



Türkiye’de Kombine Taşımacılığın Fırsatları

Aralık 2014
(Yayın No. TÜSİAD-T/2014-12/565)

Meşrutiyet Caddesi, No: 46 344420 Tepebaşı/İstanbul
www.tusiad.org

© 2014, TÜSİAD

*“Tüm hakları saklıdır. Bu eserin tamamı ya da bir bölümü,
4110 sayılı Yasa ile değişik 5846 sayılı FSEK uyarınca,
kullanılmadan önce hak sahibinden 52. Maddeye uygun
yazılı izin alınmadıkça, hiçbir şekil ve yöntemle işlenmek, çoğaltılmak,
çoğaltılmış nüshaları yayılmak, satılmak,
kiralananmak, ödünç verilmek, temsil edilmek, sunulmak,
telli/telsiz ya da başka teknik, sayısal ve/veya elektronik
yöntemlerle iletilmek suretiyle kullanılamaz.”*

Editörler: Nurşen Numanoglu, Mehmet Evren Eynehan, Gözde Morkoç

Kapak Tasarımı: Doğan Kumova

ÖNSÖZ

TÜSİAD, özel sektörü temsil eden sanayici ve işadamları tarafından 1971 yılında, Anayasamızın ve Dernekler Kanunu'nun ilgili hükümlerine uygun olarak kurulmuş, kamu yararına çalışan bir dernek olup gönüllü bir sivil toplum örgütüdür.

TÜSİAD, insan hakları evrensel ilkelerinin, düşünce, inanç ve girişim özgürlüklerinin, laik hukuk devletinin, katılımcı demokrasi anlayışının liberal ekonominin, rekabetçi piyasa ekonomisinin kurum ve kurallarının ve sürdürülebilir çevre dengesinin benimsendiği bir toplumsal düzenin oluşmasına ve gelişmesine katkı sağlamayı amaçlar.

TÜSİAD, Atatürk'ün öngördüğü hedef ve ilkeler doğrultusunda, Türkiye'nin çağdaş uygarlık düzeyini yakalama ve aşma anlayışı içinde, kadın-erkek eşitliğini, siyaset, ekonomi ve eğitim açısından gözetilen iş insanlarının toplumun öncü ve girişimci bir grubu olduğu inancıyla, yukarıda sunulan ana gayenin gerçekleştirilmesini sağlamak amacıyla çalışmalar gerçekleştirir.

TÜSİAD, kamu yararına çalışan Türk iş dünyasının temsil örgütü olarak, girişimcilerin evrensel iş ahlakı ilkelerine uygun faaliyet göstermesi yönünde çaba sarf eder; küreselleşme sürecinde Türk rekabet gücünün ve toplumsal refahın, istihdamın, verimliliğin, yenilikçilik kapasitesinin ve eğitimin kapsam ve kalitesinin sürekli artırılması yoluyla yükseltilmesini esas alır.

TÜSİAD, toplumsal barış ve uzlaşmanın sürdürüldüğü bir ortamda, ülkemizin ekonomik ve sosyal kalkınmasında bölgesel ve sektörel potansiyelleri en iyi şekilde değerlendirerek ulusal ekonomik politikaların oluşturulmasına katkıda bulunur. Türkiye'nin küresel rekabet düzeyinde tanıtımına katkıda bulunur, Avrupa Birliği (AB) üyeliği sürecini desteklemek üzere uluslararası siyasal, ekonomik, sosyal ve kültürel ilişki, iletişim, temsil ve işbirliği ağlarının geliştirilmesi için çalışmalar yapar. Uluslararası entegrasyonu ve etkileşimi, bölgesel ve yerel gelişmeyi hızlandırmak için araştırma yapar, görüş oluşturur, projeler geliştirir ve bu kapsamda etkinlikler düzenler.

TÜSİAD, Türk iş dünyası adına, bu çerçevede oluşan görüş ve önerilerini Türkiye Büyük Millet Meclisi (TBMM)'ne, hükümete, diğer devletlere, uluslararası kuruluşlara ve kamuoyuna doğrudan ya da dolaylı olarak basın ve diğer araçlar aracılığı ile ileterek, yukarıdaki amaçlar doğrultusunda düşünce ve hareket birliği oluşturmayı hedefler.

TÜSİAD, misyonu doğrultusunda ve faaliyetleri çerçevesinde, ülke gündeminde bulunan konularla ilgili görüşlerini bilimsel çalışmalarla destekleyerek kamuoyuna duyurur ve bu görüşlerden hareketle kamuoyunda tartışma platformlarının oluşmasını sağlar.

Bu çalışma, TÜSİAD üyeleri ve karar vericiler/politika yapıcılar arasında kombine taşımacılıkla ilgili yürütülen ve yürütülecek değerlendirmelere bütüncül bir çerçeve oluşturmak amacıyla TÜSİAD Ulaştırma Çalışma Grubu bünyesinde oluşturulan İntermodal Taşımacılık Alt Çalışma Grubu tarafından hazırlanmıştır.

Çalışmada, konunun tüm unsurları kapsama alınmış olmakla birlikte alt detaylandırma, üzerinde özgün bir tartışma yapmayı mümkün kılacak teknik içerikli birincil veriler ve değerlendirmelerle sınırlanmıştır. Çalışma, tartışma konusunun doğası gereği ve ülkemizdeki mevcut yapı itibarıyla ağırlıkla demiryolu taşımacılığı ile ilgili hususlara atıfta bulunmakla birlikte herhangi bir taşımacılık modunu ön plana çıkarmayı hedeflememekte, kombine taşımacılığın önemi ve unsurlarına odaklanmaktadır.

TÜSİAD, taşımacılık sektörünün farklı modlarında faaliyet gösteren üyelerinin ortak alanlarına yönelik olarak 2012 yılında “Türkiye’de Dış Ticaret Lojistik Süreçleri: Maliyet ve Rekabet Unsurları” Raporunu yayınlamıştır. Kombine taşımacılık konulu bu çalışma ile sektörün farklı aktörlerinin “ortak alanlar”ında değerlendirmelere devam edilmesi hedeflenmektedir.

Bir değerlendirme zemini oluşmasına hizmet etmesi amaçlanan bu çalışma, konu ile ilgili temel belgeleri mümkün mertebe dikkate almıştır. Bu çalışmada, esasen birçok vesileyle ilgili tüm kesimler tarafından dile getirilen “kombine taşımacılığın önemi ve çalışmaların hızlandırılması ihtiyacı” söylemine destek ve katkı verilmesi ümit edilmektedir.

“Türkiye’de Kombine Taşımacılığın Fırsatları” başlıklı bu çalışma, TÜSİAD Sanayi ve Tarım Politikaları Komisyonu bünyesindeki Ulaştırma Çalışma Grubu altında kurulmuş olan İntermodal Taşımacılık Alt Çalışma Grubu (Şadan Kaptanoğlu (Başkan), Asım Barlın, Taner Horoz, Cem Kumuk, Mustafa Çiper, Semih Tort, Yalçın Dorman, Seda Hayta, Sertaç Beyaz) ve TÜSİAD Sekreteryası (Genel Sekreter Yardımcısı Dr. Nurşen Numanoğlu, Bölüm Sorumlusu Mehmet Evren Eynehan ve Uzman Gözde Morkoç) tarafından hazırlanmıştır. Raporun hazırlanmasında katkıda bulunan İntermodal Taşımacılık Alt Çalışma Grubu üyelerimiz Cem Kumuk (Horoz Lojistik), Mustafa Çiper (Arkas Lojistik), Semih Tort (Arkas Denizcilik), Yalçın Dorman (Solmaz Gümrükleme) teşekkürlerimizi sunarız.

Aralık 2014

İÇİNDEKİLER

| | |
|--|-----------|
| 1. GENEL DURUM | 7 |
| 1.1 Neden Kombine Taşımacılık? | 7 |
| 1.2 Kombine Taşımacılığın Çevresel ve Güvenlik Boyutları | 9 |
| 2. TÜRKİYE VE AB'DE TAŞIMACILIĞIN PROFİLİ VE KOMBİNE TAŞIMACILIK | 11 |
| 2.1 AB ve Türkiye'de Taşımacılığın Profili | 11 |
| 2.2 Avrupa Birliği'nin Kombine Taşımacılık ile İlgili Hedef ve Politikaları | 14 |
| 2.3. Türkiye'de Kombine Taşımacılık ile İlgili İdari ve Hukuki Düzenlemeler ile Altyapı Kapasitesi | 16 |
| 3. FIRSATLAR | 30 |
| 3.1. Türkiye Lojistik Sektörünün Potansiyeli | 30 |
| 3.2. Türkiye ve Uluslararası Lojistik Üs Olabilme Fırsatı | 33 |
| 3.3. Senaryolar ve Maliyet Karşılaştırması | 38 |
| 4. DEĞERLENDİRME | 43 |
| KAYNAKÇA | 61 |

TABLolar

| | |
|---|----|
| Tablo 1: Modlara Göre Yük Taşıma - Türkiye | 11 |
| Tablo 2: Avrupa’da Kombine Taşımacılığın Gelişimi’ | 13 |
| Tablo 3: Ülkelerin Taşımacılık Kapasitesi ve Ulaştırma Altyapısı | 17 |
| Tablo 4: Kombine Taşımacılıkla Doğrudan ya da Dolaylı İlgili Mevzuat | 18 |
| Tablo 5: Özel Sektör Girişimi Olan Lojistik Merkezler | 21 |
| Tablo 6: Dış Ticaretin İllere Göre Dağılımı ve NUTS II Bölgelerinde Lojistik Altyapılar Açısından Durum..... | 22 |
| Tablo 7: Lojistik Performans Endeksi-Türkiye (2010, 2012, 2014)..... | 30 |
| Tablo 8: Lojistik Performans Endeksi - Seçili Ülkeler Arasında Karşılaştırma (2007 ve 2014) . | 31 |
| Tablo 9: Lojistik Performans Endeksi- Yerel Performans Sonuçları Karşılaştırması (2014) | 32 |
| Tablo 10: Toplam Lojistik Maliyetleri | 38 |
| Tablo 11: Kombine Taşımacılıkla İlgili Beklentiler ile Strateji ve Politika Belgelerindeki Kombine Taşımacılıkla İlgili Tedbirlerin Karşılaştırılması | 45 |

ŞEKİLLER

| | |
|---|----|
| Şekil 1: Avrupa Yük Taşımacılığında Taşımacılık Modlarının Payı (% , 2012) | 7 |
| Şekil 2: Türkiye'de Ulaştırma Modlarına Göre Sera Gazı Emisyonlarının Payı (% ,2012)..... | 9 |
| Şekil 3: Taşıma Modlarına Göre İhracat ve İthalat Değerleri, 2013 | 12 |
| Şekil 4: TEN-T Çekirdek Ağ Koridorları (2014-2018)..... | 15 |
| Şekil 5: Türkiye Mevcut ve Planlanan Demiryolu Ağı (TCDD)..... | 17 |
| Şekil 6: TCDD Tarafından Çalışmaları Sürdürülen Lojistik Merkezler..... | 20 |
| Şekil 7: Demiryolu Hatlarına Göre Yük Yoğunluk Haritası (TCDD)..... | 29 |
| Şekil 8: Türkiye'nin Bölgelere Göre İhracatı (%)..... | 34 |
| Şekil 9: Türkiye'nin Yakın Coğrafyasında Ticaret Hacmi..... | 34 |
| Şekil 10: Türkiye ve Yakın Coğrafyasında Ulaştırma Ağ ve Koridorları..... | 36 |
| Şekil 11: TEN-T Türkiye Ağı..... | 37 |

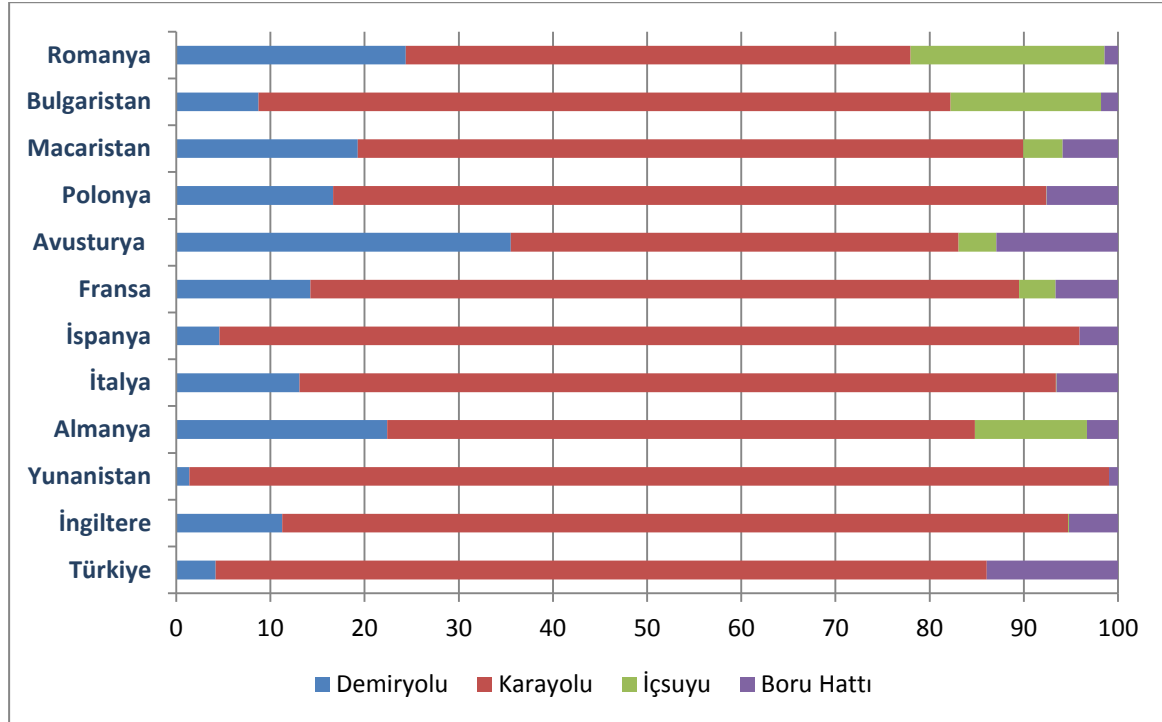
1. Genel Durum

1.1 Neden Kombine Taşımacılık?

Taşımacılık, kapasitesi giderek artan küresel mal ticaretinde en önemli sektörlerden biri konumuna gelmiş olup, bu yönüyle ülkelerin ekonomi politikalarını da doğrudan etkilemektedir.

Yoğun rekabet ortamında, değişen üretim ve dağıtım yöntemlerine cevap veren bir tedarik zinciri yönetimi, bir maliyet unsuru olması yanı sıra asıl olarak müşterisine ve kendi operasyonuna değer katan ve ulaştırma maliyet kalemlerini azaltarak finansal getiri sağlayan bir unsur olarak görülmektedir. Uluslararası ticaret trafiği açısından bakıldığında ise ithalat ve ihracat işlemine konu eşyanın bir ülkedeki çıkış noktasından diğer ülkedeki teslim noktasına varışına kadar geçen süreçte oluşan masraflar ve yaşanan zaman kayıpları firmaların müşterilerine kattığı değeri ve dolayısıyla finansal performansını da etkileyerek rekabet gücü bağlamında önemli bir rol oynamaktadır¹.

Lojistik hizmetlerinin hangi taşımacılık modları ile yapıldığına bakıldığında ise tüm ülkelerde karayolu ile taşımacılığın diğer modlara kıyasla daha yüksek bir orana sahip olduğu görülmektedir (Şekil 1).



Not: AB üye ülkeleri için toplam havayolu ve denizyolu "ton-km" istatistikleri yayımlanmamaktadır.

Şekil 1: Avrupa Yük Taşımacılığında Taşımacılık Modlarının Payı² (% , 2012)

Hal böyle iken, karayoluna olan bu bağımlılık birçok sorunu da beraberinde getirmektedir. Çevre üzerindeki olumsuz etkileri, trafik sıkışıklığı, sınır geçişlerinde yaşanan zorluklar,

¹ TÜSİAD(a), "Türkiye'de Dış Ticaret Lojistik Süreçleri: Maliyet ve Rekabet Unsurları", 2012

² EU, "EU Transport in Figures, Statistical Pocketbook", 2014

karayolu vergilendirmesi, karayolu trafiğindeki kısıtlamalar, ruhsat yetersizlikleri ve gümrük kısıtlamaları gibi göstergeler bu sorunlardan birkaçıdır.

Bu noktada, artan küresel rekabetle de birlikte, ülkeler en rasyonel ve etkili taşımacılık modeli arayışlarına odaklanmışlardır. Tüm bu etkenler doğrultusunda, sürekli artan ve çeşitlenen taşımacılık taleplerini karşılamak için, tüm ulaştırma mod ve teknolojilerinin verimli bir şekilde birleştirildiği sürdürülebilir ulaştırma sistemlerinin geliştirilmesi ve teşvik edilmesi kaçınılmaz bir konu olarak gündemde yerini almıştır.

Bu bağlamda, dış ticaret ve taşımacılık zincirinin etkin bir şekilde entegrasyonunu sağlamayı amaçlayan kombine taşımacılık³ kavramı üzerinde odaklanılmış ve bu taşımacılık modeli ülkelerin ulaştırma ile ilgili politikalarının merkezinde bir yer bulmuştur.

Kombine taşımacılık, genel anlamda ulaştırma türlerinin teknik ve ekonomik açıdan en etkin oldukları yerlerde kullanıldıkları, son derece akılcı bir ulaştırma türleri zinciri bütünüdür. Bu bağlamda hem etkin bir ulaştırma sağlanmakta, hem de sistemin dengesindeki bozuklukların düzelmesi olanağı elde edilmektedir. Kombine taşımacılıkla hedeflenen, karayolunun yüksek oranlı taşıma payını, demiryolu ve/veya denizyolu/iç suyoluna kaydırmaktır⁴.

Kombine taşımacılığın son yıllarda tüm dünyada özellikle Amerika ve Avrupa'da gelişmesindeki etkenler özetle aşağıdaki gibi sıralanabilir⁵:

- Konteynerizasyon ve buna bağlı olarak ortaya çıkan teknolojik gelişmeler,
- Küresel rekabet sonucu uluslararası taşımacılığa artan talep ve dolayısıyla ulaşım maliyetlerinin minimizasyonunun gerekliliği,
- Artan uluslararası rekabet ortamında ulaşımın hızlanmasının gerekliliği,
- Karayolundaki trafik yoğunluğunun azaltılması gerekliliği ve
- Çevreye duyarlılığın artması.

Kombine taşımacılık sistemleri, tüm paydaşlar açısından, bir yandan bu gereksinimleri karşılarken, beraberinde gerek ekonomik anlamda, gerek güvenlik ve çevre alanlarında çeşitli avantajlar da sunmaktadır⁶:

- Karayolu taşımacılığının esnekliği, demiryolunun yüksek hacimli taşıma kapasitesi ve denizyolu taşımacılığının düşük maliyeti gibi farklı ulaştırma modlarının avantajlarından faydalanmaya olanak sağlamaktadır.
- Daha düşük maliyet alternatifleri oluşturmaktadır.
- Demiryolu, denizyolu ve iç su yollarının daha fazla kullanımı ile birlikte daha çevre dostu taşımacılık fırsatları ve alternatiflerine sahiptir ve bu yolla taşımacılık faaliyetlerinin çevresel etkilerini azaltmaktadır.
- Kişiyözel hizmet ve seçenek sunabilmektedir.
- Yol güvenliğine katkı sağlamaktadır.

³ Yüklerin iki veya daha farklı taşımacılık modu kullanılarak taşınmasında izlenen prosedüre bağlı olarak farklı tanımlamalar –kombine taşımacılık, intermodal taşımacılık, çok modlu taşımacılık- kullanılmaktadır.

Kombine Taşımacılık (Combined Transportation): Taşımanın başlangıç ve bitiş aşamalarında karayolunun kullanıldığı ve aradaki uzun mesafeli taşımanın demir, nehir, kanal veya deniz yolu ile yapıldığı taşımacılık sistemidir.

Intermodal Taşımacılık (Intermodal Transportation): Aynı taşıma aracı veya kabı ile iki veya daha fazla taşımacılık modu kullanılarak yapılan, mod değişimlerinde araç veya kap içindeki yüklerin herhangi bir elleçlemeye tâbi tutulmadığı taşımacılık sistemidir.

Çok Modlu Taşımacılık (Multi-Modal Transportation): İki veya daha fazla taşımacılık modu kullanılarak yapılan, mod değişimlerinde araç veya kap içindeki yüklerin elleçlendiği taşımacılık sistemidir.

Bu çalışmada her üç taşımacılık için "kombine taşımacılık" terminolojisi kullanılacaktır.

⁴ T.C. Ulaştırma Bakanlığı ve İTÜ, "Ulaştırma Ana Planı Stratejisi", 2005

⁵ Deveci A., Çavuşoğlu D., "İntermodal Demiryolu Taşımacılığı: Türkiye İçin Fırsatlar ve Tehditler", 2013

⁶ Deveci A., Çavuşoğlu D., "İntermodal Demiryolu Taşımacılığı: Türkiye İçin Fırsatlar ve Tehditler", 2013

- Tüm modların tek bir taşıma belgesine entegre edilmesine olanak vermektedir.

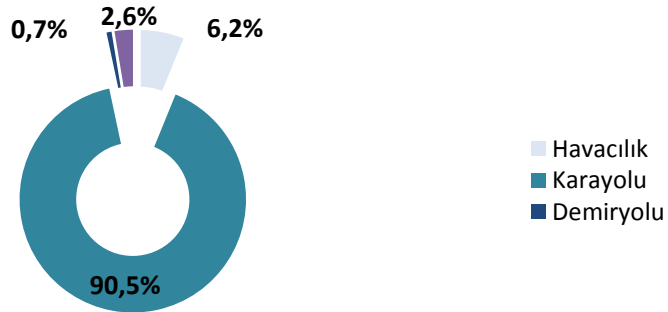
Bu gelişmeler dikkate alınarak AB ve birçok ülke kombine taşımacılığın tercih edilmesini, geliştirilmesini, teşvik edilmesini amaçlayan politikalar üzerinde yoğunlaşmışlardır⁷. Bu çerçevede, ulaştırma ile ilgili yeni düzenlemeler ve projeler geliştirilmiş, çalışmaların içeriğinde karayolu/demiryolu kombine taşımacılığına önem verilmiş, karayolu üzerindeki yük trafiğini azaltmak için demiryollarına yönelme nihai amaç olarak ortaya konmuştur. Uzun dönemde uluslararası taşımacılığın 2/3'ünün kombine taşımacılık ile gerçekleştirilmesi beklenmektedir⁸.

1.2 Kombine Taşımacılığın Çevresel ve Güvenlik Boyutları

Ulaştırma sektörünün büyümesi ile birlikte taşımacılık faaliyetlerinin neden olduğu çevresel ve güvenlik sorunları da artış göstermektedir.

Yarattığı çevresel sorunlar bağlamında taşımacılığın neden olduğu hava kirliliği ve gürültü yanısıra özellikle iklim değişikliği tartışmaları çerçevesinde yarattığı kirletici emisyonunun büyüklüğü ayrı bir önem taşımaktadır.

Türkiye'de ve AB'de ulaştırma sektörü enerji sektöründen sonra sera gazı yayan ikinci büyük sektördür. 2012 yılı verilerine göre AB'nin ulaştırma sektörünün toplam sera gazı emisyonu salınımı içindeki payı % 20 iken ülkemizde % 17,2 seviyesindedir. Karayolu ulaştırması da bu dağılım içinde % 90,5 ile en büyük paya sahiptir (Şekil 2)⁹.



Şekil 2: Türkiye'de Ulaştırma Modlarına Göre Sera Gazı Emisyonlarının Payı (% ,2012)

Türkiye İklim Değişikliği 5. Ulusal Bildirimi'nde de belirtildiği üzere¹⁰ CO₂ emisyonlarına yol açan diğer sektörlerde, örneğin enerji üretimi, imalat sanayi, konutlarda ısınma, vb., enerji verimliliği artırılarak emisyonlarda önemli oranlarda azaltım sağlanabilmişken, ulaşımda net azaltım sağlanamamakta; verimlilik artsa da yük ve yolcu trafiğindeki sürekli artış nedeniyle CO₂ emisyonları toplamda artmaktadır. Önümüzdeki yıllarda ulaşım sektörünün küresel ısınmayı tetikleyen birinci etken haline geleceği tahmin edilmektedir.

Gerek ulaştırma sektörünün iklim değişikliği bağlamında önemi gerekse demiryolunun bu bağlamda etkisini net bir şekilde görmek açısından Demiryolu Taşımacılığı Derneği tarafından

⁷ Örneğin AB bünyesinde Marco Polo ve Çerçeve Programlar (7. ÇP, Horizon 2020) ile TEN-T yatırımları

⁸ T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, "Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi Hedef 2023"

⁹ Eurostat , TÜİK, 2012

¹⁰ T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, "Türkiye İklim Değişikliği 5. Ulusal Bildirimi", 2013

bir hesaplama ilginç veriler ortaya koymaktadır. Bu çalışma kapsamında Ankara-Erzurum arasında (876 km) yapılacak taşımacılık için 10 ton yük bazında yapılan hesaplamalara göre demiryolu taşımacılığı esnasında oluşan CO₂ emisyonu 0,4 CO₂ eşdeğeri iken, karayolu ile taşımada 4,65 CO₂ eşdeğerine ulaşmaktadır¹¹.

Türkiye, 23 Eylül 2014 tarihinde gerçekleşen BM İklim Değişikliği Zirvesi'nde 2011-2023 İklim Değişikliği Eylem Planı kapsamında çalışmalarını sürdürüleceğini, ekonominin enerji yoğunluğunun % 20 azaltılmasının hedeflendiğini deklere etmiştir. Bu çerçevede değerlendirildiğinde Eylem Planının taşımacılıkla ilgili tedbirleri sektörün gelişimine ilişkin uzun dönemli planlamanın yapılması açısından özel önem taşımaktadır.

Ulaştırmanın olumsuz etkileri sadece çevresel etkiler ile sınırlı kalmamaktadır. Türkiye'nin yıllar içinde hep zayıf karnı olarak nitelendirilebileceğimiz trafik kazaları da maddi ve manevi olarak büyük kayıplara neden olmuş ve olmaktadır. Türkiye'nin taşıma modları açısından karayollarının ağırlığı göz önüne alındığında TÜİK verilerine göre sadece 2012 yılında 1,3 milyon kaza sayısı istatistiklere yansımıştır. Bu kazalarda, toplam ölümlü ve yaralanmalı kaza sayısı toplamı 271.000'dir. Diğer yandan taşıma modlarının daha dengeli dağılım sağlandığı ve kombine taşımacılığın kullanıldığı AB ortalamasına baktığımızda ise 2011 yılı verilerine göre ölümlü ve yaralanmalı kaza sayısı 63.000'dir.

Tüm bu veriler çerçevesinde bakıldığında, ulaştırma politikaları tasarlanırken taşımacılık sistemi ve altyapısının çevre ile uyumlu olması temel alınmalıdır. Günümüzde gelinen noktada çevre ile uyumlu hizmet veren, güvenli, hızlı, dakik, ucuz ve dengeli ulaştırma sisteminin oluşturulması ve sürdürülmesi kritik önem arz etmektedir. Türkiye'nin halihazırda taşıma modları arasındaki dağılımına bakıldığında yukarıda sayılan özellikleri sağlayamadığı görülmektedir. Ulaştırma sektörünün çevresel etkilerini en aza indirmek için tek bir moda bağımlılıktan kurtulmak zorunluluk halini almıştır. Dünyada hızla yaygınlaşmakta olan ve tüm ulaştırma modlarını kapsayan kombine taşımacılık öncelikli taşımacılık alternatifi olarak değerlendirilmelidir.

¹¹ <http://www.dtd.org.tr>

2. Türkiye ve AB’de Taşımacılığın Profili ve Kombine Taşımacılık

2.1 AB ve Türkiye’de Taşımacılığın Profili

Türkiye’de lojistik sektörü son yıllarda önemli bir büyüme hızı yakalamış, nakliye, gümrük, depolama gibi hizmetlerin bütünleştirilmeye çalışıldığı bir sürece girilmiştir. Bu gelişmenin de bir göstergesi mahiyetinde Türkiye’de GSMH’nın % 12’si lojistik hizmetlerden¹² sağlanmaktayken, Avrupa’da bu oran % 11, ABD’de % 10 seviyesindedir¹³.

Türkiye’de yük taşımalarının hangi taşımacılık modu ile gerçekleştiğine bakıldığında ise yaklaşık % 87,4¹⁴ gibi büyük bir ağırlıkla karayoluyla taşımacılık yapıldığı görülmektedir (Tablo 1).

