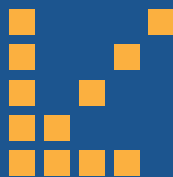




# TÜRKİYE ULAŞTIRMA VE LOJİSTİK MECLİSİ SEKTÖR RAPORU 2011



Haziran  
2012





# 2011 Türkiye Ulaştırma ve Lojistik Meclisi Sektör Raporu

ISBN : 978-605-137-126-9

TOBB Yayın Sıra No: 2012/165

TOBB yayınları için ayrıntılı bilgi  
Yayın Müdürlüğünden alınabilir.

Tel : +90 (312) 218 20 00

Faks : +90 (312) 219 20 64

internet : [www.tobb.org.tr](http://www.tobb.org.tr)

TOBB yayınlarına tam metin ve ücretsiz olarak internetten ulaşabilirsiniz.

Sayfa Düzeni ve Baskı : Afşaroğlu Matbaası  
(0312) 384 54 88- Ankara



## ÖNSÖZ

Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği, Türk özel sektörünün en üst düzeyde yasal temsilcisi sıfatı ile özel sektörümüzün ihtiyaçları doğrultusunda çalışmalar yürütmüş, sorunlarına çözüm aramış ve özel sektörün istikrarlı bir biçimde gelişimine katkıda bulunmuştur.

Sektörlerimize daha kapsamlı hizmet sunulması ihtiyacı doğrultusunda ve bu hizmetlerin geliştirilmesi perspektifinde 18 Mayıs 2004 tarih ve 5174 sayılı Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği ile Odalar ve Borsalar Kanunu'nun 57'nci maddesine dayanılarak "Türkiye Sektör Meclislerinin Kuruluş, Görev ve Çalışma Yönetmeliği" hazırlanmıştır. 12 Şubat 2005 tarih ve 25725 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren Yönetmeliğimize istinaden Birliğimiz şemsiyesi altında 52 adet Türkiye Sektör Meclisi oluşturulmuştur.

Türkiye Sektör Meclisleri Temmuz 2006 tarihinden bu yana faaliyetlerine devam etmektedir. Bu süreçte var olan ihtiyaç ve sektörden gelen talep üzerine meclis sayısı 59 olmuştur.

Türkiye Sektör Meclisleri, sektörün tüm ilgilileri taraflarını bünyesine alan entegre yapısıyla, yerel olduğu kadar uluslararası nitelik taşıyan sektörel bir bakış açısıyla ve bugünün yanında geleceği kuşatan strateji ve vizyonuyla, Dünyadaki benzer örneklerinden daha kapsamlı hizmetler sunmaya yönelmiş bir yapıdır; sektörümüze ve ekonomimize büyük faydalar sağlama potansiyeli taşıyan önemli bir oluşumdur.

Meclisler, firmaların, sektörel kuruluşların ve ilgili kamu kurumlarının üst düzey yöneticileri ile temsilcilerini bünyesine katan önemli bir buluşma noktasıdır. Türkiye Sektör Meclisleri, yelpazesi içine aldığı tüm ekonomik sektörler için radikal bir adımı temsil etmektedir. Sektörel kurum ve kuruluşların tek bir çatı altında toplanabilmesi, sorunların çözümü ve sektörlerimizin ülke ekonomisine katkılarının artırılması yolunda önemli bir taahhüdün göstergesidir. Meclis içerisinde sağlanan birlik ve beraberlik ortamı, ortak görüşlerin oluşturulmasına ve ortak kararların alınmasına imkân sağlamıştır. Ortak kararlar doğrultusunda başlatılan girişimlerden ilgili merciler nezdinde daha olumlu sonuçlar alınmaktadır. Bu sektörel yapılanma ile kamu-özel sektör ortaklığının etkin biçimde hayata geçirilebileceği sağlam bir zemin oluşturulmuştur.

Meclis faaliyetleri çerçevesinde, Meclis çalışmalarından daha fazla verimin alınabilmesi, farklı görüş ve düşüncelerin uyumlaştırılması, tutarlılık sağlanması, sektörün mev-



# 2011 Türkiye Ulaştırma ve Lojistik Meclisi Sektör Raporu

cut durumu ve geleceğe yönelik beklentileri konusunda kamuoyunun bilgilendirilmesi amacıyla Meclislerimiz tarafından sektör raporları hazırlanmıştır.

Hazırlanan sektör raporunun sektörel politika ve stratejilerin oluşturulması, geleceğe yönelik projeksiyonlara ve piyasa araştırmalarına ışık tutması açısından faydalı olacağı düşüncesiyle sektörümüze, camiamıza ve ilgililere hayırlı olmasını dilerim.

**M. Rifat HİSARCIKLIOĞLU**

**Başkan**



## ÖNSÖZ

Bu raporun amacı, Türkiye ekonomisi için çok büyük bir önem taşıyan Ulaştırma ve Lojistik sektörünün, mevcut durumuna bir bakış sağlayıp, varolan ve olası problemleri mercek altına almak ve ileriye yönelik çözüm önerilerini ortaya koymaktır.

Raporda öncelikle sektörün dış piyasalardaki durumu dünya genelinde ve AB’de olmak üzere incelenmiştir. Sonrasında sektörün Türkiye ekonomisindeki yeri analiz edilmiş ve 4.bölümde de lojistik sektörünün güçlü, zayıf yönlerini, sektörün fırsatlarını ve beklenen tehditlerin saptandığı SWOT analizi sonuçları maddelenmiştir. Ayrıca, ulaştırma ve lojistik sektörüne yönelik yatırım ortamının iyileştirilmesi, bölgesel teşvik ve yatırımlar konularındaki gelişmeler aktarılmıştır. Bu konuda özellikle AB Ulaştırma altyapısı desteği ve Bölgesel Kalkınma Ajansları ile ilgili gelişmeler sunulmuştur. 6.bölümde sektördeki yeni yönelimlerden bahsedilmiştir. Bir sonraki bölümde sektörün yapısal sorunları sunulmuş ve bazı çözüm önerileri getirilmiştir. Burada karayolu taşımacılığı, demiryolu, kargo-kurye-dağıtım alanı ve lojistik ile ilgili beklentiler de sunulmuştur. 8.bölümde sektörün AB uyum sürecinde geldiği nokta tespit edilmiş, karşılaşılan uyum sorunları saptanmıştır. Son olarak da sektörün rekabet gücünün artılmasına yönelik başlıklar, kısa, orta ve uzun vadeli olarak sunulmuştur.

Raporun yazım sürecinde engin tecrübeleri ve değerli çalışmalarıyla sektörü yönlendiren ve raporun ortaya çıkmasına katkı sağlayan Türkiye Ulaştırma ve Lojistik Meclisi Akademik Danışmanı Prof. Dr. Füsun Ülengin’e ve ayrıca destekleri için tüm Meclis Üyelerimize teşekkür ederim.

**Çetin NUHOĞLU**

**Türkiye Ulaştırma ve Lojistik Meclisi Başkanı**



# 2011 Türkiye Ulaştırma ve Lojistik Meclisi Sektör Raporu





## İÇİNDEKİLER

<b>1. Sektörün Dış Piyasalardaki Durumu</b> .....	1
1.1. Dünyada Mevcut Durum .....	1
1.2. AB' de Mevcut Durum .....	2
<b>2. Sektörün Türkiye Ekonomisindeki Yeri</b> .....	7
<b>3. Sektörün SWOT Analizi</b> .....	21
3.1. Sektörün Güçlü Yanları .....	21
3.2. Sektörün Zayıf Yanları .....	22
3.3. Sektörün Önündeki Fırsatlar .....	23
3.4. Sektörün Önündeki Tehditler .....	25
<b>4. Yatırım Ortamının İyileştirilmesi ile Bölgesel Teşvik ve Yardımlar</b> .....	27
4.1. AB Ulaştırma Altyapısı Desteği ve Türkiye .....	27
4.1.1. IPA Bileşenleri .....	28
4.1.2. Ulaşım Altyapıları ve AB-Türkiye Trans-Avrupa Ulaşım Ağları Müzakereleri (Fasıl 21) .....	29
4.1.3. TINA Sonuç Raporunda Belirtilen ve AB'nin IPA Programı Kapsamında 2007-2013 Döneminde Desteklenebilir Bulduğu Altyapı Projeleri .....	30
4.2. Bölgesel Kalkınma Ajansları .....	33
<b>5. Sektörde Yeni Yönelimler</b> .....	35
<b>6. Sektörün Yapısal Sorunları ve Çözüm Yolları</b> .....	39
6.1. Karayolu taşımacılığı ile ilgili beklentiler .....	39
6.2. Demiryolu ile İlgili Beklentiler .....	41
6.3. Kargo-Kurye-Dağıtım ile İlgili Beklentiler .....	44
6.4. Lojistik ile ilgili Beklentiler .....	45
6.4.1. Ankara Lojistik Üssü .....	46
6.4.2. Türkiye'de İntermodal Taşımacılığın Gelişimi .....	47

<b>7. Sektörün AB Uyum Sürecinde Geldiği Nokta, Karşılaştıkları Uyum Sorunları</b> .....	49
7.1. AB'ye Tam Üyelik (Katılım) Müzakereleri .....	49
7.2. Ulaştırma Politikası Faslı Kapsamındaki Müzakerelerde Son Durum.....	50
7.3. Trans-Avrupa Ulaşım Ağları Müzakerelerinde Son Durum.....	53
7.4. Mevzuat Uyumu ve İdari Kapasiteye İlişkin Durum ve Yapılan Çalışmalar (Mali İşbirliği Ulaştırma Sektörüne Uyum Stratejisi, 2011) .....	56
7.5. Ulaştırma ve Lojistik Eğitim-Öğretimi .....	60
<b>8. Sektörün Rekabet Gücünün Artırılması ve Verimlilik</b> .....	69
8.1. Kısa Vadeli Başlıklar.....	69
8.1.1. Türk Demiryolu Taşımacılığında yapısal değişimi sağlayacak,Türk Demiryolu Taşımacılık Sektörünün önünü açacak Taslak Genel Demiryolu Çerçeve Kanunu ve TCDD Kanunu'nun yasallaşmaması.....	69
8.1.2. Demiryolu Meslek Eğitimi .....	69
8.1.3. Demiryolu Taşımacılığına Yönelik Eğitim ve Tanıtım Çalışması Yapılması .....	71
8.1.4. Posta Kanunu Tasarısı.....	71
8.1.5. Gümrük Kanunu'nun Uygulamaya Geçmeyen Maddelerinin Tespiti ve Uygulanması Yönünde Gerekli Girişimlerin Yapılabilmesi .....	71
8.1.6. Gümrük Kanunu'nun 35 inci, 220 inci ve 221 inci Maddeleri .....	72
8.1.7. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın karar alma süreçlerine özel sektör katkısının sağlanması.....	73
8.1.8. Lojistik Köy" ya da "Lojistik Merkezi" ve benzeri adlarla farklı kamu ve özel, özerk kurumların üzerinde çalıştığı projelere tek bir otorite tarafından bir standart getirilmesi.....	74
8.2. Orta Vadeli Başlıklar.....	75
8.2.1. Elazığ-Tatvan, Divriği-Erzincan hatlarının deplasmanı (ötelenmesi) konularının öncelikli olarak çözüme kavuşturulması için girişimlerde bulunulması .....	75
8.2.2. Karayolu Taşımacılığı Sektörünün Koşullarına Özel İş Kanunu Tesisi ya da Kanunda Yeni Düzenlemeler Yapılması.....	76





8.2.3. Lojistik Köyler için temel bir fizibilite dokümanı oluşturulması .....	78
8.2.4. Lojistik Köyler için gerekli mevzuat altyapısının oluşturulması .....	79
8.3. Uzun Vadeli Başlıklar .....	80
8.3.1. Kentiçi Lojistik Sistemlerinin yeniden yapılandırılması ve Lojistik Köylerin resmen uygulanmaya başlaması.....	80
<b>KAYNAKLAR</b> .....	83



# 2011 Türkiye Ulaştırma ve Lojistik Meclisi Sektör Raporu



# 1. SEKTÖRÜN DIŞ PİYASALARDAKİ DURUMU

## 1.1. DÜNYADA MEVCUT DURUM

Günümüzde lojistik, rekabet üstünlüğü sağlamada giderek artan bir öneme sahiptir. Dünya Ticaret Örgütü (DTÖ) verilerine göre Ulaştırma Hizmetleri'nin toplam Hizmetler içindeki değeri son on yılda %28 dolaylarında gerçekleşmiş, 2010 yılında bu oran %30'un üzerinde gerçekleşmiştir. Diğer hizmet kalemleri incelendiğinde ulaştırma ve lojistik sektörünün hizmet sektörü içinde önemli bir yere sahip olduğu görülmektedir.

Ulaştırma 2010 yılında ticari hizmetler ihracatında en hızlı gelişen unsur olmuş ve %14 artışla 782.8 milyar \$'a erişmiştir. Ulaştırma hizmetlerinin diğer hizmetlerden daha hızlı gelişmesi eşya ticareti ile yakından bağlantılı olduğundan, 2010 yılındaki olumlu artıştan payını almıştır.

**Tablo 1.1.** Dünya Eşya ve Ticari Hizmetler İhracatı 2005-10 (milyar \$ ve yıllık değişim) (DTÖ, 2011)

	Değer	Yıllık Değişim %			
		2010	2008	2009	2010
<b>Eşya Ticareti</b>	15237.6	15	-22	22	8
<b>Ticari hizmetler</b>	3663.8	13	-12	8	8
<b>Ulaştırma</b>	782.8	16	-23	14	7
<b>Turizm/seyahat</b>	935.7	10	-9	8	6
<b>Diğer ticari hizmetler</b>	1945.3	13	-8	6	9

DTÖ'nün Dünya ve Bölgesel İhracat Raporu (Temmuz 2010) irdelendiğinde 2000'li yıllardan bu yana dünya genelinde ithalat artış hızının, ihracata göre daha yavaş bir seyir izlediği ve bunun da dış ticaret açıklarına yol açtığı gözlenmektedir. 2009 yılında yaşanan küresel kriz dünya ekonomisinde önemli bir daralmaya yol açmış, 2. Dünya Savaşı'ndan bu yana küresel daralma ilk kez %2'yi geçmiş, dünya mal ticaret hacmi %22,6, hizmet ticaret hacmi ise %12,9 oranında azalmıştır (Türkiye Lojistik Kataloğu, 2011). Kriz sebebi ile

dünya piyasalarında meydana gelen düşüşler, beraberinde dünya lojistik sektöründe de daralmalara neden olmuştur. Ayrıca lojistik açıdan inceleme yapıldığında ticari mal ihracatının ağırlıklı olarak Asya ve gelişmekte olan ülkelere kaydığı gözlenmektedir. Dünya’da lojistik, 2009 yılında 6 trilyon dolarlık bir pazar oluşturmuştur. 2015’te bu pazarın 10-12 trilyon dolarlık bir hacme çıkması beklenmektedir (Lojistik Sektör Raporu, 2010).

Dünya Bankası tarafından, altı ölçüte dayanarak hazırlanan Küresel Lojistik Performans Endeksi; gümrük ve sınır kapısı işlemleri, lojistik altyapı, uluslararası taşıma olanakları, lojistik operasyonların kalitesi, ürünlerin izlenebilirliği ve zamanında teslimat ölçütlerine göre ülkelerin performanslarını değerlendirmektedir. Bu açıdan bakıldığında 2010 yılında Almanya (4,11), Singapur (4,09), İsveç (4,08), Hollanda (4,07), Lüksemburg (3,98) ve İsviçre (3,97) en etkin ilk on ülke arasında yer alırken Türkiye (3,22), 155 ülke arasından 39. sırada yer almıştır.

## 1.2. AB’DE MEVCUT DURUM

Avrupa Birliği’nin 2001 yılında hazırladığı Beyaz Kitap’ta (ETP, 2001), AB içinde karayolu taşımacılığının ağırlıklı bir paya sahip olduğu (yolcu taşımacılığında %95’in yük taşımacılığında %90’ın üzerinde) modlar arası orantısız büyümeyi önleyip, modlararası taşıma dengesi kurma ilkesini ilk sıralara yerleştirmiştir

2011 Beyaz Kitabında ise (ETP, 2011), ulaştırmanın ekonomi ve toplum için önemi vurgulanmış ve Avrupa’nın gelecekteki durumunun tüm bölgelerinin dünya ekonomisi ile rekabetçi bir yaklaşımla bütünleşme kabiliyetine bağlı olduğu belirtilmiştir. Söz konusu raporda bu kez AB’nin 2050 yılına yönelik 40 ayrı girişimi (hedefi) tanımlayan “Tek Avrupa Ulaşım Alanı – Daha rekabetçi ve kaynakları etkin kullanan bir ulaşım sistemine doğru” (**Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system**) başlıklı bir ek politika belgesi yer almaktadır. Ulaştırmanın ekonomik gelişimde, refahın ve ticaretin artışında, insanların dolaşım imkânlarının artmasında ve istihdam yaratmadaki önemli rolünün altının çizildiği Beyaz Kitap’ta, AB’de ve dünyada ulaştırma sektörüne genel bir bakışla son 10 yıldaki gelişmeler, ortaya çıkan sıkıntılar ve mücadele unsurları ile fırsatlar ayrıntılarıyla irdelenmekte ve “AB Ulaşım Sistemi”nde topyekûn bir dönüşüm” planlanmaktadır. (Bingöl, 2011)

Yeni Beyaz Kitap’ta belirtilen ana ilkeler arasında:

- Ulaşım sisteminin petrole bağımlılığı kırılırken, verimliliğinden ve dolaşım rahatlığından taviz verilmemesi,
- Bunun için daha büyük hacimli yüklerin ve daha fazla sayıda yolcunun beraberce, en etkin taşıma türleri (kombinasyonu) ile taşınabileceği yeni ulaşım modellerinin ortaya çıkması,
- Bireysel ulaşımın tercihan seyahatin son ayağında ve çevre dostu araçlarla gerçekleştirilmesi,
- Bir başka deyişle; AB’deki yük ve yolcu taşımaları daha ziyade demiryolu ve denizyoluyla gerçekleşirken, karayolu taşımalarının daha kısa mesafelere



yoğunlaştırılması (300 km'den uzun mesafeler çok modlu ulaşımın mal taşıyanlar için ekonomik açıdan cazip hale getirilmesi),

- Enerji kullanımını en uygun düzeye getiren özel yük koridorlarının oluşturulması,
- Ulaşımdaki engellerin kaldırılması,
- Ulaşım altyapıları için yeni finansman yöntemlerinin bulunması,
- Kirleten öder ilkesinin daha geniş ölçekte uygulanmasının sağlanması, bulunmaktadır.

Raporda ayrıca, gelecek dönemlerde fosil yakıtların yetersiz kalacağı ve dünyanın karbondışı yapıya geçmekte ne kadar başarısız olursa benzin fiyatlarının o kadar artacağı söylenmiştir. 2010 yılında, AB için benzin ithalatı 210 milyar Euro civarında olmuştur. Benzine bağımlılık sorunu aşılmadığı takdirde, insanların hareketliliği ve güvenilir ekonomik yapı ve bunun beraberinde enflasyon, ticaret dengesi ve tüm AB ekonomisinin rekabet düzeyi etkilenecektir. AB aynı zamanda sera gazı emisyonlarının seviyesini 2050'ye kadar dönem içerisinde, 1990'daki seviyesinin 80-90% aşağısına çekmeyi hedeflemektedir. Diğer sektörler de etkili olmak ile birlikte söz konusu emisyon salınımlarında 2050'ye kadar gerçekleştirilecek azalmanın en az %60'ı ulaştırma sektöründen beklenmektedir. AB tüm bu ilkeleri temel alarak hayata geçireceği hedefler arasında petrole olan bağımlılığın kayda değer oranda azaltılması ve ulaştırma kaynaklı karbon salınımlarının 2050 yılına kadar %60 oranında düşürülmesi, kentlerde konvansiyonel yakıt kullanan otomobillerin kullanılmaması, havacılıkta sürdürülebilir düşük karbonlu yakıt kullanım oranının %40'a çıkarılması, deniz taşımacılığı salınımlarında en az %40 azalma sağlanması ve orta uzunluktaki şehirler arası yük ve yolcu taşımalarının %50'sinin karayolundan denizyolu ve demiryollarına kaydırılması, Avrupa kıyılarındaki liman sayısının artırılması, bir "Tek Avrupa Gökyüzü", bir "Tek Avrupa Demiryolu Alanı" ile "Avrupa limanlarına denetim zorunluluğundan muaf erişim sağlayacak bir "Mavi Kemer" gibi son derece iddialı hedefleri sıralamaktadır.

Taşıtlarda ve trafik yönetiminde kullanılacak yeni teknolojiler gerek AB 'de gerekse dünyada ulaştırma emisyonlarını düşürmede etkin rol oynayacaktır. Kitapta kısa ve orta mesafelerdeki (300 km altı) yük taşımacılığının kamyonlarla yapılmaya devam edeceği ve bu nedenle, demiryolu, su yolu gibi alternatif ulaşım çözümlerinin desteklenmesinin yanı sıra, yeni motorlar, daha temiz yakıt, akıllı ulaştırma sistemleri gibi yaklaşımlarla kamyon etkinliklerinin artırılması önemi vurgulanmaktadır. Daha uzun mesafelerde yolların dekarbonizasyon olanakları daha kısıtlıdır ve multimodal yük taşımacılığı firmalar için etkin hale getirilmelidir. 2030 yılına kadar, karayolu yük taşımalarının %30'unun, 2050'ye kadar da %50'den fazlasının, demiryolu ve denizyolu gibi diğer ulaşım türlerine kaydırılması hedeflenmiş, bu hedefin gerçekleştirilebilmesi için gerekli altyapının sağlanması karara bağlanmıştır. AB, enerji kullanımı ve emisyonlar açısından eniyelenmiş yük koridorlarına gereksinim duymaktadır. Orta ve uzun mesafe yük ve yolcu taşımacılığında demiryolunun daha büyük oranda kullanılması için gerekli yapısal değişiklikler üzerinde durulmuştur. Ayrıca limanların lojistik merkezler olarak oynadıkları önemli rol da vurgulanmıştır. Bu-



nun yanısıra, üçüncü dünya ülkelerine ve ülkelerinden artan seyahat taleplerini karşılayacak şekilde, AB havalimanlarının kapasitelerinin eniyilenmesi gerektiği belirtilmiştir. 2050'ye kadar tüm ana hava ve deniz limanlarının demiryolu ağına bağlanması hedeflenmiştir (ETP, 2011).

Raporda, dünyanın ulaşım altyapısının çekim merkezinin Asya'ya doğru kaydığı vurgulanmakta ve yıllardan beri AB'nin mükemmel altyapıları, serbest ticaret geçmişi ve çok az düzeydeki bürokrasisinden faydalanan ve halen dünyanın tartışılmaz liderleri olan Avrupalı lojistik şirketleri dahi pazar paylarını kaybetme riskiyle karşı karşıya olduğu belirtilmektedir. Avrupa ulaşım altyapıları giderek tıkanırken; dünyanın diğer bölgelerinde kayda değer alternatifler belirdiği vurgulanmakta ve örn. Çin'in dünyanın en büyük hızlı tren ağına sahip olması, Kuzey Afrika limanları'nın Avrupalı rakiplerinden daha esnek olmaları sayesinde aktarma işinde pazar paylarının giderek artırması ve bunun gibi nedenlerle AB'nin dünya lojistik sahnesinden silinmemesi için ulaşım altyapılarına sürekli yatırım ve idari prosedürlerin basitleştirilmesi gerektiğinin altı çizilmektedir (Bingöl, 2011a).

2011 Beyaz Kitabında, AB'de yük taşımalarının 2050 yılına kadar % 80 oranında artmasının beklendiği ve AB'nin gelecekteki ulaşım talebini karşılamak için 2010-2030 yılları arasında gerek duyulacak altyapı yatırım maliyetinin 1.5 trilyon Euro'nun üzerinde olacağını tahmin edildiği bildirilmekle birlikte, giderek yaşanan AB nüfusu nedeniyle sosyal güvenlik harcamalarının kaynakların büyük kısmını tüketecek olması, kamu bütçeleri ve özel sektör kredilerin 2008-2009 ekonomik krizi nedeniyle ciddi zarar görmesi ve buna bağlı olarak finansman sıkıntısının artması ve alternatif yakıtla çalışan taşıtların ve toplu taşıma araçlarının gelecekte daha fazla kullanılacak olması nedeniyle benzin ve dizelden alınacak vergi gelirlerinde azalmalar söz konusu yatırımlar üzerindeki önemli engeller olarak ortaya konulmaktadır.

Diğer taraftan trafik tıkanıklıklarından kaynaklanan maliyetlerin 2050 yılına kadar %50 civarında artması ve yılda 200 milyar Euro gibi rakamlara ulaşması öngörülen senaryolar arasındadır. Uzun mesafe tıkanıklık artışları için enerji kullanımı ve salınımı açısından optimizasyon çalışmaları yapılmış, güvenilirlik, sınırlı tıkanıklık ve düşük işletim ve idari maliyetler gibi cazip niteliklerdeki özel yük koridorlarının geliştirilmesinin yanında çok modlu taşımalarındaki formalitelerin azaltılması ve elektronik ortama taşınması gerekliliği ortaya konmuştur.

Ulaştırma sektörünün petrol kullanımındaki tahmini artışta % 90'luk bir paya sahip olacağı belirtilmekte ve Çin'in tek başına ulaşımında kullanılan petroldeki küresel artışın yarısından sorumlu olacağına dikkat çekilmektedir. Öngörülen senaryolar arasında 2005 yılında varil başına 59 \$ olan petrol fiyatının 2030'da varil başına 106 \$'a ve 2050 yılına kadar varil başına 127 \$'a çıkması yer almaktadır. Ulaştırma kaynaklı salınımların en büyük sebebi başta otomobiller olmak üzere yolcu taşımacılığı olup; karayolu taşımacılığının neden olduğu zehirli gaz salınımlarının 2/3'si otomobillerden kaynaklandığı kabul edilmektedir. Öngörülen senaryolarda 2050 yılına kadar karayolu taşımacılığı kaynaklı salınımlarda % 13 artışa karşılık, havayolu ve denizyolu taşımacılığının yol açtığı salınımlarda (1990 seviyesine göre) % 150 ve % 110'luk artışlar beklenmektedir. Karayolu taşımacılığı, 2001





Ulaştırma Beyaz Kitabı'ndan buyana uygulanan tüm "karayolu karşıtı" politikalara rağmen; diğer taşıma türleri karşısında cazibesini koruduğuna dikkat çekilmekte ve bunun temel nedeninin demiryolu ağlarına ve aktarma tesislerine yatırımlar çok modlu taşımaların darboğazlarını gidermeye yetmemesi olduğu vurgulanmaktadır. Trans-Avrupa Ulaşım ağı projelerinin çoğunun finansman sıkıntısı nedeniyle uygulanamadığına dikkat çekilmekte, AB'de demiryolu taşımacılığı gereğince serbestleştirilerek rekabete açılmadığından kalite ve verimliliğin düşük kaldığı, kısa mesafe denizyolu taşımacılığının yüksek idari yüklerden kurtulamadığı ve ulusal sınırlar demiryolu taşımalarında hala verimsizliklere yol açtığı düşünülmektedir (Bingöl, 2011b).

Avrupa Komisyonu Avrupa'nın ulaştırma, enerji ve dijital ağlarının iyileştirilmesi amacıyla Ekim 2011'de 50 milyar Euro tutarında bir destek planını önermiştir. "Avrupa'yı Bağlantılı Kılma İmkânı" (Connecting Europe Facility) adı verilen yeni program ile temel altyapılara yapılacak yatırımların 31.7 milyar Euro'su ile Avrupa'nın ulaşım alanındaki eksik bağlantıları tamamlanacak, daha çevre dostu ulaşım türleri desteklenecek, geri kalan fon ile enerji ve bilişim bağlantıları tamamlanacak, yenilenebilir enerjilerin kullanımı arttırılacak, tüm bunlar sayesinde AB'de rekabet gücü, istihdam olanakları ve büyüme hızı arttırılabilecektir. Bu maddi destek aracına ek olarak oluşturulan "Proje Bonosu" (Project Bond) program ile, özel sektörün uzun vadeli ulaşım sektörü yatırımlarına yönelmesi teşvik edilecektir. 2020 yılına kadar, AB'nin sınırlar arası ulaşım koridorları inşa ederek Trans-Avrupa Ağlarını eksiksiz örmek amacıyla 250 ile 500 milyar Euro arasında yatırım yapmayı planlamaktadır



# 2011 Türkiye Ulaştırma ve Lojistik Meclisi Sektör Raporu



## 2. SEKTÖRÜN TÜRKİYE EKONOMİSİNDEKİ YERİ

Türkiye; Dünya Bankası ve IMF tarafından her yıl yayınlanan GSYİH sıralamasında 2010 yılı itibari ile 17. sırada yer alarak birçok gelişmiş ülkenin önüne geçmiştir. 2010 yılı Türkiye ekonomisi için olumlu bir yıl olmuş ve Türkiye ekonomisi yüzde 8,9 oranında büyümüştür. Ayrıca Türkiye'nin cari borç stoku, gelişmiş ülkelerin ve AB ortalaması olan %74'ün altında seyretmiştir. Türkiye genelinde sağlanan GSYİH'nin önemli bir kısmı imalat sanayi tabanlı ürün ve hizmetlerden elde edilmektedir (%15). İnşaat sektörü ise, 2010'da yaklaşık %17,1'lik artış ile en hızlı büyüyen faaliyet kollarından biri olmuştur. Ulaştırma, Depolama ve Haberleşme alt sektörü ise, toplam GSYİH değerinin %14,6'lık bir kısmını oluşturarak stratejik önemini ortaya koymaktadır. 2010 yılında ulaştırma sektörü %12,2 oranında büyüme göstermiştir. Tablo 2.1'de verilen yolcu ve yük taşıma değerlerinin ulaşım modlarına göre dağılımına bakıldığında, yolcu taşımacılığı yurtdışında havayolu, yurtiçinde ise yoğunlukla karayollarında gerçekleştirilmektedir. Yurtdışı yük taşımacılığı ise büyük bir oranda denizyolu ile yapılmaktadır.

**Tablo 2.1.** Yolcu ve yük taşıma değerlerinin ulaşım modlarına ve yıllara göre dağılımı

	Yıl	Yolcu (milyon-yolcu-km)		Yük (milyon-ton-km)	
		Yurtdışı	Yurtiçi	Yurtdışı	Yurtiçi
<b>Demiryolu ulaşımı</b>	2009	-	3469	855	9308
	2010	-	3493	1018	10282
	2011	-	3985	1040	10560
<b>Denizyolu ulaşımı<sup>(1)(2)</sup></b>	2009	-	-	828500	11410
	2010	-	-	936200	12583
	2011	-	-	1027000	13464
<b>Havayolu ulaşımı<sup>(3)</sup></b>	2009	33311	6819	-	-
	2010	39943	8007	-	-
	2011	43857	8791	-	-
<b>Karayolu ulaşımı</b>	2009	-	212464	-	176455
	2010	-	226913	-	190365
	2011	-	239393	-	201787
<b>Boru hattı ulaşımı<sup>(5)</sup></b>	2009	-	-	56038	2743
	2010	-	-	54242	2520
	2011	-	-	57028	1766

<sup>(1)</sup> Denizcilik Müsteşarlığı tarafından hesaplanan taşıma miktarlarıdır.

<sup>(2)</sup> Denizyoluyla yapılan taşımaların tümünü kapsayan hesaplanmış tahmini taşımamiktardır.

<sup>(3)</sup> Yalnız THY tarafından yapılan taşımalarıdır.

<sup>(4)</sup> KGM'nin sorumluluğu altındaki yol ağında yapılan taşımalarıdır.

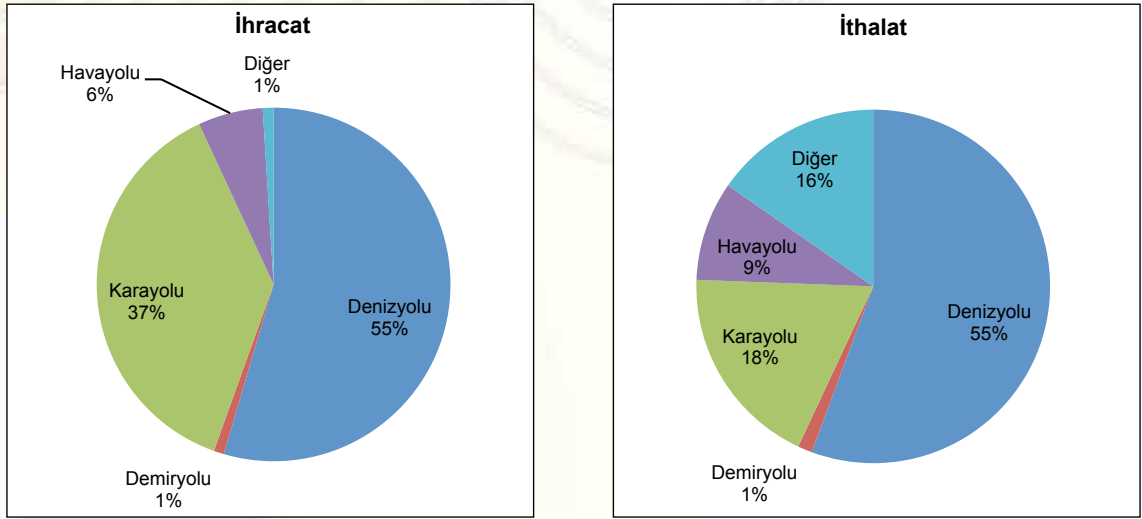
<sup>(5)</sup> Yalnız ham petrol taşımalarıdır.

