Polo kriterlerine dayandırılmıştır ki; bu kriterler genel olarak, serbest rekabetin korunması ve AB yardımı sonrası projenin kendi ayakları üzerinde durmasının sağlanması gibi konulardır.

2003 Ekim ayında Komisyon Ten-T programının geliştirilmesi doğrultusunda hazırlanan AB kılavuzunu revize etmiştir. Söz konusu revizyon 2020 yılına kadar tamamlanması öngörülen 29 öncelikli proje içermektedir. Öncelikli projeler, "Avrupa Çıkarı" şeklinde sunulabilecek ve ilgili AB kaynaklarından fon kullanabilecektir. 21no'lu öncelikli proje, deniz otoyollarına ilişkindir. Bu öncelikli projenin bir parçası olarak deniz otoyollarının oluşturulması için önerilen dört bölge önerilmiştir.

Üçüncü bölge (Güneydoğu Avrupa Deniz Otoyolu) Türkiye'yi yakından ilgilendirmektedir. Adriyatik Denizi'ni, İspanya Denizi'ni ve Kıbrıs'ı da kapsamına

alarak Doğu Akdeniz'le birleştiren bu rotada coğrafi konum itibariyle çok uygun olmasına rağmen Türkiye bulunmamaktadır. Buna sebep olarak; müzakere sürecinin devam etmesinin yanında, Türkiye'nin kabotaj tekeli uygulaması, Marco Polo programının serbest rekabetin korunması yönündeki kriteri ile uyuşmazlık göstermesi sayılabilir.

AB müzakere sürecinde Türkiye'nin, limanlar ve demiryolları arasında daha iyi bağlantıların tesisini ve liman hizmetlerinde iyileştirmeleri öngören ve oldukça büyük bütçeli bir kaynakla bunu destekleyen Marco Polo programından, bölgesel deniz otoyolları geliştirilmesi kapsamında ne şekilde destek alabileceğinin araştırılması; tohumları yeni yeni atılan bu oluşumda; rotalar arasında kemikleşme yaşanmadan yerini alması için ne tür önlemlerin alınabileceğinin belirlenmesi gereklidir.

Ayrıca, belli başlı kıyısal ve denizci pek çok ülkede gözlenen kabotaj tekelinin tamamen kaldırılması ya da belirli aşamalarda liberalizasyonu kapsamındaki eğilimlerin sonuçları olarak ortaya çıkan; daha düşük navlun ücretleri, boş kapasitenin daha iyi kullanımı, daha sık hizmet, daha güçlü rekabet ve daha çok denizyolu yük taşımacılığı gibi faydaların Türkiye örneği için geçerliliğinin, ve doğuracağı sonuçların tespiti ve en uygun seçeneğin belirlenmesi amacıyla araştırmalar yapılmasına ihtiyaç vardır.

Bir diğer taraftan, yurtiçi denizyolu yük taşımaları için önemli potansiyele sahip Japonya, Şili, ABD, İngiltere ve Yunanistan'da egemen ulaştırma politikaları, coğrafi özellikler ve pazar özellikleri bakımından önemli farlılıklar gözlenmekle birlikte; söz konusu ülkelerde kıyıya paralel ve/veya ada-anakara hatlarında ro-ro ve feri taşımacılığı büyük öneme sahiptir ya da karayolundan denizyoluna yük ve yolcu taşımacılığında kayma gerçekleştirilebilmesi için potansiyel bir çözüm yolu olarak değerlendirilmektedir. Ayrıca yakınyol deniz taşımacılığı kavramı da bu ülkelerde giderek önem kazanmaktadır.

Japonya'da bir ada ülkesi olması dolayısıyla deniz taşımacılığı için çok uygundur ve sıkışık karayollarına ve uzun kıyı şeritlerine sahip pek çok ülke için örnek teşkil edecek nitelikte bir feribot ağına sahiptir. Japonya'da 100 km den uzak mesafelere taşıma gerçekleştiren her dört kamyondan biri feribot ağını

kullanmaktadır. 1995 yılı itibariyle Japonya'da ayrıca yurtiçi yük taşımalarında denizyolunun payı (ton/km) %43, karayolu payı ise %53 olarak gerçekleşmiştir.

4300 km uzunluğundaki kıyı şeridi ve sadece 180 km olan genişliği nedeni ile Şili yurtiçi denizyolu yük taşımacılığında büyük bir potansiyele sahip gibi görünse de, denizyolu Şili yurtiçi yük taşımalarındaki payı oldukça düşüktür (%3-5).

Amerika Birleşik Devletleri'nde ise yurtiçi yük taşımaları büyük oranda iç su yollarında, daha çok kuru yük bargeları ile gerçekleştirilmektedir. 2002 yılı itibariyle 1 milyar tonun üzerinde yurtiçi yük denizyolu kullanılarak taşınmıştır. Mevcut ABD kıyısal taşımacılık sisteminin oldukça sınırlı olması, yurtiçi taşımacılığa konu olan konteyner ve treylerlere hizmet verilememesine ve bu nedenle söz konusu yüklerin çoğunlukla kamyonlarla, büyük oranda da kıyıya paralel karayolları üzerinden taşınmasına neden olmaktadır.

Çok köklü bir denizcilik tarihine sahip bir ada ülkesi olan İngiltere'de; yurtiçi taşımaların ton bazında %82'si, ton/km bazında %63'ü karayolu ile yapılmaktadır. Denizyolu ise yurtiçi taşımalardan %7 (ton) ve %26 (ton/km) oranlarında pay almaktadır.

Yurtiçi denizyolu yük taşımalarında ulusal tekeli tümüyle kaldırmış olan İngiltere'de, 2002 yılı itibariyle, kıyısal ve tek liman taşımaları toplamında İngiltere Bayraklı gemilerle yapılan taşımaların payı %16,6 iken, yabancı bayraklı gemilerin bu taşımalardaki payı %83,4 olarak gerçekleşmiştir

Bünyesinde Yunanistan toplam alanının %19'unu oluşturan ve toplam nüfusunun %14'ünün yaşadığı 3.500 büyüklü küçüklü ada barındıran; 14.854 km kıyı şeridine sahip Yunanistan'da yurtiçi denizyolu taşımacılık hizmetleri; anakaradan-adaya, adadan-adaya ve anakaradan-anakaraya bağlantılarla kompleks bir ağ durumundadır.

Yunanistan mevcut kıyısal taşımacılık sistemi hem anakara hem de adada konumlanmış yaklaşık 200 liman ve 100 adaya hizmet veren 273 hattan oluşmaktadır. Bunların üçte birinde yılda 39 milyon yolcu (AB toplamının %30'u) ve 9 milyon araç, 128 ro-ro ve katamarandan hizmet almaktadır. Bunlara ek olarak; 100

yolcu taşıyan katamaranlar ve hidrofiller ile deniz uçağı benzeri 160 açık feribot daha kısa mesafelerde hizmet vermektedir.

Yurtiçi denizyolu yük taşımaları için önemli potansiyele sahip Japonya, Şili ve ABD'de, İngiltere ve Yunanistan'da egemen ulaştırma politikaları, coğrafi özellikler ve pazar özellikleri bakımından önemli farlılıklar gözlenmekle birlikte; söz konusu ülkelerde kıyıya paralel ve/veya ada-anakara hatlarında ro-ro ve feri taşımacılığı; büyük öneme sahiptir ya da karayolundan denizyoluna yük ve yolcu taşımacılığında kayma gerçekleştirilebilmesi için potansiyel bir çözüm yolu olarak değerlendirilmektedir. Ayrıca yakınyol deniz taşımacılığı kavramı da bu ülkelerde giderek önem kazanmaktadır.

Pek çok endüstrileşmiş ekonomi ile birlikte Türkiye'de de, temel sektörlerden (tarım ve madencilik) sanayi sektörüne bir kayma gerçekleştiğinden bu yana; daha uzun arz zincirleri özellikle yurtiçinde, bu gelişmeye daha uygun olan karayolu için, ulaştırma talebini arttırmıştır. Eş zamanlı olarak, karayolları ağı arzının gelişiminde de karayolu yük taşımacılığının ticari üstünlüğünü arttıran büyük ilerleme gözlenmiştir.

Ülkemizde kullanımdaki taşıt-km değerleri gelişmiş ülkelerle kıyaslandığında bu konuda ülkemizin doyma noktasının çok altında olduğu görülmektedir ancak karayolu trafiğinde ağır taşıtların payı gelişmiş ülkelerde %10 dolayında iken, ülkemizde bu oran %60'lara kadar çıkmaktadır.

Türkiye'de son beş (2000-2004) yılda ulaştırmanın kamu yatırımlarından aldığı pay yılda ortalama %23,8 olarak gerçekleşmiştir, söz konusu dönemde ulaştırma her yıl en çok kamu yatırımı alan sektör olurken, ikinci sırada ortalama %20,5 yatırım payı ile enerji sektörü yer almaktadır. Her yıl ulaştırma yatırımlarının yarısından fazlasının karayolu ve otoyol yapım ve bakım harcamaları için kullanıldığı ve karayolu taşımalarının Türkiye'nin toplam enerji tüketiminin %13,4'ünü (2002) oluşturduğu bir arada düşünüldüğünde; çevre kirliliği, gürültü, trafik kazaları, sıkışıklık, yaşam alanlarının tahribi vb. sosyal maliyetlerinin yanısıra, karayolu taşımaları kaynaklı ekonomik maliyetlerin ne denli yüksek olduğu ortaya konmaktadır.

21. yüzyılın başında, ulaştırma politikalarının, 20. yüzyıl politik düşüncesine egemen olan eski "hesapla ve tedarik et" yaklaşımından farklı olma zorunluluğu vardır. Bu nedenle sürdürülebilir ulaştırma kavramı, özelikle ulaştırma talebinin hızla arttığı bölgelerde karayolu taşımaları kaynaklı sosyal ve ekonomik maliyetlere çözüm niteliğinde önem kazanmaya devam edecektir.

Genellikle sanayileşmiş ve turizm alanında gelişmiş kentlerimizi birbirine bağlayan ana güzergahlar üzerinde karayolu talebinin daha hızla arttığı gözlenmektedir. Ülke nüfusunun %50,9'unun kıyı illerimizde yaşadığı ve ülke GSYİH'nın %63,8'inin yine bu illerde üretildiği göz önüne alındığında yurtiçi taşımalarda denizyolunun varolan potansiyeli değerlendiremediği söylenebilir.

Denizyolu için tamamlayıcı taşımacılık modu olarak Türkiye'de demiryolları incelendiğinde, uzun yıllardır yeni demiryolu yatırımları yapılamaması nedeniyle mevcut sistemin, gelişen sosyo-ekonomik yapıya bağlı olarak oluşan talebe cevap veremediği; teknik ve altyapı standartlarının düşük olması nedeniyle de; alternatif ulaşım sistemlerine göre hız yönünden dezavantajlı durumda olduğu görülmektedir.

Her ne kadar; Ağustos 2003 tarihinde liman gemi hizmet tarifelerinde yapılan indirimler ve Ocak 2004 itibariyle gemilere verilen yakıtın ÖTV tutarının sıfıra indirilmesi, Türkiye'de yurtiçi taşımacılık açısından devrim niteliğinde kararlar olarak yankı bulsa da, ÖTV indiriminin yansımaları IDO, TDI ve TURYOL yolcu bileti fiyatlarında %40'lara varan oranlarda indirimle, kendini hemen gösterirken; yurtiçi yük taşımacılığında etkileri bu hızda yansımamıştır. Ayrıca bu teşviklerin yurtiçi denizyolu yük taşımalarına hangi vadede ne şekilde yansıyacağı konusunda da net bir görüş yoktur.