Tablo 1: Modlara Göre Yük Taşıma - Türkiye¹⁵

| | | 2011 | 2012 | 2013 (d) | 2012 | 2013 | |
|--|---------------|--------------|-----------|-----------|------|-------|--|
| | | Yıllık Artış | | | | | |
| Demiryolu (a) | | | | | | | |
| Yurt içi | Milyon-Ton-Km | 10.311 | 10.473 | 10.241 | 1,6% | -2% | |
| Yurt Dışı | Milyon-Ton-Km | 992 | 750 | 509 | -24% | -32% | |
| Denizyolu | | | | | | | |
| Yurtiçi (b) | Milyon-Ton-Km | 15.987 | 16.233 | 17.370 | 1,5% | 7,0% | |
| Yurtdışı (c) | Milyon-Ton-Km | 977.400 | 1.030.000 | 1.107.250 | 5,4% | 7,5% | |
| Türk Deniz Tic. Filosu Tonajı (300 Grt ve üstü) | Bin DWT | 9.760 | 10.260 | 10.000 | 5,1% | -2,5% | |
| Karayolu (e) | | | | | | | |
| Yurtiçi | Milyon-Ton-Km | 203.072 | 216.123 | 224.048 | 6,4% | 3,7% | |

(a) TCDD İstatistik Yıllığı 2009-2013

(b) Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından yapılan taşıma miktarlarıdır.

(c) Denizyoluyla yapılan taşımaların tümünü kapsayan hesaplanmış tahmini taşıma miktarlarıdır.

(d) Demiryolu verileri hariç, gerçekleşme tahmini

(e) KGM’nin sorumluluğu altındaki yol ağına yapılan taşımalarıdır.

Mevcut altyapı ve işletme koşullarının iyileştirilememesi ve yeni koridorlar açılmaması nedeniyle yük taşımada 1950 yılında % 68 olan demiryolunun payı zaman içinde giderek düşmüştür. AB’de toplam taşıma modları arasında demiryolu yük taşımacılığı 2012 yılı verilerine göre % 18,2’lik bir orana sahipken, Türkiye’de bu oran % 5,3’dür¹⁶. 9. Kalkınma Planı döneminde demiryolunun payının yurtiçi yük taşımalarında yıllık ortalama % 12, yurtdışı yük taşımalarında ise yıllık ortalama % 25 artması hedeflenmiştir¹⁷. 2007-2011 döneminde yurt içi yük taşımalarında yıllık ortalama % 6,5’ler seviyesinde artış¹⁸ sağlanmış olmakla birlikte 2013 yılı için yaklaşık % 12’lik bir artış¹⁹ olmuştur. 11. Ulaştırma Şurası kapsamında belirlenen yük projeksiyonları 2023 yılına kadar yük taşımacılığı oranının % 15’e çıkarılmasının hedeflendiğini göstermektedir²⁰. Yine 2007-2011 döneminde uluslararası taşımalarda yıllık ortalama % 2,5 düşüş²¹ yaşanmış olup, bu düşüş 2013 yılında % 35’ler seviyesinde olmuştur²². Yurtiçi yük taşımalarında hedefin altında kalınmasının en önemli sebebi demiryolu taşımacılığının özel sektöre açılmaması, yurtdışı taşımacılığındaki keskin

¹² TÜİK, Ulaştırma ve Depolama Verileri, 2013

¹³ T.C. Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, “Türkiye Sanayi Stratejisi Belgesi 2015-2018 Taslağı”, 2014

¹⁴ T.C. Kalkınma Bakanlığı, “10. Kalkınma Planı (2014-2018)”

¹⁵ T.C. Kalkınma Bakanlığı, “2014 Yılı Programı”

¹⁶ Eurostat, 2012 yılı verisi

¹⁷ T.C. Kalkınma Bakanlığı, “10. Kalkınma Planı Demiryolu Sektörü Raporu”, 2013

¹⁸ T.C. Kalkınma Bakanlığı, “10. Kalkınma Planı Ulaştırma ve Trafik Güvenliği ÖİK Raporu”, 2013

¹⁹ T.C. Kalkınma Bakanlığı, “2014 Yılı Programı”

²⁰ T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, “Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi Hedef 2023”

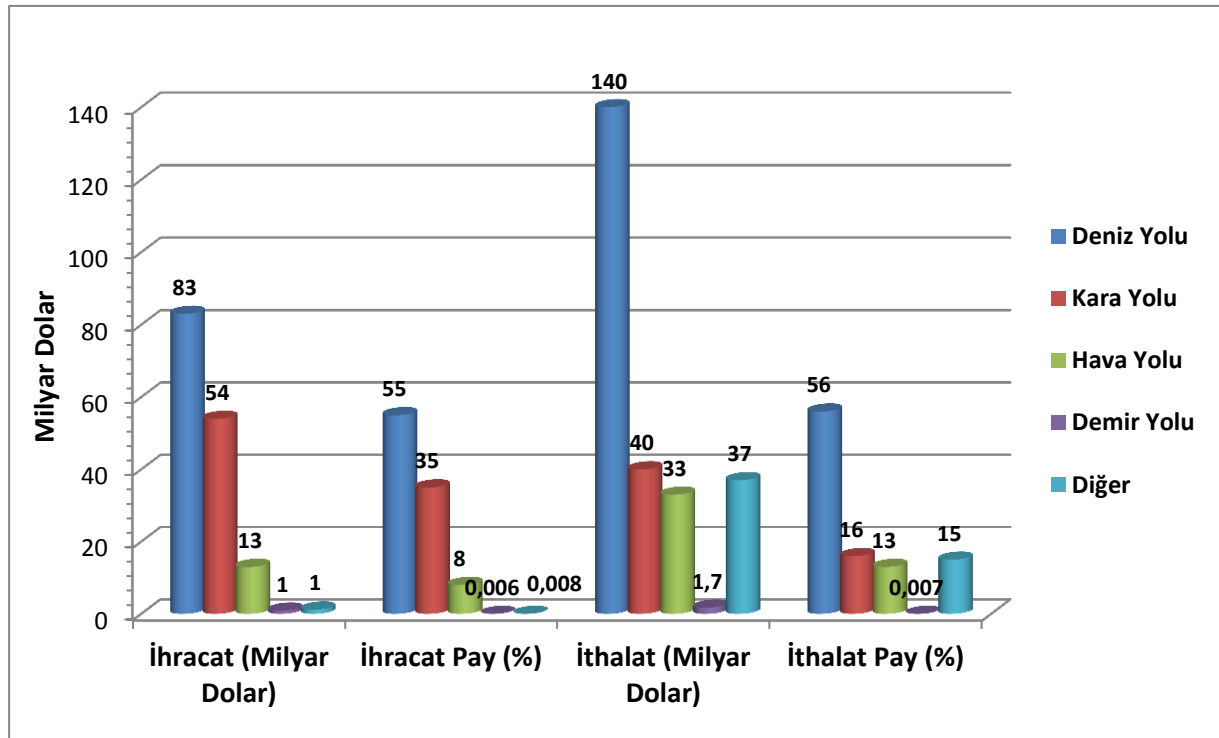
²¹ T.C. Kalkınma Bakanlığı, “10. Kalkınma Planı Ulaştırma ve Trafik Güvenliği ÖİK Raporu”, 2013

²² T.C. Kalkınma Bakanlığı, “2014 Yılı Programı”

düşüşün ise 2008 yılının son çeyreğinden itibaren baş gösteren küresel finansal kriz olduğu değerlendirilmektedir²³.

Eurostat tarafından 2012 yılı için derlenen verilere göre, AB-27’de yük taşımacılığının yaklaşık % 75,1’i karayoluyla gerçekleştirilmekte iken, bu oran Türkiye’de % 94,7 mertebesinde²⁴. Bu durum, karayolu yük taşımacılığına olan göreceli yüksek talebin diğer ulaştırma türlerine kaydırılarak daha dengeli bir ulaştırma sistemi sağlanması gerekliliğine işaret etmektedir.

Türkiye’de demiryolu yük taşımacılığının % 91,4’ü yurt içinde gerçekleşirken, denizyolu ile yurtdışı taşımacılığı % 90 mertebelerine erişmektedir²⁵. Şekil 3’te yer alan 2013 yılı dış ticaret rakamlarından görüleceği üzere Türkiye’de ihracatın ve ithalatın büyük bir kısmı denizyolu taşımacılığı odaklıdır. 2023 yılı hedefleri kapsamında Türkiye’nin ihracatının 500 milyar dolar olarak belirlendiği değerlendirildiğinde, bu hacmi mümkün kılacak lojistik ve ulaştırma altyapısının eşzamanlı ve bütüncül bir şekilde uygulanması gereği daha da belirginleşmektedir.



* Diğer: posta, boru hattı ile yapılan taşımalar ve elektrik enerjisi, kendinden hareketli vasıtalar.

Şekil 3: Taşıma Modlarına Göre İhracat ve İthalat Değerleri²⁶, 2013

²³ T.C. Kalkınma Bakanlığı, “10. Kalkınma Planı Ulaştırma ve Trafik Güvenliği ÖİK Raporu”, 2013

²⁴ T.C. Kalkınma Bakanlığı, “2014 Yılı Programı”

²⁵ T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, “Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Şurası, Demiryolu Çalışma Grubu Raporu”, 2013

²⁶ Gümrük ve Ticaret Bakanlığı Resmi Dış Ticaret İstatistikleri <http://risk.gtb.gov.tr/istatistikler/istatistikler/dis-ticaret-istatistikleri/resmi-dis-ticaret-istatistikleri>

Kombine taşımacılığa küresel ölçekteki veriler açısından bakıldığında 2012-2013 döneminde ulusal taşımalarda sınırlı da olsa bir düşme görülmekle birlikte, uluslararası taşımada konşimento ve TEU sayılarında % 6,13'lük artış gerçekleşmiştir²⁷. Yıllar bazında gelişime bakıldığında ise kombine taşımacılık açısından artışın önemli ölçüde olduğu gözlenebilmektedir (Tablo 2).

Tablo 2: Avrupa'da Kombine Taşımacılığın Gelişimi^{28,29}

| | 2000 | 2012 | 2013 | 2013/2012 |
|---|-------------------|-------------------|-------------------|-----------|
| Toplam (sınır aşırı+ulusal) sevkiyat/konşimento sayısı | 1.964.439 | 2,529,264 | 2,626,293 | % 3,84 |
| Toplam (sınır aşırı+ulusal) Ton-km | 30,94 (milyar) | 39,08 (milyar) | 40,74 (milyar) | % 4,25 |
| Toplam TEU sayısı | 4.518.208 | 5.058.528 | 5.252.586 | % 3,84 |

1990'lı yılların başında Avrupa'da, kombine demiryolu piyasasında, yaklaşık 20 bağımsız şirket bulunurken, 2005 yılında Avrupa kombine endüstrisi ile ilgili yapılan pazar araştırması sonuçlarına göre 92, 2010 yılında yapılan araştırmada ise 123 kombine demiryolu taşımacılık hizmeti veren tedarikçi tespit edilmiştir. Kombine operatör pazarındaki bu önemli büyümenin sebepleri; son yıllarda hızla artan trafik hacminin yanı sıra, kombine demiryolu taşımacılığı hizmetlerinde pazara girişin serbestleştirilmesi ve kolaylaştırılması olduğu belirtilmektedir. Avrupa'da 2015 yılında toplam kombine demiryolu trafiğinin 2005 yılı ile karşılaştırıldığında % 114'lük bir artışla 268 milyon tona ulaşması beklenmektedir. Bu artış yıllık ortalama % 7,9'luk büyüme oranı anlamına gelmektedir. Bu oran, karayolu taşımacılığındaki ve geleneksel demiryolu yük taşımacılığındaki artıştan daha yüksektir³⁰.

²⁷ UIRR, European Road-Rail Combined Transport 2013-2014 Report

²⁸ UIRR, Annual Report 2000 ve UIRR, European Road-Rail Combined Transport 2013-2014 Report

²⁹ UIC, 2010 & 2012 Reports on Combined Transport in Europe

³⁰ Deveci A., Çavuşoğlu D., "İntermodal Demiryolu Taşımacılığı: Türkiye İçin Fırsatlar ve Tehditler", 2013

2.2 Avrupa Birliği'nin Kombine Taşımacılık ile İlgili Hedef ve Politikaları

AB müktesebatı taşımacılık alanında ortak düzenlemeleri tüm modlar itibarıyla oldukça detaylandırmış durumdadır. Önemli hacimde ve gerek pazara giriş gerek sosyal ve teknik unsurlar bağlamında düzenlenmiş müktesebat bağlamında kombine taşımacılığın merkezi bileşeni olan demiryolu taşımacılığında düzenlemeler 1990'lı yılların başı itibarıyla yürürlüğe konmaya başlamış, süreç içinde üç ayrı müktesebat paketi ile serbestleşme ve interoperabilite bağlamında önemli mesafe kaydedilmiştir. Geline süreç itibarıyla AB'de piyasa, Trans-Avrupa demiryolu yük şebekesi için 2003 yılı, uluslararası yük taşımacılığı için 2006 yılı ve tüm yük taşımacılığı için 2007 yılında serbestleştirilmiştir³¹. Halihazırda interoperabiliteyi, demiryolu yönetimini etkinleştirmeyi hedefleyen dördüncü paket onaylanma prosedürü kapsamında değerlendirilmektedir. AB'nin 2001 yılında hazırladığı "Beyaz Kitap"³²ta ise modlararası orantısız büyümenin önlenip, modlararası taşıma dengesinin kurulması ilke olarak ilk sıralarda yer almıştır.

AB'nin kombine taşımacılık konusuna önyak olması ve bu taşımacılık türünü teşvik etmesi ise Kombine Taşımacılık Direktifini³³ 1992 yılında yürürlüğe koyması ile başlamıştır. Bu direktif kombine taşımacılığın tercih edilmesi için mali teşviklere ve yetkilendirme süreçlerini kolaylaştırıcı idari unsurlara yönelik hükümler içermektedir. Bu direktif kapsamındaki hükümlerin geçerli olacağı yükler ise;

- 6 m'den daha uzun birim yükler halinde taşınanlar,
- Kuş uçuşu 100 km'den fazla demiryolu veya karayolu veya denizyolu ile taşınanlar,
- Taşımanın ilk ve/veya son ayağında karayolu ile taşınanlar olarak belirlenmiştir.

Kombine taşımacılığı destekleyici bu yaklaşım, intermodal ağır yüklerin kombine taşımacılık operasyonunun parçası olması durumunda karayolu ile taşınmasına izin veren Ağırlıklar ve Boyutlar Direktifi veya Marco Polo, TEN-T, Connecting Europe Facility, Horizon 2020 (Shift2Rail), Motorways of the Sea gibi diğer düzenlemeler ve politikalarla da desteklenmektedir.

TEN-T çalışmaları aday ülke olarak ve bölgedeki konumu itibarıyla Türkiye ile de yakından ilgilidir. İçinde bulunulan 2014-2020 dönemi için 9 çekirdek ağ koridoru (Şekil 4) tespit edilmiş olup;

- Baltık-Adriyatik,
- Kuzey Denizi- Baltık,
- Akdeniz,
- Doğu-Doğu Akdeniz,
- İskandinavya- Akdeniz,
- Ren-Alpler,
- Atlantik,
- Kuzey Denizi-Akdeniz,
- Ren-Tuna koridorları,

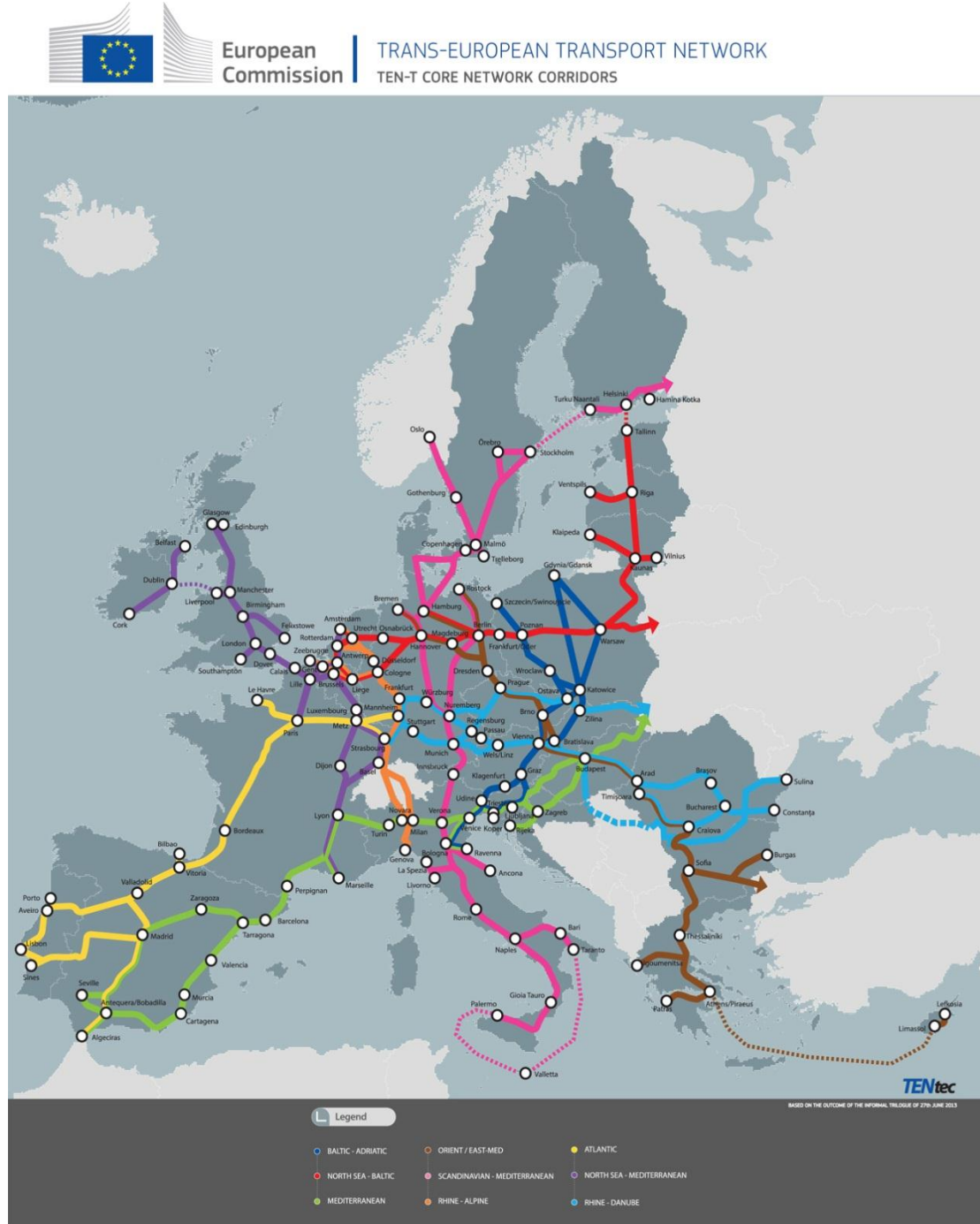
"Connecting Europe Facility" fon kaynağı altında desteklenecek koridorlar olarak tariflenmiştir. Bu koridorlar üzerinde demiryolu ve karayolu bağlantılı 94 Avrupa ana limanı,

³¹ Rota, Y., "AB'ye Göre Daha Hızlı ve Serbest Rekabet Kurallarına Uygun bir Demiryolu Ulaştırma Sisteminin Kurulmasını Yapabiliriz : Çünkü Önümüzde AB Örneği Var", <http://www.transport.com.tr/yaz134-220009-20,115@2200.html>

³² European Commission(a), "White Paper-European transport policy for 2010: time to decide, COM(2001) 370 final", 2001

³³ EU, "Council Directive 92/106/EEC of 7 December 1992 on the establishment of common rules for certain types of combined transport of goods between Member States"

ana şehirlere demiryolu bağlantılı 38 havaalanı, 15,000 km yüksek hızlı demiryolu hattı ve iyileştirmelere yönelik 35 sınıraşan proje desteklenecektir. Bu bağlamda değerlendirildiğinde, özellikle Doğu- Doğu Akdeniz Koridoru Türkiye'nin lojistik hedefleri açısından özel önem taşımaktadır (Şekil 4).



Şekil 4: TEN-T Çekirdek Ağ Koridorları (2014-2018)

AB'nin 2011 yılında taşımacılık temasıyla yayınladığı Beyaz Kitap³⁴, taşımacılık hizmetlerinin kalitesinin, ulaşılabilirliğinin ve güvenilirliğinin gelecek yıllarda daha da fazla önemli olacağına vurgu yapmakta ve intermodal entegrasyona hizmet kalitesinin unsurları arasında yer vermektedir. AB'nin iklim değişikliği perspektifindeki sektörel tedbirlerinin bir parçası olarak taşımacılık modu da öncelik almaktadır. Bu bağlamda, "rekabetçi ve kaynak verimli taşımacılık için" Beyaz Kitap'ta taşımacılıktan kaynaklanan sera gazı emisyonlarının 2050 yılında % 60 azaltılması öngörülmüş olup, bu yönde belirlenen 10 hedefin önemli bir bölümü aşağıdaki örneklerden görüleceği üzere kombine taşımacılıkla doğrudan ilgilidir:

- 300 km üzerindeki mesafelerde karayolundan yapılacak yük taşımacılığının 2030 yılı itibarıyla % 30'unun, 2050 yılı itibarıyla da % 50'sinin demiryolu ve su kaynaklı taşımacılığı kaydırılması, bu amaçla uygun altyapının geliştirilmesi,
- 2030 yılı itibarıyla EU çapında ve tamamıyla işlevsel çok modlu TEN-T çekirdek ağının oluşturulması,
- 2050 yılında tüm çekirdek deniz limanlarının demiryolu taşımacılık ağına ve mümkün olan yerlerde iç suyollarına yeterli seviyede bağlanması,
- 2020 yılı itibarıyla Avrupa çok modlu ulaştırma bilgi, yönetim ve ödeme sisteminin çerçevesinin oluşturulması,

Kombine taşımacılık alanında ilgili AB direktifinin uygulanmasının etkinliği, ilave düzenlemelere veya direktifte revizyona ihtiyaç olup olmadığı konularında bir kamuoyu konsültasyon süreci gerçekleştirilmiş olup, sonuçları değerlendirilmektedir. Bu süreci takiben yukarıda tariflenen hedeflere ulaşılmasını teminen AB bünyesinde uygulanacak tedbirleri içeren bir politika kağıdının ortaya konması çok muhtemeldir.

2.3. Türkiye’de Kombine Taşımacılık ile İlgili İdari ve Hukuki Düzenlemeler ile Altyapı Kapasitesi

Türkiye’de hali hazırda kara, deniz ve demir yolu taşımacılığına ilişkin kuralları, güvenliği ve verimliliği sağlamaya yönelik düzenlemeler yapmakla yükümlü kurumlar olmasına karşın, ulusal ve uluslararası kombine taşımacılık gibi birden fazla taşıma modunun bir arada kullanılmasına ilişkin düzenleyici ve denetleyici idari yapının oluşturulmasına yönelik çalışmalar henüz istenen seviyeye gelmemiştir.

Türkiye’nin coğrafi özelliklerine rağmen demiryolu ağı yeterli kapasiteye sahip değildir ve demiryolu altyapısının birçok bölümüne yeni yatırım yapılmamıştır. Tablo 3’de yer verildiği üzere diğer ülkelerle yapılan kıyaslama bu altyapı eksikliğini daha net olarak göstermektedir. Bu verilerin bir diğer çarpıcı boyutu nüfusa göre Türkiye’de demiryolu ile taşınan malın diğer ülkelerden (örn. Almanya) oldukça düşük seviyelerde olduğudur.

³⁴ European Commission(b), "White Paper, Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system", COM(2011) 144 final, 2011

Tablo 3: Ülkelerin Taşımacılık Kapasitesi ve Ulaştırma Altyapısı

| Ülke | Yüzölçümü 10 ⁶ | Nüfus 10 ⁶ | Karayolu (Km) 10 ³ | Demiryolu Anahat Uzunluğu (Km) | Net Ton 10 ⁶ | Ton-Km 10 ⁶ |
|----------------|------------------------------|--------------------------|------------------------------------|-----------------------------------|----------------------------|---------------------------|
| Türkiye TR | 785 | 74 | 65 | 9.642 | 25 | 11.303 |
| İngiltere GB | 243 | 63 | 175 b | 15.884 | 100 | 20.974 |
| Yunanistan GR | 132 | 11 | 42 b | 2.552 | 4 a | 614 a |
| Almanya DE | 357 | 82 | 231 b | 41.876 | 375 | 113.317 |
| İtalya IT | 301 | 61 | 184 c | 16.726 | 92 | 19.787 |
| İspanya ES | 506 | 46 | 165 c | 13.945 | 25 | 9.748 |
| Fransa FR | 640 | 64 | 401 b | 29.273 | 92 | 34.202 |
| Avusturya A T | 84 | 8 | 36 b | 5.500 | 108 | 20.345 |
| Macaristan HU | 93 | 10 | 31 b | 7.390 | 47 | 9.118 |
| Bulgaristan BG | 111 | 7 | 19 c | 4.072 | 14 | 3.291 |
| Romanya RO | 238 | 21 | 82 c | 10.777 | 61 | 14.719 |
| AB EU | 4.323 | 502 | 1.825 g | 224.393 g | 1.584 | 389.900 |
| Japonya JP | 378 | 128 a | 191 b | 36.881 | 44 a | 20.400 a |
| Amerika US | 9.629 | 312 | 2.026 b | 375.774 | 2.024 d | 2.498.000 d |
| Çin CN | 9.561 | 1.348 a | 425 b | 66.974 | 3.333 b | 2.947.000 |
| Rusya Fed. RU | 17.098 | 143 | 963 b | 85.700 | 1.242 | 2.127.000 |

(...) Bilinmiyor. a: 2010 b: 2009 c:2008 d: 2007 f: 2000 g: Söz konusu değer için sağlıklı bir bilgiye ulaşılamamış, 27 Avrupa ülkesinin en güncel verilerinin direkt toplamı hesaplanmıştır. Kaynak: Eurostat, UIC, UNECE, ERF, Japanese Statistics Bureau, China Yearbook Rusya Federasyonu'na ait veriler devlete ait demiryollarının verileridir, şirket verileri yer almamaktadır.

Oysa Türkiye'nin coğrafi konumu demiryolu bağlantılı taşıma sistemleri oluşturulması durumunda İskenderun, Mersin, Alsancak/İzmir, Bandırma/Balıkesir, Derice/İzmit ve Samsun üzerinden dünyanın her tarafına bağlantı kurulmasına imkan sağlamaktadır.

Mevcut demiryolu ağı sadece belirli bir kaç ana hat üzerinde yoğunlaşmış olduğundan, demiryolu hizmetleri sadece belirli bölgelerde ve belirli şehirler arasında mevcuttur. Yine de, son yıllarda kamu yatırımı projeler ile demiryollarının kalite ve teknik imkanları geliştirilmeye çalışılmaktadır³⁵. 2035 yılı demiryolu hedefleri halen 11.940 km olan demiryolu ağının 28.376 km'ye yükseltilmesidir (Şekil 5). Bununla birlikte, planlanan hatların yük taşımacılığından ziyade yolcu taşımacılığı için tasarlanmakta olduğu da bilinmektedir.



Şekil 5: Türkiye Mevcut ve Planlanan Demiryolu Ağı (TCDD)

³⁵ OECD, "Kombine Taşımacılık Ulusal Ülke İncelemesi", 2009

2013 yılında yürürlüğe giren “Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun” sektörün serbest, rekabetçi ve ekonomik açıdan sürdürülebilir bir yapı kazanabilmesi açısından önemli bir adımdır. Nitekim, “Taşımacılıktan Lojistiğe Dönüşüm Programı Eylem Planı”³⁶nda demiryolu yük taşımacılığında halihazırda % 27 olan özel sektörün payının, 2018 yılı itibarıyla % 30 mertebesine yükseltilmesi hedeflenmektedir. Bu gelişmelerin özel sektör yatırımlarının önümüzdeki yıllarda artmasına katkı sağlayacağı düşünülmektedir. Bununla birlikte uygulamaya yönelik ikincil mevzuat henüz tamamlanmamıştır (Tablo 4).