Türkiye'nin ihracatı, 2009 yılında patlak veren ekonomik krize bağlı olarak %22,6 oranında bir daralma yaşamıştır. 2010 yılında ihracat 2009'a göre %11,5, ithalat ise %31,6 artmıştır olmasına karşın 2008 yılı seviyesi 2011 yılında yakanabilmiştir. 2011 yılında ihracat %18,5 artış ile 134,9 milyar ABD dolarına ulaşmış, aynı yıl ithalattaki artış düşmüş ve %29,8 artış ile 240,8 milyar ABD doları olarak gerçekleşmiştir. 2011 yılına kadar ihracatta yaşanan daralmanın önemli nedenlerinden biri, ihracatımızın yaklaşık %45'nin üzerinde payı olan AB ülkelerindeki ekonomik sorunlardır. Bu dönemde ihracatın Yakın ve Ortadoğu ülkelerine kaydığı görülmektedir. 2011 yılında AB-27 ülkelerine yaptığımız ihracat 2010 yılına göre %18 artmış olmasına karşın, 2008'e göre %17 oranında düşüktür. Buna karşın Yakın ve Ortadoğu ülkelerine yapılan ihracat %21 artmıştır. (TOBB Ekonomik Rapor, 2010).

Ülkemizde ihracatın büyük bir kısmı deniz taşımacılığı odaklıdır ve 2008 yılından bu yana payı giderek artış göstermektedir. TÜİK verilerine göre 2010 yılında toplam ihraca-



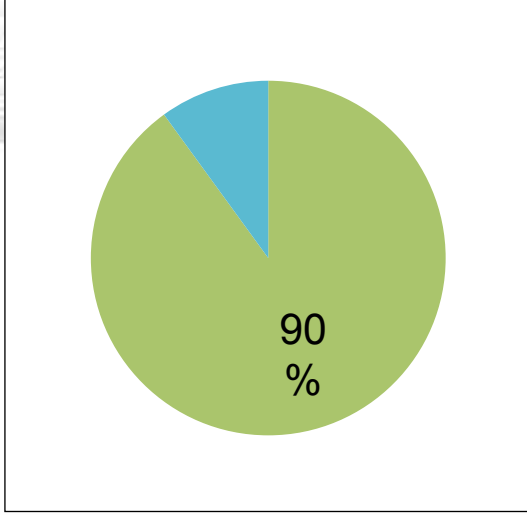
tın %50,74'ü deniz yolu ile taşınmışken 2011 yılında 134,9 milyar ABD doları olan toplam ihracatımızın %54,5'i olan 73,6 milyar ABD dolarlık kısmı denizyolu ile taşınmıştır. 2011 yılında demiryolu taşımalarında belirgin bir artış görülmektedir. 2010 yılında 0,99 milyar ABD dolarlık kısmı demiryolu ile taşınırken bu rakam 2011 yılında 1,3 milyar ABD dolar olarak gerçekleşmiştir. Buna karşın karayolunun payında düşüş yaşanmıştır. 2010 yılında ihracat değerinin %40'ı karayolu ile taşınırken 2011 yılında bu oran %37'ye düşmüştür. Bu düşüşte AB 27 ülkelerine gerçekleştirilen ihracatın düşmesinin yanı sıra akaryakıt fiyatlarındaki artış ve karbon salınımı ve bu çerçevede alınan politikalar etkili olmuştur. 2011 yılında ihracatın 8,9 milyar ABD dolarlık kısmı havayolu ve geri kalan 1,3 milyar ABD dolarlık kısmı ise diğer taşıma modları ile gerçekleştirilmiştir. (TÜİK, 2011)



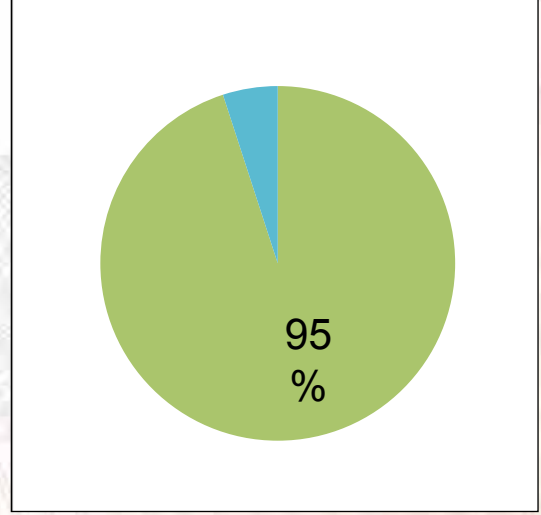
**Şekil 2.1.** [Değer bazında] Toplam ihracat ve ithalatımızın, gerçekleştirildiği taşıma modlarına göre dağılımı (2011)

2009 krizine bağlı olarak Türkiye'de ithalat değerlerinde de önemli düşüş yaşanmış ve 2008'e göre %30.2 azalarak 140.9 milyar dolar olmuştur. 2010 yılında yaşanan artış 2011 yılında da devam etmiş ve 185,5 milyar ABD doları olan ithalat 2011 yılında %29.8 artış ile 240,8 milyar ABD doları olmuştur (TÜİK, 2011).İhracatta olduğu gibi, ithalatta da ulaşımın büyük bir kısmı denizyolları ile gerçekleştirilmektedir.

Yurtiçi taşımacılıkta ise karayollarının ağırlığı hissedilmektedir. 2010 yılında karayolu ile yolcu taşımacılığı ve yük taşımacılığının toplam içindeki oranı sırasıyla %95 ve %91,5 olarak gerçekleşmiştir.



Şekil 2.2. Yurtiçi yük taşımacılığında karayolunun payı



Şekil 2.3. Yurtiçi yolcu taşımacılığında karayolunun payı

Tablo 2.2. Türkiye'nin Dış Ticaretinin Modlara Göre Dağılımı (milyon dolar) (TÜİK, 2011)

Mod	İhracat	Pay	İthalat	Pay
Deniz Yolu	73.607.918	55%	133.436.108	55%
Demir Yolu	1.243.110	1%	3.185.490	1%
Karayolu	50.284.840	37%	44.513.254	18%
Hava Yolu	8.583.259	6%	21.514.992	9%
Diğer	1.252.419	1%	38.184.548	16%
Toplam	134.971.545		240.834.392	

Ülkemizde TEU ya da ton bazında gerek iç gerekse dış ticaret verileri bulunmadığından, ağırlıklı karşılaştırmalar dolar bazında yapılmaktadır. Bu durumda, finansal açıdan bir veri oluşturmasına rağmen, kapasitenin genelde ton ve m<sup>3</sup> olarak ölçüldüğü nakliye ve lojistik sektöründe veriler sağlıklı olmamaktadır. Havayollarının payının demiryolu payından yüksek çıkmasının temelinde de bu sorun yatmaktadır.

Ülkemizde halen 8'i ro-ro limanı olma üzere toplam 23 karayolu sınır kapısı ve Gümrük idaresi bulunmaktadır, bunlar arasında en yoğun ihracat çıkışı yapılanlar Batıda "Kapıkule" doğuda "Sarp ve Gürbulak", güneyde "Habur" ve Karadeniz'de "Zonguldak limanı"dır. Ayrıca, doğuda "Kapıköy", kuzeyde "Samsun limanı" ve güneyde "Nusaybin" ihracat çıkışı potansiyeli göstermektedir.

Karayoluyla, ülkemizden 3 kıtada toplam 75 ülkeye, her yıl ortalama olarak toplam 1.3 milyon ihracat seferi ve 450.000 ithalat seferi gerçekleştirilmektedir. İhraç taşımalarda Türk plakalı araçların payı %82, yabancı plakalı araçlarınsa %18 iken, ithalat taşımalarında %65 Türk aracı payına karşılık %35'lik yabancı araç payı söz konusudur. 2011 yılında Türk araçlarıyla toplam 1.5 milyon ihraç seferi, 500.000 ithalat seferi gerçekleştirilmiştir.





Türkiye üzerinden 75 ülkeye transit taşıma yapılmakta olup; transit amaçlı olarak ülkemizden yılda ortalama 85.000 taşıma yapılmakta, bunların 35.000'i (%41'i) Türk araçlarınınca gerçekleştirilmektedir

İhracatımızın (2011, değer olarak) % 37'si karayoluyla taşınmaktadır. Sektörün filo dahil toplam yatırımı 5 milyar dolar, sağladığı istihdam 400.000 kişi olup, ülke ekonomisine yıllık olarak sağlanan döviz geliri 6 milyar doları geçmiştir.

İhracatta öne çıkan ülkeler olarak Avrupa'da Almanya, Romanya, İtalya ve Fransa, Ortadoğu'da Irak, İran, Suriye, Ürdün ve Suudi Arabistan ve BDT bölgesinde Azerbaycan, Gürcistan ve Türkmenistan ilk sıralarda yer almaktadır. Irak taşımalarının tüm ihracat taşımalarımızdaki payı neredeyse % 50'dir.

**Tablo 2.3.** İhrac Taşımalarımızda Taşıtın Bayrağına Göre Türk-Yabancı Pazar Paylaşımı

TAŞIT ÜLKESİ	2007	2008	2009	2010	PAY	2011	PAY	DEĞİŞİM
<b>TÜRKİYE</b>	<b>812.695</b>	<b>859.696</b>	<b>929.278</b>	<b>1.132.808</b>	<b>84%</b>	<b>1.191.879</b>	<b>82%</b>	<b>5%</b>
ALMANYA	8.288	4.718	3.202	3.851	0,3%	3.934	0,3%	2%
AVUSTURYA	2.622	2.583	2.109	2.365	0,2%	2.217	0,2%	-6%
BULGARİSTAN	32.831	38.472	48.004	57.436	4,0%	64.689	4,5%	13%
ÇEK CUMH.	3.478	3.499	3.286	3.840	0,3%	3.793	0,3%	-1%
FRANSA	1.954	1.761	1.260	1.648	0,1%	2.196	0,2%	33%
GÜRCİSTAN	4.882	4.999	3.448	5.594	0,4%	10.952	0,8%	96%
HIRVATİSTAN	1.067	807	596	737	0,1%	1.251	0,1%	70%
HOLLANDA	2.731	2.375	1.879	1.743	0,1%	1.365	0,1%	-22%
IRAK	17.538	21.026	6.817	15.283	1,1%	16.576	1,1%	8%
İRAN	14.762	16.404	19.070	22.589	1,6%	25.482	1,8%	13%
İTALYA	1.643	1.750	1.120	1.555	0,1%	1.738	0,1%	12%
KKTC	15.981	15.099	13.083	12.602	0,9%	14.965	1,0%	19%
MACARİSTAN	3.008	2.917	2.693	3.030	0,2%	3.940	0,3%	30%
MAKEDONYA	6.746	8.380	10.179	11.187	0,8%	11.134	0,8%	0%
MOLDOVA	11.097	13.787	10.672	11.700	0,8%	13.080	0,9%	12%
POLONYA	4.306	5.303	7.387	8.219	0,6%	8.700	0,6%	6%
ROMANYA	9.480	9.660	13.187	18.778	1,3%	24.288	1,7%	29%
RUSYA	3.229	3.412	2.454	3.549	0,2%	4.050	0,3%	14%
SLOVAKYA	1.911	2.580	2.321	2.743	0,2%	2.516	0,2%	-8%
SURİYE	6.618	3.030	2.235	4.881	0,3%	10.824	0,7%	122%
UKRAYNA	5.005	6.622	8.721	8.363	0,6%	9.880	0,7%	18%
YUNANİSTAN	1.289	1.243	916	1.090	0,1%	1.029	0,1%	-6%
DİĞER	7.402	9.081	12.119	14.356	1,0%	19.175	1,3%	34%
<b>TOPLAM YABANCI</b>	<b>167.868</b>	<b>179.508</b>	<b>176.758</b>	<b>217.139</b>	<b>16%</b>	<b>257.773</b>	<b>18%</b>	<b>19%</b>
<b>GENEL TOPLAM</b>	<b>980.563</b>	<b>1.039.204</b>	<b>1.106.036</b>	<b>1.349.947</b>		<b>1.449.652</b>		<b>7%</b>

# 2011 Türkiye Ulaştırma ve Lojistik Meclisi Sektör Raporu

Son 1 yıllık kıyaslamada, 2010 yılından 2011 yılına, "İhracat Ürünlerimizin Yurtdışı Pazarlara Taşınması" alanında Türk nakliyecilerinin pazar payının giderek eridiği göze çarpmaktadır. Bu durum, "nakliyecilerimize uygulanan geçiş belgesi kotaları"nın uluslararası taşıma performansımıza olumsuz etkisini teyit etmektedir.

Aynı durumu bir başka açıdan yansıtan bir veri de, "Türk araçlarının pazar payının yabancı araçlar karşısında özellikle "Batı Sınır Kapılarımız" ve "Karadeniz Sınır Kapılarımız"dan yapılan ihracat taşımalarında gözleniyor olmasıdır.

**Tablo 2.4.** Avrupa'ya İhracat Taşımalarımızda Karayolu –RoRo Ayrımı (Pazar Paylaşımı)

	2007		2008		2009		2010		2011	
	TÜRK	YABANCI	TÜRK	YABANCI	TÜRK	YABANCI	TÜRK	YABANCI	TÜRK	YABANCI
<b>BATI KAPILARI TOPLAM</b>	79%	21%	77%	23%	71%	29%	69%	31%	67%	33%
<b>KARA Kapıları</b>	70%	30%	67%	33%	62%	38%	58%	42%	58%	42%
<b>RO-RO Kapıları</b>	92%	8%	92%	8%	95%	5%	95%	5%	93%	7%
<b>TÜM KAPILAR (TOPLAM)</b>	83%	17%	83%	17%	84%	16%	84%	16%	82%	18%

Kara sınır kapılarımızdan gerçekleşen ihracat taşımalarında ülkemiz nakliyecilerinin pazar payının genel taşımalardaki oranın da hayli altına düşerek % 70'lerden, % 58'lere indiği;

Diğer taraftan, Ro-Ro ile gerçekleşen ihracat taşımalarında Türk araçlarının pazar payının genel ortalamasının da üzerine çıkarak % 92'lerden % 93'e çıktığı görülmektedir.

Yabancı nakliyeciler ayağında, bu oran kara sınır kapılarındaki pazar payının % 30 seviyesinden % 40'lara çıkmaktadır.

Ancak uluslararası ro-ro taşımalarında yabancı nakliyecilerin Türk nakliyecilerinin gerisinde kalarak % 8'den % 7'ye düşen bir pazar payına sahip olduğu görülmekte olup; karayolu güzergahlarında önemli sorunlarla karşılaşan nakliyecilerimizin alternatif, kombine ulaşım seçeneklerine yöneldikleri görülmektedir. Öte yandan, uluslararası deniz yolu taşımalarımızda da, benzer bir pazar paylaşımı ile, ihracatımızda "yabancı bayraklı gemilerin" ağırlıklı payı dikkat çekmektedir. Türk bayraklı gemilerin payı % 15 iken; yabancı bayraklı gemilerin payı % 85'tir.



**Tablo 2.5.** Liman Başkanlığı Bazında Yükleme-Boşaltma Bilgileri (Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 2011a)

Yıllar	Yükleme			Kabotaj	Transit	TOPLAM
	İhracat					
	Türk Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Toplam			
2005	11.297.612	43.196.613	54.494.224	14.145.672	-	<b>68.639.896</b>
2006	9.821.582	53.490.396	63.311.978	15.470.667	-	<b>78.782.645</b>
2007	9.804.237	58.856.033	68.660.270	17.723.114	-	<b>86.383.384</b>
2008	10.654.742	62.590.435	73.245.177	18.923.148		<b>92.168.325</b>
2009	9.578.520	64.191.743	73.770.263	18.305.867	57.735.381	<b>149.811.511</b>
2010	11.615.686	72.329.476	83.945.162	18.561.807	58.767.061	<b>161.274.030</b>
Yıllar	Boşaltma			Kabotaj	Transit	TOPLAM
	İthalat					
	Türk Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Toplam			
2005	31.577.200	94.591.907	126.169.107	13.922.865	-	<b>140.091.972</b>
2006	32.794.143	106.612.163	139.406.306	15.133.337	-	<b>154.539.643</b>
2007	27.187.904	126.211.445	153.399.349	18.005.809	-	<b>171.405.158</b>
2008	21.151.227	130.402.523	151.553.750	20.136.037		<b>171.689.787</b>
2009	20.387.046	119.475.045	139.862.090	19.485.900	277.205	<b>159.625.195</b>
2010	28.878.432	133.747.337	162.625.769	19.434.485	5.355.657	<b>187.415.911</b>

**Tablo 2.6.** Ülkeler Bazında Limanlarımızda Gerçekleştirilen Toplam Elleçleme Miktarları 2010 (ton) (Yükleme) (Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 2011a)

Yükün gittiği/ geldiği ülke	İhracat				Transit yükleme	Toplam yükleme
	Türk bayraklı	Kendi ülke bayraklı	Diğer ülke bayraklı	Toplam		
A.B.D.	13.446	37.000	4.252.744	4.303.190	6.433.325	10.736.515
Almanya	37.216	8.024	266.692	311.932	50	311.982
Angola	0	0	257.248	257.248	0	257.248
Arjantin	18.000	0	39.308	57.308	40.000	97.308
Arnavutluk	4.875	24.733	108.504	138.112	11.000	149.112
Avustralya	0	0	0	0	0	0
Azerbaycan	1.275	0	16.868	18.143	224.000	242.143
B.A.E.	139.100	22.000	2.533.288	2.694.388	68.315	2.762.703
Bahamalar	0	0	71.021	71.021	0	71.021
Bahreyn	0	0	7.045	7.045	0	7.045
Bangladeş	84.985	44.000	164.315	293.300	0	293.300

# 2011 Türkiye Ulaştırma ve Lojistik Meclisi Sektör Raporu

Yükün gittiği/ geldiği ülke	İhracat				Transit yükleme	Toplam yükleme
	Türk bayraklı	Kendi ülke bayraklı	Diğer ülke bayraklı	Toplam		
Belçika	50.210	1.800	3.017.142	3.069.152	323.156	3.392.308
Benin	0	0	192.297	192.297	0	192.297
Bolivya	0	0	1.955	1.955	0	1.955
Brezilya	0	0	575.117	575.117	1.797	576.914
Bulgaristan	97.475	0	310.119	407.594	289.793	697.387
Cabo verde	3.500	0	2.100	5.600	0	5.600
Cebelitarık	0	0	149.083	149.083	0	149.083
Cezayir	227.685	439	1.014.648	1.242.772	39.886	1.282.658
Chile	10.000	0	46.380	56.380	0	56.380
Cote d'ivoire	0	0	11.712	11.712	0	11.712
Çin	56.000	133.248	1.907.748	2.096.996	715.025	2.812.021
Danimarka	0	1.641	14.133	15.774	0	15.774
Diğer	2.750	0	3.386	6.136	0	6.136
Djiboutı	0	0	150.376	150.376	0	150.376
Dominik cum.	17.850	0	54.457	72.307	0	72.307
Ekvator	0	0	12.974	12.974	0	12.974
Ekvator ginesi	6.000	0	266.122	272.122	0	272.122
Endonezya	0	0	1.985	1.985	1.511.273	1.513.258
Eritre	0	0	7.228	7.228	0	7.228
Estonya	0	0	0	0	0	0
Etopya	0	0	12.020	12.020	0	12.020
Fas	50.159	0	316.539	366.698	1.247.535	1.614.233
Filipinler	0	0	202	202	0	202
Finlandiya	0	0	52.261	52.261	0	52.261
Fransa	290.868	0	1.190.847	1.481.715	2.712.793	4.194.508
Gabon	2.500	0	26.700	29.200	0	29.200
Gambiya	20.590	0	20.531	41.121	0	41.121
Gana	0	0	292.006	292.006	0	292.006
Gine	0	0	175.095	175.095	0	175.095
Guatemala	0	0	870	870	0	870
Guyana	0	0	0	0	0	0
Güney afrika	0	0	1.659	1.659	4.186	5.845
Güney kıbrıs	0	0	0	0	0	0
Güney kore	0	3.000	191.964	194.964	576.963	771.927
Gürcistan	211.991	70.936	561.227	844.154	512.573	1.356.727
Haiti	0	0	4.767	4.767	0	4.767
Hırvatistan	15.150	0	91.220	106.370	666.000	772.370
Hindistan	18.720	0	140.920	159.640	983.748	1.143.388
Hollanda	29.458	101.555	686.454	817.467	1.936.242	2.753.709
Hong kong	0	0	38.415	38.415	0	38.415



Yükün gittiği/ geldiği ülke	İhracat				Transit yükleme	Toplam yükleme
	Türk bayraklı	Kendi ülke bayraklı	Diğer ülke bayraklı	Toplam		
Irak	0	0	2.955	2.955	11	2.966
İngiltere	14.826	43.771	1.083.101	1.141.698	177.335	1.319.033
İran	0	68.184	797.098	865.282	48	865.330
İrlanda	802	0	53.103	53.905	4.130	58.035
İspanya	982.103	4.900	2.017.660	3.004.663	2.885.884	5.890.547
İsrail	979.126	0	2.587.873	3.566.999	302.882	3.869.881
İsveç	0	0	418.854	418.854	0	418.854
İtalya	3.854.766	693.189	9.148.507	13.696.462	26.907.545	40.604.007
İzlanda	0	0	25.925	25.925	0	25.925
Jamaika	0	0	38.300	38.300	0	38.300
Japonya	0	0	27.883	27.883	0	27.883
Kamerun	19.513	0	105.597	125.110	0	125.110
Kanada	0	0	270.338	270.338	1.961.064	2.231.402
Katar	0	0	342	342	0	342
Kazakistan	0	0	0	0	3.436	3.436
Kenya	0	0	19.763	19.763	0	19.763
Kıbrıs(KKTC)	294.702	645.036	440.782	1.380.520	914	1.381.434
Kolombiya	0	0	255	255	0	255
Kongo	4.300	0	190.778	195.078	0	195.078
Kostarika	0	0	0	0	0	0
Kuveyt	55.400	0	304.917	360.317	0	360.317
Kuzey kore	0	0	0	0	0	0
Küba	0	0	32.750	32.750	0	32.750
Letonya	0	0	5.109	5.109	0	5.109
Liberya	33.254	35.400	178.101	246.755	0	246.755
Libya	600.448	101.621	2.695.503	3.397.572	48.728	3.446.300
Litvanya	0	3.100	1.883	4.983	0	4.983
Lübnan	81.270	128.923	1.398.032	1.608.225	109.526	1.717.751
Malezya	0	0	170.935	170.935	1.856.087	2.027.022
Malta	10.661	118.547	861.068	990.276	238.018	1.228.294
Meksika	0	0	24.574	24.574	0	24.574
Mısır	1.107.285	51.940	9.995.074	11.154.299	408.723	11.563.022
Moldovya	10	0	1.407	1.417	0	1.417
Moritanya	0	0	177.750	177.750	0	177.750
Mozambik	0	0	43.500	43.500	0	43.500
Myanmar	0	0	19.200	19.200	0	19.200
Nijerya	0	0	450.825	450.825	0	450.825
Norveç	0	0	38.766	38.766	0	38.766
Oman	0	0	26.244	26.244	0	26.244
Pakistan	0	0	13.923	13.923	0	13.923



# 2011 Türkiye Ulaştırma ve Lojistik Meclisi Sektör Raporu

Yükün gittiği/ geldiği ülke	İhracat				Transit yükleme	Toplam yükleme
	Türk bayraklı	Kendi ülke bayraklı	Diğer ülke bayraklı	Toplam		
Panama	0	0	29.203	29.203	0	29.203
Peru	28.100	0	204.000	232.100	0	232.100
Polonya	59.070	0	137.351	196.421	0	196.421
Portekiz	33.510	1.575	120.614	155.699	443.080	598.779
Porto riko	21.500	0	53.050	74.550	0	74.550
Reunion	0	0	0	0	0	0
Romanya	317.241	0	881.860	1.199.101	335.134	1.534.235
Rusya fed.	563.470	584.973	1.965.308	3.113.751	544.449	3.658.200
Senegal	0	0	342.600	342.600	0	342.600
Sejšeller	0	0	0	0	0	0
Sierra leone	0	0	69.807	69.807	0	69.807
Sırb.Karadağ	0	0	1.000	1.000	0	1.000
Singapur	42.500	45.573	1.745.573	1.833.646	797.068	2.630.714
Slovakya	2.100	0	1.550	3.650	0	3.650
Slovenya	38.150	0	113.178	151.328	7.732	159.060
Sri lanka	0	0	53.973	53.973	24.965	78.938
Sudan	8.190	0	41.569	49.759	0	49.759
Suriye	154.504	153.512	3.251.784	3.559.800	96.082	3.655.882
S.Arabistan	141.424	0	1.885.878	2.027.302	31.749	2.059.051
Tanzanya	0	0	54.449	54.449	0	54.449
Tayland	50.000	2.000	170.250	222.250	492.906	715.156
Tayvan	0	0	318.792	318.792	413.015	731.807
Togo	0	0	9.700	9.700	0	9.700
Trin.Tob.	0	0	0	0	0	0
Tunus	178.575	5.900	934.892	1.119.367	40.475	1.159.842
Türkmenistan	3.607	0	151.103	154.710	2.287	156.997
Ukrayna	122.083	211.121	895.911	1.229.115	1.063.868	2.292.983
Uruguay	9.400	0	46.450	55.850	0	55.850
Ürdün	0	0	108.628	108.628	39.000	147.628
Venezuela	0	0	544	544	0	544
Vietnam	0	0	106.500	106.500	0	106.500
Virgin A.	0	0	0	0	140	140
Yemen	8.400	0	384.688	393.088	0	393.088
Yeni zelanda	0	0	0	0	0	0
Yugoslavya	0	0	1.742	1.742	0	1.742
Yunanistan	384.825	636.636	1.323.879	2.345.340	1.233.120	3.578.460
<b>Toplam</b>	<b>11.614.918</b>	<b>3.984.277</b>	<b>68.334.193</b>	<b>83.933.388</b>	<b>58.767.061</b>	<b>142.700.449</b>





**Tablo 2.7.** Ülkeler Bazında Limanlarımızda Gerçekleştirilen Toplam Elleçleme Miktarları 2010 (ton) (Boşaltma) (Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 2011a)

Yükün gittiği/ geldiği ülke	İthalat				Transit boşaltma	Toplam boşaltma
	Türk bayraklı	Kendi ülke bayraklı	Diğer ülke bayraklı	Toplam		
A.b.d.	108.887	126.988	11.606.550	11.842.425	29.469	11.871.894
Almanya	21.659	11.971	1.606.822	1.640.452	13.590	1.654.042
Angola	0	0	0	0	0	0
Arjantin	0	0	821.154	821.154	0	821.154
Arnavutluk	35.397	10.045	113.635	159.077	0	159.077
Avustralya	74.583	0	1.159.052	1.233.635	62	1.233.697
Azerbaycan	0	0	0	0	0	0
B.arap emrlikl.	0	0	59.862	59.862	1.124	60.986
Bahamalar	0	0	0	0	0	0
Bahreyn	0	0	37.165	37.165	0	37.165
Bangladeş	0	0	0	0	0	0
Belçika	442.638	0	5.161.540	5.604.178	568.566	6.172.744
Benin	0	0	0	0	0	0
Bolıvya	0	0	0	0	0	0
Brezilya	0	0	3.980.638	3.980.638	174.930	4.155.568
Bulgaristan	464.018	92.694	1.440.784	1.997.496	232.163	2.229.659
Cabo verde	0	0	0	0	0	0
Cebelitarık	0	0	25.249	25.249	0	25.249
Cezayir	150.036	2.656.240	1.819.974	4.626.250	1.673	4.627.923
Chile	0	0	0	0	17	17
Cote d'ivoire	0	0	5.071	5.071	0	5.071
Çin	11.307	73.137	2.284.808	2.369.252	818.381	3.187.633
Danimarka	0	0	447.591	447.591	19	447.610
Diğer	41.170	0	31.795	72.965	2.948	75.913
Djiboutı	0	0	0	0	0	0
Dominik cum.	0	0	0	0	7	7
Ekvator	0	0	321.328	321.328	0	321.328
Ekvator ginesi	0	0	0	0	0	0
Endonezya	0	0	320.816	320.816	430	321.246
Eritre	0	0	0	0	0	0
Estonya	22.388	0	350.780	373.168	0	373.168
Etopya	0	0	0	0	0	0
Fas	183.843	0	583.622	767.465	385	767.850
Filipinler	0	0	0	0	0	0
Finlandiya	2.572	0	89.344	91.916	1.027	92.943
Fransa	282.628	0	1.063.807	1.346.435	9.258	1.355.693
Gabon	0	0	146.254	146.254	0	146.254
Gambiya	0	0	0	0	0	0

# 2011 Türkiye Ulaştırma ve Lojistik Meclisi Sektör Raporu

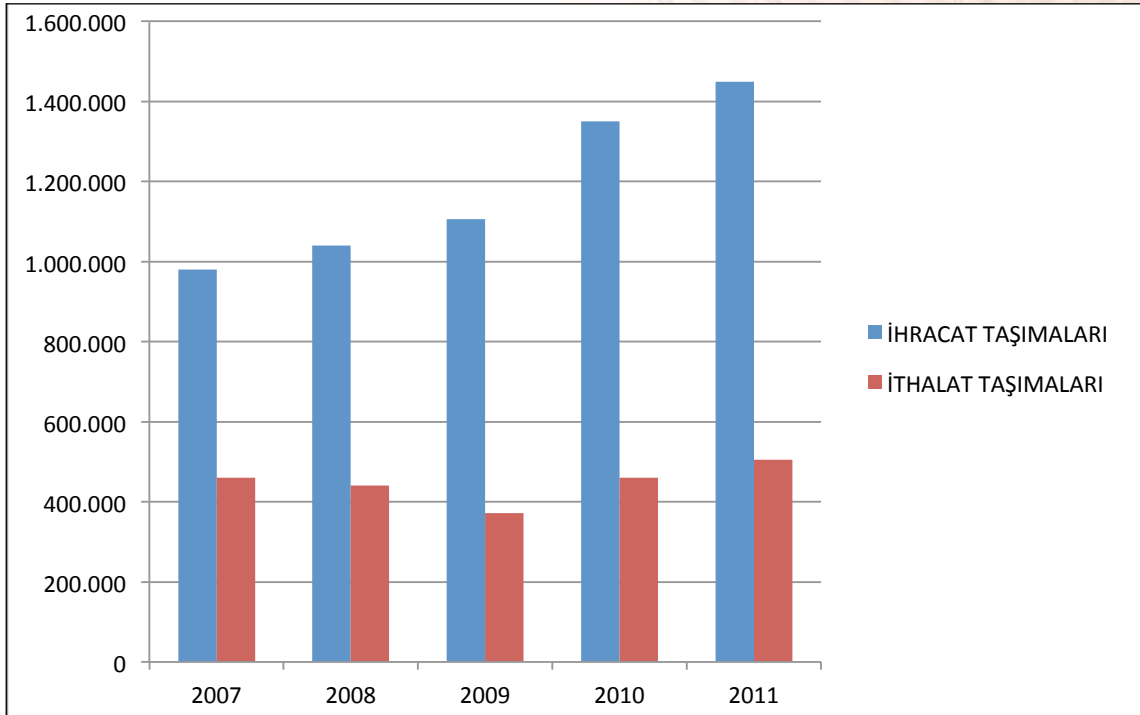
Yükün gittiği/ geldiği ülke	İthalat				Transit boşaltma	Toplam boşaltma
	Türk bayraklı	Kendi ülke bayraklı	Diğer ülke bayraklı	Toplam		
Gana	0	0	0	0	0	0
Gine	0	0	0	0	0	0
Guatemala	0	0	21.136	21.136	0	21.136
Guyana	0	0	5.750	5.750	0	5.750
Güney afrika	164.220	0	1.733.723	1.897.943	0	1.897.943
Güney kıbrıs	0	0	0	0	0	0
Güney kore	10.200	6.899	564.681	581.780	106.002	687.782
Gürcistan	278.402	36.872	904.067	1.219.341	88.687	1.308.028
Haiti	0	0	0	0	0	0
Hırvatistan	294.659	1.000	526.656	822.315	0	822.315
Hindistan	9.350	0	544.218	553.568	8.315	561.883
Hollanda	156.360	51.711	2.695.693	2.903.764	11.149	2.914.913
Hong kong	0	0	5.620	5.620	1.257	6.877
Irak	25	0	192	217	0	217
İngiltere	75.720	71.014	2.242.223	2.388.957	29.487	2.418.444
İran	10.004	2.201	149.335	161.540	0	161.540
İrlanda	0	0	265	265	0	265
İspanya	275.559	9.275	1.712.098	1.996.932	254.359	2.251.291
İsrail	381.466	1.416	2.667.190	3.050.072	169.653	3.219.725
İsveç	21.104	0	360.750	381.854	535	382.389
İtalya	3.397.689	787.154	5.211.945	9.396.788	313.766	9.710.554
İzlanda	0	0	0	0	0	0
Jamaika	0	0	0	0	0	0
Japonya	0	12	115.404	115.416	2.390	117.806
Kamerun	0	0	39.432	39.432	0	39.432
Kanada	0	0	1.913.070	1.913.070	121	1.913.191
Katar	0	0	1.549.861	1.549.861	0	1.549.861
Kazakistan	0	0	111.944	111.944	0	111.944
Kenya	0	0	0	0	2.046	2.046
Kıbrıs(kkktc)	6.376	139.391	64.202	209.969	0	209.969
Kolombiya	0	0	2.734.132	2.734.132	574	2.734.706
Kongo	0	0	0	0	0	0
Kostarika	0	0	27.169	27.169	0	27.169
Kuveyt	0	0	176.706	176.706	0	176.706
Kuzey kore	0	0	1.029	1.029	0	1.029
Küba	0	0	0	0	0	0
Letonya	2.856	0	434.156	437.012	53	437.065
Letonya (latvia)	5.050	0	4.500	9.550	0	9.550
Liberya	0	0	4.509	4.509	0	4.509
Libya	221.350	9.033	1.008.757	1.239.140	21.443	1.260.583