Denizyolu taşımacılık hizmetinin maliyetini düşürmeye dayalı bu teşviklerin tek başına, karadan denize yük kaymasına yol açmayacağı açıktır.

Türkiye'de, yurtiçi denizyolu yük taşımaları toplam yurtiçi taşımalardan ancak %3'lük bir pay alabilmektedir. Yükleme limanları itibariyle yurtiçi denizyolu yük taşımalarına bakıldığında, kabotajda ağırlıklı ham petrol ve petrol ürünleri taşımalarının önemli bir yansıması olarak; 2001 yılında yurtiçi yüklemelerin %72,8'i İzmit, Aliağa ve Botaş olmak üzere üç limanda gerçekleştirilmiştir. Boşaltma

limanları itibariyle yurtiçi denizyolu yük taşımalarına bakıldığında ise, 2001 yılında yurtiçi boşaltmaların %53,5'inin İstanbul, İzmit, Mersin ve Aliağa'da gerçekleştirildiği görülmektedir. Özellikle başlıca ithalat/ihracat limanlarında kabotaj yükü yükleme-boşaltmasının gerçekleştirileceği gümrüksüz yer ve sahalara ihtiyaç vardır.

2002 yılı itibariyle Türk Deniz Ticaret Filosu'nun kompozisyonuna bakıldığında ise 5,0 milyon dwt ile toplam tonajın %58'ini dökme yük gemilerinin oluşturduğu görülmektedir. Geriye kalan kısmın %19,1'ini tankerler, %14,4'ünü kuru dökme yük %4,9'unu, konteyner, %2,6'sını Ro-Ro gemileri oluşturmaktadır. Türk Deniz Ticaret Filosu kendini yenileyememeye bağlı olarak küçülmektedir, özellikle Türkiye'nin yurtiçi ve yakınyol denizyolu yük taşımaları için uygun tonajları temsil eden 150-1.499 dwt ve 1.500-5.999 dwt aralıklarındaki filo gençleştirilmelidir.

Bu zamana, kadar politika belirleyicileri tarafından göz ardı edilen denizyolu taşımacılığı, artık karayolları kaynaklı sorunlar için büyük potansiyele sahip bir çözüm yolu ve politik hedefler dahilinde bir güç unsuru olarak görülmelidir.

Bu çalışmada konu ile ilgili olarak yapılan Delphi araştırmasında; yurtiçi denizyolu yük taşımacılığını tutundurmaya yönelik faaliyetlerin; ilgili tarafların koordinasyonu sağlanarak hem hizmet sağlayıcılar hem de hizmet kullanıcılara yönelik olarak geliştirilmelidir. Devletin bu sürecin hazırlanmasında etkin rol oynaması ve ilgili tüm tarafların katılımını sağlaması başarı için oldukça önemli bir unsur olarak kendine yer bulmaktadır.

Politik/yasal ve sosyal/kültürel çevre, yurtiçi denizyolu yük taşımacılığında pazar potansiyeli üzerinde doğrudan etkili olan diğer faktörleri olarak önem arz etmektedir. Devlet, ulusal ulaştırma politikaları ve yasal düzenlemeler ile, tarihin mirası olarak nitelendirilebilecek; mevcut ulaştırma altyapısı, endüstriyel bağlantılar, üretim-tüketim merkezlerinin konumları ve uzaklıkları, ve tüm bunlara bağlı olarak oluşan mevcut arz-talep dengelerinin ve alışkanlıklarının şekillenmesinde büyük oranda etkili olmuştur ve olmaya devam edecektir. Türkiye'de yurtiçi denizyolu yük taşımacılığının tutundurulması için ulaştırma politikaları bu yönde geliştirilmeli ve yasal çerçeve tekrar gözden geçirilmelidir.

Denizyolu yük taşımacılığının artan kapıdan kapıya taşıma talebine cevap verebilmesi için çoklu taşımacılık sistemlerinin bir parçası haline getirilmesi gereklidir. Türkiye'de denizyolu taşımacılığının çoklu taşımacılık sistemlerine uyumu, ancak terminal ve gemi yatırımların bu yönde gerçekleştirilmesi ile sağlanabilir. Denizyolu taşımalarının liman ve ön-son taşıma ayaklarında da maliyet, zaman düşürücü niteliğe kavuşturulması için çoklu taşımacılığın gereklerinin yerine getirilmesi önem kazanmaktadır.

Küçük hacimler için sık taşıma taleplerine cevap verecek düzenli hat hizmeti oluşturulmalıdır. Denizyolu taşımacılık hizmeti; belirlenmiş hatlarda yapılan fizibilite etüdleri sonucunda, bu hatlarda uygun denizyolu taşımacılık hizmetinin şartları sağlanarak özendirilmelidir. Belirlenmiş hatlarda ro-ro ferileri ve konteyner gemileri için ayrı ayrı fizibilite etüdleri yapılmalıdır.

Devlet; ilgili kamu kurumları, denizcilik sektörü ve üniversiteler arasında işbirliği oluşmasını sağlayarak, yurtiçi denizyolu yük taşımacılığının gelişimi için projeler üretilmesini teşvik etmelidir.

Türkiye'de denizcilik bir kültür olarak kendine yavaş yer bulmaktadır; bu nedenle sosyal boyuttaki etkisi uzun vadede yüksek olacak nitelikli tanıtım şarttır.

Denizciliğin uluslararası niteliği ve küreselleşme ile birlikte değerlendirildiğinde, Türkiye için, yurtiçi denizyolu yük taşımacılığı ulusal hedeflere ulaşmada büyük önem taşımaktadır.

KAYNAKLAR

Abdel-Fattah, N. M. (1997). Road Freight Privatization in Egypt. A Comparative analysis with Great Britain and Hungary. Unpublished PhD. Thesis, University of Plymouth.

Akten, N. ve Gönençgil, B. (2004). Türk Deniz Kabotajı Avrupa Birliği'ne Hazır mı?. Türk Denizcilik Gücü Sempozyumu. İstanbul.

Aybay, G. (2000). Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu'nun İrdelenmesi. Denizatı Dergisi.

Baird, A. ve Hoffmann, J. ve Wilmsmeier, G. (2002). The Chilean Maritime Highway. IAME Annual Conference Proceedings. Panama.

Breuillet, G. A. ve Harding, A. ve West, R. (2002). The Potential for Regional Cabotage in Central America. IAME Annual Conference Proceedings. Panama.

Canbolat, İbrahim S. (2002). Avrupa Birliği Uluslarüstü Bir Sistemin Tarihsel, Teorik, Kurumsal, Jeopolitik Analizi ve Genişleme Sürecinde Türkiye ile İlişkiler. Alfa Yayınları. İstanbul.

CEC (Comission of the European Communities). (1995). Commission Communication of 5 July 1995 on the Development of Short-Distance Transport by Sea in Europe: Outlook and Challenges. COM (95) 317 final.

CEC (Comission of the European Communities). (1999). Commission Communication of 29 June 1999 on the Development of Short Sea Shipping in Europe: A Dynamic Alternative in a Sustainable Transport Chain. 2nd Two-Yearly Progress Report. COM (99) 317 final.

CEC (Comission of the European Communities). (2001). White Paper European Transport Policy for 2010: Time to Decide. Luxemburg.

CEC (Comission of the European Communities). (2002). 4th Report on the Implementation of Council Regulation 3577/92 Applying the Principle of Freedom to Provide Services to Maritime Cabotage 1999-2000. COM(2002) 203 Final. Brussels.

CEC (Comission of the European Communities). (2003). Commission Communication of 7 April 2003 on the Programme for the Promotion of Shortsea Shipping. COM (2003) 155 final.

CEC (Comission of the European Communities). (2004a). Commission Communication of 02 July 2004 on Short Sea Shipping. COM (2004) 453 final.

CEC (Comission of the European Communities). (2004b). Annex to the Commission Communication of 02 July 2004 on Short Sea Shipping. SEC (2004) 875.

CEC (Comission of the European Communities). (2004c). Enlargement and European Union Transport Policy. Challenges and Benefits for the New Member States in the Field of Transport.

Cerit, A. G. (2001). Promotion of Maritime Transport for Domestic Shipping: A Model for Turkey. IAME Annual General Meeting. Hong Kong.

Cerit, A.G., & Güler, N. (1998). Denizcilik Sektörü ve Pazar Yönlü Stratejik Planlama Yaklaşımı. Çağdaş Denizcilik Stratejileri: İşletme Yönetimi Yaklaşımı Dokuz Eylül Üniversitesi Deniz İşletmeciliği Ve Yönetimi Yüksekokulu. Dokuz Eylül Yayınları: İzmir.

CI (Containerization International). (2002a). Cabotage Conundrum. S. 53-55.

CI (Containerization International). (2002b). Upheaval in Brazil's Cabotage Trade by Robert Ward. Erişim: 07.03.2004 http://www.cionline.co.uk/news/showNews.asp?News_ID=10157&st=cabo..

CI (Containerization International). (2003a). NZ Manufacturers Decry Cabotage Return by Dale Crisp. Erişim: 07.03.2004 http://www.cionline.co.uk/news/showNews.asp?News_ID=11716&st=cabo..

CI (Containerization International). (2003b). Government Mulls Barriers for NZ Coastal Trade by Dale Crisp. Erişim: 07.03.2004 http://www.cionline.co.uk/news/showNews.asp?News_ID=10688&st=cabo..

CI (Containerization International). (2003c). Brazilian cabotage JV set to launch in July by Lise Alves, Robert Ward. Erişim: 07.03.2004 http://www.cionline.co.uk/news/showNews.asp?News_ID=11020&st=cabo..

CI (Containerization International). (2003d). Korea axes transhipment cargo charges by Harry Heo. Erişim: 07.03.2004 http://www.cionline.co.uk/news/showNews.asp?News_ID=11817&st=cabo..

CI (Containerization International). (2003e). Regional Rewiev: Australia & New Zealand. September. Informa Group Publication.

CI (Containerization International). (2004a). Pressure Put on Mercosul in Brazil. Erişim: 07.03.2004 http://www.ci-online.co.uk/archive/view.asp?ID=36467&sc=cabotage

CI (Containerization International). (2004b). Foreign Carriers Enter Korean Cabotage Market by Harry Heo, Victoria Roberts. Erişim: 07.03.2004 http://www.cionline.co.uk/news/showNews.asp?News_ID=12700&st=cabo..

CI (Containerization International). (2004c). 'Motorways of the sea' have too few exits says short-sea shipping group by Victoria Roberts. Erişim: 07.03.2004 http://www.cionline.co.uk/news/showNews.asp?News_ID=11858&st=cabo..

Cleghorn, G. (2001). Cabotage (Reservation) The New Zealand Experience Without It. Santiago De Chile Seminario Internacional Puertos.

Çağlar, Erol (2004). Deniz Ticaret Odası İzmir Şube Müdürü. İzmir. Görüşme: 22.06.2004.

Çalık, A. (1997). Kabotaj Kanunu Bakımından Boş Konteyner Taşıması. Deniz Hukuku Dergisi.

Dalkanat, Mehmet Cenk. (2001). Avrupa Birliği Giriş Sürecinde Türkiye'nin Deniz Kabotaj Taşımacılığı. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

DfT (UK Department for Transport). (2003a). Waterborne Transport in the United Kingdom 2002. Transport Statistics Bulletin. UK.