Tablo 4: Kombine Taşımacılıkla Doğrudan ya da Dolaylı İlgili Mevzuat³⁷

| Mevzuatın adı | Gelinen Aşama |
|---|--|
| Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleşmesi Hakkında Kanun | 2013 yılında yürürlüğe girmiştir |
| Demiryolu Hemzemin Geçitlerinde Alınacak Tedbirler ve Uygulama Esasları Hakkında Yönetmelik | 2013 yılında yürürlüğe girmiştir. |
| Demiryolu Taşımacılık Yönetmeliği | Taslak üzerinde görüş alınmış olup, çalışmalar devam etmektedir. |
| Demiryolu Çeken-Çekilen Araçların Tescil ve Sicil Yönetmeliği | Taslak üzerinde görüş alınmış olup, çalışmalar devam etmektedir. |
| Emniyet Yönetmeliği | Taslak üzerinde görüş alınmış olup, çalışmalar devam etmektedir. |
| Kapasite Tahsis ve Altyapıya Erişim Yönetmeliği | Taslak üzerinde görüş alınmış olup, çalışmalar devam etmektedir. |
| Demiryolu Taşımacılığında Rekabet Kurallarına İlişkin Yönetmelik | Taslak üzerinde çalışmalar devam etmektedir. |
| Karşılıklı İşletilebilirlik Yönetmeliği | Taslak üzerinde çalışmalar devam etmektedir. |
| Demiryolu ile Tehlikeli Eşyaların Taşınması Yönetmeliği | Taslak üzerinde çalışmalar devam etmektedir. |
| Kombine Yük Taşımacılığı Yönetmeliği | Taslak üzerinde çalışmalar devam etmektedir. |

Türk taşımacılık sektöründe karayolunun ağırlığı irdelenirken taşıma türü seçiminde dikkate alınan üç temel faktör olan hız, esneklik ve maliyet çerçevesinde bir değerlendirme yapılmalıdır. Demiryolu ile karşılaştırıldığında, karayolunun Türkiye’de söz konusu parametreler çerçevesinde daha avantajlı olduğu görülmektedir. Demiryolunun diğer birçok ülkede sahip olduğu hız ve maliyet avantajların Türkiye’de sağlanamamasının sebebi, demiryolu taşımacılığını destekleyen altyapının, üretim yapısının ve taşımacılık mevzuatının uygun ve yeterli olmamasından kaynaklanmaktadır.

Altyapı bağlamında, karayolu taşıma araçlarının birkaç ana tip ile mevcut bütün yük çeşitlerini taşımaya müsait oldukları görülmektedir. Ancak demiryolu taşımacılığında yük türüne göre tercih edilmesi gereken birçok vagon tipi bulunmaktadır. Bu kısıtlardan dolayı ülkemizde demiryolu ile genel olarak hammadde/emtia taşımacılığı yapılmaktadır. Bu durumun, benzer emtia ile gidiş-dönüş yapılmasını zorunlu kılmasından ötürü demiryolu taşımacılığında maliyetler artmaktadır.

³⁶ 10. Kalkınma Planı (2014-2018) Öncelikli Dönüşüm Programları

³⁷ Bu tablo, 10. Kalkınma Planı – Taşımacılıktan Lojistiğe Dönüşüm Programında bulunan mevzuat isimleri baz alınarak hazırlanmıştır.

Benzer şekilde, sanayi üretiminin yeteri kadar ürün ve sektör bazında kümelenmemiş olması da maliyetlerin artışına neden olmaktadır. Sanayi kümelenmelerinin yoğun olduğu Avrupa ülkelerinde, belli güzergahlarda belli vagon tipleri kullanılarak demiryolu taşımacılığı yaygın bir şekilde kullanılabilir. Ancak ülkemizde sanayinin sektör gözetmeksizin ülke geneline yayılmış olması bu imkanı engellemektedir.

Demiryolu taşımacılığının sanayi ürünlerinde yaygınlaşmamasının bir diğer sebebi ise halihazırda en büyük taşıyıcı olan TCDD'nin taşıma süreleri konusunda herhangi bir taahhüt verememesidir. Teslimat süresinde belirsizlik olan bir taşıma, ancak büyük miktarlarda yapılan hammadde veya emtia taşımalarında olduğu gibi büyük maliyet farkları olduğu zaman tercih edilmektedir.

Bunlar yanı sıra, son yıllarda limanlardaki konteyner trafiği de yıllık %20'lik bir artış göstermiştir³⁸. Bu durum kamusal limanların mevcut altyapı kapasiteleri ile artan talebi karşılayamayacağını açıkça ortaya koymaktadır. Bu alanda da altyapı iyileştirme çalışmalarına olan ihtiyaç açıklıkla ortaya çıkmaktadır.

Karayolu ulaştırmasına fazlaca bağımlı bir sistemden ziyade dengeli bir ulaştırma sistemine duyulan bu ihtiyaç tüm kesimlerce dile getirilmektedir. Mevzuat reformu ve bir dizi altyapı projesi yatırımı demiryolu sistemindeki bu boşluk için köprü vazifesi görmeye başlamaktadır. Bu aşamada üzerinde önemle durulması gereken konu; demiryolunun taşımacılıkta tercih edilmesine ve sektörün liberalizasyonu aşamasında özel sektörün piyasaya rekabetçi bir şekilde girişinin sağlanmasına imkan sağlayacak çerçevede bir mevzuatın yürürlüğe konması ve uygun fiziki altyapının hız kesmeden tesis edilmesidir. Bu bağlamda taşımacılık mevzuatının ilgili bölümlerine Demiryolu Taşımacılığı Derneği tarafından verilen görüşlerde³⁹ yer alan bazı hususların özel önem taşıdığı düşünülmektedir. Yeni bir sistemi işlerliğe kavuşturacak bu mevzuatın, uygulamaya ilişkin tüm hükümleri doğrudan etkileyecek tanımlarda ve ilgili aktörlere verilecek yetkilerde netlikten başlayarak, titizlikle kurgulanması etkili ve sağlıklı bir uygulama için elzem görülmektedir.

Yük taşımacılığında büyük bir oranda karayolu gibi tek bir taşıma modunu merkeze alan sistemin günümüz koşullarında Türkiye'nin ekonomik büyümesine ve rekabet gücü artışına katkı sağlaması mümkün değildir. Diğer yandan, kombine taşımacılık, kara yolu taşımacılığı yapan firmalar için, Türkiye'nin dış ticaret hacminin artışına bağlı olarak, iş hacimlerinin artmasına sağladığı katkı açısından da önemli bir fırsattır.

Bu itibarla, pazarın gereksinim ve fırsatlarına ilişkin net bir vizyon ile sürecin hız kesmeden sürdürülmesi ve bu vizyonun eksiksiz ve zamanında hayata geçirilmesi önem taşımaktadır.

Öte yandan, lojistik faaliyetleri rekabetçi kılmak üzere çeşitli çalışma ve planlamalar devam etmektedir. Bu çalışmalardan biri, lojistik merkezlerin kurulmasıdır.

³⁸ OECD, "Kombine Taşımacılık Ulusal Ülke İncelemesi", 2009

³⁹ Demiryolu Taşımacıları Derneği tarafından üzerinde önemle durulan hususların özünü destek araçlarının öngörülmesi olmasına rağmen yetersiz kurgulanmış olması ve yetkilerin net bir şekilde tanımlanamamış olması oluşturmaktadır. ilgili hukuki düzenlemelerde tren işletmecileri için sağlanması gereken iki temel güvencenin fiyat ve tahsisin sürekliliği olduğu, ancak taslak Kapasite Tahsis ve Altyapıya Erişim Yönetmeliğinin mevcut yazımı ile altyapı işletmecisine tahsis dönemi içinde ücreti değiştirme imkanı verdiği vurgulanmıştır. Öte yandan yine önemle altı çizilen bir diğer konu erişim hakkının süresi ile ilgilidir. Yine tasarıda yer alan "Çerçeve anlaşma" uygulamasının temel ilkeler olan eşit, adil ve rekabetçi erişime aykırılık riski taşıyabileceği değerlendirilmektedir. Demiryolu Taşıma Yönetmeliğinde ise yine DTD tarafından tanımlar konusu yanı sıra piyasanın oluşumuna ilişkin hükümler üzerinde spesifik öneriler sunulmuştur. Bu bağlamda, Sınırlamalar, Kısıtlamalar ve Geçici Düzenlemeler ile ilgili hükümlerin muğlaklığına dikkat çekilmiş, Yetki Belgesi Alma veya Yenileme hükümleri ise istikrarlı ve rekabet koşullarına uyum sağlayabilecek şartların oluşturulması hedefini güden veya Demiryolu Çeken-Çekilen Araçların Tescil ve Sicil Yönetmeliği bağlamında araç parkı gibi etkin bir uygulamanın gerekliliği olan altyapının tesis edilmesi yönünde hususlar içermiştir.

Başlangıçta 12 merkez planlanmış ve İstanbul (Halkalı/Yeşilbayır), İzmit (Köseköy), Samsun (Gelemen), Eskişehir (Hasanbey), Kayseri(Boğazköprü), Balıkesir(- Gökköy), Mersin (Yenice), Uşak, Erzurum (Palandöken), Konya (Kayacık), Denizli (Kaklık) ve Bilecik'te (Bozüyük) kurulması öngörülmüştür. Daha sonra Kahramanmaraş (Türkoğlu), Mardin, Kars, Sivas, Bitlis (Tatvan) ve Habur Lojistik Merkezleri ile birlikte Lojistik Merkez sayısı 19'a ulaşmıştır (Şekil 6). Bunlardan Samsun (Gelemen), Uşak, Denizli (Kaklık), İzmit (Köseköy), Eskişehir (Hasanbey) ve Halkalı olmak üzere 6 adet Lojistik Merkez işletmeye açılmıştır. Diğer Lojistik merkezlere ilişkin proje, kamulaştırma ve inşaat ihale işlemleri sürdürülmektedir. Lojistik merkezlerin faaliyete geçmesiyle Türk lojistik sektörüne yıllık yaklaşık 26 milyon ton ilave taşıma imkanı, 8 milyon metrekaarelik, açık alan, stok alanı, konteyner stok ve elleçleme sahası kazandırılacaktır.



Şekil 6: TCDD Tarafından Çalışmaları Sürdürülen Lojistik Merkezler⁴⁰

Söz konusu 19 lojistik merkezin yapımı için planlanmış olan bütçe 1 milyar TL'yi aşmaktadır.⁴¹ Halen kısmen ya da tamamen hizmette olan ya da projelendirilmiş durumda olan Lojistik Merkezlerin üretim – tüketim merkezlerine olan yakınlıkları kadar, uluslararası geçiş koridorlarının üzerinde olmaları ve en önemlisi kara, hava, demir ve su yolları üzerinde ve/veya kesişim noktalarında olmaları, ayrılmış olan kaynakların optimal kullanımının da sağlanabilmesi açısından çok önemlidir. Maalesef bugüne kadar yapılan planlamalarda bu önemli unsurlar göz ardı edilmiş ve bunun sonucunda atıl kapasiteler, kullanılmayan lojistik merkezler ortaya çıkmıştır.

⁴⁰ TCDD, Lojistik Merkezler <https://www.tcdd.gov.tr/Upload/Files/ContentFiles/2010/yurticibilgi/lojistikkoy.pdf>

⁴¹ 10. Kalkınma Planı –Taşımacılıktan Lojistiğe Öncelikli Dönüşüm Programı

Mevcut yapıda, TCDD tarafından çalışmaları sürdürülen söz konusu lojistik merkezlerin yanı sıra, özel sektör girişimleriyle planlanmakta olan 19 adet lojistik merkez daha bulunmaktadır (Tablo 5)⁴².

Tablo 5: Özel Sektör Girişimi Olan Lojistik Merkezler

| | |
|---|---|
| Ankara Lojistik Üssü | Samsun Lojistik Köyü |
| Tekirdağ Lojistik Merkezi | Trabzon Lojistik Merkezi |
| Çorlu (Tekirdağ) Lojistik Merkezi | Şanlıurfa Lojistik Merkezi |
| Marmara Ereğlisi (Tekirdağ) Lojistik Merkezi | Diyarbakır Lojistik Merkezi |
| Muratlı (Tekirdağ) İntermodal Demiryolu Yük Terminali | Konya Lojistik Merkezi |
| Havsa (Edirne) Lojistik Merkezi | Bursa Lojistik Merkezi |
| İskenderun (Hatay) Lojistik Köyü | Karabük Lojistik Merkezi |
| Antakya (Hatay) Lojistik Merkezi | Mersin Lojistik İhtisas Organize Sanayi Bölgesi |
| Osmaniye Lojistik Merkezi | İzmir Kemalpaşa Lojistik Köyü |
| Kocaeli Lojistik Merkezi | |

Tablo 6, Türkiye'nin lojistik altyapısını, gerek üretim, gerek dış ticaret verileri ile birlikte analiz ederek değerlendirmeye yardımcı olmayı amaçlamaktadır. Bu amaç çerçevesinde, NUTS sınıflandırmalarına göre ayrılmış olan iller, dış ticaret verilerine göre sıralanmıştır. Her ilde bulunan organize sanayi ve serbest ticaret bölgelerine ilişkin bilgiler, o ildeki ticaret ve sanayi üretimi hacmine yönelik bilgi vermesi amaçlanarak eklenmiştir. Bunun yanı sıra, yine her il için planlanmakta olan TCDD ve özel sektör lojistik köyleri ve bu lojistik köylerin kara, demir ve havayolu ile olan bağlantıları çerçevesinde değerlendirilmiştir. Bu tip bir analizde yurt içi yük hareketlerinin de kullanılmasının büyük fayda sağlayacağı değerlendirilmiş olmakla birlikte, Türkiye için bu veriler yeteri kadar güçlü değildir. Etkili bir planlama için bu veriler ve kullanım potansiyelleri temel alınmalıdır.

⁴² Türkiye Yatırım ve Destek Ajansı ve Deloitte, "The Logistics Industry in Turkey", 2013

Tablo 6: Dış Ticaretin İllere Göre Dağılımı ve NUTS⁴³ II Bölgelerinde Lojistik Altyapılar Açısından Durum⁴⁴

Bu tablo **METODOLOJİ İÇİN ÖRNEK** olarak ve çok sınırlı ve indikatif göstergelerle oluşturulmuştur. Bu yöndeki nihai çalışmanın daha detaylı veriler/göstergeler (örn. üretim ve yük türleri, ticaret akışları) içermesi ve bu bilgilerden hareketle nihai değerlendirme yapılması gereklidir.

| NUTS II Bölgeleri/İl Adı | Toplam Dış Ticaret (2013) (Bin Dolar) | OSB Sayısı | Serbest Ticaret Bölgeleri | Boru Hatları | TCDD Lojistik Köyleri | Özel Sektör Lojistik Köyleri | Demiryolu | Havalimanı ⁴⁵ Yanında * ile işaretlenmiş olan havalimanları uluslararasıdır. | Liman | Değerlendirmeler (Bu kolonda belirtilen hususlar metodolojiye örnek olması amacıyla verilmiştir. Değerlendirme yapılan iller belli bir gerekçe ile seçilmemiştir. Gerek iller gerekse değerlendirmeler birincil öneme işaret etmemektedir. Bu çerçevede yapılacak nihai değerlendirme tüm taraflarla birlikte yapılmalıdır.) |
|--------------------------|---------------------------------------|------------|---|------------------------|-----------------------|--|-----------------------------------|---|---|---|
| İSTANBUL | 207.185.461 | 8 | 1. İstanbul Endüstri ve Ticaret, 2. İstanbul Atatürk Havalimanı, 3. İstanbul Trakya, 4. Avrupa Serbest Bölge | | Halkalı ve Yeşilbayır | NOT: Gebze, Şekerpınar, ve Tuzla'da özel sektörün depolama ve lojistik altyapısı yoğunlaşmış ve böylece doğal bir lojistik köy oluşmuştur. | Halkalı Evet Yeşilbayır - Evet | Evet* | Evet | Halkalı ve Yeşilbayır Lojistik Köyleri planlanırken inşaatı sürmekte olan üçüncü havalimanı ile olan bağlantılarının yanı sıra demiryolu, karayolu ve liman bağlantıları da düşünülecek tasarlanmalıdır. |
| İZMİR | 19.964.400 | 13 | 1-Ege Serbest Bölge, 2- İzmir Serbest Ticaret Bölge | Aliağa (LNG Terminali) | | İzmir Kemalpaşa Lojistik Köyü | Evet | Evet* | Evet (+ Çandarlı Limanı planlanmak tadır) | İzmir Kemalpaşa Lojistik Köyü'nün ve Çandarlı Limanı'nın, İzmir ve çevresindeki sanayi bölgeleri ile (özellikle Manisa) entegre bir yapıda düşünülerek tasarlanması önem taşımaktadır. Özellikle Manisa organize sanayi bölgesinin üretim kapasitesinin demiryolu ile kombine bir yapı ile tüm limanlara bağlantısının sağlanması gerekmektedir. Bölgeyi Ege Bölgesi'nin lojistik merkezi olarak tasarlayabilmek için Çandarlı limanı ve Çanakkale Boğaz geçiş köprüsü ile birlikte karayolu da düşünülmelidir. |
| ANKARA | 18.671.090 | 10 | | | | Ankara Lojistik Üssü | Hayır | Evet* | Hayır | |

⁴³ NUTS (nomenclature d'unités territoriales statistiques-Türkiye İstatistik Bölge Birimleri Sınıflandırması): Ülkelerin değişik yöreleri arasındaki demografik, toplumsal, kültürel ve ekonomik farklılıkların incelenmesinde sıklıkla kullanılan bir değişken olarak kullanılan bölgesel sınıflandırma yöntemidir. Türkiye'nin AB'ye uyum süreci doğrultusunda 3 ayrı düzeyde (12 İBBS-I, 26 İBBS-II ve 81 İBBS-II) İBBS bölgesi oluşturulmuştur.

⁴⁴ Dış Ticaret Verileri, Ekonomi Bakanlığı; OSB Verileri, Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı OSB Genel Müdürlüğü; Demiryolu ve Lojistik Merkez Verileri, TCDD,

⁴⁵ 10. Kalkınma Planı Taşımacılıktan Lojistiğe Dönüşüm Programı Eylem Planı kapsamında "4. Bileşen Büyük Ulaştırma Altyapı Yatırımlarının Tamamlanması, Politika 4: Yüksek katma değerli malların ticareti yoğun olan bölgelerde yeni hava kargo terminali yatırımlarının yapılması" tedbiri yer almaktadır. Detay bilgi Dönüşüm Programında yer almaktadır.

Bu tablo **METODOLOJİ İÇİN ÖRNEK** olarak ve çok sınırlı ve indikatif göstergelerle oluşturulmuştur. Bu yöndeki nihai çalışmanın daha detaylı veriler/göstergeler (örn. üretim ve yük türleri, ticaret akışları) içermesi ve bu bilgilerden hareketle nihai değerlendirme yapılması gereklidir.

| NUTS II Bölgeleri/İl Adı | Toplam Dış Ticaret (2013) (Bin Dolar) | OSB Sayısı | Serbest Ticaret Bölgeleri | Boru Hatları | TCDD Lojistik Köyleri | Özel Sektör Lojistik Köyleri | Demiryolu | Havalimanı ⁴⁵ Yanında * ile işaretlenmiş olan havalimanları uluslararasıdır. | Liman | Değerlendirmeler (Bu kolonda belirtilen hususlar metodolojiye örnek olması amacıyla verilmiştir. Değerlendirme yapılan iller belli bir gerekçe ile seçilmemiştir. Gerek iller gerekse değerlendirmeler birincil öneme işaret etmemektedir. Bu çerçevede yapılacak nihai değerlendirme tüm taraflarla birlikte yapılmalıdır.) |
|--------------------------|---------------------------------------|------------|--------------------------------|-----------------|-----------------------|---|-------------------|---|--|---|
| GAZİANTEP | 12.819.318 | 3 | Gaziantep Serbest Bölge | | | | Evet | Evet* | Hayır | |
| ADİYAMAN | 122.613 | 4 | | | | | | | | |
| KİLİS | 45.490 | 1 | | | | | | | | |
| HATAY | 5.944.458 | 5 | | | | 1-Antakya Lojistik Merkezi 2- İskenderun Lojistik Köyü | Evet (İskenderun) | Evet* | Evet (İskenderun) | |
| KAHRAMAN MARAŞ | 1.952.678 | 3 | | | Maraş/Türkoğlu | | Evet | Evet | Hayır | |
| OSMANİYE | 840.085 | 2 | | | | Osmaniye Lojistik Merkezi | Evet | Evet* (Adana ve Hatay) | Evet (İskenderun) | |
| ADANA | 4.902.729 | 2 | Adana/Yumurtalık Serbest Bölge | Ceyhan (Petrol) | | | Evet | Evet* | Evet | |
| MERSİN | 2.793.120 | 2 | Mersin Serbest Bölge | | Mersin / Yenice | Mersin Lojistik İhtisas Organize Sanayi Bölgesi | Evet | Hayır (Çukurova Havalimanı planlanmaktadır) | Evet (+ Mersin Konteyner Limanı planlanmaktadır) | Mersin'in lojistik potansiyeli değerlendirilirken Adana, Mersin ve Osmaniye'de bulunan lokal yükün yanı sıra, Kayseri, Konya, Karaman, Gaziantep, Ankara, Kahramanmaraş gibi illerdeki hinterland yükleri ile Köseköy-Yenice bağlantısı ile İran, Irak, Suriye ve Kars-Tiflis-Bakü-Orta Asya koridoruna olan bağlantıları da düşünülmelidir. Mersin ayrıca Yenice-Samsun koridoru ile Rusya, Ukrayna ve Baltık bölgesine bağlantı için önem taşımaktadır. |

Bu tablo **METODOLOJİ İÇİN ÖRNEK** olarak ve çok sınırlı ve indikatif göstergelerle oluşturulmuştur. Bu yöndeki nihai çalışmanın daha detaylı veriler/göstergeler (örn. üretim ve yük türleri, ticaret akışları) içermesi ve bu bilgilerden hareketle nihai değerlendirme yapılması gereklidir.

| NUTS II Bölgeleri/il Adı | Toplam Dış Ticaret (2013) (Bin Dolar) | OSB Sayısı | Serbest Ticaret Bölgeleri | Boru Hatları | TCDD Lojistik Köyleri | Özel Sektör Lojistik Köyleri | Demiryolu | Havalimanı ⁴⁵ Yanında * ile işaretlenmiş olan havalimanları uluslararasıdır. | Liman | Değerlendirmeler (Bu kolonda belirtilen hususlar metodolojiye örnek olması amacıyla verilmiştir. Değerlendirme yapılan iller belli bir gerekçe ile seçilmemiştir. Gerek iller gerekse değerlendirmeler birincil öneme işaret etmemektedir. Bu çerçevede yapılacak nihai değerlendirme tüm taraflarla birlikte yapılmalıdır.) |
|--------------------------|---------------------------------------|------------|---------------------------|---------------------------|-----------------------|------------------------------|--|---|-------|--|
| KAYSERİ | 3.426.701 | 3 | | | Kayseri / Boğazköprü | | Evet | Evet* | Hayır | |
| SİVAS | 212.040 | 4 | | | Sivas | | Evet (Sivas merkezinden hat geçmekte, ancak köyün Sivas'ın hangi bölgesinde yapılacağı bilinmemektedir.) | Evet | Hayır | |
| YOZGAT | 31.040 | 2 | | | | | | | | |
| KONYA | 2.572.613 | 9 | | | Konya / Kayacık | Konya Lojistik Merkezi | Hayır | Evet | Hayır | |
| KARAMAN | 467.792 | 1 | | | | | | | | |
| ANTALYA | 1.803.627 | 2 | Antalya Serbest Bölge | | | | | Evet* | | |
| ISPARTA | 218.567 | 3 | | | | | | | | |
| BURDUR | 165.454 | 3 | | | | | | | | |
| BURSA | 22.961.623 | 13 | Bursa Serbest Bölge | | | Bursa Lojistik Merkezi | Evet | Evet* | Evet | |
| ESKİŞEHİR | 1.528.846 | 2 | | | Eskişehir/Hasan bey | | Evet | Evet | Hayır | |
| BİLECİK | 299.857 | 6 | | | Bilecik / Bozüyük | | Evet | Hayır | Hayır | |
| SAMSUN | 1.292.815 | 5 | Samsun Serbest Bölge | Rusya Maviakim (DG) Giriş | Samsun Gelemen | Samsun Lojistik Köyü | Evet | Evet | Evet | Samsun Lojistik Köyü, lokal yük taşıma potansiyelinden ziyade hem yurtiçi hem de üçüncü ülkeler için transit noktası olarak öne çıkacağı düşünülerek bu doğrultuda tasarlanmalıdır. |
| ÇORUM | 302.942 | 2 | | | | | | | | |
| AMASYA | 114.342 | 3 | | | | | | | | |
| TOKAT | 53.215 | 5 | | | | | | | | |

Bu tablo **METODOLOJİ İÇİN ÖRNEK** olarak ve çok sınırlı ve indikatif göstergelerle oluşturulmuştur. Bu yöndeki nihai çalışmanın daha detaylı veriler/göstergeler (örn. üretim ve yük türleri, ticaret akışları) içermesi ve bu bilgilerden hareketle nihai değerlendirme yapılması gereklidir.

| NUTS II Bölgeleri/İl Adı | Toplam Dış Ticaret (2013) (Bin Dolar) | OSB Sayısı | Serbest Ticaret Bölgeleri | Boru Hatları | TCDD Lojistik Köyleri | Özel Sektör Lojistik Köyleri | Demiryolu | Havalimanı ⁴⁵ Yanında * ile işaretlenmiş olan havalimanları uluslararasıdır. | Liman | Değerlendirmeler (Bu kolonda belirtilen hususlar metodolojiye örnek olması amacıyla verilmiştir. Değerlendirme yapılan iller belli bir gerekçe ile seçilmemiştir. Gerek iller gerekse değerlendirmeler birincil öneme işaret etmemektedir. Bu çerçevede yapılacak nihai değerlendirme tüm taraflarla birlikte yapılmalıdır.) |
|--------------------------|---------------------------------------|------------|---------------------------|----------------------------------|-----------------------|---|---|---|---|---|
| TEKİRDAĞ | 1.441.569 | 13 | | Marmara Ereğlisi (LNG terminali) | | 1-Tekirdağ Lojistik Merkezi 2-Çorlu Lojistik Merkezi 3-Marmara Ereğlisi Lojistik Merkezi 4- Muratlı İntermodal Demiryolu Yük Terminali | 1-Tekirdağ (Evet) 2-Çorlu (Evet) 3- Marmara Ereğlisi (Hayır) 4- Muratlı (Evet) | Hayır | Evet (Tekirdağ) | Bölgedeki sanayi üretiminin hacmi ve Doğu Avrupa ve CIS ülkelerine olan lojistik potansiyeli düşünüldüğünde, özellikle Çorlu Lojistik Merkezi'nin yapılmakta olan 3. Havalimanı ile olan bağlantısının planlanması kritik önem arz etmektedir. |
| KIRKLARELİ | 316.406 | 4 | | | | | | | | |
| EDİRNE | 159.618 | 1 | | | | Havsa Lojistik Merkezi | Hayır | Hayır | Evet (Tekirdağ) (+Asyaport planlanmak tadır.) | |
| BALIKESİR | 1.162.707 | 5 | | | Balıkesir / Gökköy | | | Evet (Bursa Havalimanı) | Evet (Bandırma) | |
| ÇANAKKALE | 294.331 | 2 | | | | | | | | |
| DENİZLİ | 5.245.447 | 4 | Denizli Serbest Bölge | | Denizli / Kaklık | | Evet | Evet | Hayır | |
| AYDIN | 988.864 | 7 | | | | | | | | |
| MUĞLA | 403.084 | 1 | | | | | | | | |
| MANİSA | 7.091.533 | 7 | | | | | | | | |
| UŞAK | 456.012 | 3 | | | Uşak | | Evet | Evet | Hayır | |
| KÜTAHYA | 236.925 | 5 | | | | | | | | |
| AFYONKARA HİSAR | 450.381 | 9 | | | | | | | | |

Bu tablo **METODOLOJİ İÇİN ÖRNEK** olarak ve çok sınırlı ve indikatif göstergelerle oluşturulmuştur. Bu yöndeki nihai çalışmanın daha detaylı veriler/göstergeler (örn. üretim ve yük türleri, ticaret akışları) içermesi ve bu bilgilerden hareketle nihai değerlendirme yapılması gereklidir.