Yükün gittiği/ geldiği ülke	İthalat				Transit boşaltma	Toplam boşaltma
	Türk bayraklı	Kendi ülke bayraklı	Diğer ülke bayraklı	Toplam		
Litvanya	0	0	432.225	432.225	253	432.478
Lübnan	45.301	8.395	978.472	1.032.168	4.204	1.036.372
Malezya	0	0	415.410	415.410	5.306	420.716
Malta	10.537	164.613	1.436.899	1.612.049	15.708	1.627.757
Meksika	0	0	27.358	27.358	2.795	30.153
Mısır	9.193.730	5.845	8.120.259	17.319.834	292.984	17.612.818
Moldovya	6.260	3.810	74.367	84.437	0	84.437
Moritanya	0	0	2.508	2.508	0	2.508
Mozambik	0	0	371.718	371.718	0	371.718
Myanmar	0	0	0	0	0	0
Nijerya	0	0	1.128.678	1.128.678	0	1.128.678
Norveç	0	82.798	2.656.310	2.739.108	0	2.739.108
Oman	0	0	0	0	0	0
Pakistan	0	0	52.872	52.872	0	52.872
Panama	0	0	0	0	0	0
Peru	0	0	7.883	7.883	0	7.883
Polonya	0	0	414.267	414.267	12.285	426.552
Portekiz	36.327	0	254.670	290.997	13.607	304.604
Porto riko	20.751	0	45.754	66.505	0	66.505
Reunion	0	0	344	344	0	344
Romanya	1.481.380	0	4.134.211	5.615.591	518.462	6.134.053
Rusya fed.	5.639.122	3.679.286	21.909.211	31.227.619	245.384	31.473.003
Senegal	0	0	0	0	0	0
Seyşeller	0	0	5.737	5.737	0	5.737
Sierra leone	0	0	0	0	0	0
Sırbistan karadağ	1.657	0	6.514	8.171	0	8.171
Singapur	0	36.865	398.169	435.034	820.465	1.255.499
Slovakya	0	0	0	0	0	0
Slovenya	37.031	0	110.875	147.906	588	148.494
Sri lanka	0	0	33.208	33.208	25.287	58.495
Sudan	0	0	0	0	0	0
Suriye	284.145	29.700	1.031.682	1.345.527	2.737	1.348.264
Suudi arabistan	0	0	440.645	440.645	480	441.125
Tanzanya	0	0	0	0	0	0
Tayland	0	883	8.971	9.854	191	10.045
Tayvan	0	0	13.053	13.053	0	13.053
Togo	0	0	0	0	0	0
Trinidad tobacco	0	0	172.477	172.477	0	172.477
Tunus	58.717	5.749	1.067.824	1.132.290	2.210	1.134.500

# 2011 Türkiye Ulaştırma ve Lojistik Meclisi Sektör Raporu

Yükün gittiği/ geldiği ülke	İthalat				Transit boşaltma	Toplam boşaltma
	Türk bayraklı	Kendi ülke bayraklı	Diğer ülke bayraklı	Toplam		
Türkmenistan	0	0	20.683	20.683	0	20.683
Ukrayna	4.399.546	686.250	13.100.028	18.185.824	258.029	18.443.853
Uruguay	0	0	904.717	904.717	0	904.717
Ürdün	0	0	160.647	160.647	0	160.647
Venezuela	0	0	1.039.920	1.039.920	0	1.039.920
Vietnam	0	0	9.021	9.021	0	9.021
Virgin adl(u.s.)	0	0	45.861	45.861	0	45.861
Yemen	0	0	5.168	5.168	0	5.168
Yeni zelanda	0	0	0	0	22	22
Yugoslavya	3.555	0	18.466	22.021	0	22.021
Yunanistan	502.644	257.128	2.602.998	3.362.770	270.766	3.633.536
<b>Toplam</b>	<b>28.872.219</b>	<b>9.048.375</b>	<b>124.668.134</b>	<b>162.588.728</b>	<b>5.355.649</b>	<b>167.944.377</b>



**Şekil 2.4.** Türkiye üzerinden karayolu ve ro-ro gemileriyle gerçekleştirilen ihracat ve ithalat taşımaları (sefer adedi)

2007-2010 döneminde ülkemiz üzerinden karayoluyla gerçekleştirilen ihracat taşımalarımız yıllık toplam 980.563 seferden, % 38 artışla 1.349.300 sefere çıkarken, bu taşımaların % 84'ü ülkemiz nakliyecileri tarafından gerçekleştirilmektedir. Ülkemize yönelik karayolu ithalat taşımaları 460.192 sefer olup; ülkemiz üzerinden gerçekleştirilen transit taşımalarında son 3 yılda % 40'a yakın bir artışın gerçekleşmiş olması (yillik toplam 81.479 transit geçiş) bölgesel lojistik üs haline gelme hedefi yönünde olumlu bir gelişme olarak değerlendirilmelidir.



## 3. SEKTÖRÜN SWOT ANALİZİ

### 3.1. SEKTÖRÜN GÜÇLÜ YANLARI

- Türkiye ekonomisi dünyanın 17., AB'nin 5.büyük ekonomisini oluşturması,
- Ekonominin büyüme hızının AB ortalamasının üzerinde olması,
- Ülkemizin 53.000 çekiciden oluşan modern karayolu taşımacılığı araç filosuna sahip olması,
- Avrupa'dan Asya'ya kadar birçok noktaya taşıma imkanı sağlayabilecek acente ve hizmet ağına sahip olması,
- AB'ye uyum gelişmeleri doğrultusunda demiryolu sektörünün, etkin hizmet sunmasını sağlayacak biçimde, yapısal dönüşüm süreci içine girmiş olması, yatırım ve işletme konularında iyileştirmelerin başlatmış olması,
- Avrupa- Asya ve Avrupa- Ortadoğu eksenlerinde, iyileştirilme ve yeni hatlarla tamamlanmak suretiyle etkin hizmet sunabilecek demiryolu hatlarına sahip olunması,
- Demiryoluna gerekli yatırımların yapılması ile Türkiye'nin bölgesel konumu güçlendirecek bir sektör olması ve ülkemizdeki en önemli yedi liman ile bağlantıya sahip bulunması,
- Demiryolu sektöründe yerli üretim ve sanayinin yaygın olarak kullanılması,
- Uluslararası Kuruluşlara üye Posta sektörünün, yaklaşık 30 yıllık bir kısa sürede kurduğu alt yapı ile, kalifiye insan gücüyle ve sağladığı hizmet kalitesi ile Dünya ile rekabet edebilecek seviyeye ulaşma yönünde gelişim göstermesi, firmaların ulaştırma noktaları üzerinde konumlanma rahatlıkları,
- Firmaların tedarik zinciri oluşturma kabiliyetlerinin bulunması,
- İşgücüne bağlı maliyetin düşük olması,
- Firmaların lojistik eğitimi almış eleman çalıştırmaları,
- Firmaların kriz yönetiminde ve Pazar ekonomisinde deneyim sahibi olması,
- Son beş yılda filomuza yeni hampetrol ve petrol ürün gemilerinin (Suezmax) katılması,



- Konteyner gemilerindeki sayı ve tonaj artışı, yaş ortalamasının oldukça genç olması,
- Ro-Ro filosunun yaş itibarıyla durumunun yeterli düzeyde olması ve filoya katılan yeni gemilerle güçlenmesi,
- Limanlarımızın bölgesel konumu itibarıyla önemi ve transit taşımacılığa uygun olması,
- Uluslararası taşıma koridorları arasında yer alan coğrafi konumumuz nedeniyle talebin büyüklüğü,
- Liman sahaları içinde ewelce kurulmuş olan serbest bölgelerin getirdiği ekonomik avantajların bulunması,
- Deniz emniyetinin sağlanması kapsamında VTS, AIS gibi teknoloji destekli sistemlerin oluşturulmuş olması,

### 3.2. SEKTÖRÜN ZAYIF YANLARI

- Ulaştırma sisteminin bir bütün olarak ele alınmasını, ülke ekonomisinin ve sosyal yaşamın gereksinimlerinin yerinde, zamanında, en ekonomik ve güvenli bir şekilde karşılanabilmesini, taşıma türlerinin birbirlerini tamamlayıcı, dengeli bir yapı içinde gerçekleşmesini sağlayacak ve arazi kullanımı kararlarıyla eşzamanlı ve uyumlu güncel bir Ulusal Ulaştırma Ana Planı ve kentsel ulaştırma planlarının bulunmaması,
- Karayolu Taşıma Kanunu ve buna bağlı olarak yayımlanan mevzuat gereğince yapılması gereken denetlemelerin hayata geçirilememesi ve beklenen sonuçlara yeterince ulaşılamaması,
- Türkiye'nin ikinci en büyük pazarı olan Avrupa Birliği'ne yönelik taşımalarda gümrük (sınır) geçişlerinde uygulanan formalitelerin karmaşık, zaman alıcı ve maliyetli olması,
- GAP bölgesindeki gelişmelere cevap verebilecek demiryolu altyapısının mevcut olmaması,
- Demiryolu sektörünün serbestleşmesi yönünde hazırlanan mevzuat düzenlemelerinin kanunlaştırılmaması ve buna bağlı olarak rekabetçi bir piyasa yapısının oluşturulamamış olması,
- Posta sektöründe serbestleşmeyi ve rekabet ortamında hizmet sunumunu sağlayacak bir yasal düzenlemenin henüz yapılmamış olması,
- Fiyat odaklı rekabetin, kargo-kurye dağıtım sektörü firmalarını olumsuz etkilemesi,
- Bilgi teknolojilerinin kullanımının yetersiz olması,
- Çevre dostu taşımacılık sistemlerinin kullanımının az olması,



- Firmaların yasal düzenlemelere ilişkin ilgi ve bilgi eksikliği bulunması,
- Kredi temininde güçlük yaşanması,
- Firmaların limanlardaki altyapının iyileştirmesine yönelik yatırım yapmaması,
- Lojistik üs oluşturmak için firmalar arası işbirliği olmaması,
- Lojistik sektörünün geneline yönelik planlama ve politika eksiklerinin bulunması,
- Lojistik sektöründe yasal düzenleme ve uygulama eksikliklerinin olması ve bu durumun sektörde haksız rekabet yaratması,
- Sınır geçişlerinde gümrük işlemlerinin uzun süre alması nedeniyle taşımada gecikmelerin yaşanması,
- Taşımacılık modlarının özelde ve ayrıca kombine taşımacılıkta altyapının yetersiz olması,
- Demiryollarında mevcut altyapı, elektrifikasyon ve sinyalizasyon yetersizliğinin bulunması,
- Ülke içi bölgesel ticaret hacimleri ve yük / yolcu yoğunluk akım yönlerini belirten haritalara bağlı olarak elektrikli, sinyalli, çift hatlı altyapı yetersizliği,
- Filonun büyük bölümünü teşkil eden dökme yük gemilerinin yaş ortalaması yüksek ve birçoğunun standart altında olması,
- Koster filomuzun yok denecek kadar azalması ve mevcutların yaş itibarıyla standart altı olması,
- İthalat/ihracat yüklerimizin yaklaşık %75'inin yabancı bayraklı gemiler tarafından taşınması,
- Türk bankalarının uzun vadeli kredilendirme ve gemi alımına yönelik finansman modellerindeki eksiklik,
- Filomuzda yeterli sayıda ve tonajda LPG gemisi olmaması ve LPG ithalatımızın %80'den fazlasının yabancı bayraklı gemiler tarafından taşınması,
- Denizyoluyla ithal edilen doğalgazı taşıyabilecek LNG gemimizin olmaması,

### **3.3. SEKTÖRÜN ÖNÜNDEKİ FIRSATLAR**

- BRIC ülkelerinin (Brezilya, Hindistan, Rusya, Çin) dünya GSYİH'daki payının 2010 yılında %18'den (Worldbank, 2011) 2020'lerde %30'a çıkma beklentisi,
- G-7 ekonomilerinin toplam ticaretimizdeki payının %69'dan %54'e inmesi,
- Yükselen pazarlar; Dünya ticaretinin % 40'ının Asya içi, Ortadoğu-Afrika-Asya ve Latin Amerika-Asya üçgeni gibi bölgelerde gerçekleşmesi,
- Türkiye dış ticaretinin her yıl bir önceki yıla göre %20 oranında artması (Önümüzdeki birkaç yıl içinde, 250 milyar dolarlık dış ticaret hedefinin 1 trilyon dolara çıkacağı öngörülmektedir.),

- Yeniden canlanan İpek Yolu,
- Çin, Pakistan, Suudi Arabistan, Afganistan gibi ülkelerin TIR Sistemi'ne taraf olmaya ve/veya sistemi uygulamaya hazırlanması,
- Türkiye'nin Avrupa Birliği'ne tam üyeliğine ilişkin müzakerelerin devam etmesi,
- AB'nin, Trans-Avrupa Ulaşım Ağlarını (TEN-T) Akdeniz, Ortadoğu ve Orta Asya'ya açılmak için yeniden kurgulaması,
- AB'ye uyum gelişmeleri doğrultusunda demiryolu sektörünün, etkin hizmet sunmasını sağlayacak biçimde, yapısal dönüşüm süreci içine girmiş olması ve yatırım, işletme konularında iyileştirmelerin başlatılmış olması,
- Irak'ta gerçekleşecek yeniden yapılanma sürecinde Türkiye'nin adı geçen ülkeye yapılacak taşımalarda avantajlı ülkelere biri olması,
- Körfez İşbirliği Konseyi ülkeleri ile serbest ticaret anlaşmasının müzakere ediliyor olması ve KİK-Türkiye arasındaki ulaşımın iyileştirilmesine yönelik projelerin hız kazanması,
- Karayolu Taşıma Kanunu çerçevesinde denetimlere başlanması,
- Serbestleşme ile posta tekelin kaldırılması halinde, posta sektöründe özel sektörün önü açılabilmesi,
- Türkiye'de mevcut kargo pazarının henüz % 30'luk kısmının kargo firmaları tarafından kullanılıyor olması,
- Hızla büyüyen e-ticaret potansiyelimiz,
- MARMARAY projesi ile İstanbul kentsel ulaştırma ve Avrupa – Asya ulaştırmasında kesintisiz demiryolu bağlantılarının sağlanacak olması,
- Ülkemizde, içinde demiryolu sektörünün de yer aldığı lojistik sektörünün gelişmesiyle birlikte kombine taşımacılığın öneminin artması,
- Devletin, ulaştırma türleri arasında dengenin oluşması için denizyolu, demiryolu ve havayoluna destek verme yönünde somut uygulamalarının başlaması,
- Avrupa Bakanlar Konseyi tarafından planlanmış olan yüksek hızlı demiryolu ağının iki Pan-Avrupa koridoru üzerinden Türkiye'ye bağlanmasının planlanması ve bu hattın, Türkiye, Avrupa-Asya transit geçişi sağlayarak önem kazanacak olması,
- Demiryolu altyapısının verimli, yüksek kapasiteli, çağdaş teknolojilerle donatılmış, evrensel özelliğe kavuşturulması halinde, uluslararası transit taşımalar için cazip hale gelebilecek olması,
- Demiryolu sektöründe işletmecilik alanının yanı sıra demiryolu araçlarının tamir bakım onarım ve imalatını yapabilecek kapasiteye ulaşan hızlı dinamik bir özel sektör girişiminin oluşmaya başlaması,



- Fakülte ve yüksekokullarda lojistik eğitimi veren bölümlerin açılması ve bu bölümlerin sektörün ihtiyacı olan kalifiye elemanı sağlayacak olması,
- Lojistik teknolojilerindeki hızlı gelişim,
- Bilgi teknolojilerinin, lojistik faaliyetlere entegrasyonu,
- Lojistik üs ve bu bağlamda farklı taşımacılık modlarının kullanımını sağlayan coğrafi konum
- Çevre dostu taşımacılığı teşvik edecek yasal düzenlemelerin yapılması,
- Temmuz 2012’de Ortak Transit Sistemi’ne taraf olunacak olması,
- Ülkemizde Ortadoğu’da olmayan politik ve ekonomik bir istikrar mevcut olması ve yeni liman yatırımları için yabancı sermayenin hızla çekilebilir olması,

### **3.4. SEKTÖRÜN ÖNÜNDEKİ TEHDİTLER**

- Küresel ekonomik krizlerin taşımacılık sektörünü olumsuz yönde etkilemesi,
- Küresel ve bölgesel krizler sonucu bölge ülkeleriyle olan uluslararası taşımaların kesintiye uğraması,
- AB’ye üyelik sürecinin uzaması sonucu, elde edilebilecek fırsatların, yapısal fonların ve uzun dönemli politikaların devreye sokulamaması,
- Avrupa Birliği’nden alınan sürücü vizeleri temininde sorunlar yaşanması,
- Uluslararası rekabet ortamında küresel firmaların Türk pazarına girme çabaları; buna karşılık sektörün küçük ve orta ölçekli işletme ağırlıklı yapısı olması,
- Dünyada, Türk ticaretine ve taşımalarına yönelik korumacı politikalar (Örneğin Türk nakliyecilerine uygulanan geçiş belgesi kotaları )
- Ülkemizdeki yük pazarından daha fazla pay elde etmek amacıyla yabancı ülke ulaştırma bakanlıklarının kota vb. kısıtlayıcı-korumacı tedbirleri “koz” olarak kullanılmaya başlaması,
- Rusya-İran-Hindistan’ın ortak girişimi ile başlatılan Kuzey-Güney ulaştırma koridoru ve Çin’den Kuzey Avrupa’ya –Kuzey Avrupa’dan Akdeniz’e doğrudan uzanarak Türkiye’yi by-pass eden uluslararası rakip ulaşım koridorlarının gelişimi ve ülkemizin bunun dışında kalması halinde Avrupa-Asya arasındaki transit taşımacılıkta avantajımızın zayıflayacak olması,
- TIR Sistemi’ne girmeye hazırlanan Çin ile hala bir karayolu taşımacılığı anlaşmasının imzalanmamış olması, ancak bölgedeki rakiplerimizin (Rusya ve Kazakistan) bu anlaşmaları imzalamış olmaları,
- AB’nin Rusya ile birlikte AB-Rusya arasındaki ulaşım ağını güçlendirecek ve tüm taşıma modlarını kapsayacak ortak bir çalışma yürütme kararı almış olması,
- Demiryolu yerli yan sanayinin yeterince gelişmemiş olması.





# 2011 Türkiye Ulaştırma ve Lojistik Meclisi Sektör Raporu

- Posta sektöründe tekele benzer yapılanmanın devamında ısrar edilmesi,
- Sürekli artan akaryakıt fiyatlarından sektörün olumsuz yönde etkilenmesi,
- Pazardaki yabancı firmaların rekabet üstünlüğünün bulunması,
- Modlar arası geçişlerin sağlanabileceği altyapıya sahip lojistik merkezlerin bulunmaması,
- Ticaretin ve taşımacılığın kolaylaştırılmasına yönelik BM Sözleşmelerine taraf olunmaması ve ülkemizde uygulanmaması
- Avrasya Ekonomi Topluluğu (EurAsEC) kapsamında Beyaz Rusya, Kazakistan ve Rusya arasında kurulan Gümrük Birliği ve kurulmakta olan "Ortak Ulaşım Sistemi",
- Akdeniz Bölgesi'nde mevcut diğer modern konteyner limanlarının rekabeti,
- Kötü imaj ve tanıtım eksikliği,
- Türk Boğazları'nda artan deniz trafiği,
- Türk boğazlarında artan tehlikeli yük taşımacılığı nedeniyle mevcut deniz trafiğinin deniz çevresine yönelik olumsuzluk etkileri ve dar su yolları ile çevresinin güvenliğinde oluşabilecek tehditler,
- Türk Bayraklı gemilerin AB limanlarında alıkonulma riskinin yüksekliği,
- Güvenlik ve emniyete yönelik son zamanlarda yürürlüğe konulan uluslararası kurallara uyumdaki gecikmeler,
- Plansız ve kontrolsüz kıyı yapılaşmaları.





## 4. YATIRIM ORTAMININ İYİLEŞTİRİLMESİ İLE BÖLGESEL TEŞVİK VE YARDIMLAR

### 4.1. AB ULAŞTIRMA ALTYAPISI DESTEĞİ VE TÜRKİYE

Avrupa Birliği, aday ve potansiyel adaylara sağlanan tüm katılım öncesi yardımların çerçevesini çizmek üzere **Katılım Öncesi Mali Yardım Aracı'nı (Instrument for Pre-Accession Assistance-IPA)** uygulamaya koymuştur. Önceki dönemde kullanılmakta olan tüm mekanizmaları tek bir başlıkta toplayan IPA ile aday ülkelere sağlanan yardımların üyelik müzakerelerine yardımcı olması ve üyelikle birlikte kullanmaya hak kazanılacak yapısal fon uygulamalarına hazırlık yapılması amaçlanmaktadır. (Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 2011a). Türkiye-AB mali yapılanma sürecinde önemli adım olan IPA, Geçiş Dönemi ve Kurumsal Yapılanma, Bölgesel ve Sınır Ötesi İşbirliği, Bölgesel Kalkınma, İnsan Kaynaklarının Geliştirilmesi ve Kırsal Kalkınma başlıkları altında fon sağlamaktadır. 2007-2013 yılları arasında Türkiye'nin kullanımına 4783,7 milyon Avro sunulmuş olup yıllara yayılmış bileşen bazında dağılımı Tablo 5.1'de verilmiştir.

**Tablo 4.1.** 2007 – 2013 yılları arasında Katılım Öncesi Mali Yardım Aracı (IPA) çerçevesinde Türkiye'nin kullanımına sunulan fonların alt bileşenlere ve yıllara göre dağılımı (İKV, 2011a)

Bileşen	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Geçiş süreci desteği ve kurumsal yapılanma	256,7	256,1	233,2	211,3	230,6	250,9	238,33
Bölgesel ve sınır ötesi işbirliği	2	2,8	9,3	9,5	9,7	9,9	10,17
Bölgesel kalkınma	167,5	173,8	182,7	238,1	291,4	350,8	378
İnsan kaynaklarının geliştirilmesi	50,2	52,9	55,6	63,4	77,6	89,9	96
Kırsal kalkınma	20,7	53	85,5	131,3	172,5	197,8	213
<b>TOPLAM</b>	<b>497,2</b>	<b>538,7</b>	<b>566,4</b>	<b>653,7</b>	<b>781,9</b>	<b>899,5</b>	<b>935,5</b>

2011–2013 yılları arasında IPA kapsamında sağlanan mali yardımın daha çok sektörel bir bakış açısı çerçevesinde yönetilmesi kararını alan Avrupa Komisyonu, bu amaç doğrultusunda yedi sektör belirlemiştir. (İKV, 2011b)

Bu bağlamda, Ulaştırma, enerji kullanımındaki önemli payı ve karbon emisyonuna olumsuz etkisi ve bu nedenden ötürü geçiş döneminin hızlandırılmasının amaçlandığı bir sektör olarak listede önemli bir yere sahiptir. Avrupa Birliği Mali Yardımları kapsamında Ulaştırma sektörünün kullanımına sunulan miktar 2007-2010 yılları arasında 270,69 milyon avro (%12), 2011-2013 yılları arasında 336,29 milyon avro (13 %) alması öngörülmüştür.

**Tablo 4.2.** Mali Yardımın Sektörel Dağılımı (milyon €) (İKV, 2011c)

	2007-2010	2011-2013	
Yargı, içişleri ve temel haklar	373,46	439,77	17%
Özel sektörün gelişmesi	250,22	311,74	12%
Çevre ve iklim değişikliği	346,34	465,64	18%
Ulaştırma	270,69	336,29	13%
Enerji	3,85	129,35	5%
Sosya kalkınma	546,61	310,42	12%
Tarım ve kırsal kalkınma	405,63	593,69	23%
<b>TOPLAM</b>	<b>2196,8</b>	<b>2586,9</b>	100%

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı ulaştırma sektörüne tahsis edilen katılım öncesi AB mali yardımlarının yönetiminde sorumlu Program Otoritesi olarak tayin edilmiştir. Fonların programlanması, uygulanması, izlenmesi, değerlendirilmesi ve denetlenmesi görevleri, program otoritesi olarak Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın sorumluluğundadır. Bakanlık içerisinde IPA sürecine ilişkin yeni bir yapılandırma ortaya konmuş, Avrupa Birliği Koordinasyon Dairesi IPA Yönetim Birimi olarak görevlendirilmiştir (Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 2011a).

#### 4.1.1. IPA Bileşenleri

Türkiye-AB mali işbirliği süreci 2007-2013 döneminde Katılım Öncesi Yardım Aracı (IPA) çerçevesinde sürdürülmektedir. Buna göre AB mali yardımları 5 bileşen altında yer alan öncelikler bağlamında kullanılmaktadır.

**IPA 1. Bileşen (Geçiş Dönemi Yardımı ve Kurumsal Gelişme)** altında tahsis edilen fonlar ülkemizin siyasi kriterler müktesebata uyum ve uygulanmasına yönelik kapasitesi oluşturma ve sivil toplum diyalogu projelerini desteklemektedir. Bu bileşenin uygulayıcı kurumu Avrupa Birliği Bakanlığıdır.

**IPA 2. Bileşen (Bölgesel ve Sınır Ötesi İşbirliği)** altında tahsis edilen fonlar Türkiye-Bulgaristan Sınır Ötesi İşbirliği Programı ile Avrupa Komşuluk Politikası Aracı -Karadeniz Havzası Sınır Ötesi İşbirliği Programı kapsamında kullanılmaktadır. İlgili yürütme otoritesi



teleri Bulgaristan programı için Bulgaristan, Karadeniz programı için ise Romanya'daki ilgili kurumlar olup; 2. bileşenin ülkemizdeki ulusal otoritesi Avrupa Birliği Bakanlığıdır.

**IPA 3. Bileşeni (Bölgesel Kalkınma)** altında ilgili uygulayıcı kurumlarımız tarafından hazırlanan 3 operasyonel program çerçevesindeki projeler finanse edilmektedir. Bu bileşen, ülkemizin üye ülkelerin kullandığı yapısal fonlar benzeri bir sistem çerçevesinde, AB mali yardımlarını kullandığı bir bileşendir. 3 ayrı uygulayıcı kurum seçilmiş, fonların programlaması/uygulaması/izlenmesine ilişkin gerekli yapılanmalarını oluşturmuşlardır.

**IPA 4. Bileşeni (İnsan Kaynakları)** altında, Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı koordinasyonunda hazırlanan "İnsan Kaynaklarının Geliştirilmesi Operasyonel Programı" kapsamında istihdam, eğitim ve sosyal içerme temel öncelikli projeler desteklenmektedir. Bu bileşen için de Bakanlık bünyesinde, fonların programlaması/uygulaması/izlenmesine ilişkin gerekli yapılanmalar oluşturulmuştur. Programa sağlanan AB mali kaynağı, Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığının programladığı (IPA 1. bileşene benzer şekilde) paketlerde yer alan projelerin finansmanında kullanılmaktadır.

**IPA'nın 5. Bileşeni (Kırsal Kalkınma)** Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı koordinasyonunda hazırlanan program doğrultusunda uygulanmaktadır.

İzlemeye ilişkin sürdürülen çalışmalar kapsamında, Geçiş Dönemi Yardımı ve Kurumsal Gelişme Bileşeni altında yer alan projeler üçer aylık dönemleri kapsayan ilerleme ve izleme raporları aracılığıyla Avrupa Birliği Bakanlığı tarafından takip edilmekte ve raporlarda yer alan sorunların, 10 başlık altında düzenlenen "Ulaştırma Sektörel İzleme Alt Komitesi" toplantılarında ele alınarak projelere ilişkin darboğazların çözülmesine çalışılmaktadır. Bu 10 başlıktan biri "Bölgesel Kalkınma ve Taşımacılık"tır.

2010 Mayıs ayında düzenlenen Sektörel İzleme Alt Komitesi toplantıları ile mevcut projeler değerlendirilmiş ve AB fonlarının kullanılacağı projeler görüşülmüş olup toplantılar 2011 yılında da sürdürülmüştür. Söz konusu toplantılarda "Ulaştırma Sektörüne Uyum Stratejisi" adında bir belge oluşturulmakta olup; belge ile, AB tarafından IPA Mali Yardım Aracı Kurumsal Yapılanma Bileşeni (IPA -1) kapsamında 2012-2013 programlama yılları kaynaklarının kullanılacağı öncelik ve proje alanlarının belirlenmesi amaçlanmaktadır. Gündem, Türkiye'nin AB üyeliğine kadar "Ulaştırma" alanında odaklanması gereken eksiklikler ile bu eksikliklerin ne şekilde ve hangi projelerle tamamlanabileceğinin değerlendirilmesidir. Taslak belgenin oluşturulmasında AB Bakanlığı, ulaştırma sektöründen özel sektör ve kamu kesiminden paydaşların görüşlerini ve proje önerilerini değerlendirmekte ve dikkate almaktadır.

#### **4.1.2. Ulaşım Altyapıları ve AB-Türkiye Trans-Avrupa Ulaşım Ağları Müzakereleri (Fasıl 21)**

IPA sürecinin ilk ayağı olan programlama faaliyetleri çerçevesinde 2007-2009 dönemi için ulaştırma altyapısının geliştirilmesi ve iyileştirilmesi amacıyla AB tarafından sağlanan fonların kullanılacağı öncelik alanları, projeler ve uygulama yapısını ortaya koyan Ulaştırma Operasyonel Programı hazırlanmıştır.

Ulaştırma Operasyonel Programı'na temel oluşturan belge (Fasıl 21 teknik kapanış kriterlerinden ilki olarak) 2007 yılında Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı ve Kalkınma Bakanlığı tarafından bir konsorsiyuma yaptırılan TINA (Türkiye'nin Ulaşım Altyapısı İhtiyaç Değerlendirmesi –Teknik Yardım Çalışması) çalışmasının sonuç raporudur.

TINA Sonuç Raporu'nda ülkemizin 4 ulaştırma modundaki (karayolu, demiryolu, havayolu ve denizyolu) ihtiyaçlarını ortaya koyan bir "**Trans-Avrupa Ulaşım Ağı Türkiye Çekirdek Ağı**" ile 33 adet öncelikli ulaşım altyapı projesi tanımlanmış olup; gerek AB gerekse Türkiye için ulaştırma altyapısının genişletilmesine ilişkin müzakerelerin (**Trans-Avrupa Ağları Müzakereleri**) temel belgesi olarak kabul edilmiştir (TINA-Türkiye, 2007).

Ayrıca "Çekirdek Ağı Veri Güncelleme Dosyası" hazırlanarak Avrupa Komisyonu'na iletilmiş ve Avrupa Komisyonu ile yapılan değerlendirme sonucunda TEN-T dokümanının teknik kriteri karşılamak için yeterli olduğu konusunda hemfikir olunmuştur.

Fasıl 21'in (Trans-Avrupa Ağları) ikinci teknik kapanış kriteri bileşeni olan "TEN-T Ağı çerçevesinde Avrupa çıkarı öncelikli bir proje üzerinde mutabık kalınması" kapsamında ise, "Kapıkule-Kars Demiryolu Hattı" projesin hayata geçirilmesinde mutabık kalınmıştır.

#### **4.1.3. TINA Sonuç Raporunda Belirtilen ve AB'nin IPA Programı Kapsamında 2007-2013 Döneminde Desteklenebilir Bulduğu Altyapı Projeleri**

TINA Sonuç Raporu'nda AB tarafından desteklenebilecek **33 adet öncelikli ulaşım projesi** belirlenmiştir. Bu öncelikli projeler arasında Halkalı-Kapıkule, Ankara-Sivas hatlarının yapımı ve Kırıkkale- Çetinkaya demiryolu elektrifikasyonu projeleri ile Kırşehir-Kayseri karayolu projesi olmak üzere mevcut Pan-Avrupa Koridoru IV ile bunun Türkiye'nin Orta ve Doğu bölgelerine uzantısının gelişimini destekleyen üç demiryolu ve bir karayolu projesi bulunmaktadır.

Altı demiryolu projesi, İzmir-Ankara (yeni hızlı hat yapım), Bandırma-Menemen (sinyalizasyon), Samsun-Kalın (sinyalizasyon), Bandırma-Bursa-Osmaneli (yeni yapım), Mersin-Adana-Toprakkale (elektrifikasyon) ve Irmak-Zonguldak (elektrifikasyon) projeleri, ülkenin ana limanları vasıtasıyla ulaşımın gelişimini desteklemekte ve bu nedenle Türkiye'de eşgüdümlü intermodal ulaşım ağının önemli bir bileşenini oluşturmaktadır. Bu demiryolu projeleri, gerek Akdeniz'de (Ege ve Marmara Denizleri dahil) gerekse Karadeniz'de önemli limanlara demiryolu bağlantılarını geliştirecektir.

İntermodal ulaştırmanın başarıyla geliştirilmesine, ülke genelinde planlanan 6 konteyner terminali (lojistik merkezler) katkıda bulunacaktır.