DfT (UK Department for Transport). (2003b). Focus on freight. Transport Statistics Bulletin. UK.

DİE (Devlet İstatistik Enstitüsü). (2000). Deniz Taşıtları ve Denizyolu Taşıma İstatistikleri 1998. DİE Matbaası Ankara.

DİE (Devlet İstatistik Enstitüsü). (2001). Deniz Taşıtları ve Denizyolu Taşıma İstatistikleri 1999. DİE Matbaası Ankara.

DİE (Devlet İstatistik Enstitüsü). (2002a). Türkiye İstatistik Yıllığı. Ankara.

DİE (Devlet İstatistik Enstitüsü). (2002b). Deniz Taşıtları ve Denizyolu Taşıma İstatistikleri 2000. DİE Matbaası Ankara.

DİE (Devlet İstatistik Enstitüsü). (2003). Deniz Taşıtları ve Denizyolu Taşıma İstatistikleri 2001. DİE Matbaası Ankara.

DNM (Denizcilik Müsteşarlığı). (2004). Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğü (EBİM). Türk Limanlarından Yapılan Yükleme ve Boşaltma Faaliyetlerinin Madde Cinlerine Göre Dağılımı. İstatistik (1990-2001 dönemi için).

DNM (Denizcilik Müsteşarlığı). (2004). İstanbul Bölge Müdürlüğü TUGS'ne Kayıtlı Gemilerin Türk Bayrağı, Yabancı Bayrak Dağılımı.

DPT (Devlet Planlama Teşkilatı). (1991). Avrupa Topluluğu İç Pazarına Uyum Çalışmaları İç Pazar Çerçevesindeki Topluluk Mevzuatı ve Mukabil Türk Mevzuatının Karşılaştırılması, Ulaştırma Yeni Teknoloji ve Hizmetler. DPT Yayınları. Ankara.

DPT (Devlet Planlama Teşkilatı). (2001a) Ulaştırma Özel Ihtisas Komisyonu Raporu. Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı. Ankara.

DPT (Devlet Planlama Teşkilatı). (2001b). Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Deniz Ulaştırması Alt Komisyon Raporu. Ankara.

DPT (Devlet Planlama Teşkilatı). (2001c). Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Demiryolu Ulaştırması Alt Komisyon Raporu. Ankara.

DPT (Devlet Planlama Teşkilatı). (2001d). Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Karayolu Ulaştırması Alt Komisyon Raporu. Ankara.

DPT (Devlet Planlama Teşkilatı). (2003). Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı 2004 Yılı Programı.

DPT (Devlet Planlama Teşkilatı). (2004a). 4. İzmir İktisat Kongresi Ulaştırma Grubu Sunuş Metni. Mayıs.

DPT (Devlet Planlama Teşkilatı). (2004b). 4. İzmir İktisat Kongresi Ulaştırma Grubu. Denizyolu Ulaştırması Raporu. Mayıs.

DPT (Devlet Planlama Teşkilatı). (2004c). 4. İzmir İktisat Kongresi Demiryolu Ulaştırma Grubu. Ulaştırması Raporu. Mayıs.

DPT (Devlet Planlama Teşkilatı). (2004d). 4. İzmir İktisat Kongresi Ulaştırma Grubu. Karayolu Ulaştırması Raporu. Mayıs.

DPT (Devlet Planlama Teşkilatı). (2004e). Kamu Yatırımlarının Sektörlere Göre Dağılımı. http://www.dpt.gov.tr/kamuyat/sektorozet.html. Erişim: 06.06.2004

DPT (Devlet Planlama Teşkilatı). (2004f). Yurtiçi Yük Taşımalarının Ulaştırma Sistemlerine Göre Dağılımını Gösteren İstatistikler. Ankara.

Dougal, C. (2002). A Generalized Cost Methodology for Short-Sea Shipping Preliminary Evidence from Three Economic Impact Studies. IAME Annual Conference Proceedings. Panama.

DTO (Deniz Ticaret Odası). (1993). Deniz Sektörü Raporu 1992. İstanbul.

DTO (Deniz Ticaret Odası). (2003). Deniz Sektörü Raporu 2002. İstanbul.

DTO (Deniz Ticaret Odası). (2004). Limanlara Demiryolu Bağlantısı Sağlanacak. Deniz Ticareti Dergisi. Mart. S.34-38.

Encarta. (2004). Microsoft Encarta Reference Library 2003.

European Economic Community (EEC). (1992). Council Regulation No 3577/92 of 7 December 1992 Applying the Principle of Freedom to Provide Services to Maritime Transport within Member States (Maritime Cabotage). Official Journal L. 364, 12.12.1992.

Eurostat. (2003). European Energy and Transport in Figures Statistical Pocket Book 2003.

Eurostat. (2004a). Maritime Transport of Goods and Passengers 1997-2002. ISSN 1562-1324. Catalogue number: KS-NZ-04-008-EN-N. © European Communities.

Eurostat. (2004b). Trade in Goods with Candidate Countries with Mode of Transport 1997-2002. ISSN 1562-1324. Catalogue number: KS-NZ-04-002-EN-N. © European Communities.

Fairplay. (2003a). US Cabotage Wins Support. Volume 348, Issue 6231, 9.

Fairplay. (2003b). Cabotage Fillip for MUA. Volume 348, Issue 6238, 24.

Fairplay. (2003c). China Relaxes Cabotage for Empties.. Volume 348, Issue 6233,9.

Fairplay. (2003d). Short-Sea Wins New Friends. Volume 348, Issue 6236, 9.

Fairplay. (2004a). Cabotage: Greeks Defy EC. Volume 350, Issue 6258. 6-7.

Fairplay. (2004b). Italians Launch Rival "Sea Motorway" Plan. Volume 350. Issue 6259. 18.

Fairplay. (2004c). Ro-Ro to Liverpool. Volume: 350, Issue 6262. 33.

Fairplay. (2004d). Size Matters Europe's Super-Fleet Prepares for World Domination. Volume 350. Issue 6274. 16-21.

Frankel, E. G. (2004). Rules and Economic Impact of U.S. Cabotage (Jones Act) Laws. IAME Annual Conference Proceedings. 1242-1254. İzmir.

Goulielmos, A. M. (1997). A Critical Rewiev of Contemporary Greek Shipping Policy 1981-1996. Journal of Transport Policy. Vol 4. No 4. 247-255.

GreeceNow. (2004). Greece Opens Ferry Market to Foreign Competition. Erişim: 25.07.2004
http://www.greece.gr/BUSINESS/Shipping/Greeceopens.stm

Hoffmann, J. (2001). Maritime Cabotage Services: Prospects and Challenges. ECLAC. Bulletin FAL. Issue: 183.

JICA ve DLH. (2000a). Türkiye Cumhuriyeti Ulusal Liman Gelişim Master Planı (Ulimap) Çalışması Nihai Rapor (Özet). Ankara.

JICA ve DLH. (2000b). Final Report the Study on the Nationwade Port Development Master Plan in the Repuplic of Turkey. Ankara.

KGM (Karayolları Genel Müdürlüğü). (2003a). Karayolu Ulaşım İstatistikleri 2002. Program ve İzleme Dairesi Başkanlığı, Ulaşım ve Maliyet Etüdleri Şubesi Müdürlüğü. Ankara. Kasım.

KGM (Karayolları Genel Müdürlüğü). (2003b). Trafik ve Ulaşım Bilgileri 2002. Program ve İzleme Dairesi Başkanlığı, Ulaşım ve Maliyet Etüdleri Şubesi Müdürlüğü. Ankara. Temmuz.

Kiantoupampouki, A. (1992). Comparative Maritime Law. Tulane University School of Law.

Kinnear, Thomas C. ve Taylor, James R. (1995). Marketing Research: An Applied Approach. McGraw-Hill. 5th Edition.

Korkmaz, Rıza Mehmet (2004). Gümrük Muhafaza Genel Müdür Yardımcısı. Ankara. Görüşme: 28.04.2004.

Kotler, Philip ve Armstrong, Gary. (2003). Principles of Marketing. Prentice-Hall International Editions. USA.

Lehmann, Winer. (1991). Analysis for Marketing Planning. Richard D. Irwin, Inc.: 2nd.Edition. Boston.

Lekaku, M., & Papandreou, N., & Stergiopoulos, G. (2002). Setting Foundations for Coastal Shipping Policy: The Case of Greece. IAME Annual Conference Proceedings. Panama.

Lloyd List. (2004). France and Spain Plan Joint Atlantic Sea Motorway by Andrew Spurrier. 18.02.2004.

Lombardo, G. A. (2004). Short Sea Shipping: Practices, Opportunities and Challenges. Transportgistics White Paper Series.

Maliye Bakanlığı. (2004). Yıllık Ekonomik Rapor 2003. Ankara

MARAD (1990). By The Capes Around The World: A Summary Of World Cabotage Practices.http://www.marad.dot.gov/publications/index.htm.Erişim:07.03.04.

MARAD (1996). Domestic Shipping. Erişim: 07.03.2004. http://marad.dot.gov/Publications/PDF/domestic_shipping.htm

MARAD (2000). Water Transportation Trends and Forecasts. Erişim: 07.03.2004. http://marad.dot.gov/Publications/pubs.html

MARAD (2003). US Waterborne Freight. Erişim: 07.03.2004. http://marad.dot.gov/Publications/index.html

Mattos, J. C. S., ve Acosta, M. J. (2002). Maritime Transport Liberalization and the Challenges Further Its Implementation in Chile. IAME Annual Conference Proceedings. Panama.

Matsuo, T., Tsuruta, S., Kurokawa, H. (2001). A Study on The Activation of Freeyboat Transportation and The Countermeasure to the Global Environmental Problem in Japan. IAME Annual Conference Proceedings. Panama.

MCFT (Maritime Cabotage Task Force). (2000). Learning About Cabotage. Erişim: 07.04.2004. http: //mctf.com/facts.html.

Meydan Larousse. (1971). Büyük Lugat ve Ansiklopedi. Meydan Yayınevi. İstanbul.

MFL (Maritime Logistics, Forwarding). (2004). Denizcilik Sektörüne Yakıt Dopingi. Ocak.

Mitchelll, V. W. ve McGoldrick P. J. (1994). The role of Geodemographics in Segmenting and Targeting Consumer Markets: A Delphi Study. European Journal of Marketing. Vol.28.

NPWI (National Ports and Waterways Institute), Louisiana State University. (2000). High Speed Ferries and Coastwise Vessels, Evaluation of Parameters and Markets for Application.

Odeke, Ademuni. (1988). Shipping in International Trade Relations. Avebury: England.

Özer, Didem. (2001). Analysis of the Turkish Third Party Logistics Providers. Yayınlanmamış Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Yüksekokulu, İzmir.

Özer, Didem. (2003). Yakınyol Düzenli Hat Taşımacılığı: Akdeniz'de Türkiye İçin Konumlandırma Stratejileri Açısından Bir Analiz. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.

Paixao, A. C., ve Marlow, P. B. (2001). A Review of the European Union Shipping Policy. Journal of Maritime Policy and Management. Vol:28, No:2, 187-198.

Pınar, Cengiz. (1969). Pazarlama Araştırması. Ege Üniversitesi Yayınları: İzmir.

Pizzolante, J. A. S. (2002). Cabotage in the Andean Community: The Rebirth of the Merchant Marine. IAME Annual Conference Proceedings. Panama.