| NUTS II Bölgeleri/il Adı | Toplam Dış Ticaret (2013) (Bin Dolar) | OSB Sayısı | Serbest Ticaret Bölgeleri | Boru Hatları | TCDD Lojistik Köyleri | Özel Sektör Lojistik Köyleri | Demiryolu | Havalimanı ⁴⁵ Yanında * ile işaretlenmiş olan havalimanları uluslararasıdır. | Liman | Değerlendirmeler (Bu kolonda belirtilen hususlar metodolojiye örnek olması amacıyla verilmiştir. Değerlendirme yapılan iller belli bir gerekçe ile seçilmemiştir. Gerek iller gerekse değerlendirmeler birincil öneme işaret etmemektedir. Bu çerçevede yapılacak nihai değerlendirme tüm taraflarla birlikte yapılmalıdır.) |
|--------------------------|---------------------------------------|------------|--|--------------|-----------------------|------------------------------|-----------|---|-------|---|
| TRABZON | 1.360.549 | 4 | Trabzon Serbest Bölge | | | Trabzon Lojistik Merkezi | | | | |
| ORDU | 371.256 | 3 | | | | | | | | |
| ARTVİN | 92.755 | 0 | | | | | | | | |
| RİZE | 395.481 | 2 | Rize Serbest Bölge | | | | | | | |
| GİRESUN | 159.146 | 2 | | | | | | | | |
| GÜMÜŞHANE | 2.583 | 1 | | | | | | | | |
| KOCAELİ | 24.597.015 | 13 | 1-Kocaeli Serbest Bölge, 2-TÜBİTAK-MAM Teknoloji Serbest Bölge | | İzmit / Köseköy | Kocaeli Lojistik Merkezi | Evet | Evet | Evet | Kocaeli çevresindeki üretim ve lojistik bağlantıları incelendiğinde, demiryolu odaklı bir planlama yapıldığı görülmektedir. Demiryolu bağlantılarına ek olarak Cengiz Topel Havalimanı'nın sadece yük taşımacılığı için sivil havacılığa açılması bölgedeki yük akışı için büyük önem taşımaktadır. Bunun yanı sıra, Köseköy'ün körfez limanlarına olan bağlantısı ve karayolu taşımacılığı küme halinde düşünülerek planlanmalıdır. Bölge, Doğu İstanbul, Gebze, Kocaeli, Adapazarı çevresinde yerel yük; Bilecik, Bozüyük, Eskişehir, Kütahya, Ankara ise hinterland bağlantıları ile düşünülmelidir. Bunun yanı sıra, Avrupa-CIS ve Ortadoğu'ya karşılıklı transit yüklerle yönelik yapı oluşturulmalı, Yenice ile Köseköy arasındaki trafik koridoru ve Azerbaycan ve İran/İrak/Suriye bağlantı koridorları planlanmalıdır. |
| SAKARYA | 3.812.330 | 6 | | | | | | | | |
| BOLU | 357.486 | 4 | | | | | | | | |
| YALOVA | 386.362 | 3 | | | | | | | | |
| DÜZCE | 196.589 | 3 | | | | | | | | |
| ŞANLIURFA | 472.629 | 4 | | | | Şanlıurfa Lojistik Merkezi | | Evet | | |
| DİYARBAKIR | 303.320 | 1 | | | | Diyarbakır Lojistik Merkezi | Evet | Evet | Hayır | |

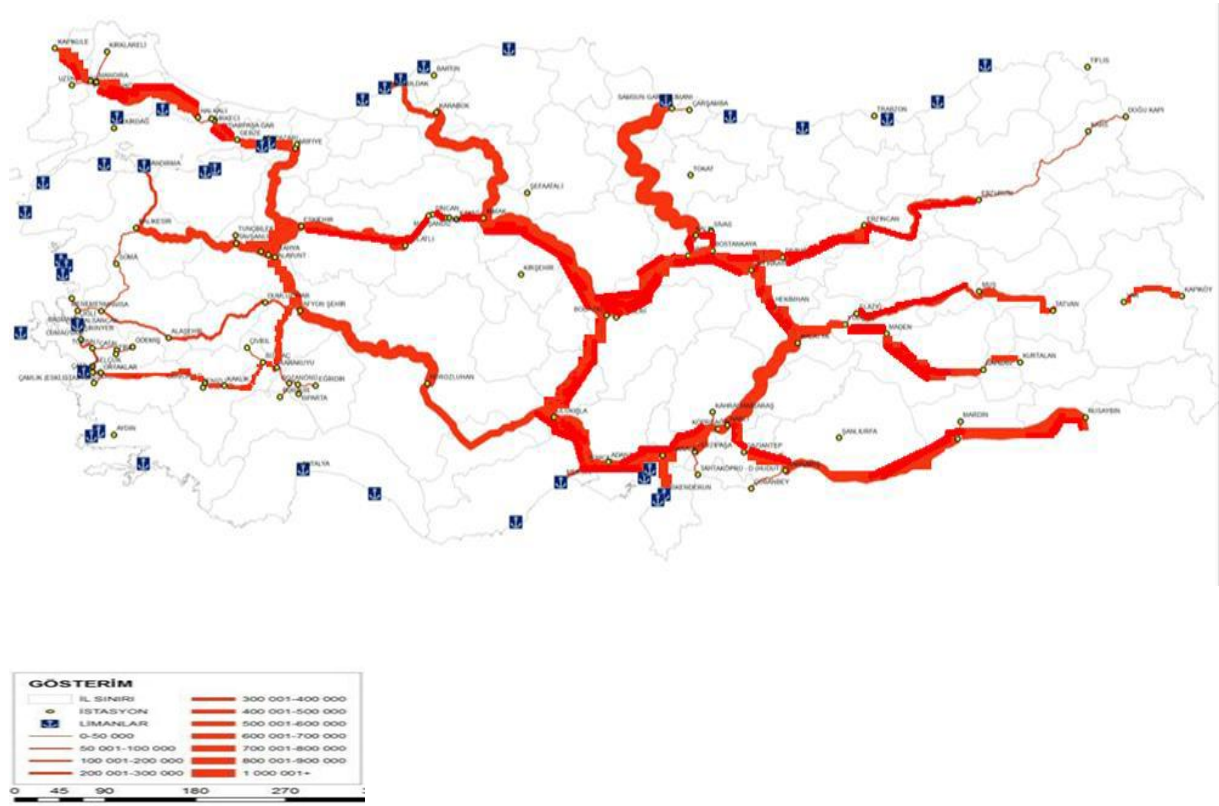
Bu tablo **METODOLOJİ İÇİN ÖRNEK** olarak ve çok sınırlı ve indikatif göstergelerle oluşturulmuştur. Bu yöndeki nihai çalışmanın daha detaylı veriler/göstergeler (örn. üretim ve yük türleri, ticaret akışları) içermesi ve bu bilgilerden hareketle nihai değerlendirme yapılması gereklidir.

| NUTS II Bölgeleri/il Adı | Toplam Dış Ticaret (2013) (Bin Dolar) | OSB Sayısı | Serbest Ticaret Bölgeleri | Boru Hatları | TCDD Lojistik Köyleri | Özel Sektör Lojistik Köyleri | Demiryolu | Havalimanı ⁴⁵ Yanında * ile işaretlenmiş olan havalimanları uluslararasıdır. | Liman | Değerlendirmeler (Bu kolonda belirtilen hususlar metodolojiye örnek olması amacıyla verilmiştir. Değerlendirme yapılan iller belli bir gerekçe ile seçilmemiştir. Gerek iller gerekse değerlendirmeler birincil öneme işaret etmemektedir. Bu çerçevede yapılacak nihai değerlendirme tüm taraflarla birlikte yapılmalıdır.) |
|--------------------------|---------------------------------------|------------|---------------------------|------------------------------------|-----------------------|------------------------------|-----------|---|---------------------------------------|---|
| HAKKARİ | 287.000 | 1 | | | | | | | | |
| VAN | 87.609 | 2 | | | | | | | | |
| MUŞ | 34.903 | 1 | | | | | | | | |
| BİTLİS | 8.818 | 1 | | | Tatvan | | Evet | Hayır | Evet | Tatvan Lojistik Koyu'nun hizmet edeceği lojistik koridorları düşünüldüğünde, hâlihazırda bir dar boğaz olan Van Gölü geçişine alternatif olarak planlanan ve Van Gölü'nün güneyinden geçen kesintisiz yol projesinin hayata geçirilmesi önem taşımaktadır. |
| KASTAMONU | 139.792 | 4 | | | | | | | | |
| ÇANKIRI | 97.500 | 5 | | | | | | | | |
| SİNOP | 43.842 | 2 | | | | | | | | |
| İĞDIR | 141.214 | 1 | | | | | | | | |
| AĞRI | 128.567 | 1 | | Iran (DG giriş) | | | | | | |
| KARS | 5.420 | 1 | | | Kars | | Evet | Evet | Hayır | |
| ARDAHAN | 1.459 | 1 | | Azerbaycan ve Türkmenistan (Giriş) | | | | | | |
| ZONGULDAK | 1.671.654 | 3 | | | | | | | Evet (Filyos Limanı planlanmaktadır) | |
| KARABÜK | 668.128 | 1 | | | | Karabük Lojistik Merkezi | Evet | Hayır | Hayır | |
| BARTIN | 33.580 | 1 | | | | | | | | |

Bu tablo **METODOLOJİ İÇİN ÖRNEK** olarak ve çok sınırlı ve indikatif göstergelerle oluşturulmuştur. Bu yöndeki nihai çalışmanın daha detaylı veriler/göstergeler (örn. üretim ve yük türleri, ticaret akışları) içermesi ve bu bilgilerden hareketle nihai değerlendirme yapılması gereklidir.

| NUTS II Bölgeleri/il Adı | Toplam Dış Ticaret (2013) (Bin Dolar) | OSB Sayısı | Serbest Ticaret Bölgeleri | Boru Hatları | TCDD Lojistik Köyleri | Özel Sektör Lojistik Köyleri | Demiryolu | Havalimanı ⁴⁵ Yanında * ile işaretlenmiş olan havalimanları uluslararasıdır. | Liman | Değerlendirmeler (Bu kolonda belirtilen hususlar metodolojiye örnek olması amacıyla verilmiştir. Değerlendirme yapılan iller belli bir gerekçe ile seçilmemiştir. Gerek iller gerekse değerlendirmeler birincil öneme işaret etmemektedir. Bu çerçevede yapılacak nihai değerlendirme tüm taraflarla birlikte yapılmalıdır.) |
|--------------------------|---------------------------------------|------------|---------------------------|---------------------|-----------------------|------------------------------|-----------|---|-------|---|
| ŞIRNAK | 1.224.069 | 2 | | Irak Giriş (Petrol) | Habur | | Hayır | Evet | Hayır | |
| MARDİN | 1.173.295 | 2 | Mardin Serbest Bölge | | Mardin | | Evet | Evet | Hayır | |
| BATMAN | 125.507 | 1 | | | | | | | | |
| SIİRT | 17.855 | 1 | | | | | | | | |
| KIRŞEHİR | 421.454 | 3 | | | | | | | | |
| NİĞDE | 114.794 | 2 | | | | | | | | |
| AKSARAY | 109.936 | 1 | | | | | | | | |
| NEVŞEHİR | 80.183 | 2 | | | | | | | | |
| KIRIKKALE | 11.387 | 3 | | | | | | | | |
| ERZURUM | 115.447 | 3 | | | Erzurum / Palandöken | | Evet | Evet* | Hayır | |
| ERZİNCAN | 28.150 | 1 | | | | | | | | |
| BAYBURT | 4.426 | 1 | | | | | | | | |
| MALATYA | 398.875 | 4 | | | | | | | | |
| ELAZIĞ | 282.885 | 1 | | | | | | | | |
| BİNGÖL | 11.671 | 1 | | | | | | | | |
| TUNCELİ | 792 | 1 | | | | | | | | |

Gerek Tablo 6’da sunulan lojistik köylerin ve sanayi bölgelerinin ulaştırma modları ile olan bağlantılarına, gerekse Şekil 7’deki demiryolu yük taşımacılığı yoğunluk haritasına bakıldığında, mevcut lojistik merkez planlarına ilişkin bazı değerlendirmelerde bulunmak mümkündür:



Şekil 7: Demiryolu Hatlarına Göre Yük Yoğunluk Haritası (TCDD)⁴⁶

Bu çerçevede;

- Tabloda İzmir, İstanbul, Kocaeli gibi illere yönelik değerlendirmelerde de görüleceği üzere, planlanan lojistik köylerin uzun vadeli bir ticari perspektif ve bütün ulaştırma modları ile entegre bir şekilde planlanması ileride yaşanacak dar boğazları engellemek ve lojistik köylerin tam faydasının görülebilmesi açısından büyük önem taşımaktadır.
- Hem özel sektörün, hem de TCDD'nin planladığı lojistik köylerin sayısı göz önüne alındığında, buldukları bölgenin coğrafi ve ekonomik özellikleri doğrultusunda farklı işlevleri yerine getirmek üzere uzmanlaşmaları fayda sağlayacaktır. Örneğin, iç bölgelerde bulunan ve yüksek dış ticaret hacminin olmadığı lojistik köylerin, yük aktarma merkezi veya demiryolu terminali gibi roller benimseyecek şekilde planlanmaları atıl kapasite oluşumunu engelleyecektir.
- Hem ihracat hem de transit ticaret için Mardin, Kars, Erzurum, Samsun, Van, Edirne gibi illerde söz konusu merkezler ile birlikte Serbest Ticaret Bölgeleri de oluşturmak bu merkezleri ve dolayısıyla Türkiye'yi lojistik açıdan daha cazip hale getirecektir.

⁴⁶ T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, "Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Şurası, Demiryolu Çalışma Grubu Raporu", 2013

3. Fırsatlar

3.1. Türkiye Lojistik Sektörünün Potansiyeli

Gerek geniş bir uluslararası taşıt filosu gerek dinamik bir lojistik sektörüne sahip olması, Türkiye'nin bölgedeki en önemli lojistik merkezlerinden ve transit ülkelerinden birisi olma potansiyelini vurgulamaktadır.

Dünya Bankası 2007 yılından beri, altı farklı kriter çerçevesinde ülkelerin lojistik hizmetler ve altyapı açısından gelişmişlik düzeyini ölçmeyi amaçlayan Lojistik Performans Endeksi'ni (LPI) yayınlamaktadır. Türkiye'nin 2010 yılından itibaren bu altı kriter için aldığı puan Tablo 7'de görülmektedir. Tablo incelendiğinde, Türkiye'nin LPI sıralamasındaki en önemli ilerlemenin "Sevkiyat Takip ve İzleme" kriterinde olduğu görülmektedir. En düşük performans gösterilen kriter ise "Uluslararası Sevkiyatlar" olarak göze çarpmaktadır.

Tablo 7: Lojistik Performans Endeksi-Türkiye (2010, 2012, 2014) ⁴⁷

| Kriter | 2010 | | 2012 | | 2014 | |
|-------------------------------|-------------|-----------|-------------|-----------|-------------|-----------|
| | Puan | Sıra | Puan | Sıra | Puan | Sıra |
| Gümrük Hizmetleri | 2,82 | 46 | 3,16 | 32 | 3,23 | 34 |
| Lojistik Altyapı | 3,08 | 39 | 3,62 | 25 | 3,53 | 27 |
| Uluslararası sevkiyatlar | 3,15 | 44 | 3,38 | 30 | 3,18 | 48 |
| Lojistik kalite ve yetkinliği | 3,23 | 37 | 3,52 | 26 | 3,64 | 22 |
| Sevkiyat takip ve izleme | 3,09 | 56 | 3,54 | 29 | 3,77 | 19 |
| Zamanında teslimat | 3,94 | 31 | 3,87 | 27 | 3,68 | 41 |
| Toplam | 3,22 | 39 | 3,51 | 27 | 3,50 | 30 |

Yine aynı Endeks verileri çerçevesinde Türkiye'nin içinde bulunduğu bölgedeki muhtemel ticaret potansiyeli bağlamında, bölgedeki ülkelerin lojistik sektörlerinin ne kadar hazır olduğuna veya altyapısının nasıl görüldüğüne ilişkin fikir vermesi amacıyla bir karşılaştırma yapılmıştır (Tablo 8). LPI'nın 2014 yılı değerlendirmeleri kapsamında Endeks'in 1. sırasında yer alan Almanya'nın verileri ile Türkiye ve komşu ülkeleri ve son dönemde lojistik sektöründe önemli bir ivme yaşayan Moldova arasında bir değerlendirme imkanı olmaktadır. Bu çerçevede bakıldığında Türkiye'nin lojistik altyapısının da, iyileştirilmesi gereken konular olmakla birlikte, bu jeostratejik konumunu pekiştirme açısından ümit verir olduğu düşünülmektedir.

Tablo 9'da ise Türkiye, LPI'nın bir parçasını oluşturan yerel performans göstergeleri bağlamında bir seri ülke ile karşılaştırılmaktadır. İran ve Bulgaristan coğrafi olarak Türkiye'nin üstlenebileceği lojistik merkez rolünün rakipleri olabilecekleri için seçilmiştir. Malezya, Türkiye'nin de içinde bulunduğu gelir grubundaki en iyi puanı alan ülke, Almanya ise LPI kategorilerinin bütününde birinci konumda olan ülkedir. Lojistik alanında çalışan uzmanların değerlendirmeleri ile oluşan bu çalışma, Türkiye ve diğer seçili ülkelerin yerel lojistik faaliyetlerindeki performanslarını karşılaştırmaya olanak vermektedir.

⁴⁷ World Bank, Logistics Performance Index

Tablo 8: Lojistik Performans Endeksi - Seçili Ülkeler Arasında Karşılaştırma (2007 ve 2014)

| Ülke | Almanya | Türkiye ⁴⁸ | Yunanistan | Ukrayna | Rusya | Polonya | Romanya | Bulgaristan | İran* | Malezya | Moldova |
|--|---------|-----------------------|------------|---------|-------|---------|---------|-------------|-------|---------|---------|
| Lojistik Performans Endeksi(LPI) Sıralaması (2014) | 1 | 30 | 44 | 61 | 90 | 31 | 40 | 47 | 112 | 25 | 94 |
| Lojistik Performans Endeksi(LPI) Sıralaması (2007) | 3 | 34 | 29 | 73 | 99 | 40 | 51 | 55 | 78 | 27 | 106 |
| Lojistik Performans Endeksi(LPI) Puanı | 4,12 | 3,5 | 3,2 | 2,98 | 2,69 | 3,49 | 3,26 | 3,16 | 2,49 | 3,59 | 2,65 |
| Gümrükler Sıralaması | 2 | 34 | 28 | 69 | 133 | 32 | 59 | 64 | 126 | 27 | 98 |
| Gümrükler Puanı | 4,1 | 3,23 | 3,36 | 2,69 | 2,2 | 3,26 | 2,83 | 2,75 | 2,19 | 3,37 | 2,46 |
| Altyapı Sıralaması | 1 | 27 | 42 | 71 | 77 | 46 | 64 | 53 | 100 | 26 | 85 |
| Altyapı Puanı | 4,32 | 3,53 | 3,17 | 2,65 | 2,59 | 3,08 | 2,77 | 2,94 | 2,42 | 3,56 | 2,55 |
| Uluslararası Taşıma Sıralaması | 4 | 48 | 62 | 67 | 102 | 24 | 36 | 37 | 115 | 10 | 52 |
| Uluslararası Taşıma Puanı | 3,74 | 3,18 | 2,97 | 2,95 | 2,64 | 3,46 | 3,32 | 3,31 | 2,49 | 3,64 | 3,14 |
| Lojistik Yeterlik Sıralaması | 3 | 22 | 40 | 72 | 80 | 33 | 43 | 55 | 87 | 32 | 118 |
| Lojistik Yeterlik Puanı | 4,12 | 3,64 | 3,23 | 2,84 | 2,74 | 3,47 | 3,2 | 3 | 2,66 | 3,47 | 2,44 |
| İzleme & Takip Sıralaması | 1 | 19 | 61 | 45 | 79 | 27 | 34 | 76 | 108 | 23 | 131 |
| İzleme & Takip Puanı | 4,17 | 3,77 | 3,03 | 3,2 | 2,85 | 3,54 | 3,39 | 2,88 | 2,49 | 3,58 | 2,35 |
| Zamanlama Sıralaması | 4 | 41 | 54 | 52 | 84 | 15 | 27 | 24 | 138 | 31 | 109 |
| Zamanlama Puanı | 4,36 | 3,68 | 3,5 | 3,51 | 3,14 | 4,13 | 4 | 4,04 | 2,66 | 3,92 | 2,89 |

⁴⁸ 6 Kasım 2014 tarihinde açıklanan 10. Kalkınma Planı (2014-2018) Öncelikli Dönüşüm Programları Taşımacılıktan Lojistiğe Dönüşüm Programı Eylem Planı'nda "Türkiye'nin ihracat, büyüme ve sürdürülebilir kalkınma hedeflerine ulaşılmasında, son yıllarda hızlı bir gelişme gösteren lojistiğin büyüme potansiyelimize katkısının artırılması ve Lojistik Performans Endeksinde ilk 15 ülke arasına girilmesi" amaçlanmaktadır.

* İran'a yönelik 2014 verisi bulunmaması nedeniyle, tabloda yer verilmiş olan veriler 2007 ve 2012 Lojistik Performans Endeksi verileridir.

Tablo 9: Lojistik Performans Endeksi- Yerel Performans Sonuçları Karşılaştırması (2014)

| | Türkiye | Bulgaristan | İran | Almanya | Malezya | Yunanistan | Ukrayna | Rusya | Polonya | Moldova* | Romanya |
|---|---------|-------------|-------|---------|---------|------------|---------|-------|---------|----------|---------|
| Fiziki İnceleme olmaksızın Tahliye Başlangıcı (gün) | 1 | 1 | 3 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 0 | 2 | 1 |
| Fiziki İnceleme ile Tahliye Başlangıcı (gün) | 2 | 1 | 6 | 1 | 2 | 2 | 1 | 3 | 2 | 7 | 2 |
| Fiziki İnceleme (%) | 10,24 | 8,83 | 52,49 | 3,27 | 1,58 | 5,92 | 50 | 16,52 | 1,58 | 35 | 9,21 |
| Çoklu İnceleme (%) | 4,71 | 3,1 | 13,69 | 3,07 | 1 | 2,5 | 35 | 3,05 | 1 | 35 | 1,84 |

* Moldova'ya yönelik 2014 verisi bulunmaması nedeniyle, tabloda 2012 verilerine yer verilmiştir

Artan ticaret, artan miktarda ve değerde malın hareketini gerektirmektedir. Türkiye 80.000'e ulaşan genç araç filosu ile çevre ülkeler arasında en güçlü karayolu taşımacılığı alt yapısına sahip ülkedir. Türkiye'nin dış ticaretinin neredeyse % 40'ı yaklaşık 1.300 şirketten ve 45.000 araçlık filodan oluşan uluslararası karayolu taşımacılığı sektörü ile gerçekleştirilmektedir. Ancak AB üyesi ülkelerin sayısının artması ve çevre ülkelerin karayolu taşımacılığı sektöründe aktif birer oyuncu olarak yer almaları sonucu, Romanya, Bulgaristan, Polonya ve son yıllarda bu faaliyetlere katılan Moldova Türkiye'nin sektördeki başlıca rakipleri olarak ortaya çıkmaktadır. Öte yandan, başta transit olmak üzere, Gümrük Birliği kapsamındaki malların serbest dolaşımını sınırlayan karayolu taşımacılığı izinleri Türkiye için endişe kaynağı oluşturmaya devam etmektedir⁴⁹.

Netice itibarıyla Türkiye'nin altyapı açısından sahip olduğu bu güçlü yön diğer ülkelerin dayattığı çeşitli kısıtlar sebebiyle bir fırsattan ziyade tehdiye dönüşmektedir. Türkiye ile rekabet halindeki bölge ülkeleri kendi filolarına iş hacmi yaratabilmek amacıyla Türk plakalı araçların topraklarından geçiş ve ülkelere yük getirme ve ülkelerinden yük almalarına ciddi kısıtlamalar getirmektedirler. Zorlayıcı yönergelerin yanı sıra, Türk plakalı araçlara uygulanan fahiş geçiş belgesi bedelleri Türk TIR işletmecilerini rakipleri karşısında rekabette dezavantajlı duruma sokmakta, her geçen gün Türk uluslararası karayolu taşımacısının iş payı azalma riski ile karşı karşıya kalmaktadır. Bu kısıtlamalar içerisinde en sık karşılaşılan durum; nakliye

⁴⁹ "Transit geçişlerdeki engeller" VII. Türkiye Sektörel Ekonomi Şurasında Ulaştırma ve Lojistik Meclisi tarafından sunulan Rapor'da önemli ilk 5 konudan biri olarak yer almış ve çözüm önerileri olarak aşağıdaki tedbirlerin alınması talep edilmiştir.

"Çözüm Önerisi:

- 159 DTÖ üyesince kabul edilen Ticaretin Kolaylaştırılması Anlaşması'nın 11. Maddesinde yer alan transit serbestisi ile ilgili hükümlerin eksiksiz ve çekincesiz şekilde uygulanması için girişimde bulunulmalı,
- Türkiye, DTÖ bünyesindeki "Anlaşmazlıkların Halli" mekanizmasını kullanarak kural ihlalinde bulunan ülkeler aleyhine bir panel süreci başlatmalı,
- 1/95 sayılı Ortaklık Konseyi Kararı'nın ulaştırma hizmetlerini de kapsayacak şekilde iletilmesi sağlanmalı,
- AB ile Türkiye arasında kapsamlı bir Ulaşım Anlaşması'nın imzalanması sağlanmalıdır."

işletmecilerinin başta transit olmak üzere almak zorunda oldukları karayolu taşımacılığı izinleri ve vize kısıtlamalarıdır. Karayolu taşımacılığı özelinde AB ülkeleri ve AB üyesi olmayan ülkeler arasındaki anlaşmalar ülkelerin özel yetki alanları içerisinde yer almakta ve iki ülke arasında karşılıklı olarak yürütülmektedir. Türkiye'nin ise her bir AB üye ülkesi ile karayolu taşımacılığını serbestleştirilmesi yönünde çalışması olmuştur. Bu çalışmalar kapsamında, ikili karayolu kotalarının belirlenmesine yönelik yaygın uygulama "karşılıklılık ilkesi"ni içermekle birlikte, karşılıklı verilen izinlerin eşit olmadığı ve tarafların birbirlerine aynı tür izinleri vermediği görülmektedir. Romanya örneğinde olduğu gibi Türkiye karayolu taşımacılığında Romanya'ya çoklu izinler verirken Türk karayolu taşımacıları aynı tür izinleri alamamaktadır⁵⁰.

Halihazırda, uluslararası karayolu taşıma operatörleri karayolu, deniz ve RO-RO taşımacılığını birleştiren çözümler uygulayarak, uluslararası rekabet koşullarına (örneğin AB'ye Türkiye'den yapılan ithalattaki % 138'lik artışa rağmen sektörün son beş yıl içerisinde alınan geçiş izni kotalarında sadece % 50'lik bir artış olmuştur) kendilerini adapte etmişlerdir.

Bu durum çerçevesinde, bölge lojistik pazarında rekabet gücümüzün devam ettirilmesi bir yana, ülkemiz dış ticaretinin taşınmasında yabancı oyunculara pazarın kaptırılması riskinin ortadan kaldırılması amacıyla bütüncül tedbirlerin ivedilikle alınması esastır. Bu amaçla sahip olduğumuz karayolu taşıma filomuzu verimli çalışabileceği alanlara çekerken, dış ticaretimizin taşınmasında demir ve denizyollarına daha fazla ağırlık verecek stratejilerin belirlenmesi elzemdir.

3.2. Türkiye ve Uluslararası Lojistik Üs Olabilme Fırsatı

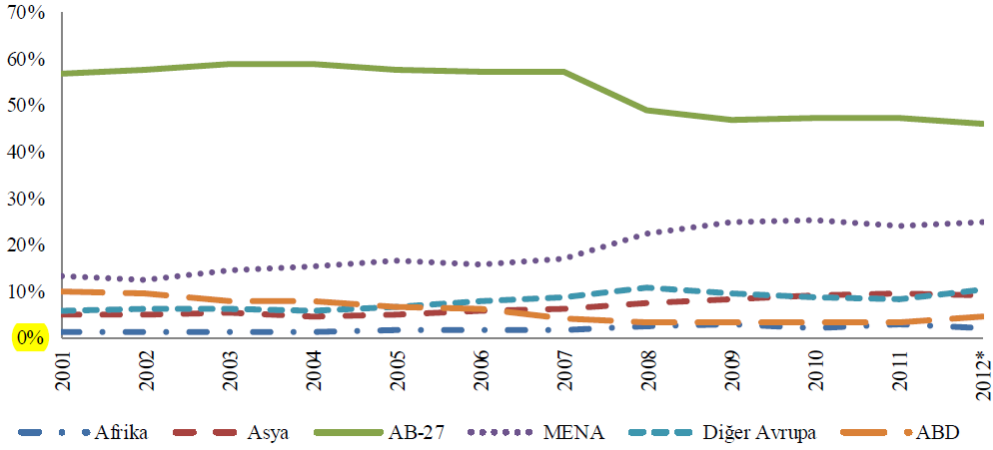
Türkiye, Doğu Avrupa, Orta Asya, Orta Doğu ve Kuzey Afrika'ya kolay erişim imkânı sağlayan avantajlı coğrafi konumu ile dünya ticaretinin % 1.2'sinin gerçekleştiği bölgede bir üs işlevi görebilir. Türkiye'nin mevcut lojistik endüstrisi büyüklüğünün 80-100 milyar ABD doları olduğu tahmin edilmekte ve bu rakamın 2017 yılına kadar 108-140 milyar ABD dolarına ulaşması beklenmektedir⁵¹.