5 öncelikli liman projesi (İzmir Limanında Konteyner Limanının Genişletilmesi, Derince Konteyner Terminali İnşaatı ve Mersin Konteyner Limanı İnşaatı), demiryolu öncelikli projeleri kapsamında iyileştirilecek demiryolu bağlantılarına bağlanmaktadır.

Öncelikli 5 liman projesi, Avrupa Komisyonu tarafından geliştirilen Deniz Otoyolları (MoS) kavramının bir parçasını oluşturmak için çok uygundur. Bu kavram, önemli Türk limanları ile de bağlantıları kapsayan bölgedeki uluslararası denizyolu koridorlarını yansı-





maktadır. Bu kavram kapsamında Mersin ve Samsun limanları halihazırda MoS limanları olarak belirlenmiştir.

Mersin ve Çandarlı liman projeleri, önemli bir ana liman potansiyeline sahip olup, bu potansiyeli destekleyecek şekilde planlanmıştır.

Öncelikli beş karayolu projesi (Çanakkale-İzmir, Balıkesir-Akhisar-Manisa, Bala kavşağı-Aksaray-Ereğli/Ulukışla kavşağı, Antalya-Denizli-Salihli, Bozüyük-Kütahya-Afyonkarahisar-Dinar Çardak- Denizli) Türkiye'nin Orta ve Batı bölgelerinde önemli Kuzey-Güney koridorlarının, üç proje (Gerede-Merzifon, Merzifon-Refahiye kavşağı, Afyonkarahisar-Konya-Ereğli/Ulukışla kavşağı, 6. Bölge Sınırı-Kırşehir-Kayseri) Doğu-Batı bağlantılarının, iki proje ise (Kınalı Kavsağı-Yunanistan sınırı ve Refahiye kavşağı-Erzurum-Gürbulak-İran sınırı) komşu ülkelere (Yunanistan ve İran) bağlantıların geliştirilmesine odaklanmaktadır.

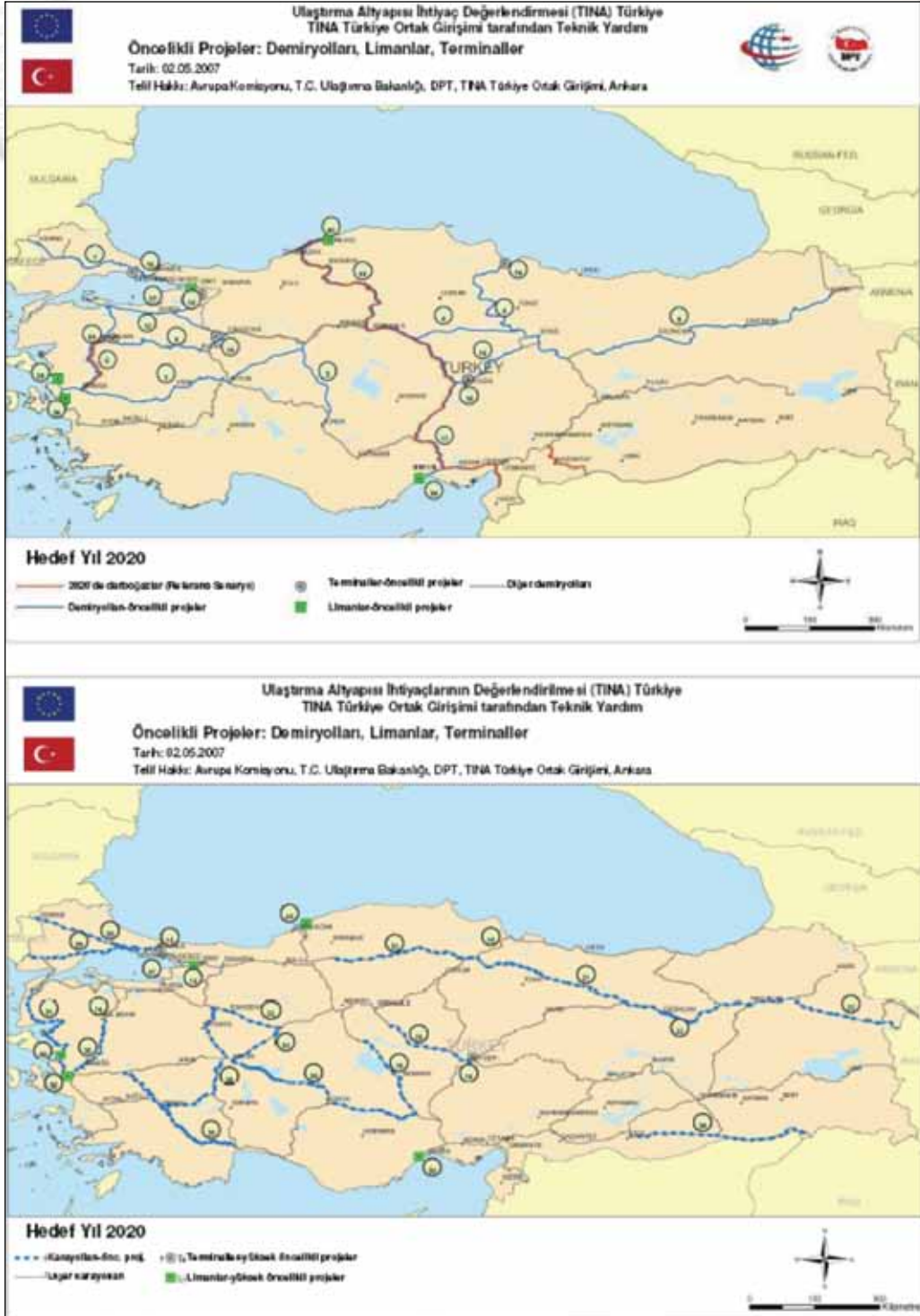
Batı ve Orta Anadolu'daki öncelikli projeler, İstanbul çevresi ve Boğazlarda trafik sıklığının azaltılmasını sağlamaya uygundur.

**Tablo 4.3.** TINA Sonuç Raporuna Göre Öncelikli Projeler (TINA-Türkiye, 2007)

<b>Demiryolları (13 öncelikli proje)</b>	<b>Karayolları (15 öncelikli proje)</b>	<b>Limanlar (5 öncelikli proje)</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Halkalı-Kapıkule<sup>(1)</sup></li> <li>• Ankara-Konya <sup>(1)</sup></li> <li>• Ankara-Afyonkarahisar-İzmir<sup>(1)</sup></li> <li>• Ankara-Sivas <sup>(1)</sup></li> <li>• Eskişehir-Kütahya-Balıkesir <sup>(2)</sup></li> <li>• Bandırma-Menemen <sup>(2)</sup></li> <li>• Samsun-Kalın <sup>(2)</sup></li> <li>• Sivas-Kars hattı (Kars-Divriği)<sup>(2)(3)</sup></li> <li>• Kırıkkale-Çetinkaya <sup>(3)</sup></li> <li>• Bandırma-Bursa-Osmaneli-Ayazma-İnönü <sup>(4)</sup></li> <li>• Altı lojistik merkezi yapımı ve modernizasyonu <ul style="list-style-type: none"> <li>o Halkalı(İstanbul)</li> <li>o Köseköy (İzmit)</li> <li>o Boğazköprü (Kayseri)</li> <li>o Gelemen (Samsun)</li> <li>o Hasanbey (Eskişehir)</li> <li>o Gökköy (Balıkesir)</li> </ul> </li> <li>• Boğazköprü-Yenice-Mersin-Adana-Toprakkale <sup>(3)</sup></li> <li>• Irmak-Zonguldak <sup>(3)</sup></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bala ayr. – Aksaray-(Ereğli/Ulukışla ayr. (2.aşama) <sup>(5)</sup></li> <li>• Gerede-Merzifon (2. aşama) <sup>(5)</sup></li> <li>• Merzifon – Refahiye ayr. (2. aşama) <sup>(5)</sup></li> <li>• Refahiye ayr. – Erzurum-Gürbulak-İran sınırı (2. aşama) <sup>(5)</sup></li> <li>• 6. Bölge Sınırı-Kırşehir-Kayseri (Kayseri Kuzey Çevreyolu) (2. aşama) <sup>(5)</sup></li> <li>• Bozüyük,Kütahya-Afyonkarahisar-Dinar-Çardak-Denizli (2.aşama) <sup>(5)</sup></li> <li>• Antalya-Denizli-Salihli (2. aşama) <sup>(5)</sup></li> <li>• Afyonkarahisar-Konya-Ereğli/Ulukışla ayr. (2. aşama) <sup>(5)</sup></li> <li>• Kınalı ayr. –Yunanistan sınırı(2. aşama) <sup>(5)</sup></li> <li>• Balıkesir-Akhisar-Manisa (2.aşama) <sup>(5)</sup></li> <li>• Çanakkale-İzmir (2.aşama) <sup>(5)</sup></li> <li>• Sivrihisar-Eskişehir-Bozüyük (2.aşama) <sup>(5)</sup></li> <li>• Sivrihisar-Afyonkarahisar (2.aşama) <sup>(5)</sup></li> <li>• Şanlıurfa-Sitopi (2.aşama) <sup>(5)</sup></li> <li>• Hadımköy-Kınalı<sup>(5)(6)</sup></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• İzmir Limanı kanalı, 2. aşama konteyner terminali</li> <li>• Derince Konteyner Terminali <sup>(4)</sup></li> <li>• Çandarlı Limanı <sup>(4)</sup></li> <li>• Mersin Konteyner Limanı <sup>(4)</sup></li> <li>• Filyos Limanı <sup>(4)</sup></li> </ul>

(1) Yeni hızlı hat yapımı, (2) Sinyalizasyon, (3) Elektrifikasyon, (4) Yeni yapım, (5) İyileştirme, (6) Genişletme





Şekil 4.1. Ulaştırma Altyapısı İhtiyaçlarının Değerlendirilmesi (TINA-Türkiye, 2007)

Ülengin vd. (2011) çekim modellerine dayalı bir araştırma ile TINA Turkey raporunda belirtilen, Tablo 4.3 ve Şekil 4.1’de gösterilen öncelikli projelerin 2020 yılına kadar projeksiyonunu yaparak hangilerinin gerçekten gerekli olup olmadığını incelemiştir.



#### 4.2. BÖLGESEL KALKINMA AJANSLARI

2008 yılının son çeyreğinde belirginleşen ve hızla tüm dünyaya yayılan “küresel mali kriz” sonrasında tüm sektör gibi ciddi mali sıkıntıya giren “Lojistik” sektörü de, özellikle “hizmetlerini yerine getirebilmek için peşin harcamada bulunmak zorunda kalması ve ödemesi 3-4 ay, hatta kimi zaman daha uzun süre geciktirilen alacaklar” nedeniyle faaliyetlerini sürdürmekte zorluklar yaşamıştır. Özellikle sektörün %90’ndan fazlasını oluşturan KOBİ niteliğindeki yerli lojistik firmaları, bankaların kredi vermeyi zorlaştırdığı bu süreçte, hizmetlerini peşin finanse etmek zorunda olan diğer sektörler gibi ciddi finansman açıklarıyla karşı karşıya kalarak, yabancı ortak ya da yurtdışından fon kaynağı arayışına dahi girmek zorunda kalmıştır.

Küresel krizin mali açıdan yarattığı sıkıntılar, 2010 yılından itibaren yavaş yavaş azalır gibi olsa da, dolar-euro değer artışları ya da başlıca pazarlardan olan Avrupa pazarındaki talebin yeterince canlanmaması, ayrıca taşıma kotaları, vizeler ve yeni ücretler sonucunda; uluslararası taşımacıları önemli sorunlar yaşamışlardır. Bu ortamda, sektörün, yeni ve daha fazla finansman kaynağı sağlanmasına gereksinimi bulunmaktadır. Uygun kredi ya da tercihan “geri ödeme gerektirmeyen” fon kaynakları arayışı içindeki sektör için “Bölge Kalkınma Ajansları” önem arz etmektedir.

2006 yılında Resmi Gazete’de yayınlanan 5449 sayılı Kanun ile (Kalkınma Ajanslarının Kuruluşu, Koordinasyonu ve Görevleri Hakkında Kanun) Devlet Planlama Teşkilatı (DPT) koordinasyonunda ilk olarak Adana ve Mersin illerini kapsayan Çukurova ve İzmir ilini kapsayan İzmir bölgelerinde kurulan Kalkınma Ajansları “pilot uygulama” sayılabilecek bir dönemden (mevzuat ile ilgili sorunları çözdükten) sonra 23 ilde daha kurularak ülke çapında giderek yaygınlaşmış ve asıl faaliyete 2008 yılında başlamıştır.



# 2011 Türkiye Ulaştırma ve Lojistik Meclisi Sektör Raporu



## 5. SEKTÖRDE YENİ YÖNELİMLER

Özellikle büyük şehirlerde kurulan, ülke ve bölge ekonomileri için ciddi birer gelir ve istihdam kaynağı olan “Lojistik Merkezler” ticaretin ve ekonomik kalkınmanın kalbi durumundadır. Dış ticaret hacminin büyümesi ve ülkeye kazandırılan yabancı sermayenin artmasında önemli rol oynamaktadırlar.

Tüketimdeki artışlar, müşterilere sunulan olanaklar ve ticaretin önem kazanması gibi uluslararası eğilimler ile küresel üretim, malların küresel dolaşımını etkilemekte ancak izledikleri yolları belirlemektedir. Malların izledikleri yolları belirleyen faktörlerin başında “seçilen güzergahlar üzerinde etkin lojistik merkezlerin yer alması” gelmektedir.

Dolayısıyla, yerel – ulusal ya da bölgesel çapta - uygun bir vizyon, uygun fiziksel ve yasal altyapılar ve ticaret ve lojistik faaliyetleri kolaylaştırıcı politikalar ile, hem uluslararası ticaretin hem de uluslararası taşımaların belirli merkezlere yönlendirilmesi ya da yoğunlaştırılmasının mümkün olacağıdır.

Halen Avrupa’da 8 ülkede toplam 100’den fazla organize lojistik bölgesi ya da yaygın tabirle “Lojistik Köy” kurulmuştur ve bu köyler faaliyettedirler. Lojistik köyler Avrupa çapında yaygınlaşırken, sadece Almanya’da son 20 yılda 33 adet lojistik köy kurulmuştur. Bunların çoğunun büyüklüğü 200 hektarı geçerken; en büyüğü 675 hektardır. Bu lojistik köylerde toplam yerleşik 1250 adet firma vardır ve bu firmalar toplamda 42.000 kişiye istihdam sağlamaktadır.

Sektör kuruluşlarının talepleri ve Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığımız nezdinde yapılan girişimler sonucunda Organize Sanayi Bölgeleri kapsamında kurulması öngörülen “Lojistik İhtisas Organize Sanayi Bölgeleri” ile ilgili kanun değişikliği 10 Kasım 2008 tarihli Resmi Gazete’de yayınlanarak yürürlüğe girmiştir (Türkiye Ulaştırma ve Lojistik Meclisi, Lojistik Köyler Alt Komitesi Çalışma Raporu, 2010).

5807 sayılı Kanunla 4562 sayılı Organize Sanayi Bölgeleri Kanununda değişiklik yapılmış ve organize sanayi bölgeleri tanımı, OSB için gerekli küçük imalat ve tamirat, sağlık, eğitim, lojistik, çağrı merkezleri ve benzerleri dahil ticaret alanları ile sanayi işletmelerini kapsayacak şekilde genişletilmiş, OSB alanı dışında bölgenin zorunlu teknik altyapı ihtiyacının sanayici için daha ekonomik olarak temini maksadıyla onaylı sınır tanımı getirilmiş, katılımcının tanımı ise fiilen var olan kiracıları da kapsayacak şekilde genişletilmiştir. Değişikliğin gerekçesi planlı bir şekilde yürütülen OSB’lerde faaliyet gösteren firmaların



ihtiyaçlarının karşılanması amacıyla ticaret, sağlık, eğitim, lojistik ve benzeri faaliyetlerin birlikte planlanmasıdır.

Söz konusu kanun değişikliği sayesinde "Organize Sanayi Bölgelerinde lojistiğe bağlı süreçlerin tekrarları önlenerek, verimlilik artışının sağlanabilmesinin; nakliye, depolama gibi lojistik maliyetler önemli oranda düşürülmesinin; denizyolu, demiryolu, karayolu bağlantılarının doğrudan konuşlanacağı bölgeler olmasından dolayı "intermodal" lojistik faaliyetlerin kolaylıkla gerçekleşmesinin" sağlanmasının yolu açılmıştır.

Büyük-sanayileşmiş şehirlerin içinde bulunan TIR parkları, antrepolar, şirket depoları, gümrük alanları gibi fonksiyonların dağınıklığı lojistik verimliliği, etkinliği dolayısıyla sektörün rekabet gücünün olumsuz yönde etkileri, verimlilik ve etkinlik sağlanmasında lojistik ihtisas bölgelerinin önemli bir fırsat oluşturacağı beklenmektedir.

Öte yandan, özellikle son 5 yıldır sektörün gündeminin üst sıralarında yer alan "lojistik merkezlerin" (OSB dışı bölgelerdekiler) kurulması konusunda Mersin ilimiz başta olmak üzere, yerel yönetimlerin ve diğer paydaşların aktif katılımlarıyla ciddi ilerlemeler kaydedilmiş olsa da, ülke ekonomisinin kalbi konumundaki İstanbul'da bu konudaki yoğun talebe rağmen uzun yıllardır somut bir gelişme kaydedilememiştir. Bu durum, sadece bölgedeki arazilerin metrekaresi fiyatlarını yükseltmekte ve projelerin hayata geçirilmesini, maliyet unsuru nedeniyle daha da zorlaştırmaktadır. Dolayısıyla, TOBB öncülüğünde sektördeki tüm paydaşların desteği alınarak bu sürecin hızlandırılması gerekmektedir.

Marmara Bölgesi'nde gerek endüstriyel anlamda gerekse de ticari anlamda satışların %40'dan fazlası yapıldığından bu bölge içinde yeni lojistik merkezler kurulması önem arz etmektedir.

Ülkemizin coğrafi konumunun avantajı sayesinde doğu ile batının arasında bütünüyle bir lojistik merkez olabilmesinin yolu; Ülkemiz ihracatının % 56'sının, ithalatımızın ise %54'ünün gerçekleştirildiği İstanbul'da örnek bir lojistik köy yapılmasından geçtiği yönünde lojistik sektörünün tüm bileşenlerince kabul edilmektedir. Ülkemiz ihracatı 80 milyon ton, ithalatı ise 150 milyon ton civarında olduğuna göre, İstanbul'da sadece uluslararası ticarete konu yaklaşık 126 milyon tonluk yükün elleçlenmesi, depolanması, gümrüklenmesi, taşınmasının sözkonusudur.

İstanbul'un iki yakasında kurulması düşünülen, lojistik köy projesinin öncelikle, yılda 185.000 taşıtın girdiği, ihracatımızın %12,3'ünü, ithalatımızın ise %8,34'ünü karşılayan Ambarlı limanına hitap edebilecek şekilde Avrupa yakasında kurulması gereği de aşikardır.

Her ne kadar İstanbul'dan çıkış yapan veya giriş yapan karayoluyla uluslararası eşya taşıtının sayısı tespit edilememiş olsa da; 2011 yılında, Kapıkule, Hamzabeyli, İpsala kara sınır kapılarımız ile Pendik, Ambarlı ve RORO limanlarından çıkış yapan 291.287'i Türk, 162.333'ü yabancı toplam 453.620 taşıtın bir şekilde İstanbul'dan yükleme yaptığı, yük boşalttığı veya transit geçtiği dikkate alındığında, ihtiyacın potansiteli hakkında fikir edinelecektir (UND 2011 İstatistik Yıllığı)



**Tablo 5.1.** 2011 yılına ait İstanbul'u etkileyecek temel gümrüklere göre ithalat ve ihracat (000 ABD Doları)

Gümrük adı	İthalat %	İhracat %
<b>Tekirdağ Güm. Md.</b>	2.059.624	405.616
<b>Ambarlı Güm. Md.</b>	13.628.144	7.042.917
<b>Pendik Güm. Md.</b>	100.675	324.021
<b>Yeşilköy Otomotiv İhtisas Güm. Md.</b>	1.048.223	9.553
<b>Haydarpaşa Güm. Md.</b>	3.793.994	1.098.596
<b>Erenköy Güm. Md.</b>	8.906.982	7.352.499
<b>Halkalı Güm. Md.</b>	14.740.236	15.812.158
<b>Çerkezköy Güm. Md.</b>	1.163.611	560.580
<b>Toplam</b>	45.441.489	25% 32.605.938
<b>Genel Toplam</b>	181.661.080	33%

Türkiye’de Bakanlıklar ile ilgili 2011 yılında yapılan son düzenlemeler sonucunda, Lojistik Köy'lere ilişkin görev dağılımı konusunda bir ayrıştırma gerçekleştirilmiş ve:

- Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı; Organize Sanayi Bölgelerindeki Lojistik Merkezlerle,
- Ekonomi Bakanlığı; Kalkınma planları ve yıllık programlar çerçevesinde yurtiçi ve yurtdışında serbest bölgeler, lojistik serbest bölgeleri, ihtisas serbest bölgeleri, özel bölgeler, dış ticaret merkezleri ve lojistik merkezlerinin kurulması, yönetilmesi ve işletilmesi ile ilgili ilke ve politikaların tespiti konusunda çalışmalar yapmak, araştırma, planlama ve koordinasyon faaliyetlerini yürütmek. Serbest bölgeler ve lojistik merkezlerinde yapılabilecek üretim, alım-satım, depolama, kiralama, montaj-demontaj, bakım-onarım, kıyı bankacılığı, bankacılık, sigortacılık, finansal kiralama ve diğer faaliyet konularını belirlemek. Serbest bölgeler ve lojistik merkezlerinde faaliyet gösteren gerçek ve tüzel kişilere faaliyet ruhsatı vermek veya verilmiş belgeleri iptal etmekle.
- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı; Madde 8/1 ) Lojistik köy, merkez veya üslerin yer, kapasite ve benzeri niteliklerini belirleyerek planlamak, kurulmalarına ilişkin usul ve esasları belirlemek ve izin vermek, gerekli arazi tahsisi ile altyapıların kurulması hususunda ilgili kuruluşları koordine etmek ve uygulamasını takip etmek ve denetlemekle,

görevlendirilmiştir. Bu durum ise görev bölüşümü ve sorumluluk açısından bir karmaşıklığa yol açabilir.



# 2011 Türkiye Ulaştırma ve Lojistik Meclisi Sektör Raporu



## 6. SEKTÖRÜN YAPISAL SORUNLARI VE ÇÖZÜM YOLLARI

Türkiye'nin AB'ye uyum sürecinde gerçekleştirilmesi beklenen konular ulaşım türlerine göre farklılık göstermektedir.

### 6.1. KARAYOLU TAŞIMACILIĞI İLE İLGİLİ BEKLENTİLER

Türkiye 46. üye devlet olarak ADR Konvansiyonuna (Tehlikeli Eşyaların Karayoluyla Uluslararası Taşınmasına İlişkin Avrupa Anlaşması) taraf olmuştur. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın 2010 yılında yayımlanmış olduğu "Değişiklik Yönetmeliği" ile ADR Konvansiyonunca zorunlu olan bazı hükümlerin ertelenmiş olmasıyla sektör içerisinde tartışmalar da başlamıştır. 2010 yılında yayımlanmış olan AB İlerleme Raporunda, Türkiye'nin ADR'ye taraf olması olumlu karşılanmış, ancak teknik uyumluluk açısından herhangi bir ilerleme kaydedilmemiştir denilmektedir. Diğer taraftan, konuyla ilgili sorumlu sayısı, kontrol kapasitesi ve konu hakkında eğitimli personel sayısı henüz yeterli düzeye ulaşmamıştır.

Türkiye'de ADR Konvansiyonu gereğince eğitimlere ilişkin temel eğitimi dışında başkaca eğitim verilmemektedir. Diğer önemli bir taşıma türü olan sıvı dökme taşımasında bir an önce eğitimlere başlanması önemlidir. Benzer durum Sınıf 1 ve Sınıf 7 maddelerin taşınması için de geçerlidir. Öte yandan kimya sektörünün gerçekleştirmiş olduğu ihracat 2011 yılında %29,1 oranında artarak 16,3 Milyar USD olarak gerçekleşmiştir. AB -27 ülkelerine yapılan ihracat ise toplam ihracatın miktar olarak %32,4'ünü değer olarak ise %31,8'ini oluşturmaktadır ve sözkonusu kimyasal maddelerin bir bölümü de karayoluyla taşınmaktadır. Keza tehlikeli atıkların/ tıbbi atıkların taşınmasında eski adıyla Çevre ve Orman Bakanlığı tarafından önemli düzenlemeler getirilmiş, bu tür taşımalar bugün çok daha sağlıklı yapılmaktadır. Tüm bunlar göz önünde bulundurulduğunda eğitimli sürücülere ihtiyaç daha da artmaktadır.

Uluslararası tehlikeli yük taşıyan sürücü ve firmaların en büyük sıkıntısı ise, sınavların eğitimden hemen sonra yapılmaması ve sınav aralığının uzun olmasından kaynaklanmaktadır. Bir diğer problem ise sınav başvurularının erken kapanmasıdır. Sürücülerin uzun ara vermeleri sınavdaki başarılarını da olumsuz etkilemekte ve, başvurunun karçırılması durumunda sürücüler, en az 3 ay bir sonraki sınav tarihi beklenmektedir. Bu

durum ADR belgesine sahip sürücü sayısını azaltmakta, yurtdışından tehlikeli yük getiren taşımacılık firmalarımızın pazar paylarını 3. ülke araçlarına kaptırmalarına sebebiyet vermektedir. ADR Konvansiyonu'na 22/02/2010 yılında taraf olunmasına karşın ilk ADR belgesi ancak bir sene sonra verilebilmiştir.

Güvenlik danışmanlığına yönelik yönetmelik ve eğitim koşulları da bir an önce belirlenmesi gerekmektedir.

Öte yandan; araçların, ambalajların testlerine ve onaylanmalarına ilişkin herhangi bir düzenleme henüz yapılmamıştır. Bundan dolayı tehlikeli madde yüklü karayolu tankerleri yurtdışına çıkamamaktadır. Tehlikeli madde ambalajı üreten firmalar ise onaylarını yurtdışından alabilmektedir.

Diğer taraftan, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın yeniden yapılandırılması sürecinde "Tehlikeli Mal ve Kombine Taşımacılığı Genel Müdürlüğü"nün kurulmuş olması önemli bir gelişme olup, ülkemizin ulusal ve uluslararası tehlikeli yük taşımacılığını uyumunu hızlandıracakları düşünülmektedir.

Karayolu taşımacılığında mesleki yeterlilik ile ilgili eğitimler belirlenmiş ve sektörün gelişimi yönünde olumlu çalışmalar yapılmıştır. Ancak, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın bu konuda düzenleyici kurum olarak tek yetkili olması bazı sıkıntıları da beraberinde getirmektedir. Özellikle üst düzey yönetici eğitiminde müfredat geniş bir tabana yayılmakta, konu her eğitim kurulunda farklı işlenmekte ve başarı düşük olmaktadır. Yaşanan sorunlar, ortak bir ders kitabının oluşturulması ve ayrıca yılda üç kere olan sınavlar her eğitimin sonrasında yapılması ile çözümlenebilir. 2023 yılında 500 milyar dolarlık bir ihracat hedefi koyan Türkiye'nin ithalat ve ihracatının %25-30 kadarlık bir kısmı karayolu ile taşınmaktadır. (TÜİK, 2011: [http://www.tuik.gov.tr/VeriBilgi.do?tb\\_id=12&ust\\_id=4](http://www.tuik.gov.tr/VeriBilgi.do?tb_id=12&ust_id=4))

Bu bağlamda, Gümrük Kanunu'nun uygulamaya geçmeyen maddelerinin bir an önce uygulamaya geçirilmesi gerekmektedir. 4458 Sayılı Gümrük Kanunu'nda 18/06/2009 tarih ve 5911 sayılı Kanun ile yapılan Değişiklik ile ilgili Kanun'un 5A Maddesinde; **"Müşterilik, gerektiğinde ilgili kurum ve kuruluşların görüşlerini de almak suretiyle Türkiye Gümrük Bölgesinde ekonomik faaliyette bulunan yerleşik kişilere ikinci fıkrada yer alan şartları taşımaları halinde yetkilendirilmiş yükümlü statüsü tanır"** hükmü bulunmaktadır. Ayrıca, **"Yetkilendirilmiş yükümlüler, kolaylaştırılmış emniyet ve güvenlikle ilgili gümrük kontrollerinden veya gümrük mevzuatının öngördüğü basitleştirilmiş uygulamalardan faydalanır"** denilmektedir ancak bu madde halen uygulamaya konmamıştır. AB ülkelerinde de örnekleri bulunan bu maddenin uygulanmaya başlaması ile birlikte Sektörde maliyetlerin düşeceği ve sektörün daha rekabetçi hale geleceği düşünülmektedir. Bu konuda acilen bir tebliğ yayınlanmalı ve söz konusu madde uygulamaya geçmelidir.

Diğer yandan, 27/04/2006 tarihli ve 5493 sayılı Kanunla Özel Tüketim Vergisi Kanununa ve Katma Değer Vergisi Kanununa eklenen maddelerle; 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun ile 5015 sayılı Petrol Piyasası Kanunu hükümleri çerçevesinde, Bakanlar Kurulunca belirlenen sınır kapılarında, 4458 sayılı Gümrük Kanununun ihracat





rejimi kapsamında yurt dışına çıkarılacak eşyayı taşıyan kamyon, çekici ve soğutucu ünitesine sahip yarı römorkların depolarına (araçların ve soğutucu ünitelerin standart yakıt deposu miktarlarını aşmamak kaydıyla) yalnızca yurt dışına çıkışlarda teslimi Özel Tüketim Vergisi ve Katma Değer Vergisinden istisna edilmiştir. 2006/10784 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile istisna uygulanacak sınır kapıları ise Ambarlı, Gürbulak, Çanakkale Kepez, Çeşme, Pendik, İpsala, Tekirdağ, Kapıkule ve Hamzabeyli olarak belirlenmiştir. Bu listeye 23/07/ 2011 tarihi itibarıyla Mersin de eklenmiştir. 24/09/2008 tarihine kadar ihracat yükü taşıyan araçlar depoları kadar (Bu depoların hacimleri 800-1.300 litre arasında değişmektedir) herhangi bir limit sınırlaması olmaksızın ÖTV'siz ve KDV'siz akaryakıtı Bakanlar Kurulu kararı ile belirlenen sınır kapılarından alabilmekteydiler (BKK 2006/10784). Daha sonra bu limit çeşitli kereler değişikliğe uğrasa da son olarak 22/11/2008 tarihli Resmi Gazetede yayımlanan 17 Seri No'lu Tebliğ ile ülkemiz ihraç malını taşıyan TIR'lara verilen akaryakıt miktarına 550 litre sınırlaması getirilmiştir.

İstisna uygulanacak miktar TIR çekicilerinde 550 litreyi, istiap haddi 15 tona kadar olan (15 ton dahil) kamyon ve tankerlerde 300 litreyi, istiap haddi 15 tonun üzerinde olan kamyon ve tankerlerde ise 400 litreyi aşmamakta bu istisna miktarları, araçların frigorifik depoları için ayrıca uygulanmaktadır. İhracat yükü taşıyan yabancı araçlar da bundan faydalanabilmektedir.

Türkiye'de sektör uzun yıllardır, ihraç yükü taşıyan araçlara sağlanan 550 litre ÖTV ve KDV'den istisna akaryakıtı getirilen litre sınırlamasının kaldırılmasını ve kapsamın genişletilmesini talep etmiştir. **(Transit taşımalara da aynı imkanın tanınması, serbest bölge çıkışlarında Türk menşeli malları taşıyan araçlara gümrüksüz akaryakıt verilmesi, sınır kapılarının sayısının artırılması vb)**

Karayolu taşımacılığının bir diğer önemli problemi, Avrupa'nın en genç filosuna sahip olan (53.000'in üzerinde çekiciye sahip, 75 ülkeye ihraç yüklerini taşımakta ve 400.000 kişiye doğrudan istihdam sağlamaktadır) karayolu taşımacılığı sektörünün koşullarına özel İş Kanunu bulunmamasıdır. Sektöre özel bir İş Kanunu tesis edilmeli ya da 4925 sayılı Kanunda yeni düzenlemeler yapılması gerekmektedir.

## 6.2. DEMİRYOLU İLE İLGİLİ BEKLENTİLER

Demiryolu Sektörünün yeniden yapılandırılması ve serbestleştirilmesi amacıyla iki adet taslak kanun hazırlanmıştır. Bu taslak kanunlar; Genel Demiryolu ve TCDD kanun tasarılarıdır.

Genel Demiryolu Kanunu Tasarısı Kanunun amacı; demiryolu hizmetlerinin rekabete dayalı esaslar çerçevesinde kaliteli, sürekli, emniyetli ve uygun ücretle kullanıcılara sunulmasını, sektörün serbestleştirilerek güçlü, istikrarlı ve şeffaf bir yapının oluşturulmasını ve bağımsız düzenleme ve denetim yapılmasını sağlamaktır.