Psaraftis, H. N., ve Papanikolaou, A. D. (1993). Impact of New Technologies on shortsea Shipping in Greece. European Shortsea Shipping: Proceedings From First European Research Roundtable Conference on Shortsea Shipping. Editörler: Wijnolst, Ir.N., & Peeters, C., & Liebman P. Lloyd's Of London Press Ltd.:London UK.

Power, V. (1992). EC Shipping Law. Lloyd's London of Press Ltd. London.

Raghuram, G. (2001). Integrating Coastal Shipping With The National Transport Network In India. IAME Annual General Meeting. Hong Kong.

Raghuram, G. (2004). Integrating Coastal Shipping With The National Transport Network In India. IAME Annual General Meeting. İzmir.

Roder. (2003). Kıyıya Paralel Ro-Ro'nun Önü Açılıyor. Aralık.

Rowlinson, M., ve Wixey, S. (2002). The Politics and Economics of Coastal Shipping. IAME Annual Conference Proceedings. Panama.

Italy SSPC (Short Sea Promotion Center). (2004). Official web site. Erişim: 07.03.2004 http://www.shortsea.it/ome/eng/servizi/autostrade.html

Saldanha, J. ve Gary, R. (2002). The Potential for British Coastal Shipping in a Multimodal Chain. Journal of Maritime Policy and Management. Vol:29, No:1, 77-92.

Sletmo, G. K. (2002a). The Rise and Fall of National Shipping Policies. The Handbook of Maritime Economics and Business. Costas Th. Grammenos (Editör), 471-494. Informa Publishing: London, UK.

Sletmo, G. K. (2002b). National Shipping Policy and Global Markets: A Retrospective for the Future. IAME Annual Conference Proceedings. Panama.

SMT (Slovenia Ministry of Transport Maritime Office). (2004). Short Sea Shipping. Erişim: 05.05.2004. http://www.sigov.si/mpz/4pod/4/a9p.html

Stanton, William J. Ve Etzel, Hichael J. Ve Walker, Bruce J.. (1994). Fundamentals of Marketing. McGRAW-HILL Inc. Tenth Edition. USA.

TCDD. (1997). İstatistik Yıllığı 1992-1996. Ajans-Türk Basın Basım A.Ş. Ankara.

TCDD. (2000). İstatistik Yıllığı 1995-1999. Aydoğdu Ofset. Ankara.
TCDD. (2003). İstatistik Yıllığı 1998-2002. Gözde Yayıncılık. Ankara.

TCDD. (2004). İstatistik Yıllığı 1997-2003 (Henüz Yayınlanmamıştır.)

TCDD HDB (Hareket Dairesi Başkanlığı). (2004). 2003 Yılı Yük Taşıma İstatistikleri. Vagon Planlama ve Re-partisyon Şubesi. Mart.

TDK (Türk Dil Kurumu). (1974). Türkçe Sözlük. Bilgi Basımevi. Ankara.

Transport. (2004). ÖTV Deniz Taşımacılığını %42 Ucuzlattı. Ocak.

Tuna, O. ve Özer. D. (2002). Pazarlama Faaliyetlerinde Etkinliğin Sağlanmasında Üçüncü Taraf Lojistik Hizmetlerinin Rolü: Türkiye'ye Yönelik Bir Delphi Çalışması. Afyon Kocatepe Üniversitesi 7. Ulusal Pazarlama Kongresi. Afyon.

UBAK (Ulaştırma Bakanlığı). (2004). Gerçekleştirilen Faaliyetler: Denizcilikte Sessiz Devrim. Erişim: 02.02.2004. http://www.ubak.gov.tr/tr/orta/dsd/htm.

Ünal, Leyla. (2004). Karayolları Genel Müdürlüğü Ulaşım ve Maliyet Etüdleri Şube Müdürü. Ankara. Görüşme: 27.04.2004.

Yercan, F. (1998). Avrupa Birliği'nin Ortak Ulaştırma Politikası İçinde Denizciliğin Yeri. Çağdaş Denizcilik Stratejileri: İşletme Yönetimi Yaklaşımı. Dokuz Eylül Üniversitesi Deniz İşletmeciliği ve Yönetimi Yüksekokulu. 19-23. Dokuz Eylül Yayınları: İzmir.

Yong, Y. W. Ve Keng K. A. Ve Leng, T. L: (1989). Adelphi Forecast for the Singapore Industry: Future Scenario and Marketing Implications. International Marketing Review. Vol.6-3.

Resmi Gazeteler:

Resmi Gazete Tarihi: 21 Aralık 1999. Resmi Gazete Sayısı:239131. Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu ile 491 Sayılı Kanun Hükmünde Kararnamede Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun

Resmi Gazete Tarihi: 16 Temmuz 2003. Resmi Gazete Sayısı:25170. Türk Uluslararası Gemi Siciline ve Milli Gemi Siciline Kayıtlı, Kabotaj Hattında Münhasıran Yük ve Yolcu Taşıyan Gemilere, Ticari Yatlara, Hizmet ve Balıkçı Gemilerine Verilecek Yakıtın Özel Tüketim Vergisi Tutarının Sıfıra İndirilmesine İlişkin Bakanlar Kurulu Kararı

Resmi Gazete Tarihi:7 Kasım 2003. Resmi Gazete Sayısı:25282. Türkiye Limanları ve İskeleleri Arasında Deniz Taşıtlarıyla Yapılan Yükleme, Taşıma ve Boşaltmalarda Gümrük Gözetim ve Denetimi Usul ve Esaslarına İlişkin Tebliğ

Ek 1: 3577/92 Sayılı Tüzüğün Yürürlüğe Giriş Tarihinden Önce İmzalanmış Olan Kamu Hizmeti Kontratları

Country	Route/area	Start date	Duration	Expiry date	Comments
Denmark	Assens-Baago	1/1/01	5 years	31/12/05	Operated by Assens-Baago Faergen A/S - Remuneration: 1.578.690 DKK/year
	Boyden – Fyndshav	1/5/98	5 years	30/4/03	Operated by Scandlines Sydfynske A/S - Remuneration: 11.613.552 DKK/year
	Spodsbjerg – Tars	1/4/00	5 years	31/3/05	Operated by Scandlines Sydfynske A/S - Remuneration: 7.918.669 DKK/year
	Faaborg-Bjorno Faaborg-Lyo-Avernako	1/1/01	5 years	31/12/05	Operated by Bjorno Faergen – Remuneration 1.000.000 DKK/year Operated by O-Faergen A/S – Remuneration 3.200.000 DKK/year
	Stryno-Rudkobing	1/1/01	5 years	31/12/05	Operated by Stryno-Rudkobing Faergefart A/S - Remuneration: 2.141.000 DKK/year
	Marstal-Birkholm	1/1/01	5 years	31/12/05	Operated by Gustav Anneberg Jensen - Remuneration: 310.000 DKK/year
	20 routes to 26 islands				These routes are, in most cases, run by local authorities
	2 additional routes to Samsø Sjaelland: Jylland: 1 routes to Havnso.	30/11/98 1/1/01 1/7/01	5 years 3 years 5 years	1/12/03 1/12/03 30/6/06	Operated by Samsø Linien ApS Remuneration: 16.304.220 DKK/year Remuneration: 13.000.000 DKK/year Four ferries
Finland	Southwestern archipelago				14 vessels involved
France	Mainland – Corsica (various routes)	31/12/1976 1/01/02	25 years 5 years	31/12/01 31/12/06	Operated by SNCM-CMN. Public service contract Marseilles-Corsica (operator: SNCM/CMN remuneration: FF 414 millions) & light public service obligations Nice-Corsica and Toulon-Corsica.
	Atlantic coast				Finistère – 4 islands, Morbihan – 6 islands, Loire Atlantique – 1 island, Charente maritime – 1 island.

(Kaynak: CEC, 2002)

Country	Route/area	Start date	Duration	Expiry date	Comments
Denmark	Assens-Baago	1/1/01	5 years	31/12/05	Operated by Assens-Baago Faergen A/S - Remuneration: 1.578.690 DKK/year
	Boyden – Fyndshav	1/5/98	5 years	30/4/03	Operated by Scandlines Sydfynske A/S - Remuneration: 11.613.552 DKK/year
	Spodsbjerg – Tars	1/4/00	5 years	31/3/05	Operated by Scandlines Sydfynske A/S - Remuneration: 7.918.669 DKK/year
	Faaborg-Bjorno Faaborg-Lyo-Avernako	1/1/01	5 years	31/12/05	Operated by Bjorno Faergen – Remuneration 1.000.000 DKK/year Operated by O-Faergen A/S – Remuneration 3.200.000 DKK/year
	Stryno-Rudkobing	1/1/01	5 years	31/12/05	Operated by Stryno-Rudkobing Faergefart A/S - Remuneration: 2.141.000 DKK/year
	Marstal-Birkholm	1/1/01	5 years	31/12/05	Operated by Gustav Anneberg Jensen - Remuneration: 310.000 DKK/year
	20 routes to 26 islands				These routes are, in most cases, run by local authorities
	2 additional routes to Samsø Sjaelland: Jylland: 1 routes to Havnso.	30/11/98 1/1/01 1/7/01	5 years 3 years 5 years	1/12/03 1/12/03 30/6/06	Operated by Samsø Linien ApS Remuneration: 16.304.220 DKK/year Remuneration: 13.000.000 DKK/year Four ferries
Finland	Southwestern archipelago				14 vessels involved
France	Mainland – Corsica (various routes)	31/12/1976 1/01/02	25 years 5 years	31/12/01 31/12/06	Operated by SNCM-CMN. Public service contract Marseilles-Corsica (operator: SNCM/CMN remuneration: FF 414 millions) & light public service obligations Nice-Corsica and Toulon-Corsica.
	Atlantic coast				Finistère – 4 islands, Morbihan – 6 islands, Loire Atlantique – 1 island, Charente maritime – 1 island.