Türkiye, coğrafi konumu, ekonomik gelişmişlik düzeyi ve sanayisinin üretim yapısı açısından bölgede önemli bir oyuncu olmasının yanı sıra hali hazırda ortaya koyduğu ekonomik performanstan daha büyük bir potansiyele sahiptir. Özellikle 1957'de AET'nin kuruluşundan bu yana AB Türkiye için önemli bir ticaret ortağı olmuştur. Ancak 2008 yılında başlayan ve azalmakla birlikte hala sürmekte olan ekonomik kriz AB ile ticaretimiz ivmelenmesini kaybetmiştir. Diğer yandan ekonomik krizden daha az etkilenmesi bakımından Ortadoğu ve gelişmekte olan bir pazar olması nedeniyle Kuzey Afrika bölgeleri, dış ticaret gerçekleştirdiğimiz bölgeler arasında önemli bir noktaya gelmiştir. Türkiye'nin bölgelere göre ihracatını gösteren Şekil 8'de⁵² de görüleceği üzere AB-27'ye gerçekleştirilen ihracatta 2008 yılı ekonomik krizi sonrasında belirgin bir düşüş gözlemlenirken, Ortadoğu ve Kuzey Afrika bölgelerine (MENA) olan ihracatın arttığı görülmektedir. Diğer yandan önemli ihracat pazarları olan ABD ve Asya bölgelerinde benzer bir ivmelenme gözlenmemektedir.

⁵⁰ World Bank, "Evaluation of the EU-Turkey Customs Union", 2014

⁵¹ Türkiye Yatırım ve Destek Ajansı ve Deloitte, "The Logistics Industry in Turkey", 2013

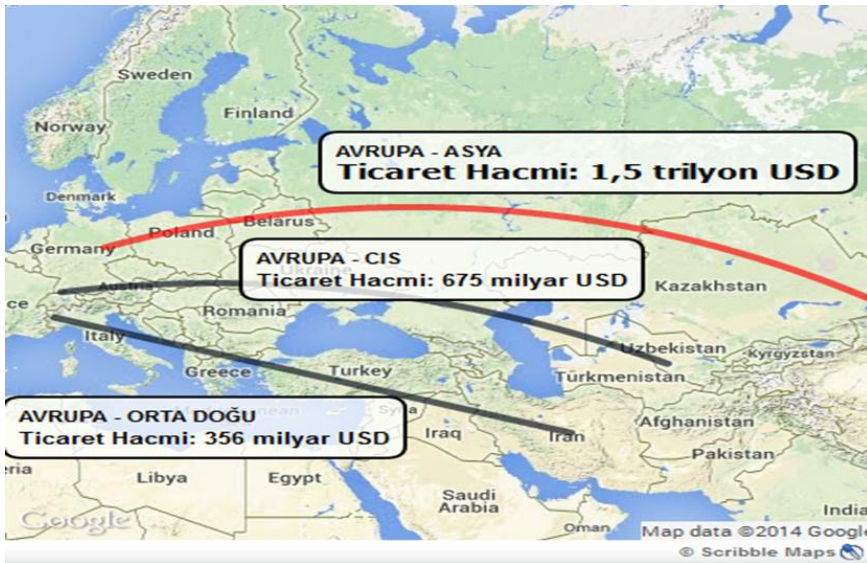
⁵² World Bank, "Evaluation of the EU-Turkey Customs Union", 2014



Şekil 8: Türkiye'nin Bölgelere Göre İhracatı (%)

Geniş bir uluslararası karayolu taşıt filosu ile dinamik bir lojistik sektörüne sahip olması, Türkiye'nin bölgedeki en önemli lojistik merkezlerinden ve transit ülkelerinden birisi haline gelme potansiyelinin güçlü yönleridir. Özellikle sınır komşusu olduğu ülkeler ile gerçekleştirilen ticarete, siyasi konjonktür izin verdiği sürece karayolu taşımacılığı sektörü önemli bir deneyime sahiptir.

Asya kaynaklı yük hacminde son 15 yıldır önemli bir artış gözlemlenmektedir. 2012 yılında Asya'dan Avrupa ve Kuzey Amerika'ya yapılan toplam ticaret hacmi 2,5 trilyon dolara ulaşmıştır (Şekil 9). 21. yüzyılda yaşanan gelişmeler ışığında ekonomik bloklar daha belirginleşirken Çin, Hindistan ve diğer Orta Asya ülkelerinin Avrupa ile olan ticari aktivitelerinin potansiyel taşımacılık hatlarını Türkiye'ye yönlendirmesi beklenebilir. Mevcut durumda Avrupa- Asya yük taşımacılığının ana bölümü deniz yolu ile güneyden Hint Okyanusu-Kızıl Deniz-Süveyş Kanalı ile Akdeniz'e erişim yaparak taşınmakta, az bir kısım ise karadan demiryolu ile taşınmaktadır⁵³.



Şekil 9: Türkiye'nin Yakın Coğrafyasında Ticaret Hacmi ⁵⁴

⁵³ T.C. Kalkınma Bakanlığı, "10. Kalkınma Planı Ulaştırma ve Trafik Güvenliği ÖİK Raporu", 2013

⁵⁴ Dünya Ticaret Örgütü (WTO) – Uluslararası Ticaret Verileri

Türkiye'nin hızla artan dış ticaretini karşılamak ve ülkenin bölgede lojistik üssü olma iddiasını gerçekleştirmek için planlanan çalışmaların uygulamasının öngörülen takvimler içinde sonuçlandırılması son derece önemlidir. Bu bağlamda, Türkiye'nin ulaştırma ağlarının AB ulaştırma ağlarına bağlanması için gereken altyapıyı belirleyen TINA-Türkiye çalışmasında da öncelikli projeler arasında yer alan Çandarlı Konteyner Limanı, Mersin Konteyner Limanı ve Filyos Limanı özel önemi haizdir⁵⁵. Projeleri hazırlanan Filyos/Zonguldak, Çandarlı/İzmir limanlarının devreye girmesi ile de demiryolu-denizyolu bağlantılarının seçeneği artacaktır. Altyapının güçlendirilmesine yönelik yatırım planlamalarının ve kaydedilecek gelişmelerin sektörün bölgedeki rekabet gücüne önemli katkılar sağlayacağı açıktır. Bununla birlikte, projelerin hayata geçirilmesinde yaşanan gecikmeler gerek ülkedeki verimsiz yapıyı doğuran küçük ölçekli dağınık liman yapılanmasının ortaya çıkmasına, gerekse çevre ülkelerin ilerleyen liman yatırımları için denizcilik firmalarıyla bağlantı kurularak ana (hub) liman olma sürecinde öncelik almalarına neden olmaktadır. Bu gelişmeler Türkiye'nin bölgede önemli bir lojistik merkez olma şansını azaltma riski taşımaktadır⁵⁶.

Lojistik hub olma potansiyelimizi en iyi şekilde kullanabilmek için hız, güvenilirlik, servis sıklığı ve maliyet avantajı sağlayabilecek bir ulaştırma ağına ihtiyaç vardır. Bu itibarla, tek bir taşıma moduna bağlı olarak yapılan taşıma türünün yeterli olmadığı görülmektedir. Bu nedenlerle, kombine taşımacılık Türkiye için de gerek hizmet kalitesi gerekse maliyet anlamında avantaj sağlayabilecek bir yük taşıma modu olarak karşımıza çıkmaktadır.

Türkiye kapsamlı ve yüksek kaliteli bir doğu-batı karayolu ağına sahiptir. Ulusal sınırları üzerinden geçen önemli uluslararası ağ ve koridorlar arasında TEM Ağı, BSEC, ECO ve TRACECA Koridorları, Avrasya Ulaştırma Bağlantıları ve Pan-Avrupa Koridoru IV bulunmaktadır.

⁵⁵ 10. Kalkınma Planı Taşımacılıktan Lojistiğe Dönüşüm Programı Eylem Planı'nda Çandarlı Liman Projesinin ilk etabının 2018'de, Filyos Limanının altyapı işlerinin 2018 yılında, Mersin Konteyner Limanı imar planı çalışmalarının 2018 yılında tamamlanması öngörülmektedir. Detaylı bilgi Dönüşüm Programında yer almaktadır.

⁵⁶ T.C. Kalkınma Bakanlığı, "10. Kalkınma Planı Ulaştırma ve Trafik Güvenliği ÖİK Raporu", 2013



Şekil 10: Türkiye ve Yakın Coğrafyasında Ulaştırma Ağ ve Koridorları

Ayrıca, Türkiye'nin AB üyesi olmasıyla, Avrupa ve güney-doğu komşuları arasında karayolu, demiryolu, havayolu ve denizyolu ve boru hattı bağlantılarıyla bir koridor olma rolünün artacağı, bunun yanısıra Türkiye'ye yönelik TEN-T ağının ve ulaştırma koridorlarının belirlenmesi gereği AB Komisyonunun Türkiye'nin üyeliğinin muhtemel etkileri çalışmasında⁵⁷ da not edilmiştir. AB ile sürdürülen üyelik müzakereleri bağlamında 21 No'lu TEN faslı kapsamında gerçekleştirilen TINA⁵⁸ (Transport Infrastructure Needs Assessment) çalışması çıktıları temel alınarak AB'nin yeni TEN-T Rehberine uygun olarak öngörülen Türkiye'nin TEN-T ağı (Comprehensive TEN-T Network for Turkey, 2030) 15,200 km karayolu, 7.610 km demiryolu, 14 liman ve 20 havaalanı içermektedir⁵⁹ (Şekil 11).



Şekil 11: TEN-T Türkiye Ağı

Siyasi değişkenler ve bölgedeki gündemin hatlar üzerindeki etkisi yanısıra taşımacılık sektörünün sürdürülebilirliği açısından esnek programlamalara ihtiyaç göstermesi hususları dikkate alındığında hatlarda çeşitliliği sağlayacak altyapının mevcut olmasını sağlamak, bu amaçla gerekli yatırımları planlamak önemlidir.

⁵⁷ European Commission(c), "Commission Staff Working Document, Issues Arising From Turkey's Membership Perspective, {COM(2004) 656 final}", 2004

⁵⁸ AB'ye katılım süreci çerçevesinde, Türkiye'nin Trans-Avrupa Ulaşım Şebekelerine (TEN-T) eklenmesi amacıyla Ulaşım Altyapı İhtiyaçları Değerlendirmesi (TINA) Çalışması, Mayıs 2007 tarihinde tamamlanmış ve 10 Temmuz 2008 tarihinde Yüksek Planlama Kurulu Kararı ile onaylanmıştır. TINA-Türkiye Çalışması ile Türkiye sınırları içinde AB'nin TEN-T sisteminin Türkiye'ye uzantısı niteliğinde multimodal bir ulaştırma ağının geliştirilmesi amaçlanmıştır. Bu çerçevede, Türkiye bütününe yönelik olarak karayolları, demiryolları, limanlar ve havaalanlarından oluşan bir çekirdek ağ (core network) tanımlanmış ve değerlendirilmesi yapılmıştır. Proje kapsamında oluşturulan trafik tahmin modeli ile 2020 trafik akımlarının tahminleri yapılmış, ayrıca ticaret artışına yönelik tahminler de dikkate alınmıştır. Bunu takiben, söz konusu tahminlere göre oluşturulan çok modlu çekirdek ağ üzerinde çok-kriterli analiz yöntemi uygulanarak, ağı iyileştirecek projeler önceliklendirilmiştir.

⁵⁹ Işık, İ., "Integration of Turkey into the TEN-T Network: A Gateway Between the Continents", Brussels, 2012

3.3. Senaryolar ve Maliyet Karşılaştırması

Farklı taşımacılık modlarının maliyet ve transit süresi bağlamında karşılaştırmaları ulusal taşımacılık noktaları bazında TÜSİAD'ın 2007 yılında yaptığı çalışmasında ayrıntılı bir şekilde etüt edilmiştir⁶⁰. Aşağıdaki tabloda da (Tablo 10) malın ilk çıkış yerinden son varış yerine kadar geçen süreçteki **“toplam lojistik”** maliyetleri içinde **“taşıma maliyetlerinin payı”** ülkelerin gelişmişlik düzeylerine göre yaklaşık yüzde 50-65 arasındadır⁶¹.

Tablo 10: Toplam Lojistik Maliyetleri

| Lojistik Maliyetleri | Oran (%) |
|---|----------|
| Taşıma | 50-65 |
| Envanter ve Malzeme Elleçleme | 20-35 |
| İşletme Yerleşim Tasarımı (depo ve dağıtım merkezlerinin planlanması ve yönetimi) | 10 |
| İletişim ve Bilgi (talep tahminleri, sipariş süreçleri, üretim programlama) | 5 |

Bu bölümde ulusal ve uluslararası taşımacılık da dahil olarak çeşitli kombine taşımacılık mekanizmasının işletildiği senaryolar çalışılmıştır. Bu güzergahlar Türkiye'nin coğrafi konumunun elverdiği hatlar ve ticari hareketlilik göstergeleri temel alınarak gösterge mahiyetinde belirlenmiştir. Çalışmanın başlıca amacı her iş modelinde (kombine ya da direkt) karayolunun maliyet üzerindeki olumsuz etkisini vurgulamaktır. Örneklemler yapılırken mevcut operasyonel olanakların sağladığı faydaların yanı sıra yarattığı kısıtların ortaya çıkarttığı ek maliyetler de göz ardı edilmemiştir.

Halen Türkiye ile Batı, Kuzey ve Doğu yönünde kombine çözümlere destek verebilecek, çalışmakta olan başlıca 10 demiryolu hattı bulunmaktadır. Bu hatların Avrupa'ya yönelik paydaşlarında yerli ve yabancı pek çok özel sermaye şirketi rol alırken, Doğu ve Kuzey yönündeki hatlarda maalesef halen ağırlıklı olarak devlet işletmeleri hizmet vermektedirler. Özel sektörün fiyat ve hizmette yarattığı rekabet beraberinde kaliteyi de getirirken, devlet tekelinin olduğu ya da özel girişimcinin ilgi duymadığı hatlarda hizmet olanaklarında daralma, verimsiz maliyetler ve yetersiz hizmet kalitesi gibi olumsuzluklar ortaya çıkmaktadır. Türkiye-Avrupa güzergâhında 15'e yakın özel sermaye şirketi hizmet yarışı içindeyken, İran yönünde henüz sadece bir özel sermaye şirketi kombine çözümler sunabilmektedir. Kuzey ve Güney yönlerinde ise ne Rusya, ne de Irak güzergâhında henüz bir özel girişimci bulunmamaktadır.

Örneklere görüleceği üzere, demiryolu bağlantılı kombine çözümler ister transit işler olsun, ister direkt ihracat işleri olsun, bütün örneklerde en uygun ton başı navlun maliyetini sunmaktadır. Bu örnekler her coğrafya için uyarlanmalıdır. Demiryolu bağlantılarının yaygın olmadığı, kullanım koşullarının devlet tekellerine bağlı olduğu coğrafyalarda hizmetin tedarik edilmesi mümkün olmadığı gibi, maalesef karayoluna kıyasla daha yüksek maliyetlerle karşılaşabilmektedir. Buradan çıkartılması gereken sonuç, demiryolu bağlantılarının layığıyla kullanılabilirdiği, ölçüğe göre doğru taşıma aracının tercih edildiği yerlerde kombine taşımacılık modunun vazgeçilemeyecek bir tercih olarak değerlendirilmesinin giderek zorunlu olduğudur.

⁶⁰ TÜSİAD(b), “Kurumsal Yapısı, Yasal Çerçevesi ve Göstergeleriyle Ulaştırma Sektörü Raporu”, 2007

⁶¹ Kumuk, C., “Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Durumu”

Senaryo 1:

Çin'den gelen 50 konteyner ve Türkiye'de üretilen 50 konteyner yükün Orta Doğu ve CIS bölgesi içerisinde çeşitli noktalara taşınması:

Çalışmada önemli bir Uzak-Doğu limanı olan Çin Halk Cumhuriyeti'nin Şangay limanından çıkan 2 adet 20'lik konteynerin direkt veya Türkiye üzerinden Tahran'a ulaştırılması ile bu güzergâhlar üzerinde sadece karayolu, denizyolu + karayolu ya da denizyolu + demiryolu + karayolu gibi farklı modeller üzerinde durulmuştur.

| Hat | Taşıma Modu | Fiyat / kg | TT |
|--------------------------------|--------------------|-------------------|-----------|
| Shanghai - Tahran | Denizyolu | € 0,172 | 35 |
| Shanghai - Tahran (Via Körfez) | Intermodal | € 0,117 | 34 |
| Shanghai - Tahran (Via Mersin) | Intermodal | € 0,125 | 32 |
| Shanghai - Tahran (Via Körfez) | Multimodal (Kara) | € 0,199 | 32 |
| Shanghai - Tahran (Via Mersin) | Multimodal (Kara) | € 0,231 | 32 |
| Mersin - Tahran | Intermodal | € 0,058 | 8 |
| Mersin - Tahran | Karayolu | € 0,102 | 6 |
| Derince - Tahran | Intermodal | € 0,063 | 8 |
| Derince - Tahran | Karayolu | € 0,107 | 6 |

Detaylı Maliyet Tablosu

| Hat | Taşıma Modu | Konteyner Tipi | Birim Tonaj | Toplam Tonaj | Birim Fiyat | Adet | Toplam Navlun | Aktarma | Van Gölü Geçişi | Sahlan - Tahran Karayolu | Toplam Taşıma Bedeli | Fiyat / kg | TT |
|-------------------|-------------|-------------------|-------------|--------------|-------------|------|---------------|----------|-----------------|--------------------------|----------------------|----------------|-----------|
| Shanghai - Tahran | Denizyolu | 20'CTN | 21.500 kgs | 43.000 kgs | \$5.000,00 | 2 | € 7.407,41 | | | | | € 0,172 | 35 |
| Shanghai - Körfez | Denizyolu | 20'CTN | 21.500 kgs | 43.000 kgs | \$ 1.400,00 | 2 | € 2.074,07 | | | | | € 0,048 | 26 |
| Derince - Tahran | Intermodal | 20'CTN | 21.500 kgs | 43.000 kgs | € 900,00 | 2 | € 1.800,00 | € 262,22 | € 516,00 | € 400,00 | € 2.978,22 | € 0,069 | 8 |
| Shanghai - Tahran | Intermodal | | | | | | | | | | | € 0,117 | 34 |
| Shanghai - Mersin | Denizyolu | 20'CTN | 21.500 kgs | 43.000 kgs | \$ 1.750,00 | 2 | € 2.592,59 | | | | | € 0,060 | 24 |
| Mersin - Tahran | Intermodal | 20'CTN | 21.500 kgs | 43.000 kgs | € 800,00 | 2 | € 1.600,00 | € 262,22 | € 516,00 | € 400,00 | € 2.778,22 | € 0,065 | 8 |
| Shanghai - Tahran | Intermodal | | | | | | | | | | | € 0,125 | 32 |
| Shanghai – Körfez | Denizyolu | 20'CTN | 21.500 kgs | 43.000 kgs | \$ 1.400,00 | 2 | € 2.074,07 | | | | | € 0,048 | 26 |
| Derince – Tahran | Karayolu | Treyler (Transit) | 21.500 kgs | 43.000 kgs | € 3.111,11 | 2 | € 6.222,22 | € 262,22 | | | € 6.484,44 | € 0,151 | 6 |
| Shanghai - Tahran | Multimodal | | | | | | | | | | | € 0,199 | 32 |
| Shanghai - Körfez | Denizyolu | 20'CTN | 21.500 kgs | 43.000 kgs | \$ 1.400,00 | 2 | € 2.074,07 | | | | | € 0,048 | 26 |
| Mersin - Tahran | Intermodal | Treyler (Transit) | 21.500 kgs | 43.000 kgs | € 3.800,00 | 2 | € 7.600,00 | € 262,22 | | | € 7.862,22 | € 0,183 | 6 |
| Shanghai - Tahran | Multimodal | | | | | | | | | | | € 0,231 | 32 |
| Mersin - Tahran | Intermodal | 20'CTN | 21.500 kgs | 43.000 kgs | € 1.050,00 | 2 | € 2.100,00 | | | € 400,00 | € 2.500,00 | € 0,058 | 8 |
| Mersin - Tahran | Karayolu | Treyler (İhracat) | 21.500 kgs | 43.000 kgs | € 2.100,00 | 2 | € 4.200,00 | € 174,81 | | | € 4.374,81 | € 0,102 | 6 |
| Derince - Tahran | Intermodal | 20'CTN | 21.500 kgs | 43.000 kgs | € 900,00 | 2 | € 1.800,00 | | € 516,00 | € 400,00 | € 2.716,00 | € 0,063 | 8 |
| Derince - Tahran | Karayolu | Treyler (İhracat) | 21.500 kgs | 43.000 kgs | € 2.222,22 | 2 | € 4.444,44 | € 174,81 | | | € 4.619,26 | € 0,107 | 6 |

Senaryo 2:

Çin'den Türkiye'ye (Yılport Limanı) deniz yolu ile ulaştırılacak 40' HQ boyutlarındaki 50 konteyner malın ilk etapta Köseköy'den Orta Avrupa bölgesi içerisinde (Bükreş, Budapeşte, Prag) çeşitli noktalara taşınması,

Türkiye'de üretilen 50 konteyner yükün Köseköy'den Orta Avrupa bölgesi içerisinde (Bükreş, Budapeşte, Prag) çeşitli noktalara taşınması.

Çin- Orta Avrupa:

- Yılport limanında iç aktarma yapılarak Köstence hattına ait konteynerlere malın aktarılması.
- Detaylı beyan veya NCTS ile Yılport'dan Lımaş'a aktarmanın gerçekleştirilmesi.
- Transit aktarmanın gerçekleştirilmesi.
- Yılport – Lımaş 40'HQ konteynerlerin teminatlı araç ile taşınması.
- 50 km.'lik mesafenin karayolu ile geçilmesi.



Sabit Masraflar

- Yılport iç aktarma : € 150,00 per cont.
- Yılport – Lımaş transit taşıma : € 100,00 per cont
- Gümrükleme masrafları : € 100,00 per cont.

Navlun Masrafları

- Lımaş - Budapeşte navlun : € 1800,00 per cont.
- Lımaş – Prag navlun : € 2350,00 per cont
- Lımaş – Bükreş navlun: € 1300,00 per cont.

Türkiye-Orta Avrupa:

Üretim yerinin Gebze olduğu varsayılarak;

- Gebze'de üretilen malların karayolu ile Lımaş limanına getirilmesi.
- Bu noktada demiryoluna ait COC'lara yüklemelerin liman dolum ile yapılması.
- İhracat beyannamesinin cut-off tarihinden önce beyan edilmesi ve Lımaş'dan Köstence'ye kalkan gemiye konteynerlerin yüklenmesi.
- Köstence'den Budapeşte-Prag-Bükreş ihracatlarının demiryolu ile gerçekleştirilmesi.

Sabit Masraflar

- Gebze – Lımaş iç taşıma : € 100,00
- Gümrükleme hizmetleri : € 100,00

Navlun Masrafları

- Üretim tesisi – Bükreş : € 1.300,00
- Üretim tesisi - Budapeşte : € 1.800,00
- Üretim tesisi – Prag : € 2.350,00

Senaryo 3:

- 100 konteyner yükün Çin'den Mersin limanına getirilmesi, buradan Gaziantep ve Kayseri'ye aktarılması.

| Şangay-Mersin-Gaziantep/Kayseri | | |
|--|-------------|-------------|
| Dara dahil 26 tona kadar 1x40'cntr içindir | | |
| Rakamlar USD cinsindedir | | |
| | Gaziantep | Kayseri |
| Deniz Navlunu | 2250 | 2250 |
| Lokal masraflar | 250 | 250 |
| Mersin'den dolu demiryolu ile taşıma | 435 | 435 |
| Boş geri taşıma | 120 | 120 |
| Toplam | 3055 | 3055 |
| | | |
| Karayolu ile olursa | 570 | 570 |
| Karayolu ile toplam maliyet | 3070 | 3070 |
| | | |
| Yurtiçi yük ön taşıma (Mersin Bölge) | 100 | 100 |
| Yurtiçi yük taşıma maliyeti | 655 | 655 |

4. Değerlendirme

Türkiye’de kombine taşımacılığının önünde çok önemli fırsatlar olduğu tespit edildiği gibi, iyileştirme gerektiren alanların ve hızlandırılması gereken süreçlerin de olduğu görülmektedir.

500 milyar dolar ihracat hedefini gerçekleştirmek için karayolu odaklı çözümlerden ve yolcu taşımacılığı odaklı demiryolu hedeflerinden, **güçlü demiryolu altyapısına ve kombine taşımacılık vizyonuna süratle geçilmesi** bir gerekliliktir.

Bu süreçte titizlikle takip edilmesi gereken konunun, **tedbirlerin eş zamanlı ve bütüncül bir şekilde hayata geçirilmesini mümkün kılacak planlamanın yapılması** olduğuna inanılmaktadır.

Tablo 11’de çeşitli politika belgeleri temelinde ve taşımacılık modlarının sadece intermodal taşımacılıkla doğrudan bağlantısı olduğu düşünülen unsurlarına yönelik bir karşılaştırma yapılmaktadır. Tablo, çeşitli çalışmalar ve belgelerde tariflenen ihtiyaç ve beklentileri genel bir çerçevede ortaya koymakta; bu hususların karşılanmasına yönelik ilgili politika belgelerinde öngörülen tedbirleri göstermektedir. Bu itibarla anılan tablodaki bilgiler kombine taşımacılığa ilişkin planlamaların çerçevesine ve amaca ne kadar hizmet edeceğine ilişkin bir değerlendirme yapmaya olanak sağlamaktadır.

Kombine taşımacılığın lojistik sektöründe gerçek potansiyeli ile yer bulması için gerekli unsurlara esasen birçok belgede yer verildiği tespit edilmektedir. Ancak bu **eylemlerin rasyonel bir takvimle ve net bir çerçevede ortaya konması** gereği de görülmektedir.

Kombine taşımacılığın içinde bulunduğumuz yapılanma sürecinde piyasa oyuncuları açısından öngörülebilirliğin sağlanması için dikkat edilmesi gereken bir diğer husus ise söz konusu belgelerde yer alan eylemlerdeki kombine taşımacılık vurgusunun birbirleriyle tutarlılık gösterecek bir şekilde yapılmasıdır. Örneğin, AB Bakanlığı tarafından yayınlanmış olan “Avrupa Birliği’ne Katılım için Ulusal Eylem Planında (I. Aşama- Kasım 2014-Haziran 2015)”, Kombine Yük Taşımacılığı Yönetmeliği’ ve Türkiye Kombine Taşımacılık Strateji Belgesi’nin 2014 yılı sonuna kadar yayımlanacağı belirtilmişken, söz konusu eylem planından kısa bir süre sonra kamuoyu ile paylaşılmış olan 10. Kalkınma Planı “Taşımacılıktan Lojistiğe Dönüşüm Programı Eylem Planı”, bu yönetmeliğe ve strateji belgesine, lojistik sektörü açısından son derece ilgili ve Kalkınma Planında kombine taşımacılığın geliştirilmesi hedeflenmesine rağmen, eylem maddelerinde belirtilen mevzuat arasında yer vermemektedir.

Gerek politika belgelerinde ele alınış şekli (örneğin Orta Vadeli Program) gerek kamu bütçesinde ilgili kalemlerde artan payı değerlendirildiğinde kombine taşımacılık konusunun ülkemiz gündeminde önümüzdeki dönemde öncelikli bir yer alacağı beklenmektedir. Ancak bu çalışmanın en önemli bulgusu doğrudan ve dolaylı **ilgili çalışmalar arasında senkronizasyonun yetersiz, işbirliğinin etkili bir şekilde işletilemiyor olmasıdır**. “Taşımacılıktan Lojistiğe Dönüşüm Programı Eylem Planı”nda belirtildiği üzere oluşturulması planlanan Lojistik Koordinasyon Kurulu ihtiyaç duyulan söz konusu koordinasyon ve senkronizasyonun sağlanmasına yönelik önemli bir adım olarak değerlendirilmektedir. Lojistik mevzuatı hazırlamakla görevli Kurulun, söz konusu mevzuatın hazırlanması sürecinde

kombine taşımacılığın geliştirilmesine yönelik bir perspektif benimsemesi bu nedenle büyük önem taşımaktadır.