TCDD Kanunu Tasarısı'nın amacı;

- Altyapı yöneticisi olarak, devletçe verilen demiryollarını inşa etmek, iyileştirmek, yenilemek, bakım ve onarımını yapmak, bu demiryollarının altyapısını işletmecilere



tahsis ederek işletmekle görevli Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü'nün yeniden yapılandırılmasını,

- Demiryollarında ticari esaslara göre yük ve yolcu taşımacılığı hizmetleri yapmakla görevli Türkiye Demiryolu Taşımacılığı Anonim Şirketi Genel Müdürlüğü'nün kurulmasını,
- Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü ve Türkiye Demiryolu Taşımacılığı Anonim Şirketi Genel Müdürlüğü'nün hukuki ve mali yapılarını, faaliyetlerini, personele ilişkin hükümleri ve ilgili diğer hususları düzenler.

TBMM'nin 06/04/2011 tarih ve 6223 sayılı Kanun kapsamında Hükümete vermiş olduğu 6 aylık Kanun Hükmünde Kararname (KHK) çıkarma yetkisi kapsamında çıkarılan 35 KHK ile 154 yasada 258 değişiklik yapılmıştır. Bu kapsamda Bakanlar Kurulu'nca 26/10/2011 tarihinde kararlaştırılıp 01/11/2011 tarihli 28102 sayılı Resmi Gazete'nin mükerrer sayısında yayınlanan ve 655 sayılı Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname (KHK) ile ulaştırma alanında da yeni düzenlemeler yapılmıştır.

- Ulaştırma, Bakanlığının adı; Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı olarak değiştirilmiştir.
- Denizcilik Müsteşarlığı kaldırılmıştır.
- Kara Ulaştırması Genel Müdürlüğü kaldırılarak yerine Karayolu Düzenleme Genel Müdürlüğü kurulmuştur.
- Demiryolu, Liman ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü kaldırılarak yerine Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü kurulmuştur.
- Haberleşme Genel Müdürlüğü aynı şekilde kalmıştır.
- Denizcilik Müsteşarlığının kaldırılmasından dolayı Müsteşarlıkta bulunan;
  - o Gemi İnşaat ve Tesisler Genel Müdürlüğü, Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğüne dönüştürülmüştür.
  - o Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü aynı şekilde kalmıştır.
  - o Deniz Ulaştırma Genel Müdürlüğü, Deniz ve İç Sular Düzenleme Genel Müdürlüğü olarak düzenlenmiştir.
- Bunların dışında ilk defa;
  - o Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğü,
  - o Tehlikeli Mal ve Kombine Taşımacılık Düzenleme Genel Müdürlüğü,
  - o Dış İlişkiler ve Avrupa Genel Müdürlüğü ve
  - o Havacılık ve Uzay Teknolojileri Genel Müdürlüğü kurulmaktadır.



- Karayolu Düzenleme Genel Müdürlüğü, Deniz ve İç Sular Düzenleme Genel Müdürlüğü ve Tehlikeli Mal ve Kombine Taşımacılık Düzenleme Genel Müdürlüğü'nün görevlerinin incelenmesinde de bu alanların tamamen piyasalaştırılması ve 3.şahısların hizmetine açılmasının tamamen önü açılmaktadır.

Demiryollarında 1995 yılında başlayan "yeniden yapılanma" çalışmaları 655 sayılı KHK ile yeni bir boyut kazanmış durumdadır.

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın yapısı 655 sayılı KHK ile değiştirilmiş ve özellikle demiryolu sektörün serbestleştirilmesine uygun bir idari yapı oluşturulmuştur. Bu yeni düzenleme 2012 yılında demiryolu sektörünün serbestleştirileceği anlaşılmaktadır.

Kararname ile demiryolu ulaştırması faaliyetlerinin, ticari, ekonomik, sosyal ihtiyaçlara ve teknik gelişmelere bağlı olarak ekonomik, seri, elverişli, güvenli, kaliteli, çevreye kötü etkisi en az ve kamu yararını gözetecek tarzda serbest, adil ve sürdürülebilir bir rekabet ortamında yapılmasını ve bu faaliyetlerin diğer ulaştırma türleriyle birlikte ve birbirlerini tamamlayıcı olarak hizmet vermesini sağlamak amaçlanmıştır.

KHK ile oluşturulan Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğü'nün görevleri "Demiryolu altyapı işletmecisi ve demiryolu tren işletmecileri ile demiryolu taşımacılığı alanında organizatör, acente, komisyoncu, gar veya istasyon işletmecisi ve benzeri faaliyette bulunanların hizmet esasları, mali yeterlik ve mesleki saygınlık şartlarını belirlemek, bunları yetkilendirmek ve denetlemek." olarak tanımlanmıştır. Genel Müdürlüğün görevleri arasında yer alan 8. Maddenin (d) fıkrasında bulunan "Demiryolu altyapı işletmecileri" kavramı ile demiryollarında birden fazla altyapı işletmecisinin de bulunabileceği, yani altyapının da gerektiğinde özelleştirilebileceği açık bir hüküm olarak yer almıştır.

Özel işletmecilerin faaliyetlerini sorunsuz yürütebilmesi için "Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulu, Demiryolu Koordinasyon Kurulu gibi" sürekli kurullar oluşturulurken, istendiğinde yeni kurullarında oluşturulabilmesi konusunda Bakan'a dolayısıyla siyasi otoriteye yetki tanınmıştır.

KHK ile demiryolu sisteminin ulusal ve uluslararası işletmecilerin (sermayenin) kullanımına açılması, serbestleştirilmesi, (3.şahıslar kendi lokomotif, personel ve vagonlarıyla tren işletilebilecektir)

Özel sektörde lojistik hizmetini outsource etmiş firmaların ilgili karar verici temsilcileri tarafından, demiryolu taşımacılığının sunduğu hizmetlerin, sektördeki gelişmelerin, yeni fırsatların, demiryolu taşımacılığı kullanımına bağlı lojistik hizmet giderlerindeki maliyet avantajlarının ve ayrıca çevre dostu bir taşıma türü olan demiryolu taşımacılığının tam olarak anlaşılmadığı görülmektedir. Bu durum, Türkiye'de demiryolu taşımacılığının gelişmesindeki önemli engellerden biridir. Bu nedenle, sektörün ihtiyacı olan alt yapı eksikliklerinin bir an önce tamamlanması ve demiryolu taşımacılığının sağladığı avantajların ortaya konularak, bilinirliğinin ve farkındalığının artmasına yönelik tanıtım ve eğitim çalışmaları düzenlenerek, firmalarda çalışan yetkililerin bu taşıma modunu mevcut

uygulamalarında alternatif olarak görmesinin sağlaması, bu taşıma modunun gelişmesi açısından önem arz etmektedir.

### 6.3. KARGO-KURYE-DAĞITIM İLE İLGİLİ BEKLENTİLER

Türkiye’de 2005 yılında özel sektör ve kamunun katılımı ile komisyon kurularak tüm tarafların mutabakat sağladığı taslak bir “Posta Kanunu” hazırlanmıştır. Ancak kamu otoriteleri tarafından daha sonraki dönemde özel sektör dahil edilmeden çalışmalarda bulunmuş ve mutabakat sağlanan metin dışında düzenlemeler yapılmış ve 2012 yılının başında özel sektör ile paylaşılmıştır. Ancak sektör ile paylaşılan yeni taslakta yer alan aşağıdaki düzenlemeler sektörde serbest rekabeti ve sektörün gelişimini engellemektedir. Taslağa ilişkin beklentiler aşağıdaki gibi özetlenebilir:

- Posta Kanun Tasarısının 6.maddesi “Posta Tekeli” sınırını net olarak belirlememektedir. Tekel sınırı Kurumun önerisi ve Bakanlığın teklifi ile Bakanlar Kurulu tarafından tespit edilecektir. Sektör gerçekleri göz önüne alındığında ve AB ülkelerinde posta tekelinin kaldırıldığı dikkate alındığında herhangi bir tekel sınırlaması olmaksızın Türkiye’de posta tekeli kaldırılması gerekmektedir.
- Mutlaka posta hizmetlerinde tekel uygulanması ve kademeli geçiş uygulanması öngörülüyorsa gramaj sınırı 20 gr olarak tespit edilmeli ve bu sınır 1-2 yıl içinde sıfırlanmalıdır. Ayrıca PTT’nin tekel için öngördüğü ücret kriteri sınırı temel ücretin 2 kat olarak belirlenmelidir.
- Kanun Taslağın 32. Maddesi ile, posta sektörünü düzenleyecek bir kurul ihdas edilecektir. Sektörü organize edecek kararları alacak bir kurulda özel sektöründe temsil edilmesi ve alınacak kararlara iştirak etmesi en doğal bir gereksinim olacaktır. Tüm sektörü temsil eden bir kurulun oluşmasının temel yolu özel sektör hizmet sağlayıcılarının da oluşturulacak kurulda temsil edilmesinden geçmesi gerekmektedir.
- Kanun Taslağın 3. Maddesi ile, evrensel hizmeti PTT’nin dışında verecek birden çok özel sektör firması bulunmasına karşın, evrensel posta hizmeti imtiyaz olarak PTT’ye verilmektedir. Bu durum piyasa ekonomisine uygun olmayan sonuçlar doğurabilecektir. Tamamen zorlayıcı ve devletçi bu uygulamadan vaz geçilerek gerekli kapasiteye sahip özel sektör firmalarına evrensel hizmet sağlayıcısı yetkisi verilmelidir.
- Kanun Taslağının 11.Maddesi ile hizmet sağlayıcılarının net satışları üzerinden kesinti yapılması planlanmaktadır. Bu madde kanun metninden çıkartılmalıdır. Özel sektörde posta hizmetleri ile iştirak edecek işletmeler piyasada ticari faaliyette bulunan diğer şirketlerden farklı bir statüye tabi tutulmaktadır. İhtisas gerektiren işler olarak daha önce Karayolu Taşıma Kanunu ile yetki belgesi alınmak zorunda bırakılan Kargo, Kurye ve Dağıtım firmalarının önüne, net satışların binde 5’i oranında idari ücret alınma hükmü konulmaktadır. Sektör firmaları zaten gelir vergisi, katma değer vergisi ve özel tüketim vergisi v.b adı altında vergi mükellefidir ve ayrı bir mükellefiyet yaratılmasına da gerek bulunmamaktadır.



- Kanun Taslağının 15. Maddesinin “b” bendi evrensel hizmet kesinti fonu tanımı altında ayrıca bir kesinti tanımlamaktadır. Serbest rekabet ortamında yapılacak posta hizmetleri için ek bir bedel istenmesi özel sektör kuruluşlarına külfet ve yük getirecek, piyasa dengelerini bozacak ve fiyat artışlarına neden olacaktır. Bu madde bendi iptal edilmelidir.
- Kanun taslağının 19 Maddesinde tanımlanmakta olan idari yaptırımların neredeyse tamamına yakın madde içeriğinde değişiklik ve revizyon yapılması gerekmektedir. Mevcut tanımlar özel sektör firmalarının Türkiye’de posta hizmeti vermesinin önünde en büyük engel olarak yer almaktadır

Özetle; yeni mevzuat düzenlemesi yapılırken yukarıdaki değerlendirmeler çerçevesinde AB posta mevzuatında yer alan düzenlenmelerin ve ülkemizin piyasa gerçekleri dikkate alınması göz önünde bulundurulması, zaman kaybını önleyeceği gibi, özel sektörde gözlemlenen hızlı ve çağdaş gelişmenin artarak devam etmesine ve özellikle istihdam ve vergi gelirlerine olumlu katkı sağlayacaktır.

#### **6.4. LOJİSTİK İLE İLGİLİ BEKLENTİLER**

Eylül 2009 tarihinde İstanbul’da Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı organizasyonunda gerçekleştirilen 10. Ulaştırma Şurası’nda belirlenen hedefler arasında Türkiye için acilen bir lojistik ana planın hazırlanması 2010-2013 hedefi olarak belirlenmiştir. Bu kapsamda yapılması gerekenler arasında;

- Uluslararası ve bölge ülkeleri ölçeğine göre lojistik ihtiyaçların değerlendirilmesi,
- Ulusal ve bölgesel lojistik ihtiyaçların ortaya konulması ve çözüm yaklaşımlarının belirlenmesi,
- Ulusal lojistik fonksiyonların fiziki alan kullanımı, istihdam, ekonomik büyüklük ve yük akışlarının belirlenmesi,
- Ulusal yük envanterinin çıkartılması,
- Yük hinterlandının belirlenmesi (bölgesel yük akımlarının çıkartılması, Türkiye merkezli bölgesel ulaşım ve lojistik haritası),
- Pazarda faaliyet gösteren oyuncuların genel profilinin çıkartılması, yerli/yabancı Pazar payları/ firma yapıları, süreçlerinin ortak paydalarının saptanması,
- Lojistik sektörünün tüm unsurlarını kapsayan istatistik veri tabanının oluşturulması (ve sürekli güncelleneceği bir yapının oluşturulması konuları saptanmış olup

bu çalışmaların lojistik köy yapılanması ile ilgili bir temel fizibilite raporun da girdileri olacağı öngörülmektedir:

“Lojistik İhtisas Organize Sanayi Bölgeleri” ile ilgili kanun değişikliği, lojistik köy uygulamalarına imkan vermekle birlikte sektörün lojistik köy kurulumunu düzenleyecek ayrı bir mevzuat düzenlemesi hazırlanması yönünde beklentisi bulunmaktadır.



## 6.4.1. Ankara Lojistik Üssü

Ankara Lojistik Üssü; küresel rekabette ülkemizin ve özellikle Ankara'da yerleşik ihracatçı ve imalatçı firmalarımızın ürünlerinin rekabetçi koşullarda uluslararası pazara sunulması amacıyla çoğunluğu Ankara'da yerleşik yurt içi ve uluslararası lojistik firmaları tarafından sektörel bir yatırım ve kamusal bir proje olarak Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı bilgisi dahilinde kurulmuştur.

Kazan İlçesi, Saray Sanayi havzasında, 700.000 m<sup>2</sup> alan üzerinde arsa tahsisi ve herhangi bir muafiyet alınmaksızın 120.000 m<sup>2</sup> kapalı, 191.000m<sup>2</sup> açık olmak üzere toplam 312.000 m<sup>2</sup> inşaat gerçekleştirilerek 1. Etapta 100.000.000\$ yatırım tutarı ile realize edilmiştir. Lojistik Üssü içinde 6.000 m<sup>2</sup> Gümrük İdare Birimleri olmak üzere 32.000m<sup>2</sup> gümrüklü alanlar ve 6.000 m<sup>2</sup> konteyner stoklama sahası mevcuttur. Dış ticaret işlemlerinin gerçekleşmesi için ihtiyaç duyulan tüm kamu ve sivil toplum örgütleri Lojistik Üs içinde yerini almıştır.



2011 yılı sonu itibariyle Lojistik Üs içinde yer alan firma sayısı 400, çalışan sayısı ise 4.000 olacaktır. İkinci etabın her türlü alt yapısı ve imar ruhsat işlemleri tamamlanmış, 200.000 m<sup>2</sup>'lik gelişim alanları inşasına demiryolu bağlantısı da dikkate alınarak başlanmış olup Haziran 2012 tarihinde tamamlanması planlanmaktadır.





Ankara Lojistik Üssü, 2023 Türkiye vizyonu içinde dış ticaret, transit ve yurt içi lojistik (otomotiv,gıda vb) alanında başta Ankara olmak üzere İç Anadolu'nun tamamına hizmet sunacak şekilde Türkiye'nin iç limanı olma yolunda projelendirilmekte ve gelişmektedir. Hizmet bütünlüğünün sağlanması küresel rekabette verimliliğin yakalanabilmesi ancak Lojistik Üssünün demiryolu bağlantısı ile mümkün olabilecektir. Bu bağlantı bölgenin mevcut büyük potansiyeli ve gelecek projeksiyonu dikkate alındığında TCDD için önemli bir pazar payı yaratacağı gibi başkent Ankara'nın üniversite şehri olduğu göz önüne alınacak olursa Ankara Lojistik Üssü üzerinde Ön Asya ve Ortadoğu ülkelerine başlayacak transit ticaretin de istihdama yoğun katkı sağlayacağı dikkate alınmalıdır.

#### 6.4.2. Türkiye'de İntermodal Taşımacılığın Gelişimi

Türkiye'de lojistiğin gelişmesinde en önemli etkenlerden biri intermodal taşımacılığın gelişimi olacaktır. Bu konuda 2010 yılında toplamda 13 adet Ro-Ro hattı, İtalya, Fransa, Ukrayna, Rusya ve Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti'ne/den ihraç ve ithal taşımalarında hizmet vermiştir. Bu hatlardan bazıları 2010 yılı sona ermeden faaliyetine son vermiş, bazı Ro-Ro hatlarının ise Türkiye kalkış/varış limanı değiştirilmiştir. 2010 yılında aktif olan ancak 2011 yılında hiç hizmet vermemiş olan 3 Ro-Ro hattı mevcuttur. (Tekirdağ-Trieste, Tekirdağ-Toulon, Trabzon-Sochi). Sochi Limanı, 2014 Kış Olimpiyatları gerekçesiyle Rusya tarafından yük taşımalarına kapatılmıştır. 2011 yılında toplamda 8 adet uluslararası Ro-Ro hattı hala aktif olmakla birlikte, bu hatlar içerisinde yer alan Pendik-Köstence hattı 2011 yılının Kasım ayı itibari ile hizmete girmiş olup, listedeki en yeni hattıdır.

**Tablo 6.1.** Aktif UluslararasıRO-RO hatları

Hat yönü	Hat ülkeleri	Hat yönü	Hat ülkeleri
Pendik -Trieste	Türkiye-İtalya	Haydarpaşa-İlichevsk	Türkiye-Ukrayna
Çeşme-Trieste	Türkiye-İtalya	Haydarpaşa-Köstence	Türkiye-Romanya
Mersin-Trieste	Türkiye-İtalya	Samsun -Novorossiysk	Türkiye-Rusya
Ambarlı-Trieste	Türkiye-İtalya	Pendik-Köstence	Türkiye-Romanya
Pendik/Ambarlı -Toulon	Türkiye-Fransa	Zonguldak- Kırım	Türkiye-Ukrayna
Mersin-Port Said	Türkiye-Mısır		

Türk nakliyecilerinin yurtdışında kullandıkları Ro-La hatları ve ro-la taşıma rakamları Tablo 6.2 ve Tablo 6.3'te verilmiştir.

**Tablo 6.2.** RO-LA hatları

Szeged-Wels	Macaristan-Avusturya
Trieste-Salzburg	İtalya-Avusturya
Villach Wels/Salzburg	Avusturya
Maribor-Wels	Slovenya-Avusturya

**Tablo 6.3.** Toplam RO-LA taşımaları

	Gidiş	Dönüş
2011	43399	40157

2010 ve 2011 yılında Avrupa'da Türk plakalı araçların kullandığı, aktif hizmet sağlayan toplamda 4 adet Ro-La hattı mevcuttur. Bu hatlar Avusturya, Macaristan, İtalya ve Slovenya'da yer almaktadır.



## 7. SEKTÖRÜN AB UYUM SÜRECİNDE GELDİĞİ NOKTA, KARŞILAŞTIKLARI UYUM SORUNLARI

### 7.1. AB'YE TAM ÜYELİK (KATILIM) MÜZAKERELERİ

3/10/2005 tarihinde Türkiye ve Hırvatistan'la katılım müzakerelerinin başlatılmasıyla birlikte Avrupa Birliği'nin genişleme sürecinde önemli bir adım atılmıştır. Yıllar süren hazırlık çalışmalarının ardından iki aday katılım sürecinin sonraki aşamasına resmen geçmiştir.

Müzakereler müktesebat olarak bilinen AB yasaları bütünü'nün benimsenmesi ve uygulanmasıyla ilgilidir. Müktesebat 35 başlık altında gruplanmış yaklaşık 130.000 sayfadan oluşmakta ve AB'ye Üye Ülkelerin uyması gereken kuralları ortaya koymaktadır.

Aralık 2006 tarihinde, Avrupa Birliği 1963 Ankara Anlaşması'nın Katma Protokolü'nü ve bu kapsamda "Kıbrıs bandıralı gemiler ve uçaklara Türk limanlarının açılması" konusunu bahane etmek suretiyle aşağıdaki (Türkiye -AB ilişkileri açısından aslında son derece önemli olan) 9 başlıkta müzakereleri askıya aldığı bildirilmiştir:

- 1. Başlık : Malların Serbest Dolaşımı
- 3. Başlık : Yerleşme ve Hizmet Sunma Serbestisi
- 9. Başlık : Mali Hizmetler
- 11. Başlık : Tarım ve Kırsal Kalkınma
- 13. Başlık : Balıkçılık
- 14. Başlık : Ulaştırma Politikası
- 21. Başlık : Trans-Avrupa Ağları
- 29. Başlık : Gümrük Birliği
- 30. Başlık : Dış İlişkiler

Ayrıca AB-Türkiye Ortaklık Anlaşması kapsamındaki taahhütlerini yerine getirene kadar hiçbir başlığın geçici olarak kapatılmayacağı da kararlaştırılmıştır. Bugüne kadar 35 başlıktan sadece 13 başlık müzakereler kapsamındadır:

Ulaştırma sektörü, müzakere sürecinde 14 No'lu Taşımacılık Politikası Faslı ve 21 No'lu Trans-Avrupa Ağları Faslı kapsamında ele alınmaktadır.(İKV,"Müzakere Sürecinde Kaydedilen Gelişmeler")

Fasılların açılıp açılmaması dikkate alınmaksızın Türkiye için yararlı olacak fasılların bekletilmeden hayata geçirilmesi doğru olacaktır.

## **7.2. ULAŞTIRMA POLİTİKASI FASLI KAPSAMINDAKİ MÜZAKERELERDE SON DURUM**

Ulaştırma alanındaki müktesebat başlığı, güvenli, etkin, çevresel açıdan sağlıklı ve kullanıcı dostu taşıma hizmetlerini destekleyerek iç pazarın işleyişini iyileştirmeyi amaçlamaktadır. Bu müktesebat başlığı, karayolu, demiryolu, iç suyolları, kombine taşımacılık, hava ve deniz taşımacılığını kapsamaktadır. Temelde ulaştırma başlığı, teknik ve güvenliğe ilişkin standartlara, sosyal standartlara, devlet yardımlarının denetimine ve iç ulaşım pazarı bağlamında piyasanın liberalleştirilmesine ilişkin düzenlemelerden oluşmaktadır. Bu doğrultudaki AB Taşımacılık Politikası çerçevesinde karayolu, demiryolu, havayolu ve denizyolu taşımacılığı alanındaki AB mevzuatının üstlenilmesi ve uygulanması konularını içermektedir.

Tarama toplantılarına İzleme ve Yönlendirme Komitesi'nin 5 üyesinin (Dışişleri Bakanlığı, Avrupa Birliği Bakanlığı, Kalkınma Bakanlığı, Başbakanlık ve AB Daimi Temsilciliği) yanı sıra Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Genelkurmay Başkanlığı, Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, Milli Savunma Bakanlığı, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, Maliye Bakanlığı, İçişleri Bakanlığı, Milli Eğitim Bakanlığı, Sağlık Bakanlığı, Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı, Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı, Hazine Müsteşarlığı, Özelleştirme İdaresi Başkanlığı, Kamu İhale Kurumu, Türkiye İstatistik Kurumu, Rekabet Kurumu ve eski adıyla Gümrük Müsteşarlığı, Denizcilik Müsteşarlığı temsilcileri katılmıştır



**Tablo 7.1.** Ulaştırma Politikası Faslı Kapsamındaki Müzakerelerde Alt Komiteler ve Diğer Çalışmalar

ALT-KOMİTELER VE DİĞER ÇALIŞMALAR	TARAMA SÜRECİ
<p>Ulaştırma politikası 'Ulaştırma, Çevre, Enerji ve Trans-Avrupa Şebekeleri Alt Komitesi' kapsamında ele alınmıştır. 2000 yılından bu yana 5 tur toplantı düzenlenmiştir.</p> <p>DPT'nin de 2007-2013 Kalkınma Planı hazırlıkları çerçevesinde oluşturduğu Demiryolu Ulaşımı, Denizyolu Ulaşımı, Havayolu Ulaşımı, Karayolu Ulaşımı ve Kent İçi Ulaşım Çalışma Grupları bulunmaktadır.</p>	<p><b>Tanıtıcı Tarama</b> (26-29 Haziran 2006) Toplantıda AB yetkilileri taşımacılık politikasına ilişkin müktesebatı kara, deniz, hava ve demiryolları taşımacılığı ana başlıkları altında Türk yetkililere aktarmıştır. Tüm bu ana başlıklarda ürünlerin ve yolcuların piyasaya erişimi, güvenlik koşulları, teknik ve sosyal koşullar ele alınmıştır.</p> <p><b>Ayrıntılı Tarama</b> (25-28 Eylül 2006) Toplantıda Türk heyeti tarafından Komisyon yetkililerine kara, deniz, hava ve demiryolları taşımacılığı, Uydu Seyrüsefer Sistemleri (GALILEO), kombine taşımacılık ve devlet yardımları konularındaki mevzuat aktarılmış ve bu konudaki sorular cevaplanmıştır.</p> <p>AB Genel İşler Konseyi 11 Aralık 2006'da aldığı kararla bu fasılda müzakerelerin Komisyon Türkiye'nin Ek Protokol'e ilişkin taahhütlerini yerine getirdiğini doğrulayana kadar başlatılmamasını kararlaştırmıştır.</p>

Kaynak : İKV (www.ikv.org.tr)

Bu Fasıl, Kıbrıs (EK Protokol) konusunun açılış kriteri olarak belirlendiği 8 fasıldan biridir. Fasla ilişkin Tarama Raporu henüz Türkiye'ye iletilmemiş olmakla beraber Ek Protokol konusu dışında 2 adet teknik açılış kriteri önerilmekte olduğu bilinmektedir. Söz konusu kriterlerden ilki; Türkiye'nin demiryolu sektöründe AB müktesebatına tedrici uyum için net bir strateji geliştirmesi ve bu stratejinin altyapı yönetimi ve hizmetlerin sunumu fonksiyonlarının birbirinden ayrılmasına yönelik detaylı planları, hedef tarihleri ve aynı zamanda kurumsal kapasite geliştirme tedbirlerini içermesidir. Diğer ise Türkiye'nin "Topluluk Tahsisi"nin tanınmasına yönelik bir sürece girmesi ve Tek Avrupa Hava Sahası konusunda tedrici uyuma yönelik net bir strateji geliştirmesi, ayrıca stratejinin Güneydoğu Akdeniz bölgesinde uygun seviyede hava emniyetini garanti altına almaya yönelik gerekli iletişimi sağlayacak kabul edilebilir bir teknik çözümü içermesidir.

Avrupa Komisyonu Tarafından Avrupa Parlamentosu'na ve Konsey'e Sunulan Bildirim Komisyon Çalışma Dokümanı Türkiye 2011 Yılı İlerleme Raporu'nda Ulaştırma

Avrupa Komisyonu tarafından hazırlanmış olan 2011 İlerleme Raporunda "Demiryolu taşımacılığı konusunda çok sınırlı ilerleme kaydedilmiştir" denilmektedir. Söz konusu raporda, 2003 yılından bu yana demiryolu sistemine yapılan yatırımların etkisini, yaygın söylentinin aksine çok sınırlı ve yetersiz olarak değerlendirmiştir.

Komisyon raporunda, Demiryollarının bütün alanlarında önemli reformlar gerektiğinden AB ile uyum için birincil sorumluluk yetkili kurum olan Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryollarına (TCDD) verilmiştir." ifadesi ile demiryolu sistemindeki reform çalışmalarındaki yetki ve sorumluluğun TCDD'de olduğunu belirterek, uyum sürecinin, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın doğrudan öncülüğüyle geliştirilebileceği ve De-



miryolu sektöründeki başlıca paydaşların yapıcı katılımının sürece katkı sağlayabileceği yönünde görüş belirtmiştir.

Demiryolu sistemindeki reform çalışmaları TCDD tarafından Ulaştırma, Denizcilik ve Habercilik Bakanlığı, Ekonomi Bakanlığı ve AB Delegasyonunun bilgisi dahilinde yürütülmektedir. Çalışmalar sonucu yabancı uzmanlarca hazırlanan raporlar, TCDD Genel Müdürlüğü'nün yanı sıra Bakanlıkların da görüşüne sunulmakta ve Bakanlıkların isteği doğrultusunda son şeklini almaktadır. Komisyon raporundayer alan tespitler aşağıdaki gibidir.

- TCDD tarafından yürütülen, Yüksek Hızlı Tren Projeleri ve buna bağlı bir alt yapı yatırımları memnuniyetle karşılanmakla birlikte, TCDD'ye yapılan yatırımların yüksek hızlı tren ile sınırlı kalmıştır.

Ankara-Eskişehir hattına ilaveten, Ankara-Konya hızlı tren hattı da işler hale gelmiş, yeni hatların hizmet kalitesini artırması ve Türk demiryolu taşımacılığının canlanmasına katkıda bulunması beklenmektedir. Yüksek hızlı tren işletmeciliği demiryolu sistemini ülke gündemine taşıyacak ve sistemin etkinliğini arttıracak açıktır ancak artan işletim maliyetleri kamu bütçesine mali yük getirmektedir. Bu nedenle maliyet esaslı muhasebe sistemine geçilmesi ve kamu hizmeti yükümlülüğü sisteminin getirilmesini zorunludur.

- Demiryolları trafiğinin yoğunlaşması sonucu demiryolu faaliyetlerinin güvenliğinin geliştirilmesi gerekmektedir.
- Geniş coğrafyaya sahip Türkiye'de, demiryolu yük ve yolcu taşımacılığının toplam yük ve yolcu taşımacılığı içindeki payının artırılması gerekmektedir.
- Yaşanan ve/veya yaşanabilecek tren kazalarına ilişkin olarak AB mevzuatına göre, bir güvenlik otoritesinin, kaza inceleme kurulunun ve demiryolu işletmeleri için güvenlik yönetim sistemlerinin oluşturulması önem arz etmektedir.
- Denizcilik sektöründe, Üye Devlet Denetim Programının (VIMSAS), uluslararası sözleşmelere taraf olma bakımından olumlu sonuçlar doğurması beklenmektedir.
- Uydu navigasyonu konusunda bazı ilerlemeler kaydedilmiştir.
- Türkiye ile Güney Kıbrıs Rum Yönetimi hava trafik kontrol merkezleri arasındaki iletişim eksikliği hava emniyeti bakımından ciddi tehlike oluşturmaya devam etmektedir.
- İnsan kaynakları ve teknik kapasite, AB müktesebatının uygulanması bakımından birçok kurumda sınırlı olmaya devam etmekte ve bunların güçlendirilmesi gerekmektedir.
- Özellikle, karayolu ve denizyolu taşımacılığında tehlikeli maddeler konusundaki uygulama kapasitesi sınırlıdır.

Sonuç olarak, demiryolu ve havayolu taşımacılığı alanındaki hazırlıkların bulunduğu ve çalışmalar yapıldığı belirtilmekle birlikte çalışmaların yetersiz olduğu vurgulanmakta,



denizyolu ve karayolu taşımacılığında uyumun ileri düzeyde olduğu ancak havayolu taşımacılığında daha yavaş bir ilerleme gözlemlendiği belirtilmektedir. . 4.15. Fasıllık 1 (AB Komisyon Çalışma Dokümanı, 2011)

### **7.3. TRANS-AVRUPA ULAŞIM AĞLARI MÜZAKERELERİNDE SON DURUM:**

Avrupa Ağları alanındaki müktesebat başlığı, ulaştırma, iletişim ve enerji altyapıları alanındaki Trans-Avrupa Ağları politikasını içermektedir. Bu başlık kapsamında Trans-Avrupa Ağlarının kurulması ve geliştirilmesi ile ulusal ağların uygun bir şekilde birbirlerine bağlanması ve birlikte işlerliğinin teşvik edilmesi, iç pazarın avantajlarından tam olarak yararlanılması, ekonomik büyümeye katkıda bulunulması ve Avrupa Birliği içerisinde istihdam yaratılması amaçlanmaktadır. Müzakere sürecinin işleyişini hızlandırmak ve kolaylaştırmak amacıyla, Türkiye ve Hırvatistan ile yürütülecek müzakerelerde daha önceki genişleme dalgalarındaki uygulamalardan farklı olarak Trans-Avrupa Ağları ayrı bir fasıl olarak ele alınmaktadır. Ancak bu başlık ulaştırma, enerji ve telekomünikasyon fasıllarını ilgilendiren düzenlemeler içermekle birlikte, bu düzenlemeler ağ bağlantılarının kurulması ve geliştirilmesiyle sınırlıdır.

Tarama toplantılarına İzleme ve Yönlendirme Komitesi'nin 5 üyesinin (Dışişleri Bakanlığı, Avrupa Birliği Bakanlığı, Kalkınma Bakanlığı, Başbakanlık ve AB Daimi Temsilciliği) yanı sıra Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Genelkurmay Başkanlığı, Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı, Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, Milli Savunma Bakanlığı, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, Maliye Bakanlığı, İçişleri Bakanlığı, Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı, Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, Hazine Müsteşarlığı, Özelleştirme İdaresi Başkanlığı, Enerji Piyasası Düzenleme Kurumu, Türkiye İstatistik Kurumu, Rekabet Kurumu temsilcileri katılmıştır.