(Kaynak: CEC, 2002)

Ek 1: (Devam)

Country	Route/area	Start date	Duration	Expiry date	Comments
Germany	Lower Saxony (5 routes)	1/01/1997	15	31/12/2011	No tender.
Greece	Ministry of Aegean 31 routes		1 year		Frequency: up to 8 times a week. Remuneration: From GRD 35 000/year to GRD 9500.000year
	Ministry of Merchant Marine 11 routes		1 year		Frequency: up to once a day. Remuneration: From GRD 420 000/month to GRD 2 550 000/month
Italy	19 National routes 11 to Sardinia 6 to Sicily 2 to Sardinia & Sicily			31/12/08	
	46 Local routes to Islands				
Ireland			1 to 4 years		The services are tendered.
Portugal	Mainland Portugal to Madeira and Azores		Continuity of the service must be guaranteed for at least one year.		Public service obligations for cargo only. Authorisation system.
Spain	9 + 1 lines Mainland with Canaries/ Baleares / Ceuta / Melilla		Current contract 3 ½ years		Ferry and passenger services – Remuneration: €5.7 million/ year
	Inter Canary islands 5 routes		5 years maximum		Tenders through regional government

(Kaynak: CEC, 2002)

Ek 2: Gümrük Başmüdürlükleri Bazında Kabotaj Beyannameleri

BAŞMÜDÜRLÜK BAZINDA **2002** YILI KABOTAJ BEYANNAMESİ İLE TAŞINAN YÜKÜN CİNSİ VE NEV-İ VE MİKTARINI GÖSTERİR ÇİZELGE **(Gelen Yük)**

BAŞMÜDÜRLÜK ADI	KABOTAJ BEYANNAMESİ ADEDİ	GELEN YÜKÜN	
		CİNSİ VE NEV-İ	MİKTARI
ANTALYA	233	Kömür,Akaryakıt Türevleri Çimento	546.837.000 -M/T
BURSA	319	Kömür,Prit Madeni, külü ve kons.Rulo saç,Petrol Tür.Pik demir	504.072-TON
EDİRNE	67	Gübre, buğday,pamuk yağ,silis, kum	2.187.000-M/T
HOPA	85	Dökme Kömür,Motorin,Buğday,Baraj malzemesi	197.693 -TON
İSKENDERUN	3	Kömür,Ham petrol	67.000-M/T
İSTANBUL	171	Akaryakıt Tür.,Kimyevi madde,Hurda demir,curuf,inşaat demiri	345.287.000-M/T
İZMİR	462	Petrol Tür.,Gübre,Mozaik,Çimento, Moloztaş, v.b.	2.060.614 - TON
İZMİT	92	Aramatik yağ,nafta,Akaryakıt Tür.,Üre,Çimento,soda	619.409.000-M/T
MERSİN	31	Ham Petrol,jetA-1,Gübre,	882.088-TON
SAMSUN	450	Bakır madeni, motorin,kömür, silis,gübre,curuf,çimento, mermer,mozaik,lpg	386.715.000-M/T
SİNOP	-	-	-
TRABZON	39	Gübre, Kömür, Bakır konstresi	48.962.000-TON
TOPLAM	1952		

BAŞMÜDÜRLÜK BAZINDA **2003** YILI KABOTAJ BEYANNAMESİ İLE TAŞINAN YÜKÜN CİNSİ VE NEV-İ VE MİKTARINI GÖSTERİR ÇİZELGE **(Gelen Yük)**

BAŞMÜDÜRLÜK ADI	KABOTAJ BEYANNAMESİ ADEDİ	GELEN YÜKÜN	
		CİNSİ VE NEV-İ	MİKTARI
ANTALYA	124	Petrol Tür.,Çimento,Kömür,Don. Deniz Mahsulleri	231.000.000- M/T
BURSA	135	S.Benzin,Rulo saç,Pik demir,Yağ,Kireç	234.324-TON
EDİRNE	84	Gübre,silis kum, pamuk yağı pik demir,soda	5.906.000-M/T
HOPA	-	-	-
İSKENDERUN	3	Kok Kömürü	48.000-M/T
İSTANBUL	132	Akaryakıt Tür.,Kimyevi madde,Hurda demir,curuf,inşaat demiri,Kangal,küttük demir	179.659-TON
İZMİR	280	Petrol Tür.,Gübre,Mozaik,Çimento, Moloztaş, Küttük demir,v.b.	1.412.352 -TON
İZMİT	54	Rulo saç, Pik demir,boksit,klingır, akaryakıt tür.,çiment,buğday	348.771.000-M/T
MERSİN	186	Petrol Tür.,Kum,Platform in.mal.,	764.753-TON
SAMSUN	288	Bakır madeni, kömür,silis,gübre, Çimento,mermer,buğday,lpg,fuel oil,motorin	341.135.000-M/T
SİNOP	-	-	-
TRABZON	31	Gübre, kömür	37.837.000-TON
TOPLAM	1317		

Ek 2: (Devam)

BAŞMÜDÜRLÜK BAZINDA **2002** YILI KABOTAJ BEYANNAMESİ İLE TAŞINAN YÜKÜN CİNSİ VE NEV-İ VE MİKTARINI GÖSTERİR ÇİZELGE **(Giden Yük)**

BAŞMÜDÜRLÜK ADI	KABOTAJ BEYANNAMESİ ADEDİ	GİDEN YÜKÜN	
		CİNSİ VE NEV-İ	MİKTARI
ANTALYA	6	Çimento,Kok Tozu	8.042.000 -M/T
BURSA	453	Mozaik,Blokmermer,Dolamit, moloztaş,Suni gübre,inşat demiri,Hurda demir,çimento,fayans,	538.932-TON
EDİRNE	29	Buğday,küttük demir,inşaat demiri,	17.002.000-M/T
HOPA	-	-	-
İSKENDERUN	106	Kömür,Ham petrol,Lpg,pik demir,Kuvasit madeni,pamuk yağı	649.275.000-M/T
İSTANBUL	203	Akaryakıt Tür., Küttük demir,trafo ana gövde	388.304-TON
İZMİR	434	Motorin,S.Benzin,A-1 Fuel oil,vb.	1.918.518 - TON
İZMİT	164	Aramatik yağ,nafta,Akaryakıt Tür.,Üre,	760.799.000 – M/T
MERSİN	361	Petrol Tür.,Gübre,Çimento,	845.904-TON
SAMSUN	1	Buğday	1.339.750-M/T
SİNOP	535	Kömür,Boksit,Rulo saç,curuf,Çimento,kireç,Prit madeni silis madeni bakır madeni	650.188.000-M/T
TRABZON	57	Gübre, kireç,buğday	1.378.000-TON
TOPLAM	2349		

BAŞMÜDÜRLÜK BAZINDA **2003** YILI KABOTAJ BEYANNAMESİ İLE TAŞINAN YÜKÜN CİNSİ VE NEV-İ VE MİKTARINI GÖSTERİR ÇİZELGE **(Giden Yük)**

BAŞMÜDÜRLÜK ADI	KABOTAJ BEYANNAMESİ ADEDİ	GİDEN YÜKÜN	
		CİNSİ VE NEV-İ	MİKTARI
ANTALYA	1	Kok Tozu	1.100.000 -M/T
BURSA	183	Mozaik,Blokmermer,Dolamit, moloztaş,Suni gübre,inşat demiri,Hurda demir,çimento,fayans,	208.980-TON
EDİRNE	32	Buğday,küttük demir,	37.463.000-M/T
HOPA	-	-	-
İSKENDERUN	63	Kok kömürü,Ham petrol, kuvars madeni,Lpg, ferro silikon, pik demir,program	270.510.000-M/T
İSTANBUL	141	Küttük demir, inşaat malzemesi, cnt	232.157-TON
İZMİR	314	Motorin,S.Benzin,A-1 Fuel oil,vb.	907.983 -TON
İZMİT	120	Rulo saç, Pik demir,boksit,klingır, akaryakıt tür.,çiment,buğday	450.313.000-M/T
MERSİN	96	Petrol Tür.,Gübre,Çimento,	341.216-TON
SAMSUN	7	Gübre,Demir cevheri,motorin	4.443.000-M/T
SİNOP	437	Kömür,Boksit,Rulo saç,curuf,Çimento,kireç,Prit madeni silis madeni bakır madeni	491.298.000-M/T
TRABZON	52	Gübre,Kireç,buğday	42.000-TON
TOPLAM	1446		

Ek 3: Kabotaj Kanunu

TÜRKİYE SAHİLLERİNDE NAKLİYATI BAHRİYE (KABOTAJ) VE LİMANLARLA KARA SULARI DAHİLİNDE İCRAYI SAN'AT VE TİCARET HAKKINDA KANUN

Kanun Numarası : 815
Kabul Tarihi : 19/4/1926
Yayımlandığı R.Gazete: Tarih :29/4/1926 Sayı: 359

Madde 1 - Türkiye sahillerinin bir noktasından diğerine emtia ve yolcu alıp nakletmek ve sahillerde limanlar dahilinde veya beyninde cer ve kılavuzluk ve her hangi mahiyette olursa olsun bilcümle liman hidematını ifa etmek yalnız Türkiye sancağını hamil sefain ve merakibe munhasırdır.

Ecnebi sefaini ancak memaliki ecnebiyeden almış oldukları yolcu ve hamuleyi Türk liman ve limanlarına ihraç ederler ve Türk liman ve limanlarından ecnebi liman ve limanlarına gidecek yolcu ve hamuleyi de alırlar.

Madde 2 - Nehirler ve göller ve marmara havzasiyle boğazlarda bilumum kara sulariyle kara sularına dahil bulunan körfez, liman koy ve sairede vapur, romorkör istimbot, motörbot, mavna, salapurya, sandal, kayıt velhasıl makine, yelken, kürek ile müteharrik merakibi kebire ve sagire ile tarak, prizman, maçuna, algarina, şat ve her nevi nakliye ve su dubaları limyo, sefaini tahlisiye ve emsali ile şamandıra, sal gibi sabit ve sabih vesait bulundurmak ve bunlarla seyrüsefer ve nakliyat icra etmek suretleriyle ticaret hakkı Türkiye tebaasına munhasırdır.

Madde 3 - Kara suları dahilinde balık, istridye, midye, sünger, inci, mercan, sedef ve saire saydı, kum ve çakıl ve saire ihracı ve gerek sathı bahirde ve gerek ka'rı bahirde mevcut kazazede sefain ve merakiple enkazı metrukenin ihraç ve tahlisi dalgıçlık, arayıcılık, kılavuzluk, deniz bakkallığı, bilcümle Türk vesait ve merakibi bahriyesi derununda kaptanlık, çarkçılık, katiplik, tayfalık ve amelelik ve saire icrası ve iskele, rıhtım hammallığı ve bilûmum deniz esnaflığı icrası Türkiye tebaasına munhasırdır.

Madde 4 - Hükümet, muvakkaten ve hiç bir hak temin etmemek şartiyle ecnebi tahlisiye gemilerinin icrayı sanat etmelerine ve Türk tahlisiye gemilerinde ecnebi mütehassıs ve kaptan ve tayfa istihdamına müsaade edebilir.

KANUNLAR, ŞUBAT 1989 (EK - 3)

Madde 5 - Birinci madde hükmüne muhalif olarak Türkiye limanları beyninde kabotaj yapan sefain ve merakibi ecnebiyeden bin liradan on bin liraya kadar cezayi nakdi ahiz ve o sefine ve merakip maddei mezkürenin ikinci fıkrası mucibince Türkiye limanları için hamule ve yolcu almak ve çıkarmaktan altı aydan bir seneye kadar men olunur.

Mugayiri kanun hareket eden sefine bir şirketi bahriye veya müteaddit sefaire malik olan bir veya müteaddit eşhasa ait olursa işbu meni keyfiyeti şirketin veya eşhası mezkürenin diğer sefainine de şamildir. İkinci ve üçüncü maddelerde zikrolunan tebaai mahalliyeye munhasır hukuku bahriyeden birini icraya cüret eden ecnebiler yüz liradan bin liraya kadar cezayı nakdi ve bir aydan üç aya kadar hapis cezasiyle mücazat olunurlar. Bu cezalardan yalnız biri de hükmolunabilir. Mükerrirler hakkında iki kat olarak hükmedilir.

Madde 6- İşbu kanun ahkamı 1 temmuz 1926 tarihinden muteberdir.

Madde 7 - İşbu kanunun icrasına Ticaret ve Adliye Vekilleri memurdur.