Çeşitli politika belgeleri ve çalışma dokümanlarında münferit master planlara (Ulaştırma Master Planı, Lojistik Master Planı gibi) referanslar yapılmaktadır. Hazırlanacak Master Plan(lar)ın tüm modları kombine taşımacılık perspektifini gözeterek ele alan bir yaklaşımla hazırlanmış olması hedeflenen noktaya ulaşılmasına hizmet edebilecektir. Bu kapsamda asıl önemli olan hususun, **kombine taşımacılığı merkeze koyan, eylemlerin net, birbirini tamamlayıcı, bütüncül ve zamanlama açısından senkronize bir şekilde tanımlanması** olduğu düşünülmektedir.

Öte yandan, **Lojistik Master Planı'nın, ulaştırma türleri ve koridorları, lojistik merkezler ve diğer lojistik faaliyetlerle bütüncül bir şekilde hazırlanması** gerekmektedir. Bu kapsamda öncelikle **ulaştırma alternatiflerini gösteren ulaştırma koridor haritalarının politikaların merkezine oturtulması** ve örneğin lojistik merkezler için yer seçimi gibi, yatırım kararlarını doğrudan etkileyen süreçler açısından da belirleyici olması kaynak optimizasyonu açısından da önemlidir. Bu kapsamda öncelikle ulaştırma koridor haritalarına yönelik çalışmanın sonlandırılması özel önem gerektirmektedir.

Tablo 11: Kombine Taşımacılıkla İlgili Beklentiler ile Strateji ve Politika Belgelerindeki Kombine Taşımacılıkla İlgili Tedbirlerin Karşılaştırılması⁶²

| Kombine taşımacılığın gelişmesi açısından öncelikli konular ⁶³ | Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi Hedef 2023 & 11. Ulaştırma Şurası | Ulaştırma Stratejik Planı (2014-2018) | Kalkınma Planı (KP) & Orta Vadeli Program (2015-2017) | Kalkınma Planı-Öncelikli Dönüşüm Programı 2014-2018 "Taşımacılıktan Lojistiğe Dönüşüm" | Sanayi Strateji Belgesi (SS) (2011-2014) Ve YOİKK ⁶⁴ (2014-2015) | İklim Değişikliği Eylem Planı (2011-2023) | Enerji Verimliliği Strateji Belgesi (2012-2023) ⁶⁵ |
|---|--|--|---|---|---|--|---|
| | Lojistik sektörünün 2023 yılına kadar yıllık büyüme hızının ortalama % 10-15'e ve sektör harcamalarının ise GSMH'nin %10-12'sine ulaşabileceği tahmin edilmektedir. Kombine taşımacılığa yönelik esnek altyapıların ülkemize uyarlanması, ülkemizi tercih edilen "ulaştırma hub"ı haline getirecektir. | <p>STRATEJİK AMAÇ 1. Ulaştırma, denizcilik ve haberleşme altyapı ve hizmetlerini ticari, ekonomik, sosyal ihtiyaçları karşılayacak şekilde gerçekleştirmek ve yaygınlaştırmak üzere, dengeli ve teknolojik yeniliklere uygun politikalar oluşturmak ve planlamak.</p> <p>STRATEJİK AMAÇ 2. Can ve mal güvenliğinin en üst seviyede sağlandığı, ekolojik dengeyi gözeten, sürdürülebilir, kesintisiz ulaştırma ve haberleşme sistemlerine kavuşmak için daha etkin düzenleme, uygulama ve denetimleri hayata geçirmek.</p> <p>STRATEJİK AMAÇ 3. Ülke kaynaklarını en rasyonel şekilde kullanarak, daha kaliteli, ucuz, hızlı ve güvenli hizmet sunabilmek için ulaştırma, denizcilik ve haberleşme altyapılarını geliştirmek ve yaygınlaştırmak.</p> | <p>OVP # 102. Kombine ve intermodal taşımacılığı geliştirecek, tedarik zinciri yönetiminde optimizasyonu sağlayacak, ülkemizi uluslararası ticarete tercih edilir bölgesel bir lojistik üs haline getirecek Lojistik Master Planı hazırlanacak ve lojistikte strateji ve kurumsal yapılanma oluşturulacaktır.</p> <p>OVP # 127. Kamu yatırım ödenekleri özel sektörün üretken faaliyetlerini destekleyecek nitelikteki altyapı yatırımlarına yönlendirilecek, bu kapsamda, demiryolu, liman, lojistik merkezi gibi alanlara özel önem verilecektir.</p> <p>OVP # 200. Önemli üretim ve tüketim bölgelerinde bölgesel ve küresel ihtiyaçlara cevap verebilecek, ülkemizin ana ihracat sektörlerinin rekabet gücünü destekleyecek lojistik merkezler oluşturulacaktır.</p> | <p>#18 Taşımacılıktan Lojistiğe Dönüşüm</p> <p>Program Hedefleri</p> <ul style="list-style-type: none"> Türkiye'nin lojistikteki uluslararası konumunun güçlendirilmesi Sanayi ürünlerinin toplam maliyeti içindeki lojistik maliyetin yükünün azaltılması Nihai ürünlerin tüketim pazarlarına ulaşım süresinin kısaltılması | | HEDEF U1.1. 2023 yılı itibarıyla demiryollarının yük taşımacılığında (2009 yılında %5 olan) payının %15'e, yolcu taşımacılığında (2009 yılında %2 olan) payının %10'a çıkarılması | SA-05: Motorlu taşıtların birim fosil yakıt tüketimini azaltmak, yük ve yolcu taşımacılığında demiryollarının ve şehir içinde toplu taşımanın payını artırmak ve şehir içi ulaşım da gereksiz yakıt sarfiyatını önlemek ve çevreye zararlı emisyonlarını düşürmek. |
| ALTYAPININ İYİLEŞTİRİLMESİ | | | | | | | |
| • Demiryolu taşımacılığında | Demiryolu Taşımacılığı 2023 | | KP # 829 ⁶⁶ .Türkiye'nin lojistikte | 4. Bileşen: Büyük Ulaştırma | | Eylem Alanı | |

⁶² Tabloda, ilgili belgelerde yer alan taşımacılık modlarının sadece kombine taşımacılıkla doğrudan ilgili unsurlarına yer verilmiştir.

⁶³ Yararlanılan kaynaklar: TİM; OECD; TÜSİAD(a); Deveci A., Çavuşoğlu D.

⁶⁴ YOİKK 2014-2015 Eylem Planı, Altyapı Teknik Komitesi, Ulaştırma ve Lojistik ile İlgili Eylem Maddeleri

⁶⁵ İlgili eylemlerin tamamlanma süresi "Belgenin yayım tarihinden itibaren yirmidört (24) ay içinde ilgili kanunlarda değişiklik yapılmasına dair kanun tasarısı hazırlıkları ve yürürlükteki kanunlar çerçevesinde yapılabilecek ikincil mevzuat düzenlemeleri yapılacaktır." şeklinde ifade edilmektedir.

| Kombine taşımacılığın gelişmesi açısından öncelikli konular ⁶³ | Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi Hedef 2023 & 11. Ulaştırma Şurası | Ulaştırma Stratejik Planı (2014-2018) | Kalkınma Planı (KP) & Orta Vadeli Program (2015-2017) | Kalkınma Planı-Öncelikli Dönüşüm Programı 2014-2018 "Taşımacılıktan Lojistiğe Dönüşüm" | Sanayi Strateji Belgesi (SS) (2011-2014) Ve YOİKK ⁶⁴ (2014-2015) | İklim Değişikliği Eylem Planı (2011-2023) | Enerji Verimliliği Strateji Belgesi (2012-2023) ⁶⁵ |
|---|---|---|---|--|---|---|---|
| <p>altyapı eksikliğinin (teknoloji, elektrikli hatlar, vagon ve lokomotif sayısı ve kapasitesi) giderilmesi; yük tipine uygun taşıma altyapısının dikkate alınması; ithalatçı ve ihracatçı firmaların istedikleri zaman ve sayıda lokomotif ve vagon bulmalarının sağlanması özellikle demiryolu taşımacılığının ithalatçı ve ihracatçı firmalar açısından cazip hale gelmesi için ciddi önemdedir.</p> <ul style="list-style-type: none"> Demiryolu taşımacılığında mevcut altyapı ve ekipmanlar ile sistemler eskimiş ve yıpranmıştır. (TCDD verilerine göre rayların % 40'ı, ana hat lokomotiflerin % 82'si 20 yaşın üstündedir.) Bu nedenle, yapılan seferlerde düzensizlik, tahmin dışı gecikmeler, yeterli vagon bulamama gibi sonuçlar ortaya çıkmaktadır. Bir sınır kapısından diğerine olan 2000 km mesafeye rağmen Türkiye'de ulusal taşımacılıkta demiryolları ile konteynerler, "swap body" ya da yarı römork gibi kombine taşımacılık üniteleri yeterince taşınmamaktadır. | <p>Hedefleri</p> <ul style="list-style-type: none"> Mevcut hatların yenilenmesinin tamamlanması, 3.500 Km YHT hattının inşasını tamamlayarak, YHT hatlarının 4.500 km'ye çıkartılması, Yeni hızlı demiryolu yaparak ve mevcut hattı çift hatlı hale getirerek 8.500 km yeni hızlı demiryolu hattı yapılması, 2023 yılına kadar 1.000 km konvansiyonel demiryolunun yapılması Mevcut araçların hızlı tren hatlarına uygun hale getirilmesi Demiryolu taşımacılık payının yükte % 15'e çıkarılması, Tüm birimlerde planlı bakımın geliştirilmesi. <p>Demiryolu Taşımacılığı 2035 Vizyonu</p> <ul style="list-style-type: none"> 2023-2035 yılları arasında 6.000 km daha hızlı demiryolu yaparak demiryolu ağımızın 31.000 km'ye çıkartılması, Demiryolu yük taşımacılığında % 20'ye ulaşılması. | | <p>bölgesel bir üs olması sağlanarak; lojistik maliyetin düşürülmesi, ticaretin geliştirilmesi ve rekabet gücünün artırılması temel amaçtır. Lojistikte ulaştırma, depolama, envanter yönetimi ve gümrükleme alt maliyetleri göz önünde bulundurularak, transit taşıma süresinin kısaltılması, hasarsız teslim oranının yükseltilmesi, güvenilirlik ve hız unsurları öne çıkarılarak müşteri hizmet düzeyinin artırılması hedeflenmektedir.</p> <p>KP # 842⁶⁷.Hızlı tren ağı; Ankara merkez olmak üzere İstanbul-Ankara-Sivas, Ankara-Afyonkarahisar-İzmir, Ankara-Konya ve İstanbul-Eskişehir-Antalya koridorlarından oluşmaktadır. Plan dönemi sonuna kadar 393 km uzunluğundaki Ankara-Sivas ve 167 km uzunluğundaki Ankara (Polatlı)-Afyonkarahisar hızlı tren hatları işletmeye açılacaktır.</p> <p>KP # 843.Trafik yoğunluğuna bağlı olarak belirlenen öncelik sırasına göre mevcut tek hatlı demiryolları çift hatlı hale getirilecektir. Ayrıca şebekenin ihtiyaç duyduğu sinyalizasyon ve elektrifikasyon yatırımları hızlandırılacaktır.</p> | <p>Altyapı Yatırımlarının Tamamlanması Politika 6: Mevcut konvansiyonel hatlarda eksik olan elektrifikasyon ve sinyalizasyon sistemlerinin tamamlanması (Detaylı bilgi Dönüşüm Programında yer almaktadır)</p> | | <p>U1.1.1. Demiryolu altyapısının ve üst yapısının geliştirilmesi U1.1.1.1. Mevcut demiryolu ağının yenilenerek standartlarının yükseltilmesi, elektrifikasyon ve sinyalizasyonunun yapılması (2011-2023) U1.1.1.2. 2023 yılına kadar 10.000 km hızlı tren demiryolu hattının ve 5.000 km konvansiyonel demiryolu hattının inşa edilmesi (2011-2023) U1.1.1.3. TINA çalışmasında belirlenen çekirdek ağ "uzantıları"na ilişkin fizibilite çalışmalarının yapılması (2012-2014) U1.1.1.4. Mevcut çeken ve çekilen araç parkının Yenilenmesi (2011-2023)</p> | |
| <ul style="list-style-type: none"> Deniz ulaştırmasının diğer modlarla etkili düzeyde | <p>Kombine (İntermodal) Taşımacılık 2035 Vizyonu</p> | <p>Hedef 3.1. Kombine taşımacılığı</p> | <p>KP # 830.Yük ve yolcu ulaştırma hizmetlerinin etkin, verimli,</p> | <p>4. Bileşen: Büyük Ulaştırma Altyapı Yatırımlarının</p> | <p>SS #51 Limanların geri</p> | <p>Eylem Alanı U1.1.2.</p> | |

⁶⁶ 2014 Yılı Programında bu politika çerçevesinde kombine taşımacılığa hizmet edecek bir tedbir yer almaktadır. "Mevcut karayolu altyapısının iyileştirilmesine yönelik çalışmalar kapsamında 1.075 km bölünmüş yol yapılacaktır."

⁶⁷ 2014 Yılı Programında bu politika çerçevesinde kombine taşımacılığa hizmet edecek bir tedbir yer almaktadır. "Ankara merkez olmak üzere hızlı tren çekirdek ağı oluşturulacaktır."

| Kombine taşımacılığın gelişmesi açısından öncelikli konular ⁶³ | Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi Hedef 2023 & 11. Ulaştırma Şurası | Ulaştırma Stratejik Planı (2014-2018) | Kalkınma Planı (KP) & Orta Vadeli Program (2015-2017) | Kalkınma Planı-Öncelikli Dönüşüm Programı 2014-2018 “Taşımacılıktan Lojistiğe Dönüşüm” | Sanayi Strateji Belgesi (SS) (2011-2014) Ve YOİKK ⁶⁴ (2014-2015) | İklim Değişikliği Eylem Planı (2011-2023) | Enerji Verimliliği Strateji Belgesi (2012-2023) ⁶⁵ |
|---|--|--|--|---|---|--|---|
| <p>entegrasyonunun gerek altyapı iyileştirmesi gerekse bağlantı hatları ile sağlanması önemlidir.</p> <ul style="list-style-type: none"> Türkiye’de özellikle özel sektör tarafından işletilenler olmak üzere limanlar ile demiryollarının bağlantıları zayıftır. (Örn. Almanya’da Hamburg Liman tren istasyonunda 300 km uzunluğunda demiryolu bulunurken Türkiye’de 17 limandaki toplam demiryolu ağı sadece 84 km’dir. Ülkemiz konteyner trafiğinde % 77 paya sahip özel limanların demiryolu bağlantısı olmaması maliyet avantajından yararlanılmasında bir engeldir. Elleçlenen konteyner ve genel kargonun % 60’lık bölümü Marmara bölgesinde olmasına rağmen Derince ve Bandırma limanları dışında bölgede demiryolu bağlantısı olan liman yoktur. Bunlara ilave olarak Mersin, Bandırma, Samsun ve İskenderun limanlarından denizyolu + demiryolu bağlantılı kombine taşımacılık yapılmaktadır.) Mevcut kabotajda veya uluslararası seferlere hizmet veren ve yolcu/Ro-Ro taşımacılığının yapıldığı | <ul style="list-style-type: none"> Taşıma modları arasındaki dengeli dağılımın gerçekleşmesi, İntermodal taşımacılığa uygun limanların, master planlar çerçevesinde öngörülen yatırımlarının gerçekleştirilerek diğer ulaşım modlarıyla entegrasyonunun sağlanması, <p>Demiryolu Taşımacılığı 2023 Hedefleri</p> <ul style="list-style-type: none"> Yük potansiyeli bulunan yük merkezleri, fabrika, sanayi, OSB ile limanlara iltisak hattı bağlantısının yaygınlaştırılmasının sağlanması. <p>Denizcilik Sektörü 2023 Hedefleri</p> <ul style="list-style-type: none"> Yeterli ölçekteki limanlarımızın ve Ro-Ro terminallerinin demiryolu ağına bağlanması, Tüm limanlarımızın ulusal karayolu ağına münhasır, modern yollarla bağlanması, Akdeniz, Ege, Marmara ve Karadeniz sahillerimizde her bölgede en az bir adet ana liman tesis edilmesi (Mersin, Çandarlı, Filyos), Konteyner taşımacılığındaki liman altyapısının, 2023 yılında 32 milyon TEU elleçleyecek kapasiteye çıkarılması, 2023 yılında dünyanın en büyük 20 konteyner limanı içinde bir Türk limanının, Akdeniz ve Karadeniz limanları içinde ilk 10 içinde en az 4 Türk limanının yer alması, Konteyner transit taşıma oranının toplam içindeki %20’lik payının %30 seviyesine çıkartılması, | <p>geliştirmek.</p> <ul style="list-style-type: none"> Ege Bölgesi’nde büyük ölçekli bir depolama ve aktarma merkezinin kurulması Karasu Limanı ve Adapazarı Sanayi Tesislerinin demiryolu bağlantısı ile ana arterlere bağlanması, istasyon tesislerinin inşa edilmesi Ülkemizin konteyner liman kapasitesini arttırmak için Kuzey Ege (Çandarlı) Limanının I. Etaplık 4.000.000 TEU kapasiteli bölümünün üstyapı ve altyapısının tamamlanarak 2018 yılında işletmeye açılması Filyos Limanının yapımına başlanması Mersin Konteyner Limanının yapımına başlanması İstanbul Boğazı karayolu tüp geçişinin (Avrasya Tüneli) tamamlanması Nemrut Körfezi’ni ve sanayi tesislerini ulusal demiryolu ağına bağlamaya yönelik olarak 26 km çift hat, 12 km tek hat demiryolu inşaatı ile Menemen-Aliağa demiryolunun bağlanması. | <p>ekonomik, çevreye duyarlı, emniyetli bir şekilde sağlanması; yük taşımacılığında, kombine taşımacılık uygulamalarının geliştirilerek demiryolu ve denizyolunun paylarının artırılması, kalitenin ve güvenliğin yükseltilmesi ve ulaştırma planlamasında koridor yaklaşımına geçilmesi esastır.</p> <p>KP # 849⁶⁸.Türkiye’nin ihracat hedefine ulaşabilmesini teminen, yapılan planlamalar doğrultusunda doğru yer, zaman ve ölçekte liman kapasiteleri hayata geçirilecek, limanların demiryolu ve karayolu bağlantıları tamamlanacaktır. Çandarlı Konteyner Limanı tamamlanacak, Mersin Konteyner Limanı ve Filyos Limanının yapımına başlanacaktır.</p> | <p>Tamamlanması</p> <ul style="list-style-type: none"> Politika 1: Çandarlı Konteyner Limanının yürütülmesi, Mersin Konteyner Limanı ve Filyos Limanının yapımına başlanması Politika 2: Ana limanların karayolu ve demiryolu bağlantıları ve sınır kapılarına bağlantı yapan koridorlarda karayolu yatırımlarının tamamlanması (Öngörülen yatırımlar bağlamında detaylı bilgi Dönüşüm Programında yer almaktadır) | <p>sahasında demiryolu aktarım terminalleri veya karada konteyner terminalleri kurularak demiryolu taşımacılık anlayışından lojistik taşımacılık anlayışına geçilecektir.</p> <p>YOİKK #7 Demiryollarının sanayi bölgelerine ve OSB’lere bağlantısının sağlanması için hazırlanan eylem planının uygulamaya konulması.</p> | <p>Kombine taşımacılık geliştirilerek demiryollarının yolcu ve yük taşımacılığındaki rolünün etkinleştirilmesi</p> <p>U1.1.2.3.Yeni demiryolu yatırım projelerinin; havayolu, limanlar ve karayolları ile birbirlerini tamamlayacak şekilde planlanması (2014-2023)</p> <p>Eylem Alanı U1.2.3. Kombine taşımacılık anlayışı doğrultusunda denizyolu altyapısının geliştirilerek diğer ulaşım türleriyle entegre edilmesi</p> <p>U1.2.3.1. Kombine ve intermodal taşımacılık altyapısının kurulması ve modlar arası aktarma terminallerinin oluşturulması (2015-2023)</p> | |

⁶⁸ 2014 Yılı Programında bu politika çerçevesinde kombine taşımacılığa hizmet edecek bir tedbir yer almaktadır. “Limanların geri sahasında demiryolu aktarım terminalleri veya karada konteyner terminalleri kurularak, demiryolu taşımacılık anlayışından lojistik taşımacılık anlayışına geçilecek ve organize sanayi bölgelerine, büyük fabrikalara ve limanlara özel sektör katkısıyla bağlantı hatları yapılacaktır.”

| Kombine taşımacılığın gelişmesi açısından öncelikli konular ⁶³ | Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi Hedef 2023 & 11. Ulaştırma Şurası | Ulaştırma Stratejik Planı (2014-2018) | Kalkınma Planı (KP) & Orta Vadeli Program (2015-2017) | Kalkınma Planı-Öncelikli Dönüşüm Programı 2014-2018 "Taşımacılıktan Lojistiğe Dönüşüm" | Sanayi Strateji Belgesi (SS) (2011-2014) Ve YOİKK ⁶⁴ (2014-2015) | İklim Değişikliği Eylem Planı (2011-2023) | Enerji Verimliliği Strateji Belgesi (2012-2023) ⁶⁵ |
|--|---|---------------------------------------|---|---|---|---|---|
| iskele ve limanlarının geri saha yol ve araç park bağlantıları açısından öncelikle ele alınması gerekmektedir. | <ul style="list-style-type: none"> • Türk limanlarında elleçlenen kabotaj yüklerinde % 2 olan konteyner elleçleme oranının %15'e, % 13 olan toplam kabotaj yüklerinin % 20'ye çıkartılması, • Genel ve kuru dökme yükteki liman altyapısının, 2023 yılında 500 milyon ton elleçleyecek kapasiteye çıkarılması, • Sıvı dökme yükteki liman altyapısının, 2023 yılında 180 milyon ton elleçleyecek kapasiteye çıkarılması, • Marmara denizinde kuzey-güney, doğu-batı ulaşımları için modern, fonksiyonel ve intermodal taşımacılığa uygun, 2 veya 3 katlı araç yükleme tahliye imkanları olan Ro- Ro terminalleri inşa edilmesi, • Mümkün olan limanlarda, kullanım amaçlarına göre rıhtım ve iskele derinliklerinin ve boylarının en büyük gemileri kabul edebilecek seviyeye getirilmesi, • Yurt içi genel taşımaldaki deniz payının % 4'den % 10 oranına çıkarılması, • Liman ekipman yatırımlarının yenilenerek ve artırılarak mevcut limanlarımızın elleçleme, transfer ve depolama kapasitesinin iki katına çıkartılması. <p>Kombine (İntermodal) Taşımacılık için 2023 Hedefleri</p> <ul style="list-style-type: none"> • İntermodal taşımacılığın geliştirilmesi, ulusal ve uluslararası çevredekayolu-denizyolu, demiryolu-denizyolu, karayolu-demiryolu kombinasyonunun sağlanmasına yönelik uluslararası standartlara uygun altyapının oluşturulması, • İntermodal taşımacılığa uygun | | | | | | |

| Kombine taşımacılığın gelişmesi açısından öncelikli konular ⁶³ | Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi Hedef 2023 & 11. Ulaştırma Şurası | Ulaştırma Stratejik Planı (2014-2018) | Kalkınma Planı (KP) & Orta Vadeli Program (2015-2017) | Kalkınma Planı-Öncelikli Dönüşüm Programı 2014-2018 "Taşımacılıktan Lojistiğe Dönüşüm" | Sanayi Strateji Belgesi (SS) (2011-2014) Ve YOİKK ⁶⁴ (2014-2015) | İklim Değişikliği Eylem Planı (2011-2023) | Enerji Verimliliği Strateji Belgesi (2012-2023) ⁶⁵ |
|--|--|---|---|--|--|---|---|
| | limanların tespit edilen alt/üst yapı eksikliklerinin giderilmesi. | | | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> • Modlar arası geçişlerin sağlanabileceği altyapıya sahip lojistik merkezler halihazırda yetersizdir. • Sanayileşme bölgeleri ile OSB'lerin demiryolu bağlantılarının etkin bir şekilde senkronize olmaması ciddi bir engeldir. | <p>Denizcilik Sektörü 2023 Hedefleri</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ana bölgelerde planlanan lojistik merkezlerinin limanlara ulusal karayolu ve demiryolu ağına münhasıran bağlanması, • Birbirine yakın olan ve iskele türündeki tesislerin bir araya getirilerek bölgesel genel hizmet limanlarına (hub port) dönüştürülmesi, • Tüm limanlarımızın, Ro-Ro terminallerinin ve lojistik merkezlerinin demiryolu ve karayolu ağına bağlanması, <p>Kombine (İntermodal) Taşımacılık 2035 Vizyonu</p> <ul style="list-style-type: none"> • İntermodal taşımacılığa uygun liman bölgelerinde ve hinterlandında lojistik merkezlerin yaygınlaştırılması, | | <p>KP # 832. Lojistik merkezlerin ülke genelinde planlanması ve yatırımlarında; bölgesel potansiyel ve ihtiyaçlar dikkate alınacak, kombine taşımacılık bağlantılarının yapılmasına özen gösterilecek, kullanıcıların gereksinimleri gözetilerek, tüm lojistik hizmet sağlayıcılarının eşit şartlarda yararlanacağı kamu-özel işletim modelinin etkin bir şekilde kullanılması sağlanacaktır.</p> | <p>2. Bileşen: Şehirlerde Lojistik Altyapının İyileştirilmesi Politika 1: Şehirlerin gelişmesine paralel olarak lojistik altyapının iyileştirilmesi ve şehirlerde belirli alanların lojistik faaliyetler için ayrılarak lojistik merkezlerin oluşturulması 4. Bileşen: Büyük Ulaştırma Altyapı Yatırımlarının Tamamlanması Politika 5: Demiryollarında yapımı devam eden 19 lojistik merkezin tamamlanması ve trafiğin yoğun olduğu kesimlerde çift hat demiryolu yapımlarının gerçekleştirilmesi (Detaylı bilgi Dönüşüm Programında yer almaktadır) Politika 7: OSB, Serbest Bölge ve büyük fabrikalara iltisak hatlarının yapılması</p> | <p># 50 Organize sanayi bölgelerine, büyük fabrikalara ve limanlara özel sektör katkısı ile demiryolu bağlantı hatları yapılacaktır.</p> | <p>Eylem Alanı U1.1.2. Kombine taşımacılık geliştirilerek demiryollarının yolcu ve yük taşımacılığındaki rolünün etkinleştirilmesi U1.1.2.1. Lojistik merkez sayısının artırılması (2011-2014) U1.1.2.2. Demiryollarının limanlar ve Organize Sanayi Bölgeleri (OSB) ile bağlantı ve entegrasyonunun güçlendirilmesine yönelik olarak iltisak hatlarının inşa edilmesi (2011-2023)</p> | |
| <p>Dış ticaret hacmi içerisinde önemli bir potansiyele sahip olan uluslararası taşımacılık potansiyeli olan ağlarda kesintisiz taşımacılık yapılmasını sağlayacak altyapı uygun değil veya yetersizdir. (örn. Türkiye'de 1435 mm açıklıkta standart demiryolu hattı, Rusya ve Türk Cumhuriyetlerinde 1520 mm açıklıkta geniş demiryolu hattı ve daha geniş gabarili yük vagonları kullanılmaktadır.)</p> | <p>Demiryolu Taşımacılığı 2023 Hedefleri</p> <ul style="list-style-type: none"> •Uluslararası demiryolu koridorlarının geliştirilmesi <p>Demiryolu Taşımacılığı 2035 Vizyonu</p> <ul style="list-style-type: none"> • Boğazlar ve Körfez Geçişlerinde demiryolu hat ve bağlantılarının tamamlanarak Asya-Avrupa-Afrika kıtaları arasında en önemli demiryolu koridoru haline gelmek, <p>Denizcilik Sektörü 2023 Hedefleri</p> <ul style="list-style-type: none"> • Trans Avrupa Ağlarının devamı niteliğindeki ve diğer Ulaştırma koridorları üzerindeki deniz ulaşım altyapısının geliştirilerek bölgede etkin hizmetler üreten ülke | <p>Hedef 3.2. Uluslararası demiryolu bağlantılarını geliştirmek.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ülkemiz ile Gürcistan, Azerbaycan arasındaki kesintisiz demiryolu bağlantısını sağlayarak tarihi İpek Yolu'nu canlandırmak amacıyla 83 km'si Türkiye sınırları içerisinde olmak üzere 112 km çift hat demiryolu alt ve üst yapı inşaatı ile sinyalizasyon ve elektrifikasyon ile hat ve istasyon rehabilitasyonunun yapılması • Bulgaristan-İstanbul | <p>KP # 836.Önemli ticaret merkezlerinden olmaya devam edecek AB'nin ulaşım ağlarına (TEN-T) bağlantı sağlayacak projeler başta olmak üzere tüm komşu ülkelere ve yeni pazarlara erişimi kolaylaştıracak güzergâhlara önem verilecektir. KP # 837.Karayollarında kuzey-güney hattında koridor yaklaşımı da dikkate alınarak Ovit ve Cankurtaran tünellerinin de üzerinde yer aldığı öncelikli güzergâhların ve komşu ülkelerle ticareti geliştirecek koridorların yapımına devam edilecektir.</p> | <p>6. Bileşen: Yurtiçi Lojistik Yapılanmasının Yurtdışı Yapılanmalarla Desteklenmesi Politika 2: Yeni ihracat güzergahlarının oluşturulması</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ülke ve sektör bazındaki 2023 ihracat hedeflerinin karayolu taşımacılığı kotaları ile eşleştirildiği bir çalışma yapılacaktır. (2014-2015) • Yük taşımacılığına yönelik alternatif koridorlar araştırılacak, bu araştırmanın sonuçları ve halihazırda tespit edilmiş olan alternatif güzergahlar taşımacıların ve ihracatçıların kullanımına | | | |