**Tablo 7.2.** Trans-Avrupa Ulaşım Ağları Müzakerelerinde Alt Komiteler ve Müzakereler

ALT-KOMİTELERVE DİĞER ÇALIŞMALAR	TARAMA SÜRECİ
Trans-Avrupa Ağları 'Ulaştırma, Çevre, Enerji ve Trans-Avrupa Şebekeleri Alt Komitesi' kapsamında ele alınmıştır. 2000 yılından bu yana 5 tur toplantı düzenlenmiştir.	<b>Tanıtıcı Tarama</b> (30 Haziran 2006) Toplantıda AB yetkililerince Trans-Avrupa Taşımacılık ve Enerji Ağları kapsamında sağlanan mali yardımlara ve bu ağların geliştirilmesine ilişkin müktesebat aktarılmıştır. <b>Ayrıntılı Tarama</b> (29 Eylül 2006) Toplantıda ulaştırma, telekomünikasyon ve enerji altyapısının ortak çıkarlar çerçevesinde geliştirilmesini konu alan Türk mevzuatı AB yetkililerine aktarılmıştır. Fas'ın TEN-T ile ilgili kısmında Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı yetkilileri, TEN-E ile ilgili kısmında ise Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı yetkilileri sunum yapmışlardır. Sunumların yanı sıra yasal çerçeve, bu alandaki araştırmalar, gerçekleştirilen kamu harcamaları ve yatırımlar konularındaki sorular da cevaplanmıştır.

## MÜZAKERELER

21 No'lu Trans-Avrupa Ağları Faslı ile ulaştırma sektörü kapsamında amaç, Türkiye ve AB arasında kişilerin, malların ve hizmetlerin serbest dolaşımını kolaylaştırmak amacıyla iyi bir ulaştırma altyapısı oluşturarak, bunun Trans-Avrupa Ulaştırma Ağları'na (TEN-T) eklenmesini sağlamaktır. Türkiye, hızlı ve güvenilir ulaştırma altyapısının ve multi-modal ulaşım ağının oluşturulmasına ve Karadeniz, Asya, Orta Doğu ve Akdeniz bölgeleri ile gerekli ulaşım bağlantılarının sağlanmasına yüksek önem vermektedir.

Trans-Avrupa Ağları faslına ilişkin Komisyon'un tarama raporu 20 Haziran 2007 tarihinde yayımlanmıştır. Bunu takiben 27 Eylül 2007 tarihli mektupla sivil toplum örgütlerinden Türkiye'nin müzakere pozisyon belgesi için görüş istenmiştir. Türkiye ile bu fasılda müzakerelerin açılması 17 Aralık 2007 tarihli COREPER toplantısında onaylanmış ardından 19 Aralık 2007 tarihli Hükümetlerarası Konferans'ta müzakerelerin açılma kararı alınmıştır. Bu fasılda (Ek protokol dışında) 2 teknik kapanış kriteri belirlenmiştir: Bunlardan ilki "Türkiye ile Avrupa Komisyonu'nun 1692/96/EC sayılı Karar'ın tadil edilmiş haline göre gelecek TEN-T Ağı üzerinde uzlaşması" ve ikincisi "TEN-T Ağı çerçevesinde Avrupa çıkarı öncelikli bir proje üzerinde mutabık kalınması"dır.

AB'nin son gelişmesinden sonra Pan-Avrupa koridorlarının çoğu Trans-Avrupa Ağına (TEN) dahil olmuştur. (Finansman sıkıntıları bu öncelikli projeler arasında da bazı önceliklerin oluşmasına neden olmaktadır. Son dönemde 7. ve 10. koridorlara öncelik verilmektedir).

Bu bağlamda, son dönemde Avrupa Birliği tarafından yürütülen genel koordinasyon, daha çok son genişlemeden sonra önemli ölçüde Trans-Avrupa Ağları (TEN-T) niteliği kazanmış olan Pan-Avrupa Ulaşım Koridorlarının yeniden değerlendirilmesi ve TEN-T'nin komşu ülke ve bölgelerle bağlantılarının planlanmasına yoğunlaşmıştır. "Wider Europe for Transport" olarak adlandırılan bu çalışmalar ülkemizin Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Müsteşar Yardımcısı tarafından temsil edildiği, Üst Düzey Çalışma Grubu (HLWG) tarafından yürütülmüştür. HLWG tarafından biri deniz otoyolları olmak üzere uluslararası taşımacılık için önem arz eden beş adet ana uluslararası aks ve bu akslar üzerindeki öncelikli projeleri belirlenmiştir. Bunlar Kuzey, Merkez, Güneydoğu ve



Güneybatı akslarıdır. Güneydoğu aksı, esas itibarıyla 8 ve 10. Pan-Avrupa Koridorlarının (Balkanların) 4. Koridor ve TRACECA ile birleşerek Türkiye üzerinden Ortadoğu (Mısır ve Kızıldeniz) ve Kafkaslara (ve Hazar Denizi'ne) uzanması şeklinde planlanmıştır.

Üst Düzey Grup ayrıca ana akslar üzerindeki öncelikli projelere ilişkin kriterleri de belirlemiştir. Grup üyeleri bu kapsamda toplam maliyeti 45 milyar Euro'yu bulan 100 adet proje önermiştir.

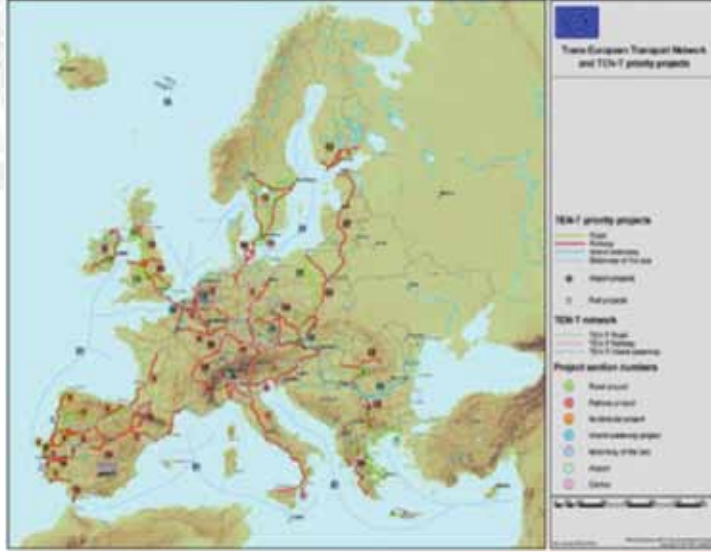
Ulaştırma sektörü, 2007 yılı sonunda müzakereye açılan Trans-Avrupa Ulaşım Ağları başlığı altındaki çalışmalarını yakından takip etmekte olup; özellikle halen maddi sorunlar nedeniyle işlerliğini yitirmiş bulunan Halkalı-Wels Ro-La hattı projesi başta olmak üzere, çok sayıda intermodal/çok modlu ulaşım projelerinin, AB'nin Trans-Avrupa Ağları projelerinin Türkiye'ye teşmil edilmesi için bir resmi dayanak oluşturması öngörülen TINA (Ulaşım İhtiyaçlarının Değerlendirilmesi) çalışmasında yer alması için çalışmalar yürütmüştür. Ayrıca deniz otoyolları projeleri başta olmak üzere, özellikle denizyolu ve demiryolu taşımacılığı projelerinin desteklediği Marco Polo Programı'na ülkemizin de taraf olması yönünde olumlu kanaatini çeşitli platformlarda dile getirmiştir. Aynı başlık kapsamında istatistik, modelleme, değerlendirme ve bilgi alışverişi konularını yürütmek ve kurumlar arası koordinasyon ile planlama sürecinin etkin yönetimini sağlamak üzere, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı bünyesinde istişari "Ulaştırma Koordinasyon Birimi"nin kurulması hususu da dikkate alınmakta olup, TINA çalışmasının hayata geçirilmesi çalışmalarının hızlandırılmasını ve bu süreçte "özel sektörün" görüşlerinin dikkate alınması ve aktif olarak sürece müdahil olmasının sağlanması önem arz etmektedir.

Güneydoğu Avrupa aksı kapsamında AB tarafından desteklenmesi planlanan koridorlar aşağıdaki gibidir:

- Salzburg – Ljubljana – Zagreb/Budapeşte – Belgrad – Nis intermodal koridoru (aşağıdaki bağlantılar dahil)
- Sofya – İstanbul – Ankara – Gürcistan/Ermenistan – Azerbaycan (Traceca)
- Üsküp-Selanik
- Budapeşte – Saraybosna – Ploce çok modlu bağlantısı
- Bari/Brindisi – Durres/Vlora – Tiran – Üsküp – Sofya – Burgas/Varna
- Tuna ve Sava Nehirleri
- Ankara – Mersin – Suriye – Ürdün – Süveyş – İskenderiye/East Port Said çok modlu bağlantısı (aşağıdaki bağlantılar dahil)
- Sivas – Malatya – Mersin
- Türkiye'den İran ve Irak
- Tartus – Homs (Irak'a doğru)
- Beyrut – Şam, Irak ve Suudi Arabistan'a doğru



- Hayfa – İsrail sınırı
- Ürdün sınırı – Amman, Irak ve Suudi Arabistan'a doğru
- Damietta – Kahire ve Nil nehrinin ötesi
- Ermenistan, Azerbaycan ve Gürcistan (Kuzeye ve Güneye)



Şekil 7.1. Güneydoğu Avrupa aksı kapsamında AB tarafından desteklenmesi planlanan koridorlar

#### 7.4. MEVZUAT UYUMU VE İDARİ KAPASİTEYE İLİŞKİN DURUM VE YAPILAN ÇALIŞMALAR (MALİ İŞBİRLİĞİ ULAŞTIRMA SEKTÖRÜNE UYUM STRATEJİSİ, 2011)

Fasıl kapsamındaki mevzuata uyumda önemli düzeyde ilerleme kaydedilmekle birlikte demiryolları alt sektöründe gerekli reformlar yapılamamıştır.

Türk demiryolu sektörünün yasal ve yapısal çerçevesinin AB mevzuatına uygun bir şekilde oluşturulmasını sağlayacak olan Genel Demiryolu Çerçeve Kanunu ve TCDD Kanunu tasarıları ile bunları tamamlayıcı nitelikteki Demiryolu Emniyeti, Demiryolu İşletme Lisansı, Demiryollarında Karşılıklı İşletilebilirlik ve Demiryolu Altyapısına Erişim Yönetmelik tasarıları hazırlanmıştır. 01/11/ 2011 tarih, 28102 (mükerrer) sayılı Resmî Gazete'de yayınlanan kanun hükmünde kararname (KHK) Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın teşkilat ve görevlerini ayrıntılı olarak açıklamaktadır. Gerek 2012 Orta Vadeli Program gerekse de bahsi geçen KHK'den de anlaşılacağı gibi demiryolunda serbestleşme sürecinin 2012 yılında tamamlanması beklenmektedir.

TINA (Transport Infrastructure Needs Assessment)-Türkiye çalışması sonucunda, ilgili kurumlarca kullanılacak coğrafi bilgi sistemine dayalı bir ulaştırma ağı veritabanı (TINA Bilgi Sistemi) oluşturulmuştur. Anılan veritabanı ile ulaştırma ağının mevcut duru-





munun yanı sıra bu ağın gelecekteki gelişimi ve gelişim maliyetinin gözlemlenebilmesi hedeflenmiştir. Ancak, veri transferi ve veri güncellemesi konularında mevcut sistemde yaşanan sıkıntılar nedeniyle, ihtiyaçları karşılayabilecek yeni bir "Ulaştırma Bilgi Sistemi" oluşturulabilmesi amacıyla SEI fonları kapsamında "Technical Assistance for the Institutional Building of TCU regarding TIS in MoT" bir Teknik Destek Projesi Şubat 2011 tarihinde başlatılmış olup, anılan Proje kapsamındaki çalışmalar devam etmektedir.

Deniz emniyeti konusundaki uyum iyi düzeydedir. Türkiye 2009 yılında Liman Devleti Kontrolüne ilişkin Paris Memorandumunun beyaz listesine yükselmiştir.

Gemilerin Uzun Mesafe İzleme ve Takip (LRIT) sistemi kurulmuş ve Ulusal LRIT Veri Merkezi IMO ve IMSO ile entegre olmuştur. Ekim 2009'da YAKAMOS adında bir ulusal yardım, arama ve kurtarma otomasyon sistemi faaliyete geçirilmiştir. Bu yatırımlar, Denizcilik Müsteşarlığının kıyı bölgelerini izleme, kirliliği tespit etme ve acil durumlara müdahale konusunda teknik kapasitesini artırmıştır.

Türk Limanlarına Gelen veya Türk Limanlarından Ayrılan Gemilerce Verilen Bildirim Formlarına İlişkin Tebliğ ile sefer türüne bakılmaksızın Türk Limanlarına uğrak yapan gemilerde standart form uygulamasına geçilmiştir.

Deniz emniyeti konusunda 11/03/2009 tarihinde kabul edilen üçüncü AB Denizcilik Paketi kapsamında 2009/20/EC No'lu Direktife uygun olarak "Deniz Alacaklarına İlişkin Gemilerin Sigortalanması ve Denetlenmesi Hakkında Yönetmelik çıkarılmış ve 01/07/2011 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Yönetmeliğin duyurulması amacıyla Taşra Teşkilatı ve özel sektörün katılımıyla bilgilendirme toplantıları düzenlenmektedir.

Üçüncü AB Denizcilik Paketi kapsamında 2009/17/EC No'lu Direktifi üye devletlerin 2007 yılı sonuna kadar AIS bilgilerinin alınması ve kullanılması için uygun ekipman ve kıyı tesisleri ile kademeli olarak kendilerini donatmalarına yönelik tüm gerekli ve uygun tedbirleri almalarını zorunlu kılmıştır. Bu doğrultuda, 09/07/2007 tarihinde AIS sistemi hizmete açılmıştır. Bu durumla, aday ülke olarak Türkiye direktifin yükümlülüklerini yerine getirmiş olmaktadır. Bununla birlikte söz konusu Direktifte belirtilen 15 metre ve üzeri balıkçı gemilerinin 31/05/2014 tarihine kadar aşamalı olarak AIS cihazı ile donatılması hususunda ülkemiz AIS Klas-B CS cihazının hangi tip ve boydaki gemilere takılacağına ve sağlanması gereken özelliklere ilişkin usul ve esasları düzenleyen tebliği 11/09/2007 tarih ve 26640 sayılı Resmi Gazete'de yayımlamış ve 01/01/2010 tarihi itibarıyla 15 metreden büyük balıkçı gemileri AIS Klas-B cihazı ile donatılmıştır. Direktifte belirtilen LRIT Sistemi ile ilgili olarak, Ulusal LRIT Veri Merkezi 08/03/2010 tarihi itibarıyla test sürecini başarıyla geçmiş olup, faaliyete geçmiştir. Yine aynı Direktifte Ek-3'te belirtilen SafeSeaNet (SSN) Sistemi ile ilgili olarak Denizcilik Müsteşarlığı tarafından kurulum çalışmaları devam etmekte olan Gemi Trafik Yönetim Sistemi (GTYS) Projesi kapsamında Liman Yönetim Bilgi Sistemini kurma çalışmalarına devam etmektedir. Anılan sistem SSN sistemi ile entegre olabilecek bir yapıda planlanmıştır.

Aynı Paket kapsamında 2009/18/EC No'lu Direktife uygun olarak, deniz kazalarının incelenmesine ilişkin faaliyetlerin daha bağımsız ve verimli olarak yürütülebilmesi ama-

ciyla, 21/10/2010 tarih ve 27736 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan Yönetmelik ile Müsteşarlık bünyesinde doğrudan Müsteşarlık Makamına bağlı bir “Deniz Kazalarını İnceleme Komisyonu Birimi (DEKİK)” kurulmuştur. Söz konusu direktifte yer alan tüm hususların kapsanmasına yönelik yönetmelik değişikliği için çalışmalar devam etmektedir.

Deniz emniyeti ve kirliliğin önlenmesi konusundaki Gemilerdeki Zararlı Organik Tutunma Önleyici Sistemlerin Kontrolü hakkında Uluslararası Sözleşmesi (AFS) Meclis Dış İlişkiler Komisyonunda incelenmesinin ardından Meclis Gündemine sunulmuş ve SOLAS 78 Protokolü ve 88 Protokolü de hali hazırda Başbakanlık Kanunlar ve Kararlar Genel Müdürlüğünde takip edilmekte olup, Meclise sunulacaktır. Diğer Sözleşmelere (FAL, MARPOL III, IV ve VI. ekleri) taraf olunması için gerekli çalışmalar Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı koordinasyonunda yürütülmektedir.

Havayolu taşımacılığı alanında mevzuat uyumu konusunda önemli çalışmalar yapılarak birçok tüzük ve direktife tam uyum sağlanmış, bu kapsamda hava hadiselerinin raporlanması, hava trafik kontrolörlerinin sertifikalandırılması, hava aracı bakım personelinin lisanlandırılması, ticari hava taşıma işletmeleri bakım sistemi, yerli ve yabancı hava araçlarına yapılan emniyet değerlendirmeleri, hava trafik yönetiminde emniyet gözetimi, uçaklarda taşınan sıvı miktarları, hava trafik emniyeti elektronik personelinin sertifikalandırılması gibi konularda yönetmelikler yayımlanmıştır. Ayrıca, kurumsal kapasitenin güçlendirilmesi için AB kaynaklı eğitimler düzenlenmiş, havayolu taşımacılığı ve havaalanı emniyet ve güvenliği hususlarında önemli derecede gelişme kaydedilmiştir. Türkiye ile AB arasında, topluluk tahsisinin tanınmasına yönelik ikili anlaşma 25/03/2010 tarihinde parafe edilmiştir ve Komisyon tarafının imza için gerekli süreci tamamlaması beklenmektedir.

Karayolu taşımacılığı alanında uluslararası yükümlülüklerimiz çerçevesinde, ülkemizin de taraf olduğu Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Yapan Taşıtlarda Çalışan Personelin Çalışmalarına İlişkin Avrupa Anlaşması (AETR) hükümleri gereğince, 16/06/2010 tarihi itibarıyla yeni tescil edilen (ağırlığı 3,5 tondan fazla kamyon ve çekici ile 9 kişiden fazla yolcu taşıyan otobüsler) ticari araçlara sayısal takograf cihazı takılması ve bu kapsamda taşıma yapan tüm sürücülerin sayısal takograf kartı kullanmaları zorunlu hale gelmiştir. Söz konusu uygulama kapsamında tanınan tolerans periyodu etkin şekilde değerlendirilerek, 31/12/ 2010 tarihine yönelik uyum zorunluluğu yerine getirilmiştir. Bu itibarla, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı ile Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) arasında yapılan Sayısal Takograf Uygulamasıyla İlgili Bir Kısım İşlerin TOBB Tarafından Yürütülmesi İçin Yetki Devrine İlişkin Protokol uyarınca, takograf kartlarına ilişkin başvuruların alınması, değerlendirilmesi, kartların sertifikalandırılması, kartların kişiselleştirilmesi ve sahiplerine dağıtılması sürecindeki iş ve işlemler Bakanlığın kontrol ve denetimi altında TOBB tarafından gerçekleştirilmektedir. Bu bağlamda TOBB, kendi bünyesinde Sayısal Takograf Araştırma ve Uygulama Merkezini (STAUM) kurarak hizmete açmıştır. İlk kartın verilmesinin rekor sayılabilecek bir sürede gerçekleştirilmesinin üzerinden bir sene geçmişken, TOBB STAUM ilk yerinde denetimini de başarıyla geçmiş ve ülkemizde



sayısal takograf uygulamasının yerleşmesine yönelik gerek kamu gerekse özel sektör nezdinde aktif ve etkin rol oynamaktadır.

TOBB ve Uluslararası Nakliyeciler Derneği'nin kara ulaştırması alanındaki tecrübelerinden faydalanmak ve sektöre daha etkin hizmet verebilmek, ayrıca sektörün AB uyum sürecinde yaşanan gelişmelere ayak uydurmasını kolaylaştırmayı teminen TOBB UND Lojistik Yatırım A.Ş. şirketi kurulmuştur. Söz konusu şirket, sayısal takograf cihazlarında ve kartlarında tutulan verilerin saklanması ve bu verilerin işlenerek hem sürücülerin hem de şirketlerin faydalanabileceği veri analizlerini teminen yazılan Türkiye Online Sürücü Kayıt Sistemi Tachosecure yazılımının lansmanını 24/11/ 2011 tarihinde İstanbul'da gerçekleştirmiştir. Bu kapsamda gerek TOBB gerekse iştiraklerinin çalışmaları devam etmektedir.

15/08/2007 tarihinde Özelleştirme İdaresi ile üçlü bir konsorsiyum arasında imzalanan bir sözleşme ile Türkiye genelindeki araç muayene istasyonlarının kurulması ve işletilmesi 20 yılına bu konsorsiyuma devredilmiştir. Amaç, araçların teknik muayenelerinin, AB standartlarında, daha etkin ve sağlıklı bir şekilde yapılması suretiyle karayolu trafik güvenliğinin artırılmasıdır. Bu kapsamda, özel sektör tarafından Aralık 2010 tarihi itibarıyla 193 sabit ve 71 yeni seyyar istasyon 81 ilin tamamında kurularak hizmete sokulmuştur.

Ülke genelindeki mevcut 21 araç ağırlık ve boyut kontrol istasyonu, ileri teknoloji ile yenilenmiş ve iyileştirilmiştir. Buna ilaveten 3 yeni ağırlık ve boyut kontrol istasyonu daha inşa edilerek hizmete sokulmuştur. Diğer taraftan, AB ile yürütülmekte olan bir proje kapsamında 22 adet ek ağırlık ve boyut kontrol istasyonunun daha ülke genelinde kurulması hedeflenmektedir. Böylelikle ticari araçların AB standartlarını haiz istasyonlarda ağırlık ve boyut kontrollerinin yapılması mümkün kılınmaktadır. Ayrıca, 2007 yılında satın alınan 200 seyyar tartı aleti Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Bölge Müdürlüklerine dağıtılarak daha etkin denetim hizmeti verilmesi hedeflenmiştir.

Türkiye 30/10/2009 tarihinde iç hukuk prosedürlerini tamamlayarak 22/02/2010 tarihi itibarıyla Tehlikeli Malların Karayoluyla Uluslararası Taşımacılığına İlişkin Avrupa Anlaşmasına (ADR) taraf olmuştur. Bu anlaşmanın uygulanmasına yönelik hükümleri de ihtiva eden ve 31/03/2007 tarih ve 26479 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Tehlikeli Maddelerin Karayoluyla Taşınması Hakkında Yönetmeliğin bazı maddeleri 01/01/2011 tarihinde yürürlüğe girmiş olup, diğer hükümleri 2012-2014 yılları arasında tedricen yürürlüğe girecektir. (Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 2011b)

Diğer yandan, 1982 Eşyanın Sınırlardaki Kontrollerinin Uyumlaştırılmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin "Uluslararası Karayolu Taşımacılığına İlişkin Sınır Geçiş İşlemlerinin Kolaylaştırılması" başlıklı 8 numaralı ekinin onaylanmasının uygun bulunduğu dair kanun, "Bozulabilir Gıda Maddelerinin Uluslararası Taşımacılığı ve bu Taşımacılık Faaliyetinde Kullanılacak Özel Ekipmana İlişkin Anlaşmaya (ATP)" katılmamıza dair kanun ve 1986 Karayolu Trafiki Konvansiyonu ile bu konvansiyonu tamamlayıcı Avrupa anl-



şamamısına katılmamıza dair kanun 10/05/2012 tarihli ve 28288 sayılı Resmî Gazetede yayınlanmıştır.

Karayolu güvenliğinin artırılması ve çevrenin korunması için 19/03/2009 tarihli ve 56 numaralı tebliğ ile, modeli 1979 ve öncesi olan, 4/11/2010 tarihli ve 62 numaralı tebliğ ile de modeli 1985 ve öncesi olan; yük/eşya taşımak için imal edilmiş bulunan kamyonet, kamyon, tanker ve çekici cinsi motorlu taşıtlar ile insan taşımak için imal edilmiş bulunan minibüs ve otobüs cinsi motorlu taşıtların pazardan çekilmesine başlanılmıştır. Bu kapsamda, Haziran 2011 sonu itibarıyla hurdaya ayrılan eski araç sayısı 38.000'e ulaşmıştır. Tebliğde son tarih olarak 31/12/2011 verilmiştir.(Mali İşbirliği Ulaştırma Sektörüne Uyum Stratejisi, 2011)

## 7.5. ULAŞTIRMA VE LOJİSTİK EĞİTİM-ÖĞRETİMİ

Ülkemizin sahip olduğu "lojistik avantajları" somut olarak faydaya çevirmek için sadece coğrafi konumun yeterli olmadığı artık tüm lojistik sektörü paydaşları tarafından genel kabul gören bir gerçektir. Türkiye, stratejik konumunun sağladığı doğal avantajını, iç pazarının gücü, hızlı-esnek ve düşük maliyetli üretim imkanları, hızla gelişen ulaşım ve lojistik altyapıları, genç ve kalifiye işgücü, dış ticaretindeki hızlı artış ile birleştirerek bölgesel bir "lojistik güç" olmaya yönelmektedir.

Almanya örneğinde olduğu gibi, küresel lojistik hizmetlerinde liderliği bilinen ülkelerde ulaştırma ve lojistik eğitim-öğretiminin kalitesinin iyileştirilmesi, küresel pazarda rekabet edebilmek amacıyla alınan tüm ekonomik tedbirler arasında en öncelikli olanlar arasında yer almaktadır. Bu nedenle, "Ulaştırma ve Lojistik" alanındaki eğitim ve araştırma altyapısının güçlenmesi, ülkemizin rekabet gücünün arttırılmasında kilit unsur olacaktır.

Bununla beraber, 2009 yılında Ulaştırma Bakanlığı (yeni adıyla Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı) organizasyonunda gerçekleştirilen "10. Ulaştırma Şurası"nın sonuç kararlarında, sektördeki eğitim-öğretim düzeyinin yükseltilmesine yönelik olarak farklı sektör başlıkları altında belirli hedeflerin ele alındığı görülmektedir. Örneğin, Karayolları başlığı altında "bir karayolu akademisinin kurulması", Denizyolu Sektörü başlığı altında ise "Denizcilik ekonomisinde Ar-Ge payını ulusal hedefe paralel % 2 düzeyine çıkarmak" ve "Limanlar ve tersanelerde çalışacak personelin yetiştirilmesine yönelik gerekli branşlarda eğitim verecek okulların açılması" gibi tekil hedefler Bakanlığın gelecek stratejileri arasına girmiştir. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından yayınlanan "Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi Belgesi"nde de, "ulaştırmanın araştırma-geliştirme ve eğitim etkinliklerini yerine getirmek ve Bakanlıkta mevcut personelin hizmet içi eğitimleri ile daha kaliteli ve verimli görev yapmalarını sağlamak üzere bir Ulaştırma Enstitüsü kurulacağı ve ulaştırma alanında nitelikli personel yetiştirilmesi amacı ile üniversitelerle işbirliğine gidileceği belirtilmektedir. Ayrıca ulaştırma sektöründe alternatif ulaşım sistemleri kurmak için AR-GE çalışmaları yapılması ve ulaşımın her türünde ülkemizi bölge ülkeleri ile bağlayacak yeni koridor, hat ve bağlantıların oluşumu-



na yönelik projelerin uygulamalarına yönelik çalışmaların yapılması da ulusal stratejinin bir parçasıdır.

Ancak, tüm bu stratejilerin, özellikle lojistiğin çok modlu, birden fazla disiplini ilgilendiren yapısı da hesaba katılarak, merkezi bir bakış açısıyla, farklı bilim dalları arasında eşgüdüm sağlanarak hayata geçirilmesinin Türkiye'nin lojistik potansiyelini gerçekleştirecek nitelikte profesyonelleri ekonomiyi kazandıracığı düşünülmektedir.

2000'lerin başlarından bu yana, artan dış ticaretimiz paralelinde önem kazanan "Lojistik" sektörüne nitelikli eleman yetiştirilmesine yönelik çalışmalar artmakta, Türkiye çapındaki meslek yüksek okulları ve üniversitelerde "lojistik" bölümleri giderek yaygınlaşmaktadır.

2000'li yılların başlarına kadar sadece İnşaat Fakülteleri bünyesinde birer ders olarak işlenen "Lojistik" alanının, henüz resmen bir "Ana Bilim Dalı" olarak kabul edilmemiş olsa da, artık bu alanda tek başına bir bölüm olarak öğrenime geçildiği görülmektedir.

Günümüzde Türkiye'de (Kıbrıs dahil), "Lisans" düzeyinde toplam 16 üniversitede; "Ön lisans ve meslek yüksek okulu" düzeyinde ise toplam 47 üniversitede ve bu üniversiteler bünyesinde bulunan toplam 56 meslek yüksek okulunda "lojistik" bölümü mevcuttur.

2001-2002 döneminde (10 yıl önce) "lojistik" bölümde kayıtlı olarak öğrenim gören öğrenci sayısı 9 ve "ulaştırma" alanında lisans düzeyinde öğrenim gören öğrenci sayısı 500 ve ön-lisans düzeyinde öğrenim görenler 250 kişi iken; bugün anılan bölümlerin toplam kontenjanı 8431 öğrenci (1089 lisans, açık öğretim hariç 7342 ön lisans ve meslek yüksekokulu) olup; bu bölümlere yerleştirmeler lisans düzeyinde %75, ön-lisans ve meslek yüksekokulu düzeyinde % 90 oranında gerçekleşmektedir.

Bu oran, işletme ve ekonomi ağırlıklı bölümlerde %90 -%92 arasında değişirken; % 90 arasında iken; bilgisayar mühendisliği ve endüstri mühendisliği gibi bölümlerde %85-%86 arasında değişmektedir.

Bunun yanında 26 üniversite bünyesindeki meslek yüksekokullarında ulaştırmanın diğer hizmet alanları ile ilgili, örneğin; Sivil Hava Ulaştırma, Deniz ve Liman İşletmeciliği, Raylı Sistemler, Gemi İnşaatı, Ulaştırma ve Trafik Hizmetleri gibi bölümler bulunmaktadır.

"Lojistik" bölümlerinin taban puanları 2001-2011 kıyaslandığında, son 10 yıllık dönemde önemli ölçüde artış göstermiş olup, bu bölümlerin tercih edilirliliğinin artmasının bir göstergesidir.



# 2011 Türkiye Ulaştırma ve Lojistik Meclisi Sektör Raporu

**Tablo 7.3.** 2001 yılında lojistik bölümü bulunan 2 üniversitenin, 2001'den 2011 yılına, taban puanlarının kıyaslaması

İstanbul Üniversitesi Ulaştırma ve Lojistik Yüksekokulu					
Bölüm	2001		Bölüm	2011	
	En düşük	En yüksek		En düşük	En yüksek
HAVA ULAŞTIRMA	174.159	178.924	LOJİSTİK	386.476	425.818
KARA ULAŞTIRMA	169.051	174.091			
Yeditepe Üniversitesi					
Bölüm	2001		Bölüm	2011	
	En düşük	En yüksek		En düşük	En yüksek
ULUSLARARASI LOJİSTİK VE TAŞIMACILIK	129.625	157.551	ULUSLARARASI LOJİSTİK VE TAŞIMACILIK	213.265	313.115
ULUSLARARASI LOJİSTİK VE TAŞIMACILIK (% 50 Burslu) 317.680			ULUSLARARASI LOJİSTİK VE TAŞIMACILIK (Burslu)	429.995	443.636
			398.706		

## İstanbul Üniversitesi Ulaştırma-Lojistik Yüksek Okulu

2001'DEN 2011'E	2001	2011		
Lojistik	174.159/169.051	386.476		
İktisat Fakültesi				
Ekonometri	EA	179.407	EA	374.559
İktisat	EA	180.721	EA	402.830
İktisat (İngilizce)	EA	190.535	EA	430.125
İletişim Fakültesi				
Gazetecilik	SÖZ	176.140	SÖZ	409.936
Halkla İlişkiler ve Tanıtım	SÖZ	179.753	SÖZ	417.227
Radyo, Televizyon ve Sinema	SÖZ	180.609	SÖZ	436.235
İşletme Fakültesi				
İşletme	EA	182.932	EA	383.964
İşletme (İngilizce)	EA	193.887	EA	436.553
Mühendislik Fakültesi				
Bilgisayar Mühendisliği	SAY	213.711	SAY	472.146
Çevre Mühendisliği	SAY	186.455	SAY	368.976
Deniz Ulaştırma İşletme Müh.	SAY	195.158	SAY	421.858
Elektrik-Elektronik Mühendisliği	SAY	210.455	SAY	473.817
Endüstri Mühendisliği	SAY	211.151	SAY	481.714
İnşaat Mühendisliği	SAY	198.955	SAY	464.809
Kimya Mühendisliği	SAY	195.243	SAY	428.216
Makine Mühendisliği	SAY	201.086	SAY	455.199
Siyasal Bilgiler Fakültesi				
Kamu Yönetimi	EA	176.419	EA	428.478
Uluslararası İlişkiler	EA	181.076	EA	431.378

Kaynak: ÖSYM



Ülkemizin en köklü üniversitelerinden İstanbul Üniversitesi bünyesinde faaliyet gösteren Ulaştırma ve Lojistik Yüksek Okulu, 1999 yılında bu sektörde Türkiye’de 4 yıllık eğitim veren ilk yüksek okul olarak İşletme Fakültesi içerisinde eğitim-öğretime başlamış; 2005 yılında ise UND ve üyelerinin katkılarıyla inşa edilen modern bir okul binasına taşınmıştır.

Sektör paydaşlarının yakın yönlendirmeleriyle oluşturulan “müfredat ve öğretim yapısı” ile UND ve üyelerinin, gerçekten sektör için önemli bir model sunduğu bu atılımının ardından, sektörün diğer paydaşlarının da eğitim-öğretime yeni meslek okulları yaptırmak suretiyle katkı sağladıkları, Türkiye’de ulaştırma ve lojistik eğitimin bir bilim olarak ele alınmasının gerekliliğinin ortaya çıktığı görülmektedir.