Ek 4. Kabotaj Beyannamesi Örneği

T.C
GÜMRÜKLERİ
KABOTAJ BEYANNAMESİ

SERİ:
Beyanname Sıra No:

DÜZENLEYEN İDARE:						
GEMİNİN ADI:				BEYAN TARİHİ VE SAATİ:		
BAĞLAMA LİMANI:				YÜKLEME LİMANI:		
GROS TONİLATOSU:				BOŞALTMA LİMANI:		
KAPTANIN ADI/SOYADI:				YOLA ELVERİŞLİLİK BELGESİ:		
YÜKLEYİCİNİN ADI/SOYADI:				MÜHÜR ADEDİ:		
ACENTASI:						
KAPLARIN				EŞYANIN CİNSİ	GÖNDERİCİ	ALICI
ADEDİ	MARKASI	NO'SU	AĞIRLIĞI			

Yukarıda yazılı eşyayı boşaltma limanı olarak gösterdiğim mahalle aynen götürmeyi ve ibraz ettiğim beyannameler ve sefer evrakım
harici yüküm olmadığını beyan ederim. ..../..../.....

BEYANDA BULUNAN

GEMİ KAPTANI

İMZA VE PUL

BEYANI ALAN MEMUR		YÜKLEMEDE HAZIR BULUNAN MEMUR	
ADI/SOYADI:		ADI/SOYADI:	
ÜNVANI:		ADRESİ:	
SİCİLİ:			
İMZA VE MÜHÜR:			

Beyanname muhteviyatı eşyayı .....sebebiyle yüklemekten vazgeçtim.

KAPTAN

ADI/SOYADI: İMZA:

1 İNCİ ARA LİMANINDA BOŞALTMADA BULUNAN MEMUR		2 İNCİ ARA LİMANINDA BOŞALTMADA BULUNAN MEMUR		SON BOŞALTMA LİMANINDA BOŞALTMADA BULUNAN MEMUR	
ADI/SOYADI:		ADI/SOYADI:		ADI/SOYADI:	
ÜNVANI:		ÜNVANI:		ÜNVANI:	
SİCİLİ:		SİCİLİ:		SİCİLİ:	
İMZA VE MÜHÜR:		İMZA VE MÜHÜR:		İMZA VE MÜHÜR:	
YAPILAN İŞLEM:		YAPILAN İŞLEM:		YAPILAN İŞLEM:	Yükün tamamı boşaltılmıştır. .../.../.....

TEYİT NÜSHASININ GELDİĞİ:	Tarih:----/----/------	Sayı:

AÇIKLAMA: 1- Beyannameler eşya sahibi veya temsilcisi veya gemi kaptanı tarafından tanzim edilir.
2- Beyanname tanzim edilmeden gemiye eşya yüklenmez. Beyannamede silinti ve kazıntı yapılmaz.
3- Beyannameler tükenmez kalem veya daktilo ile doldurulur.
4- Beyannamelerin iptali halinde 24 saat içinde ilgili birime iade edilir.
5- Beyannamesiz eşya yüklenmesi, taşınması veya beyannamede gösterilen limandan başka bir limana izinsiz eşya çıkarılması veya gemide beyannameye aykırı eşya bulunması durumlarında gemi, eşya ve ilgililer hakkında kanuni işlem ve takibat yapılır.
6- Beyanname sayfası yetmediği takdirde ek beyanname düzenlenebilir.

Ek 5: 1. Aşama Uzmanlara Gönderilen Belgeler

Sayın .....;

Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Anabilim Dalı bünyesinde, **"Türkiye'de Yurtiçi Denizyolu Yük Taşımacılığında Pazar Potansiyelinin Arttırılmasına Yönelik Stratejiler Belirlenmesi"** amacıyla danışmanlığımda bir yüksek lisans tezi gerçekleştirilmektedir.

Araş. Gör. Ayşe Bilge Yılmaz'ın yürüttüğü söz konusu yüksek lisans tezi çerçevesinde gerçekleştirilen bu çalışmada araştırma yapılan konu ve ilgili alanlarda **"Uzman"** kişilerin görüşlerini değerlendirmeye yönelik bir yöntem olan **"Delfi Tekniği"**nin kullanılması planlanmıştır.

İlk aşama için; ekteki 25 ifade yorumunuza sunulmuştur.

İkinci aşamada ise ilk aşamadan elde edilen yorumlarınızın değerlendirilmesi sonucu oluşturulacak olan yeni ifadeler yorumunuza sunulacaktır.

Araştırmanın bulguları katılımcılarla paylaşılacak olup; uzmanların kimlik bilgileri, izin verilmediği sürece kesinlikle açıklanmayacaktır.

Anketin en kısa zamanda doldurularak, posta, faks ya da e-mail yoluyla Araş. Gör. Ayşe Bilge Yılmaz'a ulaştırılmasını rica ederim.

Katılımınız için teşekkürler.

Saygılarımla.

Prof. Dr. A. Güldem CERİT
Müdür

Araş. Gör. Ayşe Bilge Yılmaz
Dokuz Eylül Üniversitesi
Deniz İşletmeciliği ve Yönetimi Yüksekokulu
Kaynaklar Yerleşkesi 35160 Buca/İZMİR
Tel: +90 232 453 49 92/4210
GSM: +90 536 319 81 93
Faks: +90 232 453 81 97
e-posta:ayse.yilmaz@deu.edu.tr

Aşağıda yer alan ifadeleri okuduktan sonra, "Katılıyorum, Katılmıyorum, Yorumsuz" seçeneklerinden sizin için en uygun olanını işaretleyiniz / altını çizerek belirtiniz.

"Katılıyorum" ya da "Katılmıyorum" seçeneklerinden herhangi birini işaretlemeniz durumunda lütfen, neden katıldığınızı/katılmadığınızı boş bırakılan bölümde açıklayınız.

1. Yurtiçinde denizyolu ve demiryolunun ana taşımayı üstlendiği çoklu (kombine) taşımacılık sistemlerine ihtiyaç vardır.
   ☐ **Katılıyorum** ☐ **Katılmıyorum** ☐ **Yorumsuz**
   Yorumunuz:

2. Türkiye'de çoklu (kombine) taşımacılık sistemleri planlamasının önündeki ilk engel, denizyolu/demiryolu/karayolu yük akım bilgilerinin farklı kurumlarda, farklı amaç ve standartlara göre tutulmasıdır.
   ☐ **Katılıyorum** ☐ **Katılmıyorum** ☐ **Yorumsuz**
   Yorumunuz:

3. Türk karayolları ağının geliştirilmesi, karayoluna diğer taşıma sistemleri karşısında rekabet üstünlüğü sağlamaktadır.
   ☐ **Katılıyorum** ☐ **Katılmıyorum** ☐ **Yorumsuz**
   Yorumunuz:

4. Artan trafiği karşılayabilmek için, kıyı illerimiz arasında karayolları ağını geliştirmek yerine, denizyolu taşımacılığı özendirilmelidir.
   ☐ **Katılıyorum** ☐ **Katılmıyorum** ☐ **Yorumsuz**
   Yorumunuz:

5. Yurtiçi yük taşımalarının karadan denize kayması, döviz tasarrufuna neden olacaktır.
   ☐ **Katılıyorum** ☐ **Katılmıyorum** ☐ **Yorumsuz**
   Yorumunuz:

6. Liman gemi hizmet tarifelerinde indirim yapılması ve kabotaj hattında çalışan gemilere verilen yakıtın ÖTV tutarının sıfıra indirilmesi; yurtiçi yük taşımalarının karadan denize kaymasını teşvik edecektir.
   ☐ **Katılıyorum** ☐ **Katılmıyorum** ☐ **Yorumsuz**
   Yorumunuz:

7. Yurtiçi denizyolu yük taşımacılığına daha etkin devlet desteği sağlamak amacıyla; ilgili kamu kurumları, denizcilik sektörü ve üniversiteler arasında işbirliği oluşturularak, projeler geliştirilmesi teşvik edilmelidir.
   ☐ **Katılıyorum** ☐ **Katılmıyorum** ☐ **Yorumsuz**
   Yorumunuz:

8. 07 Kasım 2003 tarihi itibariyle, gümrük beyanına tabi kabotaj eşyasının kapsamının daraltılması ve emniyet bölgeleri uygulamasının kaldırılması, kabotaj taşımacılığının gelişimini destekleyecektir.
   ☐ **Katılıyorum** ☐ **Katılmıyorum** ☐ **Yorumsuz**

Yorumunuz:

9. Yurtiçinde denizyolu kullanımının artışı önündeki en büyük engel; başlıca ithalat/ihracat limanlarında, kabotaj yükünün boşaltılacağı gümrüksüz yer/saha eksikliğidir.

☐ **Katılıyorum** ☐ **Katılmıyorum** ☐ **Yorumsuz**

Yorumunuz:

10. Gemilerde; serbest dolaşıma girmemiş konteynerlerle, kabotaj eşyası taşıyan konteynerleri ayrı yerlerde istifleme yükümlülüğü; kabotaj hattında konteyner taşımacılığının gelişimini engellemektedir.

☐ **Katılıyorum** ☐ **Katılmıyorum** ☐ **Yorumsuz**

Yorumunuz:

11. Kabotaj hattında; boş konteynerlerin yabancı bayraklı gemilerle taşınmasında bir hukuk engelinin bulunmaması gerekir.

☐ **Katılıyorum** ☐ **Katılmıyorum** ☐ **Yorumsuz**

Yorumunuz:

12. Mevcut şartlar altında yabancı bayraklı gemilere kabotaj hattında hizmet hakkı tanınması, Türk Denizcilik Sektörünü olumsuz etkileyecektir.

☐ **Katılıyorum** ☐ **Katılmıyorum** ☐ **Yorumsuz**

Yorumunuz:

13. Yurtiçi denizyolu taşımacılığını geliştirmek için; denizyolu taşımacılık şirketleri, işbirliği yaparak, kaynak havuzları yaratmalıdır.

☐ **Katılıyorum** ☐ **Katılmıyorum** ☐ **Yorumsuz**

Yorumunuz:

14. Yükletene daha iyi toplam taşımacılık hizmeti sunabilmek için, denizyolu ve karayolu taşımacılık şirketleri işbirliği yapmalıdır.

☐ **Katılıyorum** ☐ **Katılmıyorum** ☐ **Yorumsuz**

Yorumunuz:

15. Diğer taşıma sistemleri ile işbirliğinin önündeki en büyük engel; denizyolu taşımacılık şirketlerinin girişimlerini tekil gerçekleştirme alışkanlıklarıdır.

☐ **Katılıyorum** ☐ **Katılmıyorum** ☐ **Yorumsuz**

Yorumunuz:

16. Yurtiçi denizyolu taşımacılığının altyapısı çoklu (kombine) taşımacılığın gereklerini yerine getirecek şekilde yeniden yapılandırılmadığı sürece; denizyolu, giderek artan, kapıdan kapıya taşıma talebinden pay alamayacaktır.

☐ **Katılıyorum** ☐ **Katılmıyorum** ☐ **Yorumsuz**

Yorumunuz:

17. Limanların karayolu ve demiryolu bağlantılarının yetersiz olması; yurtiçi denizyolu taşımacılık hizmetinin gelişimini engellemektedir.

☐ **Katılıyorum** ☐ **Katılmıyorum** ☐ **Yorumsuz**

Yorumunuz:

18. Liman operasyonlarında harcanan zaman, yurtiçi denizyolu yük taşımacılığında en büyük maliyeti oluşturmaktadır.

☐ **Katılıyorum** ☐ **Katılmıyorum** ☐ **Yorumsuz**

Yorumunuz:

19. Yük elleçleme operasyonlarındaki verimsizlik nedeniyle; kabotaj hattında hizmet veren gemiler limanlarda kaçınılmaz gecikmeler yaşamaktadır.

☐ **Katılıyorum** ☐ **Katılmıyorum** ☐ **Yorumsuz**

Yorumunuz:

20. Kabotaj hattında yükleme-boşaltma sistemleri ile donatılmış gemilerin hizmet vermeye başlaması; denizyolu kullanım maliyetlerini düşürecektir.