| Kombine taşımacılığın gelişmesi açısından öncelikli konular ⁶³ | Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi Hedef 2023 & 11. Ulaştırma Şurası | Ulaştırma Stratejik Planı (2014-2018) | Kalkınma Planı (KP) & Orta Vadeli Program (2015-2017) | Kalkınma Planı-Öncelikli Dönüşüm Programı 2014-2018 "Taşımacılıktan Lojistiğe Dönüşüm" | Sanayi Strateji Belgesi (SS) (2011-2014) Ve YOİKK ⁶⁴ (2014-2015) | İklim Değişikliği Eylem Planı (2011-2023) | Enerji Verimliliği Strateji Belgesi (2012-2023) ⁶⁵ |
|---|--|--|---|---|---|---|---|
| | <p>haline gelinmesi,</p> <ul style="list-style-type: none"> Okyanus aşırı deniz taşımacılığı için Akdeniz ve Karadeniz’de lojistik altyapının kurularak, Doğu Asya, Avrupa ve Amerika ile yük taşımacılığında hatların geliştirilerek bölgenin lojistik merkezi haline getirilmesi, Trans-Avrupa, Pan-Avrupa, TRACECA ve diğer taşımacılık ağlarında limanların etkinliğinin artırılması, Kullanıcı dostu ve daha güvenli taşımacılığın; TINA sürecinden gelen ve özellikle; batıda AB Üye Ülkeleri ile demiryolu bağlantısını, birlikte işlerliği ve çok modlu ulaşımı dikkate alan sınır ötesi ve ulusal bağlantı projeler vasıtasıyla; Deniz Ulaşım Yolları (Motorways of the Sea-MOS) (ekonomik gelişime bağlantı olabilecek bölgelere liman tesislerinin yapılması), akıllı ulaşım sistemleri ve bu konulara ilişkin çalışmalar ve destek servisleri ile artırılması. <p>Kombine (İntermodal) Taşımacılık 2035 Vizyonu</p> <ul style="list-style-type: none"> Küreselleşmenin ve teknolojik gelişmelerin değerlendirilerek, ülke menfaatine uygun taşımacılık politikalarının uygulanması, | <p>(Halkalı) demiryolu hattını Avrupa standartlarında bir hat konumuna getirmek için 230 km uzunluğunda ve 250 km hıza ulaşabilecek yüksek hızlı bir demiryolunun inşaa edilmesi</p> <ul style="list-style-type: none"> MARMARAY Projesini tamamlayarak Avrupa ile Asya kıtalarını birbirine bağlayıp, Pekin’den Londra’ya kesintisiz yük ve yolcu ulaşımını sağlamak için; 440 adet demiryolu aracının imali ve 5 yıllık bakımlarının sağlanması, A.çeşme- K.çeşme arası 13,6 km güzergahta Boğaz tabanındaki Batırma Tüp Tünel ve boğazın iki yakasındaki yaklaşım tünelleri ile 3 adet yer altı 1 adet yüzey istasyon inşaatının tamamlanması Halkalı-K.Çeşme ile A.Çeşme-Gebze arası 63,6 km güzergahta mevcut 2 hattın sökülerek 3 hatta çıkarılması, 37 adet yeni istasyonun inşaa edilmesi MARMARAY Projesi güzergahının tamamının elektrifikasyon ve sinyalizasyonu ile hatların işletmeye alınması. | | <p>sunulacaktır. (2014-2016)</p> <ul style="list-style-type: none"> Mevcut uluslararası yük taşımacılığı güzergahlarındaki geçişlerin kolaylaştırılmasına yönelik tedbirler alınacaktır. (2014-2018) | | | |
| Demiryolları alt sanayisinin yeterince gelişmemiş olması sektörün gelişimi açısından da bir engeldir. | <p>Demiryolu Taşımacılığı 2023 Hedefleri</p> <ul style="list-style-type: none"> Her türlü demiryolu aracının ülkemizde üretilmesi, Demiryolu yan sanayisi ile AR-GE’sinin desteklenmesi ve her türlü demiryolu teknolojisinin | | | | | | |

| Kombine taşımacılığın gelişmesi açısından öncelikli konular ⁶³ | Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi Hedef 2023 & 11. Ulaştırma Şurası | Ulaştırma Stratejik Planı (2014-2018) | Kalkınma Planı (KP) & Orta Vadeli Program (2015-2017) | Kalkınma Planı-Öncelikli Dönüşüm Programı 2014-2018 "Taşımacılıktan Lojistiğe Dönüşüm" | Sanayi Strateji Belgesi (SS) (2011-2014) Ve YOİKK ⁶⁴ (2014-2015) | İklim Değişikliği Eylem Planı (2011-2023) | Enerji Verimliliği Strateji Belgesi (2012-2023) ⁶⁵ |
|--|---|--|---|--|---|---|---|
| | geliştirilmesi Demiryolu Taşımacılığı 2035 Vizyonu • Yüksek teknoloji altyapısına sahip demiryolu sanayisinin tamamlanması ve demiryolu ürünlerinin dünyaya pazarlanması, | | | | | | |
| MEVZUAT / İDARİ DÜZENLEMELER | | | | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> Kombine taşımacılığın etkin bir şekilde uygulamaya geçmesi açısından strateji belgelerinde ve farklı ulaştırma türlerine ilişkin politikalar arasındaki entegrasyonu sağlamak ciddi önemdedir. Kombine taşımacılık ticari sürekliliği bakımından uzun mesafeli ve yüksek kargo hacimli koridorlar gerektirmektedir. Türkiye'nin bu gruba giren koridorları pazar analiziyle belirlenmelidir. Bütünleşik Kıyı Alanları Planlaması'nın kombine taşımacılığın teşvik edilmesine yönelik çerçeveyi oluşturacak ve transit ve yurtiçi ulaştırma için bir ağ belirlemeye | Demiryolu Taşımacılığı 2023 Vizyonu <ul style="list-style-type: none"> Demiryolu sektörünün serbestleşme sürecinin tamamlanması Demiryolu Taşımacılığı 2035 Vizyonu <ul style="list-style-type: none"> Uluslararası kombine taşımacılık ve hızlı tedarik zinciri yönetiminin kurulması ve yaygınlaştırılması⁶⁹, Kombine (İntermodal) Taşımacılık İçin 2023 Hedefleri <ul style="list-style-type: none"> Türkiye limanlarında yük cinsine göre potansiyel yük trafiği projeksiyonunun oluşturulması, Tüm taşıma modlarına göre bütünleşik ulaştırma istatistik veri tabanı oluşturularak kullanıma sunulması, İntermodal taşımacılıkta master planın oluşturulması, İntermodal taşımacılıkta | Hedef 1.1. Ulaştırma Ana Planı hazırlamak. <ul style="list-style-type: none"> Mevcut durum analizi yapılması Yeni bilgi toplanması Yolcu/yük talep tahmin model girdilerinin hazırlanması, kalibrasyonu ve geçerlilik sınamaları Mevcut ve gelecekteki sorunların tespiti Alternatiflerin oluşturulması ve modelde test edilmesi. Hedef 1.4. Denizcilik, havacılık ve uzay, tehlikeli mal ve kombine taşımacılık alanlarında strateji belgeleri ile ana planları oluşturmak. <ul style="list-style-type: none"> Türk Deniz Ticaretinde 5-10-20-35 yıllık her türlü öngörüyü içeren | KP # 831 ⁷⁰ .Ulaştırma türleri ve koridorları, lojistik merkezler ve diğer lojistik faaliyetleriyle bütünleşik Lojistik Master Planı hazırlanarak hayata geçirilecektir. Bu çerçevede, lojistik merkezler için yer seçiminde rehber niteliği taşıyacak şekilde ülkemizin ulaştırma alternatiflerini gösteren ulaştırma koridor haritalarının çıkarılması sağlanacaktır. KP # 834. Lojistik alanında kamu kurum ve kuruluşları arasında etkin bir koordinasyon ve işbirliği mekanizması oluşturulacaktır. KP # 835. Ulaştırma koridorlarında uygun hacim ve mesafelerde en avantajlı ulaşım türü belirlenerek, bu kapsamda denizyolu ve demiryolu taşımacılığı özendirilecek ve kombine taşımacılık imkânları geliştirilecektir. Enerji verimliliğini, temiz yakıt ve çevre dostu araç kullanımını sağlayan ulaşım | 1. Bileşen: Lojistikte Strateji ve Kurumsal Yapılanmanın Oluşturulması Politika 1: Kurumlar Arası Koordinasyon İçin Yeni Bir Yapı Oluşturulması ve Lojistik Mevzuat Düzenlemesi <ul style="list-style-type: none"> Lojistik Koordinasyon Kurulu oluşturulacaktır. (2014-2015) Liman Yönetim Modeli belirlenerek hayata geçirilecektir. (2014-2015) Kıyı Yapıları Master Planı revize edilecektir. (2014-2015) Politika 3: Ulaştırma Türleri ve Koridorları, Lojistik Merkezleri ve Diğer Lojistik Faaliyetleri İle Asgari ve Azami Gereklikleri Kapsayan Mevzuat Niteliğinde Türkiye Lojistik Master Planının Hazırlanması <ul style="list-style-type: none"> Türkiye Lojistik Master Planı(TLMP) hazırlanacaktır. | SS #52 Kıyı Yapıları Mastır Planı hazırlanacaktır. SS #58 Dış ticaret kolaylaştırıcı politikalar oluşturmak amacı kapsamında; lojistik yapıların kurulmasını ve mevcutların iyileştirilmesini sağlayacak politikalar oluşturulacaktır . YOİKK #6 Liman geri saha bağlantılarına liman kapasitelerinin | Eylem Alanı U1.4.1. "Ulaştırma Ana Planı"nın hazırlanmasına yönelik çalışmaların yürütülmesi U1.4.1.3. "Ulaştırma Ana Planı"nın hazırlanması (2013-2023) | SA-05/SH-01/E-03: Karayolu taşımacılığının toplam taşımacılık içindeki payının azaltılması, karayoluna alternatif ulaştırma türlerinin altyapısının yeterince geliştirilmesi, yük ve yolcu taşımacılığında deniz ve demiryollarının payının artırılması SA-05/SH-01/E-05: Ulaştırma türlerinin, teknik ve ekonomik açıdan en etkin |

⁶⁹ "Dış ticaretin lojistiğinin planlanmasında tedarik zinciri yaklaşımının henüz benimsenmemiş olması" VII. Türkiye Sektörel Ekonomi Şurasında Ulaştırma ve Lojistik Meclisi tarafından sunulan Rapor'da önemli ilk 5 konudan biri olarak yer almış ve çözüm önerileri olarak aşağıdaki tedbirlerin alınması talep edilmiştir.

"Çözüm Önerisi:

- Lojistik performansımızın artırılmasına yönelik tedbirler, tüm ulusal stratejilerimizin ana unsuru olmalı,
- Farklı kurumlar arasında eşgüdüm sağlanarak, sektörel stratejilerdeki çok başlılık önlenmeli,
- İl ve sektör bazında lojistik sektörünün rekabet gücü analizleri yapılarak ilgili ulusal/uluslararası tedarik zincirlerinin bütünsel rekabet gücünü arttıracak stratejiler, kamu-özel sektör ve STK'lar arasında etkin işbirliğiyle hayata geçirilmelidir."

⁷⁰ 2014 Yılı Programında bu politika çerçevesinde kombine taşımacılığa hizmet edecek bir tedbir yer almaktadır. " Lojistik Mevzuatı ve Lojistik Master Planı hazırlanacaktır."

| Kombine taşımacılığın gelişmesi açısından öncelikli konular ⁶³ | Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi Hedef 2023 & 11. Ulaştırma Şurası | Ulaştırma Stratejik Planı (2014-2018) | Kalkınma Planı (KP) & Orta Vadeli Program (2015-2017) | Kalkınma Planı-Öncelikli Dönüşüm Programı 2014-2018 "Taşımacılıktan Lojistiğe Dönüşüm" | Sanayi Strateji Belgesi (SS) (2011-2014) Ve YOİKK ⁶⁴ (2014-2015) | İklim Değişikliği Eylem Planı (2011-2023) | Enerji Verimliliği Strateji Belgesi (2012-2023) ⁶⁵ |
|---|---|---|---|---|--|---|---|
| <p>yönelik Kombine Taşımacılık Stratejisi ile tamamlanması gerekmektedir.</p> <ul style="list-style-type: none"> TEN-T hatları Türkiye'nin ulaştırma hub'ı olması açısından önemli bir girdidir. Bu hattın etkin çalışmasını mümkün kılacak teknik ve idari karşılıklı işletilebilirliğin yatırımın planlanması aşamasından itibaren göz önüne alınması önemlidir. | <p>koordinasyonu sağlayacak sorumlu bir kurulun oluşturulması, Küreselleşmenin ve teknolojik gelişmelerin değerlendirilerek, ülke menfaatine uygun ulaştırma politikalarının belirlenmesi,</p> <p>Denizcilik Sektörü 2023 Hedefleri</p> <p>6. Özel sektörün liman alt yapılarına yatırım yapabilmeleri için Kıyı Yapıları Master Planı dahilinde yer gösterilmesi ve desteklenmesi,</p> <p>7. Yapılmakta olan kıyı master planlarına ilaveten dinamik özellikte ve yaptırım gücü olan geniş kapsamlı bir eylem planı yapılması,</p> <p>8. Deniz yolu taşımacılığında gerçekleştirilmesi öngörülen yatırımların taşıma modlarına yönelik master planlara uygun olarak planlanmasının teşvik edilmesi,</p> <p>9. Türkiye limanlarının etkin yönetim modelinin oluşturularak verimli liman işletmeciliğinin sağlanması, etkin ve verimli kıyı kullanımının sağlanması için koordinasyon kurullarının kurulması,</p> <p>10. Denizyolu taşımacılığında hizmet veren sektörün finansman olanaklarının güçlendirilmesi,</p> | <p>simülasyonun yapılması (Türkiye Limanları Kapasite Analizleri ve Gelecek Projeksiyonu Projesi)</p> <ul style="list-style-type: none"> Liman yönetiminde dağınıklığın giderilmesi ve kamu tarafından belirlenecek politikaların limanların ihtiyaçları göz önüne alınarak uygulanmasını sağlayacak bir liman yönetim modeli belirlenmesi için etüt-proje çalışması yapılması Türkiye'de kombine/intermodal taşımacılığın güçlendirilmesine yönelik strateji belgesinin çıkarılması Kombine/intermodal Taşımacılık Daimi İstişare Platformunun kurulması. | <p>sistemlerine öncelik verilecektir.</p> <p>KP # 845. Avrupa ile kesintisiz ve uyumlu demiryolu ulaşımının sağlanmasına yönelik teknik ve idari karşılıklı işletilebilirlik düzenlemelerine uyum sağlanacaktır.</p> <p>KP # 851. Liman yönetiminde dağınıklığın giderilmesini ve kamu tarafından belirlenecek politikaların her bir limanın ihtiyaçları da göz önüne alınarak uygulanmasını sağlayacak, Türkiye'ye uygun bir liman yönetim modeli hayata geçirilecektir.</p> | <p>(2014-2017)</p> <ul style="list-style-type: none"> Lojistik İstatistik Portalı ve Veri Tabanı kurulacaktır. (2017-2018) <p>6. Bileşen: Yurtiçi Lojistik Yapılanmasının Yurtdışı Yapılanmalarla Desteklenmesi</p> <p>Politika 1: İhracatta hedef ve öncelikli ülkelerde lojistik merkezler kurulması Yeni ihracat güzergâhları oluşturulması</p> | <p>azami kullanımına imkân verecek hale getiren bir plan hazırlanması.</p> <p>YOİKK #12 Türkiye Lojistik Master Planının hazırlanması, yurtdışında lojistik merkezleri kurulması ve lojistik mevzuatının oluşturulması.</p> | | <p>oldukları yerlerde kullanılmasını esas alan "Kombine Taşımacılık Stratejisi" doğrultusunda, özellikle yük taşımacılığında düzenlemeler yaparak karayolu yükünün uzun mesafeli kitlesel taşımalar durumunda demiryoluna ve denizyoluna kaydırılması; karayolunun, kapıdan kapıya taşıma ilkesinin gereği olan başlangıç ve son kesimlerdeki taşımalarda etkin biçimde kullanılması; özellikle yük ve yolcu taşımacılığında çok-modlu taşımacılığın yaygınlaşması,</p> |
| <ul style="list-style-type: none"> Demiryolu yük taşımacılığında serbestleşmenin önündeki bürokratik engellerin kalkması açısından yönetmeliklerin ivedilikle yürürlüğe konması, öte yandan, uluslararası anlaşma ve konvansiyonların | <p>Demiryolu Taşımacılığı 2023 Hedefleri</p> <ul style="list-style-type: none"> 655 sayılı KHK ve 6461 Sayılı Kanunun Uluslararası ve AB mevzuatlarına uygun ikincil mevzuatın oluşturularak sektörün yeniden yapılandırılması, Emniyet Yönetim Sistemi'nin | <p>Hedef 3.1. Kombine taşımacılığı geliştirmek.</p> <ul style="list-style-type: none"> Kombine Taşımacılık Yönetmeliği'nin çıkarılması <p>Hedef 2.3. Demiryolu ulaşımını geliştirmek ve serbest, adil,</p> | <p># 833. Lojistik pazarında faaliyet gösteren firmaların yeterli ölçek büyüklüğüne ulaşması desteklenecektir.</p> <p># 844. Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun çerçevesinde TCDD'nin yeniden yapılandırılması tamamlanacak, demiryolu yük ve</p> | <p>1. Bileşen: Lojistikte Strateji ve Kurumsal Yapılanmanın Oluşturulması</p> <p>Politika 2: Kamu Kurumlarının Lojistikte Üstlenecekleri Roller Tanımlanması, Lojistik Maliyetlerin Düşürülmesi ve İşlem Sürelerinin Kısaltılması</p> <ul style="list-style-type: none"> Lojistik mevzuatı yürürlüğe | <p>YOİKK #7 Demiryolu ulaşımının özel sektöre açılmasının sağlanması ve demiryollarının kullanımının geliştirilmesi</p> | | |

| Kombine taşımacılığın gelişmesi açısından öncelikli konular ⁶³ | Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi Hedef 2023 & 11. Ulaştırma Şurası | Ulaştırma Stratejik Planı (2014-2018) | Kalkınma Planı (KP) & Orta Vadeli Program (2015-2017) | Kalkınma Planı-Öncelikli Dönüşüm Programı 2014-2018 “Taşımacılıktan Lojistiğe Dönüşüm” | Sanayi Strateji Belgesi (SS) (2011-2014) Ve YOİKK ⁶⁴ (2014-2015) | İklim Değişikliği Eylem Planı (2011-2023) | Enerji Verimliliği Strateji Belgesi (2012-2023) ⁶⁵ |
|---|---|---|--|---|---|---|---|
| <p>bu politika perspektifinde düzenlenmesi gerekmektedir.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kombine taşımacılığa ilişkin ikincil mevzuatın eş zamanlı yürürlüğe konması politikaların sürdürülmesi ve uygulamanın etkinleştirilmesinde ivmenin korunması bağlamında ciddi önemdedir. • Türkiye henüz, vergi indirimleri ve sübvansiyon şemaları gibi, kombine taşımacılığı güçlendirmek için Avrupa ülkelerinde kullanılan mali ve idari teşviklere sahip değildir. Girişimcilerin karayoluna olan bağımlılığını demiryoluna yönlendirecek teşviklerin, kolaylaştırıcı uygulamaların oluşturulması önemlidir. Bu teşvikler “kamu hizmeti” olarak görülen kombine taşımacılık ve terminal operasyonları için yatırım ve başlangıç işletim maliyetlerine katkı sağlamaktadır. (Türkiye’de bu yönde tek uygulama Marmara Denizi’nde düzenli sefer yapan RO-RO gemilerinin akaryakıt tüketim vergisinden muaf tutulmasıdır.) • BOT ve PPP’ye ilişkin mevzuat güçlü bir uygulama | <p>sektörel kültür haline getirilmesi,</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ülkemizde demiryolu standartlarının oluşturulması, birim fiyat ve analizlerinin hazırlanması, • Demiryolu Ulaşım Enstitüsü’nün kurularak faaliyete geçirilmesi • Demiryolu personelinin tamamının mesleki yeterliliklere göre sertifikasyonunun tamamlanması <p>Demiryolu Taşımacılığı 2035 Vizyonu</p> <ul style="list-style-type: none"> • Demiryolu ulaştırması faaliyetlerinin düzenlenmesi ile ilgili yasal ve yapısal mevzuatların uluslararası ve AB mevzuatları paralelinde güncellenmesi, <p>Kombine (İntermodal) Taşımacılık için 2023 Hedefleri</p> <ul style="list-style-type: none"> • İntermodal taşımacılığın geliştirilmesi ulusal ve uluslararası çevrede karayolu-denizyolu, demiryolu-denizyolu, karayolu-demiryolu kombinasyonunun sağlanmasına yönelik mevzuat oluşturulması, <p>Denizcilik Sektörü 2023 Hedefleri</p> <ul style="list-style-type: none"> • Limanlar ve tersanelerde çalışacak personelin yetiştirilmesine yönelik değişik düzeyde okullar açılması <p>2023 ulusal hedeflerine uygun deniz eğitimine yönelik altyapının güçlendirilmesi, nitelikli ve kaliteli insan kaynakları oluşturulması</p> | <p>sürdürülebilir bir rekabet ortamı sağlamak.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Her çeşit çeken ve çekilen demiryolu aracının tescilinin yapılması ve sicilinin tutulmasına ilişkin usul ve esasların belirlenmesi, tescilinin yapılması ve sicilinin tutulması • Demiryolu altyapı işletmecileri ve demiryolu tren işletmecileri ile demiryolu taşımacılığı alanında organizatör, acente, komisyoncu, gar veya istasyon işletmecisi ve benzeri faaliyette bulunanlar ile makinistler başta olmak üzere bu işlerde çalışanların mesleki yeterlik şartlarının belirlenmesi, bununla ilgili eğitim verilmesi veya verdirilmesi, sınav yapılması veya yaptırılması ve bunların yetkilendirilmesi • Gar ve istasyonların asgari niteliklere uygunluğu ile demiryolu tren işletmecilerince kullanılan her türlü çeken ve çekilen araçların dönemsel teknik muayenelerini yapacakların denetlenmesi • Lojistik köy, merkez veya üslerin yer, kapasite ve benzeri niteliklerinin belirlenerek planlanması, kurulmalarına ilişkin usul ve esasların belirlenmesi⁷¹, | <p> yolcu taşımacılığı özel demiryolu işletmelerine açılacaktır. TCDD şebekesi yenileme ve bakım-onarım hizmetlerinin özel kesim eliyle yürütülmesi esas olacaktır. TCDD’nin kamu üzerindeki mali yükü sürdürülebilir bir seviyeye çekilecektir.</p> | <p>konulacaktır. (2014-2018)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lojistik sektöründe kamu kurum ve kuruluşlarınca lojistik maliyetlerin düşürülmesi ve işlem sürelerinin kısaltılmasına yönelik çalışmalar yürütülecektir. (2014-2015) <p>Politika 4: Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun Kapsamında, İkincil Mevzuat Çalışmalarının Tamamlanarak TCDD Şebekesinin Özel Taşıyıcılara Açılması Ve Demiryolu Taşımacılığında Serbestleşmenin Sağlanması</p> <ul style="list-style-type: none"> • Demiryolu Taşımacılık Yönetmeliği, Altyapı Erişim ve Kapasite Tahsis Yönetmeliği, Demiryolu Araçlarının Tescil ve Sicili Yönetmeliği, Demiryolu Emniyet Yönetmeliği çıkarılacaktır. (2014-2015) • TCDD’nin yapılandırılması tamamlanacaktır. (2014) <p>3. Bileşen: Gümrük İşlemlerinde Etkinliğin Sağlanması</p> <p>Politika 1: Komşu ülkeler ve dış ticaretimizin bulunduğu diğer ülkelerle gümrük işlemlerinin hızlandırılması, Politika 2: Gümrüklerin fiziki ve beşeri kapasitesinin artırılması, Politika 3: Gümrüklerde bilgi teknolojisinin kullanımının</p> | <p>amacıyla ikincil mevzuat düzenlemelerini yapılması.</p> | | |

⁷¹ “Lojistik köyler için gerekli mevzuat eksikliği” VII. Türkiye Sektörel Ekonomi Şurasında Ulaştırma ve Lojistik Meclisi tarafından sunulan Rapor’da önemli ilk 5 konudan biri olarak yer almış ve çözüm önerileri olarak aşağıdaki tedbirlerin alınması talep edilmiştir.