Sektörün ilk 4 yıllık Yüksek Okulu olan İstanbul Üniversitesi Ulaştırma ve Lojistik Yüksek Okulu’nun 2001 yılındaki ve 2011 yılındaki ÖSS Yerleştirme Puanlarına baktığımızda son 10 yıl içinde (o tarihte Kara Ulaştırma ve Hava Ulaştırma ayrımı olduğundan) Kara Ulaştırma için 174.159 puandan ve Hava Ulaştırma için 169.051 puandan bugün 386.476 puana çıktığı, bu alanın da öğrencilerin tercih sıralamasında yüksek sıralara çıktığı görülmektedir.

İstanbul Üniversitesi’ndeki diğer bölümler ile yüksek okulun puanları kıyaslandığında ise, 2001 yılında, Ulaştırma –Lojistik Yüksek Okulu’nun puanından yüksek puanla öğrenci alan Ekonometri, İşletme, Çevre Mühendisliği gibi bölümlerin 2011 yılına gelindiğinde Ulaştırma ve Lojistik Yüksek okulundan daha düşük puanla öğrenci aldığı görülmektedir. Bu bölüm halen Endüstri Mühendisliği, Bilgisayar, Elektrik-Elektronik, Makine ve İnşaat Mühendisliği gibi bölümlerle rekabet etmektedir.

Ancak, aslında bahsi geçen tüm disiplinleri kapsayan, bunlar arasında bir eşgüdüm aracı olan “Lojistik” bölümleri, mevcut bazı makro ve mikro sorunların çözülmesiyle, ülkemizin en önemli “istihdam” kaynağını yetiştirebilme potansiyeline sahiptir.

Ne yazık ki, Türkiye’de ulaştırma ve lojistik sektöründe özellikle eğitim-öğretim alanında çok ciddi eksiklikler bulunmaktadır. Türkiye’de ulaştırmanın çağdaş karakteri olan çok-disiplinlilik özelliğine dayalı ve bunun diplomasını veren çağdaş standartlarda bir ulaştırma ve lojistik programı mevcut değildir. Tüm ekonomiler için stratejik değeri olan bu sektörün ihtiyacını karşılamaktan hayli uzak olan ulaştırma ve lojistik eğitim-öğretiminin çağdaş dünya seviyesine acilen taşınması gerekmektedir (Candemir, 2009).

Ulaştırma ve Lojistik eğitim-öğretimindeki temel sorunlar:

- Küreselleşme sonucunda artan rekabete yanıt verecek yetişmiş insan gücünün eksikliği,
- Uzman eğitimci ve akademisyen sayısının yetersizliği,
- Yetersiz ve standardı bulunmayan müfredat (lojistiğin çok disiplinli özelliği dikkate alınmamaktadır), sektörün ihtiyaç duyduğu personel yetişmemesi,
- Sektörel öğretimde yeknesaklığın olmayışı (müfredatların birbiriyle uyumsuzluğu),
- Sektörde araştırma yetersizliği

- Sektörde uzmanlaşma yetersizliği
- Yerli ve yabancı kaynak (kitap, araştırma, tez vb.) yetersizliği
- Staj olanaklarının sınırlı ve yetersiz olması.
- Lojistiğin bir ana bilim dalı olarak kabul edilmemiş olması.

Türkiye'deki üniversitelerde verilen ulaştırma dersleri içerik, gereklilik ve çağdaş normlara uygunluk açısından da sorgulanması gereken nitelikteki derslerdir. Bunların çok büyük bir kısmı, iktisadi ve idari bilimler altyapısından yoksun salt "mühendislik" dersleri verilmekte; ulaştırma programlarının büyük kısmında "ulaştırma mühendisliği" değil, "inşaat veya endüstri mühendisliği" diploması verilmektedir. Türkiye'de ulaştırma ana bilim dalı bulunan çok sayıda üniversite olmasına karşın, lojistik bölümlerin büyük kısmına farklı uzmanlık alanlarında doktora/yüksek lisans yapmış "öğretim görevlileri" düzeyinde öğretim sürdürülmektedir (Candemir, 2009).

Ülkemizde ulaştırma – lojistik alanlarında ciddi bir araştırma ve araştırmacı potansiyeli bulunmaz iken, bu alanlarda küresel rekabet gücümüzün artmasını sağlayabilecek, uluslararası kabul görür nitelikte araştırma kurumları da henüz oluşmamıştır.

Dünya çapında "doğrudan ulaştırma ve lojistik" alanına yönelik kurulan araştırma merkezlerinin sayısına bakıldığında çarpıcı sonuçlara ulaşılmamaktadır. Bugün, çoğunluğu üniversitelere bağlı ve kar amacı gütmeyen yapılar olmak üzere doğrudan ulaştırma ve lojistik alanına odaklanan, ABD'de 31, İngiltere'de 18, lojistik üs olmayı başarmış Hollanda'da 8, Avrupa'nın bir dağıtım üssü olduğunu ilan eden Almanya'da 5, Fransa'da 4, Kanada ve Japonya'da 3, Yunanistan'da 3, İtalya-İspanya-İsviçre-Belçika'da 2, İskoçya gibi küçük bir ülkede 2 ve Avustralya gibi bir ada ülkesinde dahi 2 adet enstitü ya da merkez statüsünde kuruluş bulunmaktadır. Oysa Türkiye ve yakın çevresini de içine alan Avrasya bölgesinde ulaştırma alanındaki eğitimlerde ve araştırmalarda kurumsal bir yapı yoktur, mevcut olan bazı yapılar ise küresel standartları karşılama açısından yetersizdir. Türkiye'deki ulaştırma ve lojistik eğitim-öğretiminde "lojistik alanının çok disiplinli niteliği dolayısıyla gerek duyduğu sosyal bilimler boyutu ile mühendislik bilim dalını bir araya getiren" bir altyapının olmayışı önemli bir dezavantajdır.

Ulaştırma ve lojistik alanında araştırma birimlerinin gerek oluşturulması gerekse yürütülmesi aşamalarında ulaştırmanın özünde bir mühendislik alanı olduğu unutulmadan, kurulacak "ulaştırma ve lojistik araştırma merkezlerinin fiziksel altyapısının (büyük ölçüde laboratuvarların) kurulmasında ülkenin mevcut öğretim-araştırma kurumlarından (üniversitelerden) yararlanma ve ortak çalışma gelenekleri kurma ve sürdürme seçeneğinden mutlaka yararlanılmalıdır (Candemir, 2009).

Avrupa Birliği'nin, kuruluş nedenlerinden önde geleni olarak, ABD ve Japonya'nın teknoloji üretme ve geliştirme üstünlüğü ile rekabet edebilme hedefini gerçekleştirmek için Bilim ve Teknoloji Politikalarını geliştirme amaçları bilinmektedir. Türkiye'nin dünyanın hızla odaklandığı bu yarışın dışında kalmasının sonucu felakettir. Çünkü artık bilinmektedir ki, bundan sonra dünya haritasını çizecek olanlar, teknoloji üretkenler olacaktır (Candemir, 2009)



Öte yandan, meslek okulu düzeyinde ara eleman eksikliği ve eğitimli-profesyonel sürücü eksikliği de sektörün acil gündeminde olan konular arasında dile getirilmektedir.

Ayrıca Avrupa Birliği'nin 130.000 sayfalık müktesebatının % 10'unu oluşturan bir "Ulaştırma" mevzuatının üstlenilmesi zorunluluğu da söz konusudur. Tam üye olma yolunda AB bizlere ciddi ödevler yüklemektedir. Sürücü eğitimlerinden, tehlikeli madde taşımalarına; kombine taşımacılıktan taşımada yeni güvenlik tedbirlerine ve yeni teknolojilere adaptasyona kadar önümüzdeki bu zorlu sürece ancak "eğitim-öğretimde de rekabet gücü artırılarak yanıt verilebilecektir.

Türkiye AB ile bundan sonraki ilişkilerinin tamamında konusunda uzman kişilere gereksinim duyacaktır. "Ulaştırma" bu alanların en kritik öneme sahip olanlarının başında gelmektedir. Bir araştırma altyapısının kurulmasının bu konuda sağlayacağı yararlar çok büyük olacaktır. Aksi durumda ise, Türkiye'nin bu alanda gecikme gösterdiği her yıl yığılımlı (kümülatif) olarak artan zararlara maruz kalması demektir. AB'nin kurduğu ve kuracağı kurumsal altyapılar ile bir nitelikli araştırmacı uzman kadrosu olmadan iletişim ve etkileşim sağlanamayacaktır ve bu kadronun yetiştirilmesi, AB'nin kendi alanında yetkin uzman isimlerinin de katılacağı bir kurum tarafından üstlenildiği takdirde, bu Türkiye ekonomisinin büyük bir kazancı olacaktır (Candemir, 2009).

Güncel kriz gündeminin ötesine, geleceğe bakmamız gereken bu özel ve ümit vaat eden coğrafyada, ülkemizde etkin kamu-özel sektör işbirlikleriyle hayata geçirilecek ulaştırma-lojistik araştırma merkezleri yeni lojistik sistemler, teknolojiler ve yenilikçi yaklaşımlar sayesinde bölge çapında lojistik kapasitenin geliştirilmesi ve etkinleştirilmesinin, bu şekilde dış ticaretini, dolayısıyla küresel ekonomideki yerini sağlamlaştıracak olan bölge ülkelerinin, küresel ligde birer adım daha öne çıkmasının yolunu açacaktır.

#### Sektörün Rekabet Gücünün Artırılması ve Verimlilik

Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi – Hedef 2023'de Ulaştırma türleri arasında etkin koordinasyonu sağlayacak düzenlemeler yapılması, buna paralel olarak gelişen ve değişen şartlar doğrultusunda Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı ile bağlı ve ilgili kuruluşlarında yönetim yapısının yeniden düzenlenmesi, ulaştırmanın araştırma-geliştirme ve eğitim etkinliklerini yerine getirmek üzere bir Ulaştırma Enstitüsünün kurulması nitelikli personel yetiştirilmesi amacıyla üniversitelerle işbirliğine gidilmesi, Ulaşım Ana Planı hazırlanması ve Strateji Belgesinde öngörülen hedeflere ulaşılabilmesi için uygulamaya konulacak faaliyet ve projelerin öncelik ve detaylarının Ulaşım Ana Planı ile belirlenmesi öngörülmektedir.

Ayrıca ulaştırma sektöründe alternatif ulaşım sistemleri kurmak ve gelişen teknolojilerin demiryolu, karayolu, denizyolu alt ve üst yapılarında uygulanmasına yönelik olarak daha ekonomik ve güvenli yeni ulaşım sistemlerinin AR-GE çalışmalarının yapılması ve uygulamaya geçirilmesinin sağlanması hedeflenmektedir. Bu çerçevede ulaşımın her türünde ülkemizi bölge ülkeleri ile bağlayacak yeni koridor, hat ve bağlantıların oluşumuna yönelik projelere ve uygulamalara ilişkin çalışmalar yapılacak ve uygulamaya konulacaktır. Bu önceliklere uygun şekilde hazırlanacak eylem planları ile altyapı projelerinin ortaya



konulmasına ve ulaşım alt sistemlerinin uygun olanlarını aynı anda kullanan kombine taşımacılığına özen gösterilecektir.

Taşımacılık ve Lojistik Sektörü, verilen hizmetin yapısal özellikleri gereği bu hizmeti peşinen finanse etmek durumunda kalmaktadır. Bu yapı mevcut durumda sektörün neredeyse tamamının rotatif krediler ya da benzeri alternatifler kaynaklara yönelmesine ve ciddi finansal maliyetlere katlanmasına yol açmaktadır. Oysa ki verilen hizmet, çoğu zaman aslen hizmet ihracı şeklinde olmakta ve ülkemize de önemli miktarda döviz kazandırıcı rol oynamaktadır.

Bu özellikleri taşıyan sektör ve ülkemiz ihracatının desteklenmesi açısından bir "ön-finansman" modeli oluşturulmasına ihtiyaç bulunmaktadır. Böyle bir uygulama ile taşıma/lojistik hizmeti verecek kurumlar, verecekleri bu hizmeti referans göstermek sureti ile bu hizmete ilişkin harcamaların finansmanında kullanılmak üzere hizmet bedelinin belli bir bölümünü hizmeti vermeden önce kamu tarafından sağlanan kaynaklardan temin edebilmelerini ve hizmet bedelinin ödeme vadesi ile de örtüşen bir sürede bu yükümlülüklerini kapatabilmelerini sağlayacak bir modelin oluşturulması gerekmektedir.

Türkiye'nin AB'deki gelişmelere ayak uydurması zorunludur. AB ile uyum bağlamında AB ulaştırma politikalarının gereklerini yerine getirmek, AB koşullarında yeterli bir demiryolu ağı oluşturmak ve Asya ile bağlantısı üzerinde yer almak, ülkemiz açısından önem kazanacağından, bu konudaki her türlü çabanın zamanında ve öncelik verilerek sürdürülmesi gerekmektedir.

Transit geçiş ülkesi durumundaki Türkiye, kombine taşıma anlayışı doğrultusunda limanlarını ve diğer ulaştırma altyapılarını uyarlamak gereğini duyacaktır. Bu nedenle, Türkiye'nin dış ticaret yüklerinin elleçlenmesine uygun nitelik ve nicelikte hizmet verebilecek şekilde limanlarımızın geliştirilmesi, modernleştirilmesi, kapasitelerinin artırılması, AB limancılık stratejisi ile politikasının izlenebileceği özerk yönetim yapısına büründürülmesi gerekecektir. Bir transit geçiş koridorunun parçası olma niteliğine kavuşturulacak limanlarımız dünya ulaşım yolları ağı içinde ana odaklar oluşturacak biçimde büyüklük, yönetim biçimi, hizmet anlayışı gibi ölçütler yönünden yeniden yapılandırılma zorunda kalacaktır. Ayrıca, geometrik ve fiziki standartları düşük mevcut demiryolu ağı rehabilite edilerek bakımları yapılmalı, yeni yük hatları inşa edilmelidir.

Karayollarında;

- Güvenilir bir veri tabanına dayalı, çevreye duyarlı, orta ve uzun vadeli çözümleri de içeren bir stratejik plan çerçevesinde diğer ulaşım türleri ile bütünleşmiş, kamu – özel sektör işbirliğini içeren bir karayolu ulaştırma sisteminin oluşturulması,
- Karayolu ulaştırma sisteminin işlemlerini sağlamak amacıyla hukuka uygun mevzuatın düzenlenmesi, iyileştirilmesi ve denetleme işlevlerine hız ve ivme kazandırılması,
- Sürdürülebilir serbest rekabet ortamını oluşturan bir sistem tesisi,
- Karayolu ulaştırmasında çalışanların bilinçlendirilmesi için eğitimlerin etkinleştirilmesi,





- Sektörde malive mesleki yeterliliği tescillenmiş firmaların faaliyet göstermelerinin sağlanması,
- Karayolu trafik güvenliğinin artırılması,
- Mevcut karayolu altyapısının fiziki ve geometrik standartlarının yükseltilmesi ve etkin bakım hizmetlerinin gerçekleştirilmesi, sektörün tümü ile rekabet gücünü arttıracaktır.

Ülkemiz iç ve dış ticareti için büyük önemi olan ulaştırma sektörünün AB ile uyum sağlaması ve sektörün üyeliğe hazırlanması için ilgili tüm strateji belgelerinde/planlarında ulaştırma sektörüne yer verilmektedir.

Türk ulaştırma sektörünün üyeliğe hazırlanması, yeniden yapılandırılması, modernize edilmesi ve modlar arasında dengeli bir yapıya kavuşması hususu pek çok ulusal belgede yer almaktadır. Bunlar Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı – Türkiye Ulaşım Ve İletişim Stratejisi – Hedef 2023, 9.Kalkınma Planı, Katılım Öncesi Ekonomik Program (2011–2013) ve TÜBİTAK tarafından hazırlanan Ulusal Bilim ve Teknoloji Politikaları 2003-2023 Strateji Belgesi olup, bu belgelerdeki öncelikler Katılım Öncesi Mali Yardım Aracı I. ve III. Bileşen öncelikleri ve MIPD öncelikleriyle uyumludur.

Bunun yanı sıra, 9. Ulusal Kalkınma Planı (2007-2013)(DPT, 2011) ; ulaştırma sektöründe yapılması gereken çalışmalar konusunda ışık tutmaktadır.

Ulaştırma türlerinin teknik ve ekonomik açıdan en uygun yerlerde kullanıldığı dengeli, akılcı ve etkin bir ulaştırma altyapısının oluşturulmasında, sistem, bütüncül bir yaklaşımla ele alınacak; yük taşımalarının demiryollarına kaydırılmasını, önemli limanların lojistik merkezler olarak geliştirilmesini sağlayan, taşıma modlarında güvenliği öne çıkaran politikalar izlenecektir.

Başta karayolu olmak üzere ulaştırmanın tüm modlarında trafik güvenliğinin artırılmasına, mevcut altyapının korunmasına, verimli kullanımının sağlanmasına ve bilgi ve iletişim teknolojilerinden en üst düzeyde yararlanılmasına önem ve öncelik verilecektir.

Ulaştırma projelerinin geliştirilmesinde koridor yaklaşımına geçilecektir. Bu yaklaşımın alternatif ulaştırma modlarını inceleyen ve dışsallıkları kapsayan değerlendirmelerle, en avantajlı ulaşım modunu belirleyen bir yapıda olması esastır.

Demiryolu ve denizyolunun karayolu ile rekabet edebileceği koridorlarda taşıma üstünlüğünü sağlayacak bir yatırım ve işletmecilik anlayışıyla koridor bazında belirli tonaj potansiyelini aşan yüklerin demiryolu ve denizyolu ile taşınması özendirilecektir.

AB'nin Trans-Avrupa Ulaştırma Ağlarının (TEN-T) Türkiye ile bütünleşmesini sağlayacak projeler başta olmak üzere Kafkas ülkeleri, Orta Asya ve Ortadoğu ile bağlantıları güçlendiren projelerin gerçekleştirilmesi sağlanacaktır.

Büyük ulaştırma projelerinin yapım ve işletiminde finansman ihtiyacına cevap vermek ve özel sektörün verimli işletme yapısından yararlanmak üzere kamu özel sektör işbirliği modelinin uygulanmasına öncelik verilecektir.

Ulaştırma sektöründe sürekli güncellenen ve homojen bir yapıya oturtulmuş ulaştırma veri tabanı sektördeki dışsallıkları da kapsayacak şekilde oluşturulacak, sektörde faaliyet gösteren kamu kuruluşlarının performanslarını ölçmek üzere, her alt moda uygun performans kriterleri belirlenecek, izleme mekanizmaları geliştirilecektir.

Ulaştırma sektöründeki kurumları tek çatı altında toplayarak karar alma ve programlama sürecinde koordinasyonu sağlayacak bir yönetim yapısı oluşturulacaktır.

13/10/2011 tarih ve 28083 Mükerrer sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan 2011/2302 sayılı BKK eki "Ortak Vadeli Program 2012-2014" da; Ulaştırma sektöründe temel amaç; taşıma türleri arasında dengenin ve birbirini tamamlayıcılığın sağlandığı, kombine taşımacılığın yaygınlaştığı, çağdaş teknoloji ve uluslararası kurallarla uyumlu, çevreye duyarlı, ekonomik, güvenli ve hızlı taşımacılığın yapıldığı bir ulaştırma altyapısının oluşturulması olduğu vurgulanmıştır. Bu bağlamda etkinliğin arttırılmasına yönelik olarak aşağıda belirtilen orta vadeli çalışmaların yapılması kararı alınmıştır:

- Ulaştırmanın tüm türlerinde trafik güvenliği artırılması.
- AB kaynaklarından azami ölçüde yararlanılarak, ulusal ulaşım ağlarımızın Trans-Avrupa ulaştırma ağlarıyla bütünleşmesi, Türk limanlarının AB denizotoyollarında ana akslar üzerinde yer alması ve Avrupa Tek Hava Sahasına entegrasyonun sağlanması yönündeki çalışmalara devam edilmesi.
- Bölünmüş yol yapımı çalışmalarına devam edilecek, bitümlü sıcak karışım kaplama yapım çalışmalarıyla karayolu standartları iyileştirilecek, karayolları ağı ile kentiçi ulaşımında akıllı ulaşım sistemlerinin kullanımının yaygınlaştırılması.
- TCDD'nin hizmet kalitesi artırılacak, hızlı tren ile yolcu taşımacılığı yaygınlaştırılması. Demiryolu taşımacılığının sektör içindeki payını arttırmak ve TCDD'nin kamu üzerindeki mali yükünü azaltmak amacıyla, demiryolu sektörü ve TCDD yeniden yapılandırılması.
- Yük taşımacılığında demiryolu ve denizyoluna ağırlık verilmesi; iç bölge bağlantıları geliştirilerek limanlar kombine taşımacılık yapılabilen lojistik merkezler haline getirilmesi. Uygun liman sahaları tespit edilmesi, analimanlar oluşturulması ve limanların etkin yönetiminin sağlanması.
- Havaalanlarında orta ve uzun vadeli kapasite ihtiyaçlarının belirlenmesine yönelik çalışmalar yapılması, bölgesel hava taşımacılığının geliştirilmesine yönelik tedbirler alınması.
- Lojistik sektöründe güvenli, ucuz ve hızlı hizmet sağlayan bir yapılanma geliştirilmesi, önemli üretim ve tüketim bölgelerinde bölgesel ve küresel ihtiyaçlara cevap verebilecek lojistik merkezler oluşturulması.
- Kent içi ulaşım altyapı projelerinin planlanması, projelendirilmesi, yapımı ve işletilmesi aşamalarında etkinlik ve verimlilik artırılması.

Yukarıdaki bilgiler ışığında TOBB Ulaştırma ve Lojistik Sektör Meclisi, sektörde etkinliğin arttırılmasına yönelik olarak kısa, orta ve uzun vadeli eylem planları oluşturmuştur. Söz konusu planlar aşağıda özetlenmiştir.



## 8. SEKTÖRÜN REKABET GÜCÜNÜN ARTIRILMASI VE VERİMLİLİK

### 8.1. KISA VADELİ BAŞLIKLAR

#### 8.1.1. Türk Demiryolu Taşımacılığında yapısal değişimi sağlayacak, Türk Demiryolu Taşımacılık Sektörünün önünü açacak Taslak Genel Demiryolu Çerçeve ve Kanunu ve TCDD Kanunu'nun yasalaşmaması

**Politik Öncelik** : Acil

**Sorumlu Kuruluş** : Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

**İlgili Kuruluş:** TCDD Genel Müdürlüğü, DLH Genel Müdürlüğü

**Etkilediği Paydaşlar** : Lojistik ve Taşımacılık Sektörü, Lojistik ve Taşımacılık Sektörü ile ilgili Sivil Toplum Kuruluşları, Sanayiciler, Turizm Sektörü, Tüm Üretici ve Tüketici Kurum ve Kuruluşlar, Üniversiteler

**Süre** : Acil, TBMM 24. Dönem 2. Yasama Yılında

**Açıklama:** Türk demiryolu sektörünün Avrupa Birliği (AB) mevzuatı ile uyumlu yasal ve kurumsal çerçevesini oluşturmak, demiryolu taşımacılığındaki mevcut TCDD tekelinin kaldırarak demiryolu sektörünü serbestleştirmek, demiryolu altyapısını yük ve yolcu taşımacılığı yapmak üzere kurulan/kurulacak özel ve kamu demiryolu işletmelerinin ayırım yapmaksızın kullanımına açmak, serbest ve adil rekabeti sağlamak, daha kaliteli ve emniyetli demiryolu hizmetinin daha uygun ücretle kullanıcılara sunulmasını temin etmek için hazırlanan ve yeni demiryolu sektörünü düzenleyen "Genel Demiryolu Çerçeve Kanunu" ve "TCDD Kanunu" taslaklarının TBMM'ce kabul edilerek yürürlüğe sokulması.

**Kullanılacak Belgeler:** Dokuzuncu Kalkınma Planı, "Taslak Genel Demiryolu Çerçeve Kanunu" ve "Taslak TCDD Kanunu", TOBB Ulaştırma ve Lojistik Sektör Meclisi Demiryolu Alt Sektör Komisyon Raporu

#### 8.1.2. Demiryolu Meslek Eğitimi

Avrupa'da görülen önemli yasal, teknolojik, demografik ve ekonomik değişimler demiryollarında da önemli değişikliklerin olmasını gerektirmiştir.

Avrupa Birliği demiryollarını taşımanın ana eksenini kabul etmiş ve demiryolu sektörünün serbestleştirilmesini istemiştir. Bu yeni demiryolu anlayışı ve yeni standartlar demiryolu sektöründe çalışanların/çalışacaklarının meslek standartlarının ve yeterliliklerinin belirlenmesini ve bu yeterliliklere göre eğitimlerinin yeniden değerlendirilmesini gerektirmiştir.

Teknolojinin demiryolu organizasyonlarında kullanılmaya başlaması ve buna paralel personelin bu teknolojilere uyum sağlaması çok önemlidir. Bir kamu kuruluşu olan demiryolu organizasyonları yeni oluşumlarla tam olarak kamu olma özelliğini kaybetmektedir. Kamu ve özel ortaklıklı projelerle demiryolu organizasyonlarında anlayışlar değişmektedir.

Rekabet ortamının yaratıldığı bu uygulamalarda demiryolu meslek eğitiminin önemi daha da artmaktadır. Daha hızlı daha ekonomik ve daha güvenilir demiryolu sistemi ancak kalifiye elemanlarla sağlanacağından ilgili kuruluşlar meslek standartlarını ve yeterliliklerini belirleyerek, bu yeterliliklere göre eğitim müfredatları hazırlanmalı ve çok acil olarak hayata geçirilmelidir.

Ayrıca, üniversitelerin bu eğitime daha çok ön lisans ve lisans seviyesinde yer vermeleri faydalı olacaktır.

**Politik Öncelik** : Acil

**Sorumlu Kuruluş** : Milli Eğitim Bakanlığı, Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı, TOBB, TCDD, YÖK

**İlgili Kuruluş** : Mesleki Yeterlilik Kurumu (MYK)

**Etkilediği Paydaşlar** : Ulaştırma ve Lojistik Sektörü, Örgün ve Yaygın Eğitim Kurumları

**Süre** : Acil

**Açıklama:** Tüm demiryolu taşımacılık sektörü ile ilgili kurum ve kuruluşların demiryolu sektörü ile ilgili meslek standartlarının oluşturulması için biran önce Mesleki Yeterlilik Kurumu (MYK) ile acilen temasa geçmeleri gerekmektedir.

Demiryolu taşımacılık sektörü ile ilgili örgün ve yaygın eğitimler ancak MYK koordinatörlüğünde demiryolu sektörü ile ilgili hazırlanan/hazırlanacak olan meslek standartlarına ve mesleki yeterliliklere göre oluşturulacak eğitim müfredatlarına göre yapılması dikkate alınarak yapılması zorunluluğu olacaktır.

Ayrıca demiryolu taşımacılığının, lojistik hizmet alan karar vericilere tanıtılması, özendirilmesi ve yaygınlaştırılması için çeşitli resmi ve özel kuruluşlar ile beraber seminerler, toplantılar eğitim ve tanıtım çalışmaları düzenlenmesi gerekmektedir.

**Kullanılacak Belgeler:** Dokuzuncu Kalkınma Planı, Mesleki Yeterlilik Kurumu Kuruluş Kanunu, TOBB Ulaştırma ve Lojistik Sektör Meclisi Demiryolu Alt Sektör Komisyon Raporu





### 8.1.3. Demiryolu Taşımacılığına Yönelik Eğitim ve Tanıtım Çalışması Yapılması

- Politik Öncelik** :
- Sorumlu Kuruluş** : TOBB Türkiye Ulaştırma ve Lojistik Meclisi
- İlgili Kuruluşlar** : DTD, INTADER, TCDD, Özel Sektörde Faaliyet Gösteren ve Lojistik Hizmeti Alan Firmalar, Lojistik Sektöründeki Hizmet Veren Firmalar
- Etkilediği Paydaşlar** :

### 8.1.4. Posta Kanunu Tasarısı

- Politik Öncelik** : Kanun Taslağı Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından görüşe açılmıştır
- Sorumlu Kuruluş** : Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı
- İlgili Kuruluş** : Haberleşme Genel Müdürlüğü, KARİD
- Etkilediği Paydaşlar** : Posta sektörü
- Süre** : 6 AY

**Açıklama:** 2005 yılında özel sektör ve kamunun katılımı ile komisyon kurularak tüm tarafların mutabakat sağladığı taslak bir "Posta Kanunu" hazırlanmıştır. Ancak kamu otoriteleri tarafından daha sonraki dönemde özel sektör dahil edilmeden çalışmalarda bulunulmuş ve mutabakat sağlanan metin dışında düzenlemeler yapılmış ve 2012 yılının başında özel sektör ile paylaşılmıştır. Ancak sektör ile paylaşılan yeni taslakta yer alan düzenlemeler sektörde serbest rekabeti ve sektörün gelişimini engellemektedir.

**Kullanılacak Belgeler:** Gelişmiş ülkelerin posta kanunları dikkate alınmalıdır. Özellikle AB ülkelerindeki posta ve posta tekeli uygulamaları incelenmelidir.

### 8.1.5. Gümrük Kanunu'nun Uygulamaya Geçmeyen Maddelerinin Tespiti ve Uygulanması Yönünde Gerekli Girişimlerin Yapılabilmesi

- Politik Öncelik** : Acil
- Sorumlu Kuruluş** : Gümrük ve Ticaret Bakanlığı
- İlgili Kuruluş** : TOBB, UND
- Etkilediği Paydaşlar** : Uluslararası Karayolu Taşımacılığında Faaliyet Gösteren Firmalar, İhracatçı firmalar
- Süre** : 1 Yıldan Az

**Açıklama:** Gümrük Kanunu'nun uygulamaya geçmeyen maddelerinin Bir an önce uygulamaya geçirilmesi gerekmektedir. 4458 Sayılı Gümrük Kanunu'nda 18/06/2009 tarih ve 5911 sayılı Kanun ile yapılan Değişiklik ile ilgili Kanun'un 5A Maddesinde; "Müsteşarlık, gerektiğinde ilgili kurum ve kuruluşların görüşlerini de almak suretiyle Türkiye Gümrük

Bölgesinde ekonomik faaliyette bulunan yerleşik kişilere ikinci fıkrada yer alan şartları taşımaları halinde yetkilendirilmiş yükümlü statüsü tanır” hükmü bulunmaktadır. Ayrıca, “Yetkilendirilmiş yükümlüler, kolaylaştırılmış emniyet ve güvenlikle ilgili gümrük kontrollerinden veya gümrük mevzuatının öngördüğü basitleştirilmiş uygulamalardan faydalanır” denilmektedir ancak bu madde halen uygulamaya konmamıştır. AB ülkelerinde de örnekleri bulunan bu maddenin uygulanmaya başlaması ile birlikte Sektörde maliyetlerin düşeceği ve sektörün daha rekabetçi hale geleceği düşünülmektedir. Bu konuda acilen bir tebliğ yayınlanmalı ve söz konusu madde uygulamaya geçmelidir.

**Kullanılacak Belgeler:** 4458 Sayılı Gümrük Kanunu Türkiye Ulaştırma ve Lojistik Meclisi raporu

### 8.1.6. Gümrük Kanunu'nun 35 inci, 220 inci ve 221 inci Maddeleri

**Politik Öncelik** : Acil

**Sorumlu Kuruluş** : Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

**İlgili Kuruluş** :

**Etkilediği Paydaşlar** : Uluslararası Karayolu Taşımacılığında Faaliyet Gösteren Firmalar, İhracatçı firmalar, TCDD

**Süre** : 1 Yıldan Az

**Açıklama:** 4458 Sayılı Gümrük Kanununun 35.Maddesi sektör açısından önemli bir sorundur. Şöyle ki;

Gümrük Kanunu ;

Madde 35 “ Türkiye Gümrük Bölgesine giriş ve çıkış ile her türlü gümrük işlemleri normal mesai saatleri içerisinde yapılır.” ,

Madde 220 “...normal çalışma saatleri; iklim mevsim ve bölgenin ekonomik durumu ve ihtiyaçları göz önünde bulundurularak Müsteşarlıkça belirlenir. ...” ,

Madde 221 “...yükleme ve boşaltma ile her türlü gümrük işlemlerinin normal çalışma saatleri içinde yapılması gerekir. Ancak,bu saatler dışında veya tatil zamanlarında hizmet talebinde bulunulduğunda yazılı olarak yapılacak bu talep için yapılacağı gümrük idarelerince yerinde görülürse ,gerekli önlemler alınmak ve çalışacak personelin fazla çalışma ücreti ve varsa hak sahibine ödenecek kanuni yollukları karşılığı tutarlar ,talep sahipleri tarafından ilgili muhasebe birimi hesabına yatırılmak koşuluyla kabul edilir.”

İfadelerini içeren hükümleri bu durumu ortaya koymaktadır.

Kanun maddeleri doğrultusunda yapılan uygulama sonucunda, yük taşımacılığı azalmış, vagonların daha fazla kullanımı engellenmiş, yabancı vagonlara ödenen kira ücretleri artmış, trafik sıkışıklığı yaratılmış ve müşteri memnuniyeti azalmıştır. Tüm bu gelişmelerin sonucunda,TCDD imajı zedelenmekte ve global anlamda TCDD'ye ve dolayısıyla ülke ekonomisine zarar verilmektedir.