☐ **Katılıyorum** ☐ **Katılmıyorum** ☐ **Yorumsuz**

Yorumunuz:

21. Yurtiçi yük taşımalarının karadan denize kayması için, kabotaj hattında daha hızlı ve modern gemilerin hizmet vermeye başlaması gereklidir.

☐ **Katılıyorum** ☐ **Katılmıyorum** ☐ **Yorumsuz**

Yorumunuz:

22. Yüksek gemi yatırım maliyetleri, kamyonla karşılaştırıldığında; denizyolu, yurtiçi taşımacılık pazarındaki değişimlere daha yavaş adapte olur.

☐ **Katılıyorum** ☐ **Katılmıyorum** ☐ **Yorumsuz**

Yorumunuz:

23. Yükleten, karayoluna kıyasla, denizyolu taşımacılık hizmetinin daha faydalı olduğuna ikna olmadığı sürece, tercihini değiştirmeyecektir.

☐ **Katılıyorum** ☐ **Katılmıyorum** ☐ **Yorumsuz**

Yorumunuz:

24. Türkiye'de yurtiçi denizyolu yük taşımacılığı ile ilgili asıl sorun; küçük hacimler için, sık taşıma taleplerine cevap verecek düzenli hat hizmetinin olmamasıdır.

☐ **Katılıyorum** ☐ **Katılmıyorum** ☐ **Yorumsuz**

Yorumunuz:

25. Yurtiçinde düzenli hat taşımaları için; hızlı Ro-Ro ferileri konteyner gemilerine kıyasla daha rasyoneldir.

☐ **Katılıyorum** ☐ **Katılmıyorum** ☐ **Yorumsuz**

Yorumunuz:

Ad-Soyad :

Tarih :

Teze eklenecek olan "Uzman Listesinde" isminizin açıklanmasında bir sakınca görmüyorsanız lütfen belirtiniz.

KATKINIZ İÇİN TEŞEKKÜR EDERİZ.

Ek 6: 2. Aşama Uzmanlara Gönderilen Belgeler

Sayın .....;

Sizin de bildiğiniz gibi, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Anabilim Dalı bünyesinde, **"Türkiye'de Yurtiçi Denizyolu Yük Taşımacılığında Pazar Potansiyelinin Arttırılmasına Yönelik Stratejiler Belirlenmesi"** amacıyla danışmanlığımda bir yüksek lisans tezi gerçekleştirilmektedir.

Araş. Gör. Ayşe Bilge Yılmaz'ın yürüttüğü söz konusu yüksek lisans tezi çerçevesinde gerçekleştirilen bu çalışmanın **ilk aşaması sonuçlanmıştır.** İlk aşamada yer alan anket çalışmasına katılan 16 uzmanın, ankette yer alan 25 ifadeye verdiği cevaplar değerlendirilmiş ve uzlaşma derecesi (%86,3) belirlenmiş, 12 ifadede, uzmanlar arasında uzlaşma sağlandığı görülmüştür. Uzlaşma sağlanamayan diğer 13 ifade için, ankete katılan tüm uzmanların yorumları değerlendirilerek oluşturulan 30 ifade tekrar yorumunuza sunulmaktadır.

İkinci aşamanın bulguları da katılımcılarla paylaşılacak olup; uzmanların kimlik bilgileri, izin verilmediği sürece kesinlikle açıklanmayacaktır.

Anketin en geç **26.07.2004** tarihine kadar, posta, faks ya da e-mail yoluyla Araş. Gör. Ayşe Bilge Yılmaz'a ulaştırılmasını rica ederim.

Katılımınız için teşekkürler.

Saygılarımla.

Prof. Dr. A. Güldem
CERİT

Müdür

Ek 1: Birinci Aşama Sonuçları Özet Tablo (1 sayfa)
Ek 2: İkinci Aşama İfadeler (6 sayfa)

Araş. Gör. Ayşe Bilge Yılmaz
Dokuz Eylül Üniversitesi
Deniz İşletmeciliği ve Yönetimi Yüksekokulu
Kaynaklar Yerleşkesi 35160 Buca/İZMİR
Tel: +90 232 453 49 92/4210
GSM: +90 536 319 81 93
Faks: +90 232 453 81 97
e-posta:ayse.yilmaz@deu.edu.tr

Ek 1 : Türkiye'de Yurtiçi Denizyolu Yük Taşımacılığında Pazar Potansiyelinin Arttırılmasına Yönelik Stratejiler Belirlenmesi: Delfi Çalışması Birinci Aşama Sonuçları

İfade No.	BİRİNCİ AŞAMA İFADELER	SONUÇLAR
1	Yurtiçinde denizyolu ve demiryolunun ana taşımayı üstlendiği çoklu (kombine) taşımacılık sistemlerine ihtiyaç vardır.	**Uzlaşma Katılıyorum (%100)**
2*	Türkiye'de çoklu (kombine) taşımacılık sistemleri planlamasının önündeki ilk engel, denizyolu/demiryolu/karayolu yük akım bilgilerinin farklı kurumlarda, farklı amaç ve standartlara göre tutulmasıdır.	**Uzlaşma Sağlanamadı**
3*	Türk karayolları ağının geliştirilmesi, karayoluna diğer taşıma sistemleri karşısında rekabet üstünlüğü sağlamaktadır.	**Uzlaşma Sağlanamadı**
4*	Artan trafiği karşılayabilmek için, kıyı illerimiz arasında karayolları ağını geliştirmek yerine, denizyolu taşımacılığı özendirilmelidir.	**Uzlaşma Sağlanamadı**
5	Yurtiçi yük taşımalarının karadan denize kayması, döviz tasarrufuna neden olacaktır.	**Uzlaşma Katılıyorum (%87,5)**
6	Liman gemi hizmet tarifelerinde indirim yapılması ve kabotaj hattında çalışan gemilere verilen yakıtın ÖTV tutarının sıfıra indirilmesi; yurtiçi yük taşımalarının karadan denize kaymasını teşvik edecektir.	**Uzlaşma Katılıyorum (%93,3)**
7	Yurtiçi denizyolu yük taşımacılığına daha etkin devlet desteği sağlamak amacıyla; ilgili kamu kurumları, denizcilik sektörü ve üniversiteler arasında işbirliği oluşturularak, projeler geliştirilmesi teşvik edilmelidir.	**Uzlaşma Katılıyorum (%100)**
8	07 Kasım 2003 tarihi itibariyle, gümrük beyanına tabi kabotaj eşyasının kapsamının daraltılması ve emniyet bölgeleri uygulamasının kaldırılması, kabotaj taşımacılığının gelişimini destekleyecektir.	**Uzlaşma Katılıyorum (%100)**
9	Yurtiçinde denizyolu kullanımının artışı önündeki en büyük engel; başlıca ithalat/ihracat limanlarında, kabotaj yükünün boşaltılacağı gümrüksüz yer/saha eksikliğidir.	**Uzlaşma Katılıyorum (%86,7)**
10*	Gemilerde; serbest dolaşıma girmemiş konteynerlerle, kabotaj eşyası taşıyan konteynerleri ayrı yerlerde istifleme yükümlülüğü; kabotaj hattında konteyner taşımacılığının gelişimini engellemektedir.	**Uzlaşma Sağlanamadı**
11*	Kabotaj hattında; boş konteynerlerin yabancı bayraklı gemilerle taşınmasında bir hukuk engelinin bulunmaması gerekir.	**Uzlaşma Sağlanamadı**
12	Mevcut şartlar altında yabancı bayraklı gemilere kabotaj hattında hizmet hakkı tanınması, Türk Denizcilik Sektörünü olumsuz etkileyecektir.	**Uzlaşma Katılıyorum (%86,7)**
13*	Yurtiçi denizyolu taşımacılığını geliştirmek için; denizyolu taşımacılık şirketleri, işbirliği yaparak, kaynak havuzları yaratmalıdır.	**Uzlaşma Sağlanamadı**
14	Yükletene daha iyi toplam taşımacılık hizmeti sunabilmek için, denizyolu ve karayolu taşımacılık şirketleri işbirliği yapmalıdır.	**Uzlaşma Katılıyorum (%93,8)**
15*	Diğer taşıma sistemleri ile işbirliğinin önündeki en büyük engel; denizyolu taşımacılık şirketlerinin girişimlerini tekil gerçekleştirme alışkanlıklarıdır.	**Uzlaşma Sağlanamadı**
16	Yurtiçi denizyolu taşımacılığının altyapısı çoklu (kombine) taşımacılığın gereklerini yerine getirecek şekilde yeniden yapılandırılmadığı sürece; denizyolu, giderek artan, kapıdan kapıya taşıma talebinden pay alamayacaktır.	**Uzlaşma Katılıyorum (%92,9)**
17*	Limanların karayolu ve demiryolu bağlantılarının yetersiz olması; yurtiçi denizyolu taşımacılık hizmetinin gelişimini engellemektedir.	**Uzlaşma Sağlanamadı**
18	Liman operasyonlarında harcanan zaman, yurtiçi denizyolu yük taşımacılığında en büyük maliyeti oluşturmaktadır.	**Uzlaşma Sağlanamadı**
19	Yük elleçleme operasyonlarındaki verimsizlik nedeniyle; kabotaj hattında hizmet veren gemiler limanlarda kaçınılmaz gecikmeler yaşamaktadır.	**Uzlaşma Katılıyorum (%86,7)**
20*	Kabotaj hattında yükleme-boşaltma sistemleri ile donatılmış gemilerin hizmet vermeye başlaması; denizyolu kullanım maliyetlerini düşürecektir.	**Uzlaşma Sağlanamadı**
21	Yurtiçi yük taşımalarının karadan denize kayması için, kabotaj hattında daha hızlı ve modern gemilerin hizmet vermeye başlaması gereklidir.	**Uzlaşma Katılıyorum (%87,5)**
22*	Yüksek gemi yatırım maliyetleri, kamyonla karşılaştırıldığında; denizyolu, yurtiçi taşımacılık pazarındaki değişimlere daha yavaş adapte olur.	**Uzlaşma Sağlanamadı**
23*	Yükleten, karayoluna kıyasla, denizyolu taşımacılık hizmetinin daha faydalı olduğuna ikna olmadığı sürece, tercihini değiştirmeyecektir.	**Uzlaşma Sağlanamadı**
24	Türkiye'de yurtiçi denizyolu yük taşımacılığı ile ilgili asıl sorun; küçük hacimler için, sık taşıma taleplerine cevap verecek düzenli hat hizmetinin olmamasıdır.	**Uzlaşma Katılıyorum (%93,3)**
25*	Yurtiçinde düzenli hat taşımaları için; hızlı Ro-Ro ferileri konteyner gemilerine kıyasla daha rasyoneldir.	**Uzlaşma Sağlanamadı**

BİRİNCİ AŞAMA SONUÇLARININ DEĞERLENDİRİLMESİ SONUCUNDA; UZLAŞMA SAĞLANAMAYAN 13 İFADE İÇİN, YORUMLARINIZ DEĞERLENDİRİLEREK TOPLAM 30 ALT İFADE OLUŞTURULMUŞTUR. LÜTFEN İFADELERİ OKUDUKTAN SONRA, "KATILIYORUM, KATILMIYORUM, YORUMSUZ" SEÇENEKLERİNDEN SİZİN İÇİN EN UYGUN OLANI İŞARETLEYİNİZ / BELİRTİNİZ.