“Çözüm Önerisi:

| Kombine taşımacılığın gelişmesi açısından öncelikli konular ⁶³ | Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi Hedef 2023 & 11. Ulaştırma Şurası | Ulaştırma Stratejik Planı (2014-2018) | Kalkınma Planı (KP) & Orta Vadeli Program (2015-2017) | Kalkınma Planı-Öncelikli Dönüşüm Programı 2014-2018 "Taşımacılıktan Lojistiğe Dönüşüm" | Sanayi Strateji Belgesi (SS) (2011-2014) Ve YOİKK ⁶⁴ (2014-2015) | İklim Değişikliği Eylem Planı (2011-2023) | Enerji Verimliliği Strateji Belgesi (2012-2023) ⁶⁵ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| <p>çerçevesi oluşturulması açısından önemlidir. (örn. BALO ve CREAM projeleri)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tüm taşıma modları için tek tip bilgi sistemi, taşıma belgeleri, yük mevzuatı hazırlanmalıdır. • Tüm taşıma modları için tek tip kalite ve performans standartları ile tek tip yetkilendirme kuralları konulmalıdır. • Gümrük bürokrasisinin azaltılması ve gümrük işlemini tamamlamış yüklerin limanlara giriş ve çıkışlarının günün her saatinde makul ve uygulanabilir ilave ücret ve personel istihdamı ile sağlanması halinde yoğunluk giderilebilecektir. • Kombine taşımacılık açısından sınır geçişlerinin basitleştirilmesi ve taşıma türleri arasındaki geçişlerin uyumlulaştırılması önemlidir. • Önümüzdeki dönemde eğitilmiş, uzman personel eksikliğinin giderilmesi gerekli, akademik boyutta intermodal ağırlıklı bir eğitime geçilmesi son derece faydalıdır. | <p>hedeflenmektedir.</p> | <p>gerekli izin verilmesi, gerekli arazi tahsisleri ile altyapıların kurulması hususunda ilgili kuruluşların koordine edilmesi ve uygulamaların takip edilmesi ve denetlenmesi</p> <ul style="list-style-type: none"> • Demiryolu altyapı kullanım ücretleri ile taşımacılık faaliyetlerine ilişkin gerektiğinde taban ve tavan ücretlerinin tespit edilmesi ve uygulanmasının denetlenmesi • Demiryolu altyapı tren işletmecilerine ilgili emniyet belgelerinin verilmesi/ verebileceklerin yetkilendirilmesi ve denetlenmesi. <p>Hedef 2.4. Kamu ve özel işletme ve şirketlerin, standartları belirlenmiş, emniyetli, güvenli ve kaliteli demiryolu hizmeti vermesini sağlamaya katkıda bulunmak.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Demiryolu altyapı ve tren işletmecileri ile demiryolu taşımacılığı alanında organizatör, acente, komisyoncu, gar veya istasyon işletmecisi ve benzeri faaliyetlerde bulunanların hizmet esasları, mali yeterlik ve mesleki saygınlık şartlarının belirlenmesi ve bunların | | <p>yaygınlaştırılması (Detaylı bilgi Dönüşüm Programında yer almaktadır)</p> <p>5. Bileşen: Sektörde Faaliyet Gösteren Firmaların Rekabet Güçlerinin Artırılması</p> <p>Politika 1: Lojistik firmalarının taşımacılık yanında modern depoculuk anlayışıyla tedarik zincirini yönetecek şekilde yapılanması</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lojistikte modern depoculuk anlayışına geçişin sağlanması için standart proje oluşturulacaktır. <p>Politika 2: Lojistikte yerli küçük firmaların birleşmesinin desteklenmesi</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lojistik firmalarının ortak proje yürütme ve işbirliği yapabilme kapasiteleri geliştirilecektir. | | | |

- Lojistik Master Planı'nın hazırlanması için, 10. Kalkınma Planı'nda öngörüldüğü şekilde Kalkınma Bakanlığının koordinasyonu ile ilgili bakanlıklar arasında etkin bir iş bölümü tesis edilmeli,
- Gerçekleştirilecek Lojistik Master Planı, sektörel ve bölgesel bazda üretim ve ticaret potansiyelini de ortaya koyacak şekilde, kapsamlı bir analiz içermeli,
- Lojistik köyler için hazırlanacak mevzuat Master Planı'nı temel almalı ve İspanya örneğindeki gibi geri dönüşü olmayan verimsiz yatırımlar önlenmelidir."

| Kombine taşımacılığın gelişmesi açısından öncelikli konular ⁶³ | Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi Hedef 2023 & 11. Ulaştırma Şurası | Ulaştırma Stratejik Planı (2014-2018) | Kalkınma Planı (KP) & Orta Vadeli Program (2015-2017) | Kalkınma Planı-Öncelikli Dönüşüm Programı 2014-2018 "Taşımacılıktan Lojistiğe Dönüşüm" | Sanayi Strateji Belgesi (SS) (2011-2014) Ve YOİKK ⁶⁴ (2014-2015) | İklim Değişikliği Eylem Planı (2011-2023) | Enerji Verimliliği Strateji Belgesi (2012-2023) ⁶⁵ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | <p>yetkilendirilmesi</p> <ul style="list-style-type: none"> • Demiryolu ulaştırması alanında hizmet üretenler ile hizmetten yararlananların hak, yükümlülük ve sorumluluklarının belirlenmesi • Demiryolu altyapısı ve çeken ve çekilen araçların kullanımı için asgari emniyet sınır ve şartlarının belirlenmesi • Demiryolu tren işletmecilerince kullanılan her türlü çeken ve çekilen aracın cins, kapasite, sahiplik, yaş ve benzeri yönden asgari nitelikleri ile bunların dönemsel teknik muayenelerine ilişkin usul ve esasların belirlenmesi • Demiryolu taşımacılığı alanında kamu hizmeti yükümlülüğüne ilişkin usul ve esasların belirlenmesi • Demiryolu tren işletmecilerince kullanılan her türlü çeken ve çekilen aracın dönemsel teknik muayenesini yapacakların asgari niteliklerinin belirlenmesi ve bunların yetkilendirilmesi • Demiryolu taşımacılık faaliyetlerinde kullanılan yük ve yolcu garları veya istasyonları ile benzeri yapıların asgari niteliklerinin belirlenmesi • AB ülkeleri ile demiryolu düzenleme mevzuatı uyumunun sağlanması için, demiryolu düzenleme | | | | | |

| Kombine taşımacılığın gelişmesi açısından öncelikli konular ⁶³ | Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi Hedef 2023 & 11. Ulaştırma Şurası | Ulaştırma Stratejik Planı (2014-2018) | Kalkınma Planı (KP) & Orta Vadeli Program (2015-2017) | Kalkınma Planı-Öncelikli Dönüşüm Programı 2014-2018 "Taşımacılıktan Lojistiğe Dönüşüm" | Sanayi Strateji Belgesi (SS) (2011-2014) Ve YOİKK ⁶⁴ (2014-2015) | İklim Değişikliği Eylem Planı (2011-2023) | Enerji Verimliliği Strateji Belgesi (2012-2023) ⁶⁵ |
|--|--|---|---|---|---|---|--|
| | | mevzuatında ileri seviyede olan AB üyesi ülkeler ile karşılıklı mevcut mevzuatın irdelenmesi, uygulamadaki eksikliklerin giderilmesi. | | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> • Kombine demiryolu taşımacılığında bilgi teknolojilerinin kullanımı yetersizdir. • Yatırım planlamasında; <ul style="list-style-type: none"> • Multimodal taşımacılık açısından akıllı ulaştırma sistemlerinin gözetilmesi • Limanların teknik üstyapılarının, lojistik fonksiyonlarının, hizmet modellerinin ve bilgi sistemlerinin multimodal taşımacılık açısından uygun hale getirilmesi, • Lojistik ve ulaştırma altyapısı planlanırken ürün özelliklerinin gözönüne alınması gereklidir. | <p>Demiryolu Taşımacılığı 2023 Hedefleri</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tren, vagon takip ve online izleme sistemleri kullanımının yaygınlaştırılması <p>Demiryolu Taşımacılığı 2035 Vizyonu</p> <ul style="list-style-type: none"> • Demiryolu ağının diğer ulaştırma modları ile entegrasyonunu sağlayacak şekilde akıllı ulaşım altyapıları ve sistemleri ile donatılması, <p>Denizcilik Sektörü 2023 Hedefleri</p> <p>11. Limanlarımızın tamamının elektronik bilişim sistemleri ile donatılması ve birbirine bağlanması,</p> <p>12. Tüm kıyı yapılarını içinde bulunduran Türkiye kıyı yapıları bilgi sistemi, coğrafi bilgi sistemi alt yapısının uygulamaya geçirilmesi ve sistemin sürekli güncel kalması sağlanarak diğer ulaştırma modlarının kıyı yapıları ve lojistik merkezlerle ilişkisinin bu sisteme dâhil edilmesi,</p> <p>Araştırma ve teknolojinin, akıcı ve etkili ulaşımın hizmetine sunulması(liman bilgi sisteminin, terminal otomasyon sisteminin oluşturulması),</p> | <p>Hedef 1.2. Akıllı Ulaşım Sistemleri Strateji Belgesi (2023)'nin eki olarak hazırlanan Eylem Planı (2013-2015)'nda yer alan eylemleri gerçekleştirmek, gerekli güncellemeler ile tüm eylemlerin izleme ve değerlendirmesini yapmak</p> <ul style="list-style-type: none"> • Akıllı Ulaşım Sistemleri (AUS) Türkiye'nin kurulması • Ortak AUS terminolojisinin geliştirilmesi • AUS'nin uygulanması ve entegrasyonunu etkileyecek tüm mevzuatın tespiti ve ihtiyaçların belirlenmesi • AUS kapsamında kullanılacak ürünlerin taşınması gereken ortak standartların belirlenmesi • AUS ile ilgili çalışma ve planlamalarda ihtiyaç duyulacak istatistiklerin oluşturulması, paylaşılması ve yayınlanmasına ilişkin usul ve esasların belirlenmesi • Ulusal Ulaştırma Portalı üzerinden verilecek hizmetlerin geliştirilmesi • Yol Kenarı Denetim İstasyonlarına (YKDİ) akıllı ulaşım (ön ihbar) destekli aks kantar sistemlerinin kurularak denetim merkezine entegre edilmesi. | | | | | <p>SA-05/SH-01/E-04: Ulaşımında enerji verimliliğinin artırılması ve ağ verimliliğinin sağlanması için bilgi ve iletişim teknolojilerinin kullanıldığı akıllı trafik yönetimi uygulamaları ve akıllı ulaştırma sistemlerinin yaygınlaştırılması</p> |

Tabloda farklı modlar için öngörülen tedbirlerin mahiyeti, politikaların olgunlaşma seviyelerini de açıklıkla ortaya koymaktadır. **Türkiye'nin coğrafi büyüklüğünü ve farklı modları kullanabilme potansiyelini dikkate alan dengeli bir yaklaşımın gelinen aşama itibarıyla modlar bazında izlenemediği** düşünülmektedir. Karayolu ve denizyolu taşımacılığı açısından belirlenen tedbirler yatırım ihtiyacını lokasyon ve ölçek bazında tariflerken, demiryolunda ise çok temel nitelikteki politikaların ve ilgili mevzuatın yürürlüğe konmasına yönelik öngörülen takvimde bile gecikmeler yaşanmaktadır.

Münferit modlara ilişkin yatırımlarda kombine taşımacılığa imkan sağlayacak modifikasyonlar ise, henüz temel politika ve uygulama esasları ortaya konmadığından eş zamanlı değerlendirilememektedir. Örneğin, Türkiye'nin mevcut demiryolu ağı yolcu taşıma odaklıdır. 2023 planları içerisinde inşa edilmesi öngörülen yeni demiryollarının önemli bölümü de yüksek hızlı yolcu taşımacılığına uygun şekilde tasarlanmaktadır. Bir diğer ifade ile **kombine taşımacılıkla ilgili halihazırda ifade edilen tüm öngörüler politika belgelerinde yer alan genel prensipler ile sınırlıdır.** Diğer politikalar ve yatırımlar şekillenirken **kombine taşımacılıkla ilgili unsurların eş zamanlı dikkate alınamaması durumunda yerleşik sistemlere sonradan entegrasyon gerek maliyetli gerekse uygulama pratiği açısından zor olacaktır.** Altyapıda yük taşımacılığı odaklı bir paradigma değişikliğine gidilmediği taktirde demiryollarının serbestleştirilmesi yönünde yürürlüğe konan mevzuat da beklenen faydayı sağlayamayacaktır.

Öte yandan, **halihazırda bazı lojistik merkezler belirlenmiş ve yatırımlar devam ederken altyapı anlamında tüm planlamaların iskeletini oluşturması gereken Ulaştırma/Lojistik Master Planı henüz tamamlanmamıştır.** Bu süreç içinde yayımlanan "Taşımacılıktan Lojistiğe Dönüşüm Programı Eylem Planı" memnuniyetle karşılanmıştır. Eylemler arasında Lojistik Master Planının hazırlanmasına atıfta bulunması da kayda değer önemdedir. Master Planın, mevcut beklentiyi karşılayabilecek şekilde, tüm modları dengeli bir şekilde yansıtması önemlidir. Aynı zamanda, Eylem Planında bulunan somut eylemlerin de Lojistik Master Planının sonuçlarına göre şekillenmesi gereklidir. Lojistik Koordinasyon Kurulu'nda yer verilen Bilim Sanayi Teknoloji Bakanlığı'nın "Lojistik Master Planının hazırlanması" eyleminde de yer alması sağlanmalıdır.

Bunun yanı sıra, **gerek mevzuat gerekse politika/strateji dokümanlarının hazırlık ve uygulamasındaki gecikmeler başta sektör girişimcileri ve lojistik hizmet sağlayıcıları olmak üzere yatırımcılar açısından öngörülebilirlik bağlamında da ciddi bir caydırıcı unsur** teşkil etmektedir. Bu bağlamda, Türkiye'nin hızla artan dış ticaretini karşılamak ve ülkenin bölgede lojistik üssü olma iddiasını gerçekleştirmek için planlanan çalışmaların uygulamasının öngörülen takvimler içinde sonuçlandırılması son derece önemlidir.

Türkiye'nin jeostratejik konumu ve ithalat-ihracat büyüklüğü taşımacılık altyapısı yanında lojistik sektörün etkileşim içinde olduğu farklı alanların da birlikte değerlendirilmesi gereğini göstermektedir. Örneğin, gümrüklerde özellikle farklı menşelerden gelen eşyaların aktarılmasına yönelik kısıtlar ve yasaklar Türkiye'nin köprü rolü üstlenmesini engellemektedir. Bu yüzden Türkiye'yi geçmek zorunda kalan yükler ya girdikleri vasıtayla transit geçiş yapmakta, ya da millileştirildikten sonra gönderilmek zorunda kalınmaktadır. Bu sınırlayıcı faktörler dünya markalarının Türkiye'yi bir lojistik üs olarak kullanmasında caydırıcı etki yapmaktadır. Mevcut gümrük ve ulaştırma yönetmelikleri ihtiyacı karşılayanın çok uzağındadır. Yönetmeliklerde hep filo işletmecilerinin rolleri tariflenmekte, taşımanın esasını oluşturan 'yük' unsuru ele alınmamaktadır. Yönetmeliklerin hazırlanması aşamasında

uluslararası konvansiyon ve anlaşmalarla uyumlu bir yapının tesis edilmesi zorunludur. Farklı taşıma modlarına yönelik bilgi sistemi, transit belge ve yük mevzuatı bulunmamaktadır.

Tüm bu hususlar çerçevesinde önemli diğer unsurlar aşağıda özetlenmektedir:

Lojistik sektörü açısından kombine taşımacılık özel önem arz etmektedir. Bu itibarla, kombine taşımacılıkla ilgili sağlıklı bir mevzuatın zamanlıca oluşturulması gerekmektedir. Bu bağlamda kamu yapılanmasında **lojistik konusundan “kombine taşımacılık” perspektifini gözetebilecek bir birim sorumlu kılınmalıdır.**

Gerek demiryolu gerek kombine taşımacılık bağlamında ülkemizde uygulanacak sistemi işlerliğe kavuşturacak **mevzuatın**, uygulamaya ilişkin tüm hükümleri doğrudan etkileyecek tanımlarının ve ilgili aktörlere verilecek yetkilerin net bir şekilde kurgulanması etkili ve sağlıklı bir uygulama için elzem görülmektedir. Yine **mevzuatın eşit, adil ve rekabetçi erişimi mümkün kılacak bir yapıyı tesis etmesi** hedeflenmelidir.

Demiryolu piyasasına özel sektörün etkili bir şekilde ve rekabet kuralları çerçevesinde girişini teminen **mevzuat oluşturma aşamasında aktörlerin rolleri ve sistemin unsurları bağlamında netlik sağlanması; yetkilendirme ve altyapı tahsisinde diğer modlarla rekabet gücünün korunmasına itina gösterilmesi** önemlidir. Yine bu süreçte sektörde rekabetçi ve sağlıklı temelleri olan bir yapının oluşturulabilmesi için TCDD Taşımacılık A.Ş ile diğer tren işletmecileri arasında eşitlikçi anlayış mutlaka tesis edilmelidir. Yük taşımacılığı **potansiyelinin** hatlar, türler, miktar olarak **çeşitli senaryolarla ve karşılaştırılabilir/eş değerlendirilebilir parametrelerle** çalışılması öncelikli ele alınması gereken bir husustur.

Kombine taşımacılığa yönelik temel mevzuat hazırlıklarında yatırımı ve özel sektörün bu taşımacılık modunu tercihini artıracak **teşvik edici mali** (örn. kota sınırlamaları ve ücretlerden muafiyetler getirilmesi) **ve idari tedbirlerin** (örn. gümrük mevzuatında yapılacak iyileştirmelerle operasyonel işlemlerin kolaylaştırılması) eş zamanlı düzenlenmesi etkili ve sağlıklı bir yapının tesis edilmesi açısından kayda değer önemdedir.

Farklı taşıma modların optimal oranda kullanımını sağlamak amacıyla atıl veya fazla kapasite bulunan taşıtların sayılarının (örneğin kamyon ve tırların) Avrupa Birliği’nde bulunan kota sistemine benzer tedbirlerle sınırlanması önemlidir.

Uluslararası firmaların demiryolu taşımacılığı piyasasına girişine ilişkin düzenlemeler, AB ile “İş Kurma ve Hizmetlerin Serbest Dolaşımı” faslı bağlamında sürdürülen müzakerelerin seyri ve sektörün ihtiyaçları bağlamında hazırlanacak düzenleyici etki analizi çalışması sonuçları temelinde oluşturulmalıdır.

Türkiye’nin **lojistik haritasının ulusal ve uluslararası taşımacılık trafiği potansiyeli dikkate alınarak hazırlanması** ve bu çalışmanın tüm yatırım planlamalarının merkezine alınması gerekmektedir. (Bu amaçla TINA çalışmasının güncellenmesi ve bu çalışmaya lojistik merkezler perspektifinin de katılması bir alternatif olabilir. Ayrıca bu çalışmada sınır kontrol noktaları ve ilgili liman/istasyonlara nerede ihtiyaç olduğunun uzun dönemli projeksiyonlar dikkate alınarak ortaya konması önemlidir.)

Teknik boyutta yürütülen çalışmalarla eş zamanlı olarak **kombine taşımacılık potansiyelini artıracak ikili anlaşmaların** planlı bir şekilde sürdürülmesi kayda değer önemdedir.

Lojistik merkezlerin ve taşımacılık ağları ve bağlantılarının planlanmasında bölgesel ve sektörel/ürün özelliklerinin birincil parametreler arasına alınması (örneğin, Marmara bölgesinde otoport inşasının yararlı olacağı lokasyonların belirlenmesi, Bilecik'teki seramik sektörü) önemli faydalar sağlayacaktır. Kayda değer sayıda OSB lojistik merkezlere entegre veya yakın değildir. Altyapı tamamlanmadan OSB'ler yapılmamalıdır. Lojistik Master Plan kapsamında altyapının uygunluğuna ilişkin değerlendirmeler de yapılmalı ve Bilim Sanayi ve Teknoloji Bakanlığının OSB planlamaları aşamasında eşgüdüm titizlikle sağlanmalıdır.

Hem özel sektörün, hem de TCDD'nin planladığı lojistik köylerin sayısı göz önüne alındığında, tüm **merkezlerin** buldukları bölgenin coğrafi ve ekonomik özellikleri doğrultusunda farklı işlevleri yerine getirmek üzere **uzmanlaşmaları** yönünde planlama yapılması fayda sağlayacaktır.

Hem ihracat hem de transit ticaret için **örneğin** Mardin, Kars, Erzurum, Samsun, Van, Edirne gibi illerde söz konusu merkezler ile birlikte **Serbest Ticaret Bölgeleri** de oluşturmak bu merkezleri ve dolayısıyla Türkiye'yi lojistik açıdan daha cazip hale getirecektir.

Ulaştırma ağlarının ve üstyapısının varlığı ve çeşitliliği küresel ekonominin rekabetçi yapısı ile mücadele açısından kritik önemdedir. Bu noktada en önemli unsur **rekabet gücünü koruyacak esnekliği/hareketliliği sağlayacak, taşıma türleri arasında geçişi kolaylaştıracak altyapının ve üstyapının** farklı hatlar üzerinde mevcut olmasının sağlanmasıdır. Kombine taşımacılığın Avrupa'da hızla gelişmesinde en önemli etkenler vagon ve yüklerde uyumluluk, paletleme ve bunlara ilişkin standardizasyondur. Taşınan yükün niteliği ve yapısının lojistikteki belirleyici rolünden hareketle tüm ulaştırma altyapısına ve üstyapısına yönelik yatırım planlamasının ve stratejilerin merkezine üretimin, ticaret akışlarının ve taşınan yüklerin türlerinin konması gereklidir ve tüm süreçlerde **modlar arası entegrasyonu** sağlayacak yapı titizlikle dikkate alınmalıdır.

Yük projeksiyonları değerlendirilerek istasyon/limanlarda gerekli geri saha, yol ve araç park bağlantıları gibi **yatırımların bütüncül bir şekilde hat ve istasyon/liman yatırımları ile birlikte** planlanması gerekmektedir.

Hızlı tren hatları tarafından ikame edilecek olan konvansiyonel demiryolu hatları yük taşımacılığına tahsis edilirken, **üretim ve yük projeksiyonları** yoluyla, halihazırda tek hat olan ancak yoğunlaşması öngörülen hatların **çift hat** olarak düzenlenmesi önem taşımaktadır.

Limanların teknik üstyapılarının, lojistik fonksiyonlarının, hizmet modellerinin ve bilgi sistemlerinin multimodal taşımacılık açısından uygun hale getirilmesi için tedbirler eş zamanlı alınmalıdır.

Hem demiryolu taşımacılığın hem kombine taşımacılığın geliştirilmesi açısından elzem olan **elektronik bilgi ve belge kullanımının/akıllı** ulaştırma sistemlerinin eş zamanlı entegre edilmesi; raylı sistem altyapısının ve ekipmanlarının yenilenmesi ve tüm hatların **elektrifikasyonlu ve sinyalizasyonlu** hale getirilmesine yönelik yatırımlarının hızlandırılması önemlidir. 10. Kalkınma Planı Taşımacılıktan Lojistiğe Öncelikli Dönüşüm Programı'nda listelenmiş olan elektrifikasyon ve sinyalizasyon yatırımları öngörülen sürelerde tamamlanmalıdır.

Sınır geçişlerinde demiryolu ağlarının birlikte işlerliği yanısıra denizyolu ve demiryolu ve/veya karayolu taşımacılığının intermodalitesinin dikkate alınması gereken hat ve istasyonların belirlenmesi ve planlamaya dahil edilmesi önemlidir.

Tüm taşıma belgeleri bağlamında yeknesaklığın sağlanması ve **gümrük işlemlerinde bürokrasinin azaltılması** yönünde tedbirlerin ivedilikle hayata geçirilmesi önemlidir. Bu bağlamda gümrük kapılarının da kombine taşımacılık ile uyumlu bir yapıya kavuşturulması önemlidir. Gümrük işlemlerinin hızlı ve etkili bir şekilde tamamlanabilmesi açısından “Authorized Economic Operator-AEO” gibi gelişmiş fonksiyonlardan faydalanılmalıdır. Taşımacılıktan Lojistiğe Öncelikli Dönüşüm Programı’nda belirlenen gümrük süreçlerine ilişkin tedbirlerin kombine taşımacılık süreçlerini göz önünde bulundurarak tamamlanması sağlanmalıdır.

Konteyner taşımacılığı için **altyapı ve ekipman yetersizliği** ciddi bir boyuttur. **Yerli imalat** için altyapı planlamasının ve özel sektörün teşvikinin eşzamanlı olması önemlidir. İlgili politika belgeleri bu anlamda iyileştirmeyi sağlayacak tedbirleri tanımlamamaktadır.

Konvansiyonel demiryolu taşımacılığının geliştirilebilmesi için ray, lokomotif, vagon ve benzeri ekipman ve altyapı ihtiyaçlarının giderilmesinin yanı sıra, emtia ve dolayısıyla vagon tipine göre optimal yük hareketine izin verecek şekilde yurt içinde **sanayinin kümelenmesi** sağlanmalıdır.

Kombine taşımacılığın önemli bir ayağı olan demiryolu taşımacılığında azami seviyede yararlanabilmek amacıyla **nihai ürünlerin tüketim alanlarına** transferini artıran bir oranda demiryolu ile sağlanmasına özen gösterilmelidir. Bu doğrultuda, beyaz eşya, mobilya gibi dayanıklı ürün perakendecileri ile toptancılar çarşıları, meyve sebze hali gibi yüksek mal hareketi olan merkezlerin **demiryolu bağlantılı** alanlara taşınması yapılan planlamalarda değerlendirilmelidir.

Halihazırda en büyük taşıyıcı olan TCDD taşıma süresi konusunda herhangi bir taahhüt vermemektedir. **Teslimat süresi** belli olmayan bir taşımanın yapılması taşıtan açısından ancak imkansızlık ve/veya büyük maliyet farkları durumunda gerçekçi olur. TCDD’nin servis taahhütleri gözden geçirilmeli ve iyileştirilmelidir.

Kombine taşımacılığın etkin bir şekilde uygulanması **lojistik sistemleri yanı sıra özellikle demiryolu/raylı sistemler konusunda eğitilmiş/sertifikalı elemanlara** ihtiyaç göstermektedir. Halihazırda ağırlıklı olarak denizcilik olmak üzere çeşitli ulaştırma modlarına ve lojistik hizmetlere yönelik eğitim kurumları mevcut olmakla birlikte müfredat çeşitliliği ve niteliği itibarıyla ciddi ölçüde geliştirilmeye ihtiyaç göstermektedir. Bu itibarla sistemin oluşturulmaya çalışıldığı bu dönemde meslek okulları ve üniversite düzeyinde bu alanda nitelikli eleman ihtiyacını karşılamaya yönelik programların açılması için de eş zamanlı planlamanın yapılması gerekmektedir.

Tüm bu projeksiyonlarda/planlamalarda ve uygulamalarda **ilgili tüm kurumlarla koordinasyonun eksiksiz sağlanması** birincil gerekliliktir. **Özel sektörün mevzuat hazırlanmasından yatırımlara ilişkin projeksiyonlara/planlamalara kadar geçen tüm süreçlerde değerlendirmelerinin alınması** ciddi önem taşımaktadır.

KAYNAKÇA

Demiryolu Taşımacılığı Derneği, <http://www.dtd.org.tr>

Deveci A., Çavuşoğlu D., “İntermodal Demiryolu Taşımacılığı: Türkiye İçin Fırsatlar ve Tehditler”, 2013

EU, “Council Directive 92/106/EEC of 7 December 1992 on the establishment of common rules for certain types of combined transport of goods between Member States”

European Commission(a), “White Paper-European transport policy for 2010: time to decide, COM(2001) 370 final”, 2001

European Commission(b), “White Paper, Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system”, COM(2011) 144 final, 2011

European Commission(c), “Commission Staff Working Document, Issues Arising From Turkey’s Membership Perspective, {COM(2004) 656 final}”, 2004

EU, “EU Transport in Figures, Statistical Pocketbook”, 2014

Işık, İ., “Integration of Turkey into the TEN-T Network: A Gateway Between the Continents”, Brussels, 2012

OECD, “Kombine Taşımacılık Ulusal Ülke İncelemesi”, 2009

T.C. Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, “Türkiye Sanayi Stratejisi Belgesi 2015-2018 Taslağı”, 2014

T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, “İklim Değişikliği Eylem Planı (2011-2023)”, 2012

T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, “Türkiye İklim Değişikliği 5. Ulusal Bildirimi”, 2013

T.C. Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı, “Enerji Verimliliği Strateji Belgesi (2012-2023)”, 2012

T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, “Resmi Dış Ticaret İstatistikleri”, <http://risk.gtb.gov.tr/istatistikler/istatistikler/dis-ticaret-istatistikleri/resmi-dis-ticaret-istatistikleri>

T.C. Kalkınma Bakanlığı, “10. Kalkınma Planı (2014-2018)”

T.C. Kalkınma Bakanlığı, “10. Kalkınma Planı Demiryolu Sektörü Raporu”, 2013

T.C. Kalkınma Bakanlığı, “10. Kalkınma Planı Ulaştırma ve Trafik Güvenliği ÖİK Raporu”, 2013

T.C. Kalkınma Bakanlığı, “2014 Yılı Programı”

T.C. Kalkınma Bakanlığı, “10. Kalkınma Planı (2014-2018)” Taşımacılıktan Lojistiğe Öncelikli Dönüşüm Programı

T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, “Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi Hedef 2023”

T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, “Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Şurası, Demiryolu Çalışma Grubu Raporu”, 2013

T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, “Stratejik Plan (2014-2018)”

T.C. Ulaştırma Bakanlığı ve İTÜ, “Ulaştırma Ana Planı Stratejisi”, 2005

TCDD, “Lojistik Merkezler”,

<https://www.tcdd.gov.tr/Upload/Files/ContentFiles/2010/yurticibilgi/lojistikloy.pdf>

TINA, "Technical Assistance to Transportation Infrastructure Needs Assessment for Turkey Final Report", TINA Turkey Joint Venture, 2007

TİM, "Türkiye Lojistik Master Planı için Strateji Belgesi", TİM Lojistik Konseyi, 2011

Türkiye Yatırım ve Destek Ajansı ve Deloitte, "The Logistics Industry in Turkey", 2013

TÜSİAD(a), "Türkiye'de Dış Ticaret Lojistik Süreçleri: Maliyet ve Rekabet Unsurları", 2012

TÜSİAD(b), "Kurumsal Yapısı, Yasal Çerçevesi ve Göstergeleriyle Ulaştırma Sektörü Raporu", 2007

UIRR, International Union of Combined Road-Rail Transport Companies, "European Road-Rail Combined Transport 2013-2014 Report"

UIRR, International Union of Combined Road-Rail Transport Companies, "Annual Report 2000"

World Bank, "Evaluation of the EU-Turkey Customs Union", 2014

VII. Türkiye Sektörel Ekonomi Şurası, "Ulaştırma ve Lojistik Meclisi Raporu, 2014