Çözüm; 4458 sayılı Gümrük Kanununun 35.Maddesinin " Türkiye Gümrük Bölgesine giriş ve çıkış ile gümrük idarelerindeki her türlü gümrük işlemleri haftanın her günü 24 saat boyunca gerçekleştirilir.» Şeklinde değiştirilerek diğer ilgili maddelerin buna göre düzenlenmesinin veya iptal edilmesinin sorunu çözecektir.

Bu konuda yapılan tüm girişimler 4458 sayılı Gümrük Kanunu gerekçe gösterilerek reddedilmiştir.

Ayrıca, uluslararası demiryolu taşımacılığında sınır geçişlerindeki sürenin çok fazla olması nedeniyle ithalat, ihracat ve transit taşımacılıkta gecikme yaşanmaktadır. Bu konuda çözüm önerisi olarak demiryolu sınır garlarında iki ülkenin ortak ve tek sınır garında çalışmasını sağlayacak ikili anlaşmaların sağlanması, sınır garlarında hizmet gören kurum ve kuruluşlar arasındaki koordinasyonun sağlanması, sayılabilir. Öncelikle 4458 Sayılı Gümrük Kanunu 35. Maddesinin yeniden düzenlenmesi gerekmektedir. Bu maddeye göre taşıtların sınırdan girişleri ve çıkışları haftanın her gün ve her saati yapılabilen ancak gümrük işlemleri (taşıtların yollarına devam edebilmesi, eşyaya ilişkin millileştirme vb. işlemleri) sadece mesai saatleri içerisinde yapılabilenmektedir.

Gümrük işlemlerini normal mesai saatleri dışında ve tatil günleri yapılabilmesine olanak sağlayan ve 220, 221. Maddelerinde açıklanan çalışma zamanı ve fazla çalışma ücreti hususları bu sorunu çözmekte ve yük trenleri sınırlarda çok zaman kaybetmektedir.

Sonuç olarak 4458 Sayılı Gümrük Kanunu Madde 35'in "Türkiye Gümrük Bölgesine giriş ve çıkış ile gümrük idarelerindeki her türlü gümrük işlemi haftanın her günü 24 saat esasına göre yapılır" şeklinde değiştirilmesi ve buna göre diğer düzenlemelerin yapılması gerekmektedir.

#### **8.1.7. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın karar alma süreçlerine özel sektör katkısının sağlanması**

**Politik Öncelik** :

**Sorumlu Kuruluş** : Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

**İlgili Kuruluş** : TOBB,

**Etkilediği Paydaşlar** : Karayolu ile Eşya Taşımacılığı Firmaları, Dış Ticaret Firmaları

**Süre** : Acilen

**Açıklama:** Taşıma kotalarının yetersizliği sadece karayolu ile eşya taşımacılığı sektörümüzü olumsuz etkilemekle kalmayıp, dış ticaretimizi engeller hale gelmiştir. Bu nedenle, geçiş belgeleri ve alternatif durumundaki UBAK belgeleri, özel sektör açısından son derece önem taşımaktadır. Ancak, son dönemlerde bu belgelerle ilgili olarak Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından belirlenen karar süreçlerine özel sektörün dahil edilmediği gözlemlenmektedir. Bu durum, gerek uygulamada gerekse bu belgelerin etkin kullanımında sıkıntı yaşanmasına yol açmaktadır. Bu nedenle, özellikle geçiş

belgeleri ve UBAK belgeleri ile ilgili karar süreçlerine, önceden olduğu gibi, özel sektör temsilcilerinin de dahil edilmesinin uygun olacağı düşünülmektedir.

**Kullanılacak Belgeler:** Geçiş Belgesi Dağıtım Esasları Yönergesi, UBAK Dağıtım Esasları Yönergesi

## 8.1.8. “Lojistik Köy” ya da “Lojistik Merkezi” ve benzeri adlarla farklı kamu ve özel, özerk kurumların üzerinde çalıştığı projelere tek bir otorite tarafından bir standart getirilmesi

**Politik Öncelik** : Ulaştırma Şurası 2023 Hedefleri arasında önceliklidir.

**Sorumlu Kuruluş** : Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı koordinasyonunda ilgili kurumlar

**İlgili Kuruluş** : Diğer Bakanlıklar

**Etkilediği Paydaşlar** : Ticaret ve Lojistik Sektörünün Paydaşı Olan Tüm Kuruluşlar

**Süre** : 6 ay içinde

**Açıklama:** TOBB Ulaştırma ve Lojistik Sektör Meclisi olarak İstanbul, Ankara ve Mersin illerimiz başta olmak üzere çeşitli platformlarda yürütülmekte olan “Lojistik Köy” projeleri yakından takip edilmektedir. Ancak farklı platformlarda farklı kurumların destekleriyle yürütülen bu projeler arasında bir uyuma acilen ihtiyaç duyulmaktadır.

Dolayısıyla TCDD tarafından yürütülen lojistik köy projeleri ile Mersin Lojistik Platformu gibi özel sektör tarafından Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, Ekonomi Bakanlığı ve Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının ve ilgili diğer kurumların yoğun destekleriyle yürütülen lojistik köy (merkez) kurma projelerinin aynı paralelde şekillendirilmesinin sağlanması gerekmektedir.

10. Ulaştırma Şurası’nda da dile getirilen; “lojistik merkezlerin tüm paydaşlar ile birlikte intermodal taşımacılığa uygun olarak yerlerinin tespit edilmesi, “Lojistik Köy” ya da “Lojistik Merkezi” ve benzeri adlarla farklı kamu ve özel, özerk kurumların üzerinde çalıştığı projelere tek bir otorite tarafından bir standart getirilmesi” hedefi, halen Almanya’daki bir yapılanmanın örnek alınabileceği kanısını doğurmaktadır.

Deutsche GVZ-Gesellschaft mbH (DGG): Almanya’daki Lojistik Köylerin (GVZ) işbirliklerini koordine etmek amacıyla kurulmuş olan çatı organizasyon Deutsche GVZ-Gesellschaft mbH (DGG) benzeri bir “Koordinatör Kurum” aracılığıyla Türkiye çapındaki tüm “Lojistik Köy” girişimleri arasında eş güdüm sağlanarak sinerji yaratılabilir.

Özellikle son 4 yıldır hayata geçirilmeden üzerinde tartışılması sürdürülen lojistik alan projelerin sonuçlandırılmaması, sadece bölgedeki arazilerin metrekaresi fiyatlarını yükseltmekte ve projelerin hayata geçirilmesini, maliyet unsuru nedeniyle daha da zorlaştırmaktadır. Dolayısıyla, TOBB öncülüğünde sektördeki tüm paydaşların desteği alınarak bu sürecin hızlandırılması gerekmektedir.





Oluşturulacak bu yapının çalışmalarına ve karar alma masasına özel sektör derneklerinin de aktif katılımının ve katkılarının aranmasında fayda görülmektedir.

### **Kullanılacak Belgeler:**

- Almanya'daki lojistik merkezler ziyareti raporu
- Ekonomi Bakanlığı organizasyonundaki tüm Avrupa lojistik merkezleri ziyaretlerine ilişkin raporlar
- 10.Ulaştırma Şurası sonuç raporları

## **8.2. ORTA VADELİ BAŞLIKLAR**

### **8.2.1. Elazığ-Tatvan, Divriği-Erzincan hatlarının deplasesi (ötelenmesi) konularının öncelikli olarak çözüme kavuşturulması için girişimlerde bulunulması**

**Politik Öncelik** : 2-3 Yıl

**Sorumlu Kuruluş** : Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı

**İlgili Kuruluş** : TCDD Genel Müdürlüğü, DSİ Genel Müdürlüğü

**Etkilediği Paydaşlar** : Lojistik ve Taşımacılık Sektörü, İthalatçı-ihracatçı Firmalar, Turizm Sektörü, Güzergah üzerindeki İller ve Yerel Yönetimler

**Süre** :

### **Açıklama:**

#### **DİVRİĞİ-ERZİNCAN HATTI**

**Sorun:** Divriği ile Erzincan arasında yapılacak HES'lerde su tutulmaya başlanıldığında mevcut demiryolu hattının su altında kalacak olması,Sivas-Kars ve Kars-Tiflis ve ötesi demiryolu bağlantısının kopması ve dolayısıyla da Avrupa-Türkiye (Marmaray ile birlikte)-Gürcistan-Azerbaycan ve ötesi kesintisiz demiryolu taşımacılık bağlantısının kesilmesi.

Çözüm önerisi: Divriği-Erzincan hattının acilen deplasesini (Ötelenmesi) yapmak ve deplasenin Sivas-Erzincan Yüksek Hızlı Tren Projesi ile sağlamak

**Yürütülen çalışmalar hakkında özet bilgi:** Divriği-Erzincan hattının deplasesi, Sivas-Erzincan Yüksek Hızlı Tren Projesi ile birlikte değerlendirilmiş ve deplase yerine söz konusu kesimde Yüksek Hızlı Tren Projesinin hayata geçirilmesi kararlaştırılmıştır.

TCDD Genel Müdürlüğü, Sivas-Erzincan Yüksek Hızlı Tren Hattı Projesinin Üç Yıllık (2011-2013) Yatırım Programına alınabilmesi için başvurusunu yapmış olup ayrıca DPT Müsteşarlığına yatırım programına revizyonu için müracaat edilmiştir. Onay beklenmektedir.

300 km'lik Sivas-Divriği-Erzincan Yüksek Hızlı Tren Projesinin 2015 yılında tamamlanması düşünülmektedir. Söz konusu projenin alt ve üst yapı inşaatı ile müşavirlik, kontrollük hizmetlerinin toplam tutarının 3.584.101.000 TL olması programlanmıştır.

## ELAZIĞ-TATVAN HATTI

**Sorun:** Elazığ ile Tatvan arasında yapılacak HES'lerde su tutulmaya başlanıldığında mevcut demiryolu hattının su altında kalacak olması, Elazığ-Tatvan-Van-İran ötesi demiryolu taşımacılık bağlantısının kopması ve dolayısıyla da Avrupa-Türkiye (Marmaray ile birlikte)- İran ve ötesi kesintisiz demiryolu taşımacılık bağlantısının kesilmesi

**Çözüm önerisi:** Elazığ-Tatvandedemiryoluhattının acilen deplase (ötelenmesi) edilmesi

**Yürütülen çalışmalar hakkında özet bilgi:** HES projeleri kapsamında Murat Havzasında Beyhanı ve Kaleköy Barajları Hidro Elektrik Santralleri yapımına ait yüklenici firma tarafından Enerji Piyasası Düzenleme Kurumu'ndan lisans alınmış, barajların su tutmasından sonra mevcut demiryolu hattı baraj göleti içerisinde kalacağından demiryollarının aynı koridorda deplasmanı (ötelenmesi) için avan proje hazırlanmış olup, relokasyon yapımı için yatırım programına alınması çalışmaları sürdürülmektedir.

TCDD Genel Müdürlüğü, Palu-Genç-Muş Demiryolu Deplasmanı Projesini Üç Yıllık (2011-2013) Yatırım Programına almış, ayrıca yatırım programında gerekli revizyonun yapılması için DPT Müsteşarlığına müracaat edilmiş olup YPK kararı çıkması beklenilmektedir. Bu kararın ivedikle alınması gerekmektedir.

Palu-Genç-Muş Demiryolu Deplasmanı Projesi 114 km.lik bir mesafeyi kapsamaktadır.

**Kullanılacak Belgeler:** TCDD Genel Müdürlüğü'nün bu konudaki projeleri ve yazışmaları, TOBB Ulaştırma ve Lojistik Sektör Meclisi Demiryolu Altsektör Komisyon Raporu

## 8.2.2. Karayolu Taşımacılığı Sektörünün Koşullarına Özel İş Kanunu Tesisi ya da Kanunda Yeni Düzenlemeler Yapılması

**Politik Öncelik** : 1

**Sorumlu Kuruluş** : Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı, Adalet Bakanlığı

**İlgili Kuruluş** :

**Etkilediği Paydaşlar** : Karayolu Taşımacılığı Sektöründe Faaliyet Gösteren Firmalar

**Süre** : 1-3 yıl

**Açıklama:** Yeni mevzuat düzenlemesinde İş Kanununun "ücret" tanımını içeren 32. maddesi hükmü ile madde hükmü doğrultusunda hazırlanan Yönetmelik hükümlerinde ücrete ilişkin genel tanım yanında "Uluslararası karayolu taşımacılığı sektöründe çalışan personele yurtdışı hizmetleri nedeniyle verilen harcırahlar Gelir Vergisi Kanunu'nun 24/2 maddesi gereğince ücret olarak sayılmaz, kıdem ve ihbar tazminatına esas olamaz" hük-



münün ilave edilmesi ya da ayrı bir Kanun oluşturulması yönünde bir çalışma yapılması kararlaştırılmıştır.

Uluslararası karayolu taşımacılığı sektörü günümüzde Avrupa'nın en genç filosu olarak 53.000'in üzerinde çekiciye sahip olup 75 ülkeye ihraç yüklerimizi taşımakta, bunun yanı sıra 400.000 kişiye doğrudan istihdam sağlamaktadır.

Ancak, son yıllarda uluslararası nakliye firmaları yüklü tazminatlar ödemek zorunda bırakılmakta ve özellikle dünya krizinin etkilerinin devam ettiği ortamda iş kaybı ve kapanma tehditleriyle karşı karşıya kalmaktadır. Şöyle ki;

Sürücülere, yurtdışı seferi sırasında kullandığı aracın akaryakıt giderleri, otoyol, köprü, tünel geçiş ücretleri, park giderleri ve sair zorunlu giderlerin karşılanması için sefer öncesi verilen masraf avansları yanında, sürücülerin yiyecek, içecek, şirket ile haberleşme, konaklama gibi kişisel ihtiyaçlarını karşılaması için sefer öncesi yolluk/harcırah ödemeleri yapılmaktadır.

Ancak, uluslararası nakliye şirketlerince sürücülere sefer öncesi ödenen söz konusu harcırahlarla ilişkin bu uygulama; özellikle iş sözleşmeleri sona eren sürücülerin kıdem tazminatı ve diğer alacaklarına ilişkin açtığı davalarda mahkemelerce farklı yorumlara ve kararlara yol açabilmektedir.

Mahkemeler, sürücülere ödenen harcırahları, ücretlerine ilave edilebilecek sürücü geliri olarak kabul etmekte ve firmalar, sürücülere çok yüklü tazminatlar ödemek zorunda kalmaktadır.

Söz konusu harcamalar, mahkemelerce "sürücülerin ücretine ilave edilebilecek gelir" olduğu şeklinde yorumlanmasına karşın yolluk/harcırah ödemeleri sürücülerin gelirin ilave bir ödeme olarak değil, şirketin gideri olarak kabul edilmesi gerekmektedir.

Örneğin, Gelir Vergisi Kanununun 24. maddesinde "Gider karşılığı olarak yapılan aşağıda yazılı ödemeler Gelir Vergisinden istisna edilmiştir" başlığı altında 2 no'lu bentte "Harcırah Kanunu kapsamı dışında kalan müesseseler tarafından idare meclisi başkanı ve üyeleri ile denetçilerine, tasfiye memurlarına ve hizmet erbabına (Harcırah Kanununa tabi olsun olmasın her türlü sözleşmeli personel dâhil) verilen gerçek yol giderlerinin tamamını ile yemek ve yatmak giderlerine karşılık verilen gündelikler" belirtilmek suretiyle, yolluk/harcırah ödemelerinin gelir vergisine tabi bir ödeme olmadığı hükme bağlanmıştır.

Ayrıca, Sayıştay Genel Kurulunun 08/12/1975 tarihli bir kararında Harcırah Kanununa göre işçi olarak istihdam edilen personele yapılan ödemelerin kıdem tazminatı hesabında işçi ücreti dâhil edilemeyeceği hükme bağlanmıştır.

Nitekim 29/07/2003 tarih ve 4958 sayılı Kanunla değişik 506 sayılı Kanunun 36 ncı maddesinde "... yolluklar, sigorta primlerinin hesabına esas tutulacak kazançların aylık tutarının tespitinde nazara alınmaz" ibaresi yer almaktadır.

Diğer taraftan, Yargıtay Hukuk Genel Kurulunun 03/03/2004 tarih ve 2004/9-86 Esas, 2004/124 sayılı Kararında "...yolluk, otel ve ev gideri olarak ödenen paralar, gezici görev ödencesi gibi arızı nitelikte yapılan ödemelerin kıdem tazminatına ilave edilebilecek gelir olmadığı..." açıkça belirtilmiştir.

Görüldüğü üzere, konunun fiili uygulaması itibariyle de harcırah ödemelerinin sürücü geliri olarak kabulüne imkân yoktur. Zira;

- Sürücülere sefer öncesi yapılan ödeme; sefer primi veya sefer ikramiyesi gibi adlarla yapılan ödeme değil, bir harcırah ödemesidir. Amaç, sürücülerin yiyecek, içecek, şirket ile haberleşme, konaklama gibi kişisel ihtiyaçlarını karşılayabilmesidir.
- Harcırah, sürücülere ancak ve ancak sefere çıkması halinde verilmekte olup çıkmaması halinde hiçbir nam altında verilmemektedir. Bu sebeple, sürekli değil, arizi olarak yapılan bir ödemedir.
- Harcırah ödemeleri sabit bir tutar olmayıp ülkeden ülkeye ve firmadan firmaya değişen tutarlarda yapılmaktadır. Bu anlamda sabit tutarlı değil, değişkenlik arzeden bir ödemedir.

Kanunla gelir olmadığı açıkça kabul edilen harcırah uygulamasına ilişkin düzenleyici ve açıklayıcı yeni bir çalışmaya ihtiyaç bulunmaktadır.

**Kullanılacak Belgeler:** 4857 sayılı İş Kanunu

### **8.2.3. Lojistik Köyler için temel bir fizibilite dokümanı oluşturulmalı (Türkiye Lojistik Köyler Fizibilite Haritası; genel Türkiye Lojistik Master Planının bir parçası olabilir)**

**Politik Öncelik** : 10. Ulaştırma Şurası 2023 Hedefleri arasında

**Sorumlu Kuruluş** : Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

**İlgili Kuruluş** : Üniversiteler, Bölgesel Kalkınma Ajansları, Araştırma Kurumları

**Etkilediği Paydaşlar** : Ticaret ve lojistik sektörünün paydaşı olan tüm kuruluşlar

**Süre** : 1 – 2 yıl

**Açıklama:** Eylül 2009 tarihinde İstanbul'da Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı organizasyonunda gerçekleştirilen 10. Ulaştırma Şurası'nda belirlenen hedefler arasında Türkiye için acilen bir lojistik ana planın hazırlanması 2010-2013 hedefi olarak belirlenmiştir. Bu kapsamda yapılması gerekenler arasında yer alan husulardan bazıları aşağıdaki gibidir:

- Uluslararası ve bölge ülkeleri ölçeğine göre lojistik ihtiyaçların değerlendirilmesi,
- Ulusal ve bölgesel lojistik ihtiyaçların ortaya konulması ve çözüm yaklaşımlarının belirlenmesi,
- Ulusal lojistik fonksiyonların fiziki alan kullanımı, istihdam, ekonomik büyüklük ve yük akışlarının belirlenmesi,
- Ulusal yük envanterinin çıkartılması,





- Yük hinterlandının belirlenmesi ( bölgesel yük akımlarının çıkartılması, Türkiye merkezli bölgesel ulaşım ve lojistik haritası)
- Pazarda faaliyet gösteren oyuncuların genel profilinin çıkartılması, yerli/yabancı Pazar payları/ firma yapıları, süreçlerinin ortak paydalarının saptanması
- Lojistik sektörünün tüm unsurlarını kapsayan istatistik veri tabanının oluşturulması ( ve sürekli güncelleneceği bir yapının oluşturulması)

**Kullanılacak Belgeler:** 10. Ulaştırma Şurası sonuç raporları

#### **8.2.4. Lojistik Köyler için gerekli mevzuat altyapısının oluşturulması**

**Politik Öncelik** : 2010-2013 Kalkınma Planları vb. planlamalar kapsamı

**Sorumlu Kuruluş** : Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı

**İlgili Kuruluş** : Ekonomi Bakanlığı, Organize Sanayi Bölgeleri, Belediyeler

**Etkilediği Paydaşlar** : Yerel yönetimler, Sektör Temsilcileri, TOKİ, altyapı ile ilgili kurum-kuruluşlar

**Süre** : 1-1,5 yıl

**Açıklama:**2005 yılında Yunanistan Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından tamamen Lojistik Köyler ve bu tür merkezlerin organize edilmesi ve geliştirilmesi ile ilgili özel bir kanun yayınlanmıştır (3333/05 sayılı Kanun).

Söz konusu kanun 4 tip Lojistik Köyün inşasına olanak tanımaktadır:

- büyük lojistik köyler ( 500,000 m<sup>2</sup>'den büyük)
- orta boy lojistik köyler (250,00 – 500,000 m<sup>2</sup>)
- küçük lojistik köyler (100,000–250,000 m<sup>2</sup>)
- ada tipi lojistik köy (asgari 50,000 m<sup>2</sup>).

Türkiye’de ise sektör kuruluşlarının talepleri ve Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığımız nezdinde yapılan girişimler sonucunda Organize Sanayi Bölgeleri kapsamında kurulması öngörülen “Lojistik İhtisas Organize Sanayi Bölgeleri” ile ilgili kanun değişikliği 10/11/2008 tarihli Resmi Gazete’de yayınlanarak yürürlüğe girmiştir.

Söz konusu kanun değişikliği sayesinde “Organize sanayi bölgelerinde lojistiğe bağlı süreçlerin tekrarları önlenerek, verimlilik artışının sağlanabilmesinin; nakliye, depolama gibi lojistik maliyetler önemli oranda düşürülmesinin; denizyolu, demiryolu, karayolu bağlantılarının doğrudan konuşlanacağı bölgeler olmasından dolayı “intermodal” lojistik faaliyetlerin kolaylıkla gerçekleşmesinin” sağlanmasının yolu açılmıştır.

İstanbul, hem ticaretin yoğun olduğu bir merkez olması, hem de limanlarıyla birlikte tüm ulaşım türlerinin kesişme noktasında bulunmaları dolayısıyla Türkiye’de lojistik merkez özelliği taşıyabilecek en önemli şehirdir. Bu şekilde Türkiye’nin batısındaki yük

trafiğinde etkili konumdadır ve Türkiye'nin en stratejik bölgelerinde konumlanabilecek lojistik merkezlerin başında yer almaktadır.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi bünyesinde faaliyet gösteren İstanbul Büyükşehir Belediyesi Şehir Planlama Müdürlüğü'nün çalışmaları sonucunda İstanbul'un iki yakasında,

- Avrupa yakasında Hadımköy ve Ambarlı;
- Asya yakasında Orhanlı ve Pendik'te;

birkaç adet lojistik alanın kurulması önerisi özel sektöre sunulmuştur.

Özellikle "verimliliğin artırılmasının ve maliyetlerin düşürülmesinin ön plana çıktığı küresel kriz ortamında" Türkiye'de mevcut iç kaynaklar azami surette seferber edilerek potansiyel arz eden büyük şehirlerimizin gerekli lojistik altyapılar, üst yapılar ve insan kaynağı ile donatılmasının sağlanması, bunun için özellikle Yerel Yönetimlerin daha aktif rol alması gerekmektedir.

### 8.3. Uzun Vadeli Başlıklar

#### 8.3.1. Kentiçi Lojistik Sistemlerinin yeniden yapılandırılması ve Lojistik Köylerin resmen uygulanmaya başlaması

**Politik Öncelik** : Bölgesel Kalkınma Planları, Ülke Kalkınma Planı 2010-2013

**Sorumlu Kuruluş** : Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı

**İlgili Kuruluş** : Ekonomi Bakanlığı, Organize Sanayi Bölgeleri, Belediyeler

**Etkilediği Paydaşlar** : Yerel yönetimler, Sektör Temsilcileri, TOKİ, altyapı ile ilgili kurum-kuruluşlar

**Süre** : 3-5 yıl

**Açıklama:**Kısa ve Orta vadeli planlamalarda öngörülen faaliyetlerin tamamlanması fizibilite çalışmalarının sonuçlanıp ilgililerce incelenmesi sonucunda belirlenecek yerlerde lojistik köylerin yapımına başlanmalıdır.

- Lojistik köyler (merkezler) ile şehir içerisindeki lojistik faaliyetlerin bir araya getirilmesi, Lojistik sistemlerin kentin yerleşim alanlarına ayrılarak lojistik alan olarak yapılandırılması
- Mevcut lojistik alanların kentsel dönüşümle değerlendirilerek yeni lojistik alanlar için finansal kaynak oluşturulması
- Kent içi lojistik alanların terminal ve diğer lojistik alanlarla demiryolu, denizyolu ve karayolu entegrasyonunun sağlanması
- Yük taşımacılığına uygun taşıma altyapılarının oluşturulması



- Terminal – Üretim merkezlerine doğrudan erişimi sağlayacak demiryolu sistemlerinin oluşturulması
- Limanlara erişimde karayolu yerine alternatif olarak demiryolu erişiminin de oluşturulması, erişimin diğer ayağında üretim merkezlerinin (OSB'ler başta olmak üzere) sanayinin kümelendiği alanlara doğrudan demiryolu erişiminin sağlanması

Önceliklerin belirlenmesinde kriter olabilecek başlıklar arasında Politik Öncelik, Sonuca ulaşma zorluğu, Tahmini Sonuç Elde Etme Süresi, Meclis Üzerine Getireceği Yük, Diğer sektörler ile olan çıkar ilişkisi, Sektör menfaati, Ülke menfaati

Bu kriterler gözönüne alındığında, şu şekilde bir öncelik sırası önerilebilir.

1. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın karar alma süreçlerine özel sektör katkısının sağlanması (geçiş belgesi vb. konularda)
2. Lojistik Köylere standart ve tek otorite getirilmesi, Lojistik Köyler için mevzuat altyapısının oluşturulması
3. Demiryolu taşımacılığı alanında bilgilendirme, tanıtım ve eğitim faaliyetleri
4. Gümrük Kanunu'nun uygulamaya geçmeyen Maddelerinin tespiti ve Uygulanması Yönünde Gerekli Girişimlerin Yapılması
5. Gümrük Kanununun 35 inci, 220 inci ve 221 inci maddeleri
6. Posta Kanunu Tasarısı
7. Karayolu Taşımacılığı Sektörünün Koşullarına Özel İş Kanunu Tesisi ya da Kanunda Yeni Düzenlemeler Yapılması
8. Sadece demiryolu için değil, tüm modlarda Çağdaş meslek standartlarının oluşturulması ve mesleki yeterliliklere göre müfredat oluşturulması
9. TCDD iltisak hatlarının yapımı
10. Lojistik Köyler için temel bir fizibilite dokümanı oluşturulmalı
11. ÖTV ve KDV'den İstisna Akaryakıtın Türk Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Sektörüne Katkısı Konusunda Bir Rapor Hazırlanması
12. Kentiçi Lojistik Sistemlerinin yeniden yapılandırılması ve Lojistik Köylerin resmen uygulanmaya geçirilmesi



# 2011 Türkiye Ulaştırma ve Lojistik Meclisi Sektör Raporu





## KAYNAKLAR

- Candemir, Y., (2009). **Bölgesel ve Küresel Açından Ulaştırma ve Lojistik Araştırmaları**, RTRAL - International Conference on Prospects for Research in Transport and Logistics on a Regional and Global Perspective, İstanbul.
- DTÖ (2011), World Trade Organization, 2011 Press Releases (PRESS/628, 7 Nisan 2011) [http://www.wto.org/english/news\\_e/pres11\\_e/pr628\\_e.htm](http://www.wto.org/english/news_e/pres11_e/pr628_e.htm).
- Türkiye Lojistik Kataloğu (2011), UTİKAD 25. Yıl sayısı.
- Lojistik Sektör Raporu 2010, MÜSİAD Sektör Raporları.
- ETP, (2001) European Commission White Paper: European Transport Policy for 2010: Time to Decide.
- ETP, (2011) European Commission White Paper(2011) Roadmap to a Single European Transport Area-Towards a Competitive and Resource Efficient Transport System.
- Bingöl E., (2011a), "Fon Arayışlarının Gözde Adresleri" UND'nin Sesi, Sayı 350 (Temmuz 2011), sayfa 30.
- Bingöl, E. (2011b), "AB Ulaştırma Master Planı ile 2050 Ulaştırma Vizyonunu Ortaya Koydu", UND'nin Sesi.
- TOBB Ekonomik Rapor,(2010). "66. Genel Kurul raporu", Ankara.<http://www.tobb.org.tr/Documents/yayinlar/ekonomikrapor2010.pdf>
- TÜİK, (2011) Türkiye İstatistik Kurumu Web Sayfası, Erişim Tarihi: 18 Temmuz 2011, <http://www.tuik.gov.tr/Start.do>
- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, (2011a), Ulaştırma Operasyonel Programı, Erişim Tarihi: 22.10.2011, <http://op.ubak.gov.tr/>
- İKV (2011a), İktisadi Kalkınma Vakfı, "2007 – 2013 yılları arasında Katılım Öncesi Mali Yardım Aracı (IPA) çerçevesinde Türkiye'nin kullanımına sunulan fonların alt bileşenlere ve yıllara göre dağılımı", Erişim tarihi: 12/12/2011, <http://www.ikv.org.tr/images/upload/data/files/tablo-1.pdf>.
- İKV (2011b), İktisadi Kalkınma Vakfı, "Türkiye-Avrupa Birliği Mali İşbirliği", Erişim tarihi: 09/12/2011, <http://www.ikv.org.tr/icerik.asp?konu=maliisbirligi&baslik=Mali%20%DD%FEbirligi%F0i>
- İKV (2011c), İktisadi Kalkınma Vakfı, "Mali Yardımın Sektörel Dağılımı", Erişim tarihi: 12/12/2011, [http://www.ikv.org.tr/images/upload/data/files/tablo-2\\_\\_2\\_.pdf](http://www.ikv.org.tr/images/upload/data/files/tablo-2__2_.pdf)

# 2011 Türkiye Ulaştırma ve Lojistik Meclisi Sektör Raporu

TINA-Türkiye, (2007) Technical assistance to transportation infrastructure needs assessment for Turkey, Final Report (TINA, Turkey) Joint Venture, 2007.

UND Özet Raporlar, 2011

AB Komisyon Çalışma Dokümanı, Brüksel 12 Ekim 2011 COM(2011) 666, Türkiye 2011 İlerleme Raporu, sayfa 71

Apak, (2011), Apak Danışmanlık Hizmetleri, Erişim Tarihi: 22.10.2011, <http://www.apakdanismanlik.com/hizmetlerimiz.html>

DPT (2011), Kalkınma Ajansları, Erişim Tarihi: 22.10.2011, [http://www.dpt.gov.tr/bgyu/kalkinmaajans/kalkinma\\_ajansNedir.html](http://www.dpt.gov.tr/bgyu/kalkinmaajans/kalkinma_ajansNedir.html)

TUBİTAK (2003), Vizyon 2023 Teknoloji Öngörüsü Projesi , Ulaştırma ve Turizm Paneli Raporu, Temmuz 2003, Ankara

9.Kalkınma Planı Karayolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu

Çekerol G.S., Kurnaz N. (2011) Küresel Kriz Ekseninde Lojistik Sektörü ve Rekabet Analizi, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Sayı 25.

UND, (2011)“2023’e Doğru Türkiye Lojistik Sektörü: Uluslararası Karayolu Eşya Taşımacılığı ve Lojistik Sektörünün Talep, Beklenti ve Sorunları” Raporu (UND, Mart 2011)

Kıyak H.,“İdeal Lojistik Köyü Nasıl Olmalıdır?”, UND Raporu, 24 Şubat 2011

Ulaştırma,DenizcilikveHaberleşmeBakanlığı.(2011b),UlaşımveİletişimStratejisi,Hedef2023,[http://www.ubak.gov.tr/BLSM\\_WIYS/UBAK/tr/dokuman\\_sag\\_menu/20110323\\_142238\\_204\\_1\\_64.pdf](http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/UBAK/tr/dokuman_sag_menu/20110323_142238_204_1_64.pdf)

UND 2009 Sektörel Değerlendirme raporu, Mart 2010

UND 2009-2011 Sektör Raporu kitabı, 2010 Ocak ayında yayınlandı

AB Bakanlığı koordinasyonunda, ilgili kamu kurum ve kuruluşları, sivil toplum kuruluşları, Avrupa Komisyonu ve uluslararası finans kuruluşları (IFIs) dahil sektörle ilgili hazırlanan ve kabul edilen “Mali İşbirliği Ulaştırma Sektörüne Uyum Stratejisi”belgesi

28083 Mükerrer sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan 2011/2302 sayılı BKK eki “Ortak Vadeli Program 2012-2014”

Worldbank, 2011. The Worldbank Organization Website, GDP US\$ Current Data, Erişim tarihi: 18/11/2011, <http://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.CD/countries/1W?display=graph>.

Çekerol, G., & Kurnaz, N. (2011). Küresel Kriz Ekseninde Lojistik Sektörü ve Rekabet Analizi. **Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi** (25).

(Ağustos 2011). **TOBB Gözden Geçirme Notları**. Ankara: Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği.

4. Orta Vadeli Program 2012-2014, Resmi Gazete, Sayı 28102 (Mükerrer).

Ulengin F., Ozaydin O., Ulengin B., Onsel S., Kabak O., (2011) Demand Analysis for the Third Programmatic Public Expenditure and Financial Management Review, World Bank Background Report, Washington DC, USA (In Press).