"KATILIYORUM" YA DA "KATILMIYORUM" SEÇENEKLERİNDEN HERHANGİ BİRİNİ İŞARETLEMENİZ DURUMUNDA LÜTFEN, SEÇİMİNİZİN NEDENİNİ BOŞ BIRAKILAN BÖLÜMDE AÇIKLAYINIZ.

1. **(2)*** Türkiye'de çoklu (kombine) taşımacılık sistemleri planlamasının önündeki ilk engel, denizyolu/demiryolu/karayolu yük akım bilgilerinin farklı kurumlarda, farklı amaç ve standartlara göre tutulmasıdır.

1.1. Bu konu çok önemli olmakla birlikte temel problem; yönetim politikalarında, ulaştırmayı bir bütün olarak değerlendirmeden yapılan tercihlerdir.

☐ **Katılıyorum** ☐ **Katılmıyorum** ☐ **Yorumsuz**

Yorumunuz:

1.2. İlk engel demiryolu altyapısının yetersizliği ve deniz taşıtlarının eksikliğidir.

☐ **Katılıyorum** ☐ **Katılmıyorum** ☐ **Yorumsuz**

Yorumunuz:

2. **(3)*** Türk Karayolları Ağının geliştirilmesi, karayoluna diğer taşıma sistemleri karşısında rekabet üstünlüğü sağlamaktadır.

2.1. Türk Karayolları Ağının geliştirilmesi, ön ve son taşıma imkanlarını arttırdığından denizyolu taşımacılığına da fayda sağlamaktadır.

☐ **Katılıyorum** ☐ **Katılmıyorum** ☐ **Yorumsuz**

Yorumunuz:

2.2. Karayoluna rekabet üstünlüğü sağlayan; kapıdan kapıya taşımacılığa uygun doğasıdır.

☐ **Katılıyorum** ☐ **Katılmıyorum** ☐ **Yorumsuz**

Yorumunuz:

2.3. Karayoluna rekabet üstünlüğü sağlayan; demiryolu ve denizyolu terminallerinin ihmal edilmiş olmasıdır.

☐ **Katılıyorum** ☐ **Katılmıyorum** ☐ **Yorumsuz**

Yorumunuz:

3. **(4)*** Artan trafiği karşılayabilmek için, kıyı illerimiz arasında karayolları ağını geliştirmek yerine, denizyolu taşımacılığı özendirilmelidir.

3.1. Belirlenmiş hatlarda yapılacak fizibilite etütleri sonucunda; uygun denizyolu taşımacılık hizmetinin şartlarının oluşturulması sağlanarak, özendirilmelidir.

☐ **Katılıyorum** ☐ **Katılmıyorum** ☐ **Yorumsuz**

Yorumunuz:

3.2. Denizyolu taşımacılığı özendirilirken, ulaştırma bir bütün olarak düşünülmeli ve tüm taşımacılık sistemleri, entegre bir şekilde geliştirilmelidir.

☐ **Katılıyorum** ☐ **Katılmıyorum** ☐ **Yorumsuz**

Yorumunuz:

3.3. Kıyı illerimiz arasında karayolları ağını "sahile paralel" geliştirmek yerine; "iç bölge-liman" bağlantılı dik akslar geliştirilmelidir.

☐ **Katılıyorum** ☐ **Katılmıyorum** ☐ **Yorumsuz**

Yorumunuz:

4. **(10)*** Gemilerde; serbest dolaşıma girmemiş konteynerlerle, kabotaj eşyası taşıyan konteynerleri ayrı yerlerde istifleme yükümlülüğü; kabotaj hattında konteyner taşımacılığının gelişimini engellemektedir.

4.1. Bu düzenleme, kabotaj taşımasına herhangi bir ek maliyet ya da güçlük çıkartacak nitelikte olmayıp sağlıklı denetim yapılmasına yöneliktir.

☐ **Katılıyorum** ☐ **Katılmıyorum** ☐ **Yorumsuz**

Yorumunuz:

4.2. Benzer uygulama bütün ülkelerde mevcuttur.

☐ **Katılıyorum** ☐ **Katılmıyorum** ☐ **Yorumsuz**

Yorumunuz:

5. **(11)*** Kabotaj hattında; boş konteynerlerin yabancı bayraklı gemilerle taşınmasında bir hukuk engelinin bulunmaması gerekir.

5.1. Boş konteyner ticari emtia değil, bir nakil aracıdır. Bu nedenle; taşınmasına engel koymak ya da kısıtlama getirmek Türk ihraç mallarının gecikerek pahalı taşınması sonucunu doğurur.

☐ **Katılıyorum** ☐ **Katılmıyorum** ☐ **Yorumsuz**

Yorumunuz:

5.2. Talep karşılanabiliyorsa taşımalar, Türk bayraklı gemiler tarafından gerçekleştirilmelidir.

☐ **Katılıyorum** ☐ **Katılmıyorum** ☐ **Yorumsuz**

Yorumunuz:

6. **(13)*** Yurtiçi denizyolu taşımacılığını geliştirmek için denizyolu taşımacılık şirketleri, işbirliği yaparak, kaynak havuzları yaratmalıdır.

6.1. Böyle bir uygulamayla verimlilik artacaktır, UN bunun çok açık bir örneğidir.

☐ **Katılıyorum** ☐ **Katılmıyorum** ☐ **Yorumsuz**

Yorumunuz:

6.2. Bu tip uygulamalar tekelci sonuçlar doğuracağı için; arz ve talep dengesinin sağlıklı oluşmasını engelleyecektir.

☐ **Katılıyorum** ☐ **Katılmıyorum** ☐ **Yorumsuz**

Yorumunuz:

7. **(15)*** Diğer taşıma sistemleri ile işbirliğinin önündeki en büyük engel; denizyolu taşımacılık şirketlerinin girişimlerini tekil gerçekleştirme alışkanlıklarıdır.

7.1. Henüz işbirliği için gerekli şartlar ve maliyet unsurları oluşmamıştır.

☐ **Katılıyorum** ☐ **Katılmıyorum** ☐ **Yorumsuz**

Yorumunuz:

7.2. Ülkemizde böyle bir diyalogu sağlayıcı altyapı eksiktir.

☐ **Katılıyorum** ☐ **Katılmıyorum** ☐ **Yorumsuz**

Yorumunuz:

7.3. Ülkemizde yurtiçinde taşınan malların adresine aynı hamule senedi ile taşınmasının alışkanlığı ve hukuksal boyutu olmaması bunda etkendir.

☐ **Katılıyorum** ☐ **Katılmıyorum** ☐ **Yorumsuz**

Yorumunuz:

8. **(17)*** Limanların karayolu ve demiryolu bağlantılarının yetersiz olması; yurtiçi denizyolu taşımacılık hizmetinin gelişimini engellemektedir.

8.1. Yeterli bağlantı olsa bile; liman tesisi ve alt yapı yetersizliği en büyük etkendir.

☐ **Katılıyorum** ☐ **Katılmıyorum** ☐ **Yorumsuz**

Yorumunuz:

8.2. Limanlarımızın karayolu bağlantıları yeterlidir.

☐ **Katılıyorum** ☐ **Katılmıyorum** ☐ **Yorumsuz**

Yorumunuz:

8.3. Bağlantısı olduğu halde vagon ve lokomotif tahsis edilmediği için çalışmayan demiryolları bulunmaktadır.

☐ **Katılıyorum** ☐ **Katılmıyorum** ☐ **Yorumsuz**

Yorumunuz:

9. **(18)*** Liman operasyonlarında harcanan zaman, yurtiçi denizyolu yük taşımacılığında en büyük maliyeti oluşturmaktadır.

9.1. Bugün limanlarda gerçek "elleçleme maliyetleri" gibi bir tanım yoktur. Bir tekel kurumunun oluşturduğu idari fiyat vardır. Bu nedenle; ancak tam bir taşıma analizi yapıldığı takdirde bu konu tartışılabilir.

☐ **Katılıyorum** ☐ **Katılmıyorum** ☐ **Yorumsuz**

Yorumunuz:

9.2. Bu geçmişte kalmış bir sorundur.

☐ **Katılıyorum** ☐ **Katılmıyorum** ☐ **Yorumsuz**

Yorumunuz:

10. **(20)*** Kabotaj hattında yükleme-boşaltma sistemleri ile donatılmış gemilerin hizmet vermeye başlaması; denizyolu kullanım maliyetlerini düşürecektir.

10.1. Ancak uygun terminalle başarıya ulaşır.

☐ **Katılıyorum** ☐ **Katılmıyorum** ☐ **Yorumsuz**

Yorumunuz:

10.2. Gemi vinci ile operasyonlar daha yavaş olacaktır.

☐ **Katılıyorum** ☐ **Katılmıyorum** ☐ **Yorumsuz**

Yorumunuz:

11. **(22)*** Yüksek gemi yatırım maliyetleri, kamyonla karşılaştırıldığında; denizyolu, yurtiçi taşımacılık pazarındaki değişimlere daha yavaş adapte olur.

11.1. Gemi yatırım maliyetleri ile birlikte asıl neden; denizciliğin yurtiçinde ayrı bir kültür olarak daha yavaş yer bulmasıdır.

☐ **Katılıyorum** ☐ **Katılmıyorum** ☐ **Yorumsuz**

Yorumunuz:

12. **(23)*** Yükleten, karayoluna kıyasla, denizyolu taşımacılık hizmetinin daha faydalı olduğuna ikna olmadığı sürece, tercihini değiştirmeyecektir.

12.1. Karayolunun pratik taşımacılıktaki üstünlüğü ancak; maliyetinin yüksek oluşu ile dengelenebilir.

☐ **Katılıyorum** ☐ **Katılmıyorum** ☐ **Yorumsuz**

Yorumunuz:

12.2. Sosyal boyuttaki etkisi uzun vadede yüksek olacak; nitelikli tanıtım, alışkanlıkların değişebilmesi için şarttır.

☐ **Katılıyorum** ☐ **Katılmıyorum** ☐ **Yorumsuz**

Yorumunuz:

13. **(25)*** Yurtiçinde düzenli hat taşımaları için; hızlı Ro-Ro ferileri konteyner gemilerine kıyasla daha rasyoneldir.

13.1. Her limanda kapak atabildikleri ve sahil vinçlerine ihtiyaç duymadıkları göz önüne alındığında, Ro-Ro alternatifinde yükün mod değiştirmesi daha hızlı ve az maliyetli olacaktır.

☐ **Katılıyorum** ☐ **Katılmıyorum** ☐ **Yorumsuz**

Yorumunuz:

13.2. Ro-Ro ferilerinde yük ile birlikte treyler/kamyonun da taşındığı göz önüne alındığında konteyner gemileriyle verim daha yüksek olacaktır.

☐ **Katılıyorum** ☐ **Katılmıyorum** ☐ **Yorumsuz**

Yorumunuz:

13.3. Belirlenmiş hatlarda; her iki alternatif için de fizibilite etütleri yapılmalıdır.

☐ **Katılıyorum** ☐ **Katılmıyorum** ☐ **Yorumsuz**

Yorumunuz:

Adı – Soyadı : **Tarih :**

İkinci aşamanın sonuçları ile birlikte, katılımcılara gönderilmesi planlanan "Uzman Listesinde" isminizin açıklanmasında bir sakınca görmüyorsanız lütfen belirtiniz.

KATKINIZ İÇİN TEŞEKKÜR EDERİZ.